

Τ.Ε.Ι. ΗΠΕΙΡΟΥ
Τμήμα: Τηλεπληροφορικής και Διοίκησης.
Λιουμης Νικόλαος
Μισσος Δημήτριος

"Τίτλος της Διπλωματικής Εργασίας."

Ιστορία των Logistics

4-Φεβρουαρίου-2004

" Τίτλος Πτυχιακής Εργασίας"

Ιστορία των Logistics

Λιουμης Νικόλαος
Μισσος Δημήτριος

4-Φεβρουαρίου-2004

Πτυχιακή Εργασία μέρος των απαιτήσεων
Του τμήματος Τηλεπληροφορικής και Διοίκησης

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο σκοπός που επιλέξαμε της ιστορία των Logistics ήταν ότι στην Ελληνική βιβλιογραφία δεν υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο βιβλίο που να ασχολείτο και να παρουσιάζει την εξέλιξη της εφοδιαστικής στους αιώνες. Παρά μόνο διάσπαρτες πληροφορίες και ορισμούς .

Αποφασίσαμε λοιπόν όλες αυτές τις πληροφορίες που βρήκαμε από διευθύνσεις στο ιντερνετ ξένων και ελληνικών site, κομμάτια από διάφορα βιβλία, να τις συγκεντρώσουμε και να αποδώσουμε την ιστορία όσο το δυνατόν απλή και με σαφήνεια.

Τα περιστατικά και οι μαρτυρίες που παρουσιάζονται παρακάτω βασίζονται σε αληθινά γεγονότα που είναι καταγεγραμμένα στην ιστορία.

Τα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάζουμε παρακάτω είναι και αυτά πραγματικά και σπόρια από μεγάλους ιστοριογράφους

Ελπίζουμε με αυτή την διπλωματική εργασία να βάλουμε και εμείς ένα μικρό λιθαράκι στον εμπλουτισμό της βιβλιοθήκης του Τ.Ε.Ι ηπείρου.

Έτσι ώστε οι επόμενες γενιές φοιτητών να έχουν ακόμα μεγαλύτερους ορίζοντες προς την γνώση.

Αφιερωμένο στον μεγαλύτερο στρατηγό όλων των εποχών Μεγα Αλέξανδρο



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Logistics (γενικά)

- 1.1** Η έννοια της λέξης Logistic σελ.....4-5
- 1.2** Η εξέλιξη των Logistics σελ.....5-7
- 1.3** Η αρχή των Logistics (διοικητικές μέριμνες) σελ.....8-10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Τα Logistics και ο μέγας Αλέξανδρος

- 2.1** Τα πρώτα δείγματα Logistics σελ.....11
- 2.1.1** Αρχαία Αίγυπτος σελ.....11-12
- 2.2** Ο Μέγας Αλέξανδρος ήταν ο πρώτος Logician σελ.....12-15
- 2.3** Μαθήματα Logistics από τον Μέγα Αλέξανδρο σελ.....16-19
- 2.4** Συμπεράσματα σελ.....20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η μετά Αλεξάνδρου εποχή

- 3.1** Αρχαίες αυτοκρατορίες σελ.....21
- 3.1.1** Εισαγωγή
- 3.1.2** Ρώμη
- 3.1.3** Βυζάντιο

3.1.4 Συμπέρασμα	
3.2 Ο ανεφοδιασμός των Βίκινγκς	σελ.....22-23
3.3 Ναπολέον Βοναπάρτης	σελ.....23
3.4 Γιατί ο Ναπολέον απέτυχε να κατακτήσει την Ρωσία το 1812;	Σελ.....23-25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4°

Η εφαρμογή των Logistics στον 1° και 2° Παγκόσμιο πόλεμο

4.1 Οι Αμερικανικές δυνάμεις στον 1° Παγκόσμιο πόλεμο	σελ.....26
4.1.1 Εισαγωγή	σελ.....26
4.1.2 Σύνορα Μεξικού 1916	σελ.....26-27
4.2 Οι Αμερικάνοι στην Γαλλία το 1917	σελ.....27
4.3 Δεύτερος Παγκόσμιος πόλεμος (logistics)	σελ.....28
4.4 Οι Γερμανοί στην Πολωνία	σελ.....29-30
4.5 Οι Αμερικανικές δυνάμεις στον 2° Παγκόσμιο πόλεμο	σελ.....31
4.5.1 Εισαγωγή	
4.5.2 Οι πρώτη τους ουσιαστική ανάμιξη στον πόλεμο	
4.5.3 Σε άλλες περιοχές της Ευρώπης	σελ.....32
4.6 George Patton, ένας εξαιρετικός Logistician της εποχής	
4.7 Η μάχη του Κούρσκ	σελ.....33

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5°

Η εξέλιξη

5.1 Η Πρώτη μεταπολεμική Περίοδος 1945-1970	σελ.....34-36
5.2 Η περίοδος της δεκαετίας 1970	σελ.....36-37
5.3 Η περίοδος του 1980 ως σήμερα	σελ.....37-38
5.3.1 Βρετανικές διοικητικές μέριμνες στα νησιά Φόκλαντ (εφοδιασμός των βρετανικών δυνάμεων)	σελ.....38-46
5.3.2 Ιράκ	σελ.....46-47
5.4 Κοινά χαρακτηριστικά όλων των περιόδων.	σελ.....47-48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6°

Επιχειρήσεις

6.1 Μετάβαση των Logistics από τον στρατό στις επιχειρήσεις	σελ.....49-53
6.2 Επιχειρήσεις που έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του logistic	σελ.....54-58

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7°

ΕΠΙΛΟΓΟΣ	σελ.....59
-----------------	------------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ.....60-61
---------------------	---------------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Logistics (γενικά)

1.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΛΕΞΗΣ LOGISTICS

Το πρώτο ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι το γιατί χρησιμοποιήθηκε αυτός ο όρος logistics management και όχι κάποιος άλλος όρος στην ελληνική.

Ο καθηγητής του πολυτεχνείου κ. Ιωάννης Παππάς, έχει προτείνει τη χρησιμοποίηση του όρου Εφοδιαστική αντί του όρου logistics.

Στο άρθρο αυτό, ο καθηγητής κ. Παππάς αναφέρει ότι ο όρος logistics, ο όρος που χρησιμοποιεί όλος ο κόσμος είναι μία ελληνική λέξη. Ετυμολογικά είναι ο όρος ελληνικός και προέρχεται από τον όρο “λογιστική” που χρησιμοποιήθηκε μάλιστα για πρώτη φορά από τον αυτοκράτορα Λέοντα το Σοφό με την έννοια της μέριμνας για εξασφάλιση του στρατού με τρόφιμα, ρουχισμό, πολεμοφόδια κ.λ.π. Δηλαδή, σχεδόν με τη σημερινή έννοια που έχει αυτός ο όρος.

Στην Ελλάδα όμως ο όρος λογιστική έτσι όπως χρησιμοποιήθηκε από τον αυτοκράτορα Λέοντα το Σοφό, εξελίχτηκε και σήμερα αναφέρεται σε κάτι τελείως διαφορετικό. Ο όρος “Λογιστική” σήμερα αναφέρεται σε μία άλλη επιστήμη, σε μια επιστήμη που δεν έχει σχέση με το αντικείμενο των logistics. Η λογιστική είναι μία επιστήμη τελείως ξεχωριστή και γι' αυτό δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ξανά ο ίδιος όρος στην ελληνική ως μετάφραση του αγγλικού ή του γαλλικού ή του γερμανικού όρου logistics, logistique, logistik κ.λ.π.

Ο όρος “λογιστική” στην Ελλάδα αναφέρεται σε κάτι τελείως διαφορετικό από το περιεχόμενο του αγγλικού όρου “logistics”. Πρέπει λοιπόν, να χρησιμοποιηθεί μία άλλη λέξη για να μην μπερδεύεται ο αναγνώστης και οποιoσδήποτε άλλος, είτε είναι επιστήμων είτε όχι. Η προφορά και η ανάγνωση του όρου logistics management, στα αγγλικά, δε βοηθά φυσικά στην άρση της σύγχυσης που δημιουργεί ο όρος Logistics και λογιστική και γι' αυτό ο κ. Παππάς πολύ σωστά προτείνει τη χρησιμοποίηση ενός νέου όρου, ο οποίος θα άρει τη σύγχυση. Ο όρος που προτείνει είναι η λέξη “Εφοδιαστική”.

Ο όρος “εφοδιαστική”, όπως αναφέρει στη συνέχεια του άρθρου του, έχει αρκετά πλεονεκτήματα και κυρίως το ότι η κατάληξη, -ική, τον κατατάσσει στην κατηγορία της ενασχόλησης ή της επιστήμης, όπως η μηχανική, η φυσική, η θερμοδυναμική, η οικονομική κ.λπ. Δεύτερον, περιλαμβάνει και υποδηλώνει κατανοητά την έννοια τόσο του εφοδιάζω όσο και του εφοδιάζομαι, επομένως, και όλων όσων απαιτούνται σχετικά άρα και του παράγω. Τρίτον είναι ετυμολογικά πολύ όμοιο με την αρχική στρατιωτική έννοια που έδωσε στον όρο ο Λέων ο Σοφός και που εξακολουθεί να έχει ο όρος logistics ακόμη και σήμερα στις άλλες Ευρωπαϊκές γλώσσες.

Κατά τον κ. Παππά ο όρος logistics δεν ικανοποιεί και οφείλεται κυρίως στο συσχετισμό του με τον ελληνικό όρο λογιστική και με το γεγονός ότι είναι δυσκολοπροφύρετος.

Στα συνέδρια που οργάνωσε το Ινστιτούτο logistics management Ελλάδος και στις συζητήσεις με τα μέλη του Ινστιτούτου, προβλήθηκε επανειλημμένα η άποψη ότι ο όρος logistics management θα πρέπει να παραμείνει ως έχει, στην αγγλική, όπως τελικά επικράτησε και ο όρος marketing και marketing manager, ή διευθυντής marketing στην ελληνική γλώσσα. Ο όρος “εμπορευματική” ίσως θα μπορούσε να αποδώσει πολύ πιστά τον όρο marketing, παρόλα αυτά δεν επικράτησε και βέβαια σημασία έχει ότι οι Έλληνες δέχονται και χρησιμοποιούν έναν όρο με την ίδια έννοια.

Επειδή ήδη και στην επιστήμη αυτή και μέσα στις επιχειρήσεις και μέσα στα πανεπιστήμια και παντού έχει προκύψει το ίδιο αποτέλεσμα που έγινε και στο χώρο, στην επιστήμη του marketing και επειδή ήδη όσοι ασχολούνται επαγγελματικά με τα θέματα του logistics management χρησιμοποιούν τον ξένο όρο, γι' αυτό και επελέγη συνειδητά αυτός ο όρος. Ιδιαίτερη σημασία έχει και το γεγονός ότι πάρα πολλές επιχειρήσεις της χώρας έχουν προχωρήσει στη δημιουργία Διεύθυνσης ή τμήματος Logistics και τα στελέχη που έχουν τον τίτλο του Διευθυντή ή του Προϊσταμένου δε θέλουν να αλλάξει ο τίτλος τους σε Διευθυντή ή προϊστάμενο εφοδιαστικής, αλλά θέλουν να παραμείνει ο όρος logistics manager και μάλιστα γραμμένος στην αγγλική μορφή.

Δεν είναι κακό να χρησιμοποιείται μία ξένη λέξη στην ελληνική γλώσσα. Οι Έλληνες δεν πρέπει να υποστηρίζουν κάτι τέτοιο όταν όλες οι γλώσσες του κόσμου έχουν άπειρες λέξεις τόσο στην επιστήμη όσο και στην καθομιλουμένη με ρίζα ελληνική. Το ότι και οι Έλληνες επιστήμονες καταφεύγουν στη χρησιμοποίηση μίας ξένης λέξης και μάλιστα ελληνικής προέλευσης, αλλά στην αγγλική της μορφή, δε θα πρέπει να θεωρηθεί ως μειονέκτημα. Αντίθετα πρέπει να αναγνωριστεί ότι ο όρος logistics, έχει μεγάλη δύναμη και εξάπλωση, είναι ένας όρος που έχει υιοθετηθεί σε όλες σχεδόν τις γλώσσες του κόσμου, με την ελληνική ρίζας μορφή του. Γι' αυτό ίσως να είναι και λίγο παράλογο να χρησιμοποιεί όλος ο κόσμος την ελληνική λέξη 'logistics' και στην Ελλάδα να χρησιμοποιείται μια άλλη λέξη.

1.2 Η Εξέλιξη του Logistics

Η επιστήμη του logistics management είναι νέα, έχει μικρή ηλικία σε σχέση με την ιατρική, τη φυσική ή άλλες επιστήμες. Ως επιχειρησιακή εργασία ή ως λειτουργία του Κράτους ή του Δημοσίου, ο ορισμός του logistics management, δεν είναι καθόλου νέος.

Ο όρος logistics, όπως τον χρησιμοποίησε ο Λέων ο Σοφός για πρώτη φορά, με τη λέξη λογιστική, αλλά και με το περιεχόμενο και τον τρόπο που συνεχίζουν οι στρατιωτικοί να χρησιμοποιούν αυτό τον όρο, (τα logistics ασχολούνται με την κίνηση και τον εφοδιασμό των στρατευμάτων), περιλαμβάνει από παλιά, για πάρα πολλούς αιώνες την έννοια της ροής των αγαθών, της απόκτησης, της αποθήκευσης, της κίνησης και της μεταφοράς των προϊόντων (και των ατόμων). Στο στρατό, αναφερόταν στη διακίνηση των εφοδίων, είτε αυτά χρειάζονται για να συντηρήσουν τους στρατιώτες, είτε αυτά είναι πολεμοφόδια είτε ανταλλακτικά ή αυτές καθαυτές οι πολεμικές μηχανές και οι στρατιώτες.

Οι εφαρμογές του logistics management στο στρατό είναι φυσικά πάρα πολύ μεγάλες και πολύ παλιές. Ο D. W. Engels, στο βιβλίο του με τον τίτλο “Alexander the Great and the Logistics of the Macedonia Army», αναφέρει ότι η βάση της στρατηγικής και της τακτικής του Μ. Αλεξάνδρου ήταν η τροφοδοσία των στρατευμάτων. Ο Μ. Αλέξανδρος

ήταν φανατικός οπαδός της μεγάλης κινητικότητας των στρατευμάτων του και γι' αυτό δεν ήθελε να κρατά στάσιμο το στρατό του, περιμένοντας την εφοδιοπομπή από τη βάση, από τη Μακεδονία. Προσπαθούσε να λύνει τα θέματα της τροφοδοσίας των στρατευμάτων του, με τα εφόδια που αποκτούσε από τους αντιπάλους του και από τις τοπικές πηγές της τροφοδοσίας .

Οι ιδέες του Μ. Αλεξάνδρου ήταν επαναστατικές για την εποχή τους και μεγαλοφυείς, και γι' αυτό και βρίσκουν εφαρμογή ακόμη και σήμερα.

Οι εφαρμογές του logistics management στο στρατό, αναφέρονται στη μετακίνηση χιλιάδων ή ακόμα και εκατοντάδων χιλιάδων ατόμων σε πολλά μέρη ταυτόχρονα, διασκορπισμένα γεωγραφικά από το ένα άκρο της γης ως το άλλο και στην υποστήριξη των στρατευμάτων με όλα τα εφόδια που χρειάζονται, είτε αυτά είναι τρόφιμα, είτε αυτά είναι ρουχισμός, τα φάρμακα ή/και τα πολεμοφόδια. Πρέπει ακόμα το logistics management του στρατού να μεριμνά και για τα καύσιμα κίνησης των μηχανημάτων και όλων των πολεμικών μηχανών, των μεταφορικών μέσων των ατόμων και κάθε άλλου μηχανήματος. Το logistics management του στρατού μεριμνά και για τους χώρους διαμονής των στρατιωτών, τους χώρους σίτισης, τους χώρους διασκέδασης, τους νοσοκομειακούς χώρους και γενικά για κάθε ανάγκη των στρατιωτών και των στρατηγών.

Στο Β' Παγκόσμιο πόλεμο το θέατρο του πολέμου κατελάμβανε μια τεράστια γεωγραφική έκταση. Οι επιχειρήσεις εκτείνονταν από τον Ειρηνικό ως τον Ατλαντικό, στην Ασία, στην Αφρική και φυσικά σ' όλη την Ευρώπη, από την Ελλάδα ως την Νορβηγία. Σε όλα αυτά τα σημεία της γης, στη Βόρεια Ευρώπη, στη Νότια Ευρώπη στη Βόρεια Αφρική, εκατομμύρια στρατιώτες έπρεπε να συντηρούνται, έπρεπε να εφοδιάζονται καθημερινά με πάρα πολλά αγαθά, για να επιβιώσουν και για να εκτελέσουν με επιτυχία την αποστολή τους.

Έπρεπε, η κεντρική διοίκηση να μεριμνά, να φροντίζει για τη συνεχή και επαρκή τροφοδοσία με τρόφιμα, με φάρμακα, με ρουχισμό, με πολεμοφόδια και γενικά με χιλιάδες διαφορετικά προϊόντα που θα ικανοποιούσαν όλες τις ανάγκες των στρατευμάτων, από τους στρατηγούς ως τους στρατιώτες. Έπρεπε, η κεντρική διοίκηση, να σχεδιάζει και να μεριμνά έτσι ώστε όλα τα εφόδια να βρίσκονται στη θέση τους, τη στιγμή που τα χρειάζονται οι στρατευμένοι για να πετύχουν το στόχο τους, τη νίκη. Ελλείψεις σε ένα προϊόν ίσως κόστιζαν χιλιάδες ζωές ή ακόμη και αυτό το πόλεμο.

Στον τελευταίο μεγάλο πόλεμο, τον πόλεμο του Περσικού Κόλπου στο Ιράκ το 1990-1991, το πρόβλημα των logistics ήταν διαφορετικό. Στον Πόλεμο της ερήμου, έπρεπε να μετακινηθούν εκατοντάδες χιλιάδες άτομα, σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα σε ένα μικρό σχετικά γεωγραφικό χώρο. Αυτό έπρεπε να γίνει εκ του μηδενός. Δεν υπήρχαν ούτε χώροι υποδοχής, ούτε αεροδρόμια, ούτε ξενοδοχεία ή παράγκες για να κοιμηθούν και να προφυλαχθούν οι στρατιώτες και οι άλλοι στρατιωτικοί. Δεν υπήρχαν χώροι για να αποθηκευτούν τα πολεμοφόδια, τα τρόφιμα, το νερό, τα φάρμακα κ.λ.π. Ήταν δηλαδή μία επιχείρηση η οποία ξεκίνησε από το μηδέν, χωρίς καμιά υποδομή στο τόπο προορισμού, στο θέατρο του πολέμου και μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα έπρεπε να ήταν σε θέση να υποδεχθεί, με πολύ ικανοποιητικά αποτελέσματα, εκατοντάδες χιλιάδες στρατιώτες και μετά να τους προωθήσει στο μέτωπο.

Πολλοί χαρακτηρίζουν τον Πόλεμο του Κόλπου ως τη μεγαλύτερη επιχείρηση **logistics management** που σχεδιάστηκε ποτέ. Μετά από ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα προετοιμασίας, οι συμμαχικές δυνάμεις κατόρθωσαν, στο μικρό διάστημα που κράτησε ο πόλεμος της ερήμου, να παρασκευάσουν και να προσφέρουν 122 εκατομμύρια γεύματα, να προωθήσουν 1,3 δισεκατομμύρια γαλιόνια (προσοχή όχι λίτρα) καυσίμων, να διανείμουν 32.000 τόνους ταχυδρομείου κ.λ.π., και όλα αυτά τα πέτυχαν σε μια περιοχή όπου η υποδομή ήταν μηδενική. Γι' αυτό, όχι άδικα και χωρίς υπερβολή, υποστηρίζεται ότι τον πόλεμο της ερήμου τον κέρδισε η Διοίκηση των logistics και όχι η Αεροπορία.

1.3 Η αρχή των Logistics (διοικητικές μέριμνες)

Αν και οι διοικητικές μέριμνες, η τέχνη της παροχής και της κίνησης των οπλισμένων δυνάμεων, δεν κατέχουν το δράμα της μάχης, είναι αυτές που κρύβονται κάτω από τη στρατηγική και καθορίζουν τη νίκη ή την ήττα. Καθώς ένα παλαιό ρητό λέει ότι "οι ερασιτέχνες μελετούν τακτική, οι επαγγελματίες μελετούν τις διοικητικές μέριμνες."

Τα ναυτικά εξέλιξαν τους μηχανισμούς του ανεφοδιασμού τους νωρίτερα από του στρατού επειδή οι ναυτικοί δεν μπορούν να ζήσουν από το έδαφος όπως οι στρατιώτες. Οποιοσδήποτε το σκάφος και το πλήρωμά που απαιτούνται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ή τουλάχιστον μέχρι τον επόμενο λιμάνι, έπρεπε να τα στοιβάξουν στο κατάστρωμα από την έναρξη. Κατά συνέπεια, τα ναυτικά ανέπτυξαν τα οπλοστάσια και τις αποθήκες εμπορευμάτων τους για να φροντίσουν τις όλες ανάγκες τους. Εντούτοις, αν και τα ναυτικά υπήρξαν σε ένα πιο απαιτητικό εφοδιαστικό περιβάλλον από τον στρατό, απολάμβαναν ορισμένα πλεονεκτήματα. Κατ' αρχάς, τα σκάφη παρείχαν ένα άριστο τρόπο να μεταφέρουν μέσα τις πολλές προμήθειες που απαιτούσαν τα πληρώματά τους, δεδομένου ότι η μεταφορά στην θάλασσα είναι πάντα ο καλύτερος τρόπος να κινηθούν τα μαζικά φορτία. Δεύτερον, μια σημαντική εφοδιαστική ανησυχία για στρατός (τα άλογα) ήταν άσχετη με τα ναυτικά.

Οι στρατοί προσπάθησαν επίσης να εκμεταλλευτούν την θαλάσσια μεταφορά όταν υπήρχε δυνατότητα, αλλά τελικά αυτοί έπρεπε να στηριχθούν επάνω στις χερσαίες επικοινωνίες. Η απλούστερη μέθοδος ανεφοδιασμού απαιτήσε τα άτομα φέρνουν με τα πόδια τα τρόφιμά τους, όπως οι ζουλού της νότιας Αφρικής. Αλλά δεδομένου ότι ένα άτομο μπορεί να καταναλώσει μόνος του περίπου εξήντα ή εβδομήντα λίβρες στην καλύτερη περίπτωση, αυτή η μέθοδος είχε τους έμφυτους περιορισμούς. Τα ζώα αύξησαν την ικανότητα μεταφοράς ενός στρατού αλλά προσθέσανε την ανάγκη για τη χορτονομή στη μεγάλη, ήδη, ανάγκη του στρατού για τα τρόφιμα. Οι στρατοί ελάττωσαν μερικές δυσκολίες ανεφοδιασμού με τη διαβίωση από τη χώρα, και μέχρι τον εικοστό αιώνα, αυτό ήταν κοινή πρακτική. Ειδικότερα, ο όγκος και το βάρος της χορτονομής για τα ζώα απαγόρευαν τις χερσαίες αποστολές τους τις περισσότερες φορές, αντ' αυτού, έπρεπε να μαζευτούν στον πεδίο κατά τη διάρκεια της άνοιξης και του καλοκαιριού. Οι καβαλάρηδες της στέπας της κεντρικής Ασίας, δέχονται επίθεση στα λιβάδια τους αλλά εκτός αυτού υπέφεραν όταν αναγκάστηκαν να κινήθηκαν στα δασικά ή ξηρά εδάφη. Ήταν, πιθανώς, περισσότερο η έλλειψη ικανοποιητικής χορτονομής που σταμάτησε τον Ατίλα από τις ρωμαϊκές και γερμανικές δυνάμεις που αντιμετώπισε. Στην πρόωρη σύγχρονη εποχή, οι ευρωπαϊκοί στρατοί, εξαρτώμενοι από τα άλογα για τη μεταφορά, θα

μπορούσαν να κάνουν εκστρατεία μόνο όταν υπήρχε τροφή για τα ζώα. Έτσι όταν η ζωοτροφή μαράθηκε ο στρατός αποχωρούσε σε χειμερινά καταλύματα.

Η σίτιση των ατόμων με τη διαβίωση από τη χώρα ήταν πιο επικίνδυνη από το να συλλέγεις τη χορτονομή στους αγρούς. Οι αρχαίοι και μεσαιωνικοί στρατοί κατάλαβαν βεβαίως τα πλεονεκτήματα από τους πόρους του εχθρού, για την παραγωγή τροφής για τον πόλεμο. Οι πρώτοι σύγχρονοι ευρωπαϊκοί στρατοί, εντούτοις, ανακάλυψαν ότι καθώς οι δυνάμεις έγιναν μεγαλύτερες, η διαβίωση από την χλωρίδα μπορούσε να καταστρέψει την πειθαρχία των ατόμων επειδή αυτούς που έστελναν για την συλλογή τροφής συχνά λιποτακτούσαν. Οι υπερβολικές επιδρομές των στρατιωτών έγιναν θρυλικές κατά τη διάρκεια του πολέμου των τριάντα ετών (1618-1648). Μέχρι τον πρόσφατο δέκατο έβδομο αιώνα, οι στρατοί ανέλαβαν να εφοδιάσουν τους στρατιώτες τους με τα τρόφιμα έχοντας ο καθένας το δικό του δελτίο σίτισης για τους φούρνους, αλλά αυτό δημιούργησε το ένα πρόβλημα μετά το άλλο, δεδομένου ότι η διακίνηση περιορίστηκε περισσότερο από τις γραμμές ανεφοδιασμού. Ο στρατός της γαλλικής επανάστασης και ο Napoleon διένειμαν με τα καλωδιακά σκοινιά τους ανεφοδιασμού ως ένα ορισμένο βαθμό μα και πάλι μερικοί προμήθευσαν με ζωοτροφές αντί για τρόφιμα τους άντρες.

