

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ  
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ  
ΤΜΗΜΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ  
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ LOGISTICS

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

« ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ  
ΟΔΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ»

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:

ΚΑΟΥΚΗ ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΜΠΛ 045



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΕΜΙΡΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|  |    |
|--|----|
| ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....  | 3  |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....  | 4  |
| 1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΥΠΑΡΕΞΗΣ ΕΝΟΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΠΑΡΚΟΥΣ<br>ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ .....                    | 4  |
| 2. ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ .....   | 6  |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.....  | 7  |
| 1.1 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ<br>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ....      | 7  |
| 1.2 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ ΚΑΙ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ .....  | 9  |
| 1.3 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ<br>ΕΛΛΑΔΑ .....                                       | 10 |
| 1.4 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ .....  | 12 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....  | 17 |
| 2.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ .....   | 17 |
| 2.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΝΟΣ<br>ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΔΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ..... | 18 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....  | 47 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....  | 52 |
| 4.1 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ .....   | 52 |
| 4.2 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ .....   | 63 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....  | 64 |
| 5.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....   | 64 |
| 5.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....  | 65 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....  | 67 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....  | 67 |

## **ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους με βοήθησαν στη δύσκολη προσπάθεια διεκπεραίωσης της παρούσας εργασίας και ιδιαίτερα τους κύριους Γριβάκη, Κακατσάκη και Πασπάτη, οι οποίοι αποτέλεσαν τους βασικούς συνοδοιπόρους μου σε αυτή τη δίχρονη προσπάθεια και στους οποίους κατέληξα μέσω πολλών άλλων. Πρόκειται για ανθρώπους οι οποίοι εργάζονται, ο καθένας από την πλευρά του, για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό του κλάδου των μεταφορών.

Τους απασχόλησα αρκετές ώρες και εκείνοι, χωρίς κανέναν απολύτως δισταγμό ανταποκρίθηκαν όποτε και αν τους χρειάστηκα. Εντύπωση μου δημιούργησε το γεγονός ότι από την πρώτη στιγμή δέχτηκαν να με βοηθήσουν και αντιμετώπισαν πολύ σοβαρά την προσπάθειά μου. Την είδαν ως μία «ανάσα» και ένα άνοιγμα του κλάδου τους προς τον ακαδημαϊκό κόσμο.

Το αποτέλεσμα αυτή της συνεργασίας αποτυπώνεται στις επόμενες σελίδες.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου, κύριο Εμίρη Δημήτριο, για την υπομονή του, ο οποίος γνωρίζοντας τις δυσκολίες που αντιμετώπιζα στην εύρεση πληροφόρησης και στοιχείων, με ενθάρρυνε. Ελπίζω να τον δικαίωσα.

Την εργασία αυτή την αφιερώνω στη μητέρα μου, Καλλιόπη, η οποία έφυγε πολύ νωρίς.

**Αθήνα, 07/06/2008**

**Χριστιάνα Καούκη**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΥΠΑΡΞΗΣ ΕΝΟΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΠΑΡΚΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Σύμφωνα με τον Ronald H. Ballou<sup>1</sup>, για να μπορέσει κανείς να κατανοήσει το ρόλο της μεταφοράς στην ανάπτυξη ενός υψηλού επιπέδου οικονομικής δραστηριότητας ενός κράτους, αρκεί να συγκρίνει την οικονομία ενός αναπτυγμένου κράτους με αυτή ενός αναπτυσσόμενου.

Πιο συγκεκριμένα, σε ένα τυπικά αναπτυσσόμενο κράτος, τα σημεία παραγωγής και κατανάλωσης είναι σε κοντινή απόσταση, μεγάλο ποσοστό του εργατικού δυναμικού απασχολείται στη γεωργία ενώ μόλις ένα πολύ μικρό ποσοστό του συνολικού πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές. Με την ύπαρξη όμως ενός συστήματος παροχής οικονομικών, επαρκών και αποτελεσματικών υπηρεσιών μεταφοράς, **ο ανταγωνισμός στην αγορά μεγαλώνει, δημιουργούνται κλίμακες οικονομίας στην παραγωγή και οι τιμές των αγαθών μειώνονται.** Σε αυτό το σημείο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το **κόστος μεταφοράς είναι αναπόσπαστο στοιχείο του συνολικού κόστους του αγαθού που μεταφέρεται με αποτέλεσμα να επηρεάζει τη διαμόρφωση της τελικής τιμής πώλησης.**

Αναλύοντας τα παραπάνω, ένα ανεπαρκές σύστημα μεταφορών έχει ως αποτέλεσμα **υψηλό κόστος μεταφοράς** με αποτέλεσμα η **τελική τιμή πώλησης** του εκάστοτε αγαθού **να είναι υψηλή** και όχι ανταγωνιστική και προσιτή, έκταση της αγοράς διακίνησης των αγαθών σε μικρή απόσταση από τα σημεία παραγωγής με συνέπεια ο **ανταγωνισμός** να είναι μικρός εφόσον δεν προσεγγίζονται αγορές που βρίσκονται σε μεγαλύτερες αποστάσεις. Αντίθετα, ένα **οικονομικά προσιτό** και **υψηλών**

---

<sup>1</sup> Ballou R.H., Business Logistics/Supply Chain, p.185, Chapter 6

**προδιαγραφών μεταφορικό σύστημα**, βοηθάει τα αγαθά ακόμα και τα εποχικά, να μεταφέρονται γρήγορα και οικονομικά σε αγορές του πλανήτη που υπό άλλες συνθήκες, λόγω του υψηλού μεταφορικού κόστους, ίσως να μην υπήρχαν σε αυτές.

Η ανάπτυξη του εύρους των αγορών, το χαμηλό κόστος των μεταφορών και η ανταγωνιστικότητα των προϊόντων, οδηγούν σε **χαμηλά κόστη παραγωγής δημιουργώντας οικονομίες κλίμακας**.

Με το μεγαλύτερο όγκο προϊόντων να παρέχεται στις αγορές λόγω επαρκούς μεταφοράς, γίνεται η αξιοποίηση του δυναμικού της παραγωγής στο μέγιστο και σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος μεταφοράς, τα κέντρα παραγωγής μεταφέρονται οπουδήποτε στον κόσμο συμφέρει. Χαρακτηριστικά παραδείγματα κέντρων παραγωγής με φτηνό εργατικό δυναμικό είναι η Κίνα, η Ταϊβάν, η Ινδονησία, το Πακιστάν, το Βιετνάμ και άλλα. **Όμως, παρά το χαμηλό κόστος παραγωγής, αν το σύστημα μεταφοράς δεν είναι οικονομικό και αξιόπιστο, τα παραγόμενα αγαθά δεν είναι ανταγωνιστικά σε αγορές εκτός των τοπικών ορίων, αν και εφόσον είναι δυνατό να μεταφερθούν.**

Με βάση τα παραπάνω και έχοντας δεδομένο ότι το κόστος μεταφοράς αποτελεί στοιχείο που διαμορφώνει το συνολικό τελικό κόστος του προϊόντος, διαπιστώνουμε ότι το οργανωμένο και επαρκές σύστημα μεταφορών συμβάλλει στη μείωση των τιμών των προϊόντων ικανοποιώντας τα εξής ποιοτικά χαρακτηριστικά: **άνεση στις απαιτήσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης των πάσης φύσεως μεταφερόμενων φορτίων και στις απαιτήσεις διακίνησης, χαμηλό κόστος σε σχέση με την ικανότητα του μεταφορικού μέσου να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της μεταφοράς και προσβασιμότητα.**

## 2. ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Με βάση την παραπάνω αναφορά, διαπιστώνουμε πόσο σημαντική είναι η συμβολή ενός ορθά οργανωμένου, οικονομικού και αξιόπιστου συστήματος μεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη ενός κράτους και πόσο έντονα επηρεάζει το κόστος μεταφοράς τη διαμόρφωση της τελικής τιμής πώλησης του αγαθού. Επομένως, είναι πολύ σημαντική η γνώση της ορθής κοστολόγησης. Η παρούσα εργασία επικεντρώνεται στην **ελληνική διεθνή οδική μεταφορά**, δηλαδή στη μεταφορά που πραγματοποιείται από Έλληνες μεταφορείς ανάμεσα στην Ελλάδα και τις υπόλοιπες χώρες, περιορίζοντας την έκταση στην Ευρώπη, με σκοπό να **αναλύσει το κόστος δρομολογίου**.

Στόχος είναι η σύνταξη ενός **εύχρηστου εργαλείου-οδηγού**, το οποίο θα βοηθήσει τους επιχειρηματίες μεταφορείς και τους μεμονωμένους επαγγελματίες αυτοκινητιστές να γνωρίσουν τα κόστη τους ώστε να κοστολογούν σωστά το εκάστοτε δρομολόγιο πριν δώσουν την τελική προσφορά στον πελάτη τους. Με αυτό τον τρόπο δε θα υποτιμούν το κοστολόγιό τους και δε θα έχουν ζημίες εντείνοντας τη δεινή οικονομική κατάσταση στην οποία έχουν εισέλθει εκατοντάδες επιχειρηματίες στη χώρα μας είτε γιατί δε γνωρίζουν να κοστολογήσουν είτε γιατί διστάζουν να κοστολογήσουν ορθά μη τυχόν τους απορρίψει η αγορά και τους θέσει εκτός ανταγωνισμού.

Παράλληλα μέσα από όλες τις αναφορές και τις αναλύσεις, επιδιώκεται να επιτευχθεί η ανάπτυξη μίας νέας φιλοσοφίας των εμπλεκόμενων, προμηθευτών και πελατών, σύμφωνα με την οποία το πρωτεύον κριτήριο επιλογής να μην είναι η χαμηλή τιμή αλλά τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της υπηρεσίας, όπως αυτά έχουν ήδη αναφερθεί.

Τα αίτια που οδήγησαν στη δημιουργία της παραπάνω ανάγκης, αναλύονται στη συνέχεια της εργασίας.

Σε αυτό το σημείο σημειώνεται ότι η ανάλυση του κοστολογίου στηρίχθηκε στην αντίστοιχη προσπάθεια που πραγματοποίησε ο κύριος Πασπάτης Γεώργιος, επιχειρηματίας στο χώρο της διεθνούς οδικής μεταφοράς στηριζόμενος σε πραγματικά δεδομένα όπως είναι φυσικό. Είναι επίσης σημαντικό ότι, κατά την προσπάθεια αναζήτησης στοιχείων από την πλευρά της συγγραφέως, ελάχιστοι ήταν οι άνθρωποι που προθυμοποιήθηκαν να βοηθήσουν καθώς ο κλάδος των οδικών μεταφορών είναι «κλειστός» χωρίς ουσιαστικές υποδομές ενώ η άντληση πληροφοριών τόσο σε ακαδημαϊκό όσο και σε πρακτικό επίπεδο ήταν ιδιαίτερα δύσκολη καθώς. Αξίζει να αναφέρω τους κυρίους Πασπάτη Γεώργιο, Γριβάκη Βαγγέλη, επαγγελματία αυτοκινητιστή, και Κακατσάκη Στέλιο, τεχνικού συμβούλου επιχειρήσεων. Πρόκειται για ανθρώπους οι οποίοι έχουν πολύ καλή γνώση του κλάδου των μεταφορών και των προβλημάτων του και οι οποίοι δουλεύουν συστηματικά για την επίλυσή τους και τη συνεχή ανάπτυξή του.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

### **1.1 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ ΤΗΣ Ε.Ε.<sup>2</sup>**

Η συμβολή και η πολιτική του τομέα των μεταφορών διαδραματίζει καθοριστικής σημασίας ρόλο σε ό,τι αφορά την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

---

<sup>2</sup> <http://europa.eu.int>

1. Συμβάλει στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων βελτιώνοντας την πρόσβαση στις νησιωτικές και περιφερειακές περιοχές
2. Ενθαρρύνει τις επενδύσεις στον τομέα των μεταφορικών υποδομών και ευνοεί την κινητικότητα των εργαζομένων: ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει το 7% του Α.Ε.Π., το 7% των θέσεων απασχόλησης (απασχολεί περίπου έξι εκατομμύρια άτομα), το 40% των επενδύσεων που πραγματοποιούν τα κράτη μέλη και το 30% της ενεργειακής κατανάλωσης της Κοινότητας. Κατά την τελευταία εικοσαετία σημειώθηκε σημαντική αύξηση της ζήτησης στις μεταφορές και κυρίως στις ενδοκοινοτικές μεταφορές (2,3% ετησίως στις εμπορευματικές μεταφορές και 3,1 % στις επιβατικές).

Ορισμένες από τις πρόσφατες εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών που αναδεικνύουν τη σημαντικότητα του τομέα στα πλαίσια της ευρύτερης οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελούν συνοπτικά οι ακόλουθες:

#### **Χρηματοδότηση μεταφορικών υποδομών**

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.) και το Ταμείο Συνοχής συνέβαλαν σημαντικά στη χρηματοδότηση των μεταφορικών υποδομών, **ιδίως στις περιφέρειες** που υστερούν αναπτυξιακά και τις πλέον απομακρυσμένες περιφέρειες. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ) της οποίας οι δραστηριότητες αφορούν στην περιφερειακή ανάπτυξη, συμβάλει επίσης με δάνεια στη χρηματοδότηση των μεταφορικών υποδομών.

#### **Πρόγραμμα Ανάπτυξης Κοινοτικού χώρου**

Οι μεταφορές αποτελούν παράλληλα, καθοριστικής σημασίας στοιχείο του προγράμματος ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου



(S.D.C.E.) στο πλαίσιο του οποίου διαμορφώνεται κοινή και ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη χωροταξία σε ευρωπαϊκή κλίμακα.

#### **+ Καταπολέμηση Ανεργίας και οικονομική ανάπτυξη**

Οι δημόσιες μεταφορές σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο είναι απαραίτητες προκειμένου να καταστεί δυνατή η λειτουργία της αγοράς εργασίας και η οικονομική ανάπτυξη. Περιορίζουν την απομόνωση των περιφερειακών οικιστικών συνοικιών και των αγροτικών περιφερειών και συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας διαβίωσης ιδίως σε ό,τι αφορά το περιβάλλον (μείωση των ηχητικών οχλήσεων, ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα).

### **1.2 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ ΚΑΙ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ<sup>3</sup>**

Ειδικότερα αναφερόμενοι στον τομέα των **Οδικών Μεταφορών**, στόχος της Ε.Ε. αποτελεί η ενίσχυση της ποιότητας του τομέα, η πλήρης και σωστή εφαρμογή της ήδη υπάρχουσας νομοθεσίας με μια περαιτέρω ενίσχυση των κυρώσεων και ελέγχων. Είναι γεγονός ότι στις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, **οι οδικές μεταφορές είναι ο κυρίαρχος τρόπος μεταφοράς καθόσον απορροφά το 44% της μεταφοράς εμπορευμάτων και το 79% της μεταφοράς επιβατών.** Από το 1970 έως το 2000, ο στόλος αυτοκινήτων στην Κοινότητα τριπλασιάστηκε και από 62,5 εκατομμύρια αυτοκίνητα έφθασε τα 175 εκατομμύρια.

Οι **διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων** αποτελούν ένα τομέα στόχο, ιδιαίτερα αν βασιστούμε στο γεγονός ότι - σύμφωνα με τις προβλέψεις για το 2010- **θα αυξηθούν κατά**

<sup>3</sup> <http://europa.eu.int/scadplus>. Η Λευκή Βίβλος υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 12/12/2001

**50%**. Ωστόσο, παρά την ικανότητά τους να μεταφέρουν εμπορεύματα παντού στην Ε.Ε. με μεγάλη ευελιξία και αποδεκτές τιμές, **ορισμένες μικρές επιχειρήσεις δυσκολεύονται να διατηρήσουν την απόδοσή τους.**

Καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση πολιτικής για τις οδικές μεταφορές αποτελεί **το σημαντικό στοιχείο ότι οι τελευταίες αντιπροσωπεύουν το 84 % των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τις μεταφορές.**

Κάτω από αυτές τις συνθήκες, ορισμένες από τις προτάσεις της Επιτροπής έχουν ως αντικείμενο:

- α να συγκλίνουν οι εθνικοί κανόνες όσον αφορά την απαγόρευση κυκλοφορίας των φορτηγών τα σαββατοκύριακα
- α να αναπτυχθεί η επαγγελματική κατάρτιση
- α να προωθηθεί η ομοιομορφία στη νομοθεσία για τις οδικές μεταφορές
- α να εναρμονισθούν οι κυρώσεις και οι όροι ακινητοποίησης των οχημάτων
- α να αυξηθεί ο αριθμός των ελέγχων
- α να ενθαρρυνθεί η ανταλλαγή πληροφοριών ανάμεσα στις αντίστοιχες υπηρεσίες των Ευρωπαϊκών κρατών
- α να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια για να μειωθούν κατά το ήμισυ οι θάνατοι έως το 2010
- α να εξασφαλισθεί εναρμονισμένη φορολόγηση των επαγγελματικών καυσίμων στις οδικές μεταφορές και ταυτόχρονα να μειωθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην ελευθερωμένη αγορά οδικών μεταφορών.

### **1.3 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Η επίδραση της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη χώρα μας έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον με σημαντικές ευκαιρίες

ανάπτυξης μακροπρόθεσμα, καθώς η Ελλάδα εμφανίζει όσον αφορά τη θέση της στο Βαλκανικό Χώρο, σημαντικές ιδιαιτερότητες:

**α** Είναι ταυτόχρονα χώρα της Ε.Ε. και χώρα που ανήκει στο Βαλκανικό Χώρο

**α** Ασκεί έλξη στα Βαλκάνια ως ισχυρότερη οικονομικά χώρα, ενώ η ίδια έλκεται από την Κεντρική Ευρώπη

Στη βάση αυτή, από την εφαρμογή της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών στα Βαλκάνια προκύπτουν για την Ελλάδα σημαντικά οφέλη. Σε ένα πρώτο επίπεδο, τα σημαντικά οφέλη που προκύπτουν από την εφαρμογή της ευρωπαϊκής πολιτικής στα Βαλκάνια, αφορούν στα μεγάλα αστικά κέντρα τα οποία έχουν τη δυνατότητα να αναβαθμίσουν τη σημασία τους. Η Αθήνα μπορεί να μετεξελιχθεί σε παγκόσμιο πολιτιστικό και πνευματικό κέντρο ενώ ως οικονομικό, εμπορικό και συγκοινωνιακό κέντρο μπορεί να διαμορφώσει μια ζώνη επιρροής στη Νότιο-Ανατολική Ευρώπη και στη Μεσόγειο.

