

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ:



**ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
(ΟΔΙΚΟ, ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ, ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ, ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΙΚΤΥΟ)**

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ:

κ. ΚΥΡΜΙΖΟΓΛΟΥ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ:

ΜΑΡΚΟΥΪΖΟΣ ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΗΣ
ΜΗΛΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2009

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	σελ.1
Κεφάλαιο 1 ^ο Οδικές μεταφορές	
1.1 Ανάλυση οδικού δικτύου- φορέων μεταφοράς- κοστολόγηση	σελ.6
1.1.1 Οδικό δίκτυο της Ελλάδος	σελ.6
1.1.2 Ποιότητα οδικού δικτύου στην Ελλάδα	σελ.6
1.1.3 Πυκνότητα οδικού δικτύου στην Ελλάδα	σελ.8
1.1.4 Οδικές μεταφορές εμπορευμάτων	σελ.8
1.1.5 Μεταφορείς, μέσα μεταφοράς	σελ.10
1.1.6 Τιμολόγηση-Προσδιορισμός των κομίστρων	σελ.10
1.2 Ο ρόλος του κράτους στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές	σελ.16
1.2.1 Νομοθετικό πλαίσιο Ελλάδος για τα φορτηγά αυτοκίνητα	σελ.16
1.2.2 Παροχή αδειών κυκλοφορίας	σελ.16
1.2.3 Ο παράδοξος κρατικός παρεμβατισμός στις οδικές Μεταφορές	σελ.17
1.3 Παρουσίαση και ανάλυση της κατάστασης του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών	σελ.21
1.3.1 Ανανέωση και εκσυγχρονισμός του στόλου των φορτηγών αυτοκινήτων	σελ.21
1.3.2 Πλεονεκτήματα κλάδου-Ανάπτυξη κλάδου-Μερίδιο στην αγορά	σελ.22
1.3.3 Προβλέψεις για την εξέλιξη του κλάδου	σελ.23
1.3.4 Προστατευτισμός και έλλειμμα ανταγωνισμού στον κλάδο	σελ.24
1.3.5 Στοιχεία του κλάδου παρόν-μέλλον	σελ.28
1.4 Σύγκριση της λειτουργίας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με άλλες χώρες.	σελ.29
1.4.1 Περιορισμοί στην προσφορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε τοπικό, εθνικό και διασυνοριακό επίπεδο	σελ.29
1.4.2 Νομοθετικό πλαίσιο της Ε.Ε. για τις οδικές μεταφορές Εμπορευμάτων	σελ.30
1.4.3 Απελευθέρωση του κλάδου σε άλλες χώρες	σελ.32
1.4.4 Οι οδικές μεταφορές σε Ευρώπη και Ελλάδα	σελ.35
1.4.5 Προϋποθέσεις ποιοτικού οδικού δικτύου- Σύγκριση με Ε.Ε.	σελ.37
1.5 Συμπεράσματα	σελ.39

Κεφάλαιο 2^ο Σιδηροδρομικές μεταφορές

2.1	Ανάλυση σιδηροδρομικών μεταφορών-κοστολόγηση	σελ.41
2.1.1	Η δομή του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας –Υποδομές	σελ.41
2.1.2	Πυκνότητα σιδηροδρομικού δικτύου	σελ.42
2.1.3	Οι σιδηρόδρομοι επανέρχονται στο προσκήνιο	σελ.42
2.1.4	Σύμβαση μεταφορών εμπορευμάτων στο σιδηροδρομικό Δίκτυο	σελ.45
2.1.5	Τιμολόγηση των εμπορευμάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο	σελ.46
2.2	Παρουσίαση δυσλειτουργιών σιδηροδρομικού δικτύου και ο ρόλος του Κράτους	σελ.47
2.2.1	Προβλήματα του δικτύου μεταφοράς εμπορευμάτων	σελ.47
2.2.2	Σταδιακή απαξίωση σιδηροδρόμου και δημιουργία υπέρογκων χρεών	σελ.49
2.2.3	Ενέργειες για την επίλυση των προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου-Αντιμετώπιση	σελ.51
2.2.4	Η συμβολή του κράτους στον σιδηροδρομικό κλάδο-Κρατική παρέμβαση	σελ.52
2.3	Σύγκριση σιδηροδρομικού δικτύου Ελλάδας- Ε.Ε. και σχέδιο ανασυγκρότησης Σιδηροδρόμων	σελ.53
2.3.1	Η αναδιάρθρωση των σιδηροδρόμων στην Ε.Ε	σελ.53
2.3.2	Μερίδιο αγοράς μεταφοράς εμπορευμάτων στην Ελλάδα σε σχέση με την Ε.Ε.	σελ.57
2.4	Το σχέδιο ανασυγκρότησης από το Κράτος	σελ.57
2.4.1	Σχέδιο Ανασυγκρότησης: Τέσσερις Άξονες Δράσεις	σελ.59
2.4.2	Ασφάλεια-απόλυτη προτεραιότητα	σελ.59
2.4.3	Διαφάνεια Αταλάντευτη δέσμευση	σελ.61
2.4.4	Οικονομική εξυγίανση για ένα βιώσιμο σιδηρόδρομο	σελ.63
2.4.5	Αύξηση των εσόδων: απαραίτητη προϋπόθεση	σελ.64
2.5	Συμπεράσματα	σελ.67

Κεφάλαιο 3^ο Θαλάσσιες μεταφορές

3.1	Ανάλυση δικτύου θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών	σελ.70
3.1.1.	Υποδομή-Μεταφορικό φορτίο ελληνικών λιμένων	σελ.70
3.1.2	Σύμβαση μεταφορών-Οργάνωση φόρτωσης	σελ.73
3.1.3.	Τιμολόγηση εμπορευμάτων	σελ.74
3.2	Η διαχείριση των διεθνών λιμένων και σύγκριση με την Ελλάδα	σελ.75
3.2.1	Σύγκριση θαλάσσιου εμπορίου Ε.Ε. –Ελλάδας	σελ.75
3.2.2	Ανάλυση του δικτύου στην Ε.Ε. και προτάσεις ενίσχυσης του ρόλου των λιμένων	σελ.75
3.2.3	Υποδείγματα διαχείρισης διεθνών λιμένων	σελ.76
3.3	Ελληνικοί εμπορευματικοί λιμένες και πρόσφατες εξελίξεις	σελ.79
3.3.1	Ανάλυση ΟΛΠ και η θέση του στην παγκόσμια κατάταξη	σελ.79
3.3.2	Cosco: Η εκλεκτή για την διαχείριση του λιμένα Πειραιά	σελ.79
3.3.3	Ανάλυση ΟΛΘ και η ανεκμετάλλευτη ευκαιρία ανάπτυξης	σελ.81
3.3.4	Κίνδυνος «λουκέτου» για πολλές μεταφορικές εταιρίες στο λιμάνι της Θεσ/νίκης λόγω των κινητοποιήσεων	σελ.82
3.3.5	Η ανάδειξη του ιδιωτικού λιμανιού του Αστακού	σελ.83
3.3.6	Παρουσίαση και ανάλυση μικρών λιμένων	σελ.86
3.4	Παρουσίαση διοικήσεως των λιμένων, των δυσλειτουργιών τους και η στάση του Κράτους	σελ.87
3.4.1	Αποδοτικοί λειτουργικοί λιμένες- συγκέντρωση επενδύσεων	σελ.87
3.4.2	Η ιδιωτικοποίηση της διαχείρισης των λιμένων αποτελεί μονόδρομο για την ανάπτυξη τους	σελ.88
3.4.3	Ο λιμενικός ανταγωνισμός ενισχύει την ιδιωτικοποίηση της διαχείρισης των λιμένων-Παραδείγματα	σελ.88
3.4.4	Η εξειδικευμένη αρχή ως παράγοντας κερδοφορίας και ανάπτυξης των λιμένων	σελ.90
3.4.5	Οι αδυναμίες ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων και οι αιτίες τους	σελ.91
3.4.6	Οι αρμοδιότητες του Κράτους και ο περιορισμός τους με την ενίσχυση του ιδιωτικού τομέα	σελ.93
3.4.7	Κρατικός παρεμβατισμός και ελλιπές πλαίσιο λειτουργίας	σελ.94
3.4.8	Η αναγκαιότητας της παρουσίας του Κράτους στο μελλοντικό επιχειρηματικό και στρατηγικό σχεδιασμό των λιμένων	σελ.95
3.5	Η κατάσταση των ελληνικών λιμένων και οι δυνατότητες εξέλιξής τους.	σελ.96
3.5.1	Παρουσίαση οικονομικών στοιχείων του ΟΛΠ και του ΟΛΘ	

	και η μονοπωλιακή τους δράση	σελ.96
3.5.2	Η ζήτηση των λιμένων σε σχέση με την ανάπτυξη των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών	σελ.97
3.5.3	Η στασιμότητα των ελληνικών λιμένων και τρόποι αναβάθμισης της επιχειρηματικής τους λειτουργίας	σελ.98
3.6	Σχέδια ανασυγκρότησης λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης	σελ.102
3.6.1	Σχέδιο ανασυγκρότησης ΟΛΠ	σελ.102
3.6.2	Έλλειψη επενδύσεων και αδυναμία ανταγωνιστικής διαχείρισης του ΟΛΘ	σελ.103
3.6.3	Το εργασιακό αντίκτυπο από την μετάβαση των λιμένων σε ιδιωτικό καθεστώς	σελ.104
3.6.4	Η σημασία αναβάθμισης των Οργανισμών και τα οφέλη της εθνικής οικονομίας	σελ.105
3.7	Συμπεράσματα	σελ.106

Κεφάλαιο 4^ο Αεροπορικές μεταφορές

4.1	Ανάλυση δικτύου αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών	σελ.108
4.1.1	Ανάλυση υποδομών αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών	σελ.108
4.1.2	Αεροδρόμιο & air cargo	σελ.109
4.1.3	Κριτήρια σχεδιασμού & διαστασιολόγησης εμπορευματικού σταθμού	σελ.110
4.1.4	Τύποι αεροσκαφών για την μεταφορά εμπορευμάτων	σελ.111
4.1.5	Οργάνωση και σύμβαση μεταφορών	σελ.112
4.1.6	Η εφοδιαστική αλυσίδα στις αερομεταφορές-ο ρόλος των εμπλεκόμενων φορέων	σελ.113
4.1.7	Τιμολόγηση αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών	σελ.116
4.1.8	Ροές εμπορευμάτων-Διαχείριση	σελ.117
4.2	Οι αεροπορικές εταιρίες και το μεταφερόμενο αεροπορικό φορτίο	σελ.119
4.2.1	Ο ρόλος του αεροδρομίου στον κλάδο των αερομεταφορών	σελ.119
4.2.2	Αεροπορικές εταιρίες	σελ.119
4.2.3	Υπηρεσίες αεροπορικών εταιριών	σελ.121
4.2.4	Διαμεταφορείς	σελ.121
4.2.5	Μεταφερόμενο αεροπορικό φορτίο	σελ.122
4.2.6	Είδη και χαρακτηριστικά επιχειρήσεων αερομεταφερόμενου Φορτίου	σελ.125
4.2.7	Ανάπτυξη της ζήτησεως για αεροπορικές μεταφορές και υπηρεσίες αεροδρομίων	σελ.127
4.3	Ελληνικά αεροδρόμια και αεροπορική εμπορευματική κίνηση	σελ.129
4.3.1	Διεθνής αερολιμένας Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος»	σελ.129

4.3.2	Κρατικός αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»	σελ.132
4.3.3	Εμπορευματική κίνηση αεροδρομίων	σελ.133
4.3.4	Τα ελληνικά αεροδρόμια: βασικός πυλώνας ανάπτυξεως της χώρας	σελ.134
4.4	Οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές	σελ.135
4.4.1	Η σημασία των εμπορευματικών αερομεταφορών	σελ.135
4.4.2	Βασικές έννοιες και χαρακτηριστικά των αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών	σελ.136
4.4.3	Χαρακτηριστικά του κλάδου αερομεταφορών	σελ.136
4.4.4	Χαρακτηριστικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της αερομεταφοράς εμπορευμάτων	σελ.137
4.4.5	Νομοθετικό πλαίσιο	σελ.138
4.4.6	Το μέλλον του κλάδου της αερομεταφοράς εμπορευμάτων	σελ.139
4.4.7	Σύγκριση με παγκόσμια δεδομένα	σελ.139
4.5	Συμπεράσματα	σελ.140

Κεφάλαιο 5^ο Εμπορευματικές μεταφορές – Εμπορευματικά κέντρα Logistics

5.1	Εμπορευματικές μεταφορές	σελ.143
5.1.1	Υποδομή	σελ.143
5.1.2	Εμπόριο Εξαγωγές-Εισαγωγές	σελ.145
5.1.3	Εμπορευματικές μεταφορές και δυσλειτουργίες	σελ.149
5.1.4	Πλεονεκτήματα επιμέρους μεταφορών	σελ.150
5.1.5	Δημόσιες επενδύσεις σε έργα υποδομής	σελ.151
5.1.6	Ανάλυση οικονομικών αποτελεσμάτων μεταφορών	σελ.152
5.1.7	Κλάδος διαμεταφοράς σήμερα και στο μέλλον	σελ.154
5.1.8	Προοπτικές ανάπτυξης των μεταφορικών εταιριών στην Ελλάδα	σελ.155
5.2	Εμπορευματικά κέντρα	σελ.159
5.2.1	Ο ρόλος των συνδυασμένων μεταφορών	σελ.159
5.2.2	Ουραγός στην ΕΕ η Ελλάδα στις συνδυασμένες μεταφορές	σελ.162
5.2.3	Πρότυπο χώρα η Ολλανδία	σελ.163
5.2.4	Ανενεργός ο νόμος 3333/2005 για τα εμπορευματικά Κέντρα	σελ.164
5.2.5	Η ανάπτυξη και ο ρόλος των εμπορευματικών κέντρων	σελ.165
5.2.6	Η Β. Ελλάδα ως κέντρο μεταφορικών δραστηριοτήτων	σελ.167
5.2.7	Δυσλειτουργίες και Αδυναμίες	σελ.169
5.2.8	Οφέλη των εμπορευματικών κέντρων	σελ.170

5.3	Logistics	σελ.171
5.3.1	Έρευνα HELLASTAT για τα logistics	σελ.171
5.3.2	Θετικές οι προοπτικές για τον εγχώριο κλάδο μεταφορών – logistics	σελ.172
5.3.3	Εργαλεία Logistics για εταιρίες μεταφορών	σελ.174
5.3.4	Προβλήματα ανάπτυξης των logistics στη Β. Ελλάδα	σελ.176
5.3.4	Αδυναμίες ανάπτυξης των logistics	σελ.177
5.3.5	Προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου	σελ.177
5.3.6	Κλάδος logistics σήμερα και στο μέλλον	σελ.178
5.4	Συμπεράσματα	σελ.181
	Παράρτημα	σελ.184
	Βιβλιογραφία	σελ.194

Εισαγωγή

Η παροχή αποδοτικής, ευέλικτης και ασφαλούς υποδομής μεταφορών (οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, λιμανιών, αεροδρομίων, εμπορευματικών κέντρων) και η ανάπτυξη των κατάλληλων μεταφορικών μέσων για την μεταφορά προϊόντων αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την οικονομική ανάπτυξη κάθε χώρας. Τα μεταφορικά δίκτυα δίδουν ώθηση στην ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων όπως και στο εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών. Αυξάνουν την παραγωγικότητα και ανταγωνιστικότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων και επομένως τις αναπτυξιακές προοπτικές των περιφερειών και της χώρας ως σύνολο. Συμβάλλουν στην ενοποίηση των αγορών, ενισχύουν τις ευκαιρίες για εξειδίκευση, ανταγωνισμό και εμπόριο και αυξάνουν τις ευκαιρίες απασχολήσεως και εκμεταλλεύσεως των οικονομιών κλίμακας. Αρχικά θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον καθηγητή μας κ.Κυρμίζογλου Παντελή υπεύθυνο για την επίβλεψη της εργασίας μας καθώς με την εμπειρία του και τις γνώσεις του μας βοήθησε να σχεδιάσουμε και να ολοκληρώσουμε αυτή την εργασία . Προσπαθήσαμε να βρούμε και να σας παρουσιάσουμε ένα ολοκληρωμένο υλικό παραθέτοντας όλες τις πτυχές της λειτουργίας των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα . Η παρούσα εργασία αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια αναλύοντας κάθε δίκτυο ξεχωριστά και το τελευταίο κεφάλαιο που γίνεται μία ανακεφαλαίωση αλλά παρουσιάζεται και ο ρόλος των συνδυασμένων μεταφορών . Ακολούθως θα αναφερθούμε στη δομή και στο περιεχόμενο της εργασίας σε κάθε κεφάλαιο ξεχωριστά , ελπίζουμε οι κόποι και οι προσπάθειες μας να έφεραν ένα ικανοποιητικό αποτέλεσμα .

Στο πρώτο κεφάλαιο που αναφέρεται στις οδικές μεταφορές αρχικά γίνεται ανάλυση στην υποδομή, όπου το οδικό δίκτυο της Ελλάδος αποτελείται από 117.000 χλμ. εθνικού και επαρχιακού δικτύου, αλλά υπολείπεται ως προς την ποιότητα και την πυκνότητα σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Έπειτα, γίνεται αναφορά στον ρόλο και το μερίδιο των οδικών μεταφορών στη χώρα μας, όπου η μεταφορά των εμπορευμάτων με φορτηγά οχήματα αποτελεί το μεγαλύτερο ποσοστό των χερσαίων διακινούμενων εμπορευμάτων λόγω της ορεινής μορφολογίας του εδάφους και λόγω ότι παρουσιάζουν το πλεονέκτημα του χαμηλού κόστους και της μεγάλης ευελιξίας. Ο

κλάδος των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών (ΟΕΜ), διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ελληνική οικονομία, λόγω αφενός της συμβολής του στις μεταφορές και την ανάπτυξη αυτής της οικονομίας και αφετέρου λόγω της γεωγραφικής θέσεως της χώρας. Στη συνέχεια, γίνεται αναφορά στον προσδιορισμό των κομίστρων, στο νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις οδικές μεταφορές και στην παροχή αδειών κυκλοφορίας, καθώς και για τον παράδοξο κρατικό παρεμβατισμό στη χώρα μας στον κλάδο των οδικών μεταφορών που έχει οδηγήσει σε μονοπώλιο την χερσαία μεταφορά των εμπορευμάτων. Στο μέλλον αναμένεται αύξηση της ζήτησης για μεταφορά εμπορευμάτων με φορτηγά οχήματα, ωστόσο ο προστατευτισμός, η έλλειψη ανταγωνισμού στον κλάδο και ο πεπαλαιωμένος στόλος φορτηγών αυτοκινήτων αποτελούν μερικές ακόμη αδυναμίες. Θετικό στοιχείο ωστόσο αποτελεί η αύξηση της δυναμικότητας του ΣΕΜΠΟ στον Πειραιά και του αντίστοιχου τερματικού στη Θεσσαλονίκη, καθώς και η ολοκλήρωση σημαντικών οδικών αξόνων (Εγνατία Οδός, Ιωνία Οδός κ.α.) που θα οδηγήσει σε μείωση του χρόνου μεταφοράς αλλά και των αντίστοιχων κομίστρων. Επίσης, γίνεται αναφορά στο νομοθετικό πλαίσιο των οδικών μεταφορών που ισχύει στην Ευρώπη και την απελευθέρωση του κλάδου σε πολλές χώρες που οδήγησε σε μείωση του κόστους μεταφοράς, στην αύξηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και στην αύξηση του μεριδίου των ΟΕΜ στον κλάδο. Τέλος, γίνεται μια σύγκριση του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα με τον αντίστοιχο κλάδο της Ευρώπης όπου γίνεται μια ανάλυση των σημαντικών διαφορών που υπάρχουν στους επιμέρους τομείς.

Στο δεύτερο κεφάλαιο που αναφέρεται στις σιδηροδρομικές μεταφορές αρχικά γίνεται ανάλυση στην υποδομή, όπου το σιδηροδρομικό δίκτυο που βρίσκεται σήμερα σε λειτουργία έχει συνολικό μήκος περίπου 2. 503 χιλιόμετρα, από τα οποία το 65% περίπου είναι κανονικού και το 35% μετρικού πλάτους. Το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού εμπορευματικού μεταφορικού έργου της χώρας διακινείται από τον άξονα Πειραιάς- Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Ειδομένη (Σιδηροδρομικός ΠΑΘΕ). Στη συνέχεια, γίνεται αναφορά στη σύμβαση μεταφορών καθώς και στη τιμολόγηση των εμπορευμάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Έπειτα, γίνεται αναφορά στις αδυναμίες και τα προβλήματα του σιδηρόδρομου, λόγω της γεωμορφολογίας της χώρας μας, της έλλειψης σύνδεσης των κυριότερων εμπορικών λιμένων με τον σιδηρόδρομο αποτρέποντας έτσι τις συνδυασμένες μεταφορές, τα οποία οδηγούν σε περιορισμό της συμμετοχής του κλάδου στο 2.5% του συνολικού χερσαίου μεταφερόμενου φορτίου

κατατάσσοντας τη χώρα στην τρίτη θέση από το τέλος μεταξύ των χωρών οι οποίες διαθέτουν σιδηροδρομικά δίκτυα στην Ε.Ε. Ακόμη παρουσιάζεται η σταδιακή απαξίωση του σιδηρόδρομου στην μεταφορά εμπορευμάτων, η οποία οδήγησε σε δημιουργία υπέρογκων χρεών αλλά και ο έντονος κρατικός παρεμβατισμός που λειτούργησε ως τροχοπέδη για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων. Στη συνέχεια, αναφέρονται οι κυριότερες ενέργειες- επενδύσεις που χρειάζονται για να επιλυθούν τα παραπάνω προβλήματα και αδυναμίες των προηγούμενων ετών. Ακολούθως γίνεται σύγκριση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου με το αντίστοιχο ευρωπαϊκό, σε επίπεδο υποδομών, οργάνωσης, μεριδίου αγοράς των μεταφορών εμπορευμάτων και επενδύσεων. Έπειτα, γίνεται αναφορά στο σχέδιο ανασυγκρότησης του ΟΣΕ από το κράτος για την καλύτερη αποδοτικότητά του, την ενίσχυση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την αύξηση του μεριδίου του κλάδου στις χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Τέλος, ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη των υποδομών καθώς και του τροχαίου υλικού αποτελούν μονόδρομο για να μπορέσουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές να αποτελέσουν ένα κλάδο άμεσα ανταγωνιστικό.

Στο τρίτο κεφάλαιο που αναφέρεται στις θαλάσσιες μεταφορές αρχικά γίνεται ανάλυση στην υποδομή, το ελληνικό λιμενικό σύστημα περιλαμβάνει συνολικά 1250 λιμενικές εγκαταστάσεις από τις οποίες οι 22 ελληνικοί λιμένες χαρακτηρίζονται ως διεθνείς. Ακολούθως γίνεται αναφορά στο μεταφερόμενο φορτίο, τη σύμβαση μεταφορών αλλά και στη τιμολόγηση της εκάστοτε μεταφοράς. Στη συνέχεια γίνεται σύγκριση των ευρωπαϊκών δικτύων θαλασσιών μεταφορών με τα ελληνικά καθώς και υποδείγματα διαχείρισεως των μεγάλων λιμένων παγκοσμίως. Έπειτα αναλύονται τα ελληνικά λιμάνια με τον ΟΛΠ βέβαια το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας που παρόλα τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα με τους άλλους λιμένες βρίσκεται στη 17^η θέση στη παγκόσμια κατάταξη στη διακίνηση φορτίου. Επίσης παρουσιάζεται η λειτουργία του λιμένα και ο τρόπος διαχείρισής του από τη Cosco. Στη συνέχεια αναφερόμαστε στον ΟΛΘ το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και τις αδυναμίες του. Ακόμη σας παρουσιάζουμε το λιμάνι του Αστακού που λόγω των πρόσφατων απεργιακών κινητοποιήσεων έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο καθώς είναι το μοναδικό ιδιωτικό λιμάνι της χώρας όπου γίνεται μεταφορά εμπορευμάτων. Γίνεται αναφορά και στα μικρά λιμάνια της χώρας και στα προβλήματα που παρουσιάζουν. Έπειτα παρουσιάζεται η κατάσταση των ελληνικών λιμένων το καθεστώς λειτουργίας τους η

λανθασμένη και χωρίς όρια κρατική παρέμβαση που οδηγούν σε μονόδρομο στη διαχείριση των λιμένων από ιδιώτες ως τη μοναδική λύση ανάπτυξής τους . Ακολούθως γίνεται αναφορά στην οικονομική κατάσταση των λιμένων τα τελευταία έτη βγάζοντας παράλληλα συμπεράσματα για τη μετέπειτα μελλοντική τους πορεία και τα περιθώρια ανάπτυξής τους . Τέλος παρουσιάζεται το σχέδιο για την ανασυγκρότηση των μεγάλων Ελληνικών λιμένων αλλά και τα πολλαπλά οφέλη που θα αποκομίσει η Ελληνική οικονομία με την ανάπτυξη αυτών.

Στο τέταρτο κεφάλαιο που αναφέρεται στις αεροπορικές μεταφορές αρχικά γίνεται ανάλυση στην υποδομή , η Ελλάδα έχει 44 αεροδρόμια που κατανέμονται σε τρεις κατηγορίες: Κρατικοί Αερολιμένες Διεθνών Συγκοινωνιών , Κρατικοί Αερολιμένες Εσωτερικών Συγκοινωνιών , Δημοτικοί Αερολιμένες. Ακολούθως γίνεται αναφορά στη σύμβαση μεταφορών στους τύπους αεροσκαφών για τη μεταφορά εμπορευμάτων , στο ρόλο των εμπλεκόμενων φορέων και στη τιμολόγηση των αεροπορικών μεταφορών. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι αεροπορικές εταιρίες, ο ρόλος τους αλλά και οι υπηρεσίες που παρέχουν. Ακόμη, αναλύεται η κατάσταση και η λειτουργία του μεγαλύτερου αερολιμένα της Ελλάδας του «Ελ. Βενιζέλου» στην Αθήνα καθώς και του δεύτερου μεγαλύτερου κατά σειρά της Θεσσαλονίκης «Μακεδονία». Γίνεται αναφορά στην εμπορευματική κίνηση των αεροδρομίων αλλά και στη σημασία που έχουν στην ανάπτυξη της χώρας. Έπειτα, παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του κλάδου των αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών και τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που παρουσιάζουν. Τέλος γίνεται μία σύγκριση με τα παγκόσμια δεδομένα αλλά και οι προοπτικές ανάπτυξης που παρουσιάζουν οι ελληνικές αεροπορικές μεταφορές .

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται μία ανακεφαλαίωση όλων των υπολοίπων κεφαλαίων αλλά παράλληλα παρουσιάζεται η λειτουργία και των τεσσάρων τρόπων μεταφοράς μαζί ως συνδυασμένες μεταφορές , η αναγκαιότητα ύπαρξης εμπορευματικών κέντρων και logistics. Αρχικά γίνεται αναφορά στις εμπορευματικές μεταφορές αλλά και στις εισαγωγές και εξαγωγές των τελευταίων ετών στην Ελλάδα. Ακολούθως αναλύονται οι δυσλειτουργίες αλλά και τα πλεονεκτήματα των επιμέρους μεταφορών. Επίσης γίνεται μια εκτενέστατη ανάλυση των οικονομικών αποτελεσμάτων τα τελευταία έτη των κατά μέρους κλάδων των μεταφορών. Στη συνέχεια γίνεται μια αναφορά της κατάστασης του κλάδου σήμερα αλλά και των προοπτικών του στο μέλλον. Παρακάτω αναλύεται ο ρόλος των εμπορευματικών κέντρων και των συνδυασμένων μεταφορών και η θέση της Ελλάδας έχοντας μόνο 1 εμπορευματικό κέντρο σε σχέση με άλλες χώρες που

διαθέτουν πολλαπλάσια. Επίσης παρουσιάζονται οι δυσλειτουργίες των εμπορευματικών κέντρων αλλά και τα οφέλη τους για το κλάδο και την Ελληνική οικονομία. Τέλος αναλύεται η λειτουργία οι αδυναμίες αλλά και ο ρόλος των logistics στις συνδυασμένες μεταφορές σήμερα και οι προοπτικές ανάπτυξής του στο μέλλον. Θέλουμε να πιστεύουμε ότι καταφέραμε να αναλύσουμε διεξοδικά το θέμα που μας ανετέθητε και ότι καταφέραμε να σας παρουσιάσουμε σφαιρικά την κατάσταση των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα. Κλείνοντας θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τις οικογένειές μας για τη στήριξη που μας παρείχαν όλα αυτά τα χρόνια που φοιτούσαμε στη σχολή και ελπίζουμε αυτή η εργασία να είναι αντάξια των προσδοκιών όλων σας .

Κεφάλαιο 1^ο Οδικές μεταφορές

1.1 Ανάλυση οδικού δικτύου – φορέων μεταφοράς – κοστολόγησης

1.1.1 Οδικό δίκτυο της Ελλάδος

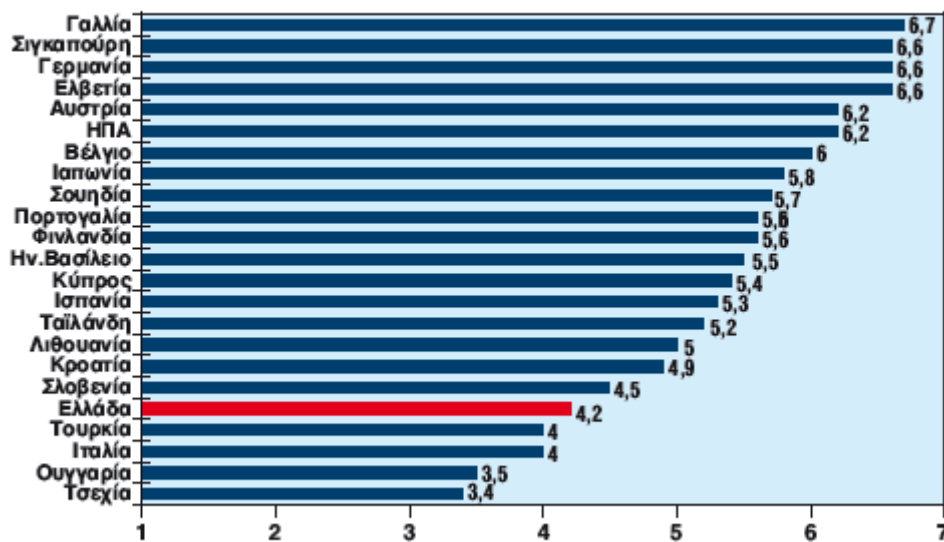
Βασικό στοιχείο της υποδομής μεταφορών σε κάθε χώρα αποτελεί το οδικό της δίκτυο που συμπληρώνει τον κλάδο των οδικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών που σήμερα είναι συμπληρωματικός και στενά συνδεδεμένος με τις σιδηροδρομικές, τις θαλάσσιες και τις εναέριες μεταφορές, στο πλαίσιο της πολιτικής προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών από την ΕΕ . Το οδικό δίκτυο της Ελλάδας έχει συνολικό μήκος περίπου 117.000 χλμ., διασχίζει τόσο το ηπειρωτικό όσο και το νησιωτικό τμήμα της και κατανέμεται στις ακόλουθες κατηγορίες: Αυτοκινητόδρομοι , Εθνικές οδοί και λεωφόροι , Κύριο οδικό δίκτυο (συνδέσεις νομών) , Ασφαλτόδρομοι , Κύριοι χωματόδρομοι (συνδέσεις κοινοτήτων) , Λοιποί χωματόδρομοι (δασικοί δρόμοι, δρόμοι κακής βατότητας, δευτερεύουσες συνδέσεις) Οι κύριοι οδικοί άξονες είναι οι παρακάτω (σε παρένθεση ο αριθμός Ευρωπαϊκής Οδού): Αθήνα - Θεσσαλονίκη (E 75) , Αθήνα - Κόρινθος (E 94) , Κόρινθος - Πάτρα (E 65) , Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα (E 65) , Πάτρα - Πύργος - Ολυμπία (E 55) , Θεσσαλονίκη - Καβάλα - Αλεξανδρούπολη (E 90) , Ηγουμενίτσα - Αλεξανδρούπολη (Εγνατία Οδός) , Χανιά - Άγιος Νικόλαος (Κρήτη - E 75) .

1.1.2 Ποιότητα οδικού δικτύου στην Ελλάδα

Βέβαια, σύμφωνα με την Έρευνα του World Economic Forum, η Ελλάδα υπολείπεται ακόμη ως προς την ποιότητα του οδικού της δικτύου (Διάγραμμα 1), σε σύγκριση με πολλές άλλες χώρες. Παρά τις σημαντικές επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στον τομέα αυτό τα τελευταία έτη με την υλοποίηση των ΚΠΣ Β' και Γ', η μεγάλη αναβάθμιση του οδικού δικτύου θα γίνει περισσότερο εμφανής με τα έργα που

ολοκληρώνονται στα επόμενα έτη. Από την άλλη πλευρά, προκύπτει ότι, σύμφωνα με την Έρευνα του IMD, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 41η θέση όσον αφορά την ποιότητα της υποδομής για τη διανομή προϊόντων και υπηρεσιών (στην οποία συμπεριλαμβάνονται και τα μεταφορικά μέσα), με τις σχετικές υπηρεσίες να βαθμολογούνται με 5,89 στην κλίμακα του 10. Η κατάταξη της Ελλάδος σε αυτόν τον τομέα είναι χαμηλότερη από αυτή της Τουρκίας, της Σλοβενίας, της Ουγγαρίας, της Ταϊλάνδης και άλλων χωρών. Με βαθμολογία χαμηλότερη της Ελλάδος ταξινομείται η Ρωσία, η Πολωνία και η Ρουμανία.

**Διάγραμμα 1. Δείκτης ποιότητας του οδικού δικτύου, 2007
(1=υπανάπτυκτο, 7=εκτενές και αποτελεσματικό)**



Πηγή: "The Global Competitiveness Report 2007-2008", World Economic Forum.

Σχετικά με τη δυσμενή κατάταξη της Ελλάδος στην Έρευνα του IMD σημειώνεται ότι ο κυριότερος παράγων που επηρεάζει αρνητικά την έκταση και την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών των OEM, αλλά και την εξέλιξή τους στη χώρα μας, είναι το θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο λειτουργίας των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτό.

1.1.3 Πυκνότητα οδικού δικτύου στην Ελλάδα

Όσον αφορά την πυκνότητα του οδικού δικτύου, η Ελλάδα ανάμεσα στις 55 χώρες για τις οποίες υπάρχουν στοιχεία για το 2002 (IMD, 2005), καταλαμβάνει την 25η θέση, με πυκνότητα 0,89 χλμ. ανά τετραγωνικό χλμ. (km/km^2). Η θέση αυτή κρίνεται ικανοποιητική, αφού είναι καλύτερη από τη θέση των ΗΠΑ ($0,65 \text{ km}/\text{km}^2$), της Σουηδίας ($0,52 \text{ km}/\text{km}^2$), της Σκωτίας ($0,72 \text{ km}/\text{km}^2$), και των περισσότερων νέων αναπτυσσομένων χωρών της ΕΕ-27. Όμως, η θέση της Ελλάδος από πλευράς πυκνότητας οδικού δικτύου είναι χαμηλότερη από τη θέση που έχει η πυκνότητα του οδικού δικτύου στην Ισπανία ($1,31 \text{ km}/\text{km}^2$), την Ιταλία ($1,59 \text{ km}/\text{km}^2$) και την Ουγγαρία ($2,30 \text{ km}/\text{km}^2$). Ωστόσο, το μήκος και το ποσοστό των αυτοκινητοδρόμων στο συνολικό οδικό δίκτυο αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά τα επόμενα έτη στην Ελλάδα, με την παράδοση στην κυκλοφορία πολλών νέων οδικών έργων που βρίσκονται σήμερα υπό κατασκευή.

1.1.4 Οδικές μεταφορές εμπορευμάτων

Ο ρόλος των οδικών μεταφορών στην παροχή του μεταφορικού έργου είναι ιδιαίτερα σημαντικός, αφού εκτιμάται ότι με αυτές εκτελείται πάνω από το 97% του συνολικού όγκου του χερσαίου υπεραστικού, επιβατικού και εμπορευματικού μεταφορικού έργου. (δηλαδή εκτός εκείνου που εκτελείται από την ακτοπλοΐα και τα άλλα θαλάσσια μέσα εσωτερικού.) Το εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο της χώρας έχει μήκος περίπου 40.000 χιλιόμετρα. Από αυτό, το 30% περίπου κατατάσσεται στο εθνικό και το υπόλοιπο 70% στο επαρχιακό δίκτυο. Πολύ σημαντικά προβλήματα για την Ελλάδα είναι η περιφερειακότητά της και η έλλειψη απ' ευθείας οδικών συνδέσεων με τα λοιπά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το τελευταίο αυτό πρόβλημα αντιμετωπίζεται εν μέρει με την ανάπτυξη των συνδυασμένων (οδικών-θαλάσσιων) μεταφορών, μέσω των δυτικών πυλών-λιμένων της χώρας (Πάτρας και Ηγουμενίτσας), δημιουργώντας έντονες πιέσεις για βελτίωση της πρόσβασης των πυλών αυτών. Βέβαια, το εν λόγω πρόβλημα επιλύεται οριστικά με τη νέα διεύρυνση της Ε.Ε., προς τα Βαλκάνια (μέσω της ένταξης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας). Μέσω των αυτοκινητοδρόμων που έχουν κατασκευαστεί ή ολοκληρώνονται, σύμφωνα με το Γ' ΚΠΣ και το ΕΣΠΑ 2007-

2013, αναμένεται να αυξηθεί η μέση ωριαία ταχύτητα κατά 20-30% και αντίστοιχα να μειωθεί ο συνολικός χρόνος μεταφοράς. Η μετατροπή των υφιστάμενων δρόμων σε αυτοκινητόδρομους και η αύξηση της μέσης ωριαίας ταχύτητας σημαίνουν αυτόματα μείωση του χρόνου μεταφοράς (χρονοαπόστασης) κατά 30-40%, με συνέπεια σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς για τους χρήστες και κατ' επέκταση βελτίωση της παραγωγικότητας της ελληνικής οικονομίας. Δεδομένου ότι δεν προβλέπεται σημαντική εκτροπή μεταφορικού έργου σε άλλα μέσα στο μέλλον, προκύπτει ανάγκη εξακολούθησης της συστηματικής και ολοκληρωμένης ανάπτυξης του οδικού δικτύου, παρ' όλο που η κυριαρχία αυτή δημιουργεί ορισμένα προβλήματα, τα οποία οφείλονται στο ότι τα οδικά μέσα καταναλώνουν περισσότερη ενέργεια, ρυπαίνουν περισσότερο το περιβάλλον και έχουν τον υψηλότερο δείκτη τροχαίων ατυχημάτων ανά μονάδα εκτελούμενου έργου, σε σχέση με τα άλλα μέσα. Η διαπίστωση αυτή σχετίζεται με τις ιδιαιτερότητες του ελλαδικού χώρου, τόσο ως προς τη γεωμορφολογία και την κατάταμσή του, όσο και ως προς την κατανομή του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων.

Το μερίδιο της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών πέρασε από το περίπου 50% το 1970 στο σχεδόν 70% το 1990 του συνόλου των εσωτερικών, το Συμβούλιο είχε εγκρίνει ένα σύστημα τιμολογίων με ψαλίδες ανώτατων και κατώτατων τιμών μόνο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών. Αυτό το πειραματικό σύστημα αντικαταστάθηκε, το 1990, από ένα ενιαίο σύστημα ελεύθερης διαμόρφωσης των τιμών που εφαρμόζονται σε όλες τις περιπτώσεις οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών [Κανονισμός 4058/89]. Το νέο καθεστώς περιλαμβάνει πάντως τη δυνατότητα κατάστροφης δεικτών του κόστους, δηλαδή ενδείξεων των διάφορων στοιχείων του κόστους, τα οποία ένας μεταφορέας πρέπει να παίρνει υπόψη του για τη διαμόρφωση της τιμής την οποία διαπραγματεύεται με τον πελάτη του. Προς το παρόν, αυτές οι ενδείξεις δεν λαμβάνουν υπόψη το πραγματικό κόστος των οδικών υποδομών. Όπως, η προσέγγιση την οποία προτείνει η Επιτροπή μεταφορών της Κοινότητας. Αυτή η αύξηση ενθαρρύνθηκε από την επιλογή των κρατών μελών να μην επιβαρύνουν τις τιμές των οδικών μεταφορών με το κόστος των υποδομών. Το 1968, μετά από πρόταση της Επιτροπής για την εφαρμογή της αρχής «ο χρήστης πληρώνει» ως προς το κόστος των υποδομών μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στην εναρμόνιση του κόστους και της τιμολόγησης των οδικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα [COM/98/466].

1.1.5 Μεταφορείς-μέσα μεταφοράς

Οι μεταφορείς είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις και είναι οδηγοί φορτηγού μεταφορών. Είναι ταξινομημένοι σύμφωνα με την απόσταση των διαδρομών τους. Στην περίπτωση μεγάλης αποστολής, απαιτείται έγκριση. Οι οδικές μεταφορές χρησιμοποιούν 3 τύπους οχημάτων : Μονοκόμματο όχημα (φορτηγά) , Αρθρωμένα οχήματα (τρακτέρ + ημι-ρυμουλκούμενο όχημα) , Αρθρωμένα οδικά τραίνα (φορτηγό + ημι-ρυμουλκούμενο όχημα) . Όσον αφορά τις διεθνείς συμφωνίες, η Συνθήκη της Γενεύης αποκαλούμενη «Συνθήκη CMR» (Συνθήκη των εμπορευμάτων από οδική μεταφορά) καθορίζει τους όρους της μεταφοράς και τις ευθύνες του μεταφορέα. Όσον αφορά στη Συνθήκη TIR/IRT (διεθνείς οδικές μεταφορές), εφαρμόζεται στα αγαθά που δημιουργούνται ή παραδίδονται σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά που έχουν επικυρώσει τη σύμβαση.

1.1.6 Τιμολόγηση- Προσδιορισμός των κομιστρών

Η τιμολόγηση λαμβάνει υπόψη το βάρος, τη φύση των εμπορευμάτων και την απόσταση που καλύπτεται. Η αναλογία βάρους/όγκου = 1 τόνος = 3 κυβικά μέτρα. Το οδικό δασμολόγιο απαιτεί ότι πρέπει να παρουσιαστούν τα εμπορεύματα που είναι πάνω από 100 κλ. Τα κόμιστρα στις διεθνείς και νομαρχιακές μεταφορές διαμορφώνονται στην αγορά με βάση την προσφορά και τη ζήτηση. Αντίθετα, στις εθνικές μεταφορές ισχύει το σύστημα του «αμφοριακού κομιστρου» δηλαδή ο καθορισμός από το κράτος ενός ανώτατου και ενός κατώτατου ορίου μεταξύ των οποίων πρέπει υποχρεωτικά να διαμορφωθεί το κόμιστρο στην αγορά. Βέβαια, η εφαρμογή του συστήματος αυτού στην πράξη είναι ουσιαστικά αδύνατη. Το ΥΜΕ δεν έχει δημοσιεύσει λεπτομέρειες για τον τρόπο με τον οποίο καθορίζονται τα κόμιστρα ενώ η επίσημη αιτιολόγηση της επιβολής ανωτάτου και κατώτατου κομιστρου είναι: α) Η αποφυγή του αθεμίτου ανταγωνισμού μεταξύ διαφορετικών μέσων και των ΔΧΦΑ. β) Ο περιορισμός των συνεπειών των εποχικών διακυμάνσεων της ζήτησεως. γ) Η εξασφάλιση της ποιότητας και της βιωσιμότητας των μεταφορικών επιχειρήσεων. Σημειώνεται ότι στο μέσο κόστος μεταφοράς που

καθορίζεται από το ΥΜΕ περιλαμβάνεται και κάποιο «εύλογο» ποσοστό κέρδους. Στην πραγματικότητα το ΥΜΕ δεν είναι σε θέση να προσδιορίσει το κόστος, το αναλογούν κέρδος και την τιμή των μεταφορικών υπηρεσιών στον κλάδο των ΔΧΦΑ. Έτσι, ουσιαστικά εφαρμόζεται ό,τι ζητείται από τα συνδικάτα. Για παράδειγμα, εάν τα συνδικάτα εκτιμούν ότι η τιμή που πρέπει να επιβληθεί για μία συγκεκριμένη υπηρεσία μεταφορών προκειμένου να έχουν και ένα ικανοποιητικό κέρδος είναι € 100, τότε ζητούν από το ΥΜΕ να διαμορφωθεί η τιμή στο € 150. Το ΥΜΕ τους μειώνει την τιμή κατά 30% και η τελική τιμή καθορίζεται στο € 115. Τα συνδικάτα εκδίδουν τότε επικριτικές ανακοινώσεις ότι στην τιμή των € 115 οι μισές επιχειρήσεις του κλάδου θα βγουν εκτός λειτουργίας. Ταυτόχρονα, όμως, εμποδίζουν με όλα τα μέσα που διαθέτουν (απεργιακές κινητοποιήσεις με παρεμπόδιση της λειτουργίας και των ΙΧΦΑ, με αποτέλεσμα την διατάραξη του εμπορίου και της οικονομικής δραστηριότητας στη χώρα) και τελικά επιβάλλουν τις ρυθμίσεις που απαγορεύουν την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο.

Καθορισμός κομίστρων για τις διενεργούμενες με ΦΔΧ οχήματα εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν.383/1976 «περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών δια φορτηγών αυτοκινήτων Δημοσίας Χρήσεως και άλλων τινών διατάξεων».
2. Το άρθρο 90 του Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (ΦΕΚ 98 Α').
3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.
4. Την υπ' αριθμ. 485/31.10.2001 (ΦΕΚ 1484/Β/31.10.2001) Κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Ανάπτυξης «περί ανάθεσης αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς του Υπουργείου Ανάπτυξης».
5. Τις διατάξεις του π.δ/τος 81/2002 (ΦΕΚ 27/Α) «Συγχώνευση των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών», αποφασίζουμε:

Α. Περιπτώσιακή μεταφορά

α1) Για διαδρομές μέχρι και 50 χιλιόμετρα από 19.5.2008 : Πάγιο 1,67 € ανά τόνο , Κατώτατο 0,040 € ανά τονοχιλιόμετρο , Ανώτατο 0,045 € ανά τονοχιλιόμετρο , β1) Σε περίπτωση εξασφάλισης από τον ίδιο φορτωτή έμπορτης επιστροφής από 19.5.2008 : Πάγιο 1,67 € ανά τόνο , Κατώτατο 0,037 € ανά τονοχιλιόμετρο , Ανώτατο 0,040 € ανά τονοχιλιόμετρο , Τα όρια 0,037 και 0,040 ισχύουν και στις δύο διαδρομές (μετάβαση - επιστροφή) . γ1) Για διαδρομές μέχρι και 50 χιλιόμετρα με ανατρεπόμενα οχήματα από 19.5.2008 : Πάγιο 1,67 € ανά τόνο , Κατώτατο 0,040 € ανά τονοχιλιόμετρο, Ανώτατο 0,045 € ανά τονοχιλιόμετρο , δ1) Σε περίπτωση εξασφάλισης από τον ίδιο φορτωτή έμπορτης επιστροφής από 19.5.2008 : Πάγιο 1,67 € ανά τόνο , Κατώτατο 0,037 € ανά τονοχιλιόμετρο , Ανώτατο 0,040 € ανά τονοχιλιόμετρο . Τα όρια 0,037 και 0,040 ισχύουν και στις δύο διαδρομές (μετάβαση - επιστροφή) . ε1) Για διαδρομές πάνω από 50 χιλιόμετρα από 19.5.2008 : Πάγιο 1,79 € ανά τόνο , Κατώτατο 0,040 € ανά τονοχιλιόμετρο , Ανώτατο 0,047 € ανά τονοχιλιόμετρο , στ1) Σε περίπτωση εξασφάλισης από τον ίδιο φορτωτή έμπορτης επιστροφής από 19.5.2008 : Πάγιο 1,79 € ανά τόνο , Κατώτατο 0,037 € ανά τονοχιλιόμετρο , Ανώτατο 0,040 € ανά τονοχιλιόμετρο . Τα όρια 0,037 και 0,040 ισχύουν και στις δύο διαδρομές (μετάβαση - επιστροφή)

B. Χρονοναύλωση βάσει ειδικής μίσθωσης του οχήματος ή σύμβασης έργου για τη μεταφορά με κόμιστρο διάρκειας τριών (3) μηνών τουλάχιστον:

α) Για διαδρομές πάνω από 50 χιλιόμετρα από 19.5.2008 Τα οχήματα κοινού φόρτου: Πάγιο 1,79 € ανά τόνο , Κατώτατο 0,037 € ανά τονοχιλιόμετρο , Ανώτατο Ελεύθερο
β) Για σιλοφόρα μεταφοράς γενικά χώμα τσιμέντου, ζάχαρης, αλεύρου και λοιπών συναφών προϊόντων: β1) Σιλοφόρα οχήματα, όπου ελκυστήρας ή ρυμουλκό και επικαθήμενο ή ρυμουλκούμενο «ΣΙΛΟ» ανήκουν κατά πλήρη κυριότητα στον μεταφορέα, από 19.5.2008 : Πάγιο 1,67 € ανά τόνο , Κατώτατο 0,049 € ανά τονοχιλιόμετρο , Ανώτατο Ελεύθερο. β2) Σιλοφόρα οχήματα με χρησιδάνειο «ΣΙΛΟ», όπου τα έξοδα του «ΣΙΛΟ» βαρύνουν τον μεταφορέα, από 19.5.2008 : Πάγιο 1,67 € ανά τόνο , Κατώτατο 0,049 € ανά τονοχιλιόμετρο , Ανώτατο Ελεύθερο . β3) Σιλοφόρα οχήματα με χρησιδάνειο «ΣΙΛΟ», όπου τα έξοδα του «ΣΙΛΟ» βαρύνουν αυτόν που έχει την κυριότητά του, από 19.5.2008 : Πάγιο 1,67 € ανά τόνο , Κατώτατο 0,045 € ανά τονοχιλιόμετρο , Ανώτατο Ελεύθερο β4) Εκφόρτωση όταν αυτή γίνεται με τα μέσα που διαθέτουν τα παραπάνω οχήματα, από 19.5.2008 : 0,049 € ανά τόνο
β5.1) Σιλοφόρα οχήματα μεταφοράς PVC και λοιπών πλαστικών υλών από 19.5.2008 :

0,0830 € ανά τονοχιλιόμετρο . β5.2) Για διαδρομές γενικά μέχρι και 50 χιλιόμετρα από 19.5.2008: Πάγιο 1,55 € ανά τόνο . γ) Για διαδρομές μέχρι και τριάντα (30) χιλιόμετρα προς μεταφορά με ανατρεπόμενα οχήματα, πάσης φύσεως γαιών, βράχων, ορυκτών και λατομικών υλικών, προς εξυπηρέτηση εργοταξίων, κατασκευής τεχνικών έργων ή γενικά βιομηχανιών ή βιοτεχνιών καθώς και για διαδρομές μέχρι και τριάντα (30) χιλιόμετρα με ειδικοποιημένα αυτοκίνητα μεταφοράς ετοιμού σκυροδέματος προ εξυπηρέτηση βιοτεχνιών και βιομηχανιών παραγωγής και εμπορίας ετοιμού σκυροδέματος: γ1) Πρώτο δωρο απασχόλησης του αυτοκινήτου ανά 24ωρο.

Με ημερήσιο μίσθωμα ανά αυτοκίνητο από 19.5.2008: 242,54 € . γ2) Δεύτερο ή τρίτο δωρο απασχόλησης του αυτοκινήτου ανά 24ωρο. Με ημερήσιο μίσθωμα ανά αυτοκίνητο από 19.5.2008 : 204,55 € . Και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις το συνολικό μεταφερόμενο ανά δωρο φορτίο, καθορίζεται με συμφωνία φορτωτή και μεταφορέα. Στη σύμβαση που υπογράφεται αναφέρεται η τιμή (σε €) για κάθε μεταφερόμενο τόνο, η οποία προκύπτει από τη διαίρεση του ημερήσιου μισθώματος που ισχύει κάθε φορά και του μισθώματος που ισχύει για το δεύτερο ή τρίτο δωρο απασχόλησης δια του συνολικού μεταφερόμενου, ανά δωρο, φορτίου που συμφωνήθηκε. Σε περίπτωση που ο μεταφορέας μεταφέρει μικρότερη ή μεγαλύτερη ποσότητα από τη συμφωνηθείσα γίνεται ανάλογη περικοπή ή αύξηση του ημερήσιου μισθώματος. δ1) Για οχήματα σιλοφόρα μεταφοράς τσιμέντου χόμα, από το εργοστάσιο παραγωγής σε αποθήκες της ίδιας βιομηχανίας ή μεταξύ αποθηκών της ίδιας βιομηχανίας και για διαδρομές μέχρι και 20 χιλιομέτρων από 19.5.2008 :

Πάγιο 1,192 € ανά τόνο , Αποζημίωση ανά τονοχιλιόμετρο: Με συμφωνία φορτωτή και μεταφορέα.

Γ. Για μεταφορές, γενικά, υλών ή αγαθών, που μεταφέρονται στην κατανάλωση και των οποίων τα υλικά συσκευασίας, (κενά), επιστρέφονται από την κατανάλωση στο χώρο παραγωγής για επαναπλήρωση ή επα-νασυσκευασία, όπως μύτρα, ποτά, αναψυκτικά κλπ. σε φιάλες, κιβώτια, ή φρούτα κ.λπ. σε τελάρα: α) Από παραγωγή σε κατανάλωση: Ισχύουν τα κατά περίπτωση κόμιστρα. β) Από κατανάλωση προς παραγωγή, (κενά κιβώτια, ή κενά τελάρα): Ισχύουν τα κατά περίπτωση κόμιστρα, υπολογιζόμενα όμως στο 50% του ωφελίμου φορτίου του οχήματος, εφόσον εξαντληθεί ο μέγιστος επιτρεπόμενος όγκος φορτίου του οχήματος, εφόσον εξαντληθεί ο μέγιστος επιτρεπόμενος όγκος φόρτωσης.

Δ. Μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS): α) Μεταφορές παρτίδας κενών εμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS): Με συμφωνία φορτωτή και μεταφορέα. β)

Μεταφορά ενός CONTAINER των 20 ή 40 ποδών ή δύο CONTAINERS των 20 ποδών, (εφόσον το μικτό βάρος του αυτοκινήτου το επιτρέπει), από λιμάνι σε παραγωγική μονάδα για γέμισμα ή άδειασμα και επιστροφή του αυτοκινήτου με τα CONTAINERS γεμάτα ή άδεια. Κατώτατο Ανώτατο , Απόσταση όριο όριο , Πλήρης (μετάβαση - (μετάβαση - διαδρομή επιστροφή) επιστροφή)

Μέχρι 10 χλμ. 138,64 € 185,14 €

Μέχρι 20 χλμ. 145,39 € 191,47 €

Μέχρι 30 χλμ. 152,53 € 198,64 €

Μέχρι 40 χλμ. 158,52 € 204,98 €

Μέχρι 50 χλμ. 164,85 € 210,55 €

Μέχρι 75 χλμ. 176,39 € 223,27 €

Μέχρι 100 χλμ. 192,66 € 239,54 €

Μέχρι 150 χλμ. 215,69 € 264,17 €

Για απόσταση άνω των 150 χλμ, από 19.5.2008 . Κατώτατο όριο (μετάβαση-επιστροφή) 0,69 € , Ανώτατο όριο (μετάβαση-επιστροφή) 1,04 €. Ως χρόνος φόρτωσης ή εκφόρτωσης θεωρείται το χρονικό διάστημα των δύο ωρών κατά περίπτωση. Πέραν των δύο ωρών, το καταβλητέο ποσό προσαυξάνεται από 19.5.2008 κατά 29,49 € ανά ώρα. Για ημερήσια αναμονή για φόρτωση ή εκφόρτωση του κοντέινερ καταβάλλεται ποσό ίσο με αυτό που αντιστοιχεί για τη συγκεκριμένη κάθε φορά μεταφορά. Μετά την εκφόρτωση, η μεταφορά (επιστροφή) των κενών κοντέινερ σε χώρους εκτός λιμένων επιβαρύνεται αναλόγως του τόπου επιστροφής, κατόπιν συμφωνίας μεταξύ του εντολέα και του μεταφορέα. 2. Τα κόμιστρα, (πάγιο και όρια), όπως καθορίστηκαν στην παρ. 1 δεν εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις: α) Σε Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα ωφελίμου φορτίου μέχρι και 3.500 χιλιόγραμμων. β) Στην εφαρμογή διαφόρων σχεδίων αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών (πλημμύρες, σεισμοί κλπ.), του Υπουργείου Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων. γ) Για μεταφορές του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας όταν πρόκειται για εκρηκτικά και πυρομαχικά του ΥΕΘΑ. 3. Τα καθοριζόμενα ποσά του πάλγιου ανά τόνο καταβάλλονται ως έχουν και δεν είναι διαπραγματεύσιμα. 4. Η παρούσα απόφαση έχει εφαρμογή μόνο για το οδικό τμήμα της διαδρομής. Για το τμήμα της διαδρομής, που το όχημα μεταφέρεται με πλοίο, το κόμιστρο καθορίζεται με συμφωνία φορτωτή και μεταφορέα.

5. Τα κόμιστρα, όπως καθορίζονται στο σύνολό τους με την απόφαση αυτή, αφορούν «ΑΜΠΓΩΣ» τη μεταφορά και δεν περιλαμβάνονται σ' αυτά έξοδα φόρτωσης, εκφόρτωσης, συσκευασίας, αποθήκευσης, περισυλλογής, φύλαξης (ασφάλειας

εμπορεύματος κλπ.). Επίσης, δεν αναφέρεται σε θέματα αποζημίωσης διαμεταφορέα ή οποιουδήποτε άλλου παρεμβαίνει στη μεταφορά. Αφορούν στην αποζημίωση του μεταφορέα για τη μεταφορά. Αποδεικτικά στοιχεία είσπραξης είναι η φορτωτική του άρθρου 16 του π.δ. 186/1992 την οποία εκδίδει ο συγκεκριμένος μεταφορέας.

Προκειμένου δε περί συνεταιρισμού του ν. 1667/1986, την παραπάνω φορτωτική εκδίδουν τα μέλη του για το συγκεκριμένο όχημα και για τη συγκεκριμένη μεταφορά.

Εφόσον το μεταφερόμενο φορτίο καλύπτει όλο το περιτύπωμα του αμαξώματος, τα κατά περίπτωση κόμιστρα υπολογίζονται στο ωφέλιμο φορτίο του οχήματος.

6. Η παρέκκλιση από τα καθοριζόμενα στην παρ. 1 της απόφασης αυτής κόμιστρα τιμωρείται, για μεν υπέρβαση των ανωτάτων ορίων και του παγίου, με τις διατάξεις του Αγορανομικού Κώδικα, για δε μείωση των κατωτέρων ορίων και του παγίου, με τις διατάξεις περί αθέμιτου ανταγωνισμού, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 385 και επομένων του Ποινικού Κώδικα, σύμφωνα με τις οποίες διώκεται και αυτός που καταβάλλει το μειωμένο κόμιστρο, δηλαδή φορτωτής και κάθε άλλο πρόσωπο που μεσολαβεί. Τα πάγια και τα κόμιστρα των Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων, που καθορίζονται με την παρούσα, ισχύουν για κάθε περίπτωση μεταφορών εντός της Χώρας (μεταφορές ιδιωτών, Επιχειρήσεων, ή Οργανισμών Δημοσίου Τομέα κλπ.).

Το κόστος των διοδίων των εθνικών οδών θα καταβάλλεται πέραν της τιμολόγησης.

Καταργούμε την υπ' αριθμ. Κ/41791/3591 κοινή υπουργική απόφαση (ΦΕΚ Β' 13129, 27.7.2007).

1.2 Ο ρόλος του κράτους στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

1.2.1 Νομοθετικό πλαίσιο Ελλάδος για τα φορτηγά αυτοκίνητα

Ο βασικός Νόμος που διέπει τις OEM είναι ο Ν. 383/1976 «Περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών διά φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως και άλλων τινών διατάξεων». Ο Νόμος αυτός οριοθετεί την έννοια των OEM και τις επιμέρους διακρίσεις τους, προσδιορίζει τα πρόσωπα που επιτρέπεται να ασκούν μεταφορικό έργο, τις προϋποθέσεις χορηγήσεως αδειάς κυκλοφορίας οχημάτων δημοσίας χρήσεως και θεσπίζει τον τρόπο με τον οποίο το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΜΕ) προσδιορίζει τα κόμιστρα μεταφοράς εμπορευμάτων με φορτηγά δημοσίας χρήσεως στην Ελλάδα. Με παλαιότερο Νόμο είχε εισαχθεί η διάκριση των οχημάτων σε δημόσιας και ιδιωτικής χρήσεως. Τα φορτηγά αυτοκίνητα κατατάσσονται αναλόγως με το μικτό βάρος τους και αναλόγως της αδειάς λειτουργίας τους. Σύμφωνα με την πρώτη κατάταξη χωρίζονται σε ελαφρά φορτηγά που είναι αυτά με μικτό βάρος έως 3,5 τόνους και σε βαρέα φορτηγά που είναι τα φορτηγά άνω των 3,5 τόνων. Τα τελευταία κατηγοριοποιούνται επιπλέον σε μεσαία φορτηγά: 3,5-8,0 τόνων και βαρέα φορτηγά άνω των 8 τόνων και μπορεί να είναι απλά φορτηγά, φορτηγά ψυγεία, συλλογείς σκουπιδιών, βυτιοφόρα, μπετονιέρες, κ.ά. Ωστόσο, ειδική μνεία πρέπει να γίνει για το καθεστώς παροχής αδειών κυκλοφορίας ΦΑ στην Ελλάδα, καθώς και για το καθεστώς προσδιορισμού των κομίστρων μεταφοράς με φορτηγά αυτοκίνητα δημοσίας χρήσεως από το ΥΜΕ.

1.2.2 Παροχή αδειών κυκλοφορίας

Όσον αφορά τις άδειες εισόδου στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, αυτές εκδίδονται από το ΥΜΕ και ταξινομούνται ως ακολούθως: α) Σε άδειες για Ιδιωτικής Χρήσεως Φορτηγά Αυτοκίνητα (ΙΧΦΑ) που αφορούν ΦΑ που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για λογαριασμό των κατόχων τους και απαγορεύεται η εκμετάλλευσή τους για μεταφορές προϊόντων τρίτων με καταβολή κομίστρου. Οι

άδειες ΙΧΦΑ διακρίνονται με τη σειρά τους: (1) σε επαγγελματικές για οχήματα έως 4 τόνους, (2) σε αγροτικές, για οχήματα μικτού βάρους έως 4 τόνους και (3) σε επαγγελματικές ή αγροτικές για οχήματα άνω των 4 τόνων. β) Σε άδειες για Δημοσίας Χρήσεως Φορτηγά Αυτοκίνητα (ΔΧΦΑ) που αφορούν ΦΑ που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μεταφορές τρίτων έναντι κομίστρου. Στην ΕΕ-27 και τις ανεπτυγμένες χώρες η κρατική παρέμβαση στον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών με ΦΑ αφορά μόνο την αυστηρή τήρηση της αρχής της νομιμότητας, δηλαδή της εξασφάλισης της τηρήσεως των κανόνων ασφαλείας κατά την μεταφορά εμπορευμάτων με ΦΑ, της τηρήσεως των προϋποθέσεων για ασφαλή οδήγηση και των προδιαγραφών των οχημάτων και των φορτώσεων με σκοπό την διασφάλιση των κανόνων του ανταγωνισμού, την αποτροπή ατυχημάτων και την προστασία του περιβάλλοντος.

1.2.3 Ο Παράδοξος κρατικός παρεμβατισμός στην Ελλάδα

Στις ανεπτυγμένες χώρες, αλλά και σε πολλές αναπτυσσόμενες, το κράτος έχει σταματήσει να αποφασίζει για τον αριθμό των ΔΧΦΑ που πρέπει να κυκλοφορούν, ενώ ελάχιστα κράτη διατηρούν ακόμη κάποιο βαθμό ελέγχου στην τιμολογιακή πολιτική των μεταφορικών επιχειρήσεων. Ο έλεγχος που υπήρχε έως τη δεκαετία του 1970 σε ορισμένες χώρες στην είσοδο νέων ΦΑ στον κλάδο αφορούσε κατά κύριο λόγο την προστασία των σιδηροδρομικών μεταφορών από τον ανταγωνισμό των ΦΑ. Οι έλεγχοι αυτοί όμως καταργήθηκαν από τις δεκαετίες του 1960 και του 1970. Άλλωστε, η εξασφάλιση της τηρήσεως από όλους των κανόνων νομιμότητας και ασφαλείας των μεταφορών είναι τόσο εκτεταμένη, και άρα δύσκολη, που αφ' εαυτής αποτελεί αρμοδιότητα εξαιρετικής σημασίας για τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες. Αντίθετα, η παροχή νέων αδειών ΔΧΦΑ στην Ελλάδα στηρίζεται κατά κύριο λόγο στην αρχή της σκοπιμότητας και κατά δεύτερο λόγο στην αρχή της νομιμότητας. Γίνεται η υπόθεση ότι οι κρατικές μόνο υπηρεσίες γνωρίζουν πόσο είναι το μεταφορικό έργο με ΔΧΦΑ που ζητείται στην Ελλάδα και αυτές μόνο αποφασίζουν με πόσα ΦΑ μπορεί να προσφερθεί αυτό το έργο και σε ποια τιμή. Έτσι, προϋπόθεση για να εκδοθούν νέες άδειες ΔΧΦΑ είναι η διαπίστωση της υπάρξεως

αυξημένων συνολικών αναγκών για υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών που είναι αδύνατον να καλυφθούν με τα υφιστάμενα ΔΧΦΑ. Η διαπίστωση αυτή γίνεται κατόπιν έρευνας της αγοράς η οποία πραγματοποιείται από «ειδική Επιτροπή». Σύμφωνα με το Άρθρο 4 παρ. 3 του Ν. 282/1976, μετά από γνωμοδότηση της κατά το Άρθρο 8 Επιτροπής, ορίζεται με ετήσιες αποφάσεις του ΥΜΕ: α) το ανώτατο - ανά κατηγορία OEM και είδος αυτοκινήτων - συνολικό μικτό βάρος ΔΧΦΑ, που είναι αναγκαίο για την εκτέλεση των OEM της χώρας, β) η χορήγηση νέων αδειών ΔΧΦΑ για την κάλυψη της τυχόν διαφοράς μεταξύ του υφισταμένου και του, κατά προηγούμενη παράγραφο καθοριζομένου, ανώτατου ορίου συνολικού μικτού βάρους φορτηγών οχημάτων, γ) τα κριτήρια χορηγήσεως νέων αδειών στις μεταφορικές επιχειρήσεις, επαγγελματίες αυτοκινητιστές και επαγγελματίες οδηγούς, βάσει κριτηρίων και προϋποθέσεων που καθορίζονται στην ίδια απόφαση και μάλιστα κατά 80% στις μεταφορικές επιχειρήσεις και 20% στους λοιπούς. Ως κριτήρια για τη χορήγηση των ως άνω νέων αδειών λαμβάνονται υπόψη, κατά περίπτωση, ο αριθμός των ενταγμένων στις επιχειρήσεις ΦΑ, σε συνδυασμό με τη δραστηριότητά τους, το ποσοστό των επαγγελματιών αυτοκινητιστών επί του κατεχομένου αυτοκινήτου ΔΧ και ο χρόνος πραγματικής υπηρεσίας των οδηγών. Όμως, το θέμα δεν φαίνεται να σταματά εδώ. Σύμφωνα με την έως σήμερα πρακτική, οι ελληνικές Αρχές φαίνεται να εκτιμούν ότι οι ανάγκες για υπηρεσίες OEM στην Ελλάδα δεν έχουν μεταβληθεί από το 1976. Έτσι, ο συνολικός αριθμός των αδειών ΔΧΦΑ παραμένει αμετάβλητος από το έτος αυτό, στα 36.495 οχήματα (Πίνακας 4). Αυτό συμβαίνει ακόμη και μετά την εναρμόνιση του ελληνικού με το Κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο, με εξαίρεση 800 νέες άδειες (εκ των οποίων οι 600 αφορούσαν βυτιοφόρα οχήματα) που δόθηκαν σε πρόσφυγες από το Ζαΐρ το 1986. Η μη χορήγηση νέων αδειών αποτελεί βέβαια απροκάλυπτη προστασία των νομικών και φυσικών προσώπων που κατέχουν τις άδειες που δόθηκαν έως το 1976 και αποτελεί πολιτική σε βάρος αφενός νέων ανθρώπων που εκπληρώνουν τις βασικές νομικές και ουσιαστικές προϋποθέσεις για να λάβουν άδεια λειτουργίας ΔΧΦΑ, και αφετέρου της οικονομίας της χώρας και του κοινωνικού συνόλου. Βέβαια, ενώ δεν χορηγούνται νέες άδειες, επιτρέπεται σε αυτούς που δραστηριοποιούνται στο «κλειστό» αυτό επάγγελμα να εκμεταλλεύονται τον κλάδο, υπό την προστασία του κράτους αφού έχουν τη δυνατότητα να προχωρήσουν σε αντικατάσταση των παλαιών οχημάτων με νέα οχήματα, πολύ μεγαλύτερης χωρητικότητας, αυξάνοντας έτσι την συνολική μεταφορική ικανότητα του κλάδου και μάλιστα χωρίς η αρμόδια

Επιτροπή του ΥΜΕ να έχει αποφανθεί περί της σχετικής αναγκαιότητας. Ειδικότερα, το υφιστάμενο σύστημα επιτρέπει στον κάτοχο μίας αδείας ΔΧΦΑ να αντικαταστήσει το παλαιό φορτηγό με νέο και μεγαλύτερο όπως και να αυξήσει σημαντικά τη χωρητικότητα του οχήματος, αντικαθιστώντας, π.χ., ένα ρυμουλκούμενο με περισσότερα. Επίσης, οι άδειες είναι μεταβιβάσιμες απευθείας από τους σημερινούς κατόχους τους. Εάν κάποιος πολίτης έχει τα προσόντα και επιθυμεί να δραστηριοποιηθεί στον κλάδο των ΟΕΜ, μπορεί να αγοράσει μία από τις υπάρχουσες άδειες καταβάλλοντας στον κάτοχό της το αντίτιμο που διαμορφώνεται στην αγορά από την προσφορά και τη ζήτηση. Στο κράτος, ο νέος κάτοχος πληρώνει μόνο ένα μικρό τέλος μεταβίβασης της αδείας. Πάντως, το σημερινό σύστημα αδειοδότησεως απαξιώνει εκ των πραγμάτων από τις εξελίξεις στον κλάδο των ενδομεταφορών (cabotage), που αφορά την ελεύθερη εγκατάσταση και πραγματοποίηση μεταφορών στον ελληνικό χώρο από τα φορτηγά άλλων χωρών, και από ρυθμίσεις όπως εκείνη που δίδει το δικαίωμα της χρησιμοποίησης μισθωμένων ΔΧΦΑ και ΙΧΦΑ (μέχρι 6 τόνους) χωρίς οδηγό. Είναι τουλάχιστον παράδοξο να μη χορηγούνται άδειες εθνικών μεταφορών στα ελληνικά ΔΧΦΑ που έχουν άδεια διεθνών μεταφορών αλλά να επιτρέπεται στα Κοινοτικά ΦΑ να παρέχουν ελεύθερα υπηρεσίες μεταφορών στον ελληνικό χώρο. Αυτός είναι και ένας λόγος που η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινήτων Ελλάδος, αν και εναντιώνεται γενικά στην έκδοση νέων αδειών, έχει ταχθεί υπέρ της άρσεως του διαχωρισμού των αδειών σε εθνικές και διεθνείς. Ωστόσο, αντίθετα με αυτά που υποστηρίζονται, οι ανάγκες για ΟΕΜ αυξάνουν ταχέως στην Ελλάδα, και καλύπτονται κατά κύριο λόγο από ΙΧΦΑ. Έτσι, ενώ η κυρίαρχη πρακτική των επιχειρήσεων παγκοσμίως είναι πλέον η στροφή προς εξειδικευμένες, καλά οργανωμένες επιχειρήσεις για την προσφορά ευρείας κλίμακας υπηρεσιών, τις οποίες δεν μπορούν να προσφέρουν οι ίδιες με ανταγωνιστικό τρόπο (outsourcing), στην Ελλάδα οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να διατηρούν δικό τους στόλο ΙΧΦΑ, που πολλές φορές είναι πολύ πιο δαπανηρή επιλογή από εκείνη που θα διαμορφώνονταν εάν δεν υπήρχαν οι περιορισμοί στην αύξηση των ΔΧΦΑ. Αυτό επηρεάζει αρνητικά την αποτελεσματικότητα και ανταγωνιστικότητα των ελληνικών επιχειρήσεων και είναι ίσως η πιο αρνητική συνέπεια του ελληνικού συστήματος αδειοδότησεως ΔΧΦΑ. Με την απελευθέρωση του κλάδου των ΔΧΦΑ, πολλές επιχειρήσεις που τώρα αναγκάζονται να αγοράσουν δικά τους ΙΧΦΑ, θα στραφούν στα ΔΧΦΑ και ειδικά σε αυτά που έχουν οργανωθεί αποτελεσματικά και προσφέρουν υψηλό επίπεδο

εξειδικεύσεως σε logistics. Διαπιστώνουμε δηλαδή ότι η απελευθέρωση θα αυξήσει τη ζήτηση για ΔΧΦΑ καθώς αυτά θα λειτουργούν πιο αποτελεσματικά από τα ΙΧΦΑ, οπότε θα δοθεί κίνητρο στα ΔΧΦΑ να οργανωθούν καλύτερα και αποτελεσματικότερα προς όφελος των χρηστών τους. Βασικό χαρακτηριστικό του κλάδου των ΔΧΦΑ στην Ελλάδα είναι και ο μικρός αριθμός των ΦΑ που έχει ενταχθεί σε εταιρίες παρά τα κίνητρα που έχουν θεσπισθεί για τη δημιουργία μεγάλων μεταφορικών εταιριών. Έτσι, σύμφωνα με μελέτη του ΚΕΠΕ, το 2000 τα οχήματα που ήταν οργανωμένα σε οποιασδήποτε μορφή εταιρίας άνω των δύο ΦΑ, ανέρχονταν σε 5.784 και αναλογούσαν στο 15,3% του συνόλου. Αυτό σημαίνει ότι το υφιστάμενο περιοριστικό σύστημα απέτυχε σε έναν από τους βασικούς του στόχους, δηλαδή στη δημιουργία μεγάλων εταιριών μεταφορών, οι οποίες είναι αποτελεσματικότερες στην εκτέλεση του μεταφορικού έργου από τις μικρές εταιρίες και τους μεμονωμένους μεταφορείς.

