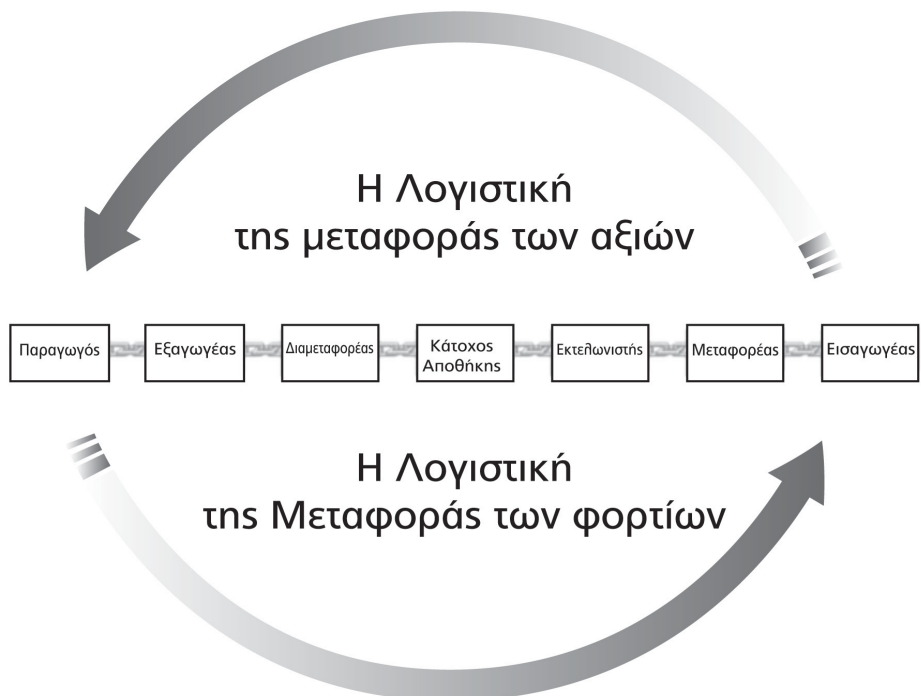


Δεύτερη έκδοση 2016 - επαυξημένη και βελτιωμένη
(Η πρώτη έκδοση του παρόντος κυκλοφόρησε το 2012)

Στυλιανού Σπυρ. Κακατσάκη
Λογιστή - Κοστολόγου Μεταφοράς

Η Διαχείριση της Χερσαίας Εμπορευματικής Μεταφοράς



Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Απαγορεύεται η ανατύπωση ή μετάφραση μέρους ή όλου του βιβλίου αυτού χωρίς την έγγραφη άδεια του συγγραφέα.

Κάθε γνήσιο αντίτυπο φέρει την υπογραφή του συγγραφέα

Συντομογραφίες

ΑΕ	- Ανώνυμος Εταιρεία
ΑΕΙ	- Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα
ΑΚ	- Αστικός Κώδικας
ΑΟΜ	- άδεια οδικού μεταφορέα
ΒΑ	- Βιομηχανική αποθήκη
ΒΛ	- Βιομηχανικός Λογισμός
ΓΒΕ	- Γενικά Βιομηχανικά Έξοδα
ΓΕΔ	- Γενικά Έξοδα Διοικήσεως
Δ	- Διαμεταφορέας
Δ.Ο.Υ.	- Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία - (εφορία)
ΔΕ	- Διαμεταφορική Επιχείρηση
ΔΕΠ	- διαδίκτυο εμπορευμάτων και προϊόντων
ΔΜ	- Διαχειριστής Μεταφοράς
ε/κ	- εμπορευματοκιβώτιο - container
ΕΑ	- εμπορική αποθήκη
ΕΒΑ	- Εσωτερικός Βαθμός Απόδοσης
ΕΒΕ	- Εμπορική και Βιομηχανική Επιχείρηση
ΕΔΕ	- Ενιαίο Διοικητικό Έγγραφο
ΕΓΛΣ	- Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο
ΕΕ	- Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΖΠ	- Ελευθέρα Ζώνη Πειραιώς
ΕΟΦ	- Εγκεκριμένος Οικονομικός Φορέας
επ/νο	- φορτηγό με πλάκα επικαθήσεως - επικαθήμενο
ΕΤΤ	- ενιαίο τιμολόγιο σιδ/μων (πρώην) ανατολικών χωρών
Η/Υ, ΗΥ,	- Ηλεκτρονικός Υπολογιστής
ημ/νο	- ημιρυμουλκούμενο
ΙΜΕ	- ιδιότυπη μεταφορική επιχείρηση
κ/α	- κινητό αμάξιμο
ΚΒΣ	- Κώδικας Βιβλίων και Στοιχείων
ΚΠΑ	- Καθαρή Παρούσα Αξία
ΚΦΑΣ	- κώδικας φορολογικής απεικόνισης συναλλαγών
ΚΦΣ	- Κώδιξ Φορολογικών Στοιχείων
ΛΜ	- Λογιστική της Μεταφοράς
Μ	- Μεταφορέας - Αυτοκινητιστής
ΜΕ	- Μεταφορική επιχείρηση
ΜΚΕ	- Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου
ΟΛΠ	- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
ΟΣΕ	- Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
ΟΦΑΕ	- Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος
Π.Π.Χ.	- Πληρωμή με Πλαστικό Χρήμα
Π.Υ.	- πρώτες ύλες
ΠΔ	- προεδρικό διάταγμα
Ρ	- ρυμουλκούμενο

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

- ΣΔΕ - Συνοπτική Διασάφηση Εισόδου
- ΣΕ - Σιδηροδρομική Επιχείρηση
- ΣΜ - Συνδυασμένες Μεταφορές
- ΣΧΕΜ - Συνδικάτο Χερσαίων Μεταφορών.
- ΤΠΥ - Τιμολόγιο Παροχής Υπηρεσιών
- υ/π - υπερπαντοπωλείο, υπεραγορά, (souper market, s/m)
- ΥΜΕΤ - Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων
- Υπ. - Υπουργείο, υπουργικές
- Υπ.Οικ. - Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών
- ΦΔΧ - Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης
- ΦΙΧ - Φορτηγό Ιδιωτικής Χρήσης
- ΦΠΑ - Φόρος Προστιθέμενης Αξίας

Πρόλογος πρώτης έκδοσης 2005

Τα τελευταία χρόνια έχουν σημειωθεί σημαντικές μεταβολές στην αγορά της χερσαίας μεταφοράς.

Η πρώτη είναι ότι τέθηκε σε ισχύ και στην Χώρα μας η νέα COTIF, που άλλαξε εκ βάθρων την Σιδηροδρομική Μεταφορά. Κύρια αλλαγή είναι η λειτουργία ιδιωτικών σιδ/κων επιχειρήσεων, ο τρόπος χρήσεως των βαγονιών και η κατάργηση του κρατικού μονοπωλίου στην σιδ/κή μεταφορά.

Από την άλλη πλευρά άλλαξε σημαντικά και η οδική μεταφορά, με την έννοια ότι καταβάλλεται προσπάθεια να οργανωθεί το πρόσωπο, που θα δικαιούται να εκμεταλλεύεται στην Χώρα μας τα φορτηγά δημόσιας χρήσης, για την μεταφορά εμπορευμάτων.

Το τρίτο είναι ότι το Ευρωπαϊκό Τελωνείο έθεσε νέους κανόνες για την διαμετακόμιση εντός της ΕΕ των υποκειμένων εμπορευμάτων σε δασμούς και φόρους.

Το τέταρτο και σπουδαιότερο είναι ότι η ΕΕ ανάδειξε την μεταφορά σαν παράγοντα ύψιστης σημασίας για την οικονομία, ορίζοντας για πρώτη φορά την έννοια του διαχειριστή της μεταφοράς, και τα ειδικά προσόντα που πρέπει να διαθέτει αυτός, ως υπεύθυνο στέλεχος μίας επιχείρησης που παράγει, πωλεί, αγοράζει, αποθηκεύει, ή μεταφέρει εμπορεύματα.

Οι παραπάνω λειτουργίες προσεγγίζονται τόσο από την θέση εργασίας σε μια μεταφορική επιχείρηση, σε ότι αφορά τα φορτία, όσο όμως και από την θέση εργασίας μέσα σε μια βιομηχανική ή εμπορική επιχείρηση, σε ότι αφορά στις αξίες των εμπορευμάτων που μεταφέρονται. Ταυτόχρονα καταβάλλεται προσπάθεια να περιγραφεί όπου κρίνεται αναγκαίο και το νομικό, το τελωνειακό, και το θεσμικό περιβάλλον που εκτελείται η χερσαία μεταφορά αξιών και φορτίων.

Για την ανάπτυξη της ύλης βοήθησαν τα μέγιστα οι γνώσεις και των δύο παιδιών μου, δικηγόρου Σπυρίδωνα, ο οποίος είναι διδάκτορας της Νομικής Σχολής του Παν. Tuebingen Γερμανίας, συνεργαζόμενος και σαν ειδικός επιστήμων στην Νομική Σχολή του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης.

Ταυτόχρονα με βοήθησε και ο άλλος γιός μου Ηλίας, που είναι πτυχιούχος του τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης των Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πειραιά, και άριστος μεταπτυχιακός του ιδίου Πανεπιστημίου, του τμήματος Διοικήσεως της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Ευχαριστώ πολύ και τους δύο. Οι επιστημονικές τους γνώσεις ήταν για εμένα μεγάλη βοήθεια, για να προσεγγίσει το παρόν βιβλίο την μεταφορά αξιών και φορτίων, με τρόπο επιστημονικό και ταυτόχρονα χρηστικό.

Περιστέρι, Δεκέμβριος 2012

Στυλιανός Σπυρ. Κακατσάκης

e-Mail: icfgrece@otenet.gr stylianoskakatsakis@gmail.com

Πρόλογος της παρούσας δεύτερης έκδοσης

Η πρώτη έκδοση επιγράφηκε: «Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ». Για την πρώτη αυτή έκδοση δεχθήκαμε κριτική και σχόλια, επειδή στην ανάπτυξη των κειμένων δεν αναφερθήκαμε στα «Logistics». Στην ουσία όλο έργο μας μόνο για «Logistics» αναφερόταν, άσχετα αν δεν χρησιμοποιήσαμε τον όρο. Για τον λόγο αυτό προσθέσαμε στην παρούσα 10 περίπου σελίδες σαν παράρτημα του πρώτου μέρους σχετικά με την μεταφορά με ΦΙΧ. Επιπλέον προσθέσαμε περίπου 120 σελίδες διάσπαρτα στο τέταρτο μέρος, με σχόλια και επιστημονικές απόψεις σε σχέση με την εμφάνιση του όρου «Logistics» **και στην αγορά εργασίας**, μέσα στις ελληνικές ΕΒΕ.

Το πρόβλημα όπως εξελίχθηκε είναι συντεχνιακό και όχι γλωσσολογικό. Το ζήτημα δεν είναι αν τα «Logistics» είναι επιστήμη, επάγγελμα, εξειδίκευση ή απλά ένα απολίθωμα γλώσσας, όπως ήταν πρωτίτερα το «trans». Σημασία δηλαδή δεν έχει η μετάφραση της λέξης αυτής, αλλά ποιας επιστήμης αποτελεί το γνωστικό πεδίο. Οι τεχνικοί που κατασκεύασαν τις υποδομές της μεταφοράς, πχ αποθήκες, εξοπλισμούς, τεχνικά μέσα, ΗΥ, κλπ, εποφθαλμιούν αμέσως μετά τις ηγετικές θέσεις οικονομολόγων ή εμπορικών επιστημόνων στις διοικήσεις των ΕΒΕ. Προς τον σκοπό αυτό προτάσσουν σαν κράχτη την μυστηριώδη λέξη «Logistics», σαν να πρόκειται για κάτι πρωτόγνωρο στην αγορά, απαξιώνοντας ως παρωχημένους τους οικονομικούς ή τους εμπορικούς επιστήμονες.

Εμείς με την παρούσα έκδοση αποδεικνύουμε ότι τα «Logistics» είναι ένα επιστημονικό πεδίο των οικονομικών πανεπιστημίων. Αποδεικνύουμε ότι οι τεχνικοί, Πολυτεχνεία, κλπ, έχουν λόγο μόνο για την κατασκευή, την επισκευή και την συντήρηση των υποδομών και των εξοπλισμών. Την εμπορική και οικονομική εκμετάλλευση μέσα στις ΕΒΕ έχουν οι κερδοσκόποι – επιχειρηματίες, με την συνδρομή των στελεχών τους, δηλαδή των επιστημόνων πτυχιούχων οικονομικών πανεπιστημίων. Προς τον σκοπό αυτό ακτινογραφούμε τις ξένες ορολογίες και αποδεικνύουμε, ότι **όλες** έχουν αντίστοιχο ελληνικό όνομα, γιατί απλά και εμείς στην Ελλάδα, εκτελούμε τα ίδιες εργασίες με τους ξένους. Ταυτόχρονα αποδεικνύουμε ότι όλες οι ορολογίες οικονομικές, κοστολογικές, λογιστικές, εμπορικές, νομικές, φορολογικές, τελωνειακές, κλπ, που αναφέρονται στα επίσημα κείμενα και

στις συμβάσεις, αποτελούν αποκλειστικά αντικείμενα σπουδών της **«οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων».**

Στην αγορά εργασίας πρέπει επομένως να αποξενωθούν οι μυστηριώδεις «Logistician» και να ελέγχονται για τις επιστημονικές τους σπουδές. Αν δεν συμβεί αυτό θα διαγκωνίζονται οι πτυχιούχοι οικονομικών πανεπιστημίων μεταξύ τους για μία θέση στην ηγεσία των ΕΒΕ. Ταυτόχρονα όμως μασκαρεμένοι ως «Logistician», θα διεκδικούν την ίδια θέση πολιτικοί μηχανικοί, ναυπηγοί, ηλεκτρονικοί, μηχανολόγοι και κάθε άλλου είδους τεχνίτες. Το ζητούμενο όμως είναι να αποκτήσουν με το παρόν εμπιστοσύνη και αυτοπεποίθηση για την επιστήμη τους οι πτυχιούχοι οικονομικών πανεπιστημίων και ιδιαίτερα οι πτυχιούχοι οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων. **Τα πάντα γύρο από τα «Logistics» είναι το αντικείμενο του επιχειρησιακού και βιομηχανικού λογισμού. Δεν υπάρχει λόγος επομένως να προβληματίζονται οι πτυχιούχοι οικονομολόγοι από τους ξενόφερτους όρους, επειδή κάποιοι, από άγνοια ή από σκοπιμότητα, τους παρουσιάζουν σαν κάτι νέο στην αγορά της μεταφοράς.**

Περιστέρι, Δεκέμβριος 2012

Στυλιανός Σπυρ. Κακατσάκης

Διευκρινήσεις και σχόλια του συγγραφέα για τις εκδόσεις των βιβλίων

Εκτός από τις παραπάνω δύο εκδόσεις δηλαδή αυτήν του 2012 και την παρούσα ηλεκτρονική, έχω εκδώσει και μια πρώτη το 2005, με τίτλο «Η ελληνική χερσαία διεθνής εμπορευματική Μεταφορά». Μεγάλα κεφάλαια της έκδοσης του 2005 συμπεριέλαβα στις 2 επόμενες εκδόσεις μου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η παρούσα ηλεκτρονική έκδοση αποτελεί την βάση των απαιτούμενων γνώσεων, για να γίνουν απόλυτα κατανοητές οι απόψεις, που αναπτύσσω και στα διάφορα άρθρα στην ιστοσελίδα μου.

Οι απόψεις πάνω στην ανάλυση του θεσμοθετημένου περιβάλλοντος λειτουργίας της Μεταφοράς αξίας και φορτίου δεν τίθενται με οποιονδήποτε τρόπο σε διαπραγμάτευση. Ο λόγος είναι ότι εγώ περιγράφω τον τρόπο λειτουργίας της αγοράς, ενώ άλλοι συγγραφείς, είτε αναλύουν επί μέρους τομείς του τρόπου που λειτουργεί κάποια επιχείρηση που έχουν στον νου τους, είτε αναφέρουν τις απόψεις ξένων ακαδημαϊκών.

Το σημαντικό είναι ότι οι φοιτητές και μεταπτυχιακοί βρίσκονται σε σύγχυση, γιατί δεν διακρίνουν στις εργασίες τους τον όρο "Μεταφορά" από τον όρο Μεταφορές.

Η διάκριση είναι απλή:

Οι Μεταφορές είναι απλά στατιστική που αναφέρεται σε μεταφορικό έργο που διενεργήθηκε στο παρελθόν, ή έργο που θα διενεργηθεί σε μέλλοντα χρόνο.

Η Μεταφορά αντίθετα συνιστά το σύνολο δραστηριοτήτων των εμπλεκόμενων για να βρεθούν τα αγαθά από την παραγωγή στην κατανάλωση.

Εγώ αυτήν την άποψη μου την συνοψίζω με τον όρο “Θεσμοθετημένο περιβάλλον λειτουργίας της Μεταφοράς αξίας και φορτίου”. Ο φοιτητής και ιδιαίτερα ο μεταπτυχιακός, μπορεί να κρίνει την αλήθεια της άποψης μου.

Το κίνητρό μου να γράψω αυτό το βιβλίο ήταν η διαπίστωση πως η χερσαία μεταφορά δεν τυχαίνει της εκτίμησης της αγοράς που δικαιωματικά της ανήκει, παρά το γεγονός ότι είναι ο σημαντικότερος κλάδος της οικονομίας. Από την μία πλευρά διαπιστώνεται πως δεν έχει σταθεροποιηθεί μία θεσμοθετημένη κατάσταση στην οδική μεταφορά. Παράλληλα δεν έχει διαφανεί στην αγορά κατά πόσο θα οργανωθούν οι ΣΕ, για να αναλάβουν τον σημαντικό ρόλο και το μερίδιο στο μεταφορικό έργο που αυτοδίκαια τους αναλογεί. Ταυτόχρονα με αυτά διαχέεται η εντύπωση πως η πολιτική για την παιδεία διστάζει να εισάγει μέσα στα ΑΕΙ και τα ΤΕΙ την τεχνολογική εκπαίδευση, με σκοπό την άμεση επαφή του εδράνου της παιδείας με την θέση εργασίας στο εμπόριο, την βιομηχανία ή την μεταφορά.

Με τον τρόπο αυτό παράγονται πτυχιούχοι που η ειδικότητα που απέκτησαν δεν έχει την προσδοκώμενη ζήτηση, γιατί η γνώση στα σπουδαστικά θρανία δεν καλύπτει τις άμεσες ανάγκες των επιχειρήσεων. Η σύγκληση των γνώσεων που αποκτάται στα ΑΕΙ και ΤΕΙ πρέπει να στοχεύει στην απόκτηση ειδικών προσόντων που θα καλύψουν αυστηρά καθορισμένες ηγετικές θέσεις εργασίας στις επιχειρήσεις. Το παρόν βιβλίο στοχεύει προς αυτήν την κατεύθυνση και προσπαθεί να περιγράψει το πλαίσιο της λειτουργίας της αγοράς της μεταφοράς. Προς τον σκοπό αυτό η μεταφορά εξετάζεται τόσο από την πλευρά του Μ και του Δ, όσο όμως καταβάλλεται προσπάθεια να αναλυθεί και από την πλευρά των χρηστών της υπηρεσίας μεταφοράς και ταυτόχρονα από την πλευρά του Δημοσίου που την θεσμοθετεί και την ελέγχει.

Αυτό που παρατηρείται επίσης και σε όλη γενικά την βιβλιογραφία, και ιδιαίτερα στην ελληνική που έχει σαν αντικείμενο τις μεταφορές, είναι ο έντονα θεωρητικός χαρακτήρας των κειμένων. Το κύριο βάρος των συγγραφέων στρέφεται στις στατιστικές, στα γραφήματα, και σε μακροοικονομικές αναλύσεις ή συγκρίσεις μεταξύ των μεταφορικών μέσων. Στην καλύτερη περίπτωση μνημονεύεται και κάποια κοινοτική οδηγία ή ένας νόμος και έτσι το κείμενο γίνεται πιο επίκαιρο και ευρύτερης θεωρητικής προσέγγισης ή χρησιμότητας. Όλα αυτά όμως αφήνουν παγερά αδιάφορο, όποιον απασχολείται επαγγελματικά με την διακίνηση των εμπορευμάτων.

Η μεταφορά είναι κάτι θετικό, επίκαιρο και άπτεται ή επηρεάζει άμεσα στο οικονομικά αποτέλεσμα της κάθε επιχειρήσεως. Ο Μ δεν ξεκινά ένα δρομολόγιο χαράζοντας την διαδρομή του με βάση την διαδρομή που χρησιμοποίησαν άλλοι συνάδελφοι ή ανταγωνιστές του στο παρελθόν. Ουδείς πελάτης επιλέγει τον Μ ή το μέσο μεταφοράς με βάση την επιλογή που έκαναν άλλοι πριν από αυτόν, σε κάποια παρελθούσα χρονική περίοδο. Η κάθε επιχείρηση επιλέγει να εγκαταστήσει το δίκτυο διανομής της με βάση τα

δικά της κριτήρια και δεδομένα και όχι βέβαια μιμούμενη άλλη ομοειδή ή ανταγωνιστική επιχείρηση.

Οι μεγάλες επιχειρήσεις που διακινούν τεράστιους όγκους εμπορευμάτων ή πρώτων υλών, έχουν εξ αυτού του λόγου την γνώση και την επιστημονική υποδομή να μελετούν όλες τις παραμέτρους. Εκ των πραγμάτων αναγκάζονται να προσθέτουν στους υπολογισμούς και τις μελέτες τους διάφορους αστάθμητους παράγοντες. Η απεργία, το κλείσιμο των δρόμων, οι πολιτικές αναταραχές είναι παράγοντες που δίνουν στους θεωρητικούς υπολογισμούς εξωπραγματικά αποτελέσματα. Η πράξη έχει οδηγήσει λοιπόν τις επιχειρήσεις για τον ορθολογικό προγραμματισμό τους σε εναλλακτικές λύσεις και αποφάσεις, που δεν στηρίζονται αποκλειστικά σε θεωρητικά ή υποθετικά δεδομένα. Για τον λόγο αυτό οι μεγάλες επιχειρήσεις συνεργάζονται με όλα τα μεταφορικά μέσα και συστήματα μεταφορών, χωρίς βεβαίως αποκλεισμούς σε ΜΕ ή ΔΕ. Πολλές φορές επιλέγουν μάλιστα εις το να συνεργάζονται ταυτόχρονα με περισσότερες της μίας ομοειδείς επιχειρήσεις για τα ίδια προϊόντα, τις ίδιες ποσότητες και διαδρομές.

Ο υπολογισμός του κόστους της μεταφοράς επομένως για τις μεγάλες επιχειρήσεις και η πρόκριση του μεταφορικού μέσου ή της επιχείρησης που θα την εκτελέσει, δεν λογίζεται με βάση την στιγμιαία τιμή της αγοράς, αλλά σε ετήσια βάση. Αδιαφορούν επομένως αν σε μια χρονική στιγμή καταβάλουν υψηλότερα κόμιστρα για να ευχαριστήσουν τον Μ. Αυτός πάλι και στην περίοδο της υψηλής ζήτησης σε ΦΔΧ και των υψηλών τιμών της αγοράς, συνεχίζει να προσφέρει στα πλαίσια της καλής και σταθερής συνεργασίας τους την ίδια λογική τιμή.

Τον τρόπο αυτό συνεργασίας μεταξύ της μεταφορικής επιχείρησης και της ΕΒΕ – πελάτη, τον ονομάζουμε **ευθυγράμμιση του κομίστρου**. Με τον τρόπο αυτό έχουν και οι δύο επιχειρήσεις την διασφάλιση:

α) Η ΕΒΕ ότι ανά πάσα στιγμή θα μεταφερθεί εμπρόθεσμα, με ασφάλεια και οικονομικά το εμπόρευσμά. Επιπλέον ότι δεν πρόκειται να παραμείνουν έτοιμα προϊόντα με ζημιογόνες καθυστερήσεις στις αποθήκες, ή η παραγωγή χωρίς πρώτες ύλες.

β) Η ΜΕ έχει εξασφαλισμένο μόνιμο έργο.

Επίκαιρα παραδείγματα εξελίσσονται συνεχώς στην αγορά, όπου για λόγους εποχικής αιχμής του μεταφορικού έργου αυξάνονται αισθητά τα κόστη, ή μειώνεται αισθητά η ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας. Αυτή η αλλαγή επηρεάζει κατά κανόνα τις ανοργάνωτες εταιρείες που δεν είναι στελεχωμένες με ικανά στελέχη που γνωρίζουν σε βάθος το αντικείμενο της μεταφοράς. Με τον τρόπο αυτό προσπαθούν με αποσπασματικά και σπασμωδικά μέτρα να λύσουν τα προβλήματα. Οι μεγάλες εταιρείες όμως με ορθολογική οργάνωση στην χερσαία μεταφορά εξακολουθούν να λειτουργούν απρόσκοπτα και να καταβάλλουν πάντα τα ίδια προσυμφωνηθέντα λογικά κόμιστρα, λαμβάνοντας πάντα τις ίδιες ικανοποιητικές υπηρεσίες.

Όλοι οι ενασχολούμενοι με την διακίνηση των εμπορευμάτων διαμαρτύρονται για την κακή υποδομή και το ανεπαρκές νομικό πλαίσιο της μεταφοράς και υποδεικνύουν τρόπους για την βελτίωσή της. Την ίδια στιγμή διαπιστώνουν πως τα σχόλια και οι υποδείξεις των αρμοδίων της πολιτείας και των φορέων του επαγγέλματος δεν καλύπτουν τις επίκαιρες ανάγκες ή τις προσδοκίες τους. Όλοι αυτοί που προαναφέρθηκαν ενώ ίσως δεν μεταφέρουν εμπορεύματα, είτε με την ιδιότητα του αποστολέα ή του Μ, επιδιώκουν να έχουν πολλές φορές αποφασιστικό ρόλο και βαρύνουσα γνώμη, πχ για το σημείο που θα έπρεπε να λειτουργήσει ένα μεγάλο εμπορευματικό κέντρο, ή ένας εμπορικός σιδ/κός σταθμός. Ουδείς όμως από αυτούς που διενεργούν μεταφορές αγαθών έχει την υπομονή να περιμένει να κατασκευαστεί η νέα άριστη και πολλά υποσχόμενη υποδομή, για να αρχίσει να εκτελεί τις αγορές ή τις πωλήσεις του, για να μεταφέρει τα φορτία του με τον τρόπο που του υπόσχονται.

Οι μεταφορές επομένως που εξετάζονται στο παρόν βιβλίο αναλύονται με την εκάστοτε υπάρχουσα τεχνική υποδομή, τις υφιστάμενες ΜΕ, την προσφορά και ζήτηση φορτίων ή φορτηγών και το ισχύον νομικό πλαίσιο. Για να γίνει όμως κατανοητή η υπάρχουσα κατάσταση και οι προοπτικές της αγοράς είναι αναγκαίο να εξετάζονται και να αναλύονται τα διάφορα θέματα μέσα από την παρέλευση του χρόνου. Όλα όσα ισχύουν σήμερα στις ελληνικές χερσαίες μεταφορές, καθώς και η κατάσταση της αγοράς, έχουν διαμορφωθεί μέσα στα τελευταία 40 - 50 χρόνια, και αποτελούν την συνισταμένη 6 κυρίως παραγόντων:

- A) την πολιτική βούληση των εκάστοτε κυβερνήσεων
- B) τις επιταγές της ΕΕ
- Γ) την συμπεριφορά των ιδίων των ενδιαφερομένων επιχειρηματιών
- Δ) την δράση, τις απαιτήσεις και την καθοδήγηση των συνδικαλιστών
- E) την άσκηση πιέσεων και επιρροών των εμποροβιομηχάνων προς τις κυβερνήσεις

ΣΤ) τις προσταγές του ΔΝΤ στον έλεγχο του οποίου τέθηκε πρόσφατα η χώρα μας.

