ΑΝΩΤΑΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ



Πτυχιακή εργασία

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΣΕ ΝΗΣΙΩΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Μιχάλης Χαραλάμπους

Αρ. Μητρώου: 7580

Αθήνα 2015

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	ΣΕΛ.
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	**4**
ΕΥΧΑΡΙΣΤΊΕΣ	**6**
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	**7**
ΕΝΟΤΗΤΑ 1: Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας	**10**
1.1 Ιστορική Αναδρομή	10
1.2 Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας	11
1.3 Ορισμοί της ΔΕΑ	11
1.4 Σημαντικότητα Διοίκησης Logistics και Ε.Α	11
1.5 Πεδία Εφαρμογής	12
1.6 Φάσεις λήψεις αποφάσεων σε μια Εφοδιαστική Αλυσίδα	13
1.7 Αντικειμενικός στόχος της Ε.Α	14
1.8 Αλυσίδα Αξίας	15
1.9 Κύριες Διαδικασίες	15
1.10 Βοηθητικές διαδικασίες	16
1.11 Προμήθειες	16
1.11.1 Ορισμός	16
1.11.2 Η σημασία της προμήθειας	17
ΕΝΟΤΗΤΑ 2: Ο ρόλος της αποθήκευσης στην Ε.Α	**19**
2.1 Παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή της τοποθεσίας των αποθηκών	20
2.2 Σχεδιασμός των αποθηκών	20
ΕΝΟΤΗΤΑ 3: Ο ρόλος των αποθεμάτων στις αλυσίδες εφοδιασμού	**23**
3.1 Λόγοι διατήρησης αποθεμάτων	24
3.1.1 Αβεβαιότητα	24
3.1.2 Κέρδος	24
3.1.3 Χρόνος παράδοσης προϊόντων	24
3.1.4 Ανταγωνισμός	24
3.1.5 Αποφυγή υπέρογκων ποσών και εξοπλισμού	24
3.2 Είδη αποθεμάτων	25
3.2.1 Κυκλικά αποθέματα	25
3.2.2 Αποθέματα σε μεταφορά	25
3.2.3 Αποθέματα ασφαλείας	25
3.2.4 Αποθέματα κερδοσκοπίας	25
3.2.5 Νεκρά αποθέματα	25
3.3 Πολιτική σχεδιασμού αποθεμάτων	25
3.4 Φιλοσοφία just in time	26
ΕΝΟΤΗΤΑ 4 : Δίκτυο Διανομών	**28**

4.1 Διανομή 28

4.2 Ορισμός 28

4.3 Σκοπός του δικτύου διανομών 29

4.4 Μέθοδοι Διανομής 30

4.5 Συστήματα Διανομής 31

4.6 Εναλλακτικές στρατηγικές διανομής 32

ΕΝΟΤΗΤΑ 5 :Μεταφορές Logistics 35

5.1 Εισαγωγή 35

5.2 Κατηγορίες Μεταφορών 35

ΕΝΟΤΗΤΑ 6: Η περίπτωση της Κύπρου 40

6.1 Εισαγωγή 40

6.2 Η εμπορική ναυτιλία στην Κύπρο 41

6.3 Η πορεία και οι στόχοι της Κυπριακής ναυτιλίας 41

6.4 Δυνατότητες Κίνησης 43

6.4.1 Μέσω Λιμανιών 43

6.4.2 Αεροπορικά Μέσα 43

6.5 Εισαγωγές/εξαγωγές 44

6.5.1 *Κ*όστος παράγωγης προϊόντων σε συνέπεια της νησιωτικότητας και της γεωγραφικής θέσης της Κύπρου 46

6.6 Η Κυπριακή Ναυτιλία και η Ευρωπαϊκή Ένωση 47

6.7 Πρόγραμμα MIELE 48

6.8 Φορολογικό σύστημα χωρητικότητας 48

6.9 Υπηρεσίες από την αρχή λιμένων Κύπρου 49

6.9.1 Φορτοεκφορτώσεις πλοίων 49

6.9.2 Πλοήγηση/ Ρυμούλκηση 50

6.9.3 Διαχείριση Φορτίων 52

6.9.4 Παραλαβή εμπορευμάτων 52

6.9.5 Παράδοση εμπορευμάτων 53

6.9.6 Διαμετακομιστικό εμπόριο 53

6.9.7 Παραχώρηση αδειών σε τρίτους 54

6.10 Τα λιμάνια της Κύπρου 54

6.10.1 Το λιμάνι της Λεμεσού 54

6.10.2 Το Λιμάνι της Λάρνακας 56

6.10.3 Το Λιμάνι του Βασιλικού 56

ΕΝΟΤΗΤΑ 7: Κυπριακή Εταιρεία: «CHARALAMBOUS LTD» 59

7.1 Εισαγωγή 59

7.2 Λειτουργίες της Εταιρείας 59

7.3 Προτάσεις Βελτίωσης των διαδικασιών 61

ΕΠΙΛΟΓΟΣ **62**

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ **63**

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Στην παρούσα εργασία αναλύεται το θέμα της Διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (ΔΕΑ) σε νησιώτικες περιοχές και συγκεκριμένα για την περίπτωση της Κύπρου. Η εργασία χωρίζεται σε δυο κύρια μέρη. Στο πρώτο μέρος παρουσιάζεται αναλυτικά η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας και η πολλαπλότητα των εφαρμογών της στις διάφορες επιχειρήσεις, τους παραγωγούς και τους καταναλωτές. Στην αρχή γίνεται μια αναφορά για την ιστορική αναδρομή της ανταλλαγής προϊόντων από τα αρχαία χρόνια και την πορεία της μέχρι σήμερα, ακολούθως δίνεται μια επεξήγηση στο τι είναι και που αποσκοπούν οι εφοδιαστικές αλυσίδες για τις επιχειρήσεις καθώς και η σημαντικότητά της και τα πεδία εφαρμογής της, αναφέρονται τα διάφορα στάδια λήψεις αποφάσεων μέσα σε μια εφοδιαστική αλυσίδα και η αλυσίδες αξίας σύμφωνα με τον Porter*. Επίσης, αναφέρεται η σημασία των προμηθειών. Στη συνέχεια αναλύονται σε ξεχωριστές υποενότητες ο ρόλος της αποθήκευσης, της διανομής, των αποθεμάτων, και της μεταφοράς. Στο δεύτερο μέρος της εργασίας γίνεται αναφορά στην περίπτωση της Κύπρου σχετικά με τα θέματα των εφοδιαστικών αλυσίδων καθώς και για την γεωγραφική στρατηγική της Κύπρου και τα πλεονεκτήματα της που έχουν κάνει την Κύπρο ένα διεθνές κέντρο πλοιοδιαχείρισης από εταιρείες του εξωτερικού. Για την Κύπρο το θέμα των logistics και γενικά των μεταφορών μέσω θαλάσσης ήταν και θα είναι πάντοτε σημαντικό, εφόσον εξασφαλίζει οικονομικότερους και ευκολότερους τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων. Επίσης, η Κύπρος εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης –σταυροδρόμι τριών ηπείρων- διαδραματίζει αρκετά μεγάλο ρόλο για το διαμετακομιστικό εμπόριο από χώρες της Ευρώπης καθώς και της Μέσης ανατολής. Στην Κύπρο και στα λιμάνια της Κύπρου οι εργασίες γίνονται από την Αρχή Λιμένων Κύπρου (ΑΛΚ) όπου περιγράφονται οι εργασίες που γίνονται εκ μέρους της αρχής, για την φόρτωση και την εκφόρτωση των εμπορευμάτων. Γίνεται αναφορά στα λιμάνια του νησιού καθώς και τις υποδομές που υπάρχουν σε αυτά. Επιπρόσθετα, γίνεται περιγραφή μιας εμπορικής εταιρείας η οποία εισάγει προϊόντα από το εξωτερικό με σκοπό την πώλησή τους στα καταστήματα λιανικής στην Κύπρο. Η περιγραφή γίνεται για να αποσαφηνίσει τα νέα δεδομένα της κυπριακής αγοράς και της αλλαγής του τρόπου διαχείρισης των επιχειρήσεων στα νέα δεδομένα, συμπεριλαμβανόμενων των τακτικών της ΔΕΑ που έχουν βοηθήσει τις επιχειρήσεις να αναπτυχθούν και να επιβιώσουν στις δυσκολίες της σημερινής αγοράς.

**Ο Μάικλ Πόρτερ (Michael E. Porter) ανέπτυξε το μοντέλο των πέντε ανταγωνιστικών δυνάμεων που δείχνει την ένταση του ανταγωνισμού σε μια βιομηχανία και καθορίζει την σχετική ελκυστικότητα και κατά συνέπεια την κερδοφορία της. Όπως προκύπτει, όσο εντονότερος είναι ο ανταγωνισμός τόσο λιγότερο ελκυστική είναι η βιομηχανία και το αντίστροφο.*



Γραφική αναπαράσταση των πέντε ανταγωνιστικών δυνάμεων του Μάικλ Πόρτερ

Ευχαριστίες

Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Δρ. Κύριο Αθανάσιο Σπυριδάκο, καθηγητή μου στο Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Τεχνολογικού Τομέα του Πειραιά, ο οποίος με παρακίνησε να ασχοληθώ με το θέμα των Logistics και των εφοδιαστικών αλυσίδων και μου, έδωσε την ευκαιρία να ερευνήσω το συγκεκριμένο θέμα στην διοίκηση των επιχειρήσεων.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας στην σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη εποχή που ζούμε είναι ένα σπουδαίο εργαλείο για τους διευθυντές των επιχειρήσεων. Στην σύγχρονη εποχή, οι τάσεις των αλυσίδων εφοδιασμού καθώς και των logistics είναι απαραίτητες για την κάθε οργάνωση. Μέσα από την εφοδιαστική αλυσίδα, οι επιχειρήσεις προγραμματίζουν τους τρόπους με τους οποίους θα γίνονται οι διαδικασίες και λειτουργίες στα διάφορα στάδια που περνά το προϊόν από την παραγωγή μέχρι να φθάσει στον καταναλωτή. Η εφοδιαστική αλυσίδα προσθέτει αξία στα προϊόντα και αυτή η αξία συμπεριλαμβάνεται στην τιμή που θα κληθεί ο καταναλωτής να πληρώσει. Οι σημερινές παγκόσμιες αγορές και το ελεύθερο εμπόριο μεταξύ των επιχειρήσεων από διαφορετικές χώρες, επιβάλλουν την κατάλληλη συνεργασία σε όλους τους τομείς μεταξύ των επιχειρήσεων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των καταναλωτών. Ένα σημαντικό πλεονέκτημα για τις επιχειρήσεις είναι ότι μέσα από τις διαδικασίες της σωστής διαχείρισης να καταφέρνουν να μειώσουν τα κόστη τους και παράλληλα να αυξήσουν την κερδοφορία της εταιρείας. Η εφοδιαστική αλυσίδα περικλείει όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη ροή και την μετατροπή των αγαθών από το πρώτο στάδιο των πρώτων υλών μέχρι το τελευταίο στάδιο του τελικού προϊόντος. Σε μια εφοδιαστική αλυσίδα περιλαμβάνονται οι αγορές, οι πρώτες ύλες, τα κέντρα παραγωγής, οι αποθηκευτικοί χώροι, τα αποθέματα, τα κέντρα διανομής, οι μεταφορές των εμπορευμάτων, οι χονδρέμποροι, οι λιανοπωλητές, οι προμηθευτές κλπ. Συνεπώς, οι διαδικασίες των logistics βρίσκονται σε όλα τα στάδια της διοίκησης της επιχείρησης και γι αυτό τον λόγο επιβάλλεται η καλύτερη στρατηγική από τους διευθυντές στον τομέα της διαχείρισης για να γίνεται μια άριστα και οργανωμένη τροφοδοσία των πρώτων υλών μέχρι να φτάσει στον πελάτη. Οι επιχειρήσεις θέλουν να κερδίσουν των καταναλωτή για να αγοράζει το προϊόν σε μακροχρόνια βάση και γι αυτό τον λόγο χρειάζεται να γίνεται μια οργανωμένη λειτουργία ανάμεσα σε όλα τα στάδια ούτος ώστε το προϊόν όταν ζητηθεί να υπάρχει, να είναι σε διαθεσιμότητα, στη σωστή στιγμή και στην κατάλληλη τιμή. Για τη περίπτωση της Κύπρου, το logistics και οι εφοδιαστικές αλυσίδες διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στην αγορά του νησιού, λόγω του ότι η Κύπρος είναι νησί δεν υπάρχουν αρκετοί πόροι για την ικανοποίηση των αναγκών των καταναλωτών από ιδίους πόρους και γι αυτό το λόγο οι εισαγωγές προϊόντων από χώρες του εξωτερικού επιβάλλεται. Στο νησί έχουν γίνει οι απαραίτητες υποδομές στα λιμάνια για την αγκυροβόληση των πλωτών μέσων όπου μπορεί να γίνει εκφόρτωση των εμπορευμάτων από τα κοντέινερ των πλοίων και ακολούθως η παράδοση στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων. Στην Κύπρο το εμπόριο για ιδία χρήση όσο και για εμπορεύματα που είναι προς διαμετακόμιση έχει σημαντικό ρόλο στην μεσόγειο, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, είναι το τελευταίο κράτος που χωρίζει την Ευρώπη με τις χώρες της Μέσης Ανατολής και τα πλεονεκτήματα για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες είναι πολλά. Επίσης, στην Κύπρο σύμφωνα με τα ευρήματα που

ανακαλύφθηκαν στις θαλάσσιες περιοχές του νησιού, οι μεγάλες ποσότητες φυσικού αερίου και πετρελαίου υπόσχονται πολλά για το μέλλον του νησιού και οι αρμόδιοι φορείς κάνουν τις απαραίτητες ενέργειες να καταστήσουν το νησί σε ένα ενεργειακό κέντρο όπου θα τροφοδοτεί τις αγορές τις Ευρώπης με φυσικό αέριο.

ΕΝΟΤΗΤΑ 1: ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ

1.ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Από την αρχαιότητα έχουμε μερικά δείγματα, όπου διάφοροι λαοί ταξίδευαν από πόλη σε πόλη με τα διάφορα μέσα που υπήρχαν για να διαθέσουν τα προϊόντα τους, και αυτό επιβεβαιώνεται με παράδειγμα ότι ανακαλύφθηκαν ελληνικά στοιχεία σε τάφους και σε ευρήματα στη Κίνα. Αυτό αποδεικνύει τις εμπορικές συναλλαγές που είχαν οι λαοί πριν χιλιάδες χρόνια, και την δίψα για ανακάλυψη καινούριων προϊόντων και την διάθεση των δικών τους. Με την πάροδο του χρόνου, νέες ιδέες και λύσεις μετέτρεψαν και έκαναν την εφοδιαστική αλυσίδα να αποτελέσει τη βάση για μια νέα ιστορική και οικονομική εποχή. Συγκεκριμένα από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και μετά η εφοδιαστική αλυσίδα – *Logistics* βελτίωσε τις μετακινήσεις εξοπλισμό, τροφίμων, καυσίμων και γενικά τον εφοδιασμό των στρατευμάτων σε όλη την Ευρώπη. Την δεκαετία μετά τον παγκόσμιο πόλεμο υπήρξε μεγάλη ζήτηση σε όλα τα καταναλωτικά αγαθά και υπηρεσίες λόγω της σιγουριάς της ασφάλειας και της ειρήνης, επομένως αυτή η μεγάλη ζήτηση δημιούργησε πρόβλημα στις επιχειρήσεις οι οποίες είχαν πρόβλημα στο να καλύψουν την ζήτηση. Εδώ είναι λοιπόν που γεννήθηκε ο ανταγωνισμός, η αύξηση της ζήτησης παραγωγικής ικανότητας των εταιρειών. Με την πάροδο του χρόνου και με τα διάφορα σκαμπανεβάσματα των οικονομιών, οι επιχειρήσεις αναπροσαρμόστηκαν και κατέληξαν ότι ένας από τους βασικούς στόχους είναι η μείωση του κόστους παραγωγής, στην αναθεώρηση των αποθεμάτων τους, να μειώνονται οι ζημιές και να ικανοποιείται η ζήτηση. Η παραπάνω φιλοσοφία ισχύει μέχρι σήμερα με συνεχιζόμενη ανάπτυξη στα θέματα των Logistics των επιχειρήσεων.

1.2 *ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΉΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ*

Η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι ένα σύνολο προσεγγίσεων, που χρησιμοποιούνται για να συνενώσουν αποτελεσματικά σε ένα ενιαίο σύνολο τους προμηθευτές, τους παραγωγούς, τους αποθηκευτικούς χώρους και τα αποθέματα, ώστε το τελικό προϊόν να παραχθεί και να διανεμηθεί στις κατάλληλες ποσότητες στους κατάλληλους προορισμούς την κατάλληλη στιγμή, για να επιτευχθεί η ελαχιστοποίηση των γενικών εξόδων του όλου συστήματος και παράλληλα να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις των πελατών. Η εφοδιαστική αλυσίδα περιλαμβάνει τους πελάτες, τους λιανοπωλητές, τους χονδρέμπορους-διανομείς, τους κατασκευαστές και προμηθευτές πρώτων υλών. Οι κύριες διαδικασίες που λαμβάνουν μέρος κατά μήκος της Ε.Α είναι οι αγορές από τους προμηθευτές, οι μεταφορές των ενδιάμεσων και των τελικών προϊόντων , η αποθήκευση τους , η διαχείριση των αποθεμάτων και η διανομή των προϊόντων στους λιανοπωλητές ή στους τελικούς πελάτες.[Simchi- Levi and kaminsky , 2000]. Τα logistics καλύπτουν μια τεράστια γκάμα διαδικασιών του σχεδιασμού,

υλοποίησης και έλεγχου στο επιχειρηματικό πεδίο. Τα βασικά στοιχεία που συνυφαίνουν τα logistics είναι η διοίκηση και ο στρατηγικός σχεδιασμός της επιχείρησης, και η βέλτιστη αξιοποίηση των ανθρώπινων και υλικών πόρων. Τα logistics εξυπηρετούν στην κερδοφορία της επιχείρησης αποσκοπώντας στην παραγωγή προϊόντων με όσο το δυνατό χαμηλότερο κόστος



1.3 ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΔΕΑ

Ως διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Ε.Α) ορίζεται η οργάνωση και ο συντονισμός όλων των δραστηριοτήτων της Ε.Α , όπου με τον όρο αυτό εννοούμε την ροή υλικών, πληροφοριών και υπηρεσιών από τους προμηθευτές των πρώτων υλών μέσα από τα εργοστάσια και τις αποθήκες στους τελικούς πελάτες. Ουσιαστικά οι Ε.Α είναι στην πραγματικότητα δίχτυα , που αποτελούνται από συνδεδεμένες και αλληλεξαρτώμενες οργανώσεις που λειτουργούν από κοινού σε ένα κλίμα συνεργασίας για να ελέγξουν , να διευθύνουν και να βελτιώσουν την ροή υλικών και πληροφοριών από τους προμηθευτές στους τελικούς χρήστες.[AITKEN J.].

