

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

**ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ**

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: LOGISTICS (ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ)

ΘΕΜΑ

**ΑΒC ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΛΑΜΠΡΟΣ ΛΑΪΟΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΣ ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΗΛΙΑΣ ΚΑΚΑΤΣΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2010

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου, κ. Λάμπρο Λάιο, ο οποίος μου έδωσε την ευκαιρία να ασχοληθώ με ένα αντικείμενο του άμεσου ενδιαφέροντός μου. Επιπλέον θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές μου στο Μεταπτυχιακό πρόγραμμα «Logistics», και στο Ακαδημαϊκό τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς, οι οποίοι συνεισέφεραν σημαντικά στην πνευματική και επαγγελματική μου πρόοδο.

Ευχαριστώ επίσης τους υπεύθυνους των εταιρειών, για τη συνεργασία τους και για την παροχή των απαραίτητων στοιχείων των επιχειρήσεών τους, με βάση τα οποία ολοκληρώθηκε η παρούσα εργασία.

Ιδιαίτερως θα ήθελα να ευχαριστήσω την διαμεταφορική εταιρεία Panatlantic Ε.Π.Ε. και τους κυρίους Απόστολο Μπραϊμώτη και Νικόλαο Αντωνίου για την πολύτιμη βοήθειά τους.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω για την πολύτιμη συμβολή του τον πατέρα μου, Στυλιανό, ο οποίος εκτός απ' την αμέριστη φροντίδα του σε προσωπικό και οικογενειακό επίπεδο, συνεισέφερε τα μέγιστα, με τις γνώσεις και την εμπειρία του, στην ολοκλήρωση αυτής της εργασίας. Επίσης θέλω να ευχαριστήσω τη μητέρα μου, Αντωνία, για την ανιδιοτελή αγάπη, που μου δείχνει πάντα. Τέλος θέλω να ευχαριστήσω τον αδελφό μου, Σπυρίδωνα, για την πολύτιμη συμβολή στην παρούσα εργασία, σχετικά με νομικά ζητήματα, και με την ελπίδα πολλών ακόμα μελλοντικών συγγραφικών συνεργασιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή.....	3
1. Οδικές μεταφορές.....	9
1.1 Οδική διεθνής μεταφορά.....	9
1.2 Στόλος των φορτηγών.....	10
1.3 Κατηγορίες Φ.Δ.Χ.	12
1.4 Τεχνικά και εμπορικά στοιχεία των Φ.Δ.Χ. και πώς επηρεάζουν το κόστος.....	13
1.5 Προσέγγιση κόστους στις οδικές μεταφορές	15
1.6 Λειτουργία οδικής μεταφοράς – κοστολογική θεώρηση	19
2. Σιδηροδρομικές μεταφορές	23
2.1 Λειτουργία και εμπορική πολιτική των σιδηροδρόμων	23
2.2 Εμπορική πολιτική και παράγοντες επιρροής τιμολόγησης.....	26
2.3 Γενικά περί σιδηροδρομικών τιμολογίων	32
2.4 Συμφωνίες μαζικών μεταφορών	37
3. Συνδυασμένες Μεταφορές	41
3.1 Διάκριση Συνδυασμένων μεταφορών	41
3.2 Θεμελιώδεις προϋποθέσεις συνδυασμένων μεταφορών	41
3.3 Ορισμός Συνδυασμένων μεταφορών	42
3.4 Λειτουργία Συνδυασμένων μεταφορών	44
3.5 Χαρακτηριστικά Συνδυασμένων μεταφορών	47
3.6 Συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα	51
3.7 Τεχνολογία Συνδυασμένων μεταφορών Λειτουργική και κοστολογική κατάταξη	54
3.8 ΟΣΕ και φορολογικά θέματα Συνδυασμένων μεταφορών	55
3.9 Έννοια μεταφόρτωσης στη χερσαία μεταφορά	55
3.10 Παράδειγμα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από την Κίνα προς την Ελλάδα μέσω Αμβούργου	56
3.11 Λειτουργία και κόστος Διαμεταφορικής επιχείρησης	60
4. Επίλογος	66
Βιβλιογραφία	67

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται και αναλύει τις δραστηριότητες και λειτουργίες των χερσαίων μεταφορών. Σκοπό έχει να επισημάνει τις επιμέρους πτυχές τους υπό το πρίσμα του ανταγωνισμού, του κόστους και των περιορισμών της αγοράς.

Η πρώτη ενότητα αναφέρεται στις οδικές μεταφορές και στις ιδιαιτερότητες, που αυτές παρουσιάζουν. Οι ιδιαιτερότητες αυτές έχουν να κάνουν με την κατάσταση της αγοράς, τα τεχνικά χαρακτηριστικά των μέσων μεταφοράς, και πώς αυτά επηρεάζουν το κόστος.

Η δεύτερη ενότητα αναφέρεται στις σιδηροδρομικές και στους παράγοντες, που την επιβάλλουν. Η ανάλυση αυτή είναι αρκετά διαφορετική στην προσέγγισή της, λόγω της έντονης παρουσίας του κράτους στις λειτουργίες της. Αναλύεται η εμπορική πολιτική του σιδηροδρόμου και γίνεται αναφορά ωστόσο στις πρόσφατες αλλαγές και την απελευθέρωση της αγοράς.

Τέλος η τρίτη ενότητα αναφέρεται στις συνδυασμένες μεταφορές, οι οποίες είναι διαρκώς αναπτυσσόμενες και η πορεία τους αναμένεται να συνεχίσει ανοδικά για οικονομικούς και περιβαλλοντικούς λόγους. Γίνεται ανάλυση των προϋποθέσεων και των χαρακτηριστικών τους, καθώς πολλές φορές δημιουργούνται παρανοήσεις για το αν μία μεταφορά είναι συνδυασμένη ή όχι. Παρατίθενται επίσης παραδείγματα μεταφορών, ενώ αναλύεται και ο ρόλος του διαμεταφορέα.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι να διακρίνει τα χαρακτηριστικά των χερσαίων μεταφορών, ώστε να εντοπίζεται κατά περίπτωση ο πιο άρτιος τύπος μεταφοράς, για να οδηγηθούμε στα κατά περίπτωση επιθυμητά αποτελέσματα, τόσο από την πλευρά των μεταφορικών εταιρειών, όσο και απ' την πλευρά των χρηστών. Η μείωση του κόστους είναι ένας επιθυμητός στόχος από όλες τις πλευρές, ωστόσο πρέπει να γίνεται με κριτήρια, που δεν αλλοιώνουν την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Όταν επιτυγχάνεται η ισορροπία κόστους – ποιότητας, επιτυγχάνονται και οι ουσιαστικοί στόχοι της κάθε επιχείρησης, οι οποίοι αφορούν την ανταγωνιστικότητα, την επιβίωση της εταιρείας μακροπρόθεσμα, την ικανοποιητική κερδοφορία, αλλά και τυχόν επιμέρους στόχοι, όπως η αύξηση του μεριδίου της αγοράς, η ανάπτυξη συνεργασιών κ.λπ.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η κάθε είδους και τεχνικής χερσαία μεταφορά εκτελείται από τους ενδιαφερόμενους με τρόπο ώστε να την ελέγχουν και για αυτόν τον λόγο φροντίζουν να την γνωρίζουν σε βάθος. Με τον τρόπο αυτό ενεργούν ορθολογικά και προβλέπουν ακόμα και για τις διοικητικές και λοιπές ελεγκτικές διαδικασίες. Με τις ενέργειες αυτές αποφεύγονται όσο το δυνατόν τα προβλήματα και καθυστερήσεις στην διακίνηση των φορτίων. Αυτοί, που την διενεργούν ή μεσολαβούν για την οργάνωσή της φροντίζουν να την γνωρίσουν σε όλες της τις διαστάσεις, για να την εκτελέσουν σύννομα και όσο το δυνατόν πιο ορθολογικά σε τιμές ανταγωνισμού. Αναφέρουμε ενδεικτικά την πολύπλοκη εξάρτηση και την επιρροή, που ασκούν στην εκτέλεσή της

μεταφοράς το κράτος, η αγορά, οι τράπεζες και οι διάφοροι επαγγελματίες, οι οποίοι άμεσα ή έμμεσα έχουν ενεργή ανάμιξη στην εκτέλεσή της.

Την μεταφορά επομένως πρέπει να την γνωρίσουμε μεταξύ άλλων και κάτω από το πρίσμα των επιμέρους διαδικασιών, οι οποίες πρέπει να εκτελεστούν για να διενεργηθεί, αλλά και των λοιπών παραμέτρων της λειτουργίας της κάθε επιχείρησης, των προσώπων και φορέων, που μεσολαβούν στην κάθε φάση της προεργασίας, της εκτελέσεώς της μετακόμισης του φορτίου ως επίσης και των απολογιστικών εργασιών:

- Μεταφορά και τεχνολογικές προδιαγραφές ή καταλληλότητα του μεταφορικού μέσου.
- Μεταφορά και μετακόμιση του φορτίου.
- Μεταφορά και εμπορικά, τραπεζικά, ασφαλιστικά έγγραφα.
- Μεταφορά και τελωνειακός, αστυνομικός, φορολογικός, κτηνιατρικός έλεγχος.
- Μεταφορά και συμβάσεις ή νομικό πλαίσιο στο οποίο υπόκειται.
- Μεταφορά και τα πρόσωπα, που μεσολαβούν σε αυτήν, δηλαδή ο εντολέας, ο μεταφορέας, ο αποστολέας, κλπ.
- Μεταφορά και έγγραφα μεταφοράς.
- Μεταφορά και συνδικαλιστικές παρεμβάσεις.
- Μεταφορά και ανταγωνισμός μεταφορέων και μεταφορικών μέσων.
- Μεταφορά και μελέτη για την επιλογή του τόπου εγκαταστάσεως των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- Μεταφορά και συγκοινωνιακή υποδομή, μεταφορικοί άξονες, εμπορευματικά κέντρα.

Για την διακίνηση ενός εμπορεύματος πρέπει να εφαρμοστούν ορισμένες από τις παραπάνω διαδικασίες. Άλλες από αυτές έχουν άμεση εφαρμογή σε όλες τις περιπτώσεις μεταφοράς εμπορεύματος, μερικές έχουν εφαρμογή σε ειδικές μόνο περιπτώσεις, διαμορφώνοντας το περιβάλλον, μέσα στο οποίο εκτελούνται οι μεταφορές.

Δίνοντας έναν ορισμό της μεταφοράς, θα μπορούσαμε να πούμε ότι **Μεταφορά είναι το σύνολο των τεχνικών ενεργειών, καθώς και των λογιστικών και διοικητικών διαδικασιών, που έχουν σαν σκοπό την διακίνηση ενός αγαθού, με την σύννομη μεταβολή του τόπου, του ιδιοκτησιακού και του νομικού ή φορολογικού καθεστώτος του, είτε αυτές συντελούνται ταυτόχρονα με την φυσική μετακόμιση του αγαθού σε άλλο τόπο, είτε όχι.**

Με άλλα λόγια, στην καθημερινότητα των εργαζομένων στην μεταφορά εμπορευμάτων, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι μεταφορά υπάρχει όταν το εμπόρευμα βρίσκεται έτοιμο προς φόρτωση, ή περιμένοντας τον εκτελωνισμό του ή την έκδοση των συνοδευτικών εγγράφων. Μεταφορά όμως έχουμε και την στιγμή που καταχωρεί στα λογιστικά του βιβλία ο αγοραστής το επί πιστώσει τιμολόγιο του προμηθευτή. Μεταφορά επομένως θεωρούμε ότι έχουμε και όταν το μεταφορικό μέσο βρίσκεται στην διαδικασία εκτελέσεως τελωνειακών διαδικασιών εισόδου ή εξόδου από μια χώρα διελεύσεως.

Η χρηστική θεώρηση της μεταφοράς αρχίζει συνήθως με την σύμβαση πώλησης ενός εμπορεύματος, που στην συνέχεια θα μετακομίσει με βάση τα προβλεπόμενα στην σύμβαση αυτή. Συνεχίζει με την λογιστική εγγραφή στα βιβλία του προμηθευτή και τελειώνει με τις αντίστοιχες εγγραφές στα βιβλία

του αγοραστή, μετά την άφιξη στον τελικό προορισμό. Η συγκεκριμένη θέση του εμπορεύματος για όλους παίζει σπουδαίο ρόλο, δεν παύει όμως να είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την λογιστική απεικόνιση της, δηλαδή: «εμπορεύματα σε μεταφορικά μέσα», «εμπορεύματα στο Τελωνείο», «εμπορεύματα σε τρίτους», «εμπορεύματα στις αποθήκες» κλπ.¹

Συμπερασματικά τα παραπάνω μπορούν σε όρους αγοράς να αποτυπωθούν αντιπροσωπευτικότερα με τον όρο «μεταφορά αξιών» των διακινουμένων αγαθών. Ο όρος «μεταφορά» από οικονομικής πλευράς, όμως αναφέρεται στις αξίες των εμπορευμάτων και στις μεταβολές, που υφίστανται οι αξίες αυτές κατά την διάρκεια της εξέλιξης των τεχνικών εργασιών, που αποσκοπούν στην μετακόμιση των εν γένει μεταφερομένων πραγμάτων.

Έτσι «μεταφορά αξιών» ονομάζουμε την οικονομική πλευρά της διακίνησης ενός φορτίου, η οποία παρακολουθεί και απεικονίζει λογιστικά, αποτυπώνοντας με λογιστικές εγγραφές τις διάφορες μεταβολές, που υφίσταται το φορτίο, μέχρι να εκπληρωθούν οι όροι της σύμβασης πώλησης του.

Η οικονομική σπουδαιότητα των παρατηρήσεων αυτών είναι σημαντική, γιατί επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό το δεσμευμένο κόστος του χρήματος κατά την διάρκεια της μετακόμισης των φορτίων. Οι ενασχολούμενοι με το αντικείμενο αυτό κοστολογούν την «μεταφορά» κατ' αρχήν από πλευράς κομιστρών και λοιπών δαπανών του μεταφορικού μέσου, ή και των λοιπών δαπανών από την χρήση των βοηθητικών μέσων μεταφοράς, όπως π.χ. γερανών, περονοφόρων, κλπ. Ταυτόχρονα όμως κοστολογούν και το συνολικό κόστος, που επιβαρύνεται η επιχείρηση από την δέσμευση κεφαλαίων κινήσεως, την επιβάρυνση δαπανών χώρου αποθέσεως των εμπορευμάτων, τις δαπάνες προσωπικού των ιδίων ή των εκμισθωμένων αποθηκών, την επιβάρυνση απ' την ανάθεση της εποπτείας και διακίνησης των εμπορευμάτων σε τρίτους, κλπ.

Οι υπηρεσίες μεταφοράς επομένως της κάθε μεταφορικής επιχείρησης, που έχουν σαν σκοπό την ετοιμότητα του μεταφορικού μέσου για την διενέργεια της υλικής μεταφοράς, δηλαδή της μετατοπίσεως ή της μετακομίσεως του φορτίου, ως και την εκτέλεσή της, είναι ένα τμήμα μόνο της συνολικής διαδικασίας της διακίνησης των φορτίων. Η μετατόπιση του φορτίου είναι η παροχή του μεταφορέα, και αποτελεί ουσιαστικά ένα μικρό μόνο μέρος της μεταφοράς αξιών ή των βοηθητικών υπηρεσιών, που την συμπληρώνουν. Η παροχή του μεταφορέα αποσκοπεί μόνο στην μετακόμιση του πράγματος και όχι στην νομική, τελωνειακή, ασφαλιστική, φορολογική, ιδιοκτησιακή κατάσταση του εμπορεύματος ή των μεταβολών τους. Τον μεταφορέα με άλλα λόγια δεν τον ενδιαφέρουν το ιδιοκτησιακό ή το φορολογικό ή ακόμα και το τελωνειακό καθεστώς των εμπορευμάτων, που μεταφέρει ή τα δικαιώματα τρίτων επί των εμπορευμάτων, που κατέχει. Αυτός έχει συνάψει μία σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, και τον αφορά το προς μεταφορά πράγμα, το κόμιστρο, η διαδρομή, το πρόσωπο και ο τόπος παράδοσης.

Η εκπλήρωση των υπηρεσιών και των εργασιών για την περάτωση της μεταφοράς σε όλες της τις πτυχές, περιλαμβάνει:

¹ Αντίστοιχοι λογαριασμοί του «εμπορεύματα» είναι και οι «πρώτες ύλες», «αναλώσιμα υλικά», «εμπορεύματα στις αποθήκες τρίτων», «ανταλλακτικά» κλπ., που τους προβλέπει το ΕΓΛΣ στην ομάδα 2.

- Από νομικής πλευράς τη λήξη σύμβασης έργου του μεταφορέα, που είχε σαν αντικείμενο την μετακόμιση των φορτίων.
- Από τεχνικής πλευράς έχει ολοκληρωθεί η παράδοση των πραγμάτων στον παραλήπτη στον συμφωνηθέντα τόπο, όπως αυτός ορίζεται στη σύμβαση.
- Από λογιστικής, και φορολογικής πλευράς έχει καταχωρηθεί στα βιβλία του προμηθευτή και του αγοραστή η αντίστοιχη λογιστική έγγραφη της σύμβασης πώλησης, σε συνέπεια της οποίας διακινήθηκε το εμπόρευμα - φορτίο.
- Από κοστολογικής πλευράς των εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων, ότι από την χρονική αυτή στιγμή ολοκληρώνεται και η τελευταία φάση της μεταφοράς και διαμορφώθηκε το συνολικό κόστος της προμηθείας – αγοράς του υλικού αυτού.
- Από οργανωτικής πλευράς αρχίζει να κοστολογείται και να επιβαρύνεται ο κύριος των ειδών αυτών με το κόστος διαχειρίσεως τους, όπως για παράδειγμα είναι τα αποθήκευτρα, τα ασφάλιστρα, τα εργατικά.

ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Τα μεσολαβούντα μέρη σε μία οδική μεταφορά είναι συνήθως τα εξής:

1. Ο διαμεταφορέας είναι ο μεσολαβητής ανάμεσα στον εντολέα και τον κάτοχο του μεταφορικού μέσου. Η λειτουργία του εντοπίζεται στην κρίση και επιλογή του κατάλληλου μεταφορικού μέσου, ενώ θα φροντίσει ώστε το μέσο αυτό να διατεθεί στον ενδιαφερόμενο στον κατάλληλο τόπο και χρόνο. Ο διαμεταφορέας μπορεί να συμμετέχει στην σύμβαση έργου με τον μεταφορέα σαν αποστολέας, παραλήπτης, εντολέας.

2. Ο προμηθευτής είναι ο κύριος και κάτοχος των εμπορευμάτων τα οποία πωλεί. Στην σύμβαση έργου με τον μεταφορέα συμμετέχει κυρίως σαν αποστολέας ή εντολέας. Στην περίπτωση, που ο προμηθευτής δεν είναι σίγουρος για την είσπραξη της αξίας των μεταφερομένων εμπορευμάτων δηλώνεται και σαν παραλήπτης. Μετά την κατοχύρωση του για την πληρωμή της αξίας των πωληθέντων αγαθών εκχωρεί τα φορτωτικά έγγραφα στην διαταγή του αγοραστή ή μίας εμπορικής τράπεζας. Τα πωληθέντα ή αποστελλόμενα εμπορεύματα από τον προμηθευτή είναι ενδεχόμενο να είναι προϊόντα παραγωγής του ή εμπορεύματα τρίτων τα οποία μεταπωλεί.

3.Ο Αποστολέας θα πρέπει να εκδώσει και να καταχωρήσει τα δικά του έγγραφα μεταφοράς, τιμολόγια, δελτία αποστολής, τελωνειακά έγγραφα κλπ. Είναι το πρόσωπο, που παραδίδει τα εμπορεύματα στον μεταφορέα και δηλώνεται στο αντίστοιχο εδάφιο του εγγράφου μεταφοράς.

4.Ο μεταφορέας είναι ο ιδιοκτήτης του μεταφορικού μέσου, ο οποίος πρέπει να φροντίσει για την ετοιμότητα του φορτηγού για την διενέργεια της μετακόμισης του φορτίου. Το μεταφορικό μέσο θα πρέπει να το διαθέσει για φόρτωση σε άριστη κατάσταση στον προγραμματισμένο χρόνο και να φροντίσει την ασφαλή κυκλοφορία του από το σημείο φόρτωσης στο

συμφωνηθέν σημείο τελικού προορισμού και εκφόρτωσης. Ο μεταφορέας προβλέπεται στο άρθρο 16 του Κ.Β.Σ.² και συντάσσει κατά κανόνα την σύμβαση έργου στο θεωρημένο από αυτόν έγγραφο μεταφοράς, τη «φορτωτική».

6. Ο παραλήπτης πρέπει να φροντίσει για την παραλαβή, τον απαιτούμενο εκτελωνισμό ή διακανονισμό Φ.Π.Α. ή την παραπέρα προώθηση των εμπορευμάτων, που παρέλαβε. Ο παραλήπτης ενεργεί πάντα στο όνομά του, όχι όμως απαραίτητα και για λογαριασμό του. Στην σύγχρονη διακίνηση των εμπορευμάτων συνηθίζεται να παραλαμβάνονται τα φορτία σε κάποια αποθήκη για λογαριασμό τρίτου.

7. Ο αγοραστής: Το πρόσωπο του παραλήπτη δεν συμπίπτει πάντα με αυτό του αγοραστή των εμπορευμάτων. Το πρόσωπο αυτό αναφέρεται συνήθως στα συνοδευτικά εμπορικά έγγραφα του εμπορεύματος, που είναι τα γνωστά τιμολόγια ή δελτία αποστολής. Ο αγοραστής περιμένει πρακτικά να τον ειδοποιήσουν να παραλάβει τα αγορασθέντα εμπορεύματα στον συμφωνηθέντα τόπο.

8. Ο εντολέας είναι το κεντρικότερο πρόσωπο στην διενέργεια της μεταφοράς και δηλώνεται ρητά στη φορτωτική. Πρόκειται για τον πληρωτή του κομίστρου και εξ' αυτού του λόγου το μεταφορικό μέσο κινείται κάτω από τις εντολές του. Ο εντολέας είναι ενδεχόμενο να δηλώνεται στην σύμβαση μεταφοράς και ως αποστολέας ή και ως παραλήπτης. Αν δεν δύναται λόγω απουσίας από τον τόπο αποστολής ή προορισμού να είναι παρών, τότε δηλώνονται στην σύμβαση μεταφοράς το ένα ή και τα δύο προαναφερθέντα πρόσωπα, δηλαδή ο αποστολέας ή και ο παραλήπτης.

Η αποστολή των εμπορευμάτων αποτελεί επομένως αντικείμενο ενός αποσπάσματος μίας συμβάσεως πωλήσεως, η οποία ειδικά ως προς το κόστος της μεταφοράς γίνεται αντικείμενο ειδικών αναλύσεων, διαπραγματεύσεων και πιέσεων διαφόρων τρίτων. Στόχος όλων είναι να κατοχυρώσει ο καθένας τα συμφέροντα του, ελέγχοντας όσο το δυνατόν περισσότερο τα μέσα μεταφοράς και τις λοιπές παρεπόμενες υπηρεσίες, για λόγους ανταγωνιστικότητας και λειτουργικών αναγκών. Τα μεταφορικά μέσα δεν είναι απεριόριστα και πρέπει να χρησιμοποιούνται με οικονομία και σύνεση. Πέραν αυτών η ροή των φορτίων δεν είναι πάντα και προς τις δύο κατευθύνσεις. Στοχεύοντας επομένως οι επιχειρήσεις να έχουν έργο στην επιστροφή, επιτυγχάνουν χαμηλότερο κόστος μεταφοράς, γιατί κατανέμουν τα σταθερά έξοδα σε μεγάλο όγκο μεταφορικού έργου. Ταυτόχρονα όμως εξυπηρετούν καλύτερα την πελατεία, γιατί οργανώνουν συχνές αναχωρήσεις των μεταφορικών μέσων. Άμεσος στόχος αυτών είναι να δρομολογούνται τα μεταφορικά μέσα φορτωμένα και προς τις δύο κατευθύνσεις.

Τα παραπάνω εκτελούνται μέσα στα πλαίσια της ορθολογικής μεταφοράς, που είναι:

- χωρίς καθυστερήσεις,
- χωρίς κενές διαδρομές

² Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων

- χωρίς να διατίθενται τα μεταφορικά μέσα σε τρίτες επιχειρήσεις από την έλλειψη έργου,
- χωρίς να είναι αναγκασμένη η επιχείρηση να μειώσει τα κόμιστρα για να εξασφαλίσει έργο της τελευταίας στιγμής, που θα επιτρέψει χωρίς καθυστέρηση και ζημιά την διενέργεια της προγραμματισμένης αναχώρησης.

Η μεταφορά εξετάζεται από την στιγμή που διενεργείται, από έξι διαφορετικά σημεία ή πρίσματα, όσα είναι και τα ενδιαφερόμενα μέρη, που λαμβάνουν μέρος σε αυτήν. Τα σημεία αυτά θεωρούνται και αναλύονται κατά τον χρόνο της εκτελέσεώς της και περιλαμβάνουν όλες τις αναγκαίες γραφειοκρατικές διαδικασίες, τις διοικητικές επιταγές και τις τεχνικές εργασίες:

Το πρώτο σημείο είναι αυτό του αποστολέα - πελάτη της μεταφορικής επιχείρησης, που πρέπει να γνωρίζει το αντικείμενο και να την προετοιμάσει με βάση την σύμβαση και τους προβλεπόμενους όρους πώλησης που περιλαμβάνονται σε αυτήν.

Το δεύτερο σημείο είναι από την πλευρά του διαμεταφορέα, που πρέπει να συντονίσει την εργασία όλων των μεταφορικών μέσων για την υλοποίησή της μέχρι την παράδοση στον τελικό παραλήπτη.

Το τρίτο σημείο είναι από την πλευρά του μεταφορέα, που θα εκτελέσει την μετακόμιση του φορτίου.

Το τέταρτο σημείο είναι από την πλευρά του παραλήπτη, ο οποίος συνήθως είναι ο τελικός κάτοχος των εμπορευμάτων, που διακινούνται.

Το πέμπτο σημείο είναι από την πλευρά του αγοραστή των εμπορευμάτων, ο οποίος τα προμηθεύτηκε για την εκτέλεση του σκοπού της επιχειρήσεώς του.

Το έκτο σημείο είναι η παρέμβαση του κράτους, που υπαγορεύει τις διαδικασίες, το νομικό και το φορολογικό πλαίσιο, που θα διενεργηθεί η μεταφορά αξιών και υλικών.

1. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στην οδική μεταφορά λαμβάνει μέρος μόνο το φορτηγό αυτοκίνητο, από την αποθήκη αρχικής αποστολής μέχρι τον τελικό προορισμό. Η μεταφορά θεωρείται ως οδική και στην περίπτωση αλλαγής του φορτηγού αυτοκινήτου κατά την διάρκεια της μεταφοράς, η οποία έχει σαν αιτία διάφορους παράγοντες, όπως π.χ. ανωτέρα βία ή οργανωτικές και λειτουργικές αιτίες.

Για παράδειγμα ένα εμπόρευμα ενός κιβωτίου 180 κιλών μεταφέρεται με ένα μικρό φορτηγό μικτού βάρους 5 τόνων από την αποθήκη του αποστολέα στην ενδιάμεση αποθήκη, απ' όπου για λόγους οργανωτικούς συγκεντρώνονται περισσότερες επί μέρους αποστολές. Στη συνέχεια το εν λόγω κιβώτιο φορτώνεται με άλλες αποστολές για τον σχηματισμό ενός πλήρους φορτίου για ένα μεγάλο φορτηγό μικτού βάρους 40 τόνων, το οποίο αναχωρεί μεταφέροντάς το συνολικό φορτίο, για το εξωτερικό της Ελλάδος, ή και αντίστροφα.

Στον προορισμό είτε με το ίδιο μεγάλο φορτηγό των 40 τόνων είτε πάλι με ένα μικρό φορτηγό διανομής παραδίδεται το προαναφερθέν κιβώτιο στον τελικό παραλήπτη. Αυτή η μεταφορά χαρακτηρίζεται στο σύνολό της ως οδική, αδιάφορο αν μεσολάβησαν δύο ή ενδεχόμενα τρία οδικά οχήματα και διαφορετικές μεταφορικές επιχειρήσεις. Είναι επίσης αδιάφορο αν το μεταφερόμενο οδικό εμπόρευμα υποστεί μια ή δύο μεταφορτώσεις από ένα φορτηγό σε άλλο ή αν χρειάστηκε να υποστεί μια ενδιάμεση μικρής ή μεγάλης διάρκειας αποθήκευση μέχρι να φθάσει στον τελικό παραλήπτη.

Διευκρινίζεται ότι εάν στην οδική μεταφορά έχουν συναφθεί πολλές επί μέρους συμβάσεις, με διάφορους οδικούς μεταφορείς από τον τόπο αναχωρήσεως μέχρι τον τόπο προορισμού, τότε έχουμε από νομικής πλευράς μία οδική μεταφορά μικτών διαδοχικών συμβάσεων. Η έννοια «μικτών» στην περίπτωση αυτή έχει σχέση κατ' αρχήν με το πλήθος των αντισυμβαλλομένων μερών και τον αριθμό των διαφόρων συμβάσεων, που αθροιστικά θα έχουν εφαρμογή μέχρι την ολοκλήρωση της μεταφοράς. Κατά κύριο όμως λόγο έχει σχέση και με τις επί μέρους παροχές, επιπλέον της μετακόμισης του φορτίου, όπως π.χ. την φύλαξη, τις μεταφορτώσεις, τις αποθηκεύσεις, τις επικολλήσεις ετικετών, τις ανασυσκευασίες κ.λπ.

Μία σύμβαση χερσαίας μεταφοράς είναι μικτή, όταν το αντικείμενο της σύμβασης περιέχει περισσότερες της μίας ποιοτικά παροχές του μεταφορέα, επιπλέον δηλαδή της μετακόμισης του φορτίου, όπως π.χ. την φόρτωση, την διεκπεραίωση τελωνειακών εργασιών, την φύλαξη κ.λπ.

1.1 ΟΔΙΚΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Οδική διεθνής είναι η μεταφορά με φορτηγό αυτοκίνητο, που έχει ως τόπο παραλαβής και αναχωρήσεως των εμπορευμάτων διαφορετική χώρα από τόπο προορισμού και εκφορτώσεως.³

Το ουσιώδες στοιχείο της οδικής μεταφοράς είναι το αναφερόμενο στο Ν. 559/77 στο άρθρο 2 παρ. 1. Εκεί ορίζεται ρητά ότι το όχημα, που μεταφέρει

³ σύμβαση CMR άρθρο 1 παρ. 1, Ν. 559 /1977 ΦΕΚ 78/12. 03. 1977

το εμπόρευμα, μπορεί σε ένα τμήμα της διαδρομής του να φέρεται επάνω σε πλοίο, σιδηρόδρομο, αεροπλάνο, ποταμόπλοιο. Εφ' όσον δεν εκφορτώνονται τα εμπορεύματα από το όχημα, η μεταφορά παραμένει οδική, γιατί έχει «παρά ταύτα», όπως αναφέρει ο νόμος, εφαρμογή η σύμβαση αυτή (δηλαδή η CMR).