Για τον λόγο αυτό δεν θα πρέπει να ενδιαφέρει την αγορά της μεταφοράς και τα στελέχη των επιχειρήσεων η υποδομή που θα κατασκευαστεί στο μέλλον ή βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής της. Δεν θα πρέπει να ενδιαφέρουν επίσης και οι λοιπές παράμετροι όπως η συμφόρηση στους δρόμους, ή η επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Το πλαίσιο για την προσέγγιση της μελέτης του τρόπου της διακίνησης των αγαθών, πρέπει να είναι αντικειμενικό χωρίς την επιρροή από διάφορες αντιοικονομικές, ή ρομαντικές σκέψεις, ή ακόμα χειρότερα με ηθικά διλήμματα και δεσμεύσεις. Όλοι οι επαγγελματίες της μεταφοράς δηλώνουν στην προσωπική τους ζωή φίλοι του περιβάλλοντος. Ουδέποτε όμως ναύλωσαν φορτηγό με βάση τον βαθμό καυσαερίων που εκπέμπει. Για την επιλογή τους ανέκαθεν βαρύνουσα σημασία είχε πρωτίστως η συνολική τιμή των κομίστρων και των λοιπών βοηθητικών εργασιών, ως και η ποιότητα και η αξιοπιστία της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Ένα απλό παράδειγμα για να γίνει κατανοητός ο τρόπος που προσεγγίζεται η εκτέλεση της μεταφοράς είναι ο αναφερόμενος σχετικά με το «Θριάσιο» εμπορευματικό κέντρο του ΟΣΕ στον Ασπρόπυργο Αττικής. Παρ' όλο που οι απαλλοτριώσεις για τον χώρο έγιναν περί το 1970 δεν έχει καθοριστεί ακόμα πως θα λειτουργήσει, παρά το γεγονός ότι είμαστε στο τέλος του 2012. Τα αίτια είναι βαθύτερα πολιτικά και έτσι δεν είναι δυνατόν να ληφθούν υπόψη για την άμεση εκτέλεση των μεταφορών των επιχειρήσεων. Όλοι λοιπόν αυτοί οι ανεύθυνοι και χρονοβόροι σχεδιασμοί και οι ανεφάρμοστες για δεκαετίες αποφάσεις ή οι προγραμματισμοί των κάθε είδους θεωρητικών ή των εκάστοτε πολιτικών αγνοούνται, και δεν λαμβάνονται υπόψη από αυτούς που διενεργούν μεταφορά.

Στην Χώρα μας εξ άλλου δεν λειτουργούμε σωστά, γιατί η κάθε απόφαση που λαμβάνεται από τους διάφορους θεσμικούς φορείς, έχει πάντα σαν προϋπόθεση κάτι άλλο, που δεν έχει εισέτι υλοποιηθεί και απλά βρίσκεται στο στάδιο του σχεδιασμού, ή πρόκειται να ματαιωθεί. Αυτό ήταν ανέκαθεν η εύκολη λύση και η δικαιολογία για εκείνους που δεν είναι γνώστες ενός αντικειμένου, και όμως λαμβάνουν αβίαστα τις αποφάσεις τους, γιατί γνωρίζουν εκ προοιμίου ότι δεν πρόκειται να υποστούν οι ίδιοι τις δυσμενείς οικονομικές επιπτώσεις τους.

Μια άλλη μερίδα ασχολούμενων με την μεταφορά είναι αυτοί που δεν είναι σίγουροι για την απόφασή τους, παρ' όλα αυτά κατέχουν όμως νευραλγικές θέσεις εκεί που λαμβάνονται σημαντικές αποφάσεις για την τύχη των επιχειρήσεων και την ανάπτυξη των μεταφορών. Η καλύτερη λύση λοιπόν για όλους αυτούς είναι η παράταση λήψης της απόφασης, με το πρόσχημα ότι... το μελετούν το θέμα! Με τον τρόπο αυτό όμως μπαίνουμε σε ένα φαύλο κύκλο αναμένοντας ο ένας τις ενέργειες του άλλου. Δεν είναι όμως δυνατόν να προγραμματιστούν μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα προγράμματα ανάπτυξης της χερσαίας μεταφοράς, όταν δεν είναι το πεδίο στο οποίο θα εκτελεστεί εκ των προτέρων αποσαφηνισμένο. Σε τι είναι δυνατόν άραγε να ενδιαφέρει σήμερα ένα Μ το άνοιγμα του περιφημου διάδρομου μέσω Σερβίας προς την Αυστρία; Έστω και αν ανοίξει κάποτε δεν θα δώσει άμεσα τις λύσεις που προσδοκούμε. Θα χρειαστεί να γίνουν δοκιμαστικά δρομολόγια, να μελετηθούν οι διάφορες παράμετροι του κόστους, του χρόνου και της αξιοπιστίας και ύστερα θα κριθεί αν είναι ανταγωνιστική διαδρομή.

Για την θεωρία είναι σήμερα μία ευνοϊκή διαδρομή, θα αποδειχθεί όμως αυτό μελλοντικά στην πράξη; Το αυτό ισχύει αντίστοιχα για το λιμάνι του Πειραιά. Πώς είναι δυνατόν να αναπτυχθεί ως διαμετακομιστικό κέντρο χερσαίων μεταφορών, όταν οι κινέζοι επενδυτές έχουν απέναντι τους εναλλάξ αντιφατικούς συνομιλητές και ένα θολό πολιτικό τοπίο; (Σημείωση: πρόσφατα ανακοίνωση κυβέρνηση ότι έκλεισε η συμφωνία για την χρήση του λιμανιού από ους Κινέζους. Μένει τώρα να συμφωνηθεί και ο τρόπος που θα κινηθούν οι συρμοί από το λιμάνι προς τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη.)

Όλα λοιπόν αυτά τα θεωρητικά και μακροοικονομικά δεν πρέπει να ενδιαφέρουν για τον τρόπο που θα διενεργηθεί μια μεταφορά και δεν ενδείκνυται να απασχολείται ή και να προβληματίζεται ο καθείς με αυτά. Όποιος εργάζεται έμμεσα ή άμεσα με αυτό που ονομάζουμε χερσαία μεταφορά πρέπει να γνωρίζει το γράμμα του Νόμου που την ρυθμίζει, και συγχρόνως να έχει την διορατικότητα να διαβάσει πίσω από τις γραμμές του, για να διακρίνει και την πολιτική σκοπιμότητα που δυστυχώς κρύβεται πάντα πίσω από αυτές. Το μόνο που είναι αναγκαίο για τον εργαζόμενο στην μεταφορά είναι να διαθέτει από την μία πλευρά τις αναγκαίες απαιτούμενες γνώσεις, και από την άλλη να έχει την αίσθηση για την εξέλιξη του ανταγωνισμού και της τεχνολογίας.

Το κύριο όμως είναι η επαφή του με την οικονομία, την βιομηχανία και το εμπόριο, για να προσαρμόζει την ποιότητα των υπηρεσιών που λαμβάνει ή προσφέρει στις πραγματικές ανάγκες της επιχείρησης που εργάζεται και να πρωτοπορεί στην εξεύρεση λύσεων. Το όφελος σε αυτήν την περίπτωση είναι διπλό. Από την μία πλευρά ωφελείται η επιχείρηση που εργάζεται, γιατί της εξασφαλίζει σε ότι αφορά στις συναλλαγές αξιοπιστία έναντι των πελατών στην αγορά. Από την άλλη εξασφαλίζει τις προϋποθέσεις για την αναρρίχηση του σε ηγετικές θέσεις ευθύνης στην εταιρεία που εργάζεται.

Μία σκέψη πρέπει να μένει χαραγμένη διαρκώς στην μνήμη των επαγγελματιών της μεταφοράς: Να φροντίσουν να είναι πάντα μέσα στο παιχνίδι των εξελίξεων της αγοράς. Δεν πρέπει να αφήνουν σε καμία περίπτωση στους άλλους να ρυθμίζουν την επαγγελματική ή την επιχειρηματική τους πρόοδο. Μην ξεχνάμε ότι πρώτα εμφανίζεται ή κάθε καινοτομία, και στην συνέχεια έρχεται ασθμαίνοντας το κράτος από πίσω και με καθυστέρηση, για να την νομοθετήσει! Όλα δηλαδή γύρο από την μεταφορά όταν πρωτοεμφανίστηκαν ήταν παράνομα.

Το πρώτο αυτοκίνητο που κυκλοφόρησε ήταν παράνομο, γιατί ο οδηγός δεν είχε άδεια οδήγησης, ή άδεια κατασκευαστή, δεν τήρησε ΚΟΚ, δεν πλήρωσε τέλος ταξινόμησης, δεν είχε πληρώσει και τα τέλη κυκλοφορίας, κλπ. Αντίστοιχα πρώτα εμφανίστηκαν οι εμπορικές ανταλλαγές μεταξύ των λαών και στην συνέχεια λειτούργησαν τα τελωνεία. Αν λοιπόν υπάρχει ένας προγραμματισμός, που δεν τον βοηθά το νομικό πλαίσιο για την υλοποίηση του, δεν πρέπει να υπάρχει δισταγμός στο να υποδειχθεί αρμοδίως, και να αιτηθεί από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου, για να αναλάβει την σχετική νομοθετική πρωτοβουλία. Αυτή μπορεί να είναι μία υπουργική απόφαση ή ακόμα και μία τροπολογία που θα ψηφιστεί στην Βουλή, για να αλλάξει το υφιστάμενο δυσλειτουργικό νομικό πλαίσιο, ή να καλύψει ένα νομικό κενό για την διευκόλυνση εκτελέσεως της μεταφοράς.

Το έργο αυτό στηρίζεται σε ένα μόνο βοήθημα που ελήφθη υπόψη σαν βιβλιογραφία. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι παύει να είναι επιστημονικό και συγχρόνως πρακτικό και ωφέλιμο. Επιστημονικό γιατί είναι ένα είδος πρότυπης διδακτορικής διατριβής, που παραθέτει σε βάθος αποκλειστικά και

μόνο την εμπειρία, τις προτάσεις και την γνώση στην διεθνή και εθνική χερσαία μεταφορά. Δεν υπάρχει σε αυτό το βιβλίο κάποια θεωρητική προσέγγιση που να έχει ληφθεί από άλλο συγγραφέα. Δεν υπάρχει επομένως μέσα στο βιβλίο και ξένη ορολογία, ούτε και μετάφραση αποσπασμάτων άλλων κειμένων. Όλες οι ονομασίες των όρων που χρησιμοποιούνται είναι εκφρασμένοι στην ελληνική, και σε πολλές περιπτώσεις που δεν υπήρχε ελληνική ορολογία πήραμε την πρωτοβουλία και αναφέραμε αυτήν που χρησιμοποιούμε στην καθημερινή εργασία μας.

Εξ' άλλου όταν ζεις «εκ των έσω», όπως λέμε ένα επάγγελμα, το γνωρίζεις άριστα, το κατέχεις με επιστημονικό τρόπο, και είσαι σε θέση να καταλάβεις και να εξηγήσεις αυτό που συμβαίνει. Όταν όμως το αντικείμενο το ερευνάς μόνο από την θεωρία, τότε αναγκάζεσαι να μεταφέρεις αμάσητη την ξένη ορολογία ή και την μετάφραση της ερμηνείας της. Ο τρόπος όμως που διεκπεραιώνεται στην πράξη η χερσαία μεταφορά στην χώρα μας, δίνει και την σημασία της κάθε επίσημης ορολογίας, την οποία χρησιμοποιούν το κράτος, οι ΜΕ καθώς και οι λοιποί τρίτοι ενασχολούμενοι με τον κλάδο.

Η μεγάλη δυσκολία σε αυτό το βιβλίο είναι ότι καταβάλλεται προσπάθεια να υποδειχθούν λύσεις με στόχο την αποδοτική λειτουργία των ελληνικών ΜΕ. Ταυτόχρονα στοχεύει εις το να βοηθήσουμε και τους χρήστες της υπηρεσίας της μεταφοράς, δηλαδή τις διάφορες ΕΒΕ εις το να αντλήσουν αυτές τις ιδέες που θα ευνοήσουν με ασφάλεια την ορθολογική διαχείριση των αποθεμάτων πρώτων υλών ή των έτοιμων προϊόντων τους. Ο σύγχρονος τρόπος αναλύσεως της αγοράς, η προσαρμογή των παραγομένων προϊόντων στις απαιτήσεις της ζήτησης και η οικονομία πόρων κατά την διακίνηση των αγαθών, είναι μια διαρκής προσπάθεια της κάθε ΕΒΕ.

Η εύκολη διέξοδος σε αυτές τις περιπτώσεις είναι να αναζητήσεις ιδέες και λύσεις στην θεωρία. Αυτή όμως δεν δύναται να καλύψει σημαντικά προβλήματα του κόστους διακίνησης των εμπορευμάτων. Σε ότι αφορά στην μεταφορά φορτίων το κάθε προϊόν χρήζει ειδικής φροντίδας και προβληματισμού, και μάλιστα από την στιγμή που θα ολοκληρωθεί η διαδικασία της παραγωγής του, μέχρι να παραληφθεί από τον αγοραστή στον τόπο που συμφωνήθηκε. Η όλη διακίνηση αποτελεί ένα αδιάλειπτο σύνολο στο οποίο ενεργούν ένα πλήθος προσώπων με στόχο την ομαλή λειτουργία της αγοράς της μεταφοράς.

Κατά κοινή ομολογία θεωρείται η κατάσταση της αγοράς ως «καλή», εάν πληρώνεται ικανοποιητικά το μεταφορικό μέσο ή ο Δ και ταυτόχρονα λαμβάνει και ο κάθε έμμεσα εργαζόμενος στις βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς την εύλογη και ικανοποιητική αμοιβή του. Θεωρείται ως αυτονόητο ότι και η αντιπαροχή των συντελεστών αυτών στην εκτέλεση της μεταφοράς, θα είναι ανάλογη σε ποιότητα του παρεχόμενου έργου, έτσι ώστε και οι πελάτες της μεταφοράς να είναι απόλυτα ικανοποιημένοι. Διευκρινίζεται στο σημείο αυτό ότι η κάθε προσφερόμενη τιμή μεταφοράς είναι ακριβή, μόνο εάν δεν συνοδεύεται από τις ανάλογες καλές υπηρεσίες.

Επομένως εναπόκειται στην επιλογή των πελατών της μεταφοράς να σταθμίσουν τις επιλογές τους, μεταξύ μίας φθηνής τιμής μιας αφερέγγυας ΜΕ, και της υψηλότερης τιμής μιας άλλης άρτια οργανωμένης και έμπειρης. Όλοι στην αγορά της μεταφοράς γνωρίζουν ότι οι φθηνές τιμές δεν συνοδεύονται πάντα με τις ανάλογες αναμενόμενες καλές υπηρεσίες. Η κακή επιλογή επομένως της ΜΕ από τον αποστολέα – πωλητή του φορτίου, σημαίνει ότι αναλαμβάνει ταυτόχρονα τον κίνδυνο και τις συνέπειες της κακής εκτελέσεως της μεταφοράς έναντι των αγοραστών – παραληπτών της παρτίδας, αλλά όμως και έναντι του κράτους, σε ότι αφορά στην τήρηση των θεσμοθετημένων κανόνων.

Το βιβλίο στοχεύει στο να είναι πρακτικό, γιατί στην κάθε αναφορά του στα διάφορα θέματα και σχόλια παρατίθενται και συγκεκριμένοι Νόμοι, Υπ. Αποφάσεις, Διεθνείς συμβάσεις, εγκύκλιοι, κλπ. Διευκρινίζεται όμως ότι δεν αναφέρονται από όλα αυτά τίποτα άλλο από μικρά αποσπάσματα λίγων γραμμών. Τα υπόλοιπα είναι σχόλια που έχουν κύριο στόχο να δώσουν μία εικόνα του περιεχομένου τους. Αν παρατίθεντο μεγάλα αποσπάσματα ή ακέραια τα κείμενα θα έπρεπε να γραφεί ένας τόμος για το κάθε είδος χερσαίας μεταφοράς. Εκτός αυτού οι νόμοι και οι κανονισμοί αλλάζουν. Το βιβλίο στοχεύει να είναι διαχρονικό και πάντα επίκαιρο. Για τον λόγο αυτό καταβάλλεται προσπάθεια να υποδειχθεί ένας τρόπος σκέψης και ενεργειών, που βοηθούν στον σχηματισμό σφαιρικής εικόνας για την διαχείριση και την εκτέλεση της ελληνικής χερσαίας μεταφοράς, και στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που αναπόφευκτα προκύπτουν.

Η αναφορά των νόμων, των συμβάσεων κλπ γίνεται για να δοθεί η ευκαιρία στον αναγνώστη να σπεύσει να τους προμηθευτεί όπως ισχύουν την συγκεκριμένη στιγμή από το Εθνικό Τυπογραφείο, τις ιστοσελίδες των οργανισμών ή τα επαγγελματικά έντυπα. Το βιβλίο είναι επίσης ωφέλιμο γιατί προσπαθεί να δώσει στον αναγνώστη να αντιληφθεί σε βάθος, με διάφορα σχόλια, περιστατικά, κριτική και συμβάντα, για ότι ίσως να κρύβεται πίσω από την κάθε πολιτική επιλογή, ή τις διάφορες συντεχνιακές διεκδικήσεις, που προβάλλονται για την εθνική και διεθνή χερσαία μεταφορά. Κυρίως όμως καταβάλλεται προσπάθεια να αναφερθούν και να σχολιαστούν τα σημερινά ισχύοντα στην διαμορφωμένη κατάσταση. Τώρα πλέον η ελληνική χερσαία διεθνής και εθνική μεταφορά έχει ζωή μισού αιώνα περίπου. Η αγορά λοιπόν της χερσαίας μεταφοράς, στην σημερινή κατάσταση που έχει παγιωθεί, και η μεταφορά όπως διενεργείται, είναι το αποτέλεσμα ή και η συνισταμένη πολυποικίλων παραγόντων που την επηρέασαν.

Η κριτική που ασκείται μέσα από το βιβλίο δεν έχει σε καμιά περίπτωση υστεροβουλία ή έστω πρόθεση να θίξει τον οιονδήποτε. Είναι γνωστό όμως σε όλους μέσα στην αγορά, ότι η κάθε πολιτική απόφαση των συναρμοδίων υπουργείων για την μεταφορά έχει οικονομικές συνέπειες και άμεση επίδραση στον τρόπο της εκτελέσεως και της εξελίξεως της. Λαμβάνοντας επομένως υπόψη ότι η ανάλυση μας γίνεται σταδιακά μέσα από την πάροδο του χρόνου,

θα είναι εύκολο στον κάθε αναγνώστη να καταλάβει πως φτάσαμε στην σημερινή κατάσταση της αγοράς, της διεθνούς και εθνικής χερσαίας μεταφοράς. Θα έχει παράλληλα αποκτήσει μια εμπειρία και τον τρόπο σκέψης και προσέγγισης του αντικειμένου, που θα του είναι χρήσιμα και εποικοδομητικά για την κάθε έμμεση ή άμεση επαγγελματική του ενασχόληση με την χερσαία μεταφορά. Αυτό μάλιστα ανεξάρτητα από την θέση εργασίας που κατέχει, είτε αυτή καλύπτει τις ανάγκες μιας ΜΕ, μιας ΔΕ, ή μιας ΕΒΕ.

Δεν είναι τυχαία εξέλιξη για παράδειγμα οι πινακίδες μαϊμού των ΦΔΧ, ή ότι ο ΟΣΕ έχει ένα μερίδιο της αγοράς της τάξεως του 3 – 5 % μόνο. Δεν είναι τυχαίο ότι πολλοί Μ αναγκάστηκαν από την τραγική κατάντια τους να μεταφέρουν εκτός των εμπορευμάτων τους και λαθρομετανάστες. Πώς όμως θα βελτίωναν τα ευτελή κόμιστρα που εισπράττουν; Η διακίνηση με ΦΔΧ λαθρομεταναστών σήμερα είναι παράνομη, όπως και η μεταφορά επιβατών γενικότερα. Οι παλιοί όμως θυμούνται και οι νέοι το έχουν διαπιστώσει στις ασπρόμαυρες ελληνικές ταινίες, δηλαδή αυτήν την επιγραφή που είχαν τα ΦΔΧ γραμμένη στην καρτόσα τους: «Μεταφοραί – Εκδρομαί». Αυτό σημαίνει ότι εκείνες τις εποχές του 1950 και 1960 τα ΦΔΧ μετέφεραν νόμιμα εμπορεύματα και επιβάτες. Στην εξέλιξη της πορείας των μεταφορών τους επιβάτες κέρδισαν τα τουριστικά λεωφορεία... Οι καιροί αλλάζουν και μαζί τους και η πολιτικές επιλογές, που είναι πάντα μια συνισταμένη των αλληλοσυγκρουόμενων και διαρκώς μεταβαλλόμενων συντεχνιακών πιέσεων.

Το παράδειγμα αναφέρεται για να γίνει αντιληπτό ότι όλα αλλάζουν στην μεταφορά. Το κράτος προσπαθεί να κρατήσει ισόρροπη ανάπτυξη στην εξέλιξη. Δεν παύει όμως να έχει τις αδυναμίες και τις προτιμήσεις του, που υλοποιούνται υπό την μορφή νόμων, υπουργικών αποφάσεων, εγκύκλιες διαταγές κλπ. Αυτό που τελικά προκύπτει είναι το νομικό περιβάλλον που προέρχεται από την πολιτική ηγεσία και ο τρόπος εφαρμογής του, που υλοποιείται από τα θεσμοθετημένα όργανα και τις επιχειρήσεις. Μην ξεχνάμε αυτό που όλοι παραδεχόμαστε ή γνωρίζουμε, ότι δηλαδή «καλοί είναι οι νόμοι αλλά δεν εφαρμόζονται». Θα προσέθετε κάποιος ότι και η εφαρμογή των νόμων δεν συμβαίνει πάντα μέσα στο πλαίσιο της καλής πίστης και των χρηστών ή των συναλλακτικών ηθών, γιατί επηρεάζονται από τους κάθε είδους δολοπλόκους, τα ανθρώπινα πάθη και τις αδυναμίες.

Στις μεταφορές αυτό είναι ο κανόνας. Ουδέποτε οι μεταφορές έμειναν χωρίς νομικό πλαίσιο και ρυθμίσεις για την εφαρμογή τους. Ο ανθρώπινος παράγων όμως με τις παρεμβάσεις του άλλαζε ριζικά την ουσία και το γράμμα του Νόμου. Προ ετών ένας υπουργός οικονομίας και οικονομικών χρησιμοποίησε την έκφραση: «οι τελωνειακοί να μειώσουν λίγο το **γρηγορόσημο**». Η έκφραση ήταν λάθος και αδόκιμος. Η λέξη αυτή αφορά στην οδική μεταφορά και προέρχεται από τους μεταφορείς, οι οποίοι στα τέλη της δεκαετίας του 1970 έπρεπε να εκτελέσουν τις διαδικασίες εντάξεώς τους στις ΙΜΕ στα πλαίσια της εφαρμογής του Ν. 383/76.

Οι διατυπώσεις προέβλεπαν έγκριση του σχεδίου του καταστατικού της ΙΜΕ από τον Νομάρχη, στην συνέχεια την υπογραφή του εγκεκριμένου καταστατικού στον συμβολαιογράφο και δημοσίευση στο πρωτοδικείο και στην εφημερίδα της κυβερνήσεως. Στην συνέχεια υποβάλλονταν αυτά τα έγγραφα εκ νέου στην Νομαρχία για να εκδοθεί η άδεια λειτουργίας της ΙΜΕ και να σφραγιστεί η άδεια των ΦΔΧ, δηλαδή την εγγραφή επί του σώματος της αδείας του ΦΔΧ ότι το συγκεκριμένο όχημα δικαιούται να «εκτελεί διεθνείς ή εθνικές μεταφορές ως εντεταγμένο κατά χρήση στην ΙΜΕ...» Η διαδικασία αυτή αν εφαρμοζόταν πιστά το γράμμα του Νόμου έπρεπε να περιμένεις ένα μήνα την υπογραφή της έγκρισης από τον Νομάρχη και άλλο τόσο και περισσότερο για να έχεις τον αριθμό του ΦΕΚ για να τεθεί στην απόφαση της αδείας λειτουργίας της επιχείρησης. Σαν από θαύμα όμως αν κατέβαλλες ένα ποσόν για χρηματισμό, τότε ο χρόνος περιοριζόταν σε 6 – 8 εργάσιμες ημέρες... Αυτό το ποσόν το ονόμασαν εκείνη την εποχή «γρηγορόσημο», που είναι καθαρά μία ορολογία του κόσμου της οδικής μεταφοράς.

Από τότε όμως έχουν περάσει 40 ολόκληρα χρόνια και τα κρατούντα στις μεταφορές, καθώς και τα πρόσωπα έχουν αλλάξει άπειρες φορές. Η διεκπεραίωση της μεταφοράς σε όλα αυτά τα χρόνια, ήταν και παραμένει πάντα κάτω από τον επιλεκτικό κρατικό έλεγχο. Η μόνη θεσμική μεταβολή που συντελέστηκε ήταν η πλήρης ένταξη της χώρας μας στην ΕΕ. Οι επιταγή των οδηγιών της ΕΕ δεν εφαρμόστηκε σε όλες τις περιπτώσεις με γνώμονα το συμφέρον της χερσαίας μεταφοράς. Θα έγινε αντιληπτό πάντως ότι είτε το θέλουμε είτε όχι οι ελληνικές διεθνείς χερσαίες μεταφορές διενεργούνται τώρα πλέον μεταξύ άλλων και σε «περιβάλλον ευρωπαϊκού τελωνείου». Δεδομένου όμως ότι και η διαχείριση της χερσαίας μεταφοράς διενεργείται σε «περιβάλλον ευρωπαϊκής εφορίας», σημαίνει ότι πάνω από όλα το κράτος περισσότερο ενδιαφέρεται να αντλήσει πόρους από την μεταφορά, παρά να της προσφέρει τα οφειλόμενα αντισταθμιστικά οφέλη.

Αλλά και το ΥΜΕΤ έχει προσπαθήσει κατά καιρούς να οργανώσει την χερσαία μεταφορά, χωρίς ιδιαίτερη επιτυχία. Στην σύγχρονη χερσαία μεταφορά το περιβάλλον έγινε βέβαια μικτό, λόγω της ΕΕ και των κανόνων που έχει θεσπίσει. Η ΕΕ έχει θεσπίσει τους διαυγείς κανόνες της για την διακίνηση των εμπορευμάτων και έτσι οι διαδικασίες διενεργούνται με την εφαρμογή των κρυστάλλινων διαδικασιών του TAXIS*, του ENS**, κλπ. (*Το TAXIS αναφέρεται κυρίως σε θέματα ΦΠΑ. **Το ENS σε θέματα δασμών και φόρων) .