Σύμφωνα με τους Simchi- Levi και Shapiro τα δίχτυα αυτά έχουν συνήθως ένα αυθαίρετο αριθμό επιπέδων και συμμετέχουν σε αυτά μια ή περισσότερες επιχειρήσεις. Ένα δίχτυο μπορεί να περιλαμβάνει προμηθευτές , μεσάζοντες, αποθήκες, εταιρείες παροχής υπηρεσιών, κέντρα διανομής και πελάτες.

1.4 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ LOGISTIC ΚΑΙ Ε.Α

Η Διοίκηση Logistics και Ε.Α έχει εξελιχθεί σταδιακά σε ένα μείζων θέμα τόσο για τον επιχειρηματικό κόσμο, όσο και για την ακαδημαϊκή κοινότητα. Σύμφωνα με την σχετική βιβλιογραφία προκύπτει ότι σε μια τυπική βιομηχανική εταιρεία το κόστος των δραστηριοτήτων που σχετίζονται άμεσα με τις διαδικασίες της Διοίκησης Logistics ανέρχεται στο 20% με 25% του κύκλου εργασιών της εταιρείας και αντιπροσωπεύει το 10%-15% του τελικού κόστους του προϊόντος (GATTORNA & WALTERS, 1996). Στα ποσοστά αυτά συμπεριλαμβάνονται τα μεταφορικά έξοδα, έξοδα διαχείρισης αποθήκευσης υλικών και εμπορευμάτων, το κόστος διατήρησης αποθεμάτων , το κόστος διεκπεραίωσης παραγγελιών, προσωπικού κλπ.

Οι επιχειρήσεις έχουν στραφεί σε μεγάλο βαθμό σε παγκόσμιες πηγές προκειμένου να εξασφαλίσουν τις προμήθειες τους με μικρότερο κόστος και να πετύχουν γρηγορότερους ρυθμούς σχεδιασμού και υλοποίησης των προσφερόμενων προϊόντων και των υπηρεσιών τους. Ιδιαίτερα κρίσιμοι παράγοντες στο σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον αποδεικνύονται η διαθεσιμότητα των κεφαλαίων που διαθέτει κάθε επιχείρηση και ο στενός έλεγχος του κόστους αλλά και της ποιότητας των παραγόμενων προϊόντων και υπηρεσιών. Οι τάσεις αυτές οδήγησαν στην αναζήτηση περισσότερων αποτελεσματικών μεθόδων για τον συντονισμό της ροής υλών και πληροφοριών, στο εσωτερικό και εξωτερικό των επιχειρήσεων. Κλειδί για τον συντονισμό αυτό είναι ο προσανατολισμός σε πιο στενές σχέσεις με όλα τα επίπεδα των προμηθευτών και των συνεργατών. (SIMCHI-LEVI 2000).

Οι επιχειρήσεις σήμερα συναγωνίζονται ως προς το χρόνο και την ποιότητα παροχής προϊόντων ή των υπηρεσιών τους. Η επιχείρηση η οποία καταφέρνει να προσαρμοστεί ταχύτερα στις απαιτήσεις των καταναλωτών και να παραδώσει ταχύτερα και φθηνότερα χωρίς φθορά και με αξιοπιστία το προϊόν στον καταναλωτή [πελάτη] τότε έχει περισσότερες προϋποθέσεις να κερδίσει το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς.

1.5 ΠΕΔΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η εφοδιαστική βρίσκει εφαρμογή σε δυο κυρίως πεδία:

- Το πρώτο πεδίο είναι η επιχείρηση, η οποία πρέπει να οργανώσει την εισροή, την εσωτερική διακίνηση και την εκροή υλικών και προϊόντων κατά τέτοιον τρόπο, έτσι ώστε να εξασφαλίζει τη μεγίστη ικανοποίηση των πελατών της.
- Το δεύτερο πεδίο είναι η εφοδιαστική αλυσίδα , η οποία αποτελείται από όλες εκείνες τις επιχειρήσεις και οργανισμούς που είναι απαραίτητοι έτσι ώστε ένα προϊόν από πρώτες ύλες να καταλήξει στον τελικό πελάτη. Η αποτελεσματική οργάνωση και διοίκηση της ροής τον προϊόντων και πληροφοριών σε αυτήν την αλυσίδα αποτελεί επιτακτική ανάγκη σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία, όπου ο ανταγωνισμός από ατομικός ,επιχείρηση εναντίον επιχείρησης ,γίνεται συλλογικός, εφοδιαστική εναντίον εφοδιαστικής αλυσίδας.(logistics.org.gr,2005).



1.6 ΦΑΣΕΙΣ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΣΕ ΜΙΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ

Η επιτυχημένη διαχείριση της Ε.Α προϋποθέτει τη λήψη αρκετών αποφάσεων που σχετίζονται με τη ροή των πληροφοριών των διαφόρων προϊόντων. Αυτές οι αποφάσεις υπόκεινται σε τρεις κατηγορίες – φάσεις ανάλογα με τη συχνότητα λήψης της κάθε απόφασης και του χρονικού πλαισίου για το οποίο έχει επίδραση η κάθε απόφαση.Αυτές οι τρεις κατηγορίες είναι οι εξής (Chopra and meindl,2001) :

1) *ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ Ή ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ Ε.Α (SUPPLY CHAIN STRATEGY OR DESIGN)*

Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης η εταιρεία αποφασίζει τον τρόπο με τον οποίο θα δομήσει τη Ε.Α , αποφασίζει ποια θα είναι η διαμόρφωση της και τι διαδικασίες θα επιτελεί το κάθε στάδιο. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης αναφέρονται συχνά και ως στρατηγικές της Ε.Α. Οι αποφάσεις αυτές περιλαμβάνουν την τοποθεσία και τις χωρητικότητες των παραγωγικών και αποθηκευτικών εγκαταστάσεων, τα προϊόντα που θα παραχθούν ή θα αποθηκευτούν στις διάφορες τοποθεσίες, τα μέσα μεταφοράς που θα είναι διαθέσιμα μεταξύ των διάφορων σταδίων και τον τύπο του πληροφοριακού συστήματος που θα χρησιμοποιηθεί. Η παραγωγός εταιρεία λοιπόν θα πρέπει να διασφαλίσει ότι η διαμόρφωση της Ε.Α υποστηρίζει τους στρατηγικούς στόχους που έχουν τεθεί σε αυτή τη φάση. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται σε αυτή την κατηγορία έχουν τυπικά μακροχρόνιο ορίζοντα (μερικά χρόνια) και κοστίζουν αρκετά για να μεταβληθούν πολύ σύντομα. Συνεπώς οι εταιρείες όταν παίρνουν τέτοιες αποφάσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπ όψιν την αβεβαιότητα στις προσδοκώμενες συνθήκες αγοράς για τα επόμενα χρόνια.



2) *ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ Ε.Α (SUPPLY CHAIN PLANNING)*

Σε αυτή τη φάση οι εταιρείες ορίζουν ένα σύνολο λειτουργικών πολιτικών , οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση των βραχυπρόθεσμων λειτουργιών. Οι εταιρείες λοιπόν αρχίζουν την φάση του σχεδιασμού με μια πρόβλεψη ζήτησης στις διάφορες αγορές για την επόμενη χρονιά. Ο σχεδιασμός περιλαμβάνει αποφάσεις σχετικά με το ποιες τοποθεσίες θα εξυπηρετούν

συγκεκριμένες αγορές, τον τόπο συγκέντρωσης των αποθεμάτων, τις πολιτικές διαχείρισης των αποθεμάτων το αν γίνει υπεργολαβία μέρους της παραγωγής, τη συχνότητα ανεφοδιασμού και τέλος την επιλογή του χρόνου και του μεγέθους των προωθητικών ενεργειών μάρκετινγκ. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται καθορίζουν τα πλαίσια μέσα στα οποία η Ε.Α θα λειτουργήσει αναφορικά με μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Για αυτό τον χρονικό ορίζοντα οι εταιρείες υποχρεούνται να λαμβάνουν πάντα υπ όψιν την αβεβαιότητα στη ζήτηση και τις διακυμάνσεις στις συναλλαγματικές ισοτιμίες και τον ανταγωνισμό.

3) ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ Ε.Α (SUPPLY CHAIN OPERATION)

Ο χρονικός ορίζοντας εδώ είναι εβδομαδιαίος ή ημερήσιος και κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης οι εταιρείες λαμβάνουν αποφάσεις που σχετίζονται με τις ξεχωριστές παραγγελίες των πελατών. Στο λειτουργικό επίπεδο η διαμόρφωση της Ε.Α θεωρείται παγιωμένη και οι πολιτικές σχεδιασμού ήδη προκαθορισμένες. Ο στόχος είναι να εφαρμόσουν τις πολιτικές λειτουργιών με τον βέλτιστο τρόπο. Κατά την διάρκεια της φάσης αυτής οι εταιρείες επιμερίζουν τις παραγγελίες κάθε πελάτη ικανοποιώντας τη ζήτηση μέσω της παραγωγής ή των αποθεμάτων, ορίζουν μια ημερομηνία μέχρι την οποία η απαίτηση του πελάτη θα πρέπει να έχει ικανοποιηθεί, δημιουργούν λίστες επιλογής εμπορευμάτων στις αποθήκες και αναθέτουν την παραγγελία σε συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο, καθορίζουν προγράμματα παραλαβής των εμπορευμάτων και τοποθετούν παραγγελίες αναπλήρωσης των εμπορευμάτων. Οι αποφάσεις σε αυτή τη φάση λαμβάνονται σε σύντομο χρονικό διάστημα , ώρες ή μέρες και συχνά υπάρχει μικρότερη αβεβαιότητα για τις πληροφορίες της ζήτησης.

Ο στόχος αυτής της φάσης είναι η εκάστοτε εταιρεία να εκμεταλλευθεί την μείωση της αβεβαιότητας και να βελτιώσει την αποδοτικότητα της αλυσίδας έχοντας πάντα υπ όψιν τους περιορισμούς που προκύπτουν από τις πολιτικές διαμόρφωσης και σχεδιασμού της Ε.Α.

1.7 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ Ε.Α

Ο στόχος της κάθε ε.α είναι να μεγιστοποιήσει τη συνολική αξία που δημιουργείται κατά μήκος της. Η αξία αυτή είναι διαφορά μεταξύ του τι αξίζει το τελικό προϊόν για τον πελάτη και της προσπάθειας που γίνεται από μέρους της αλυσίδας για να ανταποκριθεί στην ζήτηση του πελάτη. Για τις περισσότερες εφοδιαστικές αλυσίδες η αξία συνδέετε ισχυρά με την κυκλοφορία της αλυσίδας, δηλαδή με την διαφορά μεταξύ εσόδων που προέρχονται από τον πελάτη και το συνολικό κόστος που δημιουργείται κατά μήκος της αλυσίδας. Η κερδοφορία λοιπόν της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι το συνολικό κέρδος που διαμοιράζεται σε όλα τα στάδια της αλυσίδας. Όσο μεγαλύτερη είναι η κερδοφορία τόσο πιο επιτυχημένη θεωρείται η εφοδιαστική αλυσίδα. Η επιτυχία της εκάστοτε αλυσίδας θα πρέπει να αποτιμάται συνολικά και όχι σύμφωνα με τα επιμέρους

κέρδη που δημιουργούνται στα μεμονωμένα στάδια λόγο του ότι είναι πιθανό η εστίαση στη κερδοφορία π αποφέρει ένα στάδιο να οδηγήσει σε μείωση του συνολικού κέρδους της.(Alvarado and Kotzab, 2001)

1.8 ΑΛΥΣΙΔΑ ΑΞΙΑΣ

Σύμφωνα με τον Porter οι διαδικασίες που προσθέτουν αξία στα προϊόντα ή τις υπηρεσίες διακρίνονται σε κύριες και βοηθητικές δραστηριότητες.

Οι κύριες σχετίζονται με τη φυσική δημιουργία του προϊόντος, τη πώληση και διανομή στον τελικό αγοραστή και την εξυπηρέτηση του καταναλωτή .



1.9 ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ:

Εσωτερικές διαδικασίες διαχείρισης εισροών που απαιτούνται για την παραλαβή, αποθήκευση και εσωτερική διανομή των εισαγόμενων σε μια επιχείρηση προϊόντων /υπηρεσιών όπως την διαχείριση των υλικών, τον έλεγχο αποθεμάτων, την αποθήκευση και τις συναλλαγές με τους προμηθευτές.

- Λειτουργίες που σχετίζονται με την παραγωγή των προϊόντων/υπηρεσιών όπως η κατασκευή, έλεγχος και συσκευασία.
- Εξωτερικές διαδικασίες διαχείρισης εκροών που αφορούν την αποθήκευση και διανομή των προϊόντων προς τους πελάτες όπως παραγγελιοληψία και μεταφορά.

Πωλήσεις μάρκετινγκ όπως διαφήμιση , πώληση, κοστολόγηση και προώθηση και τέλος οι υπηρεσίες που σχετίζονται με την ευρύτερη εξυπηρέτηση πελατών όπως η εγκατάσταση , η συντήρηση και η εκπαίδευση.

1.10 ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Οι βοηθητικές διαδικασίες υποστηρίζουν τις κύριες παρέχοντας λειτουργίες προμήθειας υλικών (έτοιμων ή ημι-έτοιμων), τεχνολογικούς και ανθρώπινους πόρους καθώς και διάφορες επιχειρηματικές λειτουργίες που αφορούν τη δομή. Περιλαμβάνονται:

- Οι προμήθειες υλικών που αφορούν όλες τις διαδικασίες προμήθειας αναλώσιμων και εξοπλισμού.
- Διαδικασίες έρευνας /ανάπτυξης νέων προϊόντων και τεχνολογιών και διαχείρισης τους.
- Διαδικασίες διαχείρισης ανθρώπινων πόρων, όπως πρόσληψη, και εκπαίδευση του προσωπικού.

Διαδικασίες που σχετίζονται με τη γενική δομή της επιχείρησης όπως την τμηματοποίηση σε χρηματοδότηση, σχεδιασμό, έλεγχο ποιότητας και την ανάθεση αρμοδιοτήτων σε επί μέρους διευθύνσεις της επιχείρησης.

1.11 ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ

1.11.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Οι προμήθειες αποτελούν σύνολο ενοποιημένων δραστηριοτήτων για την απόκτηση υλικών, εξοπλισμού/υπηρεσιών που απαιτούνται για την εκπλήρωση μιας οργάνωσης. (Williams and Dukes, the purchasing handbook).

Οι προμήθειες θεωρούνται από τις πλέον βασικές λειτουργίες μιας επιχείρησης καθώς έχουν άμεση επίδραση στο τελικό κόστος των παραγόμενων προϊόντων, την ποιότητα τους και την ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης. Είναι συνεπώς το τμήμα προμηθειών να ενεργεί για την απόκτηση των κατάλληλων αγαθών στην κατάλληλη ποσότητα, ποιότητα, τιμή στον κατάλληλο χρόνο και από την κατάλληλη πηγή. Στην επίτευξη του σκοπού των προμηθειών συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό η επιλογή των κατάλληλων προμηθευτών. Για το λόγο αυτό η αξιολόγηση των προμηθευτών αποτελεί μια από τις σημαντικότερες δραστηριότητες του τμήματος.

1.11.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και τις αρχές του 90 οι προμήθειες άρχισαν να αποκτούν όλο και μεγαλύτερη αναγνώριση λόγω της άμεσης επίδρασης τους στο τελικό κόστος των παραγόμενων προϊόντων. (Easton. 2002). Στις επιχειρήσεις το κόστος των πρώτων υλών συνιστά και το κύριο κόστος των τελικών προϊόντων φθάνοντας το 70% αυτού. Αρκετοί συγγραφείς αναφέρουν ότι το κόστος των προμηθευόμενων υλικών ανέρχεται σε ποσοστό περίπου 50 - 60 % των εσόδων από πωλήσεις μιας επιχείρησης (Λάϊος,1995).

Το γεγονός αυτό δίνει στο τμήμα προμηθειών την δυνατότητα να συμβάλει στην αύξηση της αποτελεσματικότητας μιας επιχείρησης λόγω της άμεσης επίδρασης που μπορεί να έχει στην μείωση του κόστους, τη βελτίωση της κερδοφορίας και της ευελιξίας της.

ΕΝΟΤΗΤΑ 2: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ Ε.Α

2.Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ Ε.Α

Εξαιτίας της προσφοράς και ζήτησης δημιουργείται η ανάγκη της ασφαλούς αποθήκευσης και διατήρησης των προϊόντων.

Σύμφωνα με τον *Γ.Τσιότρα 1996*, υπάρχουν οι εξής λόγοι που οδηγούν στην δημιουργία των αποθηκών.

1. Για να αποθηκευθούν πρώτες ύλες που προορίζονται για την παραγωγή.
2. Για να αποθηκευθούν έτοιμα προϊόντα που η ζήτηση τους δεν είναι άμεση.
3. Για την δημιουργία αποθέματος που θα χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση διακοπής της παραγωγής.
4. Για να εξυπηρετηθεί η εποχιακά περιοδική προσφορά ή ζήτηση.
5. Για να επιτευχθούν τοποθετήσεις σε αγορές με καλύτερους όρους.
6. Για να εξυπηρετηθούν τα διάφορα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας με την αποθήκευση των ενδιάμεσων προϊόντων.
7. Για να επιτύχουν οικονομικότερες προμήθειες.
8. Για να προστεθεί αξία με τον διαχωρισμό, την ταξινόμηση, την μίξη την συγκέντρωση, την συσκευασία και την τιμολόγηση.