1.3 Παρουσίαση και ανάλυση της κατάστασης του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

1.3.1 Ανανέωση και εκσυγχρονισμός του στόλου των φορτηγών αυτοκινήτων

Η κατάσταση στον κλάδο έχει διαμορφωθεί ως ακολούθως: α) Το κράτος προστατεύει ασφυκτικά το «κλειστό επάγγελμα» των μεταφορέων OEM και αυτή η προστασία δημιουργεί υπέρμετρες υπεραξίες υπέρ των ιδιοκτητών ΔΧΦΑ, β) Αυτό, αντί να οδηγήσει στην εξάρτηση της παροχής και της ανανέωσης της αδειάς ΔΧΦΑ από την καταλληλότητα και την ηλικία των ΦΑ που βρίσκονται σε κυκλοφορία, λειτουργεί ως μηχανισμός αυξήσεως της παλαιότητας και της επικινδυνότητας των κυκλοφορούντων ΔΧΦΑ. γ) Οι ιδιοκτήτες ΔΧΦΑ αντί να υποχρεώνονται σε ακύρωση της αδειάς ΦΑ, όταν το όχημα υπερβαίνει κάποιο όριο ηλικίας και δεν αντικαθίσταται ή όταν είναι επικίνδυνο για την κυκλοφορία στους δρόμους, ζητούν τώρα από το κράτος (δηλαδή από τους Έλληνες φορολογουμένους συμπεριλαμβανομένων και αυτών που θα ήθελαν να λάβουν άδεια ΦΑ αλλά δεν μπορούν λόγω του «κλειστού επαγγέλματος») να αναλάβει και το κόστος αντικατάστασης των ΦΑ που κατέχουν. Από τον Πίνακα 4 προκύπτει ο αριθμός των ΦΑ (καινούργιων και μεταχειρισμένων) που ταξινομήθηκαν το 2005. Από τα 11.895 αυτοκίνητα που τέθηκαν σε κυκλοφορία κατά το έτος αυτό, τα 10.060 (84,6%) ήταν μεταχειρισμένα και μόνο τα 1.835 (15,4%) ήταν καινούργια. Με αυτό τον τρόπο, όμως, δεν επιτυγχάνεται ο αναγκαίος εκσυγχρονισμός του στόλου. Ειδικότερα, από πολλές πλευρές τίθεται το ερώτημα: Μήπως τα ΦΑ που αποσύρονται από την κυκλοφορία στις ανεπτυγμένες χώρες εισάγονται ως μεταχειρισμένα στην Ελλάδα;

**Πίνακας 4. Ταξινόμηση βαρέων φορτηγών
με βάση την άδεια χρήσεως, 2005**

Άδεια χρήσεως	Καινούργια		Μεταχειρισμένα		Σύνολο	
	Ποσότητα	% Συμ/χή	Ποσότητα	% Συμ/χή	Ποσότητα	% Συμ/χή
Δ.Χ.	785	42,80%	7.007	69,70%	7.792	55,10%
Ι.Χ.	1.050	57,20%	3.053	30,30%	4.103	44,90%
Σύνολο	1.835	15,40%	10.060	84,60%	11.895	100,00%

Πηγή: «Η αγορά βαρέων φορτηγών στην Ελλάδα», ΙΟΒΕ, 2006.

1.3.2 Πλεονεκτήματα κλάδου-Ανάπτυξη κλάδου-Μερίδιο στην αγορά

Ο κλάδος των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών (ΟΕΜ), διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ελληνική οικονομία, λόγω αφενός της συμβολής του στις μεταφορές και την ανάπτυξη αυτής της οικονομίας και αφετέρου λόγω της γεωγραφικής θέσεως της χώρας που την καθιστά βασικό συνδετικό κρίκο της Βόρειας Ευρώπης με τις χώρες της ΝΑ Ευρώπης, της Ασίας και της Ανατολικής Μεσογείου. Η θέση αυτή δίνει στην Ελλάδα τη δυνατότητα να λειτουργήσει ως διαμετακομιστικό κέντρο στο εμπόριο μεταξύ των ανωτέρω χωρών με τη συμβολή και των βασικών της λιμένων. Επιπλέον, οι ΟΕΜ πλεονεκτούν στην Ελλάδα λόγω και της ορεινής μορφολογίας του εδάφους της και του συνεπαγόμενου περιορισμένου ρόλου των σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας μας. Οι ΟΕΜ, γενικότερα, παρουσιάζουν το πλεονέκτημα του χαμηλού κόστους και της μεγάλης ευελιξίας και αναπτύσσονται ταχύτατα σε όλες τις χώρες, συνεπικουρούμενες και από την ταχεία ανάπτυξη του οδικού δικτύου με την πραγματοποίηση μεγάλων επενδύσεων στον τομέα αυτό, τόσο στο εσωτερικό των χωρών όσο και διασυνοριακά (π.χ. τα διευρωπαϊκά δίκτυα), ιδιαίτερα κατά την μεταπολεμική περίοδο.

Πίνακας 1. Μεταφορά εμπορευμάτων στην Ελλάδα (δισ τονοχλμ.)

	1990	1995	2000	2005	2010	2020	2030	Μέση ετήσια % μεταβολή 2005/1990	Μέση ετήσια % μεταβολή 2005/1995	Μέση ετήσια % μεταβολή 2010/2005	Μέση ετήσια % μεταβολή 2030/2005
Με Φορτηγά	12,5	14,6	17,6	22,0	26,0	32,8	37,8	3,8%	4,2%	3,4%	2,2%
Με Σιδηρόδρομο	0,6	0,3	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	0,0%	7,2%	5,9%	2,8%
Ακτοπλοϊκώς	6,6	7,1	8,7	10,1	11,4	12,6	14,1	2,9%	3,6%	2,5%	1,3%
Σύνολο	19,7	22,0	26,7	32,7	38,2	46,4	53,1	3,4%	4,0%	3,2%	2,0%
Μερίδιο ΦΑ (%)	63,5	66,4	65,9	67,3	68,1	70,7	71,2				

Πηγή: «Ευρωπαϊκή Ενέργεια και Μεταφορές: Τάσεις έως το 2030», Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007.

Οι OEM αναπτύσσονται ιδιαίτερα στην Ελλάδα όπου συμμετέχουν κατά 98% στην εκτέλεση του χερσαίου μεταφορικού έργου της εγχώριας οικονομίας. Επίσης, το 2006, με τις OEM μεταφέρθηκε το 49,9% της συνολικής ποσότητας (39% της συνολικής αξίας) των εισαγωγών και το 24,8% της συνολικής ποσότητας (17,1% της συνολικής αξίας) των εξαγωγών της χώρας (Πηγή: ΚΕΠΕ). Ειδικότερα, η ταχεία ανάπτυξη του κλάδου των OEM με φορτηγά αυτοκίνητα (ΦΑ) τις τελευταίες δεκαετίες φαίνεται στον Πίνακα 1 για την Ελλάδα και στον Πίνακα 2 για την ΕΕ-27. Κατά την δεκαετία 1995-2005 οι OEM με ΦΑ στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 50,7% (μέση ετήσια αύξηση: 4,2%), ενώ οι συνολικές μεταφορές εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων και των ακτοπλοϊκών μεταφορών, σημείωσαν αύξηση κατά 48,6% (μέση ετήσια αύξηση: 4%). Τέλος, οι OEM με ΦΑ αποτελούσαν το 67,3% των συνολικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα το 2005, έναντι του 63,1% το 1990 .

1.3.3 Προβλέψεις για την εξέλιξη του κλάδου

Σύμφωνα με εκτιμήσεις μελέτης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (European Energy and Transport, Update 2007), το μεταφορικό έργο του συνόλου του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα εκτιμάται ότι θα εξακολουθήσει να αυξάνει κατά 3,2% στην περίοδο 2005-2010 και κατά 2% στην περίοδο 2005-2030, ενώ οι OEM με ΦΑ θα αυξηθούν κατά 3,4% ετησίως την περίοδο 2005-2010 και 2,2% ετησίως στην περίοδο 2005-2030. Μικρή αύξηση, κατά 2,8% ετησίως στην περίοδο 2005-2030, προβλέπεται και για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, χωρίς, όμως, η συμβολή τους στο συνολικό μεταφορικό έργο στη χώρα να διευρύνεται σημαντικά. Τα αντίστοιχα μεγέθη στην ΕΕ-27 φαίνονται στον Πίνακα 2. Στην περίπτωση αυτή, το μερίδιο των OEM με ΦΑ είναι

ακόμη μεγαλύτερο και φθάνει το 72,6% το 2005, από 58,4% το 1990. Επίσης, υψηλότερο είναι και το μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο 18% των συνολικών χερσαίων μεταφορών το 2005, από 32,4% το 1990. Η διαφορά έγκειται στο ότι στην Ελλάδα σημαντικό μέρος των εμπορευματικών μεταφορών πραγματοποιείται από την ακτοπλοΐα.

Πίνακας 2. Μεταφορά εμπορευμάτων στην ΕΕ-27 (δισ τονοχλμ.)

	1990	1995	2000	2005	2010	2020	2030	Μέση ετήσια % μεταβολή 2005/1990	Μέση ετήσια % μεταβολή 2005/1995	Μέση ετήσια % μεταβολή 2010/2005	Μέση ετήσια % μεταβολή 2030/2005
Με Φορτηγά	1.096,9	1.279,3	1.507,5	1.790,0	2.048,3	2.485,6	2.803,0	3,3%	3,4%	2,7%	1,8%
Με Σιδηρόδρομο	524,8	385,0	396,1	393,9	427,2	504,6	558,9	-1,9%	0,2%	1,6%	1,4%
Ακτοπλοϊκώς	257,2	264,7	271,3	280,1	294,2	331,3	355,3	0,6%	0,6%	1,0%	1,0%
Σύνολο	1.878,9	1.929,0	2.174,9	2.464,0	2.769,7	3.321,5	3.717,2	1,8%	2,5%	2,4%	1,7%
Μερίδιο ΦΑ (%)	58,4	66,3	69,3	72,6	74,0	74,8	75,4				

Πηγή: «Ευρωπαϊκή Ενέργεια και Μεταφορές: Τάσεις έως το 2030», Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007.

Επίσης, οι OEM αναπτύσσονται στην ΕΕ-27 με ρυθμό κατά πολύ υψηλότερο από αυτόν των εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ η μέση ετήσια αύξηση των OEM με ΦΑ (2005-2030: 1,8%) θα συνεχίσει να είναι υψηλότερη από αυτή των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, με αποτέλεσμα το 2030 το μερίδιό τους στις συνολικές εμπορευματικές μεταφορές εκτιμάται ότι θα ανέλθει στο 75,4%.

1.3.4 Προστατευτισμός και έλλειμμα ανταγωνισμού στον κλάδο

Οι ανωτέρω ρυθμίσεις αποτελούν άμεσες παρεμβάσεις του κράτους, οι οποίες δημιουργούν σημαντικές υπεραξίες υπέρ συγκεκριμένων «κλειστών» επαγγελματιών. Επιπλέον, οι υπεραξίες αυτές δημιουργούνται εις βάρος: α) χιλιάδων άλλων ενδιαφερομένων πολιτών που διαθέτουν όλα τα απαιτούμενα προσόντα από τους ελληνικούς και Κοινοτικούς Νόμους για να αποκτήσουν την άδεια του μεταφορέα με ΔΧΦΑ και β) των υπολοίπων πολιτών της χώρας που υφίστανται τις μονοπωλιακές πρακτικές του «κλειστού επαγγέλματος» των μεταφορέων με ΔΧΦΑ.

Στην αγορά αναφέρεται ότι η άτυπη υπεραξία μίας αδειάς ΔΧΦΑ, κυμαίνεται στα € 30.000 - € 300.000 και διαφοροποιείται ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος. Έτσι, το κόστος κτήσεως μίας νομαρχιακής αδειάς (για μεταφορές μόνο στον νομό έδρας του οχήματος) υπολογίζεται σε € 30.000 - € 50.000, για μία εθνική ή διεθνή άδεια ξεπερνά τα € 75.000 ενώ η απόκτηση μίας αδειάς για τη μεταφορά υγρών

καυσίμων προσεγγίζει τις € 300.000. Οι ανωτέρω νομικές ρυθμίσεις προστασίας των σημερινών δικαιούχων ΔΧΦΑ, σε συνδυασμό με την πολιτική του προσδιορισμού των κομίστρων των μεταφορών με ΔΧΦΑ από το κράτος, οδηγούν σε κατάργηση του ανταγωνισμού στον κλάδο και συντελούν:

α) Στην αντικοινομική οργάνωση του κλάδου και στην απουσία κινήτρων για την ανάπτυξη εξειδικευμένων μεταφορικών επιχειρήσεων και επιχειρήσεων διαμεταφοράς, θέτοντας πρόσθετα εμπόδια στον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών μέσων και στη βελτίωση της οργανωτικής δομής των μεταφορικών επιχειρήσεων. Ειδικότερα, το καθεστώς των αδειών ΔΧΦΑ δεν επιτρέπει στις διαμεταφορικές επιχειρήσεις να αποκτήσουν το δικό τους στόλο οχημάτων, πράγμα που έχει δυσμενείς συνέπειες και στην ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν, δεδομένου ότι τα ΔΧΦΑ που τώρα χρησιμοποιούνται είναι συνήθως σε κακή κατάσταση και χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό παλαιότητας.

β) Στην μη αποτελεσματική λειτουργία του κλάδου που γίνεται εμπόδιο στην ανάπτυξή του και στην ανάπτυξη της οικονομίας. Ειδικότερα, η ανυπαρξία κινήτρων εκσυγχρονισμού του στόλου των ΦΑ, τόσο των ΔΧ όσο και των ΙΧ, οδηγεί σε υψηλό βαθμό παλαιότητάς τους, όπως προαναφέρθηκε. Έτσι ο μέσος όρος ηλικίας των βαρέων οχημάτων στην Ελλάδα ανέρχεται στα 18 έτη, έναντι 12,5 έτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 8 έτη στη Γερμανία και μόλις 6,7 έτη στην πλήρως απελευθερωμένη αγορά του Ην. Βασιλείου. Όπου η ανταγωνιστικότητα μίας επιχειρήσεως εξαρτάται από τον βαθμό εκσυγχρονισμού του μεταφορικού της δυναμικού, η ανανέωση του στόλου των ΦΑ είναι κανόνας επιβιώσεως. Αντίθετα, σε χώρες όπως η Ελλάδα όπου η επιβίωση των μεταφορικών επιχειρήσεων εξαρτάται αποκλειστικά από τις κρατικές ρυθμίσεις και την υψηλή προστασία, δεν υπάρχουν ουσιαστικά κίνητρα εκσυγχρονισμού του κλάδου.

Πίνακας 5. Κυκλοφορούντα φορτηγά

	ΙΧΦΑ	ΔΧΦΑ	Σύνολο	Ετήσια % Μεταβολή
1998	950.862	36.495	987.357	
1999	987.492	36.495	1.023.987	3,71
2000	1.020.927	36.495	1.057.422	3,27
2001	1.049.316	36.495	1.085.811	2,68
2002	1.072.642	36.495	1.109.137	2,15
2003	1.094.532	36.495	1.131.027	1,97
2004	1.122.642	36.495	1.159.137	2,49
2005	1.149.988	36.495	1.186.483	2,36
2006	1.183.394	36.495	1.219.889	2,82
2007	1.219.450	36.495	1.255.945	2,96

Πηγή: ΕΣΥΕ

Πίνακας 6. Κυκλοφορούντα φορτηγά με μικτό βάρος άνω των 3,5 τόνων (βαρέα)

	Σύνολο βαρέων	ΔΧΦΑ	% ΔΧΦΑ
1998	140.831	36.495	25,91
1999	148.767	36.495	24,53
2000	157.739	36.495	23,14
2001	169.073	36.495	21,59
2002	181.312	36.495	20,13
2003	194.947	36.495	18,72
2004	206.393	36.495	17,68
2005	215.785	36.495	16,91
2006	226.209	36.495	16,13
2007	238.939	36.495	15,27

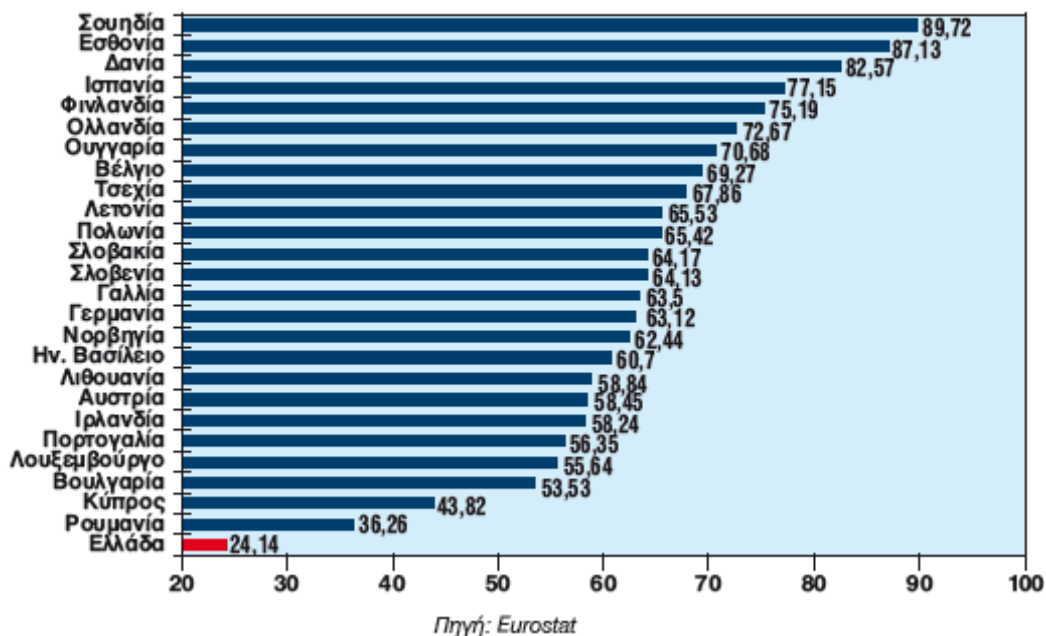
Πηγή: Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών

γ) Τα ανωτέρω, οδηγούν στην αυξημένη επικινδυνότητα των ελληνικών βαρέων οχημάτων στο οδικό δίκτυο της χώρας. Ειδικότερα, από διάφορες μελέτες αναφέρονται στοιχεία σύμφωνα με τα οποία εκτός από τις πολλές ανθρώπινες ζωές που έχουν στοιχίσει τα τροχαία ατυχήματα με βαρέα οχήματα στην Ελλάδα, το κόστος για την εθνική οικονομία ήταν επίσης τεράστιο. Αυτό το κόστος οφείλεται κυρίως στο ότι το ελληνικό κράτος επικεντρώνει την εποπτεία του στην τήρηση των κανόνων που απορρέουν από την αρχή της σκοπιμότητας μάλλον παρά εκείνων που απορρέουν από την αρχή της νομιμότητας. Οφείλεται, δηλαδή, στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο προστατευτισμού του κλειστού επαγγέλματος των οδηγών ΔΧΦΑ.

δ) Στον εξαναγκασμό των παραγωγικών και εμπορικών επιχειρήσεων να διαθέτουν τα δικά τους ΙΧΦΑ για την πραγματοποίηση των μεταφορικών τους εργασιών, διότι τα ΔΧΦΑ είναι ελάχιστα και η χρήση τους δεν εμπνέει εμπιστοσύνη, όπως προαναφέρθηκε. Έτσι, η μεγάλη αύξηση των μικρών και βαρέων ΙΧΦΑ φαίνεται

στον Πίνακα 5, ενώ η μεγάλη αύξηση των βαρέων ΙΧΦΑ φαίνεται στον Πίνακα 6. Γενικά, άνω του 85% των βαρέων ΦΑ στην Ελλάδα είναι ΙΧΦΑ. Τέλος, στο Διάγραμμα 2 φαίνεται το ελάχιστο μερίδιο των ΔΧΦΑ στην προσφορά OEM στην Ελλάδα το 2007.

Διάγραμμα 2. Μερίδιο του μεταφορικού έργου (μετρούμενο σε τόνους) που πραγματοποιήθηκε από ΔΧΦΑ, 2007



ε) Στην υποαπασχόληση και στη μη αποδοτική λειτουργία των ΙΧΦΑ, καθώς, ενώ αυξάνονται με ταχύ ρυθμό, λειτουργούν σε ένα ανελαστικό θεσμικό καθεστώς. Για παράδειγμα, οι ελληνικοί Νόμοι απαγορεύουν στα ΙΧΦΑ να αναλάβουν την μεταφορά προϊόντων τρίτων ή να υπενοικιαστούν σε τρίτους, πράγμα που σημαίνει ότι επιστρέφουν άδεια από πολλές μεταφορές ή ότι παραμένουν υποαπασχολημένα για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Επομένως, η αποδοτικότητα των ρυθμίσεων που προσδιορίζουν τη λειτουργία του κλάδου στην Ελλάδα είναι κατά κανόνα πολύ χαμηλή.

Σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE, αν η Ελλάδα ακολουθήσει το μοντέλο της σταδιακής απελευθέρωσης της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, θα προκύψουν σημαντικά οφέλη, όπως σημαντική μείωση των κομίστρων (1,5%-2,5% ετησίως) η οποία θα οδηγήσει σε υποχώρηση του γενικού δείκτη τιμών καταναλωτή κατά 0,2-0,3 ποσοστιαίες μονάδες ετησίως, αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων στον κλάδο 1%-2%, ενίσχυση της απασχόλησης (2%-4% ετησίως).

Παράλληλα, θα αυξηθεί η παραγωγικότητα (1,5-2,5%), θα υπάρξει βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και της οδικής ασφάλειας, ενώ θα υποχωρήσει και το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων από 2,5%-4,5% ετησίως. Επίσης, το κοινωνικό κόστος για τους έχοντες λόγω της κατάργησης των εμποδίων εισόδου και της συνεπακόλουθης εξάλειψης της άτυπης υπεραξίας που είχε διαμορφωθεί για τις άδειες εκτιμάται σε 0,5% του ΑΕΠ, ενώ το όφελος για την οικονομία υπολογίζεται στα 700 εκατ. Ευρώ-1,5 δις.ευρώ. «τα κράτη-μέλη της ΕΕ έχουν ήδη προχωρήσει σε αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που διέπει τον κλάδο οδικών μεταφορών. Και όπως προκύπτει, η απελευθέρωση «άνοιξε» την αγορά

1.3.5 Στοιχεία του κλάδου παρόν-μέλλον

Το 2005 το μεικτό περιθώριο κερδοφορίας του κλάδου οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων , υποχώρησε στο 17,1% (επιδείνωση 3.3 ποσοστιαίων μονάδων) σε επίπεδο σημαντικά κατώτερο από το αντίστοιχο για ολόκληρο τον τομέα παροχής υπηρεσιών (31.2%) . Στο τέλος του 2005 , η μέση καταβολή κερδών του κλάδου είχε υποχωρήσει σε -8.9% - έναντι +28% για το 2004. Μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων και κατακερματισμός οδηγούν σε ασύμμετρο ανταγωνισμό . Επιβάρυνση στο κόστος οδικών μεταφορών επέφερε ο νέος ΚΟΚ (αύξηση προστίμων) και η νομοθεσία που επιβάλλει ελέγχους οδηγών και (γηραιών) οχημάτων και αύξηση διοδίων & κομίστρων σε RORO . Ο βασικός ανταγωνισμός προέρχεται από το αναβαθμιζόμενο σιδηροδρομικό δίκτυο και τις περισσότερες και μεγαλύτερες επενδύσεις διαμεταφοράς και αποθήκευσης . Η αύξηση της δυναμικότητας του ΣΕΜΠΟ στο Πειραιά (4,5 εκ ΤΕΝς) και του αντίστοιχου τερματικού στη Θεσσαλονίκη θα λειτουργήσουν θετικά για το κλάδο . Θετικές επιπτώσεις στο κλάδο αναγνωρίζονται από την λειτουργία των νέων οδικών αξόνων και την απελευθέρωση των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ελλάδας και γειτονικών χωρών . Στο μέλλον η αναδιάρθρωση του κλάδου αναμένεται να αποδώσει: Μείωση των κομίστρων κατά 2,5% ετησίως , Αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων του κλάδου κατά 1%-2% ετησίως , Βελτίωση ποιότητας υπηρεσιών

1.4 Σύγκριση της λειτουργίας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με άλλες χώρες.

1.4.1 Περιορισμοί στην προσφορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε τοπικό, εθνικό και διασυνοριακό επίπεδο

Οι περιορισμοί όσον αφορά τη χρήση των ΦΑ στην Ελλάδα δεν σταματούν στα ανωτέρω. Οι άδειες για ΔΧΦΑ κατηγοριοποιούνται σε: α) Νομαρχιακές, με τις οποίες επιτρέπεται να εκτελούνται μεταφορές μόνο εντός των ορίων του νομού όπου τα ΔΧΦΑ έχουν την έδρα τους και προς οποιοδήποτε σημείο όμορου νομού. Στους «όμορους νομούς» περιλαμβάνονται και οι νομοί που συνδέονται μεταξύ τους με τεχνητά μέσα, όπως γέφυρες και σήραγγες, καθώς και νησιά που συνδέονται απευθείας ακτοπλοϊκώς. Δεν υπάρχουν στοιχεία για τον ακριβή αριθμό των ΦΑ σε κάθε κατηγορία αλλά υπολογίζεται ότι νομαρχιακή άδεια έχουν 16.000 ΔΧΦΑ και προέρχεται από τη χορήγηση αδειας που είχε δοθεί στο παρελθόν για την αντικατάσταση των τρικύκλων και των ζωήλατων οχημάτων, για αυτό και σχεδόν το σύνολο των ΦΑ με νομαρχιακή άδεια δραστηριοποιείται μεμονωμένα. β) Εθνικές, με τις οποίες επιτρέπεται να εκτελούνται μόνο διανομαρχιακές μεταφορές, εκτός από τα βυτιοφόρα υγρών τροφίμων και ορισμένων άλλων ειδικών κατηγοριών στις οποίες δίδεται η δυνατότητα να ασκούν και διεθνές μεταφορικό έργο. Υπολογίζεται ότι έχουν δοθεί περί τις 13.600 εθνικές άδειες. γ) Διεθνείς: Με αυτές επιτρέπεται να πραγματοποιούνται κατ' αρχήν μόνο διεθνείς μεταφορές από/προς την Ελλάδα και μεταφορές που εκτελούνται ανάμεσα σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες και στο εσωτερικό αυτών. Ο αριθμός αυτών των αδειών υπολογίζεται σε 7.000-8.000. Και αυτοί οι περιορισμοί δημιουργούν τοπικά μονοπώλια για τους κατόχους των νομαρχιακών αδειών.

1.4.2 Νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων

Τα τελευταία έτη φαίνεται ότι τα συνδικάτα του κλάδου δεν μπορούν να αποτρέψουν την πραγματοποίηση ενός σημαντικού μέρους του μεταφορικού έργου των ΟΕΜ στην Ελλάδα από ΦΑ που ανήκουν σε γειτονικές χώρες μέλη της ΕΕ-27 ή από ΦΑ που ανήκουν σε ελληνικές επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε χώρες της ΕΕ, στις οποίες οι άδειες ΔΧΦΑ παρέχονται με την τήρηση μόνο της αρχής της νομιμότητας και χωρίς καμιά αναφορά στην αρχή της σκοπιμότητας. Η ΕΕ έχει δώσει ιδιαίτερη έμφαση στον κλάδο των οδικών μεταφορών τις τελευταίες δεκαετίες λόγω της ανάγκης ενισχύσεως της αποτελεσματικότητας του κλάδου και της άμεσης σχέσεώς του με την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον. Τα μέτρα αυτά αφορούν τον καθορισμό κανόνων για την πρόσβαση στην αγορά, την ασφάλεια των μεταφορών, την προστασία του περιβάλλοντος. Θέτει επίσης κανόνες που αφορούν την φορολογία των ΦΑ (τέλη ταξινομήσεως, φόρος κατοχής και αποκτήσεως του οχήματος και τέλη χρήσεως). Ειδικότερα, στις χώρες μέλη της ΕΕ, μέχρι τον Μάιο του 2006 υπήρχαν μεγάλες διαφορές στην επιβάρυνση για τη χρήση του οδικού δικτύου και στο ύψος των διοδίων για τα βαρέα φορτηγά, με αποτέλεσμα να στρεβλώνονται οι συνθήκες ανταγωνισμού αλλά και να παρατηρείται το φαινόμενο πολλά βαρέα οχήματα να επιλέγουν εναλλακτικά, μακρύτερα δρομολόγια προκειμένου να αποφύγουν χώρες με υψηλά διόδια. Έτσι δεν ακολουθείται το βέλτιστο δρομολόγιο από απόψεως ελαχιστοποίησης του χρόνου παραδόσεως του εμπορεύματος και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η ΕΕ προκειμένου να διορθώσει τις παραπάνω στρεβλώσεις και να δημιουργήσει μία όσο το δυνατόν πιο ενοποιημένη αγορά για τα βαρέα φορτηγά αλλά και για να ενσωματώσει τις εξωτερικές αρνητικές οικονομίες (όπως το περιβαλλοντικό και κοινωνικό κόστος) στη χρέωση για τη χρήση του οδικού δικτύου, επέβαλε ένα ενιαίο σύστημα χρεώσεως των βαρέων οχημάτων που καθορίζει τη χρέωση ανάλογα με το πόσο και πότε χρησιμοποιείται το οδικό δίκτυο. Το σύστημα αυτό ονομάστηκε Ευρωβινιέτα. Επίσης, από το 2010 η ΕΕ-27 ορίζει πλέον ως «βαρέα» τα φορτηγά άνω των 3,5 τόνων και όχι αυτά άνω των 12 τόνων όπως ισχύει τώρα, ενώ μέρος των εσόδων από αυτές τις χρεώσεις προορίζεται για την ανάπτυξη εναλλακτικών μέσων μεταφορών, για μείωση του μεριδίου των οδικών μεταφορών και αύξηση των άλλων χερσαίων μεταφορών (σιδηρόδρομοι) και πλωτών οδών. Από το 1990 έως το 1998 οι ενδομεταφορές

(cabotage) στα ΦΑ επιτρέπονταν αλλά υπόκεινταν στη χορήγηση ενός ετησίου αριθμού αδειών cabotage για κάθε κράτος μέλος (quota). Το μεγαλύτερο ενδιαφέρον για αυτές τις άδειες έδειξαν οι μεγάλες επιχειρήσεις του κλάδου οι οποίες παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Σε χώρες χαμηλού κόστους όπως η Ελλάδα, η Ισπανία και η Πορτογαλία, μόλις το 2% των συνολικών μεταφορών τους πραγματοποιούνταν με ενδομεταφορές (IOBE, 2006) αν και κατείχαν το 16% των αδειών cabotage. Οι ενδομεταφορές στα ΦΑ απελευθερώθηκαν πλήρως την 1.7.1998. Έτσι, ο μεταφορέας από κάθε κράτος μέλος της ΕΕ-27, εφόσον ικανοποιεί τις προϋποθέσεις εισόδου στο επάγγελμα και έχει άδεια από κάποιο κράτος μέλος, μπορεί να εκτελεί, προσωρινά και χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς, εθνικές οδικές μεταφορές σε άλλο κράτος μέλος χωρίς να διαθέτει εκεί έδρα ή άλλη εγκατάσταση. Επίσης, ένας μεταφορέας μπορεί να μεταφέρει αγαθά μεταξύ δύο προορισμών εντός της ίδιας χώρας μέλους της ΕΕ, η οποία δεν είναι η χώρα προελεύσεώς του. Έτσι, ένας Έλληνας μεταφορέας μπορεί, παραδείγματος χάριν, να φορτώσει ένα φορτίο από την Ελλάδα για την Ισπανία και στην επιστροφή του, προκειμένου να μην επιστρέψει με το όχημα άδειο, δύναται να μεταφέρει ένα φορτίο από την Ισπανία και να το παραδώσει σε μία άλλη πόλη της προτού επιστρέψει στην Ελλάδα. Είναι προφανές ότι, με αυτόν τον τρόπο αφενός αυξάνεται η παραγωγικότητα των οχημάτων – μεταφέρουν φορτίο και εντός της χώρας αντί να επιστρέφουν άδεια – και αφετέρου μειώνονται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Εντούτοις, το 2006, οι ενδομεταφορές στην ΕΕ-25 αφορούσαν μόλις το 0,78% του συνόλου των εθνικών οδικών μεταφορών, ενώ στην Ελλάδα αφορούσαν μόνο το 0,26%. Σημειώνεται ο προσωρινός χαρακτήρας της παροχής υπηρεσιών ενδομεταφορών, καθώς και τα προβλήματα που προέκυψαν όσον αφορά την ερμηνεία του τι είναι «προσωρινό». Σε ερμηνευτική ανακοίνωση της ΕΕ αποσαφηνίζει, μεταξύ άλλων, ότι οι ενδομεταφορές πρέπει: α) Να γίνονται εντός κάποιου χρονικού διαστήματος το οποίο καθορίζεται από την εκάστοτε χώρα μέλος. Στην Ελλάδα, σύμφωνα με εγκύκλιο της 8.12.1998, το ανώτατο χρονικό όριο για τις δραστηριότητες ενδομεταφορών ήταν δύο μήνες ετησίως. Όμως, με εγκύκλιο της 19.4.2000 δεν αναφέρεται πλέον ανώτατο χρονικό όριο αλλά ορίζεται η έννοια της προσωρινότητας και ο μεταφορέας πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει ότι το όχημα εγκατέλειψε το ελληνικό έδαφος κάποια στιγμή και τουλάχιστον μία φορά τον μήνα. Στην Ελλάδα δεν επιτρέπεται ακόμη η δραστηριοποίηση φορτηγών από τις χώρες: Τσεχία, Εσθονία, Λιθουανία, Λετονία, Ουγγαρία, Πολωνία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Σλοβακία (στοιχεία Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Μάιος 2008). β) Να μην είναι συνεχείς, δηλαδή σε μία

δεδομένη περίοδο ένας μεταφορέας να μην εκτελεί μόνο δραστηριότητες ενδομεταφορών. γ) Να μην είναι συστηματικές αλλά περιστασιακές. Σε αυτή την περίπτωση εξετάζεται ο τύπος των σχέσεων με τους πελάτες - τακτικές ή περιστασιακές - που είναι εγκατεστημένοι στο κράτος στο οποίο εκτελούνται οι ενδομεταφορές. Η Ελλάδα έχει συμμορφωθεί με τα προβλεπόμενα στην ΕΕ και είναι δεσμευτικά για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων στην ΕΕ. Προχώρησε στην κατάργηση των περιορισμών που υπήρχαν στην ελευθερία εγκαταστάσεως και παροχής υπηρεσιών, και στην πολιτική των κομίστρων στις ενδοκοινοτικές μεταφορές και έχει εναρμονίσει τις συνθήκες εργασίας των οδηγών, των φορολογικών επιβαρύνσεων και των τεχνικών προδιαγραφών των οχημάτων. Παρόλα αυτά, συνεχίζει να αποτελεί το μοναδικό κράτος μέλος της ΕΕ-15 που διατηρεί αυστηρά ποσοτικά εμπόδια εισόδου στο επάγγελμα του μεταφορέα και είναι η μόνη χώρα μαζί με την Ιταλία που συνεχίζει να ελέγχει τον καθορισμό των κομίστρων στην περίπτωση των εθνικών μεταφορών.

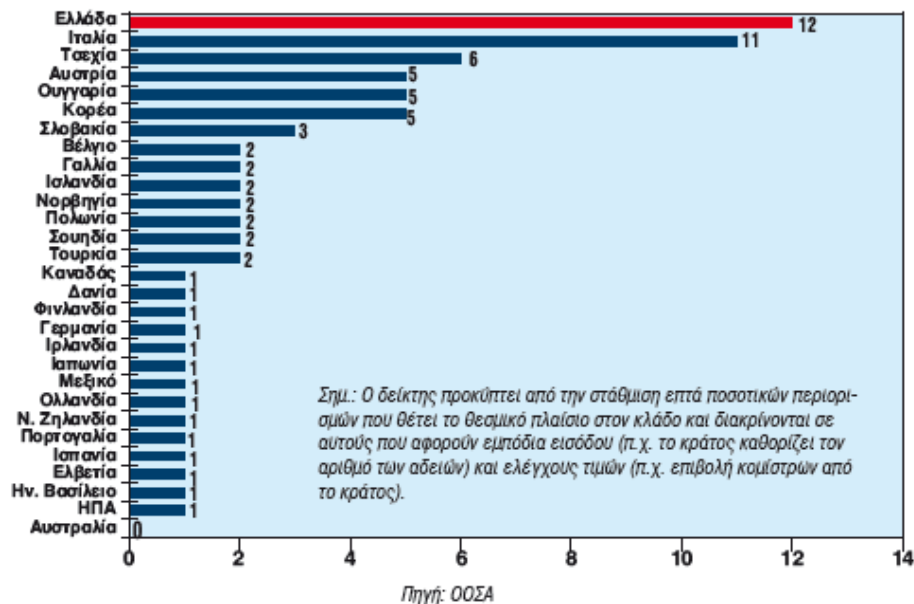
1.4.3 Απελευθέρωση του κλάδου σε άλλες χώρες

Η πλειονότητα των ευρωπαϊκών χωρών διαμόρφωσε ένα περιοριστικό πλέγμα κανόνων λειτουργίας της αγοράς των ΟΕΜ μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο με κύριο στόχο την προστασία του μονοπωλίου των σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι κανόνες αυτοί έθεταν ασφυκτικούς ποσοτικούς και ποιοτικούς περιορισμούς στον κλάδο. Οι πρώτοι αφορούσαν τον καθορισμό των κομίστρων και την παροχή αδειών για την είσοδο στο επάγγελμα του μεταφορέα με ΔΧΦΑ ενώ οι δεύτεροι αφορούσαν την υποχρέωση των ιδιοκτητών ΦΑ να αποδεικνύουν ότι πληρούν τα ισχύοντα επαγγελματικά και οικονομικά κριτήρια για την είσοδο στις υπηρεσίες μεταφορών. Όμως, με την πάροδο του χρόνου διαπιστώθηκε ότι οι έλεγχοι των τιμών όχι μόνο δεν μπορούσαν να εφαρμοσθούν στις σύνθετες υπηρεσίες μεταφορών που προσφέρονται σήμερα αλλά ήταν επίσης εξαιρετικά δύσκολο να εφαρμοσθούν στην πράξη προς όφελος των καταναλωτών. Έτσι οι έλεγχοι αυτοί απαξιώνονταν εκ των πραγμάτων, με τους παραβάτες να αποκτούν ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των νομοταγών μεταφορέων και να στρεβλώνονται οι συνθήκες ανταγωνισμού. Από την άλλη πλευρά, οι περιορισμοί στην έκδοση αδειών δημιούργησαν μία άτυπη υψηλή υπεραξία στις ισχύουσες άδειες, γεγονός που απέτρεπε

την είσοδο νέων επαγγελματιών στον κλάδο. Στην Γαλλία, παραδείγματος χάριν, οι άδειες μεταφορών έφθασαν να κοστίζουν το 1978 το 50% περίπου της τιμής αγοράς ενός καινούργιου φορτηγού (€ 30.000) . Τέλος, το ιδιαίτερος δεσμευτικό θεσμικό πλαίσιο προστάτευσε αυτούς που δραστηριοποιούνταν στον κλάδο από τις επιπτώσεις του ανταγωνισμού, εξουδετερώνοντας κάθε κίνητρο για βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους στην οργάνωση των μεταφορικών επιχειρήσεων. Οι παραπάνω αποτυχίες του συστήματος ώθησαν πολλές χώρες να αναθεωρήσουν το θεσμικό πλαίσιο προς ένα πιο απελευθερωμένο καθεστώς ήδη από τη δεκαετία του '60. Ειδικότερα, στη Σουηδία, η κατάργηση της εφαρμογής από το κράτος της αρχής της σκοπιμότητας πραγματοποιήθηκε από το 1964, ενώ σε άλλες χώρες, όπως η Γαλλία, η Γερμανία, η Δανία, το Ην. Βασίλειο, η Ιρλανδία, η Ισπανία, η Ολλανδία, η Σουηδία, οι ΗΠΑ, η Αυστραλία, η Ν. Ζηλανδία, κ.ά., ο κλάδος των OEM απελευθερώθηκε έως το 1988, με την κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο. Καταργήθηκε πλήρως η εξέταση της σκοπιμότητας για την παροχή των αδειών μεταφορών ΔΧΦΑ, καθώς και ο κρατικός καθορισμός των κομίστρων. Από την άλλη πλευρά, εμπλουτίστηκαν και έγιναν αυστηρότερα τα ποιοτικά κριτήρια εισόδου και δραστηριοποίησης στον κλάδο προκειμένου να εξασφαλισθεί η ασφάλεια των μεταφορών, το κοινωνικό όφελος, η προστασία του περιβάλλοντος και να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός. Αρχικά υπήρχαν αντιδράσεις από τους ήδη δραστηριοποιούμενους στον κλάδο που έχαναν την προνομιακή τους θέση, αλλά η διαδικασία έγινε σταδιακά και συνοδεύθηκε σε ορισμένες περιπτώσεις, με ανταλλάγματα προκειμένου να καμφθούν οι αντιρρήσεις. Προβλήθηκαν τότε επιχειρήματα, όπως ότι η απελευθέρωση θα οδηγούσε σε μεγάλη αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων που θα επιβάρυναν το κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό πρόβλημα αυτών των χωρών. Όμως, κάτι τέτοιο δεν παρατηρήθηκε. Αντιθέτως, σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΟΟΣΑ, στις χώρες αυτές υπήρξε μία σειρά θετικών αποτελεσμάτων από την απελευθέρωση του κλάδου που συμπυκνώνονται: α) Στη σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς στη δεκαετία που ακολούθησε μετά την απελευθέρωση η οποία έφθασε το 25% περίπου στην Γερμανία κατά την περίοδο 1991-1998 και στο Ην. Βασίλειο κατά την περίοδο 1969-1979, ενώ στη Γαλλία το κόστος μεταφοράς μειώθηκε περίπου κατά 15% την περίοδο 1979-1989. Γενικότερα, για την Γαλλία υπολογίστηκε ότι το όφελος για τους καταναλωτές διαμορφώθηκε στα περίπου € 10 δις. β) Στην σημαντική αναβάθμιση της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών όπως μεγάλη βελτίωση του χρόνου ανταποκρίσεως και ορθολογική διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως συνέβη σε μεγάλο βαθμό στην

Ιρλανδία. γ) Σημειώθηκε αύξηση της ασφάλειας των OEM. δ) Στην αύξηση του μεριδίου των OEM, του αριθμού των επιχειρήσεων, της απασχολήσεως και της παραγωγικότητας του κλάδου. Αυτά είχαν ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου. Εντούτοις, στην Ελλάδα ο κλάδος ασφυκτιά έως σήμερα υπό την πίεση ενός άκρως προστατευτικού νομοθετικού πλέγματος που σχετίζεται με την σκοπιμότητα εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο (Διάγραμμα 3), με πολύ αρνητικές συνέπειες για τον κλάδο αλλά και την οικονομία γενικότερα. Ανάμεσα στις χώρες του ΟΟΣΑ, το 2002, μόνο η Ελλάδα δεν εφάρμοζε ολοκληρωτικά το cabotage.

Διάγραμμα 3. Δείκτης απελευθέρωσης του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις χώρες του ΟΟΣΑ, 2003 (0: πλήρως απελευθερωμένος, 12: περιοριστικό θεσμικό πλαίσιο/«κλειστό επάγγελμα»)



1.4.4 Οι οδικές μεταφορές σε Ευρώπη και Ελλάδα

Σύμφωνα με έρευνα(13) που πραγματοποίησε το Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) το 2002 για τον κλάδο των μεταφορών, σε συγκριτικά καλύτερη θέση σε σχέση με τους μεταφορείς των χωρών της Βόρειας Ευρώπης είναι οι εμπορευματικές μεταφορές συνολικά στην Ευρώπη των 15 αφού το εργατικό κόστος γενικά στις χώρες της Νότιας Ευρώπης είναι σημαντικά χαμηλότερο. Επίσης άλλο ένα στοιχείο που ενισχύει τον κλάδο είναι ο πολύ μικρός ανταγωνισμός από τους σιδηρόδρομους. Η μεγαλύτερη απειλή πάντως προέρχεται από τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης όπου το εργατικό κόστος είναι εξαιρετικά χαμηλό. Επειδή όμως υπάρχει υψηλό ενδιαφέρον από πλευράς πολιτικής Ε.Ε. για ενίσχυση των σιδηροδρόμων λόγω υψηλής ρύπανσης και όχλησης που έχουν οι οδικές μεταφορές διαχρονικά ενδέχεται ένα μερίδιο να μεταφερθεί μελλοντικά από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Στην Ε.Ε. η αύξηση του μεταφορικού έργου κατά τη δεκαετία 1990-2000 ήταν της τάξης του 35%. Στο σύνολό του το μεταφορικό έργο αυξήθηκε κατά 25%. Η ζήτηση αυτή για οδικές εμπορευματικές μεταφορές πρέπει να εξεταστεί ως παράγωγη της ζήτησης των επιχειρήσεων για μεταφορά των προϊόντων τους. Άρα η επιχειρηματική ανάπτυξη αποτελεί καταλυτικό παράγοντα του κλάδου των μεταφορών. Σημαντικά πλεονεκτήματα των οδικών μεταφορών έναντι των σιδηροδρομικών και των θαλάσσιων είναι ότι δεν απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις στον τόπο προορισμού του φορτίου. Μια άλλη τάση που φάνηκε από την έρευνα είναι ο περιορισμός των εσωτερικών μεταφορών, δηλαδή των μεταφορών που κάνουν οι ίδιες οι εταιρίες για τα προϊόντα τους με ιδιόκτητο στόλο. Υπάρχει δηλαδή τάση μετάθεσης της μεταφοράς των προϊόντων σε τρίτα μέρη, κάτι που βρίσκεται σε συμφωνία με την γενικότερη τάση του outsourcing. Επίσης το άνοιγμα των αγορών έδωσε τη δυνατότητα σε διαμεταφορείς πολλών χωρών να διεκδικήσουν μερίδιο στις διεθνείς μεταφορές, καθώς τους κατέστησε δυνητικούς ανταγωνιστές που συνδέονται με το εφοδιαστικό δίκτυο πελατών που δραστηριοποιούνται σε πολλές χώρες. Όσον αφορά την ελληνική πραγματικότητα(15), διαφαίνεται στασιμότητα στη συνολική απασχόληση του κλάδου των χερσαίων μεταφορών, καθώς τη δεκαετία 1990-2000 υπάρχει μέση ετήσια αύξηση μόλις κατά 0,3%. Υπάρχει επίσης μια σταθερή ανάπτυξη με μέση ετήσια μεταβολή 4,6% των βοηθητικών μεταφορικών υπηρεσιών

στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι επιχειρήσεις που παρέχουν εφοδιαστικές υπηρεσίες logistics. Σημαντικά αυξήθηκε επίσης το μεταφορικό έργο που ζητήθηκε το οποίο όμως συνοδεύεται από συρρίκνωση του μεριδίου των εταιριών από 84 % σε 78% προς όφελος των μεταφορέων από την Ε.Ε. και τις τρίτες χώρες. Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα στην Ελλάδα είναι ο πεπαλαιωμένος στόλος των φορτηγών(8). Ο πεπαλαιωμένος στόλος φορτηγών αυτοκινήτων έχει τις επιδράσεις του τόσο στην ασφαλή μεταφορά και στο σωστό χρόνο παράδοσης, όσο και στο κοστολόγιο της μεταφοράς. Οι υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης κατόρθωσαν να έχουν έναν σύγχρονο ανανεωμένο στόλο, που χρησιμοποιεί από χώρα σε χώρα από 80 έως 95% αυτοκίνητα νέας τεχνολογίας. Αυτό το αποτέλεσμα επιτεύχθηκε μέσα από τους υποχρεωτικούς σκληρούς ελέγχους των μεταφορικών μέσων, τα κίνητρα χρηματοδοτήσεων leasing αλλά και τα χαμηλά επιτόκια που είχαν επί σειρά ετών. Η Ελλάδα απέχει πολύ μακριά από τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών της μέσων. Όταν η Ευρώπη πριν ολοκληρώσει τις προδιαγραφές EURO 4, άρχισε να δημιουργεί τις προδιαγραφές EURO 5, η Ελλάδα χρησιμοποιεί αυτοκίνητα προδιαγραφών κυρίως EURO 1 και EURO 2 και πολύ ελάχιστα EURO 3. Η αντικατάσταση του στόλου των Φορτηγών Αυτοκινήτων Δημοσίας Χρήσεως στην Ελλάδα γίνεται σε ποσοστό μεγαλύτερο του 90% από τα μεταχειρισμένα ευρωπαϊκά αυτοκίνητα. Προς αυτήν την κατεύθυνση συνέτειναν επίσης, τα υψηλά επιτόκια χρηματοδοτήσεων και η ανυπαρξία επιχορηγούμενων προγραμμάτων για τον κλάδο της μεταφοράς. Επίσης σημαντικό πρόβλημα είναι η κατάσταση του οδικού δικτύου με τις καθυστερήσεις περάτωσης μεγάλων οδικών έργων όπως η Εγνατία Οδός, παράγοντας που επίσης επιβαρύνει την ασφαλή διακίνηση, το χρόνο και το κόστος μεταφοράς των προϊόντων οδικώς. Σε ότι αφορά τον ανταγωνισμό το κύριο χαρακτηριστικό είναι η ιδιαίτερα χαμηλή συγκέντρωση. Το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν συνιστά σοβαρό ανταγωνιστή των οδικών μεταφορών καθώς στην Ελλάδα το μερίδιο είναι μόλις 2% έναντι 14% της Ε.Ε. και τα περιθώρια κέρδους δεν έχουν υποστεί την ίδια μείωση με αυτή που υπάρχει σε άλλες χώρες της Ε.Ε. Επίσης στο βαθμό που το μεταφορικό έργο των μεγάλων εταιριών οργανώνεται από τους παροχείς εφοδιαστικών υπηρεσιών ή τις μεγάλες εταιρίες του κλάδου, οι παραπάνω αποκτούν όλο και μεγαλύτερη σημασία ως ενδιάμεσοι μεταξύ πελατών και μικρών εταιριών οδικών μεταφορών. Ενδιαφέροντα στοιχεία σχετικά με την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών από μεταφορικές εταιρίες παρουσιάζονται επίσης σε έρευνα(6) που πραγματοποιήθηκε το 2004 από επιστημονική ομάδα του e-Business Forum του Υπουργείου Ανάπτυξης

που υπάγεται στο έργο Κοινωνία της Πληροφορίας. Στην έρευνα συμμετείχαν 73 εταιρείες, οι οποίες ήταν κυρίως εταιρείες μεταφορών, εταιρείες παροχής μεταφορών (third party logistics) και εταιρείες που εκτελούν μεταφορές σε ενδοεταιρικό επίπεδο. Τα αποτελέσματα ήταν αρκετά ενδιαφέροντα. Αν και το 45,21% εκτιμά ότι οι τηλεματικές υπηρεσίες θα είναι κρίσιμα σημαντικές τα επόμενα τρία χρόνια και αντίστοιχο ποσοστό τις χαρακτηρίζει ως πολύ σημαντικές, μόλις 20 εταιρείες τις χρησιμοποιούν στα οχήματα τους. Μάλιστα από αυτές μόλις σε 5 έχουν εγκατασταθεί ανάλογα συστήματα στο 50%-75% του στόλου οχημάτων τους, σε 8 το ποσοστό είναι μεταξύ 25% και 50% και σε 7 κάτω από 25%. Επίσης σύμφωνα με την προαναφερθείσα έρευνα(6), οι επιχειρήσεις χρησιμοποιούν υπηρεσίες τηλεματικής κυρίως για τον εντοπισμό της θέσης των οχημάτων (94,74%), τον έλεγχο εξ αποστάσεων της οδικής συμπεριφοράς (63,16%) και τη συμμόρφωση με τις ώρες οδήγησης (57,89%).

1.4.5 Προϋποθέσεις ποιοτικού οδικού δικτύου- Σύγκριση με Ε.Ε.

Το οδικό δίκτυο, και κυρίως το μήκος των αυτοκινητοδρόμων, καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την έκταση, την ποιότητα και την ποσότητα των προσφερομένων υπηρεσιών στον κλάδο των οδικών μεταφορών. Για την απρόσκοπτη πραγματοποίηση και ανάπτυξη των OEM σε μία χώρα, το οδικό της δίκτυο οφείλει να συνδέει: α) Τους χώρους παραγωγής και καταναλώσεως των προϊόντων με τους χώρους εναποθέσεως και διαχείρισεως εμπορευμάτων και πρώτων υλών (εμπορευματικά κέντρα, λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, κ.λπ.). β) Τη χώρα με τα όμορα κράτη και, μέσω αυτών, με τους κύριους εμπορικούς εταίρους που βρίσκονται πέραν των γειτονικών χωρών. Επίσης, το οδικό δίκτυο θα πρέπει να συμβάλλει στην ασφαλή διακίνηση των οχημάτων και στην έγκαιρη παράδοση των φορτίων (π.χ. χωρίς να δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα, λόγω ελλείψεως λωρίδων κυκλοφορίας) και επιπλέον, να μην επηρεάζει αρνητικά το περιβάλλον, αφού το ανεπαρκές οδικό δίκτυο ή η μη βέλτιστη χάραξή του οδηγούν σε αυξημένες εκπομπές ρύπων.

Πίνακας 3. Μήκος οδικού δικτύου, 2005 (χλμ.)

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

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

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 3, στην Ελλάδα το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου ανερχόταν στα 117.500 χλμ. το 2005, ενώ το μήκος των αυτοκινητοδρόμων αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,9% κατά την περίοδο 1995-2005 και έφθασε τα 900 χλμ. το 2005 από 420 χλμ. το 1995. Έτσι, οι αυτοκινητόδρομοι αποτελούν σήμερα το 0,77% του συνολικού οδικού δικτύου της Ελλάδος, από τα πολύ χαμηλότερα επίπεδα των προηγούμενων περιόδων. Ωστόσο, το ποσοστό αυτό εξακολουθεί να υπολείπεται από το αντίστοιχο ποσοστό σε άλλες χώρες της ΕΕ (ΕΕ-27: 1,13%), αλλά είναι υψηλότερο από αυτό των περισσότερων νέων οικονομιών της ΕΕ-27, όπως της Πολωνίας, της Ουγγαρίας, της Τσεχίας, και άλλων.

1.5 Συμπεράσματα

Ο κλάδος των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών (OEM), διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ελληνική οικονομία, λόγω αφενός της συμβολής του στις μεταφορές και την ανάπτυξη αυτής της οικονομίας και αφετέρου λόγω της γεωγραφικής θέσεως της χώρας που την καθιστά βασικό συνδετικό κρίκο της Βόρειας Ευρώπης με τις χώρες της ΝΑ Ευρώπης, της Ασίας και της Ανατολικής Μεσογείου. Η θέση αυτή δίνει στην Ελλάδα τη δυνατότητα να λειτουργήσει ως διαμετακομιστικό κέντρο στο εμπόριο μεταξύ των ανωτέρω χωρών με τη συμβολή και των βασικών της λιμένων. Επιπλέον, οι OEM πλεονεκτούν στην Ελλάδα λόγω και της ορεινής μορφολογίας του εδάφους της και του συνεπαγόμενου περιορισμένου ρόλου των σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας μας. Οι OEM, γενικότερα, παρουσιάζουν το πλεονέκτημα του χαμηλού κόστους και της μεγάλης ευελιξίας και αναπτύσσονται ταχύτατα σε όλες τις χώρες, συνεπικουρούμενες και από την ταχεία ανάπτυξη του οδικού δικτύου με την πραγματοποίηση μεγάλων επενδύσεων στον τομέα αυτό, τόσο στο εσωτερικό των χωρών όσο και διασυνοριακά (π.χ. τα διευρωπαϊκά δίκτυα), ιδιαίτερα κατά την μεταπολεμική περίοδο. Η Ελλάδα υπολείπεται ως προς την ποιότητα του οδικού της δικτύου, σε σύγκριση με πολλές άλλες χώρες. Παρά τις σημαντικές επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στον τομέα αυτό τα τελευταία έτη με την υλοποίηση των ΚΠΣ Β' και Γ', η μεγάλη αναβάθμιση του οδικού δικτύου θα γίνει περισσότερο εμφανής με τα έργα που ολοκληρώνονται στα επόμενα έτη. Από την άλλη πλευρά, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 41η θέση όσον αφορά την ποιότητα της υποδομής για τη διανομή προϊόντων και υπηρεσιών (στην οποία συμπεριλαμβάνονται και τα μεταφορικά μέσα), με τις σχετικές υπηρεσίες να βαθμολογούνται με 5,89 στην κλίμακα του 10. Η κατάταξη της Ελλάδος σε αυτόν τον τομέα είναι χαμηλότερη από αυτή της Τουρκίας, της Σλοβενίας, της Ουγγαρίας, της Ταϊλάνδης και άλλων χωρών. Με βαθμολογία χαμηλότερη της Ελλάδος ταξινομείται η Ρωσία, η Πολωνία και η Ρουμανία. Πολύ σημαντικά προβλήματα για την Ελλάδα είναι η περιφερειακότητά της και η έλλειψη απ' ευθείας οδικών συνδέσεων με τα λοιπά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η παροχή νέων αδειών ΔΧΦΑ στην Ελλάδα στηρίζεται κατά κύριο λόγο στην αρχή της σκοπιμότητας και κατά δεύτερο λόγο στην αρχή της νομιμότητας. Οι OEM αναπτύσσονται ιδιαίτερα στην Ελλάδα όπου συμμετέχουν κατά 98% στην εκτέλεση του χερσαίου μεταφορικού έργου της εγχώριας οικονομίας. Επίσης, το 2006, με τις OEM μεταφέρθηκε το 49,9% της συνολικής

ποσότητας (39% της συνολικής αξίας) των εισαγωγών και το 24,8% της συνολικής ποσότητας (17,1% της συνολικής αξίας) των εξαγωγών της χώρας . Ειδικότερα, η ταχεία ανάπτυξη του κλάδου των OEM με φορτηγά αυτοκίνητα (ΦΑ) τις τελευταίες δεκαετίες για την Ελλάδα και για την ΕΕ-27. Κατά την δεκαετία 1995-2005 οι OEM με ΦΑ στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 50,7% (μέση ετήσια αύξηση: 4,2%), ενώ οι συνολικές μεταφορές εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων και των ακτοπλοϊκών μεταφορών, σημείωσαν αύξηση κατά 48,6% (μέση ετήσια αύξηση: 4%). Τέλος, οι OEM με ΦΑ αποτελούσαν το 67,3% των συνολικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα το 2005, έναντι του 63,1% το 1990 . Η αύξηση της δυναμικότητας του ΣΕΜΠΟ στο Πειραιά (4,5 εκ ΤΕΝς) και του αντίστοιχου τερματικού στη Θεσσαλονίκη θα λειτουργήσουν θετικά για το κλάδο . Θετικές επιπτώσεις στο κλάδο αναγνωρίζονται από την λειτουργία των νέων οδικών αξόνων και την απελευθέρωση των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ελλάδας και γειτονικών χωρών . Στο μέλλον η αναδιάρθρωση του κλάδου αναμένεται να αποδώσει: Μείωση των κομίστρων κατά 2,5% ετησίως , Αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων του κλάδου κατά 1%-2% ετησίως , Βελτίωση ποιότητας υπηρεσιών .

Κεφάλαιο 2^ο Σιδηροδρομικές μεταφορές

2.1 Ανάλυση σιδηροδρομικών μεταφορών- κοστολόγησης

2.1.1 Η δομή του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας -Υποδομές

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν διεθνώς αποδεκτά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς εμπορευμάτων (οδικό, θαλάσσιο, αεροπορικό) και αποτελούν σημαντικό τομέα επενδύσεων για τη μακροπρόθεσμη κάλυψη της σχετικής μεταφορικής ζήτησης, ιδίως σε περίπτωση μελλοντικής στενότητας ή ακόμα και έλλειψης των κλασικών πηγών ενέργειας. Το σιδηροδρομικό δίκτυο που βρίσκεται σήμερα σε λειτουργία έχει συνολικό μήκος περίπου 2. 503 χιλιόμετρα, από τα οποία το 65% περίπου είναι κανονικού και το 35% μετρικού πλάτους. Η πυκνότητα του ανέρχεται μόλις σε 1,90 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής ανά 100 τετραγωνικά χλμ., ενώ υπολογίζεται ότι 25,3 χλμ. γραμμής αναλογούν σε 100.000 κατοίκους. Οι τιμές των παραπάνω δεικτών είναι ιδιαίτερα χαμηλές, αν αναλογιστεί κανείς ότι ο μέσος όρος αυτών για τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης κυμαίνεται σε 6,75 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής ανά 100 τετραγωνικά χλμ. και 42 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής ανά 100.000 κατοίκους. Από άποψη παρεχόμενης υποδομής, το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο αναπτύσσεται σε τρεις κύριες γραμμές: Τον βασικό άξονα Πειραιάς- Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Ειδομένη (Σιδηροδρομικός ΠΑΘΕ), ο οποίος διακινεί το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού εμπορευματικού μεταφορικού έργου της χώρας, Τη γραμμή Θεσσαλονίκη- Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο, που διατρέχει τον βορειοελλαδικό χώρο, παρέχοντας σιδηροδρομική σύνδεση με τη Βουλγαρία και την Τουρκία και, τέλος, Τη γραμμή Αθήνα – Πάτρα, που συνδέει σιδηροδρομικά την πρωτεύουσα με μια από τις δυτικές πύλες της χώρας προς την Ιταλία και τη Δυτική Ευρώπη.

2.1.2 Πυκνότητα σιδηροδρομικού δικτύου

Η ιδιαίτερη γεωμορφολογία της χώρας και οι συνεχείς ορεινοί όγκοι δημιουργούν σοβαρούς περιορισμούς στην λειτουργική ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου. Σε αυτό συντελεί και η χωροταξική, δημογραφική και οικονομική διάρθρωση της χώρας, καθώς και η γεωγραφική θέση της στην περιφέρεια της Ε.Ε., όπου η έλλειψη χερσαίων συνόρων σε συνδυασμό με τα μεταπολεμικά πολιτικά δεδομένα οδήγησε στην υποκατάσταση των σιδηροδρομικών υποδομών με τις οδικές, αλλά και στην ανάπτυξη σημαντικών θαλάσσιων και αεροπορικών υπηρεσιών μεταφορών. Έτσι ενώ στην Ευρώπη η μέση πυκνότητα του σιδηροδρομικού δικτύου είναι 6,7 χλμ. / 100 χλμ² και 42 χλμ. / 100.000 κατ., στην Ελλάδα είναι μόλις 1,9 χλμ. / 100 χλμ² και 25 χλμ. / 100.000 κατ. (αφού λαμβάνεται στον υπολογισμό της επιφάνειας και αυτή των νησιών). Σήμερα στην Ελλάδα βρίσκονται σε εκμετάλλευση 2.420 χλμ. σιδηροδρομικού δικτύου εκ των οποίων το 17,5% είναι διπλής γραμμής και μόλις 82 χλμ. με ηλεκτροκίνητη έλξη, ενώ 673 χλμ. (28,2%) είναι μετρικού εύρους. Εάν εξαιρεθούν τα τμήματα που αναμένεται να έχουν εκσυγχρονισθεί μέχρι το τέλος της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου στον άξονα Πατρών - Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης / Προμαχώνα (Π.Α.Θ.Ε. / Π.), τα οποία αντιστοιχούν περίπου στο 74% του μήκους του δικτύου, καθώς και περιορισμένα τμήματα ορισμένων άλλων γραμμών του δικτύου που έχουν υποστεί βελτιωτικές παραλλαγές χάραξης και εξυγίανση, η γραμμή στο υπόλοιπο δίκτυο έχει πολύ φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, πεπαλαιωμένη επιδομή και υποδομή, ενώ χαρακτηρίζεται από ανυπαρξία σύγχρονων τηλεπικοινωνιών και σηματοδότησης κ.λ.π.

2.1.3 Οι σιδηρόδρομοι επανέρχονται στο προσκήνιο

Με την είσοδο στον 21ο αιώνα οι σιδηρόδρομοι όχι μόνο έπαψαν να θεωρούνται ως βιομηχανία σε παρακμή, αλλά η αναγκαιότητά τους για την αποτελεσματική διεξαγωγή των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών αναδεικνύεται και πάλι με

αναμφισβήτητο τρόπο. Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων θεωρείται σήμερα ως αναντικατάστατο μέρος του συστήματος μεταφορών αφού μπορούν να λειτουργήσουν με μεγάλη αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα σε συνδυασμό με τα άλλα μέσα μεταφοράς . Σε αυτό το συμπέρασμα έχουν συμβάλει τα ακόλουθα: Πρώτον, η ανάπτυξη των αναβαθμισμένων τεχνολογικά τραίνων, και ιδιαίτερα των τραίνων μεγάλης ταχύτητας (High Speed Trains ή HST), δίδουν τη δυνατότητα στο τρένο να ανταγωνίζεται με επιτυχία το αεροπλάνο και το αυτοκίνητο στις διαδρομές μεσαίων αποστάσεων (200 – 700 χλμ.). Τα τρένα αυτά προσφέρουν σήμερα υψηλού επιπέδου μεταφορικές υπηρεσίες σε πολλές χώρες αλλά και διασυνοριακά, ιδιαίτερος στην Ευρώπη. Με μέση ταχύτητα περί τα 180 χλμ./ώρα, οι αποστάσεις διανύονται με το τρένο σε κοντινές και μακρινές πόλεις σε χρόνο που είναι συγκρίσιμος με αυτόν που απαιτείται για το ταξίδι με αεροπλάνο και πολύ μικρότερος από αυτόν με το αυτοκίνητο. Παράδειγμα HST αποτελεί και το Eurostar που συνδέει, από το 1994, την Γαλλία με το Βέλγιο και το Ην. Βασίλειο. Η Γαλλία έχει μακρά παράδοση στα HST, τα TGV (Train Grande Vitesse) όπως ονομάζονται, από το 1981, διαθέτει εκτεταμένο δίκτυο HST και διατηρεί σήμερα το ιστορικό επίπεδο ταχύτητας στα HST που ανέρχεται στα 320 χλμ./ώρα. Η τελευταία, εντυπωσιακή, εξέλιξη στα HST είναι η υιοθέτηση της τεχνολογίας Maglev (Magnetically Levitated). Η τεχνολογία αυτή χρησιμοποιεί τον εναλλασσόμενο μαγνητισμό για την προώθηση των συρμών και έτσι αυτοί δεν ακουμπούν στις ράγες, κατά συνέπεια δεν υπάρχει τριβή, γεγονός που επιτρέπει στα μαγνητικά τρένα, όπως ονομάζονται, να αναπτύσσουν ταχύτητα άνω των 500 χλμ./ώρα (οι μέγιστες καταγεγραμμένες ταχύτητες σε δοκιμαστικά ταξίδια με τρένα τεχνολογίας Maglev είναι στην Ιαπωνία: 581 χλμ./ώρα, στη Γερμανία: 550 χλμ./ώρα, στην Κίνα: 502 χλμ./ώρα). Η Κίνα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που χρησιμοποίησε την τεχνολογία Maglev για εμπορικούς σκοπούς. Έτσι, από το 2004 έχει συνδέσει το αεροδρόμιο της Σαγκάης με το αστικό της κέντρο με την υπερταχεία Maglev («Transrapid Maglev Train») του οποίου η ταχύτητα φθάνει τα 430 χλμ./ώρα, η μεγαλύτερη ταχύτητα στον κόσμο για τρένο που χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς. Επιπλέον, η ανταγωνιστικότητα του τρένου ενισχύεται στις αποστάσεις 200-700 χλμ., διότι αυτό μπορεί να προσφέρει επίσης: α) χαμηλότερο κόστος μεταφοράς για τον επιβάτη, β) δυνατότητα ανετότερης μεταφοράς περισσότερων και βαρύτερων αποσκευών, γ) πολύ μεγαλύτερη άνεση κατά τον χρόνο του ταξιδιού, δ) δυνατότητα παραγωγικής εκμεταλλεύσεως του χρόνου του ταξιδιού, ε) δυνατότητα απολαύσεως διαδρομών εντυπωσιακού κάλλους, κ.ά. Δεύτερον, η διαπίστωση ότι οι σιδηροδρομικές

αμαξοστοιχίες, τόσο οι επιβατικές όσο και οι εμπορευματικές, αποτελούν ενεργειακά αποδοτικό και φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφορών, ιδιαίτερα σε περιόδους όπως η σημερινή όπου οι τιμές των καυσίμων έχουν ανέλθει σε υψηλά επίπεδα και, επίσης, επιδιώκεται μείωση των εκπομπών αερίων που επιδεινώνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου (αέρια του θερμοκηπίου, GHG). Τρίτον, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ποτέ δεν έπαψαν να είναι ανταγωνιστικές στις τακτικές (επαναλαμβανόμενες) μεταφορές φορτίων Εμπορευμάτων και Πρώτων Υλών (Ε&ΠΥ) μεγάλου όγκου και βάρους σε σχετικά μεγάλες αποστάσεις. Η σχέση ισχύος του σιδηροδρόμου ανά μικτό ελκούμενο τόνο είναι πολύ μεγαλύτερη από ό,τι στα φορτηγά αυτοκίνητα, ενώ πλεονεκτεί σημαντικά όσον αφορά το κόστος καταναλώσεως καυσίμων ανά μονάδα μεταφερόμενου έργου (επιβατοχιλιόμετρα ή τονοχιλιόμετρα). Για τους λόγους αυτούς, άλλωστε, οι σιδηρόδρομοι διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην χερσαία διακίνηση των Ε&ΠΥ, με χρήση εμπορευματοκιβωτίων ή χύδην φορτίων, ιδιαιτέρως μέσω της συνδέσεώς τους με τα μεγάλα λιμάνια των χωρών και με τους βασικούς σταθμούς μεταφορτώσεως προϊόντων στις μεγάλες πόλεις. Για παράδειγμα, στις ΗΠΑ οι σιδηρόδρομοι, που έχουν πολύ χαμηλή συμβολή στις μεταφορές επιβατών, συμβάλλουν σημαντικά στις μεταφορές Ε&ΠΥ. Συγκεκριμένα, το 2002 τα Ε&ΠΥ που μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς στις ΗΠΑ είχαν αξία \$ 392 δις (3,0% της αξίας του συνόλου των μεταφερθέντων Ε&ΠΥ), βάρος 1.979 εκατ. τόνων (10,2% του συνόλου) και συνδυασμό βάρους-αποστάσεως 1.372 δις τονομίλια (31,1% του συνόλου). Γενικότερα, στις χερσαίες μεταφορές Ε&ΠΥ οι πελάτες ζητούν πλέον από τις εταιρίες μεταφορών αξιοπιστία και ικανοποιητική εξυπηρέτηση, ταχύτητα και ευελιξία μεταφοράς, ασφάλεια και χαμηλό κόστος μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων και των δαπανών φορτώσεως και εκφορτώσεως τόσο στους χώρους φορτώσεως των Ε&ΠΥ όσο και στους χώρους προορισμού. Οι μεταφορές με νταλίκες και μεγάλα φορτηγά αυτοκίνητα αναδείχθηκαν εξαιρετικά ανταγωνιστικές σε πολλές χώρες στις δεκαετίες του 1970 και του 1980 με συνέπεια να κερδίσουν σημαντικό μερίδιο στις μεταφορές Ε&ΠΥ από τους σιδηροδρόμους. Όμως, τα τελευταία έτη έχουν δημιουργηθεί νέες συνθήκες που ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων στις μεταφορές Ε&ΠΥ, για τους ακόλουθους πρόσθετους λόγους: α) Αυξάνονται συνεχώς οι περιορισμοί και οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας των φορτηγών αυτοκινήτων για λόγους ασφάλειας των οδηγών, διευκόλυνσεως της κυκλοφορίας των ιδιωτικών αυτοκινήτων τις Κυριακές και εορτές και για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος. β) Το κόστος των διοδίων στις οδικές αρτηρίες των ανεπτυγμένων χωρών αυξάνεται με γρήγορο

ρυθμό, καθώς οι πολιτικές ανακτήσεως του κόστους κατασκευής αυτών των αρτηριών επεκτείνονται τώρα σε όλες τις χώρες. γ) Η αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση στις μεγάλες πόλεις και σε σημαντικές οδικές αρτηρίες σε ώρες αιχμής έχουν αυξήσει σημαντικά τον χρόνο που απαιτείται για την είσοδο και την έξοδο των φορτηγών αυτοκινήτων από την πόλη, πράγμα που δεν επηρεάζει το τραίνο που κινείται σε κλειστή σταθερή τροχιά. Επομένως, το τραίνο αποτελεί σήμερα αναντικατάστατο μέρος των συνολικών μεταφορών σε κάθε χώρα και η στρατηγική στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να κατατείνει στην εναρμόνιση των σιδηροδρομικών μεταφορών με τα άλλα μεταφορικά μέσα, με την πραγματοποίηση από τους σιδηροδρόμους εκείνων των μεταφορών που είναι ανταγωνιστικές και που μπορούν να πραγματοποιούν με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο. Το 1970 ιδρύθηκε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ), ως Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου και το 1972 όλες οι υπηρεσίες του συγκεντρώθηκαν σε ιδιόκτητο Μέγαρο συνολικής επιφανείας 15.400 τμ . Από αυτή την περίοδο και μετά καταργούνται πλήρως οι ατμομηχανές και ο ΟΣΕ περνά στην αποκλειστική χρήση μηχανών diesel.