Ο ερχομός της ατμομηχανής επιτάχυνε τη μετακίνηση των προμηθειών. Ακόμα οι ναυτικές διοικητικές μέριμνες έγιναν όλο και περισσότερο περίπλοκες όταν η ατμομηχανή αντικατέστησε τα πανιά, επειδή τα σκάφη τώρα καλούνταν συχνότερα στα λιμάνια για να ξαναγεμίσουν τις αποθήκες τους, και οι αυτοκρατορικές δυνάμεις απαίτησαν οι σταθμοί να προετοιμαστούν σε όλο τον κόσμο να ανταποκριθούν σε αυτή την κινητικότητα. Αν και η μετάβαση στους πετρελαιοκίνητους λέβητες στον εικοστό αιώνα απλούστευσε τον ανεφοδιασμό σε καύσιμα εν πλω, η ανάγκη για τον ανεφοδιασμό βασίστηκε στο να «ταΐσουν» τις μηχανές τόσο καλά όσο και τα πληρώματα

Αν και τα υπερωκεάνια σκάφη επιτάχυναν τη μεγάλης ακτίνας μεταφορά, τα ποταμόπλοια και οι σιδηρόδρομοι θα μπορούσαν σπάνια να φέρουν τις προμήθειες σωστά σε έναν στρατό εν κινήσει. Επιπλέον, οι σιδηρόδρομοι ήταν εμφανώς πιο εύθραυστος τρόπος ανεφοδιασμού, από τότε που οι σιδηρόδρομοι και οι γέφυρες γίνονταν εύκολος στόχος εχθρικών επιδρομών και θα μπορούσαν εύκολα να καταστραφούν όπως ένας στρατός σε υποχώρηση. Κατά συνέπεια, τα άλογα αναπόφευκτα παρέμειναν οι μοναδικοί σύνδεσμοι λιμανιών και τερματικών σταθμών τρένων με το στρατό, και η μεταφορά αλόγων περιορίσε ακόμα την ταχύτητα της προόδου. Κατά τη διάρκεια του Γάλλο-Γερμανικού πολέμου και ακόμη και στον 1^ο παγκόσμιο πόλεμο, το πλεονέκτημα των Γερμανών ήταν ότι ξεπέρασαν τους σιδηροδρόμους και τα βαγόνια εμπορευμάτων και στηρίχθηκαν πάρα πολύ σε αυτό που μπόρεσαν να πάρουν από την τεχνολογία των Γάλλων.

Η μηχανή εσωτερικής καύσεως μετασχημάτισε το περιβάλλον εφοδιασμού κατά τη διάρκεια πολέμου στο έδαφος ριζικότερα από τη δύναμη του ατμού. Φορητά που προσέφεραν ουσιαστική βοήθεια στον 1^ο παγκόσμιο πόλεμο, ο οποίος ήταν πιθανώς ο πρώτος πόλεμος, στον οποίο, οι κύριες δυνάμεις εξαρτήθηκαν εξ ολοκλήρου από τις προμήθειες που στάλisan από το οπισθοφυλακή. Τα φορητά, ίσως ακόμη και περισσότερο από τα τανκς, έκαναν πιο ευκίνητο τον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο. Αλλά αν και

τα φορτηγά άνοιξαν τις νέες δυνατότητες δεν ήταν χωρίς περιορισμούς. Όταν ο Erwin Rommel σταμάτησε στην EL Alamein, είχε να αντιμετωπίσει γεγονός ότι είχε υπερβεί την μέγιστη ακτίνα δράσης του στα οποία τα φορτηγά του μπορούσαν να μεταφέρουν προμήθειες στο Afrika Korps.

Η έμφαση στη μηχανοποιημένη μεταφορά δημιούργησε μια ολόκληρη νέα ανάγκη ανεφοδιασμού για τον στρατό: καύσιμα και λιπαντικά πετρελαίου. Για το ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ έδαφος και τις Πολεμικές Αεροπορίες στην Ευρώπη κατά τη διάρκεια του 2^ο παγκόσμιου πολέμου, αυτό ανήλθε σε 37 τοις εκατό από το βάρος των προμηθειών που στάλισαν, κάνοντας το καλύτερο σύστημα ανεφοδιασμού. Και οι σύγχρονοι στρατοί επίσης έχουν αυξήσει τις ανάγκες για τα πυρομαχικά. Μέχρι το μέσο του δέκατου ένατου αιώνα, υπό τον όρο ότι ένας στρατός δεν ανέλαβε καμιά πολιορκία, θα μπορούσε πιθανών να διευθύνει μια εκστρατεία πυροδοτώντας μια νέα αρχή. Αντίθετα, τα σύγχρονα όπλα με τις απέραντες ποσότητες πυρομαχικών, παραγωγής ανατροφοδοτούν έναν σημαντικό εφοδιαστικό στόχο.

Από τον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο, οι αεροπορικές μεταφορές είχαν βοηθήσει να κινηθούν τα στρατεύματα και τα υλικά τους. Η αποτυχημένη υπόσχεση του Goring να εφοδιάσει τις γερμανικές δυνάμεις στο Stalingrad αεροπορικώς το 1942-1943, κατέδειξε την ανικανότητα των αεροπλάνων να διατηρήσουν μια σταθερή ροή των προμηθειών πριν το 1945. Σήμερα, αν και η μεγάλη μάζα του υλικού πολέμου πρέπει ακόμα να κινηθεί από θάλασσα ή χερσαία, τεράστια αεροπλάνα με φορτίο μπορούν γρήγορα να μεταφέρουν απαραίτητο ανεφοδιασμό για τις μικρές δυνάμεις και τα σκάφη τα επιλεγμένα βασικά φορτία για τις μεγαλύτερες δυνάμεις, αυτό το έκαναν και οι δύο κατά τη διάρκεια του πολέμου του Κόλπου. Τα αεροσκάφη έχουν αποδειχθεί πολυτιμότερα στα κινούμενα στρατεύματα από το υλικό, επειδή η φυσική των αεροπορικών μεταφορών καθιστά τη μεταφορά του μαζικού φορτίου δύσκολη και ακριβή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Τα Logistics και ο μέγας Αλέξανδρος

2.1 Τα πρώτα δείγματα Logistics

Τα πρώτα δείγματα Logistics εμφανίστηκαν , παράδοξα ομολογημένος, από την στιγμή που ξεκίνησαν οι κατακτητικοί πόλεμοι. Από την φύση τους οι ηγέτες των κρατών που έκανα αυτούς τους πολέμους ήθελαν να εξασφαλίσουν όσο το δυνατόν καλύτερο στρατό και καλύτερη οργάνωση, τόσο στο πεδίο της μάχης όσο και σε περιόδους μετακινήσεις τους. Έτσι προσπαθούσαν να σκεφτούν το πώς να προχωρούν προς τον σκοπό τους και να μην τους λείπει τίποτα. Έτσι λοιπόν προσπαθούσαν να φτιάξουν ένα σχέδιο έτσι ώστε να υπάρχει τροφοδοσία από διάφορες περιοχές που κατακτούσαν. Ακόμα ένα είδος εφοδιασμού ετοιμάζαν και οποιοδήποτε κράτος ή πόλη βρισκόταν συνέχεια υπό πολιορκία με σκοπό να ανταποκριθεί σε τέτοιου είδους απειλές. Μπορεί να λέμε (δικαίως) ότι ο Μέγας Αλέξανδρος είναι ο 'πατέρας' της εφοδιαστικής όμως συναντούμε και παλαιότερα κάποιο τρόπο ανεφοδιασμού που δεν αξίζει να ασχοληθούμε και πολύ.

2.1.1 Αρχαία Αίγυπτος

ΑΡΧΑΙΑ ΑΙΓΥΠΤΟΣ ΠΕΡΙΠΟΥ 700 π.χ

Κατά το 700 π.χ όταν πια η Αίγυπτος παράκμαζε χωρίς κυρίως την διαφθορά που υπήρχε ένιωθε συνεχώς τις απειλές από άλλα κράτη και κυρίως από αραβικές χώρες. Έτσι λοιπόν δέχτηκαν την πιο ισχυρή επίθεση και ηττήθηκαν για πρώτη φορά στην πατρίδα τους μετά από περίπου 1000 χρόνια. Αυτοί που τους νίκησαν ήταν οι λεγόμενοι Υξώς (εικάζεται ότι είναι οι Σαουδάραβες με κάθε επιφύλαξη) Οι Υξώς κυριάρχησαν στο

νότιο βασίλειο (βόρεια Αίγυπτος) και στο βόρειο (νότια Αίγυπτος) εκ διώχνοντας τους Αιγύπτιους προς τα νότια στα σύνορα με την Αιθιοπία .Με την πάροδο του χρόνου οι Αιγύπτιοι αποφάσισαν να επιταθούν και να ξαναπάρουν πίσω τα χαμένα τους εδάφη.

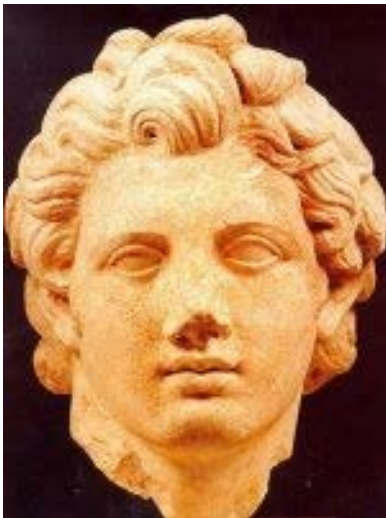
Έτσι λοιπόν αφού έμαθαν τα μυστικά του εχθρού και ξέροντας τις καιρικές και εδαφικές συνθήκες της χώρας τους οι Αιγύπτιοι χτύπησαν έξυπνα αλλά και με βάση του σχεδίου τους που βασίστηκε στον σωστό ανεφοδιασμό.

Τι είχαν κάνει οι Αιγύπτιοι λοιπόν;

Είχαν στείλει στρατό να θάψει στο έδαφος όπλα και μέσα σε βάζα νερό και τρόφιμα (σημειωτέων ότι μέσα σε ένα τέτοιο βαζάκι βρέθηκε άθικτο μέλι 4000 χρονών !!!.

Έτσι λοιπόν αυτό τον παράξενο ανεφοδιασμό οι Αιγύπτιοι κατάφεραν να αποδεκατίσουν τους Υξως χτυπώντας τους με ένα όπλο ισχυρότερο από τα όπλα του σωστού ανεφοδιασμού με σύμμαχο τον καιρό.

2.2 Ο ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΗΤΑΝ Ο ΠΡΩΤΟΣ LOGISTICIAN



Ο Μέγας Αλέξανδρος θεωρείται ο παλαιότερος και ίσως ο μεγαλύτερος logistician όλων των εποχών. Το αξιόμαχο του μακεδονικού στρατού καθώς και η βάση της στρατηγικής και της τακτικής του μεγάλου Αλεξάνδρου βασίζεται αποκλειστικά και μόνο στη σωστή οργάνωση ενός κυκλώματος logistics.

Οι δυσκολίες που είχε να αντιμετωπίσει ο μέγας Αλέξανδρος επικεντρώνονται στις γεωγραφικές, τις κλιματολογικές και στις διαφορές στην επάρκεια των προμηθειών των διαφορετικών του προορισμών. Ανάλογα επομένως με αυτές προσδιοριζόταν και οι ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό και ζώα ώστε να μεταφέρουν τις απαιτούμενες προμήθειες, ενώ μεγάλος αριθμός σε προμήθειες εξασφαλιζόταν σε τοπικό επίπεδο, ο λόγος ότι τα ζώα που μετέφεραν τις προμήθειες θα έπρεπε σε πολύ

σύντομο χρονικό διάστημα, να τις έχουν καταναλώσει πριν ακόμα φτάσουν στο επόμενο ή τον τελικό τους προορισμό.

Όπως προαναφέρθηκε ο Μέγας Αλέξανδρος θεωρείται ο παλαιότερος και ίσως ο μεγαλύτερος logistician όλων των εποχών. Ένας logistician που για την εποχή του, σκεφτόταν και έλυνε πολύ γρήγορα όλα τα προβλήματα της αλυσίδας εφοδιασμού του στρατού του.

Η επιτυχία της εκστρατείας του Μεγάλου Αλεξάνδρου, της μεγαλύτερης (σε διάρκεια) στρατιωτικής καμπάνιας, οφειλόταν στη σχολαστική προσοχή του εφοδιασμού του στρατού.

Δεν υπήρχαν εύκολες λύσεις κατά τη διάρκεια της πορείας που ακολουθούσε ο στρατός

όσον αφορά τη μεταφορά και τη διανομή των προμηθειών. Βραχυπρόθεσμα πλάνα και η ανάλογη προετοιμασία έπρεπε να γίνουν πριν ο στρατός προχωρήσει στο επόμενο στάδιο. Αυτή η προετοιμασία εμπειρείχε τη δημιουργία συνεργασιών, ώστε να διασφαλιζόταν οι προμήθειες στα μέρη απ όπου θα περνούσε ο στρατός.

Ο στρατός του Μεγάλου Αλεξάνδρου κληρονομήθηκε από τον Φίλιππο και αποτελούσε το πρότυπο μοντέλο «πολεμικής μηχανής >> στην Ευρώπη Ασία. Αποτελούσε δε ένα ζωντανό οργανισμό (την οργάνωση τους την επέβαλε ο ίδιος ο Μέγας Αλέξανδρος στο στρατό) και ένα μοντέλο πειθαρχίας. Η αναλογία πεζικού και ιππικού ήταν έξη προς ένα και ο αριθμός των υπηρετών ήταν περιορισμένος (ένας υπηρέτης για κάθε τέσσερεις πολεμιστές). Οι πολεμιστές κουβαλούσαν επάνω τους τα όπλα, τα πυρομαχικά, τα σκεύη τους και κάποιες προμήθειες καθώς πεζοπορούσαν και δεν χρησιμοποιούσαν υπηρέτες ή κάρα για να τα κουβαλούν, σε αντίθεση με πολλούς στρατούς στην Ελλάδα και την Περσία. Ο Φίλιππος δεν απαγόρευε στις συζύγους και στις γυναίκες να ακολουθούν το στρατό, μια πρακτική που ακολουθούσε και ο Μέγας Αλέξανδρος αργότερα.

Ο αριθμός των ανθρώπων που ακολουθούσε το στρατό επηρέαζε σημαντικά τις δυνατότητες και τους περιορισμούς που είχε το σύστημα οργάνωσης των logistics (καθώς ο αριθμός τους αυξανόταν, η δομή του συστήματος και η λειτουργία του γίνονταν πολυπλοκότερη).

Μεγαλύτερης σημασίας ήταν η αναλογία μεταξύ της μεταφορικής ικανότητας και του ρυθμού ανάλωσης των προμηθειών (περισσότεροι άνθρωποι και ζώα σήμαιναν μεγαλύτερο ρυθμό ανάλωσης των προμηθειών). Τα ζώα της εκστρατείας περιλάμβαναν ιππικό και τα άλογα της μεταφοράς. Μεγάλο ρόλο έπαιζε επίσης το μεταφορικό έργο που μπορούσε να μεταφέρει περισσότερα εφόδια (σε όγκο και βάρος) από ένα άλογο.

Έτσι οι δυνατότητες μεταφοράς εξαρτιόταν άμεσα από τον τύπο των ζώων που χρησιμοποιούνταν (μουλάρια, άλογα και καμήλες, ενώ δεν χρησιμοποιούνταν ποτέ γαϊδούρια). Ένα άλογο ή ένα μουλάρι μπορούσε να μεταφέρει περίπου 200 λίμπρες, ενώ μία καμήλα 300 λίμπρες για μεγάλες αποστάσεις. Στην αρχή χρησιμοποιούνταν κυρίως άλογα και μουλάρια, ενώ αργότερα στην Αίγυπτο χρησιμοποιήθηκαν καμήλες. Η χρήση των αμαξών απαγορεύτηκε από τον Φίλιππο, μια πρακτική την οποία υιοθέτησε και ο Αλέξανδρος, ο λόγος ήταν επειδή οι άμαξες περιορίζαν την ταχύτητα και την ευκινησία του στρατού. Επίσης συγκεκριμένοι τύποι ζώων δεν χρησιμοποιούνταν, καθώς η αντοχή τους ήταν μικρότερη από ένα άλογο ή ένα μουλάρι, τα οποία δούλευαν 8 ώρες ενώ τα άλλα μπορούσαν να δουλέψουν μόνο 5.

Τέλος τα ζώα αυτά δεν μπορούσαν να επιτύχουν τις ταχύτητες που απαιτούνταν, ώστε να προφταίνουν τους ρυθμούς με τους οποίους κινούνταν ο στρατός (ένας μέσος όρος 15 μίλια την ημέρα). Μερικά ζώα «έλκυσης» χρειαζόταν για να μεταφέρουν μη φαγώσιμα εφόδια, καυσόξυλα, λάφυρα και κάποιες φορές γυναίκες και παιδιά.

Πίνακας 1

ΟΙ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΥ ΣΤΡΑΤΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ

	<u>Αριθμός</u>	<u>Μερίδα</u>	<u>Βάρος(λίμπρες)</u>
<u>Στρατιώτες</u>	65,000	3λιμπρες	195,000
<u>Ιππικό</u>	6,100	10λιμπρες	61,000
<u>Ζώα μεταφοράς</u> <u>Μη εδωδίων</u>	1,300	10λιμπρες	13,000
<u>Ζώα μεταφοράς</u> <u>Εδωδίων</u> <u>(τροφίμων)</u>	1,121	10λιμπρες	11,210

Πίνακας 2

ΟΙ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΥ ΣΤΡΑΤΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ ΣΕ ΣΙΤΗΡΑ ΚΑΙ ΖΩΟΤΡΟΦΗ

	<u>Αριθμος</u>	<u>Μερίδα</u>	<u>Βάρος (λίμπρες)</u>
<u>Στρατιώτες</u>	65,000	3λιμπρες σιτηρά	195,000
<u>Ιππικό</u>	6,100	10λιμπρες σιτηρά	61,000
<u>Ζώα μεταφοράς</u> <u>Μη εδωδίων</u>	1,300	10λιμπρες ζωοτροφή	26,000
<u>Ζώα μεταφοράς</u> <u>Εδωδίων</u> <u>(τροφίμων)</u>	1,492	10λιμπρες ζωοτροφή	29,840

Πίνακας 3

ΟΙ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΥ ΣΤΡΑΤΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΗΜΕΡΑ ΣΕ ΣΙΤΗΡΑ , ΖΩΟΤΡΟΦΗ ΚΑΙ ΝΕΡΟ

	<u>ΑΡΙΘΜΟΣ</u>	<u>ΜΕΡΙΔΑ</u>	<u>ΒΑΡΟΣ (λίμπρες)</u>
<u>Στρατιώτες</u>	65,000	3λιμπρες σιτηρά ½ γαλόνι νερό	195,000 325,000
<u>Ιππικό</u>	6,100	10λιμπρες σιτηρά 10λιμπρες ζωοτροφή 8γαλονια νερό	122,000 488,000
<u>Ζώα μεταφοράς</u> <u>Μη εδωδύμων</u>	1,300	10λιμπρες σιτηρά 10λιμπρες ζωοτροφή 8γαλονια νερό	26,000 104,000
<u>Ζώα μεταφοράς</u> <u>Εδωδύμων</u> <u>(τροφών)</u>	8,400	10λιμπρες σιτηρά 10λιμπρες ζωοτροφή 8γαλονια νερό	168,000 672,000

Οι ανάγκες σε σιτάρι, ζωοτροφές και νερό φαίνονται στον πίνακα 1. Ένας ενήλικας χρειαζόταν τρεις λίμπρες σιτάρι την ημέρα και τουλάχιστον μισό γαλόνι νερό (μίνιμουμ για τις διατροφικές ανάγκες και ανάλογα με το έδαφος όπου πεζοπορούσαν). Τα άλογα και τα μουλάρια χρειαζόταν εκτός από τις δέκα λίμπρες ζωοτροφή, οκτώ γαλόνια νερό την ημέρα (οι καμήλες χρειαζόταν δέκα γαλόνια νερό εάν δε είχαν να ποιούν νερό τρεις ή τέσσερις μέρες χρειαζόταν είκοσι γαλόνια τη φορά). Έτσι το έδαφος και οι κλιματολογικές συνθήκες έπαιζαν σημαντικό ρόλο στις παραπάνω αναλώσεις σε τροφή και νερό. Η διαθεσιμότητα σε τροφή και νερό, λοιπόν, ήταν πολύ σημαντική, ώστε να εξασφαλίζει το αξιόμαχο του στρατού και την αποφυγή καταστάσεων όπως ο υποσιτισμός ή πείνα. Ο στρατός αποτελούντων από 65.000 άντρες και 6.100 άλογα και δεν ταξίδευαν ποτέ περισσότερο από 20.000 ζώα μεταφοράς.

2.3 Μαθήματα Logistic από τον Μεγάλο Αλέξανδρο

Διοικητικές μέριμνες (ο προγραμματισμός μπορεί να είναι ένας βασικός παράγοντας στην επιχειρησιακή επιτυχία).

Το 356 Π.Χ., ένας ΓΙΟ και κληρονόμος, που επρόκειτο να γίνει ένας από τους μέγιστους logisticians της ιστορίας. Γεννήθηκε από τον βασιλιά Φίλιππο της Μακεδονίας. Ο Φίλιππο έχτισε μια μοναδική, ισχυρή, και γραφειοκρατική περιοχή για το γιο του. Αντίθετα από τα παραδοσιακά βασίλεια της εποχής, η Μακεδονία είχε τα πλήρους απασχόλησης στρατεύματα, τα οποία ήταν καλά εκπαιδευμένα στους ελιγμούς και εξοπλίστηκαν με τα πρόσφατα αναπτυσσόμενα όπλα. Τόσο σημαντικός στο βασίλειο ήταν τα στρατεύματα που παρέμειναν στο καθήκον ακόμη και κατά τη διάρκεια των εποχών συγκομιδής, όταν έπρεπε κανονικά όλο το πιθανό εργατικό δυναμικό για να εργαστεί στους τομείς. Στην ηλικία 16, ο Αλέξανδρος γιος του Φίλιππου ήταν ήδη στρατηγός στον επίλεκτο στρατό. Ήταν διψασμένος για την κατάκτηση και οδηγούσε τα στρατεύματά του από νίκη σε νίκη. Γρήγορα, έχτισε τη φήμη του, που φόβιζε τις καρδιές εκείνων που τόλμησαν τον αντιτάσσον.

Κυβέρνησε, κατάκτησε, και αφομοίωσε τις χώρες - συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας, Περσία, και Ινδία- στην περιοχή του για περίπου 13 έτη μέχρι το θάνατό του σε 323 Π.Χ. Κατά τη διάρκεια των επόμενων 2.000 ετών, ο Αλέξανδρος ο μέγας θα γινόταν ένας μύθος διοικητικών μεριμνών, που εμπνέει άλλους τους μεγάλους κυβερνήτες, συμπεριλαμβανομένου του Ιουλίου Καίσαρα και Ναπολέοντα, αν και αποθαρρύνθηκαν από την ανικανότητά τους να επιτύχουν τόσα όσο και ο Αλέξανδρος στη σύντομη διάρκεια της ζωής του. Η επιτυχία του Αλεξάνδρου δεν ήταν ένα ατύχημα. Ήταν σε θέση να νικήσει με συνέπεια τους εχθρικούς στρατούς και να επεκτείνει το βασίλειό του λόγω της δυναμικής προετοιμασίας του και την έξυπνη προσέγγιση που έκανε στον εχθρό. Μερικοί από τους βασικούς παράγοντες στην επιτυχία του ήταν:

- 1 Συνυπολογισμός των διοικητικών μεριμνών στο στρατηγικό προγραμματισμό
- 2 Λεπτομερής γνώση των αντιτιθέμενων στρατών, περιβάλλοντος έκτασης, και ημερολόγια συγκομιδών
- 3 Καινοτόμος ενσωμάτωση των νέων όπλων -τεχνολογία
- 4 Συντήρηση ενός ενιαίου σημείου ελέγχου

Αυτοί οι ίδιοι παράγοντες μπορούν να κάνουν οποιαδήποτε οργάνωση επιτυχής στο σημερινό σύνθετο επιχειρησιακό περιβάλλον. Καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας, στρατοί και οργανώσεις που έχουν μιμηθεί τον Αλέξανδρο δηλαδή την προσέγγιση του εχθρού έχει δημιουργημένα τεράστια αποτελέσματα. Υπάρχουν πολλοί όμοια μεταξύ της αρχαίας οργάνωσης του Αλεξάνδρου (ο μακεδονικός στρατός) και των σημερινών εταιριών διαμορφωτών (που 'μάχονται' στην αγορά). Αυτό το άρθρο εξετάζει την εφαρμογή του Αλεξάνδρου των διοικητικών μεριμνών τις αρχές και πώς αυτές οι ίδιες αρχές μπορούν να εφαρμοστούν επιτυχώς στη διοικητική διαδικασία ανεφοδιασμός-αλυσίδων των οργανώσεων σήμερα.