2.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΗΣ ΤΟΠΟΘΕΣΙΑΣ ΤΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ

Η θέση μιας αποθήκης επιλέγεται με στόχο την αποδοτικότερη συμμετοχή της Ε.Α. Η αποθήκη είναι ένας κόμβος όπου καταφθάνουν και αναχωρούν προϊόντα γι αυτό και πρέπει τα οχήματα να έχουν εύκολη πρόσβαση .Γενικότερα για την επιλογή της τοποθεσίας των εγκαταστάσεων των αποθηκών λαμβάνονται υπόψη τα εξής (Simchi-Levi and Kaminsky 2000):

- Μακροοικονομικοί παράγοντες
- Στρατηγικοί παράγοντες
- Γεωγραφικές συνθήκες και συνθήκες υποδομής
- Ποιότητα και κόστος του διαθέσιμου εργατικού δυναμικού
- Τοπική βιομηχανία και φορολογικές συνθήκες

2.2 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ

Κατά τον σχεδιασμό μιας αποθήκης θα πρέπει να επιλέγει το κατάλληλο σύστημα τοποθέτησης των προϊόντων ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής τοποθέτηση, η βέλτιστη αξιοποίηση του αποθηκευτικού χώρου και ο εύκολος χειρισμός των προϊόντων από τα μηχανήματα εσωτερικής διακίνησης. Το σύστημα εσωτερικής διακίνησης περιλαμβάνει διάφορων ειδών μηχανήματα μεταφοράς και ανυψώσεις, καθώς και συγκεκριμένο τρόπο μετακίνησης μέσα στην αποθήκη. Σε μεγάλες αποθήκες το σύστημα



εσωτερικής διακίνησης μπορεί να διαθέτει ηλεκτρομαγνητικό σύστημα παρακολούθησης και καθοδήγησης των οχημάτων, τα οποία μπορεί να είναι εφοδιασμένα με ειδικές συσκευές που ελέγχουν και διευθύνουν η υποδεικνύουν τη φόρτωση η εκφόρτωση των προϊόντων. Απαραίτητο για κάθε αποθήκη είναι η ύπαρξη συστήματος για τον εντοπισμό του κάθε προϊόντος όταν αυτό ζητηθεί , καθώς και ενός συστήματος διαχείρισης των αποθηκών(ειδικών- εξόδου, στατιστικών στοιχείων, έκδοσης παραστατικών). Η ανάπτυξη του λογισμικού τα τελευταία χρόνια συνέτεινε στο σχεδιασμό σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης αποθήκης που είχαν ως αποτέλεσμα

σημαντικότατη εξοικονόμηση απασχολούμενων κεφαλαίων και αποθηκευτικών χώρων. Η πολυπλοκότητα των παραπάνω συστημάτων είναι ανάλογη με το μέγεθος της αποθήκης (*Γ. Τσιότρας 1996*).

ΕΝΟΤΗΤΑ 3: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΑΛΥΣΙΔΕΣ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ

3.Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΑΛΥΣΙΔΕΣ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ

Οι Επιχειρήσεις για να εξασφαλίσουν την εύρυθμη λειτουργία τους και να ικανοποιούν τους πελάτες τους, χρειάζεται να διατηρούν στις αποθήκες τους αποθέματα (stock).

Τα αποθέματα που διατηρούνται συμβάλλουν σημαντικά στην σωστή λειτουργία των επιχειρήσεων, η αξία των αποθεμάτων αποτελεί για αρκετές οικονομικές Μονάδες, ένα σημαντικό ποσοστό των συνολικών επενδυμένων κεφαλαίων τους. Σε μερικές περιπτώσεις για παράδειγμα σε εμπορικές επιχειρήσεις, το ποσοστό αυτό είναι δυνατόν να υπερβαίνει ακόμα και το 50% των συνολικών τους κεφαλαίων. (Κιόχος Π. 2002). Τα τελευταία χρόνια, οι επιχειρήσεις άρχισαν να διατηρούν πιο λίγα αποθέματα για μία καλύτερη ταμειακή ροή στα διαθέσιμα κεφάλαιά τους και για τη μείωση του κόστους λειτουργίας τους. Ένας άλλος λόγος που διατηρούνται πιο λίγα αποθέματα είναι ο κίνδυνος απαξίωσης του προϊόντος, ειδικά αν έχει μικρό κύκλο ζωής. Παράλληλα όμως, χρειάζεται να υπάρχει και διαθέσιμο προϊόν όταν αυτό ζητηθεί. Στον σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον, η ταχύτητα και η ποιότητα εξυπηρέτησης του πελάτη, είναι ο στόχος των επιχειρήσεων. Ωστόσο η διατήρηση χαμηλών αποθεμάτων έχει και αρνητικές επιδράσεις. Αν εξαντληθεί απρόοπτα το προϊόν, τότε θα χαθούν πωλήσεις και παράλληλα η αξιοπιστία θα χαθεί. Επομένως για την επιχείρηση δημιουργείται το πρόβλημα του ελέγχου και της διατήρησης των αποθεμάτων με τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζονται για την επιχείρηση τα μεγαλύτερα δυνατά κέρδη. Ο έλεγχος και η διαχείριση των αποθεμάτων εξασφαλίζει ποια προϊόντα πρέπει να παραγγελθούν, σε ποιες ποσότητες και σε ποιά χρονική περίοδο, έτσι ώστε να υπάρχουν διαθέσιμα όταν αυτά ζητηθούν, αλλά όχι σε περιττές ποσότητες που δημιουργούν πρόσθετο κόστος.

Σε ένα σύστημα αποθεμάτων, ο έλεγχος μπορεί να γίνει με δύο τρόπους:

- Συνεχής έλεγχος των αποθεμάτων, δηλαδή αναφορά σε συστήματα αποθεμάτων συνεχούς επιθεώρησης.
- Έλεγχος των αποθεμάτων σε ίσα χρονικά διαστήματα, δηλαδή αναφορά σε συστήματα αποθεμάτων, περιοδικής επιθεώρησης.

3.1 ΛΟΓΟΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ

3.1.1 Αβεβαιότητα

Η ζήτηση ενός προϊόντος δεν μπορεί να προβλεφθεί πάντοτε με ακρίβεια, διότι υπάρχουν πολλοί λόγοι όπως, βλάβες στα συστήματα παραγωγής, καθυστερήσεις στην αποστολή πρώτων υλών, απεργίες, καιρικές συνθήκες κ.α, που δημιουργούν απρόβλεπτες καταστάσεις. Η διατήρηση αποθεμάτων προφυλάσσει την επιχείρηση από το κόστος των ελλείψεων που δημιουργούν τέτοιες καταστάσεις.

3.1.2 Κέρδος

Η διατήρηση αποθεμάτων, επιτρέπει στην επιχείρηση να έχει ένα κέρδος, από τυχόν αυξήσεις των τιμών, των προϊόντων που η επιχείρηση κερδίζει σημαντικά ποσά, λόγω των εκπτώσεων που παρέχει η αγορά μεγάλων ποσοτήτων, από ένα προϊόν.

3.1.3 Χρόνος Παράδοσης των Προϊόντων

Επειδή η παραγωγή ενός προϊόντος απαιτεί μία ορισμένη χρονική περίοδο, είναι εφικτό η επιχείρηση κατά το χρονικό διάστημα της παραγωγής, να χάσει ένα αριθμό πελατών, οι οποίοι δεν θα είχαν την δυνατότητα να περιμένουν για την παραλαβή του προϊόντος που παράγεται. Η διατήρηση αποθεμάτων του προϊόντος αυτού, αποτρέπει ένα κίνδυνο για την επιχείρηση.

3.1.4 Ανταγωνισμός

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων που παράγουν τα ίδια προϊόντα, επιβάλλει πολλές φορές, την παράδοση στους πελάτες σε χρόνο μικρότερο από αυτό που χρειάζεται για την παραγωγή τους. Επομένως μία τέτοια προσπάθεια προσθέτει στην επιχείρηση επιπλέον κόστος και προβλήματα τα οποία έχουν σχέση με την επίσπευση της παραγωγικής διαδικασίας. Θα ήταν πιο οικονομικό η επιχείρηση να αποθηκεύει έτοιμα, ημικατεργασμένα προϊόντα, έτσι ώστε η παραγωγή να μην ξεκινά από το μηδέν κάθε φορά που αποδέχεται μία παραγγελία.

3.1.5 Αποφυγή Υπέρογκων Ποσών για Εξοπλισμό

Όταν παράγεται ένα ειδικό προϊόν σε καθημερινή βάση και για την παραγωγή του χρειάζεται ειδική προετοιμασία των μέσων παραγωγής και απαιτείται ειδικό κόστος εξοπλισμού, καθώς και αρκετός χρόνος. Τότε εάν δεν υπάρχει απόθεμα, η επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να πληρώνει καθημερινά, υπέρογκα ποσά για προετοιμασία και εξοπλισμό (Κιόχος Π. 2002).

3.2 ΕΙΔΗ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ

3.2.1 Κυκλικά Αποθέματα

Είναι τα αποθέματα, που προκύπτουν από την διαδικασία αναπλήρωσης και χρειάζονται για να καλύπτεται η ζήτηση σε συνθήκες βεβαιότητας.

3.2.2 Αποθέματα σε Μεταφορά

Είναι τα προϊόντα που βρίσκονται σε πορεία μετακίνησης από μία εγκατάσταση, σε μία άλλη. Θεωρούνται μέρος του κυκλικού αποθέματος, αν και δεν είναι διαθέσιμα προς πώληση ή αποστολή, παρά μόνο όταν φτάσουνε στον προορισμό τους.

3.2.3 Αποθέματα Ασφαλείας

Τα αποθέματα αυτά, διατηρούνται εκτός των κυκλικών αποθεμάτων, εξαιτίας της αβεβαιότητας στην ζήτηση ή στους χρόνους καθυστέρησης. Αποτελούν ένα τμήμα του μέσου αποθέματος το οποίο κατανέμεται ώστε να καλυφθούν βραχυχρόνιες αποκλείσεις στην ζήτηση και στους χρόνους καθυστέρησης. Το μέσο απόθεμα σε ένα αποθηκευτικό χώρο ισούται με το μισό της παραγγελίας συν το απόθεμα ασφαλείας.

3.2.4 Αποθέματα Κερδοσκοπίας

Είναι τα αποθέματα τα οποία, δεν διατηρούνται για να καλύψουν την παρούσα ζήτηση αλλά εξ αιτίας των προβλέψεων για ελλείψεις ή ανατιμήσεις των προϊόντων αυτών.

3.2.5 Νεκρά αποθέματα

Είναι μια ομάδα αντικειμένων για τα οποία δεν υπάρχει ζήτηση σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους. Αυτά τα αποθέματα πρέπει να αποσυρθούν, είτε συνολικά από την επιχείρηση, είτε από κάποιους συγκεκριμένους αποθηκευτικούς χώρους [Μηλιώτης Π. 1994]

3.3 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ

Ο προγραμματισμός των αποθεμάτων, περιλαμβάνει τον καθορισμό, μίας πολιτικής αποθεμάτων, η οποία θα πρέπει να απαντά στα εξής ερωτήματα:

- Πόση ποσότητα από κάθε προϊόν θα πρέπει να αποκτάται κάθε φορά που δίνεται μία παραγγελία στον προμηθευτή, ή στο τμήμα παραγωγής;
- Πότε θα πρέπει να δίνεται η παραγγελία για μία νέα παρτίδα προϊόντος. Είναι σκόπιμο η παραγγελίες για διαφορετικά προϊόντα να δίνονται μαζί ή ξεχωριστά;

- Είναι συμφέρον και σε ποια έκταση να γίνονται δεκτές παραγγελίες πελατών χωρίς να υπάρχουν αποθέματα με σκοπό να ικανοποιούνται αργότερα;
- Ποιό είναι το σωστό ύψος των αποθεμάτων ασφαλείας που θα πρέπει να διατηρηθεί για προϊόντα στα οποία δεν επιτρέπεται να μένει η επιχείρηση χωρίς στοκ;

Ο στόχος λοιπόν στον καθορισμό της πολιτικής των αποθεμάτων, είναι η ελαχιστοποίηση του συνολικού κόστους, που αφορά τη διαχείριση και διατήρηση των αποθεμάτων (Υψηλάντης Π, 2002).

3.4 ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ JUST IN TIME

Τις τελευταίες δεκαετίες το σύνολο των πολυεθνικών επιχειρήσεων όπως η ΤΟΥΟΤΑ, η BMW, η FIAT, η General Electric και άλλες πολλές έχουν υιοθετήσει με επιτυχία και ακολουθούν σχολαστικά τη φιλοσοφία (J.I.T). Η JUST IN TIME, εκφράζει την αντίθετη φιλοσοφία του JUST IN CASE. Τα αποθέματα αποκτούνται την χρονική στιγμή της ζήτησης και όχι σε περίπτωση που χρειαστούν. Οι Βασικές αρχές είναι οι εξής:

- Στόχος είναι η ελαχιστοποίηση των αποθεμάτων και η μείωση όλων των ειδών σπατάλης μέσα στην επιχείρηση ή οργανισμό.
- Η παραλαβή των υλικών πρώτων υλών ή ημιέτοιμων προϊόντων από τους προμηθευτές, γίνεται όταν πρόκειται να επεξεργαστούν τα υλικά δηλαδή όταν υπάρξει η ζήτησή τους (όπου παράγεται μόνο η ποσότητα των αγαθών που απαιτεί η αγορά), ενώ η συναρμολόγηση των τελικών προϊόντων γίνεται όταν πρόκειται να παραδοθούν στους πελάτες.
- Απαιτείται η ύπαρξη ενός μικρού αριθμού προμηθευτών, η συνεργασία με τους οποίους είναι μακροχρόνια και βασισμένη σε αυστηρές συμφωνίες ενώ συνήθως βρίσκονται κοντά ώστε να επιτευχθεί γρήγορος ανεφοδιασμός.

Τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την επιτυχή πρακτική αυτής της φιλοσοφίας, είναι η μείωση του κόστους παραγωγής και λειτουργικού κόστους γενικότερα, λόγω περιορισμού των αποθεμάτων, λιγότερων απαιτήσεων σε υλικά και εργασία, καθώς και του περιορισμού των επιστροφών των παραγγελιών.

Επίσης η βελτίωση της ποιότητας των προϊόντων, λόγω της άριστης ποιότητας των πρώτων υλών, παραγωγικής διαδικασίας και των τελικών προϊόντων και των αυστηρών συμφωνιών με προμηθευτές.

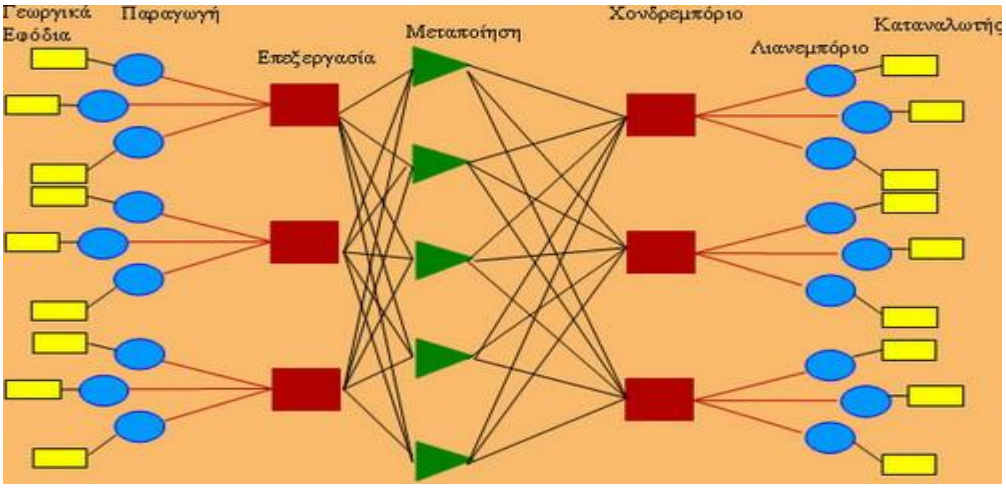
Τέλος η βελτίωση εξυπηρέτησης με μηδενικό ποσοστό ελαττωματικών.

ΕΝΟΤΗΤΑ 4: ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΝΟΜΩΝ

4. ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΝΟΜΩΝ

4.1 ΔΙΑΝΟΜΗ

Η διανομή περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την τροφοδοσία, των προϊόντων στην αγορά. Περιλαμβάνει δηλαδή την ροή των προϊόντων από τους παραγωγούς προς τα σημεία πώλησης και έτσι μπορεί ο καταναλωτής να κάνει την αγορά από τα καταστήματα. Η διανομή στοχεύει στην ικανοποίηση των πελατών μέσα από την διασφάλιση της παράδοσης των



προϊόντων στα σωστά σημεία πώλησης, στο σωστό χρόνο με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Η διανομή είναι ο πιο βασικός παράγοντας του customer services, όπου η επιχείρηση προσδοκά ικανοποίηση των πελατών της. Σύμφωνα με τους Ν. Παπαβασιλείου και Γ. Μπαλτά, όπως αναφέρουν στο βιβλίο τους «Διοίκηση Δικτύων Διανομής και Logistics» για να πραγματοποιηθεί η λειτουργία της διανομής είναι απαραίτητες δύο επιμέρους λειτουργίες. Η λειτουργία της επαφής και η λειτουργία της υλοποίησης. Η λειτουργία της επαφής, αφορά δραστηριότητες του σχεδιασμού του δικτύου διανομής και δραστηριότητες της εξωτερικής οργάνωσης πωλήσεων, ενώ η λειτουργία της υλοποίησης αφορά δραστηριότητες της εσωτερικής οργάνωσης των πωλήσεων και δραστηριότητες της φυσικής διανομής. Οι λειτουργίες αυτές, πρέπει να εξετάζονται ως ενιαίο σύνολο και όχι ως απομονωμένα μέρη ενός συνόλου δραστηριοτήτων.

4.2 ΟΡΙΣΜΟΣ

Κανάλι διανομής ορίζεται ένα σύνολο επιχειρήσεων που εκτελούν τις σχετικές λειτουργίες με το Μάρκετινγκ του προϊόντος (αγορά, πώληση, μεταφορά, αποθήκευση, ταξινόμηση, χρηματοδότηση). Κάθε επιχείρηση που εκτελεί μία ή περισσότερες από τις παραπάνω λειτουργίες, ανήκει στο κανάλι διανομής. (Douglas M. Lambert. 1993).

4.3 Σκοπός του Δικτύου Διανομής

Η διανομή, έχει σκοπό τη μεγιστοποίηση της εξυπηρέτησης των πελατών, με ελαχιστοποίηση του κόστους και της τιμής των προϊόντων και υπηρεσιών. Αυτό σημαίνει έγκαιρη παράδοση των σωστών προϊόντων, στο σωστό χρόνο και τόπο. Ένα σωστά σχεδιασμένο δίκτυο διανομής, έχει τη δυνατότητα να ικανοποιά ακόμη και έκτακτες ανάγκες των πελατών, επιστροφές ελαττωματικών και έγκαιρη αποκατάστασή τους.

