



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

CITY LOGISTICS ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ ΠΕΔΙΟ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΣΩΤΗΡΙΑ ΜΙΧΑΗΛ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ: ΔΡ. ΝΙΚΗΤΑΚΟΣ ΝΙΚΗΤΑΣ / ΔΡ. ΤΣΙΡΙΜΠΑ ΑΘΗΝΑ

ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2019

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου Κα. Αθηνά Τσιρίμπα, για την καθοδήγηση που μου παρείχε για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

Ακόμα, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την αμέριστη υποστήριξη και ενθάρρυνση που μου δίνει πάντα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι εμπορευματικές μεταφορές στα αστικά κέντρα είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στην αλυσίδα των logistics. Η δημιουργία κατάλληλων προϋποθέσεων για την οικονομική και εμπορική ανάπτυξη των αστικών μεταφορών είναι άκρως σημαντική. Ωστόσο, τα προβλήματα με τα οποία έρχονται αντιμέτωποι οι μεταφορείς μέσα στις μεγάλες πόλεις είναι πολλά. Και οι πόλεις όμως αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα από την συνεχή διέλευση των φορτηγών μέσα στον αστικό χώρο.

Για να επιλυθούν, λοιπόν, τα προβλήματα αυτά, οι λύσεις που προκρίνονται είναι οι εξής: (α) να διαμορφωθούν αποτελεσματικές στρατηγικές που θα μειώναν το κόστος των μεταφορών και τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν ή/και (β) η ανάπτυξη αστικών εμπορευματικών κέντρων.

Με γνώμονα τα παραπάνω, στόχος της παρούσας εργασίας είναι να διερευνήσει την έννοια των αστικών εμπορευματικών μεταφορών – city logistics και τους τρόπους με τους οποίους εφαρμόζεται στις χώρες της Ευρώπης. Επίσης παρουσιάζεται η κατάσταση στην Ελλάδα, μια χώρα που υστερεί κατά πολύ στην εφαρμογή καλών πρακτικών, και παρουσιάζονται κάποιες προτάσεις για τη βελτίωση της υπάρχουσας πραγματικότητας των αστικών μεταφορών, καθώς και στα αστικά εμπορευματικά κέντρα της χώρας, με το Θριάσιο πεδίο να μελετάται εκτενώς.

Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της παρούσας εργασίας πραγματοποιήθηκε επισκόπηση της σχετικής βιβλιογραφίας, και πρωτογενής έρευνα, μέσω προσωπικών συνεντεύξεων για την εφαρμογή των αστικών εμπορευματικών μεταφορών. Ειδικότερα, τα δεδομένα της πρωτογενούς έρευνας συλλέχθηκαν μέσω οχτώ συνεντεύξεων, που πραγματοποιήθηκαν σε εργαζόμενους εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο Θριάσιο πεδίο, οι οποίοι κατέχουν αρκετά χρόνια προϋπηρεσίας στο τομέα των Logistics. Οι συνεντεύξεις περιείχαν ερωτήσεις σχετικά με τη συμβολή των επιχειρήσεων στην τοπική κοινωνία, τις αλλαγές που υπέστησαν οι εταιρείες από την δραστηριοποίησή τους στο Θριάσιο πεδίο και την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας μετά την εγκατάσταση και δραστηριοποίηση των εταιρειών στο Θριάσιο.

Η έρευνα διήρκεσε περίπου τέσσερις μήνες, αρχίζοντας από την συλλογή των ερωτήσεων και την δημιουργία του ερωτηματολογίου και στη συνέχεια με την πραγματοποίηση των συνεντεύξεων κατά το διάστημα 1 Αυγούστου έως και 30

Σεπτεμβρίου του 2019. Οι συνεντεύξεις είχαν κατά μέσο όρο διάρκεια 15 λεπτά. Το εργαλείο της έρευνας στήριξε τη δημιουργία του στην βιβλιογραφική ανασκόπηση που προηγήθηκε και στη μελέτη παρεμφερών ερευνών. Ακόμη, η ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας θα πραγματοποιηθεί μελετώντας τις συνεντεύξεις ανά θεματικό άξονα, οι οποίοι καθορίζονται με βάση τα ερευνητικά ερωτήματα που έχουν τεθεί και τη σχετική βιβλιογραφία.

Έτσι λοιπόν, τα αποτελέσματα σύμφωνα με τη βιβλιογραφία έδειξαν ότι ο σχεδιασμός με τον σωστό τρόπο και η οργάνωση μιας κατάλληλης διαδρομής για το προϊόν, αυξάνει τις παραγόμενες ποσότητες που μεταφέρονται προς πώληση, είτε απευθείας από τους παραγωγούς, είτε μέσω των εμπόρων – προμηθευτών, είτε μέσω εταιρειών logistics, οι οποίες απλά μεταφέρουν τα προϊόντα. Από την άλλη, ο λανθασμένος σχεδιασμός οδηγεί σε ένα πολύπλοκο σύστημα με σημαντικές απώλειες, τόσο σε κόστος όσο και σε ποιότητα.

Με τα αστικά εμπορευματικά κέντρα είναι δυνατή η συγκέντρωση των υπηρεσιών ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας σε έναν χώρο. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις για συνεργασίες μεταξύ των εμπλεκόμενων εταιριών στην βιομηχανία των logistics. Ένα τέτοιο κέντρο αποτελεί και το Θριάσιο πεδίο, το οποίο έχει ως κύριο σκοπό να συγκεντρώσει όλες τις διάσπαρτες δραστηριότητες που υφίστανται, σήμερα, στην περιοχή της πρωτεύουσας (σταθμός διαλογής, σταθμός για containers, τελωνείο, εμπορικός σταθμός, αποθήκες, κλπ).

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την πρωτογενή έρευνα, οι επιχειρήσεις που, πλέον, δραστηριοποιούνται στο Θριάσιο πεδίο, αναφέρουν την σημαντικότητα και τις θετικές επιπτώσεις με τις οποίες έχουν συμβάλλει στην ευρύτερη τοπική κοινωνία, καθώς, επίσης, και ότι τα αστικά κέντρα εμπορευμάτων παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην οργάνωση και στον συντονισμό των εμπορευματικών μεταφορών στα κέντρα της πόλης. Ακόμη, η εγκατάσταση των επιχειρήσεων στο κέντρο του Θριάσιου αποδίδουν με θετικό τρόπο την εγκατάστασή τους σε αυτό, καθώς έχουν εξελιχθεί και έχει αυξηθεί και η επιχειρηματική τους δραστηριότητα.

Λέξεις Κλειδιά: εφοδιαστική αλυσίδα, αστικές μεταφορές, αστικά εμπορευματικά κέντρα, Θριάσιο πεδίο, Logistics, City Logistics

ABSTRACT

Urban freight transport is a very important part of the logistics chain. Creating the right conditions for the economic and commercial development of urban transport is extremely important. However, the problems that carriers face in large cities are many, such as increased traffic, lack of loading and unloading space, etc., and cities also face many problems with the constant transit of trucks in urban areas. .

To solve these problems, therefore, the solutions are: (a) to formulate effective strategies to reduce the cost of transport and the problems mentioned above and / or (b) to develop urban freight centers.

With this in mind, the aim of this paper is to explore the concept of city logistics and how it is applied in European countries. Also presented is the situation in Greece, a country lagging behind in the implementation of good practices, and some suggestions are made to improve the existing reality of urban transport, as well as in urban freight centers, with the Thriassian field being studied extensively.

In order to achieve the objectives of this paper, a review of the relevant literature, and primary research, was conducted through personal interviews for the implementation of urban freight transport. In particular, data from the primary survey were collected through eight interviews conducted with employees of companies operating in the Thriassian field, who have several years of service in the field of Logistics. The interviews included questions about the contribution of businesses to the local community, the changes that companies have undergone since their activation in the Thriassian area, and the enhancement of entrepreneurship following the establishment and activation of the companies in the Thriassian.

The survey lasted approximately four months, starting with the collection of the questions and the creation of the questionnaire and then with the interviews taking place between 1 August and 30 September 2019. The interviews lasted on average 15 minutes. The questionnaire developed was based on the findings of the previous literature review and the study of similar studies. Interviews were analyzed using

thematic axes, which were determined based on the research questions of the present work and the relevant literature.

Thus, the results, according to the literature, have shown that designing the right way and organizing an appropriate route for the product increases the quantities produced that are shipped for sale, either directly from producers or through supplier-suppliers, or through logistics companies that simply ship products. Wrong design, on the other hand, leads to a complex system with significant losses, both in cost and quality.

Urban freight centers can bring the whole supply chain services together in one place. This creates the right conditions for cooperation between the companies involved in the logistics industry. One such center is the Triassic Field, whose main purpose is to gather all the scattered activities that exist today in the area of the capital (sorting station, container station, customs, commercial station, warehouses, etc.).

In addition, according to primary research, businesses now active in the Thriassian area report the importance and positive impact they have had on the wider local community, as well as that urban shopping centers play a very important role, organizing and coordinating freight transport in the city centers. Moreover, the establishment of businesses in the center of Thriassios gives a positive impact to their establishment, as their business activity has evolved and increased.

Keywords: *Supply Chain, Logistics, City Logistics, Urban Transport, Urban Freight Centers, Thriassian Field*

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<i>Ευχαριστίες</i>	Error! Bookmark not defined.
ΠΕΡΙΛΗΨΗ - ABSTRACT	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
1.1.ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ	10
1.2.ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	10
1.3.ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	11
1.4.ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	14
2.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ LOGISTICS	14
2.1.1. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ LOGISTICS	16
2.2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ CITY LOGISTICS	16
2.2.1. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ CITY LOGISTICS.....	18
2.2.2. ΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ CITY LOGISTICS.....	20
2.3. Η ΑΡΧΗ ΚΑΙ Η ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΤΩΝ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	26
3.1. ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	27
3.2. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	29
3.3. ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	30
3.4. ΕΡΕΥΝΕΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΙ	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ – ΘΡΙΑΣΙΟ ΠΕΔΙΟ	36
4.1. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ.....	37
4.2. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΘΡΙΑΣΙΟΥ	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	43
5.1.ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	43
5.2.ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	44
5.3.ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑ	44

5.4.ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ, ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΗΘΙΚΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	45
5.5.ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	46
6.1.ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	47
6.2.ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΑΞΟΝΑ	52
6.2.1. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	54
6.2.2. ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	54
6.2.3. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	55
6.3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣΜΕΤΑΦΟΡΕΣ...	57
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	59
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	62
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	66
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.....	68

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ – ΠΙΝΑΚΩΝ

Εικόνα 1: Το σύστημα και οι εμπλεκόμενοι φορείς των city logistics.....	188
Εικόνα 2: Η Στρατηγική Θέση της Ελλάδας	25
Εικόνα 3: Σύνολο Αγοράς Επιχειρήσεων 3PL στην Ελλάδα (εκ. €)	26
Εικόνα 4: Το εμπορευματικό κέντρο του Θριάσιου πεδίου.....	37
Εικόνα 5: Θριάσιο πεδίο.....	418
Εικόνα 6: Χάρτης του Θριάσιου πεδίου.....	41
Πίνακας 1: Δημογραφικά Στοιχεία Υπαλλήλων.....	48

Πίνακας 2: Στοιχεία Επιχειρήσεων.....	49
Πίνακας 3: Λόγοι Εγκατάστασης στο Θριάσιο.....	50

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

3PL – Third Party Logistics

FTC - Freight Traffic Center

ΕΕ – Ευρωπαϊκή Ένωση

ΟΣΕ – Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

Ο στόχος της συγκεκριμένης εργασίας είναι να διερευνήσει την έννοια των αστικών εμπορευματικών μεταφορών – city logistics και τους τρόπους με τους οποίους εφαρμόζεται στις χώρες της Ευρώπης. Επιπλέον γίνεται αναφορά στο τι συμβαίνει στην Ελλάδα, μια χώρα που υστερεί κατά πολύ στην εφαρμογή καλών πρακτικών, αντίστοιχων με αυτών της Ευρώπης. Απώτερος στόχος είναι να προταθούν λύσεις για τη βελτίωση της υπάρχουσας πραγματικότητας των αστικών εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας.

Τα ερευνητικά ερωτήματα είναι τα εξής:

- Κατά πόσο έχουν εφαρμοστεί οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα;
- Κατά πόσο έχουν συμβάλει οι επιχειρήσεις στην ευρύτερη τοπική κοινωνία, μετά την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο;
- Οι επιχειρήσεις είναι διατεθειμένες να πραγματοποιήσουν και άλλες αλλαγές (π.χ. τεχνολογικές), με την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο;
- Κατά πόσο έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική δραστηριότητα από την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο;

1.2. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι εμπορευματικές μεταφορές στα αστικά κέντρα είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στην αλυσίδα των logistics. Η πλειοψηφία των μεταφορών που ολοκληρώνονται, ανεξάρτητα από το μέσο που χρησιμοποιείται και της απόστασης που διανύεται, καταλήγουν ως διανομή εντός της πόλης (Μπινιώρης, 2014).

Τα προβλήματα με τα οποία έρχονται αντιμέτωποι οι μεταφορείς μέσα στις μεγάλες πόλεις είναι πολλά. Τα σημαντικότερα από αυτά, είναι η έλλειψη χώρου για ασφαλή φορτοεκφόρτωση, τα κυκλοφοριακά προβλήματα και η ελλιπής πληροφόρηση

σχετικά με τις καλύτερες και αποτελεσματικότερες διαδρομές. Και οι πόλεις όμως αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα από την συνεχή διέλευση των φορτηγών μέσα στον αστικό χώρο, με τα κυριότερα από αυτά να αποτελούν η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος αλλά και η κυκλοφοριακή συμφόρηση εξαιτίας του πλήθους των οχημάτων που κινείται καθημερινά προκειμένου το προϊόν να φτάσει στον τελικό καταναλωτή (Malindretos & Abeliotis, 2009).

Οι μεταφορείς προσπαθούν συνεχώς να παρέχουν όλο και καλύτερες μεταφορικές υπηρεσίες, με όσο το δυνατόν λιγότερο κόστος. Ένας τρόπος για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο είναι να υπολογίζονται πάντα οι βέλτιστες διαδρομές μέσα σε ένα σύστημα, ώστε να μειώνονται οι περιττές κινήσεις που θα επιβάρυναν το οδικό δίκτυο της πόλης, και οι οποίες θα κόστιζαν περιττά έξοδα στις ίδιες τις επιχειρήσεις. Αυτό είναι το βασικότερο κομμάτι με το οποίο ασχολούνται τα City Logistics σε συνδυασμό με άλλες εφαρμογές και την ανάπτυξη των αστικών εμπορευματικών κέντρων (Xiaoming & Michel, 2012).

1.3. ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η σημαντικότητα της έρευνας έγκειται στο ερευνητικό κενό που υπάρχει σχετικά με το εξεταζόμενο θέμα. Συγκεκριμένα, όλες οι έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα παρουσιάζουν τα city logistics και την ανάπτυξη τους στο Θριάσιο πεδίο ή σε άλλα εμπορευματικά πάρκα ως μελέτες περίπτωσης.

Η παρούσα εργασία αναλύει από τη μια το Θριάσιο πεδίο ως μελέτη περίπτωσης, αλλά από την άλλη εξετάζει και τη λειτουργία των επιχειρήσεων σε αυτό μέσα από μια τυχαία επιλογή επιχειρήσεων και τη διεξαγωγή πρωτογενούς έρευνας με συνεντεύξεις. Επιπλέον, γίνεται προσπάθεια να προταθούν λύσεις για τη βελτίωση της υπάρχουσας πραγματικότητας των αστικών εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας.

Ακόμη, η σημαντικότητα της έρευνας βασίζεται στους ερευνητικούς της στόχους, καθώς εξετάζεται ενδελεχώς η συμβολή των επιχειρήσεων στο πάρκο του Θριάσιου πεδίου, και η ενίσχυση της δραστηριότητας τους. Ενώ, τέλος, τα ευρήματα που προκύπτουν από την παρούσα έρευνα μπορούν να αξιοποιηθούν ώστε να ελεγχθούν

οι δραστηριότητες των επιχειρήσεων στα εμπορευματικά κέντρα, να προταθούν λύσεις, και γενικώς να πραγματοποιηθούν βελτιώσεις σε ότι αφορά την λειτουργία και την δραστηριότητα των εμπορευματικών κέντρων.

1.4. ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η δομή της συγκεκριμένης εργασίας απαρτίζεται από επτά κεφάλαια. Αναλυτικότερα, στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται μερικά εισαγωγικά στοιχεία, η σημαντικότητα της έρευνας, ο στόχος της και τα ερευνητικά ερωτήματα που προκύπτουν, καθώς και η δομή που θα ακολουθηθεί. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται κάποια γενικά χαρακτηριστικά, ενώ γίνεται και μια εισαγωγή στα City Logistics δίνοντας τον ορισμό και παρουσιάζοντας τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται αναλυτικά στα αστικά εμπορευματικά κέντρα, τα οποία αποτελούν σημαντικό κομμάτι των City Logistics καθώς επίσης και ορισμένα μοντέλα που εφαρμόζονται στα City Logistics. Επίσης παρουσιάζονται και αναλύονται όλες οι καλές πρακτικές των City Logistics μέσα από παραδείγματα Ευρωπαϊκών πόλεων καθώς και τα πλεονεκτήματα αυτών σε σχέση με την οικονομία των μεταφορικών επιχειρήσεων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο Εμπορευματικό Κέντρο του Θριάσιου Πεδίου. Επιπλέον γίνεται μια αναφορά ως προς το ποιες καλές πρακτικές των City Logistics θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στο συγκεκριμένο Εμπορευματικό Κέντρο.

Επιπρόσθετα, στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την πραγματοποίηση της ποιοτικής έρευνας. Στη συνέχεια, στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την έρευνα.

Τέλος, στο τελευταίο κεφάλαιο, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα από την παρούσα εργασία.

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ LOGISTICS

Ο όρος logistics, ουσιαστικά περιέχει την έννοια της εφοδιαστικής αλυσίδας και αντιπροσωπεύει επί της ουσίας την διοίκηση και τη διαχείριση αυτής. Άλλωστε το γεγονός ότι υπάρχει δυσκολία στο να προσπαθήσει κανείς να αποδώσει την ακριβή μετάφραση του ορού στα ελληνικά, αποτελεί απόδειξη της σπουδαιότητας και της ιδιομορφίας της έννοιας. Η στρατηγική στην οποία στηρίζεται η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας για τις μεγάλες επιχειρήσεις επηρεάζει φυσικά και τον τρόπο οργάνωσης τους και την ιεραρχική δομή, από την εκμετάλλευση των πόρων μέχρι την τελική διάθεση των προϊόντων ή των υπηρεσιών (Θεωδοροπούλου & Κασώλη, 2014).

Αναλυτικότερα, η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας ελέγχει όλους τους μηχανισμούς διαχείρισης από τις πρώτες ύλες, μέχρι και τα τελικά αγαθά και από τα σημεία προέλευσης, μέχρι και τα σημεία κατανάλωσης αυτών, έχοντας λάβει υπόψη τις απαιτήσεις της αγοράς. Ιδιαίτερα σημαντικό μέρος του τομέα παροχής υπηρεσιών είναι και η διαχείριση των προμηθειών, της αποθήκευσης, των αποθεμάτων, των μεταφορών, των διανομών, της συσκευασίας των προϊόντων και της εξυπηρέτησης πελατών (Μαλινδρέτος, 2016).

Ακόμη, η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελεί ένα σύνολο από μεθόδους και εργαλεία που χρησιμοποιούνται για την αποδοτική και αποτελεσματική ολοκλήρωση των εργασιών των παραγωγών, των προμηθευτών, των αποθηκών και του λιανεμπορίου προκειμένου να παραθεί και να διανεμηθεί σε κατάλληλες ποσότητες το τελικό προϊόν. Ειδικότερα, η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας ορίζεται ως «ο σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η εκτέλεση, ο έλεγχος και η εποπτεία των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας με στόχο την δημιουργία ενός δικτύου αξίας, την οικοδόμηση μιας ανταγωνιστικής υποδομής και τον συγχρονισμό της προσφοράς και της ζήτησης». (Blackstone, 2008)

Η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας μπορεί να διαχωρίσει τις λειτουργίες σε κατηγορίες όπως είναι η ροή του προϊόντος, η ροή της πληροφόρησης και η ροή των οικονομικών. Η ροή του προάγοντος αποτελείται από την μετακίνηση αγαθών από

τον προμηθευτή στον πελάτη, καθώς και οποιαδήποτε επιστροφή πελατών ή ανάγκες εξυπηρέτησης πελατών. Η ροή πληροφόρησης αποτελείται από την μεταβίβαση των παραγγελιών και τη συνεχή παρακολούθηση της πορείας μιας παραγγελίας μέχρι την παράδοση της. Η οικονομική ροή αποτελείται από τους πιστωτικούς ορούς, τα προγράμματα πληρωμών και την επιτήρηση των όρων συμβολαίου και τις ρήτρες των συμβάσεων. (Ραυτοπούλου,2008)

Ειδικότερα, τα logistics είναι μια πολυσύνθετη έννοια, καθώς καλύπτουν πολλές διαδικασίες που σχετίζονται με τον σχεδιασμό, την υλοποίηση και τον έλεγχο των μεταφορών (Ballot, 1999). Ειδικότερα, αποτελούν το κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας, το οποίο σχεδιάζει, ελέγχει και εφαρμόζει τη ροή και την αποθήκευση των αγαθών, υπηρεσιών και τις σχετικές με αυτά πληροφορίες, από το σημείο προέλευσης ως και το σημείο κατανάλωσης, με τρόπο που να συμβαδίζουν με τις ανάγκες του πελάτη (Taniguchi et al., 1999).