Η προηγούμενη νομική επιταγή της διεθνούς συμβάσεως CMR είναι θεμελιώδους σημασίας, γιατί πολλές φορές λανθασμένα γενικεύονται οι μεταφορές των ΦΔΧ οχημάτων, που μεταφέρονται για ένα τμήμα του ταξιδιού τους σε σιδηρόδρομο ή πλοίο, ότι πρόκειται για συνδυασμένες μεταφορές.

Την έννοια της οδικής μεταφοράς συμπληρώνει και η σύμβαση TIR (TRANSPORT INTERNASIONALES ROUTIERS)⁴, η οποία στο πεδίο εφαρμογής της προβλέπει, ό, τι ισχύει για τις μεταφορές εμπορευμάτων με οδικά οχήματα ή εμπορευματοκιβώτια, τα οποία μεταφέρονται χωρίς μεταφόρτωση από το τελωνείο αναχωρήσεως στο τελωνείο προορισμού δια μέσου των συνόρων μίας ή περισσότερων χωρών. Η ίδια αυτή σύμβαση ισχύει και όταν τα ανωτέρω οχήματα βρίσκονται για ένα μέρος της διαδρομής μεταξύ του τελωνείου αναχωρήσεως και προορισμού επάνω σε άλλο μεταφορικό μέσο.

Όπως έγινε σαφές από το νομοθετικό πλαίσιο, που εκτελούνται οι διεθνείς οδικές μεταφορές δεν επιτρέπεται να μεταφορτωθεί ή να εκφορτωθεί το εμπόρευμα από το αρχικό μεταφορικό οδικό όχημα, στο οποίο βρίσκεται. Αν μεταφορτωθεί κατά την διάρκεια της διαδρομής σε άλλο όχημα οδικών μεταφορών, η μεταφορά παραμένει οδική, αλλά αλλάζει η σύμβαση μεταφοράς, που θα ισχύσει, και ενδεχόμενα το τελωνειακό ή το ιδιοκτησιακό καθεστώς κάτω από το οποίο διακινείται το φορτίο.

1.2 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

1.2.1 ΩΦΕΛΙΜΑ ΒΑΡΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ – ΜΙΑ ΚΟΣΤΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Όλα τα φορτηγά αυτοκίνητα φέρουν πάνω στο στέλεχος της αδειάς τους το απόβαρο και το ωφέλιμο φορτίο, που επιτρέπεται να μεταφέρουν. Αυτό προβλέπεται αφ' ενός για την ασφάλεια της μεταφοράς από πλευράς ατυχημάτων κατά την εκτέλεση της και αφετέρου για μηχανικούς λόγους, καθώς η ισχύς των κινητήρων και των αμαξωμάτων δεν είναι απεριόριστες.

Στην καθημερινή πρακτική τα πράγματα διαφέρουν, καθώς ο κάθε επαγγελματίας πιθανό να προσπαθεί να διακινήσει όσο το δυνατό περισσότερο βάρος, προκειμένου να κερδίσει λίγο ναύλο παραπάνω με τα ίδια περίπου, κατά την γνώμη του, σταθερά έξοδα. Αυτό δεν είναι κατά το συμφέρον των επαγγελματιών των μεταφορέων. Το υπέρβαρο φορτίο προσφέρει ένα μικρό οικονομικό όφελος στον αυτοκινητιστή. Την ίδια στιγμή όμως υφίσταται και τις άσχημες μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες συνέπειες, που δεν είναι άμεσα για αυτόν ορατές. Ορισμένες από αυτές τις συνέπειες της υπέρβαρης φόρτωσης των οχημάτων σε μία ανάλυση θα μπορούσαν να είναι ότι:

⁴ Ν. 1020/ 1980 ΦΕΚ 32 τεύχος Α

- Μειώνεται η ζήτηση σε μεταφορικά μέσα και επομένως συμπιέζεται και μειώνεται το κόμιστρο στο σύνολο του κλάδου.
- Εντείνει την υπέρμετρη φθορά του οχήματος και του μειώνει τον ωφέλιμο χρόνο ζωής του.
- Καθιστά την οδήγηση και τον έλεγχο του οχήματος δύσκολο και επικίνδυνο.
- Αποτελεί σοβαρή παράβαση του Κ.Ο.Κ. και προβλέπονται για αυτό σοβαρές ποινές.⁵

Τα σωματεία των μεταφορέων είναι αντίθετα στην φόρτωση και μεταφορά υπέρβαρων φορτίων. Το ΥΜΕΤ από την πλευρά του και τα κλιμάκια οδικού ελέγχου προσπαθούν να την καταπολεμήσουν.

Συνοπτικά τα κυριότερα εμπλεκόμενα ελεγκτικά μέρη είναι τα εξής:

- Ε.Φ.Ε.Τ. είναι αρμόδιος για την υγιεινή κατά την μεταφορά των τροφίμων.
- Το Υ.ΜΕΤ. για την νόμιμη κυκλοφορία των φορτηγών με βάση τις πινακίδες κυκλοφορίας ή τυχόν άλλες παραβάσεις τεχνικής φύσεως.
- Η τροχαία για τον Κ.Ο.Κ.
- Το Υπ. Οικονομίας και Οικονομικών για τα φορτωτικά έγγραφα και την διακίνηση των εμπορευμάτων, ΦΠΑ, κλπ.
- Τα λιμεναρχεία για την διακίνηση των φορτηγών εντός των λιμένων ή των πλοίων.
- Τα μικτά κλιμάκια ελέγχου του Ν. 3446/2006.

Τα σύγχρονα Φ.Δ.Χ. διεθνών μεταφορών δύνανται να μεταφέρουν οδικά 40 τόνους μικτό φορτίο. Αυτό σημαίνει ότι το καθαρό βάρος, που μπορούν να μεταφέρουν είναι οι 40 τόνοι μείον το απόβαρο του ΦΔΧ, το οποίο σε μια σύγχρονη μονάδα είναι περίπου 7,2 τόνοι για το ρυμουλκό και 6,5 για το επικαθήμενο. Άρα ένα μέγιστο ωφέλιμο βάρος είναι της τάξεως των 26 τόνων περίπου. Για τα οχήματα, που κινούνται στο καθεστώς των συνδυασμένων μεταφορών το ανώτατο ωφέλιμο για τις αρχικές και τις τελικές διαδρομές είναι 44 τόνοι⁶.

Σε ότι αφορά τις διαστάσεις στα σύγχρονα οχήματα αυτές είναι με προδιαγραφές να μεταφέρουν 33 ή 34 παλέτες 80 X 120 εκατοστά (ευρωπαϊκές), δηλαδή έχουν μήκος 13,60 μέτρα, καθαρό πλάτος εσωτερικό τουλάχιστον 244 εκατοστά και ύψος 290 εκατοστά. Ο λόγος, που φορτώνονται 33 παλέτες είναι ότι το μήκος 13,60 μέτρα ήταν στην αρχή εξωτερικό (συμπεριλαμβανομένων των τοιχωμάτων του επικαθιμένου) και έτσι στην τελευταία σειρά φορτώνονται δύο παλέτες αντί τρεις. Στην συνέχεια έγινε το μήκος καθαρό και είναι δυνατή και η φόρτωση της 34ης παλέτας. Σημειώνεται ότι το μέγιστο εξωτερικό ύψος επιδιώκεται στα πλαίσια των συνδυασμένων μεταφορών να είναι τελικό από το οδόστρωμα ή την σιδηροτροχιά του ημιρυμουλκούμενου μαζί με το ύψος του βαγονιού ή του φορτηγού στα 4,04 μέτρα.

⁵ Επιπλέον η οδική μεταφορά ρυθμίζεται και από τον Ν.3446/2006 (περί την οργάνωση και λειτουργία και των αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων).

⁶ ΠΔ 237/21.6.1991 ΦΕΚ 90 τεύχος πρώτο.

1.2.2 ΒΑΡΗ ΚΑΙ ΑΠΟΒΑΡΑ

Είναι χαρακτηριστικός ο τρόπος με τον οποίο συνδυάζονται οι έννοιες του απόβαρου του φορτηγού με το κόστος μεταφοράς, όπως επίσης και οι οικονομίες, οι οποίες επιτυγχάνονται απ' την εξοικονόμηση βάρους με διάφορους τρόπους.

Στις χώρες, που τηρούνται αυστηρά οι νόμοι ως προς το μέγιστο επιτρεπτό ωφέλιμο βάρος, φροντίζουν οι μεταφορικές επιχειρήσεις να μην φέρει το φορτηγό περιττά βάρη, όπως π.χ. εφεδρικό τροχό, δοχείο νερού, μεγάλο δοχείο καυσίμων ή εργαλείων. Με αυτόν τον τρόπο κερδίζουν περίπου 1 τόνο ωφέλιμο φορτίο. Για την αποφυγή προβλημάτων από την έλλειψη των παραπάνω έχουν ανεπτυγμένο δίκτυο οδικής βοήθειας, για άμεση παρέμβαση σε περίπτωση ανάγκης. Παράλληλα με αυτό φροντίζουν όλα τα οχήματα της εταιρείας τους να είναι κατασκευαστικά όμοια από το ίδιο εργοστάσιο παραγωγής. Με αυτόν τον τρόπο έχουν την δυνατότητα να λειτουργούν σαν αντιπροσωπεία των εργοστασίων και να προμηθεύονται φθηνότερα τα οχήματα και τα ανταλλακτικά. Παράλληλα να έχουν στην διάθεσή τους μικρές αποκεντρωμένες αποθήκες ανταλλακτικών έτοιμες ανά πάσα στιγμή να καλύψουν επείγουσες ανάγκες.

Στην Ελλάδα τα πράγματα πολύ διαφορετικά. Ο Έλληνας οδικός μεταφορέας έχει τις δικές του επιλογές για τον τρόπο, που οργανώνει το φορτηγό του. Πρώτος λόγος είναι η οικονομία, που προσπαθεί να κάνει ο αυτοκινητιστής ατομικά, επιδιώκοντας την αυτάρκειά του, και ο δεύτερος είναι η έλλειψη οργανωμένων μεγάλων οικονομικών μονάδων μεταφορικών επιχειρήσεων, η διοίκηση των οποίων θα λογάριαζε με κοστολογικά κριτήρια, στατιστικές και οικονομικές αναλύσεις, την ορθολογική λειτουργία της επιχείρησης και την επιστημονική εκμετάλλευση των μεταφορικών μονάδων, και την κυκλοφορία τους στους δρόμους. Ο στόχος όλων είναι η συμπίεση του κόστους του οδικού μεταφορέα.

1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ Φ.Δ.Χ.

Στις ελληνικές οδικές διεθνείς μεταφορές κυριαρχούν 3 κατηγορίες Φ.Δ.Χ., τα οποία μεταφέρουν τα μεγαλύτερα και μαζικότερα φορτία:

- Τα οχήματα κοινού φορτίου
- Τα οχήματα ψυγεία
- Τα οχήματα βυτία υγρών τροφίμων.

Για λοιπά ειδικά οχήματα όπως π.χ. καυσίμων, πίσσας, χημικών, υπέρβαρων φορτίων κλπ. δεν υπάρχουν αξιόλογες διεθνείς μεταφορές.

Τα οχήματα αυτά κατατάσσονται σε φορολογικές και οργανωτικές κατηγορίες από πλευράς αφενός Υπουργείου Οικονομικών και Υπουργείου Μεταφορών.

Το Υπουργείο Οικονομικών στους κωδικούς επαγγέλματος διακρίνει και κατατάσσει τα οχήματα σε *εθνικών ή διεθνών* μεταφορών και κατά πόσον αυτά οδηγούνται από τον ιδιοκτήτη ή από έμμισθο οδηγό. Ο κύριος κωδικός επαγγέλματος που ταξινομούνται είναι ο 60.24. ενδεικτικά αναφέρουμε ορισμένους από αυτούς τους κωδικούς ποιο αναλυτικά:

1) για τα κοινού φορτίου

60.24.22.03 οδικές μεταφορές άλλων εμπορευμάτων, με φορτηγό αυτοκίνητο διεθνών μεταφορών με οδηγό ιδιοκτήτη.

60.24.22.04 οδικές μεταφορές άλλων εμπορευμάτων με φορτηγό αυτοκίνητο διεθνών μεταφορών με οδηγό μη ιδιοκτήτη.

2) για τα ψυγεία

60.24.11.01 οδικές μεταφορές αυτοκινήτου ψυγείου διεθνών μεταφορών, με οδηγό ιδιοκτήτη.

60.24.11.02 οδικές μεταφορές αυτοκινήτου ψυγείου διεθνών μεταφορών με οδηγό μη ιδιοκτήτη.

3) για τα βυτία υγρών τροφίμων.

60.24.13.01 μεταφορές άλλων υγρών ή αερίων με βυτιοφόρα αυτοκίνητα, με οδηγό ιδιοκτήτη

60.24.13.02 μεταφορές άλλων υγρών ή αερίων με βυτιοφόρα αυτοκίνητα, με οδηγό μη ιδιοκτήτη.

Διευκρινίζεται ότι οι κωδικοί ισχύουν για όλα τα φορτηγά ανεξάρτητα αν είναι εντεταγμένα σε Ιδιότυπες Μεταφορικές Επιχειρήσεις (I.M.E.) ή όχι. Δεν ισχύουν όμως για τα φορτηγά Ανωνύμων Εταιρειών Μεταφορών, των οποίων οι άδειες είναι στο όνομα των εταιρειών, και όχι των αυτοκινητιστών. Οι μεταφορικές Α.Ε. δηλώνουν το οικονομικό αποτέλεσμα βάσει των βιβλίων Γ' κατηγορίας, τα οποία τηρούν υποχρεωτικά. Ο λογιστικός προσδιορισμός του αποτελέσματος εκμετάλλευσης ισχύει πλέον και για κοινωνίες αστικού δικαίου, οι οποίες εκμεταλλεύονται περισσότερα των τριών Φ.Δ.Χ.

1.4 ΤΕΧΝΙΚΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ Φ.Δ.Χ. ΚΑΙ ΠΩΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Τα φορτηγά δημοσίας χρήσης, τα οποία χρησιμοποιούνται στις διεθνείς οδικές μεταφορές σήμερα είναι αυτά με μικτό βάρος 40 τόνων, τα περισσότερα εκ των οποίων είναι κοινού φορτίου.

Τα οχήματα κοινού φορτίου διακρίνονται από τεχνικής πλευράς σε δύο κύρια μέρη:

1. Τον ελκυστήρα ή το όχημα, το οποίο έλκει και το οποίο είναι δυνατόν να κατασκευαστεί ώστε να δέχεται εμπόρευμα.

2. Το ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο όχημα, το οποίο είναι κατασκευασμένο αποκλειστικά για να φέρει το εμπόρευμα. Η διαφορά των δύο αυτών οχημάτων είναι ότι το ημιρυμουλκούμενο δύναται να «ζευτεί» επάνω σε μία πλάκα επικαθίσσεως του ελκυστήρα και να μετατοπίζει σημαντικό μέρος του βάρους των μεταφερομένων εμπορευμάτων σε αυτόν.

Συχνότερα συναντημένο σήμερα όχημα είναι το ημιρυμουλκούμενο με μήκος επιφάνειας φορτώσεως 13,65 μέτρα, ωφέλιμο βάρος περίπου 26 τόνους και πλάτος μεγαλύτερο των 2,44 μέτρων για φόρτωση 33 ή 34 ευρωπαϊκών.

Δεν χρησιμοποιήθηκαν άλλου είδους οχήματα, όπως είναι τα ρυμουλκούμενα ή τα βαθυδάπεδα ημιρυμουλκούμενα. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 υπήρχε η ζήτηση σε φορτηγά μεγάλου ωφέλιμου όγκου. Ο λόγος ήταν και παραμένει και σήμερα επίκαιρος στην αγορά των οδικών μεταφορών. Οι διαμεταφορείς χρησιμοποιούσαν κυρίως τα οχήματα μεγάλου όγκου για τα ομαδικά φορτία. Τα φορτία αυτά επειδή δεν είναι ομοιογενή στοιβάζονται δύσκολα και απαιτούν επομένως μεγαλύτερο ωφέλιμο όγκο από

ότι έχουν τα κοινά ημιρυμουλκούμενα φορτηγά. Τα βαθυδάπεδα (τζάμπο) είχαν μεγαλύτερο ωφέλιμο ύψος γιατί οι τροχοί τους ήταν μικροί και έτσι επέτρεπαν σε ένα μήκος γύρω στα 8,5 μέτρα να έχουν εσωτερικό ύψος κατά 50 εκ. μεγαλύτερο. Το υπόλοιπο τμήμα της επιφάνειας φορτώσεως του ημιρυμουλκούμενου, γύρω στα 4 μέτρα έκανε ένα εσωτερικό σκαλί αυτά τα 50 εκ., για να είναι δυνατή η στήριξη του στην πλάκα επικαθήσεως του ρυμουλκού. Αυτό το εσωτερικό σκαλί εμπόδιζε την φόρτωση και εκφόρτωση των οχημάτων αυτών με μηχανικά μέσα, περνοφόρα κ.λπ., με συνέπεια να καθίσταται δύσκολη και χρονοβόρα η φορτοεκφόρτωση.



Τα ρυμουλκούμενα είχαν ωφέλιμο μήκος περίπου 2 φορές ανά 7 μέτρα για το σταθερό μέρος της επιφάνειας φορτώσεως και για το ρυμουλκούμενο – συρόμενο. Τα οχήματα αυτά είχαν ανάγκη περισσότερου χώρου στους ελιγμούς και για την φόρτωση και εκφόρτωσή τους. Πλήρωναν επίσης επιπλέον ναύλο στα οχηματαγωγά πλοία, για περίπου 2 επιπλέον μέτρα μήκους φορτηγού, γεγονός το οποίο ανέβαζε το συνολικό κόστος μεταφοράς.

Σήμερα, που το μήκος έχει γίνει 13,60 μέτρα για την ενιαία επιφάνεια φορτώσεως, δεν υπάρχει ουσιαστικό πλεονέκτημα για αυτά τα οχήματα, ωστόσο ίσως υπάρχει δυνατότητα να προκύψει οικονομικό πλεονέκτημα εάν χρησιμοποιηθεί η δυνατότητα σιδηροδρομικής μεταφοράς του ημιρυμουλκούμενου.

Συμπερασματικά μπορούμε να παρατηρήσουμε, πως η ανταγωνιστικότητα του ΦΔΧ δεν εστιάζεται τόσο στα τεχνικά χαρακτηριστικά του, όσο στην άρτια και ορθολογική οργάνωση της εκμετάλλευσής του. Ο λόγος είναι ότι όλα τα ΦΔΧ έχουν ίδιες προδιαγραφές κατασκευής και επομένως όμοιες συνθήκες εργασίας. Αυτό σημαίνει επομένως ότι μόνο οι παρεχόμενες υπηρεσίες στην αγορά της μεταφοράς διαφοροποιούν την ανταγωνιστικότητα μεταξύ του Φ.Δ.Χ. και των φορέων, που το εκμεταλλεύονται.

1.5 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η μεταφορική επιχείρηση και ο μεταφορέας δεν είναι ορθό να αναπτύσσουν το λογιστικό τους σχέδιο και να καταχωρούν τις δαπάνες των επαγγελματικών τους δραστηριοτήτων σε ένα μόνο λογαριασμό του Ε.Γ.Λ.Σ.. Από την πλευρά των μεταφορικών επιχειρήσεων θεωρείται αποτελεσματικότερη η παρακολούθηση των οικονομικών καταστάσεων από πολλούς αναλυτικούς λογαριασμούς, οι οποίοι δίνουν στον αυτοκινητιστή σαφή εικόνα των δαπανών του και τον βοηθούν να λάβει τις σωστές και συμφέρουσες για αυτόν επιχειρηματικές του αποφάσεις.

1.5.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΦΔΧ

Το Ε.Γ.Λ.Σ. δεν προβλέπει αναλυτικούς βαθμούς για τις δαπάνες και τα έξοδα των μεταφορέων, ωστόσο παρατίθενται στο σημείο αυτό οι δαπάνες μεταφορών και πώς αυτές επιδιώκει να κωδικοποιήσει η μεταφορική επιχείρηση. Πρακτικά οι λειτουργικές δαπάνες μιας επιχείρησης οδικών μεταφορών κατατάσσονται αρχικά σε εννέα ομάδες λογαριασμών που είναι οι παρακάτω:

1. Ναύλοι παρεχόμενοι από τρίτους.

Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι ναύλοι που καταβάλλει η μεταφορική επιχείρηση σε άλλα μεταφορικά μέσα για την διενέργεια συνδυασμένων μεταφορών, ναύλους σε πορθμεία καθώς και για έλξεις των

επικαθημένων ή των κινητών αμαξωμάτων της εταιρείας από ελκυστήρες άλλων συνεταιίρων, ή συνεργαζομένων μεταφορέων («τρακτόρευση⁷»).

2. Κόστος συγκοινωνιακής ετοιμότητας των οχημάτων.

Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι απαραίτητες δαπάνες για τη νόμιμη κυκλοφορία του οχήματος, δηλαδή τα ασφάλιστρα των φορτηγών, πράσινη κάρτα, TIR, T2, ΤΕΚΑ, τα τέλη κυκλοφορίας, ΚΤΕΟ, ΟΑΕΕ των επιχειρηματιών. Εδώ πρέπει να λογισθούν επίσης και οι μόνιμες μισθωμένες θέσεις στάθμευσης της εταιρείας για τα οχήματα, που δεν εκτελούν δρομολόγιο. Με άλλα λόγια η κατηγορία αυτών των δαπανών των οχημάτων περιλαμβάνει το κόστος, που επιτρέπει στο φορτηγό να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας του και να κυκλοφορήσει, χωρίς να υπάρχει ή να έχει προηγηθεί παράβαση ή παρανομία.

3. Μεταβλητό κόστος δρομολογίων.

Ενδεικτικά στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνεται η εστίαση, τα έξοδα κινήσεως και διανυκτερεύσεων των οδηγών, τα έξοδα φορτώσεως ανασυσκευασίας και διευθετήσεως του φορτίου επί του οχήματος, τα έξοδα συνοριακών και τελωνειακών διελεύσεων, τα έξοδα των λιμένων, ή οι δαπάνες σε χώρους στάθμευσης (μόνο κατά την διάρκεια εκτελέσεως ενός δρομολογίου)⁸.

Το Συμβουλίου της Επικρατείας με σχετική απόφαση⁹, ξεκαθαρίζει την κατάσταση σχετικά και με την υποχρέωση ή όχι της καταβολής εργοδοτικών εισφορών ΙΚΑ για τα οδοιπορικά των εργατοϋπαλλήλων. Τα λεγόμενα «Οδοιπορικά έξοδα εργατοϋπαλλήλων (άρα και των οδηγών φορτηγών) δεν υπόκεινται σε εισφορές υπέρ του ΙΚΑ, γιατί δεν αποτελούν μισθό ή άλλη αμοιβή και συνεπώς ως παραγωγική δαπάνη εκπίπτουν από τα ακαθάριστα έσοδα της επιχείρησης.

4. Τακτικές επισκευές και συντηρήσεις των φορτηγών

Στις δαπάνες αυτές τίθεται το θέμα του διαχωρισμού των επισκευών των δύο μερών του φορτηγού οχήματος (ελκυστήρας και επικαθήμενο) και ο αντίστοιχος επιμερισμός του κόστους. Ο διαχωρισμός αυτός είναι οργανωτικά αναγκαίος, γιατί εργάζονται πολλές φορές ανεξάρτητα το ένα μέρος του οχήματος από το άλλο, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση έλξης ενός επικαθήμενου από ιταλικό λιμάνι στην Γερμανία και επιστροφή του στο ιταλικό λιμάνι, για την φόρτωσή του στο πλοίο προς την Πάτρα. Ομοίως μπορεί να πραγματοποιηθεί έλξη με δικό μας ρυμουλκό – ελκυστήρα ενός αλλοδαπού φορτωμένου επικαθήμενου από την Πάτρα προς ένα προορισμό εκφόρτωσης εντός της Ελλάδος, και αντίστοιχη φόρτωσή του με φορτίο ελληνικής εξαγωγής προς την Πάτρα, για την παραπέρα αποστολή με πλοίο στην Ιταλία. Ανήκει λοιπόν στην επιλεκτική απόφαση του μεταφορέα, αν θέλει να

⁷ η «τρακτόρευση» έχει εμφανιστεί και στις σιδηροδρομικές μεταφορές, ύστερα από τον διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής. Είναι δηλαδή ενδεχόμενο μια επιχείρηση να διαθέτει τα βαγόνια και τα φορτία και η άλλη την μηχανή έλξης του σιδηροδρόμου.

⁸ απόφαση του Συμβουλίου της επικρατείας 635/1992: «ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ.- Για την αναγνώριση των δαπανών αυτών αρκεί η έκδοση αποδείξεως επαγγελματικής δαπάνης, η οποία πρέπει να φέρει την υπογραφή του λαμβάνοντος. Αν όμως δεν είναι δυνατή η λήψη της αποδείξεως αυτής, αρκεί το σχετικό αποδεικτικό στοιχείο, που εκδίδεται στο εξωτερικό».

⁹ 2245-9/1991

διασπάσει τα έσοδα και επομένως και τα αντίστοιχα έξοδα των οχημάτων του. Κατά τη γνώμη του γράφοντος συνιστάται η διάσπαση των εσόδων και εξόδων για να απεικονίζουν την εκμετάλλευση των οχημάτων με τρόπο σαφή και αντικειμενικό. Έτσι θα εξάγονται τα σωστά οικονομικά συμπεράσματα για κάθε μονάδα μεταφοράς. Επίσης οργανωτικά είναι απαραίτητο σε επιχειρήσεις, που εκμεταλλεύονται πολλά φορτηγά, ώστε να γνωρίζουν πόσο κοστίζει το καθένα απ' αυτά και τι οικονομικό αποτέλεσμα έχει.

5. Συντηρήσεις και αυτοεπισκευές στην αλλοδαπή

Πρόκειται για επισκευές ή συντηρήσεις, που γίνονται από τον ίδιο τον οδηγό, κατά την διάρκεια ενός διεθνούς δρομολογίου..

6. Ελαστικά και λοιπά αναλώσιμα ή ανταλλακτικά των φορτηγών

Με διαχωρισμό στον ελκυστήρα ή στο επικαθήμενο. Η κατηγορία αυτή των εξόδων περιλαμβάνει τα κάθε είδους και χρησιμότητας ή και λειτουργικότητας υλικά, για την διατήρηση του φορτηγού σε άριστη κατάσταση. Τα έξοδα αυτά δαπανώνται κατά τις τακτικές συντηρήσεις και επισκευές του κάθε οχήματος. Αυτά είναι εκτός από τα ελαστικά, τα αναλώσιμα για τα φρένα, διάφορα φίλτρα αέρα, λαδιών καυσίμου, υγρά φρένων.

7. Δαπάνες τακτικών αποδοχών των οδηγών.

Περιλαμβάνονται μισθοί, εργοδοτικές εισφορές, κ.λπ. μόνο για τους οδηγούς. Κέντρο κόστους αποτελούν τα δρομολόγια και όχι την εργασία γραφείου των λοιπών υπαλλήλων.

8. Διόδια και φόροι διελεύσεως, καύσιμα και λιπαντικά δρομολογίου.

Θεωρούμε ότι για τις μεταφορικές επιχειρήσεις τα καύσιμα κινήσεως των φορτηγών και το κόστος των διοδίων και λοιπών φόρων διελεύσεως σηράγγων, γεφυρών κ.λπ. ως ένα είδος δαπάνης, καθώς τα δύο αυτά είδη κόστους συμβάλουν στην μετακίνηση του φορτηγού. Η κατανάλωση του καυσίμου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την χάραξη του δρομολογίου, διότι καταναλώνεται διαφορετική ποσότητα καυσίμου από την Αθήνα στην Κόρινθο μέσω της εθνικής οδού και διαφορετική αν επιλέξει ο οδηγός την παλαιά εθνική οδό με τις στροφές και την βραδυπορία. Το ίδιο κατ' επέκταση ισχύει σε όλη την Ευρώπη. Είναι αυτονόητο ότι τηρούμε διαφορετικούς λογαριασμούς για τα καύσιμα από ότι για τα διόδια, προκειμένου να έχουμε αναλυτική εικόνα των εξόδων.

Γενικότερα το κοστολόγιο της μεταφορικής επιχείρησης είναι συνάρτηση του λογιστικού της σχεδίου και δυνατόν να οργανωθεί αυτό μέσα από δύο κύριες κατηγορίες λογαριασμών:

A) Τους λογαριασμούς κατ' είδος δαπάνης π.χ. καύσιμα, διόδια, επισκευές κ.λπ.

B) Τους λογαριασμούς δαπανών ανά όχημα, π.χ. όχημα No1, όχημα No2 κ.λπ.

Γ) Τις απεικονίσεις συγκεντρωτικά των δαπανών καθενός δρομολογίου χωριστά, δρομολόγιο No 1, δρομολόγιο No 2 κ.λπ.

Με την βοήθεια των ηλεκτρονικών υπολογιστών δύναται η μεταφορική επιχείρηση να εξάγει και στοιχεία σύνθετα με βάση κωδικούς, που θα εισάγει στους λογαριασμούς ή στις καταχωρήσεις των παραστατικών.

9. Αποσβέσεις οχημάτων

Ένας σύγχρονος ελκυστήρας κοστίζει σήμερα 100.000 – 120.000 ευρώ. Για τον υπολογισμό των αποσβέσεων θα λάβουμε το κατώτερο ποσό των 100.000 ευρώ. Σε ότι αφορά το επικαθήμενο η τιμή ενός καινούργιου (κοινού φορτίου) κυμαίνεται από 20.000 – 30.000 ευρώ. Και εδώ θα υπολογίσουμε την κατώτερη τιμή, δηλαδή 20.000. ευρώ. Η απόσβεση ενός Φ.Δ.Χ. είναι δυνατόν να υπολογισθεί με βάση τον χρόνο ή τα διανυθέντα χιλιόμετρα. Κατά την γνώμη του γράφοντος ο ορθός υπολογισμός γίνεται με βάση τα έτη ωφέλιμης ζωής και τα διεθνή δρομολόγια, που θα εκτελέσει μέσα σε αυτά. Στα οχήματα μικρού ωφέλιμου φορτίου, διανομών, νομαρχιακών ή εθνικών μεταφορών ορθό είναι να λαμβάνονται υπόψη τα διανυθέντα χιλιόμετρα. Σε ότι αφορά στην απόσβεση φορτηγού, που διενεργεί συνδυασμένες μεταφορές, δηλαδή εκτελεί μόνο αρχικές και τελικές διαδρομές η απόσβεση πρέπει να υπολογισθεί ανά ημέρα. Σε ότι αφορά στην σταλία, πρέπει να υπολογίσουμε το κόστος ανά ώρα. **Σταλία** είναι το επιπλέον κόστος, που επιβαρύνεται ο επιχειρηματίας μεταφορών, χωρίς ευθύνη του, από τον επιπλέον του συμφωνηθέντος χρόνο καθυστέρησης του φορτηγού από τον πελάτη. Στο παρελθόν το ΦΔΧ απαιτούσε και εισέπραττε την σταλία σχετικά εύκολα. Τώρα πλέον που ο ανταγωνισμός είναι ισχυρός, η κατάσταση αυτή τείνει να αλλάξει.