Σχεδιασμός ενός συστήματος Διανομής προϋποθέτει:

- Την καλή γνώση του τόπου και του χρόνου των καναλιών που θα διασχίσουν τα μεταφορικά μέσα στα σημεία πώλησης, καθώς και ο υπεύθυνος να γνωρίζει τους ενδιάμεσους σταθμούς και να συνδυάζει αποτελεσματικά τα δρομολόγια των παραγγελιών.
- Δημιουργία μίας διαδικασίας στην οποία οι χρόνοι απόκρισης της παραγωγής και των προμηθειών να συνδέονται με τις ανάγκες της αγοράς.
- Ποιες είναι οι μέθοδοι που χρησιμοποιούν οι ανταγωνιστές (τεχνολογία, διαφήμιση, χαμηλότερες τιμές).
- Τα φυσικά χαρακτηριστικά ενός προϊόντος (π.χ. ευπαθές, εύθραυστο,) καθορίζουν ποια μεταφορικά μέσα θα χρησιμοποιηθούν και τους χρόνους ανταπόκρισης αυτών.
- Επίσης θα πρέπει να υπάρχει εμπιστοσύνη και καλή συνεννόηση μεταξύ των μελών ενός καναλιού. Μπορούμε να φανταστούμε τις συνέπειες που θα έχει για τον πελάτη η περίπτωση κατά την οποία ο προμηθευτής έχει συνεννοηθεί διαφορετική ώρα παράδοσης των προϊόντων με τους υπαλλήλους στις αποθήκες του αντιπροσώπου.
- Μεγιστοποίηση της εξυπηρέτησης πελατών φροντίζοντας παράλληλα να διατηρεί το κόστος του δικτύου διανομής, χαμηλό (Καζάζης, 2006).

4.4 ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

Υπάρχουν δύο βασικές μεθόδοι διανομής προϊόντων ή υπηρεσιών, η Άμεση και η Έμμεση (Αυλωνίτης και Παπαβασιλείου, 1999).

- *Άμεση Διανομή*

Έχουμε όταν η επιχείρηση διαθέτει τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες απευθείας στους καταναλωτές, χωρίς τη μεσολάβηση τρίτων. Την μέθοδο της άμεσης διανομής εφαρμόζουν κυρίως επιχειρήσεις που κατασκευάζουν ή εισάγουν προϊόντα ή προσφέρουν υπηρεσίες σε άλλες επιχειρήσεις. Την ίδια μέθοδο εφαρμόζουν συχνά και πολλές βιοτεχνίες που παράγουν καταναλωτικά προϊόντα, διαρκείας ή ταχυκίνητα που διαθέτουν δικά τους καταστήματα ή πρατήρια χονδρικής ή λιανικής πώλησης. Τέλος στην μέθοδο της άμεσης διανομής, εφαρμόζουν και ορισμένες επιχειρήσεις που διαθέτουν τα προϊόντα τους με πώληση από πόρτα σε πόρτα ή με Τελεμάρκετιγκ.

- *΄Εμμεση Διανομή*

Έχουμε όταν η επιχείρηση διαθέτει τα προϊόντα της μέσω τρίτων. Δηλαδή μέσω εμπόρων ή αντιπροσώπων. Οι έμποροι αγοράζουν τα προϊόντα και στην συνέχεια τα μεταπωλούν σε άλλους εμπόρους ή τους τελικούς καταναλωτές ή τους χρήστες. Οι αντιπρόσωποι πραγματοποιούν εμπορικές συναλλαγές για λογαριασμό τρίτων έναντι προμήθειας. Η μέθοδος της έμμεσης διανομής είναι περισσότερο διαδεδομένη γιατί η διακίνηση των προϊόντων διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό τις συναλλαγές και προσφέρει μία σειρά από σημαντικά πλεονεκτήματα τα οποία συνοψίζονται στα εξής:

- *Οι ενδιάμεσοι- έμποροι ή αντιπρόσωποι διαθέτουν συνήθως* ένα έτοιμο δίκτυο διανομής για το οποίο θα χρειαζόταν πολλή χρόνο και σημαντικά κεφάλαια για να το δημιουργήσει μία επιχείρηση από την αρχή.
- *Οι ενδιάμεσοι διαθέτουν εγκαταστάσεις και μέσα, π.χ αποθηκευτικούς χώρους και αυτοκίνητα που διευκολύνουν την διακίνηση των προϊόντων σε τοπικό επίπεδο.*
- *Οι ενδιάμεσοι συνήθως διακινούν και προϊόντα άλλων επιχειρήσεων με αποτέλεσμα να επιμερίζουν τα σταθερά έξοδα των προϊόντων που διακινούν. Κατά συνέπεια η διακίνηση προϊόντων μέσω τρίτων γίνεται με μικρότερο κόστος από αυτό που θα είχε η επιχείρηση αν διακινούσε τα προϊόντα της με δικά της μέσα.*
- *Οι ενδιάμεσοι διαθέτουν εξειδικευμένες γνώσεις και πείρα.*
- *Οι ενδιάμεσοι γνωρίζουν καλύτερα τις συνθήκες και παγίδες των τοπικών αγορών.*

4.5 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

Τα συστήματα που εφαρμόζουν οι επιχειρήσεις για την διανομή των προϊόντων, διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες (Καζάζης 2006).

1) Συμβατικά Συστήματα

Τα συμβατικά συστήματος διανομής σχηματίζονται από ανεξάρτητους παραγωγούς, χοντρέμπορους και λιανέμπορους, μέσα από τους οποίους διακινούνται τα διάφορα προϊόντα, από τους παραγωγούς ή εισαγωγείς στους τελικούς καταναλωτές. Κάθε μια από τις επιχειρήσεις που εμπλέκονται στο σύστημα διανομής, διατηρεί την αυτονομία της και επιδιώκει την μεγιστοποίηση του κέρδους της. Η επιδίωξη αυτή συχνά δημιουργεί συγκρούσεις μεταξύ των μελών ενός συμβατικού καναλιού γιατί υπάρχουν διεκδικήσεις τους ενός μέλους, προς ένα άλλο.

2) Κάθετα Συστήματα Διανομής

Τα κάθετα συστήματα διανομής, αποτελούνται από επιχειρήσεις, παραγωγούς, εισαγωγείς, χοντρέμπορους, που εμπλέκονται στην διαδικασία διακίνησης των προϊόντων προς τους τελικούς καταναλωτές. Οι επιχειρήσεις αυτές, σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στα συμβατικά κανάλια, έχουν κοινά συμφέροντα και συχνά συνδέονται μεταξύ τους, με ιδιοκτησιακή σχέση. Οι επιχειρήσεις ενός κάθετου συστήματος διανομής, μπορούν επίσης να συνδέονται μεταξύ τους, είτε από συμμαχίες όπως αυτές των αλυσίδων φαρμακείων, που δημιουργήθηκαν πρόσφατα είτε μέσα από συμβάσεις franchising. Στις περιπτώσεις σχηματισμού κάθετων καναλιών διανομής την ηγεσία του καναλιού κατέχει η επιχείρηση που διαθέτει την μεγαλύτερη δύναμη και μπορεί να αναλάβει τον συντονισμό της δράσης των υπολοίπων.

3) Οριζόντια Συστήματα Διανομής

Τα οριζόντια συστήματα διανομής σχηματίζονται από επιχειρήσεις που εμπλέκονται στο ίδιο επίπεδο διανομής και προχωρούν σε στρατηγική συμμαχία μεταξύ τους, προκειμένου να εκμεταλλευτούν μία επιχειρηματική ευκαιρία. Παράδειγμα τέτοιας συμμαχίας είναι αυτό της Αθηναϊκής Ζυθοποιίας με την Κυπριακή Εταιρεία Αναψυκτικών Λανίτης, που συνεργάζονται για την διανομή της μπύρας Heineken στην Κυπριακή Αγορά.

4) Υβριδικά Συστήματα Διανομής

Τα Υβριδικά Συστήματα Διανομής, αντιπροσωπεύουν σύνθετα κανάλια διανομής, που σχηματίζονται για να εξυπηρετήσουν την ίδια ή διαφορετικές αγορές. Τα υβριδικά κανάλια διανομής, δημιουργούνται μέσα από τις προσπάθειες των διάφορων παραγωγών προϊόντων, ή παροχέων υπηρεσιών να επιτύχουν ταχύτερη και μεγαλύτερη διανομή των προϊόντων τους με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, και καλύτερη στόχευση των αγορών τους.

Παράδειγμα ενός υβριδικού καναλιού διανομής, είναι αυτό που χρησιμοποιούν οι εταιρείες κινητής τηλεφωνίας.

4.6 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

Σύμφωνα με τους (*Μπαλτάς και Παπαβασιλείου, 2003*) υπάρχουν τρεις εναλλακτικές Στρατηγικές οι οποίες είναι:

I. Η Στρατηγική της εντατικής διανομής

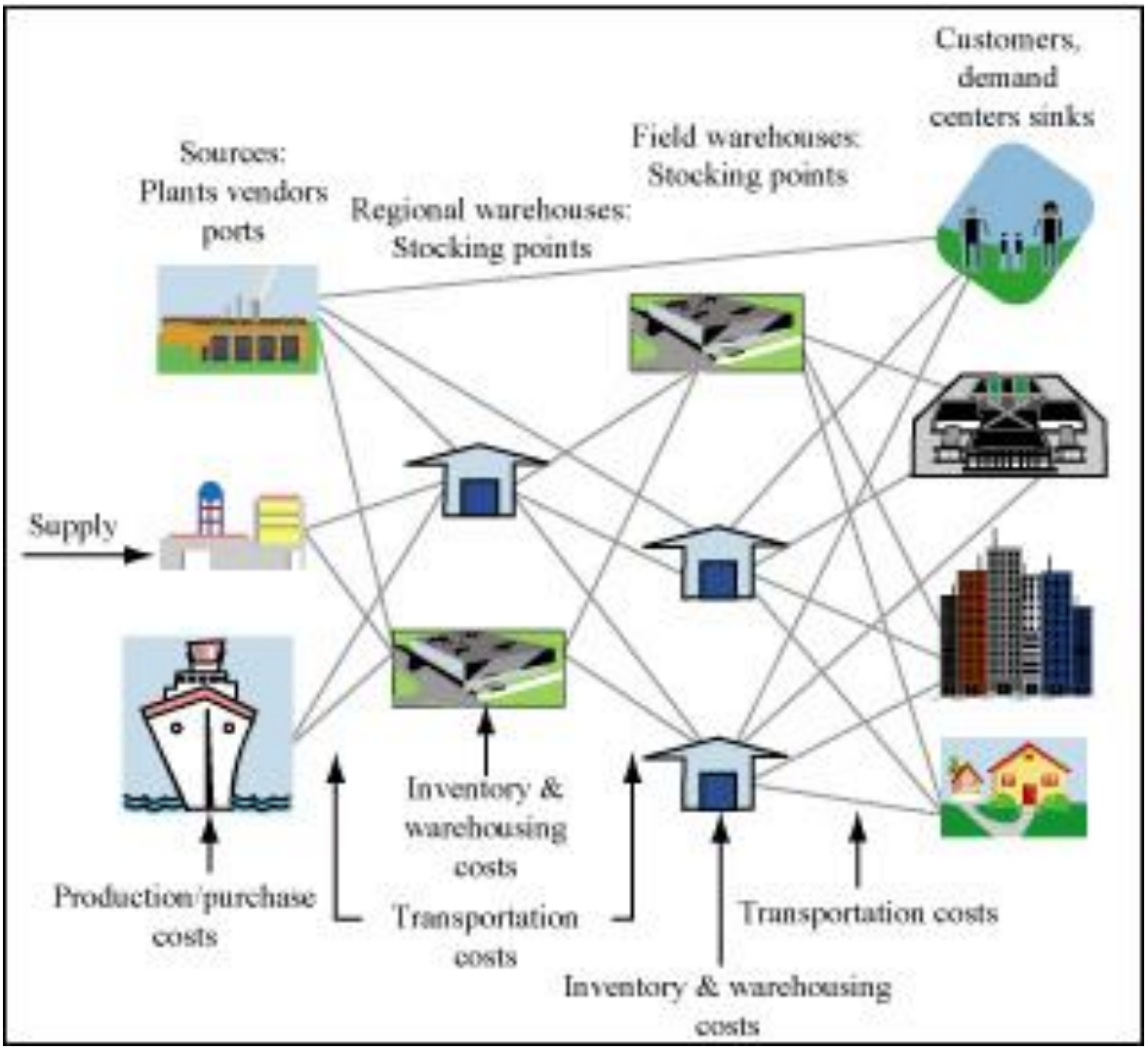
Η Στρατηγική αυτή, έχει σκοπό την τοποθέτηση του προϊόντος σε όσο το δυνατό περισσότερα σημεία πώλησης. Είναι κατάλληλη για επιχειρήσεις που διακινούν μεγάλο ποσοστό προϊόντων των οποίων η αγορά γίνεται από τους καταναλωτές είτε αυθόρμητα, είτε λόγω συνήθειας ή ευκολίας.

II. Επιλεκτική Στρατηγική

Αποβλέπει στην τοποθέτηση ενός προϊόντος από επιλεγμένα σημεία πώλησης που να ταιριάζουν στις προτιμήσεις της συγκεκριμένης ομάδα των καταναλωτών που απευθύνεται το προϊόν και την εικόνα που θέλει να δημιουργήσει η επιχείρηση γι αυτό. Είναι κατάλληλη για διαρκή καταναλωτικά αγαθά, όπως ηλεκτρικές συσκευές, αυτοκίνητα κ.λπ. Η Στρατηγική αυτή, έχει χαμηλότερο κόστος από την προηγούμενη μέθοδο και εξασφαλίζει καλύτερο έλεγχο των σημείων πώλησης.

III. Η Στρατηγική Αποκλειστικής διανομής

Αυτή η Στρατηγική, αποβλέπει στην τοποθέτηση προϊόντων σε μικρό αριθμό σημείων πώλησης, σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές. Για κάθε περιοχή, ορίζεται ένας αποκλειστικός διανομέας ο οποίος δεν διακινεί και ανταγωνιστικά προϊόντα. Αυτή η στρατηγική, είναι κατάλληλη για προϊόντα που έχουν ψηλή τιμή αγοράς.



Δίκτυα διανομών από την παραγωγή στην κατανάλωση

ΕΝΟΤΗΤΑ 5: ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ LOGISTICS

5. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ LOGISTICS

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μεταφορές για τις επιχειρήσεις, είναι η μετακίνηση των προϊόντων που παραγγέλλει από τις εγκαταστάσεις του προμηθευτή ως τις δικές της. Οι μεταφορές και ειδικά το κόστος των μεταφορών αποτελεί ένα από τα πιο αξιόλογα στοιχεία του συνολικού κόστους, που πρέπει να μελετηθεί με προσοχή κατά τον σχεδιασμό των Logistics. Η εργασία αυτή της μεταφοράς περιλαμβάνει την προσπάθεια εξεύρεσης των κατάλληλων μέσων μεταφοράς δηλαδή αν τα μέσα αυτά θα είναι ιδιοκτησία της επιχείρησης ή θα πρέπει να βρεθεί κάποιος μεταφορέας με συνέπεια. Πλέον οι επιχειρήσεις επειδή έχουν αντιληφθεί ότι το κόστος μεταφοράς είναι ψηλό, εναποθέτουν την εργασία αυτή, σε μεταφορικές εταιρείες όπου κάνουν πολύ σωστά την δουλειά τους με νέες τεχνολογίες και ανεπτυγμένα μέσα που κατέχουν στους εξοπλισμούς τους. Οι μεταφορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο σαν 3PL και μεταφέρουν εμπορεύματα για λογαριασμό άλλων, έχουν κάνει το θέμα της μεταφοράς ευκολότερο για τις επιχειρήσεις, έτσι μπορούν οι επιχειρήσεις να αναθέτουν τις εργασίες αυτές σε μεταφορικές εταιρείες και αυτές να δώσουν βάρος προτεραιότητας σε άλλους τομείς της εφοδιαστικής αλυσίδας. Στην Κύπρο μία από τις μεγαλύτερες μεταφορικές εταιρείες είναι η GAP VASILOPOYLLOS. Οι μεταφορές πλέον, με τα νέα συστήματα τεχνολογίας που διαθέτουν, επιτρέπουν στην εταιρεία να γνωρίζει για το που βρίσκεται το φορτηγό με τα εμπορεύματα ανά πάσα στιγμή. Επίσης οι οδηγοί μπορούν μέσω computers που είναι ενσωματωμένα στα οχήματα να βλέπουν που έχει κυκλοφοριακή συμφόρηση και έτσι να αλλάζουν διαδρομές για να μην καθυστερούν στην παράδοση των εμπορευμάτων.

5.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι μεταφορές χωρίζονται σε πέντε κατηγορίες που θα τις αναλύσουμε πιο κάτω (Γιαννάτος Γ. Ανδριανόπουλος Σ., Logistic –Μεταφορές –Διανομή):

1. Σιδηρόδρομος

Οι Σιδηροδρομικές υπηρεσίες είναι διαθέσιμες σε ολόκληρο τον κόσμο και συνδέουν μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα με απομακρυσμένες επαρχιακές πόλεις χωρίς όμως να φθάνουν την τεράστια έκταση του οδικού δικτύου. Ο σιδηρόδρομος, μειονεκτεί σε ευελιξία έναντι των αυτοκινήτων αφού περιορίζεται από την εξάπλωση των γραμμών του δικτύου του. Συνεπώς όπως η εναέρια και η θαλάσσια μεταφορά , παρέχουν υπηρεσίες από περιοχή σε περιοχή και όχι από σημείο σε σημείο όπως οι οδικές μεταφορές. Για τους περισσότερους αποστολείς αυτό είναι το μειονέκτημα, εκτός αν υπάρχει σιδηροδρομικός σταθμός κοντά στις εγκαταστάσεις τους. Η σιδηροδρομική μεταφορά, γενικά κοστίζει λιγότερο σε σχέση με το βάρος από την εναέρια και την οδική

μεταφορά. Για πολλά είδη προϊόντων, δεν συγκρίνεται ευνοϊκά με τους άλλους τρόπους μεταφοράς στους δείκτες απωλειών και καταστροφών. Μειονεκτεί έναντι των οδικών μεταφορών σε όρους χρόνου και συχνότητας υπηρεσιών. Τα τραίνα ταξιδεύουν με βάση αυστηρά τηρούμενα προγράμματα στην Ευρώπη και το μέλλον τους στηρίζεται αποκλειστικά στην χρονική συνέπεια, όμως ο ημερήσιος ρυθμός αναχωρήσεων είναι μικρότερος από τον αντίστοιχο των οδικών μεταφορών.