Ένας ιδιαίτερος ορισμός για την αποτύπωση της έννοιας των logistics αναφέρει ότι «τα logistics είναι η τέχνη της διοικήσεως (Management), της τεχνικής μεθοδολογίας (engineering) και των τεχνικών δραστηριοτήτων (technical activities) που σχετίζονται με το σχεδιασμό (design), τον προσδιορισμό των απαιτήσεων (requirements), την απόκτηση, την διατήρηση και την διάθεση των παραγωγικών πόρων και μέσων που υποστηρίζουν τους στόχους, την στρατηγική, την τακτική και τον έλεγχο μιας επιχείρησης» (Harrison & Van Hoek, 2002).

Επιπρόσθετα, ο Μαρούκης (2008), ορίζει τα logistics ως «το τμήμα της Διαχείρισης Εφοδιαστικής Αλυσίδας που σχεδιάζει, υλοποιεί και ελέγχει την αποδοτική και αποτελεσματική κανονική και αντίστροφη ροή και αποθήκευση των προϊόντων, υπηρεσιών και σχετικών πληροφοριών από το σημείο προέλευσης τους έως το σημείο κατανάλωσης τους, ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις των πελατών τους».

Ακόμη, ένας ορισμός που αποδίδεται στον όρο logistics είναι ότι αποτελεί «τη διαδικασία σχεδιασμού, εφαρμογής και ελέγχου της αποτελεσματικής και οικονομικής ροής και αποθήκευσης πρώτων υλών, ημικατεργασμένων και έτοιμων προϊόντων και οι σχετικές πληροφορίες, για τη διακίνηση από το σημείο παραγωγής στο σημείο κατανάλωσης, με σκοπό την ικανοποίηση των απαιτήσεων του πελάτη» (Μαλινδρέτος, 2010).

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τους ορισμούς που αναφέρθηκαν, τα Logistics έχουν ως σκοπό να βοηθήσουν την επιχείρηση να αυξήσει τα κέρδη της, παράγοντας προϊόντα με το μικρότερο δυνατό κόστος, και να εξασφαλίσει την ομαλή εκτέλεση των διαδικασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας (Ραυτοπούλου, 2008).

Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφερθεί ότι η εφαρμογή των Logistics έχει διαφορετικά πεδία δράσης και διαφορετικά αποτελέσματα, που σχετίζονται με το περιβάλλον στο οποίο αναπτύσσονται και δραστηριοποιούνται, και στους παράγοντες που το επηρεάζουν. Οι παράγοντες αυτοί μπορεί να είναι οικονομικοί, πολιτικοί, κοινωνικοί, μορφωτικοί, ηθικοί, τεχνολογικοί, νομικοί, κλπ.

2.1.1. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ LOGISTICS

Τα στοιχεία των Logistics και οι εργασίες που θα πρέπει να διεκπεραιωθούν καθημερινά από αυτό, και με βάση την εφοδιαστική αλυσίδα είναι τα εξής (Τσακαλίδου, 2014):

- Αγορές – Προμήθειες: αφορά την αγορά πρώτων υλών, αναλώσιμων, συσκευασίας, ανταλλακτικών, κλπ. και κατηγοριοποιούνται ανάλογα με το είδος της επιχείρησης.
- Αποθήκευση: αφορά την αποθήκευση των εμπορευμάτων, η οποία προσφέρει άμεσα διαθέσιμο εμπόρευμα και ενισχύει την διαδικασία της διανομής.
- Αποθέματα: αφορά την ποσότητα των προϊόντων που διατηρεί η επιχείρηση ώστε να εκπληρώσει τις εργασίες της με επιτυχία.
- Μεταφορές: αφορούν την μετακίνηση των εμπορευμάτων μεταξύ του δικτύου της επιχείρησης.

2.2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ CITY LOGISTICS

Σύμφωνα με τους Savelsbergh και Van-Woensel (2016), σήμερα, περίπου το 54% του παγκόσμιου πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές. Μέχρι το 2050, το μερίδιο αυτό αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά. Ως αποτέλεσμα, οι αστικές μεταφορές, οι οποίες

επικεντρώνονται στην αποτελεσματική μεταφορά αγαθών σε αστικές περιοχές, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις αρνητικές επιπτώσεις στη συμφόρηση, την ασφάλεια και το περιβάλλον, είναι κρίσιμη για τη διασφάλιση της συνεχιζόμενης ποιότητας ζωής στις πόλεις.

Μεταφορές προϊόντων και αγαθών, λαμβάνουν χώρα καθημερινά μέσα στις πόλεις, γεγονός που καθιστά τις μεταφορές αυτές πολύ σημαντικές. Υπάρχει υψηλό κόστος σε χρήμα και χρόνο για τις μετακινήσεις των προϊόντων διαμέσου των αστικών κέντρων. Τα φορτηγά μεταφέρουν τα περισσότερα από τα αγαθά και η οδική μεταφορά έχει γίνει πιο ακριβή λόγω της μείωσης του επιτρεπόμενου φορτίου. Αυτή η μείωση είναι αποτέλεσμα της τάσης να μεταφέρονται μικρότερα φορτία με μεγαλύτερη όμως συχνότητα έτσι ώστε να καλύπτεται ένα μεγαλύτερο εύρος των αναγκών του πελάτη (Taniguchi and Thompson, 2004).

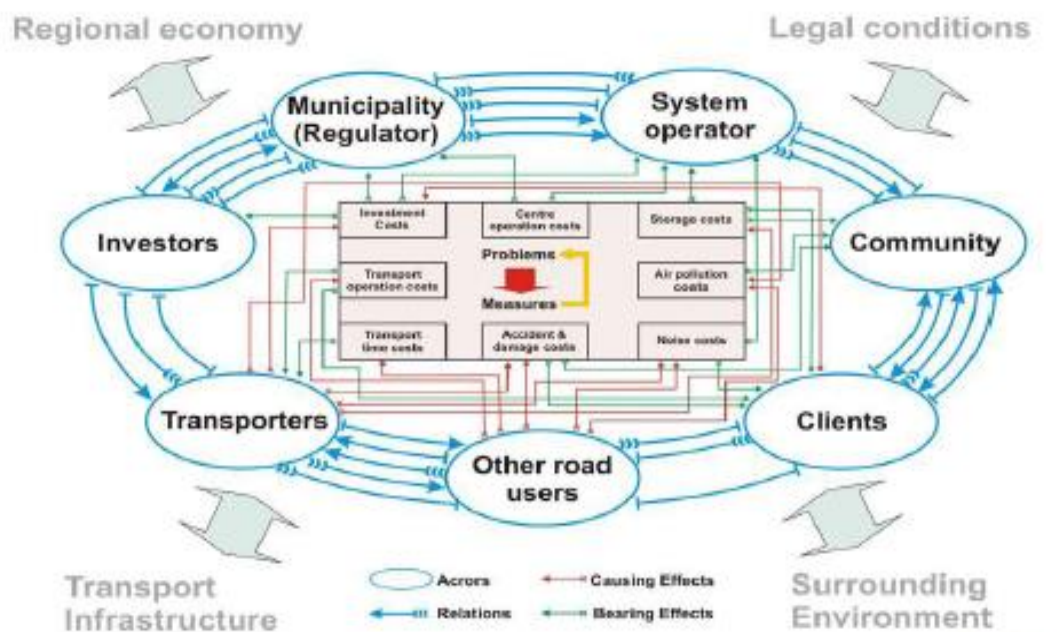
Οι πόλεις αντιμετωπίζουν τον παγκόσμιο επενδυτικό και εμπορικό ανταγωνισμό με ένα σύστημα μεταφοράς ιδανικό για την επίτευξη οικονομικής ευημερίας. Έτσι λοιπόν, συστήματα logistics που είναι αποτελεσματικά και φιλικά προς το περιβάλλον, μπορούν να βοηθήσουν τις πόλεις να γίνουν πιο ανταγωνιστικές και να αναπτυχθούν οικονομικά (Visser and Lazendorf, 2004).

Επιπλέον, η κύρια τάση για την αειφόρο διαχείριση της πόλης είναι η συνεργασία μεταξύ προμηθευτών, πελατών και δημόσιας διοίκησης. Η εφαρμογή της ευφυούς υλικοτεχνικής υποδομής απαιτεί την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών μοντέλων που θα επιτρέψουν τη δημιουργία οφέλους όχι μόνο για την πόλη αλλά και για τις επιχειρησιακές της οντότητες (Kauf, 2016).

Το κομμάτι αυτό έρχονται να καλύψουν τα city logistics, τα οποία διαφέρουν από τα γενικά logistics, λόγω των μοναδικών χαρακτηριστικών και περιορισμών τους. Συγκεκριμένα, τα city logistics αποδίδονται στην ελληνική γλώσσα ως Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές και περιλαμβάνουν τις μεταφορές προϊόντων ως βασικό μέρος της εφοδιαστικής αλυσίδας των πόλεων (Μαλινδρέτος, 2016). Μπορούν να χωριστούν σε αποθήκευση, μεταφορά και διαχείριση και διαφέρουν από τα γενικά logistics, καθώς δίνουν έμφαση στην διανομή και την μεταφορά αγαθών από τους προμηθευτές/διανομείς, σε κεντρικά σημεία των πόλεων. Οι κύριοι στόχοι των αστικών εμπορευματικών μεταφορών είναι η βιωσιμότητα, η κινητικότητα και η ποιότητα ζωής με την υλοποίηση διαφόρων δραστηριοτήτων (Kiba-Janiak, 2016).

Σύμφωνα με τους Taniguchi et.al. (2002) τα city logistics ορίζονται ως «η διαδικασία για τη βελτίωση των διεργασιών logistics και μεταφορών από ιδιωτικές εταιρίες σε αστικές περιοχές, με το συνυπολογισμό του περιβάλλοντος, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της κατανάλωσης ενέργειας, διαμέσου ενός πλαισίου οικονομίας της αγοράς». Ακόμη, οι Barcelo και Hanna (2005) ορίζουν τα city logistics ως «τη μεταφορά φορτίων σε αστικές περιοχές και ειδικότερα ροές φορτίων που σχετίζονται με το να προμηθεύουν τα αστικά κέντρα με αγαθά».

Το πλαίσιο των αστικών μεταφορών αποτελείται από την τοπική κοινωνία, τις υποδομές των μεταφορών, το νομικό περιβάλλον, και το αστικό περιβάλλον. Ενώ, οι εμπλεκόμενοι στο σύστημα των city logistics είναι κυρίως παραγωγοί, έμποροι, εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες logistics, μεταφορείς, επιχειρήσεις για την αποθήκευση των αγαθών και τέλος καταναλωτές (Εικόνα 1).



Εικόνα 1: Το σύστημα και οι εμπλεκόμενοι φορείς των city logistics (Πηγή: Schoemaker J., Allen J., Huschebeck M., Monigl J., *Quantification of Urban Freight Transport Effects I*, 2006)

2.2.1. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ CITY LOGISTICS

Οι ελκυστικές ευκαιρίες και δυνατότητες που παρέχουν οι πόλεις σε τομείς όπως η απασχόληση και η μόρφωση, έχουν οδηγήσει στην αύξηση της αστικοποίησης, με αποτέλεσμα την αύξηση και των προβλημάτων που υφίστανται στις αστικές περιοχές. Ένα από τα προβλήματα αυτά είναι και η μεταφορά φορτίων, λόγω της έλλειψης υποδομών που σχετίζονται με τα logistics.

Για το λόγο αυτό, κρίνεται σημαντικό να αναπτυχθούν αποτελεσματικά και αποδοτικά συστήματα μεταφορών. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιου συστήματος είναι οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές οι οποίες έχουν σημαντικό ρόλο στην επιχειρηματική δραστηριότητα.

Τα σημαντικότερα σημεία που σχετίζονται με τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές και εξυπηρετούν την ύπαρξη των city logistics είναι τα εξής (Thompson et.al. 2003):

- Το συνολικό τους κόστος, καθώς σχετίζεται με την αποδοτικότητα της οικονομίας, δηλαδή όσο μικρότερο είναι το κόστος των μεταφορών, τόσο μεγαλύτερη απόδοση έχει η οικονομία
- Η κάλυψη περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών αναγκών
- Η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και η γενικότερη σημασία τους στην οικονομική δραστηριότητα
- Η συνεισφορά τους στην ανταγωνιστικότητα των βιομηχανικών και εμπορικών δραστηριοτήτων
- Η διασφάλιση της προμήθειας των προϊόντων στα σημεία της αγοράς, στον σωστό χρόνο

Παρόλα αυτά, σύμφωνα με την Kiba-Janiak (2016) υπάρχουν πολλά έργα σε όλο τον κόσμο που σχετίζονται με τις αστικές μεταφορές και που έχουν υλοποιηθεί με επιτυχία. Και ενώ ορισμένες πόλεις μπορούν εύκολα να βελτιώσουν τις αστικές τους μεταφορές, άλλες αντιμετωπίζουν δυσκολίες. Η ίδια αναφέρει μια από τις πολλές διαθέσιμες λύσεις για την επίλυση αυτού του προβλήματος είναι η διεξοδική ανάλυση του θέματος, προκειμένου να προσδιοριστεί το στρατηγικό δυναμικό στον τομέα των αστικών μεταφορών με τη χρήση των βασικών παραγόντων επιτυχίας.

2.2.2. ΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ CITY LOGISTICS

Γενικά, οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν βασικό καταλύτη στην αστική οικονομία, αλλά παράλληλα οι αστικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές επηρεάζουν σημαντικά την ποιότητα ζωής στο αστικό περιβάλλον. Η βελτιστοποίηση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στη βιωσιμότητα των πόλεων, οδηγώντας στην άμβλυνση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τον περιορισμό των εκπομπών CO² και των επιπτώσεων του θορύβου (Nathanail, Adamos, Gogas, 2017).

Ειδικότερα, τα οφέλη από τις αστικές μεταφορές διασφαλίζουν την προμήθεια των προϊόντων στον σωστό χρόνο, τόπο και στην καλύτερη ποιότητα, ενώ ενισχύεται και η οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα των αστικών περιοχών. Επιπλέον, συμβάλλουν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των βιομηχανικών δραστηριοτήτων και συνεισφέρουν στην δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης.

Ειδικότερα, τα οφέλη των αστικών εμπορευματικών μεταφορών είναι τα εξής:

- Οικονομικά: σχετίζονται με τη χρήση κοινού στόλου, τη δημιουργία βέλτιστης διαδρομής, τη μείωση των οχημάτων που χρησιμοποιούνται, τη μείωση των αποστάσεων, κλπ.
- Περιβαλλοντικά: σχετίζονται με τη μείωση των αποστάσεων, άρα και τη μείωση των καυσαερίων, τη χρήση οχημάτων νέας τεχνολογίας (ηλεκτρικά, υβριδικά), τη μείωση της ηχορύπανσης, κλπ.
- Κοινωνικά: σχετίζονται με την εφαρμογή κανόνων και στρατηγικών, με αποτέλεσμα την δημιουργία φιλικών αστικών κέντρων.

Από την άλλη, τα μειονεκτήματα που σχετίζονται με τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές αφορούν στις αρνητικές επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον, στο κόστος των προϊόντων και στην τοπική οικονομική αποδοτικότητα. Πιο συγκεκριμένα, ορισμένοι από τους παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές είναι ο συνολικός αριθμός των διαδρομών που εκτελούν τα οχήματα, το μέγεθος ή ο τύπος του οχήματος, ο χρόνος που απαιτείται για την φόρτωση – εκφόρτωση των οχημάτων και ο αριθμός των κενών

διαδρομών. Τέλος, ο θόρυβος που προκαλείται από την μεταφορά συγκαταλέγεται στις αρνητικές επιπτώσεις της λειτουργίας των αστικών μεταφορών.

2.3. Η ΑΡΧΗ ΚΑΙ Η ΕΞΑΠΛΩΣΗ ΤΩΝ LOGISTICS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα logistics εφαρμόζονται κατά κύριο λόγο σε δύο πεδία. Το πρώτο πεδίο, αφορά τις επιχειρήσεις, όπου θα πρέπει να οργανώνεται η εσωτερική διακίνηση και η εκροή των υλικών και των προϊόντων με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτυγχάνεται η υψηλότερη ικανοποίηση των πελατών. Ενώ το δεύτερο πεδίο είναι η εφοδιαστική αλυσίδα η οποία αποτελείται από όλες εκείνες τις επιχειρήσεις που είναι απαραίτητες προκειμένου ένα προϊόν (από την πρώτη ύλη – μέχρι το τελικό προϊόν) να καταλήξει στον πελάτη. Για τον λόγο αυτό, είναι σημαντικό η οργάνωση και η διοίκηση της ροής των προϊόντων και πληροφοριών να είναι αποδοτική και αποτελεσματική (Harland, 1996).

Οι βασικές λειτουργίες των logistics περιληπτικά είναι οι ακόλουθες (Chopra & Sodhi, 2012):

- Ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους
- Ελάχιστο δυνατό κόστος επενδύσεων
- Βελτιστοποίηση της ποιότητας προϊόντων και υπηρεσιών
- Υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης πελατών
- Πραγματοποίηση διεθνών και τοπικών μεταφορών εμπορευμάτων
- Ασφάλεια εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά και την αποθήκευση
- Προγραμματισμός των διανομών
- Παράδοση εμπορευμάτων στους πελάτες

Οι αναφορές στα συστήματα διοίκησης και διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας, κατά το παρελθόν, ήταν ελάχιστες. Ακόμα και όσοι σχετίζονταν με τις προμήθειες των εταιριών δεν διέθεταν τόσες γνώσεις και ικανότητες όσες τα σημερινά στελέχη που ασχολούνται με την εφοδιαστική αλυσίδα (Λαΐος, 2010).

Ειδικότερα, στην Ελλάδα, η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας άργησε να εφαρμοστεί με την ολοκληρωμένη έννοια της. Η προσπάθεια ξεκίνησε, όπως και σε άλλες χώρες, από τις Ένοπλες Δυνάμεις, αφού σε αυτές η έννοια της υποστήριξης των

οπλικών συστημάτων είναι μια έννοια υποχρεωτική και το στοιχείο του κόστους δεν διαδραμάτιζε, μέχρι πρόσφατα τουλάχιστον, σημαντικό ρόλο.

Σημείο αναφοράς για την ανάπτυξη των logistics στην Ελληνική αγορά ήταν οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004. Από εκεί και έπειτα, η αξία της Ελληνικής αγοράς διατηρήθηκε σε υψηλό επίπεδο με αποτελέσματα την ενεργοποίηση των επιχειρήσεων για την ανάπτυξη των logistics. Επιπλέον, τα Ελληνικά λιμάνια ανασυντάχθηκαν και μετατράπηκαν σε εμπορικά κέντρα κάνοντας την ανάπτυξη των logistics αναπόφευκτη (Γεωργιάδης, 2008).

Ειδικότερα, στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί η έρευνα που πραγματοποιήθηκε από το Πανεπιστήμιο Πειραιά με θέμα «την διείσδυση των logistics στις ελληνικές επιχειρήσεις»¹. Συγκεκριμένα, στην Ελλάδα, όσον αφορά το κόστος της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας ως ποσοστό του συνολικού κόστους του προϊόντος ή της υπηρεσίας που παρέχει κάθε εταιρία από το δείγμα, παρατηρείται ότι για την πλειοψηφία των ερωτηθέντων (60,3%) αυτό το ποσοστό είναι πολύ μικρό και κυμαίνεται από 0% έως και 15%, ενώ για το 25,8% των συνεντευξιαζόμενων είναι χαμηλό, δηλαδή από 15% έως και 30%. Ίσως έτσι να εξηγείται και η χαμηλή ποιότητα εξυπηρέτησης του πελάτη, που προσφέρει ένα μεγάλο τμήμα των ελληνικών επιχειρήσεων.