2.1.4 Σύμβαση μεταφορών εμπορευμάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο

Το έγγραφο μεταφορών που χρησιμοποιείται στην κυκλοφορία σιδηροδρόμων είναι η επιστολή των CIM οχημάτων. Υπάρχουν δύο μορφές : μια για την κανονική κυκλοφορία και μια για τη γρήγορη κυκλοφορία. Το πρωτότυπο απευθύνεται στον παραλήπτη, και ο αποστολέας θα λάβει έναν αριθμό σελίδας που συνδέεται με τη δέσμη. Το έγγραφο θα φακελωθεί εν μέρει από τον αποστολέα αλλά κυρίως από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Δεδομένου ότι η ροή της κυκλοφορίας γίνεται όλο και περισσότερο πυκνή έξω από τις πόλεις, η τάση φαίνεται να είναι η χρησιμοποίηση των μεταφορών μέσω σιδηροδρόμων για την αποστολή των αγαθών, είτε συνδυάζεται ή όχι με άλλους τρόπους μεταφοράς. Ανάλογα με το μέγεθος της αποστολής, υπάρχουν διαφορετικοί τύποι : για τις μικρές αποστολές αγαθών : μια υπηρεσία παράδοσης και διανομής παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε) ,στην περίπτωση των μεγάλων αποστολών αγαθών είναι πάντα δυνατό να οργανωθεί η μεταφορά σύμφωνα με την απαίτηση. Τα αγαθά θα ταξιδέψουν από μια σύνδεση σιδηροδρόμων σε άλλη στα πλήρως φορτωμένα τραίνα. Ακόμα κι αν η επιχείρησή δεν έχει μια σύνδεση μέσω σιδηροδρόμων, μπορείτε να απευθυνθεί στο β-φορτίο (B-cargo)

για τη μεταφορά των εμπορευμάτων οποίο και να είναι ο τύπος συσκευασίας : χαλαρή συσκευασία ή συσκευασία εμπορευματοκιβωτίων. Μεταξύ της επιχείρησής και της Εταιρίας σιδηροδρομικών μεταφορών, η μεταφορά γίνεται με φορτηγό, ενώ το τραίνο καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος του ταξιδιού. Για τη χρησιμοποίηση του πλήρους φορτίου εμπορευματοκιβωτίου, η επιχείρηση πρέπει να υπογράψει μια σύμβαση με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Η Συνθήκη της Βέρνης 1890 ρυθμίζει τη μεταφορά από το σιδηρόδρομο. Περιλαμβάνει τη Συνθήκη CIM (η διεθνής Συνθήκη για τις σιδηροδρομικές μεταφορές). Αναθεωρήθηκε από τη Συνθήκη του 1985, δηλαδή της COTIF/CRIRT (Συνθήκη σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές).

2.1.5 Τιμολόγηση των εμπορευμάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο

Η Συνθήκη CIM δεν προβλέπει οποιαδήποτε δασμό στην έκταση στην οποία οι κανόνες δασμολογίου διαφέρουν από μια χώρα σε άλλη. Η φόρτωση σε σιδηρόδρομο επομένως εναρμονίστηκε με τον ακόλουθο τρόπο : Πολύπλευρο δασμολόγιο : αυτό είναι ένα δασμολόγιο που ισχύει σε περισσότερες από 2 χώρες αλλά που αφορά μόνο έναν ιδιαίτερο τύπο εμπορευμάτων. Διμερές δασμολόγιο : Εφαρμόζεται μεταξύ δύο χωρών και περιλαμβάνει όλους τους τύπους εμπορευμάτων: π.χ. γαλλο-γερμανική τιμολόγηση. Στην περίπτωση απουσίας κοινού δασμολογίου, εφαρμόζεται η αρχή του «συγχωνευμένου εθνικού δασμολογίου». Αυτό το δασμολόγιο υπολογίζεται βάση των κανόνων του υπολογισμού που ακολουθούνται σε κάθε χώρα. Το κόστος της μεταφοράς έπειτα τελικά υποβάλλεται στη μετατροπή νομίσματος στην κατάλληλη συναλλαγματική ισοτιμία.

2.2 Παρουσίαση δυσλειτουργιών σιδηροδρομικού δικτύου και ο ρόλος του Κράτους.

2.2.1 Προβλήματα του δικτύου μεταφοράς εμπορευμάτων

Με εξαίρεση τις γραμμές της Πελοποννήσου και της Θεσσαλίας, το εν λόγω δίκτυο αναπτύσσεται κυρίως γραμμικά. Η γραμμική μορφή του σιδηροδρομικού δικτύου, που αιτιολογείται από τη γεωμορφολογία του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας, λειτουργεί ως τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Εξάλλου οι εγγενείς αδυναμίες, σε συνδυασμό με τα ποιοτικώς χαμηλά λειτουργικά χαρακτηριστικά του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, μειώνουν την ελκυστικότητα του τόσο ως προς τις επιβατικές, όσο και ως προς τις εμπορευματικές μεταφορές. Τα σημαντικότερα προβλήματα στις υφιστάμενες γραμμές είναι οι μικρές ταχύτητες, οι μεγάλες κλίσεις και οι οξείες καμπυλότητες, που προκαλούνται από τις χαράξεις που έγιναν πριν πολλά χρόνια, για να αντιμετωπιστούν τα φυσικά εμπόδια των μεγάλων ορεινών όγκων. Η κατάσταση επιβαρύνεται από την ύπαρξη μονών γραμμών και πολλών ισόπεδων διαβάσεων, την έλλειψη ηλεκτροκίνησης, τη χρήση παλαιωμένου τροχαίου υλικού κ.ά. Αναφορικά με τις εμπορευματικές μεταφορές είναι χαρακτηριστικό ότι υπάρχει απουσία και έλλειψη λειτουργικής σύνδεσης κύριων εμπορευματικών λιμένων της χώρας με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Στο πλαίσιο των διαδοχικών ΚΠΣ, του Ταμείου Συνοχής και των άλλων προγραμμάτων (όπως π.χ. το πρόγραμμα Interreg II των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών), καταβάλλεται τα τελευταία χρόνια μια σημαντική προσπάθεια εκσυγχρονισμού της υποδομής του δικτύου, του τροχαίου υλικού και του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ), με στόχο την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών και την αύξηση του μεταφορικού έργου του σιδηροδρόμου. Εκτός των παραπάνω, πρέπει να σημειωθεί ότι μια από τις σημαντικότερες ελλείψεις του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου παραμένει το γεγονός ότι ο κύριος σιδηροδρομικός άξονας Πειραιάς- Αθήνα- Θεσσαλονίκη δεν συνδέεται ακόμη άμεσα και λειτουργικά με το κυριότερο εμπορικό λιμάνι της χώρας, τον Πειραιά. Το γεγονός αυτό αποτρέπει την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στον βασικό τερματικό σταθμό, ενός τομέα που θα μπορούσε να αποφέρει, μεταξύ

άλλων, σημαντικά έσοδα στον ΟΣΕ. Ο όγκος των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών μειώθηκε σημαντικά μετά το 1993, τόσο με τον αποκλεισμό της σιδηροδρομικής διαδρομής μέσω των χωρών της πρώην Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας, όσο και με το εμπάργκο που επιβλήθηκε από την Ελλάδα στην ΠΓΔΜ. Στα πλαίσια του Β' Κ.Π.Σ., του Ταμείου Συνοχής και του προγράμματος Interreg II των κοινοτικών πρωτοβουλιών καταβάλλεται τα τελευταία χρόνια, μια σημαντική προσπάθεια εκσυγχρονισμού της υποδομής του δικτύου, του τροχαίου υλικού και του Οργανισμού με στόχο την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών και την αύξηση του μεταφορικού έργου του σιδηροδρόμου. Ανάλογης σπουδαιότητας είναι ο σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα – Πάτρα, ο οποίος διέρχεται από τις παραγωγικές περιοχές της Βόρειας Πελοποννήσου, συνδέει την πρωτεύουσα με την Πάτρα, που είναι το τρίτο μεγάλο αστικό κέντρο της χώρας, και αποτελεί και τη μόνη εναλλακτική λιμενική πύλη προς τη Δυτική Ευρώπη, μέσω αμιγώς κοινοτικού εδάφους, αφού συνδέει άμεσα (μέσω θαλάσσιας μεταφοράς) τη χώρα μας με την Ιταλία. Συμπερασματικά, τα χαρακτηριστικά αυτά του συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών έχουν ως αποτέλεσμα την περιορισμένη συμμετοχή των σιδηροδρόμων στις χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές, σε ποσοστό το οποίο ανέρχεται σε 2,5% περίπου επί του συνόλου της χώρας. Ενώ την δεκαετία 1997-2007 οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων σχεδόν διπλασιάστηκαν, οι αντίστοιχες σιδηροδρομικές περιορίστηκαν στο μισό. Σημαντικά επιμέρους κενά στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών αποτελούν (α) η έλλειψη συνδέσεων με μεταφορικά κέντρα (λιμάνια, αεροδρόμια) και βιομηχανικές περιοχές, (β) η μη αξιοποίηση του νέου τεχνολογικού περιβάλλοντος, ιδιαίτερα μάλιστα σε ότι αφορά την εγκατάσταση συστήματος ERTMS (European Rail Traffic Management System) που συνδυάζει σηματοδότηση, πληροφόρηση, διαχείριση κυκλοφορίας και δρομολόγηση σε περιβάλλον ασφαλείας και διαλειτουργικότητας και που αποτελεί πρώτη προτεραιότητα πλέον στους κόλπους της Ε.Ε. (γ) η έλλειψη επαρκούς ηλεκτροκίνησης. Οι ανάγκες που προκύπτουν με βάση τα παραπάνω εστιάζονται στην ολοκλήρωση μεγάλων έργων, όπως η γραμμή Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι / Προμαχώνας (ΠΑΘΕΠ) και, στον εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου δικτύου, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά συστήματα σηματοδότησης, τηλεχειρισμού και τηλεπικοινωνιών, για επίτευξη ασφαλούς λειτουργίας και αύξηση ταχυτήτων. Τέλος στρατηγικού χαρακτήρα ανάγκη αποτελεί η αναδιοργάνωση του τομέα σιδηροδρομικών μεταφορών με βάση τις σχετικές κοινοτικές οδηγίες, με προσανατολισμό στις ανάγκες της αγοράς, καθώς και η επέκταση του δικτύου σε

περιοχές που δεν καλύπτονται από σιδηροδρομική πρόσβαση, σε συνδυασμό με την αξιοποίηση συμπληρωματικών μέσων για συνδυασμένες μεταφορές, έτσι ώστε να αυξηθεί το εύρος επιρροής του

2.2.2. Σταδιακή απαξίωση σιδηροδρόμου και δημιουργία υπέρογκων χρεών

Όσον αφορά την οικονομική του λειτουργία, στη δεκαετία του 1990 και του 2000 ο ΟΣΕ εξελίσσεται σε έναν Οργανισμό που επιβαρύνει με μεγάλα ποσά τον κρατικό προϋπολογισμό τόσο για επενδύσεις σε υποδομές, που ανήλθαν σε € 8,04 δις στην περίοδο 1990-2008, όσο και για κάλυψη των δυσανάλογων λειτουργικών του ελλειμμάτων, με δαπάνη που διαμορφώθηκε στα € 8,2 δις στην ανωτέρω περίοδο. Είναι αξιοσημείωτο ότι το αρνητικό οικονομικό αποτέλεσμα του ΟΣΕ αυξάνεται με γρήγορο ρυθμό και φθάνει τα € 762,6 εκατ. το 2008, έναντι € 400,2 εκατ. το 2000. Τα υψηλά αυτά λειτουργικά ελλείμματα και οι ανάγκες χρηματοδότησεως των επενδύσεων του ΟΣΕ καλύπτονται κατά ένα μέρος με την επιχορήγηση του Ελληνικού Δημοσίου (μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων) στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΣΕ, η οποία ανήλθε στα € 275 εκατ. το 2006, στα € 330 εκατ. το 2007 και στα € 200 εκατ. το 2008. Όμως, το υπόλοιπο των ελλειμμάτων και των επενδύσεων που ανέρχεται στα € 1,24 δις το 2008, έναντι 183 εκατ. το 2000, αυξάνουν υπέρμετρα τις δανειακές ανάγκες του ΟΣΕ, ο οποίος δανείζεται με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου. Έτσι, τα σωρευμένα εγγυημένα από το κράτος χρέη του ΟΣΕ, ξεπερνούσαν το 2008 τα 7,1 δις ενώ, εάν δεν αλλάξει κάτι, αναμένεται να διογκωθούν περαιτέρω στα € 12,5 δις το 2010. Αυτά τα χρέη θα πρέπει να μεταφερθούν αναγκαστικά στο χρέος της γενικής κυβερνήσεως αλλά και στις δαπάνες επιχορηγήσεων του τακτικού προϋπολογισμού και του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων στα επόμενα έτη, ενώ από το 2010 ο ΟΣΕ δεν θα μπορεί να στηρίζεται στην εγγύηση του Δημοσίου για τον δανεισμό του από τις τράπεζες. Τέλος, το μέγεθος της ανωτέρω υπέρμετρης επιβαρύνσεως του κρατικού προϋπολογισμού από την λειτουργία του ΟΣΕ διογκώνεται ακόμη περισσότερο, εάν ληφθεί υπόψη και το κόστος της παροχής συντάξεων (1) στους 7.693 συνταξιούχους του ΟΣΕ από το Ταμείο του Δημοσίου (περίπου 150 εκατ. ετησίως) και (2) στους

υπόλοιπους συνταξιούχους του ΟΣΕ που συνταξιοδοτούνται από τον ΤΑΠ-ΟΤΕ.

Εμπορευματική κίνηση	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	% Μεταβολή 2006/2000
Τόνοι (σύνολο, χιλ.)	3.192	2.783	2.027	2.593	2.968	3.058	3.884	21,7%
- Εσωτερικού	405	354	321	763	997	691	564	39,3%
- Εξωτερικού	2.787	2.429	1.706	1.830	1.971	2.367	3.320	19,1%
Χιλιόμετρικοί τόνοι (εκατ.)	426	379	327	456	592	613	662	55,4%
- Εσωτερικού	116	112	99	194	255	149	129	11,8%
- Εξωτερικού	310	268	228	262	337	464	533	71,7%
Μέση διανυθείσα απόσταση ανά τόνο (χλμ.)	133	136	161	176	199	101	170	28,2%
Έσοδα (εκατ. € σε σταθερές τιμές 1997)	20,56	19,25	16,90	18,50	21	21,93	27,46	33,6%

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η προοπτική ομαλής λειτουργίας του ΟΣΕ δεν είναι ουσιαστικά δυνατή με τα ανωτέρω δεδομένα, χωρίς την κρατική εγγύηση του δανεισμού του από τις τράπεζες και χωρίς την ανάληψη του σωρευμένου χρέους του από το Ελληνικό Δημόσιο. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, αυτές οι πρακτικές δεν θα είναι αποδεκτές στα επόμενα έτη στο θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο λειτουργίας των σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ. Επιπλέον, αποτελεί υποβάθμιση της σοβαρότητας του προβλήματος η προβολή των υποχρεώσεών μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως αφορμή για την εκ βάθρων αναδιοργάνωση και ανασύσταση ενός Οργανισμού που επιβαρύνει με τεράστια ποσά και σε ετήσια βάση τον κρατικό προϋπολογισμό και του οποίου τα έσοδα δεν καλύπτουν παρά το 1/4 των δαπανών για τη μισθοδοσία του προσωπικού του. Αρκεί να σημειωθεί ότι οι συνολικές εισπράξεις από τα πρόσφατα επώδυνα φορολογικά μέτρα στα επόμενα τρία έτη δεν επαρκούν παρά να καλύψουν το 40% περίπου του χρέους του ΟΣΕ, όπως αυτό θα έχει διαμορφωθεί το 2010.

2.2.3 Ενέργειες για την επίλυση των προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου-Αντιμετώπιση

Η αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών μέσω της αναβάθμισης τόσο της υποδομής όσο και των παρεχόμενων υπηρεσιών θα βοηθήσει την ισόρροπη ανάπτυξη οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών επιτρέποντας τη βέλτιστη εκμετάλλευση του ολοκληρωμένου πλέον μεταφορικού δικτύου της χώρας. Η δυνατότητα επίτευξης υψηλών ταχυτήτων στο σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, έχει σημαντική ευρωπαϊκή και εθνική διάσταση. Επιπλέον θα επιτρέψει στο σιδηρόδρομο να ανταγωνιστεί επιτυχώς τα άλλα μέσα μεταφοράς στον κορμό του εθνικού συστήματος μεταφορών, προσφέροντας την εναλλακτικότητα και τη φιλικότητα προς το περιβάλλον που απαιτούν οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ανάλογης σπουδαιότητας είναι ο σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα - Πάτρα, ο οποίος διέρχεται από τις παραγωγικές περιοχές της βόρειας Πελοποννήσου, συνδέει την πρωτεύουσα με την Πάτρα που είναι το τρίτο μεγάλο αστικό κέντρο της χώρας και αποτελεί και τη μόνη εναλλακτική λιμενική πύλη προς τη δυτική Ευρώπη μέσω αμιγώς κοινοτικού εδάφους. Τα σιδηροδρομικά έργα, επίσης, οφείλουν να συμβάλλουν στην καλύτερη οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών και στην επίτευξη των συνδυασμένων μεταφορών μέσω της κατασκευής νέου εμπορευματικού σταθμού στο Θριάσιο, καθώς και των σιδηροδρομικών συνδέσεων του εμπορικού λιμένα του Ν. Ικονίου, του βου προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης και του λιμένα Αλεξανδρούπολης. Επίσης προωθείται η ανάπτυξη του προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου στην Αττική. Τέλος τα προτεινόμενα έργα πρέπει να αξιοποιηθούν με παροχή τεχνικής υποστήριξης και μελέτες οργανωτικής διαχείρισης και ανάπτυξη πληροφορικής που θα βοηθήσουν στην καλύτερη λειτουργία και εκμετάλλευση της αναβαθμισμένης πλέον σιδηροδρομικής υποδομής . Ολοκλήρωση του «κορμού» του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας (Π.Α.Θ.Ε. / Π.) και βελτίωση των λοιπών γραμμών του περιφερειακού δικτύου για αύξηση ασφάλειας και αξιοπιστίας και μείωσης χρόνων διαδρομής. Ολοκλήρωση έργων και δράσεων εμπορευματικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανόμενης της σιδηροδρομικής σύνδεσης βασικών λιμένων, βιομηχανικών περιοχών και εμπορευματικών κέντρων, στο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών. Διασφάλιση διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης των Σιδηροδρομικών Μεταφορών, τόσο στο βασικό όσο και στο περιφερειακό

σιδηροδρομικό δίκτυο. Ορθολογική επέκταση δικτύου σε περιοχές που σήμερα δεν εξυπηρετούνται (υλοποιώντας τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και τις εγκεκριμένες προτεραιότητες σε Ευρωπαϊκό επίπεδο), με βάση κοινωνικοοικονομικά κριτήρια και αναμενόμενη ζήτηση. Αξιοποίηση του νέου τεχνολογικού περιβάλλοντος, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την εγκατάσταση συστήματος ERTMS (European Rail Traffic Management System) που συνδυάζει σηματοδότηση, πληροφόρηση, διαχείριση κυκλοφορίας και δρομολόγηση σε περιβάλλον ασφαλείας και διαλειτουργικότητας, που αποτελεί προτεραιότητα πλέον στην Ε.Ε. Ανάπτυξη δευτερευουσών σιδηροδρομικών συνδέσεων με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

2.2.4 Η συμβολή του κράτους στον σιδηροδρομικό κλάδο-Κρατική παρέμβαση

Σε ορισμένες μάλιστα χώρες, όπως στην Ελλάδα, το ύψος της παρεμβάσεως του κράτους στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έλαβε μεγάλες διαστάσεις και τις κατέστησε τελικά γραφειοκρατικούς κρατικούς Οργανισμούς, στους οποίους κάθε έννοια ορθολογικής οικονομικής και επιχειρηματικής διαχείρισεως έχασε σταδιακά τη σημασία της. Επιπλέον των ανωτέρω, σε πολλές περιπτώσεις ο κρατικός προϋπολογισμός λειτουργούσε επίσης και ως μηχανισμός καλύψεως των συνεχώς αυξανόμενων λειτουργικών ελλειμμάτων των σιδηροδρομικών Οργανισμών, που προέκυπταν ως αποτέλεσμα: α) της ταχείας αύξησεως του αριθμού των απασχολουμένων και των μισθολογικών αμοιβών των εργαζομένων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, β) της επεκτάσεως των σιδηροδρομικών γραμμών έως και την τελευταία κωμόπολη, ανεξαρτήτως κόστους και μεγέθους του μεταφορικού έργου που επρόκειτο να αναληφθεί, γ) της ταυτόχρονης επενδύσεως από τον κρατικό προϋπολογισμό μεγάλων ποσών για κατασκευή οδικών αρτηριών προς τις ίδιες κωμοπόλεις καθώς και αεροδρομίων για την ανάπτυξη των αεροπορικών τους μεταφορών, δ) της επιβολής χαμηλών εισιτηρίων έτσι ώστε να έχουν τη δυνατότητα να τα πληρώσουν και οι ταξιδιώτες χαμηλού εισοδήματος, με ταυτόχρονη απαγόρευση της αύξησεως των τιμών των εισιτηρίων σε περιόδους μεγάλων αυξήσεων των μισθών των εργαζομένων, του κόστους των καυσίμων, του κόστους πρόσθετων μέτρων ασφαλείας που επιβάλλονταν από το κράτος στους σιδηροδρόμους, κ.ά. Οι ανωτέρω πολιτικές

λαμβάνονταν από τις κυβερνήσεις στο πλαίσιο ασκήσεως κοινωνικής πολιτικής και της πολιτικής τους για την απασχόληση, καθώς και της περιφερειακής και αντιπληθωριστικής πολιτικής. Ήταν η διαδικασία με την οποία οι κυβερνήσεις, αντί της διαφανούς καταγραφής των κονδυλίων που απαιτούνται στον κρατικό προϋπολογισμό για την άσκηση της κοινωνικής τους πολιτικής, αλλά και των άλλων πολιτικών που προαναφέρθηκαν, θεωρούσαν ότι ήταν πιο πρόσφορο πολιτικά να αναθέσουν την άσκηση αυτών των πολιτικών σε κρατικούς Οργανισμούς με αρμοδιότητα στους τομείς των σιδηροδρόμων, των αστικών συγκοινωνιών, της ενέργειας, του νερού, της υγείας, της εκπαίδευσης, κ.λπ. Για τον σκοπό αυτό δημιούργησαν κρατικούς Οργανισμούς, στους οποίους παραχώρησαν αποκλειστικότητα την εκμετάλλευση συγκεκριμένων υπηρεσιών και κρατικά μονοπώλια. Έτσι, κανείς δεν μπορούσε να ξέρει ποιο είναι το πραγματικό κόστος της κοινωνικής πολιτικής, της πολιτικής απασχολήσεως, ή της πολιτικής μείωσης του πληθωρισμού. Επίσης, δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί εάν με την πολιτική που ασκείται μέσω των σιδηροδρόμων, των αστικών συγκοινωνιών, των κρατικών παρεμβάσεων στον τομέα των φορτηγών αυτοκινήτων, των επιχορηγήσεων των αεροπορικών μεταφορών, των εταιριών ύδατος κ.λπ., ωφελούνται κατά κύριο λόγο οι χαμηλές εισοδηματικές τάξεις ή οι τάξεις που βρίσκονται υψηλά στην εισοδηματική κλίμακα. Το βέβαιο είναι ότι η εκτεταμένη κρατική παρέμβαση στους σιδηροδρόμους, όπως και σε άλλους τομείς, αποτελεί τον βασικό παράγοντα που δεν επέτρεψε την ανάπτυξή τους, τουλάχιστον όχι στους τομείς και τις περιοχές όπου διέθεταν σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα, όπως προαναφέρθηκε.

2.3 Σύγκριση σιδηροδρομικού δικτύου Ελλάδας- Ε.Ε. και σχέδιο ανασυγκρότησης σιδηροδρόμων

2.3.1 Η αναδιάρθρωση των σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η κατάσταση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην ΕΕ στη δεκαετία του 1990 έθετε αξεπέραστα εμπόδια στην προσπάθειά τους να εκμεταλλευθούν τις νέες, ευνοϊκές για την ανάπτυξή τους, συνθήκες και να επιβεβαιώσουν την ανταγωνιστικότητα και τη χρησιμότητά τους έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Γενικότερα, η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων σε πολλές χώρες μέλη της ΕΕ εμποδιζόταν κυρίως από τη λειτουργία

τους ως κρατικοί Οργανισμοί ή υπηρεσίες με ουσιαστική έλλειψη επιχειρηματικών σχεδίων αναπτύξεως, σε σχέση με τις πραγματικές δυνατότητες που υπήρχαν για ανταγωνιστική προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών σε κάθε χώρα. Επιπλέον, ακόμη και εάν υπήρχαν αυτά τα σχέδια, η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων εμποδιζόταν από την έλλειψη των χρηματοοικονομικών πόρων για τη διενέργεια των αναγκαίων επενδύσεων. Βασικός χρηματοδότης κατά την μεταπολεμική περίοδο ήταν, ακόμη και στο Ην. Βασίλειο, ο κρατικός προϋπολογισμός, ο οποίος όμως δεν είχε εξορισμού αυτές τις δυνατότητες, αφού θα έπρεπε να συμβάλλει επίσης στη χρηματοδότηση της ανάπτυξεως πολλών άλλων σημαντικών κλάδων κοινωνικής και οικονομικής υποδομής, όπως η εκπαίδευση, η υγεία, η ύδρευση και αποχέτευση, οι οδικές μεταφορές, οι τηλεπικοινωνίες, κ.ά. Η εκτεταμένη κρατική παρέμβαση στους σιδηροδρόμους, όπως και σε άλλους τομείς, αποτελεί τον βασικό παράγοντα που δεν επέτρεψε την ανάπτυξή τους, τουλάχιστον όχι στους τομείς και τις περιοχές όπου διέθεταν σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα. Βέβαια, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως καταστάσεις ανεξέλεγκτων κρατικών παρεμβάσεων και ελλείψεως ανταγωνισμού, επιχειρηματικότητας και προοπτικής στους σιδηροδρόμους δεν ήταν αποδεκτές. Άλλωστε, σκοπός από την πρώτη στιγμή ήταν η δημιουργία μίας «κοινής αγοράς μεταφορών», συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών μεταφορών, αφού αυτή η κοινή αγορά αποτελούσε την αναγκαία προϋπόθεση για τη δημιουργία μίας ενιαίας αγοράς προϊόντων (αγαθών και υπηρεσιών), εργαζομένων και κεφαλαίων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Στην αγορά αυτή το μεταφορικό έργο με όλα τα μεταφορικά μέσα θα πρέπει κατ' αρχάς να αναλαμβάνεται από ανεξάρτητες από το κράτος (διοικητικά και οικονομικά) επιχειρήσεις και όχι από δημόσιους Οργανισμούς. Θα πρέπει, επίσης, να υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση στις εθνικές αγορές από επιχειρήσεις άλλων χωρών – μελών, σε ανταγωνιστικές συνθήκες στο μέτρο του δυνατού. Αυτό αφορά και τους σιδηροδρόμους, παρά τις ιδιαιτερότητές τους λόγω του εξαιρετικά υψηλού κόστους της σιδηροδρομικής υποδομής και την εκτεταμένη συμβολή του κράτους στην κατασκευή της στις περισσότερες χώρες. Ήταν, πάντως, εμφανές ότι στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες της ΕΕ θα έπρεπε πρώτα να εξασφαλισθεί ο πλήρης διαχωρισμός των επιχειρήσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών από το κράτος με τη δημιουργία ανεξαρτήτων επιχειρήσεων, με αυτόνομη οικονομική, διοικητική και επιχειρηματική λειτουργία. Το μετοχικό κεφάλαιο των επιχειρήσεων αυτών θα μπορούσε να συνεχίσει να ανήκει στο κράτος σε μεγάλο βαθμό, όμως οι επιχειρήσεις θα πρέπει να λειτουργούν αυτόνομα επιδιώκοντας την πλήρη

ανάκτηση του κόστους των μεταφορικών υπηρεσιών που προσφέρουν, είτε απευθείας από τους πελάτες τους, είτε από το κράτος για λογαριασμό των πελατών τους. Θα πρέπει να υπάρχει πλήρης διαφάνεια όσον αφορά τις οικονομικές καταστάσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όπως συμβαίνει με τις ιδιωτικές επιχειρήσεις. Ειδικότερα, η πολιτική της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους βασίζεται σε τρεις άξονες και προωθήθηκε αρχικά με την Οδηγία 1991/440/EEC που συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε στην συνέχεια με άλλες Οδηγίες, οι οποίες συγκροτούν τα τρία «πακέτα» μέτρων για τη δημιουργία μίας κοινής αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών στο εσωτερικό της ΕΕ-27. Ειδικότερα, στόχοι της ΕΕ με αυτά τα μέτρα ήταν: Ο διαχωρισμός των σιδηροδρομικών εταιριών από το κράτος και η ενίσχυση της διαφάνειας και της βιωσιμότητας των οικονομικών τους. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέτρα προέβλεπαν:

α) Την κατάρτιση από τις σιδηροδρομικές εταιρίες ανεξάρτητων ισολογισμών και οικονομικών καταστάσεων, από τα οποία να διαφαίνεται η οικονομική αξία τους και τα αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως που προκύπτουν από τη δραστηριότητά τους.

β) Τον διαχωρισμό των οικονομικών αποτελεσμάτων που προέρχονται από την εκμετάλλευση της υποδομής των σιδηροδρομικών γραμμών από αυτά που προκύπτουν από την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ευθύνη για την ανάπτυξη και την συντήρηση της υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου μεταφέρεται σε ξεχωριστή επιχείρηση, ενώ η επιχείρηση διαχείρισεως των τραίνων πληρώνει στην επιχείρηση που διαχειρίζεται την υποδομή το αναλογούν κόστος χρήσεώς της. Στην Ελλάδα, στο Σχέδιο Ανασυγκροτήσεως του Ελληνικού Σιδηροδρόμου του Αυγούστου 2008 (ΣΑΕΣ 2008) οι αρμοδιότητες κατασκευής των έργων και συντηρήσεως των σιδηροδρομικών γραμμών και των επί αυτών συστημάτων (ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, τηλεπικοινωνίες) εκχωρούνται κατ' αποκλειστικότητα στην εταιρία ΕΡΓΟΣΕ, η οποία θα τις υλοποιεί μέσω εργολαβιών. Η διαχείριση των τραίνων και το μεταφορικό έργο θα πραγματοποιείται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

γ) Ειδικότερα, από τις οικονομικές καταστάσεις των Επιχειρήσεων Διαχείρισεως Τραίνων (ΕΔΤ) θα πρέπει να είναι σαφές το μέρος της κρατικής χρηματοδοτήσεως που παρέχεται για λόγους αναλήψεως Υποχρεώσεων παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) εκ μέρους των ΕΔΤ και αυτό που αφορά πρόσθετη κρατική ενίσχυση. Στο ΣΑΕΣ 2008 προβλέπεται ότι στο εξής θα καταβάλλονται αντισταθμίσεις από το κράτος στην ΤΡΑΙΝΟ-ΣΕ για την ανάληψη των ΥΔΥ. Οι αντισταθμίσεις αυτές θα καταβάλλονται για τη διατήρηση ζημιογόνων δρομολογίων που κρίνονται απαραίτητα για λόγους

εθνικούς, κοινωνικούς ή αστικής αναπτύξεως, όπως είναι τα δρομολόγια της Νότιας Πελοποννήσου και άλλων περιοχών. Πέραν της επιδοτήσεως από το κράτος των δρομολογίων αυτών που κρίνονται ως καθολική υπηρεσία, θα αναζητηθεί επιδότηση (από την Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση) και για άλλα δρομολόγια που δεν καλύπτουν τα λειτουργικά τους έξοδα, προκειμένου να καταστεί εφικτή η διατήρησή τους.

δ) Με την Οδηγία 2001/14/EC καθορίστηκαν επίσης οι κανόνες για την επιβολή τελών για τη χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου που, όπως προαναφέρθηκε, θα πρέπει να ανήκει σε άλλη εταιρία από την εταιρία που παρέχει το μεταφορικό έργο. Ειδικότερα, η Οδηγία προβλέπει ότι η τιμολόγηση της χρήσεως των σιδηροδρομικών γραμμών από έναν νέο χρήστη ΕΔΤ θα πρέπει να γίνεται βάσει του οριακού κοινωνικού κόστους. Δηλαδή, η τιμή που θα πληρώσει ο νέος χρήστης θα πρέπει να αντανακλά το κόστος που προκύπτει για τον διαχειριστή της υποδομής από την χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής και για την κοινωνία ως σύνολο λόγω της εισόδου του πρόσθετου χρήστη της υποδομής. Επιπλέον αυτού του κόστους, είναι δυνατό να επιβάλλεται μία πρόσθετη επιβάρυνση, χωρίς διακρίσεις μεταξύ των χρηστών, για την κάλυψη του χρηματοοικονομικού κόστους ή για την επίτευξη στόχων γρηγορότερης ανακτήσεως του κόστους της επενδύσεως στην υποδομή, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο. Στην Ελλάδα, στο ΣΑΕΣ 2008 προβλέπεται ότι το κράτος (μέσω της ΕΡΓΟΣΕ) αναλαμβάνει επίσης το μέρος του κόστους της συντηρήσεως και λειτουργίας των γραμμών που δεν καλύπτεται από τα έσοδα που προκύπτουν από τα δικαιώματα χρήσεως της γραμμής που θα καταβάλουν οι ΕΔΤ στην ΕΡΓΟΣΕ. Στο ΣΑΕΣ 2008 προβλέπεται η επιχορήγηση της ΕΡΓΟΣΕ από το κράτος. Αυτό προβλέπεται επίσης και από την Κοινοτική πολιτική και αποτελεί κοινή πρακτική στις χώρες της ΕΕ-27, εφόσον βέβαια το ύψος της επιχορηγήσεως κινείται σε εύλογα επίπεδα και δεν συντελεί στη διατήρηση ενός αδικαιολόγητα υψηλού κόστους λειτουργίας της ΕΡΓΟΣΕ. Γενικά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν θα υποχρεωθεί σε πρώτη φάση να πληρώσει τέλος χρήσεως των σιδηροδρομικών γραμμών στην ΕΡΓΟΣΕ (δηλαδή στο κράτος), αφού δεν έχει καν την οικονομική δυνατότητα για κάτι τέτοιο. Εάν όμως, στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο αδειοδοτηθεί να λειτουργήσει κάποια ΕΔΤ άλλης χώρας μέλους της ΕΕ-27 επί πληρωμή, τότε ίδια επιβάρυνση θα πρέπει να επιβληθεί και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

2.3.2 Μεριδίο αγοράς μεταφοράς εμπορευμάτων στην Ελλάδα σε σχέση με την Ε.Ε.

Μόλις 1,8% του μεριδίου της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών (πλην των αεροπορικών και των θαλάσσιων) καλύπτεται από τους σιδηρόδρομους στη χώρα μας. Τα παραπάνω στοιχεία, που κατατάσσουν τη χώρα στην τρίτη θέση από το τέλος μεταξύ των χωρών οι οποίες διαθέτουν σιδηροδρομικά δίκτυα στην Ε.Ε., καταδεικνύουν ότι Ελλάδα αδυνατεί να αξιοποιήσει ένα από τα λιγότερο ρυπογόνα μέσα. Σύμφωνα, μάλιστα, με τον Επίτροπο Ζ. Μπαρό, αρμόδιο για τις μεταφορές, οι σιδηροδρομικές μεταφορές συμβάλλουν σε ποσοστό μικρότερο του 1% στο σύνολο των αερίων του θερμοκηπίου, που εκπέμπονται από τον τομέα των μεταφορών. Σε χειρότερη θέση από τη χώρα μας βρίσκεται η Λιθουανία (1,5%) και η Εσθονία (1,6%), ενώ η χώρα με το υψηλότερο μερίδιο αγοράς στον τομέα των εσωτερικών σιδηροδρομικών μεταφορών είναι η Ουγγαρία (13,2%) και ακολουθούν η Δανία (9%), η Γαλλία (8,6%) και η Πολωνία (7,9%). Η Επιτροπή διαμέσου του κ. Μπαρό τονίζει ότι παρά την μεγάλη ενεργειακή απόδοση των σιδηροδρομικών μεταφορών (κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων με τα τρένα δημιουργείται λιγότερο διοξείδιο του άνθρακα σε σχέση με τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές) υπάρχουν περιθώρια περαιτέρω μείωσης των εκπομπών. Στόχος της Ε.Ε. είναι έως το 2020 η μείωση κατά 6% της κατανάλωσης ενέργειας στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορές έχει επανειλημμένως απασχολήσει την Ε.Ε., η οποία σκοπεύει να εντάξει από το 2012 και τις αερομεταφορές στο λεγόμενο «χρηματιστήριο ρύπων». Την σθεναρή τους αντίδραση, όμως, φαίνεται ότι προβάλλουν οι ΗΠΑ, που διαφωνούν στο ενδεχόμενο χρέωσης των αεροπορικών εταιρειών οι οποίες θα χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια των 27 χωρών - μελών της Ε.Ε. απειλώντας με προσφυγή στα δικαστήρια.

2.4 Το σχέδιο ανασυγκρότησης από το Κράτος

Η κυβέρνηση, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, προχώρησε στην ανακοίνωση του ΣΑΕΣ 2008 με σκοπό την ανασυγκρότηση του ΟΣΕ και των θυγατρικών του εταιριών

κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να λειτουργήσει αυτόνομα χωρίς κρατικές εγγυήσεις. Το νέο πρόγραμμα προβλέπει μέτρα αύξησης των εσόδων του ΟΣΕ συμπεριλαμβανομένων: α) Της καλύτερης επιχειρηματικής εκμεταλλεύσεως των βασικών γραμμών με αύξηση των πολύ χαμηλών τιμών, οι οποίες δεν έχουν αυξηθεί από το 2000, με εφαρμογή και πολιτικής χαμηλών τιμών, για εισιτήρια που εκδίδονται λίγο πριν την εκτέλεση του δρομολογίου (last minute) όταν το τραίνο δεν είναι πλήρες. β) Του ανασχεδιασμού των γραμμών που θα συνεχίσουν να εξυπηρετούνται και επικέντρωση των προσπαθειών σε γραμμές με προοπτικές αναπτύξεως. γ) Της βελτιωμένης ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών με την ηλεκτροδότηση πολλών γραμμών και τη χρησιμοποίηση των μηχανών diesel για την βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρονται σε άλλες γραμμές. δ) Της ενισχύσεως των εμπορευματικών μεταφορών με τη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και με τη διασύνδεση του σιδηροδρόμου με τα λιμάνια. ε) Της πληρωμής από το κράτος του αντιτίμου για την Υποχρέωση προσφοράς Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και των δαπανών κατασκευής και συντηρήσεως των γραμμών. Προβλέπει επίσης μέτρα μείωσης των δαπανών με μείωση (λόγω συνταξιοδοτήσεως) και αποτελεσματικότερη διαχείριση του προσωπικού και με μείωση των άλλων λειτουργικών δαπανών όπως φαίνεται στον Πίνακα .

	2007	2010	Διαφορά
Έσοδα	105	350	+245
Μεταφορικού Έργου	105	200	+95
ΥΔΥ	0	150	+150
Δαπάνες	560	430	-130
Κόστος Μισθοδοσίας	400	300	-100
Άλλες Λειτουργικές Δαπάνες	160	130	-30
Έλλειμμα	455	80	-375

Σημειώνεται ότι στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως έχουν ήδη απελευθερωθεί οι εμπορευματικές μεταφορές από το 2007 και έχουν ληφθεί οι πρώτες εκδηλώσεις ενδιαφέροντος για λειτουργία ξένων σιδηροδρομικών εταιριών εμπορευματικών μεταφορών για λειτουργία τους στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

2.4.1 Σχέδιο Ανασυγκρότησης: Τέσσερις Άξονες Δράσεις

Γίνεται φανερό ότι αποτελεί επιτακτική ανάγκη να ληφθούν άμεσα μέτρα, τα οποία θα οδηγήσουν τον ελληνικό σιδηρόδρομο σε πορεία ουσιαστικής ανάκαμψης. Είναι προφανές ότι η διατήρηση της υπάρχουσας κατάστασης οδηγεί τον ελληνικό σιδηρόδρομο σε σημείο μη επιστροφής. Χρειάζεται η υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανασυγκρότησης, ένα νέο συμβόλαιο με την κοινωνία, τους εργαζόμενους, αλλά και την πολιτεία. Το Σχέδιο κινείται σε 4 βασικούς άξονες: Ασφάλεια, διαφάνεια, εξυγίανση, ανάπτυξη.

2.4.2 Ασφάλεια-απόλυτη προτεραιότητα

Η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών αποτελεί παγκοσμίως το πιο δυνατό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των μεταφορών όλων των υπολοίπων κλάδων. Η αυξημένη ασφάλεια οφείλεται στα αυστηρά πλαίσια των σιδηροδρομικών κανόνων που αυτονόητα πρέπει να τηρούνται με ευλάβεια από το εμπλεκόμενο προσωπικό. Οι κανόνες για την ασφάλεια πρέπει να προσαρμόζονται στις τεχνολογικές εξελίξεις και στις αυξανόμενες ταχύτητες που σταδιακά επικρατούν, ενώ το ανθρώπινο δυναμικό πρέπει να εκπαιδεύεται διαρκώς στις νέες συνθήκες. Αν και η Ασφάλεια δεν είναι ο τομέας στον οποίο ο ελληνικός σιδηρόδρομος υστερεί περισσότερο από κάθε άλλη ευρωπαϊκή ή διεθνή χώρα, η βελτίωσή της αποτελεί τη σημαντικότερη προτεραιότητα του Σχεδίου Ανασυγκρότησης. Για το Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών και τον ΟΣΕ η Ασφάλεια προέχει όλων των άλλων επιδιώξεων και θα διασφαλιστεί έναντι οποιουδήποτε τιμήματος, ακόμα κι αν σε αυτό περιλαμβάνεται η επιμήκυνση του

χρόνου διαδρομής σε ορισμένα δρομολόγια. Το πλέγμα των μέτρων στον τομέα της Ασφάλειας διαμορφώνεται σε τρία επίπεδα:

Μέτρα άμεσης εφαρμογής

Με άμεση έναρξη εφαρμογής, τα βήματα που έχουν ήδη ξεκινήσει να υλοποιούνται ή πρόκειται να ξεκινήσουν είναι τα εξής: Εκστρατεία ευαισθητοποίησης του ανθρώπινου δυναμικού που σχετίζεται με την κυκλοφορία (Μηχανοδηγοί και Σταθμάρχες) ως προς την ανάγκη τήρησης κανόνων γνωστών μεν, αλλά που συχνά παραμελούνται στην καθημερινή πρακτική. Εφαρμογή νέου Κανονισμού Ασφαλούς Εργασίας ανθρώπινου δυναμικού υποδομής και σχετική εκπαίδευσή του. Κατάργηση του «επιδόματος κανονικότητας» που θεσπίστηκε το 2002 με στόχο την επιβράβευση των μηχανοδηγών που φθάνουν εγκαίρως στον προορισμό τους. Θέσπιση κινήτρων με τη μορφή BMS (bonus malus system) για τους μηχανοδηγούς που τηρούν ευλαβικά τους κανονισμούς και δεν ευθύνονται για ατυχήματα. Τροποποίηση των διαδικασιών διερεύνησης των αιτίων των συμβάντων αλλά και των πειθαρχικών διαδικασιών σε περιπτώσεις ατυχημάτων, ώστε να επιταχυνθεί η ανάδραση και να μην υπερβαίνει τους 3 συνολικά μήνες. Επιπρόσθετα, ορισμός μόνιμης επιτροπής διερεύνησης σοβαρών συμβάντων. Καθιέρωση ως υποχρεωτικού του προληπτικού ελέγχου της κατάστασης της γραμμής δυο φορές το χρόνο με τη χρήση ειδικού καταγραφικού μηχανήματος που εντοπίζει τις ατέλειες εκείνες που δύνανται να προκαλέσουν εκτροχιασμό. Συστηματική επιδιόρθωση των εντοπιζόμενων ατελειών. Εκτεταμένη πανελλαδική στοχευμένη εκστρατεία ευαισθητοποίησης πεζών και εποχούμενων πολιτών για τους κανόνες προτεραιότητας στις ισόπεδες διαβάσεις με αξιοποίηση νέων καναλιών επικοινωνίας (viral marketing, door-to-door στο σύνολο των περιοχών πλησίον του δικτύου, κ.ά.). Πρόσκληση των τηλεοπτικών σταθμών για συστράτευση και αφιλοκερδή ανταπόκριση.

Συνεργασία με Γαλλικούς σιδηροδρόμους

Αξιοποιείται άμεσα το πρόσφατο MOU (Memorandum of Understanding) μεταξύ Ελλάδας και Γαλλίας για την κατάρτιση από εμπειρογνώμονες των Γαλλικών Σιδηροδρόμων ενδεδειγμένης μελέτης, η οποία θα περιλαμβάνει τη σχολαστική

επανεξέταση, την επικαιροποίηση και την προσαρμογή των κανόνων ασφαλούς κυκλοφορίας, τον έλεγχο της υποδομής, την εκτίμηση της επικινδυνότητας των διαφόρων παραμέτρων, αλλά και τον εντοπισμό των βαθύτερων αιτίων των ατυχημάτων των τελευταίων ετών.

Γραφείο Σιδηροδρομικής Ασφάλειας

Δημιουργείται και στελεχώνεται με την βοήθεια των γαλλικών σιδηροδρόμων Γραφείο Σιδηροδρομικής Ασφάλειας στον ΟΣΕ με αρμοδιότητα το συντονισμό, την υποβοήθηση, καθώς και την επιτήρηση της εφαρμογής του Crash Program για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Η έναρξη λειτουργίας του Γραφείου τοποθετείται στις αρχές του 2009, αμέσως μετά την κατάρτιση του Crash Program

2.4.3 Διαφάνεια Αταλάντευτη δέσμευση

Βάζοντας τέλος σε καθεστώς δεκαετιών, το Σχέδιο Ανασυγκρότησης δεν μπορεί παρά να λαμβάνει μέτρα για την εγκαθίδρυση πλήρους Διαφάνειας στην οικονομική διαχείριση. Μέτρα, τα οποία πέρα από το γεγονός ότι αποτελούν σαφή επιταγή της ελληνικής κοινωνίας, εκτιμάται ότι θα βοηθήσουν σημαντικά και στη βελτίωση των οικονομικών επιδόσεων του Οργανισμού.

Ελεγκτικοί μηχανισμοί

Στο εξής, οποιαδήποτε υπόνοια για κακοδιαχείριση θα προκαλεί αυτόματα άμεση κινητοποίηση σε επίπεδο εσωτερικής διερεύνησης και σε επίπεδο νομικών - δικαστικών διαδικασιών. Παράλληλα, στελεχώνονται άμεσα οι Υπηρεσίες Εσωτερικού Ελέγχου των εταιριών του Ομίλου με εξειδικευμένο προσωπικό, σύμφωνα με το Νόμο 3429/2005, τις αρχές της εταιρικής διακυβέρνησης και τους κανόνες της διαφανούς λειτουργίας που επικρατούν στις υγιείς αγορές.

Επεμβάσεις ΥΠΕΕ

Ειδικά με την ΥΠΕΕ εγκαθιδρύεται στενή συνεργασία για τη διενέργεια τακτικών αλλά και απροειδοποίητων έκτακτων ελέγχων, για όσο χρονικό διάστημα απαιτείται για τη στελέχωση και αποτελεσματική λειτουργία των Υπηρεσιών Εσωτερικού Ελέγχου του σιδηροδρομικού τομέα.

Υποστήριξη του Εσωτερικού Ελέγχου

Συνάπτεται συνεργασία με Ελεγκτική Εταιρία, η οποία ως κύριες αρμοδιότητες θα έχει αφενός την εκπόνηση πλήρους σειράς εγχειριδίων διοικητικών διαδικασιών, αφετέρου την οργάνωση και τη στελέχωση μιας σύγχρονης υπηρεσίας audit. Η λειτουργία της υπηρεσίας audit θα είναι συμπληρωματική της Υπηρεσίας Εσωτερικού Ελέγχου και θα υποστηριχθεί από τη συμβουλευτική Ελεγκτική Εταιρία, της οποίας στελέχη θα ενσωματωθούν στην υπηρεσία audit.

Βελτίωση διαδικασιών προμηθειών & αναθέσεων

Με την υποστήριξη της ΜΟΔ, αναβαθμίζονται οι υπηρεσιακές δομές του Οργανισμού που είναι επιφορτισμένες με τη διενέργεια των διαγωνισμών για τις προμήθειες αγαθών και υπηρεσιών και για τις αναθέσεις έργων. Προσλαμβάνονται εξειδικευμένα στελέχη και υιοθετούνται νέοι, σύγχρονοι κανονισμοί αναθέσεων, συμβατοί με το νέο εθνικό πλαίσιο και το κοινοτικό δίκαιο.

Κώδικας Δεοντολογίας

Θεσπίζεται Κώδικας Δεοντολογίας για διοικήσεις και ανθρώπινο δυναμικό όλων των εταιριών του Ομίλου.

Συμβουλευτική Υποστήριξη από Διεθνή Διαφάνεια

Τέλος, το Υπουργείο Μεταφορών εγκαινιάζει στενή συνεργασία με τη Διεθνή Διαφάνεια, την παγκόσμια Μ.Κ.Ο που έχει ως βασικό στόχο την άσκηση της επιχειρηματικής λειτουργίας με ήθος και διαφάνεια. Ο ΟΣΕ έχει ήδη απευθυνθεί στη Διεθνή Διαφάνεια ζητώντας τη συμβουλευτική της υποστήριξη για την χρησιμοποίηση μεθόδων που ενισχύουν την διαφάνεια στη διαδικασία αναθέσεων έργων, μελετών και προμηθειών.

2.4.4 Οικονομική εξυγίανση για ένα βιώσιμο σιδηρόδρομο

Και μόνο μια ματιά στα βασικά μεγέθη της οικονομικής χρήσης του 2007 αρκεί για να γίνει κατανοητή η στρέβλωση που χαρακτηρίζει την οικονομική κατάσταση των Ελληνικών Σιδηροδρόμων:

Έσοδα	105 εκ. €
Μισθοδοσία	400 εκ. €
Λοιπές λειτουργικές δαπάνες	160 εκ. €
Τόκοι Δανείων	360 εκ. €
Συνολικές επενδύσεις	863 εκ. €
Από δημόσιους πόρους	396 εκ. €
Από δανεισμό	467 εκ. €
Συνολικός Δανεισμός έτους	1.115 εκ. €
Σωρευτικός Δανεισμός (Χρέος)	7.041 εκ. €

Οποιοδήποτε σχέδιο οικονομικής εξυγίανσης προϋποθέτει την πλήρη ανατροπή όλων των μεγεθών εκείνων που συνθέτουν αυτήν την εικόνα. Χρειάζεται δηλαδή διαχείριση του υπέρογκου χρέους και κυρίως, καθώς αυτό δεν διαγράφεται για τους φορολογούμενους, σημαντική βελτίωση των συγκριτικά πενιχρών εσόδων, καθώς και θεαματική μείωση των αυξημένων δαπανών.

Διαχείριση χρέους: δυσεπίλυτο πρόβλημα

Ο υπέρογκος δανεισμός με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου αποτελεί ετήσια πρακτική του ΟΣΕ, προκειμένου να είναι σε θέση να χρηματοδοτεί το επενδυτικό του πρόγραμμα, να καλύπτει τα συνεχώς διογκούμενα λειτουργικά του έξοδα και βεβαίως να καταβάλει τους αυξανόμενους με γεωμετρική πρόοδο τόκους. Είναι ενδεικτικό ότι για το οικονομικό έτος 2007 οι τόκοι των δανείων που κλήθηκε να καταβάλει ο ΟΣΕ αντιπροσωπεύουν το 34% του συνολικού κόστους λειτουργίας του Ομίλου ή το 38% της ετήσιας ζημίας. Επίσης χαρακτηριστικό είναι ότι εφόσον η κατάσταση αυτή συνεχιστεί, το 2010 το χρέος θα ανέρχεται σε 12,3 δις €.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών σε συνεργασία με τη Διοίκηση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας, έχει ξεκινήσει την εξέταση συγκεκριμένων ενεργειών/λύσεων που θα συμβάλλουν στη χρηματοοικονομική αναμόρφωση του Οργανισμού. Οι βασικοί στόχοι της προσπάθειας είναι : Η άμεση ελάφρυνση του ΟΣΕ από τους ετήσιους τόκους που αναγκάζεται να πληρώνει εξ' αιτίας του υψηλού δανεισμού. Η μείωση του συνολικού χρέους. Παράλληλα θέλει να εξασφαλίσει ότι θα συνεχιστούν αμείωτα οι επενδύσεις για την αναβάθμιση του δικτύου του ΟΣΕ και τη βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών. Με γνώμονα τη θέση αυτή, θα επιδιώξει την καλύτερη κατανομή των πόρων του Οργανισμού τα ερχόμενα χρόνια σε κερδοφόρες λειτουργίες. Συνεπώς εξετάζουμε τη χρήση χρηματοοικονομικών μέσων διαχείρισης, που θα επιτρέψουν έναν πιο ισομερή καταμερισμό των τόκων σε πιο μακροχρόνια βάση.

2.4.5 Ανάπτυξη- Σιδηρόδρομος εφάμιλλος των ευρωπαϊκών

Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη των υποδομών

Βασική προτεραιότητα των επενδύσεων του Ομίλου μέχρι το 2015 αποτελεί η ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού του ΠΑΘΕΠ ως Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων, καθώς επίσης και η επέκταση του Προαστιακού μέχρι το Λαύριο με συμμετοχή ιδιωτικών πόρων στο πλαίσιο ΣΔΙΤ. Παράλληλα, συνεχίζεται το πρόγραμμα συντήρησης του περιφερειακού δικτύου και η προετοιμασία για τις ανακαινίσεις και τις επεκτάσεις των υφισταμένων γραμμών. Επικαιροποιούνται οι οικονομοτεχνικές

μελέτες επί τη βάσει των νέων στοιχείων που έχουν προκύψει από τις αντίστοιχες τεχνικές μελέτες για το Δυτικό άξονα και τις επεκτάσεις του Προαστιακού Θεσσαλονίκης και αναζητούνται μορφές συνεργασίας με ιδιώτες ή και Τράπεζες - συμπεριλαμβανομένης και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων - για την κατασκευή των έργων. Εφόσον οι προσπάθειες αυτές δεν ευοδωθούν, θα προγραμματιστεί η κατασκευή των έργων αυτών με δημόσιους πόρους για το αμέσως μετά το 2015 διάστημα. Το Πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕΠ, ύψους 3,7 δις € που συγχρηματοδοτείται από το Γ' Κ.Π.Σ. και το ΕΣΠΑ 2007-13 με στόχο την επίτευξη της διαλειτουργικότητας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων, περιλαμβάνει αναλυτικότερα τα εξής:

Τροχαίο υλικό

Λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δεδομένα που διαμορφώνονται από την ηλεκτροκίνηση του δικτύου, καθώς και την εξέλιξη της δρομολογιακής πολιτικής, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ επαναπροσδιορίζει τις ανάγκες σε τροχαίο υλικό. Σημειώνεται ότι η προοδευτική εξάπλωση της ηλεκτροκίνησης απελευθερώνει Δηζελοκίνητες Μηχανές Έλξης, οι οποίες έτσι θα χρησιμοποιηθούν σε άλλα τμήματα του δικτύου. Σημαντική θεωρούμε επίσης την αποδέσμευση των σχετικών προμηθειών για το σιδηρόδρομο (π.χ. ανταλλακτικά τροχαίου υλικού) από το Ετήσιο Πρόγραμμα Προμηθειών του Υπουργείου Ανάπτυξης, οι οποίες πλέον θα πραγματοποιούνται απευθείας από τον ΟΣΕ ή την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

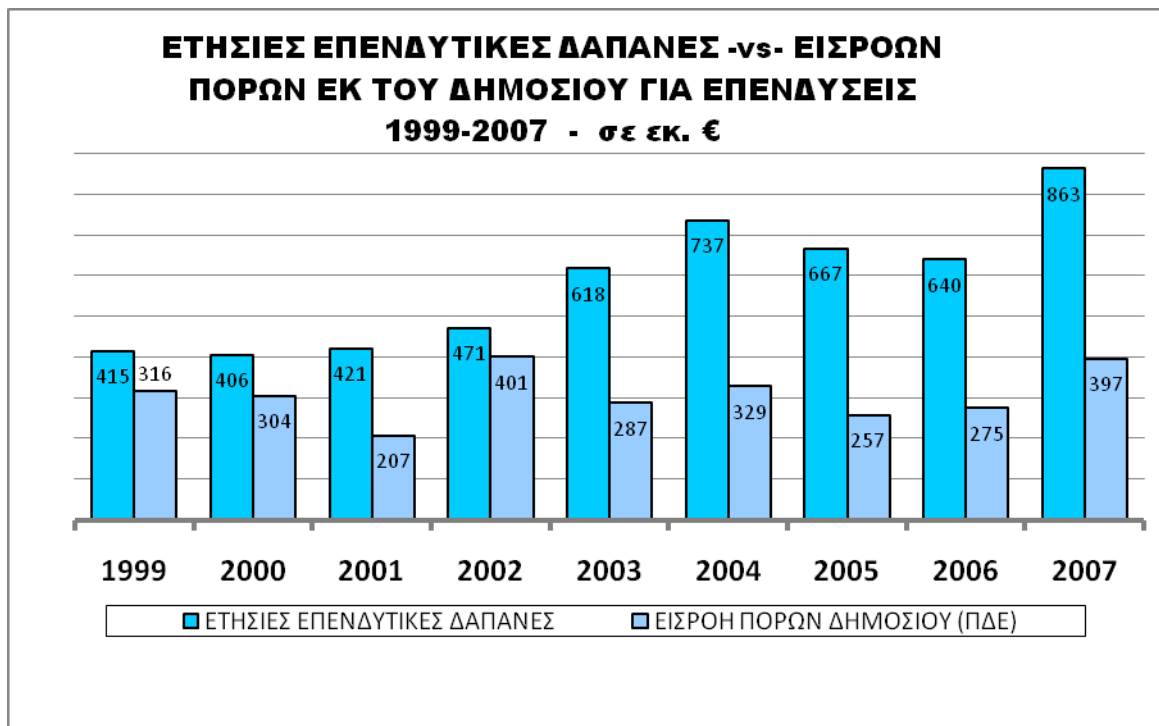
Εταιρικός Μετασχηματισμός: μια σημαντική ευκαιρία

Ο εταιρικός μετασχηματισμός, ο οποίος κατά βάση προβλέπει την ανεξαρτητοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και την απορρόφηση των λοιπών θυγατρικών από τον ΟΣΕ ή την ΕΡΓΟΣΕ, δεν εξασφαλίζει αφ' εαυτού τη βελτίωση της παραγωγικότητας. Παρ' όλα αυτά, πέραν του ότι αποτελεί υποχρέωση προς την Ε.Ε., μπορεί και θα λειτουργήσει ως ευκαιρία για να πραγματοποιηθούν αλλαγές που θα οδηγήσουν στη δημιουργία σύγχρονων υπηρεσιακών δομών στον ελληνικό σιδηρόδρομο. Οι οργανωτικές αυτές αλλαγές που περιλαμβάνουν ενδεικτικά τη διαμόρφωση σύγχρονων οργανογραμμάτων

που ανταποκρίνονται στις πραγματικές επιχειρησιακές ανάγκες, την εξάπλωση της πληροφορικής οριζόντια και κάθετα στην επιχείρηση, την εισαγωγή συστημάτων κοστολογικού προγραμματισμού και παρακολούθησης κόστους, καθώς και άλλων MIS, θεωρείται βέβαιο ότι θα βελτιώσουν θεαματικά την παραγωγικότητα των τριών εταιριών.

Ένα Συμβόλαιο Διοίκησης για την υλοποίηση του σχεδίου ανασυγκρότησης του σιδηροδρόμου

Η ανασυγκρότηση του Ελληνικού Σιδηροδρόμου προϋποθέτει μεταξύ άλλων την αποσαφήνιση των σχέσεων μεταξύ κράτους και σιδηροδρομικών φορέων και την αδιαμφισβήτητη δέσμευση της κάθε πλευράς ότι θα εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της έναντι της άλλης, προκειμένου να επιτευχθεί η ανάπτυξη και η οικονομική εξυγίανση. Πρόκειται για αρχή που έχει επιβεβαιωθεί διεθνώς.



Σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία, όχημα για αυτή την αποσαφήνιση των οικονομικών σχέσεων αποτελεί το Συμβόλαιο Διοίκησης (Contrat de Gestion), με το οποίο καθορίζονται τόσο οι αμοιβαίες υποχρεώσεις όσο και οι ενδιάμεσοι επιχειρηματικοί στόχοι των σιδηροδρομικών φορέων στην πορεία προς την εξυγιάσή τους. Στο

Συμβόλαιο Διοίκησης καταγράφονται οι πολυετείς επενδυτικοί στόχοι που θέτει ο Μέτοχος και οι αντίστοιχες ετήσιες χρηματοδοτήσεις που αναλαμβάνει να παρέχει, αποσαφηνίζονται η αποστολή και οι υποχρεώσεις που αναλαμβάνει να εκπληρώσει ο κάθε σιδηροδρομικός φορέας (ΟΣΕ ή ΤΡΑΙΝΟΣΕ), συμφωνούνται οι επιχορηγήσεις για τη συντήρηση των υποδομών, καθώς και οι αντισταθμίσεις που οφείλονται από το κράτος στη μεταφορική εταιρία στο πλαίσιο των Υποχρεώσεων παροχής Δημοσίων Υπηρεσιών που της έχουν ανατεθεί. Το Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών θεωρεί την υπογραφή ενός τέτοιου συμβολαίου ως μείζονος σημασίας και βρίσκεται σε φάση επεξεργασίας του.

2.5 Συμπεράσματα

Η γραμμική μορφή του σιδηροδρομικού δικτύου, που αιτιολογείται από τη γεωμορφολογία του ηπειρωτικού τμήματος της χώρας, λειτουργεί ως τροχοπέδη για την περαιτέρω ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Εξάλλου οι εγγενείς αδυναμίες, σε συνδυασμό με τα ποιοτικώς χαμηλά λειτουργικά χαρακτηριστικά του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, μειώνουν την ελκυστικότητα του ως προς τις εμπορευματικές μεταφορές. Τα σημαντικότερα προβλήματα στις υφιστάμενες γραμμές είναι οι μικρές ταχύτητες, οι μεγάλες κλίσεις και οι οξείες καμπυλότητες, που προκαλούνται από τις χαράξεις που έγιναν πριν πολλά χρόνια, για να αντιμετωπιστούν τα φυσικά εμπόδια των μεγάλων ορεινών όγκων. Η κατάσταση επιβαρύνεται από την ύπαρξη μονών γραμμών και πολλών ισόπεδων διαβάσεων, την έλλειψη ηλεκτροκίνησης, τη χρήση παλαιωμένου τροχαίου υλικού κ.ά. Αναφορικά με τις εμπορευματικές μεταφορές είναι χαρακτηριστικό ότι υπάρχει απουσία και έλλειψη λειτουργικής σύνδεσης κύριων εμπορευματικών λιμένων της χώρας με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Επίσης μια από τις σημαντικότερες ελλείψεις του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου παραμένει το γεγονός ότι ο κύριος σιδηροδρομικός άξονας Πειραιάς- Αθήνα- Θεσσαλονίκη δεν συνδέεται ακόμη άμεσα και λειτουργικά με το κυριότερο εμπορικό λιμάνι της χώρας, τον Πειραιά. Το γεγονός αυτό αποτρέπει την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στον βασικό τερματικό σταθμό, ενός τομέα που θα μπορούσε να αποφέρει, μεταξύ άλλων, σημαντικά έσοδα στον ΟΣΕ. Ανάλογης σπουδαιότητας είναι ο σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα – Πάτρα, ο οποίος διέρχεται από τις παραγωγικές περιοχές της Βόρειας

Πελοποννήσου, συνδέει την πρωτεύουσα με την Πάτρα, που αποτελεί και τη μόνη εναλλακτική λιμενική πύλη προς τη Δυτική Ευρώπη, αφού συνδέει άμεσα (μέσω θαλάσσιας μεταφοράς) τη χώρα μας με την Ιταλία. Συμπερασματικά, τα χαρακτηριστικά αυτά του συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών έχουν ως αποτέλεσμα την περιορισμένη συμμετοχή των σιδηροδρόμων στις χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές, σε ποσοστό το οποίο ανέρχεται σε 2,5% περίπου επί του συνόλου της χώρας. Ενώ την δεκαετία 1997-2007 οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων σχεδόν διπλασιάστηκαν, οι αντίστοιχες σιδηροδρομικές περιορίστηκαν στο μισό. Σε ορισμένες μάλιστα χώρες, όπως στην Ελλάδα, το ύψος της παρεμβάσεως του κράτους στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έλαβε μεγάλες διαστάσεις και τις κατέστησε τελικά γραφειοκρατικούς κρατικούς Οργανισμούς, στους οποίους κάθε έννοια ορθολογικής οικονομικής και επιχειρηματικής διαχειρίσεως έχασε σταδιακά τη σημασία της. Έτσι, τα σωρευμένα εγγυημένα από το κράτος χρέη του ΟΣΕ, ξεπερνούσαν το 2008 τα 7,1 δις ενώ, εάν δεν αλλάξει κάτι, αναμένεται να διογκωθούν περαιτέρω στα 12,5 δις το 2010. Επιπλέον των ανωτέρω, σε πολλές περιπτώσεις ο κρατικός προϋπολογισμός λειτουργούσε επίσης και ως μηχανισμός καλύψεως των συνεχώς αυξανόμενων λειτουργικών ελλειμμάτων των σιδηροδρομικών Οργανισμών. Το βέβαιο είναι ότι η εκτεταμένη κρατική παρέμβαση στους σιδηροδρόμους, όπως και σε άλλους τομείς, αποτελεί τον βασικό παράγοντα που δεν επέτρεψε την ανάπτυξή τους, τουλάχιστον όχι στους τομείς και τις περιοχές όπου διέθεταν σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα, όπως προαναφέρθηκε. Μόλις 1,8% του μεριδίου της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών (πλην των αεροπορικών και των θαλάσσιων) καλύπτεται από τους σιδηροδρόμους στη χώρα μας. Τα παραπάνω στοιχεία, που κατατάσσουν τη χώρα στην τρίτη θέση από το τέλος μεταξύ των χωρών οι οποίες διαθέτουν σιδηροδρομικά δίκτυα στην Ε.Ε., Η κυβέρνηση, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, προχώρησε στην ανακοίνωση του ΣΑΕΣ 2008 με σκοπό την ανασυγκρότηση του ΟΣΕ και των θυγατρικών του εταιριών κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να λειτουργήσει αυτόνομα χωρίς κρατικές εγγυήσεις. Το νέο πρόγραμμα προβλέπει μέτρα αυξήσεως των εσόδων του ΟΣΕ συμπεριλαμβανομένων: α) Της καλύτερης επιχειρηματικής εκμεταλλεύσεως των βασικών γραμμών με αύξηση των πολύ χαμηλών τιμών β) Του ανασχεδιασμού των γραμμών που θα συνεχίσουν να εξυπηρετούνται και επικέντρωση των προσπαθειών σε γραμμές με προοπτικές αναπτύξεως. γ) Της βελτιωμένης ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών με την ηλεκτροδότηση πολλών γραμμών και τη χρησιμοποίηση των μηχανών diesel για την βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρονται σε άλλες γραμμές.