2. Οδικές Μεταφορές

Σήμερα, η πλειοψηφία των καταναλωτικών προϊόντων, μεταφέρεται οδικά. Οι οδικοί μεταφορείς είναι πιο ευέλικτοι από τους φορείς των άλλων τύπων. Η ευελιξία τους ενισχύεται από την ύπαρξη οδικού δικτύου χιλιάδων χιλιομέτρων σε όλες τις χώρες που τους επιτρέπει να προσφέρουν εξυπηρέτηση σε κάθε σημείο μεταξύ της αφετηρίας και του προορισμού. Η οδική μεταφορά, προσφέρει στον πελάτη γρήγορη και αξιόπιστη εξυπηρέτηση με ελάχιστες απώλειες ή καταστροφές. Επίσης, είναι σαφώς ταχύτερη από την σιδηροδρομική και συγκρίνεται με την εναέρια. Η ποσότητα των



φορτίων που μεταφέρεται οδικά, έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Η οδική μεταφορά είναι ένα βασικό μέρος των δικτύων Logistics των επιχειρήσεων. Ανάλογα με την χρήση την οποία προορίζονται, υπάρχουν βυτιοφόρα αυτοκίνητα, φορτηγά ψυγεία, φορτηγά μεταφοράς υλικών μεγάλου όγκου και βάρους, πλατφόρμες μεταφοράς-κοντέινερ.

3. Θαλάσσιες Μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές, από την φύση τους ταιριάζουν καλύτερα σε βαριές, χωρίς συσκευασία χαμηλής ανά μονάδα αξίας ποσότητας υλικών. Μπορούν να χωριστούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες, τις εγχώριες και τις διεθνής. Υπάρχουν τα πλοία μεταφοράς αερίων, τα πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων, τα κοντέινερ, τα ψυγεία γενικού φορτίου και πλοία μεταφοράς δεξαμενόπλοια. Το χαμηλό κόστος μεταφοράς ανά μίλι και η δυνατότητα μεταφοράς πολύ μεγάλων και παντός είδη φορτίων αποτελούν τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα της θαλάσσιας μεταφοράς και αναβαθμίζουν ως ένα βαθμό τους αρκετά μεγάλους απαιτούμενους χρόνους για την εκτέλεση των μεταφορών. Επίσης, στις περισσότερες διεθνής μεταφορές, χρησιμοποιούνται τα κοντέινερ, χωρητικότητας 8,20,40 κυβικών ποδιών. Το κοντέινερ μεταφέρεται μέχρι το λιμάνι και μετά συνεχίζεται με αυτοκίνητο ή τραίνο μέχρι να παραληφθεί από τον πελάτη.



4. Εναέριες Μεταφορές

Οι εναέριες μεταφορές έχουν υψηλό κόστος, αλλά μεταφέρουν τα προϊόντα σε μικρότερο χρονικό διάστημα σε σύγκριση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφορών.

Μια εταιρεία που εξελίσσεται συνεχώς στις εναέριες είναι η DHL.

5. Αγωγοί

Οι αγωγοί μεταφέρουν περιορισμένη γκάμα προϊόντων όπως φυσικό αέριο, αργό πετρέλαιο, πετρελαϊκά προϊόντα, χημικά και άλλα προϊόντα σε φυσική κατάσταση. Το φυσικό αέριο και το αργό πετρέλαιο, είναι τα βασικότερα προϊόντα που μεταφέρονται με αγωγούς.



ΕΝΟΤΗΤΑ 6: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

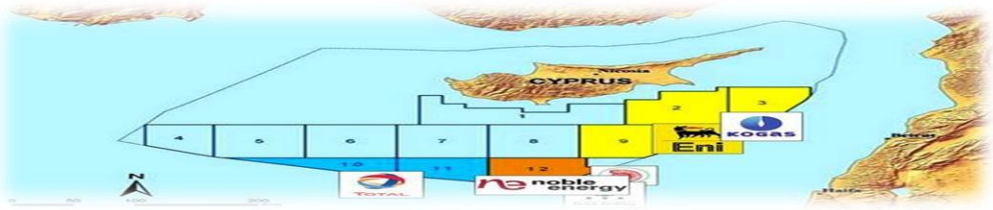
6. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Κύπρος είναι νησιώτικο κράτος το τρίτο σε μέγεθος νησί της Μεσογείου μετά την Σικελία και την Σαρδηνία και βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της Ανατολικής Μεσογείου. Καταλαμβάνει έκταση 9251 τετρ.χιλ. (3572 τετρ.μιλίων) με συνολικό μήκος ακτογραμμής 782 χιλιόμετρα. Τα χωρικά ύδατα της Κύπρου εκτείνονται έως τα 12 ναυτικά μίλια καταλαμβάνοντας συνολική έκταση 13679 τετρ. Χιλιομ. Επιπρόσθετα η Κυπριακή Δημοκρατία το 2004 κήρυξε αποκλειστική οικονομική ζώνη (AOZ) το εξωτερικό όριο της οποίας δεν εκτείνεται πέρα των 200 ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης από τις οποίες μετράται το πλάτος των χωρικών υδάτων της. Μέχρι στιγμής η Κυπριακή Δημοκρατία έχει υπογράψει συμφωνίες για την οριοθέτηση της AOZ στη βάση των προνοιών της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS) και του σχετικού εθιμικού δικαίου με την Αίγυπτο, τον Λίβανο και το Ισραήλ.

Από γεωγραφική άποψη η Κύπρος κατέχει δεσπόζουσα θέση στην Ανατολική Μεσόγειο γεγονός που επέδρασε σε μεγάλο βαθμό στην ιστορική της πορεία, την ανάπτυξη και τον πολιτισμό της. Η σημασία της θάλασσας για την Κύπρο ως πηγή ζωής και ευημερίας από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα είναι πολύ σημαντική. Η θάλασσα υπήρξε ανέκαθεν πηγή ανάπτυξης και προόδου είτε μέσω των διαφόρων θαλάσσιων δραστηριοτήτων όπως η αλιεία, ο παράκτιος τουρισμός , η ναυτιλία, οι θαλάσσιες μεταφορές , είτε μέσω της εκμετάλλευσης του φυσικού της πλούτου. Είναι ευρέως αποδεκτό ότι οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την θάλασσα συνεισφέρουν σημαντικά στην οικονομία και την ανάπτυξη της Κύπρου.

Στην αναφορά μας για την Κύπρο θα μελετήσουμε γενικά για το logistics για την σημασία και για τις ενέργειες που γίνονται από πλευράς Κύπρου και της αρχής λιμένων Κύπρου ,και ακολούθως θα αναφερθούμε και σε μια κυπριακή εταιρεία εισαγωγής εμπορευμάτων και κυρίως υφασμάτων.



6.2 Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

Η εμπορική ναυτιλία έχει αναπτυχθεί ραγδαία στην Κύπρο τις τελευταίες δεκαετίες με αποτέλεσμα η Κύπρος σήμερα να αποτελεί παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη η οποία κατατάσσεται 10^{η} στον κόσμο και 3^{η} στην Ευρώπη. Η Κύπρος έχει καταστεί ένα σύγχρονο, ποιοτικό και ολοκληρωμένο ναυτιλιακό κέντρο και κατατάσσεται ανάμεσα στα πρώτα 5 ανά το παγκόσμιο με περισσότερες από 60 εταιρείες πλοιοδιαχείρισης να εδρεύουν στην Κύπρο.

Η ανταγωνιστική και ποιοτική σημαία της Κύπρου η οποία πληροί τα ψηλότερα κριτήρια ασφάλειας προσφέρει φορολογικές ελαφρύνσεις και έχει καθιερωθεί σαν βάση των διεθνών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από πολλές εταιρείες.

Οι κυπριακοί λιμένες έχουν μεγάλη σημασία για την χώρα αφού αποτελούν την βασικότερη πύλη εξυπηρέτησης σχεδόν ολόκληρου του εμπορίου τόσο` για τις εισαγωγές όσο και για τις εξαγωγές καθώς και για την διακίνηση σημαντικού αριθμού επιβατών.

Τα λιμάνια που λειτουργούν σήμερα στην Κύπρο είναι

1. Το λιμάνι της Λάρνακας
2. Το παλιό και το νέο της Λεμεσού
3. Της Πάφου
4. Το Λατσί
5. Το Βασιλικό
6. Μονή

6.3 Η ΠΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η κυπριακή ναυτιλία τα τελευταία χρόνια έχει επιδείξει μία αξιόλογη πορεία με ουσιαστική πρόοδο και σημαντική αναβάθμιση τόσο από πλευράς στόλου όσο και υπηρεσιών.
Ο Κυπριακός Εμπορικός Στόλος όπως έχουμε αναφέρει κατέχει την 10η θέση παγκοσμίως με χωρητικότητα πέραν των 19 εκατομμυρίων κόρων.
Η Κύπρος αποτελεί σημαντικό κέντρο πλοιοδιαχείρισης με 60 περίπου πλοιοδιαχειρίστριες εταιρείες που προσφέρουν κυρίως υπηρεσίες διαχείρισης πληρώματος, υπηρεσίες τεχνικής διαχείρισης και υπηρεσίες εμπορικής διαχείρισης.
Η πολιτική και οικονομική σημασία της κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας είναι τεράστια. Σε ένα πολύ μικρό κράτος όπως η Κύπρος δεν μπορεί παρά να χαρακτηριστεί επίτευγμα το γεγονός ότι η κυπριακή σημαία κυματίζει σε ολόκληρη την υφήλιο, ενώ η έντονη παρουσία της Κύπρου στους διάφορους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς ενισχύει την οντότητα της Κυπριακής Δημοκρατίας και ενδυναμώνει την διαπραγματευτική της θέση, γεγονός που προσδίδει κύρος στο Κυπριακό κράτος και έχει θετικές πολιτικές προεκτάσεις. Επίσης η μεγάλη παρουσία ξένων ναυτιλιακών εταιρειών στην Κύπρο αποδεικνύει την ορθή και δυνατή ναυτιλιακή υποδομή που κατέχει το νησί.

Πρωταρχικός στόχος της Κυβέρνησης σήμερα είναι η ποιοτική αναβάθμιση του Κυπριακού στόλου, παράλληλα με τη διατήρηση της εξέχουσας θέσης που κατέχει η Κύπρος σε μέγεθος στόλου. Η πολιτική αυτή είναι άμεσα συνδεδεμένη με την προσπάθεια βελτίωσης της εικόνας της κυπριακής σημαίας και για το σκοπό αυτό έχουν υιοθετηθεί τα τελευταία χρόνια δραστικά μέτρα.
Τα μέτρα αυτά έχουν αποδειχθεί επιτυχημένα και αυτό φαίνεται καθαρά από την πτωτική τάση των θαλάσσιων ατυχημάτων καθώς επίσης και των κατακρατήσεων κυπριακών πλοίων σε ξένα λιμάνια λόγω ελλείψεων. Ενδεικτικό των πιο πάνω είναι η μείωση του ποσοστού κατακρατήσεων των κυπριακών πλοίων σε λιμάνια χωρών μελών του Μνημονίου των Παρισίων, η οποία είναι ιδιαίτερα εμφανής κατά τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με την κατάταξη, η Κύπρος βρίσκεται αυτή την στιγμή στην λευκή λίστα του μνημονίου των Παρισίων και παράλληλα βρίσκεται στην Λευκή λίστα του μνημονίου του Τόκιο. ***Second arab maritime technical co-operation congress.***

Αυτές οι διαπιστώσεις αποτελούν ενθαρρυντικά στοιχεία για την εικόνα της κυπριακής εμπορικής ναυτιλίας και δημιουργούν τις βάσεις και την υποδομή για μια ναυτιλία με μέλλον και οράματα που θα προσφέρει ακόμα περισσότερα στην οικονομία της Κύπρου και κατ' επέκταση στον Κύπριο πολίτη.
Η Κύπρος έχει τον τρίτο μεγαλύτερο στόλο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ένα ποσοστό 17% του συνολικού στόλου των 27 κρατών μελών της Ε.Ε.
Η νομοθεσία που διέπει την Κυπριακή εμπορική ναυτιλία έχει τροποποιηθεί προκειμένου να αφαιρεθεί οποιαδήποτε διάκριση μεταξύ των κυπριακών πολιτών και των πολιτών των άλλων κρατών μελών της Ε.Ε., έτσι ώστε οι πολίτες των κρατών μελών και οι εταιρείες που ιδρύονται και δραστηριοποιούνται στα κράτη μέλη της Ε.Ε., να δικαιούνται να εγγράφουν τα πλοία τους στο κυπριακό νηολόγιο. Στο πλαίσιο αυτής της τροποποίησης, αυτή η δυνατότητα επεκτείνεται επίσης στους πολίτες ή τις εταιρείες των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ).
Κατά τα τελευταία χρόνια, έχει εκσυγχρονισθεί σημαντικά και η νομοθεσία που διέπει την εμπορική ναυτιλία, κυρίως με την κύρωση όλων των βασικών διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων και την υιοθέτηση του Ευρωπαϊκού Κεκτημένου.
Ιδιαίτερα σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η κυπριακή νομοθεσία έχει εναρμονιστεί πλήρως με την ισχύουσα νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
Το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας συνεχώς ενισχύεται με πρόσθετο επιστημονικό και τεχνικό προσωπικό και έχει εγκαθιδρύσει δίκτυο επιθεωρητών κυπριακών πλοίων, το οποίο επεκτείνεται συνεχώς, αριθμώντας σήμερα 39 επιθεωρητές που καλύπτουν 28 λιμάνια σε 17 χώρες.
Τα μέτρα αυτά είχαν ως αποτέλεσμα την αισθητή αύξηση των επιθεωρήσεων και του ελέγχου των κυπριακών πλοίων, ενώ στόχος είναι ο ετήσιος έλεγχος όλων των κυπριακών πλοίων από το Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας.
Όσον αφορά τα πιστοποιητικά των ναυτικών, η Κύπρος έχει αξιολογηθεί και περιληφθεί στη Λευκή Λίστα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ενδεικτικό του γεγονότος ότι η χώρα εφαρμόζει πλήρως και ουσιαστικά τις πρόνοιες της Διεθνούς Σύμβασης για τα Επίπεδα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών.

6.4 Δυνατότητες κίνησης

6.4.1 Μέσω Λιμανιών

Κατά το 2014, 60 ναυτιλιακές γραμμές με περίπου 1850 αφίξεις περιέλαβαν την Κύπρο στα διεθνή η περιφερειακά τους δρομολόγια. Στη διάρκεια του ιδίου χρόνου επισκέφτηκαν τα κυπριακά λιμάνια 4.433 σκάφη , συνολικής καθαρής χωρητικότητας 23.030.000 κορών, από αυτά 3.226 αφίξεις αφορούσαν σκάφη μεταφοράς εμπορευμάτων , 382 αφίξεις αφορούσαν σκάφη μεταφοράς επιβατών και οι υπόλοιπες 825 αφίξεις αφορούσαν άλλα σκάφη όπως είναι τα πολεμικά τα αλιευτικά και η θαλαμηγοί. Σε σύγκριση με το 2013 η μέση μεταφορική ικανότητα φορτηγών πλοίων ανά σκάφος αυξήθηκε κατά 8% από 5022 κκχ το 2013 σε 5440 κκχ το 2014. Οι κυριότερες κατηγορίες πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων στο σύνολο των πλοίων που επισκέφτηκαν τα κυπριακά λιμάνια αφορούσαν πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (22%), δεξαμενόπλοια (18%) συμβατικά (17%) και πλοία τύπου ro-ro (10%). Η ποσότητες που μεταφερθήκαν δια θαλάσσης προς την Κύπρο έφτασαν τις 7.559.000 μετρικούς τόνους στα λιμάνια της Λάρνακας και της Λεμεσού σημείωσαν αντίστοιχη αύξηση της τάξης του 5% και 2%, ενώ το λιμάνι Βασιλικού σημείωσε μείωση της τάξης του 6%. Τα 2 λιμάνια πολλαπλής χρήσης της Λεμεσού και της Λάρνακας εξυπηρέτησαν από κοινού 4,6 εκ, μετρικούς τόνους φορτιού που αναλογεί στο 61% της ολικής θαλασσιάς εμπορευματικής κίνησης της χώρας, τα φορτία που χειρίζονται τα λιμάνια αυτά αφορούν φορτία σε εμπορευματοκιβώτια ,ξηρά φορτία χύμα και σε λιγότερο βαθμό συμβατικά φορτία. Οι φορτοεκφορτώσεις εμπορευματοκιβωτίων στα 2 λιμάνια έφτασαν στις 348.885 μετρ τόνους. Στο λιμάνι του Βασιλικού σε 1.254.000 μετρικούς τόνους, η εμπορευματική κίνηση του λιμανιού του Βασιλικού αποτελεί των κυριότερο χειριστή χύμα φορτίου βιομηχανικής προέλευσης. Η διακίνηση φορτίου στους ειδικούς λιμενικούς σταθμούς που διαθέτει η Κύπρος για τον χειρισμό πετρελαιοειδών έφτασε τους 1.707.000 μετρ. τόνους.

Οι εισαγωγές μέσω του λιμενικού σταθμού της Λάρνακας που εξυπηρετεί τις γενικές ανάγκες της κυπριακής αγοράς σε πετρελαιοειδή έφτασε τους 1.120.000 μετρ, τόνους. Οι απευθείας εισαγωγές πετρελαιοειδών στους λιμενικούς σταθμούς της Μονής και της Δεκέλειας που εξυπηρετούν τους ηλεκτροπαραγωγικούς σταθμούς της χώρας για την Μονή έφτασαν τους 103.000 μετρ τόνους και για τη Δεκέλεια τους 493.000 μετρ τόνους.