Το βιβλίο χωρίζεται σε τέσσερα μέρη:

Το πρώτο αναφέρεται στις οδικές μεταφορές

Το δεύτερο στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Το τρίτο στις συνδυασμένες μεταφορές.

Το τέταρτο στην λογιστική της μεταφοράς, στο διαδίκτυο εμπορευμάτων και προϊόντων, στους χώρους φύλαξης, με παράρτημα στην Διαμεταφορά, και στους ΕΟΦ.

Το βιβλίο είναι ταυτόχρονα διδακτικού και τεχνικού χαρακτήρα. Για τον λόγο αυτό δεν επιβάλλεται να απομνημονευτεί, αρκεί μόνο να βοηθήσει να αφομοιωθούν συγκεκριμένα χρήσιμα σημεία που αναφέρονται στην διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου και στην διαχείριση των εμπορευμάτων. Διάφορα θέματα αναπτύσσονται διάσπαρτα στα παραπάνω τέσσερα μέρη του βιβλίου, εκεί όπου κρίνεται ότι πρέπει να αναφερθούν την συγκεκριμένη στιγμή. Ο στόχος δεν είναι να απομνημονευτούν «απ' έξω και ανακατωτά» τα διάφορα αποσπάσματα από το περιεχόμενο του βιβλίου. Αυτά δεν έχουν αξία αφού όλα μεταβάλλονται με την πάροδο του χρόνου, την αλλαγή της νομοθεσίας και την εξέλιξη της τεχνολογίας. Σημασία έχει να βοηθήσουν να οξύνεται η κρίση και να στρέφεται η προσοχή πάνω σε σωστές βάσεις για την μεταφορά και την διακίνηση των αγαθών - πραγμάτων.

Με την γνώση αυτή αποκτάται σφαιρική αντίληψη των καταστάσεων στην αγορά και οι ενέργειες οδηγούν σε ορθολογικές επιλογές και θετικά αποτελέσματα. Σε όποια θέση και να εργάζεται το κάθε στέλεχος είναι βέβαιο ότι θα έχει άμεση ή έμμεση σχέση με την διακίνηση των προϊόντων και των εμπορευμάτων. Μην λησμονούμε ούτε μία στιγμή, ότι όλοι οι παραγωγικοί κλάδοι της οικονομίας ανεξάρτητα του σκοπού τους διακινούν φορτία, εκτελούν δηλαδή μεταφορά. Εκτός αυτού τα μισά και πλέον στοιχεία που προβλέπει του ο ΚΒΣ, όπως ισχύει πρόσφατα ως κώδικας φορολογικής απεικόνισης συναλλαγών, (ΚΦΣ) ή οι αντίστοιχες ρυθμίσεις των κοινοτικών επιχειρήσεων, έχουν σαν βάση τα έγγραφα μεταφοράς, δηλαδή τα στοιχεία του φορολογικού ελέγχου της διακίνησης των εμπορευμάτων.

Αυτό σημαίνει πως και οι λογιστικές εγγραφές που διενεργούνται αποσκοπούν στον έλεγχο και στην εν γένει διακίνηση των εμπορευμάτων, δηλαδή αυτό που καλούμε ευρύτερα ως Μεταφορά! Επιβάλλεται λοιπόν στον κάθε εργαζόμενο να γνωρίζει την χρησιμότητα του κάθε εγγράφου, ή της ηλεκτρονικής εγγραφής που υποπίπτει στην αντίληψη του, ως προς την οργανωτική χρησιμότητα τους, επιπλέον δε και την οικονομική μεταβολή που επιφέρει στην καθαρή περιουσία της κάθε επιχείρησης.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Εισαγωγή στην οδική Μεταφορά

Η εθνική και διεθνής οδική μεταφορά ξεκίνησαν δειλά στο τέλος της δεκαετίας του 1960 και στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Κύριος φορέας ήταν ένα φυσικό πρόσωπο το οποίο είχε αποκτήσει από το κράτος με τρόπο επιλεκτικό και προνομιακό το δικαίωμα της διενέργειας οδικής μεταφοράς των εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων. Το **Δικαίωμα** αυτό ονομάστηκε, - παραφράστηκε, κακώς βέβαια, στην γλώσσα της μεταφοράς «άδεια φορτηγού δημοσίας χρήσεως». Το Δικαίωμα - "άδεια" παρέχονταν δωρεάν από το κράτος πάντα σε φυσικό πρόσωπο, το οποίο στην αγορά έμεινε γνωστό σαν «μεταφορέας» ή και ως «αυτοκινητιστής».

Για την εποχή εκείνη η απόκτηση αδειας από το κράτος ήταν ένα σημαντικό προνόμιο, γιατί η ζήτηση σε φορτηγά διεθνούς ή και εθνικής μεταφοράς ήταν πολύ μεγάλη και οι τιμές κομίστρων υψηλές. Εκτός τούτου η ανταγωνιστικότητα του ΦΔΧ έναντι του σιδ/μου ήταν τεράστια, με συνέπεια να υπάρχει εξασφαλισμένη η υπεραπασχόληση των φορτηγών ΔΧ, με εντυπωσιακά περιθώρια κέρδους. Η επιτυχημένη και κερδοφόρα εκμετάλλευση στο κάθε νέο ΦΔΧ που ετίθετο στην κυκλοφορία ήταν δεδομένη. Στην αγορά υπήρχε διαρκής και αυξημένη ζήτηση σε οδικά μεταφορικά μέσα. Ήταν η περίοδος που ο εκμεταλλευτής ΦΔΧ είχε τόσα πολλά εισοδήματα που του επέτρεπαν να ζει πλουσιοπάροχα και να αποκτήσει ταυτόχρονα και το σπιτικό του!

Λόγοι που συνέβαλαν στην επικράτηση του ΦΔΧ

Τέσσερις κύριοι λόγοι συνετέλεσαν στην απόλυτη κυριαρχία του ΦΔΧ διεθνούς, ή και εθνικής μεταφοράς, ως τεχνικού μέσου χερσαίας μεταφοράς έναντι του σιδ/μου. Η κυριαρχία αυτή επεβλήθη μάλιστα χωρίς την καταβολή ιδιαίτερης προσπάθειας, ή με προϋπόθεση την ύπαρξη μιας οποιασδήποτε θεσμοθετημένης οργάνωσης από την πλευρά της πολιτείας:

Ο πρώτος είναι η μεταφορά από την πόρτα του αποστολέα έως την πόρτα του παραλήπτη που διενεργούσε έναντι του υψηλού και δυσβάστακτου κόστους με το οποίο επιβαρυνόταν η σιδ/κή μεταφορά. Δηλαδή στα έξοδα από την αποθήκη στο βαγόνι κατά την αποστολή, και αντίστοιχα στα έξοδα από το βαγόνι στην αποθήκη του παραλήπτη κατά την άφιξη.

Ο δεύτερος είναι η ταχύτητα της μεταφοράς που εξασφάλιζε στον πελάτη το ΦΔΧ έναντι του σιδ/μου. Το ΦΔΧ παρείχε χρόνο μεταφοράς που ήταν στο 1/5 του χρόνου που χρειαζόταν το βαγόνι εκείνες τις εποχές της δεκαετίας του 1970!

Ο τρίτος ήταν η ευελιξία του ΦΔΧ σε σχέση με τον σιδ/μο στο να περισυλλέγει περισσότερες από μία παρτίδες από τις αποθήκες των αποστολών. Στις περιπτώσεις αυτές των ομαδικών αποστολών δεν υπήρχε κατά την άφιξη την εποχή εκείνη η δυνατότητα της κατ' οίκον παράδοσης, γιατί τα ομαδικά φορτία εκφορτώνονταν ως γνωστόν στα τελωνεία της Χώρας μας. Σε ειδικές περιπτώσεις μόνο γινόταν εκφόρτωση μέρους του φορτίου στο τελωνείο και μία μεγάλη παρτίδα παρέμενε στο φορτηγό για **άμεση παράδοση** - παραλαβή. Δηλαδή επρόκειτο για τον εκτελωνισμό του εμπορεύματος επί του ΦΔΧ και παράδοση στην συνέχεια του τελωνισμένου ελεύθερου εμπορεύματος επί του ίδιου φορτηγού στις αποθήκες του παραλήπτη.

Ειδικά σε αυτόν τον τομέα της εκφορτώσεως στα τελωνεία ο σιδ/μος μειονεκτούσε σημαντικά έναντι του ΦΔΧ. Τα φορτηγά αυτοκίνητα για παράδειγμα κατέθεταν το δηλωτικό εισαγωγής στο τελωνείο την ημέρα της άφιξης και εκφόρτωναν το βραδύτερο την επομένη στην ΕΖΠ μέσα στις αποθήκες του ΟΛΠ. Τα σιδ/κά βαγόνια ομαδικού φορτίου εκφόρτωναν το ταχύτερο 15 - 20 ημέρες από την άφιξη τους στο τελωνείο Αθηνών! Τα βαγόνια που παραλαμβάνονταν με άμεση παράδοση εκφορτώνονταν το συντομότερο εντός 6 - 8 ημερών.

Ο λόγος ήταν ότι ο ΟΣΕ δεν διέθετε επαρκείς χώρους για να εκτελωνιστούν και να εκφορτωθούν ταυτόχρονα πολλά πλήρη βαγόνια. Πέραν αυτού τον χώρο του ΟΣΕ εκμεταλλευόταν ένα σωματείο φορτοεκφορτωτών, το οποίο λειτουργούσε μονοπωλιακά. Για να γίνει αντιληπτό περί τίνος πρόκειται διευκρινίζεται ότι τα έξοδα που εισέπραττε το σωματείο για την μεταφόρτωση εμπορευμάτων από το βαγόνι στο ΦΔΧ ήταν σε πολλές περιπτώσεις περισσότερα από τα κόμιστρα που εισέπραττε ο ΟΣΕ για να τα μεταφέρει από την Ειδομένη στην Αθήνα...

Ο τέταρτος ήταν τα περιορισμένα κεφάλαια κινήσεως που απαιτούσε η οδική μεταφορά σε σχέση με την σιδ/κή της εποχής εκείνης. Η σιδ/κή μεταφορά απαιτούσε την ύπαρξη μεγάλης ρευστότητας για την καταβολή των κομίστρων στους σιδ/μους με βάση τα ισχύοντα τιμολόγια. Οι μεγάλοι πελάτες του σιδ/μου όμως διέθεταν την οικονομική ευρωστία να καταβάλουν τα κόμιστρα με βάση τα τιμολόγια τοις μετρητοίς και την είσπραξη εκ των υστέρων των προβλεπόμενων επιστροφών κομίστρων - εκπτώσεων από τους σιδ/μους. Για τον λόγο αυτό δόθηκε πρόσφορο έδαφος για την δημιουργία ΜΕ οδικών μεταφορών.

Νόμος 1060/1971

Για να αντιμετωπιστεί η υπερβολική ζήτηση σε οδικά μέσα μεταφοράς χορήγησε εκείνη την εποχή το Υπ. Μεταφορών μεγάλο πλήθος «αδειών» σε νέους δικαιούχους. Διευκρινίζεται ότι επρόκειτο **περί δικαιώματος εκμεταλλεύσεως φορτηγών οχημάτων για την μεταφορά**

εμπορευμάτων! Το δικαίωμα αυτό ήταν αυστηρά προσωποπαγές. Κυριότερες κατηγορίες δικαιούχων ήταν οι μετανάστες και οι επαγγελματίες οδηγοί που ήταν για μία επταετία περίπου απογραμμένοι στο ΤΣΑ. Η αύξηση του αριθμού των αυτοκινητιστών οδήγησε το ΥΜΕΤ στην νομοθετική ρύθμιση του κλάδου των οδικών μεταφορών θέτοντας σε ισχύ τον Νόμο 1060/1971. Κύριος στόχος του νομοθετήματος αυτού ήταν να οργανωθούν οι αυτοκινητιστές σε εταιρείες και να αποκτήσουν συγχρόνως επιχειρηματική συνείδηση.

Ουσιώδες χαρακτηριστικό του Νόμου ήταν ότι κατοχύρωνε το επάγγελμα του αυτοκινητιστή, ορίζοντας ότι ως μέτοχοι στις υπό ίδρυση ανώνυμες εταιρείες του Ν. 1060/71 δικαιούνταν να εισέλθουν μόνο αυτοκινητιστές. Για την συμμετοχή τους στην μεταφορική εταιρεία που θα ιδρυόταν έπρεπε να εισφέρουν το όχημά και την άδεια κυκλοφορίας ως και το δικαίωμα εκμεταλλεύσεως του που κατείχαν. Ο τρόπος συστάσεως ήταν απλός και εξασφάλιζε τους αυτοκινητιστές εις το ότι δεν θα χάσουν το δικαίωμα τους αν για κάποιο λόγο αποχωρούσαν από την εταιρεία ή αν αυτή για οποιοδήποτε λόγο λυόταν. Με την αποχώρηση από την εταιρεία θα ελάμβαναν την αξία των μετοχών τους σε χρήμα, ή ενδεχόμενα σε είδος, πχ φορτηγών. Με την εκ νέου ανάκτηση του δικαιώματος εκμεταλλεύσεως που κατείχαν θα δικαιούνταν αν το επιθυμούσαν να αγοράσουν ένα φορτηγό και να το θέσουν στην κυκλοφορία ως ΦΔΧ. Οι φάσεις συστάσεως των εταιρειών αυτών ήταν όπως των λοιπών ανωνύμων εταιρειών. Η σύστασή τους γινόταν πάντα με την άδεια της Νομαρχίας (Δ/νση Μεταφορών του ΥΜΕΤ) η οποία τηρούσε τον φάκελο της κάθε ιδρυόμενης ΜΕ. Είχαν όμως οι εταιρείες δύο χαρακτηριστικά κίνητρα και ρυθμίσεις για την προστασία των αυτοκινητιστών, δίνοντας σε αυτούς το κίνητρο να τολμήσουν τον κίνδυνο και να συμμετάσχουν στις νέες μορφές φορέων μεταφοράς.

Το ένα ήταν ότι δικαιούνταν να λάβουν στο όνομα της εταιρείας και άλλες άδειες κυκλοφορίας ΦΔΧ για την εκτέλεση των εθνικών ή διεθνών μεταφορών σε απεριόριστο αριθμό (άρθρο 7 παρ. 4). Αυτό το κίνητρο ήταν ότι καλύτερο μπορούσαν να ονειρευτούν οι έλληνες Μ εκείνα τα χρυσοφόρα χρόνια. Αν εφαρμοζόταν αυτή η πολιτική δεν θα περιερχόταν ο κλάδος στην δύσκολη θέση που βρίσκεται σήμερα. Οι εταιρείες θα λειτουργούσαν σαν ΑΕ υπό την διεύθυνση και διαχείριση Δ.Σ. και διευθύνοντος συμβούλου και έτσι θα ήταν επιπλέον αυτού υποχρεωμένες στην τήρηση λογιστηρίου Δ' κατηγορίας (σημερινή Γ' κατηγορία). Τα κέρδη των εταιρειών θα ήταν εξασφαλισμένα από την υψηλή ανταγωνιστικότητα του ΦΔΧ έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς, και τα λογιστικά αποτελέσματα ένα διαρκές σήμα κινδύνου και επιφυλακής, για την συγκράτηση των τιμών των κομίστρων σε επίπεδα που θα εγγυούνταν την υψηλή κερδοφορία του κλάδου και την βιωσιμότητα των ΜΕ.

Το άλλο πλεονέκτημα ήταν ότι δικαιούνταν να διασπάσουν το επ/νο από τον ελκυστήρα και να λάβουν χωριστό αριθμό κυκλοφορίας και άδεια, για το καθένα επί μέρους όχημα. Με τον τρόπο αυτό επιτύγχαναν εντατικότερη εκμετάλλευση του τροχαίου υλικού, δυνάμενοι να συγκροτούν την

μεταφορική μονάδα με όποιο συνδυασμό εκ των οχημάτων της εταιρείας τους επιθυμούσαν. Σε αντίθεση αυτού οι μη συμμετέχοντες στις εταιρείες κινούσαν εκείνη την εποχή σε ενιαία μεταφορική μονάδα τον ελκυστήρα μαζί με το επ/νο ή ημ/νο όχημά τους.

Το δικαίωμα να διασπούν μεμονωμένοι μεταφορείς τα οχήματά τους και να λάβουν μάλιστα επιπλέον άδειες για 2 ημ/να, συν μία που είχαν δηλαδή τρεις συνολικά, το απέκτησαν με την Υπ. Απόφαση Β2/29544/5349 που δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως τεύχος Δεύτερο φύλλο 726 της 9/9/1991. Η σκοπιμότητα της απόφασης αυτής φαινομενικά παρουσιάστηκε σαν διευκόλυνση των Μ για την καλύτερη εκμετάλλευση των φορτηγών τους. Στην ουσία όμως για την εποχή που παραχωρήθηκε στους μεμονωμένους Μ δεν ήταν τίποτα άλλο από μια επιπλέον προσφορά σε τροχαίο υλικό, που είχε σαν συνέπεια να επιταχύνει την πτώση των τιμών των κομίστρων. Αυτό ήταν φανερό γιατί ο τρόπος που λειτουργούσαν οι ΙΜΕ της εποχής δεν επέτρεπε την συλλογική εκμετάλλευση του στόλου των φορτηγών και των εντεταγμένων ημ/νων που εκμεταλλεύονταν αυτές.

Η νέα παραπάνω απόφαση έκανε απλώς του συρμού (δηλαδή της μόδας) μια νέα λέξη, την «**τρακτόρευση**», που δεν ήταν τίποτα άλλο από το κόμιστρο που χρέωνε ο ένας μεταφορέας τον άλλο, παρ' όλο ότι ήταν και οι δύο μέλη της ίδιας ΙΜΕ! Στην ουσία δηλαδή τους παρότρυναν εις το να αναλάβουν από κοινού να επιμερίσουν το ίδιο πενιχρό κόμιστρο, χωρίς να έχουν δυστυχώς οι Μ την επαγγελματική ωριμότητα, για να είναι σε θέση να το αντιληφθούν.

Η τρακτόρευση δεν προστέθηκε σαν νέο προϊόν στην αγορά των μεταφορών για να πουληθεί με αυξημένη τιμή στην πελατεία. Προστέθηκε σαν υπηρεσία του ενός μεταφορέα προς τον άλλο, με σκοπό την ολοκλήρωση της μεταφοράς. Η τιμή όμως του συνολικού δρομολογίου που κατέβαλε ο πελάτης δεν αυξήθηκε, αλλά αντίθετα μειώθηκε, γιατί ο κάθε Μ στην προσπάθειά του να εντάξει στον ενεργό στόλο των φορτηγών που εκτελούσαν διεθνείς ή και εθνικές μεταφορές το νέο «Ρ», έπρεπε να αποδεχθεί τις διαρκώς μειούμενες τιμές των κομίστρων που επέβαλε η αγορά. Στην ουσία δηλαδή τα ανεξάρτητα ημ/να «Ρ» δεν ήταν τίποτα άλλο από μία ανεξέλεγκτη αύξηση της προσφοράς σε τροχαίο υλικό, και λειτούργησαν σε βάρος των ίδιων των μεταφορέων.

Φορέας των οδικών μεταφορών με βάση τον Ν. 1060/1971

Ο νόμος 1060/71 είχε όμως και μια σημαντική πρόβλεψη, ότι δηλαδή μετά την παρέλευση πενταετίας θα επιτρεπόταν στις ΜΕ να συμμετάσχουν τρίτα πρόσωπα μη επαγγελματίες μεταφορείς, δηλαδή μη κάτοχοι δικαιώματος εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ. (άρθρο 3 παρ. 5) Η συμμετοχή των εταιρών αυτών προβλεπόταν να γίνει είτε με την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, είτε με την αγορά υφισταμένων μετοχών. Με τον Νόμο 1060/71 ιδρύθηκαν γύρω στις 20 εταιρείες. Είχαν όλες όμως ένα χαρακτηριστικό, ότι ήταν όλες οικογενειακές και προσωποπαγείς. Ο μεγάλος όγκος των αυτοκινητιστών

έμενε πεισματικά αδιάφορος και καχύποπτος εις το να παραδώσει το δικαίωμα του και την εκμετάλλευση του φορτηγού του σε άλλους. Οι εποχές τότε ήταν χρυσοφόρες για το ΦΔΧ και ελάχιστοι ήταν αυτοί που διέβλεπαν στο μέλλον. Η μόνη φροντίδα των Μ από αυτόν τον λόγο ήταν η προστασία του δικαιώματος (αδείας όπως την αποκαλούσαν) που είχαν για την εκτέλεση των εθνικών και διεθνών μεταφορών, οι οποίες τους απέδιδαν εύκολο κέρδος και μάλιστα χωρίς ανταγωνισμό.

Κατά την λήξη της πενταετίας ισχύος του Ν. 1060/71 προβλεπόταν η ελεύθερη είσοδος στις εταιρείες και τρίτων επιχειρηματιών που δεν ήταν αυτοκινητιστές. Τότε άρχισαν έντονες απεργίες και αναταραχές από τους αυτοκινητιστές, προκειμένου να μην ισχύσει ο Νόμος 1060/71 και να εισέλθουν στις εταιρείες ως επενδυτές μη επαγγελματίες αυτοκινητιστές. Στην ουσία αυτό θα σήμαινε, κατά την γνώμη μερίδας Μ την απελευθέρωση του επαγγέλματος και θα πολλαπλασίαζε τους επαγγελματίες του προστατευμένου κλάδου των αυτοκινητιστών.

Οι αγώνες των Μ την εποχή εκείνη είχαν ένα και μόνο στόχο: την μονοπωλιακή προστασία της «**αδείας**» τους, δηλαδή του δικαιώματος εκμεταλλεύσεως των ΦΔΧ. Οι αντιπαραθέσεις με την πολιτική ηγεσία και οι μαζικές απεργιακές κινητοποιήσεις των αυτοκινητιστών έληξαν με συμβιβαστική λύση του ΥΜΕΤ, γιατί ψηφίστηκε και τέθηκε σε ισχύ ο νέος Νόμος 383/76. Ο νόμος αυτός προέβλεπε την σύσταση της «ΙΜΕ» της οποίας τα μέλη, δηλαδή οι εταίροι της ΙΜΕ θα απαρτίζονταν από αυτοκινητιστές και μόνον αυτοί, θα εξακολουθούσαν να διατηρούν το δικαίωμα διενέργειας διεθνών ή εθνικών μεταφορών.

N. 383/1976

Κύριο χαρακτηριστικό του Ν. 383/76 ήταν το γεγονός ότι ο αυτοκινητιστής εισέφερε μόνο το δικαίωμα εκμεταλλεύσεως του ΦΔΧ και παρακρατούσε όλα τα λοιπά επί τούτου δικαιώματα «... και ίδια την κυριότητα και νομή» (άρθρο 3 παρ. γ εδάφιο αα.). Ο νόμος αυτός κάλυπτε απόλυτα τις απαιτήσεις των αυτοκινητιστών ως προς το δικαίωμα εκμεταλλεύσεως των ΦΔΧ και την επιθυμία και πολιτική βούληση του ΥΜΕΤ στο να συγκεντρώσει τα περίπου 2500 φορτηγά διεθνών μεταφορών, που υπήρχαν εκείνη την εποχή, σε ένα είδος οργανωμένων οικονομικών μονάδων. Κατά παράδοξο τρόπο άφησε τα ψυγεία ΦΔΧ, ήταν και αυτά πάνω από 1500, να διενεργούν ελεύθερα διεθνείς μεταφορές χωρίς την υποχρέωση να ενταχθούν σε ΙΜΕ. Διεθνών ή Εθνικών μεταφορών κλπ. Το ίδιο ίσχυσε και στην κατηγορία των βυτιοφόρων κάθε είδους, δηλαδή τροφίμων, πίσσας, καυσίμων κλπ. Οι αριθμοί των ΦΔΧ που προαναφέρθηκαν είναι προϊόν εκτιμήσεως επαγγελματιών της εποχής και απηχούν την πραγματικότητα. Ο αριθμός αυτός αυξήθηκε στην δεκαετία του 1980 και σε ότι αφορά στα ΦΔΧ κοινού φορτίου διεθνών μεταφορών σχεδόν διπλασιάστηκε.

Σε κάθε περίπτωση ο τρόπος εφαρμογής των διατάξεων του Ν.383/76 δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως τεύχος δεύτερο φύλλο 1282 με ημερομηνία 16.10.1976. Οι διαδικασίες που προβλέφθηκαν ισχύουν από τότε μέχρι την 30.9.2010 ημέρα ισχύος του Ν. 3887/2010. Σε γενικές γραμμές για την σύσταση της ΙΜΕ υποβαλλόταν στην Διεύθυνση συγκοινωνιών:

- Α) το σχέδιο συμβολαιογραφικού εγγράφου του ιδρυτικού (ή του τροποποιητικού) καταστατικού
- Β) πιστοποιητικά ΤΣΑ των μελών – αυτοκινητιστών
- Γ) Φωτοτυπίες των αδειών των ΦΔΧ

Με βάση τα παραπάνω εξέδιδε ο Νομάρχης την έγκριση συστάσεως ή τροποποίησεως του καταστατικού της ΙΜΕ. Ακολούθως υποβάλλονταν εκ νέου τα επίσημα δημοσιευμένα καταστατικά στο Πρωτοδικείο και την εφημερίδα της Κυβερνήσεως και οι πρωτότυπες άδειες των ΦΔΧ για να σφραγισθούν με την ένδειξη «εντεταγμένο κατά χρήση στην ΙΜΕ ... Διεθνών μεταφορών». Οι μεταφορείς αγόραζαν την εποχή εκείνη τα οχήματά τους με γραμμάτια για την εμπορική αξία του φορτηγού και με «**σφήνες**» δηλαδή συμπληρωματικά γραμμάτια για τους τόκους! Γίνεται λοιπόν εύκολα αντιληπτό πόσο ευάλωτοι ήταν οι μεταφορείς που ξεκινούσαν το επάγγελμά τους. Αν περίμεναν τον τυπικό χρόνο για να εκτελέσουν τις διαδικασίες εντάξεως τους στις ΙΜΕ, θα τους διαμαρτύρονταν τουλάχιστον τα 2 πρώτα γραμμάτια.