Στην Ευρωπαϊκή αγορά είναι συνηθισμένο οι επιχειρήσεις να αναθέτουν τις δραστηριότητες και τη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας σε εξειδικευμένες εταιρίες που αναλαμβάνουν τη διακίνηση, αποθήκευση και τη διαχείριση των εμπορευμάτων τους (παροχή υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας- 3PL), με σκοπό να μειώσουν τα έξοδα τους και να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα τους (Τσιπούρας, 2010).

Οι εταιρίες που αναθέτουν την διαχείριση των logistics σε εξωτερικούς συνεργάτες επιτυγχάνουν καλύτερα αποτελέσματα καθώς οι εταιρίες αυτές που αναλαμβάνουν τα logistics συγκεντρώνουν ομοειδής δραστηριότητες και λόγω της εξειδίκευσης και της εμπειρίας που διαθέτουν μπορούν να προσφέρουν οικονομικές και ποιοτικές ανταγωνιστικές υπηρεσίες διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας

¹ Η έρευνα πραγματοποιήθηκε από το Μεταπτυχιακό Τμήμα Logistics του Πανεπιστημίου Πειραιά, υπό την επίβλεψη των καθηγητών Δρ. Λάμπρου Λαΐου και Δρ. Ανδρέα Παστρουμά και παρουσιάστηκε στο 4^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Logistics του Διεθνούς Οργανισμού SOLE – The International Society of Logistics (1999).

(Τσιπούρας, 2010). Σε ευρωπαϊκό επίπεδο και ανάλογα με τον τομέα, η χρήση των παροχών υπηρεσιών διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας ανέρχεται στο 51% έως και 70% των εταιριών. Το αντίστοιχο ποσοστό στην ελληνική αγορά είναι μόλις 8-10%, σύμφωνα με την μελέτη του Πανεπιστήμιου Πειραιά, με παρουσία αυξητικής τάσης και προέρχεται κυρίως από πολυεθνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, στην Ελλάδα, η συνεργασία των εταιριών με παρόδους υπηρεσιών διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας αφορά λειτουργίες, όπως τη μεταφορά φορτιών (68,3% των εταιριών του δείγματος συνεργάζονται με παρόδους υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας), τα δίκτυα διανομών (36,6%), την αποθήκευση (21,6%), τις προμήθειες (18,3%), τη συσκευασία (18,3%), το χειρισμό φορτιών (10%), τον έλεγχο αποθεμάτων (5%), την εξυπηρέτηση πελατών (5%) και την επεξεργασία παραγγελιών (5%) (Τσιπούρας, 2010).

Πιο συγκεκριμένα, τα στοιχεία που βοήθησαν στην άνοδο της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας και της εφαρμογής της στις επιχειρήσεις σχετίζονται με την είσοδο στην χώρα μεγάλων πολυεθνικών εταιριών οι οποίες διέθεταν ενεργές λειτουργίες στον τομέα των logistics και στην επέκταση των ελληνικών επιχειρήσεων, οι οποίες αναγκάστηκαν (λόγω των πολυεθνικών) να εφαρμόσουν λειτουργίες και διαδικασίες logistics. Τέλος, σημαντικό ρόλο είχε και η εμφάνιση εταιριών πληροφορικής που ανέπτυξαν ολοκληρωμένα συστήματα της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας (Ραυτοπούλου, 2008).

Πλέον, η κατάσταση της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον Γεωργιάδη (2008) έχει την ακόλουθη εικόνα:

- Οι μεγάλες εταιρίες έχουν αντιληφθεί την αναγκαιότητα ύπαρξης της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας και επιδιώκουν την υλοποίηση οργανωτικών μεταβολών και τη δημιουργία ολοκληρωμένων διαδικασιών διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας
- Ο ευρύτερος δημόσιος τομέας αδυνατεί να κατανοήσει την έννοια και τις λειτουργίες της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας με αποτέλεσμα οι δημόσιοι οργανισμοί να λειτουργούν αναποτελεσματικά
- Στις μικρομεσαίες ιδιωτικές επιχειρήσεις η εικόνα είναι απογοητευτική

Γενικώς, αξίζει να αναφερθεί ότι το μέλλον και η συνεχής ανάπτυξη και εξέλιξη των logistics στην Ελλάδα, θα εξαρτηθεί αρχικά από την εκπαίδευση και την ανάπτυξη προγραμμάτων που θα καλύπτουν το κενό που υπάρχει στον τρόπο λειτουργίας και εφαρμογής της εφοδιαστικής αλυσίδας. Επιπλέον, θα βασιστεί στην ύπαρξη επιχειρηματιών με όραμα, που είναι σε θέση να αντιληφθούν τα πλεονεκτήματα της εφοδιαστικής αλυσίδας και των ολοκληρωμένων εφαρμογών της. Ακόμη, η ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας και υποδομών που θα διευκολύνουν τις μεταφορές, είναι φυσικό να επιφέρουν άνοδο των logistics, και κατ' επέκταση άνοδο στην λειτουργία των επιχειρήσεων (ιδιωτικών, δημοσίων, κλπ.) (Λάϊος, 2010).

Όλα αυτά, φυσικά, είναι εφικτό να πραγματοποιηθούν αποτελεσματικά, λόγω της στρατηγικής θέσης της Ελλάδας. Πιο συγκεκριμένα, η κεντρική γεωγραφική θέση της Ελλάδας στην Ανατολική Μεσόγειο παρέχει μια ανταγωνιστική δίοδο για τις μεταφορές της Ευρώπης προς την Ασία. Η Ελλάδα κατέχει μια εξαιρετικά σημαντική γεωγραφική θέση στις διεθνείς θαλάσσιες διόδους, καθώς βρίσκεται στο νοτιότερο σημείο της Ευρώπης και στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων (Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής) (Ελλάδα – Διεθνές Εμπορευματικό Κέντρο, 2017).

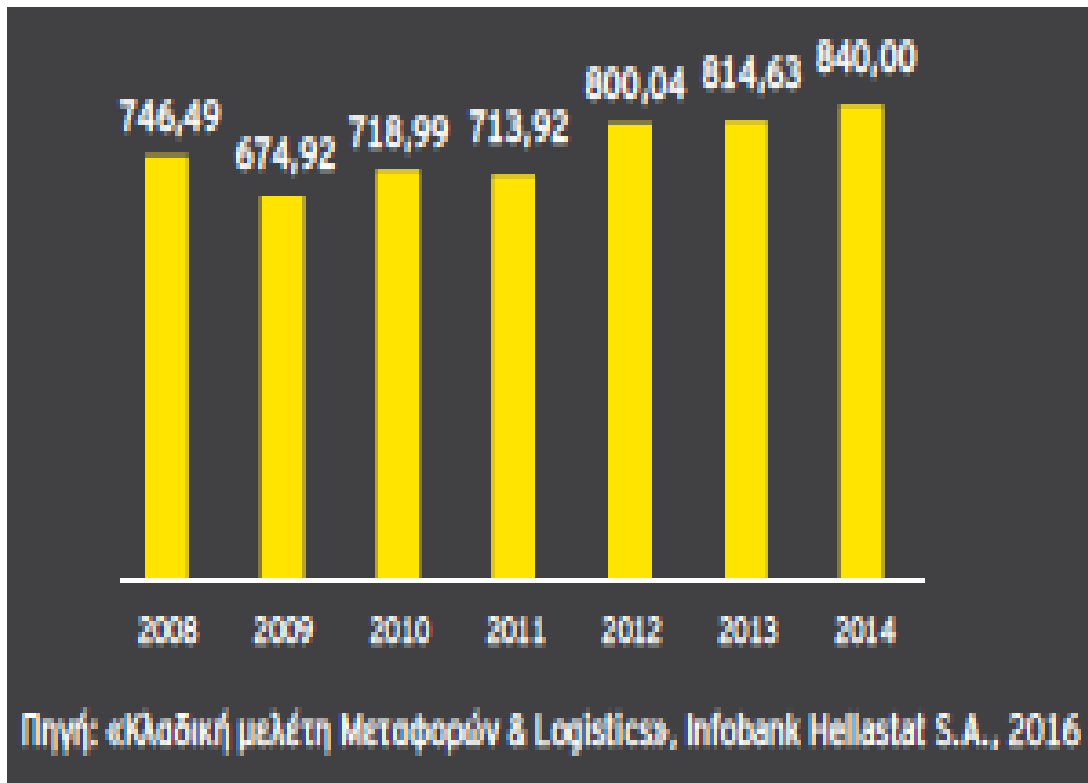
Παράλληλα, λόγω της στρατηγικής θέσης της χώρας μας, και την ανάπτυξη των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών, ενισχύονται και οι οδικές μεταφορές. Ενώ, μπορεί να αναφερθεί και ως νοτιοανατολική δίοδος της Ευρώπης για την εναέρια κυκλοφορία φορτίου και να αποτελέσει πραγματική εναλλακτική λύση για τους κόμβους συμφόρησης παγκοσμίως (Ελλάδα – Διεθνές Εμπορευματικό Κέντρο, 2017).

Επιπρόσθετα, όσον αφορά την οικονομική επίδοση των logistics στην ελληνική αγορά, σύμφωνα με την έρευνα Ελλάδα – Διεθνές Εμπορευματικό Κέντρο (2017), η απόδοση του κλάδου συνδέεται με το εξωτερικό περιβάλλον που ικανοποιεί την παραγωγή και την κατανάλωση προϊόντων. Κι παρόλο που η οικονομική ύφεση επηρέασε και αυτόν τον κλάδο, τα τελευταία χρόνια η αύξηση του είναι αρκετά ικανοποιητική, και μάλιστα έχει φτάσει σε παρόμοια επίπεδα με πριν την κρίση.



Εικόνα 2: Η Στρατηγική Θέση της Ελλάδας , Πηγή: Ελλάδα – Διεθνές Εμπορευματικό Κέντρο, 2017

Για τον λόγο αυτό, αλλά και λόγω της μείωσης της εγχώριας κατανάλωσης και παραγωγής προϊόντων, η ανάθεση των βασικών λειτουργιών logistics σε αξιόπιστους 3PLPs, φάνηκε ως φυσικό επακόλουθο, με τους εμπόρους να εστιάζουν στον πυρήνα της επιχείρησής τους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, την ραγδαία ανάπτυξη των εταιρειών logistics στην Ελλάδα, βελτιώνοντας ταυτόχρονα την αποδοτικότητά τους. Ειδικότερα, ο τζίρος των 163 μεγαλύτερων 3PL επιχειρήσεων στην Ελλάδα, άγγιξε τα 840 εκ. €, καταγράφοντας μια σημαντική αύξηση του 3,1% (από το 2013) και τα συνολικά έσοδα ανέρχονταν σε περίπου 815 εκ. € (Εικόνα 2) (Ελλάδα – Διεθνές Εμπορευματικό Κέντρο, 2017).



Εικόνα 3: Σύνολο Αγοράς Επιχειρήσεων 3PL στην Ελλάδα (εκ. €) , Πηγή: Ελλάδα – Διεθνές Εμπορευματικό Κέντρο, 2017

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Για να φτάσει ένα προϊόν από την παραγωγή στην κατανάλωση περνάει από διάφορους φορείς που συμμετέχουν για την σωστή αυτή λειτουργία. Σε συνδυασμό με τους φορείς αυτούς, τον σωστό συντονισμό της εφοδιαστικής αλυσίδας και η σωστή διαχείριση της επηρεάζουν το κόστος και την ποιότητα του.

Σχεδιάζοντας με τον σωστό τρόπο και οργανώνοντας κατάλληλα την διαδρομή του προϊόντος, αυξάνονται οι παραγόμενες ποσότητες που μεταφέρονται προς πώληση, είτε απευθείας από τους παραγωγούς, είτε μέσω των εμπόρων – προμηθευτών, είτε μέσω εταιρειών logistics, οι οποίες απλά μεταφέρουν τα προϊόντα. (Μαλινδρέτος, 2016). Από την άλλη, ο λανθασμένος σχεδιασμός οδηγεί σε ένα πολύπλοκο σύστημα με σημαντικές απώλειες, τόσο σε κόστος όσο και σε ποιότητα. (Μαλινδρέτος, 2010).

3.1. ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Με τα αστικά εμπορευματικά κέντρα είναι δυνατή η συγκέντρωση των υπηρεσιών ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας σε έναν χώρο. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για συνέργειες μεταξύ των εμπλεκόμενων εταιριών στην βιομηχανία των logistics.

Η δημιουργία των αστικών εμπορευματικών κέντρων σε περιοχές εκτός της πόλης, αλλά κοντά σε αυτές, δίνει επίσης την δυνατότητα της γρήγορης προσπέλασης χωρίς την δημιουργία προβλημάτων στην λειτουργία της πόλης. (Σιαμάς,2012)

Τα αστικά κέντρα εμπορευμάτων (distribution centers) παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην οργάνωση και στον συντονισμό των εμπορευματικών μεταφορών στα κέντρα της πόλης. Αποτελούν τα σημεία συγκέντρωσης των αγαθών στην αλυσίδα του εφοδιασμού.

Οι εταιρίες μεταπώλησης των προϊόντων έχουν δημιουργήσει μεγάλες αλυσίδες καταστημάτων με αποτέλεσμα με την σειρά τους, οι εταιρίες αυτές να έχουν δημιουργήσει αστικά εμπορευματικά κέντρα με σκοπό τη συγκέντρωση, καθώς και τον διαχωρισμό και αποθήκευση των αγαθών που προμηθεύονται από εταιρίες-προμηθευτές (παραγωγούς, διαμεταφορείς) και στη συνέχεια τη διανομή τους στα

σημεία πώλησης, βασικά εντός των αστικών κέντρων, ανάλογα με τις καθημερινές τους ανάγκες. (Cramer,2008)

Με τον τρόπο αυτό, τα προβλήματα των μεταφορών των εμπορευμάτων εξομαλύνονται όταν ενσωματώνονται στις λειτουργίες τις επιχειρήσεις οι διαδικασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Τα αστικά κέντρα ομαδοποίησης εμπορευμάτων σύμφωνα και με το Ευρωπαϊκό έργο BESTUFS(2007) ορίζονται ως «η εγκατάσταση των logistics με εγγύτητα στη γεωγραφική περιοχή που εξυπηρετεί (κέντρο πόλης, ολόκληρους δήμους, ή συγκεκριμένες θέσεις όπως εμπορικά κέντρα), στην οποία εταιρείες logistics αποστέλλουν αγαθά προοριζόμενα για την περιοχή και από όπου ομαδοποιημένες διανομές εκτελούνται προς την περιοχή εξυπηρέτησης, παρέχοντας επιπρόσθετα και ένα εύρος άλλων υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας στα logistics και στις υπηρεσίες λιανικής».

Τα αστικά εμπορευματικά κέντρα, έχουν αρκετά πλεονεκτήματα. Χαρακτηριστικό πλεονέκτημα αποτελεί η εστίαση σε συγκεκριμένες δραστηριότητες λιανικής πώλησης με αποτέλεσμα την ανάπτυξη και σε άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας. Αρκετοί άνθρωποι στην βιομηχανία των logistics αγνοούν τα πλεονεκτήματα των αστικών εμπορευματικών κέντρων και συχνά θεωρούν πως αυτά αυξάνουν το κόστος και μειώνουν τον έλεγχο της εφοδιαστικής αλυσίδας. (Μπινιάρης, 2014)

Η ανάπτυξη των αστικών εμπορευματικών κέντρων είχε θετικά αποτελέσματα σχετικά με τη μείωση της κυκλοφορίας στους δρόμους της πόλης, τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων στο κέντρο της πόλης, τη μείωση της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας, της μείωσης του κόστους της διανομής των προϊόντων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν η Ολλανδία, η Γερμανία και η Αγγλία, οι οποίες εφαρμόζουν όλες τις πρακτικές των city logistics και αποτελούν τις κυριότερες πύλες εξόδου της μεταφοράς προϊόντων από την Ευρώπη προς την Ασία και την Αμερική.

Επιπλέον, στην Ολλανδία και στο Βέλγιο οι κυριότεροι εμπορικοί λιμένες όπως είναι του Ρότερνταμ και της Αμβέρσας έχουν μετατραπεί σε σύγχρονα δίκτυα των συνδυασμένων μεταφορών καθώς εφάπτονται του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου και δίπλα τους έχουν αναπτυχθεί σύγχρονα Logistics Parks.

Ανάλογη εξέλιξη, τα τελευταία χρόνια, έχει και το λιμάνι του Πειραιά όπου η σύνδεση του με το εμπορευματικό κέντρο του Θριάσιου Πεδίου του δίνει το πλεονέκτημα της ταχείας διανομής των προϊόντων και ταυτόχρονα τον έχουν μετατρέψει σε ένα σύγχρονο δίκτυο των συνδυασμένων μεταφορών. Ας μην ξεχνάμε πως το λιμάνι του Πειραιά είναι η κυριότερη πύλη εισόδου των εμπορευμάτων που προέρχονται από τις Ασιατικές αγορές και κατευθύνονται στην Ευρώπη. (Μαλινδρέτος, 2016)

3.2. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Τα πλεονεκτήματα της ανάπτυξης των αστικών κέντρων εμπορευμάτων μπορεί να είναι κοινωνικά, με την ανάπτυξη θέσεων εργασίας στις περιοχές που αναπτύσσονται αυτά τα κέντρα, περιβαλλοντικά και οικονομικά, με τις αποτελεσματικότερες και λιγότερο ενοχλητικές μεταφορικές λειτουργίες, καλύτερο έλεγχο των αποθεμάτων, καλύτερη διαθεσιμότητα των προϊόντων καθώς και καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών (Θεοδοροπούλου και Κασώλης, 2014)

Είναι χαρακτηριστικό πως σύμφωνα με το BESTUFS(2007) την προηγούμενη δεκαετία, υποστηριζόταν πως ο αριθμός των ταξιδιών και των οχηματοχιλιομέτρων έχει μειωθεί κατά 30%. Αναλυτικότερα, τα πλεονεκτήματα της ανάπτυξης των αστικών εμπορευματικών κέντρων αφορά στη μείωση του αριθμού των διαδρομών και των διανυθέντων οχηματοχιλιομέτρων, στην μείωση των διαδρομών χωρίς φορτίο, στην πιο καλή και αποδοτική χρήση των οχημάτων και των οδηγών και στο μειωμένο κόστος μεταφοράς στο τελικό στάδιο της διανομής.

Η χρηματοδότηση για την κατασκευή και λειτουργία των αστικών εμπορευματικών κέντρων ποικίλει. Πολλά από αυτά χρηματοδοτούνται από την κεντρική και περιφερειακή κυβέρνηση των χωρών και των περιφερειών που αυτά βρίσκονται. Επίσης, η ΕΕ έχει δημιουργήσει αρκετά εργαλεία χρηματοδότησης και προγράμματα όπως είναι το La Rochelle, Nuremberg και Bristol ενώ αρκετά αστικά εμπορευματικά κέντρα έχουν μερική ή ολική χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα και από τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται σε αυτά.

Τα μειονεκτήματα των αστικών εμπορευματικών κέντρων δεν είναι πολλά αλλά είναι ίσως σημαντικά από την πλευρά των logistics. Τα πιο σημαντικά μειονεκτήματα αυτά είναι η πολυπλοκότητα της λειτουργίας τους, οι διαφορετικές απαιτήσεις αποθήκευσης και χειρισμού των προϊόντων, η πιθανή χρονική επιβάρυνση από την εισαγωγή ενός πρόσθετου σταδίου στην αλυσίδα εφοδιασμού, αλλά και η απώλεια της άμεσης επαφής μεταξύ προμηθευτών και πελατών (Porter & Kramer, 2011). Βέβαια αυτά τα μειονεκτήματα δεν μπορούν να υπερκεράσουν τα πολλαπλά πλεονεκτήματα των αστικών εμπορευματικών κέντρων (Benjelloun et al., 2009).

3.3. ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τα περισσότερα μοντέλα city logistics έχουν αναπτυχθεί στην Ευρώπη, πιθανών επειδή οι χώρες της Ευρωπαϊκής ηπείρου συνδέονται μεταξύ τους και τα κόστη ήταν αυξημένα επειδή αρκετά σύνορα θα έπρεπε να διασχιστούν.

Τα κυριότερα από τα μοντέλα αυτά είναι:

SAMGODS: αναπτύχθηκε από το Σουηδικό Ινστιτούτο Μεταφορών το 2001. Το μοντέλο αναφέρεται στην συγκέντρωση και στην εξατομίκευση των προϊόντων κατά την διανομή και αναπτύχθηκε αρχικά για τις μεταφορές που πραγματοποιούνταν μεταξύ Νορβηγίας και Σουηδίας. Το μοντέλο στηρίζεται στην λογική της ίδρυσης κέντρων διανομών των προϊόντων για την αποδοτική διαχείριση αυτών. Το μοντέλο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί και στα City Logistics.