6.4.2 Αεροπορικά μέσα

Αναφορικά με τη μεταφορά προϊόντων μέσω αεροπορικών μέσων μέσα από τη στατιστική υπηρεσία Κύπρου το έτος 2014 εκφορτώθηκαν στα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου συνολικά 14.606 τόνοι. Στην Κύπρο λειτουργούν 2 αεροδρόμια της Λάρνακας που είναι το κύριο αεροδρόμιο του νησιού, και της Πάφου. Οι αερομεταφορές έχουν μεγάλα μεταβλητά κόστη και είναι ιδιαίτερα

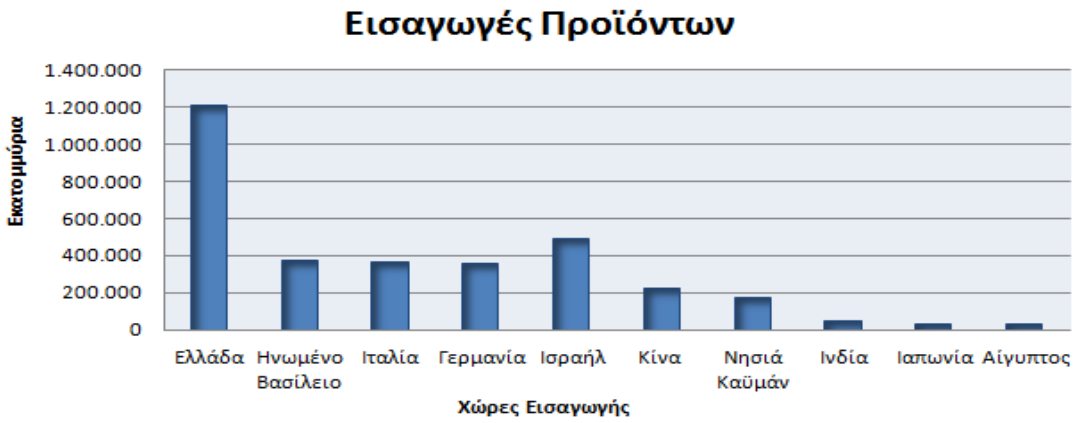
ακριβές για φορτία εμπορευμάτων, το πλεονέκτημα των αερομεταφορών είναι η μεγάλη ταχύτητα για μακρινές αποστάσεις. Η συχνότητα των δρομολογίων και η αξιοπιστία βρίσκεται σε ψηλά επίπεδα. Υπάρχουν 2 τρόποι αερομεταφοράς, ο γρήγορος και ο οικονομικός τρόπος . Με τον Γρήγορο τρόπο (express delivery) ο χρόνος παράδοσης από τον προμηθευτή στον παραλήπτη γίνεται σε 3 εργάσιμες μέρες αλλά το κόστος είναι ψηλό και επηρεάζει το κόστος των εμπορευμάτων. Με τον οικονομικό τρόπο η παράδοση γίνεται εντός 7 ημερών αλλά το κόστος είναι πολύ χαμηλότερο απ' ότι με τον γρήγορο τρόπο. Η μεταφορά με αεροπορικά μέσα είναι η πιο γρήγορη και ιδιαίτερα για την Κύπρο όπου υπάρχει μεγάλη απόσταση από τις γειτονικές χώρες της ηπειρωτικής Ευρώπης, καθιστά το θέμα του χρόνου παράδοσης πολύ σημαντικό, αλλά παράλληλα συνεπάγεται και ένα υψηλότερο κόστος, για πολλές επιχειρήσεις όμως που το προϊόν πρέπει να φθάνει έγκαιρα στο νησί η καλύτερη λύσει είναι η μεταφορά αεροπορικώς. Η επιλογή του αεροπλάνου ως μέσω μεταφοράς ευκολύνει τις επιχειρήσεις στο εμπόριο αφού έχουν έγκαιρα το εμπόρευμα στην κατοχή τους. Από την Ελλάδα αεροπορικώς τα εμπορεύματα έχουν τη δυνατότητα να φράσουν και μέσα σε 24 ώρες αφού υπάρχουν καθημερινά 4 με 5 προγραμματισμένες πτήσεις από και προς Ελλάδα. Οι τιμές χρέωσης είναι ανάλογα με το βάρος τον προϊόντων , το δέμα αν είναι πάνω σε παλέτες κλπ. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο είναι πολλές μερικές από αυτές είναι οι

- G.A.P VASILOPOULOS
- CHRISTOUDIAS LOGISTIC
- TRANSWAY
- CARGOLINE
- TNT
- DHL
- EUROFREIGHT

6.5 Εισαγωγές/εξαγωγές

Η αγορά της Κύπρου στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό σε προϊόντα από το εξωτερικό, λόγο νησιωτικότητας και έλλειψης επαρκών πόρων. Για την κάλυψη των αναγκών της επιτόπιας αγοράς οι κυπριακές επιχειρήσεις εισάγουν πάρα πολλά προϊόντα από άλλες χώρες κυρίως της Ευρώπης. Σύμφωνα με στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας της Κύπρου, οι εισαγωγές προϊόντων από τρίτες χώρες και χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης ανήλθαν για το 2014 σε 5.133.4 εκ. σε σύγκριση με 4.830.4 εκ. το 2013. Η αγορά της ευρωπαϊκής ένωσης εξακολουθεί να είναι η κύρια πηγή για την προμήθεια προϊόντων στην Κύπρο με μερίδιο ύψους 3.619.6 του συνόλου των εισαγωγών.

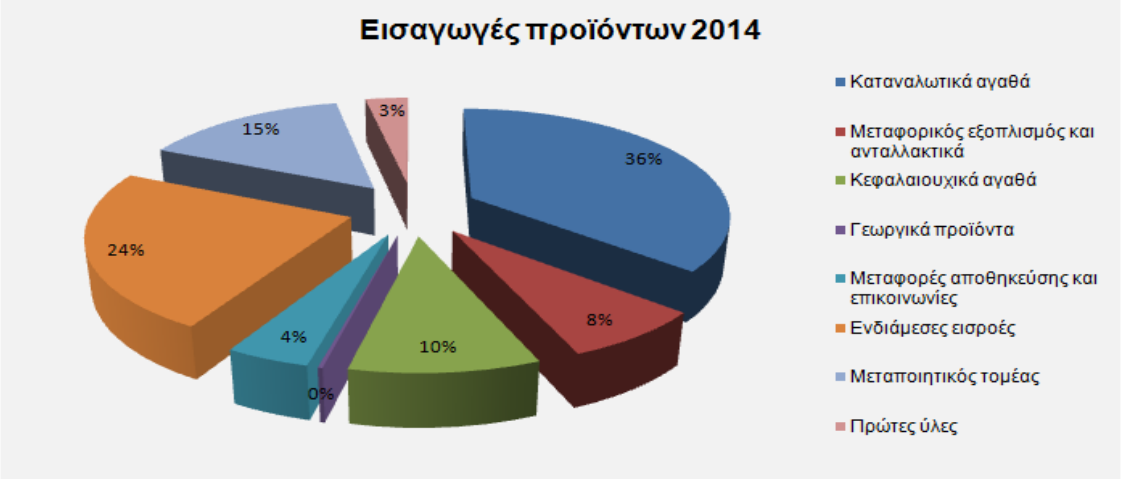
Από την Ελλάδα η Κύπρος για το 2014 προμηθεύτηκε προϊόντα ύψους 1.207.4 εκ. και είναι διαχρονικά η κύρια πηγή εισαγωγών στο νησί, ακλουθούν το Ηνωμένο βασίλειο με 374.2 εκ. Ιταλία με 363.1 εκ. και Γερμανία με 356,7 εκ . Οι εισαγωγές από των υπόλοιπο κόσμο ανήλθαν σε 1,366,7 εκ το Ισραήλ με 487,4 εκ. η Κίνα με 226 εκ. και τα Νησιά Καϋμάν με 173,8 εκ. Η Ινδία 44,1 εκ. και η Ιαπωνία 30,2 εκ. και η Αίγυπτος 27,7 εκ.



Διάγραμμα 6.5.1 Χώρες Εισαγωγής προϊόντων

Τα καταναλωτικά αγαθά αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος των συνολικών εισαγωγών με 35,4% , ο μεταποιητικός τομέας το 2014 απορρόφησε 759,5 ποσοστό 14,7% .οι εισαγωγές καυσίμων και λιπαντικών έφτασαν το 24,6% αξίας 1,265,4 εκ.

Οι εισαγωγές μεταφορικού εξοπλισμού και ανταλλακτικών έφτασαν τα 379,8 εκ. ,οι εισαγωγές κεφαλαιουχικών αγαθών έφτασαν τις 492 εκ. Τα γεωργικά προϊόντα έφτασαν τα 12,6 εκ.



Διάγραμμα 6.5.2 Εισαγωγές Προϊόντων

Όσων αφόρα τις εξαγωγές μέσα στο 2014 (συμπεριλαμβανόμενων των προμηθειών στα αεροπλάνα και πλοία ανήλθαν σε 1,441,5 εκ. σε σύγκριση με

το 2013 που έφτασαν τις 1,609,3 εκ. Τα κυριότερα προϊόντα που εξήχθησαν κατά το 2014 ήταν (προϊόντα χημικών η συναφών βιομηχανιών με 305,2εκ και ακολουθείται από τα ορυκτά προϊόντα με 296,0 εκ. (μηχανήματα, ηλεκτρικές συσκευές 221,8εκ ζωικά προϊόντα με 125,4 εκ. παρασκευασμένα τρόφιμα τυριά (χαλούμι) ποτά αλκοολούχα υγρά ξύδι, καπνά κ υποκατάστατα καπνού 112,1 εκ. φυτικά προϊόντα 79,8εκ , μέταλλα 70,1, μαργαριτάρια λίθους με 52,6εκ.

Οι συνολικές εξαγωγές εξαιρουμένων των προμηθειών πλοίων και αεροπλάνων ανά κατηγορία: (α) τα βιομηχανικά προϊόντα εγχώριας παραγωγής που έχουν εξαχθεί κατά το 2014 ήταν 623,2εκ ενώ το 2013 έφτασαν τα 583,0 εκ. (β) τα γεωργικά προϊόντα που εξήχθησαν έφτασαν τα 95,8 εκ το 2014 (φρούτα, λαχανικά, πατάτες, χαλούμι).

Οι εξαγωγές στην ευρωπαϊκή ένωση ήταν 601,1 εκ με πρώτη χώρα την Ελλάδα που έφτασαν τα 219,6 εκ. το Ην, Βασίλειο 135,9 Γερμανία 36,6 εκ Ιταλία 32,8,Σλοβακια 27,8,Σουηδια 24 εκ. κλπ. Οι εξαγωγές προς χώρες της Μέσης Ανατολής το έτος 2014 ανήλθαν σε 210,5 εκατομμύρια και οι εξαγωγές προς χώρες της Ασίας ανήλθαν σε 131,8 εκ.

Από τα παραπάνω στοιχειά φαίνεται ξεκάθαρα ότι η οικονομία της Κύπρου και η αγορά του νησιού στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στις εισαγωγές προϊόντων από τις υπόλοιπες χώρες τις ηπειρωτικής Ευρώπης. Ενώ κοιτάζοντας τις εξαγωγές σε σχέση με τις εισαγωγές η διαφορά είναι αρκετά μεγάλη.

6.5.1 Κόστος παράγωγης προϊόντων σε συνέπεια της νησιωτικότητας και της γεωγραφικής θέσης της Κύπρου

Η εξάρτηση της αγοράς και η έλλειψη βιομηχανιών συντείνουν στην αύξηση του κόστους των τιμών των προϊόντων, λόγο της μακρινής απόστασης που υπάρχει με τις υπόλοιπες ηπειρώτικες χώρες της ενιαίας αγοράς της Ευρώπης αυξάνονται τα μεταφορικά κόστη με άμεση επίδραση στην τιμή των προϊόντων, είτε αυτά είναι για άμεση κατανάλωση είτε για μεταποίηση. Το μειονέκτημα της Κύπρου είναι η μακρινή απόσταση και η θάλασσα που την χωρίζει από τα υπόλοιπα κράτη των ηπειρώτικών χωρών, Η Ελλάδα για παράδειγμα ή η Ιταλία έχουν την επιλογή τις μεταφοράς προϊόντων οδικώς και σιδηροδρομικώς, επιλογές πολύ πιο φθηνές από τις επιλογές που έχει η Κύπρος (αεροπορικός, πλοίο). Επίσης το κόστος παραγωγής στην Κύπρο είναι υψηλό λόγο του ότι η ηλεκτρική ενέργεια στο νησί σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης κοστίζει περισσότερο.

Τα στατιστικά στοιχεία για τις τιμές ηλεκτρισμού το πρώτο εξάμηνο του 2014, που δημοσίευσε η Eurostat, δείχνουν ότι η Κύπρος εξακολουθεί να έχει το πιο υψηλό κόστος ηλεκτρισμού με διαφορά από τις υπόλοιπες χώρες, σε ομαλοποιημένη σύγκριση αγοραστικής δύναμης και λογαριασμών ΑΗΚ.

Συγκεκριμένα, ο δείκτης αυτός είναι 0,314 για την Κύπρο και ακολουθεί η Δανία με 0,279 - δηλαδή 12% πιο χαμηλό από την Κύπρο.

Διερευνώντας την τιμή στο γάλα , διαπιστώνεται κατ' αρχήν ότι στην Κύπρο πωλείτε το πιο ακριβό γάλα από όλη σχεδόν την Ευρώπη. Το γεγονός αυτό παραδέχονται και οι ίδιοι οι παραγωγοί γάλακτος, οι οποίοι τονίζουν ότι αυτό συμβαίνει εξαιτίας του πολύ υψηλού κόστους παραγωγής του. Όπως μας εξήγησαν, η Κύπρος δεν διαθέτει φυσικά βοσκοτόπια και σε συνδυασμό με τις υψηλές θερμοκρασίες που επικρατούν το καλοκαίρι, τα γαλακτοπαραγωγικά ζώα απαιτείται να είναι διαρκώς ενσταβλισμένα, γεγονός που ανεβάζει το κόστος παραγωγής. Η αύξηση διεθνώς της τιμής των σιτηρών έχει τους τελευταίους μήνες προσθέσει σημαντικό κόστος στην τιμή του γάλακτος.

Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει την καλλιέργεια και την παραγωγή προϊόντων της γεωργίας είναι το θερμό κλίμα που επικρατεί τους περισσότερους μήνες της σεζόν και η έλλειψη βροχής, επιδεινώνει ακόμη περισσότερο την κατάσταση. Για την άρδευση των καλλιεργειών, οι γεωργοί επωμίζονται ένα σημαντικό κόστος για να αρδεύσουν τις καλλιέργειες τους.

Η μικρή κλίμακα της αγοράς σε σχέση με άλλες χώρες π.χ στην Κύπρο, όταν ένα εργοστάσιο δίνει παραγγελίες και απευθύνετε σε 1 εκατομμύριο πληθυσμό ενώ στην Ελλάδα απευθύνετε σε 10 εκατομμύρια, τότε το κόστος ανά μονάδα προϊόντος μειώνεται και τότε ο εισαγωγέας στην Ελλάδα παίρνει σε χαμηλότερη τιμή τα προϊόντα σε σύγκριση με την Κύπρο. Το γεγονός αυτό διαφαίνεται σε διάφορα προϊόντα όπως φάρμακα, αυτοκίνητα, ένδυση και υπόδηση, έπιπλα, είδη υγιεινής και άλλα πολλά.

6.6 Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

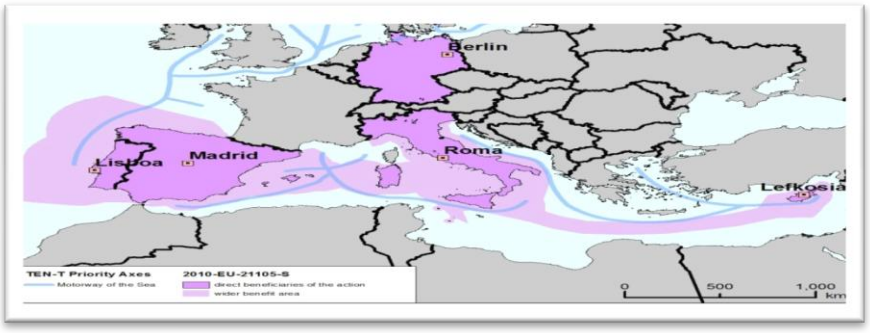
Με γνώμονα τις μεγάλες προκλήσεις της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας η Κυπριακή Δημοκρατία έχει θέσει σαν πολιτική της την αναβάθμιση του κυπριακού της στόλου. Υιοθέτησε μέτρα τα οποία άλλαξαν την εικόνα της κυπριακής σημαίας και ενίσχυσαν την ανταγωνιστικότητα της.

Η Κύπρος έχει συμπεριληφθεί στη Λευκή Λίστα του μνημονίου των Παρισίων και του Τόκιο για τον έλεγχο πλοίων από τα κράτη του Λιμένα και με την ένταξη της στην Ε.Ε έχει παίξει σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης και των στενών δεσμών της με κράτη της ανατολικής μεσογείου η Κύπρος αποτελεί γέφυρα επικοινωνίας και προέκταση της πολιτικής και των συμφερόντων της Ε.Ε στις διάφορες γειτονικές χώρες. Επίσης ως μέλος του μνημονίου των Παρισίων έχει γίνει ρυθμιστής της πολιτικής της Ε.Ε στην ανατολική μεσόγειο σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος αφού τα πλοία που

προσεγγίζουν τα κυπριακά λιμάνια επιθεωρούνται βάσει των αυστηρών κριτηρίων που θέτει το μνημόνιο.

6.7 Πρόγραμμα MIELE

Τα τελευταία χρόνια γίνεται συνεργασία με άλλους Οργανισμούς από Κράτη Μέλη της Ε.Ε. (Ιταλία, Ισπανία, Γερμανία, Πορτογαλία) και συμμετέχει στο έργο MIELE (Mediterranean Interoperability E-services for Logistics and Environment sustainability). Σκοπός του έργου είναι αφενός η ανάπτυξη ενός μοντέλου εφοδιαστικής αλυσίδας (multimodal logistic chain) για τις θαλάσσιες αρτηρίες (MoS), διασυνδέοντας όλα τα μέσα μεταφορών που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές και αφετέρου η υλοποίηση ενός ομοιογενούς και διαλειτουργικού συστήματος πληροφορικής που να επιτρέπει τη διασύνδεση των διαφόρων συστημάτων εφοδιαστικής αλυσίδας. Στόχος του έργου είναι η ανάπτυξη ενός πληροφοριακού συστήματος εφοδιαστικής αλυσίδας και η υλοποίησή του σε διάφορες πιλοτικές εφαρμογές, οι οποίες θα αναδείξουν τις προοπτικές πρακτικής εφαρμογής της ιδέας “κοινής πληροφοριακής πλατφόρμας” (single window concept). Το έργο, μετά από σχετική αίτηση που υποβλήθηκε από τους οργανισμούς που συμμετέχουν στο MIELE, συγχρηματοδοτείται από το ταμείο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Το ποσό της χρηματοδότησης της Αρχής ανέρχεται στο €1.212.000,00, το οποίο αντιστοιχεί στο 50% του συνολικού κόστους του έργου.