Επίδραση Ν.383/76 στην αγορά

Το τέλος της δεκαετίας του 1970 και οι αρχές της δεκαετίας του 1980 ήταν οι ευτυχισμένες μέρες του ΦΔΧ και των Μ. Ο σιδ/μος σταδιακά εξαφανίστηκε από την συνείδηση της πελατείας και μετέφερε μόνο ότι τεχνικά δεν μπορούσε να μεταφέρει το αυτοκίνητο ή ότι η προσφορά σε οχήματα δεν μπορούσε να καλύψει την ζήτηση. Από τότε άρχισε σταδιακά και με αργούς ρυθμούς στην αρχή, η κατάρρευση του κλάδου. Τα αποτελέσματα αυτής της αρνητικής πορείας φάνηκαν στην επόμενη δεκαετία και ταλανίζουν μέχρι σήμερα τον κλάδο. Σε αυτό συνετέλεσαν τόσο οι απαιτήσεις των συνδικαλιστών του χώρου της οδικής μεταφοράς, όσο και η πολιτική του ΥΜΕΤ, αλλά και του Υπ. Οικ. Ενδεικτικά αναφέρουμε παρακάτω τους λόγους, που κατά την γνώμη των συντεών επαγγελματιών έπαιξαν τον καθοριστικό ρόλο:

- Α) Ο προστατευτισμός της αδειάς που διαρκώς πρότασαν οι συνδικαλιστές. Για τους Μ δεν υπήρχε άλλος επιχειρηματικός προγραμματισμός από την κατοχύρωση της αδειάς των. Ουδέποτε ζήτησαν με αξιώσεις και επιχειρήματα την ενεργή συμμετοχή τους σε αναπτυξιακά προγράμματα. Ουδέποτε επεδίωξαν να επιμορφώσουν τους αυτοκινητιστές με βάση την λειτουργία μεγάλων οικονομικών μονάδων. Ουδέποτε φρόντισαν να ιδρύσουν νομικά πρόσωπα που θα οργάνωναν χώρους στάθμευσης και θα διενεργούσαν ομαδικές προμήθειες ελαστικών, ανταλλακτικών, λιπαντικών ή καυσίμων.

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Σχεδόν ποτέ και πάντα με ισχνές διαμαρτυρίες ή διαπραγματεύσεις απαιτήσαν ή εκπόνησαν τιμολόγιο κομιστρων.

Β) Η κατ' ουσία απαλλαγή που ζητούσαν και ελάμβαναν από το Υπ. Οικ. στην μη υποχρέωση τηρήσεως πραγματικού λογιστηρίου και επομένως δεν είχαν οικονομικά δεδομένα για να παρακολουθούν την συνεχώς διογκούμενη αύξηση του κόστους λειτουργίας των ΦΔΧ. Όλοι οι υπολογισμοί που γίνονταν σε διάφορες συζητήσεις μεταξύ των Μ βασίζονταν σε εσφαλμένα ποσά, δεδομένα και περιστατικά, γιατί ο καθένας εκείνα τα χρόνια αισθανόταν μειονεκτικά ή ντροπή να δηλώσει στους συναδέλφους του, ότι δεν πήγαινε καλά, ή ότι δεν του έμενε κάποιο κέρδος από την εκμετάλλευση του φορτηγού.

Γ) Η διαρκής προσπάθεια των αυτοκινητιστών να θέσουν με κάθε τρόπο, νόμιμο, παράτυπο ή παράνομο, διαρκώς νέα ΦΔΧ ή ανεξάρτητα ρυμουλκούμενα στην κυκλοφορία. Δυστυχώς για αυτούς έπαιζαν το παιχνίδι της πολιτικής του ΥΜΕΤ, γιατί έτσι ήταν ο μόνος τρόπος να αυξηθεί η προσφορά σε τροχαίο υλικό. Αυτό είχε σαν επακόλουθο να μειώνονται σταδιακά οι τιμές των κομιστρων και να απαξιώνεται η αξία της «άδειας» (του δικαιώματος δηλαδή εκμεταλλεύσεως) του ΦΔΧ. χωρίς να προκληθούν αντιδράσεις, απεργίες και επεισόδια.

Δ) Η χαλαρότητα της συνοχής της λειτουργίας της ΙΜΕ εξ αιτίας της αποφάσεως του Υπ. Οικ. (I 162/21/2/1979 προς τον Οικονομικό Έφορο Ιωαννίνων) με την οποία επέτρεπε στο μέλος ΙΜΕ να εκμεταλλεύεται ατομικά το όχημά του με φορτωτικές στο όνομα του. Ο νόμος όμως 383/76 στην θεωρία είχε ψηφισθεί από πλευράς ΥΜΕΤ ακριβώς για το αντίθετο, δηλαδή να οργανώσει μεγάλες ΜΕ. Η απόφαση του Υπ. Οικ. είχαν εντελώς διαφορετικό αποτέλεσμα, να εργάζονται δηλαδή οι μεταφορείς ατομικά.

Ε) Ο τρόπος διανομής των κερδών της ΙΜΕ που έπρεπε να γίνει με βάση την συμμετοχή εκάστου εταίρου αυτοκινητιστή στο κεφάλαιο της εταιρείας. Η λήψη εταιρικών μεριδίων με βάση το μικτό βάρος των ΦΔΧ είχε σαν αποτέλεσμα να μην λειτουργήσουν συλλογικά οι αυτοκινητιστές μέλη των ΙΜΕ. Με τον τρόπο αυτό ένα εντελώς νέο ΦΔΧ που εργαζόταν ανελλιπώς καθ' όλη την διάρκεια της χρήσης, θα έπρεπε να λάβει την ίδια αναλογία κερδών με ένα παλιό όχημα που εκτελούσε λόγω συχνότερων βλαβών πολύ λιγότερα δρομολόγια. Οι διαχειριστές των ΙΜΕ δεν είχαν την δυνατότητα να κατανείμουν έργο στα φορτηγά των μελών, μα ούτε και να τα μεταπέσουν εις το να εργασθούν συλλογικά για το κοινό όφελος. Η διανομή κερδών με βάση το μικτό βάρος του ΦΔΧ δεν ίσχυσε ουσιαστικά στην πράξη. Λειτουργήσε όμως καταλυτικά σε βάρος της επιχειρηματικής δραστηριότητας των διαχειριστών και των μελών ορισμένων ΙΜΕ, που διέθεταν ανοικτό μυαλό και επιχειρηματική ικανότητα.

ΣΤ) Η αντιμετώπιση των τμημάτων ΚΒΣ στην θεώρηση φορτωτικών των ΙΜΕ. Είναι γνωστό ότι για να θεωρήσει ένας επαγγελματίας τα στοιχεία του, οφείλει

δικαιώς να είναι ενήμερος. Είναι επίσης γνωστό ότι το μητρώο μίας Δ.Ο.Υ. καταχωρεί τους εταίρους μίας εταιρείας. Όταν η Δ.Ο.Υ. ελέγχει τις προϋποθέσεις για να προβεί στην θεώρηση φορτωτικών μίας ΙΜΕ ήλεγχε μεταξύ άλλων και την ύπαρξη ασφαλιστικής ενημερότητας του ΤΣΑ των εταίρων. Το παράδοξο αρχίζει από το γεγονός ότι το πρόγραμμα του μητρώου των Δ.Ο.Υ. περιέχει χώρο για μέχρι 25 μέλη στην κάθε εταιρεία. Το μέλος της ΙΜΕ λοιπόν όταν τελείωνε το στέλεχος των φορτωτικών του και προσκόμιζε νέο για θεώρηση, είχε να αντιμετωπίσει το παράδοξο: Εάν συμμετείχε σε ΙΜΕ με πχ 30 εταίρους δεν ήταν δυνατόν να γνωρίζει ο ΚΒΣ τα μέλη της ΙΜΕ και έτσι απαιτούσε την προβλεπόμενη ενημερότητα μόνο του μέλους που θεωρούσε το στέλεχος της φορτωτικής.

Αν όμως συμμετείχε σε ΙΜΕ κάτω των 25 μελών ο ΚΒΣ δεν μπορούσε να θεωρήσει την φορτωτική του μέλους, αν έστω και ένα από τα άλλα μέλη δεν ήταν ενήμερο! Αυτό σήμαινε παρακάλια στον προϊστάμενο της Δ.Ο.Υ. για απόφαση που καταχωρούνταν στα δυσμενή της ΙΜΕ. Αν μελλοντικά ένα άλλο μέλος που ήταν ενήμερο ήθελε να θεωρήσει φορτωτικές ήταν πολύ δύσκολο έως αδύνατο να θεωρήσει, αν ένα άλλο μέλος δεν ήταν ενήμερο, αφού είχε ήδη τύχει η ΙΜΕ της ευνοϊκής απόφασης του εφόρου για το ίδιο εμπόδιο στο παρελθόν.

Κατά παράδοξο τρόπο υπήρχε η οδηγία του Υπ. Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων με αριθμό πρωτοκόλλου Φ22/324-26.06.1999 προς το Υπ. Οικ. Δ/νση βιβλίων και στοιχείων που ρύθμιζε το θέμα αυτό. Με την οδηγία αυτή επέτρεπε το Υπ. Εργασίας & Κοινωνικών Ασφαλίσεων στο Υπ. Οικ. να μην απαιτεί την ενημερότητα του ΤΣΑ, σήμερα ΟΑΕΕ, όλων των εταίρων της ΙΜΕ, αλλά μόνο του μέλους που προσκόμιζε φορτωτικές του φορτηγού του για θεώρηση! Ουδέποτε όμως υπήρξε ενημέρωση ή σαφής οδηγία προς τις Δ.Ο.Υ., με αποτέλεσμα να οδηγούνται οι ΙΜΕ σε διασπάσεις και εσωστρέφεια μεταξύ των μελών τους.

Το πρόβλημα λύθηκε πρόσφατα με την ισχύ του κώδικα φορολογικής απεικόνισης συναλλαγών. Με βάση τις νέες διατάξεις δεν προβλέπεται θεώρηση των φορτωτικών, ή του ημερολογίου μεταφοράς. Παραμένει όμως ισχύουσα η υποχρέωση υποβολής πινάκων πελατών και προμηθευτών στο TAXIS. Με την παρατήρηση αυτή δεν υπάρχει διάθεση να ασκηθεί κριτική στην απόφαση του Υπ. Οικ. πάνω στα σχετικά θέματα. Το γεγονός όμως ότι υπήρχαν δύο μέτρα και δύο σταθμά δεν μπορεί να μην τύχει σχολιασμού, ή να μην υπογραμμιστεί για να μην εμφανιστούν και στο μέλλον παρόμοια προβλήματα.

Πέραν τούτου η εξάρτηση του ενός από τον άλλο εταίρο σε αυτού του είδους τα θέματα, λειτούργησε μεταξύ άλλων αρνητικά στην συνοχή των μελών της ΙΜΕ. Οι εταίροι ήταν σε διαρκή γρίνια και πανικό όταν ήθελαν να θεωρήσουν ένα στέλεχος φορτωτικής. Αυτό είχε σαν συνέπεια την διάσπαση των ΙΜΕ και σύσταση νέων με λιγότερα μέλη. Σε αυτό βοήθησε και ο νόμος 1959/1991 όπου στο άρθρο 7 μείωνε το ελάχιστο μικτό βάρος των ΦΔΧ από 200 τόνους

του Ν. 383/76 σε 110 τόνους. Αν ήταν δυνατόν να δικαιούνταν τα μέλη των ΙΜΕ να θεωρούν τις φορτωτικές των οχημάτων τους χωρίς να εξαρτώνται από την ενημερότητα του συνόλου των μελών της ΙΜΕ, δεν θα υπήρχε λόγος αποχωρήσεων και ιδρύσεως νέων ασθενέστερων επιχειρήσεων με λιγότερα μέλη και οχήματα. Θα είχαν μάλιστα και αναλογικά ανά όχημα μειωμένο λειτουργικό κόστος.

Τώρα πλέον δεν έχουμε παρά να επικροτήσουμε τις νέες διατάξεις και να παροτρύνουμε τους αρμοδίους να λάβουν και άλλα θετικά μέτρα για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών μεταφοράς και την απρόσκοπτη λειτουργία των μεταφορικών επιχειρήσεων.

Το μικτό βάρος των εντεταγμένων φορτηγών στις νέου τύπου εταιρείες που θα προκύψουν με τον 3887/10 είναι θεμελιώδους σημασίας. Πρόσφατα ανακοινώθηκε ότι θα συνεχίσουν να λειτουργούν και ατομικές επιχειρήσεις. Προς το παρόν είναι όλα ακόμα ρευστά κατά μήνα Οκτώβριο 2012 γιατί τόσο η πολιτεία, όσο και οι ίδιοι οι Μ δεν είναι σε θέση να γνωρίζουν επακριβώς τι θα αποφασιστεί τελικά. Ακόμα και η νομική μορφή των εταιρειών είναι ρευστή. Η πολιτεία θεωρεί τους Μ ως ένα σημαντικό κομμάτι της οικονομίας και επομένως θέλει να εμφανίζεται, έστω και με τις πολύπλευρες πιέσεις που δέχεται, ότι είναι με το μέρος τους.

Οι συνδικαλιστές των Μ από την δική τους πλευρά δεν είναι σε θέση να υποδείξουν συγκεκριμένα μέτρα, γιατί ότι και να ζητήσουν τώρα πλέον, δεν είναι δυνατόν να αναστρέψει το αρνητικό κλίμα και το περιβάλλον που εργάζονται. Το 1980 καταχωρούσαν τα λογιστήρια των ΜΕ μεταβλητά έξοδα διεθνούς δρομολογίου 75 - 100.000 Δρχ. και τα έσοδα του δρομολογίου ανέρχονταν σε 400.000 Δρχ. Σήμερα τα μεταβλητά έξοδα μίας μεταφοράς στην κεντρική Γερμανία ανέρχονται:

Σε καύσιμα 1900 ΕΥΡΩ

Σε οχηματαγωγά πλοία και έξοδα λιμένων 1900 ΕΥΡΩ

Σε διόδια 1400 ΕΥΡΩ.

Τα έσοδα με έντονη επιμονή του μεταφορέα κατά την διαπραγμάτευση είναι ενδεχόμενο να ξεπεράσουν τα 5.500 - 6.000 ΕΥΡΩ.

Αυτό μάλιστα το ποσόν εισπράττεται αν το φορτηγό μεταφέρει ομαδικό φορτίο, με πολλά σημεία παραλαβής και παραδόσεως των φορτίων. (οι τιμές είναι πραγματικές και ισχύουν σήμερα την 07.11.2012)

Η αναλογία δείχνει την δραματική κατάσταση του κλάδου, και τον λόγο που οι συνδικαλιστές των οδικών Μ πρέπει να αναθεωρήσουν την πολιτική και τις ενέργειες τους.

Ανακεφαλαίωση σχετικά με την έννοια της αδειας ΦΔΧ

Στο σημείο αυτό πρέπει να διακρίνουμε την έννοια «άδεια ή δικαίωμα εκμετάλλευσης» ενός ΦΔΧ από την έννοια της «αδειας κυκλοφορίας» του ίδιου του ΦΔΧ. Επιπλέον δε και με την έναρξη επαγγέλματος του Μ στην Δ.Ο.Υ.. Ο εκμεταλλευτής του ΦΔΧ πρέπει να εκπληρώνει ορισμένες

προϋποθέσεις για να έχει το δικαίωμα να ασκήσει το επάγγελμα του. Αντίστοιχα και το ΦΔΧ θα πρέπει να εκπληρώνει ορισμένες τεχνικές κατασκευαστικές προδιαγραφές για να απογραφεί και να τεθεί σε κυκλοφορία. Αν για παράδειγμα ένα φορτηγό το αγοράσει από το εμπόριο ένας μελισσοκόμος, θα το παρουσιάσει με το τιμολόγιο αγοράς στις αρμόδιες Υπηρεσίες με τα δικαιολογητικά του από την Δ.Ο.Υ. για το επάγγελμα του, θα το απογράψει και θα λάβει για το φορτηγό αυτό την «άδεια» κυκλοφορίας ως «μελισσοκομικό». Αντίστοιχα ένας εργολάβος ως «εργολαβικό», ή ένας αγρότης ως «αγροτικό»! Η χορήγηση των αδειών κυκλοφορίας στο όνομα του αγρότη ή του εργολάβου κλπ γίνεται ελεύθερα στον κάθε επαγγελματία που θα το αιτήσει. Τι συμβαίνει όμως με το ΦΔΧ;

Η άδεια κυκλοφορίας του ΦΔΧ δεν διαφέρει από την άδεια κυκλοφορίας των παραπάνω επαγγελματικών οχημάτων, του οιοδήποτε ΙΧ ή ΦΙΧ. Με άλλα λόγια το φορτηγό όχημα θα πρέπει να αποκτάται και να τίθεται σε κυκλοφορία και την εκμετάλλευση του έχοντας τα προσόντα επαγγελματία. Τι συμβαίνει όμως ειδικά με το ΦΔΧ; Ποιος έχει το δικαίωμα να το εκμεταλλευτεί; Διαχρονικά ο εκμεταλλευτής του ΦΔΧ πέρασε πολλές νομοθετικές ρυθμίσεις. Η πρώτη αμερόληπτη και αντικειμενική ανάθεση της εκμετάλλευσης του ΦΔΧ έγινε στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Από εκεί και ύστερα με την ισχύ του Ν. 383/76 και εμφάνιση των κοινοτικών οδηγιών εξελίχθηκε το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα στην σημερινή κατάσταση. Το κράτος προσπαθεί σήμερα με την θέσπιση των πρόσφατων ρυθμίσεων να οργανώσει τον επάγγελμα σε νέες βάσεις που θα συνδυάζουν την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας της οδικής μεταφοράς και την εναρμόνιση της με τις κοινοτικές ρυθμίσεις.

Στις δεκαετίες που διέρρευσαν προσπάθησε ο Νομοθέτης και η ΕΕ να ρυθμίσουν αυτό που ονομάσαμε «εκμεταλλευτή» του ΦΔΧ. Ορίστηκαν δηλαδή με τα ΠΔ που τέθηκαν σε ισχύ οι προϋποθέσεις για την χορήγηση αδειας εκμεταλλεύσεως ενός ΦΔΧ. Τα σχετικά ΠΔ όριζαν τα γνωστά κριτήρια για την αξιοπιστία, την επαγγελματική ικανότητα, την πείρα, την οικονομική επιφάνεια κλπ. Αντίστοιχα άλλες ρυθμίσεις από την πλευρά Υπ. Οικ. προσπάθησαν να μετατρέψουν τον σκόρπιο Μ, δηλαδή ένα επαγγελματία που εργαζόταν ατομικά, με περιορισμένη γνώση και επαγγελματικά εφόδια, από οδηγό του ΦΔΧ, σε επιχειρηματία μεταφοράς. Προσπάθησε δηλαδή Το Υπ. Οικ. να καθορίσει τον προσδιορισμό των κερδών των Μ με τρόπο λογιστικό, όπως συμβαίνει σε όλους τους επιτηδευματίες. Αυτό μέχρι πρόσφατα δεν επετεύχθη:

Πρώτον διότι ο οδικός μεταφορέας δεν εργαζόταν βάσει των κοινοτικών οδηγιών σαν επιχείρηση με χωριστό ΑΦΜ από τον ατομικό του.

Δεύτερον γιατί αντέκρουσαν με επιμονή οι συνδικαλιστές των Μ την τήρηση λογιστηρίου, χωρίς να αντιπροτείνουν ενός άλλου είδους οργάνωση στην λειτουργία των ΜΕ.

Ο σκόρπιος Μ, που δεν τηρεί λογιστήριο, δεν μπορεί να λάβει σωστές και συμφέρουσες για αυτόν επιχειρηματικές αποφάσεις. Καθίσταται έτσι δίχως να

το αντιλαμβάνεται η αδύνατη πλευρά στον στίβο της ελεύθερης αγοράς, και η εύκολη λεία στην αρένα του σκληρού ανταγωνισμού. Στα δύο τελευταία χρόνια ρυθμίστηκε αμετάκλητα η τήρηση λογιστηρίου και από τους οδικούς μεταφορείς. Αυτό είναι πολύ θετικό, γιατί θα υπάρξει σαφής εικόνα για τα πραγματικά οικονομικά αποτελέσματα των ΜΕ. Αυτό θα συμβάλλει πολύπλευρα στην βελτίωση της ανάπτυξης του κλάδου.

Ένα σοβαρό ζήτημα που εξακολουθεί να παραμένει σε εκκρεμότητα, στην μεταφορά είναι η προσαρμογή του ΕΓΛΣ και στις ανάγκες της ΜΕ. Το λογιστικό σχέδιο της ΜΕ για να είναι χρήσιμο και λειτουργικό, πρέπει να παρέχει και τις σωστές πληροφορίες. Η μεταφορά έχει ιδιαιτερότητες που πρέπει να ληφθούν υπόψη από το Υπ. Οικ., στην περίπτωση που αποφασιστεί η προσαρμογή του ΕΓΛΣ και στην λειτουργία της ΜΕ.

Ένα δεύτερο ζήτημα που πρέπει να εξετάσει από κοινού το Υπ. Οικ. με το ΥΜΕΤ είναι σχετικά με την μεταβίβαση της επαγγελματικής περιουσίας του οδικού μεταφορέα. Για να γίνει κατανοητό πρέπει να αναλύσουμε τι έπρεπε να ισχύει και τι συμβαίνει στην αγορά μέχρι πρόσφατα:

Ο κάθε νέος επαγγελματίας που επιθυμούσε να εισέλθει στο επάγγελμα και αποκτούσε τα νόμιμα προσόντα για να δικαιούται να εκμεταλλευτεί ΦΔΧ, θα έπρεπε κατ' αρχήν να έχει το δικαίωμα να κάνει έναρξη στην Δ.Ο.Υ. και να λάβει τον επαγγελματικό ΑΦΜ. Στην συνέχεια έπρεπε να έχει δύο επιλογές:

Ή να αγοράσει την ΜΕ κάποιου υφιστάμενου μεταφορέα, δηλαδή τα πάγια του, ως πχ το όχημα, το γραφείο, την θέση στάθμευσης, το πελατολόγιο του, την καλή φήμη του στην αγορά κλπ. Σε αυτήν την περίπτωση ενδεχόμενα η τιμή της «αδείας» να ήταν πολύ υψηλότερη από τις τιμές της αγοράς.

Ή να προμηθευτεί ένα νέο φορτηγό όχημα και να το θέση σε κυκλοφορία στο ΥΜΕΤ ως ΦΔΧ, δεδομένου ότι εκπληρώνει τις προϋποθέσεις προς τούτο, όπως αντίστοιχα θα έκανε κατά τα προηγούμενα αν ήταν εργολάβος ή αγρότης,

Ουδέν όμως από αυτά συνέβαινε. Ο κάθε νέος επαγγελματίας ήταν υποχρεωμένος εκ του νόμου να αγοράσει το φορτηγό κάποιου άλλου επαγγελματία. Είχε δε παγιωθεί τόσο πολύ στην συνείδηση των αυτοκινητιστών αυτή η πρακτική που διαχεόταν ευρέως στην αγορά, ότι η «άδεια» είναι το εφ' άπαξ ή η σύνταξη του έλληνα αυτοκινητιστή. Με αυτήν την νοοτροπία και επαγγελματική επάρκεια ή και φιλοδοξία ξεκινούσε ο έλληνας οδικός Μ το επάγγελμα του, έχοντας δηλαδή εκ προοιμίου την υστεροβουλία να αναστείλει κάθε σκέψη για την ανάπτυξη της ατομικής του επιχείρησης. Εργαζόταν δηλαδή στοχεύοντας αποκλειστικά και μόνο στην υπολειμματική αξία του κουφαριού του ΦΔΧ και της «αδείας του».

Η πολιτεία και οι συνδικαλιστές φέρουν ακέραια την ευθύνη για την αγορά της οδικής μεταφοράς γιατί δεν έπραξαν το παραμικρό για να βελτιώσουν αυτήν την άσχημη κατάσταση. Για όσο χρόνο επικρατεί η άποψη στην αγορά, ότι μεταβιβάζεται η «άδεια» και όχι η ΜΕ, δεν πρόκειται να υπάρξει ανάπτυξη

και πρόοδος στο επάγγελμα. Στο Οικονομικό έτος 2010 εφαρμόστηκε για πρώτη φορά ουσιαστικά η νομοθεσία και επεβλήθη στους Μ να δηλώσουν το εισόδημα εκ του επαγγέλματος τους με βάση το λογιστικό αποτέλεσμα. Ήταν ένα βήμα προς την σωστή κατεύθυνση, έστω και αν έγινε με δεκαετίες καθυστέρηση, έστω και αν το επέβαλλε το ΔΝΤ! Η πρόοδος αυτή σημαίνει, ότι θα πρέπει και ο επαγγελματικός ΑΦΜ του Μ να διασταλεί από τον προσωπικό ΑΦΜ. Αυτή η εξέλιξη θα έδινε νομική αυτοτέλεια και οικονομική αυθυπαρξία στην ατομική ΜΕ, γεγονός που δεν θεσμοθετήθηκε. Η πώληση επομένως του ΦΔΧ και όχι της ΜΕ ήταν μονόδρομος, από την στιγμή που ο Μ ασκούσε το επάγγελμα του με τον ίδιο ΑΦΜ της οικογενειακής του δήλωσης.

Ο διαχωρισμός όμως του ΑΦΜ του Μ θα είχε σαν συνέπεια, ότι το ΥΜΕΤ θα τηρούσε φάκελο και για την κάθε ΜΕ. Η βάση του φακέλου θα ήταν το αρχικό δικαίωμα για την άσκηση του επαγγέλματος του κάθε Μ. Μέσα σε αυτόν τον φάκελο έπρεπε να συμπεριλαμβάνονταν όλοι οι φάκελοι των ΦΔΧ οχημάτων του κάθε Μ. Αντί αυτού ο κάθε Μ τηρούσε ανεξάρτητους φακέλους για το κάθε ΦΔΧ. Αυτό ήταν η αφορμή που εμφανίζονταν νέες άδειες ΦΔΧ χωρίς να έχει θεσμοθετηθεί ποιοι θα είναι οι νέοι δικαιούχοι.

Αυτό κατέστη δυνατό γιατί αρκούσε να αναληφθεί το αρχικό δικαίωμα από ένα άλλο φάκελο. Επίσης και με την απλή δήλωση του Μ ότι έχασε την άδεια κυκλοφορίας και τις πινακίδες λάμβανε νέες, τις οποίες τοποθετούσε σε νέο ΦΔΧ ίδιου τύπου χρώματος κλπ! Με άλλα λόγια ο νόμιμος δικαιούχος για να ασκήσει το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα ήταν υποχρεωμένος να αγοράσει την άδεια κυκλοφορίας ενός άλλου ΦΔΧ. Στην διαδικασία αυτή δεν υπήρχε δυνατότητα ελέγχου, ούτε και δικλείδες ασφαλείας, αν η κυκλοφορία του συγκεκριμένου ΦΔΧ ήταν νόμιμη ή παράτυπη!

N. 3887 / 2010

Η αλλαγή της Νομοθεσίας για τις οδικές μεταφορές ίσχυσε κάτω από αντίξοες συνθήκες. Ο νέος νόμος 3887/2010 που κατήργησε τον ισχύοντα από το 1976 Ν. 383/76, έγινε βεβιασμένα και κάτω από τις επιταγές του ΔΝΤ και του λεγόμενου μνημονίου! Αυτό βέβαια δεν σημαίνει πως η αλλαγή της ισχύουσας νομοθεσίας δεν ήταν αναγκαία και επιβεβλημένη. Αντίθετα θα έπρεπε να ισχύσει το βραδύτερο από εικοσαετίας. Η καθυστέρηση είχε σοβαρές συνέπειες για τους Έλληνες Μ, που παρέμεναν στην Ελλάδα πιστοί στις επάλξεις του επαγγέλματος, σε αντίθεση με αυτούς που με εικονική μετανάστευση ξεφορτώθηκαν έγκαιρα τις άδειες κυκλοφορίας των φορτηγών τους πουλώντας τις σε τρίτους. Το λυπηρό είναι ότι με την ανοχή της πολιτείας τις πουλούσαν, φέρνοντας σε δυσχερή θέση αυτούς που τις αγόραζαν. Αυτό ήταν και το κυριότερο πλήγμα που δέχθηκαν οι νέοι Μ που αγόρασαν αυτές τις άδειες, γιατί σε σύντομο χρόνο διαπίστωσαν την ραγδαία απαξίωση της αδειας των ΦΔΧ που αγόρασαν. Μέσα σε μία μόλις εβδομάδα από την ισχύ του νέου Νόμου 3887/2010 έπεσαν οι αξίες των αδειών κατά 65% περίπου. Περί το τέλος του 2012 η αξία τους έχει σχεδόν μηδενιστεί.