Αναλόγως, η Θεσσαλονίκη, μπορεί να λειτουργήσει ως οικονομικό, εμπορικό, συγκοινωνιακό και πολιτιστικό κέντρο του ευρύτερου Βαλκανικού και Παρευξείνιου Χώρου ενώ αντίστοιχη ευκαιρία παρουσιάζεται και για την Αλεξανδρούπολη, η οποία λόγω της γεωγραφικής της θέσης, μπορεί να εξελιχθεί σε σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο μεταξύ Ευρώπης - Ασίας.

Η εφαρμογή της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών θα αναδείξει οφέλη για την Ελλάδα, δεδομένου ότι:

**α** Ενισχύεται ο διακρατικός ρόλος σημαντικών αστικών περιοχών, κυρίως της Βόρειας Ελλάδας, δεδομένου ότι αυξάνεται η ζώνη επιρροής τους στο Βαλκανικό, Νοτιοανατολικό Ευρωπαϊκό, Παρευξείνιο και Μεσογειακό Χώρο

- α Προσφέρεται η ευκαιρία για ισόρροπη ανάπτυξη του εθνικού χώρου με την άρση της απομόνωσης υποβαθμισμένων περιοχών καθώς και την ανάδειξη νέων αναπτυξιακών ευκαιριών, για περιοχές που μέχρι σήμερα δεν συνδέονταν άμεσα με το στρατηγικό οδικό δίκτυο. Ενδεικτικά αναφέρεται η περιοχή της Ηπείρου, η οποία πλέον θα έχει τη δυνατότητα να συνδεθεί με την Ευρώπη και να αποκτήσει διέξοδο στα Βαλκάνια
- α Προσφέρει την ευκαιρία για την οργάνωση των βιομηχανικών συγκεντρώσεων κατά μήκος των βασικών αξόνων και την διευκόλυνση των παρεμβάσεων στις εισόδους και εξόδους των νέων αξόνων προσφέροντας αναπτυξιακές ευκαιρίες στις περιοχές στις οποίες εντάσσονται

#### **1.4 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ<sup>4</sup>**

Με βάση τις παραπάνω αναφορές, γίνεται κατανοητό ότι η Ελλάδα έχει την ευκαιρία μέσω της Ευρωπαϊκής πολιτικής για τις μεταφορές, να ισχυροποιήσει και να εδραιώσει ακόμη περισσότερο τη θέση της οικονομικά και γεωπολιτικά στον ευρύτερο χώρο των Βαλκανίων. Ιδιαίτερα στο χώρο της διεθνούς οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων, βρίσκεται μπροστά σε μία πρόκληση ανάπτυξης τόσο λόγω της κρίσιμης γεωγραφικής θέσης της (σταυροδρόμι) όσο και λόγω του ότι το ποσοστό της οδικής μεταφοράς αντιπροσωπεύει στη χώρα μας πάνω από το 60% της μεταφοράς εμπορευμάτων.

Δυστυχώς όμως, η δυσάρεστη σημερινή ελληνική πραγματικότητα στον ιδιαίτερο αυτό κλάδο αποδεικνύει ότι τόσο η Πολιτεία όσο και οι εκπρόσωποι του κλάδου είτε εθελουφλούν μπροστά

---

<sup>4</sup> Στοιχεία ελήφθησαν από την εμπειρία των κυρίων Πασπάτη Γ., Γριβάκη Ευάγγελο και από το βιβλίο «Η ελληνική διεθνής χερσαία εμπορευματική μεταφορά», Κακατσάκης Σπυρ. Στυλιανού, σελ. 20

στην ευκαιρία προόδου λόγω άγνοιας ή αδιαφορίας ή αδιαλλαξίας είτε καθυστερούν τις όποιες μεταρρυθμίσεις προς όφελός τους. Ορισμένα στρεβλά της ελληνικής πραγματικότητας αναφέρονται ενδεικτικά παρακάτω:

Ø Από τη δεκαετία του '70 έως σήμερα, με το Νόμο 383/1976, για να αποκτήσει κάποιος το δικαίωμα κατοχής της μπλε κάρτας η οποία εξασφαλίζει την άδεια κυκλοφορίας στην Ε.Ε. και τη διενέργεια διεθνών μεταφορών, πρέπει να ανήκει σε Ι.Μ.Ε. (Ιδιότυπη Μεταφορική Επιχείρηση). Ένας από τους κύριους στόχους του Νόμου είναι η οργάνωση των επαγγελματιών, η ανάπτυξη ορθού ανταγωνισμού και η προστασία του κλάδου από τους ανεύθυνους. Δυστυχώς όμως, λόγω των ελλείψεων του Νόμου σε ό,τι αφορά στις ελεγκτικές διαδικασίες λειτουργίας αυτών των επιχειρήσεων, το μόνο που είχε και έχει ως αποτέλεσμα είναι η δημιουργία αμέτρητων Ι.Μ.Ε. (Ιδιότυπες Μεταφορικές Επιχειρήσεις) οι οποίες υπάρχουν μόνο στα χαρτιά χωρίς να λειτουργούν ουσιαστικά και ο καθένας να δρα ανεξάρτητα και όπως κρίνει

Ø Στη δεκαετία του '80, η έξαρση του καταναλωτισμού και η ανάπτυξη της μεταποιητικής οικονομίας στη χώρα μας, οδήγησαν στην αύξηση των εισαγωγών πρώτων υλών και έτοιμων προϊόντων από ευρωπαϊκές χώρες. Οι εκάστοτε επαγγελματίες έχοντας σίγουρα φορτία για εισαγωγή, για να μην αναχωρούν «άδεια» τα αυτοκίνητά τους αποφεύγοντας τα «κενά» χιλιόμετρα, πραγματοποιούσαν εξαγωγές σε πολύ χαμηλές τιμές έστω και με μισά φορτία.

Η πληθώρα των φορτίων εισαγωγής με πολύ καλούς ναύλους ήταν η αιτία για την αδιαφορία ως προς τη διαμόρφωση

ορθών ναύλων εξαγωγής από την Ελλάδα με αποτέλεσμα να έχουν παγιωθεί έως σήμερα πολύ χαμηλοί ναύλοι στην αγορά και να παρατηρείται το εξής παράδοξο: ναύλος εισαγωγής από Μαδρίτη, για παράδειγμα, για «κομπλέ» φορτίο, δηλαδή ολόκληρο φορτίο, €3300 και ναύλος εξαγωγής στη Μαδρίτη για ολόκληρο φορτίο €2000. Το παραπάνω είναι καθεστώς στην Ελλάδα προς και από τις ευρωπαϊκές χώρες και δεν έχει αλλάξει έως σήμερα γεγονός για το οποίο ευθύνονται κυρίως οι παρακάτω παράγοντες:

1. οι εσωστρεφείς συνδικαλιστές που δεν οργανώνουν και δεν εφαρμόζουν κοινή πολιτική και τακτική για όλους. Ουσιαστικά, τα συνδικαλιστικά όργανα για τις διεθνείς μεταφορές με κύριο την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας (Ο.Φ.Α.Ε.) δε λειτουργούν ουσιαστικά και ομαδικά με στόχο την προστασία και την ανάπτυξη του κλάδου
2. ο φόβος των επαγγελματιών και κυρίως των μικρών επιχειρήσεων, ότι θα μείνουν εκτός ανταγωνισμού σε περίπτωση που καθιερώσουν τους ορθούς και μη ζημιογόνους ναύλους
3. καθορισμός των τιμών από τρεις μεγάλες εξαγωγικές εταιρίες - δυνάμεις
4. η χαμηλή αξία των εμπορευμάτων που εξάγουμε τα οποία είναι κυρίως αγροτικά προϊόντα και ημικατεργασμένες πρώτες ύλες, για παράδειγμα χαρτί
5. το γεγονός ότι οι Έλληνες αυτοκινητιστές και μεταφορείς δε γνωρίζουν στοιχειώδη κοστολόγηση και επομένως δεν κοστολογούν σωστά.

Σε συνέχεια της παραπάνω αναφοράς σχετικά με τα χαμηλά κόμιστρα, από το 1994 έως σήμερα, με την κατάργηση των εσωτερικών συνόρων, προξενήθηκαν σημαντικές ανακατατάξεις και στην αγορά των οδικών μεταφορών, από τις οποίες θίχτηκε κυρίως ο κλάδος των εκτελωνιστών και ο κλάδος των διαμεταφορέων, με λιγότερες όμως απώλειες. Οι διαμεταφορείς δε χρέωναν πια τους πελάτες για δαπάνες διατύπωσης, εργατικά, έξοδα επικοινωνιών, έξοδα εκφόρτωσης στα τελωνεία και λοιπά. Επιπλέον, έχασαν και ένα μέρος από τις μικρές παρτίδες που στοίβαζαν σε κάθε ωφέλιμο κυβικό μέτρο των φορτηγών που ναύλωναν.

Αυτές τις μικρές παρτίδες τις κέρδισαν οι αυτοκινητιστές ιδιοκτήτες των φορτηγών δημοσίας χρήσης, οι οποίοι έρχονταν σε επικοινωνία με πράκτορες ή πελάτες φροντίζοντας να τους διαθέσουν τον περισσευούμενο όγκο ή βάρος του οχήματός τους σε εξαιρετικά χαμηλές τιμές. Εν συνεχεία, ερχόμενοι στην Ελλάδα, εκφόρτωναν πρώτα τα δικά τους φορτία και κατόπιν παρουσιάζονταν στο πρακτορείο ή στον πελάτη που τους είχε ναυλώσει ως πλήρες φορτηγό. Την παραπάνω ενέργεια διευκόλυνε και το γεγονός ότι με την κατάργηση των συνόρων, ο αυτοκινητιστής δεν παραβίαζε πλέον τελωνειακές σφραγίδες για να ανοίξει την πόρτα του επικαθήμενου.

Τα οφέλη από την τότε κατάσταση που είχε διαμορφωθεί ήταν βραχυπρόθεσμα και πολύ λιγότερα από τις δυσμενείς επιπτώσεις μακροπρόθεσμα, οι οποίες είναι εμφανείς έως σήμερα. Τα κόμιστρα πιέστηκαν καθοδικά με αποτέλεσμα οι πελάτες των μικρών παρτίδων να απαιτούν από τους διαμεταφορείς ανάλογες τιμές. Οι διαμεταφορείς με τη σειρά τους προσέφεραν χαμηλές τιμές αγοράζοντας αντίστοιχα τις μεταφορικές υπηρεσίες πολύ φτηνά. Επομένως, κανένας από τους κρίκους αυτής της αλυσίδας δεν οφελήθηκε έως σήμερα.

Διαπιστώνουμε και σε αυτό το σημείο, ότι οι μεταφορείς και οι συνδικαλιστές του χώρου, δεν είναι σε θέση να κρίνουν με βάση τις οικονομικές αρχές και να κοστολογήσουν σωστά. Οι επιλογές τους αποδεικνύεται καθημερινά ότι είναι μακροπρόθεσμα λαθεμένες. Ασκούν την επιχειρηματική τους δραστηριότητα με τρόπο που μειώνει τις ισχύουσες τιμές των κομίστρων και ανταγωνίζονται αθέμιτα τους μεταξύ τους με αποτέλεσμα μακροπρόθεσμα, ο κλάδος να είναι ζημιωμένος.

Ολοκληρώνοντας, η Ελλάδα, ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι θεωρητικά πλήρως εναρμονισμένη με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο που αφορά στις διεθνείς μεταφορές. Πρακτικά όμως, η εφαρμογή του και οι έλεγχοι για την τήρησή του είναι μία κωμικοτραγική κατάσταση. Οι έλεγχοι στους δρόμους και στις επιχειρήσεις είναι ελάχιστοι έως ανύπαρκτοι παρά το Νόμο 3446/10/3/2006 ο οποίος κωδικοποιεί υφιστάμενες παραβάσεις και αυξάνει τα πρόστιμα και τους ελέγχους. Μην ξεχνάμε τα τραγικά δυστυχήματα των Τεμπών και του Μαλιακού!! που αποκαλύπτουν εγκληματικές αμέλειες και επαγγελματική ασυνειδησία.

Βέβαια, τα τελευταία χρόνια γίνονται προσπάθειες εξυγίανσης του κλάδου αλλά με πολύ αργά βήματα. Σημαντική ανάσα και ώθηση ανάπτυξης και εξυγίανσης αναμένεται να δώσουν τα εμπορευματικά κέντρα.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### 2.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

#### 2.1.1 Σταθερό και μεταβλητό κόστος

Σύμφωνα με τον Ballou<sup>5</sup>, τα κόστη τα οποία προκύπτουν από μία μεταφορά, χωρίζονται σε μεταβλητά κόστη (variable costs), τα οποία μεταβάλλονται ανάλογα με τη διανυόμενη απόσταση ή το μεταφερόμενο όγκο, και σε σταθερά κόστη. Βέβαια, όλα τα κόστη θεωρούνται μεταβλητά όταν υπολογίζονται για μεγάλες αποστάσεις και όταν ο μεταφερόμενος όγκος είναι πολύ μεγάλος ή πολύ μεγαλύτερος από τον «κανονικό» όπως αυτός ορίζεται από το μεταφορέα. Στα σταθερά κόστη περιλαμβάνονται συνήθως το κόστος των καυσίμων, τα εργατικά, η συντήρηση του πάγιου εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά, διόδια, φόροι διέλευσης και άλλα, ενώ στα μεταβλητά κόστη περιλαμβάνονται συνήθως τα έξοδα φορτοεκφόρτωσης, ανασυσκευασίας και διευθέτησης του φορτίου, έξοδα λιμένων, έξοδα συνοριακών και τελωνειακών διελεύσεων και άλλα.

Ο διαχωρισμός σε μεταβλητό και σταθερό κόστος είναι πολύ λεπτός και εξαρτάται από δύο σημαντικούς παράγοντες, τη διανυόμενη απόσταση και το μεταφερόμενο όγκο. Πιο συγκεκριμένα, αυτό σημαίνει ότι το ποιο κόστος θεωρείται μεταβλητό και ποιο σταθερό, εξαρτάται σε κάθε περίπτωση από το μέγεθος του μεταφερόμενου όγκου και από την απόσταση που διανύεται έως τον τελικό προορισμό. Για παράδειγμα, στην περίπτωση της σιδηροδρομικής μεταφοράς, το κόστος των καυσίμων και των εργατικών είναι συνάρτηση της διανυόμενης απόστασης μέχρι τον τελικό προορισμό (χρόνος) και

<sup>5</sup> Ballou R.H., Business Logistics/Supply Chain, p.185, Chapter 6

θεωρούνται μεταβλητά κόστη. Τα σταθερά κόστη είναι μεγάλα στην περίπτωση του σιδηρόδρομου γιατί οι τερματικοί σταθμοί, οι γραμμές και ο εξοπλισμός είναι ιδιόκτητα. Αυτά τα κόστη είναι αμετάβλητα ανάλογα με την απόσταση. Αντίθετα, αν γίνει ο διαχωρισμός ανάλογα με το μεταφερόμενο όγκο, τότε τα εργατικά θεωρούνται σταθερά ενώ τα έξοδα διαχείρισης του φορτίου μεταβλητά ανάλογα με τον όγκο.

## **2.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΝΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΔΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ<sup>6</sup>**

Το κόστος ενός διεθνούς δρομολογίου οδικής μεταφοράς για μία επιχείρηση οδικών μεταφορών ή για έναν αυτοκινητιστή αναλύεται ως κάτωθι στα παρακάτω κόστη τα οποία χωρίζονται σε σταθερά και μεταβλητά. Ο διαχωρισμός αυτός είναι, όπως έχουμε ήδη εξηγήσει, σχετικός, όμως, ως μία γενική προσέγγιση, είναι πολύ κοντά στην πραγματικότητα. Στόχος της παρούσης εργασίας δεν είναι ο διαχωρισμός αυτός, όμως θεωρώ ότι η ομαδοποίηση αυτή θα διευκολύνει τους χρήστες του εργαλείου.

Πριν όμως προχωρήσουμε στο διαχωρισμό και την ανάλυση, πρέπει αρχικά να αναφερθούμε στον υπολογισμό των χιλιομέτρων, τη διαδρομή και τη συνολική διάρκεια ενός δρομολογίου. Για το λόγο αυτό ακολουθεί η παρακάτω ανάλυση:

### **1. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ**

Τα συνολικά χιλιόμετρα που πρόκειται να διανυθούν, υπολογίζονται είτε εμπειρικά είτε μέσω προγραμμάτων για

---

<sup>6</sup> Η ανάλυση διαμορφώθηκε με βάση μελέτη του κ. Πασπάτη Γ. και το βιβλίο «Η ελληνική διεθνής χερσαία εμπορευματική μεταφορά», Κακατσάκης Σπυρ. Στυλιανού, σελ. 30

ηλεκτρονικό υπολογιστή τα οποία μπορεί κανείς να προμηθευτεί από τα αντίστοιχα καταστήματα. Ενδεικτικά αναφέρονται ορισμένες χιλιομετρικές αποστάσεις από τα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, της Αγκώνας και της Βενετίας. Επιιλέχθηκαν αυτοί οι προορισμοί καθώς σήμερα, τα ελληνικά φορτηγά κινούνται στους συνήθεις προορισμούς τους προς την Ευρώπη μέσω δύο κυρίως διαδρομών: η πρώτη είναι μέσω του λιμανιού της Πάτρας και της Αγκώνα ή Βενετίας και η δεύτερη μέσω Σκοπίων, Σερβίας, Ουγγαρίας στην Αυστρία.

### ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

|                       | <b>ΑΘΗΝΑ</b>  | <b>ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ</b> | <b>ΠΑΤΡΑ</b> |
|-----------------------|---------------|--------------------|--------------|
| <b>ΑΘΗΝΑ</b>          |               | 457                | 217          |
| <b>ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ</b> | 823           | 735                | 787          |
| <b>ΒΟΛΟΣ</b>          | 313           | 344                | 280          |
| <b>ΓΥΘΕΙΟ</b>         | 262           | 545                | 300          |
| <b>ΕΥΖΩΝΟΙ</b>        | 540           | 452                | 504          |
| <b>ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ</b>    | 453           |                    | 263          |
| <b>ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ</b>    | 496           | 409                | 461          |
| <b>ΙΩΑΝΝΙΝΑ</b>       | 427           | 91                 | 237          |
| <b>ΚΑΒΑΛΑ</b>         | 650           | 563                | 615          |
| <b>ΚΑΛΑΜΑΤΑ</b>       | 245           | 471                | 208          |
| <b>ΚΟΡΙΝΘΟΣ</b>       | 81            | 377                | 132          |
| <b>ΠΑΤΡΑ</b>          | 217           | 263                |              |
|                       | <b>ΑΓΚΩΝΑ</b> | <b>ΒΕΝΕΤΙΑ</b>     |              |
| <b>ΑΓΚΩΝΑ</b>         |               | 362                |              |
| <b>ΑΜΒΟΥΡΓΟ</b>       | 1553          | 1320               |              |
| <b>ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ</b>     | 1512          | 1340               |              |
| <b>ΒΑΡΣΟΒΙΑ</b>       | 1626          | 1270               |              |
| <b>ΒΕΡΟΛΙΝΟ</b>       | 1366          | 1137               |              |
| <b>ΒΙΕΝΝΗ</b>         | 934           | 604                |              |
| <b>ΒΟΥΔΑΠΕΣΤΗ</b>     | 1144          | 805                |              |
| <b>ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ</b>      | 1356          | 1186               |              |

|                    |      |      |
|--------------------|------|------|
| <b>ΖΥΡΙΧΗ</b>      | 706  | 545  |
| <b>ΚΟΛΩΝΙΑ</b>     | 1255 | 1085 |
| <b>ΜΙΛΑΝΟ</b>      | 429  | 270  |
| <b>ΜΟΝΑΧΟ</b>      | 920  | 547  |
| <b>ΝΑΠΟΛΗ</b>      | 423  | 732  |
| <b>ΠΑΡΙΣΙ</b>      | 1279 | 1112 |
| <b>ΠΡΑΓΑ</b>       | 1580 | 810  |
| <b>ΡΩΜΗ</b>        | 305  | 530  |
| <b>ΣΤΟΥΤΓΑΡΔΗ</b>  | 947  | 697  |
| <b>ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ</b>   | 320  | 261  |
| <b>ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤΗ</b> | 1013 | 783  |

Πηγή: [www.anek.gr](http://www.anek.gr)

Στην πρώτη διαδρομή προς την Ευρώπη μέσω των λιμανιών της Πάτρας και της Αγκώνα ή Βενετίας, κινείται περίπου το 75% των οχημάτων της Νότιας Ελλάδας, ενώ το υπόλοιπο κινείται από τα λιμάνια του Bari και του Brindisi. Επίσης, ένας αριθμός επικαθήμενων ασυνόδευτων οχημάτων κυρίως με κοινοτικές πινακίδες κυκλοφορίας, διακινείται μέσω του λιμανιού της Κορίνθου από και προς την Ιταλία. Αυτό συμβαίνει καθώς στο λιμάνι της Πάτρας οι έλεγχοι είναι πιο αυστηροί μετά από κινητοποίηση των συνδικαλιστών, σε αντίθεση με την Κόρινθο όπου οι διαδικασίες είναι πιο ελαστικές!

Σε ό,τι αφορά στη δεύτερη διαδρομή, αυτή είναι συμφέρουσα για τα φορτηγά της Βόρειας Ελλάδας. Η διαδρομή αυτή στοιχίζει σήμερα περίπου 750 € φθηνότερα με βάση τα σημερινά δεδομένα, καθώς δεν υφίσταται το κόστος των εισητιρίων του πλοίου που είναι περίπου 600 € και τα καύσιμα είναι πιο φθηνά κατά περίπου 0,20-0,30 € το λίτρο, δηλαδή πάνω από 20% φθηνότερα. Επίσης, αν λάβει κανείς υπόψη τις αναμονές και τις καθυστερήσεις στα λιμάνια, ιδιαίτερα στους καλοκαιρινούς μήνες, σίγουρα το δρομολόγιο μέσω Σερβίας και Σκοπίων γίνεται πιο ελκυστικό.

Η διακίνηση των οχημάτων μέσω του λιμανιού της Πάτρας, γίνεται με δύο τρόπους: ο πρώτος είναι με την εκτέλεση της διαδρομής με το ίδιο ρυμουλκό και ο δεύτερος περιλαμβάνει τη ρυμούλκηση του επικαθήμενου ως την Πάτρα, φόρτωση στο πλοίο χωρίς το ρυμουλκό και τέλος, στην Ιταλία αναμένει την άφιξη του άλλος οδηγός με ρυμουλκό ο οποίος το προωθεί στον τελικό προορισμό. Ο οδηγός που παρέδωσε στην Πάτρα παραλαμβάνει άλλο επικαθήμενο που έφθασε από Ιταλία και το προωθεί στην Ελλάδα για εκφόρτωση **(μεταφορά επιστροφής)**.

Παρακάτω παρατίθεται συγκριτικός πίνακας εξόδων μεταφοράς από την Αθήνα έως το λιμάνι της Ancona μέσω του λιμανιού της Πάτρας ο οποίος βασίζεται σε πραγματικά δεδομένα.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ<br>ΦΟΡΤΗΓΟΥ         | ΕΞΟΔΑ<br>ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ<br>ΕΩΣ ΛΙΜΑΝΙ<br>ΠΑΤΡΑΣ (€) | ΝΑΥΛΟΣ<br>ΚΑΡΑΒΙΟΥ<br>ΠΑΤΡΑ-<br>ANCONA | ΕΞΟΔΑ<br>ΤΡΑΚΤΟΡΑ<br>ΛΙΜΑΝΙΟΥ<br>ΠΑΤΡΑΣ<br>(€) | ΕΞΟΔΑ<br>ΤΡΑΚΤΟΡΑ<br>ΛΙΜΑΝΙΟΥ<br>ANCONA (€) | ΣΥΝΟΛΟ<br>(€) |
|-------------------------------|--|--|--|---|---------------|
| <b>TRAILER<br/>ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΟ</b> | 150  | 630                                    | 40   | 50  | <b>870</b>    |
| <b>Από 13.60m-<br/>16.5m</b>  | 150  | 680                                    | -  | -   | <b>830</b>    |

Πηγή: Ναυτικό Πρακτορείο «AQUA SHIPPING»

Παρατηρήσεις:

1. οι τιμές των ναύλων είναι βασισμένες στην εταιρεία "SUPERFAST FERRIES" και μας τις παραχώρησε το ναυτικό πρακτορείο "AQUA SHIPPING" στην Πάτρα και ισχύουν από 01.12.2006
2. οι τιμές των ναύλων ισχύουν για τις ημέρες από Δευτέρα έως Τετάρτη και το Σαββατοκύριακο

3. τα έξοδα μεταφοράς περιλαμβάνουν τα έξοδα του οδηγού, του αυτοκινήτου (φθορές, καύσιμα και λοιπά) και τα διόδια.

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙΙ

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ<br>ΦΟΡΤΗΓΟΥ         | ΕΞΟΔΑ<br>ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ<br>ΕΩΣ ΛΙΜΑΝΙ<br>ΠΑΤΡΑΣ (€) | ΝΑΥΛΟΣ<br>ΚΑΡΑΒΙΟΥ<br>ΠΑΤΡΑ-<br>ANCONA | ΕΞΟΔΑ<br>ΤΡΑΚΤΟΡΑ<br>ΛΙΜΑΝΙΟΥ<br>ΠΑΤΡΑΣ<br>(€) | ΕΞΟΔΑ<br>ΤΡΑΚΤΟΡΑ<br>ΛΙΜΑΝΙΟΥ<br>ANCONA (€) | ΣΥΝΟΛΟ<br>(€) |
|-------------------------------|--|--|--|---|---------------|
| <b>TRAILER<br/>ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΟ</b> | 150  | 627                                    | 40   | 50  | <b>867</b>    |
| <b>Από 13.60m-<br/>16.5m</b>  | 150  | 667                                    | -  | -   | <b>817</b>    |

Πηγή: Ναυτικό Πρακτορείο «AQUA SHIPPING»

Παρατηρήσεις:

1. οι τιμές των ναύλων είναι βασισμένες στην εταιρεία "MINOAN LINES" και μας τις παραχώρησε το ναυτικό πρακτορείο "AQUA SHIPPING" στην Πάτρα και ισχύουν από 01.12.2006
2. οι τιμές των ναύλων ισχύουν για τις ημέρες από Δευτέρα έως Τετάρτη και Κυριακή.
3. τα έξοδα μεταφοράς περιλαμβάνουν τα έξοδα του οδηγού, του αυτοκινήτου (φθορές, καύσιμα και λοιπά) και τα διόδια

Από τους πίνακες ΙΙ και ΙΙΙ συμπεραίνουμε ότι η διαδικασία μεταφοράς με το ασυνόδευτο trailer στοιχίζει πιο ακριβά. Όμως, πρέπει να αναλογιστούμε το παρακάτω για να δούμε συνολικά τι συμφέρει: όταν το trailer συνοδεύεται, το όχημα και ο οδηγός βρίσκονται για 24 τουλάχιστον ώρες μέχρι να

φτάσουν στο λιμάνι της Ancona στο πλοίο χωρίς να παράγουν κανένα απολύτως έργο. Εικοσιτέσσερις ώρες αντιστοιχούν σε εξακόσια νόμιμα χιλιόμετρα με τα διαλείμματα του οδηγού και τα λοιπά που προβλέπει ο νόμος. Αν λοιπόν γίνει η σωστή εκμετάλλευση του τράκτορα και του οδηγού, το όφελος είναι σίγουρα μεγαλύτερο από τη διαφορά ασυνόδευτου – συνοδευόμενου. Για να υπάρξει όφελος από τη διακίνηση ασυνόδευτων ημιρυμουλκούμενων πρέπει οι μεταφορικές επιχειρήσεις να έχουν την κατάλληλη υποδομή, όπως για παράδειγμα να αναζητούν φορτία είτε από μόνες τους είτε μέσω ανταποκριτών, να συγκεντρώνουν σε χώρους φορτία και να τα ομαδοποιούν και άλλα πολλά.

Γεννάται όμως το ερώτημα αν εξασφαλίζεται πάντα η μεταφορά επιστροφής.

#### Λίγα λόγια για τη μεταφορά επιστροφής

Σύμφωνα με το Ballou<sup>7</sup>, σημαντικό κόστος αποτελεί το κόστος της μεταφοράς επιστροφής η οποία ορίζεται ως το υποπροϊόν της αρχικής μεταφοράς προς τον προορισμό αυτό. Η μεταφορά επιστροφής, ως υποπροϊόν, εμφανίζει συγκριτικά πολύ υψηλότερο κόστος μεταφοράς καθώς ο βαθμός πληρότητας των οχημάτων είναι συνήθως μικρότερος της αρχικής μεταφοράς και οι μεταφορείς σπάνια καταφέρνουν να τα εξισορροπήσουν.

Σήμερα όμως, όλοι οι μεταφορείς επιδιώκουν να επιστρέφουν και επιστρέφουν έμφορτοι και μάλιστα με πλήρη φορτία.

Ανεξάρτητα από την εξασφάλιση της μεταφοράς επιστροφής, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το κόστος δρομολογίου δεν επηρεάζεται ούτε από το κόστος αυτής, ούτε από την ελαστικότητα ζήτησης και την εποχικότητα. Αυτά είναι κόστη

---

<sup>7</sup> Ballou R.H., Business Logistics/Supply Chain, p.186, Chapter 6

που αφορούν στην τελική τιμή πώλησης, δηλαδή αφορούν στο εμπορικό κομμάτι.

## **2. ΣΥΝΟΛΟ ΗΜΕΡΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ**

Το σύνολο των ημερών του ταξιδιού υπολογίζεται εμπειρικά ή ανάλογα με τα χιλιόμετρα λαμβάνοντας πάντα υπόψη ότι τα διανυόμενα χιλιόμετρα πρέπει να είναι νόμιμα, δηλαδή να τηρούνται οι χρόνοι οδήγησης και τα διαλείμματα των οδηγών. Η οδηγία 2002/15/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου<sup>8</sup> και του Συμβουλίου, της 11<sup>ης</sup> Μαρτίου 2002, περί Οργάνωσης του χρόνου εργασίας ορισμένων μετακινούμενων εργαζομένων που ασκούν δραστηριότητες οδικών μεταφορών παραθέτει κάποια ελάχιστα όρια ώστε να προστατέψει την υγεία και την ασφάλεια των εργαζόμενων, να αποτρέψει παραποιήσεις στον ενδοκοινοτικό ανταγωνισμό και να βελτιώσει την οδική ασφάλεια. Τα βασικά σημεία που καλύπτει η παραπάνω οδηγία καθώς και οι μεταγενέστερες είναι τα παρακάτω:

§ Ο μέσος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις 45 ώρες. Μπορεί να επεκταθεί μέχρι τις 60 ώρες μόνο εάν ο μέσος όρων των 45 ωρών εβδομαδιαίως δεν έχει καταπατηθεί μέσα σε μια περίοδο τεσσάρων μηνών. Για τους κινούμενους εργαζόμενους, σαν χρόνος εργασίας ορίζεται το άθροισμα των ωρών που απασχολήθηκε για τους διάφορους εργοδότες ενώ υποχρεούται να ενημερώνει τον εργοδότη του εάν επιβαρύνεται με καταγραφή χρόνου εργασίας και από άλλο εργοδότη

§ Το υποχρεωτικό διάλειμμα μετά από 6 ώρες εργασίας. Οι όροι που αφορούν στα διαλείμματα στον Κανονισμό (ΕΟΚ)

---

<sup>8</sup> <http://europa.eu.int>



No. 3820/85 εφαρμόζονται στους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς και τους κινούμενους εργαζομένους

- § Την υιοθέτηση μέτρων για να διασφαλιστεί ότι οι κινούμενοι εργαζόμενοι και οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί που δεν καλύπτονται από τον Κανονισμό (ΕΟΚ) Νο 3820/85 έχουν διαθέσιμο συνεχόμενο χρόνο ανάπαυσης τουλάχιστον 11 ώρες στο τέλος της ημερήσιας εργασίας τους. Ο χρόνος ανάπαυσης μπορεί να μειωθεί κατά μια ώρα εάν ο χρόνος αυτός αναπληρωθεί μέσα σε 4 εβδομάδες
- § Ο ημερήσιος χρόνος εργασίας δεν υπερβαίνει τις οκτώ ώρες (δέκα ώρες μόνο εφόσον το ελάχιστο των οκτώ ωρών δεν καταπατηθεί μέσα σε διάστημα δυο μηνών) για τους εργαζόμενους τη νύχτα
- § Κρατούνται αρχεία με τις ώρες εργασίας των εργαζομένων. Ο εργοδότης πρέπει να κρατά αρχείο του χρόνου εργασίας κάθε κινούμενου εργαζομένου και να το διατηρεί για τουλάχιστον ένα χρόνο

Τα κράτη - μέλη ενδέχεται να παρεκκλίνουν από τους όρους των εκάστοτε αντίστοιχων οδηγιών, με την προϋπόθεση ότι παρέχεται ο αντισταθμιστικός χρόνος ξεκούρασης. Μπορούν επίσης να θέσουν όρους που είναι πιο ευνοϊκοί για τους εργαζόμενους. Τα κράτη - μέλη είναι αυτά που αποφασίζουν ποιες θα είναι οι ποινές για κάθε παραβίαση των όρων. Οι ποινές αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες της κάθε παράβασης και επαρκώς αποτρεπτικές για κάθε παρέκκλιση από τον κανονισμό.

**Νυκτερινή εργασία:** Σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες, νυκτερινή εργασία είναι η εργασία που εκτελείται κατά τη νυκτερινή περίοδο, δηλαδή κάθε περίοδο τουλάχιστον τεσσάρων

ωρών μεταξύ ώρας 00:00 και 7<sup>ης</sup> π.μ.. Ο χρόνος εργασίας κατά την νυκτερινή περίοδο δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 10 ώρες ανά 24 ώρες καθημερινά.

Επίσης, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι απαγορεύσεις κυκλοφορίας που αφορούν τόσο στις διεθνείς όσο και στις εθνικές μεταφορές. Η κοινή για όλα τα μέλη πρόταση που έγινε από την Ευρωπαϊκή Ένωση ώστε να υπάρχει αρμονία στις μεταφορές αφορά στα αυτοκίνητα συνολικού βάρους άνω των 7,5 τόνων και αναφέρει τα παρακάτω:

- Κυριακές και αργίες απαγορεύεται η κυκλοφορία μεταξύ 07:00 έως 22:00 από 01/10 έως 31/03 ενώ από 01/04 έως 30/09 μεταξύ 07:00 έως 24:00
- Κατά τη διάρκεια της νύχτας από 22:00 έως 05:00

Το κάθε μέλος προσαρμόζει την πρόταση αυτή ανάλογα προσθέτοντας απαγορεύσεις και όχι μειώνοντας ή αφαιρώντας. Για παράδειγμα, στην Ελλάδα ισχύουν τα παραπάνω, ενώ η Αυστρία απαγορεύει την κυκλοφορία από τις 15:00 μμ του Σαββάτου έως τις 22:00 πμ της Κυριακής.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι στις Ευρωπαϊκές χώρες, οι έλεγχοι είναι πολύ αυστηροί και εντατικοί και τα πρόστιμα υψηλά. Αντίθετα, στην Ελλάδα οι έλεγχοι είναι ανύπαρκτοι και τα μέλη των πληρωμάτων που διενεργούν κατά καιρούς ελέγχους έχουν ελλιπή κατάρτιση και εκπαίδευση.

## 2.2.1 ΣΤΑΘΕΡΑ ΚΟΣΤΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΘΕΩΡΗΤΙΚΑ ΔΕ ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΝΥΟΜΕΝΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ Η ΤΟ ΒΑΡΟΣ Η ΤΟΝ ΟΓΚΟ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

### 1. ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Η κατηγορία αυτή αφορά στις δαπάνες για τη νόμιμη κυκλοφορία του αυτοκινήτου, δηλαδή το κόστος που επιτρέπει στο φορτηγό να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας και να κυκλοφορήσει χωρίς να υπάρχει ή να έχει προηγηθεί παράβαση ή παρανομία:

Ø **Άδεια κυκλοφορίας:** το κόστος την περίοδο αυτή κυμαίνεται € 80.000 - € 85.000 τόσο για τα αυτοκίνητα ξηρού φορτίου όσο και για τα ψυγεία. Όπως γνωρίζουμε, το επάγγελμα του μεταφορέα είναι «κλειστό», δηλαδή τις άδειες δεν τις προμηθεύει το κράτος, αλλά οι ιδιώτες με αποτέλεσμα οι τιμές να διαμορφώνονται από το νόμο της προσφοράς και της ζήτησης

**Απόσβεση άδειας κυκλοφορίας:** με βάση τα δεδομένα μας, η αγορά της άδειας στοιχίζει 80.000 € (επιλέγουμε την ελάχιστη τιμή) και για τη μελέτη θα θεωρήσουμε ως βάση υπολογισμών τα δέκα χρόνια, που δίνονται από τον κατασκευαστή ως χρονικό διάστημα καλής λειτουργίας του αυτοκινήτου.