SMILE: αναπτύχθηκε στην Ολλανδία και η ονομασία του προέρχεται από τα αρχικά των «Strategic Model for Integrated Logistics and Evaluations». Ήταν το πρώτο μοντέλο που αξιολόγησε τις διαδρομές των φορτηγών που μεταφέρουν τα προϊόντα και θεωρείται ο πρόπομπός των μοντέλων που αναπτύχθηκαν μέσω GIS για την εύρεση της βέλτιστης διαδρομής. Το μοντέλο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε επίπεδο πόλης.

GOODTRIP: Είναι ένα μοντέλο το οποίο βρίσκεται πολύ κοντά στο SMILE, και μέσω αυτού του μοντέλου μπορούν να προσδιοριστούν τα κόστη και η απόδοση των μεταφορών. Το μοντέλο αυτό εφαρμόζεται όμως για συγκεκριμένα προϊόντα μεταφοράς όπως σημειώνουν οι (Boerkamps and Binsbergen 1999) όπως είναι τα

τρόφιμα, τα βιβλία και το λιανεμπόριο. Μπορεί να εφαρμοστεί και εφαρμόζεται και στα City Logistics εξαιτίας της φύσης των προϊόντων που μπορεί να διαχειριστεί.

EUNET 2.0: Το μοντέλο αυτό δημιουργήθηκε το 2003 στην Μ.Βρετανία και εξετάζει την ροή των προϊόντων από τον έμπορο μέχρι την πόρτα του πελάτη, «σπάζοντας» την διαδικασία των μεταφορών σε επιμέρους τμήματα. Το μοντέλο βασίστηκε στις πίνακες Προέλευσης-Προορισμού και έλαβε υπόψιν διαφορετικά αστικά εμπορευματικά κέντρα και όχι την συγκέντρωση των εμπορευμάτων σε ένα, έξω από την πόλη. (Mitra et al., 2013)

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 «Logistics parks» (πάρκα Εφοδιαστικής).

Ανάλογο μοντέλο έχει δημιουργηθεί στη Γερμανία, με τη μόνη διαφορά ότι δίνεται μεγαλύτερη διάσταση στις εσωτερικές μεταφορές. Στη Γερμανία, η οποία διαθέτει αποκεντρωμένες υποδομές, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου: έχει προχωρήσει η σύσταση ενός ειδικού φορέα με την επωνομασία GVZ, ο οποίος έχει επιφορτιστεί αποκλειστικά με τη συνεργασία και τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων μεταξύ των δημόσιων οργανισμών με την Logistics κοινότητα της χώρας (Φωτεινού, 2008). Σε μεσογειακές χώρες, όπως η Ιταλία και η Ισπανία, τα εμπορευματικά κέντρα δεν χρησιμοποιούνται μόνο ως αποθήκες για την κάλυψη συνδυασμένων μεταφορών, αλλά και για χονδρεμπορική δραστηριότητα, καθώς και για εκμετάλλευση γραφείων και χώρων ψυχαγωγίας.

Στην Ιαπωνία και στην Ευρώπη έχει αποδειχτεί ότι σημαντική κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση είναι δυνατή με τη μείωση των άδειων δρομολογίων ή και με την αύξηση των γεμάτων δρομολογίων (Daganzo, 2007). Πιο συγκεκριμένα, παραδείγματα προτάσεων που προέκυψαν από σχετικές μελέτες (Institute of City Logistics, 2002), είναι τα παρακάτω:

- Εφαρμογή κουτιών διανομής (drop-boxes) από εταιρίες ταχυμεταφορών (couriers) στις περιπτώσεις που ο παραλήπτης δεν βρίσκεται στην οικία του, με σκοπό την αποφυγή επιπρόσθετων δρομολογίων
- Εγκατάσταση κοινών σταθμών (city terminals) προς χρήση από όλους τους εμπορικούς αντιπροσώπους (forwarding agents) σε μια περιοχή, ώστε να ελαχιστοποιείται ο αριθμός των τελικών διανομών από μεγάλα φορτηγά
- Συμφωνίες μεταφορικών εταιριών με κάποιον ανεξάρτητο (neutral) μεταφορέα για τη διανομή των αγαθών στα σημεία παράδοσης (recipients) στο κέντρο της πόλης.

Οι τελευταίες δύο προτάσεις έχουν αποτελέσει τον πυρήνα του αρχικού μοντέλου που προτάθηκε από τον καθηγητή Uwe Kohler (2001) και εφαρμόστηκε στην πόλη Kassel της Γερμανίας. Πιο συγκεκριμένα, το μοντέλο αυτό βασίζεται στην ιδέα ενός ανεξάρτητου μεταφορέα να συγκεντρώνει το εμπόρευμα από τους εμπορικούς αντιπροσώπους κατά τη διάρκεια της νύχτας στο city terminal και εκεί, μετά από διαχωρισμό των προϊόντων, να διανέμονται με φορτηγά οχήματα του terminal στα διάφορα σημεία της πόλης ανάλογα με τις ζητούμενες ποσότητες.

Ουσιαστικά, τα οικονομικά οφέλη για τους εμπλεκόμενους φορείς (μεταφορικές εταιρίες και έμποροι) είχαν μεγάλη διάχυση που δύσκολα εντοπίζεται (Ramokgora, 2004): είναι περισσότερο σχετιζόμενα με την προ-βολή της εικόνας τους ως καινοτόμων και υπεύθυνων φορέων, παρά με οικονομικά οφέλη, αφού το κόστος δια-νομής μετακυλιέται μεν από τους εμπορικούς αντιπροσώπους στον ανεξάρτητο φορέα μειωμένο (από τη μείωση των δρομολογίων), αλλά προκύπτει και αύξηση του κόστους διαχείρισης των παραγγελιών στο terminal, για τη στοιχειοθέτηση της τελικής παραγγελίας (consolidation) προς τα σημεία παράδοσης. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια υλοποίησης του project παρατηρήθηκε ότι κάποιες επικερδείς διανομές ανέλαβαν οι εμπορικοί αντιπρόσωποι, πα-ρακάμπτοντας τον ανεξάρτητο φορέα. Συμπερασματικά, τα οφέλη βασικά αφορούσαν στην κοινωνία περισσότε-ρο, με τη μείωση των δρομολογίων και τις συνεπαγόμενες εξοικονομήσεις στις εκπομπές καυσαερίων, παρά στους εμπλεκόμενους φορείς, το οποίο οδήγησε ουσιαστικά και στην υποβάθμιση της εφαρμογής του.

Ανάλογη προσέγγιση παρουσιάζει το μοντέλο της Νυρεμβέργης (Kohler, 2003). Σύμφωνα με αυτό, τα εμπορεύματα διανέμονται στα σημεία παράδοσης (recipients) είτε απευθείας από το Εμπορευματικό Κέντρο (Freight Traffic Center, FTC) είτε από το terminal με ηλεκτρικά οχήματα, στις περιπτώσεις μικρών και ελαφριών αντικειμένων.

3.4. ΕΡΕΥΝΕΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΙ

Από την μέχρι τώρα μελέτη της βιβλιογραφίας κρίνεται σημαντικό να γίνουν περαιτέρω διερευνήσεις στο θέμα των αστικών εμπορευματικών μεταφορών. Για τον λόγο αυτό, στη συνέχεια πραγματοποιείται αναφορά σε επιστημονικές έρευνες που έχουν ήδη γίνει στο θέμα. Έτσι λοιπόν, με χρονολογική σειρά, η Kiba-Janiak (2016) πραγματοποίησε έρευνα με κύριο σκοπό τον εντοπισμό βασικών παραγόντων επιτυχίας για τις αστικές μεταφορές και την σημασία τους από την οπτική γωνία διαφόρων ομάδων ενδιαφερομένων. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι ο κατάλογος των βασικών παραγόντων επιτυχίας για τις αστικές μεταφορές θα πρέπει να είναι διαφορετικός για τους διάφορους ενδιαφερόμενους από άποψη διαφορετικών προσδοκιών.

Ακόμα, η Kauf (2016), πραγματοποίησε έρευνα με σκοπό να παρουσιάσει τις βασικές τάσεις ανάπτυξης στην εφοδιαστική αλυσίδα των πόλεων, κάποια έννοια της βιώσιμης εφοδιαστικής και των καινοτόμων τεχνολογικών προϋποθέσεων για την εφαρμογή της. Παρουσιάζονται έξυπνες τεχνολογίες όπως π.χ. ο ευφυής έλεγχος της κυκλοφορίας, οι οποίες συμβάλλουν στη βελτίωση της χρήσης της χωρητικότητας των οχημάτων, στη μείωση του φορτίου στην οδική υποδομή, βελτιώνοντας έτσι την ποιότητα του περιβάλλοντος και της ζωής στην πόλη.

Επιπλέον, οι Tadić, Zečević και Krstić (2018), αναφέρουν ότι η πόλη είναι ο τόπος με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων και η παράδοση αγαθών αποτελεί προϋπόθεση για τη διατήρηση της αστικής ζωής και των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που ενθαρρύνουν την ανάπτυξη της. Τα συστήματα και οι διεργασίες που επιτρέπουν την πραγματοποίηση των ροών αγαθών υποστηρίζουν επίσης την απασχόληση και τη δημιουργία εισοδήματος, αλλά επιπλέον μπορούν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις σε όλες τις σημαντικές λειτουργίες της πόλης.

Από την άποψη της βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή της κοινωνικής, οικολογικής και οικονομικής αποτελεσματικότητας, οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές, απέχουν πολύ από τη βέλτιστη. Η αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η ατμοσφαιρική ρύπανση και άλλες αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, η ανεπαρκής χρήση της γης και η αύξηση του κόστους παράδοσης αγαθών επηρεάζουν τον ορισμό και την έρευνα διαφόρων πρωτοβουλιών της πόλης. Για το λόγο αυτό, είναι πολύ σημαντικό να προσδιοριστούν τα προβλήματα και να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις και οι λύσεις προς όλους τους ενδιαφερόμενους. Η έρευνα τους είχε σκοπό να αναλύσει τη βιωσιμότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας εντός των πόλεων και την σχέση τους με τις απαιτήσεις διαφόρων ενδιαφερομένων, καθώς και να αναπτύξει και να εφαρμόσει μια μεθοδολογία για την επίλυση αυτού του προβλήματος.

Σύμφωνα με την έρευνα των Kiba-Janiak, M.; Cheba, K. (2019), και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2007), στις πόλεις πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην εφαρμογή δράσεων που θα μπορούσαν να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, του θορύβου και άλλων ρύπων. Η υλοποίηση αυτών των στόχων απαιτεί πρόσβαση σε πολύ επικαιροποιημένες πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένου του τύπου και του μεγέθους της ροής των εμπορευμάτων, της κυκλοφορίας των επιβατικών αυτοκινήτων στην πόλη, του αριθμού των ατυχημάτων που προκαλούνται από τους οδηγούς των φορτηγών και των αυτοκινήτων κλπ. τα δεδομένα μπορούν να υποστηρίξουν σε μεγάλο βαθμό τις τοπικές αρχές στη λήψη των σωστών αποφάσεων στον τομέα της αστικής εφοδιαστικής (Małeckı et al., 2014).

Επιπρόσθετα, η Dablanc (2019), αναφέρει ότι οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν τις μεταφορές περισσότερο από την απλή μεταφορά αγαθών εντός των αστικών περιοχών. Μπορεί να οριστεί ως κάθε παροχή υπηρεσιών που συμβάλλει στην αποτελεσματική διαχείριση των μετακινήσεων των αγαθών στις πόλεις και στην παροχή καινοτόμων απαντήσεων στις απαιτήσεις των πελατών. Ωστόσο, οι αστικές μεταφορές δεν εφαρμόζονται καλά στον τρόπο με τον οποίο τα αγαθά αυτά παραδίδονται και συλλέγονται σήμερα σε πόλεις σε όλο τον κόσμο, καθώς σημαντικό μέρος αυτών των δραστηριοτήτων παραμένει αναποτελεσματικό και έχει αντίκτυπο στα αστικά περιβάλλοντα. Καθώς οι προκλήσεις στις αστικές μεταφορές εμπορευμάτων αυξάνονται σε όλο τον κόσμο, έχουν προκύψει νέες υπηρεσίες, ειδικά σε περιοχές με υψηλό επίπεδο δραστηριότητας, όπως τα αστικά εμπορευματικά

κέντρα. Αυτές οι πρακτικές παρέχουν νέες κατευθύνσεις για πιο βιώσιμες δραστηριότητες logistics της πόλης, με αυξανόμενες εφαρμογές σε όλο τον κόσμο.

Τέλος, η Foltyński (2019) αναφέρει ότι τα αποτελέσματα από έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί και σχετίζονται με τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές δείχνουν όχι μόνο μεγάλη ανάγκη για κατάλληλη συλλογή δεδομένων αλλά και για την εξαγωγή των σωστών συμπερασμάτων από τα δεδομένα αυτά. Η συλλογή ολοκληρωμένων δεδομένων αποτελεί τη βάση για τη δημιουργία στρατηγικών σχεδίων εφοδιαστικής και χωροταξικής ανάπτυξης, εισάγει μηχανισμό τόνωσης και περιορίζεται σε επιλεγμένους τρόπους δράσης σε τοπικό επίπεδο

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ – ΘΡΙΑΣΙΟ ΠΕΔΙΟ

Τα εμπορευματικά κέντρα που υπάρχουν σήμερα στην Ελλάδα, είναι συνήθως μικρής έκτασης, και συγκεντρώνονται στις δύο μεγαλουπόλεις, την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Ενώ, τα περισσότερα από αυτά λειτουργούν κάτω από την επίβλεψη μιας εταιρείας logistics. Συγκεκριμένα, στην Θεσσαλονίκη υπάρχει το εμπορευματικό κέντρο της Σίνδου και στην περιοχή του Καλοχωρίου. Στην Αθήνα, τα εμπορευματικά κέντρα βρίσκονται στις περιοχές της Μεταμόρφωσης και της Νέας Κηφισιάς, στο Μαρκόπουλο και το Κορωπί, στα Οινόφυτα, το Σχηματάρι, την Αυλώνα και στο Θριάσιο πεδίο, και συγκεκριμένα στις περιοχές του Ασπροπύργου και της Μαγούλας.

Στη συνέχεια, παρουσιάζεται αναλυτικά το εμπορευματικό κέντρο του Θριάσιου πεδίου, το οποίο και αποτελεί μέρος της παρούσας μελέτης.



Εικόνα 4: Το εμπορευματικό κέντρο του Θριάσιου πεδίου, Πηγή: <https://www.protothema.gr/economy/article/740311/me-sdit-proteinoun-oi-thesmoi-na-ginei-to-eboreumatiko-kedro-sto-thriasio/>

4.1. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιασθεί το αναπτυξιακό μοντέλο της αστικής περιοχής του Θριάσιου Πεδίου στην περιοχή της Αττικής, η οποία χαρακτηρίζεται από υψηλή συγκέντρωση βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Το κύριο ζήτημα στο παρόν κεφάλαιο, αφορά στη φύση της ανάπτυξης της περιοχής και πιο συγκεκριμένα στο εάν αυτό καθορίζεται από ενδογενείς παράγοντες (δηλαδή τη λειτουργία τοπικά ενσωματωμένων συστημάτων παραγωγής) μαζί με προκαθορισμένους εξωγενείς παράγοντες (δηλαδή την κατανομή κεντρικών / μητροπολιτικών δραστηριοτήτων στο Θριάσιο Πεδίο).



Εικόνα 5: Θριάσιο πεδίο, Πηγή: <https://www.fpress.gr/epixeiriseis/story/46707/ayto-einai-to-thriasio-toy-2018-olo-to-sxedio-anaptyxis>

Η δημιουργία του 1^{ου} εμπορικού κέντρου στην Ελλάδα, στο Θριάσιο πεδίο συζητούνταν για πάνω από μια δεκαετία, με την οριστική δρομολόγηση αυτού να αποτελεί η ψήφιση του νέου αναπτυξιακού νόμου περί ίδρυσης Εμπορικών κέντρων τον Μάρτιο του 2004. Φορέας ίδρυσης του Εμπορικού Κέντρου είναι η ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ Α.Ε., θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ. Τον Νοέμβριο του

2005 προκηρύχτηκε ο διαγωνισμός, και σύντομα έγινε η ανάθεση του έργου στον τελικό επενδυτή.

Θα πρέπει να σημειωθεί πως το 60%-70% της εγχώριας κατανάλωσης απορροφάται από το λεκανοπέδιο Αττικής και, αρά, η ίδρυση του Κέντρου κρίνεται απαραίτητη προκειμένου να εξορθολογήστε η εμπορευματική κίνηση στο Λεκανοπέδιο (Μπλαντά & Πασχάλης, 2008).

Η τοποθεσία του Θριασίου πεδίου, στον Ασπρόπυργο Αττικής, θεωρείται η βέλτιστη για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων logistics στην Αττική, καθώς είναι εφικτή η σύνδεση του Εμπορικού Κέντρου με τη Αττική Οδό, τη λεωφόρο NATO, καθώς και τη σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά, το σιδηροδρομικό κέντρο Αχαρνών και με το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος μέσω του Προαστιακού Σιδηροδρόμου (Μπλαντά & Πασχάλης, 2008).

Το Εμπορικό Κέντρο απευθύνεται σε εταιρείες Third part logistics - 3PL, μεταφορικές και διαμεταφορικές, οι όποιες διαμορφώνουν συνεργασίες, που θα οδηγήσουν σε αύξηση των συνδυασμένων μεταφορών, μείωση του μεταφορικού κόστους, και προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης θα μπορούν να λειτουργήσουν εταιρείες που κατασκευάζουν, εξοπλίζουν και στη συνέχεια νοικιάζουν αποθηκευτικούς χώρους σε τρίτους, αρκεί οι πελάτες των εταιρειών αυτών να παρέχουν υπηρεσίες logistics.

Η ανάπτυξη του εμπορευματικού κέντρου του Θριασίου πεδίου έχει ως κύριο σκοπό να συγκεντρώσει όλες τις διάσπαρτες δραστηριότητες που υφίστανται, σήμερα, στην περιοχή της πρωτεύουσας (σταθμός διαλογής, σταθμός για containers, τελωνείο, εμπορικός σταθμός, αποθήκες, κλπ). Οι πιο σημαντικές επενδύσεις πραγματοποιήθηκαν με σκοπό να αναπτυχθεί στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής το πρώτο εμπορευματικό κέντρο μεταφορών, το οποίο θα εξυπηρετεί και θα καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς (φορτηγό-τρένο-πλοίο).

Το εμπορευματικό κέντρο του Θριάσιου έχει έκταση περίπου 1.500.000 .μ. και διαθέτει μια σιδηροδρομική γραμμή από το λιμάνι του Πειραιά (περιοχή Νέο Ικόνιο) μέχρι τον εμπορευματικό σταθμό. Η γραμμή χρησιμοποιείται μονό από εμπορευματικά τρένα και μέσω αυτής, τα προϊόντα που εισάγονται στην Ελλάδα μέσω του λιμένα, θα οδηγούνται στους τελικούς προορισμούς τους σε όλη τη χώρα με τρένο – ή και

αντίστροφα, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην ανάπτυξη των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών.

4.2. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΘΡΙΑΣΙΟΥ

Η συνεχής πληθυσμιακή ανάπτυξη και η συγκέντρωση δραστηριοτήτων στον αστικό οικισμό της πρωτεύουσας κατά την μεταπολεμική περίοδο εκφράστηκαν χωρικά ως μια συνεχής επέκταση του οικιστικού οικισμού προς την περιφέρεια. Αυτό οδήγησε στην κατοχή μεγάλου τμήματος της αστικής αλλά και της ευρύτερης περιοχής του νομού Αττικής λόγω της χρήσης γης και δραστηριοτήτων που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με αστικές δραστηριότητες. Ως αποτέλεσμα τα σύνορα μεταξύ αστικών και προαστιακών περιοχών καθίστανται αδιαφανή, οι προαστιακές περιοχές στερούνται συνεπούς χαρακτήρα (αστικό ή αγροτικό) και χαρακτηρίζονται από διάχυση και παρεμβολή συχνά ασυμβίβαστων χρήσεων γης, που οδηγούν στην αλλοίωση και την υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος και, επιπλέον, να σπαταλήσουν χώρο, υποδομές και επενδύσεις. Στην περίπτωση της Αττικής, το μοντέλο αστικής ανάπτυξης ήταν εξαιρετικά καταστροφικό, λόγω του ταχύτατου ρυθμού ανάπτυξης που παρατηρήθηκε κυρίως κατά την μεταπολεμική περίοδο.

Τα τελευταία 20 χρόνια τα προαναφερθέντα φαινόμενα είναι μάλλον έντονα στην προαστιακή περιοχή του μητροπολιτικού συγκροτήματος, με την ένταση να αυξάνεται στην περιοχή των Μεσογείων (Ανατολική Αττική), Θριασίου Πεδίου (Δυτική Αττική) και παράλληλα με την ακτογραμμή. Η ανάπτυξη αυτή προσελκύεται και υποστηρίζεται από την ύπαρξη ή την πιθανή κατασκευή μεγάλων υποδομών στην περιοχή της Αττικής (λιμένες, νέο αεροδρόμιο, άξονες μεταφορών), δημιουργώντας ταυτόχρονα την ανάγκη για την κατασκευή περισσότερων υποδομών για την εξυπηρέτηση αυτών των νέων εγκαταστάσεων.