Θα πρέπει όμως να διευκρινίσουμε στο σημείο αυτό την έννοια της αδείας κυκλοφορίας φορτηγού δημόσιας χρήσεως και να την διαστείλουμε από την έννοια άδεια εκμεταλλεύσεως φορτηγού δημόσιας χρήσεως. Επιπλέον δε και με την έννοια δικαίωμα αποκτήσεως αδείας εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ.

Η άδεια κυκλοφορίας του φορτηγού οχήματος είναι το δημόσιο έγγραφο που επιτρέπει να τεθεί σε κυκλοφορία ένα φορτηγό όχημα και να εκτελεί μεταφορικό έργο της κατηγορίας που απογράφηκε στην άδεια κυκλοφορίας του. (πχ ΦΔΧ, ΦΙΧ, αγροτικό, εργολαβικό, κλπ.)

Άδεια εκμεταλλεύσεως ενός φορτηγού είναι η επαγγελματική αναγνώριση σε ένα πρόσωπο να εργαστεί με αυτό το όχημα για την εκτέλεση του επαγγέλματος του. Με άλλα λόγια αν είναι ΦΔΧ να εκτελεί μεταφορές αγαθών ιδιοκτησίας τρίτων, έναντι εισπράξεως κομίστρου. Αν είναι αγροτικό να μεταφέρει τα προϊόντα παραγωγής του στην αγορά, κλπ. Αυτή η έννοια της εκμεταλλεύσεως φορτηγού εξομοιώνεται με την έναρξη επαγγέλματος στην Δ.Ο.Υ.. και τέλος,

Δικαίωμα εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ είναι το προνόμιο που λαμβάνει επιλεκτικά ένα πρόσωπο από τον Νομοθέτη, για να ασκήσει το επάγγελμα του εκμεταλλευτή ΦΔΧ.

Από τους παραπάνω τρεις ορισμούς αντιλαμβανόμαστε πως το κάθε φορτηγό αυτοκίνητο δεν έχει από τον κατασκευαστή την προδιαγραφή, για την ανάγκη που θα καλύψει ο κάθε τύπος φορτηγού οχήματος που παράγεται. Το ίδιο φορτηγό είναι δυνατόν κατά τα προηγούμενα να το προμηθευτεί ένας μελισσοκόμος και να το απογράψει στο όνομα του και να το θέσει σε κυκλοφορία με τον τρόπο αυτό σαν μελισσοκομικό. Αν το προμηθευτεί ένας επαγγελματίας που μεταφέρει εμπορεύματα τρίτων, τότε το όχημα αυτό ταξινομείται σαν «Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης». Υπάρχει τέλος και το ενδεχόμενο να προμηθευτεί το φορτηγό μια επιχείρηση για την μεταφορά των προϊόντων της, οπότε το εν λόγω φορτηγό απογράφεται στο όνομα της επιχείρησης ως «φορτηγό ιδιωτικής χρήσης».

Συμπερασματικά γίνεται κατανοητό, πως τον τρόπο που θα κυκλοφορήσει ένα φορτηγό, καθώς και τα φορτία που θα μεταφέρει τον καθορίζει το επάγγελμα του επιτηδευματία που θα εργαστεί με αυτό. (Κυριολεκτώντας διευκρινίζουμε: με τον επαγγελματία ή την επιχείρηση που θα το απογράψει στο όνομα του για να το εκμεταλλευτεί!) Είναι γνωστό όμως πως για την άσκηση του κάθε επαγγέλματος χρειάζεται μία σειρά προϋποθέσεων σε ότι αφορά στην κατάρτιση και την πείρα του προσώπου που θα ασκήσει το συγκεκριμένο επάγγελμα. Πέραν αυτών το κράτος προβλέπει με τους νόμους του ιδιαίτερα προσόντα και παιδεία, προκειμένου να παραχωρήσει την άδεια να ασκηθεί ένα επάγγελμα. Σε ότι αφορά στο επάγγελμα του οδικού Μ, ή άλλως εκμεταλλευτή ΦΔΧ, ή αυτοκινητιστή, θα πρέπει πρώτα από όλα να αναφερθούμε σε διαφορετικές εποχές, προκειμένου να καθορίσουμε τα προσόντα, ή τις προϋποθέσεις που πρέπει να κάλυπτε το πρόσωπο που θα του επιτρεπόταν να εκμεταλλευτεί ένα ΦΔΧ.

Κατά την πρώτη περίοδο προ του 1967 δεν έχουμε γνώση ή πείρα. Στην συνέχεια το τοπίο ξεκαθάρισε με την Υπουργική απόφαση Δ 117200 ΦΕΚ 381/30.05.70. Με βάση την απόφαση αυτή οι άδειες εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ παρέχονταν σε φυσικά πρόσωπα **ελεύθερα** και για ένα μόνο όχημα με τους ακόλουθους όρους και προϋποθέσεις:

Α) Να έχουν ελληνική υπηκοότητα,

Β) Να μην έχουν υπερβεί το 55^ο έτος της ηλικίας τους

Γ) Να έχουν άδεια οδήγησης Γ' κατηγορίας τουλάχιστον, δηλαδή να επιτρέπεται να οδηγούν φορτηγό μικτού βάρους 5 τόνων. Τα μεγάλα φορτηγά των 38 τόνων της εποχής εκείνης απαιτούσαν άδεια 5^{ης} κατηγορίας.

Δ) Να είναι απογραμμένοι στο ΤΣΑ για 8 χρόνια και να έχουν πραγματικό χρόνο ασφάλισης 2.250 ημέρες.

Τα ΦΔΧ που αποκτήθηκαν με αυτήν την απόφαση μπορούσαν να μεταβιβάζονται από τους κατόχους τους ελεύθερα «... μετά του **δικαιώματος** αποκτήσεως αυτού» σε επαγγελματίες **οδηγούς αυτοκινητιστές**. Με άλλα λόγια ο δικαιούχος νεοεισερχόμενος επαγγελματίας της μεταφοράς είχε δύο επιλογές:

α) να λάβει **ελεύθερα** από την πολιτεία μια άδεια εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ για την άσκηση του επαγγέλματος του, ή

β) να αγοράσει μία άδεια **και το δικαίωμα της** από έναν άλλο επαγγελματία.

Είναι προφανές ότι για να επιλέξεις να αγοράσεις μία άδεια από έναν άλλο επαγγελματία, την στιγμή που είχες ο ίδιος το δικαίωμα να λάβεις από την πολιτεία μία άλλη σχεδόν δωρεάν, θα εξασφάλιζες από τον πωλητή της αδείας και του δικαιώματος της επιπλέον και άλλα πλεονεκτήματα ως πχ ένα καλοδιατηρημένο όχημα, επαγγελματική εγκατάσταση, ένα αξιόλογο πελατολόγιο κλπ. Σε διαφορετική περίπτωση δεν υπήρχε λόγος να καταβληθούν χρήματα σε άλλους, την στιγμή που ο νομοθέτης παραχωρεί δωρεάν το ίδιο επαγγελματικό εφόδιο, που άλλοι επιθυμούν να το πουλήσουν πανάκριβα.

Η τρίτη περίοδος είναι η μακρύτερη και φθάνει μέχρι τις ημέρες μας, όπου τέθηκε σε ισχύ ο νέος Νόμος 3887/2010. Κατά την μακρά αυτή περίοδο των περίπου 35 ετών η έννοια «άδεια κυκλοφορίας ΦΔΧ» και η έννοια «άδεια εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ», ως και η έννοια «δικαίωμα αποκτήσεως αδείας εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ» παρερμηνεύτηκαν και εφαρμόστηκαν κατά το δοκούν και το συμφέρον μιας ομάδας επαγγελματιών που μεσολαβούσαν στην πώληση των αδειών. Εμείς όμως τις έννοιες των αδειών τις εξετάσαμε διεξοδικά παραπάνω. Γνωρίζουμε πως η άδεια εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ ή το δικαίωμα αποκτήσεως αδείας εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ κλπ είναι εντελώς διαφορετικές έννοιες. Κυρίως όμως διαπιστώθηκε ότι η διαυγής κατοχή της αδείας κυκλοφορίας και της εκμεταλλεύσεως του φορτηγού είναι ταυτόσημες.

Τι αγόραζαν λοιπόν και τι μεταπουλούσαν οι μεσίτες; Μα τι άλλο από αυτό που όφειλε το κράτος να το παραχωρήσει **ελεύθερα** στον νέο επαγγελματία, που ήθελε να εισέλθει στο επάγγελμα! Δηλαδή την άδεια κυκλοφορίας του

φορτηγού που προμηθεύτηκε για να ασκήσει το επάγγελμα του οδικού Μ! Αντί για αυτό ανάγκαζαν τον νέο επαγγελματία να αγοράσει το κουφάρι ενός οχήματος δημόσιας χρήσης ευτελούς υπολειμματικής αξίας, με παραστατικό ένα τιμολόγιο πώλησης του προκατόχου του οχήματος. Η τιμή όμως που πραγματικά καταβαλλόταν ήταν υπέρογκη, ανερχόμενη σε πολλές δεκάδες ή και εκατοντάδες χιλιάδες ΕΥΡΩ! Με ένα τιμολόγιο πώλησης στο χέρι με συμβολική αξία λίγων χιλιάδων, ή και εκατοντάδων ΕΥΡΩ, ο νέος ιδιοκτήτης του «κουφαριού» του πρώην ΦΔΧ απευθυνόταν στο ΥΜΕΤ, αποχαρακτήριζε το μεταχειρισμένο όχημα, και κατέθετε τα δικαιολογητικά που του επέτρεπαν να εκμεταλλευτεί ΦΔΧ, και λάμβανε νέες πινακίδες και άδεια κυκλοφορίας για το καινούργιο όχημα που είχε αγοράσει.

Την στιγμή αυτή διαπραττόταν από τους συνδικαλιστές ένα σφάλμα σε βάρος της οδικής μεταφοράς. Η αγορά του οχήματος ενός επαγγελματία δεν μετατρέπει αυτόματα και τον αγοραστή σε αντίστοιχο επαγγελματία. Ένα ακραίο παράδειγμα για να γίνει κατανοητό τι ακριβώς συνέβαινε επί σειράν δεκαετιών: Αν αγοράσει κάποιος τα νυστέρια και τα ψαλίδια ενός χειρουργού είναι προφανές ότι δεν πρόκειται η πολιτεία να του δώσει και την άδεια να χειρουργεί! Αν όμως ο νέος αγοραστής είναι και αυτός ιατρός χειρουργός, τότε βέβαια η πολιτεία θα του επιτρέψει κατ' αρχήν να εργαστεί με αυτά τα μεταχειρισμένα χειρουργικά εργαλεία.

Ταυτόχρονα όμως δεν του απαγορεύει αντί των μεταχειρισμένων, να προμηθευτεί καινούρια από το εμπόριο. Σε ότι αφορά λοιπόν στην άσκηση του επαγγέλματος του Μ είναι προφανές ότι η προσκόμιση στην Διεύθυνση Συγκοινωνιών ενός τιμολογίου πώλησης για την αγορά ενός μεταχειρισμένου φορτηγού οχήματος, δεν είναι επαρκές για να λάβει το δικαίωμα να εκμεταλλευτεί το όχημα αυτό, ο νέος αγοραστής αυτού του κουφαριού. Το αυτό ισχύει έστω και αν ο αγοραστής του μεταχειρισμένου αυτού φορτηγού προσέρχονταν στην Διεύθυνση Συγκοινωνιών προσκομίζοντας και υποβάλλοντας ταυτόχρονα και το στέλεχος της αδείας κυκλοφορίας του κουφαριού που αγόρασε.

Το ορθό θα ήταν η μεταβίβαση της αδείας να πραγματοποιείται μετά του δικαιώματος αυτής, όπως προέβλεπε το γράμμα του Νόμου, δηλαδή με βάση το βιβλίο μεταβολών. Το βιβλίο αυτό εκδιδόταν όταν ετίθετο σε κυκλοφορία ένα φορτηγό με βάση το αρχικό δικαίωμα που είχε ο δικαιούχος επαγγελματίας. Με βάση την ορθή αυτή και νόμιμη διαδικασία θα ήταν όλοι οι φάκελοι των εταιρειών στο ΥΜΕΤ καθαροί. Τα βιβλία μεταβολών όμως στην διάρκεια του χρόνου δεν τηρήθηκαν και έπαψαν να ισχύουν σαν ένα είδος «υποθηκοφυλακείου δικαιώματος εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ» όπως προβλεπόταν. Ο λόγος είναι ότι οι επόμενες μεταβιβάσεις του ΦΔΧ γίνονταν με τις άδειες κυκλοφορίας, που δεν συνοδεύονταν πάντα από το αρχικό της δικαίωμα

Ποια είναι λοιπόν αυτή η νέα επιπλέον προϋπόθεση που έλειπε για να εισέλθει στο επάγγελμα ό κάθε νέος υποψήφιος αυτός οδικός μεταφορέας; Τι άλλο από το δίπλωμα (άδεια οδήγησης) 5^{ης} κατηγορίας, για το μακρινό παρελθόν

της δεκαετίας του 70 και του 80! Αργότερα Τέθηκε σταδιακά σε εφαρμογή η κοινοτική νομοθεσία, με συνέπεια να αναζητηθεί από τον υποψήφιο Μ η απόκτηση ειδικών προσόντων και επιτυχής δοκιμασία σε εξετάσεις ύστερα από φοίτηση σε κάποια σχολή ΣΕΚΑΜ. Δίχως αυτές τις προϋποθέσεις ο υποψήφιος οδικός Μ δεν είχε το δικαίωμα να απογράψει και να εκμεταλλευτεί σαν ΦΔΧ το φορτηγό όχημα που αγόραζε, είτε αυτό ήταν καινούργιο από μία αντιπροσωπία, είτε ένα μεταχειρισμένο με την αδεία του, ενός άλλου αυτοκινητιστή. Διευκρινίζεται ότι οι αρχαιότεροι Μ αποκτούσαν το δικαίωμα εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ με βάση την πείρα τους, χωρίς να είναι υποχρεωμένοι να υποστούν εξετάσεις ύστερα από φοίτηση στις σχολές ΣΕΚΑΜ.

Οι νέοι επαγγελματίες κάτοχοι των αδειών οδικού μεταφορέα των σχολών ΣΕΚΑΜ αντί να αγοράζουν το καινούργιο φορτηγό τους από τις αντιπροσωπίες και να λαμβάνουν **ελεύθερα** την άδεια κυκλοφορίας του ως ΦΔΧ από το ΥΜΕΤ, εξαναγκάζονταν να αγοράσουν το κουφάρι ενός παλιού ΦΔΧ για να αποκτήσουν το δικαίωμα να ασκήσουν το επάγγελμά τους. Επρόκειτο για μία παρατυπία, διότι οι άδειες κυκλοφορίας των οχημάτων είναι αμεταβίβαστες επειδή πρόκειται για δημόσια έγγραφα! Με την δημοσίευση του σχεδίου Νόμου για τις οδικές μεταφορές στα μέσα του 2010 έγινε ως ήτο ευνόητο μεγάλη αναταραχή και αντιδράσεις εκ μέρους των Μ, με το πρόσχημα ότι «αγοράσαμε τις άδειες ...» Όλοι αυτοί οι επαγγελματίες που απεργούσαν και αντιδρούσαν στην απελευθέρωση του επαγγέλματος είχαν δίκαιο, γιατί πράγματι τις άδειες τις αγόρασαν και τις πλήρωναν πολύ ακριβά.

Σχόλια για τον Ν. 3887/2010

Ο νόμος αυτός στην ουσία επανέφερε σε ισχύ τις πλέον σημαντικές διατάξεις του Ν. 1060/72 με τον οποίο ήδη από τότε απελευθερώθηκε το επάγγελμα με μία μεταβατική περίοδο 5 ετών. Με τον Ν. 3887/2010 γίνεται προσπάθεια να γεφυρωθεί η αδικία για όσους επαγγελματίες αγόρασαν άδειες ΦΔΧ. Στον Νόμο προβλέπονται 3 ειδών καταστατικοί σκοποί (αντικείμενα λειτουργίας), στις υπό σύσταση επιχειρήσεις οδικών μεταφορών, κατ' αρχήν με την νομική μορφή όλων της ΑΕ ή της ΕΠΕ:

Α) Αυτές που το όχημα και η υπεραξία της αδείας εκτιμώνται σε χρήμα από επιτροπές του άρθρου 7 και σχηματίζουν το κεφάλαιο της νεοσύστατης εταιρείας.

Β) Αυτές που ιδρύονται από οδικούς Μ με σκοπό να νοικιάσουν και άλλα οχήματα ΦΔΧ για να ασκήσουν το επάγγελμά τους. Διευκρινίζεται ότι η ενοικίαση ΦΔΧ υπόκειται στις οδηγίες και τις εντολές της κοινοτικής νομοθεσίας που τέθηκαν σε ισχύ στην Χώρα μας με τα ΠΔ 91/7.3.1988 (ΦΕΚ 42 τεύχος Α), και ΠΔ 209/30.5.1991 (ΦΕΚ 79 τεύχος Α). Με βάση αυτά η κάθε ΜΕ έχει το δικαίωμα να μισθώσει τον διπλάσιο αριθμό οχημάτων από αυτά που διαθέτει η ίδια. Δηλαδή αν ιδρυθεί μία εταιρεία 3 (τριών) οχημάτων, έχει το δικαίωμα να μισθώσει μέχρι 6 (έξι) επιπλέον οχήματα. Αν ιδρυθεί μία μονοπρόσωπη ΕΠΕ με ένα ή δύο οχήματα, τότε ο επιχειρηματίας οδικός Μ που την ίδρυσε έχει το δικαίωμα να μισθώσει επιπλέον 2 ή 4 επιπλέον ΦΔΧ άλλων συναδέλφων του.

Γ) Αυτές που είναι μικτές, έχουν δηλαδή τα ίδια οχήματα, και ταυτόχρονα εκ του σκοπού των να μισθώνουν επιπλέον και άλλα οχήματα τρίτων.

Στον ίδιο Νόμο προβλέπεται και η κατάργηση της έννοιας «άδεια» με όλες τις παραλλαγές και τις ερμηνείες που δόθηκαν κατά καιρούς για αυτήν. Από την 1.7.2013 την έννοια της άδειας την αντικαθιστά η έννοια «άδεια οδικών μεταφορών (ΑΟΜ)». Η ΑΟΜ δεν έχει σχέση όμως με την άδεια του οδικού Μ του ΠΔ 346/2001. Η ΑΟΜ όπως φαίνεται θα παρέχεται σε νομικά πρόσωπα δηλαδή ΑΕ και ΕΠΕ και όχι σε φυσικά πρόσωπα. Δικαίωμα όμως να συστήσουν τα νομικά πρόσωπα θα είναι οι Μ, δηλαδή οι κατέχοντες ήδη άδεια οδικού Μ. Κρίσιμο θέμα είναι και η λεγόμενη μεταβατική περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 14 του Νόμου 3887/2010. Μέσα σε 10 έτη από την λήξη της μεταβατικής περιόδου, δηλαδή μέχρι την 30^η Ιουνίου 2023 όλες οι λειτουργούσες ΜΕ θα πρέπει να διαθέτουν ΑΟΜ. Για λεπτομέρειες παρακαλούμε να ανατρέξετε στην σχετική εγκύκλιο του Υπουργείου Μεταφορών με αριθμό πρωτοκόλλου Β1/47832/4533 της 11.10.2010. Επιπλέον δε και σε κάθε τροποποίηση του Ν. 3887/2010 και σε διάφορες εγκυκλίου που ακολούθησαν.

Νόμος 4038/2012

Ο Νόμος αυτός δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 14 τεύχος πρώτο της 02.02.2012.

Πρόκειται για

μία σειρά διαφόρων επειγουσών ρυθμίσεων διαφόρων Υπουργείων, μεταξύ των οποίων και του ΥΜΕΤ. Η πιο σημαντική μεταβολή που ρυθμίζεται με τον νόμο αυτό είναι η δυνατότητα ιδρύσεως και προσωπικών εταιρειών, επιπλέον των εταιρειών του εμπορικού νόμου, που προβλέπονταν στον νόμο 3887/2010. Η τροπολογία αυτή επιβάλλει, ότι όπως στο παρελθόν έτσι και στο μέλλον ο έλληνας Μ θα ασκεί το επάγγελμα του με τον ίδιο προσωπικό ΑΦΜ. Αυτό σημαίνει ότι δεν θα μεταβιβάζει πλέον μια ΜΕ με χωριστό ΑΦΜ, αλλά ένα προσωπικό περιουσιακό στοιχείο, που είναι αποκλειστικά και μόνο το κουφάρι του ΦΔΧ. Με άλλα λόγια η οργάνωση των Μ γύριζε στο παλιό σύστημα, που δεν ήταν προς το συμφέρον του Μ.

Η λειτουργία ατομικής ΜΕ προϋποθέτει και την αστική του ευθύνη του Μ εκ της ασκήσεως του ατομικού επαγγέλματος του, η οποία επεκτείνεται και στο ύψος της προσωπικής του περιουσίας, όπως συμβαίνει και με όλες τις προσωπικές επιχειρήσεις, ΟΕ ή στις ΕΕ για τον ομόρρυθμο εταίρο. Σε αντίθεση με αυτό αν ασκούσε το επάγγελμα του με μια επιχείρηση του εμπορικού νόμου, όπως για παράδειγμα μια μονοπρόσωπη ΕΠΕ, η ευθύνη του Μ για αποζημίωση, θα περιοριζόταν στο ύψος της περιουσίας της ΕΠΕ και μόνο αυτής!

Ν. 4072/2012

Πέραν αυτών με βάση τον πρόσφατο Νόμο 4072/2012 προβλέπεται και η Ιδιωτική Κεφαλαιουχική Εταιρεία (ΙΚΕ), με κεφάλαιο 1 ΕΥΡΩ. Μία τέτοια

εταιρεία με ή δίχως καταστατικό προσαρμοσμένο στο ΦΔΧ και τις ανάγκες του Μ, είναι ίσως μια συνετή μέση λύση, προς όφελος όλων των πλευρών, δηλ. του Υπ. Οικ., του Υπ. Εμπορείου, του ΥΜΕΤ, της αγοράς και των ίδιων των Μ, ήτοι:

Το Υπ. Οικ. θα δυνηθεί να ορίσει την τήρηση λογιστηρίου, ορίζοντας μάλιστα και το ελάχιστο λογιστικό σχέδιο που θα βοηθά τους Μ οργανωτικά, και να είναι ευχερής συγχρόνως η εξαγωγή του ΦΠΑ και του φόρου εισοδήματος.

Το ΥΜΕΤ έχει την δυνατότητα να ανοίγει φάκελο ανά εταιρεία ανεξάρτητα από τον αριθμό των οχημάτων, σε αντίθεση με το παρελθόν που τηρούσαν οι φάκελοι ανά ΦΔΧ.

Το Υπ. Εμπορίου θα ήταν σε θέση να εκτιμήσει τα εισφερόμενα κεφάλαια εις είδος και εις χρήμα και θα όριζε τις υποχρεώσεις των εταιρών και των εταιρειών σε δανειστές, καθώς επίσης σχετικά με την δημοσίευση οικονομικών στοιχείων, τα ονόματα των ΔΜ, των μελών των διοικήσεων, κλπ.

Οι Μ θα δύνανται να εργάζονται δυνάμενοι να συνεταιριστούν και με τρίτους που δεν θα είναι δεσμευτικά οδικοί μεταφορείς.

Για να εφαρμοστεί ο νόμος αυτός στην αγορά της οδικής μεταφοράς χρειάζεται τροποποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας. Ο λόγος είναι ότι οι νόμοι για την οδική μεταφορά είναι ειδικοί και έτσι δεν είναι δυνατόν να κατισχύσει άλλος νόμος που έρχεται σε αντίθεση με αυτούς. Το ζητούμενο όμως είναι αν αλλάξει ο Νόμος 3387/10 όπως ισχύει, επιτρέποντας στους Μ να εργάζονται με χωριστό ΑΦΜ από τον ατομικό. Το θετικό αποτέλεσμα θα είναι, ότι η πώληση της κάθε ΜΕ δεν θα έχει πλέον σαν αντικείμενο την «άδεια», αλλά τα πάγια της εταιρείας, την φήμη και πελατεία, κλπ ως και αλλαχού αναφερόμαστε.

Το σπουδαιότερο από όλα είναι οι ισχύοντες Νόμοι για τους Μ να έχουν ευρεία εφαρμογή και να βοηθούν τους επαγγελματίες αυτούς στο να προσαρμόσουν την επαγγελματική τους δραστηριότητα στις εκάστοτε νέες νομοθετικές ρυθμίσεις. Τα τραπεζικά κριτήρια πχ που δεν επέτρεπαν να εισφέρονται στις επιχειρήσεις του Ν.3387/10 και τα φορτηγά που έχουν από την τράπεζα παρακράτηση της κυριότητας λόγω δανείου, εμπόδισαν την ίδρυση εταιρειών. Επιπλέον οδήγησαν από αυτό το εμπόδιο στην εκ νέου λύση της Πολιτείας με επιλογές από το παρελθόν, να παραμείνουν δηλαδή λειτουργούσες και οι υφιστάμενες ατομικές επιχειρήσεις. Επιπλέον δε να έχουν την δυνατότητα να λειτουργούν και νέες ατομικές επιχειρήσεις οδικών μεταφορών. Αυτό ήταν η αναπόφευκτη συνέπεια, από την στιγμή που η άδεια του ΦΔΧ με παρακράτηση κυριότητας έπρεπε να μεταβιβαστεί στο όνομα της ΕΠΕ, ή και της μονοπρόσωπης ΕΠΕ του Ν. 3387/10.

Αν όμως ο νόμος προέβλεπε την εισφορά των οχημάτων με παρακρατημένη την κυριότητα στις νέες εταιρείες, έστω και με 1 ΕΥΡΩ ως αξία του ΦΔΧ στο κεφάλαιο, θα ήταν μεγάλη διευκόλυνση στον κλάδο. Σχετικά προβλέπει ο ΑΚ στα άρθρα που αναφέρονται στην **αναδοχή χρέους**. Με ανάλογες ρυθμίσεις προσαρμοσμένες στα φορτηγά με παρακράτηση της κυριότητας, θα ιδρύονταν και ΜΕ επιχειρήσεις, με την νομική μορφή ΑΕ και ΕΠΕ όπως αρχικά ρύθμιζε ο

Ν. 3887/10. Η λύση προς τούτο θα ήταν αν ο νόμος, σε ότι αφορά στην εισφορά των φορτηγών ως κεφάλαιο, να προέβλεπε και ρυθμίσεις για την **σωρευτική αναδοχή χρέους**. Δηλαδή η τράπεζα να επέτρεπε την κατοχή του φορτηγού από την ιδρυόμενη εταιρεία.