Αν υπάρχει το κεφάλαιο, υπολογίζω την ελάχιστη απώλεια ετησίως (ρίσκο απώλειας) που έχω επειδή το κεφάλαιο δεν είναι στην τράπεζα. Θεωρώ ότι η ελάχιστη απώλεια είναι 2,5% ετησίως άρα στα δέκα χρόνια η απώλειά μου είναι € 20.000. Σε μία δεκαετία και εφόσον γίνεται καλή χρήση του

αυτοκινήτου, αυτό θα διανύσει περίπου 1.300.000 km.  
Επομένως, 20.000€ : 1.300.000 km = **0,0154 € / km.**

Ø **Ασφάλιστρα φορτηγών διεθνών μεταφορών:** € 1200 ετησίως κατά μέσο όρο ανά μουςαμά και €2400 κατά μέσο όρο ανά ψυγείο. Στο ποσό αυτό συμπεριλαμβάνεται η διεθνής ασφάλεια C.M.R., δηλαδή η ετήσια ασφάλεια φορτίου ή ασφάλεια φορτίου: € 600 ετησίως για φορτίο αξίας € 100.000. αναφορικά, η διεθνής Σύμβαση C.M.R. ρυθμίζει την ευθύνη του διεθνούς μεταφορέως ως προς το φορτίο.

Ø **Πράσινη κάρτα:** διανέμεται δωρεάν για τις μεταφορές εντός Ευρωπαϊκής ένωσης και αφορά στην ασφάλεια αστικής ευθύνης βγαίνοντας από τη χώρα σου

Ø **TIR:** εγγύηση ορθής μεταφοράς για προϊόντα που υπόκεινται σε δασμούς. Είναι τελωνειακό έγγραφο για μεταφορές εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και το κόστος του είναι € 10

Ø **T1 ή E.A.E.:** τελωνειακό έγγραφο εγγύησης επανεξαγωγής προϊόντων χωρίς Φ.Π.Α. για μεταφορές εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης με κόστος € 15-20 με διέλευση εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Ø **ΤΕΚΑ:** βεβαίωση καταλληλότητας σφαραγίσματος φορτηγού για μεταφορές εκτός E.E. με κόστος € 15-20

Ø **Τέλη κυκλοφορίας:** αυτά κυμαίνονται **ανάλογα με τους τόνους.** Στην περίπτωση των διεθνών μεταφορών, το κόστος κατά μέσο όρο είναι € 640 ετησίως

Ø **ΚΤΕΟ:** πραγματοποιείται μία φορά το χρόνο και στοιχίζει με τα σημερινά δεδομένα περίπου € 72,5 ανά κομμάτι (τράκτορας - επικαθήμενο)

Ø **ΤΣΑ επιχειρηματιών:** Σύμφωνα με το Τ.Ε.ΒΕ. την περίοδο αυτή η μηνιαία συνδρομή για τους νέους και παλαιούς αυτοκινητιστές διαμορφώνεται ως εξής:

- Νέοι ασφαλισμένοι, δηλαδή όσοι υπήχθησαν για πρώτη φορά στην ασφάλιση μετά την 1/1/1993: € 175,45
- Παλαιοί ασφαλισμένοι, δηλαδή όσοι υπήχθησαν στην ασφάλιση για πρώτη φορά μέχρι 31/12/1992: €306,56

**Ο μέσος όρος εισφορών είναι € 3.500 ετησίως.**

Ø **Μόνιμες θέσεις στάθμευσης** για τα αυτοκίνητα που δεν εκτελούν δρομολόγια: € 1.200 έως € 1.600 ετησίως

## **2. ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ**

Το φορτηγό είναι ένα μεταφορικό μέσο το οποίο καταπονείται έντονα τόσο κατά την κίνησή του στο δρόμο όσο και κατά την εκτέλεση του έργου του με αποτέλεσμα τη φυσική φθορά των μερών του. Επομένως, πρέπει να γίνονται επισκευές και ρυθμίσεις κατά τη διάρκεια της ζωής του.

Για τη μέγιστη επιχειρησιακή αξιοπιστία κατά την κυκλοφορία του με το μικρότερο κόστος, πρέπει να γίνεται προληπτική συντήρηση, δηλαδή εντοπισμός των βλαβών προτού να προκληθεί απρογραμμάτιστη ακινητοποίηση του οχήματος ή δαπανηρή επισκευή. Η προληπτική συντήρηση περιλαμβάνει τρεις ενότητες: τη συντήρηση από τον οδηγό καθημερινά και κατά τον ανεφοδιασμό, το **βασικό ή μικρό σέρβις κάθε 50.000**

**χιλιόμετρα περίπου και το γενικό σέρβις μία φορά το χρόνο μετά τα επόμενα 50.000 χιλιόμετρα.**

Το βασικό ή μικρό σέρβις περιλαμβάνει την αλλαγή λαδιών και τη συντήρηση ή αλλαγή των φίλτρων και στοιχίζει περίπου € 550 - 600. Το γενικό σέρβις περιλαμβάνει κυρίως τη συντήρηση στα παρακάτω επιμέρους τμήματα: φίλτρο αέρος, μπαταρίες, φρένα, ξηραντήρας, βεντιλατέρ, μπεκ, αντλία πετρελαίου, μίζα, δυναμό, βαλβολίνες σασμάν και διαφορικό. Το συνολικό κόστος και για τα δύο ανέρχεται περίπου στα € 1.000 το χρόνο. Για να γίνει κατανοητό πόσο σημαντική είναι η συντήρηση του οχήματος τόσο για την ασφάλεια των επιβατών και των πεζών όσο και για την προστασία του περιβάλλοντος σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, αρκεί να ανατρέξουμε στην ιστοσελίδα <http://europa.eu.int> και να αναζητήσουμε τις αντίστοιχες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

### **3. ΕΛΑΣΤΙΚΑ**

Η αλλαγή των ελαστικών πρέπει να γίνεται κάθε 160.000 χιλιόμετρα περίπου όπως έχει αποδείξει η εμπειρία. Το κόστος ανέρχεται σε € 5.400 περίπου ανά δωδεκάδα που είναι ο αριθμός των ελαστικών που φέρει κάθε αυτοκίνητο διεθνών μεταφορών.

### **4. ΚΟΣΤΟΣ ΟΔΗΓΟΥ**

Οι οδηγοί πληρώνονται ανά δρομολόγιο και το κόστος κυμαίνεται στα €800 ανά δρομολόγιο με τα οποία καλύπτουν συνήθως και τη σίτισή τους κατά τη διάρκεια του δρομολογίου.

Η σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα δυστυχώς και σε αυτό τον τομέα είναι πολύ συγκεχυμένη και ανεξέλεγκτη με δυσάρεστες συνέπειες. Εκτεταμένη ανάλυση σχετικά με τη μισθοδοσία των οδηγών υπάρχει στην παράγραφο 13.

## **5. ΦΟΡΟΣ**

Οι ιδιοκτήτες φορτηγών δημοσίας χρήσης φορολογούνται αντικειμενικά κάθε χρόνο με το ποσό των € 1600 ανά φορτηγό. Αυτό το ποσό φυσικά αλλάζει τακτικά.

## **6. ΔΙΟΔΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ**

Το κόστος διοδίων στην Ελλάδα είναι σταθερό για τα φορτηγά των διεθνών μεταφορών και ανεξάρτητο από τη διανυόμενη απόσταση. Κυμαίνεται περίπου στα € 12 και για τη διαδρομή Αθήνα - Πάτρα είναι € 12,8.

## **7. ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

Ένας σύγχρονος ελκυστήρας κοστίζει 100.000 - 120.000 €, ενώ για το επικαθήμενο, η τιμή ενός καινούριου, κυμαίνεται από 25.000 - 30.000 €. Για τον υπολογισμό των αποσβέσεων, θα λάβουμε υπόψη τις κατώτερες τιμές, δηλαδή 100.000 € και 25.000 € αντίστοιχα. Σύμφωνα με τον κύριο Κακατσάκη Στυλιανό, η απόσβεση ενός φορτηγού δημοσίας χρήσης μπορεί να υπολογισθεί είτε με βάση το χρόνο είτε με βάση τα διανυθέντα χιλιόμετρα, αλλά η εμπειρία έχει αποδείξει ότι ο πιο σωστός υπολογισμός γίνεται με τα έτη ωφέλιμης ζωής και τα διεθνή δρομολόγια που θα εκτελέσει κατά τη διάρκεια αυτών.

**Απόσβεση:** με βάση τα δεδομένα μας, η αγορά το φορτηγού στοιχίζει 125.000 € και για τη μελέτη θα θεωρήσουμε τα δέκα χρόνια που είναι περίπου ο χρόνος που οι μεταφορείς διατηρούν τα οχήματά τους. Έστω ότι μετά από δέκα χρόνια, η τιμή πώλησης είναι το 30% της αρχικής (υπολειμματική αξία το ποσοστό της οποίας προκύπτει από την εμπειρία), δηλαδή € 37500.

**Αν υπάρχει το κεφάλαιο,** υπολογίζω την ελάχιστη απώλεια ετησίως που έχω επειδή το κεφάλαιο δεν είναι στην τράπεζα. Θεωρώ ότι η ελάχιστη απώλεια είναι 2,5% ετησίως άρα στα δέκα χρόνια η απώλειά μου είναι € 31.250. Επομένως πρέπει να αποσβέσουν  $(125.000 + 31.250 - 37.500)€ = 118.750 €$  ανά 10 χρόνια. Σε 10 χρόνια, τα διανυόμενα χιλιόμετρα είναι περίπου 1.300.000 km. Επομένως,  $118.750€ : 1.300.000 \text{ km} = 0,0913 € / \text{km}$ .

**Αν η αγορά έχει γίνει με χρηματοδότηση** η οποία πραγματοποιείται μέχρι πέντε έτη με 7% ετησίως τότε το ποσό της απόσβεσης θα είναι: μετά από πέντε έτη, το κόστος του αυτοκινήτου θα είναι  $€(125.000 + 8750 + 8137,5 + 7567,875 + 7038,12375 + 6545,455088) = € 163.038,95384$ . Μετά την πάροδο της πενταετίας, το αυτοκίνητο εξακολουθεί να δουλεύει, απλά έχει ολοκληρωθεί η εξόφληση του δανείου. Επομένως, πρέπει να αποσβεστούν  $€ (163.038,95384 - 37.500) = € 125.538,9538$  ανά δεκαετία.  $€ 125538,9538 : 1.300.000 \text{ km} = 0,097 €/\text{km}$ .

## **8. ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ**

Η νομική προστασία παρέχεται μέσα από την ασφάλεια του αυτοκινήτου με μία επιπλέον πολύ μικρή επιβάρυνση περίπου €150 ανά έτος ανά αυτοκίνητο. Σχετίζεται με τη νομική κάλυψη του μεταφορέα σε διάφορες νομικές διαδικασίες, όπως



δικαστήρια για ζημιές, απαίτηση ναύλου από τον πελάτη και λοιπά.

## **9. ΕΞΟΔΑ ΛΟΓΙΣΤΗ**

Πρόκειται για εξωτερικό συνεργάτη και η εργασία του σχετίζεται με τις φορολογικές διαδικασίες ανά φορτηγό, όπως απόδοση Φ.Π.Α., θεώρηση φορτωτικών και λοιπά. Το κόστος αυτού ανέρχεται σε €500 περίπου ανά φορτηγό ανά έτος. Βέβαια, είναι δυνατό να υπάρξουν εκπτώσεις αν πρόκειται για μεγάλο στόλο φορτηγών ή ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης, ο λογιστής για αυτά τα ειδικά θέματα να είναι υπάλληλος της εταιρίας.

## **10. ΠΛΥΝΤΗΡΙΟ**

Σχετίζεται με το κόστος του πλυσίματος και λίπανσης του φορτηγού μετά από κάθε δρομολόγιο. Το κόστος ανέρχεται σε €58 περίπου.

### **2.2.2 ΜΕΤΑΒΛΗΤΑ ΚΟΣΤΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΘΕΩΡΗΤΙΚΑ ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΝΥΟΜΕΝΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ Η ΤΟ ΒΑΡΟΣ Η ΤΟΝ ΟΓΚΟ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ**

## **11. ΝΑΥΛΟΙ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΚΑΡΑΒΙΩΝ**

Οι τιμές των εισιτηρίων των караβιών είναι ανάλογες του μήκους του φορτηγού αυτοκινήτου είτε πρόκειται για θαλάσσιες μετακινήσεις εντός των ελληνικών υδάτων είτε εκτός και ανάλογες του λιμανιού προορισμού. Ενδεικτικά, αναφέρονται οι αμέσως επόμενοι πίνακες:

**ΠΙΝΑΚΑΣ IV**

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ          | ΕΛΛΑΔΑ-ANCONA  |                    | ANCONA - ΕΛΛΑΔΑ |         |                |
|-----------------------------|----------------|--------------------|-----------------|---------|----------------|
|                             | ΔΕΥ-ΠΕΜ<br>ΠΑΡ | ΣΑΒ-ΚΥΡ<br>ΤΡΙ-ΤΕΤ | ΔΕΥ-ΤΡΙ         | ΤΕΤ-ΠΕΜ | ΠΑΡ-ΣΑΒ<br>ΚΥΡ |
|                             | €              | €                  | €               | €       | €              |
| TRAILER (αυτοόδητο)         | 600            | 630                | 614             | 697     | 720            |
| ΦΟΡΤΗΓΑ από 13,51-<br>16,5μ | 585            | 656                | 691             | 733     | 834            |
| ΦΟΡΤΗΓΑ από 16,51-18μ       | 606            | 672                | 727             | 780     | 855            |

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ          | ΕΛΛΑΔΑ-ΒΕΝΕΤΙΑ |             | ΒΕΝΕΤΙΑ - ΕΛΛΑΔΑ |         |         |
|-----------------------------|----------------|-------------|------------------|---------|---------|
|                             | ΠΕΜ-ΠΑΡ        | ΣΑΒ έως ΤΕΤ | ΔΕΥ-ΤΡΙ          | ΤΕΤ-ΚΥΡ | ΠΑΡ-ΣΑΒ |
|                             | €              | €           | €                | €       | €       |
| TRAILER (αυτοόδητο)         | 568            | 628         | 677              | 776     | 798     |
| ΦΟΡΤΗΓΑ από 13,51-<br>16,5μ | 632            | 705         | 742              | 844     | 868     |
| ΦΟΡΤΗΓΑ από 16,51-18μ       | 670            | 738         | 771              | 890     | 915     |

Πηγή: [www.anek.gr](http://www.anek.gr)

**ΠΙΝΑΚΑΣ V**

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ<br>ΦΟΡΤΗΓΟΥ  | ΠΑΤΡΑ - ANCONA           |                       | ANCONA - ΠΑΤΡΑ |                     |         |
|------------------------|--------------------------|-----------------------|----------------|---------------------|---------|
|                        | ΔΕΥΤ-<br>ΤΕΤ&ΣΑΒ-<br>ΚΥΡ | ΠΕΜΠΤΗ -<br>ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | ΔΕΥΤ-ΤΡΙΤ      | ΤΕΤ-<br>ΠΑΡ&ΚΥΡΙΑΚΗ | ΣΑΒΒΑΤΟ |
|                        | €                        | €                     | €              | €                   | €       |
| TRAILER<br>(αυτοόδητο) | 605+25                   | 575+25                | 615+25         | 695+25              | 705+25  |
| 13.6m-16.5m            | 655+25                   | 630+25                | 725+25         | 775+25              | 845+25  |
| 16.6m-18m              | 695+25                   | 665+25                | 745+25         | 815+25              | 875+25  |

Πηγή: Ναυτικό πρακτορείο "AQUA SHIPPING" για τιμές της "SUPERFAST FERRIES". Οι ίδιες τιμές ισχύουν και για Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Ancona και αντίστροφα

**ΠΙΝΑΚΑΣ VI**

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ<br>ΦΟΡΤΗΓΟΥ       | ΠΑΤΡΑ -ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ- ANCONA |                      |         | ANCONA -ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ- ΠΑΤΡΑ |                 |         |
|-----------------------------|----------------------------|----------------------|---------|----------------------------|-----------------|---------|
|                             | ΔΕΥΤ-<br>ΤΕΤ& ΚΥΡ          | ΠΕΜΠΗ -<br>ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | ΣΑΒΒΑΤΟ | ΔΕΥΤ-<br>ΠΕΜΠ              | ΠΑΡ&ΚΥΡΙΑ<br>ΚΗ | ΣΑΒΒΑΤΟ |
|                             | €                          | €                    | €       | €                          | €               | €       |
| TRAILER<br>(ασυνόδευ<br>το) | 612+15                     | 600+15               | 633+15  | 678+15                     | 715+15          | 732+15  |
| 13.6m-<br>16.5m             | 652+15                     | 602+15               | 672+15  | 749+15                     | 825+15          | 856+15  |
| 16.6m-18m                   | 682+15                     | 632+15               | 706+15  | 781+15                     | 845+15          | 880+15  |

Πηγή: Ναυτικό πρακτορείο "AQUA SHIPPING" για τιμές της "MINOAN LINES".

Παρατηρώντας τους δύο πίνακες, διαπιστώνουμε μία αστάθεια στους ναύλους των εισιτηρίων κατά τη διάρκεια της εβδομάδας. Αυτό συμβαίνει για την αποσυμφόρηση των ημερών κατά τις οποίες η κίνηση έχει διαπιστωθεί ότι είναι ιδιαίτερα αυξημένη. Επίσης, τα ποσά των €25 και €15 αναφέρονται στις προμήθειες των πρακτορείων.

Ωφέλιμα βάρη και διαστάσεις

Σε αυτό το σημείο είναι χρήσιμο να παραθέσουμε τις μέγιστες επιτρεπτές διαστάσεις στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές σύμφωνα με την Οδηγία 96/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και με την τροποποίησή της, την οδηγία 2002/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18/02/2002.

## ΠΙΝΑΚΑΣ VII

| ΕΙΔΟΣ ΜΕΓΕΘΟΥΣ             | ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ ΣΤΙΣ<br>ΕΘΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ<br>(μέτρα) | ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ ΣΤΙΣ<br>ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ<br>(μέτρα) |
|----------------------------|---|--|
| ΜΗΚΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΟΥ       | 13,60   | 13,60  |
| ΜΗΚΟΣ ΑΡΘΡΩΤΟΥ<br>ΟΧΗΜΑΤΟΣ | 16,50   | 16,50  |
| ΜΗΚΟΣ ΟΔΙΚΟΥ ΣΥΡΜΟΥ        | 18,75   | 18,75  |
| ΜΗΚΟΣ ΨΥΓΕΙΟΥ              | 15,00 έως 17,50                                   | 15,00 έως 17,50                                    |

Πηγή: «Οι Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές στην Ελλάδα και την Ε.Ο.Κ.», Ο.Φ.Α.Ε., σελ.116

Τα σύγχρονα φορτηγά δημόσιας χρήσης διεθνών μεταφορών μπορούν να μεταφέρουν οδικά σαράντα τόνους μικτό φορτίο. Το καθαρό βάρος που μπορούν να μεταφέρουν είναι οι 40 τόνοι μείον το απόβαρο του φορτηγού δημόσιας χρήσης το οποίο είναι περίπου 7,2 τόνοι για το ρυμουλκό και 6,5 τόνοι για το επικαθήμενο. Άρα το μέγιστο ωφέλιμο βάρος είναι 26 τόνοι. Για τα οχήματα των συνδυασμένων μεταφορών το ανώτατο ωφέλιμο φορτίο είναι 44 τόνοι (ΠΔ 237/21.6.1991 ΦΕΚ 90 - τεύχος πρώτο).