Η προσπάθεια ελέγχου αυτών των προβλημάτων οδήγησε στην υιοθέτηση πολλών μέτρων πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού, τα σημαντικότερα από τα οποία ήταν τα εξής: α) Προεδρικό Διάταγμα του 1979, το οποίο για πρώτη φορά ορίζει μια γενική πληρότητα της γης στις 20 (ελληνική μονάδα χερσαίας έκτασης ίση με 1000 τετραγωνικά μέτρα) με βάση τη νομοθεσία και ουσιαστικά απαγορεύει τον κατακερματισμό της γης, β) PD 791/1981 για τον καθορισμό των περιοχών υποδοχής

βιομηχανικών μονάδων στην Αττική με συνημμένα διαγράμματα για πρώτη φορά, γ) Βασικός Νόμος 1337/1983 για τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό με την Παροχή Γενικών Αστικών Σχεδίων και Ελεγχόμενων Αναπτυξιακών Ζωνών, επιπλέον της νομοθεσίας, μαζί με εκτελεστικές εντολές, π.χ. στο κτίριο εκτός σχεδίου, δ) Ρ.Δ. 84/1984 για εγκεκριμένες βιομηχανικές χρήσεις εντός Αττικής και ε) Νόμος 1515/85 για το Γενικό Σχέδιο Αθηνών, καθορίζοντας τους κυριότερους αναπτυξιακούς στόχους για την ευρύτερη περιοχή του κεφαλαίου.



Εικόνα 6: Χάρτης του Θριάσιου πεδίου, Πηγή: https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%98%CF%81%CE%B9%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%BF_%CE%A0%CE%B5%CE%B4%CE%AF%CE%BF

Η πίεση για την ανάπτυξη κτιρίων και για την εξεύρεση τομέων για την ίδρυση παραγωγικών δραστηριοτήτων εμποδίζει τις προσπάθειες για συνεπή πολεοδομικό σχεδιασμό. Από τα τέλη του 18ου αιώνα η Δυτική Αττική έχει συνδεθεί με την ιστορία της ανάπτυξης του βιομηχανικού τομέα στην Ελλάδα. Στο Θριάσιο Πεδίο βρίσκονται μερικές από τις πιο προηγμένες βιομηχανικές μονάδες μεγάλου οικονομικού ενδιαφέροντος της χώρας. Σήμερα, το Θριάσιο πεδίο αποτελείται από 3 Δήμους

(Ελευσίνας, Ασπρόπυργος και Μάνδρα) και μία Κοινότητα (Μαγούλα), που βρίσκεται 20 χλμ. Από την Αθήνα, με πληθυσμό περίπου 80.000 κατοίκων και σημαντική συγκέντρωση μονάδων παραγωγής και εφοδιαστικής. Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός του Θριάσιου Πεδίου περιλαμβάνει το 32% του συνολικού πληθυσμού, εκ των οποίων το 10% εργάζεται στον πρωτογενή τομέα (γεωργία), 65% στον δευτερογενή τομέα (βιομηχανία - μεταποίηση) και 25% στον τριτογενή τομέα).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση του ερευνητικού μέρους της παρούσας εργασίας και συγκεκριμένα της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε για τη διεξαγωγή της. Ειδικότερα, αναλύεται ο τρόπος συλλογής του υλικού, του εργαλείο της έρευνας και το δείγμα της. Επιπλέον, στο σημείο αυτό, κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί ότι η παρούσα έρευνα επικεντρώθηκε στην υπάρχουσα κατάσταση των city logistics, όπως προέκυψε από την βιβλιογραφική ανασκόπη που προηγήθηκε. Στη συνέχεια, μέσω της ποιοτικής έρευνας γίνεται προσπάθεια να επιτευχθούν οι στόχοι της.

5.1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκε ποιοτική έρευνα. Πιο αναλυτικά, τα δεδομένα συλλέχθηκαν μέσω οχτώ συνεντεύξεων, που πραγματοποιήθηκαν σε εργαζόμενους εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο Θριάσιο πεδίο, οι οποίοι κατέχουν αρκετά χρόνια προϋπηρεσίας στο τομέα των Logistics. Οι συνεντεύξεις περιείχαν ερωτήσεις σχετικά με τη συμβολή των επιχειρήσεων στην τοπική κοινωνία, τις αλλαγές που υπέστησαν οι εταιρείες από την δραστηριοποίησή τους στο Θριάσιο πεδίο και την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας μετά την εγκατάσταση και δραστηριοποίηση των εταιρειών στο Θριάσιο.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφερθεί ότι η ποιοτική έρευνα αποτελεί ένα είδος έρευνας που εξετάζει το θέμα που μελετάται σε βάθος και εξυπηρετεί την μελέτη των απόψεων των συμμετεχόντων (Παρασκευοπούλου – Κόλλια, 2008). Ακόμη, στην ποιοτική έρευνα, ο ερευνητής έχει τη δυνατότητα να παρατηρήσει, να ερμηνεύσει και να αναλύσει τις απόψεις των συμμετεχόντων, σύμφωνα με τις δικές του γνώσεις, και την δική του κριτική άποψη (Παρασκευοπούλου – Κόλλια, 2008). Τέλος, μέσω της ποιοτικής έρευνας δίνεται η δυνατότητα στον ερευνητή να κατανοήσει το υπό μελέτη θέμα και από μια διαφορετική οπτική γωνία (Mason, 2009).

5.2. ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Το εργαλείο της έρευνας στήριξε τη δημιουργία του στην βιβλιογραφική ανασκόπηση που προηγήθηκε και στη μελέτη παρεμφερών ερευνών. Η συμβολή των επιχειρήσεων στην τοπική κοινωνία, οι αλλαγές που έχουν υποστεί και οι εξελίξεις του, ύστερα από την δραστηριοποίηση τους στο Θριάσιο, αναμένεται να διερευνηθούν μέσω ερωτήσεων με τη μορφή της δομημένης συνέντευξης σε εργαζομένους των επιχειρήσεων που επιλέχθηκαν.

Ειδικότερα, η μελέτη της συμβολής των επιχειρήσεων στην τοπική κοινωνία διερευνήθηκε ζητώντας από τους συμμετέχοντες να γνωστοποιήσουν στην ερευνήτρια τα δίκτυα συνεργασίας που έχει αναπτύξει η επιχείρηση με τοπικές επιχειρήσεις και την συμβολή της στην απασχόληση εργαζομένων από την ευρύτερη περιοχή.

Επιπλέον, η μελέτη των αλλαγών που έχουν υποστεί οι επιχειρήσεις ύστερα από την δραστηριοποίησή τους στο Θριάσιο πεδίο, διερευνήθηκε μέσω ερωτήσεων που αφορούν την ύπαρξη ή όχι αλλαγών σε τεχνολογικές υπηρεσίες ή καινοτομίες, ύστερα από την εγκατάσταση της επιχείρησης στο Θριάσιο. Ακόμη, η διερεύνηση αυτή πραγματοποιήθηκε και μέσω ερωτήσεων που σχετίζονται με τις αλλαγές που έχουν παρατηρηθεί από τους εργαζομένους στην επιχείρηση.

Τέλος, η μελέτη της ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας διερευνήθηκε ζητώντας από τους συμμετέχοντες να δηλώσουν την γνώμη τους για την εξέλιξη της επιχείρησης και την ενίσχυση της ύστερα από την εγκατάσταση της στο Θριάσιο πεδίο.

Συγκεντρωτικά, το ερωτηματολόγιο στο οποίο βασίστηκε η συνέντευξη των συνεντευξιζόμενων παρουσιάζεται στο παράρτημα, που ακολουθεί στο τέλος της εργασίας.

5.3. ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑ

Το δείγμα της έρευνας αποτελείται από εργαζομένους σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο Θριάσιο πεδίο. Η μέθοδος που ακολουθήθηκε ήταν αυτή της

δομημένης συνέντευξης και οι ερωτήσεις που τέθηκαν είχαν ως στόχο να καταγράψουν τις απόψεις των ίδιων των εργαζομένων.

Πραγματοποιήθηκαν συνολικά οχτώ συνεντεύξεις σε εργαζόμενους εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο Θριάσιο πεδίο, οι οποίοι κατέχουν αρκετά χρόνια προϋπηρεσίας στο τομέα των Logistics. Η επιλογή του παρόντος δείγματος έγινε αρχικά με την ανταπόκριση των εταιρειών στην έρευνα, καθώς πριν πραγματοποιηθούν οι συνεντεύξεις στάλθηκε ένα e-mail στις εταιρείες με σκοπό να δώσουν την συγκατάθεση τους να συμμετάσχουν στην έρευνα. Επιπλέον, οι συνεντευξιζόμενοι επιλέχθηκαν με βάση την θέση τους στην εταιρεία, καθώς προτιμήθηκαν άτομα που εργάζονται σε τομείς που σχετίζονται με την εφοδιαστική αλυσίδα.

Οι συνεντεύξεις περιείχαν ερωτήσεις σχετικά με τη συμβολή των επιχειρήσεων στην τοπική κοινωνία, τις αλλαγές που υπέστησαν οι εταιρείες από την δραστηριοποίησή τους στο Θριάσιο πεδίο και την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας μετά την εγκατάσταση και δραστηριοποίηση των εταιρειών στο Θριάσιο.

Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν κατά το διάστημα 1 Αυγούστου έως και 30 Σεπτεμβρίου του 2019 και η μέση διάρκεια ανα συνέντευξη ήταν 15 λεπτά.

5.4. ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ, ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΗΘΙΚΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στην παρούσα έρευνα έγινε προσπάθεια, εκτός από την υλοποίηση της και την ανάδειξη των καλύτερων δυνατών αποτελεσμάτων, να αποτελέσει μια έρευνα αξιόπιστη, έγκυρη και ηθική (Lincoln και Guba, 1982). Αναλυτικότερα, η αξιοπιστία της έρευνας βασίστηκε στην προσεκτική σχεδίαση του ερωτηματολογίου, με απότερο σκοπό την σύνδεση των στόχων της εργασίας με τα ερευνητικά ερωτήματα και την βιβλιογραφία. Ακόμη, η εγκυρότητα της έρευνας βασίστηκε στην προσπάθεια της ερευνήτριας να παρουσιάσει τα αποτελέσματα με τον πιο αναλυτικό τρόπο και με απόλυτη ειλικρίνεια, ώστε οι αναγνώστες να κατανοήσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το εξεταζόμενο θέμα. Επιπρόσθετα, η ερευνήτρια παρουσίασε τα αποτελέσματα με ακρίβεια και με συστηματικότητα, και ανέλυσε τα βήματα και τις διαδικασίες της έρευνας. Επιπλέον, η ερευνήτρια, ερμήνευσε τα αποτελέσματα, εξήγαγε συμπεράσματα και πρότεινε εναλλακτικές λύσεις (Συμεού, 2007).

Ταυτόχρονα, όσον αφορά την ηθική της έρευνας, αξίζει να σημειωθεί ότι οι συμμετέχοντες αντιμετωπίστηκαν ως πρόσωπα, και όχι ως «αντικείμενα» από τα οποία συλλέγονται πληροφορίες (Howitt, 2010). Ακόμη, έγινε κάθε δυνατή προσπάθεια, από την συγγραφέα, ώστε να δημιουργηθεί ένα κλίμα εμπιστοσύνης, με τους συμμετέχοντες να εκφράζουν τις απόψεις και τα πιστεύω τους ευκολότερα (Willig, 2008). Επιπλέον, η ερευνήτρια ενημέρωσε εξ αρχής τους συμμετέχοντες για τις προθέσεις της, το λόγο για τον οποίο πραγματοποιείται η έρευνα, τις διαδικασίες που θα ακολουθήσουν και για τη διάθεση των πληροφοριών που θα λάβει (Ιωσηφίδης, 2008). Τέλος, τονίστηκε από την ερευνήτρια ότι η έρευνα θα διεξαχθεί με απόλυτη εχεμύθεια, ανωνυμία και εμπιστευτικότητα (Τραϊανου, 2014).

5.5. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να αναφερθεί, ότι η παρούσα έρευνα βασίζεται σε περιορισμένο αριθμό υπαλλήλων και επιχειρήσεων. Για τον λόγο αυτό, θεωρείται ιδιαίτερα σημαντικό να τονιστεί ότι παρόλο που καταβλήθηκε σημαντική προσπάθεια από την ερευνήτρια να αποτυπώσει, όσο το δυνατόν, καλύτερα και αποτελεσματικότερα το θέμα της επιχειρηματικότητας και των logistics, και τα αποτελέσματα να είναι έγκυρα και τεκμηριωμένα, τα αποτελέσματα της έρευνας θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με σκεπτικισμό. Είναι σημαντικό οι αναγνώστες να εστιάσουν στα προβλήματα και στις ανάγκες των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα εμπορευματικά κέντρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Τα δεδομένα της έρευνας συλλέχθηκαν μέσω συνεντεύξεων σε οχτώ υπαλλήλους επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο Θριάσιο πεδίο. Στη συνέχεια,

καταγράφηκαν και μελετήθηκαν αναλυτικά. Η ανάλυση των συνεντεύξεων θα πραγματοποιηθεί ανά θεματικό άξονα, οι οποίοι καθορίζονται με βάση τα ερευνητικά ερωτήματα που έχουν τεθεί και τη σχετική βιβλιογραφία.

Η ανάλυση πραγματοποιήθηκε μελετώντας τις συνεντεύξεις ανά θεματικό άξονα, οι οποίοι καθορίζονται με βάση τα ερευνητικά ερωτήματα που έχουν τεθεί και τη σχετική βιβλιογραφία. Έτσι, λοιπόν, οι θεματικοί άξονες είναι οι εξής:

- **Συμβολή των Επιχειρήσεων:** Κατά πόσο έχουν συμβάλει οι επιχειρήσεις στην ευρύτερη τοπική κοινωνία, μετά την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο;
- **Αλλαγές στις Επιχειρήσεις:** Οι επιχειρήσεις είναι διατεθειμένες να πραγματοποιήσουν και άλλες αλλαγές (π.χ. τεχνολογικές), με την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο;
- **Ενίσχυση Επιχειρηματικότητας:** Κατά πόσο έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική δραστηριότητα από την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο;

6.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

Όπως αναφέρθηκε ήδη, το δείγμα της έρευνας αποτέλεσαν οχτώ υπάλληλοι επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται γύρω από τα logistics, στο Θριάσιο πεδίο. Οι υπάλληλοι που συμμετείχαν επιλέχθηκαν τυχαία, έχουν αρκετά χρόνια προϋπηρεσίας και γνωρίζουν στο έπακρο το αντικείμενο των logistics. Ωστόσο, δόθηκε περισσότερη έμφαση στην καταλληλότητα των συμμετεχόντων, παρά στον αριθμό τους, καθώς όπως αναφέρουν και οι Cohen&Manion (1994:244), «το σωστό μέγεθος του δείγματος εξαρτάται από το στόχο της μελέτης και τη φύση του υπό διερεύνηση πληθυσμού».

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα δημογραφικά στοιχεία των υπαλλήλων που συμμετείχαν στην έρευνα.

Πίνακας 1: Δημογραφικά Στοιχεία Υπαλλήλων

A/A	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ	ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΟΥΠΗΡΕΣΙΑΣ
1	DRUCKFARBEN HELLAS A.E.B.E	Τμήμα Εξαγωγών	10
2	ΠΛΑΙΣΙΟ COMPUTERS A.E.B.E	Τμήμα Εισαγωγών	5
3	ΜΕΓΑ ΓΚΡΟΥΠ A.E	Τμήμα Logistics	9
4	DB SCHENKER AE	Εμπορικός Διευθυντής	18
5	ΔΙΑΚΙΝΙΣΙΣ LOGISTICS SERVICES	Τμήμα Logistics	15
6	ΒΙΟΡΑΛ ΑΒΕ	Βοηθός Λογιστή	5
7	DEDRON	Τμήμα Εισαγωγών	8
8	ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗΣ ΑΕ	Προϊστάμενος Διακίνησης - Logistics	15

Όπως παρατηρείται και από τον πίνακα 1, σε όλες τις συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν οι υπάλληλοι έχουν πάνω από 5 χρόνια υπηρεσίες σε τομείς που σχετίζονται με τα logistics και δραστηριοποιούνται αναλόγως στο χώρο.

Πίνακας 2: Στοιχεία Επιχειρήσεων

A/ A	ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΗΣ / ΕΤΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣ ΗΣ ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ (ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝ ΩΝ)	ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣ ΗΣ
1	DRUCKFARB EN HELLAS A.E.B.E	1986 / 2009	1500 άτομα	Χημικά (μελανιών εύκαμπτης συσκευασίας, οικοδομικών χρωμάτων και εξοικονόμησης ενέργειας)
2	ΠΛΑΙΣΙΟ COMPURERS A.E.B.E	1969 / 2009	1200 άτομα	Κατασκευή (τεχνολογίας, ηλεκτρονικών και εξοπλισμός γραφείου)
3	ΜΕΓΑ ΓΚΡΟΥΠ Α.Ε	1997 / 2005	600 άτομα	Υπηρεσίες, Αποθήκευση, Logistics
4	DB SCHENKER ΑΕ	2016	94 άτομα	Υπηρεσίες
5	ΔΙΑΚΙΝΗΣΙΣ LOGISTICS SERVICES	1980 / 2000	500 άτομα	Υπηρεσίες, Αποθήκευση, Logistics

6	ΒΙΟΡΑΛ ΑΒΕ		40 άτομα	Χύτευση, Εξαγωγή
7	DEDRON	1998 / 2006	500 άτομα	Εισαγωγές Εύλινων Δαπέδων
8	ΦΟΥΡΝΑΡΑΚ ΗΣ ΑΕ	1948 / 2006	170 άτομα	Εμπόριο

Επιπρόσθετα, όσον αφορά τις επιχειρήσεις που επιλέχθηκαν και συμμετείχαν στην έρευνα, παρατηρείται ότι η πλειοψηφία απασχολεί πάνω από 150 άτομα και έχουν αρκετά χρόνια λειτουργίας στον τομέα που δραστηριοποιούνται (πάνω από 20 χρόνια). Ακόμη, όπως παρατηρείται και από τον πίνακα 2, οι εταιρείες που συμμετείχαν στην έρευνα δραστηριοποιούνται σε διαφορετικούς τομείς. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το δείγμα της έρευνας να κρίνεται ως αρκετά αξιόλογο και αξιόπιστο, καθώς δεν βασίστηκε αποκλειστικά και μόνο σε έναν τομέα δραστηριοποίησης, αλλά σε ευρύτερους τομείς με σκοπό να εξαχθούν όσο το δυνατόν καλύτερα αποτελέσματα.

Κλείνοντας, με τα δημογραφικά και γενικά στοιχεία των συμμετεχόντων επιχειρήσεων, ζητήθηκε να αξιολογήσουν τους λόγους για τους οποίους η επιχείρηση επέλεξε να εγκατασταθεί και να δραστηριοποιηθεί στο Θριάσιο πεδίο.

Πίνακας 3: Λόγοι Εγκατάστασης στο Θριάσιο

ΛΟΓΟ Ι	DRUCK FARBE N HELLA S A.E.B.E	ΠΛΑΙ ΣΙΟ COMP URER S A.E.B. E	ME ΓΑ ΓΚΡ ΟΥ Π Α.Ε	DB SCHE NKE R AE	DIAK INISI S LOGI STIC S SERV ICES	BIO ΡΑΛ ΑΒΕ	DED RO N	ΦΟΥΡΝ ΑΡΑΚΗ Σ ΑΕ
-----------	--	---	-----------------------------------	---------------------------	---	-------------------	----------------	------------------------

Τοπική Αγορά Εργασίας	Σημαντικό	Καθόλου Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Καθόλου Σημαντικό
Κοντά στην Αθήνα	Καθόλου Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό	Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Σημαντικό
Άμεση Πρόσβαση στο Δίκτυο Μεταφορών	Πολύ Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Σημαντικό
Διαθεσιμότητα Γης	Λίγο Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό
Χαμηλό Κόστος Γης	Λίγο Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό
Βιομηχανικές Υποδομές	Σημαντικό	Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό

Φυσικοί Πόροι	Καθόλου Σημαντικό	Καθόλου Σημαντικό	Καθόλου Σημαντικό	Καθόλου Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό	Λίγο Σημαντικό	Καθόλου Σημαντικό
Βιομηχανική Συγκέντρωση	Σημαντικό	Σημαντικό	Σημαντικό	Σημαντικό	Πολύ Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό	Σημαντικό	Μέτρια Σημαντικό

Έτσι λοιπόν, σχετικά με τους λόγους εγκατάστασης των επιχειρήσεων, παρατηρείται από τον πίνακα 3, ότι όλες οι επιχειρήσεις θεωρούν σημαντικό έως και πολύ σημαντικό το γεγονός ότι το Θριάσιο πεδίο βρίσκεται σε ένα κομβικό σημείο με άμεση πρόσβαση στο δίκτυο μεταφορών (κοντινή απόσταση από τα λιμάνια, την εθνική οδό και τους σιδηροδρομικούς σταθμούς – ενώ και υπάρχει και εύκολη πρόσβαση και στο αεροδρόμιο).