Απόσβεση του ελκυστήρα και του ρυμουλκούμενου

Ο φορολογικός συντελεστής αποσβέσεως 20% δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστεί σήμερα στην ελληνική μεταφορική επιχείρηση, γιατί στα 5 χρόνια ο μεταφορέας ίσως δεν έχει εξοφλήσει ακόμα τις δόσεις της σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης, που του εξασφάλισε το αναγκαίο κεφάλαιο και το προμηθεύτηκε. Για το παράδειγμα θα θεωρήσουμε το χρόνο απόσβεσης τα 10 χρόνια, που είναι ο μέσος χρόνος, που διατηρούν οι μεταφορείς διεθνών μεταφορών τα οχήματά τους. Με άλλα λόγια $120.000 : 10 = 12.000$ ευρώ τον χρόνο. Για το επικαθήμενο αναλογικά έχουμε $20.000 : 10 = 2.000$ ευρώ τον χρόνο. Υπολειμματική αξία δεν πρέπει να υπολογίσουμε, γιατί μέσα στα δέκα χρόνια το φορτηγό θα εκτελέσει μεγάλες επισκευές, που μπορεί να θεωρηθεί ότι αυξάνουν την αξία του παγίου – φορτηγού οχήματος. Πέραν αυτού και η τιμή αντικατάστασης του οχήματος μετά 10 χρόνια θα είναι σίγουρα υψηλότερη από αυτήν που αγοράστηκε. Η αξία πώλησης μετά τα 10 χρόνια είναι καλύτερο να λογισθεί σαν κέρδος πώλησεως παγίου, και δεν θα την λάβουμε υπόψη στον υπολογισμό μας των αποσβέσεων. Στην ουσία την συμψηφίζουμε με το κόστος των μεγάλων επισκευών, που κοστολογικά θεωρείται ορθή επιλογή, διότι παρατείνει την ωφέλιμη ζωή του παγίου. Κατά συνέπεια δεν επιτρέπεται να επιβαρύνει αποκλειστικά το αποτέλεσμα της συγκεκριμένης χρήσεως.

Τα εκτελούμενα δρομολόγια ενός φορτηγού κυμαίνονται γύρω στα 22 για την Γερμανία, γύρω στα 32 για την Ιταλία. Οι αριθμοί αυτοί των δρομολογίων δύνανται να αυξηθούν ή και να μειωθούν όταν πρόκειται για δρομολόγια Βελγίου, Αγγλίας ή Γαλλίας. Αν λάβουμε ένα μέσο όρο 26 περίπου δρομολόγια θα έχουμε προσεγγίσει το κόστος της αποσβέσεως. Η κάθε επιχείρηση μπορεί να κάνει τους ίδιους υπολογισμούς θέτοντας σαν βάση με την άμεση γνώση, που έχει για τα δικά της δεδομένα ένα

ακριβέστερο αριθμό δρομολογίων. Εξάλλου ας μην ξεχνάμε και τον ανεκμετάλλετο χρόνο, που χρειάζεται το φορτηγό για τις συντηρήσεις και επισκευές, καθώς και για τον χρόνο αναμονής ανευρέσεως φορτίου ή επιβιβάσεως στα πλοία. Ακόμα και η ανάπαυση του ιδιοκτήτη οδηγού για ένα διάστημα λίγων εβδομάδων τον χρόνο, παίζει ρόλο στην διαμόρφωση του τελικού αριθμού των δρομολογίων.

Με βάση λοιπόν τις παραπάνω σκέψεις, το κόστος ανά δρομολόγιο από την επιβάρυνση της απόσβεσης είναι τουλάχιστον 500 ευρώ (περίπου 14.000 δια του 26), ποσό το οποίο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στις προσφερόμενες τιμές ανά δρομολόγιο, από τους αυτοκινητιστές.

1.6 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΔΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ – ΚΟΣΤΟΛΟΓΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ

Τα ελληνικά φορτηγά κινούνται σήμερα στους συνήθεις προορισμούς τους προς την Δ. Ευρώπη μέσω δύο κυρίως διαδρομών:

Η κυριότερη διαδρομή είναι μέσω κυρίως του λιμανιού της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας προς αυτά της Αγκονα και της Βενετίας. Η διαδρομή αυτή είναι η πλέον συμφέρουσα για τα οχήματα της Νότιας Ελλάδας, και ταυτόχρονα η δημοφιλέστερη. Λιγότερα κινούνται από τα λιμάνια του Bari και του Brindisi. Σημειωτέον ότι υπάρχει και μία σύνδεση προς την Ιταλία μέσω του λιμανιού της Κορίνθου, αλλά είναι κατά πολύ μικρότερος ο αριθμός ασυνόδευτων επικαθημένων οχημάτων, τα οποία διακινούνται μέσω του λιμανιού της Κορίνθου από και προς την Ιταλία.

Η δεύτερη διαδρομή είναι συμφέρουσα και προσιτή για τα φορτηγά της Βορείου Ελλάδος. Είναι η οδική διαδρομή μέσω Σκοπίων, Σερβίας, Ουγγαρίας προς την Αυστρία.

Συγκρίνοντας τις δύο αυτές διαδρομές κοστολογικά για ένα δρομολόγιο προς τη Γερμανία διαπιστώνουμε ότι η δεύτερη κοστίζει περίπου 1000 ευρώ φθηνότερα. Η διαφορά αυτή εντοπίζεται στο κόστος του πλοίου, το οποίο συνήθως κυμαίνεται στα 700 με 900 ευρώ, αλλά μπορεί να φθάνει και τα 1000 ευρώ, ανάλογα με την διαδρομή και την εποχή του χρόνου.

Επιπρόσθετα τα καύσιμα είναι οικονομικότερα κατά περίπου 20%, που αντιστοιχεί σε 0,20 – 0,30 ευρώ το λίτρο. Στη χιλιομετρική διαφορά, που ισοδυναμεί με 350 χιλιόμετρα μεγαλύτερης διανυόμενης διαδρομής, δε δίνεται κοστολογικά ιδιαίτερη σημασία, διότι διανύεται σε σύντομο χρόνο. Στη μεταφορά του φορτηγού με πλοίο λαμβάνονται σοβαρά υπόψη στο πρόγραμμα του δρομολογίου ο χρόνος αναμονής επιβιβάσεως και αποβιβάσεως καθώς και οι καθυστερήσεις. Τις περιόδους αυξημένης κίνησης στα λιμάνια (π.χ. τουριστικές περίοδοι) ίσως είναι αποδοτικότερο οικονομικά το δρομολόγιο μέσω Σερβίας, το οποίο για τις περιόδους αυτές έχει το πλεονέκτημα του καλύτερου χρονικού προγραμματισμού και επομένως τη μείωση του ρίσκου των καθυστερήσεων και της μείωσης της καλής φήμης του μεταφορέα.

Ως προς το δρομολόγιο μέσω Πατρών, οι μεταφορικές επιχειρήσεις κινούν τα οχήματά τους με δυο τρόπους. Ο ένας είναι η εκτέλεση του δρομολογίου με το ίδιο ρυμουλκό σε όλη την διαδρομή από τον τόπο φορτώσεως στον τόπο προορισμού. Ο δεύτερος είναι η ρυμούλκηση του επικαθημένου μέχρι την Πάτρα με φόρτωση στο πλοίο χωρίς το ρυμουλκό.

Στην Ιταλία αναμένει την άφιξη άλλος οδηγός με ρυμουλκό και προωθεί το ρυμουλκούμενο στον τόπο προορισμού για εκφόρτωση. Παράλληλα ο οδηγός, που παρέδωσε φορτίο στην Πάτρα παραλαμβάνει άλλο επικαθήμενο, που έφθασε από την Ιταλία και το προωθεί στην προορισμό του στην Ελλάδα για εκφόρτωση.

Η διαδικασία αυτή μεταφοράς στις επιχειρήσεις *μειώνει το κόστος*, διότι αφενός καταβάλλεται φθηνότερος ναύλος στο πλοίο, και αφετέρου υπάρχει και εντατικότερη εκμετάλλευση του τροχαίου υλικού και του κόστους προσωπικού (οδηγών). Με τον τρόπο αυτό δηλαδή οι 30 περίπου ώρες δρομολογίου εντός του πλοίου, δεν δεσμεύουν το ρυμουλκό της κάθε εταιρείας. Εκτός αυτού για το ίδιο χρονικό διάστημα δεν συνταξιδεύει ο οδηγός του οχήματος, που θα ήταν μεγάλη επιβάρυνση για τις επιχειρήσεις, λόγω του αναλογούντος κόστους μισθών και λοιπών αμοιβών. Λαμβάνοντας υπόψη το κόστος αυτό σε συνδυασμό και με τις αναλογούσες εργοδοτικές εισφορές ΙΚΑ, έχουμε ένα όφελος της τάξεως των περίπου 3 ημερομισθίων ανά δρομολόγιο¹⁰.

Για να υπάρξει αυτό το όφελος από την διακίνηση ασυνόδευτων ημιρυμουλκωμένων θα πρέπει και οι επιχειρήσεις οδικών μεταφορών να έχουν την ανάλογη υποδομή για να το εκμεταλλευτούν. Αυτό όμως δεν είναι απόλυτα δυνατόν, γιατί η έλξη των ρυμουλκωμένων υπόκειται σε νόμους, που δεσμεύουν τον αυτοκινητιστή να έλκει συγκεκριμένα ημιρυμουλκούμενα με το ρυμουλκό του. Ο νόμος 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α της 3.3.2000) ορίζει ρητά στο άρθρο 5 ποια αλλοδαπά ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα δύνανται να έλκουν τα ελληνικά ρυμουλκά από και προς τα λιμάνια ή τους σταθμούς του σιδηροδρόμου. Σε ότι αφορά την έλξη των αντίστοιχων ελληνικών οχημάτων ο νόμος 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α / 5.8.1991) στο άρθρο 15 ορίζει τις σχετικές δυνατότητες. Με λίγα λόγια η ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπει να έλκουν ελληνικά ρυμουλκά αντίστοιχα ελληνικά ρυμουλκούμενα, που ανήκουν στην ίδια εταιρεία ή στον ίδιο ιδιοκτήτη.

Οι Ελληνικές μεταφορικές εταιρείες επιδιώκουν να προγραμματίζουν τη διακίνηση των φορτίων, με τρόπο ώστε να παραδίδεται το ρυμουλκούμενο στο λιμάνι για φόρτωση και να ταξιδεύει αυτό ασυνόδευτο μέχρι το λιμάνι προορισμού, όπου παραλαμβάνει δεύτερος οδηγός και τράκτορας της εταιρείας. Στο μεσοδιάστημα του ταξιδιού, ο δεύτερος οδηγός εκτελεί άλλο δρομολόγιο, ώστε να υπάρχει πλήρης εκμετάλλευση κεφαλαίου και προσωπικού.

Αυτό αποτελεί μία έμμεση πίεση στους αυτοκινητιστές να ενωθούν σε μεγαλύτερες οικονομικές μονάδες, σε αντίθεση με τον τρόπο, που εργάζονται σήμερα. Ο κάθε ιδιοκτήτης επιδιώκει να εργάζεται μόνος του με τα δικά του ρυμουλκά και επικαθήμενα, παρ' όλο που έχει το δικαίωμα να έλκει και οχήματα, που ανήκουν σε εταίρους της ίδιας Ιδιότυπης Μεταφορικής Εταιρείας, στην οποία συμμετέχει. Ενώ δηλαδή έχουν την δυνατότητα να ενωθούν έστω και έμμεσα με τον τρόπο αυτό και να δημιουργήσουν μεγάλες μονάδες, οι μεταφορείς συνεχίζουν να εκτελούν τα δρομολόγια τους ανεξάρτητα ο ένας από τον άλλο. Με τον τρόπο όμως αυτό όλο το όφελος από την αποστολή των ημιρυμουλκωμένων ασυνόδευτων στα πλοία πηγαίνει

¹⁰ Στις μεταφορές υγρών τροφίμων με βυτία φορτηγά δεν ταξιδεύει μόνο του το βυτίο για τον λόγο της προστασίας και διαρκούς ελέγχου του προϊόντος.

χαμένο, διότι δεν μπορούν να συντονιστούν και να έχουν εντατική εκμετάλλευση των οχημάτων τους.

Ενδεικτικό παράδειγμα κόστους οδικής διεθνούς μεταφοράς

Στο σημείο αυτό παρουσιάζεται ένα ενδεικτικό παράδειγμα κόστους διεθνούς οδικής μεταφοράς για ένα δρομολόγιο από Αθήνα προς Βόρεια Γερμανία. Οι τιμές είναι ενδεικτικές.

Μεταβλητό κόστος δρομολογίου

Πετρέλαιο κίνησης στην Αθήνα 1000 λίτρα X 1,27 ¹¹	=	1270,00
Διόδια Αθηνών Κορίνθου & Κορίνθου Πατρών		21,00
Διάφορες δαπάνες διελεύσεως λιμένος Πατρών		48,00
Ναύλος οχηματαγωγού πλοίου προς Ανκόνα		800,00
ή Βενετία		900,00 (μέσος όρος)
Διόδια Ιταλίας Βενετίας – Βίλαχ		31,00
Διόδια Ιταλίας Ανκόνα Μπρένερο		70,00 (μέσος όρος)
Διόδια Αυστρίας Βίλαχ – Ζάτσμουργκ		
ή		
Μπρένερο Κιφερσφελντεν		120,00

Σημείωση:

- 1) Το φορτηγό κατά την επιστροφή θα χρειαστεί εκ νέου καύσιμα 1000 λίτρα από τη Γερμανία. Ύστερα από τις ανατιμήσεις του Ελληνικού πετρελαίου κίνησης το κόστος του Γερμανικού είναι πιο φθηνό.
- 2) Για τις δαπάνες εκτός Ελλάδος υπάρχει επιβάρυνση Φ.Π.Α., ο οποίος επιστρέφεται στον Έλληνα αυτοκινητιστή ύστερα από την τήρηση τυπικών διαδικασιών και αιτήσεων.
- 3) στο παραπάνω κόστος δεν έχει συμπεριληφθεί η αμοιβή του οδηγού ως και οι αναλογούσες εργοδοτικές εισφορές ΙΚΑ, αναλογία Δώρων Πάσχα άδειας κ.λπ., οι οποίες θεωρούνται σταθερό κόστος της επιχείρησης.
- 4) Στο κόστος δεν έχει συμπεριληφθεί η δαπάνη διαβιώσεως του έμμισθου οδηγού ή του ιδιοκτήτη οδηγού του φορτηγού οχήματος.

Σταθερό κόστος δρομολογίου

- Απόσβεση οχήματος για μέσο όρο διάρκειας του δρομολογίου 10 ημέρες
Αξία οχήματος κατά μέσο όρο υπολογισμένη 100.000
(αρχική αξία καινούργιου) 130.000
Υπολειμματική μετά 7 χρόνια 25.000
Ετήσια δρομολόγια 25 – 30 κατά μέσο όρο
Με τον τρόπο αυτό προκύπτει αναπόσβεστη αξία 100000 – 25000 = 75000.
75.000 : 7 χρόνια = 11.000 τον χρόνο αναλογία απόσβεσης
11.000 : 25 ή 30 δρομολόγια αναλογία περίπου 350.00 – 450 ευρώ ανά δρομολόγιο.

¹¹ Η τιμή αναφέρεται ενδεικτικά, καθώς οι μεταβολές είναι συνεχείς.

- Εάν ληφθούν υπόψη μεγάλες επισκευές εντός των 7 ετών ωφέλιμης ζωής, θα έχουμε τότε μια αναλογία απόσβεσης ανά δρομολόγιο τουλάχιστον 380 – 500 ευρώ, καθώς λαμβάνονται υπόψη και τα δρομολόγια, που δε θα εκτελεστούν, λόγω των επισκευών αυτών.
Επιπλέον το Φ.Δ.Χ. κάνει γενική επισκευή κάθε 90000 χλμ. κόστους περίπου 1.000 ευρώ.
Λαμβάνουμε υπόψη ότι το κάθε δρομολόγιο ανέρχεται σε περίπου 5.000 χλμ. Επομένως απαιτείται η επισκευή αυτή περίπου για κάθε 18 – 20 δρομολόγια. Αυτό σημαίνει αναλογία γενικών επισκευών ανά δρομολόγιο $1.000 : 20 = 50$ ευρώ. Πέραν αυτών το κάθε φορτηγό κάνει κάποια μικρή επισκευή κάθε 30.000χλμ. (τακάκια φρένων, λάδια, φίλτρα κ.λπ.). Το κόστος αυτό ανέρχεται σε 200 ευρώ, και η επιβάρυνση αυτή αντιστοιχεί ανά 6 δρομολόγια, και κατακερματίζεται σε 30 περίπου ευρώ ανά δρομολόγιο.
- Επιπλέον το κάθε φορτηγό επιβαρύνεται με αναλογία φόρου εισοδήματος 1800 ευρώ τον χρόνο. Άρα 1800 ευρώ κατανεμημένα σε 25 δρομολόγια, ισοδυναμούν με 70 ευρώ ανά δρομολόγιο.
- Η ασφάλιση του οδηγού – ιδιοκτήτη στον ΟΑΕΕ κοστίζει κάθε χρόνο 4800 ευρώ, άρα ανά ταξίδι $4800 : 25 = 200$ περίπου.
- Τα ασφάλιστρα του φορτηγού ανά έτος 2500 ευρώ περίπου. Άρα ανά δρομολόγιο 100 ευρώ περίπου.

Έτσι συγκεντρώνεται ένα συνολικό σταθερό κόστος της τάξης των 550 ευρώ ανά δρομολόγιο.

2. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

2.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Η εμπορική πολιτική των σιδηροδρόμων έχει πρακτική εφαρμογή σε διάφορες λειτουργίες της επαγγελματικής δραστηριότητας, της απασχόλησης, της περιφερειακής ανάπτυξης και της εξωτερικής πολιτικής κάθε κράτους. Επιπλέον είναι διαρκώς μεταβαλλόμενη, με αποτέλεσμα να μη μπορεί να περιγραφεί με ασφαλή κριτήρια σε ότι αφορά την μελλοντική της εξέλιξη μακροπρόθεσμα.

Αντίθετα η εμπορική πολιτική είναι δυνατόν να αναλυθεί πλήρως σε ότι αφορά απολογιστικά στο παρελθόν. Είμαστε δηλαδή σε θέση εκ των υστέρων να διακρίνουμε, ποιοι λόγοι οδήγησαν τις διοικήσεις των σιδηροδρόμων στη λήψη συγκεκριμένων αποφάσεων εμπορικής πολιτικής. Η αναδρομή στο παρελθόν, όμως δεν είναι δυνατό να χρησιμεύσει στο σχεδιασμό και την δράση της κάθε εταιρείας, που συνεργάζεται με τον σιδηρόδρομο. Μόνη χρησιμότητα είναι η εμπειρία του συναλλασσόμενου με το δίκτυο, για να έχει την δυνατότητα να διαπραγματεύεται με καλύτερο τρόπο τις μελλοντικές μεταφορές του. Επιπλέον να μπορεί να διαβλέπει τι κρύβεται πίσω από τις τιμές, τους όρους και τις υπηρεσίες, που του προσφέρονται από τις εμπορικές εκμεταλλεύσεις των δικτύων.

Πριν την ανάλυση της εμπορικής υπηρεσίας ορίζεται ότι η διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά είναι η διενέργεια εμπορευματικής μεταφοράς μεταξύ τουλάχιστον δύο σιδηροδρομικών δικτύων.

2.1.1 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Για να γίνει αντιληπτό ποια είναι η εμπορική πολιτική των δικτύων, πρέπει να γίνει κατανοητό, ποια είναι η προσφερόμενη εμπορική υπηρεσία των σιδηροδρόμων στις εμπορευματικές τους μεταφορές.

Εμπορική υπηρεσία των σιδηροδρόμων είναι η προσφορά τιμών προς την πελατεία και η δυνατότητα των υπηρεσιών αυτών να οργανώνουν και να επιβλέπουν την εκτέλεση των δρομολογίων τους στις διάφορες διαδρομές. Ο τρόπος, με τον οποίο αυτό επιτυγχάνεται είναι μέσω διεθνών τιμολογιακών συσκέψεων μεταξύ των εμπλεκόμενων δικτύων. Από εκτελεστικής πλευράς κύριο λόγο στο κάθε δίκτυο έχουν οι εμπορικοί σταθμοί. Από διοικητικής πλευράς μέσω της Εμπορικής Διευθύνσεως των δικτύων, η οποία είναι το επιβλέπον όργανο για την εκτέλεση της μεταφοράς και την ενημέρωση του πελάτη. Συγκεκριμένα για τον ΟΣΕ την εμπορική δραστηριότητα θα την αναλάβει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Αντιστοίχως ο ΕΔΙΣΥ (Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής) θα είναι στην ουσία ο ΟΣΕ. Η διαφορά στην λειτουργία του είναι ότι θα πωλεί την διέλευση των συρμών στο δίκτυό του σε όλες τις πιστοποιημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, μία των οποίων θα είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Το κάθε δίκτυο έχει εκ των προτέρων καθορισμένο αριθμό δρομολογίων, που δύναται να εκτελέσει σε μία διαδρομή. Όσον αφορά στις

σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, ο ΟΣΕ είναι δέσμιος αυτού του σημαντικού περιορισμού, διότι διαθέτει για το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής μονή γραμμή του κύριου άξονα, η οποία διασχίζει όλη την Ελλάδα από το Πύθιο¹² μέχρι την Αττική. Πλέον αυτής διαθέτει και ορισμένες μικρές παρακάμψεις αυτού του άξονα, και συγκεκριμένα από τον Στρυμόνα στον Προμαχώνα και από την Θεσσαλονίκη στην Ειδομένη, την Βέροια, Νάουσα και από την Λάρισα στον Βόλο. Υπάρχει τέλος και η προέκταση της διεθνούς γραμμής προς την Κόρινθο, η οποία προς το παρόν δεν έχει εμπορευματική εκμετάλλευση.

Διεθνώς υπάρχουν σιδηρόδρομοι με δαιδαλώδες δίκτυο γραμμών και έχουν την δυνατότητα να εκτελούν πολύ μεγαλύτερο μεταφορικό έργο, τόσο σε διανυόμενα χιλιόμετρα, όσο και σε βάρος μεταφορικού έργου. Ο λόγος, για τον οποίο έχουν καταφέρει να αναπτύξουν σε αυτό το βαθμό το έργο τους, είναι ότι έχουν θέση με γεωγραφικό πλεονέκτημα, το οποίο προσελκύει μεγάλο διαμετακομιστικό έργο. Το γεωγραφικό αυτό πλεονέκτημα απαντάται στο μέγιστο βαθμό στις περιοχές της νότιας ή βόρειας Γερμανίας, της Αυστρίας ή της Ουγγαρίας. Χαρακτηριστικός είναι ο μεγάλος αριθμός των εμπορικών και εμπορευματικών σταθμών στις περιοχές αυτές, που δείχνουν και την πυκνότητα των δικτύων καθώς και τις ποσότητες φορτίων, που διακινούνται σε αυτούς.



¹² Σύνορα Ελλάδας και Τουρκίας.

Η οργάνωση των σταθμών αυτών και ο καταμερισμός του μεταφορικού έργου, που διακινείται σε αυτούς έχει διάφορες χρησιμότητες και καλύπτει ο κάθε σταθμός συγκεκριμένες απαιτήσεις της αγοράς:

- 1) Ανάλογα με το είδος της μεταφοράς, π.χ. συνδυασμένες μεταφορές, κοινού φορτίου, ειδικών φορτίων κ.λπ.
- 2) Ανάλογα με το τελωνειακό καθεστώς, που διακινούνται τα εμπορεύματα. Τα υποκείμενα δηλαδή σε εισαγωγικούς δασμούς ως προερχόμενα από τρίτες χώρες, Ασία, Αμερική.
- 3) Τα προοριζόμενα για εξαγωγή από την Ε.Ε. προς τρίτες χώρες
- 4) Τα ελεύθερα κοινοτικά εμπορεύματα, που διακινούνται εντός του Αμβούργου.
- 5) Τα φορτία, που διακινούνται αποκλειστικά σε συγκεκριμένους χώρους, που τους εκμεταλλεύονται μεγάλες επιχειρήσεις.¹³

Λόγω της οικονομίας, που προσπαθούν να επιβάλουν οι Κυβερνήσεις και η Ε.Ε. στους σιδηροδρόμους είναι αναγκασμένοι οι σιδηρόδρομοι να αναδιοργανώνουν το δίκτυο τους. Με τον τρόπο αυτό μειώνουν τους εμπορικούς σταθμούς, και με αυτό τα τέλη ελιγμών, προσωπικού, και μεταβλητού κόστους δρομολογίου. Το έργο με τον τρόπο αυτό γίνεται μαζικότερο και επικεντρωμένο σε συγκεκριμένες διαδρομές και σταθμούς, και επομένως φθηνότερο και ανταγωνιστικό.

Οι κυριότεροι σταθμοί για τα ελληνικά δεδομένα, που χρησιμοποιούνται σήμερα για την διενέργεια συνδυασμένων μεταφορών είναι αυτοί των MANNHEIM, SOPRON, WANNE, HAMBURG, WELS, LUDWIGSHAFEN, DRESDEN. Εντός της χώρας είναι η Θεσσαλονίκη, η Σίνδος, το Λιμάνι Θεσσαλονίκης, η Οινόη, και οι Αγ. Ανάργυροι, ενώ αναμένεται η λειτουργία του Θριασίου.

Ο Ελληνικός σιδηρόδρομος, λόγω γεωγραφικής θέσης, αποτελεί μόνο αρχικό και τερματικό δίκτυο, και ως εκ τούτου έχει ένα σοβαρό μειονέκτημα σε σχέση με τα άλλα δίκτυα, με συνέπεια την εμφάνιση μειωμένων εσόδων, καθώς δεν υπάρχει για την Ελλάδα διαμετακομιστικό έργο. Το έργο αυτό θα απέφερε έσοδα από τη διέλευση των συρμών, χωρίς ουσιαστική επιβάρυνση από λειτουργικά ή διοικητικά κόστη. Γενικότερα το λειτουργικό κόστος της τερματικής διαδρομής προέρχεται κυρίως:

- 1) από τους ελιγμούς, που οφείλει να εκτελεί για την διάθεση των βαγονιών προς φόρτωση ή εκφόρτωση.
- 2) Από την μεγαλύτερη χρονική διάρκεια παραμονής στο ελληνικό δίκτυο των βαγονιών ιδιοκτησίας των λοιπών δικτύων, σε σύγκριση με τον σχετικά μειωμένο χρόνο, που απαιτείται για την διαμετακόμιση ενός πλήρους συρμού στα άλλα δίκτυα. Στόχος είναι η σύντομη παραμονή των βαγονιών στην χώρα μας και η διεκπεραίωση μαζικού έργου σε συγκεκριμένους σταθμούς.
- 3) Από το κόστος λειτουργίας των γραφείων εμπορευμάτων στους σταθμούς για την παρακολούθηση και διεκπεραίωση των αποστολών.
- 4) Το λογιστικό κόστος των ελεγκτηρίων, που συνεπάγονται οι χρεώσεις προς την πελατεία, οι εκκαθαρίσεις, οι συμψηφισμοί και οι διανομές των κομίστρων με τα λοιπά συμμετέχοντα δίκτυα στην ίδια μεταφορά.

¹³ Κάτι αντίστοιχο με αυτό που συνέβη πρόσφατα στον Πειραιά με την εταιρεία COSCO.

2.1.2 ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ ΕΡΓΟ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ

Για την ανάπτυξη διαμετακομιστικού έργου ο ΟΣΕ διακινεί φορτία από τον λιμένα της Θεσσαλονίκης προς τις Βαλκανικές χώρες. Αν και η κίνηση αυτή έχει σαν αποτέλεσμα την εξασφάλιση διαμετακομιστικού έργου, το αρνητικό στην περίπτωση είναι ότι το έργο αυτό περιορίζεται σε μία πολύ μικρή σιδηροδρομική διαδρομή μεταξύ του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και των μεθοριακών σταθμών Προμαχώνα (150 χιλ.) και Ειδομένης (80 χιλ.).

Η διακίνηση εμπορευμάτων από την Κίνα στο Ικόνιο θα είναι δυνατή υπό την προϋπόθεση ότι αυτά θα διακινούνται στην συνέχεια με μικρά σκάφη μέσω άλλων λιμένων εντός της Ελλάδος ή και προς άλλα λιμάνια της Μεσογείου. Σήμερα η χερσαία προώθηση των εμπορευματοκιβωτίων από το Ικόνιο στην Β. Ελλάδα ή στις Βαλκανικές χώρες είναι πρακτικά αδύνατη διότι:

- Δεν υπάρχει η σιδηροδρομική γραμμή από το Ικόνιο, που να συνδέει το λιμάνι με το δίκτυο του ΟΣΕ¹⁴. Έτσι η προώθηση των εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι για το εσωτερικό της χώρας ή προς τις βαλκανικές χώρες πρέπει να γίνει οδικά με δελτία TIR ή T1¹⁵. Σιδηροδρομικά είναι εφικτή η μεταφορά με μεταφόρτωση, δηλαδή οδική μεταφορά προς το Θριάσιο ή τους Αγ. Αναργύρους, απ' όπου θα συνεχίσει σιδηροδρομικά. Το ζητούμενο όμως είναι η απουσία ύπαρξης ενός τέτοιου σταθμού, καθώς το Θριάσιο δεν είναι ακόμα διαθέσιμο, ενώ η Οινόη έχει ήδη αρκετό έργο, σε βαθμό να συναντώνται ήδη δυσκολίες στη διεκπεραίωσή του.
- Υπάρχει το ζήτημα της ανάληψης εγγυήσεων έναντι των τελωνείων για την οδική μεταφορά, προς τα τελωνεία προορισμού εντός ή εκτός Ελλάδος.
- Τέλος υπάρχει το ζήτημα εξεύρεσης επαρκούς αριθμού βαγονιών για τις μεταφορές των εμπορευματοκιβωτίων.