Σε ό,τι αφορά στις διαστάσεις, αυτές είναι με προδιαγραφές να μεταφέρουν 33 ή 34 παλέτες 80 x 120 εκατοστά, δηλαδή έχουν μήκος 13,60 μέτρα σε καθαρό πλάτος εσωτερικό τουλάχιστον 2,48 μέτρα και το ύψος έως 3,00 μέτρα.

### 12. ΕΞΟΔΑ ΛΙΜΕΝΩΝ Η ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ

Τα λιμενικά τέλη ή αλλιώς έξοδα λιμένων είναι ανάλογα του βάρους του φορτίου. Ενδεικτικά, τα τέλη στα λιμάνια του Bari, της Ancona και της Βενετίας, σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα, είναι € 30 ενώ στο λιμάνι της Πάτρας κυμαίνονται από €25 έως €30. Σημειώνεται ότι κατά την επιστροφή από

ευρωπαϊκούς προορισμούς, λιμενικά τέλη πληρώνονται μόνο στα λιμάνια της Ιταλίας και όχι της Πάτρας.

### **13. ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ (Ι.Κ.Α.οδηγού & εισφορά εργοδότη στο Ι.Κ.Α.)**

Η σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα δυστυχώς και σε αυτό τον τομέα είναι πολύ συγκεχυμένη και ανεξέλεγκτη με δυσάρεστες συνέπειες.

Οι οδηγοί πληρώνονται ανά δρομολόγιο και το κόστος κυμαίνεται στα €800 ανά δρομολόγιο με τα οποία καλύπτουν και τη σίτισή τους κατά τη διάρκεια του δρομολογίου. Ο τρόπος αυτός πληρωμής δεν είναι νόμιμος εφόσον έχει καμία σχέση με την ισχύουσα νομοθεσία η οποία ορίζει ότι η αμοιβή τους υπολογίζεται με βάση τα έτη προϋπηρεσίας, την οικογενειακή κατάσταση και λοιπά και η Επιθεώρηση Εργασίας συντάσσει τους αντίστοιχους πίνακες οι οποίοι παρατίθενται παρακάτω ενδεικτικά για το τρέχον διάστημα.

Φυσικά, η παραπάνω διαδικασία δεν οφελεί κανένα για τους παρακάτω λόγους:

- Το κόστος του οδηγού ανά δρομολόγιο αυξάνεται για τον εργοδότη ο οποίος τώρα πρέπει να υπολογίζει το Ι.Κ.Α. του οδηγού που αντιστοιχεί στο δρομολόγιο με όλα τα παρελκόμενα (κόστος αδείας, δώρα και λοιπά), την εισφορά του στο Ι.Κ.Α. ως εργοδότης και το κόστος των οχτακοσίων περίπου ευρώ. **Συνολικά, ανά δρομολόγιο το κόστος είναι περίπου €1.200 με τα σημερινά δεδομένα**

- Το κόστος του οδηγού με βάση τη νόμιμη οδό, θεωρείται μεταβλητό λόγω της συνάρτησης με τις ώρες εργασίας του δρομολογίου

- Εφόσον η μισθοδοσία δε γίνεται με μισθό αλλά με βάση τον αριθμό των δρομολογίων, οι οδηγοί πιέζουν για περισσότερα δρομολόγια, στους πελάτες ασκούνται οι αντίστοιχες πιέσεις με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να ζητούν χαμηλά ναύλα τα οποία και τους δίνονται. Με αυτό τον τρόπο οδηγούμαστε σε ευτελισμό της μεταφοράς, σε ζημίες και σε προγραμματισμό των δρομολογίων με βάση το συμφέρον του οδηγού και όχι της επιχείρησης και του πελάτη.

Η έλλειψη σωστού προγραμματισμού και η πίεση για δρομολόγια οδηγούν στην έλλειψη ασφάλειας τόσο του οδηγού όσο και των πολιτών καθώς, πολλές φορές, για να προλάβουν οι οδηγοί τα επιπλέον δρομολόγια δεν τηρούν κανόνες ανάπαυσης και διαλειμμάτων. Λύση στο πρόβλημα της ασφαλούς οδήγησης θα δώσουν οι συνεχείς έλεγχοι που στην Ελλάδα είναι ανύπαρκτοι και η υποχρεωτική χρήση των ψηφιακών ταχογράφων.

Επιπλέον, σε ότι αφορά στα «μαύρα χρήματα» ή στη μη καταγραφή των χρημάτων με τα οποία αμοίβονται οι οδηγοί θα δώσει η φορολόγηση με βάση τα έσοδα και τα έξοδα. Πλέον ο κάθε επιχειρηματίας ή ανεξάρτητος αυτοκινητιστής θα φορολογείται με βάση το κέρδος του και όχι αντικειμενικά, €1.600 ανά φορτηγό το χρόνο. Η φορολόγηση της διαφοράς εσόδων - εξόδων, δηλαδή του κέρδους, δε θα αφήνει περιθώρια για πληρωμή με «μαύρα» χρήματα, χρήματα δηλαδή τα οποία δε θα καταγράφονται επίσημα πουθενά. Το παραπάνω υποτίθεται ότι θα ίσχυε από 01-01-2004. Αυτό όμως δεν εφαρμόστηκε ποτέ επιβεβαιώνοντας μία ακόμη φορά την αδιαφορία απέναντι στα προβλήματα του κλάδου.

**ΠΙΝΑΚΑΣ VIII (Πηγή: Επιθεώρηση Εργασίας Νέας Ιωνίας)**Έως 2 έτη στον ίδιο εργοδότη

| ΕΤΗ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑΣ | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΑΓΑΜΩΝ<br>(€) | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΕΓΓΑΜΩΝ<br>(€) |
|------------------|---|--|
| 0-1              | 818,91                                  | 892,13                                   |
| 1-3              | 863,54                                  | 935,57                                   |
| 3-6              | 899,15                                  | 971,19                                   |
| 6-9              | 933,59                                  | 1004,83                                  |
| 9-12             | 966,49                                  | 1036,94                                  |
| 12-15            | 985,26                                  | 1056,90                                  |
| 15-18            | 1016,98                                 | 1087,83                                  |
| 18-21            | 1047,52                                 | 1117,57                                  |
| 21-24            | 1076,08                                 | 1146,96                                  |
| 24-27            | 1104,66                                 | 1175,88                                  |
| 27-30            | 1132,85                                 | 1202,91                                  |
| 30-35            | 1148,13                                 | 1220,53                                  |

Με 2 έτη στον ίδιο εργοδότη

| ΕΤΗ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑΣ | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΑΓΑΜΩΝ<br>(€) | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΕΓΓΑΜΩΝ<br>(€) |
|------------------|---|--|
| 2-3              | 883,10                                  | 950,83                                   |
| 3-6              | 914,42                                  | 985,67                                   |
| 6-9              | 948,85                                  | 1019,33                                  |
| 9-12             | 980,18                                  | 1051,03                                  |
| 12-15            | 999,35                                  | 1071,38                                  |
| 15-18            | 1031,45                                 | 1101,92                                  |
| 18-21            | 1062,40                                 | 1132,07                                  |
| 21-24            | 1091,36                                 | 1162,19                                  |
| 24-27            | 1119,55                                 | 1190,00                                  |
| 27-30            | 1146,55                                 | 1218,18                                  |
| 30-35            | 1162,98                                 | 1234,61                                  |

Με 5 έτη στον ίδιο εργοδότη

| ΕΤΗ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑΣ | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΑΓΑΜΩΝ<br>(€) | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΕΓΓΑΜΩΝ<br>(€) |
|------------------|---|--|
| 5-6              | 964,53                                  | 1035,00                                  |
| 6-9              | 997,79                                  | 1069,03                                  |
| 9-12             | 1029,10                                 | 1099,57                                  |
| 12-15            | 1049,85                                 | 1120,33                                  |
| 15-18            | 1080,40                                 | 1152,43                                  |
| 18-21            | 1110,93                                 | 1182,16                                  |
| 21-24            | 1140,66                                 | 1211,90                                  |
| 24-27            | 1168,46                                 | 1240,88                                  |
| 27-30            | 1196,26                                 | 1268,67                                  |
| 30-35            | 1212,70                                 | 1285,90                                  |

Με 10 έτη στον ίδιο εργοδότη

| ΕΤΗ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑΣ | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΑΓΑΜΩΝ<br>(€) | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΕΓΓΑΜΩΝ<br>(€) |
|------------------|---|--|
| 10-12            | 1070,22                                 | 1141,08                                  |
| 12-15            | 1090,57                                 | 1162,61                                  |
| 15-18            | 1121,77                                 | 1193,14                                  |
| 18-21            | 1152,04                                 | 1223,67                                  |
| 21-24            | 1180,98                                 | 1253,02                                  |
| 24-27            | 1209,18                                 | 1281,59                                  |
| 27-30            | 1236,97                                 | 1309,78                                  |
| 30-35            | 1253,80                                 | 1328,18                                  |

Με 15 έτη στον ίδιο εργοδότη

| ΕΤΗ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑΣ | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΑΓΑΜΩΝ<br>(€) | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΕΓΓΑΜΩΝ<br>(€) |
|------------------|---|--|
| 15-18            | 1167,29                                 | 1240,10                                  |
| 18-21            | 1198,21                                 | 1270,63                                  |



|       |         |         |
|-------|---------|---------|
| 21-24 | 1226,76 | 1299,62 |
| 24-27 | 1254,98 | 1329,36 |
| 27-30 | 1282,79 | 1357,53 |
| 30-35 | 1300,38 | 1377,10 |

Με 20 έτη στον ίδιο εργοδότη

| ΕΤΗ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑΣ | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΑΓΑΜΩΝ<br>(€) | ΣΥΝΟΛΟ ΜΙΚΤΩΝ<br>ΑΠΟΔΟΧΩΝ ΕΓΓΑΜΩΝ<br>(€) |
|------------------|---|--|
| 20-21            | 1229,15                                 | 1301,95                                  |
| 21-24            | 1258,50                                 | 1332,88                                  |
| 24-27            | 1287,08                                 | 1362,22                                  |
| 27-30            | 1315,26                                 | 1391,59                                  |
| 30-35            | 1333,66                                 | 1411,95                                  |

- Από την Επιθεώρηση Εργασίας από όπου παραχωρήθηκε « Η κωδικοποίηση διατάξεων συλλογικών ρυθμίσεων» (τόμος Α' - Οργανισμός Μεσολάβησης και Διαιτησίας- Αθήνα 2005) συλλέχθηκαν τα παρακάτω στοιχεία που αφορούν στα επιδόματα:

1. Επίδομα πολυετίας στον ίδιο εργοδότη: ο ανωτέρω βασικός μηνιαίος μισθός προσαυξάνεται ως κάτωθι μετά τη συμπλήρωση:

- 2 ετών υπηρεσίας, ποσοστό 2%
- 5 ετών υπηρεσίας, ποσοστό 9%
- 10 ετών υπηρεσίας, ποσοστό 15%
- 15 ετών υπηρεσίας, ποσοστό 22%
- 20 ετών υπηρεσίας, ποσοστό 27%

#### 14. ΔΙΟΔΙΑ ΕΚΤΟΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση εκτός της Ελλάδος, το κόστος των διοδίων είναι ανάλογο των ήδη διανυόμενων χιλιομέτρων συν

τα χιλιόμετρα έως τον τελικό προορισμό σε αντίθεση με την Ελλάδα όπου το μέσο κόστος ανέρχεται στην τιμή των €12 (€12,80 Πάτρα-Αθήνα) για τα αυτοκίνητα διεθνών μεταφορών, ανεξάρτητα από τη διανυόμενη απόσταση. Ενδεικτικά, αναφέρονται παρακάτω οι κατά μέσο όρο τιμές στην υπόλοιπη Ευρώπη:

Ø Μέσο κόστος διοδίων από το λιμάνι του Μπάρνι έως τη Λυόν της Γαλλίας με επιστροφή: € 183

Ø Μέσο κόστος διοδίων με επιστροφή για να διασχίσει το αυτοκίνητο το τούνελ της Ιταλίας και να φτάσει στη Γαλλία: € 380

Ø Κόστος διοδίων έως το Παρίσι με επιστροφή: € 250

Ø Μέσο κόστος διοδίων στην Ιταλία με επιστροφή: € 150

Ø Μέσο κόστος διοδίων στην Αυστρία με επιστροφή: € 190

Ø Μέσο κόστος διοδίων στη Γερμανία με επιστροφή: € 200

Είναι πολύ σημαντικό να σημειωθεί ξανά ότι **το κόστος των διοδίων** είναι ανάλογο των ήδη διανυόμενων χιλιομέτρων συν τα χιλιόμετρα έως τον τελικό προορισμό και γι' αυτό παραπάνω αναφέρεται το μέσο κόστος. Η προαναφερθείσα απόσταση υπολογίζεται στο σταθμό των διοδίων όπου ο οδηγός δηλώνει τον τελικό προορισμό.

## 15. ΚΑΥΣΙΜΑ

Σε ό,τι αφορά στα καύσιμα ή αλλιώς στο πετρέλαιο κίνησης και πριν τον οποιοδήποτε σχολιασμό, είναι χρήσιμο να παρατεθούν ορισμένα στοιχεία που αφορούν στη διαμόρφωση της τιμής του στις Ευρωπαϊκές χώρες:

- Σύμφωνα με έρευνα τον Ιανουάριο του 2007, η χώρα μας είχε την Τρίτη χαμηλότερη τιμή στο πετρέλαιο κίνησης, € 0,92 / λ με πρώτη το Λουξεμβούργο, € 0,85 / λ και δεύτερη τη Σλοβενία, € 0,89 / λ. Οι υψηλότερες τιμές σημειώνονται στην Ιταλία, € 1,16/ λ και τη Γερμανία, € 1,07 / λ

#### ΠΙΝΑΚΑΣ VIII

| ΤΙΜΕΣ DIESEL ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2007 ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ |                 |             |
|---|-----------------|-------------|
| ΧΩΡΑ  | ΝΟΜΙΣΜΑ         | ΤΙΜΗ DIESEL |
| ΑΥΣΤΡΙΑ   | EURO            | 0.98        |
| ΑΓΓΛΙΑ  | UKP             | 0.896       |
| ΒΕΛΓΙΟ  | EURO            | 1.03        |
| ΓΑΛΛΙΑ  | EURO            | 1.01        |
| ΓΕΡΜΑΝΙΑ  | EURO            | 1.07        |
| ΔΑΝΙΑ   | DANISH KRONE    | 8.09        |
| ΔΗΜ. ΤΣΕΧΙΑΣ  | CZECH KORUNA    | 28.20       |
| <b>ΕΛΛΑΔΑ</b>                                       | <b>EURO</b>     | <b>0.92</b> |
| ΕΣΘΟΝΙΑ   | KROONS          | 13.00       |
| ΙΤΑΛΙΑ  | EURO            | 1.16        |
| ΙΣΠΑΝΙΑ   | EURO            | 0.97        |
| ΙΡΛΑΝΔΙΑ  | EURO            | 1.11        |
| ΛΑΤΒΙΑ  | LATS            | 0.63        |
| <b>ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ</b>                                 | <b>EURO</b>     | <b>0.85</b> |
| ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ   | LITAS           | 2.97        |
| ΝΟΡΒΗΓΙΑ  | NORWEGIAN KRONE | 10.70       |
| ΟΛΛΑΝΔΙΑ  | EURO            | 1.00        |
| ΟΥΓΓΑΡΙΑ  | FORINT          | 249.80      |
| ΤΙΜΕΣ DIESEL ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2007 ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ |                 |             |
| ΧΩΡΑ  | ΝΟΜΙΣΜΑ         | ΤΙΜΗ DIESEL |
| ΠΟΛΩΝΙΑ   | ZLOTY           | 3.59        |
| ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ  | EURO            | 1.01        |
| ΣΛΟΒΑΚΙΑ  | KOROAN          | 36.10       |
| <b>ΣΛΟΒΕΝΙΑ</b>                                     | <b>EURO</b>     | <b>0.89</b> |
| ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ   | EURO            | 0.95        |
| ΣΟΥΗΔΙΑ   | SWEDISH KRONA   | 10.09       |

|         |              |      |
|---------|--------------|------|
| ΕΛΒΕΤΙΑ | SWISS FRANCS | 1.68 |
|---------|--------------|------|

Πηγή: [www.shell.gr](http://www.shell.gr)

- Σύμφωνα με έρευνα της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας για το μήνα Φεβρουάριο 2006, η μέση τιμή του πετρελαίου κίνησης ανά λίτρο διαμορφώθηκε στα € 0,929 / λ, χωρίς ιδιαίτερη μεταβολή από τον προηγούμενο μήνα
- Ενδεικτικά και σύμφωνα με μελέτη του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος, η αύξηση της τιμής του πετρελαίου κίνησης από Σεπτέμβριο 2005 μέχρι 02/06/06 ανέρχεται σε 1,23% στην Ελλάδα και 5% στη Γερμανία:

#### ΠΙΝΑΚΑΣ X

|            | ΤΙΜΗ DIESEL     |                     |
|------------|-----------------|---------------------|
|            | ΕΛΛΑΔΑ          | ΓΕΡΜΑΝΙΑ            |
| 02/09/2005 | € 0.969 /<br>lt | € 1.14 / lt         |
| 02/06/2006 | € 0.981 /<br>lt | € 1.20-1.25 /<br>lt |

Πηγή: Συνδέσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος

Σύμφωνα με το νέο νομοσχέδιο που κατατέθηκε στη Βουλή την 23/06/2006, από την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2006 ξεκίνησε η σταδιακή αύξηση του Ειδικού φόρου Καυσίμων ώστε να προσαρμοσθεί στα ελάχιστα όρια που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η προσαρμογή θα ολοκληρωθεί το 2009 με αποτέλεσμα η φορολογία των καυσίμων να αυξηθεί συνολικά κατά 20%. Η επίπτωση στις λιανικές τιμές θα είναι αύξηση 1,8 λεπτό / λίτρο στο πετρέλαιο κίνησης.