δ) Της ενισχύσεως των εμπορευματικών μεταφορών με τη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και με τη διασύνδεση του σιδηροδρόμου με τα λιμάνια. ε) Της πληρωμής από το κράτος του αντιτίμου για την Υποχρέωση προσφοράς Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και των δαπανών κατασκευής και συντηρήσεως των γραμμών. Σημειώνεται ότι στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως έχουν ήδη απελευθερωθεί οι εμπορευματικές μεταφορές από το 2007 και έχουν ληφθεί οι πρώτες εκδηλώσεις ενδιαφέροντος για λειτουργία ξένων σιδηροδρομικών εταιριών εμπορευματικών μεταφορών για λειτουργία τους στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο

Κεφάλαιο 3^ο Θαλάσσιες μεταφορές

3.1 Ανάλυση δικτύου θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών

3.1.1. Υποδομή-Μεταφορικό φορτίο ελληνικών λιμένων

Δεν είναι εύκολο να προσδιορισθεί ο ακριβής αριθμός των ελληνικών λιμενικών εγκαταστάσεων που έχουν δραστηριότητα, λόγω κυρίως των ιδιαίτερων γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών της χώρας. Σύμφωνα με στοιχεία του YEN, το ελληνικό λιμενικό σύστημα περιλαμβάνει συνολικά 1250 λιμενικές εγκαταστάσεις, ενώ σύμφωνα με ειδική μελέτη του ΕΜΠ ο αριθμός των λιμενικών εγκαταστάσεων, όλων των κατηγοριών και μεγεθών, στην Ελλάδα υπερβαίνει τις 700 εκ των οποίων οι 450 περίπου μπορούν να χαρακτηρισθούν λιμένες και οι 150 εξυπηρετούν πλοία ακτοπλοΐας . Οι 110 έχουν «μετρήσιμη» εμπορευματική δραστηριότητα και οι 91 επιβατική, ενώ οι 70 περίπου εξυπηρετούν και τα δύο είδη μεταφορών. Από τους 110 εμπορευματικούς λιμένες με «μετρήσιμη» εμπορευματική δραστηριότητα, οι 50 είναι διεθνείς εξαγωγικοί και οι 47 διεθνείς εισαγωγικοί λιμένες, ενώ οι λιμένες που εξυπηρετούν τις εγχώριες εμπορευματικές μεταφορές (εθνικοί εισαγωγικοί και εξαγωγικοί) είναι 104 . Συγκεκριμένα, στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται κατά σειρά κατάταξης οι εμπορευματικοί λιμένες της χώρας, οι οποίοι βρίσκονται πάνω από το μέσο ετήσιο όγκο διακινούμενων εμπορευμάτων κατά την περίοδο 1996-2006. Σύμφωνα με το Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών , 22 ελληνικοί λιμένες χαρακτηρίζονται ως διεθνείς δεδομένου ότι διακινούν ετησίως άνω των 1.5 εκατ. Τόνων εμπορευμάτων ή άνω των 200 χιλ. επιβατών .Οι περισσότεροι ελληνικοί λιμένες είναι επιβατικοί και εμπορευματικοί ταυτοχρόνως και το φορτίο τους διακρίνεται σε : (1)Χύδην φορτίο (ξηρό ή υγρό) . (2) Γενικό φορτίο που συμπεριλαμβάνει τα Ε/Κ και τα οχηματαγωγά πλοία τύπου Ro-Ro το χαρακτηριστικό των οποίων είναι ότι έχουν ράγες και δεν χρειάζονται γερανό για την φορτοεκφόρτωσή τους . (3) Επιβάτες , εμπορεύματα και οχήματα που μεταφέρονται με επιβατικά πλοία της ακτοπλοΐας. Στον τομέα των λιμενικών υποδομών και των θαλάσσιων μεταφορών, αποτελεί στρατηγική ανάγκη η ολοκλήρωση της λιμενικής υποδομής και ανωδομής ,

πρωτίστως στα λιμάνια εθνικής εμβέλειας περιλαμβανομένων επαρκών χερσαίων χώρων για επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα ή Ε/Κ κατά περίπτωση και, η διασφάλιση επαρκών συνδέσεων με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (οδών, σιδηροδρόμων και θαλάσσιων λεωφόρων). Επιπρόσθετα θεωρείται αναγκαία η ενθάρρυνση της ανάπτυξης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, με στόχο την αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων από τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων κυρίως που προξενούν σοβαρή επιβάρυνση του περιβάλλοντος και ατυχήματα. Τέλος υπάρχουν ακόμη μεγάλες ανάγκες για την ενίσχυση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και των λιμένων (VTMIS, ISPS, μέσα έρευνας / διάσωσης, κ.λ.π.) και για καλύτερη συλλογή και επεξεργασία και έγκαιρη διάθεση ποιοτικών στοιχείων (στατιστικές, έρευνες, κ.λ.π.).

Πίνακας 1.

Κατάταξη διεθνών και εθνικών εμπορευματικών λιμένων, με εμπορευματική κίνηση πάνω από τον μέσο ετήσιο όγκο (σε τόνους) διακινούμενων εμπορευμάτων της κατηγορίας τους, κατά την περίοδο 1996-2006

Α/Α	Διεθνείς Εμπορευματικοί Λιμένες		Εθνικοί Εμπορευματικοί Λιμένες	
	Εξαγωγικοί	Εισαγωγικοί	Εξαγωγικοί	Εισαγωγικοί
1.	Ελευσίνα	Θεσσαλονίκη	Ελευσίνα	Θεσσαλονίκη
2.	Πειραιάς	Ελευσίνα	Άγιοι Θεόδωροι	Βόλος
3.	Θεσσαλονίκη	Μέγαρα	Βόλος	Πειραιάς
4.	Άγιοι Θεόδωροι	Άγιοι Θεόδωροι	Πειραιάς	Ηράκλειο
5.	Αλιβέρι	Πειραιάς	Θεσσαλονίκη	Λάρυμνα
6.	Βόλος	Πάτρα	Πολιτικά Ευβοίας	Ελευσίνα
7.	Χαλκίδα	Χαλκίδα	Αλιβέρι	Ρίο
8.	Μήλος	Αλιβέρι	Μήλος	Αντίκυρα
9.	Πάτρα		Ηράκλειο	Αλιβέρι

10.	Ρίο		Καβάλα	Ρόδος
11.	Ηγουμενίτσα		Ιτέα	Χανιά
12.	Νίσυρος		Ναύπλιο	Αίγινα
13.	Ιτέα		Λάρυμνα	Μυτιλήνη
14.	Καβάλα		Πόρος	Λαύριο
15.	Αντίκυρα		Νίσυρος	Χαλκίδα
16.			Χαλκίδα	Ηγουμενίτσα
17.				Καβάλα
18.				Ύδρα
19.				Μύκονος
20.				Αλεξανδρούπολη
21.				Θήρα
22.				Μέγαρα
23.				Αμφιλοχία
24.				Κως
25.				Χίος
26.				Σπέτσες

Σύμφωνα με τη Γενική Γραμματεία Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛ&ΛΠ) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), το ελληνικό λιμενικό σύστημα αποτελούν: Δώδεκα (12) μεγάλοι λιμένες (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρουπόλεως, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας), οι οποίοι λειτουργούν με τη μορφή του <<Οργανισμού Λιμένα ΑΕ>> (Ν. 2688/1999 και Ν. 2932/2001). Από αυτούς, οι ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ είναι εταιρίες εισηγμένες στο ΧΑ. Επιπλέον, λειτουργούν: α) 39 Λιμενικά Ταμεία, η εποπτεία των οποίων ασκείται από το ΥΕΝ (άρθρο 10 του Ν. 2987/2002), β) 32 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και 1 Νομαρχιακό Λιμενικό ταμείο , τα οποία έχουν συσταθεί με προεδρικά διατάγματα (άρθρο 28 του Ν.2738/1999) και γ) 1.250 περιφερειακοί λιμένες , μαρίνες , αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι , καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία , Υπο-Λιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς .

3.1.2. Σύμβαση μεταφορών-Οργάνωση φόρτωσης

Οι θαλάσσιες μεταφορές απαρτίζονται από δύο ευδιάκριτα μέρη που συμμετέχουν στη σύμβαση μεταφορών : ο φορτωτής και ο πλοιοκτήτης. Ο φορτωτής αντιπροσωπεύει τα εμπορεύματα. Αυτός μπορεί να είναι ο πραγματικός ναυλωτής ή αντιπρόσωπός του (όπως μεταφορικά γραφεία) ή ακόμα και ο δέκτης των εμπορευμάτων. Ο πλοιοκτήτης (θαλάσσια επιχείρηση) αντιπροσωπεύεται γενικά από έναν εκπρόσωπο . Οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να αποτελέσουν μέρος του πλαισίου δύο τύπων συμβάσεων : Στη σύμβαση μεταφορών, ο φορτωτής έχει την υποχρέωση να πληρώσει ένα ορισμένο φορτίο και ο μεταφορέας είναι δεσμευμένος να φέρει τα εμπορεύματα από τον έναν λιμένα στον άλλον. Όσον αφορά τους συμμετέχοντες στη σύμβαση , ο φορτωτής πρέπει να φέρει τα εμπορεύματά του εγκαίρως και σε έναν προκαθορισμένο χώρο. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει υπ' ευθύνη του τα αγαθά ως προς την μεταφορά. Ο πλοιοκτήτης σχεδόν πάντα αντιπροσωπεύεται από τον πράκτορά του. Ο μεταφορέας παραδίδει τα έγγραφα θαλάσσιων μεταφορών. Η φορτωτική θεωρείται ως απόδειξη της σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του φορτωτή και του μεταφορέα. Είναι ένα βασικό νομικό έγγραφο που αντιπροσωπεύει τα αγαθά. Στα πλαίσια της ενέγγυου πίστωσης το πραγματικό όνομα του ναυλωτή πρέπει να αναφερθεί σαφώς και η ημερομηνία έκδοσης πρέπει να γίνει ουσιαστική. Οι λέξεις «on board» είναι υποχρεωτικές ως απόδειξη της φόρτωσης. Η φορτωτική πρέπει επί πλέον να υπογραφεί από το μεταφορέα. Η λέξη «καθαρός» (clean) εκτιμάται και πιστοποιεί την αποδοχή των αγαθών χωρίς οποιεσδήποτε επιφυλάξεις. Όσον αφορά την τιμολόγηση, οι ναυτιλιακές διασκέψεις (που δεν είναι παρά συμφωνίες μεταξύ των θαλάσσιων επιχειρήσεων) καθορίζουν τους κανόνες στην τιμολόγηση. Η δαπάνη υπολογίζεται πάνω στο βασικό φορτίο το οποίο εξαρτάται από την κατηγορία εμπορευμάτων, τη μάζα, τον όγκο με την ένδειξη της ισοδυναμίας : 1 τόνος = 1 κυβικό μέτρο. Το θαλάσσιο φορτίο ορίζεται βάσει μονάδων πληρωμής (Μ.Π.= Μονάδες Πληρωμής). Αυτή η μονάδα πληρωμής είναι είτε τόνος, είτε όγκος, δηλαδή ότι συμφέρει στον μεταφορέα.

3.1.3. Τιμολόγηση εμπορευμάτων

Οι ναυτιλιακές διασκέψεις (που δεν είναι παρά συμφωνίες μεταξύ των θαλάσσιων επιχειρήσεων) καθορίζουν τους κανόνες στην τιμολόγηση. Βασικό φορτίο : το βασικό φορτίο εξαρτάται από την κατηγορία εμπορευμάτων, τη μάζα, τον όγκο με την ένδειξη της ισοδυναμίας : 1 τόνος = 1 κυβικό μέτρο. Μια ελάχιστη δαπάνη παρέχεται για τις αποστολές με πλοίο και οι πρόσθετοι κανονισμοί εφαρμόζονται σε συγκεκριμένους τύπους εμπορευμάτων. Το θαλάσσιο φορτίο ορίζεται βάσει μονάδων πληρωμής (Μ.Π.= Μονάδες Πληρωμής). Αυτή η μονάδα πληρωμής είναι είτε τόνος, είτε όγκος, δηλαδή ότι συμφέρει στον μεταφορέα.

3.2. Η διαχείριση των διεθνών λιμένων και σύγκριση με Ελλάδα.

3.2.1. Σύγκριση θαλάσσιου εμπορίου Ε.Ε. –Ελλάδας

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό βραχίονα του διεθνούς εμπορίου, με κύριους πρωταγωνιστές τον εμπορικό στόλο και τους λιμένες. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, περίπου το 90% του διεθνούς εμπορίου πραγματοποιείται σήμερα δια θαλάσσης, με σαφή πλεονεκτήματα ως προς το χαμηλότερο κόστος, την ταχύτητα, την εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος. Όσον αφορά το συνολικό εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), το 2005, το 45,1% της αξίας και το 69,3% του όγκου του πραγματοποιήθηκε δια θαλάσσης, με το 80% του θαλάσσιου εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το 66% της Ελλάδος να αφορά συναλλαγές διεθνούς εμπορίου. Στην Ελλάδα, το ποσοστό διεθνούς εμπορίου στο συνολικό εμπόριο είναι σχετικά χαμηλό, χαμηλότερο από κάθε άλλη χώρα της ΕΕ, λόγω του σημαντικού μεταφορικού έργου (34% το 2005) που αφορά το εσωτερικό εμπόριο για τον εφοδιασμό των νησιών και των πολλών παραθαλάσσιων περιοχών της χώρας.

3.2.2. Ανάλυση του δικτύου στην Ε.Ε. και προτάσεις ενίσχυσης του ρόλου των λιμένων

Το λιμενικό δυναμικό της ΕΕ περιλαμβάνει άνω των 1000 λιμένων, εκ των οποίων οι 298 μεγαλύτεροι διακινούν περισσότερο των 1,2 εκατ. τόνων εμπορευμάτων ανά έτος. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιδιώκει ήδη από τη δεκαετία του 1990 τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των ευρωπαϊκών λιμένων με θέσπιση κανόνων που αφορούν την ασφάλεια των λιμένων, την αποδοτική χρηματοδότηση της αναπτύξεώς τους, την αύξηση της δυναμικότητάς τους και της παραγωγικότητάς τους, την ενίσχυση του ανταγωνισμού στην προσφορά λιμενικών υπηρεσιών τόσο μεταξύ των

διαφορετικών λιμένων όσο και εντός των λιμένων (ενδο-λιμενικός ανταγωνισμός), τη διασύνδεση των λιμένων με τα υπόλοιπα μέσα μεταφορών (δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών), τη διαφάνεια στη δημόσια χρηματοδότηση των λιμένων και επιβολή λιμενικών τελών, την ανάπτυξη των λιμένων σε κόμβους εξυπηρέτησεως όλης της αλυσίδας μεταφορών και προσέλκυση νέων τύπων επενδύσεων και φορέων και την ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρόμων στα πλαίσια των Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

3.2.3. Υποδείγματα διαχείρισης διεθνών λιμένων

Λιμένες δημοσίας διαχειρίσεως (public service ports): Σε αυτούς οι υπηρεσίες διαχειρίσεως του φορτίου παρέχονται από δημόσιες λιμενικές αρχές, οι οποίες έχουν επίσης την ιδιοκτησία της κινητής και ακίνητης περιουσίας των λιμένων και την ευθύνη της χρηματοδοτήσεως και πραγματοποιήσεως των αναγκαίων επενδύσεων για την ανάπτυξη της υποδομής και της ανωδομής των λιμένων. Έχουν επίσης την ευθύνη της συντηρήσεως και της διαχειρίσεως όλων των περιουσιακών στοιχείων του λιμένα. Στις περισσότερες χώρες η δημόσια διαχείριση των λιμένων ασκείται από φορείς που απολαμβάνουν πλήρη ανεξαρτησία από την κεντρική κυβέρνηση και λειτουργούν σε μεγάλο βαθμό με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Το προσωπικό τους διέπεται από τους νόμους και τις διατάξεις που ρυθμίζουν την αγορά εργασίας στον ιδιωτικό τομέα. Στην Ελλάδα, όπως ήδη προαναφέρθηκε, η διαχείριση των λιμένων πραγματοποιείται από απλές δημόσιες υπηρεσίες με όλα τα προβλήματα που διέπουν τις δημόσιες υπηρεσίες στην Ελλάδα. Η κατάσταση δε αυτή ελάχιστα άλλαξε από τις αρχές της δεκαετίας του 2000, όταν δημιουργήθηκαν για τους 12 μεγάλους λιμένες της χώρας Ανώνυμες Εταιρίες και οι εταιρίες ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ. Οι λιμένες δημοσίας διαχειρίσεως εξακολουθούν να ελέγχονται από την εκάστοτε κυβέρνηση, ενώ οι λιμενικοί υπάλληλοι είναι ουσιαστικά δημόσιοι υπάλληλοι και μάλιστα με πολύ μεγαλύτερα προνόμια και μονοπωλιακή διαπραγματευτική δύναμη σε σχέση με άλλες κατηγορίες δημοσίων υπάλληλων. Οι Κυβερνήσεις προσπαθούν να κάνουν ένα βήμα προς την ορθολογική οργάνωση του κλάδου και την ανάδειξη των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των ελληνικών λιμένων με την προκήρυξη διαγωνισμών για την παραχώρηση ορισμένων βασικών δραστηριοτήτων των δύο μεγάλων λιμένων σε εξειδικευμένες εταιρίες

διαχειρίσεως λιμένων παγκοσμίου εμβέλειας. Λιμένες στους οποίους οι λιμενικές αρχές παρέχουν έναντι ενοικίου χώρο και ανωδομή (εγκαταστάσεις, γερανογέφυρες, κ.α.) σε εταιρίες διαχειρίσεως φορτίου (tools ports). Τέτοιες δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα σε κάποιο βαθμό ακόμη και σήμερα στους λιμένες του Πειραιώς και της Θεσσαλονίκης. Όμως οι κύριες δραστηριότητες διαχειρίσεως των φορτίων (φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση) και η πλοήγηση των πλοίων (pilotage), πραγματοποιούνται από τους δημόσιους φορείς των λιμένων στους οποίους ανήκουν η υποδομή και η ανωδομή.

Σήμερα, το 90% των μεγάλων λιμένων διακινήσεως E/K παγκοσμίως εφαρμόζει το αποκεντρικό σύστημα λειτουργίας με μακρόχρονη παραχώρηση βασικής υποδομής, ανωδομής και του δικαιώματος διαχειρίσεως βασικών λιμενικών υπηρεσιών (hanseatic ή landlord port) σε ιδιώτες, κυρίως σε εταιρίες διαχειρίσεως λιμένων. Σε αυτό, η υποδομή εξακολουθεί να ανήκει στις λιμενικές αρχές οι οποίες φροντίζουν για την ικανοποιητική ανάπτυξή της. Όμως, η ανωδομή, δηλαδή ο αναγκαίος εξειδικευμένος μηχανολογικός εξοπλισμός, που σήμερα είναι υψηλού κόστους, και η ανέγερση των κτιριακών εγκαταστάσεων πραγματοποιείται από την ανάδοχο εταιρία διαχειρίσεως. Όσον αφορά τις εργασίες του λιμένα, η εταιρία διαχειρίσεως πραγματοποιεί όλες τις εργασίες διακινήσεως των φορτίων και μπορεί επίσης να πραγματοποιεί τις εργασίες πλοήγησης, ρυμουλκήσεως και προσδέσεως των πλοίων, καθώς και έργα βυθομετρήσεως και άλλες εργασίες προστιθέμενης αξίας στους λιμένες. Επιπλέον των ανωτέρω, οι προβλήτες των λιμένων μπορεί να παραχωρηθούν με σύμβαση leasing στις εταιρίες διαχειρίσεως, οι οποίες τότε μπορεί να είναι εκείνες που θα εισπράττουν τα τέλη ελλιμενισμού, καταλήψεως της προβλήτας, προσδέσεως στην προβλήτα και υπηρεσιών δεξαμενισμού, κ.α. Με αυτή την οργανωτική δομή εξασφαλίζεται: α) Η ταχεία προσαρμογή της υποδομής και ανωδομής των λιμένων στις ραγδαίες μεταβαλλόμενες συνθήκες και απαιτήσεις των μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου. Οι αποφάσεις για τις επενδύσεις και τις μεταβολές αυτές λαμβάνονται από τους εξειδικευμένους διαχειριστές που διαθέτουν την κατάλληλη οργανωτική δομή και πληροφόρηση για τις αλλαγές που συντελούνται σε παγκόσμιο επίπεδο. β) Ο ανταγωνισμός μεταξύ των διαχειριστικών εταιριών όταν περισσότερες από μία εταιρίες αναλαμβάνουν τη διαχείριση των ανταγωνιστικών λιμένων σε μία περιοχή, ή διαφορετικές προβλήτες στον ίδιο λιμένα. Χαρακτηριστικά παραδείγματα λιμένων που εφαρμόζουν το υπόδειγμα διαχειρίσεως με παραχώρηση βασικής υποδομής και

ανωδομής (landlord) είναι οι παγκοσμίου εμβέλειας λιμένες της ΒΔ Ευρώπης, της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ, της Βερέμης/Βρεμερχάβεν και του Αμβούργου οι οποίοι ανταγωνίζονται έντονα μεταξύ τους για τις λιμενικές εργασίες που προκύπτουν από την οικονομική δραστηριότητα στις γειτονικές τους ευρωπαϊκές πόλεις και περιοχές. Πλήρης ιδιωτικοποίηση (comprehensive privatization) των λιμένων (private service ports): Στην περίπτωση αυτή το Δημόσιο διατηρεί ελάχιστο ρόλο στην ανάπτυξη και τη λειτουργία του λιμένα. Το υπόδειγμα αυτό εφαρμόζεται κατά κύριο λόγο στο Ην. Βασίλειο και τη Ν. Ζηλανδία. Απαιτεί νέες νομοθετικές ρυθμίσεις για τον σαφή διαχωρισμό των ιδιοκτησιών και των αρμοδιοτήτων στους λιμένες μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα. Σε μία τέτοια μορφή ιδιωτικοποίησης των λιμένων θα μπορούσαμε να φθάσουμε στην Ελλάδα με την παραχώρηση πλειοψηφικού πακέτου μετοχών και του management του ΟΛΠ ΑΕ και του ΟΛΘ ΑΕ σε επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, ενδεχομένως σε κάποιους από τους μεγάλους διαχειριστές λιμένων παγκοσμίου εμβέλειας που προαναφέρθηκαν. Σε μία τέτοια περίπτωση οι αρμοδιότητες του ελληνικού Δημοσίου στη λειτουργία των λιμένων περιορίζονται σημαντικά.

3.3. Ελληνικοί εμπορευματικοί λιμένες και πρόσφατες εξελίξεις

3.3.1 Ανάλυση ΟΛΠ και η θέση του στην παγκόσμια κατάταξη

Ο λιμένας του Πειραιά είναι βασική πύλη της χώρας μας στο διεθνές εμπόριο και βασικός λιμένας για το εγχώριο εμπόριο και τη διακίνηση επιβατών . Είναι ο 17^{ος} σε μέγεθος λιμένας της μεσογείου στη διακίνηση φορτίου και ο 1^{ος} στην Ευρώπη στη διακίνηση επιβατών . Έχει δε σημαντικές προοπτικές να μετεξελιχθεί και να διευρύνει τον ρόλο του με πρότυπο την ανάπτυξη των μεγάλων ευρωπαϊκών λιμένων όπως του Ρότερνταμ και του Αμβούργου . Οι τελευταίοι εξυπηρετούν ενδοχώρες πολύ ευρύτερες από τις άμεσα γειτνιάζουσες πόλεις και περιοχές. Ο λιμένας του Πειραιά θεωρείται ότι διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα για να αναδείξει τη χώρα μας σε κόμβο εμπορίου για την ευρύτερη περιοχή της μεσογείου και των χωρών της ΝΑ Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας. Η διαχείριση του λιμένα του Πειραιά από την εταιρία ΟΛΠ ΑΕ , με τη σημερινή της δυναμικότητα και επιχειρηματική λειτουργία , συνεπάγεται τη διακίνηση περίπου 1,4 εκατ. TEUs ετησίως .Το σημερινό υπόδειγμα διαχείρισης της ΟΛΠ ΑΕ έχει οδηγήσει σε σταδιακή χειροτέρευση της θέσεως του λιμένα στη διεθνή κατάταξη , παρά τα σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που κατέχει αυτός λόγω της στρατηγικής γεωγραφικής θέσεώς του . Ο αριθμός των Ε/Κ που κινήθηκαν τα τελευταία έτη υπολείπεται κατά πολύ αυτού που επιτεύχθηκε το 2003 . Έτσι , ενώ το 1998 , το ΣΕΜΠΟ στον Πειραιά ήταν στην 41^η θέση στην παγκόσμια κατάταξη βάσει του διακινούμενου φορτίου Ε/Κ , το 2005 ήταν στην 60^η θέση.

3.3.2 Cosco: Η εκλεκτή για την διαχείριση του λιμένα Πειραιά

Η Cosco Pasific ανακηρύχθηκε πλειοδότης στο διαγωνισμό για την παραχώρηση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ). Η Cosco προσέφερε 4,3 δισ. ευρώ για το ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ, ξεπερνώντας την προσφορά του ανταγωνιστικού σχήματος των εταιρειών HPH ltd, HPI sarl, Alapis AEBE & ΛΥΔ ΑΕ ύψους 4,063 δισ. ευρώ. Ασιατική “εγκαρτέρηση” . Αν και άμεσα

εμπλεκόμενοι, πάντως, οι Κινέζοι της Cosco που τυπικά έχουν εγκατασταθεί στον εμπορευματοκόμβο του ΟΛΠ μέχρι στιγμής κρατούν χαμηλούς τόνους και σε κάθε ευκαιρία επιδεικνύουν πνεύμα συνεργασίας. Δέχθηκαν την έναρξη ενός διαλόγου, όχι για την ουσία της σύμβασης παραχώρησης αλλά για την υλοποίησή της, λέγοντας χαρακτηριστικά πως η Cosco είναι μια κρατική εταιρεία και δεν επιθυμεί να δημιουργήσει προβλήματα σε μια κυβέρνηση. Εξάλλου, επί χρόνια εργάστηκαν για να αποκτήσουν πρόσβαση σε ένα ακόμη λιμάνι-βάση της Μεσογείου που «βλέπει» τόσο προς την Μαύρη Θάλασσα όσο και την Εγγύς Ανατολή και δεν είναι διατεθειμένοι να απεμπολήσουν τα κεκτημένα τους. Ο Κάπτεν Γουέι Τζιανφού, πρόεδρος της Cosco Group και κύριος εκφραστής της προσπάθειας της Κίνας να κυριαρχήσει στους ωκεανούς επικεφαλής μιας από τις μεγαλύτερες εταιρείες διαχείρισης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, θεωρεί πως ο Πειραιάς μπορεί να αποτελέσει ένα στρατηγικό πλεονέκτημα στη μάχη του ανταγωνισμού με τους υπόλοιπους global operators που έχουν ήδη στρατηγική παρουσία σε όλα τα μεγάλα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξ αρχής, η 35ετούς ισχύος συμφωνία παραχώρησης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά στην Cosco Pacific αποτέλεσε πεδίο έντονης πολιτικής και επιχειρηματικής αντιπαράθεσης. Πρωτίστως για το τίμημα και τα ανταλλάγματα: 4,3 δισ. ευρώ σε βάθος 35ετίας σύμφωνα με τη μία ανάγνωση, μόλις στα 498 εκατ. ευρώ κατά την περίοδο της συμφωνίας σύμφωνα με την άλλη. Όσο για τις επενδύσεις που περιγράφονται στη σύμβαση χωρίς όμως να κοστολογούνται, προβλέπεται ότι θα ανέλθουν στα 300 εκατ. ευρώ μέχρι το 2015 δημιουργώντας 800 - 1.000 θέσεις εργασίας κατά τη διάρκεια της παραχώρησης. Είναι στρατηγικά και οικονομικά τα σημαντικότερα οφέλη που προκύπτουν για την Ελλάδα από την υπογραφή της Σύμβασης παραχώρησης μέρους του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Ο.Λ.Π., στην κινεζική COSCO. Ο Πειραιάς καθιερώνεται ως πύλη εμπορίου Ανατολής - Δύσης και ισχυροποιείται ο ρόλος της Ελλάδας ως οικονομικό κέντρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου, ενώ αναδεικνύεται ως κρίσιμος διαμετακομιστικός κόμβος για τα κινεζικά προϊόντα που εισάγονται στην Ευρώπη. Παράλληλα, οι κινεζικές επενδύσεις στο λιμάνι του Πειραιά ξεπερνούν τα τριακόσια εκατομμύρια ευρώ, μόνο μέσα στα έξι πρώτα χρόνια της παραχώρησης, εκσυγχρονίζεται και αυξάνεται η δυναμικότητά του κατά 250%, εκτιμάται ότι ο όγκος εργασιών των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε παραλιμενικές δραστηριότητες θα αγγίξει το 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ ετησίως, το εξασφαλισμένο εγγυημένο οικονομικό αντάλλαγμα φτάνει συνολικά σε τρέχουσες

τιμές τα 3,4 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ τα οφέλη του Δημοσίου από φόρους, μερίσματα και λοιπά εκτιμώνται σε 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ και δημιουργούνται πάνω από οκτακόσιες νέες θέσεις εργασίας. Όλα αυτά καθώς διατηρείται ο δημόσιος χαρακτήρας του λιμανιού του Πειραιά, οι υποδομές παραμένουν αδιάλειπτα στην κυριότητα του Κράτους και μετά τη λήξη της παραχώρησης επιστρέφει στο Δημόσιο και η κυριότητα των αναδομών

3.3.3 Ανάλυση ΟΛΘ και η ανεκμετάλλευτη ευκαιρία ανάπτυξης

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος της χώρας και η ευρύτερη γεωγραφική περιοχή που εξυπηρετεί είναι η Μακεδονία, η Θράκη και μέρος της Θεσσαλίας, η ΠΓΔΜ, η ΝΔ Βουλγαρία, η Ν. Σερβία, η Αλβανία και οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας. Αποτελεί δε βασικό παράγοντα αναπτύξεως της ευρύτερης περιοχής. Ο λιμένας αυτός παρουσιάζει παρόμοια προβλήματα με τον λιμένα του Πειραιά, όπως είναι η χαμηλή ανάπτυξη και οι καθυστερήσεις σε ζωτικής σημασίας επενδύσεις. Έτσι το 2006, ενώ η διακίνηση Ε/Κ στα ευρωπαϊκά λιμάνια, στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα αυξήθηκε κατά 12,9%, ο ΣΕΜΠΟ του ΟΛΘ σημείωσε πτώση εργασιών κατά -6,07% (Πηγή: ESPO). Η κατασκευή της Προβλήτας 6 που ξεκίνησε το 1993 δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί. Επίσης ο λιμένας της Θεσσαλονίκης περιορίζεται από τον αστικό ιστό και δεν είναι ικανοποιητικά συνδεδεμένος με το σιδηροδρομικό δίκτυο και την περιμετρική οδό της πόλεως. Από την άλλη πλευρά οι προοπτικές αναπτύξεως του λιμένα είναι εξαιρετικά ευνοϊκές, αφού για τη δεκαετία 2005-2015 αναμένεται τριπλασιασμός της κινήσεως Ε/Κ στην περιοχή της Ανατ. Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Θα πρέπει βέβαια να αντιμετωπισθεί ο έντονος ανταγωνισμός, κυρίως από το λιμάνι της Κωνσταντζας και τα άλλα μεσογειακά λιμάνια, πράγμα που μέχρι στιγμής δεν συμβαίνει. Εκτιμάται ότι τα τελευταία έτη τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας έχασαν 14% από το μερίδιο αγοράς που διέθεταν. Είναι φανερό ότι δεν αρκεί η πλεονεκτική γεωγραφική θέση του λιμένα, πρέπει επιπλέον να έχει την ανάλογη επιχειρηματικότητα, την εμπειρία, την

τεχνογνωσία, το εμπόρευμα και τις συνέργειες προκειμένου να διατηρηθεί κερδοφόρος και να αναπτυχθεί περαιτέρω.

3.3.4 Κίνδυνος «λουκέτου» για πολλές μεταφορικές εταιρίες στο λιμάνι της Θεσ/νίκης λόγω των κινητοποιήσεων

Αυξημένο είναι το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων σε κοντέινερ, καθώς μεγάλος αριθμός εμπορικών πλοίων που είχαν προορισμό τη Θεσσαλονίκη δένουν σε απομακρυσμένα από την πόλη λιμάνια. Το επιβαρημένο κόστος μεταφοράς μετακυλιέται στα προϊόντα και καλείται να το πληρώσει ο καταναλωτής. Η μεταφορά ενός κοντέινερ από το λιμάνι στη Σίνδο κοστίζει 120 ευρώ. Σήμερα κάποια πλοία δένουν στον Αστακό Αιτωλοακαρνανίας και απαιτούνται 800 ευρώ για να έρθει το κοντέινερ στη Θεσσαλονίκη ή στην Καβάλα, απ' όπου η μεταφορά κοστίζει 400 ευρώ ανά κοντέινερ. Λόγω των προβλημάτων στο λιμάνι, μεγάλος αριθμός πλοίων πηγαίνουν και ξεφορτώνουν στην Τουρκία τα εμπορεύματα που προορίζονται για τη Θεσσαλονίκη. Εκτός από το κόστος μεταφοράς, που είναι πολλαπλάσιο, χάνεται και το μεταφορικό έργο από τη χώρα μας. Τα κοντέινερ έρχονται από εκεί με τουρκικά φορτηγά και εμείς μένουμε χωρίς δουλειά. Σε δύσκολη κατάσταση έχουν βρεθεί οι μεταφορικές εταιρίες στη Βόρεια Ελλάδα, πολλές από τις οποίες κινδυνεύουν με λουκέτο. “Η μείωση του μεταφορικού έργου εκτιμάται στο 50%. Η μέση κίνηση της εβδομάδας περιορίστηκε σε 150 κινήσεις, ενώ έφθανε τις 600, ακόμη και τις 800”, σύμφωνα με τον πρόεδρο του Συνδέσμου Μεταφορικών Επιχειρήσεων Βόρειας Ελλάδας. . Στον τομέα των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων δραστηριοποιούνται 13 εταιρίες που διαθέτουν συνολικά 160 φορτηγά και απασχολούν από 10 έως 50 άτομα η καθεμία, από τα οποία περίπου 180 άτομα συνολικά είναι οδηγοί φορτηγών. Χρήστες του λιμανιού είναι επιπλέον 150 οδηγοί ελεύθεροι επαγγελματίες. Λόγω της μείωσης του μεταφορικού έργου, πολλές μεταφορικές εταιρίες έχουν αρχίσει, εδώ και ένα μήνα, να δίνουν δεκαπενθήμερες υποχρεωτικές άδειες στους οδηγούς τους, ενώ σκέφτονται να θέσουν έναν αριθμό οδηγών σε διαθεσιμότητα.

3.3.5 Η ανάδειξη του ιδιωτικού λιμανιού του Αστακού

Η αναταραχή που έχει προκληθεί, παραδείγματος χάριν, εξαιτίας της αποχής από την υπερωριακή απασχόληση των εργαζομένων του ΟΛΠ, είχε ως αποτέλεσμα να επωφεληθεί το λιμάνι του Αστακού που βρίσκεται στη δυτική πύλη της Ελλάδας. Πρόκειται για το μοναδικό ιδιωτικό λιμάνι της Ελλάδας που λειτουργεί από τον Ιούλιο του 2007 και έχει θέση στρατηγικής σημασίας, δίπλα σε διεθνή θαλάσσια δρομολόγια, που το καθιστά σημαντικό για τις μεταφορές ανάμεσα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ανατολής και ταυτόχρονα αποτελεί σύνδεσμο μεταξύ της Αδριατικής, των Βαλκανίων και των περιοχών γύρω από τη Μαύρη Θάλασσα. Με την συζήτηση για την παραχώρηση των Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων των μεγάλων εμπορικών λιμένων της χώρας να έχει "φουντώσει", και την πολιτική της Ε.Ε. υπέρ της ενιαίας αναβάθμισης των λιμενικών υποδομών να είναι δεδομένη, και στην Ελλάδα γεννάται το ερώτημα, ποια άλλα περιφερειακά λιμάνια, εκτός του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, θα μπορούσαν να πρωταγωνιστήσουν υπέρ της ανάπτυξης Συνδυασμένων Μεταφορών. Ειδικά στο διάστημα αυτό των παρατεταμένων απεργιακών κινητοποιήσεων στους δύο μεγάλους εμπορικούς λιμένες της χώρας, καθώς πλήθος εταιρειών ήδη έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους σε εναλλακτικές λύσεις και "δουλεύουν" εδώ και καιρό με μικρότερα λιμάνια της χώρας. Μια από τις βέλτιστες λύσεις, όπως αποδεικνύεται στην πράξη, αποτελεί ο λιμένας του Αστακού στην Αιτωλοακαρνανία, ο οποίος -ας σημειωθεί- είναι το πρώτο και το μόνο μέχρι στιγμής ιδιωτικό λιμάνι της χώρας και στην περίοδο αυτή της κρίσης, έχει κληθεί να διαχειριστεί το 15%-20% του συνολικού μεταφορικού έργου της χώρας. Μέσω του λιμένα ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού έχουν φορτοεκφορτωθεί, από τις αρχές του 2008, περί τα 17.000 εμπορευματοκιβώτια, από τα οποία πολλά εκκενώνονται, τα εμπορεύματα αποθηκεύονται και παλετοποιούνται και διανέμονται σε όλη στην Ελλάδα. Επίσης έχουν φορτοεκφορτωθεί και αποθηκευτεί 120.000 τόνοι γενικού και χύδην φορτίου (το 2007) και πολύ σύντομα θα ξεκινήσει και η εισαγωγή, αποθήκευση, διανομή και μεταφόρτωση καινούργιων οχημάτων μέσω του σταθμού αυτοκινήτων και Ro/Ro (car terminal). Η εταιρεία ΑΚΑΡΠΟΡΤ ΑΕ ιδρύθηκε το 2000 με σκοπό τη διοίκηση, ανάπτυξη και διαχείριση του εμπορικού ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού και της Βιομηχανικής Ελεύθερης Ζώνης. Φιλοδοξία της είναι η δημιουργία μιας πλατφόρμας logistics με απεριόριστες δυνατότητες, προσφέροντας διεθνώς

ολοκληρωμένα πακέτα υπηρεσιών logistics προσαρμοσμένα στις ανάγκες της εφοδιαστικής αλυσίδας των πελατών. Τα χαρακτηριστικά των προσφερόμενων υπηρεσιών είναι η υψηλή ποιότητα, το χαμηλό κόστος, η ευελιξία και πελατοκεντρική νοοτροπία. Οι επιχειρηματικές μονάδες της ΑΚΑΡΠΟΡΤ, όπως ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων, ο σταθμός αυτοκινήτων και Ro/Ro, ο σταθμός γενικού και χύδην φορτίου, το CFS, το ναυτιλιακό πρακτορείο, καθώς και οι προσφερόμενες "door to door" υπηρεσίες logistics, αντικατοπτρίζουν το εκτενές χαρτοφυλάκιο δυνατών τύπων φορτίου και τις πολλαπλές δραστηριότητές της. Η συγκεκριμένη ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. είναι σήμερα η μοναδική στην Ελλάδα βιομηχανική περιοχή που έχει χαρακτηριστεί ως Ελεύθερη Ζώνη και διαθέτει λιμενικές εγκαταστάσεις. Βρίσκεται σε στρατηγική θέση ως προς τις ροές φορτίων στη Μεσόγειο και φιλοδοξεί να γίνει η δυτική εμπορευματική πύλη, προσφέροντας υπηρεσίες 3PL υψηλού επιπέδου. Οι επιχειρήσεις που θα εγκατασταθούν στη ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού τυγχάνουν επενδυτικών κινήτρων από τον αναπτυξιακό νόμο 3299/2004, με επιχορήγηση που φθάνει το 55% του κόστους επένδυσης. Τα ανωτέρω συγκριτικά πλεονεκτήματα, αλλά και η οικονομική απόδοση της συνολικής λειτουργίας του λιμένα ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ. Αστακού, ενισχύουν την επιχειρηματολογία για τη σημαντική συνεισφορά αυτού τόσο σε περιφερειακό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Η Ομοσπονδία Εκτελωνιστών Ελλάδας ζητεί να διατηρηθεί το καθεστώς στον ΟΛΠ όπως ισχύει σήμερα και σημειώνει ότι τα σοβαρά προβλήματα στο λιμάνι του Αστακού - έλλειψη κατάλληλης υποδομής και τεχνικού εξοπλισμού - δεν προσφέρουν τη δυνατότητα για σωστούς ελέγχους στα φορτία υψηλής επικινδυνότητας. Το σύστημα Risk Analysis που πρέπει να εφαρμόζεται στα τελωνεία της χώρας ώστε να μην «περνούν» παρανόμως επικίνδυνα ή ακατάλληλα προϊόντα από τις αρχές του χρόνου, σύμφωνα με τους εκτελωνιστές, δεν εκτελείται όπως θα έπρεπε στο ιδιωτικό λιμάνι της Αιτωλοακαρνανίας. Στον Αστακό η κατάσταση είναι ασφυκτική. Το λιμάνι που λειτουργεί εκεί δεν διαθέτει εξειδικευμένο προσωπικό, με συνέπεια να καθυστερούν οι διαδικασίες εκτελωνισμού. Στην περίπτωση που τα φορτία περιέχουν τρόφιμα ή άλλα προϊόντα που πρέπει να ελεγχθούν (από τρίτες χώρες), το λιμάνι δεν διαθέτει ΣΥΚΕ, φυτοϋγειονομικό σταθμό και παράρτημα του ΓΧτΚ. Έτσι ή θα παραμείνουν στον χώρο του λιμανιού εν αναμονή λύσης ή προωθούνται με πρόσθετα έξοδα του εισαγωγέα με τη διαδικασία της κοινοτικής διαμετακόμισης στα πλησιέστερα σημεία ελέγχου. Για να εκτελωνίσει κάποιος π.χ. υφάσματα από τις Ινδίες θα πρέπει πρώτα να γνωμοδοτήσει το ΓΧτΚ. Το κοντινότερο παράρτημα όμως βρίσκεται στο Μεσολόγγι και είναι στελεχωμένο με περιορισμένο αριθμό υπαλλήλων

για να καλύπτει τις τοπικές ανάγκες και όχι τις έκτακτες που προέκυψαν τους τελευταίους μήνες. Έτσι ο εκτελωνιστής θα πρέπει να πάει στο Μεσολόγγι και να καταθέσει αίτηση ώστε σε μία-δύο ημέρες να βρίσκεται χημικός στον Αστακό, να γνωμοδοτήσει και να του χορηγήσει το απαιτούμενο παραστατικό. Την επομένη ή τη μεθεπόμενη θα μπορέσει να παραλάβει τα υφάσματα, βεβαίως με ένα πρόσθετο κόστος. Αλλά και το κόστος μεταφοράς έχει πολλαπλασιαστεί. Για ένα απλό φορτίο η μεταφορά από τον ΟΛΠ για Αττικοβοιωτία, όπου καταλήγουν οι περισσότερες εισαγωγές πρώτων υλών, είναι περίπου 200 ευρώ ανά κοντέινερ, ενώ από τον Αστακό ξεπερνά τα 1.000 ευρώ, όταν το κόστος μεταφοράς του ίδιου κοντέινερ από την Κίνα κυμαίνεται από 1.200 ως 1.300 ευρώ. Μάλιστα η ναυτιλιακή εταιρεία απαιτεί το κενό κοντέινερ να επιστρέψει στο λιμάνι του Αστακού με ένα επιπλέον κόστος αρκετών εκατοντάδων ευρώ. Η β' φάση των επενδύσεων, ύψους 55 εκατομμυρίων ευρώ, που θα αρχίσει το 2009 θα φέρει το λιμάνι σε μια θέση μεταξύ των 5 πρώτων λιμανιών της Μεσογείου. Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα του Λιμανιού της ΝΑΒΙΠΕ - Αστακός είναι ότι βρίσκεται σε απόσταση 300 χιλιομέτρων από την πρωτεύουσα και μάλιστα σε μια γεωγραφική θέση που συγκεντρώνει τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα, για να τονίσει πως οι εξωτερικές υποδομές βελτιώνονται συνεχώς και εντός των επόμενων 18 μηνών θα δώσουν την δυνατότητα στο λιμάνι να υπερτερεί συγκριτικά πολλών μεγάλων λιμένων της Βόρειας Ευρώπης. Όπως παρατήρησε, η απόφαση να επενδυθούν ίδια κεφάλαια ύψους 80 εκατ. ευρώ και να δεχθεί κρατική χρηματοδότηση ύψους 61 εκατ. ευρώ βασίσθηκε στην πεποίθηση ότι η λειτουργία μιας τόσο σύγχρονης πλατφόρμας Logistics στη Δυτική Ελλάδα θα αποτελούσε μοχλό ανάπτυξης όχι μόνο για την Αιτωλοακαρνανία αλλά για ολόκληρη την Ελλάδα, γεγονός που σήμερα αναγνωρίζεται και εκ του αποτελέσματος καθώς από την έναρξη λειτουργίας του λιμανιού της ΝΑΒΙΠΕ - Αστακός μέχρι σήμερα το κράτος, διά των υπηρεσιών του υπουργείου Οικονομικών, έχει εισπράξει έσοδα τα οποία αφορούν τέλη, δασμούς, φορολογία, ΦΠΑ κ.λπ. ύψους 102,5 εκατομμυρίων ευρώ.

3.3.6 Παρουσίαση και ανάλυση μικρών λιμένων

Γενικά – Υποδομές

Τα προβλήματα στις υποδομές των λιμανιών καθώς και οι ελλείψεις στις ευρύτερες υποδομές που επηρεάζουν τις μεταφορές είναι σήμερα εμφανή, ενώ παρατηρούνται, ανεπαρκείς συνδέσεις, χαμηλής αξιοπιστίας δρομολόγια, αναντίστοιχο κόστος μεταφορικού μέσου, μεγάλους χρόνους διαδρομής κλπ. Τα προβλήματα αυτά επιτείνονται από την έλλειψη ενιαίου κέντρου συντονισμού και την πολυαρχία καθώς εμπλέκονται αποσπασματικά και χωρίς ενιαία πολιτική τα Υπουργεία Ναυτιλίας, Μεταφορών, Ανάπτυξης, ΠΕΧΩΔΕ, Αιγαίου, Εσωτερικών, Γενικοί Γραμματείς Περιφερειών, Νομάρχες, Έπαρχοι και Δήμαρχοι και μια πληθώρα υπηρεσιών. Σε πολλά λιμάνια της χώρας απαιτούνται οργανωτικές και λειτουργικές βελτιώσεις, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν όσο το δυνατό αποτελεσματικότερα οι υπάρχουσες και μελλοντικές εγκαταστάσεις και να παρέχεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, συμβάλλοντας στη πιο ισορροπημένη κατανομή της κυκλοφορίας και του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς. Η ανισοκατανομή των επενδύσεων στην υποδομή των μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και λιμενικές) ίσως να ήταν αποτέλεσμα κυρίως της δυσκολίας να επισημανθούν και να υπολογισθούν τα οφέλη τέτοιων έργων. Τα προβλήματα των υποδομών επιτείνονται από τα προβλήματα εκμετάλλευσης τα οποία οφείλονται εν μέρει στην έλλειψη ενιαίου κέντρου προγραμματισμού, συντονισμού και ελέγχου και την επακόλουθη πολυαρχία καθώς εμπλέκονται αποσπασματικά και χωρίς ενιαία πολιτική τα Υπουργεία Ναυτιλίας, Μεταφορών, Ανάπτυξης, ΠΕΧΩΔΕ, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γενικοί Γραμματείς Περιφερειών, Νομάρχες, Έπαρχοι και μια πληθώρα υπηρεσιών (πχ. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Γενική Γραμματεία Λιμένων, Επιτροπή Ανταγωνισμού, Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) χωρίς την ουσιαστική συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης.

3.4 παρουσίαση διοικήσεως των λιμένων, των δυσλειτουργιών τους και η στάση του κράτους.

3.4.1 Αποδοτικοί λειτουργικοί λιμένες- συγκέντρωση επενδύσεων

Η διαχείριση των εμπορευμάτων στους λιμένες (φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση, στάθμευση αυτοκινήτων, συσκευασία, συναρμολόγηση κ.ά.) συνεπάγεται σημαντικό μέρος του κόστους των εμπορευμάτων τόσο στο εγχώριο όσο και στο διεθνές εμπόριο. Η αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία των λιμένων μίας χώρας αποτελεί βασικό παράγοντα που προσδιορίζει τη διεθνή ανταγωνιστικότητά της και την ελκυστικότητά της σε ξένες επενδύσεις. Σημαντικές συγκεντρώσεις επιχειρήσεων με σημαντικές θετικές εξωτερικές οικονομίες στις επί μέρους επιχειρηματικές μονάδες λόγω της συνυπάρξεως τους κοντά σε λιμένα έχουν αναπτυχθεί πλησίον πολλών μεγάλων και ταχέως αναπτυσσόμενων λιμένων. Τα τελευταία έτη παρατηρούνται σημαντικές ελλείψεις δυναμικότητας και αδυναμία ικανοποιητικής εξυπηρέτησεως της πελατείας σε πολλούς ευρωπαϊκούς λιμένες. Αυτό έχει οδηγήσει στην επιλογή των λιμένων προσεγγίσεως των πλοίων όχι μόνο βάσει του τιμοκαταλόγου, αλλά κυρίως βάσει της αξιοπιστίας των λιμενικών διαχειριστών και της αποτελεσματικής και έγκαιρης προσφοράς των λιμενικών υπηρεσιών, χωρίς αναίτιες καθυστερήσεις. Η επιχειρηματική επιτυχία ενός λιμένα εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τη δυνατότητα των διαχειριστικών του αρχών να συνεργάζονται στενά με τους πελάτες τους για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτησή τους σε όλο το εύρος της ταχέως επεκτεινόμενης εφοδιαστικής αλυσίδας των σημερινών επιχειρήσεων.

3.4.2 Η ιδιωτικοποίηση της διαχείρισης των λιμένων αποτελεί μονόδρομο για την ανάπτυξη τους

Ειδικότερα, σχετικά με τους εμπορευματικούς λιμένες στην Ευρώπη το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε όχι στις εξαγορές αλλά στη δυνατότητα εκχώρησης λιμενικών υπηρεσιών (π.χ. φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων) σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, ώστε να δοθεί τέλος στα κρατικά μονοπώλια και να αυξηθεί ο ανταγωνισμός. Για να εξαλείψει το μονοπώλιο στη διακίνηση φορτίων από τους διαχειριστές των τερματικών σταθμών και να αυξήσει περαιτέρω τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό, η ΕΕ προώθησε το 2004 το πρόγραμμα Port Package II για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Σύμφωνα με αυτό οι λιμενικές εταιρείες θα μπορούσαν να επιλέγουν ανεξάρτητο ανάδοχο ή και τους ίδιους τους εργαζομένους τους για την φορτοεκφόρτωση των πλοίων τους. Το 2006 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καταψήφισε αυτό το πρόγραμμα υποθάλποντας την προστατευτική πολιτική που ασκείται στους ευρωπαϊκούς λιμένες, υπέρ των υπάρχουσών επιχειρήσεων και των δυναμικών συνδικαλιστικών ενώσεων που εκμεταλλεύονται μονοπωλιακά τους λιμένες έως σήμερα.

3.4.3 Ο λιμενικός ανταγωνισμός ενισχύει την ιδιωτικοποίηση της διαχείρισης των λιμένων-Παραδείγματα

Οδηγούν σε συγκέντρωση και καθετοποίηση των εταιριών θαλάσσιας διακινήσεως Ε/Κ και ενισχύουν την τάση συγχωνεύσεων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές λιμένων. Έτσι, οι διαχειριστές των ναυτιλιακών γραμμών και οι πολυεθνικές εταιρίες διαθέτουν σημαντική διαπραγματευτική δύναμη σε μία αγορά που σταδιακά οδηγεί σε οριζόντια ολοκλήρωση τις εταιρίες logistics και τις ναυτιλιακές εταιρίες μεταφοράς Ε/Κ, με αύξηση της διαπραγματευτικής τους δύναμης έναντι των Οργανισμών λιμένων. Σύμφωνα με την Dewty Shipping Consultants, το 2006, μόλις 6 εταιρίες διαχειρίσεως Ε/Κ ήλεγχαν το 1/3 της παγκόσμιας κινήσεως. Οι ίδιες εταιρίες διαχειρίζονταν το 68,7% της ευρωπαϊκής κινήσεως το 2002, έναντι του 53,3% το 1998. Επίσης ο λιμενικός ανταγωνισμός έχει αλλάξει γιατί το χαρακτηριστικό της σύγχρονης διαχειρίσεως των λιμένων είναι η αυξημένη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα με την

ανάληψη της διαχείρισεως των τερματικών σταθμών από εταιρίες διαχειριστές παγκοσμίου εμβέλειας. Οι εταιρίες αυτές επενδύουν σημαντικά κεφάλαια σε κομβικούς λιμένες και έχουν εξασφαλίσει μεγάλα μερίδια στην παγκόσμια εμπορευματική και διαμετακομιστική κίνηση. Παραδείγματα αποτελούν: α) Η Dubai Ports World, που είναι η 7^η μεγαλύτερη εταιρία στον κόσμο στη διαχείριση λιμένων, αφού διαχειρίζεται 51 λιμένες και το 2006 διακίνησε 42 εκατ. TEUs . β) Η P&O Holding που διαχειρίζεται 29 λιμένες, η AP Moeler, η PSA και η Hutchison οι οποίες ανταγωνίζονται σε αυτόν τον τομέα. Έτσι, παρά το ότι το 92% των τερματικών σταθμών που διαχειρίζονται Ε/Κ βρίσκονταν ακόμη υπό κρατικό έλεγχο, το 2006 μόλις το 7% ήταν ιδιωτικές επιχειρήσεις, το 56% της παγκόσμιας δυναμικότητας σε TEUs ανήκε σε παγκόσμιους διαχειριστές, το 22,6% σε ιδιωτικούς φορείς και μόνο το 21,4% σε δημόσιους φορείς. Ειδικότερα, οι ανταγωνιστικοί λιμένες (Κωνσταντζα, Κωνσταντινούπολη, Μερσίνα, Σμύρνη κ.ά.) έχουν συνάψει στρατηγικές σημασίες με εξειδικευμένες εταιρίες διαχείρισης λιμένων βελτιώνοντας αισθητά την ανταγωνιστικότητά τους έναντι των ελληνικών λιμένων. Το 1995, παραδείγματος χάριν, το λιμάνι του Gioia Tauro (Ιταλία) παραχωρήθηκε στον παγκόσμιο διαχειριστή Medcenter Container Terminal. Την επόμενη χρονιά η Evergreen και Lloyd Triestino που έκαναν μεταφόρτωση στον Πειραιά μετακόμισαν στο Gioia Tauro με αποτέλεσμα τη μείωση της κινήσεως του ΟΛΠ από 600 χιλ. TEUs το 1995 σε 575 χιλ. TEUs το 1996. Το Gioia Tauro μετά από μερικά έτη έγινε το πρώτο λιμάνι διακινήσεως Ε/Κ στη Μεσόγειο. Άλλο παράδειγμα αποτελεί το λιμάνι της Κωνσταντζας, το οποίο είναι εν δυνάμει ανταγωνιστικό του λιμένα Θεσσαλονίκης. Με την είσοδο των διαχειριστών Dubai Ports World και APM Terminals στη διαχείριση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) πριν 3,5 έτη, ο αριθμός των διακινούμενων Ε/Κ εκτινάχθηκε σε 1,3 εκατ. Ε/Κ, από 250 χιλ. Ε/Κ πριν την παραχώρηση. Έτσι το λιμάνι της Κωνσταντζας ανήλθε στην 85^η το 2006 από την 99^η θέση το 2005 και παρουσίασε αύξηση στη μεταφορά Ε/Κ ίση με 40% το 2006 ενώ ο λιμένας της Θεσσαλονίκης, την ίδια χρονιά, σημείωσε πτώση (-6,07%). Οι ελληνικοί λιμένες δεν ανταγωνίζονται πλέον άλλους ανεξάρτητους λιμένες, αλλά παγκόσμιους διαχειριστές που λειτουργούν τερματικούς σταθμούς και απορροφούν το κύριο μερίδιο της αυξανόμενης ζήτησεως παγκοσμίως. Αυτοί, πέραν της εξειδικεύσεως και της αξιοποιήσεως οικονομιών κλίμακας, διαθέτουν ένα σημαντικό πλεονέκτημα έναντι του ΟΛΠ και του ΟΛΘ: την επιχειρηματική τους λειτουργία. Γενικά, διαπιστώνεται ότι πλέον τα λιμάνια είναι ολοκληρωμένοι επιχειρηματικοί οργανισμοί που διαθέτουν διαχειριστικά και σύγχρονα πληροφοριακά

συστήματα, διασυνδέσεις με εταιρίες ναυτιλιακών μεταφορών και δυνατότητες προσελκύσεως μεγάλων πελατών, επιπλέον χώρους αποθηκείσεως και υποστηρίξεως των logistics και άλλων παράλληλων δραστηριοτήτων, ενώ η λειτουργία τους γίνεται περισσότερο αποτελεσματική όταν υποστηρίζονται ικανοποιητικά από τα γενικότερα δίκτυα μεταφορών. Οι διεθνείς ελληνικοί λιμένες υπολείπονται ως προς αυτές τις οργανωτικές δομές και δυνατότητες, με αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητά τους. Αυτό εξηγεί την προσπάθεια της Πολιτείας για παραχώρηση δύο ΣΕΜΠΟ σε διαχειριστές παγκοσμίου εμβέλειας που διαθέτουν την τεχνογνωσία και τις επιχειρηματικές διασυνδέσεις που απαιτούνται για την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων και για παροχή ευρέως φάσματος υπηρεσιών που οφείλει να παρέχει κάθε διεθνής ανταγωνιστικός λιμένας.

3.4.4 Η εξειδικευμένη αρχή ως παράγοντας κερδοφορίας και ανάπτυξης των λιμένων

Σε κάθε περίπτωση, το θέμα δεν είναι τα ελάχιστα κέρδη που επιτεύχθηκαν στην τρέχουσα περίοδο, με ή χωρίς άσκηση μονοπωλιακών πρακτικών, αλλά οι προοπτικές που υπάρχουν και δυναμική και ταχεία ανάπτυξη των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης στα επόμενα έτη. Οι προοπτικές, δηλαδή για ταχεία αύξηση της κερδοφορίας τους και της απασχολήσεως εργαζομένων σε αυτούς τους λιμένες, ιδιαίτερα στον τομέα των Ε/Κ που σήμερα υπολειτουργεί. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της διοικήσεως του ΟΛΠ ΑΕ, ο λιμένας του Πειραιά μπορεί να προσελκύσει εργασίες ύψους 4,7 εκατ. Ε/Κ τα επόμενα έτη, από 1,45 εκατ. Ε/Κ που διακινεί σήμερα. Για να γίνει όμως αυτό, θα πρέπει ο λιμένας να αποκτήσει εξειδικευμένες διαχειριστικές αρχές που θα έχουν τη δυνατότητα να φέρουν στον Πειραιά αυτές τις εργασίες. Σε διαφορετική περίπτωση, ένα δεν αλλάζει τίποτα σε σχέση με τη σημερινή λειτουργία του, ο λιμένας θα υποστεί συρρίκνωση εργασιών (ήδη και οι δύο λιμένες υφίστανται συρρίκνωση του προσωπικού τους τα τελευταία έτη), λόγω του έντονου ανταγωνισμού από τους γειτονικούς λιμένες

3.4.5 Οι αδυναμίες ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων και οι αιτίες τους

Ο βαθμός αναπτύξεως των μεγάλων εμπορευματικών λιμένων της χώρας προσδιορίζει τη σοβαρότητα των προγραμματικών προθέσεων των κυβερνήσεων οι οποίες ευελπιστούν να καταστήσουν την Ελλάδα κύριο διαμετακομιστικό κέντρο, όχι μόνο στην περιοχή της ΝΑ Ευρώπης στην οποία η Ελλάδα ήδη πρωταγωνιστεί, αλλά και σε ολόκληρη την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή. Παρά τις αλλεπάλληλες διακηρύξεις για δυναμική ανάπτυξη, η δυναμικότητα των μεγάλων λιμένων της χώρας παραμένει περιορισμένη. Οι ραγδαίες εξελίξεις στη βιομηχανία διαχειρίσεως εμπορευματικών λιμένων τα τελευταία έτη έχουν περάσει ουσιαστικά απαρατήρητες στη Ελλάδα, παρά τα εξαιρετικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτουμε και τις δυνατότητες αναπτύξεως αυτού του τομέα λόγω της γεωγραφικής θέσεως της χώρας μας. Οι ευκαιρίες αναπτύξεως του τομέα των εμπορευματικών λιμένων χάνονται, όπως άλλωστε συμβαίνει και σε άλλους κλάδους στην Ελλάδα, π.χ. στη ναυπηγική βιομηχανία και τις αεροπορικές μεταφορές, στους οποίους η χώρας μας κατέχει σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα. Οι αιτίες, βέβαια, αυτής της καταλήξεως είναι πάντοτε οι ίδιες : α) ο εκτεταμένος κρατισμός στη διαχείριση επιχειρήσεων που είναι πλήρως εκτεθειμένες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό, με υπεράριθμο αριθμό προσωπικού, με κρατικές-κομματικές διοικήσεις, κ.ά. β) ο αποκλεισμός του ανταγωνισμού, όπου αυτό ήταν δυνατό και η απουσία κάθε μορφής επιχειρηματικότητας για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων αυτών. γ) Η ουσιαστική αδιαφορία για τη σχέση μεταξύ της αξίας των προσφερόμενων υπηρεσιών για τους πελάτες και του κόστους προσφοράς τους που διογκώνεται κυρίως λόγω του ταχέως αυξανόμενου εργατικού κόστους. Όπου υπάρχει δυνατότητα αυξάνεται η τιμή των προσφερόμενων υπηρεσιών όσο χρειάζεται για να καλύπτεται το κόστος. Όπου δεν υπάρχει τέτοια δυνατότητα λόγω, π.χ., του ανταγωνισμού ή του πολιτικού κόστους, τότε τα χρέη που συσσωρεύονται σε αυτές τις εταιρείες τα αναλαμβάνει ο κρατικός προϋπολογισμός. δ) Οι συνδικαλιστικές πρακτικές που εφαρμόζονται για τη στήριξη υπερβολικών, πολλές φορές, προνομίων του προσωπικού τους, που δεν λαμβάνουν συνήθως υπόψη τους ότι μπορεί να συμβάλλουν ακόμη και σε οριστική απώλεια πελατών που θα στραφούν σε ανταγωνιστικά ελληνικά ή διεθνή λιμάνια. Οι μεγάλοι εμπορευματικοί λιμένες στην Ελλάδα χαρακτηρίζονται από το σύνολο σχεδόν των ανωτέρω χαρακτηριστικών. Έως τις αρχές της δεκαετίας του 2000 η διαχείριση τους

ανήκε σε απλές δημόσιες υπηρεσίες. Από το 2002-2003 διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης έχει ανατεθεί στις εταιρείες «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ» (ΟΛΠ ΑΕ) και «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» (ΟΛΘ ΑΕ), οι οποίες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών (ΧΑ). Παρόλα αυτά, η έντονη κρατική παρέμβαση συνεχίζει να επικρατεί έως και σήμερα σε αυτόν τον τομέα. Ήδη, η εφαρμογή των στρατηγικών σχεδίων αναπτύξεως των λιμένων, που προωθούνται από τις διοικήσεις του ΟΛΠ ΑΕ και του ΟΛΘ ΑΕ και από το βασικό μέτοχό τους (το Κράτος), εμποδίζεται όχι μόνο από τα συνδικαλιστικά όργανα των εργαζομένων αλλά και από άλλες δημόσιες αρχές. Από τα ανωτέρω προκύπτει η μέχρι σήμερα υστέρηση του λιμένα όσον αφορά την προσαρμογή του στις εξελίξεις. Η αδυναμία αυτή ενισχύεται και από τη μεγάλη υστέρηση στη διενέργεια των αναγκαίων επενδύσεων σε βασικές υποδομές και σύγχρονο εξοπλισμό. Ειδικότερα, το κόστος των απαιτούμενων επενδύσεων για τον ΟΛΠ εκτιμάται σε 110 εκατ. Ευρώ για την κατασκευή της προβλήτας I και για την κατασκευή του αναγκαίου μηχανολογικού εξοπλισμού σε αυτή. Επιπλέον, απαιτούνται επενδύσεις για τον ΟΛΠ ύψους 110 εκατ. Ευρώ για την αναβάθμιση της προβλήτας II, επενδύσεις 250 εκατ. Ευρώ για τη κατασκευή της προβλήτας III και επιπλέον 44 εκατ. Ευρώ για λοιπές επενδύσεις. Το γενικό σύνολο των επενδύσεων που απαιτούνται ανέρχεται στα 514 εκατ. Ευρώ. Το ποσό αυτό είναι εξαιρετικά μεγάλο σε σχέση με το κύκλο εργασιών και την κερδοφορία του ΟΛΠ και αυτό καθιστά τον ΟΛΠ ΑΕ ουσιαστικά αδύναμο να αναλάβει ένα τέτοιο επενδυτικό πρόγραμμα. Επιπλέον, ούτε ενδείκνυται το υπερχρεωμένο Ελληνικό Δημόσιο να αφιερώσει χρήματα των φορολογουμένων για να πραγματοποιήσει αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ, αφού η ΟΛΠ ΑΕ με τη σημερινή της οργανωτική δομή και λειτουργία δεν είναι προφανώς σε θέση να διαχειριστεί την παραγωγική δραστηριότητα που θα προκύψει από τις επενδύσεις των 514 εκατ. Ευρώ. Δεν είναι δηλαδή σε θέση να προσελκύσει πελατεία 4,7 εκατ. Ε/Κ ετησίως, αντί των 1,4 εκατ. Ε/Κ που προσελκύει σήμερα. Άλλωστε, σύμφωνα και με τους όρους δανειοδότησης της Ευρωπαϊκής Τραπέζης Επενδύσεων, ο ΟΛΠ ΑΕ δεν μπορεί να δανεισθεί περισσότερο από το 4πλάσιο των κερδών του προ φόρων και τόκων και δικαιωμάτων μειοψηφίας. Δηλαδή, σύμφωνα με τα αποτελέσματα του 2007 δεν μπορεί να δανεισθεί περισσότερο από 100 εκατ. Ευρώ.

3.4.6 Οι αρμοδιότητες του Κράτους και ο περιορισμός τους με την ενίσχυση του ιδιωτικού τομέα

Όσον αφορά τα υποδείγματα διαχείρισεως λιμένων σε παγκόσμιο επίπεδο η γενική τάση στη δεκαετία του 2000 είναι προς ουσιαστική μείωση του ρόλου του Κράτους, τόσο στη διαχείριση των λιμένων όσο και στη χρηματοδότηση αναπτύξεως των βασικών λιμενικών εγκαταστάσεων υπέρ του ιδιωτικού τομέα. Σύμφωνα με στοιχεία του ΟΛΠ ΑΕ, 150 μεγάλα λιμάνια παγκοσμίως έχουν εκχωρήσει τερματικά ή δραστηριότητες σε ιδιωτικές εταιρίες. Οι 4 μεγαλύτεροι παγκόσμιοι διαχειριστές λιμανιών ελέγχουν πάνω από 35 τερματικούς σταθμούς στην Ευρώπη, πολλοί από τους οποίους είναι άμεσα ανταγωνιστικοί του Πειραιά. Σήμερα η δημόσια αρχή λειτουργεί κυρίως ως σχεδιαστής, διαμεσολαβητής και νομοθέτης ενώ ο ιδιωτικός τομέας δρα ως εργολάβος, χειριστής και πάροχος υπηρεσιών. Συνολικά, η μετάθεση των ορίων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού φορέα είχε ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών από τις λιμενικές υποδομές, την αύξηση της αποτελεσματικότητας και την καλύτερη κατανομή των δημοσίων κεφαλαίων. Ο ρόλος του Κράτους περιορίζεται στο στρατηγικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη των παράπλευρων λιμενικών εγκαταστάσεων (αποτελεσματικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που να εξυπηρετεί τον λιμένα) και στην παροχή δημόσιων αγαθών και υπηρεσιών (π.χ. κυματοθραύστες, λιμενοβραχίονες κ.ά.), τα οποία ο ιδιωτικός τομέας δεν έχει κίνητρο να προσφέρει. Επιπλέον, δημιουργεί συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών, εξασφαλίζει την εξομάλυνση των εξωτερικών αρνητικών οικονομικών όπου υπάρχουν (π.χ., τις δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον και την κυκλοφοριακή συμφόρηση από τη λειτουργία του λιμένα και την εφαρμογή της νομοθεσίας για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, όπως , την ομαλή λειτουργία των υπηρεσιών υποβοηθήσεως της ναυσιπλοΐας). Τα δικαιώματα κατοχής της υδρολεκάνης του λιμένα καθώς και της παράκτιας γης όπου είναι εγκαταστημένο μέρος των λιμενικών εγκαταστάσεων δεν μεταβιβάζονται συνήθως σε ιδιώτες, λόγω και της στρατηγικής σημασίας αυτού του εδάφους.

3.4.7 Κρατικός παρεμβατισμός και ελλιπές πλαίσιο λειτουργίας

Ο μεγάλος και επιτυχημένος λιμένας του Ρότερνταμ , με διακίνηση 10.8 εκ. TEUs το 2007 (2006- 2007 : αύξηση 12%), και ο παγκόσμιος διαχειριστής Dubai Ports World , είναι κρατικών συμφερόντων . Όμως , το πλαίσιο λειτουργίας τους είναι ευέλικτο και λειτουργούν ως μία ιδιωτική εταιρία για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των πελατών τους , για προσέλκυση όσο το δυνατό περισσότερων εργασιών και για μεγιστοποίηση των κερδών τους . Αντίθετα , το πλαίσιο λειτουργίας των ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ απέχει πολύ από το πλαίσιο λειτουργίας μιας ιδιωτικής εταιρίας . Λειτουργούν με ορισμό των διοικήσεών τους από τον εκάστοτε αρμόδιο Υπουργό, με αποτέλεσμα ο ΟΛΠ ΑΕ να έχει αλλάξει από το 2000 έως σήμερα έξι (6) Διευθύνοντες Συμβούλους, έναντι μόνο δύο Διευθυνόντων Συμβούλων που έχει ο λιμένας της Αμβέρσας τα τελευταία 50 έτη. Επίσης, επιβαρύνονται από το ισχύον δημοσιοϋπαλληλικό εργασιακό καθεστώς και από την έντονη παρέμβαση των πολιτικών κομμάτων και άλλων κρατικών παραγόντων στη λειτουργία τους. Αυτοί είναι οι λόγοι που ακόμη και εάν οι Οργανισμοί αυτοί ενισχύονταν με Διευθύνοντες Συμβούλους και διευθυντικά στελέχη από τη διεθνή αγορά, δεν θα είχαν και πάλι δυνατότητα αποτελεσματικής αναπτύξεως τους, αφού δεν θα είχαν τη δυνατότητα εφαρμογής βέλτιστων πρακτικών στρατηγικής, ούτε δυνατότητα αναλήψεως των αναγκαίων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών. Τέλος, ακόμη και εάν υπήρχαν τα απαιτούμενα κεφάλαια, και εάν άλλαζε το καταστατικό λειτουργίας του ΟΛΠ ΑΕ και του ΟΛΘ ΑΕ, και εάν οι εταιρίες αυτές αποκτούσαν υποδειγματική διοικητική και επιχειρηματική οργάνωση, και πάλι η νέα διοίκηση των εταιριών δεν θα επέλεγε να αναλάβει ο ίδιος ο ΟΛΠ ή ο ΟΛΘ τον υψηλό επιχειρηματικό κίνδυνο των ανωτέρω επενδύσεων, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι οι εργασίες άνω του 1 εκατ. Ε/Κ θα αποτελούν κίνηση μεταφορτώσεως (transit) και παρουσιάζουν ευμετάβλητη ζήτηση. Στο έντονα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον του κλάδου, οι ΟΛΠ και οι ΟΛΘ θα επέλεγαν και πάλι να επωφεληθούν από την τεχνογνωσία, την πείρα και τις διασυνδέσεις των πολυεθνικών εταιριών διαχειρίσεως λιμένων που ήδη είναι σε πλεονεκτική θέση να προσελκύουν νέους πελάτες.