Επιπλέον, από μέτρια σημαντικό έως και πολύ σημαντικό κρίνουν όλες οι επιχειρήσεις το γεγονός ότι το Θριάσιο αποτελεί μια περιοχή με βιομηχανική συγκέντρωση και ακολούθως βιομηχανικές υποδομές. Από την άλλη, δεν φαίνεται να επηρεάζονται οι αποφάσεις εγκατάστασης μιας επιχείρησης στην περιοχή για λόγους που σχετίζονται με τη διαθεσιμότητα και το κόστος της γης, καθώς οι συμμετέχοντες τους θεωρούν από λίγο έως και μέτρια σημαντικούς.

Τέλος, όσον αφορά τους υπόλοιπους λόγους, δηλαδή την τοπική αγορά εργασίας, την απόσταση από την Αθήνα και τους φυσικούς πόρους της περιοχής του Θριάσιου, παρατηρείται ότι οι απόψεις των συμμετεχόντων επιχειρήσεων είναι ανάμεικτες.

6.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΑΞΟΝΑ

Για να φτάσει ένα προϊόν από την παραγωγή στην κατανάλωση περνάει από διάφορους φορείς που συμμετέχουν για την σωστή αυτή λειτουργία. Σχεδιάζοντας με

τον σωστό τρόπο και οργανώνοντας κατάλληλα την διαδρομή του προϊόντος, αυξάνονται οι παραγόμενες ποσότητες που μεταφέρονται προς πώληση, είτε απευθείας από τους παραγωγούς, είτε μέσω των εμπόρων – προμηθευτών, είτε μέσω εταιρειών logistics, οι οποίες απλά μεταφέρουν τα προϊόντα. (Μαλινδρέτος, 2016). Από την άλλη, ο λανθασμένος σχεδιασμός οδηγεί σε ένα πολύπλοκο σύστημα με σημαντικές απώλειες, τόσο σε κόστος όσο και σε ποιότητα. (Μαλινδρέτος, 2010).

Με τα αστικά εμπορευματικά κέντρα είναι δυνατή η συγκέντρωση των υπηρεσιών ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας σε έναν χώρο. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για συνεργασίες μεταξύ των εμπλεκόμενων εταιριών στην βιομηχανία των logistics. Ένα τέτοιο κέντρο αποτελεί και το Θριάσιο πεδίο, το οποίο μελετάται στην παρούσα εργασία.

Ο βασικός σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η εισαγωγή στα City Logistics και η αναφορά στο τι συμβαίνει στην Ελλάδα, μια χώρα που υστερεί κατά πολύ στην εφαρμογή καλών πρακτικών. Τέλος, παρουσιάζονται κάποιες προτάσεις για τη βελτίωση της υπάρχουσας πραγματικότητας των αστικών μεταφορών στη χώρα μας.

Τα δεδομένα για την εκπόνηση της εργασίας συλλέχθηκαν μέσω των συνεντεύξεων, οι οποίες αρχικά καταγράφηκαν και ύστερα μελετήθηκαν αναλυτικά. Η ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας πραγματοποιήθηκε μέσω της ανάλυσης των συνεντεύξεων σε υπαλλήλους εταιριών που δραστηριοποιούνται στο Θριάσιο πεδίο. Ενώ, πραγματοποιήθηκε και μια σύγκριση των απόψεων των συμμετεχόντων ώστε να υπάρξει μια ολοκληρωμένη άποψη επί του θέματος.

Η ανάλυση γίνεται μελετώντας τις συνεντεύξεις ανά θεματικό άξονα, οι οποίοι καθορίζονται με βάση τα ερευνητικά ερωτήματα που έχουν τεθεί. Έτσι, λοιπόν, οι θεματικοί άξονες είναι οι εξής:

- **Συμβολή των Επιχειρήσεων:** Κατά πόσο έχουν συμβάλλει οι επιχειρήσεις στην ευρύτερη τοπική κοινωνία, μετά την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο;
- **Αλλαγές στις Επιχειρήσεις:** Οι επιχειρήσεις είναι διατεθειμένες να πραγματοποιήσουν και άλλες αλλαγές (π.χ. τεχνολογικές), με την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο;
- **Ενίσχυση Επιχειρηματικότητας:** Κατά πόσο έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική δραστηριότητα από την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο;

6.2.1. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ξεκινώντας από τον 1^ο θεματικό άξονα που αφορά την συμβολή των επιχειρήσεων στην ευρύτερη τοπική κοινωνία του Θριάσιου, παρατηρείται ότι το σύνολο των επιχειρήσεων που συμμετείχαν στην έρευνα έχουν συμβάλει με θετικό τρόπο στην ενίσχυση της τοπικής κοινωνίας. Ειδικότερα, το σύνολο των εξεταζόμενων επιχειρήσεων έχει εμπλουτίσει το πελατολόγιο της με τοπικούς συνεργάτες για λόγους εγγύτητας. Ενώ, και το ποσοστό των απασχολούμενων της με εργαζόμενους που μένουν στη γύρω περιοχή έχει αυξηθεί. Πιο αναλυτικά, η Βιοραλ ΑΒΕ αναφέρει ότι περίπου οι μισοί από τους εργαζομένους της διαμένουν στη γύρω περιοχή, η Φουρναράκης Α.Ε., αναφέρει ότι οι εργαζόμενοι που μένουν στη γύρω περιοχή αγγίζουν το 30%, και η DB Schenker Α.Ε. ότι το ποσοστό αυτό είναι από 2 έως 3%.

Συμπερασματικά παρατηρείται ότι η έρευνα που πραγματοποιήθηκε συνάδει με την βιβλιογραφία. Και αυτό διότι, όλες οι επιχειρήσεις που συμμετείχαν στην έρευνα ανέφεραν ότι έχουν συμβάλει με θετικό τρόπο στην ενίσχυση της τοπικής κοινωνίας, κάτι το οποίο τονίζουν και οι Θεωδοροπούλου και Κασώλης (2014), καθώς αναφέρουν ότι η ανάπτυξη αστικών κέντρων εμπορευμάτων μπορεί να βοηθήσει στην ανάπτυξη θέσεων εργασίας στις περιοχές που αναπτύσσονται.

6.2.2. ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Συνεχίζοντας με τον 2^ο θεματικό άξονα και τις αλλαγές που έχουν πραγματοποιηθεί ή είναι διατεθειμένες οι επιχειρήσεις να πραγματοποιήσουν μετά την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο, παρατηρείται ότι το σύνολο των επιχειρήσεων έχουν παρατηρήσει αλλαγές στην επιχείρησή τους. Πιο συγκεκριμένα, όλες οι υπό εξέταση επιχειρήσεις έχουν πραγματοποιήσει τεχνολογικές αλλαγές και καινοτομίες από την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο και μετά, αν και καμία από αυτές δεν αναφέρει λεπτομερώς τις αλλαγές αυτές για λόγους ανταγωνισμού. Ωστόσο, από την Φουρναράκης Α.Ε. αναφέρεται ότι η σημαντικότερη από τις καινοτομίες που έχει πραγματοποιήσει η επιχείρησή της είναι η τοποθέτηση συστήματος ρομποτικής εναπόθεσης εμπορευμάτων σε θέσεις «stock».

Επιπλέον, και από τις οχτώ επιχειρήσεις αναφέρεται ότι έχουν παρατηρηθεί αλλαγές, όπως π.χ. στις πωλήσεις, μετά την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο. Ειδικότερα, όπως αναφέρεται από την DB Schenker A.E. το βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των επιχειρήσεων είναι η άμεση πρόσβαση δικτύων και η προσβασιμότητα των εκάστοτε μεταφορέων των πελάτων μας ή συνεργατών μας για παράλαβες ή παραδόσεις των εμπορευμάτων τους. Επιπρόσθετα υφίσταται αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες αποθήκευσης, λόγω της άμεσης πρόσβασης δικτύων για παραδόσεις εντός Αττικής – καλύτερη εξυπηρέτηση χρονικά και διαχείριση των μέσων μεταφοράς. Ακόμη, η Φουρναράκης Α.Ε. συμφωνεί με την παραπάνω άποψη και αναφέρει ότι η επιχείρηση πραγματοποιεί αύξηση του κύκλου εργασιών η οποία κατά ένα ποσοστό οφείλεται και στην γεωγραφική της θέση, λόγω της άμεσης πρόσβασης στο δίκτυο μεταφορών.

Αυτό, όπως μπορεί να γίνει κατανοητό, έχει επηρεάσει θετικά τις επιχειρήσεις προσφέροντας τους την δυνατότητα να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και να αυξήσουν τα κέρδη τους, έναντι άλλων επιχειρήσεων που αρνούνται ή φοβούνται να μετεγκαταστηθούν σε ένα τόσο στρατηγικό σημείο.

Από την ανάλυση των συνεντεύξεων, παρατηρείται ότι οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις συμφωνούν με τα αποτελέσματα της βιβλιογραφίας, καθώς τα αστικά κέντρα εμπορευμάτων παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην οργάνωση και στον συντονισμό των εμπορευματικών μεταφορών στα κέντρα της πόλης. Αναλυτικότερα, η ανάπτυξη αστικών εμπορευματικών κέντρων έχει βοηθήσει στη μείωση του αριθμού των διαδρομών, στην αποδοτικότερη χρήση των οχημάτων και των οδηγών και στη μείωση του κόστους μεταφοράς. Όπως, επίσης, η δημιουργία των αστικών εμπορευματικών κέντρων σε περιοχές εκτός της πόλης, αλλά κοντά σε αυτές, δίνει την δυνατότητα της γρήγορης προσπέλασης χωρίς την δημιουργία προβλημάτων στην λειτουργία της πόλης (Σιαμάς,2012). Στοιχεία τα οποία αναφέρονται και από τις επιχειρήσεις τις έρευνας, τονίζοντας ότι η επιχείρηση πραγματοποιεί αύξηση του κύκλου εργασιών η οποία κατά ένα ποσοστό οφείλεται και στην γεωγραφική της θέση, λόγω της άμεσης πρόσβασης στο δίκτυο μεταφορών.

6.2.3. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Επιπλέον, όσον αφορά τον 3^ο θεματικό άξονα της παρούσας εργασίας, ο οποίος σχετίζεται με την ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας των συμμετεχόντων στην έρευνα ύστερα από την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο πεδίο, παρατηρείται ότι όλες οι επιχειρήσεις που συμμετείχαν στην έρευνα αποδίδουν με θετικό τρόπο την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο.

Ειδικότερα, σχετικά με την εξέλιξη της επιχείρησης και την ανάπτυξη νέων συνεργασιών και δραστηριοτήτων, όλες οι επιχειρήσεις τονίζουν ότι έχουν πραγματοποιηθεί αλλαγές και ότι η εξέλιξη της επιχείρησης είναι αρκετά καλή. Πιο αναλυτικά, η DB Schenker A.E. αναφέρει ότι η εξέλιξη της επιχείρησης είναι καλή για τα δεδομένα της χώρας, όμως σε μεγάλο βαθμό η εξέλιξη των δραστηριοτήτων της βασίζεται στην γενικότερη οικονομία της Ελλάδος και των διεθνών τάσεων, με την τάση της αγοράς για τα επόμενα 3 με 4 έτη να δείχνει ένα πρόσημο ανάπτυξης από 2 - 4 %. Από την άλλη, η Φουρναράκης A.E. αναφέρει την εξέλιξη της εταιρείας, τονίζοντας, όμως, ότι οι νέες δραστηριότητες της επιχείρησης είναι λίγες, σε αντίθεση με τις νέες συνεργασίες τόσο στο πελατολόγιο όσο και στο κομμάτι των προμηθευτών – συνεργατών. Κάτι που οφείλεται στην συγκέντρωση στον ίδιο γεωγραφικό χώρο αρκετών εταιριών που ηγούνται στον κλάδο τους.

Τέλος, σχετικά με την ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας των συμμετεχόντων επιχειρήσεων στην έρευνα, έξι από τις οχτώ από αυτές αναφέρουν ότι σε ότι σχετίζεται με κρατικές επιχορηγήσεις, κονδύλια, χορηγίες, κλπ. ότι η επιχείρηση σημειώνει θετικό πρόσημο. Ειδικότερα, η Φουρναράκης A.E. αναφέρει ότι η επιχείρηση σημειώνει αύξηση του κύκλου εργασιών της τόσο στον Ελλαδικό χώρο όσο και στις εισαγωγές – εξαγωγές της. Από την άλλη, η Βιοραλ ABE δεν μπορεί να έχει κάποιο κριτήριο καθώς η επιχείρηση ασχολείται μόνο με εξαγωγές και δεν επηρεάζεται από τον Ελλαδικό χώρο, και η DB Schenker A.E. δεν έχει παρατηρήσει κάποια ενίσχυση στην επιχειρηματική της δραστηριότητα μετά την εγκατάστασή της στο Θριάσιο πεδίο.

Κλείνοντας παρατηρείται ότι όλες οι επιχειρήσεις που συμμετείχαν στην έρευνα αποδίδουν με θετικό τρόπο την εγκατάστασή τους στο Θριάσιο, κάτι το οποίο έρχεται σε συμφωνία με την βιβλιογραφία. Συγκεκριμένα, η πλειοψηφία των επιχειρήσεων που συμμετείχαν στην έρευνα αναφέρουν ότι έχουν εξελιχθεί και ότι έχει αυξηθεί και η επιχειρηματική τους δραστηριότητα σε ότι σχετίζεται με κρατικές επιχορηγήσεις, κονδύλια, χορηγίες, κλπ. Παράλληλα, από την βιβλιογραφία

παρατηρείται ότι η υπάρχει ποικιλία γύρω από τις χρηματοδοτήσεις για την δραστηριοποίηση των επιχειρήσεων σε αστικά εμπορευματικά κέντρα.

6.3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στις μέρες μας, όπως παρατηρείται από την βιβλιογραφία και από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε, οι αστικές μεταφορές πραγματοποιούνται χωρίς ολοκληρωμένα συστήματα και κανόνες (Παπαγιαννούλης, 2011). Για τον λόγο αυτό, κρίνεται αναγκαίο να παρουσιασθούν κάποιες προτάσεις που συντελούν στην δημιουργία ολοκληρωμένων και αποτελεσματικών συστημάτων αστικών μεταφορών.

Έτσι, αρχικά προτείνεται η βελτιστοποίηση των διαδρομών και η σωστή διαχείριση του στόλου των μέσων θα μπορούσε να επιτύχει καλύτερα αποτελέσματα και οικονομία στα καύσιμα και τους λοιπούς πόρους (μείωση διανυόμενων χιλιομέτρων, λειτουργικό κόστος, κλπ.) και στον χρόνο (Γιαννέλος, 2014).

Επιπλέον, θα μπορούσε να ορισθεί ωράριο και θέσεις τροφοδοσίας, τα οποία θα αποσυμφορίζουν τα αστικά κέντρα και θα κάνουν την «δουλεία» των μεταφορέων ευκολότερη, γρηγορότερη και αποτελεσματικότερη. Σε συνδυασμό με αυτό, προτείνεται και ο ορισμός νυχτερινών διανομών, οι οποίες διευκολύνουν τις μεταφορές στα αστικά κέντρα λόγω της μειωμένης κίνησης, και την πιθανή χρήση λιγότερων οχημάτων (Μαλινδρέτος, 2016).

Μια ακόμη πρόταση, θα μπορούσε να είναι και η δημιουργία αποκλειστικών λωρίδων κυκλοφορίας φορτηγών, οι οποίες βοηθούν στη μείωση των καθυστερήσεων και του χρόνου ταξιδιού των φορτηγών που μεταφέρουν εμπορεύματα μέσα στην πόλη. Το μέτρο αυτό ακολουθεί τις προδιαγραφές των λεωφορειολωρίδων και δίνει τη δυνατότητα στα φορτηγά να κινούνται γρηγορότερα, άρα και αποτελεσματικότερα.

Κλείνοντας, σημαντικός παράγοντας για την επιτυχημένη εφαρμογή των αστικών εμπορευματικών μεταφορών αποτελούν και τα αστικά εμπορευματικά κέντρα. Τα κέντρα αυτά μπορούν να βοηθήσουν στην καλύτερη και αποτελεσματικότερη χρήση του στόλου των εταιρειών και του ανθρώπινου δυναμικού της, καθώς και στην εξασφάλιση λιγότερο ενοχλητικών μεταφορικών δραστηριοτήτων. Τέλος, με τα αστικά

εμπορευματικά κέντρα είναι πιο εύκολο να επιτευχθεί καλύτερος έλεγχος των αποθεμάτων των προϊόντων, της διαθεσιμότητας των προϊόντων, του καθορισμού των δρομολογίων και των μεταφορών, και κατ' επέκταση της τελικής εξυπηρέτησης των πελατών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι εμπορευματικές μεταφορές στα αστικά κέντρα είναι ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στην αλυσίδα των logistics. Η πλειοψηφία των μεταφορών που ολοκληρώνονται, ανεξάρτητα από το μέσο που χρησιμοποιείται και της απόστασης που διανύεται, καταλήγουν ως διανομή εντός της πόλης. Για το λόγο αυτό, κρίνεται σημαντική η ομαλή λειτουργία των μεταφορών αυτών, προσφέροντας σε όσους ζουν, κινούνται και δραστηριοποιούνται στα κέντρα αυτά να έχουν απεριόριστη πρόσβαση σε εμπορεύματα και πρώτες ύλες.

Έτσι, κρίνεται σημαντική η δημιουργία κατάλληλων προϋποθέσεων για την οικονομική και εμπορική ανάπτυξη των πόλεων. Ωστόσο, τα προβλήματα με τα οποία έρχονται αντιμέτωποι οι μεταφορείς μέσα στις μεγάλες πόλεις είναι πολλά. Και οι πόλεις όμως αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα από την συνεχή διέλευση των φορτηγών μέσα στον αστικό χώρο.

Για να επιλυθούν, λοιπόν, τα προβλήματα αυτά, ένας τρόπος είναι να διαμορφωθούν αποτελεσματικά συστήματα που θα μείωναν το κόστος των μεταφορών, αλλά και τα προβλήματα που αναφέρθηκαν και ένας άλλος τρόπος είναι να αναπτυχθούν αστικά εμπορευματικά κέντρα.

Με γνώμονα τα προαναφερθέντα, στόχος της παρούσας εργασίας είναι η εισαγωγή στις αστικές μεταφορές - city logistics. Ειδικότερα, γίνεται αναφορά στο τι συμβαίνει στην Ελλάδα, μια χώρα που υστερεί κατά πολύ στην εφαρμογή καλών πρακτικών, και παρουσιάζονται κάποιες προτάσεις για τη βελτίωση της υπάρχουσας πραγματικότητας των αστικών μεταφορών στη χώρα μας.

Έτσι λοιπόν, σύμφωνα με τη βιβλιογραφία ο σχεδιασμός με τον σωστό τρόπο και η οργάνωση μιας κατάλληλης διαδρομής για το προϊόν, αυξάνει τις παραγόμενες ποσότητες που μεταφέρονται προς πώληση, είτε απευθείας από τους παραγωγούς, είτε μέσω των εμπόρων – προμηθευτών, είτε μέσω εταιρειών logistics, οι οποίες απλά μεταφέρουν τα προϊόντα. Από την άλλη, ο λανθασμένος σχεδιασμός οδηγεί σε ένα πολύπλοκο σύστημα με σημαντικές απώλειες, τόσο σε κόστος όσο και σε ποιότητα.

Με τα αστικά εμπορευματικά κέντρα είναι δυνατή η συγκέντρωση των υπηρεσιών ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας σε έναν χώρο. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις για συνεργασίες μεταξύ των εμπλεκόμενων εταιριών στην βιομηχανία των logistics. Ένα τέτοιο κέντρο αποτελεί και το Θριάσιο πεδίο, το οποίο έχει ως κύριο σκοπό να συγκεντρώσει όλες τις διάσπαρτες δραστηριότητες που υφίστανται, σήμερα, στην περιοχή της πρωτεύουσας (σταθμός διαλογής, σταθμός για containers, τελωνείο, εμπορικός σταθμός, αποθήκες, κλπ).