6.8 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, τα τελευταία χρόνια εφαρμόζεται στην Κύπρο καινούριο φορολογικό σύστημα Φόρου Χωρητικότητας το οποίο επεκτείνει τα πλεονεκτήματα που ισχύουν για τους πλοιοκτήτες κυπριακών πλοίων και στους διαχειριστές πλοίων, στους πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων και στους ναυλωτές. Ο Φόρος Χωρητικότητας είναι ο πιο κάτω:

- Μη επιβολή φόρου στα κέρδη από τη λειτουργία ή διαχείριση πλοίου εγγεγραμμένου στο Κυπριακό Νηολόγιο, ούτε στα μερίσματα που προέρχονται από πλοιοκτήτρια εταιρεία, ούτε και στα κεφαλαιουχικά κέρδη από πώληση πλοίου
- Μη επιβολή φόρου εισοδήματος στις απολαβές των ναυτικών
- Χαμηλά τέλη εγγραφής πλοίων
- Ευνοϊκό σύστημα Φόρου Χωρητικότητας βάσει της καθαρής χωρητικότητας του πλοίου

- Μη επιβολή τέλους χαρτοσήμου σε πράξεις υποθήκης ή σε άλλες εξασφαλίσεις
- Συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας με 43 χώρες
- Η Κύπρος είναι μέλος της Ευρωζώνης
- Πλήρης προστασία χρηματοδοτών και ενυπόθηκων δανειστών
- Χαμηλό κόστος σύστασης και λειτουργίας εταιρειών

6.9 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΥΠΡΟΥ

Πιο κάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι υπηρεσίες που παρέχονται από τη Αρχή Λιμένων Κύπρου:

- ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
- ΠΛΟΗΓΗΣΗ/ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ
- ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ
- ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
- *ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΑΔΕΙΩΝ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ*

6.9.1 ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας οι φορτοεκφορτώσεις των πλοίων αναλαμβάνονται από τους ναυτικούς πράκτορες που αντιπροσωπεύουν τα πλοία καθώς υπάρχει ρητή πρόνοια η Αρχή να μην μπορεί να διεξάγει εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης πλοίων.

Η φορτοεκφόρτωση των πλοίων γίνεται με γερανούς και γερανογέφυρες στης Αρχής. Όταν οι γερανοί της Αρχής δεν επαρκούν χρησιμοποιούνται και ιδιωτικοί στους οποίους έχει παραχωρηθεί σχετική άδεια από την Αρχή για χρήση μέσα στα λιμάνια.

Έτσι ο ναυτικός πράκτορας είναι αυτός που θα φροντίσει την εξασφάλιση γερανού από την Αρχή, για τις υπηρεσίες λιμενεργατών από το επαρχιακό γραφείο εργασίας και κοινωνικών ασφαλίσεων, για τις υπηρεσίες των αχθοφόρων όσον αφορά την οριζόντια μεταφορά των φορτίων και την αποθήκευση τους στους αποθηκευτικούς χώρους της Αρχής.

Το 2001 ο Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων Κύπρου ίδρυσε τη θυγατρική εταιρεία UNITED STEVEDORING COMPANY LTS, η οποία αναλαμβάνει τη φορτοεκφόρτωση πλοίων στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας και η οποία σήμερα πραγματοποιεί το 40% των φορτοεκφορτώσεων.

Η φορτοεκφόρτωση των πλοίων στο βιομηχανικό λιμάνι του Βασιλικού γίνεται από την Τσιμεντοποιϊα Βασιλικού ΛΤΔ η οποία είναι ιδιωτική εταιρεία που διαχειρίζεται το λιμάνι με άδεια της Αρχής.

Οι γερανοί και τα άλλα μηχανήματα φορτοεκφόρτωσης ανήκουν στην τσιμεντοποιία , ενώ οι γερανοδηγοί και το εργατικό δυναμικό ανήκουν στο προσωπικό της εταιρείας.

ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΛΙΣΤΑ ΤΩΝ ΓΕΡΑΝΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΡΧΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ:

ΛΙΜΑΝΙ ΛΕΜΕΣΟΥ

1. ΔΥΟ ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡΕΣ [POST PANAMAX]
2. ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡΕΣ PANAMAX
3. ΕΝΑΣ ΓΕΡΑΝΟΣ 35 ΤΟΝΩΝ ΣΕ ΣΙΔΕΡΟΤΡΟΧΙΕΣ [LUFFING CRANE]
4. ΕΝΑΣ ΚΙΝΗΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ [DEMAG]
5. ΕΝΑΣ ΚΙΝΗΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ [GOTTWALD]



ΛΙΜΑΝΙ ΛΑΡΝΑΚΑΣ

1. ΔΥΟ ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡΕΣ PANAMAX
2. ΕΝΑΣ ΓΕΡΑΝΟΣ 35 ΤΟΝΩΝ ΣΕ ΣΙΔΕΡΟΤΡΟΧΙΕΣ [LUFFING CRANE]
3. ΕΝΑΣ ΚΙΝΗΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ 45 ΤΟΝΩΝ [ΤΑΚΡΑΦ]

6.9.2 ΠΛΟΗΓΗΣΗ/ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗ

Η πλοήγηση και ρυμούλκηση όλων των πλοίων μέσα στην λιμενική περιοχή παρέχεται από την Αρχή Λιμένων Κύπρου. Η πλοήγηση είναι υποχρεωτική και οι πλοηγοί είναι διπλωματούχοι πλοίαρχοι του εμπορικού ναυτικού οι οποίοι αναλαμβάνουν να συμβουλεύουν τον πλοίαρχο του πλοίου που εισπλέει ή αποπλέει από λιμάνι της δικαιοδοσίας της Αρχής.

Η πλοηγική υπηρεσία επανδρώνεται με πλοηγούς κυβερνήτες και μηχανικούς ρυμουλκών, λεμβοδηγούς, που επανδρώνουν τις πλοηγίδες και τα ρυμουλκά καθώς και ομάδες πρόσδεσης των πλοίων.

Η πλοήγηση πλοίων αρχίζει στις 6.00 και επεκτείνεται ακόμα και μετά τα μεσάνυχτα ανάλογα με τις ανάγκες της υπηρεσίας.

Ο πλοηγός της Αρχής επιβιβάζεται στα πλοία στον πλοηγικό σταθμό σε απόσταση ένα ναυτικό μίλι ανατολικά της εισόδου του λιμανιού και πλοηγεί το πλοίο εντός του λιμανιού και στην προβλήτα συντονίζοντας συγχρόνως όλες τις υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση του πλοίου.

Για την διεξαγωγή των εργασιών της η υπηρεσία πλοήγησης διαθέτει:

- 3 ρυμουλκά (2X3500 BHP)
- 2 πλοηγίδες
- 2 σκάφη πρόσδεσης
- Σταθμό παρακολούθησης κυκλοφορίας πλοίων (VTS) , ο οποίος ανταλλάσει πληροφορίες με τα πλοία που καταφθάνουν ή αναχωρούν από λιμάνι της Αρχής και αυτό γίνεται για σκοπούς ασφάλειας των πλοίων και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

6.9.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ

Οι διαδικασίες παραλαβής αποθήκευσης και παράδοσης εισαγόμενων εμπορευμάτων ή υπό διαμετακόμιση φορτίου στα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας.

6.9.4 ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Για να γίνει η παραλαβή των εμπορευμάτων που ξεφορτώνονται από τα πλοία πρέπει ο ναυτιλιακός πράκτορας να καταθέσει στην Αρχή και στο Τμήμα Τελωνείων το δηλωτικό εισαγωγής μέσω υπολογιστή στα πλαίσια του προγράμματος (CYPOS) της Αρχής.

Στο δηλωτικό εισαγωγής αναγράφονται τα στοιχεία του πλοίου καθώς και πλήρη περιγραφή των εμπορευμάτων σύμφωνα με την φορτωτική. Η παραλαβή γεμάτων εμπορευματοκιβωτίων γίνεται από Λειτουργό της Αρχής κατά την στιγμή της εκφόρτωσης τους στο κρηπίδωμα. Αφού ελεγχθεί ο αριθμός και η σφραγίδα του εμπορευματοκιβωτίου και αφού καταχωρηθεί η παραλαβή στον ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Η παραλαβή γενικού φορτίου γίνεται στην αποθήκη ή στους ανοιχτούς αποθηκευτικούς χώρους από Λειτουργό της Αρχής, ο οποίος ελέγχει κατά φορτωτική την ποσότητα και την καταχωρεί στον υπολογιστή. Μετά το τέλος της παραλαβής συμπληρώνεται το σχετικό έντυπο (OUTURN REPORT) προς τον πράκτορα και το Τμήμα Τελωνείων.

Η μεταφορά, η διαλογή και στοιβασία των εμπορευματοκιβωτίων διεξάγεται από τον σύνδεσμο αχθοφόρων του λιμανιού στις αποθήκες ή στους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων τα οποία ελέγχονται από την Αρχή.

6.9.5 ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Τα φορτία μπορούν να παραδοθούν αμέσως μετά την παραλαβή της φορτωτικής μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή και αφού ο εισαγωγέας παρουσιάσει στην Αρχή το διατακτικό παράδοσης (DELIVERY ORDER], πιστοποιημένο από τελωνειακό λειτουργό με σφραγίδα αποδέσμευσης των εμπορευμάτων και αφού πληρώσει τα γενικά λιμενικά και αποθηκευτικά δικαιώματα.

Η παράδοση των εμπορευμάτων γίνεται από λειτουργό της Αρχής και καταχωρούνται ηλεκτρονικά τα στοιχεία του παραλήπτη, ο οποίος στην συνέχεια υπογράφει το δελτίο παραλαβής (WAY BILL).

Με την διεκπεραίωση της παράδοσης η συγκεκριμένη φορτωτική διαγράφεται από το στοκ.

Στις περιπτώσεις εμπορευμάτων επανεξαγωγής η παράδοση γίνεται από Λειτουργούς της Αρχής κατά την στιγμή της φόρτωσης και στην συνέχεια ενημερώνεται ο ηλεκτρονικός υπολογιστής .

6.9.6 ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Αφορά τα φορτία που ξεφορτώνονται προσωρινά στα λιμάνια της Κύπρου και έχουν τελικό προορισμό άλλη χώρα του εξωτερικού. Η Κύπρος είναι μεν ένα μικρό νησί αλλά η καλή γεωγραφική της θέση την καθιστά προσελκύσιμη στον τομέα του διαμετακομιστικού εμπορίου, το οποίο άρχισε δειλά-δειλά την δεκαετία του 1970 και σημείωσε θεαματική αύξηση το 1980 φθάνοντας στο αποκορύφωμα του το 1996.

Τον Αύγουστο του 1984 η Αρχή κατασκεύασε στο λιμάνι Λεμεσού τον πρώτο εξειδικευμένο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στο ανατολικό κρηπίδωμα. Μερικές μεγάλες ναυτιλιακές γραμμές που χρησιμοποίησαν τα λιμάνια Λεμεσού και Λάρνακας ως κέντρα διαμετακόμισης είναι:

- EVERGREEN
- D.S.R
- SCANDUTCH
- COSCO
- CMA
- Mediterranean shipping

Η Αρχή θέλοντας να διατηρήσει το υφιστάμενο και να προσελκύσει πρόσθετο διαμετακομιστικό φορτίο έχει τροχοδρομήσει έργα ανάπτυξης του λιμανιού Λεμεσού όπως:

- Η εκβάθυνση του λιμανιού
- Αγορά νέου ρυμουλκού μεγάλης ιπποδύναμης
- Κατασκευή νέου κρηπιδώματος 500 μέτρων
- Αναβάθμιση εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης

6.9.7 ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΑΔΕΙΩΝ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ

Σε αυτό το πλαίσιο η Αρχή παραχωρεί σε τρίτους άδειες για :

- Χρήση γραφείων
- Χρήση αποθηκευτικών χώρων
- Χρήση ιδιωτικού εξοπλισμού
- Εξάσκηση επαγγέλματος και προσφοράς υπηρεσιών
- Λειτουργία λιμανιών

Απευθύνεται σε ιδιώτες που ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν μέσα στα λιμάνια αφού υποβάλουν γραπτώς αίτηση ενημερώνοντας με λεπτομέρεια τις υπηρεσίες που θα παρέχουν στο λιμενικό χώρο.

6.10 ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

6.10.1 Το Λιμάνι της Λεμεσού

Το λιμάνι Λεμεσού, είναι πολλαπλής χρήσης, είναι το κύριο λιμάνι της Κύπρου. Ξεκίνησε να λειτουργεί το 74, αμέσως μετά το πραξικόπημα και την Τούρκικη εισβολή. Στην ουσία ξεκίνησε να εργάζεται ως το βασικό λιμάνι της χώρας, μόνο μετά που καταλήφθηκε από τους Τούρκους το λιμάνι της Αμμοχώστου που χειριζόταν τότε το 83% του συνόλου των φορτίων της χώρας.

Προσφέρει υπηρεσίες για εξυπηρέτηση πλοίων, φορτοεκφόρτωση φορτίων και διακίνηση επιβατών. Ο λιμενικός θαλάσσιος χώρος του καλύπτει έκταση ενός τετρ. χιλ. ο δε χερσαίος χώρος καλύπτει έκταση 1,3 τετρ. χιλιόμετρα.

Την ευθύνη για την εύρυθμη λειτουργία του Λιμανιού έχει ο Διευθυντής του Λιμανιού Λεμεσού βοηθούμενος από τον Ανώτερο Πλοηγό.

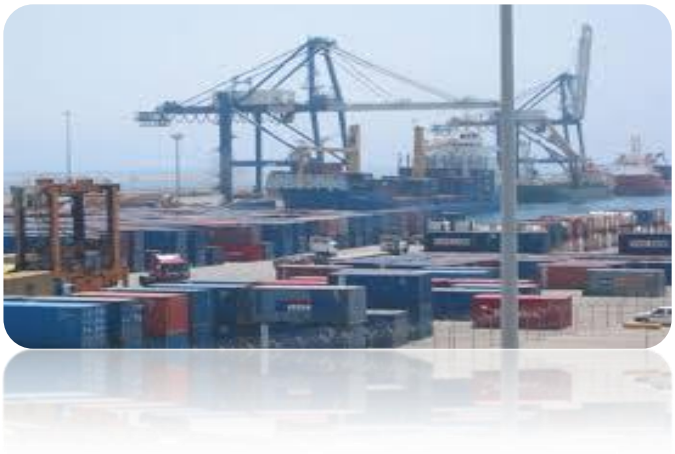
Η κατασκευή του λιμανιού Λεμεσού άρχισε το 1971 σαν αντικατάσταση του παλιού λιμανιού και έκτοτε συνεχίζεται η επέκταση και αναβάθμιση των εγκαταστάσεών του, σύμφωνα με το εκάστοτε στρατηγικό ρυθμιστικό σχέδιο. Αναφερόμενοι στην ιστορική εξέλιξη του λιμανιού, τούτο αναπτύχθηκε σταδιακά στις πιο κάτω φάσεις:

Η δημιουργία του λιμανιού (1971 – 10/1973) άρχισε με την κατασκευή της λεκάνης με κύκλο στροφής 500μ (βύθισμα 12μ) και την κατασκευή δύο προβλητών συνολικού μήκους 880μ (βόρεια 430μ και δυτική 450μ), με μέγιστο

βύθισμα 11μ. Κατασκευάστηκε επίσης μια στεγασμένη αποθήκη (η αποθήκη αρ. 2) με εμβαδόν 6080μ² και έγινε η εγκατάσταση στη δυτική προβλήτα, του γερανού επί σιδηροτροχιών (Luffing Crane) με ανυψωτική δύναμη 35 τόνων.

Στην επόμενη φάση της επέκτασής του (1980 – 1982) κατασκευάστηκε η ανατολική προβλήτα μήκους 480μ με μέγιστο βύθισμα 11μ. Το 1984 εγκαταστάθηκαν στο ανατολικό κρηπίδωμα δύο γερανογέφυρες Panamax "Reggiane" για την εξυπηρέτηση πλοίων εμπορευματοκιβωτίων.

Στη συνέχεια, για τις ανάγκες εξυπηρέτησης του διαμετακομιστικού εμπορίου (1994 – 1995) επεκτάθηκε το δυτικό κρηπίδωμα προς νότο κατά 320μ., έγινε ράμπα πλάτους 50μ. για εξυπηρέτηση πλοίων Ro-Ro και κατασκευάστηκε νέα νότια προβλήτα μήκους 300μ. και έγινε εκβάθυνση των πιο πάνω με μέγιστο βύθισμα 14μ. Αυτή η φάση ήταν η πρώτη από τις τρεις φάσεις του νέου ρυθμιστικού σχεδίου.



Σ΄αυτή τη φάση μεγάλωσε ο κύκλος στροφής σε 600μ. και βύθισμα 15μ, ενώ ο νότιος κυματοθραύστης επεκτάθηκε ανατολικά κατά 600μ. Επίσης δημιουργήθηκε η δυτική λεκάνη με βύθισμα 14μ. και παραμένει έτοιμη για την υλοποίηση της δεύτερης και τρίτης φάσης του ρυθμιστικού σχεδίου.

Εξωτερικά του νότιου λιμενοβραχίονα, κατά την διάρκεια της δημιουργίας της δυτικής λεκάνης έγινε επιχωμάτωση όπου τελευταία σχεδιάζεται η δημιουργία ιχθυόσκαλας.

Στο χερσαίο χώρο του λιμανιού η Αρχή διαθέτει στεγασμένους και ανοιχτούς χώρους, για αποθήκευση εμπορευμάτων:

Επιπλέον, κατόπιν σχετικού αρχιτεκτονικού διαγωνισμού η Αρχή προωθεί την ανέγερση νέου σύγχρονου κτιρίου επιβατών, η οποία αναμένεται αφενός να αυξήσει την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στους επιβάτες και αφετέρου να δημιουργήσει ένα έργο-σημείο αναφοράς για την Αρχή Λιμένων Κύπρου, την πόλη της Λεμεσού και της Κύπρου γενικότερα. Το έργο αυτό εντάσσεται και στην προσπάθεια που καταβάλλει η Αρχή για γεωγραφικό διαχωρισμό του λιμανιού σε εμπορικό (δυτικά) και επιβατικό (ανατολικά) λιμάνι. Θα πληροί όλες τις πρόνοιες για την ασφάλεια και το Κεκτημένο Σιένγκεν. Οι

κατασκευαστικές εργασίες του εν λόγω έργου αναμένεται να ολοκληρωθούν το 2016.



Απεικόνιση του λιμανιού της Λεμεσού

6.10.2 Το Λιμάνι της Λάρνακας



Το λιμάνι της Λάρνακας είναι το δεύτερο σε μέγεθος λιμάνι της Κύπρου και βρίσκεται στο νοτιοανατολικό μέρος του νησιού. Ένα σημαντικό πλεονέκτημα του είναι το γεγονός ότι σε απόσταση 6 χιλιομέτρων βρίσκεται ο διεθνής αερολιμένας Λάρνακας. Το λιμάνι άρχισε την λειτουργία του το 1973 . Είναι πολλαπλής χρήσης και καταλαμβάνει έκταση 445.000 τετρ. Μέτρων και εξυπηρετεί όλων των ειδών φορτία από χύμα ζωοτροφές, σιτηρά , γύψο και συμβατικά ξυλεία, σίδηρο, λιπάσματα και πετρελαιοειδή.