Η διαδικασία εισαγωγής στην Κοινότητα γίνεται απευθείας στο λιμάνι του Πειραιά και ο εκτελωνισμός γίνεται από τον παραλήπτη (ή κάποιον εκπρόσωπό του – εκτελωνιστή), προκειμένου να συνεχίσει τη μεταφορά εντός της χώρας, ως ελεύθερο.

2.2 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η εμπορική του πολιτική του κάθε δικτύου αναπτύσσεται ανάλογα με τις εντολές των πολιτικών ηγεσιών. Εμπορική πολιτική ενός δικτύου είναι η διακριτικά επιλεκτική διαχείριση των τιμών των *κομίστρων* του, των *δρομολογίων* του και της *λειτουργίας* των σταθμών του, για την προσέλκυση μεταφορικού έργου.

Ένα δίκτυο δημοσιεύει πάντα τα τιμολόγιά του με εξαιρετικά υψηλές τιμές. *Οι τιμές αυτές ανάλογα με την περίπτωση μειώνονται υπό την μορφή*

¹⁴ είναι υπό κατασκευή

¹⁵ Η ένδειξη T1 στο ενιαίο διοικητικό έγγραφο αφορά όλη την κοινοτική διαμετακόμιση εμπορευμάτων υποκείμενων σε δασμούς και φόρους. Αντίστοιχα η ένδειξη T2 δηλώνει εμπορεύματα υποκείμενα

ειδικών τιμολογίων, επιστροφών επί των καταβληθέντων κομίστρων ή ειδικών συμφωνιών. Υπάρχει πάντως ένα όριο και ένας φραγμός στην προσέλκυση νέου έργου, ο οποίος είναι η ικανότητα του δικτύου να απορροφήσει και να εκτελέσει σε ικανοποιητικό επίπεδο τις νέες μεταφορές. Ένα ασύμφορο έργο αποτρέπεται από τους σιδηροδρόμους έμμεσα με την άρνηση παραχώρησης εκπτώσεων ή λοιπών τιμολογιακών διευκολύνσεων. Αν ο πελάτης το αποδέχεται και με τις υψηλές τιμές, ή και τυχόν προσαυξήσεων, τότε ο σιδηρόδρομος προκαλείται εκ των υψηλών κερδών και συνήθως το αναλαμβάνει. Αναγκάζεται όμως για να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις να αναδιοργανώνει τα δρομολόγιά του, μισθώνει μηχανές έλξεως από άλλα δίκτυα, ανοίγει νέους σταθμούς ή θέτει σε επαναλειτουργία κλειστούς σταθμούς.

Η τιμολόγηση μπορεί να επηρεάζεται επίσης και από τη γενικότερη επικρατούσα πολιτική κατάσταση στις χώρες των δικτύων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα για την Χώρα μας είναι αυτό της περιόδου, που ίσχυε η απαγόρευση της διελεύσεως μέσω της Γιουγκοσλαβίας. Το δρομολόγιο επομένως για την σιδηροδρομική μεταφορά από την Δ. Ευρώπη στην Ελλάδα διερχόταν υποχρεωτικά από την Ρουμανία και την Βουλγαρία και ήταν μονόδρομος για την Ελλάδα. Το ρουμανικό δίκτυο εκείνη την εποχή γνωρίζοντας την υποχρεωτική διέλευση των συρμών από την χώρα τους, απαιτούσε υπερβολικά υψηλά κόμιστρα.

Το παράδειγμα αυτό αποτελεί μία από τις λιγοστές εξαιρέσεις, καθώς για τους χρήστες των σιδηροδρομικών μεταφορών λίγες περίοδοι είναι ασταθείς, και έτσι δεν παρατηρούνται ακραίες συνθήκες για την απρόσκοπτη διενέργειά τους. Στις περισσότερες περιπτώσεις η χάραξη του δρομολογίου έχει ελαστική ζήτηση, γιατί ο πελάτης έχει την δυνατότητα να αποφύγει την διέλευση από μια χώρα χαράζοντας το δρομολόγιο του μέσω άλλης. Πέραν αυτού δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής ότι ο σιδηρόδρομος, και ιδιαίτερα ο ΟΣΕ έχει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό των λοιπών μέσων μεταφοράς, δηλαδή τού φορτηγού αυτοκινήτου και του πλοίου. Η εμπορική πολιτική, που ασκείται σε αυτήν την περίπτωση είναι μέσα στα πλαίσια της εφαρμογής λογικών ανταγωνιστικών τιμών.

Εκτός αυτού τα δίκτυα μεταξύ τους αυτοελέγχονται κατά την διάρκεια των διεθνών τιμολογιακών συσκέψεων. Δεν είναι εύκολο επομένως σε ένα δίκτυο να παρουσιαστεί διεκδικώντας υπερβολικά κόμιστρα σε σχέση με αυτά, που λάμβανε στην προηγούμενη τιμολογιακή περίοδο. Στην περίπτωση αυτή θα αντιμετωπίσει την έντονη αντίρρηση και δυσαρέσκεια των λοιπών ενδιαφερομένων δικτύων και των πελατών του σιδηροδρόμου.

Ειδικά το ελληνικό δίκτυο με την γραμμή του από την Θεσσαλονίκη προς την Αθήνα, που είναι σε φάση ανακατασκευής για τον εκσυγχρονισμό της, δεν έχει αυτήν την περίοδο μεγάλη ζήτηση σε εμπορικό έργο, σε σχέση με αυτό, που θα μπορούσε να έχει όταν ολοκληρωθούν τα έργα εκσυγχρονισμού. Σήμερα εξ αιτίας:

- της μονής γραμμής σε πολλά σημεία,
- του ασαφούς περιτυπώματος λόγω διαρκών μεταβολών του από τα έργα υποδομής,
- της μεγάλης διάρκειας του δρομολογίου,
- της μικρής ελκτικής ικανότητας των συρμών και της απουσίας της ηλεκτροκίνησης,
- της έλλειψης θερματικής υποδομής στην Αττική

- και της προσθήκης των συρμών του προαστιακού σιδηροδρόμου, υπάρχει περιορισμένη ζήτηση και εξ αιτίας αυτού ο ΟΣΕ προσπαθεί να προσελκύσει πελάτες προσφέροντας χαμηλά κόμιστρα και διαρκώς μεταβαλλόμενους χώρους τερματικών υπηρεσιών, ενόσω προσδοκά την λειτουργία του Θριάσιου στον Ασπρόπυργο. Όταν θα ξεκινήσει η άρτια λειτουργία αυτού του εμπορευματικού σταθμού, θα κληθεί η πελατεία να εκτιμήσει κατά πόσο θα προσφερθούν ανταγωνιστικές τιμές κομίστρων σε συνάρτηση με αποδεκτούς χρόνους μεταφοράς και ικανοποιητικές τερματικές υπηρεσίες.

2.2.1 ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η έννοια των χαμηλών ή των υψηλών κομίστρων είναι σχετική, γιατί η κάθε πλευρά κάνει τους δικούς της υπολογισμούς:

- Η πελατεία υπολογίζει τον **χρόνο**, που διαρκεί το δρομολόγιο, το **φορτίο**, που μεταφέρει το κάθε δρομολόγιο, και το **τερματικό κόστος** στον προορισμό στην Αττική.
- ΟΣΕ από την άλλη κοστολογεί δαπάνες, όπως τα **καύσιμα**, τις **δαπάνες προσωπικού** συνοδείας και μηχανοδηγών, το **τερματικό κόστος**, το **κόστος χρήσης (RIV)** των βαγονιών ιδιοκτησίας ξένων δικτύων, το **κόστος επιστροφής τους ως κενών φορτίου**. Ο ΟΣΕ προσπαθεί μέσα σε αυτήν την μεταβατική περίοδο να ασκήσει μια εμπορική πολιτική για το έργο των Αθηνών, που δεν μπορεί να εφαρμοστεί, ή να τύχει προς το παρόν ευρύτερης αποδοχής από την πελατεία. Σε αυτό συντελεί και το γεγονός ότι εκμεταλλεύεται ένα δίκτυο, που δεν μπορεί να εξυπηρετήσει παρά λίγους εμπορικούς συρμούς και χωρίς στοιχειώδη τερματική υποδομή, ειδικά στην Αττική. Το γεγονός αυτό κάνει τους πελάτες πολύ επιφυλακτικούς και τους αναγκάζει να σταματούν πολλές φορές τα φορτία τους στην Οινόη.

Αντίθετα με την Αττική οι συνθήκες στην Θεσσαλονίκη είναι πολύ πιο ευνοϊκές. Ο λόγος είναι ότι η διαδρομή Ειδομένη – Θεσσαλονίκη έχει ηλεκτροδοτηθεί και έτσι δεν υπάρχουν οι συνεχείς διακοπές της λόγω των έργων. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την μικρή απόσταση της τάξεως των περίπου 80 χιλιομέτρων έχει σαν συνέπεια να φθάνουν τα τρένα σε σύντομο χρόνο. Με την άλλη συνοριακή διάβαση στον Προμαχώνα τα πράγματα είναι λίγο πιο δύσκολα, γιατί εκεί το μήκος της διαδρομής έχει δύσβατα σημεία με υψομετρικές διαφορές, που καθιστούν υποχρεωτική τη σύνθεση αμαξοστοιχιών με μειωμένο μικτό φορτίο. Σε αντίθετη περίπτωση πρέπει να χρησιμοποιηθεί διπλή έλξη, γεγονός, που αυξάνει το κόστος, αφού χρησιμοποιούνται δύο μηχανές έλξεως ανά συρμό, αντί για μία.

2.2.2 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Ένα άλλο καθοριστικό παράγοντα επηρεασμού της εμπορικής πολιτικής των δικτύων τον διακρίνουμε μέσα από τα γενικά και τα ειδικά τιμολόγια. Τα διάφορα εμπορεύματα ταξινομούνται με διάφορα κριτήρια και σε άλλες περιπτώσεις απαιτούνται υψηλότερα κόμιστρα και σε άλλες όχι.

Έτσι διαφορετική μεταχείριση έχει ένα έτοιμο προϊόν, που θέλει το δίκτυο να το προωθήσει από την χώρα του για εξαγωγή και διαφορετική εάν πρόκειται για εισαγωγή του ίδιου προϊόντος, καθώς το κράτος επιδιώκει να προστατεύσει την εγχώρια παραγωγή.

Σε άλλες περιπτώσεις εφαρμόζεται ειδική τιμολόγηση σε ένα προϊόν, που ο σιδηρόδρομος δεν είχε μεταφορικό έργο από αυτό το είδος, και επιδιώκει να το αποκτήσει για ιδιαίτερους λόγους. Εάν για παράδειγμα ένας πελάτης προσφέρει στον σιδηρόδρομο ένα φορτίο ξυλεία της τάξεως των 100.000 τόνων ετησίως από την Ρουμανία στην Ελλάδα, είναι δυνατόν τα δίκτυα που θα συμμετέχουν στην μεταφορά να προσφέρουν ανταγωνιστική τιμή έναντι του πλοίου ή του φορτηγού αυτοκινήτου, λαμβάνοντας πάντα υπόψη αν η υφιστάμενη υποδομή του έχει την δυνατότητα να διεκπεραιώσει αυτό το νέο έργο.

2.2.3 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Ο ΟΣΕ έχει το πρόβλημα της στενής γραμμής στο δίκτυο της Πελοποννήσου. Αυτό του περιορίζει αισθητά την πρόσβαση για διαμετακομιστικά φορτία από την Πάτρα στην λοιπή Ελλάδα και πέραν αυτής. Σε ότι αφορά τους λοιπούς σταθμούς στις διάφορες πόλεις δεν υπάρχει ενδιαφέρον μεταφορικό έργο προς το εξωτερικό, γιατί από εκεί εξάγονται κυρίως με φορτηγά αυτοκίνητα μέσω Πατρών υγρά τρόφιμα (λάδια, χυμοί) ή κονσέρβες φρούτων και λαχανικών. Αντίστοιχα οι λίγες εισαγωγές γίνονται με φορτηγά αυτοκίνητα.

Η κατάσταση αυτή ωθεί τον ΟΣΕ να κλείσει σταθμούς με μειωμένο εμπορικό έργο για να μειώσει τα λειτουργικά του έξοδα. Από την άλλη πλευρά η πολιτική του ηγεσία ασκεί στον ΟΣΕ πιέσεις να μην συρρικνωθεί το εμπορικό δίκτυο και να κλείσουν σταθμοί. Υπάρχει η γνώμη ότι η πολιτική αυτή κοστίζει πολλά χρήματα, που δυστυχώς επιβαρύνεται ο ΟΣΕ μη μπορώντας να ασκήσει ανεξάρτητη και αδέσμευτη οικονομική πολιτική. Το ίδιο ισχύει σε γενικές γραμμές και στην λοιπή χώρα. Οι διεθνείς εμπορικοί σταθμοί, που χρειάζεται ο ΟΣΕ δεν πρέπει να είναι πάνω από πέντε, επιπλέον βέβαια οι σταθμοί των λιμένων για τις διαμετακομιστικές μεταφορές. Για την διεκπεραίωση του έργου στην υπόλοιπη χώρα θα πρέπει ο ΟΣΕ να αναπτύξει το σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών. Είναι εξαιρετικά ζημιογόνο να φορτώνεται το δίκτυο με εμπορικές αμαξοστοιχίες λίγων βαγονιών. Αυτό έχει σαν συνέπεια την χαμηλή προσφορά υπηρεσιών και αναλογικά μεγάλο κόστος.

2.2.4 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Μέσα σε όλα τα προβλήματα του ΟΣΕ από τον οδικό και θαλάσσιο ανταγωνισμό ήταν και το κόστος, που επιβαρυνόταν για την εκτέλεση κρατικών μεταφορών. Η πολιτική ηγεσία παράβλεπε ότι ο ΟΣΕ σαν μεταφορική επιχείρηση ήταν και έπρεπε να λειτουργεί με βάση τις οικονομικές αρχές. Του ανέθετε κάθε είδους μεταφορές χωρίς πληρωμή ή χωρίς τήρηση στοιχειώδους κοστολογίου. Παραδείγματα τέτοιων μεταφορών αφορούν κυρίως υλικά για τον στρατό, ή τα τεύτλα των βιομηχανιών ζάχαρης κ.λπ.,

προϊόντα και υλικά τα οποία μεταφέρονταν από τον ΟΣΕ, χωρίς να μπορεί να εισπράξει το πραγματικό κόστος. Η πολιτική ηγεσία έκρυβε πίσω από αυτήν την επιλογή μία επιφανειακή κοινωνική πολιτική, που όμως μακροπρόθεσμα κόστιζε πολλαπλά στο κοινωνικό σύνολο¹⁶.

Αντίστοιχα στον επιχειρηματικό κόσμο υπάρχει ο προβληματισμός μήπως υπάρχει επιβάρυνση με επιπλέον κόστος. Από την στιγμή που μία βιομηχανική μονάδα παίρνει την απόφασή για τον τόπο εγκατάστασης, έχει μελετήσει όλες τις παραμέτρους. Λαμβάνει υπόψη μεταξύ άλλων και το κόστος μεταφοράς των πρώτων υλών και των έτοιμων προϊόντων, σε σχέση με τις πηγές προμήθειάς, ή τους τρόπους διάθεσης των έτοιμων προϊόντων και ανάλογα με το συνολικό κόστος μεταφοράς, επιλέγει και τον τόπο εγκατάστασης. Όταν η σχέση βάρους, όγκου, πρώτης ύλης και έτοιμου προϊόντος έχει σαν συνέπεια το κόστος της μεταφοράς της πρώτης ύλης να είναι πιο ακριβό από την μεταφορά των έτοιμων προϊόντων στην κατανάλωση, η ορθολογική απόφαση υπαγορεύει την εγκατάσταση του εργοστασίου πλησίον των πρώτων υλών, ή και αντίστροφα.

2.2.5 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Ανακεφαλαιώνοντας μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι οι γενικές αρχές της κοστολογήσεως των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι παρεμφερείς με αυτές των οδικών μεταφορών. Οι ίδιες 9 κατηγορίες δαπανών των οδικών μεταφορών, όπως αυτές αναφέρθηκαν στην αντίστοιχη ενότητα, ισχύουν σήμερα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και για κάθε άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση, διότι πρόκειται και σε αυτήν την περίπτωση για εταιρείες χερσαίων μεταφορών. Αναλυτικότερα:

- 1) Οι ναύλοι παρεχόμενοι από τρίτους εξομοιώνονται με την χρήση μηχανής έλξεως από άλλη συνεργαζόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση. Άρα η μηχανή έλξεως εξομοιώνεται με τον ελκυστήρα (τράκτορα) του ΦΔΧ. Κατά συνέπεια και τα εμπορικά βαγόνια με τα επικαθήμενα οδικά οχήματα. Στην βόρεια Ευρώπη υπάρχει και εφαρμόζεται μεταφορά σιδηροδρομικών συρμών επάνω σε οχηματαγωγά πλοία. Αυτό είναι ένα αντίστοιχο κόστος με αυτό των οχηματαγωγών πλοίων, που μεταφέρουν τα φορτηγά αυτοκίνητα. Υπάρχει τέλος και έχει τεθεί σε ισχύ η δυνατότητα συνεργασίας των δικτύων. Αυτό σημαίνει ότι μηχανές έλξης ενός δικτύου θα έλκουν τα βαγόνια ενός άλλου, ή και αντίστροφα.
- 2) Το κόστος συγκοινωνιακής ετοιμότητας των μεταφορικών μέσων είναι όμοιο, διότι βαγόνια και μηχανές έλξεως υπόκεινται σε διαδικασίες ελέγχου, πιστοποίησης, ασφαλίσεως, απογραφής, κλπ, προκειμένου να τεθούν σε κυκλοφορία. Επιπλέον τούτου το τροχαίο υλικό υφίσταται και περιοδικό τακτικό έλεγχο, όπως αντίστοιχα ελέγχονται περιοδικά και τα φορτηγά αυτοκίνητα στο ΚΤΕΟ.

¹⁶ Με την απελευθέρωση αναμένεται να αναδιοργανωθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ώστε να εργάζεται ανεξάρτητα από πολιτική επιστασία.

- 3) Το μεταβλητό κόστος δρομολογίου του κάθε συρμού είναι παρεμφερές γιατί και οι μηχανές έλξεως καταναλώνουν καύσιμα, και το προσωπικό συνοδείας αμείβεται, όπως επίσης και οι υπάλληλοι των σταθμών διεκπεραιώνουν τελωνειακές διαδικασίες.
- 4) Οι τακτικές επισκευές κοστολογικά είναι ακριβώς όμοιες μεταξύ των δύο μέσων μεταφοράς.
- 5) Οι συντηρήσεις ή επισκευές, που είναι ανάγκη να γίνουν μακράν της έδρας της εταιρείας με φροντίδα τρίτων δικτύων, είναι συχνές και στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Αυτές προέρχονται από διάφορα συμβάντα κατά την πορεία των συρμών ή κατά την εκτέλεση ελιγμών στους σταθμούς. Μια χαρακτηριστική βλάβη των βαγονιών π.χ. είναι οι επιπεδώσεις των τροχών, που προέρχονται από την ανόμοια τριβή των τροχών επί της σιδηροτροχιάς. Το τρόχισμα των τροχών για να επανέλθει η ομοιόμορφη πρόσφυση στην σιδηροτροχιά αποτρέπει τον κίνδυνο του εκτροχιασμού. Αντίστοιχα η ζυγοστάθμιση των ελαστικών των φορτηγών αυτοκινήτων αποκαθιστά την ομοιόμορφη πρόσφυση των ελαστικών στο οδόστρωμα και εξ αυτού την ασφαλή και πολλές φορές την οικονομική οδήγηση.
- 6) Οι μηχανές έλξεως κατά κύριο λόγο, αλλά και τα βαγόνια χρειάζονται και αυτά τα διάφορα υλικά, που αναλύονται για την ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων αυτών. Η ταύτιση τους είναι για πολλά υλικά απολύτως όμοια, σε ορισμένα άλλα διαφορετική. Αυτό όμως δεν αλλάζει την δομή και την φιλοσοφία καταρτίσεως του κοστολογίου.
- 7) Σε ότι αφορά στις τακτικές δαπάνες του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αυτές είναι ταυτόσημες με τις αντίστοιχες των οδικών. Οι μόνες διαφορές, που δύνανται να παρατηρηθούν είναι στο ύψος τους, που είναι διαφορετικό στους δύο φορείς των χερσαίων μεταφορών. Την διαφορά αυτή γεφυρώνει η συνδυασμένη μεταφορά, η οποία τις μειώνει αισθητά προς όφελος της οδικής μεταφοράς.
- 8) Τα διόδια και οι φόροι διελεύσεως είναι διαφορετικοί ως προς την φύση τους, κοστολογικά όμως είναι συγκρίσιμοι στα μέσα χερσαίων μεταφορών. Η αντίστοιχη δαπάνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είναι το κόστος χρήσεως δικτύου ή κόστος χρήσεως υποδομής, το οποίο καταβάλλει η σιδηροδρομική επιχείρηση. Για το ελληνικό δίκτυο το κόστος αυτό καταβάλλεται στον ΕΔΙΣΥ ο οποίος είναι επιφορτισμένος να διατηρεί το δίκτυο ασφαλές και λειτουργικό.
- 9) Οι αποσβέσεις τέλος είναι ως προς την κοστολόγηση απολύτως όμοια. Η διαφορά είναι αποκλειστικά και μόνο ποιοτική και παίζει καταλυτικό ρόλο στην δαπάνη των επενδύσεων και την ανταγωνιστικότητα των μεταφορικών μέσων. Ο ωφέλιμος χρόνος ζωής των μεταφορικών μέσων σιδηροδρομικών μεταφορών είναι σημαντικά μεγαλύτερος. Η απόσβεση των μεταφορικών μέσων σιδηροδρομικών μεταφορών είναι επομένως κατανοητή σε μεγαλύτερο χρόνο και σε μεγαλύτερο όγκο

μεταφορικού έργου. Για τον λόγο αυτό και η συνδυασμένη μεταφορά ενεργεί καταλυτικά στην αρμονική συνεργασία των δύο μέσων χερσαίων μεταφορών παρατείνοντας σημαντικά και την ωφέλιμη ζωή των οδικών οχημάτων.

2.3 ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι εταιρείες μεγάλου μεγέθους και απασχολούν η κάθε μία από αυτές χιλιάδες υπαλλήλους. Για την εύρυθμη λειτουργία τους εκπονούν οργανογράμματα, στα οποία υπάρχει συν τοις άλλοις η *Εμπορική Διεύθυνση* του κάθε δικτύου, και εντός αυτής η υπηρεσία τιμολογίων. Το επιτελούμενο έργο της υπηρεσίας αυτής είναι ίσως το σημαντικότερο, σε σχέση με αυτό των άλλων τμημάτων ή διευθύνσεων του κάθε σιδηροδρομικού δικτύου, διότι αυτή η υπηρεσία αγωνίζεται να φέρει μεταφορικό έργο, ερχόμενη σε καθημερινή επικοινωνία με την αγορά και τους πελάτες. Για να επιτύχει αυτόν τον σκοπό διεξάγει ένα διαρκή αγώνα με τα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς του σιδηροδρόμου από την μία πλευρά, και με την εσωστρέφεια και τον ανταγωνισμό των λοιπών υπηρεσιών του κάθε δικτύου από την άλλη.

Επί της ουσίας το σιδηροδρομικό νέο έργο το φέρνουν οι ανταγωνιστικές τιμές. Από τη στιγμή όμως, που έχει έρθει νέο έργο γίνεται διαρκής προσπάθεια να διατηρηθεί το έργο για να μην εγκαταλείψει τον σιδηρόδρομο. Η προσπάθεια αυτή γίνεται με την άριστη εκτέλεση των μεταφορών. Όταν μάλιστα ο πελάτης γνωρίζει την κατανομή των εξουσιών και των αρμοδιοτήτων, οι οποίες συσσωρεύονται αθροιστικά κατά την διενέργεια της σιδηροδρομικής μεταφοράς, τόσο καλύτερα συνεργάζεται με τις διάφορες υπηρεσίες και επωφελείται από την καλύτερη δυνατή μεταφορική υπηρεσία, που προσφέρουν. Μία τέτοια συνεργασία βασίζεται πρωτίστως στον άρτιο προγραμματισμό των μεταφορών από την πλευρά του πελάτη. Κάτι τέτοιο οδηγεί στον καλύτερο προγραμματισμό της μεταφοράς απ' την πλευρά του σιδηροδρόμου και συνακόλουθα στη μείωση του κόστους μεταφοράς. Η μείωση αυτή με τη σειρά της οδηγεί στη μείωση των τιμών για το συγκεκριμένο πελάτη και επομένως την εδραίωση της συνεργασίας μεταξύ τους.

2.3.1 ΤΑ ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ

Τα σιδηροδρομικά τιμολόγια διακρίνονται ανάλογα με την συλλογική τους ή όχι εκπόνηση και εφαρμογή σε συνεργασία και με άλλα δίκτυα, δηλαδή:

- Σε *διεθνή* τιμολόγια, που είναι προϊόντα διμερών η πολυμερών συμβάσεων με άλλα δίκτυα και
- σε *εσωτερικά* τοπικά τιμολόγια, που ισχύουν μόνο στο εσωτερικό του κράτους του κάθε δικτύου.

Πέραν αυτών τίθενται σε ισχύ από τα σιδηροδρομικά δίκτυα και ειδικά διεθνή τιμολόγια, που ισχύουν για συγκεκριμένες διαδρομές, χρονικές περιόδους και κατηγορίες εμπορευμάτων. Όλα τα παραπάνω τιμολόγια

δημοσιεύονται και γίνονται γνωστά σε όλη την Ευρώπη και είναι στην διάθεση κάθε ενδιαφερομένου. Οι μεταφορικές εταιρείες ή μεγάλες βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις γίνονται σε πολλές περιπτώσεις συνδρομητές των τιμολογίων αυτών και λαμβάνουν γνώση με διορθωτικά σημειώματα για την κάθε αλλαγή, που λαμβάνει χώρα στο συγκεκριμένο τιμολόγιο.

Εκτός αυτών το κάθε δίκτυο έχει το δικαίωμα να εφαρμόζει ειδικά τιμολόγια στα πλαίσια ειδικών συμφωνιών με μεγάλους πελάτες. Στην περίπτωση αυτή δεν γίνεται πλέον λόγος για σιδηροδρομικά τιμολόγια αλλά για μία σύμβαση έργου. Με βάση την σύμβαση αυτή το δίκτυο αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει σε μια διαδρομή τους συγκεκριμένους όγκους εμπορευμάτων, μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες. Από την άλλη πλευρά ο μεγάλος πελάτης αναλαμβάνει την υποχρέωση να προσκομίζει και να παραδίδει για μεταφορά το συμφωνηθέν μεταφορικό έργο στον χρόνο και τον τόπο, που συμφωνήθηκε. Οι ειδικές αυτές συμβάσεις μεταξύ δικτύου και μεγάλου πελάτη είναι κατά κανόνα διμερείς. Αυτό σημαίνει πως για να εκτελεστεί μία διεθνής μεταφορά πρέπει να συνάψει ο μεγάλος πελάτης ανάλογες συμβάσεις με όλα τα επί μέρους δίκτυα, που μεσολαβούν από τον τόπο αποστολής έως τον τόπο προορισμού.

Πάντως μέσα στα πλαίσια της προσπάθειας για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων είναι δυνατή ή συμφωνία με ένα μεγάλο πελάτη, να γίνει αντικείμενο μίας συλλογικής συμφωνίας περισσότερων σιδηροδρομικών δικτύων. Η συμφωνία αυτή παίρνει ένα κωδικό αριθμό και τυπώνεται σε ειδικά φυλλάδια, που διανέμονται στον ενδιαφερόμενο πελάτη και στις εσωτερικές υπηρεσίες των δικτύων. Με τον τρόπο αυτό υπάρχει μεγάλη ευκολία στην εκκαθάριση και την είσπραξη των κομίστρων.

Όλα τα ισχύοντα διεθνή σιδηροδρομικά τιμολόγια δεν καλύπτουν πάντα την διαδρομή του μεταφερόμενου εμπορεύματος με τον σιδηρόδρομο από τον αρχικό σταθμό αποστολής μέχρι τον τελικό σταθμό προορισμού. Για τον λόγο αυτό είναι υποχρεωτική αθροιστικά η εφαρμογή και νέου διεθνούς ή εσωτερικού τιμολογίου, το οποίο θα επιτρέψει την συνέχιση της μεταφοράς προς τον τελικό προορισμό. Η δυνατότητα εφαρμογής του κάθε νέου τιμολογίου για την συνέχιση μιας διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς ονομάζεται *συναρμογή του τιμολογίου*. Με άλλα λόγια μια διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά είναι δυνατόν να διενεργηθεί με την εφαρμογή ενός και μόνο τιμολογίου ή ενδεχόμενα με την συναρμογή ενός ακόμα ή και περισσότερων τιμολογίων.

2.3.2 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ

Το κάθε τιμολόγιο περιέχει συγκεκριμένες πληροφορίες για τους πελάτες των σιδηροδρόμων και για τους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους, οι οποίοι εργάζονται με αυτά. Το κάθε τιμολόγιο ενός δικτύου ή ένα κοινό τιμολόγιο πολλών δικτύων δεν είναι όμοιο με κάποιο άλλο του ίδιου δικτύου ή πολύ περισσότερο δεν είναι όμοιο με τιμολόγια άλλων δικτύων. Όλα μαζί όμως τα τιμολόγια περιέχουν την ίδια περίπου δομή των πληροφοριών, που είναι αναγκαίες, για να γίνει ο υπολογισμός ενός κομίστρου με βάση τα ισχύοντα τιμολόγια, δηλαδή:

1) Τις βασικές διατάξεις.

Πρόκειται για το πρώτο μέρος κάθε τιμολογίου. Εκεί αναφέρεται το πεδίο εφαρμογής του, τα δίκτυα που συμμετέχουν σε αυτό το τιμολόγιο, το νόμισμα στο οποίο υπολογίζονται τα κόμιστρα, ο τρόπος πληρωμής των κομίστρων από τους πελάτες, ο τρόπος διανομής των κομίστρων μεταξύ των συμμετεχόντων δικτύων, και παρεμφερή στοιχεία.

2) Τους σταθμούς των δικτύων στους οποίους διεκπεραιώνονται οι αποστολές.

Κατά κανόνα δεν επιθυμούν τα δίκτυα να κατακερματίζουν τα βαγόνια σε πολλούς σταθμούς. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγουν να επιβαρύνονται με δαπάνες για την μεταφορά συρμών, με συνθέσεις μικρού αριθμού βαγονιών. Προς τον σκοπό αυτό καθορίζουν επιλεκτικά στο τιμολόγιο τους σταθμούς, που θα δέχονται φορτία, εξασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό παραγωγικότητα στην διεκπεραίωση του έργου και αποδοτικότητα στην εκμετάλλευση των δρομολογίων των συρμών.

3) Τους μεθοριακούς σταθμούς από τους οποίους πρέπει να διέρχονται οι συρμοί.