Στην περίπτωση αυτή η αρχική άδεια με την δήλωση της παρακράτησης της κυριότητας θα παρέμενε στον φάκελο της εταιρείας στο ΥΜΕΤ. Η ΜΕ θα εργαζόταν απρόσκοπτα και με αυτά τα ΦΔΧ με παρακρατημένη κυριότητα. Τα πάντα θα ρυθμιζόνταν στην συνέχεια, αν υπάρχει καλή θέληση και ένα άρτια οργανωμένο λογιστήριο. Υπενθυμίζεται εκ νέου και το αξίωμα της μεταφοράς: πως όλα σε αυτήν αρχίζουν παράνομα! Το ζητούμενο είναι αν θα συνεχιστεί η ίδια πολιτική και παραμένει το ΦΔΧ στην εκμετάλλευση ενός φυσικού προσώπου. ή θα θεσμοθετηθεί η εκμετάλλευση του ΦΔΧ από νομικά πρόσωπα, τα οποία θα διευθύνονται από διαχειριστές μεταφοράς και στα οποία θα συμμετέχει ελεύθερα το κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο.

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 Η άσκηση του επαγγέλματος του οδικού Μεταφορέα

Στην προσπάθεια να αναβαπτιστεί και να αναπτυχθεί το επάγγελμα του Μ, εξέδωσε η ΕΕ τον παραπάνω κανονισμό 1071/2009. Με αυτόν δίδονται οι κατευθύνσεις για τους όρους και τις προϋποθέσεις που πρέπει να εκπληρώνει ο οδικός Μ για την άσκηση του επαγγέλματος του. Ο κανονισμός αυτός τέθηκε σε ισχύ με το έγγραφο του ΥΜΕΤ Β4/55881/5940/5.12.2011. Δεν αξίζει να ασχοληθεί κάποιος αναλυτικά με το περιεχόμενο του προαναφερθέντος κανονισμού. Αυτό διότι απευθύνεται περισσότερο στο ίδιο το ΥΜΕΤ και στο Υπουργείο Παιδείας, παρά στους οδικούς Μ, ή γενικότερα με αυτόν που επιλέγει να ασχοληθεί με την χερσαία μεταφορά.

Όλες οι γνώσεις και οι προϋποθέσεις που προβλέπει ο κανονισμός αυτός δεν είναι δυνατόν να αποκτηθούν χωρίς ειδική παιδεία από ένα οδικό Μ, αν δεν έχει φοιτήσει τουλάχιστον σε μία μέση ειδική σχολή. Αυτό άλλωστε προβλέπει και ο παραπάνω κανονισμός. Ο τρόπος που εξετάζεται ο υποψήφιος Μ, με την επιλογή της ορθής απάντησης μεταξύ περισσοτέρων, και η ανάπτυξη της ύλης που πρέπει να γνωρίζει, δεν του παρέχουν το παραμικρό εφόδιο για την ανάπτυξη των εργασιών του. Αν ο στόχος του ΥΜΕΤ αποσκοπεί εις το να εκπαιδευτεί ο οδικός Μ σαν οδηγός ΦΔΧ και μόνο, τότε η ύλη και ο τρόπος των εξετάσεων είναι θεμιτός και απόλυτα κατανοητός.

Το πρόβλημα όμως παραμένει, ότι για την ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών δεν αρκεί η πενιχρή γνώση που παρέχεται για την απόκτηση άδειας ασκήσεως του επαγγέλματος του οδικού Μ. Επιβάλλεται να θεσμοθετηθεί και μία ανώτερη βαθμίδα στην παιδεία, που θα διευρύνει και θα εξειδικεύει τις γνώσεις και τα εφόδια των προσώπων που στελεχώνουν τις ΜΕ. Όπως δηλαδή προβλέπει ο νόμος πως σε μια κλινική πρέπει να υπάρχει υπεύθυνος γιατρός. Ή αντίστοιχα σε μία τεχνική εταιρεία ένας μηχανικός, κλπ, έτσι αντίστοιχα και στην ΜΕ πρέπει να υπάρχει ο εξειδικευμένος

υπεύθυνος για την άσκηση και την ανάπτυξη του μεταφορικού έργου. Τον υπεύθυνο τον περιγράφει η ΕΕ με την παραπάνω κοινοτική οδηγία και τον ονομάζει **διαχειριστή**, και αναλύει ταυτόχρονα τα επαγγελματικά εφόδια που πρέπει να συγκεντρώνει.

Ο Ν. 3887/10 προέβλεπε την νομική μορφή των εταιρειών της ΕΠΕ και της ΑΕ, που σημαίνει τον ορισμό Διαχειριστή στην ΕΠΕ, ή ενός Διευθύνοντος Συμβούλου στην ΑΕ. Με την τροποποίηση του Ν.3887/10 και την θέση σε ισχύ του Ν. 4038/12 προστίθεται εκ νέου η μορφή της ατομικής άσκησης του επαγγέλματος διενέργειας οδικής Μ. Αυτή η λεπτομέρεια είναι καταλυτική γιατί δεν υποχρεώνει σε βελτίωση στο παραμικρό των προσώπων στα οποία ανατίθεται ατομικά η διενέργεια της οδικής μεταφοράς. Τα πάντα με βάση την ρύθμιση αυτή παραμένουν ως έχουν, δηλαδή ότι οι σχολές ΣΕΚΑΜ θα εξακολουθήσουν να επωμίζονται την ανάληψη του έργου της παραγωγής τεχνοκρατών ικανών να στελεχώσουν τις σύγχρονες επιχειρήσεις που ασχολούνται με την διακίνηση των εμπορευμάτων!

Έννοια του κόστους στην οδική μεταφορά

Για την ορθή κατανόηση αυτών που ακολουθούν θα πρέπει ο αναγνώστης να θεωρήσει ότι εργάζεται στο γραφείο μιας επιχείρησης οδικών μεταφορών. Με την αυθυποβολή αυτή θα κατανοεί εύκολα τι συμβαίνει ανά πάσα στιγμή στην λειτουργία και την εν γένει διαχείριση της εταιρείας. Η λειτουργία της ΜΕ παραμένει η ίδια ανεξάρτητα από τον αριθμό των οχημάτων που κατέχει. Αυτό που αλλάζει είναι το μέγεθος της επιχείρησης για να χαρακτηριστεί απλά ως μικρή, μεσαία, μεγάλη, κλπ. Σε ότι αφορά την κατανομή εξουσιών και αρμοδιοτήτων εντός της ΜΕ, εύκολα συμπεραίνεται πως όσο μεγαλύτερη είναι η ΜΕ τόσο μεγαλύτερος είναι και ο κατακερματισμός των εργασιών που αναλαμβάνει το κάθε στέλεχος να εκτελέσει. Στις μικρές επιχειρήσεις αντίθετα τα λίγα στελέχη επωμίζονται πολυσύνθετες αρμοδιότητες, καθιστώντας την θέση εργασίας υπεύθυνη, υψηλοτέρων απαιτήσεων και ειδικών προσόντων.

Έχουμε εκφράσει την άποψη ότι η χερσαία μεταφορά γενικά, και εξ αυτού η οδική μεταφορά ειδικότερα, είναι μία πολυσύνθετη διαδικασία και περιλαμβάνει επί μέρους ενέργειες που εκτελούνται από πλήθος προσώπων. Η συνολική αυτή διαδικασία και το αποτέλεσμα της, δηλαδή να μετατοπιστεί σύννομα ένα φορτίο από ένα τόπο σε άλλο, συγκαταλέγεται από την μακροοικονομική της εξέταση και ανάλυση εκ μέρους των θεωρητικών, ως μια επαγγελματική δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών. Το ζητούμενο όμως δεν είναι να κατατάξεις μία παραγωγική διαδικασία σε ένα κλάδο της οικονομίας, γιατί έτσι ταιριάζει στην κάθε θεωρητική ή οικονομική ανάλυση, και βοηθάει ενδεχόμενα στην λύση μαθηματικών εξισώσεων.

Μια από τις επί μέρους διαδικασίες που είναι αναγκαίες για την ολοκλήρωση της μεταφοράς, με την έννοια της όπως την αντιλαμβανόμαστε εμείς στο παρόν έργο, είναι **η παροχή του Μ**. Πρόκειται δηλαδή για την διάθεση του ΦΔΧ, (ή του σιδ/κού βαγονιού και της μηχανής έλξης) από τον Μ, ο οποίος

εκτελεί την μετατόπιση του φορτίου επί του οχήματός του από τον τόπο φόρτωσης στον τόπο προορισμού και εκφόρτωσης. Η επί μέρους αυτή παραγωγική εργασία δύναται να χαρακτηριστεί ως παροχή υπηρεσιών μόνο στην θεωρεία, επειδή έτσι έτυχε να συμπεριληφθεί στον κλάδο αυτό κατά το παρελθόν. Τον καθορισμό των επί μέρους δραστηριοτήτων, λειτουργιών και αποτελεσμάτων της μεταφοράς πρέπει να την θεωρήσουμε όμως εμείς από δύο σημεία.

Το ένα είναι από την πλευρά του λήπτη της υπηρεσίας της μεταφοράς, δηλαδή των εμπόρων και των βιομηχάνων. Για αυτούς είναι πράγματι μια υπηρεσία που έχουν ανάγκη προκειμένου να διακινούν τα φορτία τους. Η πολιτεία επίσης κατατάσσει την μεταφορά στις υπηρεσίες, γιατί αξιολογεί μόνο το αποτέλεσμα τους που χρησιμεύει στις ΕΒ. Οι ίδιοι οι επαγγελματίες Μ δεν έχουν προσπαθήσει στο παρελθόν να αλλάξουν την κρατούσα εντύπωση στην αγορά.

Το άλλο είναι από την πλευρά του Μ. Θα πρέπει δηλαδή να εξεταστούν ο τρόπος και οι συνθήκες εργασίας της ΜΕ. Προς τον σκοπό αυτό πρέπει να γίνει μελέτη του κοστολογίου και της λειτουργίας της ΜΕ γενικότερα. Δεν είναι δυνατόν να αποφύγουμε επομένως την διάκριση της μετακόμισης των φορτίων από τις λοιπές γραφειοκρατικές διαδικασίες που προϋποθέτει η ολοκληρωμένη εκτέλεση της μεταφοράς. Την ιδιαιτερότητα που έχει αυτή η συγκεκριμένη επί μέρους παραγωγική διαδικασία της μετακόμισης των φορτίων, θα πρέπει να την αναλύσουμε σε βάθος. Για την κοστολόγηση της παραγωγής εξ' άλλου ενός προϊόντος, είτε αυτό είναι υλικό αγαθό είτε είναι υπηρεσία, αυτά που λαμβάνεται υπόψη είναι:

- 1) το είδος των δαπανών που απαιτούνται,
- 2) η ένταση των κεφαλαίων που επενδύονται,
- 3) ο βαθμός αποσβέσεως των παγίων που χρησιμοποιούνται, και
- 4) το είδος της παρεχόμενης συνολικής εργασίας για την παραγωγή και την παροχή της «υπηρεσίας» της μεταφοράς κλπ.

Για την μελέτη του κόστους λοιπόν της επιχείρησης οδικών μεταφορών, από το σημείο που εμείς την εξετάζουμε και την αναλύουμε, την θεωρούμε σαν να πρόκειται για μια βιομηχανική ή βιοτεχνική παραγωγική διαδικασία. Στην ουσία δεν διαφέρει και πολύ από αυτές. Αν λάβουμε υπόψη μας ότι οι πρώτες ύλες και τα ημιτελή προϊόντα διακινούνται στους χώρους παραγωγής των εργοστασίων μεταφερόμενα σε ατέρμονες ταινίες συναρμολογήσεως, ή με περνοφόρα οχήματα, θα μπορούσαμε κάλλιστα να θεωρήσουμε και το ΦΔΧ σαν μία προέκταση της ταινίας συναρμολογήσεως από τον τόπο παραγωγής, ή ενδιάμεσης αποθέσεως των πραγμάτων, μέχρι τον τόπο προορισμού και καταναλώσεως.

Τον συλλογισμό μας αυτόν τον επιβεβαιώνει το γεγονός, ότι στις **ενδοεργοστασιακές μεταφορές** χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές των πρώτων υλών και των ημικατεργασμένων προϊόντων από την μία μονάδα στην άλλη ενός εργοστασίου και φορτηγά οχήματα ιδιωτικής χρήσεως (ΦΙΧ),

που είναι ιδιοκτησίας του ίδιου του εργοστασίου. Το κόστος των μεταφορών αυτών δεν πρέπει να καταλογίζεται στα Γενικά Έξοδα Διοικήσεως της βιομηχανικής μονάδας, (ΓΕΔ) αλλά στο παραγωγικό κόστος, δηλαδή στα Γενικά Βιομηχανικά Έξοδα (ΓΒΕ). Στην περίπτωση βέβαια που τα ΦΙΧ μιας βιομηχανικής επιχείρησης μεταφέρουν στην κατανάλωση τα έτοιμα προϊόντα της, τότε βέβαια δεν πρέπει να καταλογίζεται το κόστος αυτό στα ΓΒΕ αλλά στο κόστος πωλήσεων, ή κατά την κρίση της κάθε επιχείρησης και στα Γενικά Έξοδα Διοικήσεως.

Η επιστήμη που αναλύει, εξετάζει και καταλογίζει μεταξύ άλλων και τις δαπάνες μεταφοράς των ΕΒΕ, καλείται Βιομηχανικός Λογισμός. Εξ ανάγκης θα αναφερόμαστε σε αυτόν όπου κρίνεται αυτό ως αναγκαίο.

Προσέγγιση του κόστους οδικής μεταφοράς

Ανεξάρτητα πως χαρακτηρίζεται η ΜΕ και σε ποιόν κλάδο κατατάσσεται ο Μ από την θεωρητική οικονομία και από το κράτος, δεν παύει να επιβαρύνεται με κόστος, που επιβάλλει να τηρηθούν τα αντίστοιχα κοστολόγια. Εμείς δεν θα διαφωνήσουμε με όποια προσέγγιση επιλέγει ο αναγνώστης να εξετάσει την φύση της εργασίας μεταφοράς και τον τρόπο καταλογισμού του κόστους της. Για εμάς τα επί μέρους κόστη είναι δεδομένα και η τεχνική του υπολογισμού και του καταλογισμού τους, όπως θα τις αναλύσουμε παρακάτω, αποτελούν προϊόν εμπειρίας, βαθιάς μελέτης, επισταμένης γνώσης του αντικείμενου και ανταλλαγής απόψεων επί σειρά δεκαετιών με ειδικευμένα στελέχη ΜΕ.

Όταν εξετάζεται και κοστολογείται συνολικά η βιομηχανική παραγωγή συνεκτιμάτε από τους ενασχολούμενους με το αντικείμενο ο κλάδος της μεταφοράς στην όλη μελέτη τους, σαν βοηθητική εργασία ή σαν παροχή υπηρεσίας. Στα πλαίσια του ενιαίου λογιστικού σχεδίου το κόστος μεταφοράς είναι ένας λογαριασμός με τον κωδικό 64.00.00. Στην ουσία μάλιστα πρόκειται για ένα λογαριασμό δευτερεύουσας σημασίας για τις εμπορικές και κυρίως για τις βιομηχανικές επιχειρήσεις, γιατί αυτός συμπεριλαμβάνεται κατά τα προηγούμενα από κοστολογικής πλευράς στα γενικά έξοδα αγορών ή πωλήσεων ή τέλος στα ΓΒΕ.

Υπάρχει όμως η αντίφαση την οποία διαχρονικά επικαλούνται οι ΕΒΕ, ότι κατά την κρίση τους το κόστος της μεταφοράς είναι υψηλό. Η κάθε επιχείρηση όμως ανεξάρτητα αν προμηθεύεται αγαθά, ή πρώτες ύλες, η έχει ανάγκη λήψεως υπηρεσιών, έχει ειδικούς λόγους να επικαλείται διαρκώς, ότι μεταξύ άλλων και το κόστος μεταφοράς είναι υψηλό! Αυτό όμως δεν πρέπει να βρίσκει σύμφωνους τους Μ, οι οποίοι πρέπει να αναπτύσσουν το δικό τους λογιστήριο και το δικό τους αναλυτικό κοστολόγιο, για να έχουν επιχειρήματα να ισχυρίζονται το αντίθετο.

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 μοναδικό λογαριασμό. Όπως

μια βιομηχανία παραγωγής σωλήνων δεν επιτρέπεται να τηρεί ένα μόνο λογαριασμό κόστους «έξοδα σωλήνων», έτσι αντίστοιχα και σε μια ΜΕ είναι λογιστικά απαράδεκτο να τηρείται ένας μόνο λογαριασμός με τίτλο «έξοδα μεταφορών». Αυτό βέβαια το προέβλεπε μέχρι τώρα ο ΚΒΣ (πρόσφατα κώδικας φορολογικής απεικόνισης συναλλαγών) που κατατάσσει τους Μ σε τήρηση βιβλίων Β' κατηγορίας. Με τον τρόπο αυτό ζητά ο ΚΒΣ από την ΜΕ να καταχωρεί όλα τα έξοδά της σε μία στήλη – λογαριασμό του βιβλίου εσόδων - εξόδων. Το ορθό όμως είναι πως για την μελέτη του κοστολογίου της επιχειρήσεως οδικών μεταφορών να αναπτύξουμε πολλούς αναλυτικούς λογαριασμούς, οι οποίοι δίνουν στον Μ την σαφή εικόνα των δαπανών του και τον βοηθούν να οργανωθεί ορθολογικά, για να είναι σε θέση να λάβει έγκαιρα τις συμφέρουσες για αυτόν επιχειρηματικές αποφάσεις. Πρόσφατα αναγγέλλεται η κατάργηση του ΚΒΣ. Αυτό δεν επηρεάζει την δική μας προσέγγιση στο κοστολόγιο της ΜΕ.

Κατηγορίες δαπανών ΦΔΧ

Οι κατηγορίες των δαπανών των ΦΔΧ έχουν όλα τα χαρακτηριστικά και τις ιδιαιτερότητες των δαπανών των λοιπών παραγωγικών βιομηχανικών ή βιοτεχνικών μονάδων. Δυστυχώς όμως το ενιαίο λογιστικό σχέδιο δεν προβλέπει λογαριασμούς που επιτρέπουν να τους αναπτύξει μια ΜΕ. Για τον λόγο αυτό είναι φρόνιμο να παραθέσουμε δικούς μας τίτλους και κωδικούς λογαριασμών, οι οποίοι είναι προϊόν μακρόχρονης πρακτικής και επιτυχημένης εφαρμογής. Ότι ακολουθεί λοιπόν από πλευράς λογαριασμών και κωδικών έχει σαν σκοπό να ενημερώνει τον επιχειρηματία οδικών ή ευρύτερα χερσαίων μεταφορών για την διακύμανση και την εξέλιξη του κόστους λειτουργίας της επιχειρήσεως του.

Οι λειτουργικές δαπάνες μιας επιχείρησης οδικών μεταφορών αδιάκριτα από τον αριθμό των οχημάτων που εκμεταλλεύεται 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, μικτών μεταφορών, ναύλους σε πορθμεία καθώς και για έλξεις των επ/ων ή των κινητών αμαξωμάτων της εταιρείας από ελκυστήρες άλλων συνεταιρίων της επιχειρήσεως των, ή συνεργαζόμενους τρίτους Μ. Αυτός ο τρόπος συνεργασίας ονομάστηκε στην αγορά «τρακτόρευση».

2. Κόστος συγκοινωνιακής ετοιμότητας των οχημάτων

Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι δαπάνες που πρέπει να καταβληθούν για να επιτρέπεται η νόμιμη κυκλοφορία του οχήματος, όπως είναι δηλαδή παραδείγματος χάριν τα ασφάλιστρα των φορτηγών, τα ασφάλιστρα CMR, η πράσινη κάρτα, τα δελτία TIR, οι έλεγχοι ΤΕΚΑ, τα τέλη κυκλοφορίας,

έλεγχος ΚΤΕΟ, εισφορές στον ασφαλιστικό φορέα των επιχειρηματιών. Εδώ πρέπει να λογισθούν επίσης και οι μόνιμες θέσεις στάθμευσης που επιβαρύνεται η εταιρεία για τα οχήματα που δεν εκτελούν δρομολόγιο. Οι θέσεις αυτές είναι αναγκαίες για την ΜΕ, γιατί εκ του όγκου των τα φορτηγά δεν είναι δυνατόν να σταθμεύουν νόμιμα οπουδήποτε. 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.

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνεται η εστίαση οδηγών, 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, των εκτελωνιστών, ή και οι δαπάνες σε χώρους στάθμευσης κατά την διάρκεια εκτελέσεως ενός δρομολογίου, κλπ. Ειδικά για την ανάγκη στάθμευσης σε φυλασσόμενους χώρους κατά την διάρκεια ενός δρομολογίου, πρέπει να τονιστεί το εξής γεγονός: Το ΦΔΧ μεταφέρει αξίες που δελεάζουν τους επιρρεπείς στην κλοπή και την ληστεία. Εκτός αυτού υπάρχει και το πρόβλημα των οικονομικών μεταναστών που караδοκούν παντού στην διαδρομή για να εισέλθουν στο όχημα, για να μετακομίσουν σε άλλο τόπο. Για την αποτροπή αυτών των κινδύνων στο εμπόρευμα και για την προσωπική ασφάλεια του οδηγού, δέον όπως το ΦΔΧ να μην σταθμεύει σε αφύλακτους χώρους στην διαδρομή, αλλά πάντα σε φυλασσόμενους και εκ των προτέρων συμβεβλημένους χώρους στάθμευσης.

Σε ότι αφορά στα ατομικά έξοδα των οδηγών κατά την διάρκεια εκτελέσεως ενός διεθνούς δρομολογίου, θα πρέπει να καταχωρούνται αυτά στον λογαριασμό 64.01 «έξοδα ταξιδιών», γιατί πράγματι πρόκειται πρακτικά για ένα επαγγελματικό ταξίδι ενός υπαλλήλου της ΜΕ. Το κόστος όμως αυτό είναι άμεσο μεταβλητό και παραγωγικό για την ΜΕ, σε αντίθεση με τις λοιπές ΕΒΕ που το θεωρούν ΓΕΔ ή έξοδα πωλήσεων. Μεγάλο πρόβλημα σε αυτό το κόστος και γενικότερα στις δαπάνες εξωτερικού είναι η αντιμετώπιση του φορολογικού ελέγχου. Η ΜΕ είναι δυστυχώς απόλυτα εξαρτημένη από την κρίση του φορολογικού ελεγκτικού οργάνου. Η κατάσταση ήταν ανέκαθεν ασαφής και συγκεχυμένη και εξ αυτού του λόγου βαίνει πάντα σε βάρος του Μ.

Εν πάση περιπτώσει όμως υπάρχουν αποφάσεις δικαστηρίων που έχουν επαρκώς ρυθμίσει το θέμα. Βλέπε 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».

Εκτός από την παραπάνω απόφαση υπάρχει και άλλη απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, δηλαδή η 2245-9/1991 η οποία 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 και των συνοδηγών των 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. Η ύπαρξη αυτών των παλιών δικαστικών αποφάσεων, δείχνει πόσο ρευστή ήταν η λειτουργία της ΜΕ σε σχέση με τους ελέγχους της Δ.Ο.Υ. της επιθεώρησης εργασίας, ή του ΙΚΑ.

Προς τον σκοπό αυτό έχει κατατεθεί έγγραφο αίτημα στο Υπ. Οικ. Δ/ση ΚΒΣ με το οποίο ζητήθηκε η κωδικοποίηση των δαπανών εξωτερικού για να γνωρίζουν οι Μ τον τρόπο που θα τις συγκεντρώνουν και θα τις καταχωρούν για να υπάρχει ενιαία αντιμετώπιση από τα ελεγκτικά όργανα. Απάντηση δεν έχει υπάρξει και το ερώτημα μένει επίκαιρο: τι θα συμβεί όταν ισχύσει η κατάργηση των αντικειμενικών τεκμηρίων και η φορολόγηση των φορτηγών γίνει με βάση το λογιστικό αποτέλεσμα; Θα παραμένει το 40% των παραγωγικών δαπανών των ΦΔΧ στην κρίση του εφοριακού ελεγκτή; Η αναγγελία της καταργήσεως του ΚΒΣ δίνει μια αμυδρή ελπίδα στην αγορά, πως και η ΜΕ θα τύχει εκ μέρους της πολιτείας της αντικειμενικής αντιμετώπισης που της αρμόζει! Αμέσως μετά την ισχύ του νέου ΚΒΣ, θα πρέπει να εξεταστεί κατά πόσο έχει ληφθεί υπόψη η αίτηση – υπόδειξη, και να αναληφθούν πρωτοβουλίες για την προσαρμογή με «πολ.», (πολυγραφημένες εντολές και διευκρινήσεις του Υπ. Οικ. προς τις Δ.Ο.Υ.) των σχετικών άρθρων του νέου ΚΒΣ στην ανάγκη της ΜΕ.

4. Τακτικές επισκευές και συντηρήσεις των φορτηγών

Ο διαχωρισμός των επισκευών των δύο μερών του φορτηγού οχήματος (ελκυστήρα και επ/νου) είναι οργανωτικά αναγκαίος, γιατί εργάζονται πολλές φορές ανεξάρτητα το ένα όχημα από το άλλο. Πχ έλξη ενός επ/νου από ιταλικό λιμάνι στην Γερμανία και επιστροφή του στο ιταλικό λιμάνι, για την φόρτωσή του στο πλοίο προς την Πάτρα. Αντίστοιχα πάλι η έλξη με ελληνικό ρυμουλκό – ελκυστήρα ενός αλλοδαπού φορτωμένου επ/νου 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 διασπάσει τα έσοδα και επομένως και τα αντίστοιχα έξοδα των οχημάτων του. Εμείς συνιστούμε την διάσπαση των εσόδων και εξόδων γιατί απεικονίζουν την εκμετάλλευση των οχημάτων με τρόπο σαφή και αντικειμενικό.

5. Συντηρήσεις και αυτοεπισκευές εκτός έδρας ή στην αλλοδαπή

Πρόκειται για επισκευές ή συντηρήσεις που γίνονται, κυρίως δια χειρός και με τις πρωτοβουλίες του οδηγού, κατά την διάρκεια ενός εθνικού, ή διεθνούς δρομολογίου. Οι οδηγοί υπερβάλουν πάντα προς ίδιον όφελος για την έκταση των ζημιών, για να μπορέσουν να επιβαρύνουν την επιχείρηση με εικονικά ποσά που οι ίδιοι καρπώνονται. Οι δαπάνες στην αλλοδαπή προς το παρόν τουλάχιστον δεν ελέγχονται από την φορολογική αρχή, αν υπάρχουν παραστατικά για την καταχώρηση τους. Ο λόγος είναι ότι ο ΦΠΑ που περιέχουν δεν συμψηφίζεται με τον αντίστοιχο ελληνικό που εισπράττει η ΜΕ μέσω των εκροών της. Επιπλέον ως δαπάνη είναι αδιάφορη για την ελληνική φορολογική αρχή, δεδομένης της γνωστής φορολόγησης σήμερα των ΦΔΧ με βάση τα κατ' ευφημισμόν αντικειμενικά κριτήρια και τεκμήρια.