3.4.8 Η αναγκαιότητα της παρουσίας του Κράτους στο μελλοντικό επιχειρηματικό και στρατηγικό σχεδιασμό των λιμένων

Η παρουσία του κράτους είναι αναγκαία στη διαμόρφωση της γενικότερης λιμενικής πολιτικής, στον διακανονισμό χρήσεως γης και συμπληρωματική στον βαθμό που πρέπει να φροντίσει ώστε οι λιμένες να εντάσσονται στον ευρύτερο σχεδιασμό του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών της χώρας παρέχοντας τις απαραίτητες συνέργειες και αποφεύγοντας προβλήματα, όπως η κυκλοφορική συμφόρηση στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο από την ανάπτυξη του λιμανιού χωρίς ανάλογη ανάπτυξη στα άλλα συστήματα μεταφορών. Επίσης, πρέπει να εγγυάται ότι δεν δημιουργούνται μονοπωλιακές συνθήκες στην παροχή των λιμενικών υπηρεσιών, ότι ικανοποιούνται οι συνθήκες ασφάλειας στους λιμένες και πραγματοποιούνται οι προβλεπόμενοι ποιοτικοί έλεγχοι στα προϊόντα. Οι σημερινές συνθήκες καθιστούν οποιαδήποτε άλλη ανάμειξη των δημοσίων αρχών στους διεθνείς ελληνικούς λιμένες ανασχετική για τη διατήρηση ανταγωνιστικότητάς τους και, κατ' επέκταση, για την αξιοποίηση των ευκαιριών που ισοδυναμούν με ευκαιρίες για την ευρύτερη οικονομία. Αντιθέτως, επιβάλλεται μία διαφορετική προσέγγιση στρατηγικού και επιχειρηματικού σχεδιασμού για το μέλλον τους, που θα αξιοποιεί τα επιτυχημένα υποδείγματα ως προς τις νέες δυνατότητες διαχειρίσεως τους.

3.5. Η κατάσταση των ελληνικών λιμένων και οι δυνατότητες εξέλιξής τους

3.5.1 Παρουσίαση οικονομικών στοιχείων του ΟΛΠ και του ΟΛΘ και η μονοπωλιακή τους δράση.

Στην επιχειρηματολογία των συνδικαλιστικών οργανώσεων και άλλων παραγόντων κατά της επιχειρούμενης επιχειρηματικής αναδιαρθρώσεως του ΟΛΠ ΑΕ και του ΟΛΘ ΑΕ, κύριο επιχείρημα είναι ότι οι επιχειρήσεις αυτές είναι κερδοφόρες με τη σημερινή τους μορφή. Πράγματι ο ΟΛΠ ΑΕ πέτυχε καθαρά κέρδη € 24,8 εκατ. το 2007, έναντι € 12,2 εκατ. το 2006, ενώ και τα συνολικά έσοδα της εταιρείας αυξήθηκαν στα € 171,35 εκατ. Η αύξηση των εσόδων και τα κέρδη αυτά επιτυγχάνονται κατά κύριο λόγο από τη διακίνηση αυτοκινήτων και την επιβατική κίνηση ενώ ο κλάδος των μεταφορών εμπορευμάτων είχε σημαντική απώλεια εσόδων λόγω των κινητοποιήσεων των εργαζομένων. Τα κέρδη επιτυγχάνονται διότι οι υπηρεσίες που προσφέρονται τιμολογούνται μονοπωλιακά, ιδιαίτερα το τμήμα των μεταφορών επιβατών και αυτοκινήτων και των ελληνικών εισαγωγών και εξαγωγών. Πάντως, το εντυπωσιακό με τους ελληνικούς λιμένες δεν είναι τα κέρδη του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, αλλά το ύψος των συνολικών αμοιβών του προσωπικού και οι παροχές τρίτων που ανήλθαν σε € 117,5 εκατ. το 2007 και αντιπροσωπεύουν το 82% του συνολικού κόστους πωληθέντων του Οργανισμού. Οι μισθοί αυτοί επιτεύχθηκαν παρά το ότι ο εμπορικός τομέας του λιμένα του Πειραιά υπολειπεται συστηματικά τα τελευταία έτη από αλληπάλληλες απεργιακές κινητοποιήσεις. Συγκριτικά, το κόστος προσωπικού στη εταιρία European Container Terminals έχει περιορισθεί τα τελευταία έτη στο 50%. Επίσης, ο ΟΛΠ κατηγορείται για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως και ευνοϊκή μεταχείριση της Mediterranean Shipping Company (MSC), για μειωμένο τιμολόγιο και άμεση προτεραιότητα στη εξυπηρέτηση των πλοίων της, η οποία ωθούσε τους χρήστες του λιμανιού να επιλέγουν την MSC και να διακόψουν την συνεργασία τους με άλλες εταιρίες. Συνέπεια αυτής της μονοπωλιακής καταστάσεως ήταν αρκετές ελληνικές εταιρίες να συρρικνώσουν τον κύκλο εργασιών τους και κάποιες να πτωχεύσουν, δύο εκ των οποίων κατέφυγαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Προς Στιγμήν η απόφαση της

Επιτροπής Ανταγωνισμού εκκρεμεί αλλά αναμένεται με ιδιαίτερο ενδιαφέρον από τους διεκδικητές της παραχωρήσεως του ΟΛΠ ΑΕ δεδομένου ότι η κατάργηση της συμβάσεως με την MSC συνεπάγεται απώλεια 300 χιλ. εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) δηλαδή άνω του 20% των συνολικών διακινηθέντων Ε/Κ.

3.5.2 Η ζήτηση των λιμένων σε σχέση με την ανάπτυξη των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών

Οι εμπορευματικοί λιμένες παρουσιάζουν μεγάλη ανάπτυξη τα τελευταία έτη και βρίσκονται σήμερα στο επίκεντρο των διεθνών επενδύτων ενόψει των σημαντικών προοπτικών αναπτύξεώς τους. Σύμφωνα με την Standard & Poor's, η αξία των λιμένων έχει εκτιναχθεί στα ύψη αντικατοπτρίζοντας τις εκτιμήσεις για σημαντική αύξηση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών την επόμενη δεκαετία σε συνδυασμό με το ότι η χωρητικότητα πολλών λιμένων, ιδιαίτερα στη Βόρεια Ευρώπη είναι σε οριακό επίπεδο. Παρά τις εκτεταμένες επενδύσεις σε τερματικούς σταθμούς λιμένων παγκοσμίως, η εταιρία Dewry Shipping Consultants εκτιμά ότι ο μέσος βαθμός χρήσεως τους θα αυξηθεί από 72% το 2006 σε 97,5% έως το 2012 συνεπεία της προβλεπόμενης αυξήσεως των θαλάσσιων μεταφορών. Ήδη, κατά τη δεκαετία του 1990, περισσότερες από 100 συμφωνίες στον λιμενικό τομέα περιλάμβαναν αυξημένη συμμετοχή του ιδιωτικού σε επενδύσεις και τη λειτουργία του λιμένα, καθώς και πωλήσεις λιμένων (World Bank Port Reform Toolkit, World Bank, 2001). Τα τελευταία έτη οι υποδομές λιμένων και αεροδρομίων αναδεικνύονται μεταξύ των πλέον περιζήτητων περιουσιακών στοιχείων για επενδυτές. Σήμερα η παγκοσμιοποίηση τροφοδοτεί τις εξελίξεις στους εμπορευματικούς λιμένες, των οποίων η στρατηγική αναπτύξεως επιβάλλεται από τις εξελίξεις στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον που επιδρούν ως ακολούθως: Συμβάλλουν στην αύξηση της ζήτησεως θαλάσσιων μεταφορών και αλλάζουν τα βασικά χαρακτηριστικά του διεθνούς εμπορίου. Η ζήτηση για τις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές αυξάνει, κυρίως λόγω της ταχείας αναπτύξεως του διεθνούς εμπορίου, με μέσο ετήσιο ρυθμό 9,2% στη δεκαετία 1997-2007. Οι θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν κατά 48% την ίδια περίοδο, από 4,8 δις τόνους το 1997 σε 7,1 δις τόνους το 2005 (IFS, WorldWatch Institute). Ειδικότερα, η ραγδαία ανάπτυξη της Κίνας, της Ινδίας και η αύξηση της αγοραστικής δυνάμεως των χωρών

της Μαύρης Θάλασσας, αυξάνουν την παγκόσμια ζήτηση για προϊόντα ενώ η διεύρυνση και η περαιτέρω ενοποίηση της αγοράς της ΕΕ διευκολύνει το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Το 2007 η διακίνηση Ε/Κ στη Μεσόγειο αυξήθηκε κατά 22%, ενώ η Ανατ. Μεσόγειος, κυρίως λόγω της Μαύρης Θάλασσας, παρουσίασε αύξηση κατά 25% (YEN,2008). Η Ocean Shipping Consultants εκτιμά ότι η διακίνηση Ε/Κ στην Ανατ. Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα θα είναι αυξημένη κατά 136% το 2015 σε σχέση με το 2006, φθάνοντας τα 32,8 εκατ. Ε/Κ ετησίως. Πέραν της αύξησεως στη ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες, αλλάζει και η σημαντικότητα κάθε λιμένα αναλόγως του πόσο μακριά ή κοντά ευρίσκεται στα σημεία με τον αυξανόμενο όγκο του διεθνούς εμπορίου. Για παράδειγμα, ο ρόλος του λιμένα της Θεσσαλονίκης αναβαθμίζεται καθώς μπορεί να αποτελέσει το επίνειο των χωρών της ΝΑ Ευρώπης. Σημαντική ανάπτυξη, βέβαια, μπορεί να υπάρξει για τους λιμένες της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης, με τον τελευταίο λιμένα να καθίσταται σημαντικός κόμβος μεταφορτώσεως πετρελαίου από τον αγωγό Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη.

3.5.3 Η στασιμότητα των ελληνικών λιμένων και τρόποι αναβάθμισης της επιχειρηματικής τους λειτουργίας.

Το μεταφορικό έργο που διακινήθηκε μέσω των κυριότερων ελληνικών λιμένων παρουσιάζεται στον Πίνακα , παρατηρείται ουσιαστική στασιμότητα σε αυτό το μεταφορικό έργο τα τελευταία έτη . Αύξηση του όγκου των αγαθών που διακινούνται σημειώνεται μόνο στον λιμένα της Θεσσαλονίκης , όμως και σε αυτόν τον λιμένα σημειώθηκε σημαντική πτώση εργασιών σε Ε/Κ το 2006.

Μεταφορικό έργο των κυριότερων λιμένων της Ελλάδας (αγαθά σε χιλ. τόνους)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Σύνολο Ελλάδος	96.192	87.187	97.406	111.282	107.919	104.692	107.478
Πειραιάς	16.513	16.892	19.145	21.291	20.318	18.688	19.948
Ελευσίνα	15.158	15.124	16.358	15.212	13.474	12.570	12.923
Θεσσαλονίκη	13.311	13.916	14.295	14.334	15.838	15.969	16.336
Βόλος	9.628	7.941	9.182	9.578	9.129	9.356	9.463
Καβάλα	3.437	1.873	1.937	1.714	1.717	1.676	1.838
Πάτρα	3.074	2.348	3.401	6.470	4.200	4.127	4.238
Ηράκλειο	2.858	2.892	3.236	3.546	3.516	3.676	4.173
Ηγουμενίτσα	1.646	1.388	2.357	3.891	3.364	3.672	3.878

Πηγή : Eurostat

Η στασιμότητα εργασιών στους ελληνικούς λιμένες συμβαίνει σε μία περίοδο μεγάλης αύξησης του διεθνούς εμπορίου και της δυναμικής ανάπτυξης της οικονομίας της Ελλάδος, των χωρών της ΝΑ Ευρώπης και των χωρών της ΕΕ-27. Μία συγκριτική παρουσίαση των επιδόσεων των ελληνικών λιμένων και των άλλων ανταγωνιστικών λιμένων. Η αύξηση του έργου κατά 40 % στην Κωνσταντζα της Ρουμανίας το 2006. έναντι -6.1% στη Θεσσαλονίκη αποτελεί επιβεβαίωση της καθοδικής πορείας. Ο λιμένας κωνσταντζας (τον οποίο διαχειρίζεται εξειδικευμένος διαχειριστής) διακίνησε το 2005 540 . 4 χιλ. TEUs στην Θεσσαλονίκη, έναντι 106 χιλ. TEUs στην Κωνσταντζα. Για την ικανοποιητική και ανταγωνιστική προσφορά των σύγχρονων λιμενικών υπηρεσιών απαιτείται η ουσιαστική αναβάθμιση της επιχειρηματικής λειτουργίας των ελληνικών λιμένων, ειδικότερα, εγείρονται θέματα όπως : α) Η άμεση και επαρκής χρηματοδότηση σημαντικών επενδύσεων σε σύγχρονες λιμενικές υποδομές που δεν είναι δυνατό να γίνει από το υπερχρεωμένο Ελληνικό Δημόσιο. β) Η καθαρά επιχειρηματική λειτουργία των διοικήσεων και του προσωπικού των λιμένων, δηλαδή, το αντίθετο της λειτουργίας τους ως δημόσιες υπηρεσίες. Αυτά απαιτούν, μεταξύ άλλων : (1) Την ανάληψη από τις διαχειριστικές αρχές των λιμένων επιχειρηματικών

κινδύνων με στόχο το κέρδος . (2) Την ευελιξία αυτών των αρχών στη λήψη επιχειρηματικών αποφάσεων , αντί της αέναης αναμονής για τη λήψη πολιτικών – κομματικών αποφάσεων . (3) Την αξιοποίηση από τις διαχειριστικές αρχές των λιμένων των αναρίθμητων ευκαιριών που προκύπτουν, ιδιαίτερος για τη χώρα μας , για την ανάπτυξη των λιμένων . (4) Την αποτελεσματική λειτουργία των λιμένων για την εξυπηρέτηση των καταναλωτών (επιβατών και επιχειρήσεων) και της οικονομίας γενικότερα. Οι εξελίξεις και οι ανάγκες αυτές έχουν ήδη οδηγήσει τις περισσότερες χώρες στον κόσμο στην υιοθέτηση υποδειγμάτων επιχειρηματικής , και σε μεγάλο βαθμό ανταγωνιστικής , διαχείρισης των λιμένων . Δεδομένου δε ότι υψηλού επιπέδου επιχειρηματικότητα και ενίσχυση των ανταγωνιστικών συνθηκών επιτυγχάνεται με την ανάληψη της διαχείρισης των λιμένων από παγκοσμίου εμβέλειας εξειδικευμένα επιχειρηματικά σχήματα με διασυνδέσεις με τις μεταφορικές εταιρίες στις θαλάσσιες μεταφορές , πολλές χώρες έχουν προχωρήσει στην υιοθέτηση διαφόρων μορφών ιδιωτικοποίησης των λιμένων τους ή , εναλλακτικά , στη λειτουργία τους με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια .

Κίνηση Ε/Κ στο ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ (TEUs)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Εισαγωγές/ Εξαγωγές	379.298	393.695	419.348	464.019	462.240	443.154
Μεταφόρτωση	552.091	762.433	909.220	790.727	660.461	694.091
Κενά	234.408	248.811	276.567	286.817	271.811	266.163
Σύνολο	1.165.797	1.404.939	1.605.135	1.541.563	1.394.512	1.403.408
Ετήσια μεταβολή (%)		2,05	14,25	-3,96	-9,50	0,60

Πηγή : ετήσιες εκθέσεις του ΟΛΠ

Οι εξελίξεις αυτές αποδίδονται και στα ακόλουθα : Πρώτον ο λιμένας του Πειραιά έχει τη δυνατότητα να ξεφορτώνει 13 TEUs ανά γερανό ανά ώρα , όταν ο μέσος

ευρωπαϊκός όρος είναι στα 20 TEUs και 18-λιμένες στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν δυνατότητες που φτάνουν στα 33 TEUs ανά γερανό ανά ώρα . Δεύτερον , η παραγωγικότητα του ΟΛΠ ΑΕ είναι κατά 35% περίπου χαμηλότερη έναντι των ανταγωνιστών του , προσθέτοντας άλλο ένα εμπόδιο στην προσπάθεια μετεξέλιξης του λιμένα του Πειραιά σε ανταγωνιστικό διαμετακομιστικό κέντρο . Τρίτον , η πορεία του κύκλου εργασιών και της κερδοφορίας του ΟΛΠ ΑΕ απέχει πολύ από τις δυνατότητες του λιμένα . Όπως ήδη προαναφέρθηκε , μέρος των κερδών του ΟΛΠ δεν οφείλεται στην ανταγωνιστικότητα του , αλλά στην μονοπωλιακή θέση που απολαμβάνει για τις εισαγωγές – εξαγωγές προς/εκτός Ελλάδος και μεταφορές αυτοκινήτων . Επίσης , το 2007 τα κέρδη έχουν αυξηθεί από σημαντικούς έκτακτους παράγοντες .

3.6. Σχέδια ανασυγκρότησης Οργανισμών Λιμένων Πειραιά-Θεσσαλονίκης

3.6.1 Σχέδιο ανασυγκρότησης ΟΛΠ

Η Κυβέρνηση έχει προκρίνει τη λύση της παραχωρήσεως σε στρατηγικό επενδυτή τμήματος του ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ ΑΕ. Έχει ήδη προκηρυχθεί η παραχώρηση της διαχειρίσεως της Προβλήτας II και της Προβλήτας III του ΟΛΠ για διάστημα έως 50 έτη. Προβλέπεται η υλοποίηση επενδυτικού σχεδίου, ύψους 450-500 εκατ. Ευρώ, που θα συμβάλλει στην εκτίναξη της δυναμικότητας του λιμένα σε διακίνηση Ε/Κ στα 4,8 εκατ. TEUs μέχρι το 2015, δημιουργώντας εκατοντάδες νέες θέσεις εργασίας. Επιπλέον, εκτιμάται ότι από την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων γύρω από τον λιμένα θα δημιουργηθούν 2.300 νέες θέσεις εργασίας (800 άμεσης και 1.500 έμμεσης απασχολήσεως). Ειδικότερα, η υλοποίηση του ανωτέρω επενδυτικού προγράμματος και ο τριπλασιασμός της δυναμικότητας του λιμένα του Πειραιά θα αυξήσουν αντίστοιχα τη ζήτηση για παραλιμενικές υπηρεσίες, όπως τροφοδοσία πλοίων, ναυπηγοεπισκευές εργασίες, πρακτόρευση πλοίων, μεσιτεία και άλλα. Υπολογίζεται, μάλιστα, ότι ο σχετικός ετήσιος τζίρος θα φθάσει τα 500 εκατ. Ευρώ, από 250 εκατ. Ευρώ που είναι σήμερα (Πρακτικά Βουλής, 12.3.2008). Παραχωρούνται επίσης, κτίρια γραφείων, αποθήκες, μηχανολογικός εξοπλισμός και πληροφοριακά συστήματα. Η ανάδοχος εταιρία θα καταβάλει αρχικά το ποσό των 50 εκατ. Ευρώ και ετήσιο ενοίκιο το οποίο θα είναι μεταβλητό ανάλογα με τα έσοδα της. Προβλέπεται δε η καταβολή εγγυητικού τμήματος ανεξαρτήτως της μελλοντικής διακυμάνσεως των εσόδων του αναδόχου (ίσο με το 70% της προβλέψεως που περιλαμβάνεται στο επιχειρηματικό σχέδιο που υπέβαλε η εταιρία). Αυτό εκτιμάται σε 5,2 εκατ. Ευρώ για την προβλήτα II και σε 2,2 εκατ. Ευρώ για τη προβλήτα III αυξανόμενα κατ' έτος 2%. Περαιτέρω, προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος απαξιώσεως του λιμένα, η εταιρία θα πρέπει να έχει σε ετοιμότητα τουλάχιστον το 65% της δυναμικότητας του. Εάν αυτό δεν συμβεί σε τρεις συνεχόμενες χρήσεις η εταιρία θα απομακρύνεται. Τέλος, προβλέπεται και μέγιστο όριο αποδόσεως της επενδύσεως για τον ανάδοχο. Εάν η αποδοτικότητα των κεφαλαίων του υπερβεί κατά 1 ποσοστιαία μονάδα το 15%, τότε

τα κέρδη της επόμενης οικονομικής χρήσεως θα διανέμονται με αναλογία 50%-50% στον ΟΛΠ και την ανάδοχο εταιρία.

3.6.2 Έλλειψη επενδύσεων και αδυναμία ανταγωνιστικής διαχείρισης του ΟΛΘ

Πέραν της αλλαγής στο υπόδειγμα διαχείρισεως του λιμένα του Πειραιά , ή σύνδεση του με το σιδηροδρομικό δίκτυο για απευθείας μεταφόρτωση των Ε/Κ από το πλοίο στον σιδηρόδρομο , αναμένεται να επιτευχθεί έως το 2010 , όταν θα τεθεί σε λειτουργία το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου με σιδηροδρομική σύνδεση του με το ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο. Ο ΟΛΘ, αποσκοπώντας στην αύξηση της δυναμικότητάς του έχει ήδη πραγματοποιήσει την πρώτη φάση του επενδυτικού προγράμματος ύψους 100 εκατ. Ευρώ , ενώ το συνολικό ύψος του προγράμματος ανέρχεται στα 280 εκατ. Ευρώ . Ωστόσο , όπως και στον ΟΛΠ , το ποσό των απαιτούμενων επενδύσεων είναι μεγάλο . δεδομένου ότι ο κύκλος εργασιών της εταιρίας ήταν 45,9 εκατ. Ευρώ το 2006 και τα καθαρά κέρδη προ φόρων 5.1 εκατ. Ευρώ . Επίσης , τα χρονικά περιθώρια για την υλοποίηση των έργων είναι περιορισμένα . Από την άλλη πλευρά , η ανάγκη για προσέλκυση νέων πελατών που θα εξασφαλίσουν τον αναγκαίο όγκο εμπορευματικών ροών είναι επιτακτική για τον ΣΕΜΠΟ (που συνέλαβε κατά 55.8 % στα έσοδα του ΟΛΘ το 2006) για τα επόμενα 30 έτη . Η εταιρία που θα τον διαχειρίζεται υπολογίζεται ότι θα επενδύσει περίπου 250 εκατ ευρώ , γεγονός που θα τριπλασιάσει τη σημερινή δυναμικότητα του λιμένα στα 1.6 εκατ. TEUs. Στην περίπτωση αυτή έχουν εκφραστεί ανησυχίες για το ότι προβλέπεται μόνο ένας διαχειριστής στο λιμένα της Θεσσαλονίκης . Με τα σημερινά δεδομένα ο λιμένας αυτός δεν μπορεί να προσφέρει επαρκές έργο για την απασχόληση δύο ή περισσότερων διαχειριστών , αφού διακινεί μόλις 400 χιλ. Ε/Κ . Βέβαια , για να αποφευχθεί η μονοπωλιακή συμπεριφορά του νέου αναδόχου , έχει προβλεφθεί ότι , εάν τα φορτία ξεπεράσουν τις προβλέψεις και μπορούν να δικαιολογήσουν την είσοδο και νέου παρόχου , τότε θα προκηρυχθεί νέος διαγωνισμός στο μέλλον . Όμως , αυτό μπορεί να καταστεί αντικίνητρο στην επέκταση των εργασιών από τον νέο ανάδοχο. Αποτελεσματική για την ενίσχυση του ανταγωνισμού είναι και η έμφαση στην ανάπτυξη των άλλων βασικών πυλών της Βορείου Ελλάδος , της Αλεξανδρουπόλεως

και της Καβάλας , που αποσκοπεί στη σταδιακή αύξηση της συμβολής τους στη μεταφόρτωση , στη διαμετακομιστική κίνηση και τις εισαγωγές/εξαγωγές της Ελλάδος . Τα δεδομένα στο εμπόριο και την λιμενική βιομηχανία έχουν αλλάξει ριζικά δημιουργώντας σημαντικές ευκαιρίες αναπτύξεως για τους λιμένες αλλά και απειλές εξαιτίας του έντονου ανταγωνισμού ανάμεσα τους. Έτσι, το όραμα της λιμενικής πολιτικής και κάθε λιμένα θα πρέπει υποχρεωτικά να εντάσσεται ρεαλιστικά στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού και να εξασφαλίζει τη διεθνή ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμένων, με όρους που υπηρετούν την αναπτυξιακή πορεία της χώρας. Δεν αρκεί η κερδοφορία των διεθνών ελληνικών λιμένων χωρίς αναπτυξιακή τροχιά και μελλοντική προοπτική. Προκειμένου να διατηρηθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα τους, το υπόδειγμα διαχείρισεως των λιμένων θα πρέπει: α) Να χαρακτηρίζεται από επιχειρηματικότητα και ευελιξία αποφάσεων, β) Να παράγει προστιθέμενη αξία από την ολοκληρωμένη προσέγγιση σε θέματα διαχείρισεως και logistics, η οποία θα τους καθιστά ελκυστικότερους. γ) Να δημιουργεί και να εκμεταλλεύεται τις οικονομίες κλίματος και σκοπού που πλέον είναι κοινή πρακτική στους διεθνές λιμένες.

3.6.3 Το εργασιακό αντίκτυπο από την μετάβαση των λιμένων σε ιδιωτικό καθεστώς

Παράλληλα , ο ΟΛΠ θα δραστηριοποιείται στην Προβλήτα I , στην οποία ήδη διενεργούνται εργασίες επεκτάσεως και αναβαθμίσεως , ώστε να αυξηθεί το δυναμικό του και να διατηρήσει το μερίδιο αγοράς , σε ανταγωνισμό με τις υπό παραχώρηση προβλήτες . Βέβαια , οι εργασίες επεκτάσεως και αναβαθμίσεως της Προβλήτας αυτής δεν θα ολοκληρωθούν πριν από τα μέσα του 2009 , πράγμα που δημιουργεί θέμα απασχολήσεως του προσωπικού του ΟΛΠ. Μέχρι να ολοκληρωθούν οι εργασίες στην Προβλήτα I, προβλέπεται η απασχόληση του προσωπικού στην προβλήτα II για μία μεταβατική περίοδο με το ίδιο καθεστώς μισθών και εργασίας που υπάρχει σήμερα στον ΟΛΠ. Γενικότερα οι εργαζόμενοι μπορούν : α) να επιλέξουν να συνταξιοδοτηθούν , εφόσον βρίσκονται κοντά στη συνταξιοδότηση , β) να ζητήσουν την μετάταξή τους στον δημόσιο τομέα ή , εφόσον δεν εντάσσονται ή δεν επιλέξουν τα παραπάνω , γ) να συνεχίσουν την εργασία τους στην προβλήτα I , όταν αυτή θα είναι έτοιμα , με το ίδιο εργασιακό καθεστώς . Στην περίπτωση του ΟΛΘ, οι εργαζόμενοι

που δεν εντάσσονται ή δεν επιλέξουν τις εναλλακτικές α) και β) , αλλά και δεν μπορούν να απορροφηθούν από άλλες δραστηριότητες του ΟΛΘ , εξασφαλίζουν υποχρεωτικώς την πρόσληψη τους από την ανάδοχο εταιρία διατηρώντας τα εργασιακά τους δικαιώματα . Υπολογίζεται ότι θα αποχωρήσουν περίπου 620 εργαζόμενοι , με συνολικό κόστος 80-100 εκατ. Ευρώ που θα καταβληθεί από τους δύο οργανισμούς . Το κόστος αυτό είναι συνέπεια του προηγούμενου εργασιακού καθεστώτος και όχι επιχειρησιακής αναδιαρθρώσεως που προωθείται σήμερα.

3.6.4 Η σημασία αναβάθμισης των Οργανισμών και τα οφέλη της εθνικής οικονομίας

Το υπόδειγμα παραχώρησης δραστηριοτήτων σε παγκοσμίου εμβέλειας διαχειριστές που προωθείται για τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ, διαθέτει τα παραπάνω χαρακτηριστικά και εφαρμόζεται ευρέως και επιτυχώς διεθνώς, όπως αναλύθηκε πιο πάνω. Επιπλέον, βοηθά την ταχεία ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και συνεπάγεται σημαντικά οφέλη για την τοπική και εθνική οικονομία, ιδιαίτερα για τους εργαζόμενους και, τελικά, για τον Έλληνα καταναλωτή όπως: α) Η ιδιοκτησία των λιμένων παραμένει στον ΟΛΠ ΑΕ και στον ΟΛΘ ΑΕ. β) Δημιουργούνται έσοδα για το Δημόσιο αφού οι ΟΛΠ και ΟΛΘ, συμμετέχοντας δυναμικά στην υπεραξία που θα δημιουργηθεί από την ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα θα επιστρέψουν στον βασικό τους μέτοχο, δηλαδή στο Ελληνικό Δημόσιο, μέρος των κερδών τους. Χαρακτηριστικά, ο Επίτροπος Ζ. Μπαρό, υπεύθυνος μεταφορών στην ΕΕ, δήλωσε ότι σε βάθος 20 ετών τα οικονομικά οφέλη από την παραχώρηση δραστηριοτήτων του ΟΛΠ και του ΟΛΘ είναι δυνατόν να αγγίζουν το 1 δις. Ευρώ. γ) Ο πάροχος θα αναγκασθεί να προσφέρει ανταγωνιστικές τιμές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες για να προσελκύσει φορτία, με σημαντικά οφέλη για τα εισαγόμενα και εξαγόμενα προϊόντα.

3.7 Συμπεράσματα

Το 75% των εξαγομένων προϊόντων μεταφέρονται μέσω της θάλασσας, καθώς τα πλοία παρέχουν τη φτηνότερη μορφή μεταφοράς που μεταφέρει τα βαριά και χύμα φορτία με σχετικά χαμηλότερο κόστος. Εντούτοις η τιμή που πληρώνεται για αυτό είναι η βραδύτητα και αν προστεθεί ο χρόνος που ο πελάτης βρίσκεται μακριά από το λιμάνι, ο συνολικός χρόνος αποστολής μπορεί να είναι σημαντικός. Η χρησιμοποίηση των κοντέινερ επιτρέπει στη θαλάσσια μεταφορά να συνδυάζεται με την οδική και η σιδηροδρομική μεταφορά και τα διαμπερή οχηματαγωγά μειώνουν περισσότερο το χρόνο μεταφοράς και το χρόνο φόρτωσης και εκφόρτωσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό βραχίονα του διεθνούς εμπορίου, με κύριους πρωταγωνιστές τον εμπορικό στόλο και τους λιμένες. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, περίπου το 90% του διεθνούς εμπορίου πραγματοποιείται σήμερα δια θαλάσσης, με σαφή πλεονεκτήματα ως προς το χαμηλότερο κόστος, την ταχύτητα, την εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος. Στην Ελλάδα, το ποσοστό διεθνούς εμπορίου στο συνολικό εμπόριο είναι σχετικά χαμηλό, χαμηλότερο από κάθε άλλη χώρα της ΕΕ, λόγω του σημαντικού μεταφορικού έργου (34% το 2005) που αφορά το εσωτερικό εμπόριο για τον εφοδιασμό των νησιών και των πολλών παραθαλάσσιων περιοχών της χώρας. Ο λιμένας του Πειραιά είναι βασική πύλη της χώρας μας στο διεθνές εμπόριο και βασικός λιμένας για το εγχώριο εμπόριο και τη διακίνηση επιβατών. Είναι ο 17ος σε μέγεθος λιμένας της μεσογείου στη διακίνηση φορτίου. Έχει δε σημαντικές προοπτικές να μετεξελιχθεί και να διευρύνει τον ρόλο του με πρότυπο την ανάπτυξη των μεγάλων ευρωπαϊκών λιμένων όπως του Ρότερνταμ και του Αμβούργου. Ο λιμένας του Πειραιά θεωρείται ότι διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα για να αναδείξει τη χώρα μας σε κόμβο εμπορίου για την ευρύτερη περιοχή της μεσογείου και των χωρών της ΝΑ Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας. Εξ αρχής, η 35ετούς ισχύος συμφωνία παραχώρησης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά στην Cosco Pacific αποτέλεσε πεδίο έντονης πολιτικής και επιχειρηματικής αντιπαράθεσης. Πρωτίστως για το τίμημα και τα ανταλλάγματα: 4,3 δισ. ευρώ σε βάθος 35ετίας σύμφωνα με τη μία ανάγνωση, μόλις στα 498 εκατ. ευρώ κατά την περίοδο της συμφωνίας σύμφωνα με την άλλη. Ο Πειραιάς καθιερώνεται ως πύλη εμπορίου Ανατολής - Δύσης και ισχυροποιείται ο ρόλος της Ελλάδας ως οικονομικό κέντρο της νοτιοανατολικής

Ευρώπης και της Μεσογείου, ενώ αναδεικνύεται ως κρίσιμος διαμετακομιστικός κόμβος για τα κινεζικά προϊόντα που εισάγονται στην Ευρώπη . Ειδικά στο διάστημα αυτό των παρατεταμένων απεργιακών κινητοποιήσεων στους δύο μεγάλους εμπορικούς λιμένες της χώρας, καθώς πλήθος εταιρειών ήδη έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους σε εναλλακτικές λύσεις και "δουλεύουν" εδώ και καιρό με μικρότερα λιμάνια της χώρας. Μια από τις βέλτιστες λύσεις, όπως αποδεικνύεται στην πράξη, αποτελεί ο λιμένας του Αστακού στην Αιτωλοακαρνανία, ο οποίος -ας σημειωθεί- είναι το πρώτο και το μόνο μέχρι στιγμής ιδιωτικό λιμάνι της χώρας και στην περίοδο αυτή της κρίσης, έχει κληθεί να διαχειριστεί το 15%-20% του συνολικού μεταφορικού έργου της χώρας. Οι ραγδαίες εξελίξεις στη βιομηχανία διαχείρισης εμπορευματικών λιμένων τα τελευταία έτη έχουν περάσει ουσιαστικά απαρατήρητες στη Ελλάδα, παρά τα εξαιρετικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτουμε και τις δυνατότητες ανάπτυξής αυτού του τομέα λόγω της γεωγραφικής θέσεως της χώρας μας. Οι αιτίες, βέβαια, αυτής της καταλήξεως είναι πάντοτε οι ίδιες : α) ο εκτεταμένος κρατισμός στη διαχείριση επιχειρήσεων που είναι πλήρως εκτεθειμένες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό, με υπεράριθμο αριθμό προσωπικού, με κρατικές-κομματικές διοικήσεις, κ.ά. β) ο αποκλεισμός του ανταγωνισμού και η απουσία κάθε μορφής επιχειρηματικότητας για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων αυτών. γ) Η ουσιαστική αδιαφορία για τη σχέση μεταξύ της αξίας των προσφερόμενων υπηρεσιών για τους πελάτες και του κόστους προσφοράς τους που διογκώνεται κυρίως λόγω του ταχέως αυξανόμενου εργατικού κόστους. δ) Οι συνδικαλιστικές πρακτικές που εφαρμόζονται για τη στήριξη υπερβολικών, πολλές φορές, προνομίων του προσωπικού τους, που δεν λαμβάνουν συνήθως υπόψη τους ότι μπορεί να συμβάλλουν ακόμη και σε οριστική απώλεια πελατών που θα στραφούν σε ανταγωνιστικά ελληνικά ή διεθνή λιμάνια. Το υπόδειγμα παραχωρήσεως δραστηριοτήτων σε παγκοσμίου εμβέλειας διαχειριστές που προωθείται για τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ, διαθέτει τα παραπάνω χαρακτηριστικά και εφαρμόζεται ευρέως και επιτυχώς διεθνώς, όπως αναλύθηκε πιο πάνω.

Κεφάλαιο 4^ο Αεροπορικές μεταφορές

4.1 Ανάλυση δικτύου αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών

4.1.1 Ανάλυση υποδομών αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών

Στην Ελλάδα λειτουργούν, σήμερα, 44 αεροδρόμια που κατανέμονται σε τρεις κατηγορίες: Κρατικοί Αερολιμένες Διεθνών Συγκοινωνιών, Κρατικοί Αερολιμένες Εσωτερικών Συγκοινωνιών, Δημοτικοί Αερολιμένες. Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας από τους πλέον αποτελεσματικούς μοχλούς παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική - περιβαλλοντική, πληθυσμιακή, πολιτιστική και αναπτυξιακή εξέλιξη ενός τόπου. Ειδικά για την ελληνική οικονομία ο τομέας είναι μεγάλης σπουδαιότητας. Η εξυπηρέτηση των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποιείται μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου 40 αεροδρομίων, ένα εκ των οποίων, της Καλύμνου είναι υπό κατασκευή. Από τα αεροδρόμια της χώρας τα 5 μεγαλύτερα (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας) εξυπηρετούν το 85% της συνολικής αεροπορικής κίνησης. Από τα υπόλοιπα 35 αεροδρόμια, παρά το γεγονός ότι εξυπηρετούν μικρό σχετικά ποσοστό της συνολικής κίνησης, τα 20 εξυπηρετούν και έκτακτη κίνηση εξωτερικού. Το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας, αυτό κατέστη απαραίτητο λόγω της γεωφυσικής ιδιομορφίας της Ελλάδας. Συγκεκριμένα η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα, με συμπαγείς ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό της τμήμα. Η αεροπορική σύνδεση είναι κατά συνέπεια απαραίτητη για τη σύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα. Επιπλέον η Ελλάδα δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με τις υπόλοιπες χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης, ενώ λόγω της γεωγραφικής της θέσης αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα. Η υποδομή που είναι απαραίτητη για την πραγματοποίηση και εξυπηρέτηση αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών είναι οι αερολιμένες ή αεροδρόμια και τα κέντρα ελέγχου και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Ο όρος αερολιμένας αφορά το σύνολο των κάθε φύσεως κατασκευών και εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τις αεροπορικές μεταφορές ατόμων και εμπορευμάτων. Από καθαρά κοινωνιακή άποψη αποτελεί κοινωνιακό κόμβο, όπου το δίκτυο των

αεροπορικών μεταφορών συνδέεται με τα δίκτυα επιφανειακών μεταφορών. Ο όρος αεροδρόμιο χρησιμοποιείται πολλές φορές ως συνώνυμος του αερολιμένα. Ωστόσο έχει στενότερη έννοια και αναφέρεται σε σύνολο κατασκευών και εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν την απογείωση και προσγείωση αεροσκαφών, όχι όμως, κατ' ανάγκη, και τη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων. Ο σχεδιασμός ενός αεροδρομίου είναι μία πολύπλοκη διαδικασία στην οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη δραστηριότητες αλληλοσυνδεόμενες και πολλές φορές αλληλοσυγκρουόμενες, ενώ παράλληλα είναι επιβεβλημένη η αυστηρή τήρηση συγκεκριμένων κανονισμών ανάπτυξης και λειτουργίας. Γενικά οι δραστηριότητες μπορούν να χωριστούν σε δύο ευρείες κατηγορίες. Στις δραστηριότητες που αφορούν την κίνηση των αεροσκαφών και στις δραστηριότητες που αφορούν την κίνηση των επιβατών και του air cargo

4.1.2 Αεροδρόμιο & Air Cargo

Το αεροδρόμιο, όσο αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, αποτελεί το χώρο που καλείται να εξυπηρετήσει τις ακόλουθες ανάγκες:

Σε σχέση με τα αεροσκάφη: Προσγειοαπογειώσεις, Στάθμευση (κατά το χρόνο που γίνεται φόρτωση ή εκφόρτωση του air cargo και το χρόνο που δεν χρησιμοποιούνται), Ανεφοδιασμός και επάνδρωση, Καθαρισμός, συντήρηση και επισκευές

Σε σχέση με το air cargo: Παραλαβή ή παράδοση, Έλεγχος καταλληλότητας και κατάστασης συσκευασίας, Έλεγχος ασφαλείας, Καταγραφή, ζύγιση, κατάταξη, χαρακτηρισμός, Προετοιμασία για φόρτωση στο αεροσκάφος, διακίνηση του air cargo προς και από το αεροσκάφος.

Φορτοεκφόρτωση του air cargo στο αεροσκάφος, βάσει προδιαγραφών:

Αν και τα περισσότερα αεροδρόμια μπορούν να διαχειριστούν ορισμένες ποσότητες εμπορευμάτων, οι παράγοντες που επηρεάζουν και διαμορφώνουν το μέγεθος των εγκαταστάσεων του cargo terminal διαφέρουν σημαντικά ανά περίπτωση και εξαρτώνται από (1) το μείγμα και τα χαρακτηριστικά ροής του φορτίου, (2) τα χαρακτηριστικά των αεροσκαφών και του εξοπλισμού τους, (3) το βαθμό κεφαλαιοποίησης και αυτοματισμού και (4) τα συστήματα επικοινωνίας και διεκπεραίωσης των γραφειοκρατικών διαδικασιών.

Οι απαιτήσεις της αερομεταφοράς εμπορευμάτων απαιτούν συνήθως υποδεέστερες

υποδομές όσον αφορά την επίγεια εξυπηρέτηση, σε σχέση με τις επιβατικές. Αυτό βέβαια αφορά ορισμένες περιπτώσεις εκ του συνόλου της αγοράς αυτής. Οι απλές αυτές περιπτώσεις συνήθως αφορούν ναυλωμένες πτήσεις (charter) cargo πτήσεις ή "ταχυμεταφορές" (regional ή commuter cargo), οπότε τα αεροδρόμια που εμπλέκονται με τις δραστηριότητες αυτές μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες που προκύπτουν, δίχως ιδιαίτερες υποδομές. Όταν όμως αναφερόμαστε σε κομβικά αεροδρόμια (hub) μεγάλων αεροπορικών εταιριών τα πράγματα είναι πολύ διαφορετικά. Στις περιπτώσεις αυτές δεν έχουμε να κάνουμε μόνο με επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών αλλά και με διαχείριση τεραστίου όγκου εμπορευμάτων. Σε τέτοιου είδους και μεγέθους αεροδρόμια η διαχείριση εμπορευμάτων αποτελεί μία σύνθετη διαδικασία που απαιτεί την ύπαρξη αρκετών υποδομών, που μπορεί να είναι η κατασκευή μεμονωμένων εμπορευματικών σταθμών (cargo terminal), λογισμικό ελέγχου και διαχείρισης εμπορευμάτων, εξειδικευμένο προσωπικό και μηχανήματα κ.λπ..

4.1.3 Κριτήρια σχεδιασμού και διαστασιολόγησης εμπορευματικού σταθμού

Για την επιλογή της θέσης του cargo terminal πρέπει να εκτιμηθούν οι παρακάτω παράγοντες: Η θέση σε αρμονία με τη γενική διάταξη όλου του αεροδρομίου, εξασφάλιση χώρου για μελλοντικές επεκτάσεις που θα καλύψουν τις ανάγκες 20 ετών τουλάχιστον, απευθείας επικοινωνία των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών με το cargo terminal (front line facility), πρόβλεψη για την εξυπηρέτηση νέων αεροσκαφών που θα κατασκευαστούν τα προσεχή έτη, εύκολη επικοινωνία με τα υπάρχοντα δίκτυα επιφανειακών μεταφορών, ελάχιστη απόσταση τροχοδρομήσεων, επικοινωνία μεταξύ του cargo terminal και των άλλων εγκαταστάσεων, κατά προτίμηση με ανεξάρτητο οδικό δίκτυο, καμιά παρενόχληση στις υπόλοιπες λειτουργίες του αεροδρομίου, θεώρηση των μετεωρολογικών συνθηκών (π.χ. ανέμου) για τη διευκόλυνση των επίγειων μεταφορών. Μία ακόμη παράμετρος που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά το σχεδιασμό του cargo terminal είναι ποιες λειτουργίες πραγματοποιεί και τι είδους φορτία και ροές εξυπηρετεί περισσότερο, π.χ. η εισαγωγή των εισερχομένων

προς αποστολή φορτίων γίνεται σε μικρά δέματα που πρέπει να ετοιμαστούν , κυρίως χειρονακτικά, για αεροπορική μεταφορά ή έρχονται από τον αποστολέα ήδη μοναδοποιημένα σε αεροπορικά container, έτοιμα για φόρτωση στο αεροσκάφος. Παράλληλα, ένα cargo terminal μπορεί να διαχωρίζεται σε περισσότερους του ενός διακριτούς αποθηκευτικούς χώρους, τους οποίους δύναται να διαχειρίζεται μια αεροπορική εταιρία ή μια εταιρία παροχής υπηρεσιών εξυπηρέτησης εδάφους και διαχείρισης φορτίου (3rd party ground handling).

4.1.4 Τύποι αεροσκαφών για την μεταφορά εμπορευμάτων

Για τη μεταφορά air cargo, υπάρχουν τρεις επιλογές σε ό,τι αφορά τα αεροσκάφη:

1. μεταφορά στους διαθέσιμους χώρους (cargo hold)
2. χρήση αεροσκαφών Combi
3. αεροσκάφη διαμορφωμένα αποκλειστικά για μεταφορά φορτίου (freighters)

Η πρώτη επιλογή εγγυάται τη μεταφορά εμπορευμάτων και ταχυδρομείου στους διαθέσιμους χώρους (cargo hold) των επιβατικών αεροσκαφών με προγραμματισμένες επιβατικές πτήσεις. Με τον τρόπο αυτό, οι εταιρείες αποκτούν ένα επιπλέον έσοδο με χαμηλό σχετικά κόστος, καθώς τα έξοδα καλύπτονται από τη μεταφορά επιβατών. Το δεύτερο πλεονέκτημα είναι ότι επιτρέπει να μεταφέρονται εμπορεύματα από και προς απομακρυσμένες περιοχές οι οποίες δεν μπορούν να υποστηρίξουν μια αμιγώς εμπορευματική γραμμή . Υπάρχουν, όμως, και κάποια μειονεκτήματα. Το πρώτο είναι ο περιορισμένος όγκος και το βάρος των εμπορευμάτων που μπορούν να μεταφερθούν κάθε φορά. Το δεύτερο πρόβλημα που δημιουργείται είναι η συχνή μεταβολή της διαθέσιμης χωρητικότητας, η οποία αυξομειώνεται ανάλογα με τις θέσεις που έχουν πουληθεί, τις καιρικές συνθήκες και άλλους παράγοντες. Για επιχειρησιακούς λόγους, το ωφέλιμο φορτίο μιας πτήσης συχνά χρειάζεται να περιοριστεί λίγη ώρα πριν από την απογείωση. Η μείωση αυτή γίνεται με βάση έναν κατάλογο, ο οποίος δίνει τη σειρά εκφόρτωσης. Τα εμπορεύματα είναι συνήθως στην κορυφή της λίστας εκφόρτωσης, κάτι ελάχιστα γνωστό στους παραλήπτες τους. Από την άλλη πλευρά, η αποβίβαση επιβατών κοστίζει πάρα πολύ, καθώς πρέπει να πληρωθούν αποζημιώσεις και εισιτήρια με την επόμενη διαθέσιμη πτήση. Ο δεύτερος τρόπος μεταφοράς φορτίου είναι η

χρήση αεροσκαφών Combi σε προγραμματισμένες πτήσεις. Πρόκειται για αεροσκάφη στα οποία το πίσω μέρος του θαλάμου επιβατών απομονώνεται και διαμορφώνεται κατάλληλα για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε παλέτες ή εμπορευματοκιβώτια, ενώ το μπροστινό διατηρεί τη διαμόρφωση μεταφοράς επιβατών. Με τον τρόπο αυτό υπάρχει η δυνατότητα μεταφοράς σημαντικού όγκου φορτίου αλλά και επιβατών χωρίς να απαιτείται η χρήση δύο διαφορετικών αεροσκαφών. Μια παραλλαγή του παραπάνω τρόπου είναι η χρήση αεροσκαφών των οποίων μεταβάλλεται η διαμόρφωση της ατράκτου για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίου (convertible). Πρόκειται για τα αεροσκάφη QC, από τα αρχικά των λέξεων Quick Change («Ταχεία Αλλαγή»).

4.1.5 Οργάνωση και σύμβαση μεταφορών

Οι αντιπροσωπείες που συμμετέχουν στις αεροπορικές μεταφορές είναι οι ακόλουθες :

- Εταιρία εναέριας μεταφοράς που οργανώνει την κύρια μεταφορά,
- Εταιρίες μεταφορών, εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποι, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τις διαδικασίες σχετικές με την αποστολή.

Δύο τύποι αεροπλάνων συμμετέχουν στις διεθνείς μεταφορές των εμπορευμάτων :

- Μικτά αεροπλάνα : μεταφέρουν συγχρόνως επιβάτες και αγαθά : αυτά τα αεροπλάνα δεν είναι κατάλληλα για τα επικίνδυνα προϊόντα και μπορεί να προκαλέσουν καθυστερήσεις επειδή η αποστολή έχει γενική θέση προτεραιότητας.
- Αεροπλάνα με φορτία που μεταφέρουν μόνο τα εμπορεύματα.

Η σύμβαση αεροπορικών μεταφορών υπογράφεται μεταξύ του μεταφορέα (αεροπορική εταιρεία) και του φορτωτή που μπορούν να είναι πράκτορες. Στη σύμβαση δίνεται η συγκεκριμένη μορφή με επιστολή αεροπορικών μεταφορών (Δηλωτικό εναέριας μεταφοράς AWB). Η επιστολή αεροπορικών μεταφορών ή το δηλωτικό εναέριας μεταφοράς AWB μπορεί να προετοιμαστεί από την αεροπορική εταιρεία, τον ναυλωτή ή από το δέκτη. Το AWBis την ίδια στιγμή : απόδειξη της σύμβασης μεταφορών,

αποτελεί απόδειξη της πλήρους χρέωσης των αγαθών βάσει των τιμών. Η υποχρέωση του μεταφορέα υπονοεί τις ακόλουθες ευθύνες :

- Τα εμπορεύματα είναι στην επιτήρηση του μεταφορέα από το σημείο της φόρτωσής του μέχρι το χρόνο της εκφόρτωσης. Σε περίπτωση απώλειας των στοιχείων, ο δέκτης έχει από την υποχρέωση να προβάλλει τις αντιρρήσεις σχετικά με το βάρος και τον αριθμό συσκευασιών αλλά όχι στον αριθμό κομματιών.
- Σε περίπτωση ζημιών λόγω καθυστέρησης, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία εκτός από εάν προβάλλει τις αντιρρήσεις. Όσον αφορά στις απώλειες και τις ζημίες, πρέπει να σταλεί μια συστημένη επιστολή εντός 14 ημερών από την ημερομηνία της υποδοχής των αγαθών. Αλλά στην περίπτωση καθυστέρησης, πρέπει να σταλεί μια συστημένη επιστολή μέσα σε 21 ημέρες από την ημερομηνία της διάθεσης των αγαθών. Προκειμένου να προστατευθεί έναντι για μια ενδεχόμενη καθυστέρηση (περίπτωση των επειγουσών φορτώσεων) μπορείτε να συμφωνήσετε για μια καθυστέρηση με την εταιρεία με μια εγγύηση επιβίβασης ή ακόμα μπορείτε να αναφέρετε τις αντιρρήσεις στο AWB, όπου θα υπογράψετε από κοινού με το μεταφορέα.

4.1.6 Η εφοδιαστική αλυσίδα στις αερομεταφορές-ο ρόλος των εμπλεκόμενων φορέων

Η διαδικασία που ακολουθείται από τη στιγμή που παραλαμβάνεται ένα φορτίο από τον φορτωτή (shipper) μέχρι να φτάσει στον τελικό παραλήπτη περιλαμβάνει στάδια όπου εμπλέκονται οι παρακάτω φορείς: Ο φορτωτής ή αποστολέας (shipper), η μεταφορική εταιρεία, η εταιρεία handling στο αεροδρόμιο φόρτωσης, η εταιρεία στην οποία ανήκει το cargo airplane, η εταιρεία handling στο αεροδρόμιο εκφόρτωσης, οι τελωνειακές αρχές, ο μεταφορέας-διανομέας του εμπορεύματος και τέλος ο παραλήπτης του εμπορεύματος. Ο ρόλος καθενός από τους φορείς που εμπλέκονται είναι ξεχωριστός . Ο φορτωτής είναι αυτός που δίνει την εντολή μεταφοράς και κάνει την κράτηση θέσης στον μεταφορέα για το εμπόρευμα που έχει πουλήσει σε κάποιον απομακρυσμένο πελάτη του. Ο φορτωτής κανονίζει τον τόπο και το χρόνο φόρτωσης

καθώς και την ποσότητα του φορτίου και τον εξοπλισμό που απαιτείται για τη μεταφορά (παλέτα, ULD). Η ευθύνη του φορτωτή ποικίλει ανάλογα με το συμβόλαιο και τους όρους που έχει συμφωνήσει με τον αγοραστή. Οι όροι και οι προϋποθέσεις της μεταφοράς καθορίζονται από σχετικό συμφωνητικό, το οποίο συνοδεύεται από ασφαλιστήριο συμβόλαιο για κάθε φθορά, βλάβη, ολική ή μερική καταστροφή ή απώλεια φορτίου πέραν της ευθύνης του αερομεταφορέα, όπως αυτή προσδιορίζεται από την Συνθήκη της Βαρσοβίας και τον Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ΚΑΔ-N1815/1988). Συνήθως ο πελάτης δεν έχει το δικαίωμα έγερσης τυχόν αξιώσεων έναντι του αερομεταφορέα για κάθε φθορά, βλάβη, ολική ή μερική καταστροφή ή απώλεια πέραν της περιορισμένης ευθύνης που καθορίζει ο ΚΑΔ. Μια βασική υποχρέωση του πελάτη είναι η υποβολή εντύπου δήλωσης εμπορεύματος. Με το λεγόμενο «Δηλωτικό» περιγράφεται λεπτομερώς το μεταφερόμενο φορτίο, το βάρος και ο όγκος του. Ο έλεγχος αποδοχής γίνεται κατευθείαν στο αεροδρόμιο από όπου θα φύγει το φορτίο πριν από το χρονικό όριο για την παραλαβή της πτήσης. Ο αντιπρόσωπος του αερομεταφορέα και ένας αντιπρόσωπος του αποστολέα, ελέγχουν το περιεχόμενο και τη συσκευασία του φορτίου, καθώς και τα συνοδευτικά φορτωτικά έγγραφα. Όταν το εμπόρευμα φτάνει στην αποθήκη του αεροδρομίου συνοδευόμενο από τα σχετικά έγγραφα, παραλαμβάνεται από την handling εταιρία του αεροδρομίου και είναι αυτή που κανονίζει την προσωρινή αποθήκευση των εμπορευμάτων και διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό τόσο για την εκφόρτωση από το φορτηγό όσο και για τη φόρτωση στο αεροσκάφος. Στη συνέχεια προετοιμάζει τα σχετικά τελωνειακά έγγραφα και θέτει τα εμπορεύματα στον χώρο εκτελωνισμού-ελέγχου. Σε αρκετές περιπτώσεις ο χώρος του τελωνείου βρίσκεται επίσης στις αποθήκες της εταιρίας handling για αποφυγή άσκοπων μετακινήσεων των εμπορευμάτων. Έπειτα προετοιμάζεται η φορτωτική από την εταιρία handling, διασφαλίζοντας ότι υπάρχουν όλες οι ενδείξεις και οι σημάνσεις καθώς και ότι συμφωνεί με τους διεθνείς κανονισμούς της IATA. Όταν η διαδικασία φόρτωσης ολοκληρωθεί στέλνει τα έγγραφα φόρτωσης στην αντίστοιχη μεταφορική και handling εταιρία στο αεροδρόμιο προορισμού. Μόλις το αεροπλάνο προσγειωθεί αναλαμβάνει η εκεί handling εταιρία. Ξεφορτώνει και παραλαμβάνει το φορτίο, ελέγχει τα σχετικά έγγραφα, αποθηκεύει προσωρινά τα προϊόντα, ειδοποιεί τον παραλήπτη για την άφιξη του εμπορεύματος, προετοιμάζει τα σχετικά τελωνειακά έγγραφα, ενημερώνει τη μεταφορική για τυχόν ζημιές ή απώλειες ή ασυμφωνίες ποσοτήτων. Επίσης συγκεντρώνει όλο τον εξοπλισμό μεταφοράς και τα διαχειρίζεται σε συνεννόηση με την εταιρία στην οποία

ανήκουν. Τέλος ο παραλήπτης-πελάτης του εμπορεύματος εξοφλεί τα σχετικά ναύλα και έξοδα της μεταφοράς ανάλογα με τη συμφωνία που έχει κλείσει με το φορτωτή που του απέστειλε το εμπόρευμα. Στις υποχρεώσεις των πελατών συμπεριλαμβάνεται η ακριβής περιγραφή στοιχείων που αφορούν το εμπόρευμα που πρόκειται να μεταφερθεί και αναφέρονται τόσο στις φορτωτικές, όσο και στα λοιπά συνοδευτικά έγγραφα. Αν ο πελάτης εγείρει απαιτήσεις έναντι του αερομεταφορέα για απώλεια, ζημία ή φθορά του φορτίου μετά την αποδοχή του, πρέπει να υποβάλλει επιπρόσθετα τα εξής έγγραφα: Έντυπο Καταστροφής Φορτίου (Cargo Damage Report) και Έντυπο Γραπτής Αναζήτησης Φορτίου (Written Trace Message). Η υποβολή των απαιτήσεων του πελάτη πρέπει να γίνει σε προβλεπόμενες προθεσμίες ειδάλλως χαρακτηρίζονται απαράδεκτες και ακυρώνονται. Αν η εταιρεία αερομεταφοράς ή οι υπεργολάβοι της ή οι εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποι διαχείρισης φορτίου με τους οποίους έχει συμβληθεί στα κατά τόπους αεροδρόμια δεν παραλάβουν εγκαίρως το φορτίο, ο πελάτης μπορεί να επιφορτιστεί με πρόσθετα έξοδα. Η αεροπορική εταιρεία ευθύνεται έναντι σε κάθε αποστολέα ή παραλήπτη για κάθε φθορά, βλάβη, ολική ή μερική καταστροφή ή απώλεια εμπορευμάτων, η οποία συνέβη κατά την μεταφορά. Το πλαίσιο αυτής της ευθύνης ορίζει η διεθνής σύμβαση της Βαρσοβίας και το Πρωτόκολλο του Μόντρεαλ για τις διεθνείς πτήσεις. Για τις εσωτερικές πτήσεις ισχύει ο Κώδικας Αεροπορικού Δικαίου. Όσον αφορά το συνολικό κόστος μεταφοράς με εμπορευματικές πτήσεις, αυτό περιλαμβάνει την αναλογία όλων των εξόδων του κύκλου (ενοίκια, την ασφάλιση, την συντήρηση του αεροσκάφους και τους μισθούς του ιπτάμενου προσωπικού), συμπεριλαμβανομένων καυσίμων, καθώς και οποιεσδήποτε κρατικές επιβαρύνσεις και τέλη (πλοήγησης, προσγείωσης, στάθμευσης καθώς και επίγειας διαχείρισης στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ή στα αεροδρόμια προορισμού). Ο πελάτης πρέπει να υπολογίζει την τιμή λαμβάνοντας υπόψη όλες τις χρεώσεις από την παράδοση του φορτίου μέχρι και την παραλαβή. Οι χρεώσεις είναι διάφορες και έχουν ποικίλους συντελεστές μέτρησης, ονομάζονται επίναυλο και αποτελούνται από τα εξής στοιχεία: Ναύλος φορτίου , Ναύλος ογκομετρικού , Ναύλος ασφαλείας (security fee.-x rayfee-se) Ναύλος καυσίμων , Ασφάλεια εμπορευμάτων , Έκδοση φορτωτικής , Διατακτική παραλαβής , Αποθηκευτικά , Ειδικός χειρισμός εμπορευμάτων , Τελωνειακά έξοδα και τέλη , Τέλη αεροδρομίων , Δασμοί και φόροι ΦΠΑ.

4.1.7 Τιμολόγηση αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών

Η βάση της παραγωγής δασμολογίων είναι η σχέση μεταξύ του βάρους και του όγκου σύμφωνα με το γεγονός ότι ένας τόνος είναι ίσος με 6 κυβικά μέτρα. Ως εκ τούτου, ο πραγματικός όγκος διαιρείται δια του 6 για τη διατήρηση του βάρους που χρησιμεύει η βάση για την παραγωγή δασμολογίων. Το δασμολόγιο IATA που είναι υποχρεωτικό σε γενικές γραμμές, μπορεί να υποβληθεί σε μειώσεις σύμφωνα με τον όγκο. Αυτό είναι ένα τιμολόγιο για κάθε κλίμακα βάρους που μειώνεται και που αλλάζει από μια χώρα σε άλλη. Ένας κατ' ελάχιστον φόρος εφαρμόζεται στις μικρές αποστολές. Οι αεροπορικές εταιρείες εφαρμόζουν τον κανόνα «paying for» που συνίσταται στην πληρωμή για το βάρος που είναι υψηλότερο από το πραγματικό βάρος, λαμβάνοντας υπόψη τον έντονα μειωμένο χαρακτήρα του δασμολογίου. Το δασμολόγιο ULD (Unit Load Device = πληρωτέα μονάδα). Σε αυτήν την περίπτωση, κάθε μονάδα φόρτωσης έχει μια ελάχιστη τιμή. Το δασμολόγιο ULD είναι μια συμβατική δαπάνη που συμφωνείτε για συγκεκριμένα ταξίδια. Λέμε ότι σε αυτό αντιστοιχεί «το βάρος-άξονα». Εάν το βάρος υπερβεί το συμβατικό βάρος, τα πρόσθετα κιλά θα φορολογηθούν σε ένα πολύ ευνοϊκό δασμολόγιο (ένα συμφέρον δασμολόγιο στην έκταση στην οποία το περιεχόμενο/τα εμπορευματοκιβώτια όπως οι παλέτες, τα ξύλινα κιβώτια ή τα containers δεν φορολογούνται). Πρόσθετα δασμολόγια = συγκεκριμένα ποσοστά επί των προϊόντων. Αυτά είναι τα προνομιακά δασμολόγια που υπολογίζονται βάσει της κατηγορίας των εμπορευμάτων που στέλλονται με πλοίο κατ'ελάχιστο στα 100 κλ., σε μονάδα 300 κλ ή 500 κλ για κάποια άλλα.

Η μεταφορά air cargo πληρώνεται συναρτήσει του βάρους (σε κιλά) και της απόστασης (σε μίλια). Ο αεροπορικός ναύλος περιλαμβάνει : (α) τη βασική χρέωση (net value), (β) τον επίναυλο ασφαλείας (security surcharge) και (γ) τον επίναυλο καυσίμων (fuel surcharge). Ο επίναυλος ασφαλείας είναι μία σταθερή χρέωση που κυμαίνεται στα 0,15€/kg ανεξαρτήτου της απόστασης μεταφοράς και εφαρμόστηκε μετά την 11^η Σεπτεμβρίου 2001, όταν αυξήθηκαν τα ασφάλιστρα των αεροσκαφών για λόγους ασφάλειας των πτήσεων. Ανάλογα με την αεροπορική εταιρία και τον πελάτη είναι δυνατόν ο επίναυλος καυσίμου να έχει μηδενική τιμή. Ο επίναυλος καυσίμων άρχισε να εφαρμόζεται από τη στιγμή που ξεκίνησε η άνοδος της τιμής των καυσίμων και συνεχίζεται ως πρακτική μέχρι σήμερα. Ανάλογα με την εταιρία, αντιπροσωπεύει

ένα σημαντικό ποσοστό της τιμής του συνολικού αεροπορικού ναύλου. Η Lufthansa έχει μια μεθοδολογία υπολογισμού του επίναυλου καυσίμων, που βασίζεται σε μία τιμή δείκτη καυσίμων ο οποίος αντικατοπτρίζει μία μέση τιμή του αεροπορικού καυσίμου βάσει των spot τιμών στις πέντε κύριες χρηματιστηριακές αγορές καυσίμων. Οι περισσότερες αεροπορικές εταιρίες έχουν μειώσει, από τη στιγμή που επιβλήθηκε ο επίναυλος καυσίμων, την τιμή του βασικού ναύλου για να παραμείνει η συνολική τιμή του αεροπορικού ναύλου εντός λογικών και ανταγωνιστικών επιπέδων. Παρατηρούμε τις πολύ μεγάλες διαφορές στις τιμές του επίναυλου καυσίμων μεταξύ των διαφόρων εταιριών, π.χ. Lufthansa 1,30€/kg, Olympic Airlines 0,25€/kg. Οι περισσότερες εταιρίες χρεώνουν αυτήν την τιμή του επίναυλου καυσίμων ανεξάρτητα από την απόσταση που θα μεταφερθεί το φορτίο. Το γεγονός αυτό έχει προκαλέσει προβληματισμό και αντιδράσεις, διότι με την θέσπιση και την εφαρμογή του επίναυλου καυσίμων φαίνεται να βγαίνουν κερδισμένες αποκλειστικά οι αεροπορικές εταιρίες και χαμένοι όλοι οι υπόλοιποι εμπλεκόμενοι και ο πελάτης. Οι διαμεταφορείς (forwarders) πληρώνονται για τις υπηρεσίες τους με ένα ποσοστό επί της βασικής μόνον χρέωσης του αεροπορικού ναύλου. Οπότε εάν η αεροπορική εταιρία αυξάνει την τιμή του επίναυλου καυσίμων και μειώνει τη βασική χρέωση, για να κρατήσει περίπου σταθερή τη συνολική τιμή του αεροπορικού ναύλου, τότε ο διαμεταφορέας χάνει έσοδα. Επιπλέον, δεν είναι λογικό να μην υπάρχει κατηγοριοποίηση στην τιμή του επίναυλου καυσίμων ανάλογα με την απόσταση μεταφοράς του φορτίου, αφού ουσιαστικά η αύξηση της τιμής των καυσίμων επηρεάζει βέβαια το κόστος μεταφοράς αλλά ανάλογα με την κατανάλωση λόγω διανυόμενης απόστασης.

4.1.8 Ροές εμπορευμάτων -Διαχείριση

Η ροές των εισερχομένων και εξερχομένων εμπορευμάτων στο αεροδρόμιο είναι οι εξής: Το εξερχόμενο φορτίο, κατάλληλα συσκευασμένο, περνάει αρχικά από το χώρο υποδοχής, όπου καταγράφεται, ελέγχεται με ακτινοσκόπηση, καταμετράται, ζυγίζεται, κατατάσσεται και χαρακτηρίζεται με ετικέτα. Στη συνέχεια είτε περνάει σε χώρο προσωρινής αποθήκευσης είτε ετοιμάζεται για τη φόρτωσή του στο αεροσκάφος. Ανάλογα με το αεροσκάφος στο οποίο θα φορτωθεί είτε ομαδοποιείται με άλλα χύμα

φορτία (bulk or loose freight) είτε φορτώνεται σε container ή παλέτα. Στη συνέχεια διακινείται μέσω της ποδιάς (apron) του αεροδρομίου έως το χώρο στάθμευσης του αεροσκάφους, στο οποίο θα φορτωθεί. Το εισερχόμενο φορτίο μπορεί να προέρχεται, τουλάχιστον στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είτε από κοινοτικές χώρες είτε από τρίτες χώρες. Όταν το φορτίο φτάσει στο αεροδρόμιο προορισμού, γίνεται εκφόρτωσή του από τον υπεύθυνο εξυπηρέτησης εδάφους στην πλευρά αέρα (ramp handling agent) και μεταφέρεται στις εγκαταστάσεις του υπεύθυνου διαχείρισης φορτίου (cargo handling agent). Αρχικά γίνεται καταγραφή του εισερχομένου φορτίου και έλεγχος της συσκευασίας του (ελέγχεται η κατάσταση της συσκευασίας κατά την παραλαβή στην αποθήκη και καταγράφονται οποιεσδήποτε φθορές ή καταστροφές). Στη συνέχεια γίνεται η διαλογή των εμπορευμάτων και ο διαχωρισμός τους σε κοινοτικά ή μη, οπότε τα πρώτα απελευθερώνονται άμεσα προς έξοδο από την αποθήκη, ενώ τα δεύτερα υπόκεινται σε τελωνειακό έλεγχο και αποθηκεύονται σε κατάλληλα ασφαλισμένο χώρο. Εφόσον γίνουν οι απαραίτητοι έλεγχοι και ακολουθηθούν οι προβλεπόμενες τελωνειακές διαδικασίες, τότε και αυτά τα εμπορεύματα απελευθερώνονται προς έξοδο και καταλήγουν στο χώρο παράδοσης, για να παραληφθούν από τους αποδέκτες τους.

4.2 Οι αεροπορικές εταιρίες και το μεταφερόμενο αεροπορικό φορτίο

4.2.1 Ο ρόλος του αεροδρομίου στον κλάδο των αερομεταφορών

Η ανάπτυξη του συστήματος των αεροδρομίων απαιτεί σημαντικό κόστος επενδύσεων και λειτουργίας. Κάθε χώρα, ανάλογα με τη γεωγραφική της θέση, την οικονομική της διάρθρωση και την αναπτυξιακή της δυναμική, καθώς και το γενικότερο κοινωνικό και πολιτικό της περιβάλλον, αναπτύσσει το σύστημα των αεροδρομίων και αεροπορικών μεταφορών της γενικότερα σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητές της και τις ανάγκες της. Ορισμένες χώρες θεωρούν τα αεροδρόμια ως δημόσια αγαθά τα οποία πρέπει να αναπτυχθούν και να χρηματοδοτηθούν από το κράτος. Σε άλλες χώρες τα αεροδρόμια έχουν ιδιωτικοποιηθεί πλήρως. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Ηνωμένο Βασίλειο όπου τα κύρια αεροδρόμια ανήκουν σήμερα σε μία μόνον εταιρία, την BBA Limited. Επίσης, όλα τα αεροδρόμια της Αυστραλίας και το αεροδρόμιο της Ρώμης (Leonardo Da Vinci) έχουν ιδιωτικοποιηθεί πλήρως, ενώ ιδιωτικές επιχειρήσεις και θεσμικοί επενδυτές κατέχουν τώρα πλειοψηφικά πακέτα μετοχών στα διεθνή αεροδρόμια της Κοπεγχάγης, της Βιέννης, των Βρυξελλών και της Νέας Ζηλανδίας.

Γενικά, σε περιπτώσεις αεροδρομίων που καλύπτουν ένα κρίσιμο επίπεδο εργασιών, το κόστος των επενδύσεων σε υποδομές και το κόστος της λειτουργίας τους μπορεί να καλυφθούν μέσω των τελών και χρεώσεων που το αεροδρόμιο επιβάλλει στις αεροπορικές εταιρίες που το χρησιμοποιούν, καθώς και μέσω των κερδών που μπορεί να επιτευχθούν από παράλληλες εμπορικές – επιχειρηματικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο αεροδρόμιο. Δεν χρειάζονται, δηλαδή, δημόσιοι πόροι με τη μορφή επιχορηγήσεων, επενδύσεων ή άμεσων δημόσιων επενδύσεων.