Τα δίκτυα επιδιώκουν να δρομολογούν τις μηχανές έλξεως κινώντας συρμούς με φορτωμένα βαγόνια και προς τις δύο κατευθύνσεις. Δεν έχουν λοιπόν ενδιαφέρον να στέλνουν άδειες μηχανές σε ένα μεθοριακό σταθμό για να παραλάβει ένα συρμό ή αντίστροφα. Υπάρχουν βέβαια εξαιρέσεις, όπου για ειδικούς λόγους ανοίγουν συνοριακοί και ενδιάμεσοι σταθμοί προορισμού για να διεκπεραιώσουν έκτακτο και σημαντικό έργο.

4) Τις χιλιομετρικές αποστάσεις μεταξύ των σταθμών αποστολής και των μεθοριακών σταθμών διελεύσεως των συρμών. Αυτό γίνεται για να υπάρχει ευκολία στον υπολογισμό των κομίστρων, τα οποία καθορίζονται από διάφορους παράγοντες αθροιστικά, όπως είναι το βάρος του φορτίου, ο τύπος του βαγονιού ή απόσταση της διαδρομής κλπ.

5) Πίνακα των εμπορευμάτων, που δύνανται να μεταφερθούν με βάση το κάθε τιμολόγιο και την τιμολογιακή κλάση, που κατατάσσεται το κάθε προϊόν. Αυτό γίνεται μέχρι τώρα σε εφαρμογή της κυβερνητικής πολιτικής. Κατά κανόνα γίνεται πάντα μια επιλογή των εμπορευμάτων και ταξινόμησή αυτών σε κλάσεις με διαφοροποιημένο κοστολόγιο κατά περίπτωση. Υπενθυμίζεται ότι ο ΟΣΕ εκτελούσε κρατικές μεταφορές ή μεταφορές για λογαριασμό του ευρύτερου δημόσιου τομέα με κόμιστρα σημαντικά κάτω του στοιχειώδους κόστους.

6) Πίνακα τιμών με κλιμάκωση από μία ελάχιστη διαδρομή και προοδευτική αύξηση των χιλιομέτρων και των τιμών. Στο παρελθόν οι τιμές εκφράζονταν σε σκληρά νομίσματα, όπως γερμανικά μάρκα ή ελβετικά φράγκα. Σήμερα οι τιμές ορίζονται σε ευρώ και από περίπτωση σε περίπτωση εκφράζονται σε τιμή ανά ορισμένο βάρος π.χ. ανά 100 κιλά ή ανά τόνο. Ταυτόχρονα προβλέπουν σε πολλές περιπτώσεις και ελάχιστο τιμολογούμενο βάρος. Αυτό εξαρτάται ανάλογα με τον τύπο του βαγονιού, ή τα ελάχιστα βάρη, που προβλέπει το τιμολόγιο.

7) Πίνακες λοιπών τελών ή προσθέτων τελών. Τα πρόσθετα τέλη για την ομοίμορφη εφαρμογή και αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των δικτύων φέρουν όλα ειδικό κωδικό αριθμό από την UIC¹⁷. Με τον τρόπο αυτό αντί να περιγράφονται με λέξεις στα φορτωτικά έγγραφα, αναγράφεται ο κωδικός αριθμός τους και έτσι γίνεται απόλυτα σαφές περί τίνος πρόκειται. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικοί κωδικοί:

10: τέλος χρησιμοποίησης εμπορευματοκιβωτίων (τα μικρότερα των 20 ποδών. Δηλαδή τα μικρά εμπορευματοκιβώτια, που δεν έχουν σχέση και δεν περιλαμβάνονται στις συνδυασμένες μεταφορές).

13: τέλος διέλευσης με πορθμείο

54: τέλος χρησιμοποίησης αδιάβροχων

75: τέλος παροχής φροντίδας σε ζώα

40: τέλος τελωνειακών διατυπώσεων στην χώρα αναχώρησης

41: τέλος τελωνειακών διατυπώσεων στην χώρα διαμετακόμισης

42: τέλος τελωνειακών διατυπώσεων στην χώρα άφιξης.

8) Ενδεχόμενα ειδικά τιμολόγια.

Διακρίνουμε τις έννοιες του ειδικού τιμολογίου από της ειδικής συμφωνίας. Το ειδικό τιμολόγιο είναι παράρτημα ενός σιδηροδρομικού τιμολογίου, μέσα στο οποίο δημοσιεύεται και το οποίο γίνεται γνωστό σε όλους και έχουν δικαίωμα να ζητήσουν την εφαρμογή του όλοι οι πελάτες.

Ειδική συμφωνία είναι κάτι αντίστοιχο του ειδικού τιμολογίου, με την μόνη διαφορά ότι δεν δημοσιεύεται και έχει εφαρμογή αποκλειστικά για τον πελάτη, που έχει συνάψει αυτήν την σύμβαση.

2.3.3 ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΕΝΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ

A) κατάταξη εμπορευμάτων σε κλάσεις

Αυτή στηρίζεται στην Εναρμονισμένη Ονοματολογία των Εμπορευμάτων (E.O.E.), που είναι κωδικοποιημένα σε έγγραφο για τις ανάγκες της σιδηροδρομικής μεταφοράς. Η ονοματολογία αυτή προέρχεται από το εναρμονισμένο σύστημα προσδιορισμού και κωδικοποίησης των εμπορευμάτων του Συμβουλίου Τελωνειακής Συνεργασίας (NHM), το οποίο σύστημα αποτελεί την θεμελιώδη βάση του.

Η μορφή επομένως της κατάταξης των εμπορευμάτων στο σιδηροδρομικό τιμολόγιο είναι:

Κωδικός	περιγραφή εμπορεύματος	τιμ/κή κλάση	ειδικό τιμ/γιο
3101	Λιπάσματα ζωικής προέλευσης	2	
.....	
7610	κατασκευές από αλουμίνιο	1	
.....	

¹⁷ Union International Chemin de fer, που σημαίνει «διεθνής ένωση Σιδηροδρόμων»

Για την διευκόλυνση του χρήστη του τιμολογίου προς ανεύρεση της κλάσης του εμπορεύματος, εκτός από την κατάταξη των εμπορευμάτων με βάση τον αύξοντα αριθμό της ονοματολογίας, παρατίθενται στα τιμολόγια και η αλφαβητική ονοματολογία των εμπορευμάτων.

Β) απόσπασμα πίνακα σταθμών και χιλιομετρικών αποστάσεων ενός τιμολογίου

Κωδικός σταθμού	όνομα σταθμού	Gevelija	Kulata	Pythion
00129-7	Inoi	528	594	1005
00408-5	Sindos	91	157	568

Αντίστοιχα για βουλγαρική διαδρομή:

		Ruse	Varna	Dragoman
56060-7	Kulata	628	704	269
16911-0	Sofia Tovarna	416	492	57

Γ) Πίνακες κομίστρων (τα ποσά που ακολουθούν είναι ενδεικτικά ανά τόνο)

Χλμ	Κλάση 1				κλάση 2			
	10 t	15t	20t	25t	10t	15t	20t	25t
0201-0220	19,11	16,38	14,33	13,65	16,11	14,24	12,46	11,87
0501-0550	43,65	37,41	32,74	31,17	37,96	32,54	28,47	27,11
.....					
0701-0750	57,09	48,93	42,82	40,78	49,64	42,55	37,23	35,46

Με βάση τα προαναφερθέντα τα κόμιστρα για 15 τόνους αλουμίνια από την Οινόη για τα σύνορά μας στην Ειδομένη/Genvelija υπολογίζονται εύκολα:

Χλμ 528 τιμή κλάσης 1 για ελάχιστο 15 τόνους 37,41

Άρα κόστος 37,41 X 15 = ευρώ 561,15 για όλο το βαγόνι.

Εάν το βάρος είναι όπως προαναφέραμε 18280 χγρ θα πρέπει να εξετάσουμε στο τιμολόγιο τι προβλέπει για την στοργυλοποίηση του βάρους. Με βάση αυτό δυνατόν να έχουμε διάφορα τιμολογητέα βάρη, δηλαδή 18t ή 18,3t ή 18,5t, οπότε αλλάζει αντίστοιχα και η χρέωση του κομίστρου.

Οι σιδηρόδρομοι έχουν μία γενική αρχή, σχετικά με την χρέωση του κομίστρου στην περίπτωση, που είναι δυνατόν να γίνει ο υπολογισμός με δύο τρόπους, να επιλέγουν τον ευνοϊκότερο για τον πελάτη:

Οινόη – Gevgelija 528 χγρ. Εάν το βάρος είναι στο όριο μεταξύ 2 βαθμίδων δηλαδή π.χ. 18t πραγματικό βάρος ο σιδηρόδρομος είναι υποχρεωμένος να τιμολογήσει με βάση το συμφέρον του πελάτη ως ακολούθως:

$18 \times 37,41 = 673,38$ δηλαδή την τιμή των 15 τόνων με το πραγματικό βάρος των 18 τόνων.

$20 \times 32,74 = 654,80$ δηλαδή την ελάχιστη ποσότητα 20 τόνων με την τιμή / συντελεστή 20 τόνων.

Είναι προφανές ότι το συμφέρον του πελάτη επιβάλλει να γίνει η χρέωση του κομίστρου με βάση το ελάχιστο βάρος των 20 τόνων και εφαρμογή του αντίστοιχου συντελεστή των 20 τόνων.

Όταν επιλέγεται επομένως ο σιδηρόδρομος για μια μεταφορά πλήρους βαγονιού, θα πρέπει να ετοιμάζονται παρτίδες με τέτοιο τρόπο που να μην καταβάλλεται τιμολογητέο βάρος μεγαλύτερο από το πραγματικό. Ο πελάτης στην προκειμένη περίπτωση θα πρέπει να στείλει 20 και όχι 18 τόνους. Το κόστος είναι το ίδιο, υπάρχει όμως όφελος μεταφοράς δύο επιπλέον τόνων φορτίου.

Εάν είχαμε για μεταφορά 20 τόνων λίπασμα της κλάσης 2 για την ίδια διαδρομή θα είχαμε τότε:

Χλμ 528 κλ. 2 συντελεστής 20 τόνων 28,47 άρα κόμιστρο $20 \times 28,47 = 569,40$

Η τιμή είναι φθηνότερη, διότι έτσι έχει επιλέξει η πολιτική των σιδηροδρόμων. Τα εμπορεύματα της κλάσεως 2 είναι με μειωμένα κόμιστρα σε σχέση με την κλάση 1.

Δ) Ειδικό τιμολόγιο

Όπως διαπιστώσαμε δίπλα από την κλάση στην ονοματολογία των εμπορευμάτων υπάρχει και η στήλη «ειδικό τιμολόγιο». Εάν δίπλα από την στήλη της κλάσης υπάρχει ένας αριθμός στην στήλη «ειδικό τιμολόγιο», σημαίνει ότι δεν συμφέρει τον πελάτη να εφαρμοστεί η τιμή του γενικού τιμολογίου, αλλά του αναφερόμενου ειδικού. Τα ειδικά τιμολόγια είναι καταχωρημένα στο τέλος κάθε τόμου του γενικού τιμολογίου και είναι τόσα, όσες και τα εμπορεύματα ή οι ομάδες εμπορευμάτων, που ευνοούνται από το μέτρο αυτό. Για παράδειγμα το μέτρο μπορεί να ισχύει για ένα προϊόν π.χ. τσιμέντο σε σάκους, ή ομάδα προϊόντων π.χ. φρέσκα φρούτα κ.λπ. Στις σελίδες του ειδικού τιμολογίου αναφέρονται κατά περίπτωση κλίμακες τιμών, χιλιομετρικών αποστάσεων, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, που ενδεχόμενα ισχύει. Τα ειδικά τιμολόγια είναι δημοσιευμένα πάντοτε και θεωρούνται από τους σιδηροδρόμους ως γνωστά στον κάθε ενδιαφερόμενο.

2.4 ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο σιδηρόδρομος ως γνωστόν έχει υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις την δυνατότητα μαζικής μεταφοράς φορτίων. Οι μεταφερόμενες ποσότητες από τα δίκτυα κάθε χρόνο ανέρχονται σε εκατομμύρια τόνους. Για τον λόγο αυτό οι σιδηρόδρομοι δεν δέχονται να διαπραγματευτούν τις εμπορικές τους εκμεταλλεύσεις με πελάτες μικρού όγκου μεταφορικού έργου. Για αυτούς ισχύουν τα γενικά ή ειδικά τιμολόγια, ή ενδεχόμενα ειδικές εκπτώσεις επί των καταβληθέντων κομίστρων, λόγω της επίτευξης προσυμφωνημένου ύψους μεταφορικού έργου. Το ποσόν του κομίστρου και της έκπτωσης σε

συνάρτηση με το μεταφορικό έργο τίθεται πάντα υπό διαπραγμάτευση, τηρουμένων πάντα σχετικών αναλογιών για το τι εννοείται σαν περιορισμένο, μικρό ή μεγάλο μεταφορικό έργο. Ένα μεγάλο δίκτυο όπως το γερμανικό ή το γαλλικό ενδεχόμενα να κρίνουν διαφορετικά από ότι ένα μικρό δίκτυο, όπως είναι το ελληνικό η το βουλγαρικό. Αποφασιστικής σημασίας επίσης είναι αν το έργο αυτό είναι για το δίκτυο διαμετακομιστικό, τερματικό ή αρχικό. Πέραν τούτου και οι δυνατότητες των δικτύων δεν είναι ίδιες, ούτε στην χάραξη δρομολογίων των συρμών, ούτε βέβαια και στην ίδια ελκτική ικανότητα της μηχανής του κάθε συρμού ή στην δυνατότητα, που παρέχει η φυσική μορφολογία του εδάφους στην κάθε διαδρομή.

Κατά κανόνα για να διαπραγματευτούν οι σιδηρόδρομοι με έναν πελάτη στην βάση μίας ειδικής τιμολογιακής συμφωνίας, θα πρέπει ο πελάτης αυτός να προσφέρει ένα πλήρη συρμό κάθε φορά. Αν ο συρμός αυτός θα κυκλοφορεί σε καθημερινή βάση ή ορισμένες φορές την εβδομάδα, είναι ένα θέμα, που το εξετάζει το κάθε δίκτυο χωριστά, προκειμένου να προσφέρει τις τιμές των κομίστρων ή και τις εκπτώσεις επ' αυτών.

Μεμονωμένα βαγόνια δεν μπορούν να αποτελέσουν εύκολα αντικείμενο ειδικής συμφωνίας, γιατί μεταθέτουν στα δίκτυα την υποχρέωση και το κόστος να εξεύρουν φορτία για να συμπληρώσουν τον πλήρη συρμό στην συγκεκριμένη διαδρομή της ομάδας των προσφερομένων βαγονιών. Σύνηθες είναι να σχηματίζονται από τους μεγάλους πελάτες του σιδηροδρόμου ομάδες βαγονιών σε συγκεκριμένα σημεία συγκεντρώσεως των φορτίων, τα οποία μεταφέρονται στην συνέχεια σε σταθμούς αναδιανομής των βαγονιών, για να συνθέσουν εκεί αμαξοστοιχίες προς την χώρα τελικού προορισμού. Σύνηθες είναι επίσης να συγκεντρώνονται τα φορτία σε αποθήκες αναδιανομής, και να αναχωρούν από εκεί οι «κλειστοί» συρμοί (δηλαδή πλήρεις) προς την χώρα προορισμού.

Στην καλύτερη περίπτωση λοιπόν, που μπορεί να ελπίζει αυτός που επιθυμεί να προσφέρει μικρό αριθμό βαγονιών την κάθε φορά, είναι να του χορηγηθεί μία έκπτωση επί των ισχυουσών τιμών στο τέλος της τιμολογιακής περιόδου. Σε αυτήν την περίπτωση όμως τα δίκτυα δεν δεσμεύονται για τήρηση συγκεκριμένου χρόνου μεταφοράς, από όσον προβλέπει η διεθνείς σύμβαση (CIM) των σιδηροδρόμων. Πολλές φορές μάλιστα τα δίκτυα δεν δέχονται να αποζημιώνουν τους πελάτες αυτούς για τυχόν καθυστερήσεις ή απώλειες εμπορευμάτων κατά την διάρκεια του δρομολογίου. Όλα αυτά είναι όροι και ρήτρες συμβάσεων, που κατά περίπτωση τίθενται σε διαπραγμάτευση. Αν το δίκτυο σε μία συγκεκριμένη διαδρομή δεν έχει επαρκή αριθμό βαγονιών για την εκτέλεση ενός δρομολογίου, προβαίνει σε κατάργηση του τραίνου αυτού και αποφεύγει την άσκοπη δαπάνη σε προσωπικό, επιβάρυνση της γραμμής και καύσιμα.

Μια λύση σε αυτήν την περίπτωση της προσφοράς στα δίκτυα από ένα πελάτη λίγων βαγονιών αποτελεί η σύσταση ομάδας πληρωτών κομίστρων. Πρόκειται δηλαδή για επιχειρήσεις, που έχουν όλες από κοινού τις απαιτούμενες ποσότητες, που χρειάζονται για να συντεθούν οι πλήρεις συρμοί. Προς τον σκοπό αυτό σχηματίζουν ένα νομικό πρόσωπο ή αναλαμβάνει μία εταιρεία εξ' αυτών και γίνεται ο πελάτης του σιδηροδρόμου. Το κάθε μέλος της ομάδας καταβάλλει τα αναλογούντα κόμιστρα στο νομικό πρόσωπο, που συνεστήθη, ή στο μέλος της ομάδας, που ανέλαβε την πληρωμή των κομίστρων, και αυτό με την σειρά του καταβάλλει αθροιστικά τις οφειλές για όλα τα μέλη συγχρόνως, βάσει της ισχύουσας συμφωνίας με τον

σιδηρόδρομο. Κατ' αναλογία το κάθε μέλος στο τέλος της τιμολογιακής περιόδου έχει απαίτηση να λάβει και το ποσοστό του από τις συμφωνηθείσες επιστροφές (ποσοτικές εκπτώσεις), που χορηγούν τα δίκτυα επί των καταβαλλομένων κομίστρων.

Εναλλακτικά μπορεί να ανατεθεί η οργάνωση αυτή ή η μεταφορά σε διαμεταφορικές επιχειρήσεις. Αυτές αναλαμβάνουν την υποχρέωση έναντι των σιδηροδρόμων να προσκομίσουν το προκαθορισμένο έργο, το οποίο εξασφαλίζουν σε αυτούς οι διάφοροι επί μέρους αποστολείς – πελάτες τους. Οι διαμεταφορείς βεβαίως αναλαμβάνουν τις μεταφορές όλων ανεξαρτήτως των πελατών, αδιάφορο αν προσκομίζουν περιορισμένο αριθμό βαγονιών ανά εβδομάδα ή ανά μήνα. Η εργασία αυτή διευκολύνει απόλυτα τους σιδηροδρόμους, γιατί μεταθέτει στην διαμεταφορική επιχείρηση τον κίνδυνο της ζημιάς, που θα διακινδύνευαν οι σιδηρόδρομοι από τον περιορισμένο αριθμό βαγονιών, που θα είχαν συγκεντρώσει κατά την στιγμή της προγραμματισμένης αναχώρησης.

Η σύνθεση μίας αμαξοστοιχίας στην διεθνή κυκλοφορία είναι από εμπορικής σκοπιάς πολύ δύσκολη από οργανωτικής σκοπιάς για τα ίδια τα σιδηροδρομικά δίκτυα, για να δημιουργήσουν κλειστά τραίνα και να τα θέσουν στην διεθνή κυκλοφορία, με ομαδικό φορτίο διαφόρων πελατών. Ο ΟΣΕ δηλαδή έχει την δυνατότητα, προς το παρόν τουλάχιστον, να συνθέσει ένα τραίνο με διαφόρων πελατών βαγόνια μόνο μέχρι ή από τα ελληνικά σύνορα. Η σύνθεση μίας διεθνούς αμαξοστοιχίας από την Ελλάδα προς την Ρουμανία ή την Γερμανία, με βαγόνια διαφόρων επί μέρους πελατών, είναι δυνατή σήμερα μόνο με την μεσολάβηση μιας άλλης σιδηροδρομικής ή διαμεταφορικής επιχείρησης. Η αλλαγή, που έχει συντελεστεί από την 01.07.2006 στους κοινοτικούς σιδηροδρόμους, παρέχει στα δίκτυα αυτήν την δυνατότητα, την λεγόμενη συνεκμετάλλευση μεταφορικού έργου, αλλά ακόμα δεν έχει εφαρμοστεί.

Οι διαμεταφορικές επιχειρήσεις ή οι μεγάλες ναυτιλιακές, για τις μεταφορές κοινών κλειστών βαγονιών ή ανοικτών επίπεδων για την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων συνδυασμένων μεταφορών, έχοντας το έργο στα χέρια τους, αναλαμβάνουν τον κίνδυνο να αγοράσουν κόμιστρα από περισσότερα δίκτυα. Συμφωνούν με αυτά την δρομολόγηση αμαξοστοιχίας με προκαθορισμένα βάρη, αριθμό βαγονιών, μήκος συρμού, αριθμό αξόνων των βαγονιών, διαδρομή κ.λπ. Για την μεταφορά αυτή εκδίδεται μόνο μια φορτωτική και έχει σαν παράρτημα τον πίνακα των βαγονιών, που συνθέτουν τον συρμό. Η τιμολόγηση για την χρέωση του πελάτη γίνεται στα πλαίσια της ειδικής συμφωνίας, που έχει συναφθεί. Η διανομή των κομίστρων με τα λοιπά δίκτυα, που μεσολαβούν στην συγκεκριμένη μεταφορά γίνεται βάση διμερών ή πολυμερών συμφωνιών των μεσολαβούντων σιδηροδρόμων. Ενδεχόμενα ο μεγάλος πελάτης να καταβάλει τα κόμιστρα χωριστά στο κάθε δίκτυο.

Ανακεφαλαιώνοντας μπορούμε να πλαισιώσουμε τα παραπάνω σε μερικές γενικές αρχές, που ισχύουν και δεσμεύουν τα δίκτυα για να συνάπτουν ειδικές συμφωνίες, που ενδεχόμενα ξεπερνούν την ορισμένη από την πολιτική ηγεσία γραμμή. Αν δεν υπάρχουν αυτές οι προϋποθέσεις θα είναι δύσκολο στο στέλεχος του σιδηροδρόμου να εισηγηθεί την αποδοχή προσφοράς τιμών προς τον πελάτη κάτω από τα προκαθορισμένα όρια. Σε αντίθετη περίπτωση θα γίνει αντικείμενο έρευνας κατά πόσο ενδεχόμενα να κρύβουν δόλο σε βάρος του δικτύου.

Γενικά για να ζητήσει κάποια εταιρεία από το δίκτυο μια ειδική τιμή θα πρέπει:

- 1) Να υπάρχουν παράγοντες της αγοράς, που έχουν προκύψει μετά από την δημοσίευση του κοινού τιμολογίου και επομένως δεν είχαν ληφθεί υπόψη κατά τον χρόνο της εκπόνησής του.
- 2) Να έχει αναπτυχθεί ένας ισχυρός ανταγωνισμός άλλων μεταφορικών μέσων, που αφαιρεί το υφιστάμενο έργο από τον σιδηρόδρομο.
- 3) Να πρόκειται για μεταφορικό έργο, που θα μεταφερθεί σε συγκεκριμένο προκαθορισμένο χρονικό διάστημα (εποχικά).
- 4) Να πρόκειται να προστεθεί νέο έργο για τον σιδηρόδρομο.
- 5) Οι τιμές και οι εκπτώσεις αυτές να παρέχονται ήδη σε υφιστάμενο άλλο πελάτη. Αυτό νομιμοποιεί τον νέο πελάτη να απαιτήσει και να λάβει με τους ίδιους όρους τις ίδιες τιμές και προϋποθέσεις .
- 6) Οι τιμές, που θα δοθούν, να διατηρούν το αποτέλεσμα εκμεταλλεύσεως του δικτύου τουλάχιστον ίσο και σε κάθε περίπτωση να μην το χειροτερεύουν.

3. ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σε όρους αγοράς και καθημερινής πρακτικής, οι χερσαίες μεταφορές διακρίνονται κυρίως από τρία χαρακτηριστικά τους:

A) Χερσαία μεταφορά από τεχνικής πλευράς ονομάζουμε την μεταφορά, που λαμβάνουμε υπόψη μόνο τα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεσή της.

Β) Χερσαία μεταφορά από συμβατικής πλευράς ονομάζουμε την μεταφορά, που λαμβάνονται υπόψη τα πρόσωπα, που συμμετέχουν σε αυτήν, καθώς και η νομική σχέση που καθορίζει τις παροχές, τις αντιπαροχές και τις ευθύνες εκάστου.

Γ) Χερσαία μεταφορά από οικονομικής πλευράς ονομάζουμε την μεταβολή, που υφίσταται το εμπόρευμα, η οποία επιβάλλει οργανωτικά ή υποχρεώνει φορολογικά στην διενέργεια τουλάχιστον μίας λογιστικής εγγραφής.

Εισαγωγικά αναφέρουμε ότι η μεταφορά ενός εμπορευματοκιβωτίου ή κινητού αμαξώματος με τον σιδηρόδρομο είναι κατ' αρχήν σιδηροδρομική μεταφορά. Αν αντίστοιχα η μεταφορά εκτελεστεί με ένα οδικό όχημα έχουμε μια οδική μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου.

Αν περαιτέρω το ίδιο εμπορευματοκιβώτιο το παραλάβει ή το παραδώσει στον σιδηρόδρομο ένα φορτηγό αυτοκίνητο, με χωριστή σύμβαση μεταφοράς, τότε έχουμε μία συνολικά μικτή μεταφορά του εμπορευματοκιβωτίου.

Αν τέλος το εμπορευματοκιβώτιο μεταφερθεί επί οδικού οχήματος, που για μέρος της διαδρομής κινείται επί άλλου μεταφορικού μέσου, π.χ. ενός πλοίου, έχουμε κατ' αρχήν μία σύνθετη μεταφορά του.

Άρα πρέπει να δεχθούμε ότι στην σύνθετη μεταφορά έχουμε το θεμελιώδες τεχνικό χαρακτηριστικό ότι δεν είναι αποκλειστικά οδική ή σιδηροδρομική, διότι έχουμε την μεταφορά του φορτίου με την ταυτόχρονη χρησιμοποίηση δύο μεταφορικών μέσων.

Για να γίνει επομένως λόγος για μία συνδυασμένη μεταφορά ενός εμπορευματοκιβωτίου ή ενός κινητού αμαξώματος θα πρέπει να συντρέξουν ταυτόχρονα και άλλοι παράγοντες, χαρακτηριστικά και προϋποθέσεις, όπως αναλύονται παρακάτω.

3.2 ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Βασική προϋπόθεση χαρακτηρισμού μιας μεταφοράς ως συνδυασμένης είναι η «αρχή της δυναμικής επιλογής του οδικού μεταφορέα», η οποία συγκαταλέγεται μεταξύ των άλλων προϋποθέσεων της. Ο μεταφορέας, δηλαδή της συνδυασμένης μεταφοράς πρέπει να έχει κατ' αρχήν την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα, όπως ορίζει το ΠΔ 431/95 στο άρθρο 4 παρ. 3. Ταυτόχρονα όμως πρέπει να υπάρχει απαραίτητα, η δυνατότητα εκτέλεσής της συγκεκριμένης μεταφοράς από αυτόν οδικά και στο σύνολο της διαδρομής. Με τον τρόπο αυτό προσφέρεται στον οδικό μεταφορέα σαν δεύτερη επιλογή του, να στραφεί στο συνδυασμό του φορτηγού του με το άλλο μεταφορικό μέσο δηλαδή το πλοίο, τον σιδηρόδρομο κ.λπ.

Όταν όμως η γεωγραφική θέση μίας κοινοτικής χώρας δεν της παρέχει την δυνατότητα οδικής πρόσβασης προς τις λοιπές χώρες της Ε.Ε. ως π.χ. συμβαίνει με την Μάλτα, την Κύπρο, ή την Αγγλία, τότε οι μεταφορές τους προς τις χώρες της Ηπειρωτικής Ευρώπης είναι εξ' ανάγκης σύνθετες ή μικτές και όχι συνδυασμένες.

Πρέπει να διευκρινιστεί πάντως ότι η παραπάνω αρχή ισχύει για το τμήμα της μεταφοράς από αυτές τις νήσους - μέλη - της ΕΕ προς την

Ηπειρωτική Ευρώπη. Η διαδρομή στην συνέχεια εντός της ΕΕ μέχρι τον τελικό προορισμό, δεν αποκλείεται να συγκεντρώσει ενδεχόμενα τα χαρακτηριστικά της Συνδυασμένης Μεταφοράς. Σε αυτήν την περίπτωση θα έχουμε στο σύνολο της διαδρομής μία μικτή μεταφορά, της οποίας ένα τμήμα της συγκεντρώνει τα χαρακτηριστικά της συνδυασμένης.

Πρέπει να διευκρινιστεί επίσης ότι είναι δυνατόν να εκτελείται μία μεταφορά με όλες τις προϋποθέσεις της συνδυασμένης, και παρ' όλα αυτά να μην είναι δυνατόν να θεωρηθεί για την Ε.Ε. ως συνδυασμένη. Για παράδειγμα αποστολές από την Ν. Ιταλία με πλοίο μέχρι ένα λιμάνι στην Β. Ιταλία και στην συνέχεια οδικά μέχρι την Σλοβενία. Αντίστοιχα μία μεταφορά με πλοίο από ένα λιμάνι της Ν. Γαλλίας προς αντίστοιχα ένα λιμάνι της Β. Γαλλίας, και από εκεί οδικά προς το Βέλγιο. Το τμήμα του συνδυασμού των δύο μέσων μεταφοράς διενεργείται εντός του εθνικού χώρου ενός μόνο κράτους μέλους. Άρα η υπαγωγή του συστήματος της μεταφοράς αυτής εναπόκειται στο κράτος αυτό και όχι στην Ε.Ε. Η συνδυασμένη μεταφορά επομένως εξ' ορισμού της Ε.Ε. πρέπει να εναρμονίζεται με την αρχή του «διακρατικού χαρακτήρα», που προϋποθέτει, ότι η διέλευση των συνόρων της χώρας προορισμού θα γίνει με τον συνδυασμό των δύο μέσων μεταφοράς του εμπορεύματος. Με άλλα λόγια θα πρέπει η **τελική οδική διαδρομή να διενεργείται αποκλειστικά εντός της χώρας προορισμού.**

3.3 ΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Διευκρινίζεται ότι ροή φορτίων ονομάζουμε την συνολική διαδρομή, που ακολουθούν τα μεταφερόμενα αγαθά, προκειμένου η προσφορά αυτών να συναντήσει την ζήτησή τους. Αντίστοιχα μεταφορικός άξονας είναι οι χαράξεις των δρομολογίων, που ακολουθούν τα μέσα μεταφοράς, που εκτελούν τις μεταφορές αυτές. Η διαφορά των δύο εννοιών συνίσταται στο γεγονός ότι τα φορτία στον κάθε άξονα ακολουθούν δρομολόγια χωρίς επιστροφή, ενώ τα μεταφορικά μέσα δρομολογούνται και προς τις δύο κατευθύνσεις. Συσχετίζοντας αυτές τις δύο έννοιες καταλήγουμε στην σημαντικότερη προϋπόθεση για την ορθολογική λειτουργία των μεταφορικών επιχειρήσεων. Καταλήγουμε επομένως στον τρίτο και σπουδαιότερο ορισμό των χερσαίων μεταφορών: **Εντατική εκμετάλλευση του μεταφορικού** μέσου είναι η διαρκής προσπάθεια της μεταφορικής επιχείρησης για την εξασφάλιση φορτίων **και προς τις δύο κατευθύνσεις**. Η εξασφάλιση των φορτίων πρέπει να επιτυγχάνεται μέσα στα πλαίσια του ορθολογισμού και των οικονομικών αρχών, καθώς και της άριστης οργανώσεως της επιχείρησης, και συγκεκριμένα:

A) Χωρίς απώλεια χρόνου

B) Χωρίς μείωση της τιμής των κομίστρων

Γ) Χωρίς παροχή δωρεάν πρόσθετων ή βοηθητικών υπηρεσιών μεταφοράς, όπως π.χ. περισυλλογές μικρών αποστολών από διαφορετικά σημεία.