Διοικητικές μέριμνες και ανεφοδιασμός-αλυσίδα

Ο στρατός (35.000 τόμων) του Αλεξάνδρου θα μπορούσε να φέρει έναν λιγότερο από δέκα ημερών ανεφοδιασμό των τροφίμων όταν γινόταν από τις θαλάσσιες μεταφορές. Έτσι, αυτός και τα στρατεύματά του μπορούσαν να βιάζονται σε ένα ποσοστό 19,5 μιλίων την ημέρα σε οποιαδήποτε καιρικές συνθήκες χωρίς κανένα πρόβλημα. Έτσι, ο Αλέξανδρος μπορούσε και κατάκτησε κάθε έθνος και πόλη τα οποία έθεσε σαν στόχους του. Στο πιο βασικό επίπεδο της στρατιγικής του ήταν, να περιέλαβει τις διοικητικές μέριμνες και τη διαχείριση ανεφοδιασμός-αλυσίδων στα στρατηγικά σχέδιά του, ακριβώς όπως οποιαδήποτε εταιρία σήμερα πρέπει να κάνει για να διατηρήσει μια ανταγωνιστικότητα. Ο βασιλιάς Φίλιππος δολοφονήθηκε προτού να προλάβει να προετοιμαστεί για να ταξιδέψει στην Θήβα και την Αθήνα για να καταστείλει τις απειλητικές εξεγέρσεις. Όταν ο Αλέξανδρος αντικατέστησε τον πατέρα του ως βασιλιά, ανέλαβε το μακεδονικό στρατό και τους οδήγησε προσωπικά στη θέση του Φίλιππου. Αυτός υπολόγισε την αναχώρησή του, έτσι την 30-ημέρα θα γινόταν ο ανεφοδιασμός των τροφίμων, που θα μεταφέρονταν από την θαλάσσια με καραβιά. Θα διαρκούσε μέχρι 10 ημέρες μετά από τη συγκομιδή στην πρώτη πόλη προορισμού. Αυτό παρείχε έναν άνευ προηγουμένου ανεφοδιασμό των τροφίμων και νερού για τα άτομά του, έως ότου να μπορέσει η κατακτημένη πόλη να παρέχει στο στρατό του Αλεξάνδρου τις αναγκαίες πρόσθετες προμήθειες. (Για να αποφύγει όσο το δυνατόν περισσότερη μελλοντική αιματοχυσία, ο Αλέξανδρος κατάστρεψε εντελώς τη Θήβα και τους κατοίκους της, που βοηθούσαν τις πόλεις στόχους για τον Μεγ.Αλεξάνδρο.)

Αυτός ο τύπος προγραμματισμού βρίσκεται σε όλες τις εκστρατείες του Αλεξάνδρου.

Στο βιβλίο του, (Donald W. Engels) "Ο Αλέξανδρος ο μεγάλος και οι διοικητικές μέριμνες του μακεδονικού στρατού", περιλαμβάνει αυτό ". . . όταν το κλίμα, η ανθρώπινη γεωγραφία, η φυσική γεωγραφία, οι διαθέσιμες μέθοδοι μεταφοράς, και το γεωργικό ημερολόγιο μιας δεδομένης περιοχής είναι γνωστά, μπορεί να καθορίσει ο Αλέξανδρος ποια θα είναι η επόμενη κίνηση". Εκτός από το συγχρονισμό των ενεργειών των στρατευμάτων του με τους κύκλους συγκομιδών, ο Αλέξανδρος χρησιμοποίησε την ακόλουθη λογιστική τακτική για να εξασφαλίσει μια ανοικτή αλυσίδα ανεφοδιασμού σε όλες τις εκστρατείες του: Μεγιστοποίησε την ταχύτητα της δράσης και την ευελιξία του στρατού με την εξάλειψη της συνηθισμένης διακινούμενης ομάδας των υπαλλήλων, των βαγονιών με τα εμπορευμάτα, και των συζύγων των στρατιωτών. Ανέπτυξε τις συμμαχίες με τα κατακτημένα και φιλικά τοπικά χωριά, τα οποία επέτρεψαν στο στρατό του να έχει συνεχώς στην διάθεσή τους διάφορες παροχές. (Εμπνευσμένος από την Θήβα, πολλές πόλεις παραδόθηκαν στο στρατό του Αλεξάνδρου πριν και στη συνέχεια παρείχαν την υποστήριξη και τις προμήθειές τους στο μακεδονικό στρατό.) Βιάστηκε κατά μήκος των ποταμών για να έχει εύκολη πρόσβαση στις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες θα μπορούσαν να παραδώσουν τόνους προμηθειών έναντι 200 λιβρών ανά κητος του φορτίου. Οργάνωσε βάσεις για να παρέχει καταφύγιο και τις προμήθειες πριν από την άφιξη του στρατού. (Αυτές οι βάσεις προσφέρθηκαν από τις πόλεις που παραδόθηκαν, τα σκάφη, ή τους συμμάχους.)

Διέταξε να γίνονται διπλές πορείες για να συντηρηθούν οι προμήθειες στις δύσκολες περιστάσεις. Αυτό μείωσε όχι μόνο το χρόνο που απαιτήθηκε για να ολοκληρώσει το στρατηγικό του σχέδιο αλλά και την ανάγκη για τις πρόσθετες

προμήθειες.

Φαίνεται εκπληκτικό ακόμα και σήμερα ότι αναμφισβήτητα η αποτελεσματικότερη οργάνωση στην ιστορία του κόσμου, θεώρησε τις διοικητικές μέριμνες και τη διαχείριση ανεφοδιασμού-αλυσίδων ως αναπόσπαστο τμήματα του στρατηγικού προγραμματισμού της. Αλλά είναι δύσκολο να υποστηριχτεί η επιτυχία του Αλεξάνδρου με ειρωνιά, γιατί παρά το σημερινό σύνθετο επιχειρησιακό περιβάλλον, οι περισσότεροι επιχειρησιακοί σταθμοί ακόμα δεν δίνουν κατάλληλη προσοχή στην πλευρά διοικητικών μεριμνών, πρώτιστα επειδή η λειτουργία της έχει αντιμετωπισθεί παραδοσιακά μόνο ως κόστος επιχειρήσεις. Οι επαγγελματίες διοικητικών μεριμνών σε πολλές επιχειρήσεις σήμερα έχουν αποτύχει να εκπαιδεύσουν τους ανώτερους υπαλλήλους τους στον τρόπο με τον οποίο η σωστή διαχείριση διοικητικών μεριμνών μπορεί να προσθέσει μία επιτυχία - γεγονός στο ποιο ο μεγας Αλέξανδρος ο βάσισε την επιτυχία του αιώνες πριν. Ο Αλέξανδρος παρουσίασε στον κόσμο ότι η αποτελεσματική διαχείριση διοικητικών μεριμνών μπορεί να είναι ένα όπλο. Επιχειρήσεις που ενσωματώνουν τον προγραμματισμό και τη διαχείριση διοικητικών μεριμνών στις μακροπρόθεσμες επιχειρησιακές στρατηγικές τους μπορούν να επιτύχουν τεράστια οφέλη. Η ενσωμάτωση της διοικητικής μέριμνα στο στρατηγικό επίπεδο είναι το καλύτερο και ενδεχομένως ο μόνος ο τρόπος να παραχθούν πραγματικά τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στους τομείς της αγοράς και της διανομής. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι πολλοί κορυφαίοι ανώτεροι υπάλληλοι σήμερα δεν βλέπουν τη διαχείριση διοικητικών μεριμνών ένα δεδομένο στρατηγικό μέρος της επιχείρησης. Αυτό θα είναι ένας αποθαρρυντικός στόχος για τις διοικητικές μέριμνες όπου πρέπει να ληφθεί μια επένδυση στη βελτίωση των προσπαθειών αλυσίδων-ανεφοδιασμού.

Οι αποτελεσματικότεροι τρόποι για να πειστούν οι διαχειριστές της επιχείρησης για να επενδύσουν χρόνο και χρημα είναι να εξετάσουν τις διοικητικές μέριμνες απαραίτητα και να τις κάνουν ένα αναπόσπαστο τμήμα του στρατηγικού προγραμματισμού να και περιλάβουν τα εξής: Να ποσολογήσουν τις συγκεκριμένες ευκαιρίες να μειωθούν οι δαπάνες, το κύκλο ζωής, και οι αποτυχίες υπηρεσιών. Η βασική λέξη εδώ είναι "ποσολογεί." Πολλές επιχειρήσεις ξέρουν ότι υπάρχουν ευκαιρίες να μειώσουν το κύκλος ζωής και τις δαπάνες, αλλά δεν ξέρουν ακριβώς πόσο μπορούν να σώσουν με την παραγωγή των λογιστικών αλλαγών. Τα CEOs δεν θα επενδύσουν τα χρήματα ή δεν θα κάνουν τις αλλαγές χωρίς συγκεκριμένο όφελος στο μυαλό τους. Συγκεκριμένες ευκαιρίες που συνεπαγονται στις επιλογές που θα επιτρέψουν την αύξηση των πωλήσεων, μια μείωση των γενικών εξόδων, ή/και τη δυνατότητα να διαφοροποιηθεί η επιχείρηση από τους ανταγωνιστές.

Εάν ο Αλέξανδρος ήταν ένα CEO σήμερα :

- 1 Θα Περιλάμβανε τις διοικητικές μέριμνες στο στρατηγικό προγραμματισμό. Με συνέπεια θα έκανε τις αλλαγές στην οργάνωσή του για να παρέχει συγκεκριμένα οφέλη
 - 2 Θα είχε Αναπτύξει γνώση εργασίας και λεπτομερήs κατανόηση των πελατών του και τα προϊόντα τους, τον ανταγωνισμό, την βιομηχανία, τις διοικητικές μέριμνες, τις απαιτήσεις, την τεχνολογία και θα χρησιμοποιούσε αυτή τη γνώση, μαζί με άλλα προτερήματα, να αναπτύξει τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, αγορά μερίδιο, και κέρδος
 - 3 Θα είχε Αναθέσει σε ένα μεμονωμένο πρόσωπο τις λειτουργίες και να οδηγήσει όλες τις διοικητικές μέριμνες και θα συμμετείχαν στο στρατηγικό προγραμματισμό σύνοδοι
 - 4 Θα είχε Αναπτύξει τις συμμαχίες με τους βασικούς προμηθευτές και την υπηρεσία προμηθευτών.
 - 5 Θα Χρησιμοποιούσε την τεχνολογία και άλλα επιχειρησιακά εργαλεία μόνο μέχρι το σημείο να προάγουν τους στόχους από την αποδοτικότητα και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα
- Στην πραγματικότητα, εάν ο Αλέξανδρος ο μεγάλος ήταν ένα CEO σήμερα, θα χτυπούσε το φόβο στις καρδιές του ανταγωνισμού.

Η σημερινή πρόκληση στην επιχείρηση είναι να επιλέξουν προσεκτικά τα όπλα και να τα εκμεταλλευτούν πλήρως για να καλύψουν τις συγκεκριμένες απαιτήσεις διοικητικών μεριμνών.

“... Alexander the Great. His name struck fear into The hearts of men. Alexander the Great became a legend 'mongst Mortal men...”

Iron Maiden “Somewhere in Time.” 1986

2.4 Συμπεράσματα

Ένας στρατός, του οποίου οι προμήθειες κουβαλιούνται από ζώα μεταφοράς και εάν υπάρχει έλλειψη εφοδίων στον τόπο που κινείται, δεν μπορεί να έχει αυτονομία σε προμήθειες (εφόδια) περισσότερο από τέσσερις ημέρες. Εάν δε ο στρατός σιτιζόταν με κανονικές μερίδες, δεν θα μπορούσε να έχει αυτονομία για περισσότερες από δυο μέρες.

Παρ όλα αυτά, ο Μέγας Αλέξανδρος πέρασε από εδάφη όπου δεν υπήρχαν καθόλου προμήθειες και για κάθε τόπο ή προορισμό έπρεπε να βρει συγκεκριμένες λύσεις για το πρόβλημα των εφοδίων. Έτσι έχτισε από την αρχή ένα σύστημα logistics, τα logistics του Μακεδονικού στρατού.



Το ταξίδι του Μέγα Αλέξανδρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η μετά Αλεξάνδρου εποχή

3.1 Αρχαίες αυτοκρατορίες

3.1.1 Εισαγωγή

Θα ήταν φρόνιμο , βέβαια, να αναφέρουμε και την μέθοδο που εφάρμοζαν οι αρχαίοι Ρωμαίοι κατά την περίοδο της αυτοκρατορίας τους . Όμως τόσο οι Ρωμαίοι όσο και οι Βυζαντινοί εφάρμοζαν κατά γράμμα το σκεπτικό, το έργο και την δημιουργικότητα του Μέγα Αλέξανδρου.

Όπως βλέπουμε λοιπόν και οι δύο αυτές αυτοκρατορίες πορεύτηκαν με βάση, γνώμονα και σαν είδος προτύπου με το πλάνο του Μακεδόνα ηγέτη εκτός από απειροελάχιστες περιπτώσεις.

3.1.2 Ρώμη

Οι ρωμαίοι εφάρμοσαν ένα δικό τους σχέδιο στην περιοχή του Ισραήλ και στην Β. Αφρική όχι όμως πολύ επιτυχημένα. Ακόμα εφάρμοσαν μερικά δικά τους σχέδια σε μάχες όπως αυτό στην μάχη στις Κάνες αλλά και στην αρχαία πόλη της Καρθαγένης που βρίσκεται στην Β. Αφρική όπου τα κατάφεραν πολύ καλύτερα από τις προηγούμενες φορές.

3.1.3 Βυζάντιο

Οι βυζαντινοί εφάρμοσαν δικές τους τακτικές κυρίως στην θάλασσα με απόλυτη επιτυχία και χωρίς να πάει τίποτα στραβά. Ακόμα σε κάποιες μάχες μπορούμε να πούμε (με επιφύλαξη) ότι έφτιαχναν ένα δικό τους δίκτυο ανατροφοδότησης όταν ήταν σε κατάσταση άμυνας όμως. Κατά τα αλλά εμπιστευόντουσαν τυφλά τις τακτικές του Αλέξανδρου.

3.1.4 Συμπέρασμα

Έτσι λοιπόν συμπεραίνουμε ότι αυτές οι δυο μεγάλες αυτοκρατορίες δεν προσπάθησαν κάνουν το ένα βήμα μπροστά φοβούμενοι την αποτυχία , παρά μόνο εφάρμοσαν την γνωστή παλιά και επιτυχημένη συνταγή του Μέγα Αλέξανδρου. Άλλωστε αυτό που κερδίζει δεν το αλλάζεις ή το αντικαταστής με οτιδήποτε άλλο. Αυτό μάλλον είχαν κατά νου τόσο οι καίσαρες όσο και οι αυτοκράτορες του Βυζαντίου.

3.2 Ο ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΒΙΚΙΝΓΚΣ

1066μ.χ Αυτοκράτορας-τύραννος Χάραλντ

Μετά τις επιδρομές και τις κατακτήσεις του σ' όλη την Σκανδιναβία ο βασιλιάς Χάραλντ αποφάσισε να επιτεθεί οργανωμένα στη πανίσχυρη πλούσια και μισητή ,κατά τους Βίκινγκς, Αγγλία .Έτσι λοιπόν ο Χάραλντ είχε μαζέψει στρατό απ' όλες τις περιοχές της Σκανδιναβίας που είχε κατακτήσει και οργανώσει σε ένα ομολογημένος πολύ καλό , για τα δεδομένα της εποχής, σχέδιο ανεφοδιασμού .

Έτσι λοιπόν ο Χάραλντ έφτιαξε μια ειδική ομάδα που είχε μοναδική μέριμνα τον ανεφοδιασμό του στρατού. Με βάση το πλάνο και όσο πιο γρήγορα γινόταν. Έστειλε λοιπόν 4 πλοία με έξτρα εφόδια (τρόφιμα άλογα νερό όπλα) να αγκυροβολήσουν σε 4 στρατηγικά σημεία γύρο από την περιοχή που θα έκανε την επίθεση. Όταν πια έφτασε ο στρατός και ξεκινούσε την επίθεση η ομάδα ανεφοδιασμού κινιόνταν πολύ γρήγορα .Παρόλο την πολύ καλή οργάνωση (για την εποχή) για ανεφοδιασμό που είχαν οι Βίκινγκς ηττήθηκαν απ' τους Άγγλους που ήταν πολυάριθμοι από τους Σκανδιναβούς. Ακόμα μειονέκτημα των σκανδιναβών ήταν ότι τρόμαξαν οι στρατιώτες στην θέα του στρατού της Αγγλίας και της άμυνας της.

Ο Χάραλντ σκοτώθηκε στην τελευταία μάχη των Βίκινγκς στην Αγγλία στη γέφυρα του Στανφορντ. Και λέμε τελευταία γιατί ο υπόλοιπος στρατός το έβαλε στα πόδια. Αξίζει να σημειωθεί ότι ήταν η τελευταία επιδρομή που έκανα ποτέ οι Βίκινγκς.

3.3 Ναπολέων Βοναπάρτης

Δεν υπάρχουν πολλά να τονίσουμε για τον Ναπολέων αφού σε σχεδόν όλες τους τις μάχες και γενικά σε όλες του τις πράξεις που αφορούσαν τον ανεφοδιασμό του στρατού του έκανε ότι έκαναν και οι μεγάλες αυτοκρατορίες, εφάρμοζαν τις τακτικές και τις μεθόδους του Μεγάλου Αλεξάνδρου (πλην ελάχιστων περιπτώσεων). Αξίζει να σημειωθεί όμως ότι έστω και σ' αυτές τις ελάχιστες περιπτώσεις έδειχνε την μεγάλη του ευφυΐα και το ηγετικό μυαλό που διέθετε αφού τα κατάφερνε σχεδόν σε όλες του τις προσπάθειες εκτός από την, ίσως, πιο σημαντική. Αυτή στην Ρωσία.

3.4 Γιατί ο Ναπολέων απέτυχε να κατακτήσει την Ρωσία το 1812;



Ο Ναπολεον απέτυχε να κατακτήσει τη Ρωσία το 1812 για τους εξής λόγους: ελαττωματικές διοικητικές μέριμνες, φτωχή πειθαρχία, ασθένειες, και κόντρα οι καιρικές συνθήκες. Η μέθοδος οργάνωσης του Ναπολεον βασίστηκε στη γρήγορη συγκέντρωση των δυνάμεών του σε μια βασική θέση για να καταστρέψει τον εχθρό του. Αυτό πυροδότησε το να κινήσει τους άντρες του όσο το γρηγορότερο δυνατό στα σημεία όπου υπήρχε μεγαλύτερη ανάγκη. Για να το καταφέρει αυτό ο Ναπολεον θα προωθούσε το στρατό του κατά μήκος διάφορων περασμάτων και θα συναντιόντουσαν μόνο όταν χρειαζόνταν. Το πιο αργό κομμάτι οποιασδήποτε στρατιωτικής επιχειρήσεις στο θέμα χρόνου εκείνη την εποχή ήταν τα τραίνα ανεφοδιασμού. Ενώ ένας στρατιώτης μπορούσε να διανύσει σε μηνά Μάρτιο 15 - 20 μίλια ημερησίως, ένα βαγόνι εμπορευμάτων ανεφοδιασμού περιορίστηκε γενικά σε περίπου 10 - 12 μίλια ημερησίως. Για να αποφύγει την καθυστέρηση με τα τραίνα Ναπολεον επέμεινε ότι τα στρατεύματά του θα μπορούσαν να ζήσουν όσο το δυνατόν περισσότερο από το έδαφος. Η επανειλημμένες επιτυχίες του Ναπολεον στην κεντρική Ευρώπη ενάντια στο Πρώσους και τους Αυστριακούς απέδειξε ότι η πολεμική μηχανή που είχε δημιουργήσει λειτουργούσε.

Ωστόσο για την εξασφάλιση της επιτυχίας θα έπρεπε να υπάρξει ένα καλό οδικό δίκτυο για το στρατό του για να προωθήσει κατά μήκος διάφορων αξόνων και μιας γεωργικής βάσης ικανή να προμηθεύει με ζωτροφές τους στρατιώτες.

Το 1812, Ναπολεον εισέβαλε στη Ρωσία με περίπου 600.000 άτομα και πάνω από 50.000 άλογα. Το σχέδιό του ήταν να γίνει η τελική μάχη μέσα σε είκοσι ημέρες με τον καλύτερο στρατό των Ρώσων. Σε περίπτωση που το σχέδιο του δεν πετύχαινε είχε τα

βαγόνια ανεφοδιασμού να φέρουν τροφή για 30 ημέρες. Η πραγματικότητα όμως ήταν λίγο διαφορετική. Ο Ναπολεόν βρήκε όπως και οι Γερμανοί το 1941 ότι οι Ρώσοι είχαν ένα πολύ φτωχό οδικό δίκτυο. Κατά συνεπεία αναγκάστηκε να κινηθεί κατά μήκος ενός πολύ στενού περάσματος. Ακόμα κι αν χρησιμοποίησε ένα μεγαλύτερο τραίνο ανεφοδιασμού από ότι το συνηθισμένο, τα τρόφιμα επρόκειτο να συμπληρωθούν από με ζωοτροφές απ' όπου οι στρατιώτες μπορούσαν να προμηθεύσουν κατά μήκος του δρόμου τους (πόλεις και χωριά που συναντούσαν). Αυτό όμως ήταν ένα ελαττωματικό σχέδιο. Εκτός από τους φτωχούς δρόμους, η γεωργική παραγωγή στην Ρωσία ήταν εξαιρετικά φτωχή και δεν θα μπορούσε να υποστηρίξει τον μεγάλο αριθμό στρατιωτών που θα ζούσαν από το έδαφος. Δεδομένου ότι αυτά τα 600.000 άτομα που κατά βάση χρησιμοποιούσαν τους ίδιους δρόμους, τα πρώτα στρατεύματα που πέρασαν έπαιρναν τα καλύτερα τρόφιμα που θα μπορούσαν εύκολα να προμηθευτούν. Τα δεύτερα έπαιρναν ότι είχαν αφήσει τα πρώτα στρατεύματα κ.τ.λ

Έτσι ώστε τα τελευταία να μην βρίσκουν τίποτα από τροφή. Οι Ρώσοι κατέστησαν το πρόβλημα χειρότερο με την υιοθέτηση μιας πολιτικής ότι καίμε όλα τα πιθανά σημεία αγροτικής καλλιέργειας όπου θα μπορούσαν να τραφούν οι Γάλλοι . Καθώς ο χρόνος πέραγε, οι στρατιώτες άρχισαν βγαίνουν εκτός πορείας προκειμένου να βρουν προμήθειες και να αποκρίνονται από το μέτωπο (αφού το αίσθημα της αυτοσυντήρησης είχε γίνει πιο δυνατό από αυτό της κατάκτησης).

Η κατάσταση ήταν εξίσου κακή και για τα άλογα. Η βοσκή κατά μήκος του δρόμου ή σε ένα λιβάδι δεν ήταν επαρκής να διατηρήσει ένα υγιές άλογο. Τα τρόφιμά τους έπρεπε να συμπληρωθούν με επιπλέον σανό.

Ενώ ο στρατός προχωρούσε προς την Ρωσία, όλο και λιγότερο σανό ήταν διαθέσιμο. Ακόμη και η τα χόρτα άρχισαν να αραιώνουν, γιατί όπως και στα τρόφιμα τα πρώτα άλογα είχαν την καλύτερη βοσκή, και εκείνοι που ερχόντουσαν από πίσω είχαν την χειρότερη. Μέχρι το τέλος του πρώτου μήνα, πάνω από 10.000 άλογα είχαν πεθάνει

Οι στρατιώτες που αποδυναμώνονταν από τη φτωχή διατροφή και την κούραση ήταν ευαίσθητοι στις ασθένειες. Ο τύφος θέριζε μεταξύ των στρατευμάτων λόγω των προσβολών των ψειρών. Επιπλέον, τα φτωχά τρόφιμα, που συνδυάζονται με το κακό νερό, και στρατοπέδευση στις περιοχές όπου είχαν περάσει οι δεκάδες των χιλιάδων φαντάρων πριν (οπού μόλυνε έτσι το νερό και την περιοχή με περιπτώματα) προσβάλλονταν από εντερικές ασθένειες όπως η διάρροια και η δυσεντερία . Όσπου να φθάσει ο Ναπολεόν στη Μόσχα, τρεις μήνες αργότερα, πάνω από 200.000 των στρατιωτών του ήταν νεκροί ή νοσηλεύονταν λόγω των ασθενειών και της εξαθλίωσης.