6.10.3 Το Λιμάνι του Βασιλικού

Βρίσκεται στο νότιο μέρος της Κύπρου μεταξύ Λεμεσού και Λάρνακας και είναι το κατεξοχήν βιομηχανικό λιμάνι το οποίο ασχολείται με χύμα φορτία. Η κυριότητα του λιμανιού ανήκει στην Αρχή Λιμένων η οποία με ειδική συμφωνία εκμίσθωσε το λιμάνι στην Τσιμεντοποιία Βασιλικού. Η συμφωνία μίσθωσης καλύπτει διάρκεια 50 χρόνων, από 1.1.1984 – 31.12.2033 και αφορά όλα τα είδη (εισαγωγές-εξαγωγές) για τις ανάγκες της Τσιμεντοποιϊας καθώς και ιδιωτικά φορτία άλλων εταιρειών αδειούχων από την Αρχή Λιμένων , είδη φορτίων που διακινούνται από το λιμάνι Βασιλικού είναι ζωοτροφές, σιτηρά, κάρβουνο, περλίτης, τσιμέντο χώμα, σκύρα, παλιοσίδηρα (scrab iron).

Το κύριο εξαγωγικό είδος φορτίου είναι το τσιμέντο με περίπου 350,000 τόνους. Το λιμάνι προστατεύεται από δυο λιμενοβραχίονες το Νότιο και Ανατολικό. Υπάρχουν δυο κρηπιδώματα το βόρειο μήκους 360 μέτρα και το δυτικό μήκους 125 μέτρων. Έχει κύκλο στροφής διαμέτρου 280 μέτρων και βάθος νερού 9 μέτρα. Μέγιστο μήκος πλοίου που μπορεί να ελλιμενιστεί είναι 180 μέτρα και βύθισμα 8,6 μέτρα.
Εξυπηρετείται από ένα ρυμουλκό (ιδιωτικό 1300 BHP) και ο πλοηγός του λιμανιού ακροάται στο κανάλι 8 VHF.

ΕΝΟΤΗΤΑ 7: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΑΣ

7. ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ: ***«CHARALAMBOUS LTD»***

7.1 Εισαγωγή

Οι επιχειρήσεις στην Κύπρο αυτή τη στιγμή μετά και το κούρεμα των καταθέσεων που έγινε το 2013, που είχε ως αποτέλεσμα να μειωθούν κατά πολύ οι τζίροι των επιχειρήσεων , έχουν κατανοήσει, πλήρως ότι το θέμα των εφοδιαστικών αλυσίδων και γενικά των logistics είναι ο μόνος τρόπος να αντεπεξέλθουν και να επιβιώσουν στις δύσκολες εποχές που διανύουν. Όπως έχουμε αναφέρει στα προηγούμενα κεφάλαια οι εφοδιαστικές αλυσίδες και η διαχείριση τους όταν γίνονται σωστά τα στάδια μπορούν να μειώσουν κατά πολύ τα κόστη, και με αυτό το τρόπο να αυξηθούν σιγά σιγά και τα κέρδη. Οι επιχειρήσεις έχουν αλλάξει τον τρόπο σκέψης και λειτουργίας τους σύμφωνα με τα δεδομένα της εποχής και προσαρμόστηκαν σε νέα δεδομένα και μοντέλα στρατηγικής για να μπορέσουν να προσαρμοστούν στο περιβάλλον.

Για να κατανοήσουμε καλύτερα την περίπτωση της Κύπρου και τον τρόπο που λειτουργεί αυτή την εποχή στην Κύπρο το εμπόριο θα αναφερθούμε σε μια εταιρεία που δραστηριοποιείται στον τομέα της μεταποίησης και των υφασμάτων εισαγωγής εμπορευμάτων την εταιρεία CHARALAMBOYS LTD.

Η CHARALAMBOUS δραστηριοποιείται στο χώρο του εμπορίου υφασμάτων ως χονδρέμποροι και μεταπουλά σε καταστήματα λιανικής υφάσματα, ταπετσαρίες κουρτίνες ,κλπ. Στην Κύπρο δεν υπάρχουν εργοστάσια παραγωγής υφασμάτων και για αυτό τον λόγο η εταιρεία ανάπτυξε και αναπτύσσει σχέσεις συνεργασίας με εργοστάσια παραγωγής υφασμάτων που εδρεύουν στο εξωτερικό κυρίως χώρες της Ευρώπης.

7.2 Λειτουργίες της εταιρείας

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1990 και έχει αναπτύξει ένα ευρύ πελατολόγιο σε όλο το νησί και εφοδιάζει τα καταστήματα λιανικής εδώ και 25 χρόνια.

Η πολιτική της εταιρείας έχει διαφοροποιηθεί πολύ τα τελευταία 3 χρόνια λόγω της κρίσης στην αγορά η ζήτηση μειώθηκε.

Παλαιοτέρα η εταιρεία κρατούσε μεγάλα αποθέματα στις αποθήκες της και μπορούσε ανά πάσα στιγμή να εξυπηρετήσει τα καταστήματα της λιανικής. Η εισαγωγή μεγάλων ποσοτήτων μείωνε το κόστος μεταφοράς από το εξωτερικό και αυτό είχε ως αποτέλεσμα την κερδοφορία. Αυτό γινόταν λόγω του ότι η ζήτηση ήταν μεγάλη και έτσι χρειαζόταν μεγάλες ποσότητες αποθεμάτων.
Αυτή την περίοδο όπου η ζήτηση μειώθηκε λόγω της κρίσης και του κουρέματος, είχε σαν αποτέλεσμα να αλλάξει και την πολιτική της εταιρείας στο θέμα των αποθεμάτων. Η εταιρεία στοκάρει μικρότερο όγκο παραγγελιών και έχει αναπτύξει τις σχέσεις της με τα εργοστάσια ούτως ώστε όταν υπάρξει ζήτηση για κάποιο εμπόρευμα που δεν βρίσκεται στην αποθήκη με ένα e - mail που αποστέλλεται στο εργοστάσιο του εξωτερικού να γίνεται όσο το δυνατό

γρηγορότερη φόρτωση για να καλυφτεί η ανάγκη της στιγμής, είναι το just in time όπου η παραγγελία μπαίνει την ώρα της ζήτησης. Για να είναι όμως αυτό οικονομικό και κερδοφόρο για την επιχείρηση, ανέπτυξε σχέσεις με τις μεταφορικές εταιρείες που αναλαμβάνουν να παραδώσουν το εμπόρευμα στις αποθήκες της Χαραλάμπους.

Οι μεταφορικές εταιρείες λόγω του ότι δραστηριοποιούνται στον χώρο ως 3pl αναλαμβάνουν χωρίς χάσιμο χρόνου να παραδώσουν τα εμπορεύματα έγκαιρα στον σωστό χρόνο και χωρίς να υπάρχουν ζημιές. Οι παραγγελίες που βάζει η εταιρεία προς τα εργοστάσια του εξωτερικού χρειάζονται μια χρονική περίοδο περίπου 7-8 ήμερες, αεροπορικώς με τον οικονομικό τρόπο μέχρι να φτάσουν τα εμπορεύματα Κύπρο. Υπάρχει επιπλέον και ο γρήγορος τρόπος αεροπορικώς όμως τα μεταφορικά κοστίζουν πολύ περισσότερο και δεν προτιμάται εκτός και αν είναι αναγκαίο. Σε αυτή την περίπτωση τα εμπορεύματα φτάνουν σε 2-3 ημέρες.

Οι παραλαβές από Ελλάδα φτάνουν εντός 2 ημερών με τον οικονομικό τρόπο. Οι διαδικασίες για την διεκπεραίωση των παραγγελιών γίνονται εντός της αποθήκης όπου κόβονται τα υφάσματα, συσκευάζονται, πακετάρονται μέσα σε τσάντες και σε κάθε συσκευασία αναγράφεται το όνομα του καταστήματος που είναι για παράδοση. Η εταιρεία για τα προϊόντα που παραδώνει προς τα καταστήματα έχει σαν πολιτική της να δίνει μια πίστωση, ενός μήνα για τα τιμολόγια, και σε κάποιες περιπτώσεις επί τις μετρητοίς, τα προηγούμενα χρόνια είχε την δυνατότητα να δώσει περισσότερες ήμερες πίστωσης προς τους καταστηματάρχες 2-3 μήνες, αυτό όμως καθυστερούσε πολύ την ταμειακή ροη της εταιρείας και γιαυτο τον λόγο άλλαξε την πολιτική της, για να μπορεί να πληρώνει έγκαιρα τα εργοστάσια και όλες της υποχρεώσεις της, παράλληλα η εταιρεία για να μειώσει όσο περισσότερο μπορεί τα κόστη της άλλαξε και τον τρόπο που συνεργάζεται με τα εργοστάσια, παλαιότερα για κάθε νέο σχέδιο που παράγγελλε η εταιρεία πλήρωνε και ένα μεγάλο ποσοστό για δείγματα που τα έδινε στα καταστήματα για διαφήμιση , τώρα με τα νέα δεδομένα ζητά καλύτερη τιμή για μια μικρή ποσότητα ώστε να μπορεί να παράγει από μόνη της τα δείγματα και να εξαλείψει αυτό το κόστος.

Η εταιρεία κάθε φορά που κάνει παραγγελία προς τα εργοστάσια πληρώνει μαζί με το κόστος των υφασμάτων και τα μεταφορικά έξοδα , τα εργοστάσια από την πλευρά τους δίνουν ένα περιθώριο για εξόφληση των τιμολογίων από την εταιρεία γύρω στις 30-45 ημέρες. τα προϊόντα μέχρι να φτάσουν Κύπρο λόγο και της γεωγραφικής θέσης του νησιού η εταιρεία επωμίζεται πάνω στην τιμή των προϊόντων ένα 5-10% ανάλογα με την ποσότητα και την τιμή του υφάσματος ανά μέτρο, σε σχέση με τον κύκλο εργασιών της η εταιρεία πληρώνει ένα ποσοστό περίπου 15% σε μεταφορικά έξοδα.

Στην αποθήκη της επιχείρησης όλα τα εμπορεύματα είναι χωρισμένα ανά είδος και χρώμα σε ράφια και υπάρχει ένας πάγκος 4 μέτρα όπου χρησιμοποιείται για το κόψιμο των υφασμάτων. Πάνω στα ρολά των υφασμάτων υπάρχουν καρτέλες και όταν κόβεται μια ορισμένη ποσότητα από το ρολό, τότε αναγράφεται η ποσότητα που απέμεινε σε απόθεμα.

Τα αποθέματα που βρίσκονται εντός της αποθήκης και είναι προηγούμενων ετών, λόγο των μεγάλων παρτίδων, από προηγούμενες χρονιές και η ζήτηση τους είναι μειωμένη σε σχέση με τα νέα προϊόντα, η εταιρεία επιλεγεί να τα πουλάει σε τιμή κόστους για να ρευστοποιήσει το παλιό απόθεμα και να μπορέσει να φέρει νέα προϊόντα. Το κόστος που συνδέεται με τις ελλείψεις και την αδυναμία να εξυπηρετηθεί ο πελάτης είναι αρκετά μεγάλο, διότι μειώνεται η αξιοπιστία της εταιρείας προς τα καταστήματα, γεγονός που η εταιρεία το θεωρεί πολύ σημαντικό να μπορεί να εξυπηρετεί τα καταστήματα ούτως ώστε να μην υπάρχουν ελλείψεις.
Τα μέσα πληροφορικής που χρησιμοποιούνται από την διοίκηση της εταιρείας βοηθούν την άμεση συνομιλία μέσω φαξ, e - mail με τα εργοστάσια για να γίνονται οι παραγγελίες, ενώ μέσω του ηλεκτρονικού υπολογιστή υπάρχει σύστημα με όλα τα εμπορεύματα καταχωρημένα με του κωδικούς τους και την ποσότητα που υπάρχει ως απόθεμα.

7.3 Προτάσεις βελτίωσης των διαδικασιών:

Η εταιρεία CHARALAMBOUS διαθέτει ένα αρκετά χρηστικό τρόπο διεκπεραίωσης των λειτουργιών της. Παρ' όλα αυτά, για να αναβαθμίσει τα συστήματά της και την λειτουργικότητά της, προτείνονται τα εξής:

1. Εγκατάσταση τεχνολογιών γραμμωτού κώδικα barcode.
   Με αυτό τον τρόπο, οι παραγγελίες, τα αποθέματα, τα προϊόντα και οι κώδικες των προϊόντων είναι καταγεγραμμένοι με αποτέλεσμα την εξάλειψη τυχόν λαθών, παραβλέψεις, την γρηγορότερη λειτουργία των διαδικασιών και κατ' επέκταση την μείωση του κόστους της διαδικασίας. Επίσης, με τον γραμμωτό κώδικα γίνεται ο προγραμματισμός και ο έλεγχος των πωλήσεων πιο αποτελεσματικά. Γίνεται άμεσα η ενημέρωση τιμών είτε αύξηση είτε μείωση και έτσι η εξυπηρέτηση των πελατών γίνεται ευκολότερα και πιο αποτελεσματικά.
2. Εισαγωγή εξειδικευμένου λογισμικού στους υπολογιστές της εταιρείας.
3. Αγορά νέων μεγαλύτερων μεταφορικών οχημάτων
4. Αγορά μηχανής που παράγει υφάσματα.
   Με αυτή την αγορά, η εταιρεία θα είναι σε θέση να παράγει από μόνη της υφάσματα σε χαμηλότερο κόστος και κατ' επέκταση δεν θα χρειάζεται να εισάγει όλα τα προϊόντα της από το εξωτερικό και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του κόστους μεταφοράς και εισαγωγής και παράλληλα ανοίγονται οι ορίζοντες για εξαγωγές δικών της συλλογών υφασμάτων σε αγορές της Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής που είναι κοντά στο νησί.
5. Δημιουργία ηλεκτρονικής ιστοσελίδας στο διαδίκτυο για σκοπούς διαφήμισης και πωλήσεων.
6. Καλύτεροι τρόποι διαμόρφωσης της αποθήκης.
   Αρίθμηση, οργάνωση, ξεχώρισμα των προϊόντων, χειρισμός των προϊόντων, περισσότερα ράφια.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σε αυτό το σημείο λοιπόν, ολοκληρώνεται η εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας. Μέσα από την μελέτη και τις αναφορές που δώσαμε από τα πιο πάνω κεφάλαια καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι το πιο σημαντικό κομμάτι των επιχειρήσεων για την αποδοτικότερη λειτουργία τους. Έχουμε διαπιστώσει πως ο στόχος της κάθε εφοδιαστικής αλυσίδας είναι η απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος μέσα από την ικανοποίηση και την εξυπηρέτηση του πελάτη η αύξηση της αποτελεσματικότητας και αύξηση της κερδοφορίας και παράλληλα μείωση του κόστους. Αναφερθήκαμε στις κυριότερες διαδικασίες που περιλαμβάνονται σε μια αλυσίδα τις αγορές, αποθήκευση, διαχείριση αποθεμάτων, οι μεταφορές, και το δίκτυο διανομής, τις προμήθειες.
Όλες οι διαδικασίες είναι εξίσου σημαντικές για την βελτίωση της αποδοτικότητας της εφοδιαστικής και γι αυτό θα πρέπει να τυγχάνουν της ίδιας προσοχής. Το σημαντικότερο για να λειτουργήσει η αλυσίδα εύρυθμα και να επιτύχει ο στόχος πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ενοποιημένο σύνολο η όλη διαδικασία. Όταν ολοκληρώνεται όλη διαδικασία με τον σωστό συντονισμό που περικλείει η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι δυνατόν να επιτευχθεί ο στόχος της αύξησης της κερδοφορίας της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της αλυσίδας που μεταφράζεται σε κερδοφορία όλον τον εμπλεκόμενων που συνδράμουν για την ολοκλήρωση της. Για την περίπτωση της Κύπρου αλλά και για όλα τα νησιά ανεξαιρέτως η διαδικασία των μεταφορών των εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης είναι το πιο σημαντικό για την οικονομία των νησιών και όπως είδαμε στην Κύπρο οι σωστές υποδομές στα λιμάνια και η συνεχιζόμενη ανάπτυξη τους είναι το κύριο μέλημα των αρχών. Πιστεύω πως τα logistics και οι εφοδιαστικές αλυσίδες στο μέλλον παράλληλα και με την περεταίρω ανάπτυξη της τεχνολογίας θα κάνουν καλύτερη την ζωή για όλους και των καταναλωτών και των εταιρειών.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

- Simchi-levi David, Kaminsky Philip,simchi-levi edith(2000),-«Designing and managing the supply chain:concepts,strategies and case studies»
- Aitken J, Childerhouse P, Towill D. (2003) –«The impact of product life cycle on supply chain strategy»
- John Gattorna&David Walters ,-«Managing the Supply chain: A strategic Perspective»
- Douglas Lambert :-«Strategic logistics management»
- Peter Meindl& Sunil Chopra:-«supply chain management :strategy,planning and operation»
- Williams and Dukes ,-«The purchasing handbook»
- Michael E Porter, -«competitive strategy»
- Alvarado and Kotzab, 2001 –« Supply Chain Management: The Integration of Logistics in Marketing' Industrial Marketing Management»

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

- Νικος Καζάζης,-«Αποτελεσματικο marketing για κερδοφορες πωλήσεις»
- Γεωργιος Τσιότρας, -«Διοίκηση παραγωγης»
- Παπαβασιλειου Ν,-Μπαλτας Γ, -«ΔΙΟΙΚΙΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ΔΙΑΝΟΜΗΣ LOGISTICS 2003»
- Κιόχος Πετρος, -«Χρηματοοικονομική Διοίκηση & Πολιτική»
- Γιαννάτος Γ. Ανδριανόπουλος Σ.,-«Logistic –Μεταφορές –Διανομή»
- Αυλωνίτης Γ. και Παπαβασιλείου Ν.-«Δίκτυα Διανομής και Οργάνωση και Διοίκηση Πωλήσεων», Τόμος Γ', Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, 1999»
- Λαιος 1995 -«Σύγχρονη διοίκηση προμηθειών»
- Υψηλάντης Π., Επιχειρησιακή Έρευνα –«Λήψη Επιχειρηματικών Αποφάσεων, Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, 2002.»

ΆΛΛΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αρχή Λιμένων Κυπρου: www.cpa.gov.cy
- Διαδικτυακή Πύλη της Κυπριακής Δημοκρατίας: www.cyprus.gov.cy
- Στατιστική Υπηρεσία της Κύπρου: www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics
- Εμπορική Ναυτιλία Κύπρου: www.mcw.gov.cy
- www.Logistics.org.gr
- Eurostat
- Εφημερίδα *«Φιλελεύθερος» 25/12/2014*