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την πρωτογενή έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην παρούσα εργασία, οι επιχειρήσεις που, πλέον, δραστηριοποιούνται στο Θριάσιο πεδίο, αναφέρουν την σημαντικότητα και τις θετικές επιπτώσεις με τις οποίες έχουν συμβάλλει στην ευρύτερη τοπική κοινωνία, καθώς, επίσης, και ότι τα αστικά κέντρα εμπορευμάτων παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην οργάνωση και στον συντονισμό των εμπορευματικών μεταφορών στα κέντρα της πόλης. Ακόμη, η εγκατάσταση των επιχειρήσεων στο κέντρο του Θριάσιου αποδίδουν με θετικό τρόπο την εγκατάσταση τους σε αυτό, καθώς έχουν εξελιχθεί και έχει αυξηθεί και η επιχειρηματική τους δραστηριότητα.

Σε γενικές γραμμές, στην Ελλάδα, οι αστικές μεταφορές δεν έχουν αναπτυχθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Παρόλο που κάποια μέτρα, όπως είναι οι θέσεις φορτοεκφόρτωσης ή ο καθορισμός του ωραρίου τροφοδοσίας, εφαρμόζονται, η εφαρμογή αυτή δεν είναι οργανωμένη και αποτελεσματική. Ένας λόγος, στον οποίο αποδίδεται αυτή η κατάσταση είναι οι οικονομική κρίση, καθώς οι τοπικές αρχές και η πολιτεία, αδυνατούν να επενδύσουν σε υποδομές στα city logistics ενώ και η μείωση των κερδών των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα logistics τις έχουν κάνει να μην μπορούν να εφαρμόσουν αποτελεσματικές πρακτικές και λύσεις.

Συμπερασματικά, θα μπορούσε να αναφερθεί ότι στον αιώνα που βρισκόμαστε με τις οικονομίες να αναπτύσσονται και τον καταναλωτισμό – ζήτηση προϊόντων - να αυξάνονται, οι αστικές, κυρίως, μεταφορές θα πρέπει να καταφέρουν να ανταποκριθούν στις ανάγκες και τις απαιτήσεις των πελατών, να διασφαλίσουν την προστασία του περιβάλλοντος και να προσφέρουν ταχύτερη, οικονομικότερη και ασφαλέστερη μεταφορά των προϊόντων.

Εν κατακλείδι, τα πλέον αποτελεσματικά μέτρα για βιώσιμες Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές είναι εκείνα που καλύπτουν ταυτόχρονα οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές ανάγκες, περιορίζοντας τους συμβιβασμούς μεταξύ των στόχων και του αντίστοιχου κόστους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

- Γιαννέλος Π., Βελτιστοποίηση δρομολόγησης οχημάτων, Άρθρο δημοσιευμένο στο <http://www.logistics-management.gr/news/547>, 2014
- ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, Η εφοδιαστική των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη, Έκθεση σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη, Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, Εισηγητής: Michael Cramer, 2008
- Θεωδοροπούλου, Ρ., Κασώλη Μ., Μεταφορές & Logistics, Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας, Αθήνα, 2014
- Καπούτση, Ρ., Κακκαβάς, Χ., Real Estate & Logistics: Πρόσφατες Τάσεις & προοπτικές στην Ελλάδα και την Ευρώπη, 2nd INTERNATIONAL CONFERENCE ON SUPPLY CHAINS, Αθήνα, 2012
- Κατασκευή Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Στόλου Οχημάτων, Απόστολος Κεχαγιάς, 2013
- Λαΐος, Α., Παστρουμάς, Α., Η διεξόδυση των Logistics στις Ελληνικές επιχειρήσεις, Σημαντικές επισημάνσεις έρευνας του Πανεπιστήμιου Πειραιώς, 1999
- Λευκή Βίβλος – Χάρτης πορείας για ένα ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο των μεταφορών – 91η σύνοδος ολομέλειας, Βρυξέλλες, 2011
- Μαλινδρέτος, Γ., Ειδικά θέματα εφοδιαστικής αλυσίδας, Σημειώσεις μαθήματος, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2010
- Μαλινδρέτος Γ., Εφοδιαστική αλυσίδα-Logistics και εξυπηρέτηση πελατών, Σύνδεσμος ακαδημαϊκών βιβλιοθηκών, Αθήνα, 2016
- Μεταξάκης, Ι., Τα logistics των πόλεων – City Logistics, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος, 2010
- Μπινιώρης, Σ., Εισαγωγή στη Διαχείριση της Εφοδιαστικής Αλυσίδας. Εκδόσεις Π. Χ. Πασαλίδης, Αθήνα, 2014

- Ντάλια Α., Μελέτη Σκοπιμότητας Υλοποίησης Εμπορευματικού Κέντρου, ΕΜΠ, Αθήνα, 2012
- Παπαγιαννούλης Ι., Ευφυή συστήματα μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς, 2011
- Παπαδόπουλος Α., Το πρόβλημα της δρομολόγησης στόλου οχημάτων: Μελέτη Περίπτωσης,, Πανεπιστήμιο Πατρών, 2015
- Τσιπούρας Χ., Συστήματα διακίνησης, αποθήκευσης, διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τη σύγχρονη εταιρεία & μέθοδοι αξιολόγησης της, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Πανεπιστημίου Πειραιά, Πειραιάς, 2010
- Φωτεινού, Φ., 2008, Ουραγός στην Ε.Ε. των «15» η Ελλάδα στον τομέα των logistics. <http://www.capital.gr/realestate/>

Ξενόγλωσση

- Ballou R., Business Logistics Management, 1999
- Benjelloun, A., Crainic, T.G., Bigras, Y., Toward a taxonomy of city logistics projects, Interuniversity Research Centre on Enterprise Networks, Logistics and Transportation, 2009
- Bestufs (Best Urban Freight Solutions) Consortium . Οδηγός Καλής Πρακτικής στις Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές. Ερευνητικό Πρόγραμμα στο πλαίσιο για Έρευνα και Τεχνολογίες (RTD), 2007
- Boerkamps, J., Binsbergen, A., GOOTRIP- A new approach for modeling and evaluation of urban goods distribution urban transport systems, Paper Presented at the 2ND KFB-Research Conference, Lund, 1999
- Dablanc, L., City Logistics. Wiley Online Library. International Encyclopedia of Geography, 2019
- Dablanc, L., Rodriguez J.P., City Logistics: Towards a Global Typology, Transport Research Arena, Paris, 2014
- Daganzo, F., Logistics Systems Analysis, Berlin, 2007
- Desiderio, M., DHL Amsterdam, combined transport: boat & bike. Transport Expertise Association. English Publications, 2008

- Foltyński, M., Sustainable Urban Logistics Plan – current situation of the city of Poznań. *Transportation Research Procedia*. Vol.39, pp. 42-53, 2019
- Gorcun F., Efficiency analysis of Cargo Tram for city logistics compared to road freight transportation: A case study analysis of Istanbul City, 14th International Scientific Conference - Osijek, Croatia, 2014
- Herwig W., Gottfried S., Management of freight villages: findings from an exploratory study in Germany, *International Journal of Logistics Research and Applications: A Leading Journal of Supply Chain Management*, 2011
- Kauf, S., City Logistics – A strategic Element of Sustainable Urban Development. *Transportation Research Procedia*. Vol 16, pp. 158-164, 2016
- Kiba-Janiak, M., Key Success Factors for City Logistics from the Perspective of Various Groups of Stakeholders. *Transportation Research Procedia*. Vol. 12, pp. 557-569, 2016
- Kiba-Janiak, M.; Cheba, K., Information system for city logistics. The case of Poland. *Transportation Research Procedia*. Vol. 39,pp. 160-169, 2019
- Kulińska, E.; Kulińska, K., Development of ride-sourcing services and sustainable city logistics. *Transportation Research Procedia*. Vol. 39,pp. 252-259, 2019
- Malindretos, G. Logistics Strategy and Sustainability. Paper for The 2nd EuroMed Conference of the EuroMed Academy of Business. Salerno, University of Salerno, 2009
- Malindretos G,- Abeliotis K., Sustainable City Logistics Practices for goods and waste, Harokopion University, Athens, Greece, 2009
- MitraS,-LeeE,-DeHaanC,-KayabasP,-Itani.,IntegratingSupplyChainModels in Urban Freight Planning, Upper Great Plains Transportation Institute , North Dakota State University, Fargo, 2013
- Nathanail, E.; Adamos, G.; Gogas, M., A novel approach for assessing sustainable city logistics. *Transportation Research Procedia*. Vol. 25, pp. 1036-1045, 2017
- Neuhold, G., The environmental savings of using other modes. BESTUFS, 2005.

- Porter, M., Kramer, M.R., Creating Shared Value, Harvard Business Review, January-February Issue, 2011
- Ramokgopa, L.N., City Logistics: changing the way we supply. Proceedings of the 23rd Southern African Transport Conference. 2004
- Reguea R,- Bristow A., Appraising Freight Tram Schemes: A Case Study of Barcelona, Institute of Transportation Studies, University of California, 2013
- Savelsbergh, M.; Van-Woensel, T., 50th anniversary invited article – city logistics: challenges and opportunities. Transportation Science. Vol. 50(2),pp. 363-761, 2016
- Schäffeler, U. and Wichser, J., Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές & Εφοδιαστική Πόλεων. Ερευνητικό Πρόγραμμα για τις Μεταφορές,2003
- Tadić, S.; Zečević, S.; Krstić, M., Assessment of the political city logistics initiatives sustainability. Transportation Research Procedia. Vol. 30, pp. 285-294, 2018
- Taniguchi, E., Thompson, R. and Yamada, T,. Visions for city logistics. Proceedings of the 3rd International Conference on City Logistics. Madeira, Portugal, 2003
- Xiaoming LIU, Michel SAVY, Logistics and the City: The Key Issue of Freight Villages, In Sustainable Transport for Chinese Cities. Published online, 2012

Διαδικτυακές Πηγές

- www.ergose.gr
- www.vision-solutions.gr
- www.plant-management.gr
- www.faethon.gr
- www.arion.gr
- www.enclose.eu
- www.logistics.org.gr
- https://en.wikipedia.org/wiki/Fleet_management
- https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_tracking_system
- https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_routing_problem

- https://en.wikipedia.org/wiki/Travelling_salesman_problem

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Ερωτηματολόγιο

Α' ΜΕΡΟΣ: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Εταιρεία:
2. Περιοχή:
3. Έτος ίδρυσης και εγκατάστασης στο Θριάσιο Πεδίο:
4. Μέγεθος επιχείρησης – Αριθμός απασχολούμενων:
5. Τομέας Απασχόλησης:
 - Υπηρεσίες
 - Ξυλεία (Βιομηχανία, Εμπόριο)
 - Χημικά
 - Προϊόντα Πετρελαίου
 - Τσιμέντα
 - Μεταλλουργικά Προϊόντα
 - Μηχανήματα Κατασκευής
 - Εμπόριο
 - Αποθήκευση
 - Υπηρεσίες Σταθμών Υγρών Καυσίμων
 - Υλικά κατασκευών
 - Ναυτιλιακό εργοστάσιο κατασκευής
 - Άλλο
6. Θέση στην επιχείρηση:
7. Χρόνια προϋπηρεσίας:
8. Για ποιο λόγο επιλέξατε τη συγκεκριμένη περιοχή ώστε να εγκαταστήσετε την εταιρεία σας; Αξιολογήστε από το 1-5 (1=καθόλου σημαντικό και 5=πολύ σημαντικό)
 - Τοπική αγορά εργασίας

- Κοντά στην Αθήνα
- Άμεση πρόσβαση στο εθνικό (οδικό, θαλάσσιο, σιδηροδρομικό) δίκτυο μεταφορών
- Διαθεσιμότητα γης
- Χαμηλό κόστος γης
- Βιομηχανικές και περιβαλλοντικές υποδομές
- Φυσικοί πόροι
- Βιομηχανική συγκέντρωση
- Άλλο

Β' ΜΕΡΟΣ: ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

9. Έχετε αναπτύξει δίκτυα συνεργασίας με προμηθευτές και τοπικές επιχειρήσεις, μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο;
10. Έχετε συμβάλει στην τοπική απασχόληση (πόσοι από τους εργαζόμενους μένουν στη γύρω περιοχή;), μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο;

Γ' ΜΕΡΟΣ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ

11. Έχετε πραγματοποιήσει τεχνολογικές αλλαγές ή καινοτομίες τα τελευταία 5 έτη; - Κι αν όχι για ποιο λόγο; Αν ναι, μπορείτε να μας αναφέρετε τις πιο σημαντικές από αυτές;
12. Έχετε παρατηρήσει αλλαγές στην επιχείρησή σας (π.χ. πωλήσεις) από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; Αν ναι παρακαλώ επεξηγήστε.

Δ' ΜΕΡΟΣ: ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

13. Πως κρίνεται την εξέλιξη της επιχείρησής; (π.χ. νέες συνεργασίες, νέες δραστηριότητες, κλπ.)
14. Έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική σας δραστηριότητα από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; (π.χ. κρατικές επιχορηγήσεις, κονδύλια ΕΕ, κλπ.)

Σας Ευχαριστώ Πολύ...!!!

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 1

Α' ΜΕΡΟΣ: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

15. Εταιρεία: Dedron
16. Περιοχή: Ασπρόπυργο Αττικής
17. Έτος ίδρυσης και εγκατάστασης στο Θριάσιο Πεδίο: ίδρυση 1998 εγκαταστ. 2006
18. Μέγεθος επιχείρησης – Αριθμός απασχολούμενων: ≈ 500 άτομα
19. Τομέας Απασχόλησης:
 - Υπηρεσίες
 - Ξυλεία (Βιομηχανία, Εμπόριο)
 - Χημικά
 - Προϊόντα Πετρελαίου
 - Τσιμέντα
 - Μεταλλουργικά Προϊόντα
 - Μηχανήματα Κατασκευής
 - Εμπόριο
 - Αποθήκευση
 - Υπηρεσίες Σταθμών Υγρών Καυσίμων
 - Υλικά κατασκευών
 - Ναυτιλιακό εργοστάσιο κατασκευήςΆλλο εισαγωγέας και αποκλειστικός αντιπρόσωπος ξύλινων δαπέδων
20. Θέση στην επιχείρηση: τμήμα εισαγωγών
21. Χρόνια προϋπηρεσίας: 8 στον τομέα των Logistics
22. Για ποιο λόγο επιλέξατε τη συγκεκριμένη περιοχή ώστε να εγκαταστήσετε την εταιρεία σας; Αξιολογήστε από το 1-5 (1=καθόλου σημαντικό και 5=πολύ σημαντικό)
 - Τοπική αγορά εργασίας
 - Κοντά στην Αθήνα

- Άμεση πρόσβαση στο εθνικό (οδικό, θαλάσσιο, σιδηροδρομικό) δίκτυο μεταφορών
- Διαθεσιμότητα γης
- Χαμηλό κόστος γης
- Βιομηχανικές και περιβαλλοντικές υποδομές
- Φυσικοί πόροι
- Βιομηχανική συγκέντρωση
- Άλλο

Β' ΜΕΡΟΣ: ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

23. Έχετε αναπτύξει δίκτυα συνεργασίας με προμηθευτές και τοπικές επιχειρήσεις, μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο; Ναι
24. Έχετε συμβάλει στην τοπική απασχόληση (πόσοι από τους εργαζόμενους μένουν στη γύρω περιοχή;), μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο; ναι

Γ' ΜΕΡΟΣ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ

25. Έχετε πραγματοποιήσει τεχνολογικές αλλαγές ή καινοτομίες τα τελευταία 5 έτη; - Κι αν όχι για ποιο λόγο; Αν ναι, μπορείτε να μας αναφέρετε τις πιο σημαντικές από αυτές; ΝΑΙ
26. Έχετε παρατηρήσει αλλαγές στην επιχείρησή σας (π.χ. πωλήσεις) από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; Αν ναι παρακαλώ επεξηγήστε. ΝΑΙ

Δ' ΜΕΡΟΣ: ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

27. Πως κρίνεται την εξέλιξη της επιχείρησής; (π.χ. νέες συνεργασίες, νέες δραστηριότητες, κλπ.) ΑΡΚΕΤΑ ΚΑΛΗ
28. Έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική σας δραστηριότητα από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; (π.χ. κρατικές επιχορηγήσεις, κονδύλια ΕΕ, κλπ.) ΝΑΙ ΑΡΚΕΤΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 2

Α' ΜΕΡΟΣ: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Εταιρεία: Diakinisis Logistics Services
2. Περιοχή: Ασπρόπυργο Αττικής
3. Έτος ίδρυσης και εγκατάστασης στο Θριάσιο Πεδίο: ίδρυση 1980 εγκαταστ. 2000
4. Μέγεθος επιχείρησης – Αριθμός απασχολούμενων: ≈ 500 άτομα
5. Τομέας Απασχόλησης:
 - Υπηρεσίες
 - Ξυλεία (Βιομηχανία, Εμπόριο)
 - Χημικά
 - Προϊόντα Πετρελαίου
 - Τσιμέντα
 - Μεταλλουργικά Προϊόντα
 - Μηχανήματα Κατασκευής
 - Εμπόριο
 - Αποθήκευση
 - Υπηρεσίες Σταθμών Υγρών Καυσίμων
 - Υλικά κατασκευών
 - Ναυτιλιακό εργοστάσιο κατασκευής
 - Άλλο Logistics
6. Θέση στην επιχείρηση: τμήμα Logistics
7. Χρόνια προϋπηρεσίας: 15 στον τομέα των Logistics
8. Για ποιο λόγο επιλέξατε τη συγκεκριμένη περιοχή ώστε να εγκαταστήσετε την εταιρεία σας; Αξιολογήστε από το 1-5 (1=καθόλου σημαντικό και 5=πολύ σημαντικό)
 - Τοπική αγορά εργασίας
 - Κοντά στην Αθήνα
 - Άμεση πρόσβαση στο εθνικό (οδικό, θαλάσσιο, σιδηροδρομικό) δίκτυο μεταφορών

- Διαθεσιμότητα γης
- Χαμηλό κόστος γης
- Βιομηχανικές και περιβαλλοντικές υποδομές
- Φυσικοί πόροι
- Βιομηχανική συγκέντρωση
- Άλλο

Β' ΜΕΡΟΣ: ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

9. Έχετε αναπτύξει δίκτυα συνεργασίας με προμηθευτές και τοπικές επιχειρήσεις, μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο; Ναι
10. Έχετε συμβάλει στην τοπική απασχόληση (πόσοι από τους εργαζόμενους μένουν στη γύρω περιοχή;), μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο; ναι

Γ' ΜΕΡΟΣ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ

11. Έχετε πραγματοποιήσει τεχνολογικές αλλαγές ή καινοτομίες τα τελευταία 5 έτη; - Κι αν όχι για ποιο λόγο; Αν ναι, μπορείτε να μας αναφέρετε τις πιο σημαντικές από αυτές; ΝΑΙ
12. Έχετε παρατηρήσει αλλαγές στην επιχείρησή σας (π.χ. πωλήσεις) από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; Αν ναι παρακαλώ επεξηγήστε. ΝΑΙ

Δ' ΜΕΡΟΣ: ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

13. Πως κρίνεται την εξέλιξη της επιχείρησής; (π.χ. νέες συνεργασίες, νέες δραστηριότητες, κλπ.) ΑΡΚΕΤΑ ΚΑΛΗ
14. Έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική σας δραστηριότητα από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; (π.χ. κρατικές επιχορηγήσεις, κονδύλια ΕΕ, κλπ.) ΝΑΙ ΑΡΚΕΤΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 3

Α' ΜΕΡΟΣ: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Εταιρεία: ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗΣ ΑΕ
2. Περιοχή: ΘΕΣΗ ΡΟΥΠΑΚΙ - ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ
3. Έτος ίδρυσης και εγκατάστασης στο Θριάσιο Πεδίο: έτος ίδρυσης 1948 – εγκατάσταση στο Θριάσιο 2006
4. Μέγεθος επιχείρησης – Αριθμός απασχολούμενων: 170
5. Τομέας Απασχόλησης:
 - Υπηρεσίες
 - Ξυλεία (Βιομηχανία, Εμπόριο)
 - Χημικά
 - Προϊόντα Πετρελαίου
 - Τσιμέντα
 - Μεταλλουργικά Προϊόντα
 - Μηχανήματα Κατασκευής
 - Εμπόριο √
 - Αποθήκευση
 - Υπηρεσίες Σταθμών Υγρών Καυσίμων
 - Υλικά κατασκευών
 - Ναυτιλιακό εργοστάσιο κατασκευής
 - Άλλο
6. Θέση στην επιχείρηση: Προϊστάμενος Διακίνησης
7. Χρόνια προϋπηρεσίας: 2 έτη (15 συνολικά)
8. Για ποιο λόγο επιλέξατε τη συγκεκριμένη περιοχή ώστε να εγκαταστήσετε την εταιρεία σας; Αξιολογήστε από το 1-5 (1=καθόλου σημαντικό και 5=πολύ σημαντικό)
 - Τοπική αγορά εργασίας 1
 - Κοντά στην Αθήνα 4
 - Άμεση πρόσβαση στο εθνικό (οδικό, θαλάσσιο, σιδηροδρομικό) δίκτυο μεταφορών 4
 - Διαθεσιμότητα γης 2
 - Χαμηλό κόστος γης 2

- Βιομηχανικές και περιβαλλοντικές υποδομές 2
- Φυσικοί πόροι 1
- Βιομηχανική συγκέντρωση 3
- Άλλο

Β' ΜΕΡΟΣ: ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

9. Έχετε αναπτύξει δίκτυα συνεργασίας με προμηθευτές και τοπικές επιχειρήσεις, μετά την εγκατάστασή σας στο Θριάσιο; Ναι, έχει εμπλουτιστεί το πελατολόγιο της επιχείρησής με τοπικούς συνεργάτες λόγω εγγύτητας
10. Έχετε συμβάλει στην τοπική απασχόληση (πόσοι από τους εργαζόμενους μένουν στη γύρω περιοχή;), μετά την εγκατάστασή σας στο Θριάσιο; Αναλογικά το ποσοστό της τοπικής απασχόλησης αγγίζει το 30%

Γ' ΜΕΡΟΣ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ

11. Έχετε πραγματοποιήσει τεχνολογικές αλλαγές ή καινοτομίες τα τελευταία 5 έτη; - Κι αν όχι για ποιο λόγο; Αν ναι, μπορείτε να μας αναφέρετε τις πιο σημαντικές από αυτές; Έχουν πραγματοποιηθεί αρκετές καινοτομίες, σημαντικότερη εξ αυτών η τοποθέτηση συστήματος ρομποτικής εναπόθεσης εμπορευμάτων σε θέσεις “stock”.
12. Έχετε παρατηρήσει αλλαγές στην επιχείρησή σας (π.χ. πωλήσεις) από την εγκατάστασή σας στο Θριάσιο πεδίο; Αν ναι παρακαλώ επεξηγήστε. Η επιχείρηση πραγματοποιεί αύξηση του κύκλου εργασιών η οποία κατά ένα ποσοστό οφείλεται και στην γεωγραφική της θέση, λόγω της άμεσης πρόσβασης στο δίκτυο μεταφορών.