Η φτωχή πειθαρχία ήταν ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα. Τα στρατεύματα έπρεπε να προμηθευτούν με ζωοτροφές για να επιζήσουν. Οι διοικητές άρχισαν να χάνουν τον έλεγχο των στρατευμάτων τους καθώς η μόνη ανησυχία πολλών στρατιωτών έγινε η αναζήτηση τροφίμων . Αυτοί οι στρατιώτες άρχισαν να διαμορφώνουν μια ανεξέλεγκτη μάζα με υποστηρικτές τα στρατεύματα που ερχόντουσαν δεύτερα από την πορεία. Καθώς οι μήνες περνούσαν, οι μονάδες άρχισαν να υπάρχουν στο όνομα μόνο. Αυτό έγινε ιδιαίτερα αληθινό κατά τη διάρκεια της υποχώρησης προς το τέλος της πτώσης. Ένα μεγάλο μέρος του στρατού ήταν σύντομα όχλος, με λίγη συνοχή και καμία αποτελεσματικότητα. Αυτό δε έκανε πολύ μεγάλη ζημιάς, σε εκείνες τις μονάδες που ήταν

ακόμα άθικτες. Υπήρξαν διάφορες περιπτώσεις κατά τη διάρκεια της υποχώρησης όπου οι όχλοι των στρατιωτών έσπασαν στις λίγες αποθήκες εμπορευμάτων που περιείχαν τις προμήθειες και καταστρέψανε περισσότερο απ' ότι έφαγαν - και αφήνοντας λίγα ή τίποτα για εκείνους που παλεύουν στην οπίσθια φρουρά. Η χειρότερη περίπτωση ήταν αυτή στο Σμολένσκ. Σε μια σημαντική αποθήκη εμπορευμάτων οι γραφειοκράτες επέμειναν ότι οι στρατιώτες πρέπει να είναι με τις μονάδες τους προτού τα τρόφιμα. Τα στρατεύματα δεν θα μπορούσαν να χειριστούν αυτήν την ηλιθιότητα και στασίασαν, κατεδαφίζοντας την αποθήκη εμπορευμάτων και ένα μεγάλο μέρος των τροφίμων που αποθηκεύτηκαν εκεί. Σε μια άλλη περίπτωση, στο πέρασμα του Berezina, χιλιάδες στρατιώτες από αυτούς τους όχλους πανικοβλήθηκαν όταν δέχτηκαν επίθεση από τους Ρώσους. Στην απελπισμένη προσπάθειά τους να διασχίσουν τη γέφυρα , η γέφυρα έσπασε, και τουλάχιστον 10.000 - 20.000 στρατιώτες πέθαναν ή συνελήφθησαν. Ο τελικός παράγοντας ήταν ο καιρός. Στην αρχή ήταν πάρα πολύ καυτός - δημιουργώντας ένα ξηρό, σκονισμένο κλήμα γύρο στο μήνα Μάρτη στη Μόσχα. Κατόπιν όταν η υποχώρηση άρχισε, είχε πάρα πολύ κρύο. Το ψύχος έφτανε μέχρι το κόκαλο με αρκετούς βαθμούς κάτω από το μηδέν, κρύο που λίγοι είχαν δοκιμάσει πριν. Έτσι αδύναμοι και εξαντλημένοι που ήταν άρχισαν να πεθαίνουν. Καθώς οι λιγοστές προμήθειες τροφίμων που είχαν καταστράφηκαν, ο ισχυρός στρατός έγινε αδύνατος και άρχισε να πεθαίνει. Αλλά έπειτα ο καιρός άλλαξε. Υπήρξε μια θερμή περίοδος που ξεπάγωσε τους παγωμένους δρόμους - επιβραδύνοντας το Μάρτιο ακόμη περισσότερο. Οι δρόμοι που ήταν παγωμένοι , αλλά στερεοί σύντομα έγιναν λάσπη. Τα περάσματα που ήταν παγωμένα στην αρχή και μπορούσαν να προσπελαστούν γρήγορα τώρα με την λάσπη ήταν πολύ δύσκολο να περαστούν. Ποταμοί που θα μπορούσαν να έχουν διασχιστεί χωρίς την χρήση γεφυρών τώρα έπρεπε να φτιαχτούν γέφυρες. Που πήραν τον πολύτιμο χρόνο και την ενέργεια, κάτι που ο στρατός δεν είχε. Κατόπιν άλλη μια φορά ο καιρός ανέλαβε εκ περιτροπής για το χειρότερο - αυτή τη φορά πολύ πιο κρύος από πριν. Χιλιάδες στρατιώτες πέθαναν στον ύπνο τους από την νυχτερινή παγωνιά. Ωσπου ο στρατός να διασχίσει την Πολωνία στις αρχές Δεκεμβρίου, λιγότερο από 100.000, κουρελιασμένοι στρατιώτες παρέμειναν από τούς 600.000 υπερήφανων στρατιωτών που διέσχισαν το Nieman πέντε μήνες πριν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4°

Η εφαρμογή των Logistics στον 1° και 2° Παγκόσμιο πόλεμο

4.1 Οι Αμερικανικές δυνάμεις στον 1° Παγκόσμιο πόλεμο

4.1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το 1909 η ηγεσία του στρατού των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής σε μια εκδήλωση της είχε δώσει βαθμό σε έναν νεαρό με το όνομα George Patton. Κανείς δεν περίμενε ότι αυτός ο μικρός που είχε τεραστία δίψα για να ανεβεί ψηλά αλλά και λαχτάρα απόκτηση επηρειών θα γινόταν ίσως ο μεγαλύτερος Αμερικανός Logistian όλων των εποχών (μέχρι τον επόμενο).

4.1.2 Σύνορα Μεξικού 1916

Α' Παγκόσμιος πόλεμος(Μεξικό 1916)

Ο Patton μετά την πρώτη του βαθμολόγηση είχε αστείρευτη όρεξη για μάθηση διαβάζοντας πολλά στρατιωτικά βιβλία, κείμενα και χειρόγραφα μεγάλων στρατηγών Έτσι λοιπόν του ανατέθηκε η πρώτη του αποστολή το 1916 στα Μεξικοαμερικανικά σύνορα .Οι σχέσεις των δυο χωρών ήταν τεταμένες και οι μεταξύ τους ισορροπίες ασταθείς. Χειροτέρεψε την σχέση τους και η επιδρομή που έκαναν οι Μεξικανοί σε ένα χωριό (το Πάντζο) στην περιοχή του νέου Μεξικού. Εκεί λοιπόν ανέλαβε ο υπολοχαγός πλέον , Patton το τάγμα ώστε να το οργανώσει γιατί οι λιγοστοί στρατιώτες που βρίσκονταν εκεί ήταν τελείως απείθαρχοι Το πρώτο που έκανε ήταν να φτιάξει την κατάσταση με την πειθαρχία που επικρατούσε στην ομάδα και ύστερα να φτιάξει ένα σύστημα ανεφοδιασμού με όπλα και τρόφιμα . Διόρισε λοιπόν τον αδελφικό του φίλο Pershing σαν βοηθό και στρώθηκε στην δουλειά . Το πρώτο που έκανε ήταν να αγοράσει τρόφιμα από αγρότες να χρησιμοποιήσει 3 δημοσιά αυτοκίνητα (κρυφά) ,οχήματα εσωτερικής καύσης ,φορτηγά και 14 άτομα σαν προσωπικό που θα δούλευε το καθένα σε διαφορετικό πόστο συμφωνά με το σχέδιο Patton.

Το σχέδιο του Patton μπήκε σε μια σειρά και έτσι τα πράγματα πήγαιναν όπως τα υπολόγιζε. Αυτός είχε εξοικειωθεί με τα πρωτόγονα οχήματα που χρησιμοποιούσε, οι

στρατιώτες τα κατάφερναν πολύ καλά , τα φορτηγά φάνταζαν ως τέλεια λύση λόγω των φτωχών δρόμων.

Παρόλο που το σχέδιο δεν ήταν πολύπλοκο καθώς και η αποστολή ήταν μικρή ο Patton πήρε πολλά εύσημα από τους στρατιωτικούς ηγέτες γιατί αυτό που σχεδίασε ,όπως σχολίασαν, ήταν πανέξυπνο ανέξοδο (κατά πολύ κατωτέρου του αναμενόμενου),αξιόπιστο. Έτσι λοιπόν δεν άργησε να του δοθεί η επόμενη αποστολή που ήταν κατά πολύ πιο δύσκολη.

4.2 Οι Αμερικάνοι στην Γαλλία το 1917

ΓΑΛΛΙΑ 1917

Μετά την επιτυχία του Patton να φτιάξει ένα πολύ καλό σχέδιο ανεφοδιασμού στο Μεξικό ήρθε η νέα του αποστολή αυτή την φορά στην Ευρώπη όπου έμενε ο πόλεμος των χαρακωμάτων.

Όταν έφτασε ο Patton εκεί απογοητεύτηκε τόσο όσο να αρχίσει να σκέφτεται να τα παρατήσει .Αφού ο Αμερικανικός στρατός ήταν σχεδόν διαλυμένος και είχε τεράστιες ελλείψεις ακόμα και στα πιο αναγκαία αγαθά .Όμως η υπομονή και η επιμονή που επέδειξε κατάφερε να αντιμετωπίσει και να νικήσει αυτό τον εφιάλητη που βρήκε στην Γαλλία.

Έτσι λοιπόν ο Patton πήρε οχήματα για τις μεταφορές , έχτισε αποθήκες σ' όλα τα σημεία της Γαλλίας με σκοπό να αποθήκευση εκεί τρόφιμα , νερό ,ύλες πρώτης ανάγκης για τους στρατιώτες του αλλά και πολλά ανταλλακτικά για τα στρατιωτικά οχήματα . Διόρισε πολλούς στρατιώτες να ασχοληθούν με τον ανεφοδιασμό φτιάχνοντας μια ιεραρχία και τοποθετώντας τον καθένα σε ένα συγκεκριμένο πόστο. Στην συνέχεια τους έκανε ένα είδος σεμιναρίου για το πόσο σημαντικό ρόλο παίζει ο ,σωστός και με στρατηγικό πλάνο ανεφοδιασμός σε περίοδο πολέμου και όχι μόνο. Αυτό το έκανε με σκοπό να κατανοήσουν πόσο σημαντικό έργο έχουν αναλάβει.

Έτσι λοιπόν ο Patton έφτιαξε ένα δίκτυο ανεφοδιασμού για όλα σχεδόν τα στρατεύματα των Αμερικανών στην Ευρώπη με αποτέλεσμα να αποκτήσει ξανά ο Αμερικανικός στρατός ισχυρή θέση στον παγκόσμιο πόλεμο.

Όμως όλα αυτά τα σχέδια του Patton δεν εφαρμόστηκαν ποτέ σε κατάσταση μάχης και ήταν το μόνο που ανησυχούσε τους στρατηγούς των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής , χωρίς όμως αυτό να απασχολεί τον Patton αφού είχε εμπιστοσύνη στο σχέδιο του τον εαυτό του αλλά και στους στρατιώτες του.

Αυτή η απάντηση δεν άργησε να έρθει αφού τους παρουσιάστηκε η πρώτη στρατιωτική δοκιμασία (όπως την είδε ο Patton) στο Μάας-Αργκόνε το 1918.Ο ανεφοδιασμός εκεί πήγε εξαιρετικά με αποτέλεσμα οι Αμερικανοί να κερδίσουν τη μάχη. Στο τέλος ο διοικητής της Αμερικανικής μονάδας που μαχόταν απέδωσε την νίκη στην οργάνωση τους και στον ανεφοδιασμό που ερχόταν σαν « μάννα εξ ουρανού » όπως είπε

χαρακτηρίστηκα.

Τέλος οι στρατηγοί ευχαρίστησαν τον λοχαγό Patton δίνοντας του παράσημα , βαθμό αλλά και τον απόλυτο έλεγχο των διοικητικών μεριμνών των Η.Π.Α.

4.3 Δεύτερος Παγκόσμιος πόλεμος (logistics)

Τα χρήματα και εφόδια του πολέμου:

Οικονομία, παραγωγή και διοικητική μέριμνα κατά τη διάρκεια του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου

Λέγετε ένα ρητό ότι οι ερασιτέχνες μελετούν τη στρατηγική ενώ οι επαγγελματίες μελετούν τις διοικητικές μέριμνες. Αυτό ισχύει βεβαίως για την ιστοριογραφία του 2^ο παγκόσμιου πολέμου στον οποίο η οικονομική υποστήριξη προς την πολεμική προσπάθεια είχε αφεθεί στην κρίση των στρατηγών. Υπάρχουν βεβαίως αξιοσημείωτες εξαιρέσεις στο πρόσφατο παρελθόν ,αλλά ο εφοδιασμός και η οικονομική υποστήριξη είναι θέματα μεγαλύτερης σημασίας απ' ότι την μάχη στο Guadalcanal. Υπάρχουν πολλοί λόγοι γι' αυτήν την κατάσταση αλλά ασκούμεστε στο να πούμε ότι αυτά τα θέματα είναι κρίσιμα για την κατανόηση γιατί ο πόλεμος έγινε με τον τρόπο που έγινε.

Γερμανικές δαπάνες πυρομαχικών κατά τη διάρκεια της πολωνικής εκστρατείας

Ένας από τους δευτερεύοντες μύθους για τις γερμανικές ενέργειες μετά από την κατάκτηση της Πολωνίας είναι ότι hitler αποτράπηκε να επιτεθεί στη Γαλλία το Νοέμβριο από τους στρατηγούς του που τον παρακάλεσαν ότι τα υπάρχοντα αποθέματα των πυρομαχικών έπρεπε να ξαναγεμιστούν για να μην εξαντληθούν κατά τη διάρκεια της εισβολής της Γαλλίας όπου θα χρειαζόνταν αρκετά αποθέματα , υπονοώντας ότι τα αποθέματα είχαν χρησιμοποιηθεί κατά ένα μεγάλο μέρος στην διάρκεια της πολωνικής εκστρατείας. Αυτό βέβαια ήταν υπερβολή από την μεριά των στρατηγών για να αποτρέψουν τον hitler να επιτεθεί. Υπήρξαν διάφοροι λόγοι να μην επιτεθεί στη Γαλλία το 1939, αλλά τα χαμηλά αποθέματα πυρομαχικών δεν ήταν ένας απ' αυτούς.

Προτεραιότητες των Ιταλών το 1940-1941: Αφρική ή Ελλάδα πρώτα;

Συχνά υποστηρίζεται ότι η ιταλική μεριμνά για τον πρόωρο σκηνικό πόλεμο στη βόρεια Αφρική ήταν τόσο μεγάλη που θα μπορούσε να μονοπωλεί το χρόνο. Αυτό δεν είναι σωστό δεδομένου ότι οι εκστρατείες στην Ελλάδα και τη Γιουγκοσλαβία κατανάλωσαν πολλά περισσότερα εφόδια από αυτά στη βόρεια Αφρική. Ξεχνάμε ότι αυτή η εκστρατεία έγινε ταυτόχρονα με τις αρχικές μάχες στη βόρεια Αφρική και ότι όλες οι προμήθειες για το ελληνικό μέτωπο έπρεπε να παραδοθούν θαλασσίως σε μια περιοχή που ουσιαστικά δεν είχε καμία υποδομή. Για λόγους εθνικής και προσωπικής υπερηφάνειας ο Mussolini τοποθέτησε το βάρος της ιταλικής προσπάθειας στην κατάκτηση της Ελλάδας παρά την

Αίγυπτο. Οι ιταλικοί πόροι ήταν περιορισμένοι και έτσι καμία εκστρατεία δεν θα μπορούσε να εκτελεστεί στην πληρέστερη ισχύ.

4.4 Οι Γερμανοί στην Πολωνία

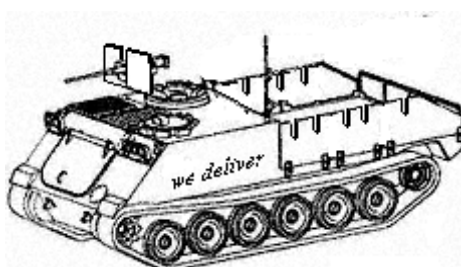
Γερμανική κατανάλωση πυρομαχικών κατά τη διάρκεια της πολωνικής εκστρατείας.

Έχει υποστηριχτεί ότι η πολωνική εκστρατεία μείωσε τα γερμανικά αποθέματα πυρομαχικών αρκετά έτσι ώστε μια επίθεση στη Γαλλία προς το τέλος του φθινοπώρου του 1939 θα είχε διατρέξει σε σοβαρό κίνδυνο τις διαθέσιμες προμήθειες των πυρομαχικών. Ο πίνακας παρακάτω παρουσιάζει το ποσό πυρομαχικών που ήταν διαθέσιμο στην έναρξη της εκστρατείας και καταναλώθηκε κατά τη διάρκεια του πολέμου.

Οι αριθμοί παραγωγής πιο κάτω προέρχονται από την επιβολή έξτρα φόρων για τα αποθέματα από την 1η Σεπτεμβρίου μέχρι την 1η Απριλίου και τον υπολογισμό του μέσου όρου τους κατά τη διάρκεια των 5 μηνών. Αυτό δεν μπορούμε να πούμε ότι είναι ακριβές, αλλά δίνει μια γενική εικόνα στις ποσότητες που παράγονταν σε μηνιαία βάση. Μερικοί από αυτούς τους τύπους πυρομαχικών μπορεί να ήταν από την παραγωγή, εκτός από εκείνους τους προφανείς υπό αυτήν τη μορφή, όταν εισέβαλαν οι Γερμανοί. Μερικά από τα στοιχεία της παραγωγής είναι ανολοκλήρωτα αλλά παρουσιάζουν την κατανάλωση κατά τη διάρκεια της εκστρατείας που διαιρείται με τη μηνιαία μέση παραγωγή και πρέπει να είναι 100% ίση με την προπολεμική παραγωγή για 1 μήνα.

Όπλα	Φόρος 1 Απρ	Παραγωγή 1 Απρ-1 Σεπ	Φόρος 1 Σεπ	Μηνιαία μέση παραγωγή	Κατανάλωση	% Των αποθεμάτων	% Της Παραγωγής
7.92mm	6,408,355,257	912,283,843	7,320,639,100	182,456,769	395,489,504	5.4%	217%
20mm	53,360,663	6,299,331	59,659,994	1,259,866	4,090,171	6.9%	325%
50mm mortar	23,888,275	3,641,226	27,529,501	728,245	940,096	3.4%	129%
81mm mortar	10,427,567	1,252,000	11,679,567	250,400	486,585	4.2%	194%
105mm mortar	4,191,900	108,652	4,300,552	21,730			
37mm	5,236,000	1,261,000	6,497,000	252,200	1,968,817	30.3%	781%
75mm leIG	4,979,200	475,400	5,454,600	95,080	409,527	7.5%	430%
75mm KwK	5,639,249	400,508	6,039,757	80,102	150,722	2.5%	188%

75mm FK 18	558,000	90,000	648,000	18,000			
75mm GebG 36	784,000		784,000	0			
105mm K18	469,000		469,000	0	86,046	18.4%	
105mm leFH18	10,030,715	960,332	10,991,047	192,066	1,408,193	12.8%	733%
150mm sFH18	4,880,328	370,544	5,250,872	74,109	296,560	5.7%	400%
150mm K18	58,080		58,080	0	6,232	10.7%	
150mm sIG 33	557,440	157,157	714,597	31,431	25,206	3.5%	80%
210mm Mrs 18	204,900	8,300	213,200	1,660	3,794	1.8%	229%
240mm K3	8,784	1,800	10,584	360	264	2.5%	73%
280mm K5(E)	800		800	0	52	6.5%	



4.5 Οι Αμερικανικές δυνάμεις στον 2^ο Παγκόσμιο πόλεμο

4.5.1 Εισαγωγή

Αφού ήταν πλέον έμπειρη οι Αμερικανοί στο θέμα των διοικητικών μεριμνών ήθελαν να κάνουν ένα βήμα παραπάνω. έτσι λοιπόν οι αμερικανικές δυνάμεις στρατού , με αφορμή τον 2ο παγκόσμιο πόλεμο , σχεδίασαν και δημιούργησαν μια μονάδα logistician την λεγόμενη logistician army με επικεφαλής τον στρατηγό George Marshall ο οποίος είχε καταπληκτικές και πρωτοποριακές ιδέες και μεθόδους.

Έτσι λοιπόν ο Marshall ξέροντας την οικονομική κατάσταση της χώρας του (μετά το οικονομικό κραχ , την στρατιωτική δύναμη τους και το υλικό που

είχε) ζήτησε να μην χτυπήσουν τους δύο μεγάλους εχθρούς. Όπως και έγινε. Αποφασίστηκε όμως να βοηθούν όσο μπορούν τις δυνάμεις του συνασπισμού κατά του άξονα.

4.5.2 Η πρώτη τους ουσιαστική ανάμιξη στον πόλεμο

Με τον καιρό οι Αμερικανοί έχοντας και την υποστήριξη της Αγγλίας κυρίως , έμπαινε στον πόλεμο. Μπήκε πια για τα καλά μετά την εισβολή των Γερμανών στην Πολωνία και την κατάκτησή της. Εκείνη την χρονική στιγμή ο Marshall χωρίς να χάνει χρόνο κάλεσε τον ξεχασμένο Patton τον οποίο είχαν στο περιθώριο.

Ο Marshall , που λάτρευε τις τεχνικές του κατά την διάρκεια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου , τον έφερε στην ομάδα των logisticians και του έδωσε δικαιώματα ίδια με τα δικά του.

Έτσι λοιπόν μαζί από κοινού δημιούργησαν ένα καταπληκτικό δίκτυο ανεφοδιασμού ξεπερνώντας τα πολλά εμπόδια που είχαν (ακόμα και ίδια τους την πατρίδα) αφού εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο τα πολλά μέτωπα που είχαν ανοιχτεί στην Ευρώπη. Αφού έλυσαν σε ένα βαθμό λοιπόν τα προβλήματα που είχαν έφτιαξαν το σύστημα τους που θα περιλάμβανε γρήγορη ανατροφοδότηση του στρατού απ' την οδική ομάδα , την ομάδα που ήταν στα πλοία και αυτή με τα αεροπλάνα. Όπως είπαμε και παραπάνω αυτή ήταν η ειδική ομάδα logisticians (logistician army) που είχε συσταθεί γι' αυτό μόνο το σκοπό. Ακόμα πρέπει να τονιστεί ότι ο Patton είχε προτείνει στον Marshall , και αυτός το αποδέχτηκε, να δώσουν περισσότερη έμφαση στην ποσότητα των τροφίμων, και των άλλων ειδών πρώτης ανάγκης, παρά στην ποιότητα.

Τέλος άξιο αναφοράς είναι βέβαια ότι η ομάδα του Marshall-Patton κρατούσαν μια γραμμή ανεφοδιασμού 300 μιλίων και ο στρατός που είχε αναλάβει αυτή την δουλειά προχωρούσε μέχρι και 110 μίλια συνεχόμενα ώστε να είναι στην ώρα τους και εκεί που έπρεπε την σωστή στιγμή (just in time).

4.5.3 Σε άλλες περιοχές της Ευρώπης

Μετά την επιτυχία τους στο σχέδιο που έφτιαξαν , Marshall ζήτησε από τον Patton να πάει να εφαρμόσει το σχέδιο τους όπου αντιμετώπιζαν προβλήματα οι αμερικανικές δυνάμεις.

Έτσι λοιπόν ο Patton περιπλανιόταν στην Ευρώπη, και όχι μόνο, και επισκεπτόταν τις περιοχές που του είχαν αναφέρει και εφαρμόζε το σχέδιο ανεφοδιασμού τους. Αυτές οι περιοχές , εκτός από Πολωνία , Ρωσία , ήταν στην Γαλλία , Τσεχία , Τυνησία , στην μάχη της Σικελίας αλλά και στην Νορμανδία όπου έφτιαξε το σύστημα ανεφοδιασμού για την μεγάλη νίκη των συμμαχικών δυνάμεων κατά του τρίτου Ράιχ.

4.6 George Patton, ένας εξαιρετικός Logistician της εποχής

Ο George Patton γεννήθηκε το 1889 και σε ηλικία μόλις 17 ετών κατατάχτηκε στον αμερικανικό στρατό. Στα 20 του (το 1909) πήρε τον πρώτο του βαθμό στο στρατό. Είχε μια σειρά από επιτυχημένες ξεκινώντας το 1916 στα σύνορα με το Μεξικό στην πολιτεία του new Mexico. Αυτή λοιπόν ήταν η πρώτη του αποστολή σε ηλικία 27 ετών. Στην συνέχεια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου είχε σταλεί σε πολλά σημεία της Ευρώπης να βοηθήσει με τις γνώσεις και την πρωτοποριακή δουλειά του τον αμερικανικό στρατό. Μετά το οικονομικό κραχ ο Patton είχε περάσει στο περιθώριο μέχρι που του ζητήθηκε από τον στρατηγό George Marshall να τον βοηθήσει για την δημιουργία ενός δικτύου ανεφοδιασμού κατά την διάρκεια του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου. Ο Patton ανταποκρίθηκε και κατάφερε να φτιάξει ένα πλάνο που θα ζήλευαν πολλοί στρατηγοί στις μέρες μας. Κατάφερε να φτιάξει επιτυχημένα συστήματα ανεφοδιασμού στις Η.Π.Α. , Γαλλία , Αγγλία , Τυνησία , Σικελία , Τσεχία , Πολωνία , Ρωσία κ.α .

Πολλοί Αμερικάνοι τον θεωρούν ως τον δεύτερο καλύτερο logistician μετά τον πατέρα των logistics τον Μέγα Αλέξανδρο. Ο Patton διάβαζε πάρα πολύ βιβλία με στρατιωτικό περιεχόμενο όπως τακτικές , χειρόγραφα στρατηγών κ.α . Ήταν λάτρης , και επηρεάστηκε , όπως έλεγε ο ίδιος από την τακτική των Καισάρων , τον Ναπολέοντα αλλά κυρίως από τον Μέγα Αλέξανδρο.