Πολλές φορές η λήψη παραστατικού δεν είναι δυνατή πχ λόγω μεταβάσεως τεχνίτη επί τόπου στο όχημα, ρυμούλκηση από άλλο όχημα κλπ. Είναι τέλος πάντων στην κρίση της κάθε επιχείρησης να τα αποδεχθεί, να τα καταβάλει στον οδηγό της και βέβαια να τα καταχωρήσει στο λογιστήριό της. Διαφέρουν πάντως τα νόμιμα παραστατικά από πλευράς λογιστικής καταχωρήσεως γιατί εμπεριέχουν ΦΠΑ λοιπών κοινοτικών χωρών, για την επιστροφή του οποίου υπάρχει μια αρκετά πολύπλοκη διαδικασία.

Κυρίως όμως αυτό που ενδιαφέρει λογιστικά και κοστολογικά είναι ότι τα ποσά ΦΠΑ των λοιπών κοινοτικών επιχειρήσεων δεν επιστρέφονται σε καμιά περίπτωση στο ακέραιο και μέσα στην ίδια χρήση. Ενδείκνυται επομένως στο τέλος της χρήσεως να διενεργηθούν εγγραφές προβλέψεων. Καταχώρηση δηλαδή των εγγραφών στον λογαριασμό αποτελεσμάτων, που θα επιτρέπουν τον καταλογισμό τους στα αποτελέσματα τρέχουσας χρήσης. Είναι αυτονόητο ότι εντός της επόμενης χρήσης και μετά την τακτοποίηση των ποσών του ΦΠΑ, κλείνουν με ανάλογες εγγραφές και οι εκκρεμείς λογαριασμοί των προβλέψεων.

6. Ελαστικά και λοιπά αναλώσιμα ή ανταλλακτικά των φορτηγών

Ο διαχωρισμός σε χωριστό λογαριασμό για την απεικόνιση των δαπανών για τον ελκυστήρα ή αντίστοιχα στο επ/νο είναι αναγκαίος. Η κατηγορία αυτή των εξόδων περιλαμβάνει τα κάθε είδους και χρησιμότητας ή και λειτουργικότητας υλικά που αναλώνονται για την διατήρηση του ΦΔΧ σε άριστη κατάσταση. Τα έξοδα αυτά δαπανώνται κατά τις τακτικές συντηρήσεις και επισκευές του κάθε οδικού οχήματος. Αυτά είναι εκτός από τα ελαστικά, τα αναλώσιμα για τα φρένα, διάφορα φίλτρα αέρα, λαδιών καυσίμου, υγρά φρένων κλπ.

Ο καταλογισμός αυτών των δαπανών στους λογαριασμούς ΜΕ με πολλούς εταίρους είναι απόλυτης σπουδαιότητας και πρέπει να τηρείται με ακρίβεια. Για την κατανόηση του συλλογισμού μας παραθέτουμε παρακάτω ένα προβληματισμό, για τον τρόπο που πρέπει να λειτουργεί μια ΜΕ, στην οποία συμμετέχουν μέλη με αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα.

Παρενθετικά μία άσκηση εργασίας και περισυλλογής:

Δεδομένου ότι η δαπάνη καταβάλλεται για την καλή λειτουργία και των δύο μερών του οχήματος. Δεδομένου επίσης ότι πρόκειται για δαπάνη 3 – 4 ευρώ τον μήνα ανά όχημα,

ερωτάται:

Πού καταλογίζεται το κόστος του λιπαντικού (γράσο) που αλείφουμε την πλάκα επικαθήσεως του ρυμουλκού;

A) στο ρυμουλκό

B) στο ημ/νο

Γ) σε άλλο λογαριασμό κόστους.

Σημείωση:

Η ερώτηση είναι σοβαρή και τίθεται για να προβληματίσει αυτούς που έχουν κρίση και οραματίζονται ένα καλύτερο μέλλον του ελληνικού φορτηγού.

Σκέψη για την λύση της ασκήσεως

Οι ελληνικές ΜΕ εργάζονται σήμερα με τα ΦΔΧ σκόρπια και έχουν μειωμένη διαπραγματευτική ικανότητα για την προάσπιση των συμφερόντων τους. Στην ένωση λοιπόν των ΦΔΧ κρίνεται τόσο η ανταγωνιστικότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες, όσο και η εξ αυτής εξαρτώμενη βιωσιμότητα του κλάδου τους. Αυτόματα λοιπόν θα τεθεί θέμα διανομής κερδών που θα στηρίζεται στην αντικειμενική τήρηση του λογιστηρίου και του κοστολογίου. Αν λοιπόν δεν τεθούν επί τάπητος όλες οι επί μέρους παράμετροι που επηρεάζουν το κόστος λειτουργίας των ΜΕ, δεν πρόκειται να επιτύχουμε ουσιαστική επιχειρηματική ένωση του έλληνα Μ και επομένως αύξηση της ανταγωνιστικότητας με παράλληλη επίτευξη κέρδους.

Στην ΙΜΕ σήμερα επιτρέπεται πχ η τρακτόρευση ημ/νου από ρυμουλκό άλλου εταιρίου. Αν όμως η νέα μορφή ΜΕ εργάζεται συλλογικά, στο τέλος της χρήσεως πρέπει να διανείμει τα κέρδη βάσει ενός ισολογισμού και μίας ανάλυσης των αποτελεσμάτων χρήσεως. Θα πρέπει να διανείμει δηλαδή τα κέρδη που έχουν εξαχθεί με βάση το κόστος και το αποτέλεσμα εκμεταλλεύσεως. Αυτό σημαίνει για τον παραπάνω προβληματισμό, ότι και το ευτελές αυτό ποσό του λιπαντικού των 3 ευρώ, θα πρέπει να έχει κατανεμηθεί και να έχει καταχωρηθεί σε αντίστοιχο λογαριασμό. Ο λογαριασμός αυτός όμως πρέπει να περιλαμβάνει ποσά που αντικειμενικά ανήκουν σε αυτόν και κυρίως να είναι αποδεκτά και από τα μέλη που εισφέρουν τα οχήματά τους.

Αντιλαμβάνεται λοιπόν ο καθένας ότι δεν είναι θέμα του ύψους του ποσού της δαπάνης, αλλά θέμα οργανωτικό για την αρμονική λειτουργία των ΜΕ. Αν δεν είναι σε θέση μια επιχείρηση να καταλογίσει οργανωτικά κόστος 3 ευρώ τον μήνα, δεν δύναται τότε να καταχωρήσει και να απεικονίσει με λογιστικά σωστό τρόπο ούτε τα 30, ούτε τα 300, ούτε και τα 3.000, κοκ. Στόχος της άσκησης είναι να καταδείξουμε ότι οι καλοί λογαριασμοί κάνουν τους καλούς φίλους, συνεργάτες και συνεταιίρους. Για να έχει μέλλον λοιπόν το ελληνικό ΦΔΧ θα πρέπει να ιδρυθούν μεταφορικές μονάδες με πολλά ΦΔΧ, με στόχο κάτι παραπάνω από ένα πλήρως ενημερωμένο φάκελο στην Δ/νση Μεταφορών της Νομαρχίας, όπως ισχύει μέχρι σήμερα.

Ο στόχος αυτός θα είναι πάνω από όλα μια χρηστή και κρυστάλλινη διαχείριση που θα επιτρέπει στα μέλη – εταίρους των ΜΕ να συνεργάζεται ο ένας με τον άλλο με αμοιβαίο σεβασμό και εμπιστοσύνη. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός επιβάλλεται να διδαχθούν οι σύγχρονοι Μ από την πείρα και τον τρόπο εργασίας των προπομπών της οδικής μεταφοράς. Από την εποχή του αγωγιάτη υπήρχε ο προβληματισμός να διανέμεται δίκαια η τροφή των μέσων μεταφοράς της εποχής εκείνης. Είναι γνωστή από εκατονταετίας η διχογνωμία μεταξύ των αγωγιτών, για το ποιος ξέρει και ποιος δεν ξέρει να χωρίσει το άχυρο της τροφής στα ζώα. Μην προτρέξετε να δηλώσετε οι σύγχρονοι αγωγιάτες ότι το γνωρίζετε! Θα πρέπει να κατέχετε άριστα την λογιστική, την κοστολόγηση και τον τρόπο λειτουργίας των ΜΕ. Διερωτάτο ο προοδευτικός αγωγιάτης προ 100 ετών:

- Α) Ίδια ποσότητα άχυρο θα λάβει στο τέλος της ημέρας ο όνος που κουβαλούσε σακιά με ελιές 80 κιλών στο ελαιοτριβείο, σε αντίθεση με τον άλλο που κουβαλούσε τα λιόκλαρα 30 κιλών στο σπίτι του αγρότη;
- Β) Ίδια ποσότητα θα λάβουν οι δύο όνοι αν στο κάθε αγώγι ο ένας διάνυσε απόσταση 3 χιλ. και ο άλλος 500 μέτρων;
- Γ) Ίδια ποσότητα θα λάβουν οι δύο όνοι με έναν τρίτο, που όλη την ημέρα αναπαυόταν στον στάβλο;
- Δ) Μήπως πρέπει να έχουν πρόσβαση και οι δύο όνοι συγχρόνως στο άχυρο; Πώς θα τεθεί σε αυτήν την περίπτωση υπό έλεγχο η ποσότητα που θα σιτιστεί ο κάθε όνος;

Αν ανατρέξουμε 100 χρόνια στο μέλλον θα αντικαταστήσουμε τους όνους με ΦΔΧ και το άχυρο με τα κόμιστρα που εισπράττουν και τα κέρδη που διανέμουν! Είναι προφανές ότι πριν 100 χρόνια δεν τηρούντο κοστολόγια στην μεταφορά και οι αγωγιάτες μοίραζαν το άχυρο στους όνους εξ ημισείας. Ίσως άλλοι αγωγιάτες της εποχής να έβαζαν το άχυρο στην μέση με αποτέλεσμα ο πιο «λαίμαργος» όνος να καταβρόχχιζε περισσότερο από τον άλλο. Σήμερα επιβάλλεται να τραβήξουμε μπροστά και να κοστολογήσουμε και να διανείμουμε το κόμιστρο και το ανάλογο κέρδος με βάση το κόστος της μεταφοράς, που προφανώς δεν είναι ίδιο:

- α) Σε ένα ΦΔΧ μικτού βάρους 5 τόνων με ένα ΦΔΧ μικτού βάρους 40 τόνων.
- β) Ή σε ένα ΦΔΧ που σε εκτέλεση του δρομολογίου διάνυσε διαδρομή 650 χιλ. σε σύγκριση με άλλο που διάνυσε απόσταση 100 χιλ.
- γ) Ή σε ένα ΦΔΧ που χρειάστηκε 5 ημέρες για να εκτελέσει το δρομολόγιο του, με ένα άλλο που το εκτέλεσε σε μία ημέρα.
- δ) Ακόμα και το ΦΔΧ που δεν εκτέλεσε δρομολόγιο και έμεινε σταθμευμένο από έλλειψη έργου, πρέπει να εισπράξει αναλογία εκ των κομιστρων των άλλων ΦΔΧ που ναυλώθηκαν. Ο λόγος είναι ότι και το σταθμευμένο όχημα επιβαρύνεται με σταθερά έξοδα, τα οποία ως είναι αυτονόητο πρέπει να καλυφθούν από τα κόμιστρα / έσοδα που εισπράττονται συνολικά από την ΜΕ.

Συγκριτικά αναγνωρίζουμε αντίστοιχα, ότι και ο όνος που αναπαυόταν στον στάβλο, δεν έμεινε εκείνη την ημέρα νηστικός! Το παράδειγμα όσο απλό και να φαίνεται είναι ενδεικτικό για τον τρόπο που πρέπει να εργαστούν οι Μ. Όσο μεγαλύτερες μονάδες ιδρύσουν, τόσο υψηλότερα έσοδα θα επωφελούνται. Τα συνολικά κέρδη θα είναι αρκετά, για να διανεμηθούν με αλληλεγγύη σε όλα τα ΦΔΧ / εταιρους της εταιρείας, ανεξάρτητα αν ένα από τα ΦΔΧ εργάστηκε με καλύτερους όρους και ένα δεύτερο με δυσμενέστερους.

Αυτό σημαίνει στην επιχειρηματική γλώσσα, ότι όλοι οι εταίροι θα διανείμουν το κέρδος αναλογικά με βάση την συμμετοχή τους στο κεφάλαιο της εταιρείας και κοστολογημένη την προσωπική εργασία και την αμοιβή εκάστου, που ενδεχόμενα θα έχουν συμφωνήσει να προσφέρουν τα μέλη στην εταιρεία τους. Αυτό αντίστοιχα σημαίνει στην απλή γλώσσα του σύγχρονου αγωγιάτη ότι δεν θα λάβει κάποιος εταίρος μειωμένα, κέρδη, από τα αναλογούντα σε αυτόν. Ούτε βέβαια επιτρέπεται να αφηθεί και η διανομή των κερδών των ΜΕ στο φιλότιμο, σε τρόπο που οι απολήψεις των μελών από τα κέρδη των ΜΕ να ευνοήσουν τους πιο... «λαίμαργους» συνεταιρούς!

Υπάρχουν επομένως πολλές λύσεις για την άσκηση - προβληματισμό που θέσαμε και όλες εξαρτώνται από τον τρόπο που είναι οργανωμένη η ΜΕ. Άλλο ισχύει για μία ΙΜΕ ή μία ΑΕ του Ν. 383/76, και βέβαια άλλο για έναν Μ ειδικών μεταφορών όπως καυσίμων, υγρών τροφίμων κλπ, που εργάζονται ατομικά. Εντελώς διάφορο τέλος είναι αν τα ΦΔΧ οχήματα λειτουργούν σαν ενιαίες μονάδες ή με διάσπαση του ελκυστήρα από το ημ/νο. Τέλος άλλη πρέπει να είναι η κοστολόγηση αν το ρυμουλκό εκτελεί και τρακτόρευση για λογαριασμό τρίτων.

Λύση της ασκήσεως.

Επειδή τέτοια θέματα αιχμής είναι αυτά που στο τέλος κρίνουν την αρμονική συνεργασία στις ΜΕ, θα πρέπει να υπάρχει για όλα αυτά η πρόταση του διαχειριστή και η έγκρισή της από την Γενική Συνέλευση των εταίρων. Για παράδειγμα: στα ενιαία οχήματα το κόστος εξ ημισείας. Στα διασπασμένα που έλκουν ημ/να της ίδιας της εταιρείας να καταλογίζεται το κόστος στο όχημα που έχει το στέλεχος φορτωτικής και επομένως εμφανίζει λογιστικά το έσοδο της συγκεκριμένης μεταφοράς. Τέλος σε ότι αφορά στον ελκυστήρα που εκτελεί τρακτορεύσεις για λογαριασμό τρίτων το κόστος επιβαρύνει φυσικά τον ελκυστήρα. Η πρόταση μας αυτή βέβαια δεν αποκλείει τυχόν άλλες λύσεις, όπως πχ το άνοιγμα ενός γενικού λογαριασμού και στο τέλος της χρήσεως καταλογισμό της δαπάνης με φύλλο μερισμού με βάση τα διανυθέντα χιλιόμετρα, τα εισπραχθέντα κόμιστρα, ή τα τελεσθέντα δρομολόγια, κλπ.

7. Δαπάνες τακτικών αποδοχών των οδηγών.

Εδώ περιλαμβάνονται μισθοί εργοδοτικές εισφορές κλπ μόνο για τους οδηγούς. Σαν κέντρο κόστους έχουμε εδώ τα δρομολόγια και όχι την εργασία γραφείου των λοιπών υπαλλήλων. Οι δαπάνες αυτές ανήκουν βέβαια στην

κατηγορία 60.XX.XX.7XX, σε αντίθεση με τους μισθούς και λοιπές αμοιβές και επιβαρύνσεις για το λοιπό διοικητικό προσωπικό που ανήκουν στην ίδια κατηγορία και συμπεριλαμβάνονται στον ίδιο κωδικό με μόνη διαφορά ότι το πρώτο ψηφίο του κινούμενου λογαριασμού αρχίζει από μηδέν ήτοι 60.XX.XX.0XX. Με τον τρόπο αυτό προγραμματίζουμε την μεταφορά του κόστους μισθοδοσίας του οδηγού μέσω του κωδικού 7 στο κόστος παραγωγής των μεταφορών που διενεργούνται. Αντίστοιχα με τον κωδικό 0 για το λοιπό προσωπικό μεταφέρουμε τις δαπάνες τους στα ΓΕΔ, ή σε μεγάλης μορφής ΜΕ στα αντίστοιχα έξοδα των τμημάτων (εισαγωγής, εξαγωγής, οδικό, κλπ).

Οι δαπάνες προσωπικού στις ΜΕ είναι πολύ σημαντικές, για τον απλό λόγο ότι απαιτούν ουσιαστικά προσόντα, τα οποία πολύ δύσκολα συγκεντρώνει ένα μόνο πρόσωπο. Για τον λόγο αυτό δέον όπως οι διοικήσεις των σύγχρονων μεγάλου μεγέθους ΜΕ πρέπει να οργανώνουν τα παραγωγικά τμήματα με τέτοιο τρόπο, έτσι ώστε ο υπάλληλος υψηλών προσόντων να αναλαμβάνει μεγαλύτερου εύρους εξουσίες και αρμοδιότητες. Από την μία πλευρά πρέπει να γνωρίζει το αντικείμενο της μεταφοράς από τεχνικής πλευράς, ενώ ταυτόχρονα πρέπει να γνωρίζει την αγορά της μεταφοράς με βάση την προσφορά και ζήτηση, και βέβαια τον ανταγωνισμό. Η ορολογία της μορφής «διευθυντής εισαγωγής ή εξαγωγής» κλπ είναι πλέον παρωχημένες. Τα διευθυντικά στελέχη πρέπει τώρα να έχουν μία ευρεία γνώση της αγοράς, για να είναι σε θέση να διαχειριστούν το μεταφορικό έργο σε συνεργασία με τα λοιπά αντίστοιχα στελέχη της ίδιας της εταιρείας τους, αλλά ταυτόχρονα και με τα στελέχη του κάθε μεγάλου πελάτη!

Οι απαιτήσεις για την κάλυψη των αναγκών της πελατείας της σύγχρονης αγοράς της μεταφοράς συγκεντρώνονται σε ολοκληρωμένα πακέτα, τα οποία περιλαμβάνουν την επίβλεψη, την χρηματοδότηση και την τεχνική κάλυψη του μεταφορικού έργου. Όλες οι εργασίες συγκεντρώνονται πλέον στον όρο «διαχειριστής μεταφορικού έργου (ΔΜΕ)» για τον οποίο θα ασχοληθούμε και αλλαχού εκτενέστερα. Ο ΔΜΕ είναι στην κυριολεξία ένας κοινός υπάλληλος της ΜΕ και του πελάτη της! Η μόνη διαφορά είναι ότι αμείβεται από την ΜΕ και μόνο. Αντίστοιχα και ο ΔΜΕ που εργάζεται στην ΕΒΕ είναι και αυτός στην ουσία υπάλληλος της ΜΕ, που αμείβεται όμως αποκλειστικά από την ΕΒΕ. Ο καταλύτης που συνδέει τις δύο αυτές θέσεις εργασίας είναι η «μεταφορά», γιατί για να διενεργηθεί και να ολοκληρωθεί απαιτούνται συντονισμένες και συλλογικές ενέργειες και από τις δύο αυτές θέσεις εργασίας, της ΕΒΕ δηλαδή και της ΜΕ!

8. Διόδια και φόροι διελεύσεως, καύσιμα και λιπαντικά δρομολογίου

Θεωρούμε ότι για τις ΜΕ τα καύσιμα κινήσεως των φορτηγών και το κόστος των διοδίων και λοιπών φόρων διελεύσεως σηράγγων, γεφυρών κλπ ως ένα και το αυτό είδος δαπάνης. Πιστεύουμε ότι και τα δύο αυτά είδη κόστους έχουν την ίδια παραγωγική διαδικασία, δηλαδή συμβάλουν στην μετακίνηση του φορτηγού. Η κατανάλωση του καυσίμου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με

την χάραξη του δρομολογίου. Άλλη ποσότητα καυσίμου καταναλώνεται από την Αθήνα στην Κόρινθο μέσω της εθνικής οδού και άλλη αν επιλέξει ο οδηγός την παλαιά εθνική οδό με τις ανωφέρειες, τις κατωφέρειες, την βραδυπορία και τις στροφές. Το ίδιο κατ' επέκταση ισχύει σε όλη την Ευρώπη. Είναι αυτονόητο ότι τηρούμε διαφορετικούς λογαριασμούς για τα καύσιμα από ότι για τα διόδια. Εδώ τα εξετάζουμε και τα ταξινομούμε σαν κατηγορία ομοειδών παραγωγικών δαπανών. Όσο παράδοξο και αν φαίνεται δεν παύει να είναι ίδια κατηγορία δαπάνης.

9. Αποσβέσεις οχημάτων

Ένας σύγχρονος ελκυστήρας κοστίζει σήμερα 100.000 – 120.000 ευρώ. Για τον υπολογισμό των αποσβέσεων θα λάβουμε το κατώτερο ποσό αξίας των 100.000 ευρώ. Σε ότι αφορά το επ/νο 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 ΦΔΧ είναι δυνατόν να υπολογισθεί με βάση τον χρόνο ή τα διανυθέντα χλμ. Κατά την γνώμη μας 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 δυνηθέντα χιλιόμετρα. Επιπλέον δε σε ειδικές περιπτώσεις διανομών και οι ώρες κυκλοφορίας του μικρού ΦΔΧ. Σε ότι αφορά στην απόσβεση φορτηγού που διενεργεί ΣΜ, δηλαδή εκτελεί μόνο αρχικές και τελικές διαδρομές η απόσβεση πρέπει να υπολογισθεί ανά ημέρα.

Σε ότι αφορά στην σταλία πρέπει να υπολογίσουμε το κόστος σε ώρες. Σταλία ή αργία υλικού ως γνωστόν είναι το επιπλέον κόστος καθυστέρησεων που επιβαρύνεται το φορτηγό χωρίς να φέρει την ευθύνη για αυτό ο Μ. Το κόστος αυτό της καθυστέρησης που προκύπτει από διάφορες αιτίες, επιπλέον της συμφωνημένης προθεσμίας, δέον όπως το καταβάλει ο πελάτης στον Μ. Στο παρελθόν το ΦΔΧ απαιτούσε και εισέπραττε την σταλία σχετικά εύκολα. Τώρα πλέον ο ανταγωνισμός είναι ισχυρός, και οι τιμές πιεσμένες προς τα κάτω, με συνέπεια να εισπράττεται και η σταλία του ΦΔΧ από τον Μ με δυσκολία, και οπωσδήποτε με περισσότερη επιμονή. Αυτός είναι και ο λόγος που οι αποθήκες αξιώνουν με αυστηρό τρόπο την ώρα προσέλευσης των ΦΔΧ, για να μην παρουσιάζεται καθυστέρηση και αρρυθμία στις αποστολές και παραλαβές των φορτίων. Το όχημα που προσέρχεται με καθυστέρηση δεν έχει αξίωση να εισπράξει σταλία, με το επιχείρημα ότι την σειρά εκφορτώσεως ή φόρτωσης του, την κατέλαβε άλλο φορτηγό.

Απόσβεση του ελκυστήρα και του ρυμουλκούμενου

Ο φορολογικός συντελεστής αποσβέσεως 20% δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστεί σήμερα στην ελληνική ΜΕ, γιατί στα 5 χρόνια ο Μ ίσως δεν έχει εξοφλήσει ακόμα τις δόσεις της σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης που του πρόσφερε το αναγκαίο κεφάλαιο και το προμηθεύτηκε. Για την μελέτη μας θα θεωρήσουμε τα 10 χρόνια που είναι ο περίπου χρόνος που διατηρούν οι Μ

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

διεθνών μεταφορών τα οχήματα τους. Με άλλα λόγια $120.000 : \text{του } 10 = 12.000$ ευρώ τον χρόνο. Για το επ/νο 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 στην θεωρία αυξάνουν την αξία του παγίου – φορτηγού οχήματος.

Πέραν αυτού η τιμή αντικαταστάσεως του οχήματος μετά 10 χρόνια θα είναι σίγουρα υψηλότερη από αυτήν που αγοράστηκε. Η αξία που μπορεί να πουληθεί επομένως το όχημα μετά τα 10 χρόνια δέον όπως λογισθεί σαν κέρδος πωλήσεως παγίου, και δεν θα την λάβουμε υπόψη στον υπολογισμό μας των αποσβέσεων. Στην ουσία την συμψηφίζουμε με το κόστος των μεγάλων επισκευών, που ως γνωστό είναι ευρύτερα αποδεκτό ότι πρέπει να προσαυξάνουν την αξία του παγίου. Κοστολογικά θεωρείται ορθή επιλογή διότι παρατείνει την ωφέλιμη ζωή του παγίου. Κατά συνέπεια δεν επιτρέπεται να επιβαρύνει αποκλειστικά το αποτέλεσμα της συγκεκριμένης χρήσεως.

Τα δρομολόγια που εκτελεί σήμερα ένα φορτηγό κυμαίνονται γύρο στα 22 για την Γερμανία, γύρο στα 32 για την Ιταλία. Οι αριθμοί αυτοί των δρομολογίων δύνανται να αυξηθούν ή και να μειωθούν αν μιλάμε για δρομολόγια Βελγίου, Αγγλίας ή Γαλλίας. Αν πάρουμε λοιπόν ένα μέσο όρο 26 περίπου δρομολόγια θα έχουμε προσεγγίσει το κόστος της αποσβέσεως. Η κάθε επιχείρηση δύναται να κάνει τους ίδιους υπολογισμούς, λαμβάνοντας σαν βάση την άμεση γνώση που έχει για τα δικά της δεδομένα. Με βάση αυτά επιλέγει ένα άλλο ακριβέστερο αριθμό δρομολογίων, ή ενδεχόμενα άλλα κριτήρια ως πχ τα διανυθέντα χιλ. 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 τον ρόλο της 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). Με τις ισχύουσες τιμές των δρομολογίων σήμερα δεν εισπράττεται το ποσόν αυτό από τα ΦΔΧ ακόμα και στα καλύτερα όνειρα όλων των αυτοκινητιστών!

Πρόσφατα με τον Ν.3887/2010 εκτιμήθηκε και η αξία της «αδείας» των ΦΔΧ, η οποία πρέπει και αυτή να αποσβεστεί. Ο συντελεστής αποσβέσεως και ο χρόνος ολοκλήρωσης της διαδικασίας του υπολογισμού της απόσβεσης ορίστηκαν με τρόπο που αποσβέστηκε η αξία πριν σχεδόν λειτουργήσουν οι νέου τύπου ΜΕ. Το δίκαιο είναι όταν ιδρυθούν και λειτουργήσουν οι Μεταφορικές Επιχειρήσεις, να εκτιμηθεί ανάλογα με το μέγεθος και την παρουσία στην αγορά της κάθε επιχείρησης μία «φήμη και πελατεία». Είναι άδικο να τύχουν ίδιας μεταχείρισης οι οργανωμένες Μεταφορικές Επιχειρήσεις με τους σκόρπιους Μεταφορείς.