### **Υπολογισμός κόστους**

Κατά μέσο όρο, το ρεζερβουάρ ενός αυτοκινήτου διεθνών μεταφορών χωράει 1.000 λίτρα πετρέλαιο κίνησης και διανύει περίπου 2.800 μέτρα (2,8 χιλιόμετρα) ανά λίτρο πετρελαίου. Οι οδηγοί τόσο με αυτό τον τρόπο όσο και από την εμπειρία τους μπορούν να υπολογίσουν πότε θα ανεφοδιαστούν.

Σε αυτό το σημείο είναι πολύ σημαντικό να σημειωθεί ότι στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, η εξόφληση στους σταθμούς ανεφοδιασμού με πετρέλαιο κίνησης στην Ελλάδα γίνεται με επιταγή δηλώνοντας την άσχημη οικονομική κατάσταση στην έχει επέλθει ο κλάδος. Στην υπόλοιπη Ευρώπη γίνεται είτε με μετρητά και αυτός είναι ένας ακόμη λόγος για το μη πλήρη εφοδιασμό, είτε με τις ειδικές κάρτες που εκδίδουν τα μεγάλα διυλιστήρια, όπως η SHELL.

### **16. ΤΗΛΕΦΩΝΑ - ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΑ**

Το κόστος των τηλεφώνων, κόστος τυχόν courier, κόστος internet, πρέπει να υπολογίζονται εφόσον έχουν να κάνουν με τη διεκπεραίωση του δρομολογίου. Υπάρχουν πολλοί τρόποι να υπολογιστούν είτε από προηγούμενα αντίστοιχα τιμολόγια, είτε ζητώντας τις τυχόν νέες χρεώσεις, είτε προσεγγιστικά. Βέβαια, ενώ το κόστος μέσω Internet είναι σταθερό, οι χρεώσεις των υπολοίπων είναι ανάλογες των χιλιομετρικών αποστάσεων.

### **Σχόλια - Παρατηρήσεις**

Η παραπάνω ανάλυση έγινε με βάση δεδομένα τα οποία είναι προβλέψιμα και θεωρούνται δεδομένο ότι υφίστανται. Δεν

έχουν ληφθεί υπόψη τα παρακάτω, ορισμένα εκ των οποίων είναι ωφέλιμο να μην προκύπτουν όπως:

- Πρόστιμα
- Επισκευές για τυχούσες ζημιές
- Επισκευές εκτός ελλαδικού χώρου
- Ατυχήματα
- Έκτακτη φορολογία
- Αν πρόκειται για δρομολόγιο με φορτία επιπλέον της μίας παραλαβής και παράδοσης, τότε λαμβάνουμε υπόψη το επιπλέον κόστος υπολογίζοντας ότι ελάχιστος χρόνος παραλαβής και παράδοσης είναι τέσσερις ώρες
- Όταν αναφερόμαστε σε αυτοκινητιστή ο οποίος δουλεύει μόνος του το φορτηγό, τότε αφαιρούμε το κόστος του οδηγού που σχετίζεται με το Ι.Κ.Α.

Επίσης, ένα σημείο που πρέπει να τονιστεί ακόμη μία φορά είναι ότι η εποχικότητα των προϊόντων, η ελαστικότητα της ζήτησης, το κοινό κόστος και το κόστος μεταφοράς επιστροφής είναι παράγοντες που δεν επηρεάζουν το αυτούσιο κόστος του δρομολογίου αλλά επηρεάζουν την τελική τιμή που δίνεται στον πελάτη, δηλαδή αφορά στο εμπορικό κομμάτι.

Ολοκληρώνοντας τις παρατηρήσεις, με μία προσεκτική ματιά στα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι δεν υπάρχει αναφορά στα **γενικά και πάγια έξοδα** της εκάστοτε επιχείρησης, όπως για παράδειγμα η μισθοδοσία των υπαλλήλων που ασχολούνται με το εκάστοτε δρομολόγιο από τα γραφεία της επιχείρησης, τα λειτουργικά έξοδα όπως η Δ.Ε.Η. και άλλα. Η αντιστοίχιση των εξόδων αυτών μπορεί να γίνει ανά δρομολόγιο γνωρίζοντας τον αριθμό των αυτοκινήτων της κάθε εταιρίας με βάση τον οποίο θα γίνει ο καταμερισμός. Είναι διαφορετικό το

αποτέλεσμα το ετήσιο κόστος του ηλεκτρικού ρεύματος κατανέμεται σε δύο αυτοκίνητα που εκτελούν περίπου τριάντα δρομολόγια το χρόνο και διαφορετικό αν η κατανομή γίνει σε δέκα αυτοκίνητα με τριάντα δρομολόγια έκαστος ανά έτος.

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

Πριν προχωρήσουμε, είναι χρήσιμο να γίνει μία αναφορά στους διεθνείς αποδεκτούς κανόνες, Incoterms<sup>9</sup>, του International Chamber of Commerce οι οποίοι προσδιορίζουν όρους εμπορίου (εισαγωγών - εξαγωγών) υποδεικνύοντας τις υποχρεώσεις αγοραστή και πωλητή κατά τη διεξαγωγή μεταφοράς με οποιοδήποτε τρόπο ως προς τα εξής στοιχεία: κόστος συσκευασίας για τις εξαγωγές, εγχώρια μεταφορά μέχρι το λιμάνι εξαγωγής, εκτελωνισμό, φόρτωση σε πλοίο ή αεροπλάνο, κόστος κύριας μεταφοράς, ασφάλιση εμπορεύματος, δασμούς, κίνδυνο ζημίας ή φθοράς του εμπορεύματος.

**Ø Ex Works (ExW)...(named place) - Εκ του εργοταξίου (κατονομαζόμενος τόπος):** σημαίνει ότι ο πωλητής ή carrier, δηλαδή αυτός που παρέχει τις υπηρεσίες μεταφοράς, παραδίδει όταν θέτει το εμπόρευμα στη διάθεση του αγοραστή ή shipper στις εγκαταστάσεις του πωλητή ή σε άλλο κατονομαζόμενο σημείο μη εκτελωνισμένο προς εξαγωγή και πριν τη φόρτωσή του σε οποιοδήποτε όχημα παραλαβής. Ο πωλητής έχει μόνο την ευθύνη διάθεσης του εμπορεύματος στις εγκαταστάσεις του, ενώ ο αγοραστής έχει τη συνολική ευθύνη της μεταφοράς

---

<sup>9</sup> « Μεταφορές και Συστήματα Διανομής», Καθηγητής Ν. Μπλέσιος, Σημειώσεις, Νοέμβριος 2004

**Ø Carriage paid to (CPT)...(named place of destination)**

**- Μεταφορά πληρωμένη ως (κατονομαζόμενος τόπος προορισμού):**

σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει το εμπόρευμα στο μεταφορέα της επιλογής του πληρώνοντας το κόστος μεταφοράς ως τον κατονομαζόμενο τόπο προορισμού. Επιπλέον οφείλει να εκτελωνίσει το προϊόν προς εξαγωγή. Ο αγοραστής αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους και τα επιπλέον έξοδα που προκύπτουν. Στην περίπτωση διαδοχικών μεταφορέων, ο κίνδυνος μετατίθεται όταν το εμπόρευμα παραδοθεί στον πρώτο μεταφορέα

**Ø Free Carrier (FCA)...(named place) - Ελεύθερο στο μεταφορέα (κατονομαζόμενος τόπος):**

σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει το εμπόρευμα εκτελωνισμένο για εξαγωγή στον κατονομαζόμενο από τον αγοραστή μεταφορέα στον υποδειχθέντα τόπο. Αν η παράδοση γίνεται στις εγκαταστάσεις του πωλητή, τότε είναι υπεύθυνος για τη φόρτωση. Αν η παράδοση γίνεται σε άλλο μέρος, τότε ο πωλητής δεν είναι υπεύθυνος για την εκφόρτωση. Ο κίνδυνος ζημίας μεταβιβάζεται στον αγοραστή από τη στιγμή που ο πωλητής παραδίδει το εμπόρευμα στο μεταφορέα

**Ø Delivered at frontier (DAF)...(named place) -**

**Παραδοτέο στα σύνορα (κατονομαζόμενος τόπος):** σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει όταν το εμπόρευμα τεθεί στη διάθεση του αγοραστή επί επί του αφιχθέντος μεταφορικού μέσου, μη εκφορτωμένο, εκτελωνισμένο προς εξαγωγή, μη εκτελωνισμένο προς εισαγωγή, στο κατονομαζόμενο σημείο και τόπο στα σύνορα, αλλά πριν το τελωνειακό φυλάκιο της όμορης χώρας. Ο όρος «σύνορα» πρέπει να προσδιορίζεται με μεγάλη ακρίβεια με την προσθήκη του σημείου και του τόπου. Αν τα συμβαλλόμενα μέρη επιθυμούν ο πωλητής να είναι υπεύθυνος



για την εκφόρτωση του εμπορεύματος, αυτό πρέπει να γίνεται σαφές στη σύμβαση πώλησης.

Ο εν λόγω όρος χρησιμοποιείται όταν πρόκειται για παράδοση σε χερσαία σύνορα. Όταν η παράδοση γίνεται σε λιμάνι προορισμού επί ενός πλοίου ή επί μιας προκυμαίας (αποβάθρας), τότε χρησιμοποιούνται οι όροι **Delivered ex Ship (DES)** ή **Delivered Ex Quay (DEQ)** αντίστοιχα.

**Ø Carriage and Insurance Paid to (CIP)...(named place of destination) - Μεταφορά και Ασφάλεια πληρωμένη ως...(κατονομαζόμενος τόπος προορισμού):** σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει το εμπόρευμα στο μεταφορέα της επιλογής του πληρώνοντας το κόστος μεταφοράς ως τον κατονομαζόμενο τόπο προορισμού. Ο αγοραστής αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους και τα έξοδα που τυχόν προκύπτουν όταν το εμπόρευμα παραδοθεί σύμφωνα με τα παραπάνω. Επιπλέον ο πωλητής οφείλει να ασφαλίσει με δική του δαπάνη το μεταφερόμενο φορτίο για κάλυψη κινδύνου από απώλεια ή ζημία κατά τη μεταφορά με την ελάχιστη κάλυψη η οποία ορίζεται ίση με 110% επί της αξίας CIP του προϊόντος, δηλαδή αξία προϊόντος συν μεταφορικά. Τέλος, ο πωλητής οφείλει να εκτελωνίσει προς εξαγωγή το εμπόρευμα.

**Ø Delivered Duty Paid (DDP)...(named place of destination) - Παραδοτέο, δασμός πληρωμένος...(κατονομαζόμενος τόπος προορισμού):** σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει το εμπόρευμα στον αγοραστή εκτελωνισμένο προς εισαγωγή και μη εκφορτωμένο από το μεταφορικό μέσο στον κατονομαζόμενο τόπο προορισμού. Ο πωλητής αναλαμβάνει το κόστος της μεταφοράς και τον κίνδυνο που σχετίζεται με αυτή καθώς και το δασμό για την εισαγωγή στη χώρα.

**Ø Delivered Duty Unpaid (DDU)...(named place of destination) - Παραδοτέο, δασμός απλήρωτος...**

**(κατονομαζόμενος τόπος προορισμού):** σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει το εμπόρευμα στον αγοραστή μη εκτελωνισμένο προς εισαγωγή και μη εκφορτωμένο από το μεταφορικό μέσο στον κατονομαζόμενο τόπο προορισμού. Ο πωλητής αναλαμβάνει το κόστος της μεταφοράς και τον κίνδυνο που σχετίζεται με αυτή όχι όμως το δασμό για την εισαγωγή στη χώρα

**Ø Cost and Freight (CFR)...(named port of destination) -**

**Αξία και ναύλος (κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού):**

σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει όταν το εμπόρευμα διέρχεται πάνω από το κιγκλίδωμα του πλοίου στο κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης. Ο πωλητής πληρώνει τα έξοδα και το ναύλο που απαιτείται για τη μεταφορά του εμπορεύματος στο κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού, ενώ φεύγει να το εκτελωνίσει προς εξαγωγή. Ο κίνδυνος απώλειας ή ζημίας του εμπορεύματος και οποιαδήποτε έξοδα προκύψουν μετά το χρόνο παράδοσης, επιβαρύνουν τον αγοραστή

**Ø Free alongside ship (FAS)...(named port of shipment)-**

**Ελεύθερο παραπλεύρως του πλοίου... (κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης):**

σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει όταν το πλοίο έχει εναποτεθεί παραπλεύρως του πλοίου στο κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης. Ο αγοραστής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα και τους κινδύνους απώλειας ή ζημίας του εμπορεύματος αμέσως μετά την παράδοση. Ο πωλητής οφείλει να εκτελωνίσει το εμπόρευμα προς εξαγωγή. Ο εν λόγω όρος χρησιμοποιείται μόνο για θαλάσσια μεταφορά ή για εσωτερική μεταφορά διά της υδάτινης οδού

**Ø Free On Board (FOB)... (named port of shipment) -**

**Ελεύθερο επί του πλοίου (κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης):**

Ο εν λόγω όρος χρησιμοποιείται μόνο για θαλάσσια μεταφορά ή για εσωτερική μεταφορά διά της υδάτινης οδού και σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει όταν το εμπόρευμα διέρχεται πάνω

από κιγκλίδωμα του πλοίου στο κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης. Ο αγοραστής υποχρεούται να αναλάβει όλα τα έξοδα και τους κινδύνους απώλειας ή ζημίας του εμπορεύματος από τη στιγμή παράδοσης. Ο πωλητής εκτελωνίζει το προϊόν προς εξαγωγή

**Ø Delivered ex ship (DES)...(named port of destination)**

**- Παραδοτέο εκ του πλοίου (κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού):** σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει όταν το εμπόρευμα τεθεί στη διάθεση του αγοραστή επί του πλοίου, μη εκτελωνισμένο προς εισαγωγή, στο κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού. Ο πωλητής αναλαμβάνει όλο το κόστος και τον κίνδυνο που σχετίζεται με τη μεταφορά του εμπορεύματος ως το κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού και πριν από την εκφόρτωση. Ο εν λόγω όρος χρησιμοποιείται μόνο για θαλάσσια μεταφορά ή για εσωτερική μεταφορά διά της υδάτινης οδού

**Ø Cost, Insurance & Freight (CFR)...(named port of destination) - Αξία, Ασφάλεια και Ναύλος (κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού):**

σημαίνει ότι ο πωλητής παραδίδει όταν το εμπόρευμα διέρχεται πάνω από το κιγκλίδωμα του πλοίου στο κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης. Ο πωλητής πληρώνει τα έξοδα και το ναύλο που απαιτείται για τη μεταφορά ως το λιμάνι προορισμού. Ο κίνδυνος της απώλειας ή της ζημίας καθώς και οποιαδήποτε έξοδα που προκύπτουν μετά την παράδοση στον αγοραστή, επιβαρύνουν τον τελευταίο.

Ο πωλητής οφείλει να εκτελωνίσει το εμπόρευμα προς εξαγωγή και να προμηθευτεί με δική του δαπάνη ασφάλιση θαλάσσιας μεταφοράς κατά τη μεταφορά με την ελάχιστη κάλυψη ίση με το 110% της αξίας CIF του προϊόντος, δηλαδή αξία προϊόντος συν μεταφορικά έξοδα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### 4.1 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλύσουμε το κόστος ορισμένων δρομολογίων ώστε να γίνουν κατανοητά τα παραπάνω. Οι τιμές που χρησιμοποιούνται είναι πραγματικές χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν έχουν μεταβληθεί. Εξάλλου, σκοπός της εργασίας δεν είναι η παράθεση τιμών αλλά η κατανόηση της ανάλυσης του κόστους δρομολογίου.

**Οι παραδοχές** που γίνονται είναι ότι μεταφέρεται **ξηρό φορτίο**, τα **δρομολόγια πραγματοποιούνται μεταξύ ευρωπαϊκών χωρών και δεν έχουν ληφθεί υπόψη απρόοπτα όπως τα παραπάνω**. Επιπλέον, **οι εκάστοτε τιμές ανάγονται σε κόστος ανά χιλιόμετρο ή κόστος ανά εργάσιμη ημέρα**, ανάλογα με τις ανάγκες της κοστολόγησης.