Τέλος αξίζει να αναφέρουμε αυτά που έλεγαν οι ίδιοι οι στρατιώτες του γι' αυτόν . Έλεγαν χαρακτηριστικά «αυτός ο άνθρωπος έχει την ικανότητα να χρησιμοποιεί τα φορτηγά ως τανκς , τα κούτσουρα ως πολυβόλα και τους σάκους με αλεύρι ως αεροπορικές βόμβες».

4.7 Η ΜΑΧΗ ΤΟΥ ΚΟΥΡΣΚ



Κατά την περίοδο του Β' παγκοσμίου πολέμου μια απ' τις σημαντικότερες μάχες που δόθηκαν (αν όχι η σημαντικότερη) ήταν αυτή που έλαβε χώρα στην περιοχή του Κουρσκ. Θεωρείται σημαντική αυτή η μάχη γιατί ήταν η στιγμή που οι Γερμανοί άνοιξαν δυο μέτωπα και ήταν πολύ κομβικό σημείο για την είσοδο τους στην Ρωσία. Τέλος μετά απ' αυτήν την μάχη ο πόλεμος για τους Γερμανούς πήρε φθίνουσα πορεία.

Τι είναι αυτό όμως που έγειρε την πλαστικά προς την μεριά των Ρώσων απάντηση είναι το πρόγραμμα ανεφοδιασμού που είχαν φτιάξει Ρώσοι και συμμαχικές

δυνάμεις ώστε να κάνουν την σημεία στον εχθρό.

Οι Ρώσοι βλέποντας ότι έχουν ένα πολύ σημαντικό πλεονέκτημα ,το να γίνεται η μάχη στην περιοχή τους ,ήθελαν να το εκμεταλλευτούν .Έτσι κατασκεύασαν ένα δίκτυο ανεφοδιασμού από το Σταλινγκραντ στο Κουρσκ (δια μέσο άλλων 3 πόλεων) με όπλα και κυρίως άρματα βάση αυτού του δικτύου ήταν να μην υπάρχει ποτέ έλλειψη αρμάτων όταν τους ζητήθηκαν .Και έτσι έγινε .Οι Ρώσοι έχοντας πληθώρα από άρματα χωριστό δίκτυο που είχαν στήσει έκαναν το εξής. Έπαιρναν τα άρματα που ήταν μεγαλύτερα από αυτά των Γερμανών και τα έριχναν πάνω στους εχθρούς με αποτέλεσμα να τους καταστρέφουν.

Αυτό γινόταν συνεχεία δηλαδή να έρχονται συνεχώς άρματα και όπλα και να καταστρέφουν αυτά των Γερμανών. Έτσι λοιπόν μη έχοντας άλλα άρματα και βλέποντας τις δυνάμεις των Ρώσων να είναι ακέραιες οι Γερμανοί υποχώρησαν .Επέστρεψαν μετά από καιρό με πανίσχυρα άρματα (τα γνωστά με το όνομα τίγρης) αλλά ήταν πλέον αργά και πλήρωσαν αυτή τους την καθυστέρηση.

Το πρόγραμμα ανεφοδιασμού ήταν καθαρά στρατιωτικό και κατασκευασμένο μόνο για περίοδο πολέμου και γι' αυτό δεν χρειάστηκαν ειδικές μελέτες για την δημιουργία αυτού του σχεδίου παρά μόνο το μυαλό έξυπνων στρατηγών. Αυτό δεν μειώνει σε τίποτα το 'παράδειγμα' προς μίμηση που έδωσαν οι Ρώσοι στην μετέπειτα επιστήμη των Logistics για την δημιουργία σωστού ανεφοδιασμού

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5°

Η εξέλιξη

5.1 Η Πρώτη μεταπολεμική Περίοδος 1945-1970

Το χρονικό διάστημα μετά το δεύτερο πόλεμο χωρίζεται σε τρεις περιόδους . Η μια αρχίζει με τη λήξη του πολέμου. Το 1945 και φτάνει μέχρι το 1970 , τη χρονιά που παρουσιάστηκαν τα πρώτα σημάδια κατάρρευσης του Διεθνούς Νομισματικού Συστήματος και μόλις παρουσιάστηκε η πρώτη μεγάλη ενεργειακή κρίση που την ακολούθησε η λήξη της περιόδου των χαμηλών τιμών του πετρελαίου. Η δεύτερη περίοδος καλύπτει τη δεκαετία του '70 και η τρίτη ξεκινά από το 1980 και φτάνει μέχρι και τις μέρες μας.

Σε κάθε περίοδο η επιστήμη του logistics management έκανε σημαντικές προόδους και ταυτόχρονα αύξανε ο αριθμός των επιχειρήσεων που υιοθετούσαν και

εφάρμοζαν συνεχώς και σε μεγαλύτερο βαθμό τις αρχές και τα διδάγματα του logistics management.

Στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο, το κύριο χαρακτηριστικό ήταν η μεγάλη ζήτηση για όλα σχεδόν τα αγαθά και τις υπηρεσίες. Η ζήτηση για καταναλωτικά αγαθά, για κεφαλαιουχικά αγαθά, για σπίτια και έργα υποδομής, για διαρκή καταναλωτικά αγαθά, όπως τα αυτοκίνητα, οι τηλεοράσεις και κ.λ.π. και γενικά η ζήτηση για όλα τα προϊόντα ήταν πάρα πολύ μεγάλη και έπρεπε να ικανοποιηθεί.

Η μιζέρια και οι στερήσεις του πληθυσμού, τόσο κατά τη διάρκεια του πολέμου. Όσο και κατά την περίοδο που προηγήθηκε, πριν τον πόλεμο, με την μεγάλη οικονομική κρίση της δεκαετίας του '30, αλλά και οι ελλείψεις βασικών αγαθών κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο, που η παραγωγική βάση των ευρωπαϊκών κρατών είχε καταστραφεί, είχαν ως αποτέλεσμα να δημιουργήσουν μια πολύ μεγάλη ζήτηση για καταναλωτικά αγαθά και γενικά για όλα τα αγαθά.

Την ίδια περίοδο, οι θεωρίες του J.M.Keynes διαδόθηκαν και υιοθετήθηκαν από όλες σχεδόν τις Κυβερνήσεις του Δυτικού Κόσμου και οδήγησαν σε μια οικονομική πολιτική, η οποία ενθάρρυνε την αύξηση της ενεργούς ζήτησης και την αύξηση της παραγωγής. Στην περίοδο αυτή, το πρόβλημα ήταν να παραχθούν γρήγορα οι μεγάλες ποσότητες που ζητούσε ο πληθυσμός. Το κύριο πρόβλημα αυτής της περιόδου, δεν ήταν η έλλειψη ζήτησης, δεν υπήρχε πρόβλημα ανεργίας αντίθετα το πρόβλημα ήταν να παραχθούν γρήγορα οι μεγάλες ποσότητες που ζητούσε ο πληθυσμός. Γι' αυτό σ' αυτή τη πρώτη φάση δόθηκε πολύ μεγάλη σημασία στην αύξηση της παραγωγικής ικανότητας. Μεγάλες μονάδες, τεράστιες μονάδες, μαζικής παράγωγης οδήγησαν μια κάθετη αύξηση της παραγωγικής δυναμικότητας κάθε βιομηχανικής χώρας.

Την ίδια περίοδο η παγκόσμια οικονομία γνώρισε μια αναπτυξιακή περίοδο μοναδική στην ιστορία της, μια περίοδο σταθερών τιμών, (οι ρυθμοί πληθωρισμού για πάρα πολλά χρόνια ήταν της τάξεως του 1% με

2% ετησίως), μια περίοδο με πολύ χαμηλά επιτόκια, μεγάλες επενδύσεις, μεγάλα έργα υποδομής και γενικά μικρά ποσοστά ανεργίας. Αυτή η περίοδος οπωσδήποτε επηρέασε και την επιστημονική σκέψη.

Εκτός από τις τεχνολογικές βελτιώσεις στον τρόπο και τις μεθόδους παραγωγής, νέες τεχνικές πωλήσεων όπως η διαφήμιση και το marketing, άρχισαν να εμφανίζονται, να διαδίδονται και να εφαρμόζονται σε μεγάλη έκταση εντείνοντας ακόμη περισσότερο την ήδη υψηλή ζήτηση.

Στο θέμα της φυσικής διακίνησης στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής κατά κύριο λόγο, άρχισαν να κάνουν την εμφάνισή τους τα πρώτα καταστήματα self service, και τα πρώτα supermarkets, τα οποία έμελλε να κερδίσουν τη μάχη του εμπορίου και να πολλαπλασιαστούν με ταχύτατους ρυθμούς στις επόμενες δεκαετίες, ήταν το μέσο για να περάσει η οικονομία από τη μαζική παραγωγή στη μαζική διακίνηση και διανομή.

Σε πολλούς τομείς της οικονομίας, στο εμπόριο τροφίμων ή ρουχισμού, στη μαζική εστίαση, στα ξενοδοχεία και αλλού, κάνουν την εμφάνισή τους οι «αλυσίδες» που αναπτύσσουν την δραστηριότητα τους με πολλά, ομοειδή, καταστήματα σε πολλές πόλεις ή σε πολλές συνοικίες της ίδιας πόλης.

Στην περίοδο αυτή η ανάπτυξη του **logistics management** ήταν πολύ περιορισμένη. Οι επιχειρήσεις επέλεξαν συστηματικά να επενδύουν να επενδύουν τους διαθέσιμους πόρους τους, σε νέες μονάδες παράγωγης, σε νέα εργοστάσια, επεδίωκαν την αύξηση της δυναμικότητας τους και όχι στην αναδιάρθρωση των ήδη υφιστάμενων λειτουργιών. Η μάχη του ανταγωνισμού ήταν ποιος θα προλάβει πρώτος να καλύψει τη ζήτηση και ποιος θα προλάβει να αποκτήσει τις απαραίτητες πρώτες ύλες, ποιος θα καταλάβει τις νέες αγορές.

Στη περίοδο αυτή πρωτοεμφανίστηκαν πολλά νέα, καινοτομικά, προϊόντα, όπως τα πλαστικά, η τηλεόραση, τα αεριωθούμενα αεροπλάνα (τα jet), και άλλα πολλά, που συνέβαλαν με τη σειρά τους στην αύξηση της ζήτησης και της παραγωγής.

Κατά το τέλος της δεκαετίας του 1950, άρχισε να παρουσιάζεται κάποιος κορεσμός της ζήτησης, να μειώνονται οι ευκαιρίες κέρδους με την αύξηση της παραγωγής και γι' αυτό οι διοικήσεις των επιχειρήσεων έστρεψαν το ενδιαφέρον τους και τις προτεραιότητες προς τη μείωση του κόστους. Σε ένα άρθρο του, ο πολύ γνωστός και πρωτοπόρος σε θέματα διοίκησης επιχειρήσεων, ο Peter Drager, που δημοσιεύτηκε στο περιοδικό Fortune, το 1962, αναφέρθηκε στο θέμα της φυσικής διανομής. Είπε συγκεκριμένα ότι, **«θέμα της φυσικής διακίνησης, της φυσικής διανομής, είναι το τελευταίο οχυρό για τη μείωση του κόστους. Γνωρίζουμε, σήμερα κάτι λίγο παραπάνω για το θέμα της διανομής απ' ότι ο Ναπολέων και οι σύγχρονοι του γνώριζαν για το εσωτερικό της Αφρικής. Γνωρίζουμε ότι υπάρχει, ότι είναι μεγάλο και μόνο αυτό».** Από το 1962 πέρασαν πολλά χρόνια και το logistics management, βγήκε από τον αιώνα του σκότους, έγιναν πολλά και αξιόλογα βήματα.

5.2 Η περίοδος της δεκαετίας 1970

Σ' αυτή την περίοδο, σ' όλο τον κόσμο, τα χαρακτηριστικά των οικονομικών άλλαξαν. Αντί της συνεχούς ανάπτυξης, αντί της επίτευξης επιπέδου πλήρους απασχόλησης, αντί της σταθερότητας των τιμών, παρουσιάστηκε για πρώτη φορά το φαινόμενο του στάσιμo-πληθωρισμού, μια κατάσταση όπου η στασιμότητα της οικονομίας συνοδεύεται με ταυτόχρονη μείωση της απασχόλησης, με αύξηση της ανεργίας και με ταυτόχρονη αύξηση του πληθωρισμού. Οι διψήφιοι αριθμοί του ρυθμού πληθωρισμού, που θεωρούνταν κάτι το αδιανόητο τις προηγούμενες δεκαετίες, έγιναν συνηθισμένη κατάσταση. Αλλά και διψήφιοι αριθμοί του ποσοστού της ανεργίας ξαναεμφανίστηκαν για πρώτη φορά μετά την καταστρεπτική δεκαετία του 1930.

Στη δεκαετία το 70, κατέρρευσε το Διεθνές Νομισματικό Σύστημα, το οποίο είχε γεννηθεί στο τέλος του δευτέρου πολέμου, στο Bretton Woods, και η περίοδος των σταθερών σχετική ισοτιμιών έληξε για πάντα. Ο χρυσός έπαψε να είναι μέτρο της αξίας των νομισμάτων και μέσο διαφύλαξης των συναλλαγματικών αποθεμάτων. Οι μεγάλες διακυμάνσεις στις τιμές του συναλλάγματος, οι διαδοχικές υποτιμήσεις νομισμάτων (δολαρίου, στερλίνας) όπως και οι διαδοχικές ανατιμήσεις νομισμάτων (μάρκο, γιέν), οι αυξήσεις των τιμών του πετρελαίου και όλων των παραγώγων του πετρελαίου, όλων των προϊόντων που παράγονται από το πετρέλαιο, ήταν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των οικονομιών της Δύσης, αυτή την περίοδο.

Η οικονομική κρίση αυτής της δεκαετίας συνοδεύτηκε και από μια απαίτηση της κοινωνίας που γεννήθηκε και μεγάλωσε και φυσικά συνεχίζει να επηρεάζει την οικονομική εξέλιξη και ιδιαίτερα τις εξελίξεις στα θέματα του logistics . Η νέα αυτή απαίτηση της κοινωνίας, σχετίζεται με την προστασία του περιβάλλοντος, με τις οικολογικές επιπτώσεις της παράλογης και απρογραμμάτιστης ανάπτυξης. Πολλές κοινωνικές ομάδες πιέζουν και ζητούν από τις Κυβερνήσεις να αναπτύξουν μια νέα και σοβαρή οικολογική πολιτική.

Ο συνδυασμός όλων αυτών των παραγόντων είχαν ως αποτέλεσμα το ότι από τη μια στιγμή στην άλλη, οι επιχειρήσεις υποχρεώθηκαν να αλλάζουν τη στρατηγική τους, έπρεπε να αλλάζουν τρόπο σκέψης για να αντιμετωπίσουν τις νέες συνθήκες και από εκεί που προσπαθούσαν να εξυπηρετήσουν, να ικανοποιήσουν, να καλύψουν τη ζήτηση, προσπαθούσαν τώρα να διατηρήσουν την παραγωγή τους στα παλιά επίπεδα, προσπαθούσαν να διατηρήσουν τα μερίδια της αγοράς που είχαν πετύχει, προσπαθούσαν να διατηρήσουν τα κέρδη τους και μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις να πραγματοποιήσουν κέρδη ή να μειώσουν τουλάχιστον τις ζημιές τους.

Οι ξαφνικές, οι απότομες και μεγάλες αυξήσεις των τιμών των πρώτων υλών και πολλών υλικών συσκευασίας (χαρτί, πλαστικό) αλλά και οι ελλείψεις που παρουσιάζονταν στην αγορά, οδήγησαν τις επιχειρήσεις στην αναθεώρηση των μεθόδων της φυσικής διακίνησης και συγκέντρωσαν την προσοχή τους στον τρόπο με τον οποίο θα **εξασφάλιζαν** τα βασικά προϊόντα και τις βασικές πρώτες ύλες, ή τα ημικατεργασμένα αγαθά για τις ανάγκες της παραγωγής. Συχνές ελλείψεις, συχνές ανατιμήσεις είχαν τρομακτικές επιπτώσεις στο κόστος παραγωγής.

Η ανάγκη αναθεώρησης της πολιτικής αποθεμάτων και του προγραμματισμού των αγορών έγινε επιτακτική. Οι προγραμματισμένες αγορές ήταν φανερό ότι έπρεπε να γίνονται έτσι ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των επιχειρήσεων, έπρεπε να υπάρχουν σχέδια συνεχούς παραγωγής για να καλυφθεί η ζήτηση και να μειωθεί η πιθανότητα έλλειψης κάποιων αγαθών.

Τη δεκαετία αυτή άρχισαν να γίνονται αισθητά και τα μεγάλα βήματα απελευθέρωσης του διεθνούς εμπορίου. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, η οποία ξεκίνησε δειλά τη δεκαετία του '60 άρχισε πλέον, μετά μάλιστα από την πρώτη διεύρυνση του 1972, να αποκτά πολύ μεγαλύτερη δύναμη, να κάνει γρήγορα βήματα προς την ενοποίηση της αγοράς της και να αυξάνει την σημασία της στην παγκόσμια οικονομία. Οι έξι πρώτες χώρες έγιναν εννέα με την είσοδο της Βρετανίας, της Δανίας και της Ιρλανδίας. Αλλά κυρίως η συνένωση των μεγαλύτερων βιομηχανικών χωρών της Ευρώπης, δηλαδή της Γερμανίας, της Γαλλίας, της Βρετανίας και της Ιταλίας δημιούργησαν μια πραγματικά πολύ μεγάλη ενωμένη αγορά, στην οποία τα εμπορεύματα και τα πρόσωπα κινούνται ελεύθερα αλλά και όπου το άθροισμα της παραγωγής των χωρών αυτών, αντιπροσωπεύει ένα πολύ υψηλό ποσοστό της παγκόσμιας παραγωγής.

Στην περίοδο της δεκαετίας του 70 οι μεγάλοι ηλεκτρονικοί υπολογιστές, γνωστοί ως main frames, είδαν μια άνθιση. Πάρα πολλές μεγάλες επιχειρήσεις απέκτησαν τεράστιους υπολογιστές, πάνω στους οποίους ανέβασαν πολλά προγράμματα και πολλές νέες εφαρμογές. Το κόστος των υπολογιστών, σε σχέση με τα όσα προσέφεραν, μειώθηκε δραματικά. Οι επιστήμονες και τα στελέχη, που μπορούσαν να αναπτύξουν νέες εφαρμογές στον Η/Υ, πολλαπλασιάστηκαν και τα πρώτα “πακέτα” προγραμμάτων έκαναν

δειλά την εμφάνισή τους. Όλες οι μεγάλες επιχειρήσεις, υιοθέτησαν τη λύση του H/Y και άρχισαν να επενδύουν αξιόλογα ποσά για να μπορούν να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματα που τους προσφέρουν.

Οι ασχολούμενοι με το logistics management από την πρώτη, σχεδόν, στιγμή έγιναν μεγάλοι χρήστες αυτών των συστημάτων, έγιναν οι καλύτεροι πελάτες τους. βρήκαν μια διέξοδο, μια λύση, ένα εργαλείο που τους βοήθησε ν' αντιμετωπίσουν τα πολλαπλά και τα πολύπλοκα θέματα που τους απασχολούσαν και τους έδωσαν τη δύναμη να βρουν οικονομικές λύσεις σε μαθηματικά προβλήματα, που ως τότε θεωρούνταν άλυτα ή που απαιτούσαν τόσο χρόνο που ήταν οικονομικά ασύμφορα.

5.3 Η περίοδος του 1980 ως σήμερα

Η περίοδος αυτή διακρίνεται από μια σταδιακή επαναφορά των οικονομιών των χωρών της Λύσης, στο καθεστώς της σταθερότητας των τιμών, της σταθερότητας των συναλλαγματικών ισοτιμιών, της οικονομικής ανάπτυξης και της θετικής εξέλιξης της οικονομικής κατάστασης.

Το κυριότερο όμως χαρακτηριστικό αυτής της δεκαετίας είναι η συνέχιση της μεγάλης ανεργίας. Τα ποσοστά ανεργίας έχουν φτάσει και έχουν παραμείνει σε πολύ υψηλά επίπεδα, σε απaráδεκτα υψηλά επίπεδα, σε όλες σχεδόν τις ευρωπαϊκές χώρες και στη Βόρεια Αμερική. Ενώ κάποτε η ανεργία κυμαινόταν στο 2%-3% του ενεργού πληθυσμού, τα ποσοστά των ανέργων στη δεκαετία του '80 ήσαν και παρέμειναν διψήφια σε πολλές χώρες.

Οι εξελίξεις που σημειώνονται στην οικονομία είναι πάντα γρήγορες και μεγάλες. Στις τεχνολογικές εξελίξεις κυριαρχεί η επανάσταση του **PC**, του προσωπικού ηλεκτρονικού υπολογιστή που έχει μεγάλα και άμεσα αποτελέσματα σε ολόκληρο το φάσμα της οικονομίας και της κοινωνίας. Από τη μια μεριά δημιουργούνται νέα επαγγέλματα αλλά από την άλλη, πολλά άλλα επαγγέλματα καθίστανται ανενεργά, άχρηστα.

Οι ανακάλυψαν τη δεκαετία του '70 ότι η μείωση των δαπανών έχει θεαματικά αποτελέσματα στη βιωσιμότητα τους, στην κερδοφορία τους και συνέχισαν αυτή την προσπάθεια. Προσπαθούσαν και προσπαθούν ακόμα και σήμερα να βρίσκουν νέους τρόπους να μειώνουν το κόστος παραγωγής.

Περιττά έξοδα, σε όλους τους χώρους και τομείς, μειώνονται δραστικά και ο χώρος στον οποίο οι επιχειρήσεις δείχνουν το μεγαλύτερο τους ενδιαφέρον, εκεί που ρίχνουν το βάρος, είναι ο χώρος του **logistics management**. Εδώ επιτυγχάνονται οικονομίες και εδώ σημειώνονται μεγάλες εξελίξεις τόσο στρατηγικής όσο και τακτικής. Συμμαχίες στις προμήθειες, μεταφορές, διανομές, αποθήκες συνάπτονται ακόμη και μεταξύ των πιο παραδοσιακών ανταγωνιστών.

Αυτή τη δεκαετία μεταβάλλεται η φιλοσοφία των επιχειρήσεων στα θέματα των logistics. Η κρατούσα σκέψη, που διαδίδεται παντού, είναι η σημασία και η

αποτελεσματικότητα της αναδιοργάνωσης των εργασιών logistics. Οι λέξεις **Just in Time** και **MRP (Material Requirements Planning)** διαδίδονται και φτάνουν, ως το σημείο, να γίνουν απαραίτητα εργαλεία σ' όλες τις επιχειρήσεις που θέλουν να λέγονται σύγχρονες και που επιδιώκουν να δώσουν με επιτυχία τη μάχη της επιβίωσης. Τα Πανεπιστήμια, στην Ευρώπη, την Ιαπωνία και τις ΗΠΑ, ακολουθούν την εξέλιξη, δημιουργούν νέα τμήματα, νέα μαθήματα, νέες έδρες που έχουν σχέση με το logistics managements.

Στη δεκαετία του '80 σημειώνεται και η μεγάλη επανάσταση στις τηλεπικοινωνίες. Νέοι τρόποι επικοινωνίας, το Telefax, τα **EDI Electronic Data Information Systems**, οι γραμμικοί κώδικες (**bar coding**), ως τρόπος αναγνώρισης των προϊόντων, τα εργαλεία ανάγνωσης των barcodes και πάρα πολλά άλλα νέα προϊόντα, συμβάλλουν στη βελτίωση της επικοινωνίας, στη ταχύτερη μεταφορά των πληροφοριών, στη χρησιμοποίηση των δορυφόρων για τη μεταφορά των πληροφοριών και γενικά συμβάλλουν σε μια νέα τεχνολογική επανάσταση, που έμμεσα και άμεσα, βοηθά πάρα πολύ την εξάπλωση και διάδοση του logistics management.

Η περίοδος αυτή συνεχίζεται και σήμερα, δεν έχει τελειώσει ακόμη, και ίσως το μεγαλύτερο χαρακτηριστικό της δεκαετίας του '90 να είναι η κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης, η διάλυση του Ανατολικού Μπλοκ, όπως ήταν γνωστό. Η διάδοση και επικράτηση της **καπιταλιστικής** οικονομίας στην Ανατολική Ευρώπη δημιουργεί μια νέα δυναμική, δίνει μια νέα ώθηση προς την αύξηση του διεθνούς εμπορίου, των συναλλαγών, την ανεύρεση και την πρόσβαση σε νέες πηγές πρώτων υλών και άλλων προϊόντων και γενικά θα είναι ένας βασικός παράγοντας για την ανάπτυξη του logistics management ακόμη περισσότερο.