4.2.2 Αεροπορικές εταιρίες

Στην αεροπορική μεταφορά φορτίων υπάρχουν πέντε ειδών εταιρίες: 1) Οι παραδοσιακές επιβατικές αεροπορικές εταιρίες, που μεταφέρουν και εμπορεύματα στο cargo hold (belly carriers). 2) Οι αεροπορικές εταιρίες, που διαθέτουν επιβατικά και

εμπορευματομεταφορικά αεροσκάφη (combination carriers). 3) Οι αερομεταφορείς cargo, που διαθέτουν στόλο εξειδικευμένων μεταφορικών αεροσκαφών (freighters). Βέβαια, στην περίπτωση που αποτελούν ξεχωριστή ή θυγατρική εταιρία μιας επιβατικής αεροπορικής εταιρίας, πολλές φορές διαχειρίζονται παράλληλα και το διαθέσιμο χώρο για φόρτωση και μεταφορά εμπορευμάτων στα επιβατικά αεροσκάφη της μητρικής αεροπορικής εταιρίας. 4) Οι εξειδικευμένες εταιρίες ταχυμεταφοράς εμπορευμάτων (integrated express couriers) , που προσφέρουν ολοκληρωμένες υπηρεσίες μεταφοράς (κυρίως door-to-door). 5) Οι εταιρίες που προσφέρουν για ενοικίαση πρακτικά ολόκληρη την υποδομή μιας αεροπορικής εταιρίας, παρέχοντας το αεροσκάφος, το πλήρωμα, τη συντήρηση και την ασφαλιστική κάλυψη (ACMI : Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance). Ουσιαστικά μία αεροπορική εταιρία θέτει στη διάθεση μιας άλλης έναντι μισθώματος ένα αεροσκάφος έτοιμο προς επιχειρησιακή εκμετάλλευση (“wetlease” carriers). Με τον τρόπο αυτό, η ενοικιάστρια εταιρία μπορεί να προσθέσει μεταφορική ικανότητα στο υπάρχων δίκτυο της ή να προσθέσει νέους προορισμούς χωρίς να δεσμεύσει σημαντικά κεφάλαια, ιδιαίτερα εάν η ζήτηση δεν είναι εξασφαλισμένη ή ο ρυθμός μεταβολής της απρόβλεπτος. Οι υπηρεσίες ACMI γνώρισαν σημαντική ανάπτυξη στα τέλη της δεκαετίας του 1990, με ιδιαίτερη έμφαση σε αεροσκάφη ευρείας ατράκτου και μεγάλης μεταφορικής ικανότητας και εμβέλειας. Οι ελληνικές αεροπορικές εταιρίες που εκτελούν εμπορευματικές μεταφορές στο εσωτερικό της Ελλάδας είναι οι εξής: Olympic Airlines, Aegean Airlines, Aeroland, Swiftair Hellas (πρώην Mediterranean Air Freight), Epsilon Aviation (πρώην Vernicos Aviation - Veravia), AirGo Airlines, Sky Express. Οι αεροπορικές εταιρίες Olympic Airlines και Aegean Airlines μεταφέρουν εμπορεύματα στο cargo hold των αεροσκαφών που εκτελούν επιβατικές πτήσεις, ενώ οι υπόλοιπες εταιρίες χρησιμοποιούν cargo αεροσκάφη, που εκτελούν κυρίως charter πτήσεις. Οι μόνες ελληνικές εταιρίες που μεταφέρουν εμπορεύματα στο εξωτερικό είναι οι Ολυμπιακές Αερογραμμές και οι Αερογραμμές Αιγαίου. Οι περισσότερες ξένες αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα μεταφέρουν εμπορεύματα στα αμπάρια των αεροσκαφών τους που εκτελούν επιβατικές πτήσεις, ελάχιστες εταιρίες εκτελούν scheduled cargo πτήσεις με freighter αεροσκάφη, ενώ οι περισσότερες πτήσεις freighter αεροσκαφών με προορισμό την Ελλάδα είναι ad hoc περιπτώσεις

4.2.3 Υπηρεσίες αεροπορικών εταιριών

Οι αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν εμπορευματικές πτήσεις προσφέρουν κυρίως τις παρακάτω υπηρεσίες:

1. Schedule cargo: Πρόκειται για προγραμματισμένες πτήσεις που εκτελούνται σε προκαθορισμένες ημέρες και ώρες.
2. Charter cargo: Ναυλωμένες πτήσεις που εξυπηρετούν περιοδικά τις ανάγκες μιας περιοχής.
3. Regional cargo: Περιφερειακές πτήσεις που μεταφέρουν φορτία από το διαμετακομιστικό κέντρο (hub) μιας μεγάλης αγοράς σε μικρότερα σημεία.
4. Commuter cargo: Διακίνηση φορτίων με διαρκείς συμβάσεις, συνήθως πρόκειται για ταχυμεταφορές.

Βασικό χαρακτηριστικό των εμπορευματικών αερομεταφορών είναι η διασύνδεσή τους με την εξυπηρέτηση της εφοδιαστικής αλυσίδας. Παρότι οι υποδομές επίγειας εξυπηρέτησεως κοστίζουν λιγότερο, αποτελούν σύγχρονα στρατηγεία από όπου ελέγχονται τα πάντα. Οι εμπορευματικές αεροπορικές μεταφορές επιτυγχάνουν σημαντική μείωση στους χρόνους παράδοσης φορτίων και εμπορευμάτων παρέχοντας σημαντικά οφέλη τόσο στο εμπόριο, όσο και ευρύτερα στον κλάδο των μεταφορών. Το εμπορευματικό αεροσκάφος είναι αναπόσπαστο κομμάτι των μεταφορών και λειτουργεί συμπληρωματικά προς το φορτηγό, το πλοίο και το σιδηρόδρομο. Δεν ανταγωνίζεται, αλλά συμπληρώνει. Κάθε χρήστης των εμπορευματικών αερομεταφορών έχει ξεχωριστές ανάγκες, θέτει διαφορετικές προτεραιότητες και λειτουργεί υπό άλλη φιλοσοφία.

4.2.4 Διαμεταφορείς

Οι διαμεταφορείς (Forwarders) είναι οι «αρχιτέκτονες» της μεταφοράς. Σε αυτούς απευθύνεται ο πελάτης που θέλει να αποστείλει αεροπορικώς κάποιο φορτίο και αυτοί είναι υπεύθυνοι για να του δώσουν οδηγίες για την κατάλληλη συσκευασία του εμπορεύματος, να βρουν χώρο μεταφοράς στο αεροσκάφος και στην πτήση κάποιας

αεροπορικής εταιρίας, που να ικανοποιεί φυσικά τις απαιτήσεις χρόνου παράδοσης του πελάτη, να πραγματοποιήσουν τις απαραίτητες γραφειοκρατικές διαδικασίες για την αεροπορική μεταφορά του φορτίου (π.χ. έκδοση Air Waybill, άδεια εξαγωγής) και να φροντίσουν για τη διεκπεραίωση των αντίστοιχων αναγκαίων διαδικασιών και την παραλαβή του φορτίου στον τόπο προορισμού, πιθανότατα από κάποιο συνεργάτη τους. Στην αεροπορική μεταφορά δραστηριοποιούνται κυρίως οι πιστοποιημένοι από την IATA διαμεταφορείς, αλλά η Πρακτική της αγοράς στην Ελλάδα είναι πως εάν κάποιος «πράκτορας» έχει φορτίο που πρόκειται να μεταφερθεί αεροπορικώς, δίνει ένα ποσοστό του κέρδους του σε κάποιο πιστοποιημένο διαμεταφορέα, ώστε να υπογράψει εκείνος για λογαριασμό του. Στην Ελλάδα οι διαμεταφορείς δεν ασχολούνται αποκλειστικά με την αεροπορική μεταφορά, αλλά διαθέτουν συνήθως ναυτιλιακό και οδικό τμήμα. Για να πετύχουν καλύτερες τιμές για τους πελάτες τους οι διαμεταφορείς κάνουν συγχώνευση/ συνένωση (consolidation) πολλών μικρών φορτίων που πηγαίνουν στον ίδιο προορισμό σε ένα ή περισσότερα μεγαλύτερα φορτία, τα οποία προωθούν με μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρίες στον τελικό τους παραλήπτη. Πολλές φορές οι διαμεταφορείς παρέχουν και υπηρεσίες προστιθεμένης αξίας στους πελάτες τους, όπως η μεταφορά των εμπορευμάτων από και προς το αεροδρόμιο, ο εκτελωνισμός τους. Στο εσωτερικό της Ελλάδας τη μεταφορά εμπορευμάτων πλέον του 80% πραγματοποιούν οι εταιρίες ταχυμεταφορών, οπότε πρακτικά το μεταφορικό έργο που απομένει για τους διαμεταφορείς είναι πολύ μικρό. Τα φορτία που κυρίως μετακινούνται αεροπορικώς στο εσωτερικό της χώρας είναι ταχυδρομείο, εφημερίδες, courier και ελάχιστα ευπαθή, ενώ η ζήτηση είναι αυξημένη για τις πρωινές και βραδινές πτήσεις, οπότε οι δυνατότητες για την επίτευξη καλύτερων τιμών ή εναλλακτικών μεθόδων μεταφοράς μειώνονται για τους διαμεταφορείς. Επιπλέον, το ταχυδρομείο, τα Πρακτορεία Διανομής Τύπου και οι εταιρίες courier έρχονται σε απευθείας επαφή και συμφωνία με τους GSA ή τις αεροπορικές εταιρίες, οπότε καθίσταται άχρηστος ο ρόλος των διαμεταφορέων. Όμως, για την αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων στο εξωτερικό ο διαμεταφορέας είναι ακόμη απαραίτητος για να κάνει consolidation στα φορτία και να πετύχει καλύτερα κόμιστρα μεταφοράς, αλλά και γιατί ο πελάτης δεν γνωρίζει ούτε τις γραφειοκρατικές διαδικασίες απελευθέρωσης (clearance) των εμπορευμάτων ούτε τα δίκτυα διανομής, ενώ επιπλέον τις περισσότερες φορές θέλει να του παραδοθεί το εμπόρευμα στην «πόρτα» του.

4.2.5 Μεταφερόμενο Αεροπορικό Φορτίο

Το αεροπορικώς μεταφερόμενο φορτίο στο εσωτερικό της χώρας είναι κυρίως ταχυδρομείο, έντυπος τύπος (εφημερίδες), φάκελοι, δέματα και εμπορεύματα για τις εταιρίες ταχυμεταφορών (courier). Υπάρχει η ανάγκη κυρίως για πρωινή μεταφορά των εμπορευμάτων για να παραδοθούν έγκαιρα στους παραλήπτες και απογευματινή-βραδινή για να συγκεντρωθούν τα φορτία των courier στα κέντρα διαλογής και να προωθηθούν στη συνέχεια στον τελικό τους προορισμό. Οι ημερήσιες και εβδομαδιαίες εφημερίδες πανελλήνιας κυκλοφορίας που διακινούνται στο εσωτερικό της χώρας είναι ένα εμπόρευμα που επιδοτείται το αεροπορικό κόμιστρο μεταφοράς κατά ένα ποσοστό από του Υπουργείου Τύπου, οπότε η αεροπορική μεταφορά είναι συμφέρουσα για τους εκδότες και τα πρακτορεία διανομής. Σε μικρότερες ποσότητες έχουμε μεταφορά ευπαθών και αλλοιώσιμων, κυρίως φρέσκων ψαριών από ιχθυοκαλλιέργειες προς τις κεντρικές αγορές για εξαγωγή προς το εξωτερικό (Η.Π.Α., Καναδάς). Όσον αφορά τα φορτία εξωτερικού, εξαρτώνται από το γεγονός πως η Ελλάδα είναι μία καταναλωτική αγορά και δεν διαθέτει βιομηχανική ή ακόμη και σημαντική βιοτεχνική παραγωγή πλέον, πέρα από την γεωργική παραγωγή ευπαθών προϊόντων ή τις ιχθυοκαλλιέργειες. Αυτό έχει ως συνέπεια οι ποσότητες των εισαγόμενων εμπορευμάτων να είναι πολύ υψηλότερες από τις εξαγόμενες, οπότε είναι πολύ δύσκολο για μια αεροπορική εταιρία να προγραμματίσει ένα δρομολόγιο (scheduled) cargo αεροσκάφους με προορισμό την Ελλάδα, αφού ενώ μπορεί να καταφέρει να βρει φορτίο προς τη χώρα, δεν θα υπάρχουν οι απαιτούμενες ποσότητες εμπορευμάτων για να φορτώσει όταν θα φεύγει από την Ελλάδα προς τον επόμενο προορισμό του. Τα εισαγόμενα εμπορεύματα από το εξωτερικό περιλαμβάνουν κάθε είδους προϊόντα που μπορούν, αξίζει ή πρέπει να μεταφερθούν αεροπορικώς, όπως ταχυδρομείο, φάκελοι και δέματα courier, ηλεκτρονικά, είδη ένδυσης και υπόδησης, ευπαθή (π.χ. λουλούδια, φρέσκα ψάρια, φάρμακα), ιατρικά μηχανήματα, ανταλλακτικά κάθε είδους, ζώντα ζώα (π.χ. δολώματα, νεοσσοί πουλιών), διάφορα εποχιακά είδη, όπως σχολικές τσάντες που έχουν τόσο χαμηλό κόστος παραγωγής, που συμφέρει ακόμη και αεροπορική μεταφορά τους, της οποίας το κόστος μπορεί να είναι πολλαπλάσιο του κόστους παραγωγής. Πρόσφατα, λόγω των απεργιακών κινητοποιήσεων στους ΣΕΜΠΟ των λιμανιών της χώρας υπήρξε η ανάγκη αερομεταφοράς διαφόρων εμπορευμάτων, τα οποία συνήθως

μεταφέρονταν με container μέσω θαλάσσης, αλλά ακόμη και πρώτων υλών για εργοστάσια, που ειδάλλως θα έπρεπε να σταματήσουν την παραγωγή τους.

Τα εξαγόμενα εμπορεύματα περιλαμβάνουν:

Είδη ρουχισμού και υπόδησης, σε μικρότερο βαθμό πλέον διότι οι περισσότερες βιοτεχνίες παραγωγής τους έχουν μεταφέρει τις δραστηριότητες τους εκτός Ελλάδος, στις γειτονικές βαλκανικές χώρες που προσφέρουν φθηνότερο εργατικό δυναμικό. Βέβαια, συνεχίζεται η εξαγωγή γούνας από τις βιοτεχνίες της Καστοριάς με κύριο προορισμό τη Μόσχα. Ένας σημαντικός λόγος μείωσης της εξαγωγής ρούχων μέσω αεροπορικής μεταφοράς σε σχέση ειδικά με τη δεκαετία του 1980 είναι πως την εποχή εκείνη ήταν επιδοτούμενες οι εξαγωγές ρούχων, οπότε οι επιχειρηματίες μπορούσαν να καλύψουν το αυξημένο κόστος της αεροπορικής μεταφοράς, αλλά ακόμη και της παραγωγής. Νωπά προϊόντα και κυρίως γαλακτοκομικά (γιαούρτι, τυρί). Μέχρι το 1^ο εξάμηνο του 2008 οι εξαγωγές γιαουρτιού από τη γαλακτοβιομηχανία ΦΑΓΕ προς την αγορά της Μεγάλης Βρετανίας και κυρίως της Αμερικής ήταν ένα από τα κύρια εξαγωγικά προϊόντα της Ελλάδας που μεταφέρονταν αεροπορικώς. Ξεκίνησε, όμως, η λειτουργία του εργοστασίου της εταιρίας στις Η.Π.Α., οπότε πλέον έχουν μειωθεί αισθητά οι ποσότητες που εξάγονται. Επίσης, σε παλαιότερες εποχές η εξαγωγή ευπαθών φρούτων και λαχανικών (κεράσια, ντομάτες, σπαράγγια, σύκα κ.λπ.) ήταν σε άνοδο, ενώ σήμερα τα προϊόντα αυτά μεταφέρονται οδικώς στις αγορές της Κεντρικής Ευρώπης. Ανταλλακτικά πλοίων (από το ΔΑΑ), τα οποία είτε εισάγονται μέσω επιφανειακών μεταφορών είτε κατασκευάζονται στη χώρα και όταν υπάρχει η ανάγκη, λόγω βλάβης σε κάποιο πλοίο, αποστέλλονται αεροπορικώς στο κοντινότερο λιμάνι, αφού τα σύγχρονα πλοία είναι επενδύσεις υψηλής απόδοσης κεφαλαίου και κάθε μέρα που δεν παράγουν μεταφορικό έργο κοστίζει δεκάδες χιλιάδες δολάρια στην ιδιοκτήτρια εταιρία, οπότε δικαιολογείται η άμεση και ταχεία αποστολή τους. Φάρμακα, τα οποία είτε παράγονται στην Ελλάδα είτε εισάγονται από φαρμακαποθήκες και στη συνέχεια εξάγονται σε ευρωπαϊκές χώρες, κυρίως λόγω του καθεστώτος διαφορετικής τιμολογιακής πολιτικής μεταξύ των διαφόρων χωρών. Ζώντα ζώα (π.χ. βατράχια, караβίδες). Ψάρια (φρέσκα και κατεψυγμένα), κυρίως λαβράκι και τσιπούρα από ιχθυοκαλλιέργειες. Ανταλλακτικά μηχανημάτων και αυτοκινήτων. Είδη συσκευασίας π.χ. τροφίμων. Είδη αλουμινίου, με προορισμό την Αμερική, την Αφρική, την Μέση Ανατολή και την Κίνα. Δείγματα διαφόρων ειδών εμπορευμάτων (π.χ. κουμπιά), τα οποία θα παραχθούν σε άλλες περιοχές του πλανήτη με φθηνότερο κόστος παραγωγής, κυρίως στην Κίνα. Κοσμήματα, αν και υπάρχει

μείωση στη ζήτηση. Τσιγάρα και αλκοόλ, διότι είναι προϊόντα που η τελική τους τιμή συνήθως καθορίζεται από τους δασμούς που επιβάλλονται σε κάθε χώρα και όχι από το πραγματικό κόστος παραγωγής. Ελαιόλαδο, ελιές, κρασί σε μικρές ποσότητες. Έντυπος ελληνικός τύπος (εφημερίδες, περιοδικά) και βιβλία, όπως και ξένος έντυπος τύπος που εκτυπώνεται στην Ελλάδα.

4.2.6 Είδη και χαρακτηριστικά επιχειρήσεων αερομεταφερόμενου φορτίου

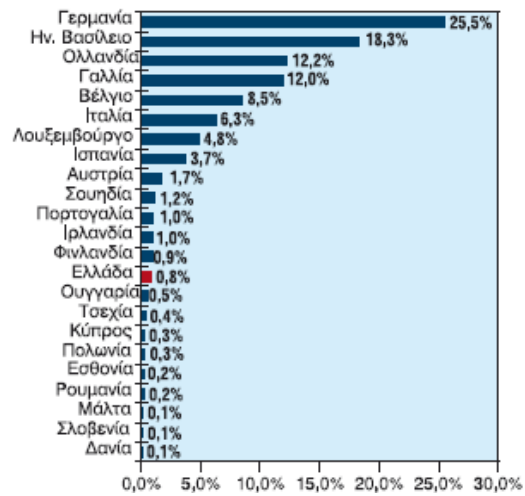
Η μεταφορά εμπορευμάτων έχει μια σειρά από χαρακτηριστικά τα οποία τη διαφοροποιούν από αυτήν των επιβατών. Το βασικότερο από αυτά είναι ότι έχει μονόδρομη ροή από τις χώρες παραγωγής των αγαθών προς τις μεγάλες αγορές, σε αντίθεση με τους επιβάτες, οι οποίοι συνήθως επιστρέφουν στο σημείο αναχώρησης. Αυτό το στοιχείο αποτελεί μια πρόκληση, καθώς οι εταιρείες θα πρέπει να βρουν φορτία για να καλύψουν το κόστος επιστροφής του αεροσκάφους στην αφετηρία. Οι μεταφορείς το αντιμετωπίζουν αυτό προσφέροντας εξαιρετικά χαμηλούς ναύλους στα σκέλη με ελάχιστη ζήτηση. Για παράδειγμα, ένα κιλό φορτίου για πτήσεις από Ευρώπη προς Ασία κοστίζει περίπου το ένα Δέκατο σε σχέση με την μεταφορά του στην αντίθετη κατεύθυνση. Ένα άλλο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των εμπορευματικών μεταφορών είναι ότι συχνά δεν πραγματοποιούν πτήσεις επιστροφής από την ίδια κατεύθυνση. Αντίθετα, εξυπηρετούν μια σειρά από προορισμούς σε διάφορες χώρες κρατώντας πάντα την ίδια φορά. Για παράδειγμα, μια συνηθισμένη πτήση μπορεί να είναι Λουξεμβούργο – Τόκιο – Χονγκ Κονγκ – Άμπου Ντάμπι – Λουξεμβούργο. Μια άλλη διαφορά είναι οι νυκτερινές πτήσεις. Οι περισσότερες αμιγώς εμπορικές πτήσεις γίνονται τις βραδινές ώρες. Ο κύριος λόγος είναι ότι με τον τρόπο αυτό τα προϊόντα μπορούν να είναι στον προορισμό τους και να παραδοθούν στον παραλήπτη νωρίς το επόμενο πρωί, ειδικά εάν αφορά ταχυδρομείο ή express εμπορεύματα. Επιπλέον, δεν υπάρχει πρόβλημα αναχώρησης ή άφιξης σε πολύ πρωινές ώρες για τις επιβατικές πτήσεις, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις και τα τέλη προσγείωσης αυτές τις ώρες είναι χαμηλότερα σε κάποια αεροδρόμια. Έτσι, η δραστηριότητα γύρω από τους εμπορευματικούς σταθμούς αρχίζει με το τέλος της εργάσιμης μέρας, καθώς συγκεντρώνονται εμπορεύματα και ταχυδρομείο. Στους χώρους διακίνησης γίνεται ο

διαχωρισμός ανάλογα με τον προορισμό και τακτοποιούνται σε εμπορευματοκιβώτια και παλέτες, ώστε να επιταχυνθεί η φόρτωση στα αεροσκάφη. Η φορτοεκφόρτωση οποιουδήποτε εμπορικού αεροσκάφους πραγματοποιείται με τη χρήση ανυψωτικών μηχανημάτων και ανθρώπινου προσωπικού, πάντοτε με γνώμονα την ασφάλεια και την ελαχιστοποίηση του απαιτούμενου χρόνου και κόστους. Οι νυκτερινές εμπορευματικές πτήσεις επιτρέπουν καλύτερη εκμετάλλευση της υποδομής σε ώρες που δεν υπάρχει αυξημένη επιβατική κίνηση. Από την άλλη πλευρά, όμως, οι νυκτερινές πτήσεις έχουν μια σειρά από ιδιαιτερότητες, οι οποίες συνεπάγονται τη μεγαλύτερη κόπωση των πληρωμάτων. Επίσης, καθώς ένας σημαντικός αριθμός πτήσεων συμπίπτει στα κομβικά αεροδρόμια, αυτά πρέπει να είναι πολύ καλά οργανωμένα στον τομέα του Apron/Ramp & Ground Handling για τη σωστή και γρήγορη διαχείριση μεγάλου αριθμού εμπορευμάτων. Ένας σημαντικός παράγοντας που διαφοροποιεί τις εταιρείες μεταφοράς φορτίων είναι η απαίτηση για υψηλή ακρίβεια δρομολογίων, καθώς συχνά υπάρχει ρήτρα χρόνου για την παράδοση των εμπορευμάτων. Στην εποχή των ταχυμεταφορών τα έξοδα αποστολής ενός εμπορεύματος, ανεξαρτήτου όγκου ή βάρους, είναι υψηλά. Η κοστολόγηση αυτή η οποία βασίζεται στην ταχύτητα της υπηρεσίας που παρέχουν οι αερομεταφορές αποτελεί και τη δέσμευση της εκάστοτε εταιρίας στο να αφιχθεί ένα φορτίο στον προσυμφωνημένο του χρόνο. Σε διαφορετική περίπτωση οι ποινικές ρήτρες είναι υψηλές. Η παραπάνω συμφωνία αποτελεί καθημερινό φαινόμενο και σχετίζεται είτε με την καθημερινή μεταφορά ταχυδρομείου, είτε με μεμονωμένες πτήσεις charter cargo για την μεταφορά συγκεκριμένου φορτίου σε συγκεκριμένο χρόνο μεταξύ συγκεκριμένων σημείων. Η ευθύνη της κάθε αεροπορικής εταιρίας αποτελεί καθοριστικό παράγοντα της επιτυχημένης πορείας της, η οποία εξαρτάται από την μακροχρόνια αξιοπιστία που παρουσιάζει στην αγορά. Κατά συνέπεια, οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων πρέπει να εφαρμόζουν διαδικασίες που θα τους επιτρέψουν να εκτελούν τις πτήσεις με ακρίβεια. Οι καθυστερήσεις βέβαια είναι πολύ λιγότερες, καθώς υπάρχει λιγότερη κίνηση στο έδαφος, και τα εμπορεύματα δε χάνονται όπως οι επιβάτες στα αεροδρόμια κρατώντας το αεροπλάνο καθηλωμένο. Συχνά, οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας διευκολύνουν τη ροή των αεροσκαφών, ενώ οι καιρικές συνθήκες επηρεάζουν την εξέλιξη των cargo πτήσεων λιγότερο, καθώς τα εμπορεύματα, σε αντίθεση με τους επιβάτες, δεν ενοχλούνται από αναταράξεις, λόγω ανέμων, καταιγίδων και κενών αέρος.

4.2.7 Ανάπτυξη της ζήτησεως για αεροπορικές μεταφορές και υπηρεσίες αεροδρομίων

Οι αεροπορικές μεταφορές προσελκύουν πολύ περισσότερο την επιβατική κίνηση, ενώ σημαντική είναι και η διείσδυσή τους στις μεταφορές εμπορευμάτων. Η συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στις μεταφορές εμπορευμάτων είναι ακόμη πολύ χαμηλή (0,7% το 1995 και το 2006). Οι αεροπορικές μεταφορές κερδίζουν μερίδιο τόσο από τις σιδηροδρομικές μεταφορές όπου, όμως, στις σχετικά μικρές αποστάσεις, υφίστανται ακόμη έντονο ανταγωνισμό από τα τραίνα μεγάλης ταχύτητας, όσο και από τα αυτοκίνητα (ΙΧ και ΔΧ) και από τα πλοία. Σήμερα, η κατάσταση των αεροδρομίων στην Ευρώπη αποτελεί το μεγαλύτερο εμπόδιο στην ανάπτυξη των αερομεταφορών. Η αδυναμία αύξησεως της δυναμικότητας οφείλεται στο ότι η κατασκευή και η λειτουργία νέων αεροδρομίων ή η επέκταση παλαιών είναι μία χρονοβόρα και πολυέξοδη διαδικασία που χρειάζεται προσεκτικό και έγκαιρο σχεδιασμό καθώς και ένα πολιτικό περιβάλλον που να ευνοεί την εύρεση χρηματοδοτικών πόρων και να εξασφαλίζει από μέρους των τοπικών και εθνικών αρχών τις απαραίτητες άδειες. Η ανάγκη για μεγαλύτερη ανταπόκριση από το νομικό περιβάλλον επιτάσσει ριζικές αλλαγές στο υπόδειγμα αναπτύξεως των αεροδρομίων. Ήδη, τα αεροδρόμια δεν περιορίζονται στην παροχή υποδομής και μόνο, αλλά μετατρέπονται σταδιακά σε επιχειρήσεις που παρουσιάζουν μεγάλο βαθμό διαφοροποιήσεως των δραστηριοτήτων τους, με αυξανόμενη συμβολή του ιδιωτικού τομέα και εξυπηρετούν ένα ευρύ κοινό εμπορικών εταιριών και όχι, όπως στο παρελθόν, τον εθνικό αερομεταφορέα κατά προτεραιότητα. Επιπλέον, εξωγενείς παράγοντες έχουν επηρεάσει σημαντικά το κόστος λειτουργίας και το αναπτυξιακό περιβάλλον των αεροδρομίων,

Διάγραμμα 7. Μερίδιο αεροπορικών μεταφορών στη διακίνηση εμπορευμάτων και ταχυδρομείου, χώρες της ΕΕ-27 (Σύνολο: 13,27 εκατ. τόνοι, 2006)



Ειδικότερα, οι αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις του τομέα των αερομεταφορών, όπως η ηχητική ρύπανση και η ρύπανση του αέρα, έχουν φέρει στο προσκήνιο με ιδιαίτερη έμφαση τη σημασία του κατάλληλου σχεδιασμού των αεροδρομίων και στην αξιοποίηση των υποδομών.

4.3 Ελληνικά αεροδρόμια και αεροπορική εμπορευματική κίνηση

4.3.1 Διεθνής αερολιμένας Αθηνών Ελ. Βενιζέλος

Ο ΔΑΑ «Ελευθέριος Βενιζέλος» αποτελεί το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας και ένα από τα πιο σύγχρονα, λειτουργικά και ασφαλή αεροδρόμια στον κόσμο. Η κατασκευή του ξεκίνησε το 1996 και διήρκησε 51 μήνες, συν 5 μήνες δοκιμαστικής λειτουργίας, έτσι ώστε το Μάρτιο του 2001 άρχισε επίσημα τη λειτουργία του. Το αεροδρόμιο κατασκευάστηκε με ΣΔΙΤ, που σύναψε το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο κατέχει 55% των μετοχών, και μία κοινοπραξία υπό την Hochtief GmbH, η οποία κατέχει το υπόλοιπο 45% των μετοχών, και είχε Κόστος κατασκευής της τάξης των 2,1 δισεκατομμυρίων ευρώ. Η εταιρεία διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία, διοίκηση και εκμετάλλευση του αεροδρομίου, ενώ η διάρκεια της σύμβασης είναι 30 χρόνια, με ημερομηνία έναρξης το 1996, και είναι σύμβαση παραχώρησης (BOOT : Build – Own – Operate – Transfer). Το αεροδρόμιο κατασκευάστηκε, ώστε να εξυπηρετεί 16 εκατομμύρια επιβάτες και να διακινεί 220.000 τόνους φορτίο ετησίως. Το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» αναπτύσσεται ταχέως και εξελίσσεται σε βασικό παράγοντα ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Η διαχείρισή του από την κοινοπραξία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΑΕ» (ΔΑΑ), η οποία ήταν και ο κατασκευαστής του έργου, αποτελεί πρότυπο επιχειρηματικής διαχείρισεως που αποκαλύπτει την αναμφισβήτητη διαφορά που υπάρχει μεταξύ μιας επιχειρήσεως που λειτουργεί με αμιγώς ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και ενός κρατικοδίαιτου Οργανισμού όπως οι Ολυμπιακές Αερογραμμές. Σημειώνεται ότι το συνολικό κόστος του αεροδρομίου ανήλθε στα € 2,1 δις, ενώ οι μέχρι σήμερα πληρωμές του προϋπολογισμού για τα ελλείμματα της ΟΑ ξεπερνούν (σε τιμές 2005) τα € 4,5 δις. Στο κόστος κατασκευής του ΕΛΒ δεν περιλαμβάνονται οι επενδύσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας και της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας (ΕΑΒ)

ΠΙΝΑΚΑΣ 3. Τέλη προσγειώσεως στο ΕΛΒ και στο Heathrow (LHR), 2007

Τύπος αεροσκάφους	MTOW* (τόνοι)	ΕΛΒ	LHR
Boeing 737-400	68	545	908
Airbus 340-600	365	1874	908
Boeing 747-400	397	1971	908

* Μέγιστο μικό βάρους απογειώσεως

Πηγή: Τεχνολογικό Ινστιτούτο Μασαχουσέτης

Η ύπαρξη ενός αεροδρομίου αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την πραγματοποίηση εμπορευματικών αερομεταφορών. Πρέπει, όμως, το αεροδρόμιο να βρίσκεται στην κατάλληλη περιοχή, να παρέχει τις αναγκαίες υποδομές και η διοίκησή του να προσπαθεί για την προώθηση και την ανάπτυξη του air cargo. Τα μοναδικά ελληνικά αεροδρόμια που μπορούν πρακτικά να εξυπηρετήσουν εμπορευματική κίνηση είναι ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) και ο Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» (ΚΑΘΜ). Στην περίπτωση του ΔΑΑ υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές για την επίγεια εξυπηρέτηση των αεροσκαφών και τη διαχείριση του φορτίου. Γίνονται προσπάθειες από όλους σχεδόν τους εμπλεκόμενους φορείς για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, όμως υπάρχει ένα μεγάλο εμπόδιο, οι Τελωνειακές Αρχές. Η αεροπορική μεταφορά επιλέγεται γιατί προσφέρει κυρίως ταχύτητα, ασφάλεια και αξιοπιστία παράδοσης. Δεν είναι δυνατόν να υποβαθμίζεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς, λόγω των διαδικασιών του Τελωνείου. Οι Τελωνειακές Αρχές προσπαθούν με το διαθέσιμο δυναμικό να εξυπηρετήσουν τη ζήτηση, αλλά όλες οι προσπάθειες παραμένουν ανεπαρκείς. Είχε δοθεί υπόσχεση στην Ο.Α. ακόμη πριν ξεκινήσει η λειτουργία του ΔΑΑ πως το Τελωνείο θα λειτουργεί ολόκληρο το 24ωρο κάθε μέρα (λειτουργία 24/7), όπως πράττουν σήμερα οι cargo handlers, ώστε να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση των εμπορευμάτων με χρονοβόρες, βέβαια, διαδικασίες αλλά τουλάχιστον οποιαδήποτε στιγμή της ημέρας και της νύχτας. Οι υποσχέσεις ουδέποτε τηρήθηκαν και μέχρι σήμερα συντησιακά, προφανώς, συμφέροντα δεν αφήνουν να συμβεί αυτή η πολυπόθητη αλλαγή. Τη στιγμή που σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες π.χ. στην Ολλανδία ιδιωτικές εταιρίες πληρώνουν το μισθό κάποιου τελωνειακού υπαλλήλου για να λειτουργεί ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων τους 24/7, στο ΔΑΑ δεν είναι να απελευθερωθούν προς παράδοση νυχτερινές ώρες ούτε καν κοινοτικά εμπορεύματα δίχως να λάβουν έγκριση από το τελωνείο για το δηλωτικό πτήσης. Πέρα από το ωράριο λειτουργίας είναι απαραίτητος και ο εκσυγχρονισμός του συστήματος γραφειοκρατικών διαδικασιών, το οποίο προκαλεί τεράστιες καθυστερήσεις, αφού δεν υπάρχει καν ηλεκτρονική διασύνδεση του Τελωνείου με τις εμπορευματικές αποθήκες. Έτσι, εάν κάποιο εμπόρευμα φτάσει

πρωινές ώρες στην αποθήκη του cargo handler, θα χρειαστεί τουλάχιστον 3 έως 4 ώρες για να μπορέσει να απελευθερωθεί προς παράδοση. Αυτό σημαίνει πως για εμπορεύματα που αποστέλλονται από την Ευρώπη ο χρόνος από τη στιγμή της αποστολής μέχρι την παράδοση μπορεί να είναι συνολικά τουλάχιστον 1 με 1,5 ημέρα, οπότε γιατί ο πελάτης να μην επιλέξει την οδική μεταφορά, που μπορεί να διαρκέσει 2 ημέρες παραπάνω, αλλά κοστίζει αναλογικά 3 έως 4 φορές λιγότερο και επιπλέον το εμπόρευμα θα του παραδοθεί χωρίς επιπλέον κόστος στην «πόρτα» του. Οι αεροπορικές εμπορευματικές ροές έχουν μεταβληθεί και μετατοπιστεί τα τελευταία χρόνια. Οι κυρίες ροές από την Ευρώπη προς την Κίνα και τη Νοτιοανατολική Ασία πραγματοποιούνται είτε με απευθείας συνδέσεις είτε μέσω κομβικών αεροδρομίων (hubs) της Μέσης Ανατολής. Η Ελλάδα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης μεταξύ Δυτικής Ευρώπης, Βαλκανίων, Τουρκίας, Μέσης Ανατολής και Βόρειο-Ανατολικής Αφρικής προσπαθεί σε μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα να μετατραπεί σε κόμβος μεταφορών και logistics. Το ΔΑΑ πρωταγωνιστεί σε αυτήν την προσπάθεια, όμως δεν διαθέτει ούτε τη δυνατότητα ούτε σημαντικά πλεονεκτήματα για να ανταγωνιστεί τα αεροδρόμια της Μέσης Ανατολής, που ήδη έχουν εδραιωθεί ως παγκόσμια hubs. Μπορεί, όμως, να παίξει σημαντικό ρόλο ως περιφερειακό ευρωπαϊκό αεροδρόμιο στην περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης και ειδικότερα ως εμπορευματικό κόμβο της νότιας Βαλκανικής. Τα γειτονικά αεροδρόμια της Τουρκίας και της Ιταλίας δεν αποτελούν ανταγωνιστές, αφού καθένα έχει διαφορετικούς στόχους. Για να αναπτυχθεί, όμως, το ΔΑΑ ως hub, θα πρέπει να το δημιουργήσει κάποια αεροπορική εταιρία. Οι απαιτήσεις των αεροπορικών εταιριών και η συνεχής αναπροσαρμογή της αγοράς είναι αυτά που χαράζουν και οριοθετούν την εξέλιξη των αεροδρομίων. Οι ελληνικές αεροπορικές εταιρίες δεν διαθέτουν το μεταφορικό έργο για να βοηθήσουν το αεροδρόμιο να αναπτυχθεί. Η Aegean είναι μία περιφερειακή αεροπορική εταιρία, ενώ το μέλλον των Ολυμπιακών Αερογραμμών είναι η ιδιωτικοποίηση και η μείωση του πτητικού έργου. Στα θετικά του ΔΑΑ πρέπει να συγκαταλεχθούν η θέση του, η μεγάλη διαθέσιμη χωρητικότητα και η μη εξάρτησή του από μία συγκεκριμένη εταιρία. Όπως αναφέρθηκε γίνονται σημαντικές προσπάθειες για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών στο ΔΑΑ και το γεγονός αυτό αναγνωρίστηκε με τη βράβευση του ΔΑΑ το 2006 ως το “Cargo Airport of the Year” στην κατηγορία 100~500.000 τόνους ετήσιας διακίνησης από το περιοδικό “Air Cargo News” και το ACI (Airports Council International). Μία πρόταση για την ανάπτυξη των εμπορευματικών αερομεταφορών είναι η οργάνωση και αξιοποίηση κάποιου

εναλλακτικού αεροδρομίου για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά cargo πτήσεων με ιδιαίτερα χαμηλά κόστη για τις αεροπορικές εταιρίες για να προτιμηθεί. Δυστυχώς, μια τέτοια πρόταση αντιβαίνει στη σύμβαση του Ελληνικού Δημοσίου με το ΔΑΑ, ενώ δεν έχει και ιδιαίτερη πρακτική εφαρμογή καθώς θα απαιτούσε τεράστιες επενδύσεις για να λειτουργήσει αποδοτικά.

4.3.2 Κρατικός αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»

Ο ΚΑΘΜ διαθέτει και προσφέρει βασικές υπηρεσίες διαχείρισης φορτίου. Οι cargo Handlers δεν λειτουργούν 24/7, αλλά δεν υπάρχει πραγματική ανάγκη για να εφαρμοστεί μια τέτοια πρακτική, αφού τα φορτία που διακινούνται είναι περιορισμένα. Την περίοδο αυτή ολοκληρώνεται η ανακαίνιση του παλιού κτιρίου του εμπορευματικού σταθμού και η κατασκευή νέων κτιρίων αποθηκών. Η αναβάθμιση του εμπορευματικού σταθμού ήταν μια πολυετής απαίτηση της αγοράς, αλλά πλέον είναι αργά. Παρατηρείται σημαντική μείωση στα διακινούμενα αεροπορικά εμπορεύματα σε σχέση με την περίοδο από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 και έως τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Οι διαμεταφορές που παλαιότερα ασχολούνταν αποκλειστικά με την αεροπορική μεταφορά, λόγω των εξαγωγών ευπαθών προϊόντων και ειδών ένδυσης, σήμερα έχουν αναγκαστεί να ασχολούνται παράλληλα και με τις οδικές και θαλάσσιες μεταφορές. Ο ΚΑΘΜ, όταν και εφόσον ολοκληρωθούν τα έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού, θα διαθέτει πλέον τη δυνατότητα να ανταγωνιστεί στις εμπορευματικές μεταφορές τα γειτονικά αεροδρόμια, ακόμη και το ΔΑΑ. Δυστυχώς, την περίοδο αυτή οι αεροπορικές εταιρίες μειώνουν συνεχώς τα δρομολόγια τους προς το συγκεκριμένο αεροδρόμιο, π.χ. η Lufthansa που είχε δύο πτήσεις καθημερινά για Θεσσαλονίκη τις άλλαξε με προορισμό πλέον τη Σόφια. Από την άλλη, το αεροδρόμιο της Σόφιας διαθέτει έναν υπερσύγχρονο εμπορευματικό σταθμό, υποστηρίζει τις αυξανόμενες εξαγωγές εμπορευμάτων από τη Βουλγαρία και κατά το 2007 είχε διπλάσια μεταφορική κίνηση (17 χιλιάδες τόνοι) από τον ΚΑΘΜ.

4.3.3 Εμπορευματική κίνηση αεροδρομίων

Η ελληνική αγορά αεροπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων είναι συγκεκριμένη, περιορισμένη και κορεσμένη. Τα φορτία που μεταφέρονται στο εσωτερικό της χώρας είναι κυρίως ταχυδρομείο, εφημερίδες και φορτία των εταιριών ταχυμεταφορών (express couriers). Η πορεία της εσωτερικής αγοράς είναι πτωτική τα τελευταία χρόνια, αφού τα μέσα μεταφοράς είναι δεδομένα και το κόστος της αεροπορικής μεταφοράς αυξημένο. Η εγχώρια αγορά είναι πολύ μικρή, δεν χωράει πολλές εταιρίες, πόσο μάλλον νέες στο χώρο, και δεν έχει περαιτέρω προοπτικές εξέλιξης, οπότε η μοναδική λύση για ανάπτυξη είναι η επέκταση σε νέα δίκτυα, π.χ. στην αγορά των Βαλκανίων. Το περιβάλλον της αγοράς είναι ευμετάβλητο, ενώ διανύουμε μια μεταβατική περίοδο για μία από τις δύο μεγάλες ελληνικές αεροπορικές εταιρίες, τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Από την άλλη, νέες προσπάθειες δημιουργίας αεροπορικών εμπορευματικών εταιριών δεν έχουν στρατηγικό σχεδιασμό και λαμβάνουν λανθασμένα ρίσκα, προσπαθώντας να αποκτήσουν μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς . Τα αυξημένα λειτουργικά κόστη των αεροπορικών εταιριών έχουν ως αντίτυπο την αύξηση των κομίστρων μεταφοράς, με συνέπεια τη μείωση των αερομεταφερόμενων φορτίων. Οι περισσότεροι πελάτες καταρχήν αποτρέπονται από τις υψηλές τιμές της αερομεταφοράς και για το λόγο αυτό πρέπει να υπερτονίζονται και να γίνονται πράξη τα πλεονεκτήματά της, δηλαδή η ταχύτητα, η ασφάλεια, η αξιοπιστία . Δυστυχώς, η αερομεταφορά είναι πράγματι ακριβή, αλλά τις περισσότερες φορές, όσο τουλάχιστον αφορά την Ελλάδα, οι παρεχόμενες υπηρεσίες δεν ανταποκρίνονται στο υψηλό αυτό κόστος. Το πρώτο βήμα, λοιπόν, για την ανάπτυξη των εμπορευματικών αερομεταφορών στη χώρα είναι η βελτίωση της ποιότητας και της ποσότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών από όλους τους εμπλεκόμενους. Η εμπορευματική υποδομή του ΔΑΑ περιλαμβάνει: Τέσσερις ανεξάρτητους εμπορευματικούς σταθμούς , Κτίριο Διοίκησης Εμπορευματικής Κοινότητας επιφάνειας 7.000τ.μ. , Κέντρο Αεροπορικού Ταχυδρομείου επιφάνειας 4.500τ.μ. , Συνοριακό Σταθμό Κτηνιατρικού & Φυτοϋγειονομικού Ελέγχου επιφάνειας 650τ.μ. , Οροθετημένο χώρο στάθμευσης εμπορευματικών αεροσκαφών, με δυνατότητα επέκτασης, πλησίον των εμπορευματικών σταθμών . Στον εμπορευματικό σταθμό του ΚΑΘΜ στον τομέα παροχής υπηρεσιών διαχείρισης φορτίου (cargo handling) δραστηριοποιούνται οι εξής

εταιρίες: Olympic Airways – Services, Goldair Handling, Swissport Cargo Hellas, European Air Transport, ενώ

4.3.4 Τα ελληνικά αεροδρόμια: βασικός πυλώνας αναπτύξεως της χώρας

Τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα λειτουργίας, εξαιτίας κυρίως των μη ικανοποιητικών εγκαταστάσεών τους, των περιορισμένων αεροδιαδρόμων τους, της ελλείψεως βασικών έργων υποδομής, της αδυναμίας αποτελεσματικής – επιχειρηματικής εκμεταλλεύσεώς τους. Η αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων απαιτεί υψηλό επίπεδο επενδύσεων, επιχειρηματική λειτουργία των αεροδρομίων και απασχόληση εξειδικευμένου προσωπικού τα οποία θα πρέπει να χρηματοδοτηθούν. Η χρηματοδότηση αυτή δεν είναι δυνατό να αναμένεται από τον κρατικό προϋπολογισμό, διότι ο προϋπολογισμός αντιμετωπίζει μεγάλα ελλείμματα τα οποία θα διογκωθούν ακόμη περισσότερο στο μέλλον λόγω των τεράστιων υποχρεώσεων του Ελληνικού Δημοσίου έναντι των ασφαλιστικών ταμείων της χώρας. Εκείνοι που επωφελούνται από τη λειτουργία των αεροδρομίων και εκείνοι που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες τους θα πρέπει να πληρώσουν το κύριο μέρος του κόστους για να εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία και η αναγκαία ανάπτυξη των εργασιών τους. Η τοπική αυτοδιοίκηση θα πρέπει επίσης να έχει σημαντική συμβολή σε αυτή την προσπάθεια για εξασφάλιση της επαγγελματικής διοικήσεως και της ικανοποιητικής χρηματοδοτήσεως και αναπτύξεως των τοπικών αεροδρομίων. Από την άλλη, το κράτος οφείλει να εξασφαλίσει ικανοποιητική πρόσβαση στα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας αλλά και στα πιο μεγάλα όπως αυτό της Αλεξανδρουπόλεως. Γενικά, ο βασικότερος λόγος για τη χρήση των ΣΔΙΤ ή για την παραχώρηση της διοικήσεως και διαχειρίσεως των βασικών αεροδρομίων της χώρας σε ανεξάρτητες εταιρίες διαχειρίσεως αεροδρομίων είναι το ότι οι δυνατότητες της δημόσιας διοικήσεως στην Ελλάδα να διοικήσει επιχειρηματικά και αποδοτικά τα 40 περίπου μικρά και μεγάλα αεροδρόμια της χώρας είναι πολύ περιορισμένες. Η κρατική παρέμβαση στα αεροδρόμια στην Ελλάδα (όπως η κρατική παρέμβαση στους τομείς του νερού, της ενέργειας, των αστικών συγκοινωνιών, της εκπαίδευσης, της υγείας, κ.ά.) συνεπάγεται μεγάλη έλλειψη επιχειρηματικότητας και επενδύσεων, διοίκηση

συνυφασμένη με την κρατική-κομματική παρέμβαση, σπατάλη των διαθέσιμων πόρων και πλήρη αδυναμία προσφοράς υπηρεσιών αποδεκτής ποιότητας και ποσότητας.

4.4 Οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές

4.4.1 Η σημασία των εμπορευματικών αερομεταφορών

Κοινωνικά, πολιτικά και οικονομικά οι μεταφορές είναι σημαντικές παγκοσμίως. Η μετακίνηση ανθρώπων και η μεταφορά εμπορευμάτων είναι δικαίωμα και επιτακτική ανάγκη για κάθε κοινωνία. Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν το νεότερο και πιο σύγχρονο τρόπο μεταφοράς, που έχει αναπτύξει και χρησιμοποιήσει ο άνθρωπος σε ευρεία κλίμακα. Η αερομεταφορά εμπορευμάτων είναι μία δραστηριότητα με σταθερά συνεχόμενη ανάπτυξη, παρά τα προβλήματα και τα πλήγματα που έχει δεχθεί ο χώρος των αερομεταφορών. Ο κλάδος των εμπορευματικών αερομεταφορών αποτελεί ζωτικό παράγοντα για την παγκόσμια οικονομία και είναι μία υγιής αγορά, που έχει αποδείξει την αξία της και διαθέτει σταθερό πελατολόγιο. Οι εμπορευματικές αερομεταφορές δεν επηρεάστηκαν από την κρίση που προκάλεσαν το τρομοκρατικό κτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και το ξέσπασμα του ιού SARS. Αντιθέτως, η αερομεταφορά φορτίου διατήρησε τη δυναμική της και σταθεροποίησε γενικότερα τον αεροπορικό κλάδο. Πρόσφατη έρευνα της IATA υπογραμμίζει πως οι εμπορευματικές αερομεταφορές καλύπτουν το 25% του παγκοσμίου έργου. Τα αεροσκάφη υπολογίζεται πως μεταφέρουν το 4% σε βάρος αλλά πάνω από το 40% σε αξία των παγκοσμίως διακινούμενων αγαθών. Η παγκόσμια αεροπορική εμπορευματική κίνηση κατά τη διάρκεια του 2007 εκτιμάται στα 176,8 δισ. τονοχιλιόμετρα (FTKs) και παρουσίασε σε σχέση με το 2006 αύξηση κατά 4,3%, ενώ αναμένεται ετήσια αύξηση της τάξης του 6% για την επόμενη δεκαετία, λόγω της τάσης που κυριαρχεί στην αγορά των μεταφορών και ιδιαίτερα των εταιριών logistics να βρίσκουν νέους, ταχύτερους, ασφαλέστερους και αξιόπιστους δρόμους για την υποστήριξη της εφοδιαστικής αλυσίδας.

4.4.2 Βασικές έννοιες και χαρακτηριστικά των αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών

Το σύστημα των αερομεταφορών μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελείται από τέσσερις τομείς:

1. Την οργάνωση της εκμετάλλευσης και λειτουργίας
2. Τις κάθε είδους υποδομές (αεροδρόμια, εναέριος έλεγχος κυκλοφορίας)
3. Τον «στόλο» των αεροσκαφών και τις αεροπορικές εταιρίες
4. Τη ζήτηση για αερομεταφορές και το σύστημα διαχείρισής της

Οι εμπορευματικές αερομεταφορές αποτελούν υποσύστημα του τομέα «εκμετάλλευσης και λειτουργίας» των αεροπορικών μεταφορών.

4.4.3 Χαρακτηριστικά του κλάδου αερομεταφορών

Ζωτικός παράγοντας για την οικονομία είναι οι εμπορευματικές αερομεταφορές, οι οποίες αναφέρονται στη διεθνή βιβλιογραφία των μεταφορών ως air freight αλλά και ως air cargo. Οι εμπορευματικές δραστηριότητες των αεροπορικών εταιρειών είναι πιο επικερδείς, έχουν σταθερό πελατολόγιο και αποτελούν σημαντικό συντελεστή εισοδήματος. Τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η αερομεταφορά είναι η ταχύτητα (μεγαλύτερη από κάθε άλλο μέσο μεταφοράς) η σχετικά μεγάλη ασφάλεια που παρέχεται στα εμπορεύματα και το γεγονός ότι η οδός που χρησιμοποιείται (εναέριος χώρος) είναι φυσική και δεν χρειάζεται κατασκευή και συντήρηση. Τα κύρια μειονεκτήματα της αερομεταφοράς προϊόντων είναι: Η μικρή χωρητικότητα που έχουν τα αεροσκάφη συγκριτικά με τα άλλα μέσα μεταφοράς . Ο χρόνος παράδοσης επιμηκώνεται αφού τα αεροδρόμια λόγω του μεγέθους τους εγκαθίστανται μακριά από τα αστικά κέντρα και έτσι δημιουργούνται σημαντικές αποστάσεις από τον τελικό παραλήπτη . Το αυξημένο κόστος μεταφοράς που προκύπτει από το αεροπορικό φορτίο. Και αυτό γιατί το αεροπορικό φορτίο μετράται με το ογκομετρικό του βάρος, δηλαδή όταν ο χώρος που καταλαμβάνει μια αποστολή ζυγίζει περισσότερο από το πραγματικό του βάρος. Το ογκομετρικό βάρος διεθνώς υπολογίζεται από τον αριθμό

που προκύπτει εάν πολλαπλασιάσουμε τις 3 διαστάσεις του φορτίου (μήκος x πλάτος x ύψος/σε εκατοστά), και διαιρέσουμε διά της σταθεράς 6.000. Έχει υπολογιστεί το κόστος αυτό είναι σχεδόν τριπλάσιο του οδικού κόστους και εξαπλάσιο του θαλάσσιου.

4.4.4 Χαρακτηριστικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της αερομεταφοράς εμπορευμάτων

Η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω του αέρα είναι ο πιο επιθυμητός τρόπος μεταφοράς όταν ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά υπάρχουν:

1. Όταν το εμπόρευμα είναι: α. δυνατόν να αλλοιωθεί , β. υπόκειται σε ταχεία αχρηστία , γ. ζητείται με βραχυπρόθεσμη ειδοποίηση , δ. πολύτιμο σε σχέση με το βάρος , ε. ακριβό για αποθήκευση
2. Όταν η ζήτηση: α. είναι απρόβλεπτη και υπάρχουν διακυμάνσεις της , β. δεν είναι συχνή , γ. ξεπερνά την τοπική προσφορά , δ. είναι εποχιακή
3. Όταν τα προβλήματα διανομής περιλαμβάνουν: α. ρίσκο για κλοπή, θραύση ή πτώση ποιότητας , β. υψηλές ασφαλιστικές δαπάνες για μακρές περιόδους μεταφοράς , γ. αυξημένο κόστος της συσκευασίας και του τρόπου μοναδοποίησης του μεταφερόμενου προϊόντος, που είναι αναγκαίες για την επιφανειακή μεταφορά , δ. ανάγκη ειδικού χειρισμού ή φροντίδας , ε. αποθήκευση ή δημιουργία αποθεμάτων πέρα από αυτά που θα χρειαζόταν εάν γινόταν χρήση αερομεταφοράς Σε κάθε χειρισμό υπάρχει πιθανότητα ζημιάς και φθοράς. Ο κίνδυνος κλοπής, θραύσης ή αλλοίωσης ελαχιστοποιείται με τη χρήση της αερομεταφοράς , λόγω της έλλειψης του συχνού χειρισμού φορτίου και της έκθεσης των εμπορευμάτων σε αυτούς τους κινδύνους για μεγάλες χρονικές περιόδους. Οι ασφαλιστικές δαπάνες τείνουν να είναι συχνά χαμηλότερες για την αερομεταφορά από ό,τι είναι για τη μεταφορά επιφάνειας, διότι υπάρχει μικρότερος κίνδυνος στη μεταφορά μέσω αέρα και ο χρόνος μεταφοράς είναι μικρότερος. Τα πλεονεκτήματα της αερομεταφοράς είναι πως τα μέσα μεταφοράς (αεροσκάφη) μπορούν να αναπτύσσουν ταχύτητες ασυγκρίτως μεγαλύτερες από οποιοδήποτε άλλο μέσο μεταφοράς, χωρίς η κίνησή τους να παρεμποδίζεται από φυσικά εμπόδια, ενώ η οδός που χρησιμοποιούν είναι φυσική και δε χρειάζεται

κατασκευή ή συντήρηση. Στα μειονεκτήματα συγκαταλέγεται το γεγονός πως τα αεροσκάφη έχουν σχετικά μικρή χωρητικότητα, χρειάζονται υψηλό αρχικό κεφάλαιο αγοράς και εξοπλισμού και έχουν υψηλό κόστος συντήρησης και λειτουργίας, τα οποία συνεπάγονται υψηλό κόστος μεταφοράς. Επίσης, η κατασκευή ενός αεροδρομίου είναι μια υπόθεση που απαιτεί την εύρεση της κατάλληλης θέσης, χρόνο και χρήμα, η μειούμενη χωρητικότητα των αεροδιαδρόμων προκαλεί καθυστερήσεις, η εγκατάσταση των αεροδρομίων μακριά από τα κέντρα των πόλεων συνεπάγεται αυξημένους χρόνους μετακίνησης από και προς τα αεροδρόμια, ενώ επιπλέον η αεροπορική κίνηση είναι ευμετάβλητη. Οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές γίνονται όλο και περισσότερο μία βιώσιμη επιλογή, αφού προσφέρουν τη δυνατότητα άμεσης ανταπόκρισης έναντι της ζήτησης. Οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές είναι βέβαια πιο ακριβές σε σχέση με τις επιφανειακές (οδικές, σιδηροδρομικές, ποτάμιες, θαλάσσιες), αλλά χρεώνουν υψηλές τιμές για πολύ υψηλή ποιότητα υπηρεσιών, όπως είναι οι "ακριβείς χρονικά" παραδόσεις. Ενώ έχουν μικρό μερίδιο ως προς το συνολικό μεταφερόμενο όγκο εμπορευμάτων, αναπτύσσονται πολύ γρήγορα. Η αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων διαθέτει μια σειρά από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τα οποία την καθιστούν εξαιρετικά ελκυστική. Βασικά πλεονεκτήματά της είναι: η μεγάλη ταχύτητα, η αξιοπιστία (εγγυημένη παράδοση), η ασφάλεια (safety & security), ο σεβασμός στους χρόνους παράδοσης (ακρίβεια)

4.4.5 Νομοθετικό πλαίσιο

Η εθνική πολιτική για τις αερομεταφορές καθορίζεται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ενώ η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) είναι ο φορέας ελέγχου και εποπτείας των πολιτικών αεροπορικών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα. Η Υ.Π.Α. έχει ως πρωτεύοντα ρόλο την εφαρμογή των νόμων και των κανονισμών, την οργάνωση, λειτουργία, έλεγχο και ανάπτυξη του συστήματος αερομεταφορών της χώρας, καθώς και τη μελέτη και διατύπωση εισηγήσεων προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη διαμόρφωση της πολιτικής στις αερομεταφορές γενικότερα.

4.4.6 Το μέλλον του κλάδου της αερομεταφοράς εμπορευμάτων

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος των εμπορευματικών αεροπορικών μεταφορών αλλά και οι αερομεταφορές γενικότερα, είναι πρόσκαιρα και μόλις η παγκόσμια οικονομία δείξει σημάδια ανάκαμψης θα ανέβουν και οι δικοί τους ρυθμοί ανάπτυξης. Επίσης, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των εμπορευματικών μεταφορών, στα λειτουργικά προβλήματα του χώρου και σε περιβαλλοντικά ζητήματα.

4.4.7 Σύγκριση με παγκόσμια δεδομένα

Για 2007 ο ICAO υπολογίζει τη παγκόσμια αεροπορική κίνηση εμπορευμάτων (freight) να ανέρχεται στα 41 εκατομμύρια τόνους, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 53,3% την περίοδο 1997 έως 2007. Το ποσοστό αύξησης της εμπορευματικής αεροπορικής κίνησης εσωτερικού (domestic) ήταν 53,3%, ενώ της διεθνούς (international) κίνησης ήταν 56,7%. Το ποσοστό συμμετοχής της διεθνούς κίνησης ως προς τη συνολική για το 2007 ήταν 60%. Πρέπει να τονιστεί πως για τις εμπορευματικές αερομεταφορές είναι σημαντικότερη η διεθνής κίνηση φορτίου. Με βάση το μεταφορικό έργο των εμπορευματικών αερομεταφορών (FTK: Freight Tonne-Km) για το 2007, το 83% του παγκοσμίου έργου οφείλεται στις διεθνείς μεταφορές, ενώ το ποσοστό αύξησης του παγκόσμιου μεταφορικού έργου την περίοδο 1997 έως 2007 είναι 53,5%. Η παγκόσμια αγορά της αερομεταφοράς εμπορευμάτων έχει να αντιμετωπίσει μία σειρά από δυσκολίες και προβλήματα, που ταλανίζουν ολόκληρη την αεροπορική βιομηχανία, την ασταθή παγκόσμια οικονομία, την εκρηκτική αύξηση των τιμών των καυσίμων, τις ευμετάβλητες συναλλαγματικές ισοτιμίες, την ανάγκη για αυξανόμενη ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες περί χρέωσης των εκπομπών καυσαερίων. Η παγκόσμια οικονομική αστάθεια και η μείωση των ρυθμών ανάπτυξης έχουν ως αποτέλεσμα μείωση στη ζήτηση για αερομεταφορά εμπορευμάτων. Οι οικονομίες των Η.Π.Α., της Ε.Ε. και της Ιαπωνίας παρουσιάζουν μειούμενους ρυθμούς

ανάπτυξης, ενώ οι αναδύομενες οικονομίες της Κίνας, της Ινδίας, της Μέσης Ανατολής και της Ρωσίας δεν έχουν δημιουργήσει ακόμη σημαντική αύξηση της ζήτησης για αερομεταφορά εμπορευμάτων.

4.5 Συμπεράσματα

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας από τους πλέον αποτελεσματικούς μοχλούς παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική - περιβαλλοντική, πληθυσμιακή, πολιτιστική και αναπτυξιακή εξέλιξη ενός τόπου. Ειδικά για την ελληνική οικονομία ο τομέας είναι μεγάλης σπουδαιότητας. Η συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στις μεταφορές εμπορευμάτων είναι ακόμη πολύ χαμηλή (0,7% το 1995 και το 2006). Οι αεροπορικές μεταφορές κερδίζουν μερίδιο τόσο από τις σιδηροδρομικές μεταφορές όπου, όμως, στις σχετικά μικρές αποστάσεις, υφίστανται ακόμη έντονο ανταγωνισμό από τα τραίνα μεγάλης ταχύτητας, όσο και από τα αυτοκίνητα (ΙΧ και ΔΧ) και από τα πλοία. Σήμερα, η κατάσταση των αεροδρομίων στην Ευρώπη αποτελεί το μεγαλύτερο εμπόδιο στην ανάπτυξη των αερομεταφορών. Η αδυναμία αύξησης της δυναμικότητας οφείλεται στο ότι η κατασκευή και η λειτουργία νέων αεροδρομίων ή η επέκταση παλαιών είναι μία χρονοβόρα και πολυέξοδη διαδικασία που χρειάζεται προσεκτικό και έγκαιρο σχεδιασμό καθώς και ένα πολιτικό περιβάλλον που να ευνοεί την εύρεση χρηματοδοτικών πόρων και να εξασφαλίζει από μέρους των τοπικών και εθνικών αρχών τις απαραίτητες άδειες. Η ανάγκη για μεγαλύτερη ανταπόκριση από το νομικό περιβάλλον επιτάσσει ριζικές αλλαγές στο υπόδειγμα ανάπτυξεως των αεροδρομίων. Ένας σημαντικός παράγοντας που διαφοροποιεί τις εταιρείες μεταφοράς φορτίων είναι η απαίτηση για υψηλή ακρίβεια δρομολογίων, καθώς συχνά υπάρχει ρήτρα χρόνου για την παράδοση των εμπορευμάτων. Στην εποχή των ταχυμεταφορών τα έξοδα αποστολής ενός εμπορεύματος, ανεξαρτήτου όγκου ή βάρους, είναι υψηλά. Το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» αναπτύσσεται ταχέως και εξελίσσεται σε βασικό παράγοντα ανάπτυξεως της ελληνικής οικονομίας. Τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα λειτουργίας, εξαιτίας κυρίως των μη ικανοποιητικών εγκαταστάσεών τους, των περιορισμένων αεροδιαδρόμων τους, της ελλείψεως βασικών έργων υποδομής, της αδυναμίας αποτελεσματικής – επιχειρηματικής εκμεταλλεύσεώς τους. Η αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων απαιτεί υψηλό επίπεδο επενδύσεων, επιχειρηματική λειτουργία των αεροδρομίων και

απασχόληση εξειδικευμένου προσωπικού τα οποία θα πρέπει να χρηματοδοτηθούν. Η χρηματοδότηση αυτή δεν είναι δυνατό να αναμένεται από τον κρατικό προϋπολογισμό, διότι ο προϋπολογισμός αντιμετωπίζει μεγάλα ελλείμματα τα οποία θα διογκωθούν ακόμη περισσότερο στο μέλλον λόγω των τεράστιων υποχρεώσεων του Ελληνικού Δημοσίου έναντι των ασφαλιστικών ταμείων της χώρας . Οι εμπορευματικές αερομεταφορές δεν επηρεάστηκαν από την κρίση που προκάλεσαν το τρομοκρατικό κτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και το ξέσπασμα του ιού SARS. Αντιθέτως, η αερομεταφορά φορτίου διατήρησε τη δυναμική της και σταθεροποίησε γενικότερα τον αεροπορικό κλάδο. Πρόσφατη έρευνα της IATA υπογραμμίζει πως οι εμπορευματικές αερομεταφορές καλύπτουν το 25% του παγκόσμιου έργου. Τα αεροσκάφη υπολογίζεται πως μεταφέρουν το 4% σε βάρος αλλά πάνω από το 40% σε αξία των παγκοσμίως διακινούμενων αγαθών. Η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω του αέρα είναι ο πιο επιθυμητός τρόπος μεταφοράς όταν ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά υπάρχουν: 1. Όταν το εμπόρευμα είναι: α. δυνατόν να αλλοιωθεί , β. υπόκειται σε ταχεία αχρηστία , γ. ζητείται με βραχυπρόθεσμη ειδοποίηση , δ. πολύτιμο σε σχέση με το βάρος , ε. ακριβό για αποθήκευση 2. Όταν η ζήτηση: α. είναι απρόβλεπτη και υπάρχουν διακυμάνσεις της , β. δεν είναι συχνή , γ. ξεπερνά την τοπική προσφορά , δ. είναι εποχιακή 3. Όταν τα προβλήματα διανομής περιλαμβάνουν: α. ρίσκο για κλοπή, θραύση ή πτώση ποιότητας , β. υψηλές ασφαλιστικές δαπάνες για μακρές περιόδους μεταφοράς , γ. αυξημένο κόστος της συσκευασίας και του τρόπου μοναδοποίησης του μεταφερόμενου προϊόντος, που είναι αναγκαίες για την επιφανειακή μεταφορά , δ. ανάγκη ειδικού χειρισμού ή φροντίδας , ε. αποθήκευση ή δημιουργία αποθεμάτων πέρα από αυτά που θα χρειαζόταν εάν γινόταν χρήση αερομεταφοράς . Σε κάθε χειρισμό υπάρχει πιθανότητα ζημιάς και φθοράς. Ο κίνδυνος κλοπής, θραύσης ή αλλοίωσης ελαχιστοποιείται με τη χρήση της αερομεταφοράς, λόγω της έλλειψης του συχνού χειρισμού φορτίου και της έκθεσης των εμπορευμάτων σε αυτούς τους κινδύνους για μεγάλες χρονικές περιόδους. Οι ασφαλιστικές δαπάνες τείνουν να είναι συχνά χαμηλότερες για την αερομεταφορά από ό,τι είναι για τη μεταφορά επιφάνειας, διότι υπάρχει μικρότερος κίνδυνος στη μεταφορά μέσω αέρα και ο χρόνος μεταφοράς είναι μικρότερος. Τα πλεονεκτήματα της αερομεταφοράς είναι πως τα μέσα μεταφοράς (αεροσκάφη) μπορούν να αναπτύσσουν ταχύτητες ασυγκρίτως μεγαλύτερες από οποιοδήποτε άλλο μέσο μεταφοράς, χωρίς η κίνησή τους να παρεμποδίζεται από φυσικά εμπόδια, ενώ η οδός που χρησιμοποιούν είναι φυσική και δε χρειάζεται κατασκευή ή συντήρηση. Στα

μειονεκτήματα συγκαταλέγεται το γεγονός πως τα αεροσκάφη έχουν σχετικά μικρή χωρητικότητα, χρειάζονται υψηλό αρχικό κεφάλαιο αγοράς και εξοπλισμού και έχουν υψηλό κόστος συντήρησης και λειτουργίας, τα οποία συνεπάγονται υψηλό κόστος μεταφοράς. Οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές γίνονται όλο και περισσότερο μία βιώσιμη επιλογή, αφού προσφέρουν τη δυνατότητα άμεσης ανταπόκρισης έναντι της ζήτησης. Οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές είναι βέβαια πιο ακριβές σε σχέση με τις επιφανειακές (οδικές, σιδηροδρομικές, ποτάμιες, θαλάσσιες), αλλά χρεώνουν υψηλές τιμές για πολύ υψηλή ποιότητα υπηρεσιών, όπως είναι οι "ακριβείς χρονικά" παραδόσεις.

Κεφάλαιο 5^ο Εμπορευματικές μεταφορές – Εμπορευματικά κέντρα – Logistics

5.1 Εμπορευματικές μεταφορές

5.1.1 Υποδομή

Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων 2004 στην Αθήνα αποτέλεσε βασικό καταλύτη για την Ελλάδα, εισάγοντας ένα πλήθος αλλαγών και βελτιώσεων σε διάφορους τομείς. Ένας από τους τομείς που βελτιώθηκε σημαντικά ήταν οι υποδομές της χώρας. Το πρόγραμμα βελτίωσης των υποδομών συνεχίζεται μέχρι σήμερα, καθώς η Ελλάδα επενδύει σε στρατηγικά έργα που θα διευκολύνουν τις μεταφορές, τις υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας και τις τηλεπικοινωνίες, προκειμένου η ροή των αγαθών, υπηρεσιών και πληροφοριών να πραγματοποιείται αποτελεσματικά, άμεσα και αποδοτικά.

Οδικό Δίκτυο

Την τελευταία δεκαετία, το οδικό δίκτυο έχει βελτιωθεί σημαντικά. Ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής στην Ευρώπη είναι η Εγνατία Οδός, που συνδέει το λιμένα της Ηγουμενίτσας με την Αλεξανδρούπολη. Ο οδικός άξονας «ΠΑΘΕ» έχει αναβαθμιστεί συνδέοντας το λιμένα της Πάτρας με Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Εύζωνες στα σύνορα με την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας. Το τρίτο μεγάλο οδικό δίκτυο της Ελλάδας είναι η Ιονία Οδός που συνδέει την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα. Στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, η Αττική Οδός έχει αλλάξει σημαντικά τις οδικές μετακινήσεις στην πρωτεύουσα και αποτελεί σημαντικό δίαυλο για τις διαμετακομιστικές υπηρεσίες, συνδέοντας το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών με κέντρα εφοδιαστικής αλυσίδας, λιμένες και σιδηροδρομικά δίκτυα. Παρόλο που οι βασικές αυτές αρτηρίες είναι υψηλών προδιαγραφών, πολλά δευτερεύοντα οδικά

δίκτυα της Ελλάδας απαιτούν περαιτέρω βελτίωση και επωφελούνται από τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα για έργα μεταφορών.

Αερολιμένες

Η Ελλάδα διαθέτει 40 αερολιμένες, από τους οποίους οι 15 είναι διεθνείς. Πολλά από τα αεροδρόμια που βρίσκονται ειδικά σε νησιά εξυπηρετούν κυρίως τουρίστες και πτήσεις τσάρτερ. Το 2001, εγκαινιάστηκε ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, που θεωρείται από τους καλύτερους στην Ευρώπη. Σήμερα, πολλά από τα αεροδρόμια της Ελλάδας είναι σε διαδικασία αναβάθμισης της υποδομής και των εγκαταστάσεών τους.

Λιμένες

Η Ελλάδα διαθέτει εκατοντάδες νησιά και αντίστοιχα λιμάνια, από τα οποία τα 12 είναι διεθνή. Ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί ένα από τα πιο πολυσύχναστα λιμάνια της Ευρώπης και το κύριο εμπορικό λιμάνι της χώρας, ενώ ακολουθούν τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας. Η Ελλάδα διαθέτει περισσότερα από 140 επιβατηγά και εμπορικά λιμάνια. Την παρούσα περίοδο εφαρμόζεται ένα πρόγραμμα αναβάθμισης όλων των λιμανιών της χώρας προκειμένου να ανταποκριθούν στις εμπορικές ανάγκες και στην εξυπηρέτηση των 17 εκατομμυρίων επισκεπτών της χώρας ετησίως, καθώς και σε θέματα ασφαλείας. Το Νοέμβριο του 2008, η κινέζικη εταιρεία Cosco υπέγραψε συμφωνία για την εκμετάλλευση του λιμένα του Πειραιά, ύψους 4.5 δισεκατομμυρίων Ευρώ και διάρκειας 35 ετών, η οποία έχει ως σκοπό να αυξήσει σημαντικά τη χωρητικότητα φορτίων και την αποτελεσματικότητα του λιμένα. Επιπλέον, η συμφωνία αυτή θα καταστήσει τον Πειραιά μία από τις κύριες εισόδους των αγαθών από την Ασία που προορίζονται για την ευρωπαϊκή αγορά.