Δ) Χωρίς να προσφερθεί το μεταφορικό μέσο σε άλλη ομοειδή επιχείρηση σε τιμή κάτω του κόστους.

E) Χωρίς την εκτέλεση κενών διαδρομών, προκειμένου να εξασφαλιστεί το δρομολόγιο επιστροφής.

ΣΤ) Χωρίς να είναι αναγκασμένο το όχημα να αναχωρήσει με φορτίο κάτω του ωφέλιμου βάρους ή όγκου, που προβλέπεται ότι δύναται να μεταφέρει.

Στο προεδρικό διάταγμα 431/95 άρθρο 2 με τον τίτλο «έννοια των όρων» δίνεται ο ορισμός της συνδυασμένης μεταφοράς. Αποσπασματικά το κείμενό της για τις συνδυασμένες μεταφορές σιδηροδρόμου – αυτοκινήτου είναι το ακόλουθο: **«Νοούνται ως συνδυασμένες μεταφορές, οι εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Κρατών – μελών κατά τις οποίες το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, το κινητό αμάξιμο ή το εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών και άνω χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο για το αρχικό ή τελικό τμήμα της διαδρομής και, για το υπόλοιπο τμήμα, το σιδηροδρομικό δίκτυο, είτε ανάμεσα στο σημείο φόρτωσης του εμπορεύματος και τον πλησιέστερο κατάλληλο σταθμό εκφόρτωσης και το σημείο εκφόρτωσης του εμπορεύματος για την τελική διαδρομή».** Ως πλησιέστερος κατάλληλος σιδηροδρομικός σταθμός νοείται: «Ο σιδηροδρομικός σταθμός, που έχει την κατάλληλη υποδομή για την φόρτωση και εκφόρτωση οχήματος, για την εκτέλεση της συνδυασμένης μεταφοράς και βρίσκεται πλησιέστερα προς το σημείο φόρτωσης ή εκφόρτωσης της αρχικής ή της τελικής διαδρομής».

Παρατηρούμε ότι στον ορισμό του «πλησιέστερου κατάλληλου σιδηροδρομικού σταθμού» η Ε.Ε. άφησε το χρήστη να επιλέξει ελεύθερα, ανεξάρτητα από την γεωγραφική του θέση.

Αν οι μεταφορές αυτές δεν γίνονταν κάτω από το καθεστώς της εσωτερικής κοινοτικής διαμετακόμισης και έπρεπε να διεκπεραιωθούν μέσω των ελληνικών τελωνείων, θα μπορούσαν να ισχυριστούν οι ανταγωνιστές των Συνδυασμένων Μεταφορών ότι οι σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες αποτελούν για την ελληνική νομοθεσία τελωνειακό χώρο, είναι μόνο αυτές των κρατικών σιδηροδρόμων, και όχι οι ιδιωτικές. Η Ε.Ε. όμως ήδη δύο χρόνια πριν την ισχύ του ΠΔ 431/95, δηλαδή από το 1993, είχε καταργήσει τα εσωτερικά σύνορα μεταξύ των κρατών μελών. Επομένως οι διάφοροι ιδιωτικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί είχαν βάσει του ενιαίου κοινοτικού κώδικα το δικαίωμα να γίνουν και εγκεκριμένοι παραλήπτες, που σημαίνει ότι μπορούν να μεταλλαχθούν οι ιδιωτικοί σιδηροδρομικοί τερματικοί σταθμοί τους και σε τελωνειακό χώρο.

Οι συνδυασμένες μεταφορές διενεργούνται μόνο μεταξύ κοινοτικών χωρών. Οι μεταφορές από και προς τρίτες χώρες από ή προς την Ελλάδα επομένως πρέπει να διέλθουν από τελωνείο εισαγωγής (στην κοινότητα) ή εξαγωγής (από την κοινότητα). Γενικά οι μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων από την Β. Ελλάδα προς και από τις λοιπές Βαλκανικές χώρες διενεργούνται από επίσημους κρατικούς σταθμούς του Ο.Σ.Ε. ή του Ο.Λ.Θ. (Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης), που είναι αποδεκτοί από το ελληνικό τελωνείο σαν τελωνειακοί χώροι.

3.4 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Ο οδικός μεταφορέας μετά την παραλαβή του εμπορεύματος από την αποθήκη του αποστολέα επί του φορτηγού του έχει την επιλογή να ταξιδέψει με βάση την φορτωτική του όλη την διαδρομή οδικά, ή να επιλέξει το σιδηρόδρομο και την συνδυασμένη μεταφορά. Εφ' όσον επιλέξει την συνδυασμένη μεταφορά, θα μεταβεί στον κατάλληλο σταθμό της επιλογής του και θα φορτώσει στο βαγόνι το εμπόρευμα, με το στοίβασμα του, όπως ήταν

στο φορτηγό, συνήθως σε εμπορευματοκιβώτιο. Η επιλογή του τεχνικού μέρους της μεταφοράς έχει πλέον τρεις προϋποθέσεις και δυνατότητες.

A) Αυτή που του επιτρέπει το ΠΔ 431/95.

B) Αυτή που του επιβάλλει πρωτίστως η επίτευξη κέρδους, η τεχνολογική του οργάνωση, η υποδομή, καθώς και η ανταγωνιστικότητα της επιχείρησής του στην διαδρομή αυτή.

Γ) Η αξιοπιστία και η ικανότητά του να συνεργάζεται με τρίτους, οι οποίοι μεταξύ άλλων του εξασφαλίζουν φορτία επιστροφής.

Ο σιδηρόδρομος από την πλευρά του διαθέτει πλήθος διαφόρων τύπων βαγονιών, που επιτρέπουν στην κάθε μεταφορική επιχείρηση να παραδώσει στον σιδηρόδρομο ό, τι επιθυμεί. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό η σύγχρονη τεχνολογία απαιτεί να φορτώνεται στο σιδηρόδρομο μόνο το κινητό αμάξιμο χωρίς τροχούς, και βέβαια χωρίς το ρυμουλκό.

3.4.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Ο σιδηρόδρομος εκτελεί κατ' αρχάς μόνο σιδηροδρομικές μεταφορές, γιατί αυτό είναι το καλύτερα γνωστό σε αυτόν αντικείμενο και αποτελεί ταυτόχρονα και τον καταστατικό σκοπό του. Για όλες ανεξαιρέτως τις μεταφορές του εκδίδει το κάθε σιδηροδρομικό δίκτυο το προβλεπόμενο έγγραφο μεταφοράς, που συνοδεύει το φορτωμένο βαγόνι μέχρι τον τερματικό σιδηροδρομικό σταθμό. Ο σιδηρόδρομος, δηλαδή εκδίδει πάντα ένα έγγραφο μεταφοράς ανεξάρτητα από το τεχνικό είδος της σιδηροδρομικής μεταφοράς, καθώς επίσης βέβαια και από το εμπορικό, το νομικό, το φορολογικό ή το τελωνειακό καθεστώς, που την καλύπτει στο σύνολο της διαδρομής της. Αν οι σιδηροδρομικές αυτές μεταφορές μετά το πέρας της εκτελέσεώς τους χαρακτηρισθούν στο σύνολό τους από πόρτα σε πόρτα σαν συνδυασμένες ή ενδεχόμενα όχι, αυτό δεν αφορά ούτε και ενδιαφέρει τον σιδηρόδρομο. **Τις συνδυασμένες μεταφορές τις διενεργούν οι οδικοί μεταφορείς και όχι τα σιδηροδρομικά δίκτυα.** Μέχρι σήμερα δεν έχει αλλάξει η τεχνική της διενέργειας της συνδυασμένης μεταφοράς. Επιπλέον δεν έχουν παρουσιαστεί νέες εταιρείες με πιστοποίηση για να έχουν το δικαίωμα να κυκλοφορούν συρμούς εντός της ελληνικής διαδρομής.

Στον τερματικό σταθμό, που ολοκληρώνεται το σιδηροδρομικό τμήμα της συνδυασμένης μεταφοράς, παραλαμβάνει ο οδικός μεταφορέας το εμπόρευμα και με αυτό ή με άλλο φορτηγό της εταιρείας του θα το προωθήσει στον τελικό προορισμό εκφορτώσεως, όπως προβλέπει η σύμβαση CMR, που έχει συνάψει κατά την αναχώρηση στον τόπο αποστολής. Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι η φορτωτική CMR είναι ο ενιαίος τίτλος συνδυασμένης μεταφοράς και συντάσσεται από τον οδικό μεταφορέα. Τα οριζόμενα στο ΠΔ 431/95 άρθρο 4 παρ. 3. δίνουν τον ορισμό του μεταφορέα φωτογραφίζοντας τον οδικό μεταφορέα, που έχει το δικαίωμα να εκτελεί αρχικές και τελικές οδικές διαδρομές του μεταφορικού του έργου.

Πρέπει να σημειωθεί στο σημείο αυτό, ότι το έγγραφο σιδηροδρομικής μεταφοράς και ο ενιαίος τίτλος της συνδυασμένης μεταφοράς είναι δύο διαφορετικά έγγραφα. Το σιδηροδρομικό έγγραφο καλύπτει ένα τμήμα της όλης διαδρομής της μεταφοράς, μέσω σιδηροδρόμου, ενώ ο ενιαίος τίτλος καλύπτει το σύνολο της διαδρομής, που περιλαμβάνει επιπλέον και τις

αρχικές και τις τελικές διαδρομές. Ο αποστολέας ή ο εντολέας όταν συνάπτουν την σύμβαση της οδικής μεταφοράς με τον οδικό μεταφορέα, προβλέπουν μεταξύ άλλων τόπο αποστολής και προορισμού. Η σύμβασή τους αυτή καλύπτεται από την σύμβαση CMR. Οι δύο αυτοί τόποι καλύπτουν ευρύτερο γεωγραφικό χώρο εντός του οποίου βρίσκονται ο αρχικός και ο τερματικός σιδηροδρομικός σταθμός. Ο οδικός μεταφορέας όταν συμβληθεί επομένως με τον σιδηρόδρομο για το σιδηροδρομικό κομμάτι της μεταφοράς, ορίζει επίσης τον ενδιάμεσο τόπο αποστολής και προορισμού, που είναι τμήμα της συνολικής διαδρομής. Εξ' ορισμού της συνδυασμένης μεταφοράς η σιδηροδρομική διαδρομή καλύπτεται από την σύμβαση CIM / COTIF των σιδηροδρόμων και περιλαμβάνεται πάντα σε ένα τμήμα της συνολικής απόστασης της διαδρομής μεταξύ της αποθήκης φορτώσεως, από όπου παραλαμβάνεται το εμπόρευμα από το οδικό όχημα και της αποθήκης προορισμού, όπου θα εκφορτωθεί και θα παραδοθεί το εμπόρευμα από το οδικό όχημα της ίδιας μεταφορικής επιχείρησης.

3.4.2 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

Ο ορισμός της συνδυασμένης μεταφοράς με βάση το ΠΔ 431/95 αναφέρει ρητά: «από ένα κράτος μέλος προς ένα άλλο κράτος μέλος». Άρα δεν μπορούν να υπάρχουν σήμερα συνδυασμένες μεταφορές μεταξύ Σκοπίων, Σερβίας, και της Ελλάδος. Υπάρχουν όμως σιδηροδρομικές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτιο από και προς τις χώρες αυτές, που διενεργούνται από την βόρεια Ελλάδα. Ο λόγος είναι ότι θα πρέπει να επιτραπεί ταυτόχρονα σε μη κοινοτικούς μεταφορείς να εγκαταστήσουν φορτηγά οχήματα σε ένα κράτος μέλος όπως είναι η Ελλάδα. Αυτή η πολιτική δεν υπάρχει σήμερα από την ΕΕ. Για τον λόγο αυτό ισχύει για τις μεταφορές αυτές το καθεστώς των αρχικών και των τελικών διαδρομών εντός Ελλάδος να γίνεται από έλληνες μεταφορείς. Είναι βέβαια αυτονόητο ότι και οι αντίστοιχες μεταφορές στις χώρες αυτές διενεργούνται από μεταφορείς των χωρών αυτών. Συνεπώς τόσο εξ' ορισμού όσο και επί της ουσίας έχουμε μικτές μεταφορές με εμπορευματοκιβώτιο μεταξύ αυτοκινήτου και σιδηροδρόμου προς και από τις χώρες των Βαλκανίων και όχι συνδυασμένες.

Η πρόσφατη ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε. έχει αλλάξει τα δεδομένα, γιατί έχουν την δυνατότητα οι μεταφορικές επιχειρήσεις των κρατών αυτών να εγκαθίστανται στο άλλο κράτος μέλος και να διενεργούν αρχικές και τελικές διαδρομές.

3.4.3 ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η μεταφορά του πλήρους φορτηγού με τον ελκυστήρα (όπως αναφέρεται στον ορισμό της Ε.Ε. του ΠΔ 431/95) δεν έχει για την γεωγραφική θέση της Χώρας μας οικονομική και διαχειριστική λογική. Δεν υπάρχει λόγος να μεταφέρεις επάνω σε πανάκριβα βαγόνια σχεδόν εννέα και πλέον τόνους περιττό φορτίο, δηλαδή τους άξονες της νταλίκας και το ΦΔΧ ρυμουλκό της. Οικονομικά γίνεται ακόμα πιο ασύμφορο στην περίπτωση επιβάρυνσης και με έναν οδηγό με το επιπλέον κόστος της μετακίνησης του. Στην καλύτερη

περίπτωση μια τέτοια μεταφορά μας κοστίζει *σχεδόν τα διπλάσια* χρήματα, από ότι αν έστελνε μόνο το εμπορευματοκιβώτιο ή το κινητό αμάξωμα και είχε μόνιμα εγκατεστημένα ρυμουλκά και οδηγούς στον τόπο προορισμού.

Μπορεί επομένως η Ε.Ε. να δέχεται ως συνδυασμένες τις μεταφορές αυτές, ωστόσο επιχειρηματικά, συνδυασμένη μεταφορά σημαίνει οικονομική μεταφορά.

Ένα παράδειγμα μιας συνδυασμένης μεταφοράς, κατά την οποία μεταφέρεται το φορτηγό στο σύνολό του, και λειτουργικά και οικονομικά συμφέρει είναι όταν αντί να χρησιμοποιούνται δύο οδηγοί, χρησιμοποιείται ένας, ο οποίος κατά την διάρκεια της σιδηροδρομικής μεταφοράς αναπαύεται. Όταν φθάνει στον τερματικό σταθμό έχει χρονικό περιθώριο οκτώ ωρών, που είναι υπεραρκετές για να εκφορτώσει, να παραλάβει το νέο φορτίο και να επιβιβασθεί εκ νέου στην αμαξοστοιχία για το νέο του προορισμό. Αυτή η διακίνηση ενδεχόμενα να είναι ενδιαφέρουσα και ανταγωνιστική για τις εργασίες ορισμένων εταιρειών της Δ. Ευρώπης, όπως η Αυστρία και η Ελβετία¹⁸. Θα πρέπει όμως να υπάρχουν για αυτές και ορισμένες προϋποθέσεις:

- Ότι η πλήρης αμαξοστοιχία θα διανύσει την σιδηροδρομική διαδρομή ως έχει σαν κλειστή αμαξοστοιχία από τον αρχικό σταθμό αναχωρήσεως και δεν θα χρειαστεί να ανασυντεθεί σε κάποιο ενδιάμεσο σταθμό διαλογής. Δηλαδή δεν θα σταματά σε ενδιάμεσους σταθμούς για να αφαιρεί ή να προσθέτει βαγόνια στους συρμούς.

- Ότι η διάρκεια της σιδηροδρομικής διαδρομής θα είναι της τάξεως των 10 – 12 ωρών περίπου. Αυτό το χρονικό διάστημα μπορεί εύκολα να μεταφραστεί σε διαδρομές μεταξύ Γερμανίας – Ιταλίας, Γερμανίας – Ισπανίας κλπ. Στις διαδρομές αυτές, όπως και στις προαναφερθείσες (Αυστρία, Ελβετία), συμφέρει η μεταφορά του πλήρους φορτηγού, καθώς ο οδηγός μπορεί να αναπαύεται, τη στιγμή που το εμπόρευμα συνεχίζει να ταξιδεύει προς τον τελικό προορισμό.

3.5 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να γίνουν ορισμένες πρακτικές διαπιστώσεις, για να διαχωριστεί η συνδυασμένη μεταφορά με χρήση σιδηροδρόμου από τη σύνθετη σιδηροδρόμου – αυτοκινήτου. Η συνδυασμένη έχει ορισμένες ουσιαστικές προϋποθέσεις και χαρακτηριστικά:

- Η βασική είναι η διακρατική οργάνωση του οδικού μεταφορέα συνδυασμένων μεταφορών. Έχοντας το δικαίωμα εκ της κοινοτικής νομοθεσίας ο μεταφορέας συνδυασμένων μεταφορών, πρέπει να έχει εγκατεστημένα στην άλλη κοινοτική χώρα τα οχήματά του και τους οδηγούς. Η οργάνωση αυτή του επιτρέπει την εκτέλεση των αρχικών και των τελικών διαδρομών με τα δικά του οδικά μέσα μεταφοράς. Η εκτέλεση των αρχικών και τελικών διαδρομών από τον ίδιο κοινοτικό

¹⁸ Η Ελβετία αν και δεν ανήκει στην Ε.Ε., εφαρμόζει την Κοινοτική νομοθεσία στο ακέραιο, και έτσι θεωρείται ότι εκτελούνται συνδυασμένες μεταφορές μέσω αυτής.

μεταφορέα αποτελεί την θεμελιώδη προϋπόθεση για τον χαρακτηρισμό της μεταφοράς ως συνδυασμένης. Θα πρέπει να διευκρινιστεί στο σημείο αυτό ότι η διακρατική οργάνωση του μεταφορέα δεν έχει σχέση με την φορολογική του εγκατάσταση. Η λειτουργία της οργανωτικής υποδομής του κοινοτικού οδικού μεταφορέα στην άλλη χώρα είναι συνδεδεμένη μόνο με καταβολή ποσών για τις δαπάνες, που έχουν σχέση με την κυκλοφορία των οχημάτων. Τέτοια ποσά δαπανών είναι για τα καύσιμα ή τις συντηρήσεις και επισκευές των ΦΔΧ. Η διακρατική οργάνωση του οδικού μεταφορέα συνδυασμένων μεταφορών του επιτρέπει να μην κάνει έναρξη στην Δ.Ο.Υ. του άλλου κράτους μέλους ούτε έχει υποχρέωση δηλώσεως φορολογίας εισοδήματος ή Φ.Π.Α. στο κράτος αυτό. Με τον τρόπο αυτό απαλλάσσονται από αυξημένα οργανωτικά και λειτουργικά έξοδα.

- Θεμελιώδης προϋπόθεση για την κερδοφόρα διενέργεια των μεταφορών αυτών είναι ο **γεωγραφικός καταμερισμός** της προσφερόμενης υπηρεσίας προς την πελατεία. Επειδή τα μέσα μεταφοράς δεν είναι απεριόριστα, θα πρέπει η επιχείρηση να τα θέτει στην διάθεση της αγοράς με σύνεση και με βάση την θεμελιώδη αρχή της μεταφοράς, που αναφέρεται στην ορθολογική εκμετάλλευση του μεταφορικού μέσου. Θα πρέπει δηλαδή να οριστεί αυστηρά ένας γεωγραφικός χώρος τόσο στην χώρα αποστολής, όσο και στην χώρα προορισμού, όπου η κάθε επιχείρηση θα αναλαμβάνει την διακίνηση των φορτίων. Δεν είναι ορθολογικό η επιχείρηση συνδυασμένων μεταφορών να κατακερματίζει τον στόλο των μεταφορικών της μέσων με δρομολόγια προς τους τέσσερις ορίζοντες της Ευρώπης. Ο γεωγραφικός χώρος της γραμμής διακινήσεως των αποστολών καθορίζεται από την διαχείριση της κάθε επιχείρησης πάντα με διάφορα κριτήρια. Συνήθως δεν ενδιαφέρει η εμπορική πολιτική ή το γόητρο της κάθε μεταφορικής επιχείρησης, που την οδηγούν στην λήψη των αποφάσεών της. Η δική μας προσέγγιση περιορίζεται στην θεμελιώδη προϋπόθεση και κριτήριο της ορθολογικής μεταφοράς, ότι θα υπάρχει δηλαδή και προς τις δύο κατευθύνσεις μεταφορικό έργο. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγονται οι κενές διαδρομές για την ανεύρεση νέου φορτίου, ή η υπερβολικά μεγάλη προσφορά σε εμπορευματοκιβώτια σε ένα τόπο, που θα οδηγήσει σε μείωση των τιμών της για να εξασφαλίσει ικανοποιητική απασχόληση του τροχαίου υλικού με φορτία άμεσης επιστροφής.
- Μία άλλη από αυτές είναι η **μαζικότητα**. Όταν μια μεταφορική επιχείρηση έχει μικρό στόλο φορτηγών και εμπορευματοκιβωτίων δεν αξίζει οικονομικά να ασχοληθεί με τις συνδυασμένες μεταφορές. Η βασική αρχή είναι τα ρυμουλκά, που εκτελούν τις αρχικές και τερματικές διαδρομές να είναι καθημερινά απασχολημένα σε εντατικούς ρυθμούς για να μην επιβαρύνεται η κάθε διαδρομή με υψηλό σταθερό κόστος, αλλά να επιτυγχάνεται σημαντική **απόσβεση** αυτού σε πολλά δρομολόγια. Ο ρυθμός αφίξεων και αναχωρήσεων των συρμών σε συνάρτηση με τον αριθμό των φορτίων, που φθάνουν, παραδίδονται και αποστέλλονται εκ νέου, είναι ο καθοριστικός παράγοντας προσδιορισμού του αριθμού των ρυμουλκών και των

οδηγών τους, που πρέπει να είναι εγκατεστημένοι στο άλλο κράτος μέλος. Η πράξη υπαγορεύει ότι είναι προτιμότερο να εγκαταστήσουμε μικρότερο αριθμό ρυμουλκών και να επιδιώκουμε την ναύλωση τοπικών μεταφορέων σε περιόδους αιχμής, από την εγκατάσταση υπεράριθμων ιδίων φορτηγών και οδηγών. **Με τον τρόπο αυτό αποφεύγονται περιττές σταθερές δαπάνες από υποαπασχολούμενους συντελεστές παραγωγής.**

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι εταιρείες, που διενεργούν σύνθετες μεταφορές, δηλαδή φορτώνουν στα βαγόνια ημιρυμουλκούμενα οδικά οχήματα ή πλήρεις οδικούς συρμούς, δεν έχουν μαζικές μεταφορές στην γραμμή αυτή και έτσι δεν είναι οικονομική η εγκατάσταση στον τόπο σιδηροδρομικού προορισμού μονίμων ρυμουλκών οχημάτων και οδηγών για την εκτέλεση των αρχικών ή των τελικών διαδρομών. Στις σύνθετες αυτές μεταφορές διακρίνουμε δύο περιπτώσεις:

1. Οχήματα συνοδευμένα από οδηγούς. Στην περίπτωση αυτή περιλαμβάνεται ένα πλήρες φορτηγό με τον οδηγό του. Ακόμα είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν ένα πλήρες φορτηγό με τον οδηγό του με ένα - δύο ημιρυμουλκούμενα επιπλέον. Ο οδηγός με το ένα ρυμουλκό παραδίδει τα φορτία στον προορισμό και παραλαμβάνει νέα φορτία τόσο για το πλήρες φορτηγό του, όσο και των λοιπών ημιρυμουλκούμενων, και στην συνέχεια επιστρέφουν όλα μαζί πάλι όπως έφθασαν, στην έδρα τους ή προς τις αποθήκες των νέων παραληπτών.
2. Οχήματα είναι ασυνόδευτα από οδηγούς. Πρόκειται για ημιρυμουλκούμενα, τα οποία έλκονται κυρίως με «τρακτόρευση», με σύμβαση έλξης (έργου) δηλαδή, με άλλον τοπικό μεταφορέα. Η θεωρητική περίπτωση να υπάρχει μόνιμος οδηγός και ελκυστήρας της ίδιας εταιρείας στον προορισμό είναι συνολικά μια αντιοικονομική μεταφορά και γι' αυτό δεν χρησιμοποιείται. Οι σποραδικές ή οι ευκαιριακές μεταφορές προς έναν τόπο ή μία διαδρομή, δεν είναι δυνατόν να μεταλλαχθούν σε συνδυασμένες. Το ζητούμενο στις συνδυασμένες μεταφορές είναι να έχουν κερδοφόρο οικονομικό αποτέλεσμα, με ταυτόχρονη παροχή άριστων και ανταγωνιστικών υπηρεσιών στην αγορά. Κάτι τέτοιο απαιτεί τεχνογνωσία και γι' αυτό δεν είναι δυνατό να εφαρμοστεί επαρκώς ποιοτικά σε λίγες, απρογραμμάτιστες και αδόμητες μεταφορές.



- Ένας άλλος καθοριστικός παράγοντας και προϋπόθεση, που χαρακτηρίζει τις συνδυασμένες μεταφορές είναι η **προγραμματισμένη χρονική ακρίβεια αφίξεων και αναχωρήσεων** των συρμών και των φορτηγών. Οι συνδυασμένες μεταφορές είναι μία προκαθορισμένη συνάντηση μεταξύ βαγονιού και φορτηγού. Όποιο και να φθάσει από τα δύο καθυστερημένο στον τερματικό σιδηροδρομικό σταθμό δημιουργεί πρόβλημα δυσλειτουργίας, καθυστερήσεων και κόστους. Το **κόστος** αυτό εντοπίζεται στην αδράνεια του τροχαίου υλικού, το εργατικό κόστος του οδηγού, από τις επιπλέον κινήσεις των γερανών, αλλά και το κόστος ευκαιρίας από την ολοκλήρωση κάποιας άλλης μεταφοράς, η οποία θα γινόταν χωρίς αυτές τις καθυστερήσεις. Οι τερματικοί σταθμοί πρέπει να λειτουργούν σαν αποθήκες αναδιανομής των μεταφερομένων φορτίων και όχι σαν αποθήκες ενδιάμεσης αποθέσεως τους. Με άλλα λόγια πρέπει να υπάρχει προγραμματισμός, που να αποτρέπει την απόθεση των φορτίων επί εδάφους εν αναμονή της άφιξης του βαγονιού ή αντίστοιχα του ΦΔΧ.
- Καθοριστικός παράγοντας και προϋπόθεση για σύγχρονες ορθολογικές συνδυασμένες μεταφορές είναι και ο **ρυθμός απορρόφησης των φορτίων**. Στην ικανοποίηση της προϋπόθεσης αυτής βοηθά η **σταθερή και ελεγχόμενη ροή των φορτίων**. Δεν είναι φρόνιμο δηλαδή να αποστέλλονται από τους προμηθευτές ή αποστολείς των φορτίων, μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων, που δεν μπορούν να προωθηθούν και να απορροφηθούν από τους παραλήπτες. Για να απορροφώνται άμεσα και στο σύνολό τους όλα τα φορτία κατά την άφιξη των ΦΔΧ θα πρέπει να υπάρχει άριστη ενημέρωση και οργάνωση των αποστολών μεταξύ του προμηθευτή και του αγοραστή. Αντίστοιχα δεν επιτρέπεται να φθάνουν με τα ΦΔΧ μεγαλύτερες

ποσότητες φορτίων από αυτές, που μπορεί να απορροφήσει ο σιδηρόδρομος.

Για να γίνει εφικτή αυτή η προϋπόθεση, τα σιδηροδρομικά δίκτυα τα τελευταία χρόνια λειτουργούν ένα ολοκληρωμένο μηχανισμό συνεχούς ενημέρωσης των πελατών τους. Με αυτόν τον μηχανισμό υπάρχει πληροφόρηση για την θέση των αμαξοστοιχιών και των βαγονιών, που τις συνθέτουν και των προβλεπόμενων αφίξεων τους στους τερματικούς σταθμούς. Η ενημέρωση των πελατών γίνεται με ανοικτή γραμμή ηλεκτρονικών μηνυμάτων, με ειδικό κωδικό πρόσβασης του κάθε πελάτη, που ενημερώνονται και συμπληρώνονται πολλές φορές την ημέρα, ενώ δίνει στους πελάτες την δυνατότητα να κλείνουν θέσεις στους συρμούς, να δίδουν τα στοιχεία για την σύνταξη των φορτωτικών εγγράφων, ή να γνωρίζουν την θέση των φορτίων τους ανά πάσα στιγμή.

- Ακόμα ένας καθοριστικός παράγοντας είναι η διεκπεραίωση των διοικητικών διατυπώσεων χωρίς την διάσπαση και αποκοπή των βαγονιών από τους πλήρεις συρμούς. Η παρέμβαση του Κράτους για τους διαφόρων ειδών ελέγχους είναι αποδεκτός από τους φορείς, που διενεργούν τις μεταφορές. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι οι έλεγχοι πρέπει να διενεργούνται σε βάρος της παραγωγικότητας του μεταφορικού έργου. Οι τερματικοί σταθμοί πρέπει να είναι γρήγοροι, ευέλικτοι και να εργάζονται σε 24ωρη βάση όλο τον χρόνο. Αν είναι αναγκαίος ο έλεγχος ενός βαγονιού ή εμπορευματοκιβωτίου από
 1. Το τελωνείο για την διαπίστωση ή όχι του κοινοτικού χαρακτήρα
 2. Την αστυνομία για την διακίνηση εκρηκτικών και όπλων
 3. Το ΣΔΟΕ ή οποιαδήποτε άλλη φορολογική αρχή
 4. Τους κτηνιάτρους για την αποφυγή εισόδου ασθενειών στην Ελλάδα,

θα πρέπει τα όργανα ελέγχου να μεταβαίνουν έγκαιρα στα βαγόνια, και όχι να αποσπώνται τα βαγόνια από τον συρμό για να μεταβούν σε μεταγενέστερο χρόνο προκειμένου να διενεργηθεί ο έλεγχος.