5.3.1 Βρετανικές διοικητικές μέριμνες στα νησιά Φόκλαντ (εφοδιασμός των βρετανικών δυνάμεων)

Βρετανικές διοικητικές μέριμνες στα Νησιά Φόκλαντ
συνταγματάρχης Matthew 8. Klimow Σύνοψη

Στις 26 Μαΐου, το 2^ο τάγμα, αλεξιπτωτων διατάχτηκε για να πάρει την επιχείρηση πράσινη χήνα. Οι στρατιώτες έφεραν περισσότερες από 100 λίβρες εφοδιαστικού υλικού κατά τη διάρκεια της προόδου τους. Με κάθε βήμα, αναγκάζονταν να πεζοπορούν μέσα από νερά, λάσπες και πάγο. Η μετακίνηση μέσα στην νύχτα υπολογίζεται κατά μέσο όρο ένα χιλιόμετρο ανά ώρα. Οι χαοτικές καιρικές συνθήκες και ο ανοργανοτος ανεφοδιασμος άφησε τους αλεξιπτωτιστές χωρίς σκηνές, τα στεγνά ενδύματα, ή τα ικανοποιητικά δελτία τροφίμων στον παγωμένο καιρό. Το σημαντικότερο, τα πυρομαχικά ήταν λίγα στον αριθμό γιατί η ανατροφοδότηση στάθηκε αδύνατη. Πολλά από τα ελικόπτερα που υποστήριζαν την μάχη δέχτηκαν πυρά και εκτράπηκαν στους κρίσιμους ανεφοδιασμούς,

από τα σκάφη στην ακτή. Αν και τα μαζικά καύσιμα ήταν άφθονα, ήταν δύσκολο να μετακινηθούν στην ακτή για την διανομή επειδή κανένα στρατεύμα δεν εκπαιδεύθηκε στη διαχείριση καύσιμου, βενζίνης, επειδή το στρατιωτικό σύνταγμα ήταν μια μονάδα επιφύλαξης και δεν κινητοποιήθηκε για τον πόλεμο.

Αυτή η ιστορία εβδομάδων εξελίχθηκε στα Νησιά Φόκλαντ και οι κρίσιμες διοικητικές μέριμνες είχαν αντίκτυπο σε εκείνη την εκστρατεία. Έχω δανειστεί πάλι από το Δρ Roger Spiller, διάφορες στρατηγικές μάχης από το 1939. “Η πεζοπορία μέσω των ελών και των λασπόνερων” ήταν ένας εφιάλτης για το 2^ο τάγμα διοικητικών μερίμων και ήταν άμεσα αρμόδιες(για την επιτυχία ή αποτυχία της μάχης).” Ξόδεψα μια εβδομάδα στο νότιο Λίβανο με έναν αργεντινό ταγματάρχη φίλο Βρετανό. Ένας καταδρομέας, ήταν ο τελευταίος ΑΙΧΜΑΛΩΤΟΣ ΠΟΛΕΜΟΥ που εκδόθηκε από τους Βρετανούς μετά από το τέλος του πολέμου. Γι’ αυτόν, η τελευταία δοκιμή των Βρετανών ήταν η ανώμαλη πεζοπορία στην επιχείρηση πράσινη χήνα. Οι Βρετανοί εκπαιδευτικοί μου στο Σουδάν περιέγραψαν τα Νησιά Φόκλαντ ως “πολύ κοντά στο πράγμα.” Συμφώνησαν ότι οι διοικητικές μέριμνες ήταν οι μοναδικές υπεύθυνες σε αυτό που συνέβη στα Νησιά Φόκλαντ. “Lsb” το νησί ανάβασης ήταν 4000 μίλια από την Βρετανία και άλλα 4000 μίλια από τα Νησιά Φόκλαντ. Ο προγραμματισμός στρατευμάτων «επιλογή τσαντών» (έτσι χαρακτηρίστηκε από Βρετανούς) έβαλε το βασιλικό ναυτικό και τους commandoes με το 2^ο τάγμα και το 5^ο πεζικό Bde με 9000 στρατεύματα. Ήταν ο πρώτος χρόνος στα χρονικά που μια δυτική ισχύς έφερε έντονες και αποτελεσματικές αεροπορικές επιθέσεις.

Ιστορικό σύντομο χρονογράφημα

Για πολύ κόσμο, ο πόλεμος των Νήσων Φόκλαντ εμφανίστηκε να είναι μια τρέλα που ξετυλίγεται σε αργή κίνηση. Ο στρατός ξηράς Α αγωνίστηκε να κινηθεί 8.000 μίλια με σύγχρονα πλοία και τελευταίας τεχνολογίας εξοπλισμό για να αντιμετωπίσει έναν τριτοκοσμικό εχθρό που περιγράφηκε ως εχθρός, ανάρμοστος και κοιμούμενος. Η αφορμή που πυροδότησε την μάχη ήταν η άφιξη μιας αργεντινής ομάδας διάσωσης σε έναν μακρύ-εγκαταλειμμένο σταθμό κυνηγιού φάλαινας σε ένα έρημο νησί κοντά στην Ανταρκτική κάτω από τη βρετανική κυριαρχία. Ακόμα όταν οι βρετανικές και αργεντινές δυνάμεις συγκρούστηκαν τελικά, η μάχη ήταν σκληρή και η έκβαση συχνά ήταν αμφίβολη.

Η μάχη για τα Νησιά Φόκλαντ το 1982 ήταν ένα έδαφος για δοκιμές της προηγμένη τεχνολογία και μιας κλασικής μελέτης στην προβολή της ισχύος πέρα από τα σύνορα της Βρετανίας. Οι μεγάλες αδυναμίες στην διαδικασία εφοδιασμού των Βρετανών ήταν ιδιαίτερα μεγάλη στα πλαίσια μιας γρήγορης λειτουργίας επέκτασης σε μια μη αναπτυχθείσα περιοχή. Σε αυτήν την τιμή των παραμέτρων, η σύνδεση μεταξύ των διοικητικών μερίμων και των διαδικασιών ήταν στενή και συνάμα θανάσιμη. Όταν οι διοικητές και οι αρμόδιοι για το σχεδιασμό αγνόησαν τις υγιείς λογιστικές έννοιες για τη λειτουργική ευκολία, το τίμημα πληρώθηκε με ζωές και το περιθώριο της νίκης γινόταν όλο και πιο μικρό.

Εξαρχής, οι πολιτικές εκτιμήσεις επηρέασαν το στρατιωτικό προγραμματισμό. Όταν ο αργεντινός στρατός ξηράς κατέλαβε τις Νήσους Φόκλαντ στις 2 Απριλίου 1982, οι

βρετανικοί πολιτικοί απαίτησαν την άμεση επέκταση των δυνάμεων τους με σκοπό μίας αποφασιστικής νίκης. Εντούτοις, κανένα σχέδιο δεν υπήρξε για μια τέτοια ενέργεια, και η βασιλική δύναμη ναυτικού και αέρα δεν είχε ουσιαστικά καμία στρατηγική δυνατότητα κάλυψης μας(των αεροπλάνων κ.α). Κατά συνέπεια, οι στρατιωτικοί αρμόδιοι για το σχεδιασμό επιτάξανε πάνω από 50 εμπορικά σκάφη, τα οποία λεηλατήθηκαν(λεηλατήθηκαν περίπου 500.000 τόνοι εφοδιασμού).

Οι αποφάσεις που πάρθηκαν στις πρώτες ημέρες της κρίσης των Νησιών Φόκλαντ είχαν τον αντίκτυπο στις διοικητικές μερίμνες που διάρκεσαν σε όλο τον πόλεμο, που αρχίζει ίσως με τις βρετανικές διαδικασίες επιφυλακών, αμέσως μετά από την εισβολή των Αργεντινών. Ο ταξίαρχος Julian Thompson, διοικητής της 3^{ης} ταξιαρχίας καταδρομέων και του βασιλικού ναυτικού, ανέφερε ότι η μονάδα του θα επεκτεινόταν, για να αποκαλύψει εκείνες τις πληροφορίες ή για να κάνει τις προετοιμασίες. Αυτό το κλίμα της μυστικότητας δημιούργησε μια καθυστέρηση στην κίνηση των κρίσιμων ανεφοδιασμών για την απόβαση και άφησε τη μονάδα με μόνο τρεις ημέρες ανεφοδιασμό για να κινηθεί. Ένα ιδανικό σχέδιο διοικητικών μερίμνων είναι βασισμένο σε μια ανάλυση αποστολής, το σχέδιο ελιγμού, και την οργάνωση για την μάχη. Όμως ο εξοπλισμός της μάχης και των στρατιωτών δεν ήταν ο κατάλληλος δυνατός με αποτέλεσμα πολλά προβλήματα που έλαβαν χώρα στην παραλία που ήταν τα φορτία και οι στρατιώτες. Οι Logisticians και οι διοικητές που επιβιβάζονται για τα Νησιά Φόκλαντ απέτυχαν να εξασφαλίσουν οποιοσδήποτε από τις προαπαιτούμενες απαιτήσεις.

Οι Βρετανοί αρμόδιοι για το σχεδιασμό δεν ήταν ανίδεοι αυτών των αρχών. Η πολιτική ανάγκη υπερίσχυσε από τις υγιείς στρατιωτικές διαδικασίες. Οι τόνοι των αποθεμάτων φορτώθηκαν επάνω στα σκάφη προτού το πλήρες πεδίο της αποστολής γίνει σαφές και οι μονάδες επίγειου αγώνα που επιλέγονταν. Ενώ η υπηρεσιακή συνεργασία πήγε γενικά καλά, τα προβλήματα προέκυψαν και αυτό γιατί τα φορτία ήταν «άνω-κάτω» από το χτύπημα των πλοίων στην στεριά κυρίως. Οι ειδικοί δεν το κατάλαβαν λόγω της μεγάλης προστασίας των φορτίων. Το ναυτικό φόρτωσε τα σκάφη με τους απαιτούμενους ανεφοδιασμούς χωρίς την εξέταση των επίγειων δυνάμεων ανάγκης. Επιπλέον, μερικοί καπετάνιοι σκαφών αρνήθηκαν να αφήσουν τους αξιωματικούς στρατού ξηράς να επιθεωρήσουν το φορτίο που κρατούσαν για να μην μάθουν τη θέση των βασικών κομματιών του εξοπλισμού. Οι Logisticians επίγειας δύναμης κέρδισαν έναν βαθμό αρχής πέρα από την τοποθέτηση του φορτίου πολύ – αργά επίσης. Αναγνωρίζοντας ότι το αναστατωμένο φορτίο έπρεπε να οργανωθεί πριν από τη μάχη, οι στρατηγοί αρμόδιοι για το σχεδιασμό επέλεξαν το νησί ανάβασης (τοποθετημένοι μισοί στα Νησιά Φόκλαντ) για την οργάνωση της περιοχής.

Η 3^η ταξιαρχία καταδρομέων ήταν η λογική επιλογή για την επίγεια δύναμη, δεδομένου ότι δημιουργήθηκε για να κινείται στη θάλασσα σε μια ειδοποίηση της στιγμής με όλο το φορτίο του ανεφοδιασμού του που καταχωρήθηκαν στα σκάφη. Πρόσθετα, 3.500 καταδρομείς που είχαν εκπαιδευτεί εκτενώς στη Νορβηγία. Εχοντας ένα πλεονέκτημα από το σκληρό ανταρκτικό χειμώνα, που πλησίαζε. Εντούτοις, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του πεζικού ήταν έτοιμο για επίθεση, δύο τάγματα αλεξίπτωτων στρατών ξηράς προστέθηκαν στη θαλάσσια ταξιαρχία. Ημέρες αργότερα, οι αρμόδιοι για το σχεδιασμό αποφάσισαν επίσης να στείλουν τη 5^η βρετανική ταξιαρχία πεζικού τάγμα στρατού ξηράς.

Το σύνταγμα διοικητικών μερίμνων της 3^{ης} ταξιαρχίας καταδρομέων παρείχε την

υποστήριξη υπηρεσιών. Οι κατατασσόμενοι πέντε μοίρες εργαστηριακοί -ιατροί, μεταφορείς, πυροβολικό, - ήταν ένα μίγμα των στρατιωτών, και των ναυτικών, όλοι ειδικευμένοι στην ειδικότητα τους. Αντίθετα από το σχετικό ανεξάρτητο ναυτικό, η 5^η ταξιαρχία πεζικού δεν είχε κανένα οργανικό σύνταγμα υποστήριξης. Συνεπώς, το σύνταγμα διοικητικών μερίμων καταδρομικών έπρεπε να υποστηρίξει τον αγώνα με 9.000 στράτευμα. Οι αρμόδιοι για το σχεδιασμό επιδείνωσαν περαιτέρω το πρόβλημα των κατατασσόμενων από τη διαταγή για να αφήσουν πίσω από το μισό των ατόμων και το ένα τρίτο του εξοπλισμού για να παρασχεθούν περισσότερα δωμάτια στα σκάφη για τον αγώνα και να καταπολεμηθούν οι μονάδες υποστήριξης. Μερικά πρόσθετα στρατεύματα διοικητικών μερίμων εστάλησαν τελικά, αλλά μόνο αφού ένας ανώτερος υπάλληλος πυροβολικού σ' ένα πλοίο ανεφοδιασμού πίστευε ότι η μονάδα πυροβολικού του ήταν μια προσωρινή επιχείρηση πεζικού που απαιτήθηκε για την υπεράσπιση του προγεφυρώματος στην παραλία. Οι πολιτικοί απαίτησαν μια γρήγορη νίκη, και το βασιλικό ναυτικό θεώρησε ότι αυτό ήταν απαραίτητο, γιατί ο κακοήθης νότιος ατλαντικός καιρός θα έβλαπτε έτσι τα σκάφη και το ναυτικό θα ήταν ανίκανο να στηρίξει τις διαδικασίες για περισσότερο από μερικές εβδομάδες. Επιπλέον, οι Logisticians είχαν φέρει αρκετές προμήθειες για να κρατήσουν τη στοιχειώδη δύναμη εν πλω για τρεις μήνες αλλά είχαν προετοιμάσει μόνο για τριάντα ημέρες προμήθειες για να στηρίξουν τα στρατεύματα στον αγώνα. Δυστυχώς ήταν και ο καιρός εχθρός μας αφού χειρότερη συνέχεια.

Δεδομένου ότι η 3^η ταξιαρχία καταδρομικών αναχώρησε μερικές ημέρες πριν από την 5^η ταξιαρχία πεζικού. Οι αρχικές επίγειες διαδικασίες προγραμματίστηκαν από τον Thompson. Μόνο μια ελάχιστοι των ανώτερων υπαλλήλων είχε την πείρα για να προγραμματίσουν μία αμφίβια επιχείρηση, και λίγοι έξω από αυτόν τον κύκλο των ναυτικών και θαλασσίων ανώτερων υπαλλήλων κατάλαβαν την πολυπλοκότητα της στοιχειώδους εργασίας. Κατά συνέπεια, η έλλειψη εμπειρίας φάνηκε κατά τη λογιστική προετοιμασία και την εκτέλεση. Με την ταξιαρχία διασκορπισμένη μεταξύ ένδεκα σκαφών και τη διακοπή της ασύρματης επικοινωνίας ουσιαστικά έγινε ο λόγος που ο παράλληλος προγραμματισμός ήταν σχεδόν αδύνατος. Το προσωπικό του συντάγματος διοικητικών μερίμων, του R.F.A., ο Sir Lancelot, έγραψε το σχέδιο υποστήριξης υπηρεσίας του χωρίς την ακριβή γνώση της λειτουργικής έννοιας. Το προσωπικό διοικητικών μερίμων αποφάσισε ότι το Stanley, ήταν ο μόνος λιμένας των νησιών που δεν θα επιτιθόταν αμέσως. Επομένως, η προσπάθεια συγκράτησης για τον επίγειο αγώνα θα ήταν μια λειτουργία μέριμνα-πέρα από-ακτές: τα σκάφη θα έπρεπε να δέσουν παράκτια και να ξεφορτώσουν το φορτίο τους επάνω σε έναν περιορισμένο αριθμό μικρών προσγειωμένων σκαφών και ελικοπτέρων διοικητικών μερίμων και έπειτα να γινόταν ανεφοδιασμοί των πορθμείων στην παραλία. Το φορτίο θα έπρεπε να ξεφορτωθεί πρώτιστα με τα χέρια λόγω του περιορισμένου αριθμού ανυψωτικών μηχανημάτων. Κατά τη διάρκεια των διαδικασιών, η αεροπορική υπεροχή ήταν κρίσιμη δεδομένου ότι και τα σκάφη και οι δυσκολίες ανεφοδιασμού στην παραλία ήταν εξαιρετικά τρωτά στην επίθεση. Η μεταφορά εδάφους έγινε από τους στρατιώτες ξηράς που μετέφεραν τα κοπιαστικά φορτία. Δεδομένου ότι στα Νησιά Φόκλαντ ο δρόμος για κυκλοφορία ήταν πολύ κακοτράχαλος, (υπήρξαν μόνο δώδεκα μίλια δρόμων προσπελάσιμα από οχήματα) οι αρμόδιοι στρατιωτικοί για το σχεδιασμό σκέφτηκαν ότι τα τροχοφόρα και ακολουθημένα οχήματα θα ήταν άχρηστα. Έτσι λοιπόν μόνο μια χούφτα των οχημάτων εστάλησαν από την Αγγλία, και λίγα ήταν ικανά για μετακίνηση σ' αυτά τα εδάφη. Τα περισσότερα

παρουσιάστηκαν όχι για την μετακίνηση των φαντάρων, αλλά επειδή τα οχήματα βουνού έπρεπε να μεταφέρουν τον ανεφοδιασμό και τον εξειδικευμένο εξοπλισμό. Ευτυχώς, το ναυτικό έφερε τα VOLVO BV 202 τα ακολουθημένα οχήματα που είχαν χρησιμοποιήσει στη Νορβηγία. Αν και σχεδιάζονταν για τη χρήση στο χιόνι, αυτά τα οχήματα έγιναν οι «δουλευταράδες» των διοικητικών μερίμων που μετέφεραν τους ανεφοδιασμούς και το πυροβολικό πέρα από τον πάγο και τα λασπόνερα των Νησιών Φόκλαντ. Ενώ οι Βρετανοί στηρίχθηκαν στα σκάφη για τη στρατηγική μεταφορά, τα ελικόπτερα έγιναν η πηγή ενέργειας των τακτικών διοικητικών μερίμων. Αλλά, πάλι, τα εμπορικά σκάφη θα μπορούσαν να φέρουν μόνο έναν περιορισμένο αριθμό ελικοπτέρων. Ο καιρός, τα ανεκπαίδευτα πληρώματα, οι ασυμβίβαστες καιρικές συνθήκες και η έλλειψη εμπειρίας στην ανατροφοδότηση ελικοπτέρων έκαναν την μάχη, στις λέξεις του ταξιάρχου Julian Thompson, «εκδρομή».

Τα σκάφη με τον ανεφοδιασμό ξεκίνησαν για τα νησιά (απόσταση-4.000 μίλια από τη Μεγάλη Βρετανία) με σκοπό η πιθανότητα να αποκατασταθούν μερικά από τα λάθη που έκαναν στη αρχική εναποθήκευση του εξοπλισμού. Οι logisticians επιτόνησαν ένα ανεφοδιαστικό σχέδιο για να καταπολεμήσουν το πρόβλημα του φορτίου σε κάθε σκάφος όσο το δυνατόν περισσότερο. Περίπλοκη όπως ήταν η διαδικασία από την έλλειψη λιμένων, η διαδικασία ανεφοδιασμού πήρε δώδεκα ημέρες. Πρόσθετα, όλη η εργασία σταματούσε κάθε νύχτα γιατί τα σκάφη απέπλεαν από το λιμάνι Ascension's για να αποφύγουν παγίδευση με τα υποβρύχια ή καταστροφή από τους αργεντινούς βατραχανθρώπους. Άλλα προβλήματα έκαναν τη λειτουργία ανάβασης έναν εφιάλτη για τους logisticians. Παραδείγματος χάριν, οι τόνοι των ανεφοδιασμών που ζητήθηκαν από τις δυνάμεις εισβολής συσσωρευτηκαν επάνω στο νησί. Οι logisticians του βασιλικού ναυτικού αρνήθηκαν να επιτρέψουν τις ομάδες ανεφοδιασμού στρατών ξηράς για να τους βοηθήσουν γιατί δεν ήθελαν τη συμμετοχή αυτών των ατόμων με τον ανεφοδιασμό. Κατά συνέπεια, όταν έφθασαν οι ανεφοδιασμοί, η ναυτική ομάδα διοικητικών μερίμων δεν είχε καμία ιδέα ότι το σκάφος που στέλνει τη μονάδα ήταν επάνω. Όμως παρουσιάστηκαν πάλι προβλήματα όπως ο καιρός, η έλλειψη πείρας, η έλλειψη οργάνωσης και η δύσκολη ανάβαση στο νησί. Έτσι μ' αυτό τον τρόπο, τα βασικά αντικείμενα χάθηκαν, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών πυρομαχικών και των όπλων που εστάλησαν για μια ειδική μονάδα δυνάμεων.

Η χρήση των ελικοπτέρων και των προσπαθειών για όσο το δυνατόν άριστη προσγγίωση στη διαδικασία ανεφοδιασμού περιόρισε την εκπαίδευση των μονάδων για την αμφίβια επίθεση. Αυτό ήταν ιδιαίτερα κρίσιμο στις μονάδες στρατών ξηράς, γιατί στερήθηκαν την κατάρτιση στην αμφίβια επιχείρηση. Σε μερικές ημέρες, οι βαριά φορτωμένοι στρατιώτες θα πρέπει να επιβιβαστούν στα ειδικά σημεία, στο σκοτάδι στις δυσκολότερες θάλασσες στον κόσμο. Η μέρα-μ-(-μ- μάχη) σχεδιάστηκε για τις 21 Μαΐου με την 3^η ταξιαρχία καταδρομέων, που υπερτερούσε αριθμητικά από τις αργεντινές με 2 προς 1. Στις 19 Μαΐου, η μεταφορά των ατόμων και του εξοπλισμού άρχισε. Η διαδικασία μεταφοράς στρατευμάτων δεν έγινε χωρίς κόστος: είκοσι δύο μάχιμοι στρατιώτες πέθαναν όταν συνετρίβη ένα ελικόπτερο στο νότιο ατλαντικό. Εν τούτοις, η προσγγίωση πήγε καλά δεδομένου ότι το ναυτικό και οι στρατιώτες κατέλαβαν πολύ γρήγορα την ακτή. Αλλά οι αργεντινοί μαχητές βομβάρδισαν και τα σκάφη και τα στρατεύματα, δημιουργώντας μια αναπάντεχη και σημαντική αλλαγή στα σχέδια. Για πέντε ημέρες, ενώ το βρετανικό πεζικό έσκαψε μέσα, εμείς αντιμετωπίζαμε την αεροπορική επίθεση των αργεντινών.

Οι επίγειες δυνάμεις χρειάστηκαν επίσης μια μικρή διακοπή για να ενισχύσουν την περιοχή υποστήριξης ταξιαρχιών, δεδομένου ότι ήταν αδύνατο να κινηθούν τα στρατεύματα προς τα εμπρός χωρίς μια ασφαλή λογιστική βάση για να τις στηρίξει. Τα αρχικά σχέδια μας έλεγαν για την κράτηση των περισσότερων από τους ανεφοδιασμούς μας στα σκάφη που δέθηκαν κοντά στην ακτή. Η ένταση των αεροπορικών επιθέσεων ανάγκασε το ναυτικό για να ρίξει τους ανεφοδιασμούς και να επιδιώξει έπειτα την προστασία της ομάδας μάχης μεταφορέων εν πλω. Πολλά σκάφη αναχώρησαν πριν από το ζωτικής σημασίας προσωπικό και οι ανεφοδιασμοί ξεφορτώθηκαν. Παραδείγματος χάριν, η Καμπέρα (πολεμικό πλοίο), κάτω από την έντονη αεροπορική επίθεση, αναγκάστηκε για να πλεύσει μακριά προτού να ξεφορτώσουν το νοσοκομείο και την χειρουργική ομάδα υποστήριξης. Σε πολλές περιπτώσεις οι δυνάμεις μας ήταν λίγες στον αριθμό των πυρομαχικών, των πυροβολαρχιών, και των δελτίων τροφίμων.

Οι προμήθειες κινήθηκαν τη νύχτα, χωρίς την βοήθεια μηχανημάτων για να κινήσουν το βαρύ φορτίο. Για να ξεπεράσουν αυτό το πρόβλημα, οι ανώτεροι υπάλληλοι διοικητικών μερίμων καταδρομέων εξέτασαν τα σκάφη για να καθορίσουν τι πρέπει να σταλεί στην ακτή.

Ούτε ένα γεγονός δεν έβλαψε την προσπάθεια διοικητικών μερίμων περισσότερο από την απώλεια του υπερατλαντικού πλοίου από ένα αργεντινό exocet βλήμα. Όλα τα βρετανικά πολεμικά CH- 47c chinook ελικόπτερα και διάφορα άλλα ελικόπτερα ήταν σε εκείνο το πλοίο. Ευτυχώς, ένα από chinook's δραπέτευσε και έγινε «ο εργάτης» της βρετανικής λογιστικής προσπάθειας. Επίσης χάθηκαν στο σκάφος τα tent age (σκηνές φαντάρων) για 4.500 άτομα και ένας μεγάλος αριθμός διχτύων για το δέσιμο των φορτίων. Χωρίς τα δίχτυα φορτίου, το φορτίο επέτρεπε να στοιβαχτεί μέσα στα ελικόπτερα, τα οποία αύξησαν το χρόνο φόρτωσης .οπότε καθυστερούσαν τα εφόδια να είναι στην ώρα τους. Η αιτία του προβλήματος ήταν η έλλειψη εκπαιδευμένων στρατιωτών στα ελικόπτερα φορτίου και των βοηθημάτων φόρτωσης.