Σιδηροδρομικό δίκτυο

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο έχει δώσει έμφαση στην αναβάθμιση των υποδομών του, με ιδιαίτερη επιτυχία στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού της Αθήνας. Βασικές προτεραιότητες αποτέλεσαν η βελτίωση των κλιμαμαξών και η τοποθέτηση καινούργιων σιδηροδρομικών για τη βελτίωση των χρόνων μεταφοράς. Το σιδηροδρομικό δίκτυο ουσιαστικά συνδέει Βορρά και Νότο και ειδικά την Πάτρα, Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Τα τελευταία χρόνια ο χρόνος μετάβασης μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης έχει μειωθεί σημαντικά, από 6 σε 4 ώρες περίπου. Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο εξυπηρετεί σήμερα και προορισμούς εκτός Ελλάδας, σε Σόφια (Βουλγαρία), Βουκουρέστι (Ρουμανία) και Κων/πολη (Τουρκία). Ο νέος προαστιακός σιδηρόδρομος που συνδέει το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών με το κέντρο της πρωτεύουσας είναι ταχύς και αποτελεσματικός.

Δίαυλοι ναυσιπλοΐας

Οι διάυλοι ναυσιπλοΐας που εξυπηρετούν την ηπειρωτική χώρα και τα νησιά της Ελλάδας είναι άκρως αποτελεσματικοί και κάθε χρόνο μεταφέρονται μεγάλοι αριθμοί επιβατών και φορτίων. Στα επιβατηγά και εμπορικά πλοία τα τελευταία χρόνια έχει προστεθεί ένας μεγάλος αριθμός ταχύπλων καταμαράν, με αποτέλεσμα να μειωθούν σημαντικά οι χρόνοι ταξιδιού.

5.1.2 Εμπόριο Εξαγωγές – Εισαγωγές

Τα τελευταία έτη οι εξαγωγές της Ελλάδας αυξάνονται σταθερά και σήμερα αποτελούν το 7,5% του ΑΕΠ. Μόνο κατά το πρώτο εξάμηνο του 2008, η συνολική αξία των ελληνικών εξαγωγών αυξήθηκε κατά 1,6%. Οι εξαγωγές τροφίμων και ποτών αποτελούν το σημαντικότερο τμήμα των ελληνικών εξαγωγών έχοντας μερίδιο της

τάξεως του 18,3%, όπου στο πρώτο εξάμηνο του 2008 σημείωσαν ουσιαστική αύξηση κατά 11,2% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2007. Η συνολική αξία των εξαγωγών κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους 2008 άγγιξε τα 8.518,4 εκατομμύρια Ευρώ έναντι 384,7 εκατομμυρίων Ευρώ κατά την ίδια περίοδο του 2007. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ως χώρος προορισμού διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στις ελληνικές εξαγωγές, δεδομένου ότι αυτές αυξήθηκαν κατά 6.5% κατά το πρώτο εξάμηνο του 2008. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός, ότι διαφαίνονται αυξητικές τάσεις σε νέες αγορές όπου δραστηριοποιούνται ολοένα και περισσότερο Έλληνες εξαγωγείς . Αξίζει να σημειωθεί, ότι οι εξαγωγές στη Ρωσία αυξήθηκαν κατά 30.7% και στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα κατά 45%. Κύριοι εταίροι ως προς το εξαγωγικό εμπόριο είναι: ΕΕ με 44% (και ειδικότερα Γερμανία 13%, Ιταλία 11%, Ηνωμένο Βασίλειο 6%), ΗΠΑ με 5%. Τα βασικά αγαθά που εξάγονται είναι τρόφιμα και ποτά, βιομηχανικά προϊόντα, προϊόντα πετρελαίου, χημικά προϊόντα και υφάσματα. Κύριοι εταίροι ως προς το εισαγωγικό εμπόριο είναι: ΕΕ με 59% (και ειδικότερα Γερμανία 13%, Ιταλία 13%, Γαλλία 7%, Ολλανδία 6%, Ηνωμένο Βασίλειο 5%), ΗΠΑ με 3%. Τα βασικά αγαθά που εισάγονται είναι μηχανήματα, μεταφορικά μέσα, καύσιμα και χημικά προϊόντα. Η Ελλάδα έχει καθιερωμένη θέση στο διεθνές εμπόριο. Το 2007 το σύνολο των συναλλαγών του εξωτερικού εμπορίου αγαθών ανήλθε σε 72.669 εκατομμύρια Ευρώ. Οι εξαγωγές αγαθών είναι χαμηλότερες από ότι οι εισαγωγές με αποτέλεσμα να δημιουργείται εμπορικό έλλειμμα, που όμως καλύπτεται στο μεγαλύτερο τμήμα του κυρίως από τις εξαγωγές υπηρεσιών, όπως ναυτιλία, τουρισμός, χρηματοοικονομικές υπηρεσίες κλπ.

Δεδομένα Εισαγωγών - Εξαγωγών

Ελληνικές Εξαγωγές / Χώρα

Χώρα	Ιαν-Δεκ 2007 (€)	Ιαν-Δεκ 2006 (€)	Ιαν-Δεκ 2005(€)
Γερμανία	1,980,259,847	1,878,461,127	1,748,691,055
Ιταλία	1,841,119,777	1,861,920,367	1,476,587,883
Κύπρος	1,111,917,134	890,595,341	724,002,913
Βουλγαρία	1,109,921,720	1,052,486,100	817,043,992

Ην. Βασίλειο	932,287,663	991,840,629	943,030,476
Ρουμανία	774,654,005	595,821,875	408,859,258
Γαλλία	716,174,758	733,289,546	580,462,695
ΗΠΑ	692,619,240	725,842,484	736,269,569
Τουρκία	620,223,658	847,993,556	754,056,860
Λοιπές	7,369,156,536	7,073,406,618	5,859,947,034

Ελληνικές Εισαγωγές / Χώρα

Χώρα	Ιαν-Δεκ 2007 (€)	Ιαν-Δεκ 2007 (€)	Ιαν-Δεκ 2007 (€)
Γερμανία	7,114,440,477	6,339,451,825	5,861,409,158
Ιταλία	6,467,217,495	5,899,518,422	5,385,878,410
Ρωσία	3,130,302,437	3,577,081,252	3,389,512,910
Γαλία	3,080,507,557	3,006,457,709	2,521,122,058
Κίνα	2,794,529,586	1,818,715,078	1,702,745,714
Ολλανδία	2,769,913,511	2,614,899,512	2,423,437,528
Βέλγιο	2,124,528,899	1,771,191,620	1,573,144,511
Ισπανία	2,000,836,052	1,796,449,120	1,724,155,688
Ην. Βασίλειο	1,998,995,606	1,896,601,120	1,632,021,465
ΗΠΑ	1,260,696,763	891,242,809	1,496,838,374
Λοιπές	24,040,630,964	22,013,816,072	17,833,470,337

Ελληνικές Εισαγωγές / Κλάδο

	Ιαν-Δεκ 2007 (€)	Ιαν-Δεκ 2006 (€)	Ιαν-Δεκ 2005 (€)

Τρόφιμα-Ζώντα Ζώα	4,984,636,964	4,419,736,450	3,995,144,476
Ποτά-Καπνός	738,390,094	719,357,822	692,885,629
Πρώτες Ύλες (εκτός από καύσιμα)	1,582,021,420	1,228,520,675	1,102,962,206
Ορυκτά-Καύσιμα-Λιπαντικά	8,396,592,846	9,713,481,595	7,886,388,888
Φυτικά & Ζωικά έλαια και λίπη	213,419,583	167,189,785	128,245,974
Χημικά	7,725,062,314	6,933,306,275	6,347,445,204
Βιομηχανικά Προϊόντα	8,061,515,151	7,193,506,798	5,915,251,186
Μηχανές & Μεταφορικά μέσα	16,455,422,270	14,385,415,489	12,742,160,999
Λοιπά	7,364,841,942	5,967,859,934	5,236,413,217

Ελληνικές Εξαγωγές/ Κλάδο

	Ιαν-Δεκ 2007 (€)	Ιαν-Δεκ 2006 (€)	Ιαν-Δεκ 2005 (€)
Τρόφιμα-Ζώντα Ζώα	2,517,703,043	2,336,032,188	2,074,166,439
Ποτά-Καπνός	500,872,568	508,669,487	559,144,038
Πρώτες Ύλες (εκτός από καύσιμα)	770,307,712	865,314,278	691,980,498
Ορυκτά-Καύσιμα-Λιπαντικά	2,084,013,682	2,171,028,267	1,324,724,813
Φυτικά & Ζωικά έλαια και λίπη	350,731,028	485,539,276	398,532,183
Χημικά	2,363,150,855	2,179,231,608	2,046,050,993
Βιομηχανικά Προϊόντα	3,730,906,389	3,420,323,720	2,876,079,204
Μηχανές & Μεταφορικά μέσα	2,314,998,868	2,093,311,410	1,786,285,301
Λοιπά	2,515,650,193	2,390,251,195	2,291,992,430

5.1.3 Εμπορευματικές μεταφορές δυσλειτουργίες

Το Ελληνικό σύστημα εμπορευματικών μεταφορών παρουσιάζει σημαντικές δυσλειτουργίες, με επιπτώσεις στο λειτουργικό κόστος μεταφοράς και στη ποιότητα εξυπηρέτησης, που σχετίζεται με παράγοντες όπως χρόνος, αξιοπιστία, ασφάλεια κλπ. Οι δυσλειτουργίες αυτές έχουν άμεση επίπτωση στη δυνατότητα προσέλκυσης διερχόμενων εμπορευματικών ροών και στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προϊόντων. Επομένως η άμβλυνση των δυσλειτουργιών στις εμπορευματικές μεταφορές αποτελεί προσδιοριστικό παράγοντα της οικονομικής ανάπτυξης. Επιπλέον, η ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά, λαμβάνοντας υπόψη τη διεύρυνση της Ε.Ε. με την ένταξη των 12 νέων χωρών (εκ των οποίων οι 10 είναι στην Ανατολική Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένων της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, μετά την πρόσφατη ένταξη τους στην Ε.Ε.), την υποψηφιότητα της Τουρκίας και την προωθούμενη τελωνειακή ένωση της Ε.Ε. με τις χώρες τις Μέσης Ανατολής και της Βορείου Αφρικής. Παράλληλα τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και οι Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι, καθώς και η ενίσχυση των Συνδυασμένων Μεταφορών, σε συνδυασμό με την ελκυστικότητα ορισμένων μεγάλων έργων υποδομής, όπως η Εγνατία Οδός, ο ΠΑΘΕ, το αεροδρόμιο «Ελ.Βενιζέλος» κ.ά., καθιστούν την Ελλάδα, από νοτιοανατολικό σύνορο και πύλη της Ε.Ε., σε εν δυνάμει κύριο διαμετακομιστικό κέντρο. Οι σημαντικότερες δυσλειτουργίες του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών της χώρας μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

1. Ανορθολογική κατανομή της εμπορευματικής κίνησης στα μέσα μεταφοράς
2. Χαμηλή τεχνική συμβατότητα και διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς
2. Ανυπαρξία τερματικών σταθμών συνδυασμένων οδικών- σιδηροδρομικών μεταφορών
3. Έλλειψη ουσιαστικής σύνδεσης σχεδόν όλων των κύριων εμπορευματικών λιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο
4. Χαμηλός βαθμός μοναδοποίησης των εμπορευματικών φορτίων
5. Χαμηλοί δείκτες πληρότητας φορτηγών οχημάτων, με έντονο πρόβλημα κενών επιστροφών

Παράλληλα με τα παραπάνω, ένα μεγάλο πρόβλημα που δυσχεραίνει την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και αποτελεσματικού συστήματος εμπορευματικών μεταφορών στον ελληνικό χώρο είναι η απουσία «κομβικών» υποδομών, προσανατολισμένων αποκλειστικά στη διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών. Η βασική αδυναμία στον τομέα αυτό είναι η ανυπαρξία ενός οργανωμένου δικτύου εμπορευματικών κέντρων με άμεση πρόσβαση στους κύριους εμπορευματικούς λιμένες της χώρας (Ηράκλειο, Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη, Πάτρα κ.ά. Ορισμένες ζώνες δραστηριοτήτων όπως οι περιπτώσεις κάποιων λιμενικών τερματικών σταθμών (π.χ. Ικόνιο-Πειραιάς, λιμένας Θεσσαλονίκης), χωρίς να μπορούν να χαρακτηρισθούν εμπορευματικά κέντρα, επιτελούν στοιχειώδεις δραστηριότητες logistics, με εγκαταστάσεις που περιορίζονται σε ορισμένες θεμελιώδεις «φυσικές» λειτουργίες, όπως φόρτωση-εκφόρτωση, εναπόθεση φορτίων κ.λπ.

5.1.4 Πλεονεκτήματα επιμέρους μεταφορών

Σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές, τα βασικά συγκριτικά πλεονεκτήματα των επιμέρους μεταφορικών μέσων, σε σχέση με τα υπόλοιπα είναι τα εξής:

1. Οι θαλάσσιες μεταφορές υπερέχουν για τη μεταφορά μεγάλου όγκου εμπορευμάτων ή μικρής κατά μονάδα όγκου αξίας εμπορευμάτων (μοναδιαία αξία), που είναι ευαίσθητα στο κόστος μεταφοράς, σε σχέση με την εναλλακτική χερσαία διαδρομή, στην περίπτωση που αυτή είναι δυνατή.
2. Ανάλογα με την απόσταση, τον αριθμό και τις συνθήκες μεταφόρτωσης(κόστος, χρόνος, απώλειες κλπ.), η μεταφορά ογκωδών εμπορευμάτων γίνεται είτε με πλοία είτε με τρένα ή και με συνδυασμό των δύο μέσων. Όσο ο όγκος των εμπορευμάτων ή και η απόσταση μεταφοράς μικραίνουν ή όσο η μοναδιαία αξία του εμπορεύματος μεγαλώνει, τόσο ο σιδηρόδρομος γίνεται ελκυστικότερος από το πλοίο, όπως αντίστοιχα γίνεται ελκυστικότερο το φορτηγό αυτοκίνητο από το τρένο.
3. Το φορτηγό αυτοκίνητο υπερέχει τόσο έναντι του τρένου, όσο και έναντι του πλοίου, για μεταφορά εμπορευμάτων μικρού σχετικά όγκου και μεγάλης σχετικά μοναδιαίας αξίας, καθώς και για αποστάσεις 300-400 χλμ., λόγω της αμεσότητας πρόσβασης στα σημεία αρχικής προέλευσης και τελικού

προορισμού του εμπορεύματος, χωρίς την ανάγκη μεταφορτώσεων. Έτσι, όπως είναι γνωστό, τα φορτηγά αυτοκίνητα δεσπόζουν, με τη βοήθεια των οχηματαγωγών πλοίων, στις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας, καθώς επίσης και στις εσωτερικές μεταφορές της χώρας για τα συγκεκριμένα εμπορεύματα.

4. Ο σιδηρόδρομος μπορεί να αποκτήσει συγκριτικό πλεονέκτημα για τις μικρής απόστασης εμπορευματικές μεταφορές, με την ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών με τα φορτηγά αυτοκίνητα, εφ' όσον όμως παρακάμπτονται τα προβλήματα μεταφόρτωσης και εξασφαλίζεται η αμεσότητα πρόσβασης στα σημεία αρχικής προέλευσης και τελικού προορισμού των εμπορευμάτων.
5. Ο σιδηρόδρομος πλεονεκτεί στις μεταφορές χύδην φορτίου, καθώς και επικίνδυνων εμπορευμάτων, με την προϋπόθεση της αμεσότητας πρόσβασης σε ένα τουλάχιστον από τα άκρα μετακίνησης (σημείο αρχικής προέλευσης ή τελικού προορισμού των εμπορευμάτων), λόγω του χαμηλού κόστους, της αξιοπιστίας και της ασφάλειας στη μεταφορά των συγκεκριμένων εμπορευμάτων.
6. Τέλος, το αεροπλάνο υπερτερεί σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς για τις περιπτώσεις εμπορευμάτων μικρού όγκου και μεγάλης μοναδιαίας αξίας, τα οποία συνήθως απαιτούν υψηλή ταχύτητα και ασφάλεια μετακίνησης (φάρμακα, ταχυδρομικές αποστολές κ.ά.)

5.1.5 Δημόσιες επενδύσεις σε έργα υποδομής

Η Ελλάδα αποτελεί κομβικό -από γεωγραφικής άποψης- εμπορικό σημείο, λειτουργώντας ως η ΝΑ «πύλη» της ΕΕ, με τη δυναμική είσοδο των αγορών της Άπω Ανατολής στο παγκόσμιο εμπορικό τοπίο να ενδυναμώνει τον διαμετακομιστικό ρόλο της χώρας μας. Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα Marco Polo, που προωθεί η ΕΕ και αφορά στη δημιουργία θαλάσσιων διαδρομών συνεπικουρούμενων από σιδηροδρομικό δίκτυο, αποτελεί αναπτυξιακή προοπτική για τις συνδυασμένες μεταφορές, τα αποτελέσματα

της οποίας προς το παρόν η χώρα μας δεν είναι σε θέση να καρπωθεί αφού το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, ο Πειραιάς, στερείται σιδηροδρομικού δικτύου υποστήριξης. Η επέκταση, ο εκσυγχρονισμός και η σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με τα λιμάνια της χώρας συνιστά στρατηγική πολιτική για την αποσυμφόρηση του κορεσμένου εθνικού οδικού δικτύου και τον εξορθολογισμό των μεταφορών. Το σχεδιαζόμενο διαμετακομιστικό κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο, συνολικού προϋπολογισμού €150 εκ., αναμένεται να αποτελέσει κομβικό σημείο για τον ευρύτερο κλάδο των συνδυασμένων διαμεταφορών και να καταστεί οδηγός για ευρύτερη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό της αγοράς. Η περάτωση του έργου υπολογίζεται μέχρι τα τέλη του 2009. Το Κέντρο θα υποστηρίζει οδικό, σιδηροδρομικό και θαλάσσιο δίκτυο, συγκεντρώνοντας έτσι όλες τις εμπορευματικές δραστηριότητες. Σχεδιάζεται η κατασκευή του Κέντρου Συνδυασμένων Μεταφορών στη Θεσσαλονίκη, ενώ καταρτίζονται οι μελέτες για τα εμπορευματικά κέντρα Αλεξανδρούπολης και Ηγουμενίτσας. Στα ίδια πλαίσια κινείται και η πρόσφατη υλοποίηση της συνεργασίας μεταξύ του Ο.Λ.Π. και του Διεθνούς Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος (πρόγραμμα «Sea Air Cargo») για την άμεση εμπορευματική σύνδεση των δύο κόμβων.

5.1.6 Ανάλυση οικονομικών αποτελεσμάτων μεταφορών

Μείωση 36,7% παρουσίασε ο δείκτης κύκλου εργασιών στις χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών του α' τριμήνου 2009, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο δείκτη του α' τριμήνου 2008 έναντι αύξησης 9,6% που σημειώθηκε κατά τη σύγκριση της αντίστοιχης περιόδου του έτους 2008 προς το 2007. Ο δείκτης κύκλου εργασιών στις πλωτές μεταφορές του α' τριμήνου 2009, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο δείκτη του α' τριμήνου 2008, παρουσίασε μείωση 14,9%, έναντι αύξησης 6,9% που σημειώθηκε κατά τη σύγκριση της αντίστοιχης περιόδου του έτους 2008 προς το 2007. Ο δείκτης κύκλου εργασιών στις αεροπορικές μεταφορές του α' τριμήνου 2009, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο δείκτη του α' τριμήνου 2008, παρουσίασε αύξηση 3,0%, έναντι αύξησης 3,3% που σημειώθηκε κατά τη σύγκριση της αντίστοιχης περιόδου του έτους 2008 προς το 2007. Ο δείκτης κύκλου εργασιών στην αποθήκευση και στις υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες του α' τριμήνου 2009, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο

δείκτη του α' τριμήνου 2008, παρουσίασε μείωση 31,2%, έναντι αύξησης 22,7% που σημειώθηκε κατά τη σύγκριση της αντίστοιχης περιόδου του έτους 2008 προς το 2007. Ο δείκτης κύκλου εργασιών στις δραστηριότητες των ταξιδιωτικών πρακτορείων, γραφείων οργανωμένων ταξιδιών, υπηρεσιών κρατήσεων και συναφείς δραστηριότητες του α' τριμήνου 2009, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο δείκτη του α' τριμήνου 2008, παρουσίασε μείωση 49,4%, έναντι αύξησης 11,0% που σημειώθηκε κατά τη σύγκριση της αντίστοιχης περιόδου του έτους 2008 προς το 2007. Ο Δείκτης Κύκλου Εργασιών στις χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών του Β' τριμήνου 2009, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο Δείκτη του Α' τριμήνου 2009, παρουσίασε μείωση 4,4%, έναντι αύξησης 36,4% που σημειώθηκε κατά τη σύγκριση της αντίστοιχης περιόδου του έτους 2008. Ο Δείκτης Κύκλου Εργασιών στις πλωτές μεταφορές του Β' τριμήνου 2009, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο Δείκτη του Α' τριμήνου 2009, παρουσίασε αύξηση 46,9%, έναντι αύξησης 67,2% που σημειώθηκε κατά τη σύγκριση της αντίστοιχης περιόδου του έτους 2008. Ο Δείκτης Κύκλου Εργασιών στις αεροπορικές μεταφορές του Β' τριμήνου 2009, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο Δείκτη του Α' τριμήνου 2009, παρουσίασε αύξηση 26,6%, έναντι αύξησης 42,5% που σημειώθηκε κατά τη σύγκριση της αντίστοιχης περιόδου του έτους 2008. Ο Δείκτης Κύκλου Εργασιών στην αποθήκευση και στις υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες του Β' τριμήνου 2009, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο Δείκτη του Α' τριμήνου 2009, παρουσίασε αύξηση 15,4%, έναντι αύξησης 36,8% που σημειώθηκε κατά τη σύγκριση της αντίστοιχης περιόδου του έτους 2008. Ο Δείκτης Κύκλου Εργασιών στις δραστηριότητες των ταξιδιωτικών πρακτορείων, γραφείων οργανωμένων ταξιδιών, υπηρεσιών κρατήσεων και συναφείς δραστηριότητες του Β' τριμήνου 2009, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο Δείκτη του Α' τριμήνου 2009, παρουσίασε αύξηση 99,4%, έναντι αύξησης 41,0% που σημειώθηκε κατά τη σύγκριση της αντίστοιχης περιόδου του έτους 2008.

5.1.7 Κλάδος διαμεταφοράς σήμερα και στο μέλλον

Σύνολο αξίας αγοράς

2006 : 884,1 εκ. € (+4%)

2007 : 968,9 εκ. € (+9,6%)

2008 :(+ 5%)

Επιμέρους κλάδοι	Ποσοστό συμμετοχής στο σύνολο της αγοράς (2004 – 2007)
Οδικές Μεταφορές	58% - 64%
Θαλάσσιες Μεταφορές	11% - 14%
Σιδηροδρομικές Μεταφορές	10% - 12%
Αεροπορικές Μεταφορές	12% - 13%

Μεγάλος Αριθμός επιχειρήσεων

350 – 400 επιχειρήσεις για το σύνολο των διεθνών και εθνικών διαμεταφορών

Μεγάλος ανταγωνισμός

97 επιχειρήσεις πραγματοποίησαν το 2006 τζίρο > 2,5 εκ. €

Στις 10 μεγαλύτερες βάση τζίρου επιχειρήσεις του κλάδου αναλογεί το 38% του συνολικού κύκλου εργασιών.

Μερίδιο αγοράς επιμέρους εταιρειών (2006)

Εταιρεία	Μερίδιο αγοράς (2006)
Πρόδος Α.Ε.	12,5 % - 13%
Schenker Α.Ε.	5%
Ωμέγα Διεθνείς Μεταφορές Α.Ε.	4%

Αύξηση των πρόσθετων υπηρεσιών που προσφέρουν οι επιχειρήσεις διαμεταφοράς και είσοδο τους στις υπηρεσίες logistics και 3PL(παροχή ολοκληρωμένων λύσεων στους πελάτες) . Μείωση του αριθμού των επιχειρήσεων (συγχωνεύσεις , εξαγορές) για αντιμετώπιση του μεγάλου ανταγωνισμού και την διασφάλιση κεφαλαίων για ανάπτυξη

υποδομών που απαιτούνται για δραστηριοποίηση σε logistics . Αύξηση δραστηριοποίησης στο τομέα των θαλάσσιων και σιδηροδρομικών μεταφορών: Οι θαλάσσιες έχουν μικρότερο κόστος από τις οδικές μεταφορές για μεγάλες αποστάσεις .Η αύξηση του δικτύου και της ταχύτητας του σιδηροδρόμου μπορεί να ανταγωνιστεί ακόμη και τις αεροπορικές μεταφορές. Απόκτηση μεριδίου από τις μεταφορές από και προς τις αναπτυσσόμενες αγορές της Ανατολικής Ευρώπης και της Κίνας εφόσον τα κομβικά λιμάνια της χώρας πάρουν το ρόλο τους στις παγκόσμιες αλυσίδες εμπορίου και η ιδιωτικοποίηση τους αποφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα στη βελτίωση της λειτουργίας των λιμένων. Ισχυρός ανταγωνισμός από εταιρείες που εδρεύουν στις Βαλκανικές χώρες και κυρίως Βουλγαρία και Ρουμανία που λόγω χαμηλότερων συντελεστών παραγωγής μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες σε χαμηλότερες τιμές. Πιστοποίηση εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο κλάδο. Αύξηση του κόστους των διαμεταφορικών εταιρειών λόγω αύξησης της τιμής των καυσίμων. Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας την καθιστά τη Ν.Α. «πύλη» της ΕΕ ενώ η δυναμική είσοδος των αγορών της Άπω Ανατολής στο παγκόσμιο εμπορικό τοπίο ενισχύει τον διαμετακομιστικό ρόλο της χώρας, αναδεικνύοντας τη σπουδαιότητα του εγχώριου κλάδου των μεταφορών και των logistics. Καθοριστική είναι η επέκταση, ο εκσυγχρονισμός και η σύνδεση του εγχώριου σιδηροδρομικού δικτύου με τα λιμάνια της χώρας για την αποσυμφόρηση του κορεσμένου εθνικού οδικού δικτύου και τον εξορθολογισμό των μεταφορών. Οι εταιρείες του κλάδου στη μεγάλη πλειοψηφία τους κινήθηκαν ανοδικά. Ευοίωνο διαγράφεται το μέλλον του εγχώριου κλάδου των μεταφορών και logistics, λόγω αφενός των εξωτερικών συνθηκών που διαμορφώνουν το περιβάλλον της αγοράς (κομβική γεωγραφική θέση Ελλάδας, ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών) και αφετέρου των επενδύσεων και συνεργασιών που έχουν υλοποιήσει οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο.

5.1.8 Προοπτικές ανάπτυξης των μεταφορικών εταιριών στην Ελλάδα

Πέρα από το διαχωρισμό των μεταφορικών εταιριών όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που προσφέρουν, στην Ελλάδα υπάρχουν από άποψη μεγέθους δύο κατηγορίες εταιριών παροχής υπηρεσιών. Η πρώτη αφορά τις πολυεθνικές και τις

μεγάλες ελληνικές επιχειρήσεις (εταιρίες διαμεταφοράς και 3PL) όπου γίνεται προσπάθεια εφαρμογής σύγχρονων μεθόδων διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας με λεπτομερή κοστολόγηση υπηρεσιών . Η δεύτερη κατηγορία είναι αυτή του απλού μεταφορέα, των μικρών ελληνικών μεταφορικών εταιριών, που δεν είναι σε θέση ή δεν θέλουν να επωφεληθούν από την τεχνογνωσία και ανάπτυξη των logistics. Το συνολικό κόστος και η ποιότητα των υπηρεσιών είναι όροι άγνωστοι γι' αυτούς. Η πρακτική στο εξωτερικό δείχνει ότι μόνο μεγάλες και εξειδικευμένες εταιρίες θα επιβιώσουν, και η λύση σε αυτή την περίπτωση είναι η συγχώνευση εταιριών, υπό την αιγίδα όμως ανθρώπων που είναι γνώστες του αντικειμένου. Ο συνολικός αριθμός των επιχειρήσεων μεταφοράς στην Ελλάδα σύμφωνα με στοιχεία της ICAP (46) ανέρχεται σε 400 περίπου, αριθμός υπερβολικά μεγάλος για τα μεγέθη της ελληνικής οικονομίας. Επομένως η μελλοντική τάση θα είναι μείωση του αριθμού των επιχειρήσεων (συγχωνεύσεις, εξαγορές) για την αντιμετώπιση του μεγάλου ανταγωνισμού και την διασφάλιση κεφαλαίων για ανάπτυξη υποδομών που απαιτούνται για δραστηριοποίηση σε logistics. Μείωση του αριθμού των εταιριών θα επέλθει και από την αύξηση των πρόσθετων υπηρεσιών που προσφέρουν οι επιχειρήσεις διαμεταφοράς και είσοδο τους στις υπηρεσίες logistics και 3PL(παροχή ολοκληρωμένων λύσεων στους πελάτες) . Είναι γεγονός ότι σήμερα καμία μεταφορική εταιρία δεν μπορεί να λειτουργήσει χωρίς την ανάπτυξη τεχνολογικών εργαλείων πληροφόρησης. Η τεχνολογία της πληροφορικής έχει αποκτήσει πρωταγωνιστικό ρόλο στην παρακολούθηση της ροής των αγαθών μέσα από την εφοδιαστική αλυσίδα καθώς παρέχει ταχεία και αξιόπιστη πληροφόρηση. Μια στρατηγική βασισμένη σε "έξυπνη" και "διαφανή" εφαρμογή των logistics , προσφέρει αφ' ενός μεν πολλαπλά οφέλη στον καταναλωτή, όπως συνεχόμενη και αξιόπιστη ροή υπηρεσιών, αφ' ετέρου δε ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους μεταφορείς και τους logistics service providers. Η χρήση των τεχνολογιών "εντοπισμού" φορτίου ελαχιστοποιεί το χρόνο που χρειάζονται οι πελάτες για να "παρακολουθήσουν" την πρόοδο των φορτίων τους μέσα στο μεταφορικό δίκτυο. Συγκεκριμένα, η κωδικοποίηση των φορτίων με τη χρήση barcodes, βοηθά στην παρακολούθησή τους και την αυτόματη λήψη πληροφοριών για την κίνηση των προϊόντων μέσω των σημείων διανομής, στη γραμμή συσκευασίας, στις αποθήκες και στα σημεία παράδοσης-παραλαβής. Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με το EDI (Ηλεκτρονική Ανταλλαγή Δεδομένων) μας δίνει τη δυνατότητα να γνωρίζουμε πότε τα αγαθά αποστέλλονται, πού ακριβώς βρίσκονται μέσα στο μεταφορικό δίκτυο και σε ποιο ακριβώς σημείο παραλαμβάνονται. Με άλλα λόγια όλη η πληροφόρηση που

απαιτείται από την παραγγελία έως την παράδοση και την πληρωμή. Είναι επομένως προφανές πως οι μεταφορικές εταιρίες μπορούν να υποστηρίξουν με αποτελεσματικό τρόπο τη διακίνηση, συσκευασία, μεταφορά ενός προϊόντος καθώς και την διαχείριση των αποθηκών τους χρησιμοποιώντας προηγμένα συστήματα Τηλεματικής, τα barcodes και τοEDI, καθώς επίσης και συστήματα ηλεκτρονικής ιχνηλασιμότητας τα οποία λειτουργούν μέσω του Internet. Τα συστήματα αυτά συνδεδεμένα με τις κεντρικές βάσεις δεδομένων των μεταφορικών εταιριών, αποτελούν το καλύτερο εργαλείο για τους πελάτες που επιθυμούν διαρκή ενημέρωση για τα φορτία τους. Από το σύνολο των εταιριών μεταφοράς διαφαίνεται ότι η πλειοψηφία των διαμεταφορικών ή 3PL εταιριών έχει συνειδητοποιήσει ότι η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών στη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα εξέλιξης . Ένα σημαντικό πρόβλημα εντοπίζεται στο γεγονός ότι ενώ από την μια πλευρά υπάρχει μια πληθώρα λύσεων νέων τεχνολογιών οι οποίες είναι ώριμες, οι μικρομεσαίες (κυρίως) επιχειρήσεις δεν τις γνωρίζουν. Από την άλλη πλευρά οι χρήστες δεν γνωρίζουν την υπάρχουσα τεχνολογία και εξακολουθούν να έχουν προβλήματα . Η υπάρχουσα κατάσταση πολλές φορές δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στη διοίκηση και διαχείριση των διαδικασιών του αποθηκευτικού κυκλώματος με αποτέλεσμα να προκύπτουν λάθη στις παραγγελίες και στις τιμολογήσεις των πελατών και να δημιουργούνται σημαντικές εσωτερικές αυξήσεις στο κόστος. Επίσης, ο συνήθως μεγάλος όγκος φορτώσεων/μεταφορών απαιτεί βελτιστοποιημένες διαδικασίες στη δρομολόγηση και στη φόρτωση των παραγγελιών. Η μετάβαση των εταιριών από τη λειτουργία της «παραδοσιακής» εφοδιαστικής αλυσίδας στη χρήση προηγμένων τεχνολογιών και μεθόδων θα πρέπει να συνοδεύεται από μια σειρά προσεκτικά μελετημένων βημάτων, όπως:

Ενημέρωση για τα βασικά χαρακτηριστικά και τις δυνατότητες των νέων τεχνολογιών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Διερεύνηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν οι τεχνολογίες στις διαδικασίες της παραγωγής, αποθήκευσης και διανομής.

Κατάρτιση επιχειρηματικού σχεδίου (π.χ. ποιες υπηρεσίες και διαδικασίες θα ωφεληθούν από την ένταξη των νέων τεχνολογιών, πόσα χρήματα δύναται να επενδυθούν σε τέτοιες δραστηριότητες και για πόσο χρονικό διάστημα, κατά πόσο θα βελτιστοποιηθεί το customer service, κόστος εκπαίδευσης του προσωπικού στη χρήση αυτών των τεχνολογιών)

Συγκεκριμενοποίηση των επιμέρους διαδικασιών εφοδιαστικής αλυσίδας όπου θα γίνουν αλλαγές όπως: αποθήκευση, διανομή, υποστήριξη εσωτερικών διαδικασιών της

επιχείρησης με χρήση της πληροφορικής. Ποιες διαδικασίες θα βελτιώσει αντικαταστήσει η ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών καθώς και ποιες είναι οι πιθανές τους αδυναμίες.

Διασφάλιση μέσω των κατάλληλων επιλογών και επιχειρηματικών κινήσεων ότι η λειτουργία της εταιρίας μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις ενός νέου τρόπου διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Για παράδειγμα, να εξεταστεί αν υπάρχει η δυνατότητα ανίχνευσης των προϊόντων ως τα σημεία διανομής που επιθυμεί ο πελάτης (και αν ναι με ποιο κόστος), αν υπάρχει δυνατότητα ενσωμάτωσης της πληροφορίας που παρέχεται από την ασύρματη δικτύωση με το σύστημα WMS για την υποστήριξη της αποθήκης, κλπ

Διερεύνηση ανάθεσης (εάν και κατά πόσο είναι συμφέρουσα) κάποιων λειτουργιών σε εξειδικευμένους εξωτερικούς συνεργάτες (outsourcing) όπως είναι οι εταιρίες ταχυμεταφοράς, κέντρα διαχείρισης αποθεμάτων προϊόντων, logistics centers, κλπ.

5.2 Εμπορευματικά κέντρα

5.2.1 Ο ρόλος των συνδυασμένων μεταφορών

Η έννοια της συνδυασμένης μεταφοράς δεν έχει να κάνει μόνο με το συνδυασμό αλλά και με τη συμπληρωματικότητα των μεταφορικών υποδομών και μέσων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η αλληλουχία της οδικής και θαλάσσιας μεταφοράς σε πολυνησιακό περιβάλλον ή σε υπερατλαντικές συνδέσεις. Για να επιτευχθεί όμως αυτός ο συνδυασμός αλλά και η συμπληρωματικότητα των υποδομών και μέσων, απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις σε νέες υποδομές. Για πολλά χρόνια και ως τις μέρες μας, η οδική μεταφορά διαδραμάτισε πρωταγωνιστικό ρόλο στις εμπορευματικές μεταφορές αυξάνοντας συνεχώς το μεταφερόμενο έργο της, εις βάρος κυρίως του σιδηροδρόμου, ο οποίος αποτελεί το μοναδικό ανταγωνιστή στις χερσαίες μεταφορές. Η αύξηση αυτή του ποσοστού των οδικών μεταφορών συνοδεύτηκε με την παράλληλη εμφάνιση αρνητικών επιπτώσεων όπως τα αυξημένα προβλήματα από τη μόλυνση του περιβάλλοντος, κυκλοφοριακές συμφορήσεις των οδών και αυξανόμενος αριθμός των ατυχημάτων. Οι παραπάνω αρνητικές επιπτώσεις οι οποίες αποτελούν τα εξωτερικά κόστη από την αύξηση των οδικών μεταφορών, σε συνδυασμό με την ανάγκη για μεγαλύτερη και καλύτερη διαχείριση της διαλογής και διανομής των εμπορευμάτων στα ολοένα αυξανόμενα και διογκούμενα αστικά κέντρα οδήγησαν στον προβληματισμό για την ανάπτυξη άλλης μορφής μεταφορών. Σε αυτήν τη μορφή εμπεριέχονται και οι συνδυασμένες μεταφορές. Τα πλεονεκτήματα του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών αφορούν την μείωση του κόστους φόρτωσης και του χρόνου μεταφοράς με γρήγορο, ασφαλή και αξιόπιστο τρόπο. Οι συνδυασμένες μεταφορές διακρίνονται σε πέντε στάδια, στην αρχική μεταφορά, την μεταφόρτωση, τον σιδηρόδρομο ή την εσωτερική ναυσιπλοΐα, την μεταφόρτωση και την τελική μεταφορά. Ευνόητο είναι ότι η αλλαγή των μέσων μεταφοράς δημιουργεί κόστη τα οποία κάνουν την συνδυασμένη μεταφορά μη ανταγωνιστική σε σύγκριση με τη μεταφορά με ένα μέσο μόνο. Για αυτό και οι υπηρεσίες Logistics στις συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να παρέχουν προστιθέμενη αξία ώστε να αντιμετωπιστούν τα κόστη αυτά. Οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν για την Ευρωπαϊκή Ένωση μία

ολόκληρη στρατηγική κάτι αντίστοιχο με την κοινωνία της πληροφορίας, στον πυρήνα της οποίας βρίσκεται η διαδοχική χρήση διαφορετικών μεταφορικών μέσων (λ.χ. φορτηγό, πλοίο, αεροπλάνο) χωρίς μεταφόρτωση εμπορευμάτων, για την επίτευξη οικονομικών κλίμακας, την επιτάχυνση των διαδικασιών και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση της «αγκύλωσης» που προκαλείται από την υπερβολική χρήση των οδικών και εναέριων οδών, σε σχέση με τις σιδηροδρομικές και θαλάσσιες οδούς που χρησιμοποιούνται ελάχιστα στην Ευρώπη. Ένας νέος τύπος συνδυασμένης μεταφοράς αποτελεί η εμπορευματική σύνδεση “sea-air” που συνδυάζει τη θαλάσσια με την αεροπορική εμπορευματική μεταφορά και περιλαμβάνει την άμεση διαχείριση των φορτίων μετά την εκφόρτωση από το πλοίο και τη μεταφορά τους σε αερολιμένα μέσω απευθείας σύνδεσης ή και αντίστροφα.

Παρ’ όλα τα παραπάνω, αυτού του είδους η συνδυασμένη εμπορευματική μεταφορά δεν είναι πολύ διαδεδομένη για λόγους που έχουν να κάνουν κυρίως με το αυξημένο κόστος που σχετίζεται με τον τομέα των αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών. Ένας άλλος λόγος είναι ότι τα φορτία που μεταφέρονται με θαλάσσια και αεροπορικά μέσα αντίστοιχα διαφέρουν σημαντικά ως προς την αναλογία βάρους/όγκου. Η μετατροπή των θαλάσσιων φορτίων αυξημένου βάρους σε φορτία κατάλληλα για αεροπορική μεταφορά προϋποθέτει επιπλέον κόστος διαχείρισης, χρόνο και εγκυμονεί κίνδυνους για πιθανή καταστροφή των προϊόντων. Η τυπική διαδικασία που ακολουθείται όταν ένα εμπορευματοκιβώτιο φτάνει σε ένα λιμάνι περιλαμβάνει είτε την οδική ή σιδηροδρομική μεταφορά του στην ενδοχώρα (ή και σε άλλη χώρα), είτε την μεταφόρτωση του σε άλλο πλοίο για την μεταφορά του σε άλλο λιμάνι, με σκοπό την χαμηλού κόστους μεταφορά. Η αναλογία βάρους/ όγκου των θαλάσσιων φορτίων είναι παρόμοια με αυτών που μεταφέρονται οδικά ή με σιδηρόδρομο. Τα παραπάνω είδη εμπορευματικών συνδυασμένων μεταφορών άλλωστε προωθούνται από την πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συνεπώς, είναι αναμενόμενο να μην μπορεί η σύνδεση sea-air να ανταγωνιστεί εύκολα την θαλάσσια-οδική/ σιδηροδρομική μεταφορά. Η θαλάσσια- αεροπορική σύνδεση ενδεχομένως θα μπορούσε να εφαρμοσθεί σε περιπτώσεις στις οποίες η μεταφορά των εμπορευμάτων στην ενδοχώρα ή σε άλλο λιμάνι είναι αδύνατη είτε λόγω έλλειψης κατάλληλων συνδέσεων και υποδομών, είτε λόγω ύπαρξης περίπλοκων γραφειοκρατικών διαδικασιών (τελωνεία,

διέλευση συνόρων, διαφορετικοί κανονισμοί). Ένα επιπλέον πλεονέκτημα της θαλάσσιας αεροπορικής σύνδεσης είναι ότι καθιστά πιο εύκολη την διαχείριση κινδύνων της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ο στόχος στις εμπορευματικές συνδυασμένες μεταφορές στρέφεται σε μία πιο "προσαρμόσιμη" εφοδιαστική αλυσίδα, που να έχει δηλαδή την δυνατότητα να επανέρχεται στην επιθυμητή/ αρχική κατάσταση ύστερα από κάποια διαταραχή, και όχι τόσο στην βελτιστοποίηση σχέσης κόστους/ χρόνου και παροχής υπηρεσιών. Όσον αφορά την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα τα στοιχεία είναι μάλλον απογοητευτικά. Η Ελλάδα διαθέτει μονάχα 1 εμπορευματικό κέντρο έναντι 220 της Ιταλίας και 50 της Γερμανίας και της Αυστρίας, ενώ είναι χαρακτηριστική η έλλειψη υποδομών για τη πραγματοποίηση συνδυασμένων μεταφορών, με αποτέλεσμα η αύξηση του μεταφορικού κόστους να μετατοπίζεται στην τιμή των προϊόντων. Ενδεικτικό είναι ότι σε πρόσφατη έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας με θέμα «Logistic Performance Index», η Ελλάδα καταλάμβανε την τελευταία θέση στην Ε.Ε. των «15», ενώ είχε καλύτερη επίδοση μονάχα από τα νέα κράτη-μέλη της Ε.Ε. Η μη ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα (σιδηρόδρομος – λιμένας, αεροδρόμιο – λιμένας, σιδηρόδρομος – αεροδρόμιο) έχει ως αποτέλεσμα τη διακίνηση προϊόντων, κυρίως μέσω του οδικού δικτύου. Όπως είναι φυσικό, η μεταφορά προϊόντων μέσω των οδικών αξόνων συνεπάγεται πληθώρα μεταφορτώσεων, επιφέροντας πρόσθετο κόστος. Ενδεικτικό είναι ότι το καθαρό κόστος των logistics και της εφοδιαστικής αλυσίδας, σύμφωνα με διαθέσιμα στοιχεία της Ε.Ε.(42), εκτιμάται ότι αγγίζει ένα 10-15% επί του συνολικού κόστους του τελικού προϊόντος. Σύμφωνα με μελετητές, εάν η χώρα μας είχε αναπτύξει ένα σύγχρονο δίκτυο εμπορευματικών κέντρων και συνδυασμένων μεταφορών, τότε το κόστος διανομής των προϊόντων θα ήταν μειωμένο έως 30%, ενώ μειωμένο κατά 5-15% θα έβαινε και το συνολικό κόστος των επιχειρήσεων. Κυρίως, όμως οι αγκυλώσεις για τη μη ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα συνοψίζονται στην έλλειψη βασικών υποδομών, όπως:

Η Ελλάδα, όχι μόνο διαθέτει ανολοκλήρωτο σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά αυτό δεν συνδέεται με τους βασικότερους λιμένες της χώρας. Ουσιαστικά, αυτήν την στιγμή δεν υπάρχουν οι προϋποθέσεις για να μπορέσει να λειτουργήσει, υπό σωστές προδιαγραφές, ένας εμπορευματικός σιδηροδρομικός σταθμός, καθώς παρατηρείται έλλειψη terminals, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει η δυνατότητα υποδοχής συρμών στους εμπορευματικούς σταθμούς.

Τα λιμάνια, οι Βιομηχανικές Περιοχές και τα αεροδρόμια δεν συνδέονται μεταξύ τους

με ένα ολοκληρωμένο σύστημα οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, με αποτέλεσμα την ανεπαρκή εξυπηρέτηση της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Τα περιφερειακά αεροδρόμια δεν διαθέτουν, πέρα από την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο, αποθηκευτικούς χώρους και ψυγεία για την υποδοχή προϊόντων, ελαχιστοποιώντας το ρόλο των αερομεταφορών.

Οι εταιρείες third party logistics δεν έχουν το δικαίωμα να διατηρούν ιδιόκτητο μεταφορικό στόλο, καθώς το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα παραμένει «κλειστό».

Λόγω της απουσίας των εμπορευματικών κέντρων η πλειονότητα των εταιρειών, ανεξαρτήτως μεγέθους, προχωρά στην δημιουργία ιδιόκτητων αποθηκευτικών χώρων σε περιοχές, κατά κανόνα, χαμηλού κόστους γης, χωρίς να αξιολογούν περαιτέρω κριτήρια, όπως την πρόσβαση σε μεταφορικούς άξονες και τα έξοδα συντήρησης.

5.2.2 Ουραγός στην Ε.Ε. η Ελλάδα στις συνδυασμένες μεταφορές

Απούσα στον τομέα των logistics και των συνδυασμένων μεταφορών στην Ε.Ε. είναι η χώρα μας. Η Ελλάδα διαθέτει μονάχα 1 εμπορευματικό κέντρο έναντι 220 της Ιταλίας και 50 της Γερμανίας και της Αυστρίας, ενώ είναι χαρακτηριστική η έλλειψη υποδομών για τη πραγματοποίηση συνδυασμένων μεταφορών, με αποτέλεσμα η αύξηση του μεταφορικού κόστους να μετατοπίζεται στην τιμή των προϊόντων. Ενδεικτικό είναι ότι σε πρόσφατη έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας με θέμα «Logistic Performance Index», η Ελλάδα καταλάμβανε την τελευταία θέση στην Ε.Ε. των «15», ενώ είχε καλύτερη επίδοση μονάχα από τα νέα κράτη-μέλη της Ε.Ε. Εάν και η ιδέα για τη δημιουργία ελληνικού δικτύου εμπορευματικών κέντρων ξεκίνησε το 1997, ο σχετικός νόμος ψηφίστηκε μόλις το 2005, χωρίς τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Η μη ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα (σιδηρόδρομος – λιμένας, αεροδρόμιο – λιμένας, σιδηρόδρομος – αεροδρόμιο) έχει ως αποτέλεσμα τη διακίνηση προϊόντων, κυρίως μέσω του οδικού δικτύου. Όπως είναι φυσικό, η μεταφορά προϊόντων μέσω των οδικών αξόνων συνεπάγεται πληθώρα μεταφορτώσεων, επιφέροντας πρόσθετο κόστος. Ενδεικτικό είναι ότι το καθαρό κόστος των logistics και της εφοδιαστικής αλυσίδας, σύμφωνα με διαθέσιμα στοιχεία της Ε.Ε., εκτιμάται ότι αγγίζει ένα 10-15% επί του συνολικού κόστους του τελικού προϊόντος. Σύμφωνα με μελετητές, εάν η χώρα μας

είχε αναπτύξει ένα σύγχρονο δίκτυο εμπορευματικών κέντρων και συνδυασμένων μεταφορών, τότε το κόστος διανομής των προϊόντων θα ήταν μειωμένο έως 30%, ενώ μειωμένο κατά 5-15% θα έβαινε και το συνολικό κόστος των επιχειρήσεων. Οι πολλαπλές νομοθεσίες για τη χορήγηση αδειών σε φορτηγά και αποθηκευτικούς χώρους, η έλλειψη ενιαίου σχεδιασμού για τις ώρες ανεφοδιασμού καταστημάτων, το ισχύον αναχρονιστικό πλαίσιο που ρυθμίζει τη σύμβαση εθνικής οδικής μεταφοράς και γενικότερα η απουσία κινήτρων και εθνικής στρατηγικής για τα logistics αποστερούν από τον κλάδο τη δυναμική που είχε αποκτήσει από την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, αλλά και από την θέσπιση του αναπτυξιακού νόμου 3229/2004., Κυρίως, όμως οι αγκυλώσεις για τη μη ανάπτυξη συνδυασμένων , μεταφορών στην Ελλάδα και τη μη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων συνοψίζονται στην έλλειψη βασικών υποδομών, όπως: 1. Η Ελλάδα, όχι μόνο διαθέτει ανολοκλήρωτο σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά αυτό δεν συνδέεται με τους βασικότερους λιμένες της χώρας. Ουσιαστικά, αυτήν την στιγμή δεν υπάρχουν οι προϋποθέσεις για να μπορέσει να λειτουργήσει, υπό σωστές προδιαγραφές, ένας εμπορευματικός σιδηροδρομικός σταθμός, καθώς παρατηρείται έλλειψη terminals, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει η δυνατότητα υποδοχής συρμών στους εμπορευματικούς σταθμούς. 2. Τα λιμάνια, οι ΒΙΠΕ και τα αεροδρόμια δεν συνδέονται μεταξύ τους με ένα ολοκληρωμένο σύστημα οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, με αποτέλεσμα την ανεπαρκή εξυπηρέτηση της εφοδιαστικής αλυσίδας. 3. Τα περιφερειακά αεροδρόμια δεν διαθέτουν, πέρα από την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο, αποθηκευτικούς χώρους και ψυγεία για την υποδοχή προϊόντων, ελαχιστοποιώντας το ρόλο των αερομεταφορών. 4. Οι εταιρείες third party logistics δεν έχουν το δικαίωμα να διατηρούν ιδιόκτητο μεταφορικό στόλο, καθώς το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα παραμένει «κλειστό» .

5.2.3 Πρότυπο-χώρα η Ολλανδία

Στην Ευρώπη ως χώρες – πρότυπα στην ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και logistics centers χαρακτηρίζονται η Ολλανδία και η Γερμανία, οι οποίες θεωρούνται ως οι κυριότερες πύλες του διαμετακομιστικού εμπορίου της Ε.Ε. για την Ασία και την Αμερική. Στην Ολλανδία οι κυριότεροι λιμένες (Ρότερνταμ, Αμβέρσα) έχουν μετατραπεί σε σύγχρονα δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών, καθώς εφάπτονται του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου, ενώ πλησίον τους έχουν ανεγερθεί σύγχρονα logistic park. Μάλιστα, οι χώροι των πάρκων αυτών διατίθενται προς πώληση ή μακροχρόνια ενοικίαση (σε πολλές περιπτώσεις έως 99 χρόνια) σε ιδιαίτερα χαμηλές τιμές, ενώ δίδεται σχεδόν άμεσα η σχετική αδειοδότηση. Ανάλογο μοντέλο ακολουθείται στη Γερμανία, με τη μόνη διαφοροποίηση ότι δίδεται μεγάλη διάσταση στις ενδομεταφορές (εσωτερικές μεταφορές). Η Γερμανία, η οποία διαθέτει αποκεντρωμένες υποδομές, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, διαθέτει 50 εμπορευματικά κέντρα. Ακόμη, έχει προχωρήσει στη σύσταση ενός ειδικού φορέα με την επωνομασία GVZ, ο οποίος έχει επιφορτιστεί αποκλειστικά τη συνεργασία και τις διαπραγματεύσεις μεταξύ των δημόσιων οργανισμών με την logistic κοινότητα της χώρας. Σε μεσογειακές χώρες, όπως η Ιταλία (διαθέτει 220 εμπορευματικά κέντρα) και η Ισπανία τα εμπορευματικά κέντρα δεν χρησιμοποιούνται μονάχα ως αποθήκες για την κάλυψη συνδυασμένων μεταφορών, αλλά για χονδρεμπορική δραστηριότητα, καθώς και για εκμετάλλευση γραφείων και χώρων ψυχαγωγίας.

5.2.4 Ανενεργός ο νόμος 3333/2005 για τα εμπορευματικά κέντρα

Σε θεσμικό επίπεδο, έχει ψηφισθεί ο Νόμος 3333/2005 αναφορικά με την ίδρυση και λειτουργία των Εμπορευματικών Κέντρων («Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις»), όπου προσδιορίζονται η απαιτούμενη έκταση, οι απαιτούμενες μεταφορικές υποδομές και οι αρχές χωροθέτησης των εμπορευματικών

κέντρων. Παρ' όλο που ο νόμος ψηφίστηκε πριν από 5 περίπου χρόνια, ακόμα δεν έχει εφαρμοστεί. Αιτία; Εκκρεμούν ακόμη κοινές υπουργικές αποφάσεις για τη χωροθέτηση των εμπορευματικών κέντρων, για τους όρους και προϋποθέσεις λειτουργίας τους, ακόμα και για την χρηματοδότησή τους. Εξαιρέση αποτελεί το εμπορευματικό κέντρο του Προμαχώνα Σερρών που δημιουργήθηκε, με σύμπραξη ιδιωτικού και δημοσίου φορέα. Όμως και ο Προμαχώνας δεν διεξάγει σήμερα συνδυασμένες μεταφορές, αλλά χρησιμοποιείται κυρίως ως διασυνοριακό εμπορευματικό κέντρο. Πλέον, η πλειονότητα των εταιρειών, ανεξαρτήτως μεγέθους, προχωρά στην δημιουργία ιδιόκτητων αποθηκευτικών χώρων σε περιοχές, κατά κανόνα, χαμηλού κόστους γης, χωρίς να αξιολογούν περαιτέρω κριτήρια, όπως την πρόσβαση σε μεταφορικούς άξονες και τα έξοδα συντήρησης.

5.2.5 Η ανάπτυξη και ο ρόλος των εμπορευματικών κέντρων

Ένα εμπορευματικό κέντρο βάσει των πεπραγμένων παγκοσμίως, είναι ένας ουδέτερος κόμβος logistics, διαμετακόμισης και εμπορίου όπου τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες του χρησιμοποιούν τόσο οι διαμεταφορείς και οι εταιρίες 3PL (Third Party Logistics) για την εξυπηρέτηση των πελατών τους όσο και οι μεγάλες παραγωγικές και εμπορικές εταιρίες για να βελτιστοποιούν τις δικές τους εφοδιαστικές αλυσίδες. Τα εμπορευματικά κέντρα έρχονται να εξυπηρετήσουν τις νέες τάσεις στα logistics, όπου η ταχεία ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία «μεγάλων» εφοδιαστικών αλυσίδων καθιστώντας τις έτσι πιο ευαίσθητες σε «κινδύνους» (risks). Μέχρι πρότινος ο στόχος ήταν η βελτιστοποίηση κόστους/ χρόνου και της παροχής υπηρεσιών. Η νέα έννοια που προστίθεται είναι η εισαγωγή της πρακτικής «Διαχείριση Επικινδυνότητας» στη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας, η αναγνώριση παραγόντων επικινδυνότητας/ ρίσκου και η προσαρμοστικότητα του συστήματος, δηλαδή η ικανότητα ενός συστήματος να επιστρέφει στην αρχική (ή επιθυμητή) κατάσταση μετά από μία διαταραχή (resilient supply chains). Η δημιουργία ενός εμπορευματικού κέντρου καθιστά πιο εύκολη την διαχείριση κινδύνων της εφοδιαστικής αλυσίδας, αφού από την φύση του αποτελεί ένα κομβικό κέντρο οργάνωσης και ελέγχου αυτής. Τα εμπορευματικά κέντρα μπορούν να λειτουργούν σε περιοχές που διαθέτουν μεταφορικές υποδομές ή εξασφαλίζουν

πρόσβαση σε αυτές και στις οποίες αναπτύσσονται όλες οι λειτουργίες διαχείρισης προϊόντων που περιλαμβάνουν την οργάνωση και συγκέντρωση φορτίων, τη μεταφορά, αποθήκευση, διαχείριση και διανομή αγαθών. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των εμπορευματικών κέντρων αποτελούν οι συνεργίες μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς που με τον τρόπο αυτό συμβάλλουν στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και εκμεταλλεύονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε μεταφορικού μέσου. Άλλα χαρακτηριστικά των εμπορευματικών κέντρων είναι: Αποτελούν οργανωμένη αγορά μεταφορών και logistics. Έχουν ανοικτό χαρακτήρα δηλαδή συμμετέχουν πολλοί πάροχοι οι οποίοι μπορούν να συμμετάσχουν στην ανάπτυξη και διαχείριση του κέντρου, καθώς και να δημιουργήσουν συνέργειες και οικονομίες κλίμακος μεταξύ τους. Μεγάλα εμπορευματικά κέντρα θεωρούνται όσα έχουν έκταση άνω των 500 στρεμμάτων και βρίσκονται σε σιδηροδρομικό σταθμό , λιμάνι ή αεροδρόμιο. Μικρότερου μεγέθους θεωρούνται όσα έχουν μικρότερη έκταση και βρίσκονται σε αποστάσεις 50-100 χιλιόμετρα από τον κοντινότερο μεταφορικό κόμβο. Στον παρακάτω πίνακα(8) παρουσιάζονται συνοπτικά οι παρεχόμενες υπηρεσίες ενός εμπορευματικού κέντρου:

Υπηρεσίες logistics : Συσκευασία / ανά συσκευασία , Αποθήκευση , Παρακολούθηση αποθεμάτων , Παραγγελιοληψία , Συλλογή παραγγελιών/ετικετοποίηση , Ομαδοποίηση φορτίου , Διαχείριση επιστροφών, Τοπική και εθνική διανομή , Μεταφόρτωση (τρένο/πλοίο/φορτηγό) , Συναρμολόγηση , Έλεγχος ποιότητας προϊόντων , Επισκευές προϊόντων , Εξυπηρέτηση πελατών , Συμβουλευτικές υπηρεσίες , Supply Chain Management

Υπηρεσίες υποστήριξης : Σταθμός φορτηγών οχημάτων (πλυντήριο, συνεργείο, καύσιμα και λιπαντικά) , Πρόσβαση σε υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής , Υπηρεσίες ασφάλειας (security) , Στάθμευση, ζύγιση φορτηγών Εκτελωνισμός , Επισκευή και συντήρηση εμπορευματοκιβωτίων , Παροχή εξοπλισμένων χώρων γραφείων , Εστιατόριο, αναψυκτήριο , ξενοδοχείο , Ενοικίαση ρυμουλκούμενων και μέσων διαχείρισης φορτίων (π.χ. γερανοί)

5.2.6 Η Β. Ελλάδα ως κέντρο μεταφορικών δραστηριοτήτων

Αναξιοποίητη παραμένει η στρατηγική γεωγραφική θέση της Θεσσαλονίκης σε ότι αφορά την ανάπτυξη των επενδύσεων και συνακόλουθα των υπηρεσιών logistics, καθώς η συμπρωτεύουσα δεν διαθέτει ούτε ένα ολοκληρωμένο εμπορευματικό κέντρο με την -καθιερωμένη ευρωπαϊκά- έννοια του όρου. Ο κλάδος των υπηρεσιών logistics στη Βόρεια Ελλάδα χαρακτηρίζεται από ανεπαρκείς υποδομές, ενώ πλήττεται και από το ακατάλληλο θεσμικό πλαίσιο, παρά τα σημαντικά γεωστρατηγικά πλεονεκτήματα της περιοχής. Η πραγματικότητα είναι ότι χιλιάδες τόνοι και μεγάλες εμπορευματικές ροές παρακάμπτουν την χώρα μας και κατευθύνονται στα λιμάνια της Βορείου Ευρώπης και διαμετακομίζονται από εκεί, ακόμα και για χώρες που βρίσκονται πλησίον της Ελλάδας όπως η Βουλγαρία και η Ρουμανία και αυτό γιατί τα εμπορεύματα καταλήγουν σε σύγχρονα λιμάνια, με καλοσχεδιασμένες υπηρεσίες port logistics, διαμετακομίζονται πολυτρόπως (σιδηροδρομικά, οδικά, ποτάμια) λειτουργικά, αποτελεσματικά και με ασφάλεια, σε σύγχρονα Εμπορευματικά Κέντρα απ' όπου διαχωρίζονται και διαμετακομίζονται στους τελικούς τους προορισμούς. Κέντρο μεταφορικών δραστηριοτήτων θα μπορούσε να αποτελέσει στη Β.Ελλάδα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Το λιμάνι έχει τη δυνατότητα ανάπτυξης υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας στον τομέα της αποθήκευσης και διανομής προϊόντων, καθώς έχει απευθείας πρόσβαση σε διευρωπαϊκά και διεθνή οδικά δίκτυα (Εγνατία Οδός), σιδηροδρομικό δίκτυο σε όλες τις προβλήτες και αποτελεί την πλησιέστερη θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Προβληματικά σημεία αποτελούν η χαμηλή πυκνότητα δρομολογίων μεταξύ Θεσ/νίκης και Βαλκανικών χωρών (Θεσ/νίκη - Τουρκία), το υψηλό κόστος χρήσης των υποδομών λιμενικών σταθμών (φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση) και η χαμηλή συνέπεια των θαλασσιών συνδέσεων. Όσον αφορά το αεροπορικό δίκτυο, κύριο πρόβλημα αποτελεί η χαμηλή πυκνότητα δρομολογίων μεταξύ της Θεσ/νίκης και των χωρών του εξωτερικού, όπως επίσης και των νησιών. Η κατάσταση αυτή δυσχεραίνεται από το γεγονός ότι, αν και το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης αποτελεί το μοναδικό διεθνές εμπορικό αεροδρόμιο της Βόρειας Ελλάδας, δεν εξυπηρετεί πτήσεις αμιγούς εμπορευματικής μεταφοράς, με αποτέλεσμα η όποια διακίνηση εμπορευμάτων να πραγματοποιείται με τη χρήση μικτών πτήσεων (επιβατών-εμπορευμάτων). Δεδομένης της μικρής χωρητικότητας εμπορευμάτων των

μικτών πτήσεων (ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες) σημαντικός όγκος εμπορευμάτων αναγκαστικά κατευθύνεται προς το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» με συνέπεια την αύξηση του συνολικού χρόνου μεταφοράς των εμπορευμάτων (κατά τουλάχιστον 20-24 ώρες) και την ανάλογη βέβαια αύξηση του συνολικού μεταφορικού κόστους. οργάνωση τους, τα οποία σαφέστατα μειώνουν τη δυνατότητα για παροχή υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας, εντός και εκτός Ελλάδας

5.2.7 Δυσλειτουργίες και Αδυναμίες

Τα μεγάλα έργα συγκοινωνιακής υποδομής, που υπεισέρχονται στον εθνικό σχεδιασμό απευθύνονται από κοινού στις μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων. Για το λόγο αυτό εξετάζονται σε άλλους άξονες προτεραιότητας. Ομως, τα έργα συγκοινωνιακής υποδομής αφορούν κυρίως "συνδέσεις" και αποτελούν τμήμα μόνο του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών. Στον ελληνικό χώρο είναι έκδηλη η απουσία "κομβικών" υποδομών, προσανατολισμένων αποκλειστικά στη διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών, όπως των Εμπορευματικών Κέντρων. Εχει καταδειχθεί ότι τα Εμπορευματικά Κέντρα συμβάλλουν σημαντικά στον εξορθολογισμό των εμπορευματικών μεταφορών, καθώς οι λειτουργίες τους ευνοούν την αναίρεση των προαναφερόμενων δυσλειτουργιών του συστήματος και την ικανοποίηση των απαιτήσεων για ποιότητα υπηρεσιών logistics των χρηστών. Στην παρούσα φάση, η Ελλάδα δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων. Ορισμένες ζώνες δραστηριοτήτων επιτελούν στοιχειώδεις λειτουργίες logistics, όπως ορισμένοι τερματικοί σταθμοί σε θαλάσσιους λιμένες (π.χ. Ικόνιο, λιμένας Θεσσαλονίκης). Όμως, αυτές οι εγκαταστάσεις περιορίζονται σε ορισμένες θεμελιώδεις "φυσικές" λειτουργίες, όπως η φόρτωση/εκφόρτωση ή εναπόθεση φορτίων. Επίσης, ορισμένες άλλες γεωγραφικές ζώνες συγκέντρωσαν άτυπα σημαντικό αριθμό εγκαταστάσεων με δραστηριότητες συναφείς με μεταφορές, όπως στην περιοχή Ασπροπύργου Αττικής. Όμως, αυτές οι συγκεντρώσεις προέκυψαν χωρίς συντονισμένο σχέδιο χωροθέτησης και επίσημη οριοθέτηση, υπό την πίεση των αναγκών της αγοράς. Επομένως, μέχρι πρότινος ο σχεδιασμός και υλοποίηση ενός δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων δεν είχε ενταχθεί σε κάποιο ευρύτερο πλαίσιο. Υπήρξαν κατά την τελευταία πενταετία ορισμένες πρωτοβουλίες ανεξάρτητων φορέων. Για παράδειγμα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ταμείο Συνοχής χρηματοδότησαν τη μελέτη χωροθέτησης ενός δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα. Στη συνέχεια, ο ίδιος φορέας χρηματοδότησε την πιλοτική μελέτη βιωσιμότητας ενός Εμπορευματικού Κέντρου στο νομό Κιλκίς, που αποτελεί μία από τις υποδεικνυόμενες περιοχές χωροθέτησης σύμφωνα με την προηγούμενη μελέτη. Εκπονήθηκε επίσης η μελέτη βιωσιμότητας του Διεθνούς Εμπορευματικού Κέντρου Πειραιά, ενώ ανεξάρτητοι φορείς (Επαγγελματικά Επιμελητήρια, ΟΤΑ) εκπονούν μελέτες βιωσιμότητας Εμπορευματικών Κέντρων για

ορισμένες άλλες περιοχές (Κεντρική Μακεδονία, Θεσπρωτία, Θεσσαλία).

5.2.8 Οφέλη των εμπορευματικών κέντρων

Δυνατότητα αξιοποίησης ενός συστήματος συνδυασμένων μεταφορών από μικρούς και μεσαίους επιχειρηματίες με μικρότερο κόστος. Παροχές με σκοπό τη μείωση του κόστους μεταφοράς και την κάλυψη ανταγωνιστικών αγορών . Απλοποιημένες σύντομες και ευέλικτες τελωνειακές διαδικασίες με ποιότητα εξυπηρέτησης που θα μειώνουν το κόστος και θα απλουστεύουν περισσότερο τις εξαγωγές. Παροχή πληθώρας χώρων μεταφόρτωσης και συγκέντρωσης των φορτίων ώστε και η μικρή παραγγελία να μπορεί να αποστέλλεται γρήγορα οικονομικά και ποιοτικά στους πελάτες ενώ το κόστος να καλύπτεται από το σύνολο των παραγγελιών. Τα εμπορευματικά κέντρα λειτουργούν εδώ και χρόνια σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Στην Ελλάδα η πρώτη οργανωμένη προσπάθεια προς αυτή την κατεύθυνση που βασίζεται στην ιδιωτική πρωτοβουλία είναι το εμπορευματικό κέντρο της ΠΡΟΜΑΧΩΝ Α.Ε. στον Προμαχώνα Σερρών. Με τις υπηρεσίες που προσφέρει προωθεί τις ελληνικές εξαγωγές, διευκολύνει τις ελληνικές εισαγωγές, ενισχύει ακόμη περισσότερο το αναπτυσσόμενο εμπόριο μεταξύ Ελλάδας και βαλκανικών χωρών και ταυτόχρονα δημιουργεί κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Όμως και ο Προμαχώνας δεν διεξάγει σήμερα συνδυασμένες μεταφορές, αλλά χρησιμοποιείται κυρίως ως διασυνοριακό εμπορευματικό κέντρο .Επίσης έχει εκπονηθεί μελέτη βιωσιμότητας δημιουργία εμπορευματικού κέντρου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης. Όμως στην Ελλάδα υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση στην ωρίμανση του θεσμικού πλαισίου για τα εμπορευματικά κέντρα καθώς και έλλειψη σταθερού πλαισίου κινήτρων. Βασικός παράγοντας ανάπτυξης τέτοιων κέντρων και στη χώρα μας είναι η προσέλκυση ξένων επενδύσεων και μεγάλων εταιριών διαμεταφοράς .

5.3 LOGISTICS

5.3.1 Έρευνα HELLASTAT για τα logistics

Το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς των μεταφορών κατέχει ο υποκλάδος των οδικών μεταφορών. Στα αρχεία των υπηρεσιών του υπουργείου Μεταφορών υπάρχουν δηλωμένα 3.840.000 αυτοκίνητα, 1.131.000 φορτηγά, 28 χιλιάδες ταξί, 3.100 λεωφορεία και 969.000 δίκυκλα όλων των τύπων. Από αυτά το 40% των αυτοκινήτων χρησιμοποιούνται για επαγγελματική χρήση ενώ στα φορτηγά το ποσοστό ανεβαίνει στο 95%. Σύμφωνα με εκπρόσωπους των επιχειρήσεων του κλάδου με τους οποίους συνεργάστηκε η “Hellastat” για την εκπόνηση της μελέτης, οι προκλήσεις είναι πολλές και καταγράφονται συνοπτικά ως εξής: Η περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών. Η απελευθέρωση των αδειών φορτηγών και του επαγγέλματος του μεταφορέα Η οικονομική ανάπτυξη γειτονικών χωρών (Βαλκάνια, Μέση Ανατολή, Ρωσία). Η βελτίωση του νομικού πλαισίου με την θεσμοθέτηση της λειτουργίας των εμπορευματικών κέντρων. Η επιχορήγηση επενδύσεων μέσω του αναπτυξιακού νόμου. Η σταδιακή αναγνώριση της σημασίας των υπηρεσιών logistics. Η τεχνολογική διείσδυση. Οι συγχωνεύσεις επιχειρήσεων για την ενδυνάμωση του ανταγωνισμού. Η πλεονεκτική γεωγραφική θέση της χώρας μας αποτελεί τη βασική προϋπόθεση ώστε να διαδραματίσει κομβικό σημείο στην παγκόσμια εμπορευματική διακίνηση. Στο πλαίσιο της υιοθέτησης νέων στρατηγικών μοντέλων διοίκησης επιχειρήσεων, όπως η παροχή υπηρεσιών προς τρίτους (outsourcing), οι ελληνικές εταιρείες αναγνωρίζουν σταδιακά τη συμβολή των logistics στην ενδυνάμωση του ανταγωνιστικού τους πλεονεκτήματος, την εξοικονόμηση κεφαλαίων και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους. Αρκετές εταιρείες του κλάδου καθώς και εμπορικές επιχειρήσεις υλοποιούν επενδύσεις δημιουργίας νέων κέντρων αποθήκευσης, ανασυσκευασίας και διανομής. Πολλές από αυτές τις επενδύσεις επιχορηγούνται από τον αναπτυξιακό νόμο 3299/2004. Σε συνεργασία με την Ελληνική Εταιρεία Στατιστικών & Οικονομικών Πληροφοριών “Hellastat”, το “Logistics & Management” παρουσιάζει τις τάσεις που επικρατούν στην αγορά σ’ αυτήν την περίοδο. Στο δείγμα της μελέτης της “Hellastat” που παρουσιάζει το “Logistics & Management” συμπεριλήφθηκαν 274 επιχειρήσεις. Ο συνολικός Κύκλος Εργασιών του δείγματος αυτών των εταιρειών σημείωσε αύξηση κατά 8,8%, για να διαμορφωθεί στα τέλη της

περιόδου σε 1,44 δισ. ευρώ, ενώ το 70% των εταιρειών σημείωσε βελτίωση. Χρήσιμα επιπρόσθετα συμπεράσματα της χρηματοοικονομικής ανάλυσης αποτελούν τα εξής: Η αυξημένη μικτή κερδοφορία (€325,85 εκ., +12,7%) διαμόρφωσε το αντίστοιχο περιθώριο στο 19,3% (έναντι 18,5% το 2005), ωστόσο η σημαντική άνοδος των Εξόδων Διοίκησης και Διάθεσης περιόρισαν την άνοδο των ΚΠΤΦΑ (€109,44 εκ.) και ΚΠΦ (€54,04 εκ.) σε 4,4% και 2,5% αντίστοιχα. Συνεπώς, το περιθώριο ΚΠΤΦΑ περιορίστηκε σε 5,0%, ενώ το περιθώριο ΚΠΦ σταθεροποιήθηκε στο 2,2%. Οι εταιρίες του κλάδου χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό εξωτερικά κεφάλαια, με την κεφαλαιακή μόχλευση να διαμορφώνεται σε 3,41 προς 1, βελτιωμένη πάντως σε σχέση με το 2005 (3,85 προς 1). Λόγω της φύσης των εργασιών των εταιρειών του κλάδου, ο Εμπορικός Κύκλος διαμορφώνεται σε πολύ καλά επίπεδα (20 ημέρες), όπως επίσης και η γενική και άμεση ρευστότητα (1,07 και 1,06 αντίστοιχα).