#### **ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ 1: ΚΟΣΤΟΛΟΓΙΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ ΑΘΗΝΑ - ΠΑΤΡΑ - ANCONA - IMOLA - ANCONA - ΠΑΤΡΑ - ΑΘΗΝΑ**

Εστω ότι το δρομολόγιο πραγματοποιείται ημέρα Πέμπτη, η γραμμή που χρησιμοποιείται είναι η SUPERFAST FERRIES, η προμήθεια των εισιτηρίων γίνεται μέσω ναυτιλιακού γραφείου και το φορτηγό έχει μήκος 16,5 μέτρα. Αυτές οι παραδοχές γίνονται για να αντλήσουμε τις τιμές από τους πίνακες. Επιπλέον, οι τιμές περιλαμβάνουν και την επιστροφή, ενώ οι ημέρες είναι υπολογισμένες με βάση το νόμο, δηλαδή ώρες ανάπαυσης, απαγορεύσεις κυκλοφορίας και λοιπά. Τέλος, η Imola είναι ένας πολύ κοντινός προορισμός στην Ancona.

| ΔΙΑΣΤΑΣΗ                | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΑΝΑΓΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ   | ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ                        |
|-------------------------|-----------------|--|---|
| ΔΙΑΝΥΟΜΕΝΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ   | km              |  | 782 km  |
| ΗΜΕΡΕΣ ΤΑΞΙΑΙΟΥ         | days            |  | 5 days  |
| ΑΠΟΣΒΕΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΔΕΙΑΣ | €               | Θεωρώ ότι το κεφάλαιο υπάρχει, οπότε σύμφωνα με την παρ.1, το αναγόμενο κόστος είναι <b>0,0154 €/km</b>  | $0,0154€/km \times 782km =$<br><b>12,0428 €</b> |
| ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ              | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €1.200/έτος ανά αυτοκίνητο ξηρού φορτίου. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ <b>days</b> . Άρα, $€1200 : 280days =$ <b>4,286 €/day</b> | $4,286 €/day \times 5 days =$<br><b>21,43 €</b> |
| ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ        | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €640/έτος ανά αυτοκίνητο ξηρού φορτίου. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ <b>days</b> . Άρα, $€640 : 280days =$ <b>2,286 €/day</b>    | $2,286 €/day \times 5 days =$<br><b>11,43 €</b> |
| Κ.Τ.Ε.Ο.                | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €145/έτος ανά αυτοκίνητο ξηρού φορτίου. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ <b>days</b> . Άρα, $€145 : 280days =$ <b>0,52 €/day</b>     | $0,52 €/day \times 5 days =$<br><b>2,6 €</b>    |
| Τ.Σ.Α.                  | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €3.500/έτος. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ <b>days</b> . Άρα, $€3.500 : 280days =$ <b>12,5 €/day</b>                              | $12,5 €/day \times 5 days =$<br><b>62,5 €</b>   |
| ΜΟΝΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ PARKING  |                 | Σύμφωνα με παρ.1, €1.200/έτος, θεωρούμε την ελάχιστη τιμή. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ <b>days</b> . Άρα, $€1.200 : 280days =$ <b>4,286 €/day</b> | $4,286 €/day \times 5 days =$<br><b>21,43 €</b> |
| ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ       | €               | Θεωρώ ότι σε 10 χρόνια έχουν διανυθεί 1.300.000km. Σύμφωνα με παρ.2, $1.550€/year \times 10years = 15.500€$<br>$15.500€/1.300.000km =$ <b>0,0119€/km</b>   | $0,0119€/km \times 782km =$<br><b>9,324 €</b>   |
| ΚΟΣΤΟΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ        | €               | Σύμφωνα με παρ.3, ανά δεκαετία το κόστος είναι 43.875€. Επομένως, $43.875€ : 1.300.000km =$ <b>0,034€/km</b>   | $0,034€/km \times 782km =$<br><b>26,588 €</b>   |
| ΚΟΣΤΟΣ ΟΔΗΓΟΥ           | €               | Σύμφωνα με παρ. 4, προκύπτει το διπλανό αποτέλεσμα   | <b>800 € / δρομολόγιο</b>                       |
| ΦΟΡΟΣ                   | €               | Σύμφωνα με παρ.5, €1.600/έτος ανά αυτοκίνητο. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι <b>280 days</b> . Άρα, $€1.600 : 280days =$ <b>5,714 €/day</b>  | $5,714 €/day \times 5 days =$<br><b>28,57 €</b> |

| ΔΙΑΣΤΑΣΗ                          | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΑΝΑΓΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ  | ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ                                       |
|-----------------------------------|-----------------|---|--|
| ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΟΔΙΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ            | €               | Σύμφωνα με παρ. 6, μέσω του λιμανιού της Πάτρας με επιστροφή στην Αθήνα, προκύπτει το διπλανό αποτέλεσμα  | $12,8 \text{ €} \times 2 = 25,6 \text{ €}$                     |
| ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ         | €               | Σύμφωνα με παρ.7, θεωρώ ότι το κεφάλαιο υπάρχει, επομένως $0,0913 \text{ €/km}$ .   | $0,0913 \text{ €/km} \times 782 \text{ km} = 71,4 \text{ €}$   |
| ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΙΑ                   | €               | Σύμφωνα με παρ.8, $€150/\text{έτος}$ ανά αυτοκίνητο. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι <b>280 days</b> . Άρα, $€150 : 280 \text{ days} = 0,536 \text{ €/day}$  | $0,536 \text{ €/day} \times 5 \text{ days} = 2,68 \text{ €}$   |
| ΕΞΟΔΑ ΛΟΓΙΣΤΗ                     | €               | Σύμφωνα με παρ.9, $€500/\text{έτος}$ ανά αυτοκίνητο. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι <b>280 days</b> . Άρα, $€500 : 280 \text{ days} = 1,786 \text{ €/day}$  | $1,786 \text{ €/day} \times 5 \text{ days} = 8,93 \text{ €}$   |
| ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΥΝΤΗΡΙΟΥ                 | €               | Σύμφωνα με παρ.10, $€58$ μετά από κάθε δρομολόγιο   | <b>58 €</b>  |
| ΚΟΣΤΟΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΚΑΡΑΒΙΩΝ        | €               | Σύμφωνα με παρ.11 και τον πίνακα V για ημέρα Πέμπτη και επιστροφή Τρίτη, σύμφωνα με τις 5 ημέρες που διαρκεί το ταξίδι, προκύπτει το διπλανό αποτέλεσμα   | $655 \text{ €} + 750 \text{ €} = 1405 \text{ €}$               |
| ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΑΣ | €               | Σύμφωνα με παρ.12 και υπολογίζοντας τις ελάχιστες τιμές προκύπτει με επιστροφή το διπλανό αποτέλεσμα  | $€25 + €30 + €30 = 85 \text{ €}$                               |
| ΚΟΣΤΟΣ Ι.Κ.Α.                     | €               | Συμπεριλαμβάνεται η εισφορά του εργοδότη, το Ι.Κ.Α. του οδηγού, επίδομα αδειας, δώρο Χριστουγέννων και Πάσχα. Σύμφωνα με παρ.13, το συνολικό κόστος προκύπτει ανά έτος, ανάγεται σε κόστος ανά ημέρα και πολλαπλασιάζεται με το σύνολο ημερών του ταξιδιού. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365 - \text{ΑΔΕΙΑ} - \text{ΡΕΠΟ} = 365 - 25 - (5 \times 12) = 280 \text{ days}$ | Το ποσό που προκύπτει είναι περίπου <b>400€ ανά δρομολόγιο</b> |
| ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΟΔΙΩΝ ΙΤΑΛΙΑΣ            | €               | Σύμφωνα με παρ.14, το αποτέλεσμα που προκύπτει είναι κατά μέσο όρο με επιστροφή   | <b>150 €</b>   |
| ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ                 | €               | Σύμφωνα με παρ.15 προκύπτει ότι μέση διανυόμενη απόσταση ανά λίτρο = <b>2,8 km/lt</b><br>$782 \text{ km} / (2,8 \text{ km/lt}) = 279 \text{ lt}$  | $279 \text{ lt} \times (0,92 \text{ €/lt}) = 256,68 \text{ €}$ |
| ΤΗΛΕΦΩΝΑ-ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΑ              | €               | Σύμφωνα με την παρ.16, πρέπει να υπάρχουν παλαιότερα στοιχεία. Τα περισσότερα έξοδα αφορούν κυρίως τις ταχυμεταφορές (courier) και το κόστος κινητής και σταθερής τηλεφωνίας. Το διπλανό αποτέλεσμα είναι προσεγγιστικό και έχει  | <b>70 €</b>  |

|  |                                    |                     |
|--|------------------------------------|---------------------|
|  | αντληθεί από επιχειρηματία.        |                     |
|  | <b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ</b> | <b>€ 3.529,2048</b> |

Σχόλια – Παρατηρήσεις:

- 1) Στην ελληνική αγορά, η τελική τιμή πώλησης του δρομολογίου Αθήνα - Πάτρα - Ancona - Imola είναι €550 ενώ το κόστος δρομολογίου Imola - Ancona - Πάτρα - Αθήνα είναι €2.200. Υπολογίζοντας, η συνολική τιμή πώλησης ανέρχεται σε € 2.750, δηλαδή η ζημία ανέρχεται σε € 780! περίπου. Αυτό είναι ένα φαινόμενο που θα εντοπίσουμε και στη συνέχεια επιβεβαιώνοντας και πρακτικά πλέον τα όσα έχουν ήδη αναφερθεί
- 2) Στους υπολογισμούς δεν έχουν ληφθεί υπόψη πρόστιμα, επισκευές για τυχούσες ζημιές, επισκευές εκτός ελλαδικού χώρου, ατυχήματα και λοιπά, τα οποία δε θα έπρεπε να προκύπτουν και δεν είναι προβλέψιμα συμβάντα. Οπότε, αναφερόμαστε σε επιπλέον κόστη τα οποία επιβαρύνεται η εκάστοτε επιχείρηση ή αυτοκινητιστής
- 3) Στους υπολογισμούς δεν έχουν ληφθεί υπόψη τα γενικά και πάγια έξοδα της επιχείρησης τα οποία πρέπει να υπολογίζονται
- 4) Αν πρόκειται για αυτοκινητιστή, τότε αφαιρούμε το κόστος του Ι.Κ.Α. και όχι την αμοιβή του οδηγού ανά δρομολόγιο
- 5) Αν πρόκειται για δρομολόγιο με φορτία επιπλέον της μίας παραλαβής και παράδοσης, τότε λαμβάνουμε υπόψη το επιπλέον κόστος υπολογίζοντας ότι ελάχιστος χρόνος παραλαβής και παράδοσης είναι τέσσερις ώρες.

**ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ 2: ΚΟΣΤΟΛΟΓΙΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ ΑΘΗΝΑ - ΠΑΤΡΑ - ANCONA - BARCELONA - ANCONA - ΠΑΤΡΑ - ΑΘΗΝΑ ΜΕΣΩ ΓΑΛΛΙΑΣ**

Έστω ότι το δρομολόγιο πραγματοποιείται ημέρα Πέμπτη, η γραμμή που χρησιμοποιείται είναι η SUPERFAST FERRIES, η προμήθεια των εισιτηρίων γίνεται μέσω ναυτιλιακού γραφείου και το φορτηγό έχει μήκος 16,5 μέτρα. Αυτές οι παραδοχές γίνονται για να αντλήσουμε τις τιμές από τους πίνακες. Επιπλέον, οι τιμές περιλαμβάνουν και την επιστροφή, ενώ οι ημέρες είναι υπολογισμένες με βάση το νόμο, δηλαδή ώρες ανάπαυσης, απαγορεύσεις κυκλοφορίας και λοιπά. Η Barcelona απέχει περίπου 150 χιλιόμετρα από τα σύνορα με τη Γαλλία.

| ΔΙΑΣΤΑΣΗ                | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΑΝΑΓΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ   | ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ                |
|-------------------------|-----------------|--|---|
| ΔΙΑΝΥΟΜΕΝΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ   | km              |  | 3.112 km                                |
| ΗΜΕΡΕΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ         | days            |  | 8 days                                  |
| ΑΠΟΣΒΕΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΔΕΙΑΣ | €               | Θεωρώ ότι το κεφάλαιο υπάρχει, οπότε σύμφωνα με την παρ.1, το αναγόμενο κόστος είναι <b>0,0154 €/km</b>  | 0,0154€/km x 3.112km=<br><b>47,93 €</b> |
| ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ              | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €1.200/έτος ανά αυτοκίνητο ξηρού φορτίου. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι 365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5x12)= <b>280 days</b> . Άρα, €1200 : 280days = <b>4,286 €/day</b> | 4,286 €/day x 8 days=<br><b>34,3 €</b>  |
| ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ        | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €640/έτος ανά αυτοκίνητο ξηρού φορτίου. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι 365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5x12)= <b>280 days</b> . Άρα, €640 : 280days = <b>2,286 €/day</b>    | 2,286 €/day x 8 days=<br><b>18,3 €</b>  |
| Κ.Τ.Ε.Ο.                | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €145/έτος ανά αυτοκίνητο ξηρού φορτίου. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι 365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5x12)= <b>280 days</b> . Άρα, €145 : 280days = <b>0,52 €/day</b>     | 0,52 €/day x 8 days=<br><b>4,16 €</b>   |
|                         |                 |  |   |
|                         |                 |  |   |



| ΔΙΑΣΤΑΣΗ                          | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΑΝΑΓΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ  | ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ                               |
|-----------------------------------|-----------------|---|--|
| Τ.Σ.Α.                            | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €3.500/έτος. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ days. Άρα, $€3.500 : 280days = 12,5$ €/day                              | $12,5 \text{ €/day} \times 8 \text{ days} = 100$ €     |
| ΜΟΝΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ PARKING            |                 | Σύμφωνα με παρ.1, €1.200/έτος, θεωρούμε την ελάχιστη τιμή. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ days. Άρα, $€1.200 : 280days = 4,286$ €/day | $4,286 \text{ €/day} \times 8 \text{ days} = 34,3$ €   |
| ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ                 | €               | Θεωρώ ότι σε 10 χρόνια έχουν διανυθεί 1.300.000km. Σύμφωνα με παρ.2, $1.550\text{€/year} \times 10\text{years}=15.500\text{€}$<br>$15.500\text{€/}1.300.000\text{km}=0,0119\text{€/km}$     | $0,0119\text{€/km} \times 3.112\text{km} = 37,033$ €   |
| ΚΟΣΤΟΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ                  | €               | Σύμφωνα με παρ.3, ανά δεκαετία το κόστος είναι 43.875€. Επομένως, $43.875\text{€}:1.300.000\text{km}=0,034\text{€/km}$  | $0,034\text{€/km} \times 3.112\text{km} = 105,81$ €    |
| ΚΟΣΤΟΣ ΟΔΗΓΟΥ                     | €               | Σύμφωνα με παρ. 4, προκύπτει το διπλανό αποτέλεσμα  | 800 € / δρομολόγιο                                     |
| ΦΟΡΟΣ                             | €               | Σύμφωνα με παρ.5, €1.600/έτος ανά αυτοκίνητο. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι 280 days. Άρα, $€1.600 : 280days = 5,714$ €/day  | $5,714 \text{ €/day} \times 8 \text{ days} = 45,712$ € |
| ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΟΔΙΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ            | €               | Σύμφωνα με παρ. 6, μέσω του λιμανιού της Πάτρας με επιστροφή στην Αθήνα, προκύπτει το διπλανό αποτέλεσμα  | $12,8 \text{ €} \times 2 = 25,6$ €                     |
| ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ         | €               | Σύμφωνα με παρ.7, θεωρώ ότι το κεφάλαιο υπάρχει, επομένως 0,0913 €/km.  | $0,0913\text{€/km} \times 3.112\text{km} = 284,126$ €  |
| ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ                  | €               | Σύμφωνα με παρ.8, €150/έτος ανά αυτοκίνητο. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι 280 days. Άρα, $€150 : 280days = 0,536$ €/day  | $0,536 \text{ €/day} \times 8 \text{ days} = 4,29$ €   |
| ΕΞΟΔΑ ΛΟΓΙΣΤΗ                     | €               | Σύμφωνα με παρ.9, €500/έτος ανά αυτοκίνητο. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι 280 days. Άρα, $€500 : 280days = 1,786$ €/day  | $1,786 \text{ €/day} \times 8 \text{ days} = 14,3$ €   |
| ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΥΝΤΗΡΙΟΥ                 | €               | Σύμφωνα με παρ.10, €58 μετά από κάθε δρομολόγιο   | 58 €   |
| ΚΟΣΤΟΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΚΑΡΑΒΙΩΝ        | €               | Σύμφωνα με παρ.11 και τον πίνακα V για ημέρα Πέμπτη και επιστροφή Παρασκευή, σύμφωνα με τις 8 ημέρες που διαρκεί το ταξίδι, προκύπτει το διπλανό αποτέλεσμα                                 | $655\text{€} + 800\text{€} = 1455$ €                   |
| ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΑΣ | €               | Σύμφωνα με παρ.12 και υπολογίζοντας τις ελάχιστες τιμές προκύπτει με επιστροφή το διπλανό αποτέλεσμα  | $€25 + €30 + €30 = 85$ €                               |

| ΔΙΑΣΤΑΣΗ                           | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΑΝΑΓΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ  | ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ   |
|------------------------------------|-----------------|---|--|
| ΚΟΣΤΟΣ Ι.Κ.Α.                      | €               | Συμπεριλαμβάνεται η εισφορά του εργοδότη, το Ι.Κ.Α. του οδηγού, επίδομα αδειάς, δώρο Χριστουγέννων και Πάσχα. Σύμφωνα με παρ.13, το συνολικό κόστος προκύπτει ανά έτος, ανάγεται σε κόστος ανά ημέρα και πολλαπλασιάζεται με το σύνολο ημερών του ταξιδιού. Οι <b>εργασίες ημέρες</b> του έτους είναι<br>$365 - ΑΔΕΙΑ - ΡΕΠΟ = 365 - 25 - (5 \times 12) = 280 \text{ days}$ | Το ποσό που προκύπτει είναι περίπου <b>400€ ανά δρομολόγιο</b>       |
| ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΟΔΙΩΝ ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΓΑΛΛΙΑΣ | €               | Σύμφωνα με παρ.14, το αποτέλεσμα που προκύπτει είναι κατά μέσο όρο με επιστροφή   | <b>560 €</b>   |
| ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ                  | €               | Σύμφωνα με παρ.15 προκύπτει ότι μέση διανυόμενη απόσταση ανά λίτρο = <b>2,8 km/lt</b><br>$3.112 \text{ km} / (2,8 \text{ km/lt}) = 1.111,43 \text{ lt}$   | $1.111,43 \text{ lt} \times (0,92 \text{ €/lt}) = 1022,52 \text{ €}$ |
| ΤΗΛΕΦΩΝΑ-ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΑ               | €               | Σύμφωνα με την παρ.16, πρέπει να υπάρχουν παλαιότερα στοιχεία. Τα περισσότερα έξοδα αφορούν κυρίως τις ταχυμεταφορές (courier) και το κόστος κινητής και σταθερής τηλεφωνίας. Το διπλανό αποτέλεσμα είναι προσεγγιστικό και έχει αντληθεί από επιχειρηματία.  | <b>70 €</b>  |
| <b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ</b> |                 |   | <b>€ 5.206,38</b>  |

Σχόλια - Παρατηρήσεις:

1) Στην ελληνική αγορά, η τιμή πώλησης του δρομολογίου Αθήνα - Πάτρα - Ancona - Barcelona είναι €1.700 ενώ το κόστος δρομολογίου Barcelona - Ancona - Πάτρα - Αθήνα είναι €3.100. Υπολογίζοντας, η συνολική τιμή πώλησης ανέρχεται σε € 4.800, δηλαδή η ζημία ανέρχεται σε 406,381 €! περίπου. Αυτό είναι ένα φαινόμενο που θα εντοπίσουμε και στη συνέχεια επιβεβαιώνοντας και πρακτικά πλέον τα όσα έχουν ήδη αναφερθεί

2) Στους υπολογισμούς δεν έχουν ληφθεί υπόψη πρόστιμα, επισκευές για τυχούσες ζημιές, επισκευές εκτός ελλαδικού

χώρου, ατυχήματα και λοιπά, τα οποία δε θα έπρεπε να προκύπτουν και δεν είναι προβλέψιμα συμβάντα. Οπότε, αναφερόμαστε σε επιπλέον κόστη τα οποία επιβαρύνεται η εκάστοτε επιχείρηση ή αυτοκινητιστής

3)Στους υπολογισμούς δεν έχουν ληφθεί υπόψη τα γενικά και πάγια έξοδα της επιχείρησης τα οποία πρέπει να υπολογίζονται

4)Αν πρόκειται για αυτοκινητιστή, τότε αφαιρούμε το κόστος του Ι.Κ.Α. και όχι της αμοιβής ανά δρομολόγιο

5)Αν πρόκειται για δρομολόγιο με φορτία επιπλέον της μίας παραλαβής και παράδοσης, τότε λαμβάνουμε υπόψη το επιπλέον κόστος υπολογίζοντας ότι ελάχιστος χρόνος παραλαβής και παράδοσης είναι τέσσερις ώρες.

**ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ 3: ΚΟΣΤΟΛΟΓΙΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ ΑΘΗΝΑ - ΠΑΤΡΑ - ΒΕΝΕΤΙΑ - ΒΕΡΟΛΙΝΟ - ΒΕΝΕΤΙΑ - ΠΑΤΡΑ - ΑΘΗΝΑ**

Έστω ότι το δρομολόγιο πραγματοποιείται ημέρα Πέμπτη, η γραμμή που χρησιμοποιείται είναι η ANEK, δε μεσολαβεί ναυτικιακό πρακτορείο για την προμήθεια των εισιτηρίων και το φορτηγό έχει μήκος 16,5 μέτρα. Αυτές οι παραδοχές γίνονται για να αντλήσουμε τις τιμές από τους πίνακες. Επιπλέον, οι τιμές περιλαμβάνουν και την επιστροφή, ενώ οι ημέρες είναι υπολογισμένες με βάση το νόμο, δηλαδή ώρες ανάπαυσης, απαγορεύσεις κυκλοφορίας και λοιπά.

| <b>ΔΙΑΣΤΑΣΗ</b>              | <b>ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ</b> | <b>ΑΝΑΓΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ</b> | <b>ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ</b> |
|------------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| <b>ΔΙΑΝΥΟΜΕΝΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ</b> | km                     |                       | <b>2.714 km</b>                 |
| <b>ΗΜΕΡΕΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ</b>       | days                   |                       | <b>10 days</b>                  |
|                              |                        |                       |                                 |

| ΔΙΑΣΤΑΣΗ                | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΑΝΑΓΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ   | ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ                           |
|-------------------------|-----------------|--|--|
| ΑΠΟΣΒΕΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΔΕΙΑΣ | €               | Θεωρώ ότι το κεφάλαιο υπάρχει, οπότε σύμφωνα με την παρ.1, το αναγόμενο κόστος είναι <b>0,0154 €/km</b>  | $0,0154€/km \times 2.714km =$<br><b>41,8 €</b>     |
| ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ              | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €1.200/έτος ανά αυτοκίνητο ξηρού φορτίου. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ <b>days</b> . Άρα, €1200 : 280days = <b>4,286 €/day</b> | $4,286 €/day \times 10$<br>days=<br><b>42,86 €</b> |
| ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ        | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €640/έτος ανά αυτοκίνητο ξηρού φορτίου. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ <b>days</b> . Άρα, €640 : 280days = <b>2,286 €/day</b>    | $2,286 €/day \times 10$<br>days=<br><b>22,86 €</b> |
| Κ.Τ.Ε.Ο.                | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €145/έτος ανά αυτοκίνητο ξηρού φορτίου. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ <b>days</b> . Άρα, €145 : 280days = <b>0,52 €/day</b>     | $0,52 €/day \times 10$ days=<br><b>5,2 €</b>       |
| Τ.Σ.Α.                  | €               | Σύμφωνα με παρ.1, €3.500/έτος. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ <b>days</b> . Άρα, €3.500 : 280days = <b>12,5 €/day</b>                              | $12,5 €/day \times 10$ days=<br><b>125 €</b>       |
| ΜΟΝΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ PARKING  |                 | Σύμφωνα με παρ.1, €1.200/έτος, θεωρούμε την ελάχιστη τιμή. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280$ <b>days</b> . Άρα, €1.200 : 280days = <b>4,286 €/day</b> | $4,286 €/day \times 10$<br>days=<br><b>42,86 €</b> |
| ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ       | €               | Θεωρώ ότι σε 10 χρόνια έχουν διανυθεί 1.300.000km.<br>Σύμφωνα με παρ.2, 1.550€/year x 10years=15.500€<br>$15.500€/1.300.000km=0,0119€/km$  | $0,0119€/km \times 2.714km =$<br><b>32,3 €</b>     |
| ΚΟΣΤΟΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ        | €               | Σύμφωνα με παρ.3, ανά δεκαετία το κόστος είναι 43.875€. Επομένως, $43.875€:1.300.000km=0,034€/km$  | $0,034€/km \times 2.714km =$<br><b>92,276 €</b>    |
| ΚΟΣΤΟΣ ΟΔΗΓΟΥ           | €               | Σύμφωνα με παρ. 4, προκύπτει το διπλανό αποτέλεσμα   | <b>800 € / δρομολόγιο</b>                          |
| ΦΟΡΟΣ                   | €               | Σύμφωνα με παρ.5, €1.600/έτος ανά αυτοκίνητο. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι <b>280 days</b> . Άρα, €1.600 : 280days = <b>5,714 €/day</b>  | $5,714 €/day \times 10$<br>days=<br><b>57,14 €</b> |
| ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΟΔΙΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ  | €               | Σύμφωνα με παρ. 6, μέσω του λιμανιού της Πάτρας με επιστροφή στην Αθήνα, προκύπτει το διπλανό αποτέλεσμα   | $12,8 € \times 2 =$ <b>25,6 €</b>                  |

| ΔΙΑΣΤΑΣΗ                                       | ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ | ΑΝΑΓΟΜΕΝΗ ΤΙΜΗ  | ΣΥΝΟΛΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ                                       |
|--|-----------------|---|--|
| ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ                      | €               | Σύμφωνα με παρ.7, θεωρώ ότι το κεφάλαιο υπάρχει, επομένως 0,0913 €/km.  | $0,0913€/km \times 2.714km = 247,8 €$                          |
| ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ                               | €               | Σύμφωνα με παρ.8, €150/έτος ανά αυτοκίνητο. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι <b>280 days</b> . Άρα, $€150 : 280days = 0,536 €/day$  | $0,536 €/day \times 10 days = 5,36 €$                          |
| ΕΞΟΔΑ ΛΟΓΙΣΤΗ                                  | €               | Σύμφωνα με παρ.9, €500/έτος ανά αυτοκίνητο. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι <b>280 days</b> . Άρα, $€500 : 280days = 1,786 €/day$  | $1,786 €/day \times 10 days = 17,86 €$                         |
| ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΥΝΤΗΡΙΟΥ                              | €               | Σύμφωνα με παρ.10, €58 μετά από κάθε δρομολόγιο   | <b>58 €</b>  |
| ΚΟΣΤΟΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΚΑΡΑΒΙΩΝ                     | €               | Σύμφωνα με παρ.11 και τον πίνακα IV για ημέρα Πέμπτη και επιστροφή Κυριακή, σύμφωνα με τις 10 ημέρες που διαρκεί το ταξίδι, προκύπτει το διπλανό αποτέλεσμα   | $632€ + 844€ = 1476 €$   |
| ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΑΣ              | €               | Σύμφωνα με παρ.12 και υπολογίζοντας τις ελάχιστες τιμές προκύπτει με επιστροφή το διπλανό αποτέλεσμα  | $€25 + €30 + €30 = 85 €$                                       |
| ΚΟΣΤΟΣ Ι.Κ.Α.                                  | €               | Συμπεριλαμβάνεται η εισφορά του εργοδότη, το Ι.Κ.Α. του οδηγού, επίδομα αδειας, δώρο Χριστουγέννων και Πάσχα. Σύμφωνα με παρ.13, το συνολικό κόστος προκύπτει ανά έτος, ανάγεται σε κόστος ανά ημέρα και πολλαπλασιάζεται με το σύνολο ημερών του ταξιδιού. Οι <b>εργάσιμες ημέρες</b> του έτους είναι $365-ΑΔΕΙΑ-ΡΕΠΟ=365-25-(5 \times 12)=280 days$ | Το ποσό που προκύπτει είναι περίπου <b>400€ ανά δρομολόγιο</b> |
| ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΟΔΙΩΝ ΙΤΑΛΙΑΣ, ΑΥΣΤΡΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ | €               | Σύμφωνα με παρ.14, το αποτέλεσμα που προκύπτει είναι κατά μέσο όρο με επιστροφή   | $(74+176+160)€ = 410 €$  |
| ΚΟΣΤΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ                              | €               | Σύμφωνα με παρ.15 προκύπτει ότι μέση διανυόμενη απόσταση ανά λίτρο = <b>2,8 km/lt</b><br>$2.714km / (2,8km/lt) = 969,3 lt$  | $969,3lt \times (0,92 €/lt) = 891,756 €$                       |
| ΤΗΛΕΦΩΝΑ-ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΑ                           | €               | Σύμφωνα με την παρ.16, πρέπει να υπάρχουν παλαιότερα στοιχεία. Τα περισσότερα έξοδα αφορούν κυρίως τις ταχυμεταφορές (courier) και το κόστος κινητής και σταθερής τηλεφωνίας. Το διπλανό αποτέλεσμα είναι προσεγγιστικό και έχει αντληθεί από επιχειρηματία.  | <b>70 €</b>  |

## Σχόλια - Παρατηρήσεις:

1) Στην ελληνική αγορά, η τιμή πώλησης για το δρομολόγιο Αθήνα - Πάτρα - Βενετία - Βερολίνο είναι 1700€ ενώ η τιμή πώλησης για το δρομολόγιο Βερολίνο - Βενετία - Πάτρα - Αθήνα είναι 3500€. Υπολογίζοντας, η συνολική τιμή πώλησης ανέρχεται σε 5200€. Θεωρητικά, προκύπτει κέρδος της τάξης των 250,38€ περίπου, το οποίο φυσικά είναι πολύ εύκολο να ανατραπεί εξαιτίας των παραγόντων που αναφέρονται στις παρακάτω παρατηρήσεις. Αυτό είναι ένα φαινόμενο που θα εντοπίσουμε και στη συνέχεια επιβεβαιώνοντας και πρακτικά πλέον τα όσα έχουν ήδη αναφερθεί

2) Στους υπολογισμούς δεν έχουν ληφθεί υπόψη πρόστιμα, επισκευές για τυχούσες ζημιές, επισκευές εκτός ελλαδικού χώρου, ατυχήματα και λοιπά, τα οποία δε θα έπρεπε να προκύπτουν και δεν είναι προβλέψιμα συμβάντα. Οπότε, αναφερόμαστε σε επιπλέον κόστη τα οποία επιβαρύνεται η εκάστοτε επιχείρηση ή αυτοκινητιστής

3) Στους υπολογισμούς δεν έχουν ληφθεί υπόψη τα γενικά και πάγια έξοδα της επιχείρησης τα οποία πρέπει να υπολογίζονται

4) Αν πρόκειται για αυτοκινητιστή, τότε αφαιρούμε το κόστος του Ι.Κ.Α. και όχι της αμοιβής ανά δρομολόγιο

5) Αν πρόκειται για δρομολόγιο με φορτία επιπλέον της μίας παραλαβής και παράδοσης, τότε λαμβάνουμε υπόψη το επιπλέον κόστος υπολογίζοντας ότι ελάχιστος χρόνος παραλαβής και παράδοσης είναι τέσσερις ώρες.

#### 4.2 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ

Οι παραπάνω περιπτώσεις μελέτης αναφέρονται σε απλές περιπτώσεις μεταφοράς ξηρού φορτίου ακίνδυνου. Υπάρχουν όμως περιπτώσεις μεταφοράς κατά τις οποίες το φορτίο θεωρείται επικίνδυνο ή απαιτεί ιδιαίτερες συνθήκες μεταφοράς, όπως για παράδειγμα υγρά, εύφλεκτα υλικά, τοξικά υλικά, υλικά που προκαλούν ερεθισμό κατά την επαφή με το ανθρώπινο σώμα, υλικά βλαβερά για το περιβάλλον, φάρμακα. Η μεταφορά τέτοιων φορτίων απαιτεί ειδικές προϋποθέσεις και πιστοποιήσεις που πρέπει να φέρουν οι μεταφορείς και τα οχήματά τους.

Παράγοντες όπως οι παραπάνω, δηλαδή το είδος του μεταφερόμενου φορτίου, ο βαθμός επικινδυνότητας και άλλοι, **διπλασιάζουν τουλάχιστον το κόστος μεταφοράς** όπως είναι αναμενόμενο. Οι οδηγοί είναι εκπαιδευμένοι και πιστοποιημένοι για εξειδικευμένες μεταφορές, τα φορητά δημοσίας χρήσης είναι επίσης πιστοποιημένα και κατάλληλα διαμορφωμένα και εξοπλισμένα. Επιπλέον περιορισμοί όπως απαγόρευση της κυκλοφορίας των ανωτέρω φορτίων κατά τη διάρκεια του Σαββατοκύριακου, η απαγόρευση διέλευσης των φορητών μέσα από τούνελ, οι χαμηλές ταχύτητες, τα διπλάσια κόμιστρα στα εισιτήρια των πλοίων, επιδρούν αυξητικά στο κόστος δρομολογίου.

Στην Ελλάδα, το παράδοξο είναι ότι ενώ τέτοιου είδους μεταφορές που απαιτούν ιδιαίτερη εξειδίκευση και άρα μπορούν να επιφέρουν ικανοποιητικά κέρδη, ελάχιστοι είναι οι μεταφορείς που διεκπεραιώνουν τέτοιου είδους δρομολόγια. Ο λόγος είναι για ακόμη μία φορά οι πολύ χαμηλές τιμές που έχουν πλέον παγιωθεί στην αγορά, με αποτέλεσμα οι ανωτέρω μεταφορές να είναι δυσβάσταχτες καθώς οι πελάτες αρνούνται να πληρώσουν το ιδιαίτερα υψηλό αντίτιμο.

Μία ακόμη παράμετρος διαφοροποίησης του κόστους δρομολογίου είναι η επείγουσα και άμεση παράδοση στον τελικό προορισμό. Αυτό μπορεί να συνεπάγεται ανατροπή του ήδη υπάρχοντος πλάνου δρομολογίων με προτεραιότητα στο συγκεκριμένο, υπερωριακή εργασία, μεταφορτώσεις και λοιπά. Ως αποτέλεσμα, το κόστος αυξάνεται.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

### **5.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Μελετώντας προσεκτικά τις παραπάνω περιπτώσεις και ανατρέχοντας στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, αποδεικνύεται ότι οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι μεταφορείς είναι πολλές και ουσιαστικές. Η πολύ κακή νοοτροπία και η άγνοια του παρελθόντος, δυστυχώς συνοδεύουν το παρόν και θα συνοδεύουν και το μέλλον εάν δεν αλλάξει η «γραμμή πλεύσης».

Είναι πολύ σημαντικό για τη χώρα μας, η οποία αποτελεί κομβικό γεωγραφικό σημείο και δίαυλο γεωγραφικής επικοινωνίας, να είναι σε θέση να εκμεταλλευτεί αυτό το πλεονέκτημα τόσο γεωπολιτικά όσο και οικονομικά. Φυσιολογικά, οι εμπορευματικές μεταφορές θα έπρεπε να αποτελούν ουσιαστική οικονομική και αναπτυξιακή πηγή. Αντίθετα όμως, ο κλάδος αυτό μαραζώνει ζημιώνοντας αντί να οφελεί.



## 5.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Με βάση τη μικρή εμπειρία που απέκτησα προσπαθώντας να χτίσω αυτή την εργασία, συμπεράνα ότι οι παρακάτω προτάσεις ίσως να είναι ιδιαίτερα κρίσιμες καθώς «αγκαλιάζουν» τα βασικά σημεία που πονάνε τον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών:

- 1) Ακαδημαϊκή γνώση του κλάδου των μεταφορών και ευρύτερα του τομέα των Logistics. Στη χώρα μας έχουν ξεκινήσει προσπάθειες τέτοιας φύσεως είτε μέσω σεμιναρίων εκπαίδευσης διαφόρων φορέων με αντικείμενο τη μελέτη των παραπάνω είτε μέσω Μεταπτυχιακών Προγραμμάτων είτε μέσω προπτυχιακών τμημάτων με αντικείμενο τη μελέτη της Εφοδιαστικής Αλυσίδας. Η προσπάθεια όμως πρέπει να είναι συστηματική, ουσιαστική και βασισμένη στα διεθνή Ευρωπαϊκά Πρότυπα. Είναι γνωστό και ευρέως αποδεκτό ότι η υπόλοιπη Ευρώπη και η Αμερική έχουν πολύ περισσότερα χρόνια εμπειρίας από την Ελλάδα
- 2) Τροποποίηση του ήδη υπάρχοντος νομοθετικού πλαισίου και ανάπτυξη νέου με βάση πάλι τα Ευρωπαϊκά πρότυπα έχοντας ως σκοπό την εξυγίανση αρχικά και κατόπιν την ανάπτυξη του κλάδου των μεταφορών και ευρύτερα του κλάδου των Logistics
- 3) Δημιουργία και λειτουργία των κατάλληλων κατασταλτικών και ελεγκτικών μηχανισμών για τον έλεγχο της εφαρμογής του νόμου και αυστηρή τιμωρία των παραβατών. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι ελεγκτικοί μηχανισμοί στη χώρα μας είναι ανεπαρκής και οι έλεγχοι ανύπαρκτοι από κλιμάκια αναρμόδιων οργάνων, για παράδειγμα η Τροχαία
- 4) Οργάνωση των μεταφορέων σε υγιής και ανταγωνιστικές επιχειρήσεις

5) Άμεση περάτωση και λειτουργία των εμπορευματικών κέντρων

Θεωρώ ότι με λίγη ευαισθησία και διορατικότητα, η πολιτική και φυσική ηγεσία του κλάδου των μεταφορών μπορεί να αφήσει τα κατάλοιπα του παρελθόντος για πάντα στο παρελθόν και να χαιρετίσει τις ευκαιρίες ανάπτυξης που είναι ήδη μπροστά μας.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. **Baloo R.H.**, Business Logistics/Supply Chain Management, International Edition, 5<sup>th</sup> Edition 2004
2. **Κακατσάκης Σπυρ. Στυλιανός**, Η ελληνική διεθνής χερσαία εμπορευματική μεταφορά, 2006
3. **Μπλέσιος Νικόλαος**, Μεταφορές και Συστήματα Διανομής, Σημειώσεις από το μεταπτυχιακό πρόγραμμα Σπουδών με κατεύθυνση Logistics, Νοέμβριος 2004
4. **Σχολή επαγγελματικής κατάρτισης Μεταφορέων**, Ο.Φ.Α.Ε., Οι Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές στην Ελλάδα και την Ε.Ο.Κ.
5. **Επιθεώρηση Εργασίας**, Η κωδικοποίηση διατάξεων συλλογικών ρυθμίσεων, τόμος Α', Οργανισμός Μεσολάβησης και Διαιτησίας- Αθήνα 2005
6. <http://europa.eu.int>
7. [www.anek.gr](http://www.anek.gr)
8. [www.shell.gr](http://www.shell.gr)