Στις 29 Μαΐου εξασφαλίστηκε τελικά η πράσινη χήνα -αλλά όχι χωρίς σημαντικές ανθρώπινες απολιές, συμπεριλαμβανομένου του θανάτου του διοικητή ταγμάτων της.

Κατά τη διάρκεια μιας αναθεώρησης μετά από-ενέργειες, ο διοικητής υποστήριξης υπηρεσίας, πρώτον καθιέρωσε μια χωριστή διοικητική μέριμνα καθαρή για τις ράδιο μεταφορές. Δεύτερον, εις βάρος της ισχύος του αγώνα, δημιούργησε ένα απόσπασμα 35αντρων που χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά για την ανατροφοδότηση και την μεταφορά των πυρομαχικών. Επίσης, οι αλεξιπτωτιστές στερήθηκαν τις δυνατότητες για την εκκένωση θυμάτων. Επιπλέον, στο ύψος της μάχης η υποστήριξη πυροβολικού έπρεπε να περιοριστεί. Η πιο πρόσφατη ανάλυση έδειξε ότι τα ποσοστά προγραμματισμού για την κατανάλωση πυρομαχικών ήταν δεν ήταν αληθινά.

Το μέρος του προβλήματος ήταν μια καταστρεπτική αργεντινή αεροπορική επίθεση στην περιοχή υποστήριξης ταξιαρχιών, η οποία κατάστρεψε 500 βλήματα όλμου του πυροβολικού. Στην μάχη για το περιορισμένο χώρο καταστρώματος, οι βασικές ανάγκες αντιαεροπορικού πυροβολικού είχαν αφαιρεθεί πίσω. Οι Βρετανοί δεν είχαν προστατεύσει επαρκώς μια τρωτή περιοχή. Δεδομένου ότι ο διοικητής της 3^η ταξιαρχίας καταδρομέων, που πέρασε στρατοδικείο μετά από τον πόλεμο, η απεργία ενάντια στην βάση διοικητικών μερίμων ήταν πιο καταστρεπτικό από οποιαδήποτε άλλη εχθρική ενέργεια. Η άφιξη του πεζικού Brigade's στα Νησιά Φόκλαντ κινητοποίησαν περαιτέρω τη βρετανική λογιστική

προσπάθεια. Οι στρατιώτες που προσγειώθηκαν στις 2 Ιουνίου δεν θα μπορούσαν να εντοπίσουν τον εξοπλισμό που στοιβάχτηκε βιαστικά. Επιπλέον, το πεζικό είχε μόνο δύο επιχειρήσεις πυροβολικού για να διευκολύνει το πρόβλημα διανομής. Χωρίς τα ανυψωτικά μηχανήματα, τα στρατεύματα διαμόρφωσαν ανθρώπινες αλυσίδες για να φέρουν στην ακτή τους ανεφοδιασμούς και να καθιερώσουν μια μπροστινή περιοχή συντήρησης ταξιαρχιών. Επιπλέον, τα βαρέλια με τα καύσιμα αφέθηκαν πίσω, και 5.000 γαλόνια έπεσαν στο κενό.

Οι περαιτέρω βρετανικές προσπάθειες ανεφοδιασμού παρακωλύονταν από την ανεπάρκεια της αεράμυνας τους. Τα στρατεύματα του Sir Galahad ήταν διαταγμένα για να παραμείνουν εν πλω έως ότου είχαν αφαιρεθεί τα καύσιμα, τα πυρομαχικά, και ο εφοδιασμός. Αυτό το κρίσιμο σφάλμα οδήγησε στην απώλεια 43 στρατιωτών που σκοτώθηκαν και 200 που τραυματίστηκαν.

Η 5^η ταξιαρχία πεζικού αφού τελικά έμαθε από τα προηγούμενα λάθη, καθυστέρησε την επίθεση του στο Stanley έως ότου καθιερωθούν τα ικανοποιητικά αποθέματα των πυρομαχικών. Επιπλέον, μετά από τον 5^ο τάγμα που πάλεψε σκληρά για να κερδίσει τους αρχικούς στόχους του, ο διοικητής του συντάγματος διοικητικών μερίμων τους σύστησε μία μικρή διακοπή για να ανατροφοδοτηθούν με πυρομαχικά πριν αρχίσει την τελική επίθεση. Ο διοικητής ταξιαρχιών συμφώνησε, ακόμα κι αν σήμανε την οργή των άλλων μονάδων. Στα νησιά Φόκλαντ οι Βρετανικές δυνάμεις δοκιμάστηκαν για την οργάνωση τους στην ανατροφοδότηση των στρατιωτικών μονάδων. Αυτός ο πόλεμος ήταν ένα μάθημα όπου οι Βρετανοί δοκίμασαν την σημασία που έχει σε μια μάχη ο σωστός και ο καταρτισμένος ανεφοδιασμός

Σε ένα γενικότερο επίπεδο, ο πόλεμος διδάσκει τη σημασία τη συμπεριφορά των διαδικασιών με ένα κατάλληλο επίπεδο λογιστικής υποστήριξης. Οι μονάδες μπορούν μόνο να μεγιστοποιήσουν την αποτελεσματικότητα του αγώνα από τη διατήρηση ενός επαρκούς δικτύου ανατροφοδότησης. Για να αισθανθεί το ρυθμό της μάχης, είναι μερικές φορές απαραίτητο να ληφθεί ο σφυγμός του κατά μήκος των γραμμών ανεφοδιασμού. Οι ανταλλαγές μεταξύ των διοικητικών μερίμων και των διαδικασιών υπαγορεύουν συχνά το περιθώριο της νίκης.

5.3.2 Ιράκ

Ο πόλεμος στον κόλπο

Οι Αμερικάνοι ψάχνοντας αφορμή για να επιτεθούν στο Ιράκ , για τους γνωστούς λόγους , ισχυρίστηκαν το κόλπο με το μη συμβιβασμό του Σαντάμ Χουσεΐν με το νάτο και τα περί τρομοκρατίας. Έτσι λοιπόν ο πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής George bush μαζί με τον Mike Powell προσέλαβαν τον Norman Schwarzkopf να σχεδιάσει το σύστημα ανεφοδιασμού του Αμερικάνικου στρατού. Όπως είχε πει ο George bush , πήρε τον Schwarzkopf γιατί είναι ο καλύτερος logistician αυτή την στιγμή στις Η.Π.Α. Έτσι λοιπόν ο Schwarzkopf έπιασε αμέσως δουλειά φτιάχνοντας το σχέδιο του και παραδίδοντας το στον πρόεδρο. Αξίζει να τονίσουμε ότι το σχέδιο αυτό ήταν κατά ένα τεράστιο ποσοστό επηρεασμένο από τους Patton και Marshall.

Ο πρόεδρος διαβάζοντας το σχέδιο ενθουσιάστηκε και με αποτέλεσμα να το δεχτεί και

συνάμα να πυροδοτήσει κύματα αντιδράσεων από τους Αμερικανούς πολίτες αλλά και από του βουλευτές των δημοκρατικών επειδή αυτό το σχέδιο ήταν υπερβολικά περίπλοκο και απίστευτα δαπανηρό. Παρά όμως την πληθώρα αντιδράσεων ο bush το υιοθέτησε.

Έτσι λοιπόν ο Schwarzkopf πήγε στην μέση ανατολή και συνάντησε τον ελληνοαμερικάνο υπολοχαγό Gus Pagonis με τον οποίο θα συνεργαζόταν για να του αναλύσει το σχέδιο του. Μαζί λοιπόν κατάφεραν να φτιάξουν ένα δίκτυο διοικητικής μέριμνας πραγματικά τέλειο με αποτέλεσμα την ταχύτερη του αναμενομένου επικράτηση των Αμερικανικών δυνάμεων. Ένα μέρος του σχεδίου συνεχίζεται ακόμα και τώρα αφού τυπικά μπορεί να τελειωσε ο πόλεμος ουσιαστικά όμως όχι.

Οι πολιτικοί και οι στρατιωτικοί στις Η.Π.Α. χαρακτήρισαν τον Schwarzkopf ήρωα λέγοντας ότι χρειάζεται να υπάρχουν ήρωες όπως τον Norman Schwarzkopf. Όμως εκείνος απάντησε : «δεν χρειάζεται να είσαι ήρωας για να διατάξεις τους άντρες στην μάχη. Χρειάζεται να είσαι ήρωας για να είσαι ένας από τους άντρες που μπαίνουν στην μάχη».

Τέλος αυτό το πλάνο του Schwarzkopf χαρακτηρίστηκε από τους επιστήμονες τέλειο και άριστο λέγοντας μάλιστα ότι καταφέραμε να φτιάξουμε ένα άψογο σχέδιο μετά από 2300 χρόνια!!!!!! και την εποχή του μεγάλου Αλεξάνδρου.

5.4 Κοινά χαρακτηριστικά όλων των περιόδων

Κοινά Χαρακτηριστικά όλων των Περιόδων

Σε όλη τη μεταπολεμική περίοδο σημειώθηκαν πολλές άλλες αλλαγές, που ήταν σταθερές και κοινές σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα. Οι

αλλαγές αυτές είναι:

- Παρουσιάστηκε μια δραματική αύξηση του ρυθμού των παραγόμενων και διακινούμενων ειδών. Ένα supermarket, μικρής επιφάνειας, διακινεί 5.000 με 10.000 είδη. Ένα πολυκατάστημα μεγάλης επιφάνειας μπορεί να έχει και 30.000 και 35.000 είδη. Στο χώρο των αυτοκινήτων, μια αντιπροσωπεία, για να εξυπηρετήσει τους πελάτες της, πρέπει να διατηρεί 60.000 με 100.000 διαφορετικά είδη ανταλλακτικών, για όλα τα μοντέλα αυτοκινήτων του εργοστασίου που αντιπροσωπεύει και τα οποία κυκλοφορούν ακόμη στους δρόμους.
- Από το τέλος του πολέμου ως σήμερα, σημειώθηκε μεγάλη αύξηση του πληθυσμού των αστικών κέντρων. Παρατηρήθηκε μια μεγάλη μετακίνηση του πληθυσμού από την περιφέρεια προς τις πόλεις.
- Στο ίδιο διάστημα. Σημειώθηκε μεγάλη μείωση του αριθμού των επιχειρήσεων σε κάθε τομέα της οικονομίας, Στο κέντρο του λιανεμπορίου, διαπιστώνεται μια δραματική μείωση του αριθμού των καταστημάτων, τα παραδοσιακά παντοπωλεία και άλλα καταστήματα

εξαφανίζονται με ταχύτατους ρυθμούς. Τη θέση τους καταλαμβάνουν τα μεγάλα καταστήματα, τα supermarkets, οι υπεραγορές, τα πολυκαταστήματα κ.λ.π. Αλλά και στη βιομηχανία παρατηρείται μια μείωση των μονάδων, κυρίως των μικρών βιοτεχνιών. Η νέα τεχνολογία οδηγεί τις βιοτεχνίες στην εξαφάνιση και συμβάλλει στη συγκέντρωση της παραγωγής σε λιγότερες μονάδες. Οι τεχνολογικές εξελίξεις ευνοούν τη μαζική παραγωγή η οποία μειώνει δραματικά το κόστος. “Get Bigger or Get Out”, μεγάλωσε ή φύγε, συμβουλεύουν τους επιχειρηματίες, οι ρεαλιστές, σε αντίθεση με τους ρομαντικούς που λένε “Small is Beautiful”, το μικρό είναι ωραίο.

- Παρατηρείται μια αύξηση του όγκου των προϊόντων που διακινούν οι επιχειρήσεις. Αυτό οφείλεται και στις επιπτώσεις που επιφέρουν οι προηγούμενοι παράγοντες, στο ότι μειώνεται ο αριθμός των επιχειρήσεων και στο ότι μεγαλώνουν οι επιχειρήσεις, αλλά στο ότι ανέρχεται το βιοτικό επίπεδο των καταναλωτών, οι οποίοι ζητούν συνεχώς περισσότερα, καλύτερα και φθηνότερα προϊόντα. Οι συσκευασίες μεγαλώνουν, διαφοροποιούνται, γίνονται ελκυστικές και καταλαμβάνουν μεγαλύτερο όγκο. Το αποτέλεσμα είναι η αύξηση των σκουπιδιών, του μέρους του προϊόντος που δε χρειάζεται ο καταναλωτής, το μέρος του προϊόντος που δε χρησιμοποιείται για την κάλυψη της ανάγκης αλλά μόνο για την προστασία του και τη μεταφορά του.

Μεγαλώνει η ακτίνα δράσης κάθε επιχείρησης . Η Ευρωπαϊκή Ένωση συνέβαλε στην κατάργηση των συνόρων, στην κατάρρευση των νομικών εμποδίων από τη μια χώρα στην άλλη και αυτό οδήγησε τις επιχειρήσεις να προσπαθούν να προωθήσουν τα προϊόντα τους στη μεγάλη ευρωπαϊκή αγορά και όχι μόνο στην παραδοσιακή εθνική αγορά. Η δασμολογική προστασία της εγχώριας παραγωγής σταματά και κάθε επιχείρηση μπορεί να επεκτείνει χωρίς εμπόδια τη δράση της σε νέες αγορές και πρέπει να αποκρούσει τον ανταγωνισμό των επιχειρήσεων των άλλων χωρών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6°

Επιχειρήσεις

6.1 Μετάβαση των Logistics από τον στρατό στις επιχειρήσεις

Το logistics **management** σήμερα όμως δεν είναι μόνο εργαλείο του στρατού. Δεν εφαρμόζεται μόνο στο στρατό ή στις στρατιωτικές επιχειρήσεις. Αντίθετα, έχει μεγάλη διάδοση και πολλές εφαρμογές στις ιδιωτικές επιχειρήσεις, στην καθημερινή ζωή, στην καθημερινή πραγματικότητα. Το logistics **management** αποτελεί πλέον ένα αναπόσπαστο μέρος της λειτουργίας της σύγχρονης επιχείρησης, είτε αυτή είναι βιομηχανική, είτε αυτή είναι εμπορική, είτε αυτή είναι τουριστική, νοσοκομειακή, εκπαιδευτική κ.λ.π. Είναι αδύνατο, σήμερα, να παραχθεί ένα προϊόν ή μια υπηρεσία χωρίς να ληφθούν υπόψη οι αρχές και τα διδάγματα του logistics **management**.

Τις βασικές αρχές του logistics management πρέπει να τις γνωρίζουν όλοι όσοι έχουν την ευθύνη του σχεδιασμού και της χάραξης της Εθνικής Πολιτικής, (οικονομικής, αναπτυξιακής, μεταφορών, εμπορικής, γεωργικής κ.λ.π.) γιατί οι αποφάσεις τους θα έχουν άμεσο αντίκτυπο στο κόστος και την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων. Τις αρχές του logistics **Management** πρέπει να τις γνωρίζουν, όχι μόνο οι αρμόδιοι του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, αλλά και πάρα πολλά άλλα στελέχη που απασχολούνται στα λεγόμενα παραγωγικά Υπουργεία.

Το logistics **management** πέρασε από τις πολεμικές εφαρμογές, στην καθημερινή ζωή. Οι εφαρμογές των logistics σε περιόδους ειρήνης, είναι πολλές και αναφέρονται και στο στρατό και στις επιχειρήσεις.

Από την έναρξη της βιομηχανικής επανάστασης, μέχρι και σήμερα, οι προσπάθειες των επιστημόνων, των μηχανικών, των μηχανολόγων, των οικονομολόγων και των επιχειρηματιών επικεντρώνονταν στη βελτίωση της παραγωγικής διαδικασίας και στη μείωση του κόστους παραγωγής, με τη στενή του έννοια. Η μεγάλη αύξηση της παραγωγής, η μαζική παραγωγή και οι μαζικές πωλήσεις όπως τελικά επικράτησαν στη σημερινή οικονομία, δεν ακολουθήθηκαν από ανάλογες προσπάθειες στο χώρο της μαζικής φυσικής διακίνησης των προϊόντων που παράγονται.

Μέχρι και πρόσφατα, λίγοι έκαναν προσπάθειες για να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα των μεθόδων που εφαρμόζονται στο χώρο της φυσικής διακίνησης. Αυτές οι προσπάθειες δεν ανταποκρινόνταν, ούτε στο ύψος ούτε στην ποιότητα των

προσπαθειών που γίνονταν στο χώρο της παραγωγής ή του marketing. Υπάρχουν πάρα πολλές επιχειρήσεις που χάνουν την ευκαιρία που να πραγματοποιήσουν εντυπωσιακά κέρδη, να μειώσουν εντυπωσιακά το κόστος τους και να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα τους, επειδή δεν αλλάζουν τις μεθόδους που εφαρμόζουν στο χώρο της φυσικής διακίνησης των προϊόντων που παράγουν και γενικά δεν εφαρμόζουν τις βασικές αρχές και τα διδάγματα του logistics management.

Οι ανάγκες αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού των μεθόδων στο χώρο της διαχείρισης και διακίνησης των προϊόντων είναι άμεσες, αλλά η μελέτη και η αναθεώρηση τους θεωρείται ότι είναι διαδικασία πολύπλοκη και κουραστική και ότι είναι δυνατό να βελτιωθεί με οριακές μεταβολές εδώ και εκεί.

Τα προβλήματα των logistics αντιμετωπίζονται χωριστά από τα υπόλοιπα προβλήματα της επιχείρησης και μάλιστα αντιμετωπίζονται ad hoc. Με το logistics management επιδιώκεται να πραγματοποιηθούν αρκετά κέρδη με τη μορφή της μείωσης του κόστους και με την ταυτόχρονη αύξηση της παραγωγικότητας. Η εκμηχάνιση ορισμένων μεθόδων χειρωνακτικής εργασίας, όπως είναι η φορτοεκφόρτωση ενός φορτηγού, βελτιώνει μια κακή κατάσταση. Δεν αποτελεί όμως τον ακρογωνιαίο λίθο. Ασυντόνιστες ενέργειες που βελτιώνουν το κόστος και τις μεθόδους διακίνησης των υλικών ή των τελικών προϊόντων σε ένα σημείο της αλυσίδας, μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους σε κάποιο άλλο σημείο της αλυσίδας διακίνησης των αγαθών, από την πηγή μέχρι την κατανάλωση.

Το κυριότερο χαρακτηριστικό του logistics management, που είναι και το βασικότερο πλεονέκτημα του, είναι το ότι προσεγγίζει το πρόβλημα της φυσικής διακίνησης συνολικά, σαν ένα σύστημα και όχι κομματιαστά. Το πλεονέκτημα αυτό είναι ταυτόχρονα και το μεγάλο μειονέκτημα του. Γιατί η συνολική εξέταση του προβλήματος της φυσικής διακίνησης έχει να αντιμετωπίσει σοβαρά προβλήματα, τόσο μέσα στην επιχείρηση όσο και στην επιστήμη. Η συνολική εξέταση του προβλήματος, καθιστά τη λύση του πολύπλοκη. Έχει απαιτήσεις από τα άτομα που ασχολούνται με αυτή την εργασία. Τα στελέχη της επιχείρησης πρέπει να έχουν πολλές γνώσεις σε πολλούς τομείς και δυστυχώς πολλές από τις γνώσεις αυτές αποκτώνται μόνο εμπειρικά, μόνο με την απασχόληση σε ανάλογες θέσεις για κάποιο διάστημα.

Η συνολική εξέταση ενός προβλήματος όπως του logistics management, γίνεται συνεχώς πολυπλοκότερη γιατί μεγαλώνουν οι επιχειρήσεις, γιατί μεγαλώνει ο αριθμός των προϊόντων που διαχειρίζεται κάθε επιχείρηση, γιατί μεγαλώνει η ακτίνα δράσης της επιχείρησης. Παρόλα αυτά είναι απαραίτητο το πρόβλημα να αντιμετωπιστεί ρεαλιστικά και επιστημονικά.

Η γέφυρα για να περάσουν το logistics από το στρατιωτικό χώρο στον επιχειρηματικό, στήθηκε στις Η. Π. Α., που αναμφισβήτητα θεωρούνται πατρίδα των logistics.

Το στήσιμο αυτό ήταν μια φυσική συνέπεια και μια πραγματική αναγκαιότητα, αφού όλες οι οικονομικές μονάδες ήταν επιχειρήσεις κερδοσκοπικού χαρακτήρα και έκαναν και αυτές έναν «πόλεμο», τον πόλεμο του κέρδους, τον οποίο έπρεπε να στηρίξουν επιμελητειακά και με παρόμοιο τρόπο με αυτόν των στρατιωτικών επιχειρήσεων για να

κερδίσουν. Αναγκάστηκαν έτσι να ακολουθήσουν τον τρόπο διαχείρισης των

στρατιωτικών logistics και να εφαρμόζουν τα συστήματά τους, που στο τέλος ήταν και καλά και ωφέλιμα, αλλά και για ένα μακρύ χρονικό διάστημα και μοναδικά. Εξάλλου οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις συνεργάζονταν πάντοτε, όπως κάνουν και σήμερα, με την πολεμική μηχανή της χώρας τους, τη μεγαλύτερη που γνώρισε ποτέ η ανθρωπότητα, και με τις πάμπολλες πολεμικές βιομηχανίες, τις βιομηχανίες ερευνών και κατασκευής οπλικών συστημάτων, τα στρατιωτικά εργαστήρια, της NASA κ.τ.λ., που στο σύνολό τους αποτελούν τα θεμέλια ολόκληρης της αμερικανικής οικονομίας και ήταν και πρακτικά αναγκασμένες να συντονιστούν επιμελητειακά με τα στρατιωτικά logistics.

Υπάρχει φυσικά και η άποψη, που υποστηρίζεται και από πολλούς συγγραφείς, ότι τα logistics αναπτύχθηκαν, σιωπηρά ίσως, αλλά παράλληλα με τα στρατιωτικά, όμως δεν αμφισβητήθηκε ποτέ η χρονική πρωτοκαθεδρία των στρατιωτικών και η θεμελιώδης συμβολή τους στην ανάπτυξη της επιστήμης των logistics.

Με αυτό τον τρόπο η Στρατιωτική Διοικητική Μέριμνα, πρώτα στις Η. Π. Α. και μετά και στις άλλες χώρες, «φόρεσε τα ρούχα της αλλιώς» και «άλλαξε» σαν τον Μανωλιό της λαϊκής ρήσης, για να παρουσιαστεί στον οικονομικό στίβο των επιχειρήσεων, διεκδικώντας, με την μορφή της επιστήμης των logistics, την πρωτοκαθεδρία στο εφαρμοσμένο

Η ταυτότητα των logistics εκδόθηκε επίσημα το 1963, με την ίδρυση του Council of **Logistics**, αν και τα στοιχεία τους είχαν προσδιοριστεί επαρκώς από πολλές προηγούμενες επιστημονικές μελέτες και από παρεμφερή επιστημονικά βιβλία, από τα οποία το βιβλίο των E. W. Smykay - D.J. Bowers ox F.H. Mossman "**Physical Distribution Management: Logistics problems of the Firm**" (Εκδόσεις McMillan, N. York 1961) θεωρείται κλασικό για business logistics.

Από το 1970 και μετά, η βιβλιογραφία των logistics μεγεθύνεται παγκοσμίως, με αυξανόμενο ρυθμό, χωρίς να μπορούμε να υποστηρίξουμε το ίδιο και για τη χώρα μας.

Και πρέπει να επαναλάβουμε ότι, αν και η θεωρία των logistics άρχισε να αναπτύσσεται και να γίνεται δεκτή μόλις τα τελευταία χρόνια, η πρακτική τους εφαρμογή ήταν από την αρχαιότητα μια συνηθισμένη δραστηριότητα στο εμπόριο πολλές μορφές του *οποίου αποτελούσαν τις ειδικότερες λειτουργίες των logistics όπως τις γνωρίζουμε σήμερα.*

Τα παραπάνω θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν σαν μια διανθισμένη προσπάθεια εξακρίβωσης των στοιχείων της ταυτότητας των logistics.

Δυστυχώς, όμως, η ταυτότητα δεν μετρά την αξία του κατόχου της. Απαντά στο «τις», «τίνος εσσί», «τίνος πατρίδος». Δεν απαντά, όμως στο («είπον τις, τίνος εσσί, τίνος πατρίδος, τι δ' ενικής» επίγραμμα του Σιμωνίδη τον Κείου). Και το «τι δ' ενικής» είναι το ουσιαστικότερο. Για κάθε θεωρία, κάθε επιστήμη. Γιατί σημαίνει σε ποιο στίβο αγωνίζεσαι, πως αγωνίζεται (με ποια μέσα και με ποιο τρόπο), ποιους έχει αντιπάλους και ποιο είναι το αποτέλεσμα του αγώνα σου. Στην περίπτωση των logistics ο στίβος είναι φυσικά ο επιχειρηματικός χώρος, τα μέσα είναι οι μέθοδοι και οι επιχειρηματικές τακτικές που χρησιμοποιούν οι logisticians, ο τρόπος είναι το αποτελεσματικό logistics management, ο αντίπαλος είναι το επιχειρηματικό κόστος κάτω από συνθήκες έντονου ανταγωνισμού και το αποτέλεσμα είναι ο βαθμός εκπλήρωσης του σκοπού ύπαρξης των logistics, που είναι να φτάσουν τα σωστά προϊόντα (ή υπηρεσίες) στη σωστή αγορά, το σωστό χρόνο, στη σωστή κατάσταση, με το σωστό κέρδος για την

επιχείρηση και με τη σωστή εξυπηρέτηση του πελάτη.