5.3.2 Θετικές οι προοπτικές για τον εγχώριο κλάδο μεταφορών – logistics

Θετικό διαγράφεται το μέλλον του εγχώριου κλάδου των μεταφορών και logistics σύμφωνα με την έκθεση της Hellastat, με τίτλο "Αναπτυξιακές οι προοπτικές του κλάδου, αναγκαία η ενδυνάμωση του συνδυασμένου διαμεταφορικού δικτύου". Η Hellastat αναφέρει πως οι θετικές προοπτικές του εν λόγω κλάδου προέρχονται αφενός από τις εξωτερικές συνθήκες που διαμορφώνουν το περιβάλλον της αγοράς (κομβική γεωγραφική θέση Ελλάδας, ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών), καθώς και από τις επενδύσεις και τις συνεργασίες που έχουν υλοποιήσει οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο. Στην έκθεση υπογραμμίζεται πως η Ελλάδα αποτελεί κομβικό –από γεωγραφικής άποψης- εμπορικό σημείο, λειτουργώντας ως η Ν.Α. "πύλη" της Ε.Ε., με τη δυναμική είσοδο των αγορών της Άπω Ανατολής στο παγκόσμιο εμπορικό τοπίο να ενδυναμώνουν το διαμετακομιστικό ρόλο της χώρας. Η Ελλάδα συνιστά "ταυτόχρονα προμηθευτή, καταναλωτή και ενδιάμεσο" για την παγκόσμια αγορά, γεγονός που αναδεικνύει τη σπουδαιότητα του εγχώριου κλάδου των μεταφορών και των logistics. Το πρόσφατο ευρωπαϊκό πρόγραμμα Marco Polo που προωθεί η Ε.Ε. και αφορά στη δημιουργία θαλάσσιων διαδρομών συνεπικουρούμενων από σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί αναπτυξιακή προοπτική για τις συνδυασμένες

μεταφορές, τα αποτελέσματα της οποίας προς το παρόν η χώρα μας δεν είναι σε θέση να καρπωθεί αφού το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας (Πειραιάς) στερείται σιδηροδρομικού δικτύου υποστήριξης. Υπό αυτό το πρίσμα, η επέκταση, ο εκσυγχρονισμός και η σύνδεση του εγχώριου σιδηροδρομικού δικτύου με τα λιμάνια της χώρας συνιστά "στρατηγική πολιτική" αφενός μεν για την αποσυμφόρηση του κορεσμένου εθνικού οδικού δικτύου και τον εξορθολογισμό των μεταφορών, αφετέρου δε για τη γενικότερη προστασία του περιβάλλοντος. Το σχεδιαζόμενο διαμετακομιστικό κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο, συνολικού προϋπολογισμού 150 εκατ. ευρώ, αναμένεται να αποτελέσει κομβικό σημείο για τον ευρύτερο κλάδο των συνδυασμένων διαμεταφορών και να καταστεί οδηγός για ευρύτερη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό της αγοράς. Ο τωρινός σχεδιασμός του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών τοποθετεί την ολοκλήρωση του σταδίου της αξιολόγησης των προσφορών το επόμενο φθινόπωρο, ενώ η περάτωση του έργου υπολογίζεται μέχρι τα τέλη του 2009. Το Κέντρο θα υποστηρίζει οδικό, σιδηροδρομικό και θαλάσσιο δίκτυο, συγκεντρώνοντας έτσι όλες τις εμπορευματικές δραστηριότητες σε μία γεωγραφική περιοχή και αποσυμφορίζοντας κορεσμένες περιοχές του λεκανοπεδίου. Επιπλέον, σχεδιάζεται η κατασκευή του Κέντρου Συνδυασμένων Μεταφορών στη Θεσσαλονίκη, ενώ καταρτίζονται οι μελέτες για τα εμπορευματικά κέντρα Αλεξανδρούπολης και Ηγουμενίτσας. Στα ίδια πλαίσια κινείται και η πρόσφατη υλοποίηση της συνεργασίας μεταξύ του Ο.Λ.Π. και του Διεθνούς Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος (πρόγραμμα "Sea Air Cargo") για την άμεση εμπορευματική σύνδεση των δύο κόμβων. Καθοριστικό παράγοντα για τον εξορθολογισμό των μεταφορών και τη μείωση του χρόνου και κόστους παράδοσης θα αποτελέσουν και τα έργα οδοποιίας μεγάλης κλίμακας που θα υλοποιηθούν μέσω συγχρηματοδοτήσεων, συνολικού προϋπολογισμού άνω των 7 δισ. ευρώ, τα οποία θα συνεισφέρουν στην αναβάθμιση και επέκταση του οδικού δικτύου της χώρας. Σε εταιρικό επίπεδο, τα τελευταία χρόνια έχουν υλοποιηθεί σημαντικές επενδύσεις σε θέματα τεχνολογικής αναβάθμισης και εξοπλισμού, με προμήθεια λογισμικού ελέγχου της λειτουργίας, εφαρμογές παρακολούθησης εμπορευμάτων, διαχείρισης αποθήκης και μεταφορικού στόλου, με αποτέλεσμα οι προσφερόμενες υπηρεσίες logistics να διαφέρουν πλέον από τις τυπικές μεταφορικές δραστηριότητες. Προς αυτήν την κατεύθυνση συμβάλουν και οι συνεργασίες ελληνικών επιχειρήσεων με κορυφαίες εταιρείες του εξωτερικού, βελτιώνοντας τη λειτουργία τους με την μεταφορά της τεχνογνωσίας παράλληλα με την απόκτηση πρόσβασης σε ολοκληρωμένα διεθνή δίκτυα μεταφορών και αποθήκευσης. Η ανακοίνωση της τριπλής

συγχώνευσης των Imperio, Αργώ Groupage και Hellas Movers δημιουργεί "ένα νέο ισχυρό παίκτη στον κλάδο, ικανό να διαφοροποιήσει την κατανομή των μεριδίων στο τμήμα των κορυφαίων εταιρειών του κλάδου". Βάσει της αρχικής επιχειρηματικής συμφωνίας που υπεγράφη το Δεκέμβριο του 2006, η Imperio θα απορροφήσει τις άλλες δύο εταιρείες, ενώ το ενιαίο πλέον σχήμα θα δραστηριοποιηθεί στις θαλάσσιες και συνδυασμένες μεταφορές. Σημειώνεται ωστόσο ότι η ανάπτυξη της αγοράς των υπηρεσιών logistics υπολείπεται της αντίστοιχης πολλών χωρών του εξωτερικού, παρά την κινητοποίηση των τελευταίων ετών. Σύμφωνα με το ΣΥΝΔΕΕ&L, η κατάσταση του κλάδου -αν και σε γενικές γραμμές χαρακτηρίζεται θετική- έχει ανάγκη από μια σειρά μέτρων, έργων και παρεμβάσεων προκειμένου να εδραιώσει μια περισσότερο αναπτυξιακή πορεία. Στα κύρια αιτήματα του συνδέσμου περιλαμβάνεται η βελτίωση των δεξιοτήτων του Έλληνα διαμεταφορέα μέσω της πιστοποίησης του επαγγέλματος του, η οποία θα διέπεται από μια διαδικασία κατάρτισης και βελτίωσης δεξιοτήτων. Ανασταλτικό παράγοντα στην αναπτυξιακή πορεία του κλάδου, όπως αναφέρουν στελέχη του, αποτελεί τόσο το γεγονός ότι οι τιμές εκμίσθωσης των αποθηκευτικών χώρων εναρμονίζονται με τα κριτήρια της κτηματαγοράς, γεγονός που περιορίζει την ανταγωνιστικότητα σε επίπεδο τιμών, όσο και οι γραφειοκρατικά πολύπλοκες τελωνιακές διαδικασίες.

5.3.3 Εργαλεία Logistics για εταιρίες μεταφορών

Παρακάτω αναφέρονται ενδεικτικά μερικά εργαλεία που καλύπτουν τα Logistics των εταιριών που ασχολούνται με τις μεταφορές:

Intermodal Operations System (I.O.S.): Το λογισμικό διαχειρίζεται τις συνδυασμένες μεταφορές (Οδικές, Ναυτιλιακές, Αεροπορικές). Περιλαμβάνει μια σειρά από λειτουργίες όπως: Booking, Filling, Μερίδες - Υπομερίδες, Έκδοση Φορτωτικών, Μανιφέστων, Τιμολογίων, BOL, CMRs, κτλ, Διαχείριση Ταριφών, Διαχείριση ΑΜΕΤΑ, Διαχείριση Πελατών, Στατιστικές Αναλύσεις και Εκθέσεις. Αποτελεί ολοκληρωμένη λύση για την Δια-μεταφορά. Το λογισμικό έχει αναπτυχθεί σε περιβάλλον windows και καλύπτει τις ανάγκες και ιδιαιτερότητες της Διαμεταφοράς.

Distribution Operations System (D.O.S.): Το λογισμικό βελτιστοποιεί τις διανομές και παρέχει ολοκληρωμένη εικόνα των καθημερινών παραδόσεων και αποστολών. Πέρα από την διαχείριση των παραγγελιών μεταφοράς καθώς και την διαχείριση των συναλλασσομένων και των διαφόρων παραστατικών (π.χ. φορτωτικές) περιλαμβάνει εφαρμογή διαχείρισης στόλου, εφαρμογή δρομολόγησης για καθημερινή δρομολόγηση των παραγγελιών με τα διαθέσιμα φορτηγά και εφαρμογή ανάλυσης των στοιχείων της Τηλεματικής με ανάπτυξη gap analysis μεταξύ του τι είχε δρομολογηθεί και του τι πραγματοποιήθηκε.

Τηλεματική: Υπηρεσίες τηλεματικής απευθύνονται στις εταιρείες που προσφέρουν μεταφορικό έργο ώστε να επωφελούνται των υπηρεσιών και των ωφελειών που η τηλεματική διαχείριση των πόρων μεταφοράς προσφέρει: βελτιστοποίηση της διαχείρισης των πόρων μεταφοράς, πλήρης συντονισμός του μεταφορικού έργου, καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών, καλύτερες τιμές προς τους πελάτες.

Best Routing and Scheduling: Πρόκειται για εργαλείο βέλτιστων διαδρομών που δεν επιλύει απλώς το πρόβλημα της εύρεσης των βέλτιστων διαδρομών αλλά κυρίως επιλύει κάθε δύσκολο ή περίπλοκο πρόβλημα που προκύπτει στο μεταφορικό έργο όπως πολλαπλά σημεία φορτώσεων και πολλαπλά σημεία παραλαβών, όγκος παραγγελιών δυσανάλογος με τον αριθμό των μεταφορικών μέσων και των γεωγραφικών περιοχών κτλ.

Σύστημα Διαχείρισης Αποθηκών: Το σύστημα είναι μια ολοκληρωμένη εφαρμογή διαχείρισης αποθηκών. η οποία καλύπτει τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες των εταιριών. Περιλαμβάνει χωροταξική διαχείριση της αποθήκης, στρατηγικές αποθεμάτων, αναλύσεις των αποθεμάτων, Στρατηγικές FIFO, LIFO κτλ, Στρατηγικές προβλέψεων για αποθέματα και αγορές, Διαχείριση Γραμμωτών κωδικών, Εκτυπώσεις, Διαχείριση παραστατικών κα.

eFreight: το σύστημα αυτό λειτουργεί ως intranet - extranet μεταφορών. Οι παραγγελίες μεταφοράς όπως έρχονται από τις εταιρείες -πελάτες ελέγχονται από το τμήμα λειτουργιών καθώς εισέρχονται απ' ευθείας στα συστήματα D.O.S. ή I.O.S. και γίνονται διαχειρίσιμες από τους χρήστες. Παράλληλα οι πελάτες μπορούν να βλέπουν στατιστικά στοιχεία, να βλέπουν στοιχεία που αφορούν την αποθήκη σε σχέση με το απόθεμα ή να βλέπουν στοιχεία που αφορούν την ιχνηλασιμότητα των παραγγελιών τους.

Ηλεκτρονική Κοινότητα Συνδυασμένων Μεταφορών (Η.Κ.Σ.Μ.): Είναι εργαλείο μέσω του οποίου πραγματοποιείται, η συλλογή, ενοποίηση και διοχέτευση της πληροφορίας

που αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων συνδυαστικά (Οδικά, Αεροπορικά, Ναυτιλιακά), η επικοινωνία και διαχείριση των συνδυασμένων μεταφορών και των συμμετεχόντων σε αυτήν, η υποβολή προσφορών, το κλείσιμο συμβολαίων, η στατιστική ανάλυση των μεταφερόμενων φορτίων των εμπορευμάτων και η ανάπτυξη οικονομικών κλίμακας. Η Η.Κ.Σ.Μ. είναι ένας κόμβος εμπορίου, διαμεσολάβησης και συνέργιας των εμπλεκόμενων στις μεταφορές, δηλαδή τις Διαμεταφορικές / Μεταφορικές Εταιρείες αφενός και τους Ναυλωτές Μεταφορών (Εμπορικές - Παραγωγικές εταιρείες) αφετέρου.

5.3.4 Προβλήματα ανάπτυξης των logistics στη Β. Ελλάδα

Σύμφωνα με το Σύνδεσμο Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος ανάμεσα στα σημαντικότερα προβλήματα στο τομέα Logistics, που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις της Βορείου Ελλάδας στο πλαίσιο της δραστηριοποίησής τους στην ευρύτερη περιοχή, ξεχωρίζουν: η έλλειψη τεκμηριωμένης εθνικής και περιφερειακής στρατηγικής στον τομέα των logistics, το υψηλό εργατικό κόστος, το έλλειμμα εξειδικευμένου και έμπειρου ανθρώπινου δυναμικού στον τομέα των logistics, το απηρχαιωμένο νομικό και θεσμικό πλαίσιο στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών & logistics, η περιορισμένη διαλειτουργικότητα μεταφορικών μέσων, οι καθυστερήσεις υλοποίησης δημόσιων έργων υποδομής, η απουσία «εικόνας» της περιοχής ως περιφερειακού κόμβου logistics. Ευκαιρίες για την ανάδειξη της Κεντρικής Μακεδονίας σε περιφερειακό κόμβο logistics, αποτελούν: τα σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης αγοράς 3PL στη Β. Ελλάδα και τα Βαλκάνια, η δυνατότητα εισόδου ελληνικών επιχειρήσεων 3PL σε Βαλκανικές αγορές μαζί με ελληνικές εμποροβιομηχανικές που δραστηριοποιούνται σε αυτές. Εν κατακλείδι, για να επιτευχθεί ο ρόλος αυτός της Β.Ελλάδας κρίνεται επιβεβλημένη η ταχύρυθμη ανάπτυξη των μεταφορικών, ερευνητικών, τεχνολογικών και τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών καθώς και η υποστήριξη του ελληνικού κράτους για ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας στην Νοτιοανατολική Ευρώπη.

5.3.4 Αδυναμίες ανάπτυξης των logistics

Η επίτευξη των προαναφερθέντων προκλήσεων προϋποθέτει ότι ο κλάδος των Μεταφορών & των Logistics θα μπορέσει επίσης να αντιμετωπίσει συγκεκριμένες διαχρονικές αδυναμίες, όπως: 1. Η έντονη πολυδιάσπαση του κλάδου. 2. Η έλλειψη ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου. 3. Η έλλειψη κατοχύρωσης και αναγνώρισης του επαγγέλματος του logistician. 4. Οι ανεπαρκείς υποδομές του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και ελλιπής σύνδεση με λιμενικές εγκαταστάσεις. 5. Οι περιορισμένοι αποθηκευτικοί χώροι στα λιμάνια. 6. Οι εταιρίες 3PL δεν έχουν δικαίωμα να διατηρούν ιδιόκτητο μεταφορικό στόλο. Η γήρανση του μεταφορικού στόλου των οδικών μεταφορών και το «κλειστό» επάγγελμα του μεταφορέα.

5.3.5 προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου

Η βιομηχανία των logistics θεωρείται ένας από τους πιο δυναμικά αναπτυσσόμενους κλάδους διεθνώς. Σύμφωνα με διαθέσιμα στοιχεία της Ε.Ε., τα logistics καλύπτουν το 13,8% του παγκόσμιου ΑΕΠ, με την αξία τους να υπολογίζεται περίπου στα 5,4 τρισ. ευρώ (στοιχεία 2006). Η ετήσια δαπάνη για logistics σε αγορές, όπως η Ευρώπη και η Βόρειος Αμερική (από τις πιο δυναμικές διεθνώς) υπολογίζεται σε 1 τρισ. ευρώ, ενώ στην Ε.Ε. σε 800-900 δισ. ευρώ. Στην ευρωπαϊκή αγορά ο ανταγωνισμός χαρακτηρίζεται έντονος, ωστόσο η αγορά είναι ακόμη «ανοικτή» σε νέους παίκτες. Χαρακτηριστικό είναι ότι όσον αφορά τις εταιρείες third party logistics (3PL) που δραστηριοποιούνται στις χώρες-μέλη της Ε.Ε., οι 20 μεγαλύτερες εκ αυτών ελέγχουν ένα ποσοστό που δεν ξεπερνά το 33% της συνολικής αγοράς. Όσον αφορά στις προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου μεταφορών και logistics η Ελλάδα συνιστά ταυτόχρονα προμηθευτή, καταναλωτή και ενδιάμεσο για την παγκόσμια αγορά, γεγονός που αναδεικνύει τη σπουδαιότητα του εγχώριου κλάδου των μεταφορών και των logistics. Τα ευρωπαϊκά πρόγραμμα “Marco Polo” που προωθεί η Ε.Ε. και αφορά στη δημιουργία θαλάσσιων διαδρομών συνεπικουρούμενων από σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί αναπτυξιακή προοπτική για τις συνδυσμένες μεταφορές, τα αποτελέσματα της οποίας προς το παρόν η χώρα μας δεν είναι σε θέση να καρπωθεί αφού το

μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας (Πειραιάς) στερείται σιδηροδρομικού δικτύου υποστήριξης. Υπό αυτό το πρίσμα, η επέκταση, ο εκσυγχρονισμός και η σύνδεση του εγχώριου σιδηροδρομικού δικτύου με τα λιμάνια της χώρας συνιστά στρατηγική πολιτική αφενός μεν για την αποσυμφόρηση του κορεσμένου εθνικού οδικού δικτύου και τον εξορθολογισμό των μεταφορών, αφετέρου δε για τη γενικότερη προστασία του περιβάλλοντος. Το σχεδιαζόμενο διαμετακομιστικό κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο, συνολικού προϋπολογισμού 150 εκατ. ευρώ, αναμένεται να αποτελέσει κομβικό σημείο για τον ευρύτερο κλάδο των συνδυασμένων διαμεταφορών και να καταστεί οδηγός για ευρύτερη ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό της αγοράς. Ο υφιστάμενος σχεδιασμός του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών τοποθετεί την ολοκλήρωση του σταδίου της αξιολόγησης των προσφορών το επόμενο φθινόπωρο, ενώ η περάτωση του έργου υπολογίζεται μέχρι τα τέλη του 2009. Το Κέντρο θα υποστηρίζει οδικό, σιδηροδρομικό και θαλάσσιο δίκτυο, συγκεντρώνοντας έτσι όλες τις εμπορευματικές δραστηριότητες σε μία γεωγραφική περιοχή και αποσυμφορίζοντας κορεσμένες περιοχές του λεκανοπεδίου. Επιπλέον, σχεδιάζεται η κατασκευή του Κέντρου Συνδυασμένων Μεταφορών στη Θεσσαλονίκη, ενώ καταρτίζονται οι μελέτες για τα εμπορευματικά κέντρα Αλεξανδρούπολης και Ηγουμενίτσας. Επιπλέον, καθοριστικό παράγοντα για τον εξορθολογισμό των μεταφορών και τη μείωση του χρόνου και κόστους παράδοσης θα αποτελέσουν και τα έργα οδοποιίας μεγάλης κλίμακας που θα υλοποιηθούν μέσω συγχρηματοδοτήσεων, συνολικού προϋπολογισμού άνω των 7 δισ. ευρώ, τα οποία θα συνεισφέρουν στην αναβάθμιση και επέκταση του οδικού δικτύου της χώρας.

5.3.6 Κλάδος logistics σήμερα και στο μέλλον

Συνολικό μέγεθος και τάσεις . Η συνολική εγχώρια αγορά των υπηρεσιών 3PL παρουσίασε διαχρονική άνοδο καθ' όλη την περίοδο 1998-2006 με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 20,8%. Η ραγδαία άνοδος που παρατηρήθηκε την περίοδο 1998-2004 αποδίδεται σε σημαντικό βαθμό και στους Ολυμπιακούς και Παραολυμπιακούς Αγώνες λόγω της αυξημένης ζήτησης για αποθηκευτικούς χώρους που έδωσε αφορμή για τη

δραστηριοποίηση. Κατά την μεταολυμπιακή περίοδο ο ρυθμός αύξησης της αγοράς περιορίστηκε και παρουσιάζει πλέον μικρότερους ρυθμούς ανάπτυξης.

Πίνακας 4.1 Μέγεθος αγοράς υπηρεσιών 3PL (1998-2007)

Έτος	Μέγεθος Αγοράς (€ χιλ.)	Ποσοστιαία Μεταβολή (%)
1998	73.400	-
1999	95.100	29,6%
2000	126.200	32,7%
2001	156.000	23,6%
2002	182.500	17,0%
2003	224.850	23,2%
2004	273.600	21,7%
2005	296.850	8,5%
2006	332.000	11,8%
2007*	371.840	12,0%

*Προβλεψη
Πηγή: ICAP-Εκτιμήσεις αγοράς



Μερίδιο αγοράς. 75 εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο κλάδο με κύκλο εργασιών > 500.000€ . 12 εταιρείες ελέγχουν το 45% της αγοράς . Όλες οι αναφερόμενες εταιρείες έχουν κύκλο εργασιών > 7,5 εκ. € . 85% των εταιρειών χωροθετείται στην Αττική και στη Βοιωτία

Πίνακας 4.2 Μεριδία αγοράς (2006)

Εταιρεία	Μερίδιο
ΔΙΑΚΙΝΗΣΕΙΣ Α.Ε.	10,9%
ΚΥΕΗΝΕ-NAGEL ΕΛΛΑΣ	4,3%
ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Ε.Π.Ε	
ΠΡΟΟΔΟΣ Α.Ε. ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ & ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	3,9%
ΦΟΥΝΤΑΙΝΚ Α.Ε.	3,6%
Μ.Α.Β.Ε. Ε.Π.Ε	3,5%
HELLENIC LOGISTICS Α.Ε.	3,2%
PHARMA LOGISTICS Α.Ε.	2,8%
SARMED - ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΣ	
ΕΑΡΑΝΤΙΤΗΣ Α.Ε.	2,7%
ΩΜΕΓΑ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Α.Ε.	2,6%
ΒΕΙΝΟΓΛΟΥ ΟΡΦΕΥΣ ΔΙΕΘΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ Α.Ε.	2,5%
ΕΙΝΔΟΣ Α.Ε.	2,4%
LEADER Α.Ε.	2,3%

Πηγή: ICAP-Εκτιμήσεις αγοράς

Σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη του κλάδου των Logistics εκτιμάται ότι θα δώσει ο αναπτυξιακός νόμος 3299/2004, ύστερα και από τη τελευταία τροποποίησή του από το νόμο 3522/2006, που προσφέρει επενδυτικά κίνητρα στις επιχειρήσεις, καθώς και ο νόμος 3333/2005 για τα εμπορευματικά κέντρα. Οι επιχειρήσεις θα χρησιμοποιούν τα παραπάνω πλεονεκτήματα με δισταγμό αφού δεν υπάρχει σαφής Εθνικός Στρατηγικός Σχεδιασμός για την ανάπτυξη των Logistics: Σύνδεση στόχων με ιεραρχημένη ανάπτυξη υποδομών και συμφωνία επιχειρηματικών εταίρων ιδιαίτερα για τα εμπορευματικά κέντρα. Διάθεση χρηματοδοτικών πηγών (Δ ΚΠΣ) για την υλοποίηση βιώσιμων επενδυτικών σχεδίων (2 * 22,6 εκ. Ευρώ) – Προώθηση εφαρμογής νέων τεχνολογιών για Σύγχρονη διαχείριση αποθηκών Διαχείριση φορτίων Διαχείριση αλυσίδας μεταφοράς . Εφαρμογή standards και ελεγκτικών μηχανισμών για την αξιοποίηση της βιωσιμότητας της επένδυσης και της παρεχόμενης ποιότητας υπηρεσιών. Σταδιακή αναίρεση του ειδικού καθεστώτος για τις άδειες φορτηγών δημόσιας χρήσης (Φ.ΔΧ) που ουσιαστικά απαγορεύει στις εταιρείες υπηρεσιών Logistics να έχουν δικό τους στόλο και θέτει σε κίνδυνο την ποιότητα της υπηρεσίας που προσφέρουν. Διάθεση εκτάσεων με χαμηλό κόστος για ανάπτυξη αποθηκών και άλλων υποδομών . Εφαρμογή πολεοδομικού σχεδιασμού και ασφάλειας στις περιοχές που ήδη έχουν αναπτυχθεί υποδομές για μείωση λειτουργικού κόστους εταιρειών. Επιτάχυνση ανάπτυξης οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών και εμπορευματικών κέντρων σε κομβικά σημεία (Αθήνα, Θεσσαλονίκη)

5.4 Συμπεράσματα

Τα κυριότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από τα θέματα που αναπτύχθηκαν στην παρούσα εργασία θα μπορούσαν να συνοψιστούν ως εξής:

Οι μεταφορικές εταιρίες εξακολουθούν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εφοδιαστική αλυσίδα, αφού από τις βασικότερες μεταβλητές, που επηρεάζουν σοβαρά τα έσοδα και τα κέρδη των επιχειρήσεων, αποτελούν τα συστήματα μεταφοράς, αποθήκευσης και διακίνησης των προϊόντων . Το κόστος logistics (εφοδιαστικής διαχείρισης) επιβαρύνει ένα προϊόν κατά 10% ως και 30% της αξίας του, ανάλογα με τον κλάδο που ανήκει και επομένως, ακόμη και μικρές μειώσεις του κόστους Logistics, οδηγούν σε σημαντικές βελτιώσεις της κερδοφορίας των επιχειρήσεων. Η σωστή οργάνωση, ο προγραμματισμός και η υιοθέτηση της νέας τεχνολογίας στον κλάδο των επιχειρήσεων μεταφορών, αποτελούν πλέον απαραίτητα στοιχεία για την επίτευξη των δραστηριοτήτων με σκοπό την ασφαλή μεταφορά των αγαθών, την παράδοσή τους το σωστό χρόνο και τόπο και διεκπεραίωση της μεταφοράς με το μικρότερο δυνατό κόστος. Οι μεταφορικές εταιρίες θα πρέπει να προσαρμόσουν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με τις νέες τάσεις που διαφαίνονται να κυριαρχούν στην εφοδιαστική αλυσίδα όπως η λειτουργία μεγάλων Κέντρων Διανομής (εμπορευματικά κέντρα, logistic parks κλπ). Τα κέντρα αυτά διαθέτουν υποδομές που επιτρέπουν διανομές σε μεγάλη έκταση και ταχύτητα με αισθητά περιορισμένες αποθηκευτικές δραστηριότητες. Οι εξελίξεις των νέων τεχνολογιών έχουν οδηγήσει στην ηλεκτρονική παρακολούθηση τόσο της διαδικασίας διεκπεραίωσης παραγγελιών όσο και της παράδοσης προϊόντων. Απαιτείται επομένως, από τις επιχειρήσεις μεταφοράς η αναβάθμιση των υποδομών τους που θα τους επιτρέψουν ταχύτερη, πιο ευέλικτη και πιο ακριβή εκπλήρωση των παραγγελιών που προέρχονται από online συναλλαγές. Οι τεχνολογίες αναγνώρισης και κτήσης δεδομένων, τα συστήματα τηλεματικής, τα πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης αποθηκών επιτρέπουν στις μεταφορικές επιχειρήσεις να διαχειριστούν, να συγχρονίσουν και να συντονίσουν όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τις διανομές διαμέσου πολλών διαύλων επικοινωνίας . Όσον αφορά τον κλάδο των οδικών μεταφορών, αυτός χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη αστάθεια, γρήγορες μεταβολές στα δεδομένα και μεγάλο ανταγωνισμό λόγω της πληθώρας των μεταφορικών επιχειρήσεων αλλά και λόγω του μεγέθους των

φορτίων που μετακινούνται, αφού είναι ο κλάδος των μεταφορών με τη μεγαλύτερη εμπορευματική κίνηση. Στα πλαίσια αυτά είναι απαραίτητη η χρήση πληροφοριακών συστημάτων διοίκησης του στόλου διανομών και παρακολούθησης των παραγγελιών ώστε η μεταφορική εταιρία να ελαχιστοποιεί το κόστος της, να προσφέρει ανταγωνιστικές τιμές στους πελάτες της καθώς και καλύτερες υπηρεσίες μεταφοράς. Όσον αφορά την ελληνική πραγματικότητα, απαιτείται αναβάθμιση του πεπαλαιωμένου στόλου φορτηγών οχημάτων, βελτίωση του οδικού δικτύου και καλύτερη αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, αφού σύμφωνα με αποτελέσματα ερευνών που παρουσιάστηκαν, πολύ μικρό ποσοστό των επιχειρήσεων μεταφοράς αξιοποιεί πλήρως τις υπηρεσίες τηλεματικής. Η δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων και στην Ελλάδα σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα έχει καθυστερήσει ήδη αρκετά. Η λειτουργία τους κρίνεται απαραίτητη αφού συντελούν στον εξορθολογισμό του μεταφορικού συστήματος με την αποσυμφόρηση των χερσαίων μεταφορικών συστημάτων μέσω της ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών. Επίσης μειώνουν το κόστος μεταφοράς, δημιουργούν σημαντικές ευκαιρίες ανάπτυξης νέων δραστηριοτήτων, γίνονται πόλος έλξης νέων επενδύσεων και συμβάλλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη. Όσον αφορά τον κλάδο των αερομεταφορών, αυτός αποτελεί έναν αναπτυσσόμενο κλάδο με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά όπου τα πλεονεκτήματα είναι η ταχύτητα μεταφοράς και η σχετικά μεγάλη ασφάλεια που παρέχεται στα εμπορεύματα. Τα κυριότερα μειονεκτήματα εντοπίζονται στη μικρή συγκριτικά χωρητικότητα του μεταφορικού μέσου και στο αυξημένο κόστος μεταφοράς που προκύπτει από το αεροπορικό φορτίο. Βασικό στοιχείο σωστής λειτουργίας των εμπορευματικών αερομεταφορών είναι η διασύνδεσή τους με τις υποδομές επίγειας εξυπηρέτησης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Αυτό σημαίνει ότι τα αεροδρόμια πρέπει να διαθέτουν σύγχρονες υποδομές και να χρησιμοποιούν τεχνολογικές εφαρμογές διαχείρισης των μεταφορών όπως λογισμικό για τον ποιοτικό έλεγχο και τη διαχείριση των φορτίων, τεχνικές αποδοτικής μεταφοράς και αποθήκευσης, διοίκηση εσωτερικής κίνησης, ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών και επικοινωνίας, tracking & tracing (ιχνηλασιμότητα) των εμπορευμάτων. Το κύριο χαρακτηριστικό των θαλάσσιων μεταφορών είναι το χαμηλό κόστος, αφού τα πλοία παρέχουν τη φτηνότερη μορφή μεταφοράς σε βαριά και χύμα φορτία. Η εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων εφοδιαστικής αλυσίδας έρχεται να μειώσει το συνολικό χρόνο αποστολής των εμπορευμάτων, που στις θαλάσσιες μεταφορές είναι και το βασικό μειονέκτημα. Η χρησιμοποίηση των κοντέινερ επιτρέπει στη θαλάσσια μεταφορά να συνδυάζεται με την οδική και τη σιδηροδρομική μεταφορά, μειώνοντας

το χρόνο φόρτωσης και εκφόρτωσης. Η χρήση τους έχει ελαττώσει σημαντικά τον χειρισμό των φορτίων μέσα στο λιμάνι, με συνέπεια τη μείωση του κόστους, ενώ παράλληλα επέφερε μείωση των ναύλων. Τα σύγχρονα λιμάνια τείνουν να αυξάνουν το ρόλο τους σαν κέντρα “logistics” παρέχοντας υπηρεσίες σ’ ολόκληρη την αλυσίδα της μεταφορικής διαδικασίας από τον παραγωγό στον παραλήπτη. Βασικά στοιχεία αυτού του νέου ρόλου που καλούνται να διαδραματίσουν τα λιμάνια είναι η αναβάθμιση των υποδομών των τερματικών τους σταθμών (terminals) , η υιοθέτηση συστημάτων EDI (ηλεκτρονική ανταλλαγή εγγράφων δηλωτικών και φορτωτικών, ηλεκτρονική αναγγελία της κίνησης των πλοίων, ηλεκτρονική διαχείριση containers μέσα στα terminals του λιμανιού), καθώς και η ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων στα λιμάνια. Σύγχρονες τεχνολογίες όπως εφαρμογές RFID στη διαχείριση και μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, αυξάνουν την ταχύτητα διακίνησης και την ασφάλεια των εμπορευμάτων . Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, δηλαδή η διαδοχική χρήση διαφορετικών μεταφορικών μέσων χωρίς μεταφόρτωση εμπορευμάτων, προϋποθέτει την παροχή υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας από τις μεταφορικές εταιρίες, προκειμένου να αντισταθμίσουν τα επιπλέον κόστη που δημιουργούνται από τη χρήση παραπάνω του ενός μεταφορικών μέσων. Απαραίτητη κρίνεται και η ανάπτυξη υποδομών όπως τα εμπορευματικά κέντρα, η σύνδεση μεταξύ λιμανιών και αεροδρομίων, η σύνδεση οδικών αξόνων και σιδηροδρομικού δικτύου, η ανάπτυξη των εμπορευματικών υπηρεσιών και υποδομών αποθήκευσης σε λιμάνια και αεροδρόμια. Όσον αφορά τον κλάδο των μεταφορών στην Ελλάδα οι τάσεις που διαφαίνονται είναι η εισβολή στο χώρο μεγάλων πολυεθνικών κολοσσών, η ανάπτυξη των μεταφορικών εταιριών οι οποίες αναγκάστηκαν να εφαρμόσουν αρχές και διαδικασίες Logistics, η εμφάνιση επιχειρήσεων παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών σε τρίτους (3PL), οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές μικρών ή μεσαίων μεταφορικών επιχειρήσεων. Στις εταιρίες 3PL τα τελευταία χρόνια έχουν υλοποιηθεί σημαντικές επενδύσεις σε θέματα τεχνολογικής αναβάθμισης και εξοπλισμού, με προμήθεια λογισμικού ελέγχου της λειτουργίας, εφαρμογές παρακολούθησης εμπορευμάτων, διαχείρισης αποθήκης και μεταφορικού στόλου, με αποτέλεσμα οι προσφερόμενες υπηρεσίες logistics να διαφέρουν πλέον από τις τυπικές μεταφορικές δραστηριότητες. Γενικότερα όμως, ο μικρός βαθμός αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών στην εφοδιαστική αλυσίδα χαρακτηρίζει τις ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις και αποτελεί σίγουρα τροχοπέδη στην περαιτέρω ανάπτυξή τους .

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΣΥΝΔΕΣΜΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ LOGISTICS ΕΛΛΑΔΟΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

I. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Άρθρο 1: Ισχύς Γενικών Όρων.

α) Οι παρόντες Γενικοί Όροι ισχύουν στις συναλλαγές με εμπόρους για όλες τις εργασίες του Διαμεταφορέα που συνδέονται με την επιμέλεια της μεταφοράς.β) Οι Γενικοί Όροι υπερισχύουν τυχόν διαφορετικών τοπικών εμπορικών εθίμων και συναλλακτικών ηθών, καθώς και διαφορετικών νομοθετικών διατάξεων και διατάξεων διεθνών συμβάσεων, εκτός αν αυτές είναι αναγκαστικού δικαίου.

Άρθρο 2: Σύμβαση Διαμεταφοράς.

α) Ανάθεση διαμεταφοράς είναι η σύμβαση με την οποία ο Διαμεταφορέας αναλαμβάνει έναντι αμοιβής την υποχρέωση έναντι του αποστολέα ή του παραλήπτη των εμπορευμάτων, να μεταφέρει αυτά στον τόπο προορισμού, όχι διενεργώντας τη μεταφορά ο ίδιος προσωπικά, αλλά εξευρίζοντας το μεταφορέα που θα μεταφέρει αυτά και με τον οποίο αυτός συνάπτει τη σύμβαση μεταφοράς στο δικό του όνομα αλλά για λογαριασμό του αποστολέα ή του παραλήπτη. β) Ο Διαμεταφορέας δύναται να υπεισέλθει ως μεταφορέας στην εκτέλεση της μεταφοράς.

Άρθρο 3: Εκτέλεση συναφών εργασιών από τον Διαμεταφορέα.

α) Ο Διαμεταφορέας αναλαμβάνει, μετά από ειδική συμφωνία, εκτός από την επιμέλεια της μεταφοράς και όλες τις παρεπόμενες εργασίες. Ενδεικτικά αναφέρονται η μεταφόρτωση, η αποθήκευση, ο εκτελωνισμός, η ασφάλιση και λοιπές συναφείς εργασίες. β) Οι Γενικοί Όροι ισχύουν για τις εργασίες του Διαμεταφορέα που συνδέονται μόνο με την επιμέλεια μεταφοράς, εκτός αν έχει συμφωνηθεί διαφορετικά

γραφτώς με τον εντολέα.

Άρθρο 4: Υποχρεώσεις του εντολέα.

α) Η σύναψη της σύμβασης επιμέλειας μεταφοράς από τον Διαμεταφορέα δεσμεύει τον εντολέα. β) Ο εντολέας βαρύνεται με όλα τα έξοδα και τις δαπάνες που προκύπτουν κατά την εκτέλεση της σύμβασης επιμέλειας μεταφοράς. γ) Ο εντολέας οφείλει να ενεργεί ότι απαιτείται για την εκτέλεση της σύμβασης. Ο Διαμεταφορέας δεν ευθύνεται για συνέπειες που μπορεί να προκύψουν λόγω της μη ή της καθυστερημένης εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του εντολέα.

Άρθρο 5: Οδηγίες του εντολέα.

Ο Διαμεταφορέας υποχρεούται να ακολουθεί μόνο τις οδηγίες του εντολέα που προκύπτουν από τη σύμβαση επιμέλειας μεταφοράς και περιέχονται σ' αυτήν. Σε περίπτωση έλλειψης οδηγιών του εντολέα προς τον Διαμεταφορέα αποφασίζει ο τελευταίος σύμφωνα με τη διακριτική του ευχέρεια. Ο εντολέας ευθύνεται για όλες τις συνέπειες που ενδέχεται να προκύψουν από λανθασμένες ή ανεπαρκείς οδηγίες του.

Άρθρο 6: Υποχρεωτικά στοιχεία της εντολής.

α) Στην εντολή που δίνεται στον Διαμεταφορέα πρέπει να προσδιορίζονται η ακριβής διεύθυνση του αποστολέα και του παραλήπτη, ο τόπος φόρτωσης και παράδοσης, το είδος των εμπορευμάτων, η ποσότητα, το περιεχόμενο των κιβωτίων, οι διαστάσεις τους, το μικτό τους βάρος και κάθε άλλο απαραίτητο στοιχείο που απαιτείται για την εκτέλεση της σύμβασης επιμέλειας μεταφοράς. Την ευθύνη για ζημίες που οφείλονται σε μη πλήρη ή λανθασμένα στοιχεία φέρει ο εντολέας. Αν δεν του έχει δοθεί σχετική γραπτή εντολή, δεν είναι υποχρεωμένος ο Διαμεταφορέας να ελέγξει ή να συμπληρώσει τα στοιχεία αυτά ή άλλες δηλώσεις του εντολέα. β) Ο Διαμεταφορέας υποχρεούται να προβεί σε ζύγιση των εμπορευμάτων μόνο εάν υπάρχει γραπτή εντολή. γ) Ο Διαμεταφορέας αναγράφει στο αποδεικτικό παραλαβής που εκδίδει το περιεχόμενο, την αξία, την ποσότητα, το βάρος ή τη συσκευασία του μεταφερόμενου αγαθού κατά δήλωση του εντολέα.

Άρθρο 7: Μεταφερόμενα εμπορεύματα.

α) Ο Διαμεταφορέας δεν υποχρεούται να αναλάβει την μεταφορά εμπορευμάτων που μπορεί να προκαλέσουν ζημία σε πρόσωπα, ζώα, άλλα εμπορεύματα ή τα οποία είναι επιρρεπή σε χειροτέρευση ή φθορά, εκτός εάν υπάρχει προηγούμενη γραπτή συμφωνία. Αν τέτοιου είδους εμπορεύματα έχουν δοθεί στον διαμεταφορέα χωρίς προηγούμενη συμφωνία, ο Διαμεταφορέας δικαιούται, αν αυτό απαιτείται από τις περιστάσεις, να προβεί στην πώληση αυτών ή ακόμη, σε περίπτωση που επίκειται κίνδυνος, να

προχωρήσει στην καταστροφή τους. Ο εντολέας είναι υπεύθυνος, για κάθε ζημία που προέκυψε και φέρει όλα τα σχετικά έξοδα. β) Αν λόγω λανθασμένων ή ανεπαρκών οδηγιών ο Διαμεταφορέας ανέλαβε την επιμέλεια της μεταφοράς εμπορευμάτων τα οποία από τη φύση τους δεν μπορούν να γίνουν δεκτά, ή μπορούν να γίνουν δεκτά μόνο κάτω από ειδικές συνθήκες, όπως π.χ. εκρηκτικά, εύφλεκτα, διαβρωτικά, ραδιενεργά στοιχεία ή ουσίες που αναθυμιάζουν, η εντολή πρέπει να θεωρείται άκυρη. Αν παρ' όλα αυτά λάβει χώρα η μεταφορά, ο Διαμεταφορέας δεν φέρει ευθύνη για όλες τις ζημιές και τα έξοδα που μπορεί να προκύψουν. Αντίθετα διατηρεί κάθε δικαίωμα να λάβει κάθε απαραίτητο μέτρο για την προστασία των άλλων μεταφερόμενων εμπορευμάτων, προσώπων και του περιβάλλοντος, τα δε έξοδα βαρύνουν τον εντολέα.

Άρθρο 8: Βάρος απόδειξης.

Ο Διαμεταφορέας δεν φέρει την ευθύνη για ζημιές, οι οποίες οφείλονται σε προφορικές εντολές, υποδείξεις ή γνωστοποιήσεις του εντολέα, εκτός αν επιβεβαιώθηκαν γραπτώς από αυτόν.

Άρθρο 9: Διεύθυνση του εντολέα.

Ο εντολέας έχει υποχρέωση να δηλώσει στον Διαμεταφορέα την διεύθυνσή του ή την αλλαγή διεύθυνσης χωρίς καθυστέρηση. Σε αντίθετη περίπτωση ισχύει η τελευταία διεύθυνση που δόθηκε στον Διαμεταφορέα. Ο Διαμεταφορέας δεν ευθύνεται για ζημιές που οφείλονται αν τυχόν δόθηκε λανθασμένη διεύθυνση από τον εντολέα ή σε ανεπαρκή ή ελλιπή ενημέρωση σχετικά με την αλλαγή διεύθυνσης του εντολέα.

Άρθρο 10: Αποστολή εγγράφων.

α) Ο Διαμεταφορέας δεν υποχρεούται να αποστέλλει τις επιστολές συστημένες ή να ασφαλίζει τη μεταφορά εγγράφων, εκτός εάν υπάρχει γραπτή εντολή. β) Ο Διαμεταφορέας δεν είναι υποχρεωμένος να ελέγχει τη γνησιότητα των υπογραφών σε δηλώσεις που αφορούν τα μεταφερόμενα αντικείμενα ή σε άλλα γραπτά κείμενα ή να ελέγχει την αρμοδιότητα προς υπογραφή των υπογραφόντων, εκτός εάν έχει συμφωνηθεί γραπτώς κάτι άλλο.

Άρθρο 11: Ανάκληση εντολής.

Ο εντολέας έχει δικαίωμα να ανακαλέσει την εντολή οποτεδήποτε, εκτός και αν ο Διαμεταφορέας δεσμεύθηκε με τρίτους για την εκτέλεση της σύμβασης επιμέλειας μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή, ο εντολέας βαρύνεται με όλα τα έξοδα και τις δημιουργηθείσες δαπάνες καθώς και με οποιαδήποτε θετική ή αποθετική ζημία που μπορεί να προκύψει από την ανάκληση της εντολής.

Άρθρο 12: Ομαδική μεταφορά εμπορευμάτων.

Ο Διαμεταφορέας δικαιούται να αναλάβει την επιμέλεια μεταφοράς των εμπορευμάτων με το σύστημα GROUPAGE, δηλαδή ομαδικά με άλλα εμπορεύματα, τα οποία ανήκουν σε περισσότερους εντολείς, εφόσον δεν συμφωνήθηκε γραπτώς το αντίθετο.

Άρθρο 13: Εκχώρηση απαιτήσεων.

Η εκχώρηση των απαιτήσεων του εντολέα κατά του Διαμεταφορέα σε τρίτους καθώς και η έγερση αξιώσεων κατά του Διαμεταφορέα στο όνομα ή για λογαριασμό ενός τρίτου είναι δυνατή μόνο αν θεμελιώνονται δικαιώματα κατά του Διαμεταφορέα στα πλαίσια των παρόντων Γενικών όρων και όχι άλλων που τυχόν προκύπτουν από ιδιαίτερες συμφωνίες από τη σύμβαση.

Άρθρο 14: Ειδικές ρυθμίσεις για μεταφορές από και σε λιμάνι.

α) Όταν πρόκειται για μεταφορά από και σε λιμάνι η φόρτωση και εκφόρτωση εκτελούνται σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς και όρους λειτουργίας του κάθε λιμένα και με τους όρους που αναγράφονται στις φορτωτικές ή ναυλοσύμφωνα που εκδίδουν οι ναυτιλιακές ή οι πλοιοκτήτριες εταιρείες. β) Οι συμφωνηθείσες τιμές δεν περιλαμβάνουν επιπρόσθετα έξοδα που προέρχονται από φόρτωση, μεταφόρτωση ή εκφόρτωση των εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια της νύχτας, του σαββατοκύριακου ή των επίσημων αργιών, κλπ. γ) Όταν ο Διαμεταφορέας αναλάβει την επιμέλεια της μεταφοράς των εμπορευμάτων στο λιμάνι φόρτωσης των εμπορευμάτων, δεν ευθύνεται για πιθανές καθυστερήσεις του πλοίου, για ελλιπή φόρτωση, υπερημερία πλοίου, απαγόρευση απόπλου του πλοίου, για έξοδα φύλαξης, εκφόρτωση ή για οποιοδήποτε ζημία που μπορεί να προκληθεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες ή τους πράκτορες αυτών. Όλα τα προαναφερόμενα ειδικά έξοδα βαρύνουν τον εντολέα.

II. ΠΑΡΟΧΕΣ - ΠΛΗΡΩΤΕΟ ΠΟΣΟ

Άρθρο 15: Αμοιβή του Διαμεταφορέα, έξοδα.

α) Το ύψος της αμοιβής του Διαμεταφορέα για την εκτέλεση της ανατεθείσης σ' αυτόν εντολής καθορίζεται με συμφωνία των συμβαλλομένων. β) Εκτός από ρητή αντίθετη συμφωνία η αμοιβή και τα έξοδα προπληρώνονται με την παραλαβή των εμπορευμάτων όταν εντολέας είναι ο αποστολέας και πριν την παράδοση των εμπορευμάτων όταν εντολέας είναι ο παραλήπτης. γ) Τα τιμολόγια του Διαμεταφορέα εξοφλούνται σε μετρητά. Ο εντολέας γίνεται υπερήμερος το αργότερο 15 ημέρες από την έκδοση του τιμολογίου, χωρίς να απαιτείται προηγούμενη εξώδικη ειδοποίηση ή άλλη προϋπόθεση, εκτός εάν επέρχεται νωρίτερα σύμφωνα με το νόμο. Σε περίπτωση υπερημερίας του εντολέα ο Διαμεταφορέας έχει δικαίωμα να ζητήσει τόκους

υπερημερίας.

Άρθρο 16: Συμφωνία για την τιμή και την παροχή.

α) Προσφορές του Διαμεταφορέα και συμφωνίες σχετικά με τιμές και παροχές αφορούν πάντα μόνο τις ρητά αναφερόμενες παροχές του Διαμεταφορέα ή/και τρίτων και, εφόσον δεν συμφωνήθηκε κάτι άλλο, μόνο εμπορεύματα κανονικού όγκου, κανονικού βάρους και ποιότητας. Οι προσφορές αυτές προϋποθέτουν κανονικές και ανεμπόδιστες συνθήκες καθ'όλη τη διάρκεια της μεταφοράς. β) Πιθανές ανατιμήσεις στους ναύλους των μεταφορέων ή στους τελωνειακούς δασμούς, αλλαγές στις ισοτιμίες των ξένων νομισμάτων, φόρους, επιβαρύνσεις κλπ. που ήταν αδύνατο να είχαν προβλεφθεί εκ των προτέρων δικαιολογούν ανάλογες προσαρμογές στην αμοιβή και τα έξοδα του Διαμεταφορέα.

Άρθρο 17: Άρνηση παραλαβής.

Αν ο παραλήπτης αρνηθεί την παραλαβή των μεταφερθέντων εμπορευμάτων, ο Διαμεταφορέας έχει δικαίωμα επιστροφής αυτών στον εντολέα, με δαπάνη του εντολέα. Για την επιστροφή των εμπορευμάτων τον κίνδυνο φέρει ο εντολέας. Ο εντολέας ευθύνεται επίσης για κάθε δαπάνη που οφείλεται στην άρνηση του παραλήπτη προς παραλαβή.

Άρθρο 18: Συμψηφισμός.

Οι απαιτήσεις για την αμοιβή και τα έξοδα του διαμεταφορέα από την επιμέλεια της μεταφοράς δεν συμψηφίζονται.

ΙΙΙ. ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Άρθρο 19: Παράδοση εμπορευμάτων.

α) Η παράδοση των εμπορευμάτων συντελείται με την υπογραφή των φορτωτικών εγγράφων ή την παράδοση της διατακτικής στον παραλήπτη που αναφέρεται στα ως άνω φορτωτικά έγγραφα ή τυχόν αναγραφόμενο εντολοδόχο αυτού. β) εάν ο παραλήπτης αρνηθεί να παραλάβει τα εμπορεύματα ή για λόγο, για τον οποίο δεν ευθύνεται ο Διαμεταφορέας δεν γίνει η παράδοση των εμπορευμάτων, τα εμπορεύματα παρακαθίθενται σε χώρο επιλογής του Διαμεταφορέα με κίνδυνο και έξοδα του εντολέα και ο Διαμεταφορέας δεν υποχρεούται να τα ασφαλίσει. Ο Διαμεταφορέας επιπλέον δεν ευθύνεται για πλειστηριασμούς, δημεύσεις κ.λ.π. οι οποίες μπορούν να επιβληθούν στα εμπορεύματα σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους στη χώρα που δεν παραδόθηκαν αυτά.

Άρθρο 20: Παράδοση των εμπορευμάτων με αντικαταβολή της αξίας τους.

Η παράδοση των εμπορευμάτων με αντικαταβολή της αξίας τους, προϋποθέτει ειδική

και ρητή εντολή του εντολέα-φορτωτή. Μόνο η ένδειξη "C.O.D." (cash on de-livery) επί του εμπορικού τιμολογίου δεν συνιστά υποχρέωση παράδοσης των εμπορευμάτων με αντικαταβολή για τον Διαμεταφορέα.

IV. ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ, ΚΩΛΥΜΑΤΑ

Άρθρο 21: Καμία εγγύηση για προθεσμίες.

Εκτός από προηγούμενη γραπτή συμφωνία, ο Διαμεταφορέας δεν εγγυάται ούτε συγκεκριμένη ημερομηνία παράδοσης ούτε μια καθορισμένη σειρά προτεραιότητας για την εκτέλεση της μεταφοράς. Η απλή ένδειξη του χρόνου παράδοσης από τον εντολέα, δεν συνιστά υποχρέωση για τον Διαμεταφορέα. Ο Διαμεταφορέας δεν ευθύνεται για συνέπειες που προκύπτουν εξαιτίας λανθασμένων πληροφοριών που δίνονται από μεταφορείς ή τους πράκτορές τους σχετικά με τις ημερομηνίες ή τους όρους φόρτωσης, εκφόρτωσης ή παράδοσης των εμπορευμάτων.

Άρθρο 22: Αδυναμία εκπλήρωσεως, πλημμελής εκπλήρωση.

Γεγονότα που δεν οφείλονται σε υπαιτιότητα του Διαμεταφορέα, λόγω των οποίων αδυνατεί να εκπληρώσει ολοκληρωτικά ή εν μέρει τις υποχρεώσεις του, τον ελευθερώνουν για το χρονικό διάστημα που διαρκούν από τις υποχρεώσεις του στα πλαίσια εντολών, οι οποίες έχουν επηρεαστεί από τα παραπάνω γεγονότα. Επίσης σ' αυτές τις περιπτώσεις, έχει το δικαίωμα ο Διαμεταφορέας να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση, ακόμη και στην περίπτωση που έχει μερικώς εκπληρώσει την εντολή. Στην περίπτωση αυτή, ο Διαμεταφορέας έχει δικαίωμα να ζητήσει τα έξοδα που έχει κάνει.

V. ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.

Άρθρο 23: Ασφάλιση εμπορευμάτων.

α) Ο Διαμεταφορέας υποχρεούται να ασφαλίσει για λογαριασμό του εντολέα το εμπόρευμα μόνο αν του έχει δοθεί ρητή έγγραφη εντολή, στην οποία αναφέρεται η ασφαλιστική αξία και οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι. β) Το γεγονός της ασφάλισης προηγούμενων φορτώσεων του ίδιου εντολέα δεν συνεπάγεται την υποχρέωση του Διαμεταφορέα να ασφαλίσει και τις επόμενες μεταφορές του ίδιου εντολέα. Η απλή αναφορά αξιών των εμπορευμάτων δεν μπορεί να θεωρηθεί επίσης ως εντολή για ασφάλιση. γ) Με την παραλαβή του ασφαλιστηρίου δεν αναλαμβάνει ο Διαμεταφορέας τις υποχρεώσεις που έχει ο ασφαλισμένος. Υποχρεούται ωστόσο να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για τη διατήρηση της αξίωσης από την ασφάλιση. δ) Αν δεν προσδιορίζονται εγγράφως από τον εντολέα οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι, η ασφάλιση των εμπορευμάτων γίνεται για τους συνηθεις κινδύνους και εξαιρέσεις, όπως καθορίζονται από την συμβαλλόμενη ασφαλιστική εταιρεία. ε) Ο Διαμεταφορέας δεν μπορεί ποτέ να

θεωρηθεί συνασφαλιστής.

VI. ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ

Άρθρο 24: Προσωρινή Αποθήκευση σε ιδιωτικές ή ξένες αποθήκες.

α) Η προσωρινή αποθήκευση γίνεται κατ' εκλογή του Διαμεταφορέα στις δικές του ή ξένες αποθήκες (ιδιωτικές ή δημόσιες). β) Αν έχει αποθηκεύσει προσωρινά ο Διαμεταφορέας τα εμπορεύματα σε ξένη αποθήκη ισχύουν για τη σχέση μεταξύ αυτού και του εντολέα του οι ίδιοι όροι, οι οποίοι ισχύουν μεταξύ αυτού και του ξένου αποθηκευτή. Ο Διαμεταφορέας οφείλει να αποστείλει τους όρους της αποθήκευσης στον εντολέα, εάν του ζητηθούν. γ) Υποχρέωση του Διαμεταφορέα για ασφάλεια ή φύλαξη των αποθηκευτικών χώρων υπάρχει μόνο εάν πρόκειται για δικούς του ή μισθωμένους από αυτόν χώρους και μόνο αν τούτο επιβάλλεται κατά την καλή πίστη και τα συναλλακτικά ήθη ή αξιωθεί από τον εντολέα.

Άρθρο 25: Είσοδος στην αποθήκη.

Κάθε έλεγχος ή δειγματοληψία των εμπορευμάτων που πρέπει να λάβει χώρα κατά τη διάρκεια που αυτά είναι προσωρινά αποθηκευμένα, πρέπει να έχει προηγουμένως συμφωνηθεί και να εκτελεστεί μόνο με συνοδεία του Διαμεταφορέα ή υπαλλήλου του στον οποίο έδωσε ανάλογη εντολή.

Άρθρο 26: Δικαίωμα εκποίησης των προσωρινά αποθηκευθέντων εμπορευμάτων.

α) Σε περίπτωση προσωρινής αποθήκευσης που ο δικαιούχος των εμπορευμάτων αρνείται να τα παραλάβει, ο Διαμεταφορέας δικαιούται να προβεί στην εκποίηση αυτών, μετά την παρέλευση έξι (6) μηνών, εφόσον αποστείλει προς τούτο συστημένη επιστολή ένα μήνα τουλάχιστον πριν από τη λήξη του εξαμήνου. β) Το αντίτιμο της εκποίησης των εμπορευμάτων θα αποδίδεται στο δικαιούχο αυτών, μετά την αφαίρεση των δικαιωμάτων και εξόδων του Διαμεταφορέα.

VII. ΠΡΟΝΟΜΙΑ

Άρθρο 27: Εξασφάλιση των απαιτήσεων του Διαμεταφορέα.

Ο Διαμεταφορέας έχει για κάθε ληξιπρόθεσμη απαίτηση που προέρχεται κατά την εκτέλεση της συμβάσεως επιμέλειας μεταφοράς, νόμιμο ενέχυρο και δικαίωμα παρακράτησης στα εμπορεύματα του εντολέα. Τα ως άνω προνόμια εξασφαλίζουν όχι μόνο απαιτήσεις κάθε φύσεως σχετικές με τα εμπορεύματα τα οποία ο Διαμεταφορέας έχει στην κατοχή του, αλλά και εκείνες που αφορούν τα εμπορεύματα που έχουν ήδη παραδοθεί. Σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας του εμπορεύματος, οι αξιώσεις του Διαμεταφορέα ικανοποιούνται και από την τυχόν καταβληθείσα ασφαλιστική αποζημίωση.

VIII. ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Άρθρο 28: Έκταση ευθύνης.

- α) Η ευθύνη του Διαμεταφορέα περιορίζεται ή απαλλάσσεται αυτός σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις ή τις διατάξεις που ακολουθούν. Ο Διαμεταφορέας ευθύνεται όταν η ζημία οφείλεται σε δόλο ή βαριά αμέλεια του ίδιου ή των υπαλλήλων του.
- β) Οι διατάξεις των διεθνών συμβάσεων μεταφοράς που ρυθμίζουν τον περιορισμό ή την απαλλαγή από την ευθύνη του μεταφορέα, έχουν άμεση εφαρμογή και επί της ευθύνης του Διαμεταφορέα.

Άρθρο 29: Περιορισμός της ευθύνης του Διαμεταφορέα.

- α) Εάν οι περιεχόμενες στη σύμβαση Διαμεταφοράς οδηγίες του εντολέα περιορίζουν την ελευθερία δράσης του Διαμεταφορέα, τότε επέρχεται αντίστοιχη μείωση της έκτασης της ευθύνης του. Σε περίπτωση επέλευσης ζημίας στα εμπορεύματα που τελούν σε αιτιώδη συνάφεια με τις οδηγίες του εντολέα ο Διαμεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης του. β) Η ευθύνη του Διαμεταφορέα ή του μεταφορέα απέναντι στον εντολέα, δεν μπορεί να υπερβαίνει αυτή των πρακτόρων τους ή των ξένων ανταποκριτών σε σχέση με τους νόμους, τις διατάξεις, τους κανόνες και τα έθιμα που ισχύουν στη χώρα των προαναφερθέντων πρακτόρων και ξένων ανταποκριτών.

Άρθρο 30: Ανώτατα όρια ευθύνης.

Σε περίπτωση ευθύνης του Διαμεταφορέα λόγω βλάβης, απώλειας ή καθυστέρησης άφιξης των μεταφερομένων εμπορευμάτων τόσο όταν τούτο οφείλεται σε προσωπική ευθύνη του Διαμεταφορέα όσο και σε ευθύνη τρίτων μεταφορέων στους οποίους ανέθεσε την εκτέλεση της μεταφοράς, η οφειλόμενη αποζημίωση περιορίζεται στα όρια που προβλέπονται από τις διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα με νόμο και ρυθμίζουν τη σχετική σύμβαση μεταφοράς.

Άρθρο 31: Εμπορεύματα μεγάλης αξίας.

Για εμπορεύματα, των οποίων η αξία υπερβαίνει τα ανώτατα όρια ευθύνης του μεταφορέα που προβλέπονται από τις διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα με νόμο, καθώς και για χρήματα, έγγραφα, αξιόγραφα, έργα τέχνης και κοσμήματα ευθύνεται ο Διαμεταφορέας μόνο αν του δόθηκε από τον εντολέα εγκαίρως μία έγγραφη ένδειξη της αξίας των μεταφερομένων εμπορευμάτων, ούτως ώστε να ήταν σε θέση να αποφασίσει για την αποδοχή ή άρνηση της εντολής, εγγράφως.

Άρθρο 32: Απαλλαγή του Διαμεταφορέα από την ευθύνη του.

- 1) Η ευθύνη του Διαμεταφορέα αποκλείεται: α) Για ζημίες οφειλόμενες είτε σε κλοπή με την έννοια του αρθ. 374 στοιχ. γ ΠΚ είτε σε ληστεία με την έννοια του αρθ. 380

ΠΚ.β) Για ζημίες οφειλόμενες στην ύπαρξη νομικών ή διοικητικών εμποδίων και δυσχερειών κατά την εκτέλεση της σύμβασης (έλλειψη ή καθυστερημένη παραλαβή εγγράφων, εγγράφων εκτελωνισμού, εγκρίσεων εισαγωγής ή εξαγωγής κλπ). Επίσης δεν ευθύνεται ο Διαμεταφορέας για μεταφορικά έξοδα, έξοδα εκτελωνισμού, τέλη, φόρους και άλλα έξοδα που έχουν επιβληθεί λανθασμένα από αρχές.γ) Για απώλεια ή βλάβη πραγμάτων που οφείλονται σε υπαιτιότητα του αποστολέα κατά τη φόρτωση ή σε ελάττωμα αυτών ή σε ελλειπή ή πλημμελή συσκευασία. Ο Διαμεταφορέας εξουσιοδοτείται σε τέτοιες περιπτώσεις να δεχτεί από τους μεταφορείς, τους αποθηκευτές και παραλήπτες γενικώς, επιφυλάξεις σχετικά με την συσκευασία των εμπορευμάτων. δ) Για ζημία η οποία δεν θα αποτρεπόταν, ακόμη και αν ο Διαμεταφορέας είχε καταβάλλει το ανώτατο όριο επιμέλειας και προσοχής, ακόμη και αν είχε λάβει τα αναγκαία μέτρα προς αποφυγή της ζημίας ή ήταν αντικειμενικά αδύνατο να τα λάβει. ε) Για ζημίες λόγω της φύλαξης σε εξωτερικό χώρο, αν μια τέτοια φύλαξη είχε συμφωνηθεί, ή αν μία άλλη φύλαξη ήταν ανέφικτη λόγω του είδους των αγαθών ή λόγω των περιστάσεων.στ) Για ζημίες λόγω ανωτέρας βίας, επιδράσεις κακών καιρικών φαινομένων, ζημίες μηχανημάτων, καλωδιώσεων, επίδρασης άλλων αγαθών, ζημίες από ζώα ή φυσικής φθοράς των αγαθών. Στις περιπτώσεις αυτές ο Διαμεταφορέας ευθύνεται μόνο αν αποδειχθεί, ότι υπαίτια δημιούργησε τη ζημία. ζ) Για ζημίες οι οποίες οφείλονται σε ελαφρά αμέλεια του Διαμεταφορέα ή των προστιθέντων του. η) Για ζημίες που έλαβαν χώρα εντός αποθηκών λιμένων, τελωνείων ή άλλων δημοσίων αποθηκών. 2) Αν σύμφωνα με τις περιστάσεις ήταν δυνατό να προκληθεί ζημία από τους παραπάνω κινδύνους, τεκμαίρεται, ότι ο κίνδυνος επήλθε από τους παραπάνω κινδύνους.

Άρθρο 33: Παύση της ευθύνης του Διαμεταφορέα.

Η ευθύνη του Διαμεταφορέα παύει με την πραγματική και ανεπιφύλακτη παραλαβή των εμπορευμάτων από τον παραλήπτη, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 19 του παρόντος.

Άρθρο 34: Άμεση, γραπτή ειδοποίηση επέλευσης της ζημίας.

α) Όλες οι ζημίες, ακόμη και αυτές που δεν είναι δυνατό να διαπιστωθούν εξωτερικά, πρέπει να γνωστοποιούνται εγγράφως στον Διαμεταφορέα αμέσως κατά την παράδοση των εμπορευμάτων. Αν η παράδοση των εμπορευμάτων έγινε από το Διαμεταφορέα, η γνωστοποίηση της επέλευσης της ζημίας πρέπει να γίνει σ' αυτόν σε χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των έξι (6) ημερών. β) Στην περίπτωση μη τήρησης της παραπάνω υποχρέωσης τεκμαίρεται ότι η ζημία έγινε μετά την παράδοση των εμπορευμάτων. γ)

εάν η γνωστοποίηση της επέλευσης της ζημίας γίνει σ' ένα χρονικό σημείο, κατά το οποίο δεν είναι δυνατό να στραφεί πλέον ο Διαμεταφορέας κατά τρίτων, ο Διαμεταφορέας δεν φέρει καμία ευθύνη για τις συνέπειες.

Άρθρο 35: Συνυπολογισμός ωφελειών.

Στις περιπτώσεις που η αποζημίωση που πρέπει να καταβάλλει ο Διαμεταφορέας για τη ζημία ανέρχεται μέχρι την πλήρη αξία του εμπορεύματος, ο Διαμεταφορέας υποχρεούται στην καταβολή της μόνο αν του μεταβιβαστεί η κυριότητα στο εμπόρευμα και του εκχωρηθούν οι απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένου και του ασφαλίματος σε σχέση με το εμπόρευμα, του εντολέα ή του παραλήπτη κατά τρίτων.

Άρθρο 36: Ευθύνη Διαμεταφορέα σε συνδυασμένη μεταφορά.

Επί μεταφοράς εκτελούμενης βάσει ενιαίας συμβάσεως (συνδυασμένη μεταφορά) ο Διαμεταφορέας ευθύνεται για βλάβη ή απώλεια των μεταφερομένων πραγμάτων σύμφωνα με το νόμο που διέπει την ευθύνη του μεταφορέα κατά το τελευταίο στάδιο της μεταφοράς.

ΙΧ. ΠΑΡΑΓΡΑΦΗ

Άρθρο 37: Παραγραφή.

α) Οι αξιώσεις κατά του Διαμεταφορέα παραγράφονται σύμφωνα με τις προθεσμίες που ορίζονται στο νόμο ή στις διεθνείς συμβάσεις. β) Ο χρόνος της παραγραφής αρχίζει, προκειμένου μεν περί ολικής απώλειας από την ημέρα κατά την οποία τα εμπορεύματα έπρεπε να παραδοθούν, σε κάθε δε άλλη περίπτωση από την ημέρα κατά την οποία τα εμπορεύματα παραδόθηκαν ή προσφέρθηκαν στον παραλήπτη.

X. ΤΟΠΟΣ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗΣ, ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑ, ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟ ΔΙΚΑΙΟ

Άρθρο 38: Τόπος εκπλήρωσης, δωσιδικία, ισχύς του ελληνικού δικαίου. α) Τόπος εκπλήρωσης της σύμβασης Διαμεταφοράς είναι για όλα τα μέρη η έδρα ή το υποκατάστημα του Διαμεταφορέα προς το οποίο απευθύνεται η εντολή διαμεταφοράς. β) Αρμόδιο δικαστήριο για τις διαφορές που προκύπτουν από τη σύμβαση Διαμεταφοράς ή βρίσκονται σε συνάφεια με αυτή είναι, για όλα τα μέρη, το δικαστήριο στον τόπο όπου βρίσκεται η έδρα του Διαμεταφορέα, με την επιφύλαξη ρήτρας αποκλειστικής αρμοδιότητας των εκδιδόμενων φορτωτικών. Για αξιώσεις κατά του Διαμεταφορέα αρμόδιο είναι αποκλειστικά αυτό το δικαστήριο. γ) Για τις έννομες σχέσεις μεταξύ του Διαμεταφορέα και του εντολέα ή των διαδόχων του ισχύει το ελληνικό δίκαιο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ:

Δεδούσης Ηλίας, *«Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»*, Αθήνα, 2001

Πατεράκης Μιχάλης, *«Ζητήματα μεταφοράς»*, Αθήνα, 2007

Σαμπράκος Ευάγγελος, *«Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές»*, Σταμούλη ΑΕ, Αθήνα, 2008

Χριστοφάκης Μανώλης Σ., *«Μεταφορές και περιφερειακή ανάπτυξη : η πολιτική υποδομών»*, Αθήνα, 2007

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ:

Οικονομικό Δελτίο Alpha Bank, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008

Οικονομικό Δελτίο Alpha Bank, Τεύχος 106, Ιούλιος 2008

Οικονομικό Δελτίο Alpha Bank, Τεύχος 105, Απρίλιος 2008

(www.alpha.gr)

Περιοδικό Supply Chain & Logistics, Τεύχος 13, 15/02-01/03/2008, 36-61

Περιοδικό logistics and Management ,«Air Cargo», Τεύχος 19, Σεπτεμβρίου-Οκτωβρίου 2003

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ:

<http://www.saas.gr>
<http://www.logistics-management.gr>
sup.kathimerini.gr
<http://emporikitrade.com>
<http://www.eesym.gr>
<http://www.imerisia.gr>
<http://www.peed.gr>
<http://www.tovima.gr>
<http://www.makthes.gr>
<http://www.diorismos.gr>
<http://www.supply-chain.gr>
<http://www.olympic-airways.gr>
<http://www.capital.gr>
<http://europedia.moussis.eu>
<http://www.express.gr>
<http://epixeireite.duth.gr>
<http://www.ered.gr>
<http://www.in.gr>
<http://www.google.gr>
<http://www.aegeanair.gr>
<http://www.olp.gr>
<http://www.alpha.gr>
<http://el.wikipedia.org>
<http://www.presspoint.gr>
<http://www.supply-chain.gr>
<http://www.ypa.gr>