Δ' ΜΕΡΟΣ: ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

13. Πως κρίνεται την εξέλιξη της επιχείρησής; (π.χ. νέες συνεργασίες, νέες δραστηριότητες, κλπ.) Λίγες νέες δραστηριότητες σε αντίθεση με νέες συνεργασίες τόσο στο πελατολόγιο όσο και στο κομμάτι των προμηθευτών –

συνεργατών. Κάτι που οφείλεται στην συγκέντρωση στον ίδιο γεωγραφικό χώρο αρκετών εταιριών που ηγούνται στον κλάδο τους.

14. Έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική σας δραστηριότητα από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; (π.χ. κρατικές επιχορηγήσεις, κονδύλια ΕΕ, κλπ.) Όπως προαναφέρθηκε η επιχείρηση σημειώνει αύξηση του κύκλου εργασιών της τόσο στον Ελλαδικό χώρο όσο και στις εισαγωγές – εξαγωγές της.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 4

Α' ΜΕΡΟΣ: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Εταιρεία: DRUCKFARBEN HELLAS A.E.B.E
2. Περιοχή: Ασπρόπυργο Αττικής
3. Έτος ίδρυσης και εγκατάστασης στο Θριάσιο Πεδίο: ίδρυση 1986 εγκαταστ. 2009
4. Μέγεθος επιχείρησης – Αριθμός απασχολούμενων: ~= 1500 άτομα
5. Τομέας Απασχόλησης:
 - Υπηρεσίες
 - Ξυλεία (Βιομηχανία, Εμπόριο)
 - Χημικά
 - Προϊόντα Πετρελαίου
 - Τσιμέντα
 - Μεταλλουργικά Προϊόντα
 - Μηχανήματα Κατασκευής
 - Εμπόριο
 - Αποθήκευση
 - Υπηρεσίες Σταθμών Υγρών Καυσίμων
 - Υλικά κατασκευών
 - Ναυτιλιακό εργοστάσιο κατασκευής Άλλο μελανιών εύκαμπτης συσκευασίας, οικοδομικών χρωμάτων και εξοικονόμησης ενέργειας

6. Θέση στην επιχείρηση: τμήμα εξαγωγών

7. Χρόνια προϋπηρεσίας: 10 στον τομέα των Logistics
8. Για ποιο λόγο επιλέξατε τη συγκεκριμένη περιοχή ώστε να εγκαταστήσετε την εταιρεία σας; Αξιολογήστε από το 1-5 (1=καθόλου σημαντικό και 5=πολύ σημαντικό)
- Τοπική αγορά εργασίας
 - Κοντά στην Αθήνα
 - Άμεση πρόσβαση στο εθνικό (οδικό, θαλάσσιο, σιδηροδρομικό) δίκτυο μεταφορών
 - Διαθεσιμότητα γης
 - Χαμηλό κόστος γης
 - Βιομηχανικές και περιβαλλοντικές υποδομές
 - Φυσικοί πόροι
 - Βιομηχανική συγκέντρωση
 - Άλλο

Β' ΜΕΡΟΣ: ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

9. Έχετε αναπτύξει δίκτυα συνεργασίας με προμηθευτές και τοπικές επιχειρήσεις, μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο; Ναι
10. Έχετε συμβάλει στην τοπική απασχόληση (πόσοι από τους εργαζόμενους μένουν στη γύρω περιοχή;), μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο; ναι

Γ' ΜΕΡΟΣ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ

11. Έχετε πραγματοποιήσει τεχνολογικές αλλαγές ή καινοτομίες τα τελευταία 5 έτη; - Κι αν όχι για ποιο λόγο; Αν ναι, μπορείτε να μας αναφέρετε τις πιο σημαντικές από αυτές; ΝΑΙ
12. Έχετε παρατηρήσει αλλαγές στην επιχείρησή σας (π.χ. πωλήσεις) από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; Αν ναι παρακαλώ επεξηγήστε. ΝΑΙ

Δ' ΜΕΡΟΣ: ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

13. Πως κρίνεται την εξέλιξη της επιχείρησης; (π.χ. νέες συνεργασίες, νέες δραστηριότητες, κλπ.) ΑΡΚΕΤΑ ΚΑΛΗ
14. Έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική σας δραστηριότητα από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; (π.χ. κρατικές επιχορηγήσεις, κονδύλια ΕΕ, κλπ.) ΝΑΙ ΑΡΚΕΤΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 5

Α' ΜΕΡΟΣ: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Εταιρεία: ΜΕΓΑ ΓΚΡΟΥΠ Α.Ε
2. Περιοχή: Ασπρόπυργο Αττικής
3. Έτος ίδρυσης και εγκατάστασης στο Θριάσιο Πεδίο: ίδρυση 1997 εγκαταστ. 2005
4. Μέγεθος επιχείρησης – Αριθμός απασχολούμενων: ≈ 600 άτομα
5. Τομέας Απασχόλησης:
 - Υπηρεσίες
 - Ξυλεία (Βιομηχανία, Εμπόριο)
 - Χημικά
 - Προϊόντα Πετρελαίου
 - Τσιμέντα
 - Μεταλλουργικά Προϊόντα
 - Μηχανήματα Κατασκευής
 - Εμπόριο
 - Αποθήκευση
 - Υπηρεσίες Σταθμών Υγρών Καυσίμων
 - Υλικά κατασκευών
 - Ναυτιλιακό εργοστάσιο κατασκευής
 - Άλλο Logistics
6. Θέση στην επιχείρηση: τμήμα Logistics
7. Χρόνια προϋπηρεσίας: 9 στον τομέα των Logistics

8. Για ποιο λόγο επιλέξατε τη συγκεκριμένη περιοχή ώστε να εγκαταστήσετε την εταιρεία σας; Αξιολογήστε από το 1-5 (1=καθόλου σημαντικό και 5=πολύ σημαντικό)
- Τοπική αγορά εργασίας
 - Κοντά στην Αθήνα
 - Άμεση πρόσβαση στο εθνικό (οδικό, θαλάσσιο, σιδηροδρομικό) δίκτυο μεταφορών
 - Διαθεσιμότητα γης
 - Χαμηλό κόστος γης
 - Βιομηχανικές και περιβαλλοντικές υποδομές
 - Φυσικοί πόροι
 - Βιομηχανική συγκέντρωση
 - Άλλο

Β' ΜΕΡΟΣ: ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

9. Έχετε αναπτύξει δίκτυα συνεργασίας με προμηθευτές και τοπικές επιχειρήσεις, μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο; Ναι
10. Έχετε συμβάλει στην τοπική απασχόληση (πόσοι από τους εργαζόμενους μένουν στη γύρω περιοχή;), μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο; ναι

Γ' ΜΕΡΟΣ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ

11. Έχετε πραγματοποιήσει τεχνολογικές αλλαγές ή καινοτομίες τα τελευταία 5 έτη; - Κι αν όχι για ποιο λόγο; Αν ναι, μπορείτε να μας αναφέρετε τις πιο σημαντικές από αυτές; ΝΑΙ
12. Έχετε παρατηρήσει αλλαγές στην επιχείρησή σας (π.χ. πωλήσεις) από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; Αν ναι παρακαλώ επεξηγήστε. ΝΑΙ

Δ' ΜΕΡΟΣ: ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

13. Πως κρίνεται την εξέλιξη της επιχείρησής; (π.χ. νέες συνεργασίες, νέες δραστηριότητες, κλπ.) ΑΡΚΕΤΑ ΚΑΛΗ

14. Έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική σας δραστηριότητα από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; (π.χ. κρατικές επιχορηγήσεις, κονδύλια ΕΕ, κλπ.) ΝΑΙ
ΑΡΚΕΤΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 6

Α' ΜΕΡΟΣ: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Εταιρεία: ΒΙΟΡΑΛ ΑΒΕ
2. Περιοχή: ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ
3. Έτος ίδρυσης και εγκατάστασης στο Θριάσιο Πεδίο:
4. Μέγεθος επιχείρησης – Αριθμός απασχολούμενων: ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΑ- 40
ΑΤΟΜΑ
5. Τομέας Απασχόλησης:
 - Υπηρεσίες
 - Ξυλεία (Βιομηχανία, Εμπόριο)
 - Χημικά
 - Προϊόντα Πετρελαίου
 - Τσιμέντα
 - Μεταλλουργικά Προϊόντα
 - Μηχανήματα Κατασκευής
 - Εμπόριο
 - Αποθήκευση
 - Υπηρεσίες Σταθμών Υγρών Καυσίμων
 - Υλικά κατασκευών
 - Ναυτιλιακό εργοστάσιο κατασκευής
 - Άλλο Χ, Χύτευση και εξαγωγή
6. Θέση στην επιχείρηση: ΒΟΗΘΟΣ ΛΟΓΙΣΤΗ
7. Χρόνια προϋπηρεσίας: 5

8. Για ποιο λόγο επιλέξατε τη συγκεκριμένη περιοχή ώστε να εγκαταστήσετε την εταιρεία σας; Αξιολογήστε από το 1-5 (1=καθόλου σημαντικό και 5=πολύ σημαντικό)
- Τοπική αγορά εργασίας 2
 - Κοντά στην Αθήνα 5
 - Άμεση πρόσβαση στο εθνικό (οδικό, θαλάσσιο, σιδηροδρομικό) δίκτυο μεταφορών 2
 - Διαθεσιμότητα γης 5
 - Χαμηλό κόστος γης 4
 - Βιομηχανικές και περιβαλλοντικές υποδομές 4
 - Φυσικοί πόροι 3
 - Βιομηχανική συγκέντρωση 3
 - Άλλο

Β' ΜΕΡΟΣ: ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

9. Έχετε αναπτύξει δίκτυα συνεργασίας με προμηθευτές και τοπικές επιχειρήσεις, μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο;
10. Έχετε συμβάλει στην τοπική απασχόληση (πόσοι από τους εργαζόμενους μένουν στη γύρω περιοχή;), μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο; Περίπου 20 άτομα

Γ' ΜΕΡΟΣ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ

11. Έχετε πραγματοποιήσει τεχνολογικές αλλαγές ή καινοτομίες τα τελευταία 5 έτη; - Κι αν όχι για ποιο λόγο; Αν ναι, μπορείτε να μας αναφέρετε τις πιο σημαντικές από αυτές; Ναι
12. Έχετε παρατηρήσει αλλαγές στην επιχείρησή σας (π.χ. πωλήσεις) από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; Αν ναι παρακαλώ επεξηγήστε. Η εταιρεία έχει εγκατασταθεί στον Ασπρόπυργο από το 1996 και απευθύνεται κυρίως σε εταιρείες του εξωτερικού

Δ' ΜΕΡΟΣ: ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

13. Πως κρίνεται την εξέλιξη της επιχείρησης; (π.χ. νέες συνεργασίες, νέες δραστηριότητες, κλπ.)
14. Έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική σας δραστηριότητα από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; (π.χ. κρατικές επιχορηγήσεις, κονδύλια ΕΕ, κλπ.) Η εταιρεία ασχολείται με χύτευση και αποστολή εξαρτημάτων σε εταιρείες εξωτερικού.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 7

Α' ΜΕΡΟΣ: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Εταιρεία: ΠΛΑΙΣΙΟ COMPUTERS A.E.B.E
2. Περιοχή: ΜΑΓΟΥΛΑ, ΑΤΤΙΚΗ
3. Έτος ίδρυσης και εγκατάστασης στο Θριάσιο Πεδίο: ίδρυση 1969 εγκαταστ. 2009
4. Μέγεθος επιχείρησης – Αριθμός απασχολούμενων: ≈ 1200 άτομα
5. Τομέας Απασχόλησης:
 - Υπηρεσίες
 - Ξυλεία (Βιομηχανία, Εμπόριο)
 - Χημικά
 - Προϊόντα Πετρελαίου
 - Τσιμέντα
 - Μεταλλουργικά Προϊόντα
 - Μηχανήματα Κατασκευής
 - Εμπόριο
 - Αποθήκευση
 - Υπηρεσίες Σταθμών Υγρών Καυσίμων
 - Υλικά κατασκευών
 - Ναυτιλιακό εργοστάσιο κατασκευήςΆλλο Κατασκευή τεχνολογίας, ηλεκτρονικών και εξοπλισμός γραφείου
6. Θέση στην επιχείρηση: τμήμα εισαγωγών

7. Χρόνια προϋπηρεσίας: 5 στον τομέα των Logistics γενικά
8. Για ποιο λόγο επιλέξατε τη συγκεκριμένη περιοχή ώστε να εγκαταστήσετε την εταιρεία σας; Αξιολογήστε από το 1-5 (1=καθόλου σημαντικό και 5=πολύ σημαντικό)
 - Τοπική αγορά εργασίας
 - Κοντά στην Αθήνα
 - Άμεση πρόσβαση στο εθνικό (οδικό, θαλάσσιο, σιδηροδρομικό) δίκτυο μεταφορών
 - Διαθεσιμότητα γης
 - Χαμηλό κόστος γης
 - Βιομηχανικές και περιβαλλοντικές υποδομές
 - Φυσικοί πόροι
 - Βιομηχανική συγκέντρωση
 - Άλλο

Β' ΜΕΡΟΣ: ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

9. Έχετε αναπτύξει δίκτυα συνεργασίας με προμηθευτές και τοπικές επιχειρήσεις, μετά την εγκατάστασή σας στο Θριάσιο; Ναι
10. Έχετε συμβάλει στην τοπική απασχόληση (πόσοι από τους εργαζόμενους μένουν στη γύρω περιοχή;), μετά την εγκατάστασή σας στο Θριάσιο; ναι

Γ' ΜΕΡΟΣ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ

11. Έχετε πραγματοποιήσει τεχνολογικές αλλαγές ή καινοτομίες τα τελευταία 5 έτη; - Κι αν όχι για ποιο λόγο; Αν ναι, μπορείτε να μας αναφέρετε τις πιο σημαντικές από αυτές; ΝΑΙ
12. Έχετε παρατηρήσει αλλαγές στην επιχείρησή σας (π.χ. πωλήσεις) από την εγκατάστασή σας στο Θριάσιο πεδίο; Αν ναι παρακαλώ επεξηγήστε. ΝΑΙ

Δ' ΜΕΡΟΣ: ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

13. Πως κρίνεται την εξέλιξη της επιχείρησης; (π.χ. νέες συνεργασίες, νέες δραστηριότητες, κλπ.) ΑΡΚΕΤΑ ΚΑΛΗ
14. Έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική σας δραστηριότητα από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; (π.χ. κρατικές επιχορηγήσεις, κονδύλια ΕΕ, κλπ.) ΝΑΙ ΑΡΚΕΤΑ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 8

Α' ΜΕΡΟΣ: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Εταιρεία: DB SCHENKER ΑΕ
2. Περιοχή: ΘΕΣΗ ΓΚΡΟΠΑ ΚΥΡΙΑΛΟΣ
3. Έτος ίδρυσης και εγκατάστασης στο Θριάσιο Πεδίο: 31/10/2016
4. Μέγεθος επιχείρησης – Αριθμός απασχολούμενων: 94
5. Τομέας Απασχόλησης:
 - Υπηρεσίες
 - Ξυλεία (Βιομηχανία, Εμπόριο)
 - Χημικά
 - Προϊόντα Πετρελαίου
 - Τσιμέντα
 - Μεταλλουργικά Προϊόντα
 - Μηχανήματα Κατασκευής
 - Εμπόριο
 - Αποθήκευση
 - Υπηρεσίες Σταθμών Υγρών Καυσίμων
 - Υλικά κατασκευών
 - Ναυτιλιακό εργοστάσιο κατασκευής
 - Άλλο
6. Θέση στην επιχείρηση: Εμπορικός Διευθυντής
7. Χρόνια προϋπηρεσίας: 18 έτη

8. Για ποιο λόγο επιλέξατε τη συγκεκριμένη περιοχή ώστε να εγκαταστήσετε την εταιρεία σας; Αξιολογήστε από το 1-5 (1=καθόλου σημαντικό και 5=πολύ σημαντικό)
- Τοπική αγορά εργασίας
 - Κοντά στην Αθήνα
 - Άμεση πρόσβαση στο εθνικό (οδικό, θαλάσσιο, σιδηροδρομικό) δίκτυο μεταφορών
 - Διαθεσιμότητα γης
 - Χαμηλό κόστος γης
 - Βιομηχανικές και περιβαλλοντικές υποδομές
 - Φυσικοί πόροι
 - Βιομηχανική συγκέντρωση
 - Άλλο

Β' ΜΕΡΟΣ: ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ

9. Έχετε αναπτύξει δίκτυα συνεργασίας με προμηθευτές και τοπικές επιχειρήσεις, μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο; Ναι
10. Έχετε συμβάλει στην τοπική απασχόληση (πόσοι από τους εργαζόμενους μένουν στη γύρω περιοχή;), μετά την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο; 2-3%

Γ' ΜΕΡΟΣ: ΑΛΛΑΓΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟ ΘΡΙΑΣΙΟ

11. Έχετε πραγματοποιήσει τεχνολογικές αλλαγές ή καινοτομίες τα τελευταία 5 έτη; - Κι αν όχι για ποιο λόγο; Αν ναι, μπορείτε να μας αναφέρετε τις πιο σημαντικές από αυτές; Ναι
12. Έχετε παρατηρήσει αλλαγές στην επιχείρησή σας (π.χ. πωλήσεις) από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; Αν ναι παρακαλώ επεξηγήστε.
(Βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα είναι , η άμεση πρόσβαση δικτύων και η προσβασιμότητα των εκάστοτε μεταφορέων των πελάτων μας ή συνεργατών μας για παράλαβες ή παραδόσεις των εμπορευμάτων τους. Επιπρόσθετα υφίσταται αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες αποθήκευσης, λόγω της άμεσης

πρόσβασης δικτύων για παραδόσεις εντός Αττικής – καλύτερη εξυπηρέτηση χρονικά και διαχείριση των μέσων μεταφοράς.)

Δ' ΜΕΡΟΣ: ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

13. Πως κρίνεται την εξέλιξη της επιχείρησης; (π.χ. νέες συνεργασίες, νέες δραστηριότητες, κλπ.) (η εξέλιξη των δραστηριοτήτων μας βασίζεται στην γενικότερη οικονομία της Ελλάδος και των διεθνών τάσεων. Η τάση της αγοράς για τα επόμενα 3 με 4 έτη δείχνει ένα πρόσημο ανάπτυξης από 2 - 4 %)
14. Έχει ενισχυθεί η επιχειρηματική σας δραστηριότητα από την εγκατάσταση σας στο Θριάσιο πεδίο; (π.χ. κρατικές επιχορηγήσεις, κονδύλια ΕΕ, κλπ.)
(όχι)