Αντίπαλος, όμως, των logistics - στη θεωρία και την πράξη - είναι και οι παλαιότερες επιχειρηματικές θεωρίες και πρακτικές και, κυρίως, το marketing management και το production management, όπως και οι φανατικοί οπαδοί τους, που αρνούνται το διαμορφούμενο ρόλο τους.

Οι ερωτήσεις που συνήθως τίθενται είναι:

Γιατί logistics και όχι marketing management; Γιατί να δημιουργηθεί μια καινούργια επιχειρηματική οντότητα; Ποια η ανάγκη ύπαρξής τους.

Οι ερωτήσεις αυτές στηρίζονται στο γεγονός ότι όλες οι δραστηριότητες των logistics καλυπτόταν παλαιότερα από τις δραστηριότητες του marketing και της παραγωγής. Μια προσεκτική ανάλυση των ορισμών αυτών αποκαλύπτει ότι πολλές δραστηριότητες και των τριών διαδικασιών ή ενός ζεύγους από αυτές είναι κοινές ή επικαλύπτονται, μερικώς ή ολικώς, ή τουλάχιστον συναντιούνται και αλληλοεπηρεάζονται ή και αντιτίθενται.

Παλαιότερα επικρατούσε η τάση να δίνεται μεγάλη σημασία στην παραγωγή και στις πωλήσεις. Και δικαιολογημένα. Αφού σε τελική ανάλυση οι αριθμοί των πωλήσεων και παραγωγής καθορίζουν (βαθμολογούν) το επιχειρηματικό αποτέλεσμα. Αντίθετα δινόταν μικρότερη σημασία στις καθαρά επιμελητειακές δραστηριότητες, όπως οι μεταφορές, η συντήρηση, η αποθήκευση, ο χειρισμός των αποθεμάτων, η συσκευασία, ο χειρισμός των υλικών, τα οικονομολογικά, ο εφοδιασμός, ο χειρισμός επιστρεφόμενων κ.λ.π. Αυτές οι δραστηριότητες θεωρούνταν δευτερεύουσες ή βοηθητικές και η ευθύνη τους αναθέτονταν σε δευτεροκλασάτους managers.

Παράγοντες αλλαγής:

Σήμερα τα πράγματα στον επιχειρηματικό χώρο έχουν αλλάξει. Και την αλλαγή αυτή προκάλεσαν τρεις παράγοντες:

Πρώτον, οι αριθμοί που απεικονίζουν ποσοτικά και σε μονάδες κόστους τις επιχειρηματικές διαδικασίες. Έτσι σύμφωνα με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, τα logistics κοστίζουν το 12% του παγκοσμίου εγχώριου προϊόντος.

Στις Η.Π.Α. τα logistics κατέχουν το 10,7% ολόκληρης της οικονομίας. Στις επτά πλέον ανεπτυγμένες χώρες του κόσμου, το συνολικό κόστος των logistics είναι δέκα φορές μεγαλύτερο από το κόστος των διαφημίσεων, δυο φορές μεγαλύτερο από τις αμυντικές δαπάνες και ίσο με την ετήσια δαπάνη της φαρμακευτικής περίθαλψης.

Για τις επιχειρήσεις το κόστος των logistics είναι δεύτερο σε μέγεθος μετά το συνολικό κόστος των προϊόντων που πωλούνται.

Λεύτερος παράγοντας αναβάθμισης των logistics είναι το αναμφισβήτητο όφελος των επιχειρήσεων που εφαρμόζουν ένα αποτελεσματικό logistics managements. Το όφελος αυτό αποτελείται από:

- Τις χρησιμότητες χρόνου, χώρου και μερικώς της απόκτησης που προσδίδουν τα logistics στα προϊόντα.
- Τη μείωση του συνολικού επιχειρηματικού κόστους που μπορεί να επιτευχθεί μέσω των logistics (μείωση κόστους μεταφορών, αποθήκευσης, αποθεμάτων, χειρισμού

- υλικών, προμηθειών κ.λ.π.)
- Το κέρδος από την σωστή διαχείριση επιστρεφόμενων και την αξιοποίηση των ελαττωματικών και ακατάλληλων προϊόντων.

Τρίτος παράγοντας είναι η συμπίεση των δυνατοτήτων του marketing και της παραγωγής να αυξήσουν το επιχειρηματικό κέρδος. Ο έντονος ανταγωνισμός, η παγκοσμιοποίηση και οι ανοικτές αγορές, η τεχνολογία, η εύκολη πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες που αφορούν στο επιχειρηματικό γίνεσθαι, το φανερό πλέον bench - marketing, οι πληροφορημένοι και απαιτητικοί πελάτες και η μεγάλη προσφορά ικανών managers, κάνουν όλες τις επιχειρήσεις ισότιμες στον επιχειρηματικό στίβο.

Και το μόνο που μένει και διαφοροποιεί την αποτελεσματικότητά τους είναι η ικανότητα μείωσης του εσωτερικού κυρίως κόστους.

Και αυτή η ικανότητα ανήκει στο logistics, που διεκδικούν πλέον το ρόλο που η πραγματικότητα και όχι η επιστημονική παράδοση τους έδωσε. Ούτως έχοντας των πραγματικών, τι μέλλει γενέσθαι;

Να παραμείνουν οι τομείς του marketing και της παραγωγής και να ενδυναμωθούν. ώστε να απορροφήσουν και τις καθαρά επιμελητειακές

δραστηριότητες: (Αυτό συμβαίνει ήδη στις περισσότερες μικρομεσαίες επιχειρήσεις).

Να περιοριστούν οι παραπάνω τομείς του marketing και να δημιουργηθεί ένας υπερτομέας logistics που να αναλάβει την ευθύνη για όλες τις δραστηριότητες;

Να υπάρχουν και οι τρεις τομείς, με ειδικότερα καθήκοντα ο καθένας, συνεργαζόμενοι και συντονιζόμενοι αρμονικά;

Η Τρίτη δυνατότητα είναι φυσικά η ενδεδειγμένη. Το marketing management και το production management είναι αναντικατάστατα. Αλλά πραγματικά καταξίωση σαν ισότιμο και αναντικατάστατο και το logistics **management**.

Το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε από το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο μέχρι σήμερα, χωρίζεται σε τρεις περιόδους. Σε κάθε περίοδο, για ξεχωριστούς λόγους έγιναν ιδιαίτερα σημαντικά βήματα στην πρόοδο και στην εξέλιξη της επιστήμης των logistics. Κάθε εποχή είχε τα δικά της προβλήματα και κάθε φορά οι επιστήμονες αντιμετωπίζοντας αυτά τα προβλήματα να τα αντιμετωπίσουν και να βρουν καλές άριστες λύσεις, προσπάθησαν να δώσουν νέες λύσεις σε παλιά προβλήματα και προσπάθησαν να βρουν λύσεις σε νέα προβλήματα.

6.2 **Επιχειρήσεις που έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του logistic**

DSCP

Το ίχνος ριζών της κεντρικής Φιλαδέλφειας αμυντικού ανεφοδιασμού πίσω σε 1800 με την κατασκευή του οπλοστασίου Schuylkill στη Φιλαδέλφεια. Το οπλοστάσιο άρχισε ως αποθήκη εμπορευμάτων για τα πυρομαχικά και άλλους στρατιωτικούς ανεφοδιασμούς. Μοδίστρες συμβλήθηκαν για να κάνουν τις στολές και να τις παραδώσουν στα σπίτια τους. Η πρώτη ευκαιρία για το οπλοστάσιο να εξυπηρετήσει το έθνος σε έναν πραγματικό πόλεμο ήρθε κατά τη διάρκεια του πολέμου 1812 από την παροχή των πυροβόλων όπλων και των πυρομαχικών, καθώς επίσης και των υφαντικών υλικών και ιματισμού. Το 1818 το οπλοστάσιο Schuylkill σταμάτησε τα πυρομαχικά του και οπλίζει την αποστολή για να αφιερωθεί πλήρως στην κατασκευή, την καταχώρηση και τη διανομή του ιματισμού και των υφαντικών υλικών.

Κατά τη διάρκεια του αστικού πολέμου, πάνω από 10.000 μοδίστρες και ράφτες μισθώθηκαν για να κάνουν τις στολές και τον ιματισμό για τα στρατεύματα ένωσης. Οι εργαζόμενοι της απέδειξαν τις σημαντικές δυνατότητες κάλυψης τους πάλι κατά τη διάρκεια του 1^{ου} παγκοσμίου πολέμου. Εντούτοις, οι τεράστιες απαιτήσεις του πολέμου τόνισαν την ανάγκη για μια μεγαλύτερη επιχείρηση, έτσι η λειτουργία κίνησε μεταξύ του 1918 και του 1922 στα πρόσφατα κατασκευασμένα κτήρια στη νότια Φιλαδέλφεια. Τέσσερα έτη αργότερα η επιχείρηση μετονομάστηκε σε “αποθήκη της Φιλαδέλφειας Quartermaster”.

Τα νέα κτήρια, συμπεριλαμβανομένου ενός εργοστασίου ιματισμού, ολοκληρώθηκαν στις αρχές του 1942 — εγκαίρως για τον παγκόσμιο πόλεμο II, όταν αυξήθηκε ο στρατός ξηράς σε περισσότερους από οκτώ εκατομμύρια στρατιώτες. Η αποθήκη συνέχισε να εξυπηρετεί το στρατό και το έθνος κατά τη διάρκεια του κορεατικού πολέμου.



Το 1965, το “κέντρο υποστήριξης αμυντικού προσωπικού” καθιερώθηκε επίσημα και η αποστολή της επεκτάθηκε για να παρέχει τα τρόφιμα, τις ιατρικές προμήθειες, εκτός από τον ήδη ουσιαστικό ιματισμό και τις υφαντικές ευθύνες ανεφοδιασμού της. Το κέντρο ανεφοδιασμού αμυντικής επιβίωσης του Σικάγου και το κέντρο αμυντικού ιατρικού ανεφοδιασμού

στο Μπρούκλιν (ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ) κίνησαν στη θέση της νότιας Φιλαδέλφειας. Αυτή η συγκέντρωση και των τριών διευθύνσεων παρείχε μια αποδοτικότητα που εξετάστηκε αμέσως από τον πόλεμο του Βιετνάμ.

Οι υπάλληλοι DPSC συνέχισαν τη διακεκριμένη εργασία τους κατά τη διάρκεια του πολέμου του Κόλπου και των διάφορων ανθρωπιστικών προσπαθειών ανακούφισης και των αποστολών διατήρησης της ειρήνης που αφορούσαν κατά τη διάρκεια των τυφώνων Andrew, Σομαλία, Βοσνία και Αϊτή. DPSC μετονομάστηκε το “κέντρο Φιλαδέλφεια αμυντικού ανεφοδιασμού” στις 13 Ιανουαρίου, το 1998.

Η δημιουργία του ΔΊΣΚΟΥ άρχισε το 1947 όταν σύστησε η προεδρική επιτροπή τη διαχείριση της κοινής στρατιωτικής υποστήριξης διοικητικών μερίμνων κάτω από το γενικό γραφείο ανεφοδιασμού καταστημάτων. Η έδρα για τη νέα οργάνωση βρέθηκε στη ναυτική ένωση αποθηκών ανεφοδιασμού αεροπορίας στη βορειοανατολική Φιλαδέλφεια. Το 1954, οι αντιπροσωπείες προϊόν-διευθυντών καθιερώθηκαν. Αυτές οι αντιπροσωπείες αγόρασαν, καταχώρησαν και εξέδωσαν τους ανεφοδιασμούς, τους διοικούμενους καταλόγους και τις απαιτήσεις πρόβλεψης. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, το ναυτικό διαχειρίστηκε τις ιατρικές προμήθειες, το πετρέλαιο και τα βιομηχανικά μέρη, ο στρατός ξηράς τα τρόφιμα και τον ιματισμό και η αεροπορία διαχειρίστηκε τα ηλεκτρονικά αντικείμενα.

Το 1962, το κέντρο αμυντικού βιομηχανικού ανεφοδιασμού εξελίχθηκε ως αποτέλεσμα μιας συγχώνευσης μεταξύ της στρατιωτικής βιομηχανικής αντιπροσωπείας ανεφοδιασμού και της αντιπροσωπείας αμυντικού ανεφοδιασμού. Στο πρώτο έτος λειτουργίας του, ο ΔΊΣΚΟΣ είχε τις καθαρές πωλήσεις \$107 εκατομμυρίων. Για τα επόμενα 37 έτη, ο ΔΊΣΚΟΣ εξυπηρέτησε κατά τη διάρκεια των πολέμων, των αποστολών διατήρησης της ειρήνης και των ανθρωπιστικών προσπαθειών ανακούφισης. Σήμερα, DSCP απολαμβάνει μια σφαιρική παρουσία. Η κεντρική Φιλαδέλφεια-ειρηνική περιοχή αμυντικού ανεφοδιασμού είναι ο προμηθευτής των war fighter στην Ευρώπη, την Αφρική, και τη Μέση Ανατολή. DSCPE διατηρεί 13-γραφεία-σε-έξι χώρες. Η κεντρική Φιλαδέλφεια-ειρηνική περιοχή αμυντικού ανεφοδιασμού έχει γραφεία υποστήριξης στην Αλάσκα, την Ιαπωνία, Okinawa, την Κορέα, το Γκουάμ και τη Χαβάη που παρέχουν γρήγορες και εύκαμπτες λύσεις στις εφοδιαστικές προκλήσεις μέσα στην περιοχή.

Μέσω της δυναμικής παρουσίας των πελατών τις στρατηγικές συνεργασίες και την ενισχυμένη ετοιμότητα του μέσω των διοικητικών μερίμνων, το κέντρο Φιλαδέλφεια αμυντικού ανεφοδιασμού εξασφαλίζει την ετοιμότητα στον αγώνα των δυνάμεων πάλης της Αμερικής. Η επιτυχία της αντιπροσωπείας μπορεί να αποδοθεί στην ασυμβίβαστη υποχρέωση της προς ετοιμότητα, ικανοποίηση πελατών, ποιότητα και καινοτομία. Ως σφαιρικό ολοκληρωτή αλυσίδων ανεφοδιασμού, DSCP ανεφοδιασμό που μπορεί να χρησιμοποιηθεί και στην ειρήνη και στις εν καιρώ πολέμου διαδικασίες.

Ιστορικά κυριότερα σημεία

- 1800** Το Ηνωμένο οπλοστάσιο δημιουργείται αργότερα μετονόμασε το οπλοστάσιο Schuylkill.
- 1803** Εξαρτήσεις οπλοστασίων η αποστολή Lewis και Clark στα βορειοδυτικά κόστος 2000\$.
- 1860** 10.000 μοδίστρες απασχολούνται για να κάνουν τις στολές για τα στρατεύματα ένωσης.
- 1921** Μετονομασμένη αποθήκη της Φιλαδέλφειας Quartermaster Schuylkill οπλοστάσιο.
- Δεκαετία 30'** 600,000 μέλη των πολιτικών σωμάτων διατήρησης εξοπλίζονται
- 1947** Προκαταρκτική εργασία κέντρο αμυντικού το βιομηχανικό του ανεφοδιασμού που καθιερώνεται.
- 1962** Κέντρο αμυντικού του βιομηχανικού ανεφοδιασμού εξελίσσεται.
- 1999** Δ'ΙΣΚΟΣ / συγχώνευση DSCP

Defense Supply Center Columbus

Taking the lead in Land, Maritime, and Missile Support

ΙΣΤΟΡΙΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Αυτό το κέντρο, αποκαλούμενο τώρα το κέντρο αμυντικού ανεφοδιασμού Columbus, έχει εξυπηρετήσει σε κάθε σημαντική στρατιωτική δέσμευση στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Το 1917, η περιοχή ήταν ένας συνδυασμός άγονου εδάφους και καλλιεργήσιμου εδάφους. Προσπάθεια παραγωγής της Αμερικής στον παγκόσμιο πόλεμο έφθασε στο αποκορύφωμα το 1918. Αυτή η περιοχή ήταν συμφέρουσα επειδή άντεξε οικονομικά την άμεση πρόσβαση σε τρεις σημαντικές γραμμές σιδηροδρόμου. Τα σώματα Quartermaster Αμερικάνικου στρατού ξηράς έκαναν την πρώτη αγορά του εδάφους, 281 στρέμματα, για να κατασκευάσουν μια κυβερνητική στρατιωτική εγκατάσταση τον Απρίλιο, η κατασκευή ολοκληρώθηκε το 1918, αποθήκευση εμπορευμάτων άρχισε το Μάιο εκείνου του έτους, και μέχρι τον Αύγουστο, έξι αποθήκες εμπορευμάτων ελάμβαναν το υλικό για την αποθήκευση. Εκείνες οι αποθήκες εμπορευμάτων χρησιμοποιούνται ως σήμερα.

Κατά τη διάρκεια WWII το κέντρο έγινε η μεγαλύτερη στρατιωτική εγκατάσταση ανεφοδιασμού στον κόσμο. Τον Δεκέμβριο του 1942, πρόσθετα 295 στρέμματα αγοράστηκαν. Με περισσότερους από 10.000 πολιτικούς υπαλλήλους, έπαιξε ένα μεγάλο μέρος στη γενική πολεμική προσπάθεια. Μερικές από τις αποθήκες εμπορευμάτων γύρισαν στους εξασφαλισμένους στρατώνες στους αιχμαλώτους πολέμου σπιτιών. Στη μέση των πολέμων, των συγκρούσεων και των ανθρωπιστικών προσπαθειών ανακούφισης, η εγκατάσταση μας έχει εργαστεί πυρετωδώς για να καθιερώσει άμεσες και κινώντας γρήγορες γραμμές ανεφοδιασμού για να υποστηρίξει τα στρατεύματα μας σε όλα τα μέρη του κόσμου. Οι λειτουργικές δραστηριότητες εγκαταστάσεων ανατέθηκαν στην εντολή ανεφοδιασμού και συντήρησης Αμερικάνικου στρατού ξηράς του 1962. το ακόλουθο έτος, έγινε το κέντρο ανεφοδιασμού αμυντικής κατασκευής αυτό που είναι γνωστό ως αντιπροσωπεία αμυντικών διοικητικών μερίμων. Τον Ιανουάριο του 1996, DSCC μετονομάστηκε σε κέντρο Columbus αμυντικού ανεφοδιασμού.

DSCC ΣΗΜΕΡΑ

Σε όλο τον κόσμο, το κέντρο αμυντικού ανεφοδιασμού, Columbus, είναι γνωστό σε περισσότερους από 24.000 στρατιωτικούς και πολιτικούς πελάτες και 10.000 αναδόχους, ως ένα από το μεγαλύτερο προμηθευτή. DSCC είναι μια δραστηριότητα στα πεδία της αντιπροσωπείας αμυντικών διοικητικών μερίμων (DLA), που βρίσκεται στο Belvoir, VA. Το κέντρο

διαχειρίζεται περισσότερους από 1,7 εκατομμύριο διαφορετικά αντικείμενα και ο απολογισμός είναι πάνω από \$2,0 δισεκατομμύρια στις ετήσιες πωλήσεις.

ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ DCSC/*DESC

Επίσημα ονομάστηκε και αναδιοργανώθηκε τον Ιανουάριο του 1996, το DSCC διαμορφώθηκε από την επανευθυγράμμιση βάσεων του 1993 και η επιτροπή περάτωσης διέταξε τη συγχώνευση του προηγούμενου κέντρου ανεφοδιασμού αμυντικής κατασκευής στο Columbus, στο Οχάιο, με το προηγούμενο κέντρο ανεφοδιασμού αμυντικής ηλεκτρονικής στο Νταϊντον, Οχάιο. Οι αποφάσεις που έγιναν κατά τη διάρκεια BRAC 95 περαιτέρω καθόρισαν τη μετάβαση προς τη συνολική διαχείριση ενός συστήματος φύλαξης των όπλων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Παρατηρούμε ότι η εξέλιξη των Logistics στην διάρκεια των αιώνων ,εκτός από τις καινοτομίες που πρώτος ο Μέγας Αλέξανδρος έφτιαξε, για τον ανεφοδιασμό του στρατού του ,δεν ήταν και τόσο μεγάλη. Αυτό εύκολα διακρίνετε ,αφού οι λαοί όπως οι Ρωμαίοι, Βυζάντιοι , Βίκινγκς, Βενετοί, ακόμα και ο Ναπολέων, ακολούθησαν τις τακτικές του.

Το μεγάλο βήμα το έκαναν οι Αμερικανοί George Patton και George Marshal όπου και έθεσαν νέα δεδομένα στον ορό Logistics. Ο τρόπος ανεφοδιασμού στον 1^ο και 2^ο παγκόσμιο πόλεμο δεν ξέφυγε απ' τα δεδομένα του Μέγα Αλεξάνδρου – Ναπολέοντα και Καισάρων εκτός από τους Αμερικανούς όπου είχαν φτιάξει ένα δικό τους σχέδιο με πρωτομάστορες τους προαναφερθέντες. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Χίτλερ υιοθέτησε το σχέδιο του μεγάλου Αλεξάνδρου σε μεγάλο βαθμό γιατί το θεωρούσε τέλειο και ήταν και θαυμαστής του.

Μετά τον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο μέχρι και σήμερα η λογική του ανεφοδιασμού πέρασε από τον στρατό στις επιχειρήσεις όπου και οι εταιρίες προσπαθούν να διατηρούν σταθερά αποθέματα όχι πλέον για τον πόλεμο αλλά για την επιβίωση τους στον ανταγωνισμό. Γι' αυτό και το διάστημα των τελευταίων 50 ετών η επιστήμη ,πια , της εφοδιαστικής έκανε τεράστια άλματα σε σχέση με το παρελθόν. Σε αυτό βέβαια βοήθησε και η εξέλιξη της τεχνολογίας και ειδικότερα τον ηλεκτρονικών υπολογιστών, αλλά και η αντιμετώπιση της εφοδιαστικής σαν επιστήμη.

Τέλος θα ήταν φρόνιμο να αναφέρουμε ότι δίκτυο ανεφοδιασμού στον πόλεμο του κόλπου χαρακτηρίστηκε ως το μοναδικό τέλειο μετά το σχέδιο που είχε φτιάξει ο Μακεδόνας ηγέτης. Δηλαδή άριστος τρόπος ανεφοδιασμού όπως του Μεγάλου Αλεξάνδρου και βέβαια έγινε 2300 χρόνια!!! μετά.

Βιβλιογραφία :

Παγετός, John. 2 Παράγραφος Νησιά Φόκλαντ: Το τάγμα στον πόλεμο. Λονδίνο: Buchan και Enright εκδότες, 1983.

Hastings, ανώτατος, και Simon Jenkins, η μάχη για τα Νησιά Φόκλαντ. Νέα Υόρκη: Norton και Co. 1983.

Middlebrook, Martin. Στοιχειώδης δύναμη: Ο πόλεμος των Νησιών Φόκλαντ, 1982, οι αναθεωρημένοι ΕΔ. Λονδίνο: Βιβλία Penguin, 1987.

η πηγή ενέργειας του πολέμου: Διοικητικές μέριμνες στην ένοπλη σύγκρουση. Λονδίνο: Brassey, 1997.

Κανένα picnic: 3 Ταξιαρχία καταδρομέων στο νότιο Ατλαντικό, 1982, Λονδίνο: Cooper Leo, 1985.

Κωνσταντίνος Χ. Σιφνιώτης: logistics management Θεωρία και πράξη.

Σημειώσεις κ. Τραχανά.

Timothy Van Mieghem Logistics Lessons From Alexander the Great

BJPURN MϙLLER: The Revolution in Military Affairs: Myth or Reality?

Brian Lumley: Ο θεός Ποταμός (εκδόσεις bell)

Σειρά Ντοκιμαντέρ: Discovery Channel, ET-1, and BBC

Διευθύνσεις internet.

<http://www.dpwn.com>

<http://www.gbi-seve.gr>

www.dsccl.dla.mil

www.dscpl.dla.mil

www.panteion.gr

www.unixfor.gr

www.logistics.org.gr

www.alpha.edu.gr

[www. AllofGreece.com](http://www.AllofGreece.com)

<http://home.zonnet.nl/pyle01/images/Amersfoort/Amersfoort04.jpg>

<http://www.kithobbyist.com/AFVInteriors/m3qmc/m3qmc1.html>

<http://www.texasmuseum.org/HALFTRACK.html>

<http://www.wwiivehicles.com/html/usa/halftracks.html>

<http://www.roberts.ezpublishing.com/rarmory/m16.htm>

<http://www.clandavidsonusa.com/wac/afvphotos/us/M3a1/m3a1.htm>

<http://www.webone.com.au/~myszka/IDF/Gallery/Halftrack/IDFHTgallery.ht>

<http://www.fas.org/man/dod-101/sys/land/m1108.htm>

<http://www.uniteddefense.com/www.m113.com/mtvc.html>

<http://publications.dewengineering.com/tlav/web/MTVC.html>

http://www.ruaglandsystems.com/eng/L01/L0103/aw01/m113_umnutzung/default.htm

<http://www.napoleonseries.org>

http://college.hmco.com/reviewers_authors/index.html

<http://orbat.com/site/sturmvogel/GermAmmoPoland.html>

<http://orbat.com/site/sturmvogel/Panzerkeil.html>