- Σημαντικός παράγοντας είναι η **τεχνολογική ομοιομορφία** των μερών των οχημάτων, που περιέχουν τα εμπορεύματα και παραδίδονται από την εταιρεία οδικών μεταφορών στον σιδηρόδρομο. Αυτό βοηθά στην γρήγορη φόρτωση, εκφόρτωση των βαγονιών και στην άρτια σύνθεση των συρμών, συμβάλλοντας έτσι στην ταχύτητα και την αποτελεσματικότητα της μεταφοράς με ταυτόχρονη μείωση του κόστους. Ταυτόχρονα διευκολύνει και στην εύκολη ανεύρεση εκ μέρους του δικτύου του κατάλληλου βαγονιού. Αυτό συμβαίνει γιατί τα βαγόνια της αφίξεως μπορούν να παραλάβουν τα φορτία αποστολής. Σε διαφορετική περίπτωση θα πρέπει το δίκτυο να εκτελεί ελιγμούς, για την απομάκρυνση από τις γραμμές των ακατάλληλων βαγονιών, προκειμένου να φέρουν στην γραμμή φορτώσεως αυτά, που είναι κατάλληλα για να παραλάβουν τα νέα φορτία, κάτι που μεταφράζεται σε σπατάλη χρόνου και σε πιθανή αδυναμία συνέχισης μεταφοράς ορισμένων φορτίων, σε περίπτωση έλλειψης του κατάλληλου μεταφορικού μέσου.

3.6 ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ως προς την Ελληνική πραγματικότητα, οι άριστα οργανωμένες ελληνικές συνδυασμένες μεταφορές στον τερματικό σταθμό της Σίνδου διενεργούνται αποκλειστικά στην βάση του **κλειστού συρμού**. Δηλαδή ο ίδιος ο συρμός εκφορτώνεται κατά την άφιξη και τα βαγόνια του αναχωρούν την ίδια ημέρα, φορτωμένα με νέα εμπορευματοκιβώτια. Στους λοιπούς ελληνικούς τερματικούς σταθμούς δεν είναι προς το παρόν πρόσφορη ή εφικτή η αναχώρηση κλειστών αμαξοστοιχιών την ίδια ημέρα. Ακόμα και η αναχώρηση πλήρους συρμού την ίδια ημέρα δεν είναι εφικτή, γιατί δεν υπάρχει το απαιτούμενο έργο για τη μη ζημιογόνο κυκλοφορία του συρμού.

Η δημιουργία κλειστών συρμών εξαρτάται από πολλούς παράγοντες.

1. Την ιπποδύναμη των μηχανών έλξεως των δικτύων,
2. Τη φυσιολογία της διαδρομής από πλευράς υψομέτρων, καμπύλων διαδρομών κλπ., καθώς και
3. Την αντοχή των συνδέσμων των βαγονιών μεταξύ τους.

Οι παραπάνω περιορισμοί επιβάλλουν για λόγους ασφαλείας κάποιο μέγιστο μήκος και ανώτατο μικτό βάρος των συρμών. Αυτό ισχύει για όλα τα δίκτυα της διαδρομής, έστω και αν σε πολλά άλλα δίκτυα οι παραπάνω συνθήκες ευνοούν μακρύτερους και βαρύτερους συρμούς. Για τις ελληνικές συνδυασμένες μεταφορές ισχύει ως ανώτατο μικτό φορτίο (δηλαδή βάρος του βαγονιού, του εμπορευματοκιβωτίου και του εμπορεύματος – όχι όμως της μηχανής έλξης) οι 1200 τόνοι και ως μέγιστο μήκος τα 520 μέτρα. Σε γενικές γραμμές αυτό σημαίνει περίπου 20 βαγόνια των 6-αξόνων φορτωμένα με 40 σύγχρονα εμπορευματοκιβώτια μήκους 13,60, πλάτους ευρωπαϊκής, και ύψους 2,90 μέτρα έκαστο.

Όταν ικανοποιούνται οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις, τότε λειτουργικά μπορεί να δημιουργηθεί ένας κλειστός συρμός. Είναι διαφορετικό ζήτημα ωστόσο αν συμφέρει οικονομικά η δημιουργία του. Για μία τέτοια απόφαση λαμβάνονται υπόψη επιχειρηματικοί παράγοντες, οι οποίοι κυρίως έχουν να κάνουν με την ύπαρξη **ικανής ποσότητας έργου, και την ύπαρξη φορτίων επιστροφής**.

Οι προαναφερθέντες περιορισμοί αυτοί τίθενται στα πλαίσια των δρομολογιακών πολυμερών συσκέψεων των δικτύων και η κάθε χάραξη δρομολογίου λαμβάνει κωδικό αριθμό. Ο αριθμός αυτός διευκολύνει την συνεννόηση μεταξύ των δικτύων καθώς βέβαια και τις συναλλαγές μεταξύ των πελατών και των δικτύων. Αυτό συμβαίνει διότι εκτός από τον κωδικό αριθμό και τα παραπάνω τεχνικά στοιχεία, το δρομολόγιο προσδιορίζεται και από λοιπά απαραίτητα χαρακτηριστικά, όπως π.χ. τα ωράρια κυκλοφορίας, τους συνοριακούς σταθμούς διελεύσεως, τον τρόπο εισπράξεως των κομιστρών κ.λπ.

Για την διευκόλυνση των δικτύων και των πελατών έχει θεσπιστεί πως όλοι οι συρμοί από βορά προς νότο (δηλαδή οι συρμοί που έρχονται από την αλλοδαπή προς την Ελλάδα) να αριθμούνται με περιττό αριθμό. Για παράδειγμα οι συρμοί των συνδυασμένων μεταφορών έχουν τους αριθμούς 40607, 40609, 40765, 40513, 40763, 40767, κ.λπ. Αντίστοιχα οι συρμοί των συνδυασμένων μεταφορών, που αναχωρούν από την Ελλάδα προς την αλλοδαπή φέρουν άρτιους αριθμούς ως π.χ. 40608, 40760, 40512, 40606, 40764 κ.λπ. Επιπλέον αυτών η κάθε αναγγελία κυκλοφορίας ή αναχώρησης των κλειστών συρμών των συνδυασμένων μεταφορών λαμβάνει επιπλέον και

έναν κωδικό αύξοντα αριθμό, ο οποίος αναφέρεται στην αρίθμηση των συρμών της κάθε χρονιάς, τον πελάτη και βέβαια στην εκκαθάριση των κομίστρων. Στην περίπτωση αυτή για την αποφυγή παρανοήσεων και λογιστικών σφαλμάτων η αρίθμηση έχει επιλεγεί να αρχίζει με τα 2 πρώτα ψηφία να αναφέρονται στην διαδρομή του συρμού (π.χ. από βορά προς νότο) και τα τρία επόμενα στον αύξοντα αριθμό του συγκεκριμένου δρομολογίου. Για παράδειγμα ο συρμός 40601 λαμβάνει για το έτος 2009 αύξοντα αριθμό από 8001, 8002, 8003 κ.ο.κ. Η αντίστοιχη αρίθμηση του ίδιου συρμού, με αναχώρηση από την Ελλάδα π.χ. 40604 λαμβάνει κωδικό που αρχίζει από 80501, 80502, 80503 κ.ο.κ. Αυτό το σύστημα είναι απλό και λειτουργικό στην εφαρμογή, και βοηθά τα μέγιστα στις εκκαθαρίσεις κομίστρων μεταξύ των δικτύων και των πελατών χωρίς λάθη και παραλήψεις.

Ο κάθε μεγάλος πελάτης, που αγοράζει τέτοιες χαράξεις δρομολογίων βρίσκεται σε καθημερινή επικοινωνία με τα δίκτυα για να παρακολουθεί την θέση των συρμών στην διαδρομή, τις αφίξεις, τις αναχωρήσεις και τυχόν αποκοπές βαγονιών στην διαδρομή για διάφορους λόγους (ζημιά, διοικητικό έλεγχο κλπ.).

Πέρα απ' τα λειτουργικά ζητήματα των συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα, μπορούμε να αναζητήσουμε επικερδείς λύσεις μεταφορών, κατά τις οποίες θα μπορούσε να ληφθεί σοβαρά υπόψη ένα σιδηροδρομικό δρομολόγιο από την Ελλάδα προς την Γερμανία και αντίστροφα, με το σύστημα των ασυνόδευτων ημιρυμουλκωμένων. Η μεταφορά από Πάτρα σε Ιταλία (Μπάρι, Βενετία, Ανκόνα) και αντίστροφα με τα οχηματαγωγά πλοία, θα ήταν επικερδέστερο να οργανωθεί με τον σιδηρόδρομο από την Θεσσαλονίκη. Από την Αθήνα κάτι αντίστοιχο είναι προς το παρόν για τεχνικούς λόγους αδύνατον. Ο ΟΣΕ εκτελεί σε ευρεία κλίμακα έργα υποδομής και εκσυγχρονισμού στην γραμμή του και δεν μπορεί να δεχθεί στην γραμμή αυτή μεγάλο νέο έργο. Επιπλέον εμπόδιο αποτελούν τα τούνελ από τα οποία δε μπορούν να διέλθουν τα φορτηγά με περιτύπωμα 4,04.

Ο Σιδηρόδρομος καθίσταται διαρκώς πιο ελκυστικός για διάφορους λόγους. Ο πρώτος είναι η διαρκώς αυξανόμενη ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών. Δεύτερος είναι η βελτίωση των υποδομών του ΟΣΕ σε νευραλγικούς τερματικούς ή αρχικούς σταθμούς (Σίνδος, Οινόη, Θριάσιο, Θεσσαλονίκη παλιός σταθμός). Ένας τρίτος λόγος, που μπορεί να αναφερθεί είναι η αλλαγή νοοτροπίας στην Ευρώπη για την προστασία του περιβάλλοντος.

Ο σιδηρόδρομος προσφέρει σήμερα ανταγωνιστικές τιμές με αξιόλογες υπηρεσίες. Έτσι καθίσταται ανταγωνιστικός και είναι σε θέση να προσφέρει ανταγωνιστικές τιμές και υπηρεσίες σε συγκεκριμένες ομάδες βιομηχανικών ή εμπορικών επιχειρήσεων ή και σε αυτοκινητιστές, όταν εκμεταλλεύονται τα πλεονεκτήματα των συνδυασμένων μεταφορών, διότι συμπιέζει την δαπάνη των αυτοκινητιστών σε σταθερό κόστος, επιτυγχάνοντας:

- σημαντικά μειωμένο βαθμό αποσβέσεως των οχημάτων, λόγω της μειωμένης φθοράς τους.
- ενεργεί θετικά και στο μεταβλητό κόστος, όπως είναι π.χ. η φθορά των ελαστικών, η κατανάλωση καυσίμων, ή και γενικότερα μείωση του κόστους του οδηγού, αποφυγή καταβολής ναύλων σε οχηματαγωγά πλοία, η ευνοϊκότερη ασφαλιστική κάλυψη φορτίων και οχημάτων, η δυνατότητα μαζικής μεταφοράς, κλπ.

Θα ήταν δυνατόν να οργανωθεί ένας πλήρης συρμός για περίπου 25 ασυνόδευτες νταλίκες με ωφέλιμο φορτίο περίπου 30 τόνων η καθεμία. Στο σημείο αυτό διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο οι συνδυασμένες μεταφορές, οι οποίες επιτρέπουν στα Φ.Δ.Χ. οχήματα, κατά την διάρκεια διενέργειας αρχικών και τελικών διαδρομών, να έχουν μικτό βάρος των 44 τόνων. Οι επιπλέον 4 τόνοι αντιστοιχούν σε 28 τόνους ωφέλιμο φορτίο αντί 24 τόνων, ήτοι 16% περισσότερο ωφέλιμο φορτίο, άρα καλύτερη εκμετάλλευση του φορτηγού, λιγότερα μεταβλητά έξοδα και επομένως αυξημένα κέρδη, συνολικά και ανά δρομολόγιο.

Η διάρκεια ενός τέτοιου δρομολογίου από την Θεσσαλονίκη στο Μόναχο θα διαρκούσε 3 ημέρες περίπου. Το μόνο πρόβλημα προς το παρόν είναι να υπάρχουν τα κατάλληλα οδικά οχήματα, τα οποία να επιτρέπουν τεχνικά την φόρτωση και εκφόρτωση τους με γερανούς στα σιδηροδρομικά βαγόνια. Το ζητούμενο όμως είναι να υπάρξει και η ανάλογη παιδεία στους μεταφορείς, έτσι ώστε να συνειδητοποιήσουν σε πρώτο στάδιο την αναγκαιότητα της αλλαγής, και σε δεύτερο στάδιο να δραστηριοποιηθούν επιχειρηματικά προς αυτή την κατεύθυνση.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗΣ

Συγκριτικά τα κοστολόγια στις εναλλακτικές διαδρομές Μέσω Πατρών – Ιταλίας προς την Γερμανία, ή αντίστοιχα με το τραίνο από την Θεσσαλονίκη μέχρι το Μόναχο έχουν σε γενικές γραμμές ως ακολούθως:

Μέσω Πάτρας το κόστος ανέρχεται στην πιο καλή περίπτωση σε 1500 Ευρώ περίπου ανά δρομολόγιο, όπως αυτό εξάγεται από τα κόστη, που προαναφέρθηκαν, συμπεριλαμβανομένης της φυσιολογικής φθοράς του οχήματος για τα 800 περίπου χιλιόμετρα από την Αρσώνα μέχρι το Μόναχο, και του κόστους ενός υπαλλήλου οδηγού, αντί του ιδιοκτήτη.

Με μία διαπραγμάτευση με τα μεσολαβούντα δίκτυα η τιμή του σιδηροδρόμου θα είναι ανταγωνιστική, προς όφελος των αυτοκινητιστών και έχει έτσι:

Σιδηροδρομική μεταφορά ενός επικαθήμενου από την Θεσσαλονίκη στο Μόναχο ΕΥΡΩ 1500,00

Κινήσεις γερανών κατά την αναχώρηση και την άφιξη $2 \times 30 = 60$ ΕΥΡΩ.

Αρχική οδική διαδρομή στην Θεσσαλονίκη 250 – 350 ΕΥΡΩ

Τελική διαδρομή στην Γερμανία 350 ΕΥΡΩ.

Γίνεται άμεσα κατανοητό πόσο σημαντικά πλεονεκτήματα προσφέρει κατ' αρχήν ο σιδηρόδρομος, με τον οποίο αποφεύγονται η φθορά του αυτοκινήτου, τα εργατικά κόστη. Εξασφαλίζεται επιπλέον εντατικότερη εκμετάλλευση του κεφαλαίου, καθώς στη μία περίπτωση χρησιμοποιείται για περίπου 10 μέρες το Φ.Δ.Χ. αξίας 100000 ευρώ, ενώ στη δεύτερη περίπτωση μόνο ένα εμπορευματοκιβώτιο αξίας 10000 ευρώ.

Υπάρχουν όμως και δυσκολίες. Το σύστημα αυτό της μεταφοράς με τον σιδηρόδρομο απαιτεί μεγάλους μεγέθους μεταφορικές επιχειρήσεις, που θα διακινούν ταυτόχρονα αρκετά φορτηγά με την κάθε αναχώρηση του συρμού. Με τον τρόπο αυτό θα εργάζονται εντατικά τα οχήματα στις αρχικές και τελικές διαδρομές. Σε αντίθετη περίπτωση θα πρέπει να αναμένουν τα φορτηγά 2 – 3 ημέρες την νέα άφιξη ή αναχώρηση για να έχουν έργο.

3.7 ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΛΟΓΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ

Η άριστη χρήση συνδυασμένης μεταφοράς είναι αυτή των Η.Π.Α., κατά την οποία το εμπορευματοκιβώτιο έχει την τεχνολογία να δεχθεί τους οδικούς άξονες και να μετατραπεί σε ημιρυμουλκούμενο (νταλικά), έχει όμως και την τεχνολογία να δεχθεί 2 σιδηροδρομικά φορεία και να μετατραπεί σε σιδηροδρομικό βαγόνι τεσσάρων αξόνων. Το διπλό όφελος εντοπίζεται από την μία πλευρά στο απόβαρο της καρότσας της νταλίκας, και από την άλλη ταυτόχρονα από το βάρος της επιφάνειας φορτώσεως του βαγονιού. Πρόκειται για μία τεχνολογία που βρίσκεται πολύ μπροστά σε σχέση με τις ευρωπαϊκές συνδυασμένες μεταφορές.

Η ικανοποιητική. Στην Ευρώπη χρησιμοποιείται μία άλλη λύση, αυτή όπου το εμπορευματοκιβώτιο είναι ένα απλό κινητό αμάξωμα, που μπορεί να δεχθεί στον προορισμό το φορείο των αξόνων και να μετατραπεί σε νταλικά - ημιρυμουλκούμενο. Εδώ το όφελος είναι το απόβαρο των αρχικών και τερματικών οδικών διαδρομών υπολογίζεται περίπου στους 2 τόνους (δηλαδή το βάρος του πλαισίου της νταλίκας, αφού το ίδιο το εμπορευματοκιβώτιο λειτουργεί και σαν πλαίσιο).

Η εφικτή εναλλακτική λύση αποτελεί η φόρτωση του εμπορευματοκιβωτίου σε κοινή νταλικά. Εδώ το όφελος προκύπτει μόνο από την σύγχρονη κατασκευή της νταλίκας, όταν δηλαδή είναι ειδικής κατασκευής για εμπορευματοκιβώτιο. Εμπειρικοί υπολογισμοί προσδιορίζουν ένα όφελος για το πλαίσιο γύρω στον 1 τόνο, και βέβαια για τους άξονες αν είναι σύγχρονης τεχνολογίας γύρω στον 1,5 τόνο.

Η υπό προϋποθέσεις εφικτή οικονομικά λύση θεωρείται αυτή, που μεταφέρεται η νταλικά με τους τροχούς στα βαγόνια «τσέπης» ή «καγκουρό». Το μειονέκτημα είναι το επιπλέον βάρος επί του βαγονιού καθώς και το κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς, λόγω της χρήσεως ακριβού βαγονιού. Η μεταφορά αυτή είναι και δυσλειτουργική στις φορτώσεις και εκφορτώσεις επί των βαγονιών, αν η νταλικά δεν είναι ειδικής κατασκευής ώστε να φορτώνεται και εκφορτώνεται από γεραμούς των τερματικών σταθμών. Το επιπλέον βάρος των αξόνων υπολογίζεται για τους τροχούς με ζάντες αλουμινίου, που είναι η καλύτερη περίπτωση, σε 1,5 τόνο.

Μία ακόμα περίπτωση, η οποία αναφέρεται στον ορισμό της Ε.Ε. για τις συνδυασμένες μεταφορές είναι, όπως προαναφέρθηκε να μεταφέρεται ολόκληρο το φορτηγό σε βαγόνια, τους αποκαλούμενους κυλιόμενους αυτοκινητόδρομους. Αυτές οι μεταφορές είναι αντισοικονομικές και γι' αυτό ήταν ανεφάρμοστες για τις ελληνικές χερσαίες μεταφορές.

3.8 ΟΣΕ ΚΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σε ότι αφορά την επιβολή ή όχι ΦΠΑ από τον ΟΣΕ προς τον οδικό μεταφορέα ή τον διαμεταφορέα πελάτη του για τα κόμιστρα του συνδυασμού των μέσων μεταφοράς – σιδηροδρόμου και ΦΔΧ – ισχύει ανέκαθεν ότι:

- Αν ο λήπτης της υπηρεσίας έχει ελληνικό ΑΦΜ τότε επιβαρύνεται από τον ΟΣΕ με ΦΠΑ.
- Αν έχει Α.Φ.Μ. κοινοτικής ή τρίτης χώρας τότε ο λήπτης απαλλάσσεται του ΦΠΑ¹⁹.

Επιπλέον πρέπει να εξεταστεί αν η χρέωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης θα χρεώνει και θα απαιτεί τα κόμιστρα από τον πληρωτή κομίστρου με βάση την φορτωτική CIM, ή θα εκδίδει χωριστό τιμολόγιο με βάση τον Κ.Β.Σ. Τίθεται το ερώτημα ποιος θα είναι ο παρέχων την υπηρεσία και ποιος ο λήπτης.

Για παράδειγμα υποθέτουμε μία μεταφορά από την Γερμανία στην Ελλάδα. Πληρωτής κομίστρου και λήπτης είναι μία ελληνική επιχείρηση. Αν το τιμολόγιο το εκδώσει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα επιβαρύνεται Φ.Π.Α., που πρέπει να αποδοθεί στην ελληνική φορολογική αρχή. Αν το τιμολόγιο το χρεώσει ο γερμανικός σιδηρόδρομος στον έλληνα λήπτη θα είναι χωρίς ΦΠΑ. Την περίπτωση της κατάτμησης των κομίστρων δεν εξετάζεται, γιατί είναι ανεφάρμοστη. Μέχρι τώρα θεωρείτο πάντως η φορτωτική CIM σαν φορολογικό στοιχείο και την καταχωρούσε ο πελάτης του σιδηροδρόμου στα βιβλία του.

3.9 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗΣ ΣΤΗ ΧΕΡΣΑΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Πριν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών τα υποκείμενα (σε δασμούς και φόρους) εμπορεύματα μετακόμιζαν φορτωμένα σε σιδηροδρομικά βαγόνια ή φορτηγά αυτοκίνητα. Τα οχήματα αυτά είχαν προηγούμενα ελεγχθεί από τεχνικής πλευράς από την τελωνειακή αρχή, το λεγόμενο ΤΕΚΑ, ότι διαθέτουν τις προδιαγραφές να αποτρέπουν την πρόσβαση στα εμπορεύματα, χωρίς την παραβίαση των σφραγίδων ασφαλείας, που έθεταν τα τελωνεία στις πόρτες των οχημάτων. Τα τελωνεία φρόντιζαν, δηλαδή να διασφαλίζουν την ενδεχόμενη πρόσβαση και αλλοίωση του περιεχομένου των φορτίων των μεταφορικών μέσων, και επομένως την λαθρεμπορία. Κατά την διάρκεια της μεταφοράς ήταν πολλές φορές αναγκαίο να αλλάξει το μεταφορικό μέσο. Στην περίπτωση αυτή ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου στο τελωνείο, γινόταν παρουσία τελωνειακού οργάνου η αλλαγή του μεταφορικού μέσου. Παραβίαζαν τις σφραγίδες του φορτωμένου οχήματος και μεταφόρτωναν το περιεχόμενό του στο άλλο μεταφορικό μέσο. Η παρευρισκόμενη τελωνειακή αρχή έθετε εκ νέου σφραγίδες στο νέο μεταφορικό μέσο και έκανε τις σχετικές πράξεις στα συνοδευτικά έγγραφα. Ύστερα από αυτά το νέο μεταφορικό μέσο είχε το δικαίωμα να συνεχίσει νόμιμα την μετακόμιση του φορτίου προς τον τόπο και το τελωνείο προορισμού.

Συμπερασματικά μεταφόρτωση υπό τελωνειακό καθεστώς υπάρχει όταν παραβιάζονται οι σφραγίδες του μεταφορικού μέσου για να αλλάξει μεταφορικό μέσο το φορτίο, από το οποίο είχε εκκινήσει αρχικά το δρομολόγιο

¹⁹ Ν. 2166/93 ΦΕΚ 137 Α / 24.08.1993

του. Στις συνδυασμένες μεταφορές όμως δε υφίσταται θέμα να θεωρηθεί ως τελωνειακή μεταφόρτωση η αλλαγή του μεταφορικού μέσου, από το φορτηγό αυτοκίνητο στο βαγόνι ή και αντίθετα, του εμπορευματοκιβωτίου, ως έχει αυτό σφραγισμένο από το τελωνείο αναχωρήσεως.



3.10 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕΣΩ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

Για την διενέργεια των μεταφορών αυτών έχουμε στο σύνολό μια μικτή μεταφορά από το εργοστάσιο στην Κίνα μέχρι την αποθήκη του έλληνα αγοραστή των προϊόντων. Στο Αμβούργο φθάνουν τα εμπορευματοκιβώτια με τεράστια πλοία της εταιρείας CHINA SHIPPING τα οποία μεταφέρουν πάνω από 6000 TEU²⁰ στο κάθε δρομολόγιο. Είναι αυτονόητο όλα αυτά τα φορτία δεν προορίζονται για την Ελλάδα, αλλά για όλη την Ευρώπη. Τα ναύλα των πλοίων αυτών από την Σαγκάη στο Αμβούργο ανέρχονται σε περίπου 4000 \$, ανάλογα με τον τύπο του εμπορευματοκιβωτίου.

Για την διεκπεραίωση όλου αυτού του έργου υπάρχει στο Αμβούργο ένα τεράστιο δίκτυο παραλαβής και διακίνησης των φορτίων με όλα τα μέσα και τις τεχνικές της μεταφοράς. Στο παράδειγμα θα εξετάσουμε από την πλευρά των συνδυασμένων μεταφορών προς την Ελλάδα.

Στο Αμβούργο υπάρχουν πολυάριθμοι προβλήτες, που αγκυροβολούν τα πλοία. Αμέσως μετά αρχίζει το έργο της εκφόρτωσης των εμπορευματοκιβωτίων και της εναπόθεσής τους στην ελεύθερη ζώνη του

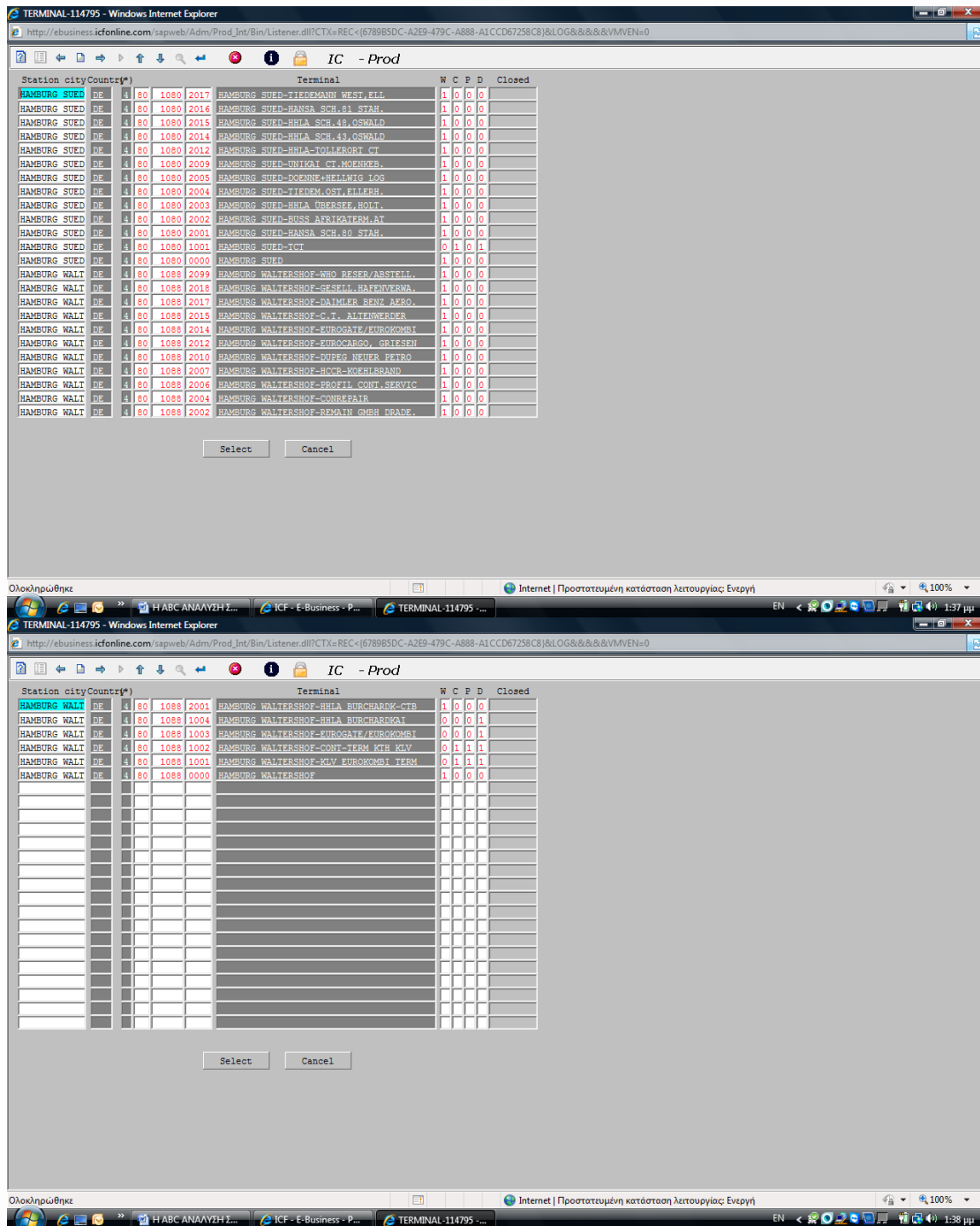
²⁰ Container μήκους είκοσι ποδών.

λιμένος, ανάλογα με τον τελικό προορισμό. Το Αμβούργο είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της υφηλίου και απαιτείται άριστη και παραδειγματική οργάνωση της απόθεσης των εμπορευμάτων στους χώρους του. Αυτό είναι αναγκαίο για να είναι δυνατή η ανεύρεση του κάθε φορτίου και η άμεση φόρτωση του στα βαγόνια.

Σημειώνεται ότι για να επιτευχθεί η προώθηση όλων αυτών των εμπορευματοκιβωτίων, η στρώση σιδηροδρομικών γραμμών στο Αμβούργο είναι μακρύτερη από όσο το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο στο σύνολό του! Για τις ελληνικές συνδυασμένες μεταφορές χρησιμοποιείται ο σταθμός «Hamburg Waltershof KTH».

Στα ακόλουθα σχήματα φαίνεται η απεικόνιση όλων των εμπορευματικών σταθμών του Αμβούργου.

Station city	Counts	Terminal	W	C	P	D	Closed
HAMBURG BILH	DE 4 80 1066 1001	HAMBURG BILH. URF-UBF	0	1	1	1	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2099	HAMBURG SUEB-HRS. RESER/ARSTELL.	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2041	HAMBURG SUEB-AGBAR-TERM. RACHMAN	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2040	HAMBURG SUEB-BUSS SCH. 70. GREVE	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2039	HAMBURG SUEB-NORDEUTS. AFFEN. OS	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2038	HAMBURG SUEB-HHO. CONT-FRIGT-ST	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2037	HAMBURG SUEB-HANSEPACK SCH. 73. I.	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2036	HAMBURG SUEB-I-ZU. LEFS/CONTAINER	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2035	HAMBURG SUEB-WALIMANN+CO. POLLHO	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2034	HAMBURG SUEB-BUSS SCH. 69. GREVEN	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2033	HAMBURG SUEB-R.R. ESP. SALES. GMBH	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2032	HAMBURG SUEB-L. LINDEMANN, GL. N. WO	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2031	HAMBURG SUEB-CFS-CTR. CSPL.	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2030	HAMBURG SUEB-HAMS. CONT. SER.	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2028	HAMBURG SUEB-UCS. UNIVERSAL. CONT	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2027	HAMBURG SUEB-CONTAINER REPAIR	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2026	HAMBURG SUEB-CONFAC. ELLERHOLZ.	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2025	HAMBURG SUEB-CONT. MAINTEN. REP.	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2023	HAMBURG SUEB-ROSSHAFFEN-TERM.	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2022	HAMBURG SUEB-BRAIN. CONT. ROSSWEG	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2021	HAMBURG SUEB-STEINW. SCH. 64. KAM.	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2020	HAMBURG SUEB-STEINW. SCH. 62. KAM.	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2019	HAMBURG SUEB-STEINW. SCH. 60. KAM.	1	0	0	0	
HAMBURG SUEB	DE 4 80 1080 2018	HAMBURG SUEB-TRANSBAITIC. N. WOLL	1	0	0	0	



Τα τέλη διελεύσεως από το Λιμάνι ανέρχονται σε περίπου 200 Ευρώ ανά εμπορευματοκιβώτιο και περιλαμβάνουν πέραν της κινήσεως των γερανών για την εκφόρτωση από το πλοίο και την φόρτωση στο μεταφορικό μέσο και τις δαπάνες αποθέσεως των εμπορευματοκιβωτίων στους προβλήτες ως και τις τυπικές τελωνειακές διατυπώσεις εισόδου στην ΕΕ. Η διακύμανση των τελών αυτών οφείλεται στο μέγεθος του εμπορευματοκιβωτίου, δηλαδή 20 ή 40 ποδών στις ημέρες παραμονής του στην ζώνη του λιμανιού και ενδεχόμενα αν το φορτίου χρήζει ειδικής μέριμνας, π.χ. είναι φρέσκα τρόφιμα και χρειάζονται ψύξη, ή είναι επικίνδυνα διαφόρων κατηγοριών για τα οποία απαιτούνται ειδικοί χώροι εναπόθεσης.

Ειδικότερα για πολλές κατηγορίες εισαγομένων ειδών είναι αναγκαία η πιστοποίηση των εμπορευμάτων για την καταλληλότητα τους να κυκλοφορήσουν στην ΕΕ. Η πιστοποίηση αυτή αναφέρεται στην επικινδυνότητα των ειδών, όπως π.χ. παιχνίδια για τα παιδιά, ή πυροτεχνήματα για την κατασκευαστική τους τελειότητα για την αποφυγή αυταναφλέξεων ή μη ελεγχόμενων εκρήξεων. Η πιστοποίηση στο Αμβούργο γίνεται από το λεγόμενο BAM, που είναι τα αρχικά γράμματα των λέξεων Bundes Anstalt fuer Material, δηλαδή σε μετάφραση Ομοσπονδιακό Ίδρυμα για τα Υλικά. Πρόκειται, δηλαδή σαν κάτι αντίστοιχο του ελληνικού Γενικού Χημείου του Κράτους.

Τα δρομολόγια των συρμών δεν είναι χαραγμένα για την κατευθείαν μεταφορά προς την Ελλάδα. Οι συρμοί από το Αμβούργο μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια διαφόρων προορισμών και έχουν τελικό προορισμό το Sorron, μια μικρή πόλη στα σύνορα Αυστρίας και Ουγγαρίας. Στο Sorron γίνονται ανασυνθέσεις των αμαξοστοιχιών με διαφόρους προορισμούς στην Ευρώπη, δηλαδή Ιταλίας, Ρουμανίας κ.λπ. και βέβαια υπάρχει και δρομολόγιο για την Ελλάδα.

Τα κόμιστρα απ' το Αμβούργο προς την Ελλάδα κυμαίνονται γύρω στα 1800 Ευρώ και είναι συνάρτηση με τον προορισμό στην Ελλάδα, αλλά και το μέγεθος και το βάρος του εμπορευματοκιβωτίου.

Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι για τη διενέργεια μεταφοράς από την αχανή Κίνα έως την Ελλάδα, θα πρέπει να κατανεμηθεί η ευθύνη και η παρακολούθηση της μεταφοράς σε τουλάχιστον δύο μεταφορικές επιχειρήσεις. Η μία θα αναλάβει την παραλαβή του φορτίου από το εργοστάσιο μέχρι και την εκφόρτωση στο Αμβούργο. Η άλλη θα συνεχίσει την μεταφορά μέχρι την Ελλάδα.

Η διαδικασία επομένως μίας μεταφοράς από την Κίνα στην Ελλάδα αρχίζει από την επαφή του έλληνα εμπόρου εισαγωγέα με τον κινέζο προμηθευτή του. Ακολουθεί η διαπραγμάτευση για τις αξίες, τις τιμές και τις προδιαγραφές, που θα έχουν τα προς πώληση προϊόντα. Στην σύμβαση πώλησης των αγαθών αυτών περιλαμβάνεται απαρέγκλιτα στο σχετικό τιμολόγιο πώλησης και ο όρος παραδόσεως του φορτίου. Αυτός τίθεται κατά κανόνα «FOB Hamburg», δηλαδή ελεύθερο επάνω στο πλοίο. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι ο πράκτορας του πλοίου στο Αμβούργο οφείλει να συντάξει και να καταθέσει στις τελωνειακές αρχές τον πίνακα περιεχομένου του πλοίου, δηλαδή το λεγόμενο «δηλωτικό». Το δηλωτικό στο παρελθόν ήταν ένας χειρόγραφος πίνακας, που στην συνέχεια συντασσόταν στην γραφομηχανή. Σήμερα ακόμα και στην Ελλάδα ο πίνακας αυτός άρχισε να παραδίδεται στο τελωνείο με ηλεκτρονικό τρόπο.

Αναμένεται να ισχύσει για τις συνδυσασμένες μεταφορές ένας ενιαίος τρόπος καταθέσεως του δηλωτικού, ώστε το «υποκείμενο» εμπορευματοκιβώτιο, που παραδίδεται στο Αμβούργο, θα εισέρχεται αυτόματα στην Βάση δεδομένων του αντίστοιχου ελληνικού τελωνείου, που θα είναι αρμόδιο για την εισαγωγή των κινέζικων προϊόντων, που περιέχει το εμπορευματοκιβώτιο.

Μετά την κατάθεση του δηλωτικού το τελωνείο δίνει το πράσινο φώς και αρχίζει η εκφόρτωση των χιλιάδων εμπορευματοκιβωτίων. Η άριστη οργάνωση στο Αμβούργο επιτρέπει την εκφόρτωση σε λίγες ώρες. Τα φορτία τίθενται αυτομάτως επί βαγονιών, τα οποία συγκεντρώνονται σε σταθμούς διαλογής του Αμβούργου για να συντεθούν εκεί οι αμαξοστοιχίες, που θα

κυκλοφορήσουν στους προγραμματισμένους προορισμούς και στα πλαίσια των χαραγμένων δρομολογίων. Μέσα σε αυτούς τους σταθμούς δεν κυκλοφορεί οδικό όχημα. Όλη η διακίνηση γίνεται αυτόματα με ηλεκτρονικό τρόπο και με ειδικά οχήματα. Ακόμα και οι μηχανές έλξεως των βαγονιών κινούνται με τηλεχειρισμό.

Από το λιμάνι στον τελικό προορισμό πληρωτής κομίστρου είναι πλέον βάσει της σύμβασης πώλησης ο Έλληνας αγοραστής. Προς τον σκοπό αυτό δίνει την εντολή μεταφοράς σε μία αξιόπιστη ελληνική μεταφορική επιχείρηση. Στην συνέχεια η επιχείρηση αυτή έρχεται σε επικοινωνία με την INTERCONTAINER, η οποία ως θυγατρική των σιδηροδρόμων της Ευρώπης είναι επιφορτισμένη από την Ε.Ε. με την οργάνωση και ανάπτυξη των συνδυσασμένων μεταφορών. Το ελεύθερο εμπορευματοκιβώτιο φορτώνεται σε βαγόνι και ο συρμός φθάνει σε 24 – 30 ώρες στο Sorgho. Εκεί γίνεται αναδιανομή φορτίων και αναχωρούν συρμοί προς διάφορους προορισμούς μεταξύ, των οποίων η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη. Υπάρχουν βέβαια και άλλοι προορισμοί, όπου τεχνικά γίνεται εφικτή η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Τέτοιοι σταθμοί βρίσκονται στην Σίνδο και την Οινόη.

Στους προαναφερθέντες προορισμούς φθάνουν τα εμπορευματοκιβώτια, ύστερα από δρομολόγιο τεσσάρων περίπου ημερών. Ο παραλήπτης ειδοποιείται και έρχεται να παραλάβει το εμπορευματοκιβώτιο. Η παραλαβή στα υποκείμενα εμπορευματοκιβώτια διενεργείται ύστερα από την διεκπεραίωση των διατυπώσεων εισαγωγής στο τελωνείο και τα ελεύθερα κοινοτικά παραδίδονται χωρίς διατυπώσεις.

Ο όροι παραδόσεως και παραλαβής τους από τον σιδηρόδρομο είναι τρεις:

1. Επί βαγονίου
2. Επί εδάφους
3. Επί φορτηγού αυτοκινήτου.

Η κίνηση του γερανού κοστίζει 20 – 30 Ευρώ έκαστη, ανάλογα με τον τύπο εμπορευματοκιβωτίου ή εάν πρόκειται για φορτωμένο ή κενό.

Μέσα στην σύμβαση πώλησης περιλαμβάνεται έμμεσα πλην σαφώς ό όρος της επιστροφής του κενού εμπορευματοκιβωτίου. Το εμπορευματοκιβώτιο μετά την παραλαβή του φορτίου είναι ενδεχόμενο να παραδοθεί σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση του Πειραιά. Είναι ενδεχόμενο επίσης να διατεθεί δωρεάν ή με ένα μικρό συμβολικό τίμημα σε μία μεταφορική επιχείρηση για να το επιστρέψει φορτωμένο σε κάποιο προσυμφωνηθέν σημείο, όπου ενδεχόμενα θα φορτωθεί εκ νέου. Υπάρχει τέλος και το ενδεχόμενο, να πρέπει να επιστραφεί εντός συγκεκριμένης προθεσμίας κενό στο Αμβούργο, για να επιστραφεί στην Κίνα.

3.11 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

3.11.1 ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

Η διαμεταφορική επιχείρηση μπορεί να έχει ενεργό ρόλο σε μία μεταφορά εμπορευμάτων από την Κίνα. Για να εξετάσουμε το κόστος της διαμεταφορικής επιχείρησης, θα πρέπει πρώτα να εξετάσουμε τη δομή της. Η

διαμεταφορική επιχείρηση είναι μία επιχείρηση παροχής υπηρεσιών. Συνήθως δεν έχει στην κατοχή της μεταφορικά μέσα, και ρόλος της είναι ο συντονισμός και συγχρονισμός των μέσων μεταφοράς για τη σωστή εκτέλεσή της.

Η λειτουργία της επί της ουσίας είναι συνήθως η διαμεσολάβηση ανάμεσα στον εντολέα και το μεταφορέα (δηλαδή τον κάτοχο του μεταφορικού μέσου). Ο ρόλος του διαμεταφορέα επεκτείνεται και στην επιλογή του κατάλληλου μεταφορικού μέσου και την καταλληλότητά του, η οποία συνίσταται στη:

- Διαθεσιμότητα του μέσου χρονικά και τοπικά
- Οικονομικά να είναι συμφέρον
- Λειτουργική καταλληλότητα

Για να αντεπεξέλθει στο έργο αυτό μία τέτοια επιχείρηση το πρώτο, που χρειάζεται είναι έμπειροι επαγγελματίες για τη στελέχωσή της. Η ανάγκη αυτή φαίνεται και από τα κριτήρια επιλογής του διαμεταφορέα από την πελατεία. Τα κυριότερα κριτήρια είναι:

- Αξιοπιστία
- Κόστος
- Ταχύτητα, αποτελεσματικότητα
- Ποιότητα εξυπηρέτησης
- Ικανοποίηση έκτακτων αναγκών
- Εξειδίκευση
- Προηγούμενη εμπειρία

Εξετάζοντας μία τυπική διαμεταφορική επιχείρηση θα συναντήσουμε μία εγκατάσταση, τοποθετημένη όχι απαραίτητα κοντά σε κάποιο διαμετακομιστικό σταθμό. Η επιλογή του τρόπου εγκατάστασης στην προκειμένη περίπτωση δε φαίνεται σε δεδομένα αγοράς να επηρεάζει σημαντικά την πελατεία, καθώς εντοπίζονται άλλοι παράγοντες, όπως η εμπειρία, ή η εξειδίκευση, κριτήρια τα οποία φαίνεται να επηρεάζουν εντονότερα την τελική επιλογή.

Για την εκτέλεση του διαμετακομιστικού έργου από μία μέση διαμεταφορική επιχείρηση είναι απαραίτητα 3-5 άτομα για τη στελέχωσή της, αλλά μπορεί ο αριθμός αυτός να αυξηθεί, ανάλογα με το εκτελούμενο έργο. Συνήθως πάντως επιδιώκεται η στελέχωση με λίγα και έμπειρα άτομα, ώστε να υπάρχει ευλυγισία και χαμηλό κόστος λειτουργίας. Συγκεκριμένα τα μεταβλητά κόστη μίας τέτοιας επιχείρησης εκφράζονται κυρίως από το κόστος των εργαζομένων και ό, τι αυτό συνεπάγεται (κόστος ασφάλισης κ.λπ.). Τα σταθερά κόστη αποτελούνται από τα έξοδα ενοικίασης των γραφείων, τα έξοδα θέρμανσης, τηλεπικοινωνιών κλπ.

Στο σημείο αυτό όμως ας δούμε πώς συγκεντρώνονται και πώς επιμερίζονται τα κόστη αυτά.

Υποθέτουμε ότι υπάρχει μία διαμεταφορική εταιρεία, η οποία ενοικιάζει γραφεία στην Αθήνα, έναντι 600 ευρώ το μήνα, απασχολεί 3 εργαζόμενους με μικτές αποδοχές 960 ευρώ το μήνα έκαστος. Το ζητούμενο, το οποίο συχνά απασχολεί τους επιχειρηματίες της διαμεταφοράς είναι με ποιο τρόπο επιμερίζουν τα κόστη εργασίας, ώστε να εξαγονται τα σωστά συμπεράσματα, τα οποία θα είναι η βάση για λήψη επιχειρηματικών αποφάσεων. Μία απλοϊκή λύση είναι η αναγωγή του κόστους αυτού σε ετήσια βάση, ήτοι 17220 για τον καθένα. Το ποσό αυτό προκύπτει από τις μικτές αποδοχές, συν τις

εργοδοτικές εισφορές, δηλαδή 960 ευρώ οι μικτές αποδοχές, συν 270 ευρώ οι εργοδοτικές εισφορές, αντιστοιχεί στο ποσό των 1230 ευρώ το μήνα κόστος ανά υπάλληλο. Αντιστοίχως το ποσό τούτο ανάγεται σε ετήσια βάση στα 17220, το οποίο προκύπτει από τις μηνιαίες αποδοχές επί 14 (12 οι μηνιαίοι μισθοί, ένας επιπλέον ως Δώρο Χριστουγέννων, 0,5 μισθός ως Δώρο Πάσχα και 0,5 μισθός ως επίδομα αδείας), και επομένως και για τους 3 υπαλλήλους 51660 ευρώ.

Το ποσό αυτό στη συνέχεια μπορεί να επιμεριστεί στον ετήσιο κύκλο εργασιών. Το ζήτημα αυτό ωστόσο είναι απλοϊκό και αγνοεί την παραγωγικότητα του κάθε εργαζομένου ξεχωριστά. Ενδεικνυόμενος τρόπος είναι να εξετάζονται τα ετήσια δρομολόγια, τα οποία παρακολουθεί ο κάθε υπάλληλος, και να ανάγεται το ετήσιο κόστος του στον ετήσιο τζίρο των δρομολογίων αυτών, ή ακόμα σωστότερα στο ετήσιο κέρδος των δρομολογίων αυτών. Έτσι αν ένας εργαζόμενος παρακολουθεί 40 δρομολόγια το χρόνο, τότε κοστίζει στην εταιρεία $17220/40 = 430$ ευρώ ανά δρομολόγιο. Αντίστοιχα μπορεί να ειπωθεί ότι ο εργαζόμενος αυτός αποφέρει κέρδος $50000/40 = 1250$ ευρώ ανά παρακολουθούμενο δρομολόγιο.

Στο σημείο αυτό αναφέρουμε, ότι τα κέρδη των διαμεταφορικών επιχειρήσεων ανά δρομολόγιο εξαρτώνται από παράγοντες, όπως η κατάσταση της αγοράς και της οικονομίας, παρά από το συνολικό κόστος διοίκησης της μεταφοράς και παρακολούθησης των δρομολογίων. Εάν υπάρχουν καλές συνθήκες στην αγορά, τότε οι εκτελούμενες μεταφορές αυξάνονται σε αριθμό και ομοίως αυξάνονται τα περιθώρια κέρδους. Όταν όμως υπάρχει κρίση στην αγορά, τότε τα περιθώρια κέρδους μειώνονται και σε αρκετές περιπτώσεις οι επιχειρήσεις συνειδητά λειτουργούν ζημιόγωνα απέναντι σε κάποια δρομολόγια ή κάποιους πελάτες, προκειμένου να διατηρήσουν την πελατεία και περιμένοντας την ανάκαμψη της αγοράς.

Τα κέρδη των διαμεταφορικών επιχειρήσεων σε γενικές γραμμές κυμαίνονται γύρω στο 2-8%. Οι μεγάλες διαμεταφορικές επιχειρήσεις έχουν την άνεση να κατεβάζουν τα περιθώρια κέρδους τους, πολλές φορές δυσανάλογα με το τζίρο τους, κάτι που τους εξασφαλίζει μεγάλο μερίδιο αγοράς.

3.11.2 ΡΟΛΟΣ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΣΕ ΜΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΚΙΝΑ

Έπειτα απ' την ανάλυση του εργατικού κόστους είμαστε σε θέση να εξετάσουμε με ποιο τρόπο γίνεται μία μεταφορά εμπορευμάτων από Κίνα, από τη σκοπιά του διαμεταφορέα.

Χρονικά η μεταφορά αυτή ξεκινά από την παραλαβή του εμπορευματοκιβωτίου από το εργοστάσιο της Κίνας και παραδίδεται για φόρτωση σε κάποιο λιμάνι (π.χ. της Σαγκάης). Τη μεταφορά αυτή αναλαμβάνει συνήθως ο αποστολέας (π.χ. το εργοστάσιο της Κίνας) και στην περίπτωση αυτή δεν εμπλέκεται ο διαμεταφορέας. Η μεταφορά γίνεται συνήθως με φορτηγό, αλλά δεν αποκλείεται να γίνει και σιδηροδρομικά, σε περιπτώσεις μεγάλων εργοστασίων, όπου υπάρχει η απαραίτητη σιδηροδρομική υποδομή. Ο αποστολέας επίσης αναλαμβάνει την πληρωμή του ναύλου και τις κινήσεις γερανών για τη φόρτωση του εμπορευματοκιβωτίου στο λιμάνι αναχώρησης.

Το πλοίο αυτό φτάνει στο λιμάνι προορισμού, το οποίο είναι συνήθως αυτό του Rotterdam ή του Αμβούργου. Από εκεί αναλαμβάνει ενεργά ρόλο ο διαμεταφορέας πληρώνοντας τα έξοδα των λιμενικών τελών στο λιμάνι άφιξης.



Στο λιμάνι άφιξης ο διαμεταφορέας αναλαμβάνει, εκτός από τα έξοδα αυτά, και το κόστος της εκφόρτωσης του εμπορευματοκιβωτίου από το πλοίο, το οποίο αφορά την κίνηση του γερανού (και κυμαίνεται στα 20-30 ευρώ). Το λιμάνι του Αμβούργου είναι ουσιαστικά ο εμπορευματικός σταθμός, στον οποίο ταξινομούνται τα εμπορευματοκιβώτια ώστε να συνεχίσουν το ταξίδι τους προς τον τελικό προορισμό.

Τούτο μπορεί να γίνει με τους εξής τρόπους:

- Εκφόρτωση του εμπορευματοκιβωτίου και παραμονή του στο Αμβούργο για επαναφόρτωση σε πλοίο ως το λιμάνι του επόμενου προορισμού. Κάτι τέτοιο μπορεί να αφορά π.χ. μία μεταφορά προς τις σκανδιναβικές χώρες.
- Εκφόρτωση από το πλοίο και παραμονή του στο λιμάνι ως τη φόρτωσή του σε φορτηγό.
- Απευθείας φόρτωση από το πλοίο σε σιδηροδρομική αμαξοστοιχία με μία κίνηση γερανού.



Στο σημείο αυτό είναι σαφής η σπουδαιότητα της κωδικοποίησης των εμπορευματοκιβωτίων, ώστε να γίνεται σωστά η φορτοεκφόρτωσή τους, από ένα φορτηγό πλοίο της τάξεως των 6000 container.

Αν υποθέσουμε ότι ο διαμεταφορέας έχει αναλάβει την παράδοση ενός εμπορευματοκιβωτίου στην Ελλάδα, τότε το πιθανότερο είναι να φορτωθεί το εμπορευματοκιβώτιο αυτό από το πλοίο κατευθείαν σε κάποιο συρμό. Με τον ίδιο συρμό συνεχίζει, όπως προαναφέρθηκε, μέχρι το σταθμό αναδιανομής του Sopron (στα σύνορα Ουγγαρίας – Αυστρίας), όπου μπορεί να μεταφορτωθεί σε άλλο τρένο, προκειμένου να συνεχίσει προς τα Βαλκάνια. Ο διαμεταφορέας είναι αυτός, που έχει αναλάβει το σιδηροδρομικό κόστος και αυτό των απαραίτητων φορτώσεων και εκφορτώσεων.



Εκτός αυτού σε ειδικές περιπτώσεις, όπως της μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων, ο διαμεταφορέας έχει πρόσθετα καθήκοντα. Αναλαμβάνει τις διαδικασίες για την έκδοση αδειών διέλευσης από τις χώρες, απ' όπου θα περάσουν τα εμπορεύματα, και πολλές φορές τακτοποιεί ζητήματα συνοδείας του εμπορευματοκιβωτίου από τις εγχώριες αρχές. Μία τέτοια διέλευση γίνεται σε στενά χρονικά πλαίσια, καθώς πρέπει να πραγματοποιηθεί εντός 15 ημερών από την ημερομηνία διέλευσης, ενώ εκτός από τα έξοδα για την έκδοση των αδειών, υπάρχει και το έξοδο συνοδείας απ' τις αστυνομικές αρχές, το οποίο αγγίζει τα 14 ευρώ την ώρα.

Από το σταθμό του Sopron πληρώνει εκ νέου την κίνηση του γερανού και ακολούθως το φορτηγό, το οποίο θα αναλάβει την μεταφορά του μέχρι τον τελικό προορισμό, που είναι τις περισσότερες φορές οι αποθήκες του παραλήπτη. Η μεταφορά με το φορτηγό μπορεί να γίνεται από κάποιο συνεργαζόμενο αυτοκινητιστή, ή με κάποια μεταφορική εταιρεία με κατοχή φορτηγών δημοσίας χρήσης. Η συνεργασία με κάποια μεταφορική επιχείρηση, ή με κάποιο πρακτορείο μεταφορών θεωρείται περισσότερο αξιόπιστη, και προτιμάται, ώστε να αποφεύγεται η διαρκής αναζήτηση ανεξάρτητων επαγγελματιών.

Στις προαναφερθείσες λειτουργίες προστίθενται τα κόστη ασφάλειας της μεταφοράς, τα οποία για κοινά φορτία ανέρχονται στο 1-1,5% του ετήσιου

τζήρου μίας διαμεταφορικής επιχείρησης. Στις περιπτώσεις μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων ανέρχονται στο διπλάσιο, αλλά ο διαμεταφορέας υπολογίζει περισσότερο από αυτό το χρηματικό κόστος, τη δυσκολία εξεύρεσης ασφαλιστικής εταιρείας, διατεθειμένης να προβεί σε τέτοιου είδους ασφάλεια. Εκτός όμως από την επικινδυνότητα, διαδραματίζει ρόλο και η αξία του μεταφερόμενου εμπορεύματος. Το προαναφερθέν ποσοστό για το κοινό φορτίο αφορά εμπορευματική αξία έως 150000 ευρώ.

Στα έξοδα αυτά προστίθενται τα εργατικά, τα οποία αποτελούν το 15-20% του τζήρου, τα ενοίκια, οι συντηρήσεις και τυχόν αμοιβές τρίτων. Ουσιαστικά στις περισσότερες επιχειρήσεις του κλάδου η τιμολόγηση και ο προϋπολογισμός του κόστους γίνεται εμπειρικά, αλλά σε μεγαλύτερες επιχειρήσεις, με πολλούς εργαζόμενους, παρακολουθείται στενά το κόστος ανά δρομολόγιο, ώστε αφενός να μη χαθεί ο έλεγχος και αφετέρου να γίνει ο κατάλληλος επιμερισμός του κόστους ανά δρομολόγιο, ή υπάλληλο ή όπως αλλιώς κρίνει η επιχείρηση κατά περίπτωση.

Ολοκληρώνοντας σημειώνεται ότι μπορεί το φορτηγό πλοίο να φθάνει κατευθείαν στο λιμάνι του Πειραιά. Σε αυτή την περίπτωση ο διαμεταφορέας χρεώνεται μόνο με τις κινήσεις του γερανού.

Σε γενικές γραμμές πάντως όπως γίνεται αντιληπτό, κύριο παράγοντα επιλογής του μεταφορέα και διαμεταφορέα αποτελεί η εμπειρία του σε ζητήματα μεταφοράς, η ποιότητα της μεταφοράς, η φήμη του στην αγορά και κατά περίπτωση η προηγούμενη εμπειρία με το συγκεκριμένο διαμεταφορέα. Το κόστος δεν αποτελεί τον κυριότερο παράγοντα επιλογής, καθώς οι λήπτες των υπηρεσιών αυτών ενδιαφέρονται κυρίως στην άρτια ολοκλήρωση της μεταφοράς.

4 ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η μεταφορά δεν είναι εύκολη υπόθεση, γιατί είναι όλοι οι παράγοντες ρευστοί και ανά πάσα στιγμή ανατρέπονται. Η διαρκώς μεταβαλλόμενη νομοθεσία, η οικονομική κατάσταση και ο εντεινόμενος ανταγωνισμός υποχρεώνουν τις μεταφορικές επιχειρήσεις να υπολογίζουν με ακρίβεια τα κόστη και να τα καταλογίζουν στο μεταφορικό έργο με επιστημονική ακρίβεια, ώστε οι διοικήσεις των επιχειρήσεων να λαμβάνουν τις ορθές αποφάσεις. Ταυτόχρονα όμως να τις αφυπνίζει, ώστε να διαβλέπουν το μέλλον και να αναπροσαρμόζουν έγκαιρα τις επιχειρηματικές τους αποφάσεις.

Τα μέσα χερσαίων μεταφορών είναι αναγκασμένα να συμμαχούν μεταξύ τους στις συνδυασμένες μεταφορές, ενώ πασχίζουν ατομικά να πάρουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μερίδιο στην χερσαία μεταφορά. Το φορτηγό αυτοκίνητο πλεονεκτεί στις μικρές διαδρομές. Ο σιδηρόδρομος υπερτερεί στις μεγάλες διαδρομές. Το φορτηγό αυτοκίνητο πλεονεκτεί στις μικρές αποστολές και ο σιδηρόδρομος στο μεγάλο έργο.

Διευκρινίζεται ότι είναι εντελώς διαφορετική η έννοια μεγάλο μεταφορικό έργο από την έννοια μαζικό μεταφορικό έργο. Η διαφορά είναι ποιοτική. Μαζικό έργο είναι αυτό, που προσφέρει ο πελάτης στην μεταφορική επιχείρηση, σε εκ των προτέρων καθορισμένες ποσότητες, διαδρομές, και προγραμματισμένες προθεσμίες. Αυτή η οργάνωση είναι επιθυμητή, διότι συμπιέζει το κόστος και επιτρέπει στην μεταφορική επιχείρηση να οργανώσει τον μεταφορικό άξονα.

Αντίθετα το μεγάλο έργο ενδέχεται να είναι απρογραμματίστο και ποσοτικά απρόβλεπτο. Αυτό δεν βοηθά στην ορθολογική διαχείριση του μεταφορικού έργου και δρα αρνητικά στην διαμόρφωση του κόστους. Στη χερσαία μεταφορά δεν είναι δυνατόν να σταθούν μεταφορικές επιχειρήσεις μικρού μεγέθους. Η λύση είναι η συμμαχία ή η συγχώνευση μεταξύ τους για να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις της αγοράς. Αυτό αφορά κυρίως τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών.

Οι παρούσες συνθήκες καταδεικνύουν μία διαρκή μελλοντική τάση προς τις συνδυασμένες μεταφορές. Οι συνθήκες αυτές επαφίενται κυρίως στην παγκόσμια, αλλά και την εγχώρια οικονομική κατάσταση, αλλά και σε περιβαλλοντικούς λόγους. Επομένως είναι ζήτημα των μεταφορικών εταιρειών να αντιληφθούν έγκαιρα τις μεταβολές αυτές ώστε να προσαρμοστούν έγκαιρα στις νέες συνθήκες της αγοράς και να μπορέσουν να πραγματοποιήσουν αποφασιστικές κινήσεις, για την εξασφάλιση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς και ικανοποιητικών περιθωρίων κέρδους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

«Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ»
Στυλιανού Σπ. Κακατσάκη

«Εθνικός και Κοινοτικός Τελωνειακός Κώδικας»
Κ.Ν. Κονιστή

«Κώδικας Βιβλίων και Στοιχείων»
Χρήστου Ν. Τότση

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Ν. 559/1977 ΦΕΚ 78
Ν. 1020/1980 ΦΕΚ 32^Α
Ν. 2166/1993 ΦΕΚ 137^Α
Ν. 3333/2005 ΦΕΚ 91
Ν. 383/1976 ΦΕΚ 182
Ν. 1959/1991 ΦΕΚ 123
Ν. 1010/1980 ΦΕΚ 30
Ν. 3446/2006 ΦΕΚ 49

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΔ 237/91
ΠΔ 431/95
ΠΔ 63/86