Οι οργανωμένες εταιρείες έχουν δαπανήσει μεγάλα ποσά για να έχουν ένα αξιοπρεπές όνομα στην αγορά και ένα σοβαρό πελατολόγιο. Τα ποσά αυτά έχουν αξία, που αυξάνεται με τον χρόνο. Αντίθετα η αξία της «αδείας», όπως διαμορφώθηκε στα παρελθόντα χρόνια, ήταν και παραμένει εικονική, και δεν περιέχει ουσιαστική λογιστική αποσβεστέα αξία. Ανάλογα λοιπόν με τον αριθμό των οχημάτων και την χρονολογία έναρξης στην Δ.Ο.Υ. οι Μεταφορικές Επιχειρήσεις θα πρέπει να κριθούν με τρόπο δίκαιο και αντικειμενικό, και να καταχωρηθεί στο πάγιο ενεργητικό ένα ποσό ως «φήμη και πελατεία».

Το δίκαιο είναι όταν ιδρυθούν και λειτουργήσουν οι ΜΕ του πολυνομοσχεδίου που επέβαλλε το ΔΝΤ, να εκτιμηθεί ανάλογα με το μέγεθος και την παρουσία στην αγορά της κάθε επιχειρήσεως μία «φήμη και πελατεία» της κάθε ΜΕ. Είναι άδικο να τύχουν ίδιας μεταχείρισης οι οργανωμένες ΜΕ με τους σκόρπιους Μ. Οι οργανωμένες εταιρείες έχουν δαπανήσει μεγάλα ποσά για να έχουν ένα αξιοπρεπές όνομα στην αγορά και ένα σοβαρό πελατολόγιο. Τα ποσά αυτά έχουν αξία που αυξάνεται με τον χρόνο. Αντίθετα η αξία της «αδείας», όπως διαμορφώθηκε στα παρελθόντα χρόνια, ήταν και παραμένει εικονική, και δεν περιέχει ουσιαστική λογιστική αποσβεστέα αξία! Ανάλογα λοιπόν με τον αριθμό των οχημάτων και την χρονολογία που έχει κάνει έναρξη στην Δ.Ο.Υ. η ΜΕ θα πρέπει να κριθεί με τρόπο δίκαιο και αντικειμενικό σε τρόπο ώστε να καταχωρηθεί στο πάγιο ενεργητικό ένα ποσό ως «φήμη και πελατεία».

Τρόποι καταρτίσεως του κοστολογίου

Η μελέτη μας δεν αναφέρεται για ΜΕ ενός ΦΔΧ. Το λογιστικό σχέδιο που θα αναπτύξουμε αργότερα θα καλύπτει επιχείρηση με 99 οχήματα. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι τα παραπάνω αναφερθέντα κόστη δεν είναι ακριβώς τα ίδια ανά όχημα. Στην ουσία μόνο οι ποσότητες αυξομειώνονται και όχι βέβαια οι κατηγορίες εξόδων ή οι δαπάνες που καταβάλλονται ανά δρομολόγιο. Το κάθε φορτηγό όταν προμηθεύεται καύσιμα ή καταβάλλει τα τέλη των αυτοκινητοδρόμων πληρώνει τα ίδια ποσά, ανεξάρτητα από τον αριθμό των οχημάτων που διαθέτει η επιχείρησή του. Οι μεγάλες ΜΕ ενδεχόμενα να συμφωνούν με συγκεκριμένες κατηγορίες προμηθευτών ειδικές τιμές, ή να διαπραγματεύονται την χορήγηση ποσοτικών εκπτώσεων. Αυτό όμως δεν διαφοροποιεί την μελέτη και την τεχνική μας, για τον υπολογισμό του κόστους των δρομολογίων και την καταχώρησή των δαπανών που συνεπάγονται αυτά στα λογιστικά βιβλία των ΜΕ.

Το άριστο κοστολόγιο στην οδική μεταφορά είναι συνάρτηση του λογιστικού σχεδίου που εφαρμόζεται και της επιλογής να οργανωθεί η λειτουργία της ΜΕ σε τρόπο που να εξαγονται πληροφορίες μέσα από τρεις κύριες ομάδες λογαριασμών:

- A) Τους λογαριασμούς κατ' είδος δαπάνης πχ καύσιμα, διόδια, επισκευές κλπ.
- B) Τους λογαριασμούς δαπανών ανά όχημα, δαπάνες πχ οχήματος Νο1, Νο2 κοκ.

Γ) Τις απεικονίσεις συγκεντρωτικά των δαπανών καθενός δρομολογίου χωριστά, πχ δαπάνες

δρομολογίου Νο 1, δρομολογίου Νο 2 κλπ.

Με την βοήθεια των ηλεκτρονικών υπολογιστών δύναται η ΜΕ να εξάγει και στοιχεία σύνθετα με βάση τους κωδικούς που θα εισάγει στους λογαριασμούς κόστους ή στις καταχωρήσεις των δαπανών από τα παραστατικά.

Λογαριασμοί δαπανών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών

Γενικά

Οι λογαριασμοί δαπανών των Μ είναι χρήσιμοι για να προσφέρουν τις πληροφορίες τους αν έχουν την ανάπτυξη τους μέσα στα πλαίσια του ΕΓΛΣ. Το βιβλίου - εσόδων εξόδων που προβλέπει ο ΚΒΣ παρέχει περιορισμένες δυνατότητες, γιατί δεν βοηθά την ΜΕ να οργανωθεί ορθολογικά. Από την άλλη πλευρά θα πρέπει να γίνει και στους ίδιους τους επαγγελματίες κατανοητό, πως το λογιστικό βιβλίο έχει διπλή χρησιμότητα. Από την μία πλευρά δίνει την ευκαιρία στο κράτος να εξάγει την φορολογητέα ύλη. Από την άλλη όμως παρέχει και τις χρήσιμες πληροφορίες προς τον επιχειρηματία, για την λήψη των κάθε είδους αποφάσεων για την ορθολογική άσκηση του επαγγέλματος του. Η τήρηση των λογιστικών αυτών γεγονότων σε χωριστά βιβλία, ήτοι:

Α) Στο θεωρημένο βιβλίο εσόδων – εξόδων των δαπανών για τον υπολογισμό και την απόδοση του ΦΠΑ, όπως γινόταν επί σειράν δεκαετιών, ως πχ, καύσιμα, ανταλλακτικά, κλπ.

Β) σε πρόχειρες σημειώσεις ή βιβλία των λοιπών δαπανών που δεν εμπεριέχουν ΦΠΑ ως πχ μισθοί, εργοδοτικές εισφορές, ασφάλιστρα, ενοίκια, κλπ,

δεν βοήθησε τους Μ εις το να αποκτήσουν επαγγελματική συνείδηση. Ο κύριος λόγος είναι ότι ουδέποτε ασχολήθηκαν με την σύνταξη προϋπολογιστικού κοστολογίου, προκειμένου να είναι σε θέση να υπολογίσουν και να προσφέρουν τις τιμές τους στην αγορά.

Στο μακρινό παρελθόν θεωρούσαν τον αυτοκινητιστή σαν ένα ανεκπαιδευτο επαγγελματία που δεν ήταν σε θέση να εκδώσει μόνος του την φορτωτική και του επέτρεπαν να στραφεί σε «εκδοτήρια των φορτωτικών» για να του την συμπληρώσουν. Στο πρόσφατο παρελθόν του έδωσαν την ευκαιρία να «τηρεί βιβλίο εσόδων εξόδων» που δεν του επιτρέπει στοιχειωδώς να τηρήσει παράλληλα και κοστολόγιο, ή να υπολογίσει το κόστος του χρήματος και την ρευστότητά του. Κατά συνέπεια είχε ασαφή έως εσφαλμένη εικόνα και την πορεία των εργασιών του από την εκμετάλλευση του ΦΔΧ. Το αποτέλεσμα από αυτό το γεγονός είναι να συμμετέχει ο Μ σαν εύκολος και αδύναμος διαπραγματευτής των κομίστρων απέναντι στην πολιτεία και στους πελάτες του.

Είναι πάντως απορίας άξιο γιατί δεν ελήφθη όλες αυτές τις δεκαετίες που παρήλθαν μια θετική πρωτοβουλία, από τα παντοδύναμα ανώτατα συνδικαλιστικά όργανα των Μ. Η επιλογή δηλαδή συγκεκριμένων ΜΕ, οι οποίες θα λειτουργούσαν εθελοντικά σαν κοστολογικά και οργανωτικά κέντρα οδικών μεταφορών. Με μία μικρή οικονομική ενίσχυση, θα μπορούσαν ορισμένοι προοδευτικοί και ευρείας αντιλήψεως οδικοί Μ να λειτουργούν την επιχείρησή τους με πλήρες λογιστήριο, όπως πρέπει να συμβαίνει με όλες τις λοιπές επιχειρήσεις. Τα συμπεράσματα από αυτήν την πρωτοβουλία θα ήταν πολύτιμα για την Πολιτεία για να αναθεωρήσει ορισμένες ρυθμίσεις προς όφελος των ΜΕ, και της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών χερσαίων μεταφορών. Πάνω από όλα όμως θα γινόταν κατανοητό, πως οι Μ θα πρέπει από την μία πλευρά να οργανωθούν σε μεγάλες οικονομικές μονάδες για να κατορθώσουν να ανταγωνιστούν με αξιώσεις τις μεγάλες και οργανωμένες κοινοτικές επιχειρήσεις. Από την άλλη πλευρά να έχουν την δυνατότητα να προβάλλουν στην αγορά τον καταλυτικό ρόλο της μεταφοράς στην ανάπτυξη της οικονομίας.

Πέραν αυτών και οι σχολές ΣΕΚΑΜ πρέπει να αναβαπτιστούν και να χορηγούν δύο κατηγορίες πιστοποιήσεων (τίτλων) σπουδών:

Η μία είναι αυτή που υπάρχει σήμερα. Δηλαδή μία κατώτερη επαγγελματική ικανότητα όπου ο ιδιοκτήτης και εκμεταλλευτής του ΦΔΧ θα επιτρέπεται να είναι και οδηγός του οχήματος. Αυτή η βαθμίδα όσο σκληρό και να φαίνεται θα προσφέρεται σε εκμεταλλευτές ΦΔΧ χωρίς όραμα και φιλοδοξία για την επιχειρηματική τους ανάπτυξη. Η άλλη κατηγορία τίτλου σπουδών θα είναι ανώτερη. Θα είναι δηλαδή μία βαθμίδα που **δεν** θα έχει σαν προϋπόθεση την κατοχή του πρώτου παραπάνω τίτλου «ΣΕΚΑΜ». Σε αυτήν θα δίνεται έμφαση στην επιχειρηματική δραστηριότητα της μεταφοράς, στις συμμαχίες ή στις συγχωνεύσεις επιχειρήσεων, στα κοστολόγια, στο περιβάλλον της αγοράς της μεταφοράς, στον ανταγωνισμό, στην τεχνολογία των μέσων μεταφοράς, στην μελέτη των διεθνών θεμάτων μεταφορών, της κοινοτικής νομοθεσίας κλπ.

Πάνω και πέρα από όλα θα πρέπει να φανεί έμπρακτα, μέσα από την ύλη των σπουδών, η προσφορά της μεταφοράς στην λειτουργία της οικονομίας και της αγοράς, καθώς και ο καταλυτικός ρόλος που παίζει στην διαμόρφωση του κοινωνικού προϊόντος. Στην συνείδηση των σύγχρονων διεθνών και εθνικών Μ, αλλά ταυτόχρονα και των Δ, ή των σιδ/κών υπαλλήλων πρέπει να εμβολιαστεί η πεποίθηση, ότι είναι και αυτοί οι απαραίτητοι, οι αναντικατάστατοι και οι ισότιμοι συνεργάτες στο γίνεσθαι του πανευρωπαϊκού, αν όχι και του παγκόσμιου εμπορίου.

Με βάση αυτά θα μπορούσαμε να ελπίσουμε ότι θέτουμε τις στέρεες βάσεις για την μελλοντική ανάπτυξη των χερσαίων μεταφορών μας. Με την τωρινή εκπαίδευση δυστυχώς μόνο οδηγούς ΦΔΧ παράγουμε. Σε ποιους όμως εναποθέτουμε τις ελπίδες μας για να συνεχίσουμε να ελέγχουμε τις διεθνείς, ή αργότερα και τις εθνικές, οδικές μεταφορές μας; Σε ότι αφορά στην επιρροή της διαβάθμισης αυτής στο επάγγελμα των χερσαίων μεταφορών,

δεν πρέπει να υπάρχουν επιφυλάξεις για δήθεν ρατσισμό με την κατάταξη των Μ σε δύο τουλάχιστον κατηγορίες. Σε όλα ανεξαιρέτως τα επαγγέλματα ή τα στάδια εκπαίδευσης υπάρχουν βαθμίδες. Γιατί όχι και στους οδικούς Μ ή ακόμα και στους Δ, ή ακόμα καλύτερα και στους σιδ/κούς υπαλλήλους; Από τις πολλές χιλιάδες που υπάρχουν σήμερα, πιστεύουμε πως δεν θα έβλαπτε τον κλάδο και την οικονομία της χώρας να επενδυθούν λίγα χρήματα για να παραχθούν στα ΑΕΙ ή τα ΤΕΙ επιστημονικά καταρτισμένοι διαχειριστές της χερσαίας μεταφοράς.

Η ιδέα αυτή, η οποία προτάθηκε από άλλους ήδη από το έτος 2006, συνάδει και με την ισχύουσα μετέπειτα κοινοτική νομοθεσία, η οποία προβλέπει τον **διαχειριστή μεταφοράς**, (κανονισμός (ΕΚ) 1071/2009! Βλέπε στα επόμενα σελίδα 347). Τα στελέχη αυτά θα είναι εφοδιασμένα με υψηλά πρότυπα και οράματα για οργανωμένες επιχειρηματικές δραστηριότητες γύρο από την διακίνηση των αγαθών. Έστω και ένα μικρό μέρος των Μ να αντιληφθεί την ουσία της θεωρητικής αυτής κατάρτισης θα είναι υπεραρκετό, για να αναπτυχθούν μεγάλες εταιρείες με κύρος και ανταγωνιστικότητα έναντι των λοιπών ομοειδών επιχειρήσεων της Δ. Ευρώπης. Στα τμήματα των σχολών αυτών είναι βέβαιο ότι θα είχαν έντονο ενδιαφέρον να σπουδάσουν και άλλοι ενδιαφερόμενοι, που φιλοδοξούν να στελεχώσουν μετά τις σπουδές τους μεταξύ άλλων τις ΔΕ, τις ναυτιλιακές, ή ακόμα και τις ΣΕ.

Ειδικά τώρα πλέον όπου και οι σιδ/κές μεταφορές έχουν απελευθερωθεί, είναι επιβεβλημένο να παραχθούν στελέχη με γνώση στην διακίνηση των εμπορευμάτων με τον σιδ/μο και τις ΣΜ. Η βιομηχανία και το εμπόριο στερούνται σήμερα εξειδικευμένων στελεχών, τα οποία κατέχουν σε βάθος την μεταφορά, σε συνάρτηση με την οργάνωση και την επίβλεψη της προώθησης των προϊόντων σε αποκεντρωμένους χώρους, από όπου θα είναι οικονομικά ευνοϊκή και οργανωτικά ευχερής η παραπέρα διακίνηση των εμπορευμάτων στην αγορά.

Ας μην ξεχνάμε ότι σε μέλλοντα χρόνο στις ΜΕ θα συμμετέχουν και τρίτοι μη «επαγγελματίες γραμμένοι στο ΤΣΑ». Αντίστοιχα θα λειτουργήσουν και ιδιωτικές ΣΕ που θα ζητούν στελέχη με ειδικές γνώσεις. Πέραν αυτού θα υπάρξει ανάγκη να λειτουργήσουν ΜΕ ως δορυφόροι μεγάλων βιομηχανικών ή εμπορικών ομίλων, οι οποίες θα ελέγχονται από αυτούς. Θα έχουν δε σαν κύριο αντικείμενο των εργασιών τους την οργάνωση και εκτέλεση λειτουργιών, που θα καλύπτουν όλο το φάσμα της διακίνησης των φορτίων του ομίλου τους. Πρόκειται δηλαδή για αυτό που ονομάζουμε **«αποκέντρωση της προσφοράς προϊόντων»**.

Για να είναι σε θέση μια επιχείρηση να οργανώσει την εγκατάσταση χώρων, που θα δίνουν την δυνατότητα να παραδίδει άμεσα τα προϊόντα της στην αγορά, απαιτείται να απασχολεί στελέχη ειδικών προσόντων. Ακόμα και από την πλευρά των Δ θα υπάρχει ενδιαφέρον να επιμορφώσουν τα στελέχη τους σε ότι αφορά στην εξέλιξη των χερσαίων μεταφορών. Στις σχολές αυτές θα έχουν ενδιαφέρον να φοιτήσουν και οι σιδ/κοί υπάλληλοι, που διψούν στην

κυριολεξία για μάθηση του αντικειμένου των οδικών και των ΣΜ. Η μονόπλευρη γνώση και ενασχόληση των ελλήνων σιδ/κών υπαλλήλων στις σιδ/κές και μόνο μεταφορές, δεν τους βοηθά εις το να αναπτύξουν το μεταφορικό έργο και έβραν της ελληνικής επικράτειας.

Οι διαπιστώσεις ορθολογικού λογιστηρίου

Σε συγκεκριμένη πάντως επιχείρηση που γνωρίζουμε ότι εφαρμόστηκε αναλυτικό κοστολόγιο, έγινε διαπίστωση πχ ότι ένα ΦΔΧ παρουσίαζε 35% περισσότερο κόστος προμήθειας των καυσίμων σε σύγκριση με τα αναλωθέντα λίτρα, από τα λοιπά αντίστοιχα οχήματα της εταιρείας. Κατά τον έλεγχο βρέθηκε η εξήγηση προς τούτο. Το συγκεκριμένο ΦΔΧ είχε ακόμα τα εργοστασιακά, πολύ μικρότερα δοχεία καυσίμων από τα λοιπά ΦΔΧ της εταιρείας, και έτσι ήταν υποχρεωμένο να προμηθεύεται τα καύσιμα πιο συχνά και βέβαια από ανάγκη και σε περιοχές που ήταν πανάκριβα! Δεν θα ήταν δυνατόν να γίνει αντιληπτή αυτή η επιβάρυνση κόστους εάν η εν λόγω επιχείρηση των 14 ΦΔΧ δεν τηρούσε αναλυτικά κοστολόγια.

Η Ανάπτυξη λογαριασμών των λειτουργικών δαπανών των μεταφορικών επιχειρήσεων

Από αυτές τις κατηγορίες θα αναπτύξουμε στο παρόν μόνο τους λογ/σμούς δαπανών των δρομολογίων και των φορτηγών. Με άλλα λόγια δεν θα μας απασχολήσουν οι δαπάνες των ΓΕΔ γιατί αυτές έχουν αναλυθεί πλήρως στην βιβλιογραφία της γενικής λογιστικής και θεωρούνται ως γνωστές. Τα ΓΕΔ πάντως δύνανται να επιμεριστούν στα κέντρα κόστους των ΜΕ με βάση ορισμένα κριτήρια κατά την κρίση της κάθε ΜΕ. Δηλαδή στα εκτελεσθέντα δρομολόγια, στους μεταφερθέντες τόνους, σε χρονική διάρκεια μιας περιόδου, ή τέλος στα οχήματα που εκτέλεσαν το μεταφορικό έργο.

Στο σημείο αυτό θα ασχοληθούμε από οργανωτικής πλευράς με το άμεσο κόστος μεταφοράς και θα δώσουμε βάρος σε ορισμένους αναλυτικούς λογαριασμούς που έχουν σπουδαία σημασία στην ΜΕ και δεν αναλύονται επαρκώς και όπως θα έπρεπε στο ΕΓΛΣ. Οι κατηγορίες λογαριασμών καθώς και οι πρωτοβάθμιοι βάσει του ΕΓΛΣ παραμένουν ως έχουν. Εμείς θα ασχοληθούμε ενδεικτικά με τις τέσσερεις παρακάτω κατηγορίες, και την παραπέρα ανάλυσή τους μέχρι τους κινούμενους αναλυτικούς λογαριασμούς που μας ενδιαφέρουν.

Πρώτος βαθμός ανάλυσης (πρωτοβάθμιοι λογαριασμοί)

- 60 αμοιβές και έξοδα προσωπικού
- 62 παροχές τρίτων
- 63 Φόροι και τέλη
- 64 Διάφορα έξοδα

Δεύτερος βαθμός ανάλυσης (δευτεροβάθμιοι λογαριασμοί)

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Οι δευτεροβάθμιοι λογαριασμοί έχουν επιλεγεί και αυτοί να είναι διψήφιοι της μορφής ΧΧ, άρα τότε έχουμε 99 δευτεροβάθμιους λογαριασμούς δαπανών, πολλοί από τους οποίους υπάρχουν ήδη στο ΕΓΛΣ και πρέπει να επιλεγούν και να διατηρηθούν, γιατί μας καλύπτουν. Ορισμένοι όμως λογαριασμοί πρέπει να προστεθούν, ως πχ λογαριασμοί που προβλέπονται:

Στην κατηγορία 62

62.03 Τηλεπικοινωνίες,

62.05 Ασφάλιστρα.

62.07 συντηρήσεις και επισκευές

Υπάρχουν όμως και λογαριασμοί που δεν τους προβλέπει το ΕΓΛΣ πλην όμως είναι για την μελέτη μας χρήσιμοι και λειτουργικοί. Προτείνουμε λοιπόν:

62.95 Ναύλοι παρεχόμενοι από τρίτους

62.97 έκτακτα έξοδα επισκευών εκτός Ελλάδος χωρίς ελληνικό ΦΠΑ

62.98 Λοιπές παροχές τρίτων (καταλογιζόμενες στα δρομολόγια)

Στην κατηγορία 63 μας ενδιαφέρουν οι λογαριασμοί

63.03 Φόροι και τέλη κυκλοφορίας μεταφορικών μέσων

63.98 Διάφοροι φόροι και τέλη μεταφορικών μέσων.

Από την κατηγορία 64 ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι λογαριασμοί

64.00 έξοδα μεταφορών (έξοδα των δρομολογίων των φορτηγών)

64.01 έξοδα ταξιδιών (των δρομολογίων οδηγών)

64.08 Υλικά άμεσης ανάλωσης (των φορτηγών)

Τρίτος βαθμός ανάλυσης κατά το είδος της δαπάνης (τριτοβάθμιοι).

Στην συνέχεια πρέπει να ακολουθήσει ένας ακόμα τρίτος βαθμός ανάλυσης από μη κινούμενους λογαριασμούς που θα είναι οι δαπάνες κατ' είδος των δρομολογίων που εκτελεί η επιχείρηση, καθώς και των δαπανών για την ετοιμότητα δρομολόγησης των φορτηγών.

Πχ ενδεικτικά από την κατηγορία 62

62.04.10 Ενοίκια χρηματοδοτικής μισθώσεως οχημάτων

62.05.01 Ασφάλιστρα μεταφορικών μέσων

62.07.23 Υπηρεσίες συντηρήσεων και επισκευών φορτηγών (Ελλάδος με ΦΠΑ)

62.95.91 Ναύλοι συνδυασμένων μεταφορών (χωρίς ΦΠΑ)

62.96.19 Ναύλοι ελληνικών οχηματαγωγών πλοίων με ΦΠΑ

Ενδεικτικά από την κατηγορία 63

63.03.01 Φόροι και τέλη κυκλοφορίας ΦΔΧ

63.98.23 Διόδια Ελλάδος

63.98.90 Διόδια Ιταλίας

63.98.91 Διόδια Αυστρίας

63.98.92 κ.ο.κ.

Από την κατηγορία 64

64.00.23 Καύσιμα και λιπαντικά Ελλάδος

64.00.91 Καύσιμα και λιπαντικά Ιταλίας

64.00.92 Καύσιμο και λιπαντικά Αυστρίας

64.00.93 κ.ο.κ.

αντίστοιχα στην ίδια κατηγορία

64.08.99 Ελαστικά και λοιπά αναλώσιμα και ανταλλακτικά φορτηγών.

Τέταρτος βαθμός ανάλυσης κατά φορτηγό (τεταρτοβάθμιοι - κινούμενοι λογαριασμοί).

Στην ανάπτυξη ανάλυσης του τρόπου κοστολόγησης δώσαμε την λύση μας για μία ομαδοποίηση των διαφόρων κατηγοριών λογαριασμών που μπορούν να συμπεριληφθούν στα ίδια κέντρα κόστους. Αναφέραμε επίσης ότι το λογιστικό σχέδιο που αναπτύσσουμε σαν παράδειγμα περιλαμβάνει επιχείρηση με 99 φορτηγά. Ο τέταρτος βαθμός λοιπόν ανάλυσης προτείνουμε να είναι τριψήφιος. Το πρώτο ψηφίο, της εκατοντάδας 1, 2, 3, κοκ να αναφέρεται σε μια από τις εννέα κατηγορίες που κατατάξαμε τις δαπάνες των ΦΔΧ. Τις εννέα αυτές κατηγορίες κόστους τις αναπτύξαμε στα προηγούμενα. Όταν αυτοί οι κωδικοί αριθμοί αξιολογηθούν παρέχουν μέσω του ΗΥ χρήσιμες πληροφορίες για την λήψη αποφάσεων.

Τα επόμενα δύο ψηφία είναι ο αύξων αριθμός του κάθε οχήματος δηλαδή 01,02, 03,... κ.ο.κ. Δηλαδή με βάση τα προηγούμενα έχουμε πχ τους λογαριασμούς:

62.05.01.201 Ασφάλιστρα ΦΔΧ Νο 1

62.05.01.202 Ασφάλιστρα ΦΔΧ Νο 2

63.03.01.217 Τέλη κυκλοφορίας ΦΔΧ Νο 17

Διαπιστώνεται λοιπόν ότι με τον ίδιο τρόπο μπορούν να καταχωρηθούν οι αποσβέσεις και τα άλλα πάγια έξοδα του φορτηγού σε τρόπο ώστε να δύναται η ΜΕ να έχει την πλήρη ανάλυση της «σταλίας» του φορτηγού. Δηλαδή να γνωρίζει ο επιχειρηματίας πόσο κοστίζει η ημέρα ή η ώρα της καθυστέρησης του οχήματος που παραμένει σε ακινησία από λάθος ή παράληψη του πελάτη.

Ανακεφαλαιώνοντας τα προηγούμενα διαπιστώνουμε ότι η ΜΕ δύναται χωρίς πρόβλημα να συγκεντρώνει πληροφορίες για το κάθε είδος δαπάνης, για κάθε αυτοκίνητο και συγχρόνως ομαδοποιημένες δαπάνες κατά αυτοκίνητο ή και διαδρομές. Ιδιαίτερη έμφαση στα κοστολόγια πρέπει απαραίτητα να δοθεί στην ποιοτική διαφορά εκάστου είδους δαπάνης:

Είναι εντελώς διαφορετικό είδος κόστους το καύσιμο, η μισθολογική δαπάνη του οδηγού και ο χρόνος που αναλώνεται σε κενή διαδρομή για την ανεύρεση φορτίου, από το καύσιμο και τον χρόνο που αναλώνεται για την εκτέλεση ενός δρομολογίου.

Τα ίδιο ισχύει πχ και για το κόστος στους χώρους σταθμεύσεως. Η υποχρεωτική στάθμευση του οχήματος από έλλειψη έργου είναι διαφορετική από την στάθμευση του οχήματος για λόγους ασφαλείας που περιμένει την σειρά του να εκφορτωθεί στις αποθήκες του παραλήπτη ή να επιβιβασθεί σε ένα οχηματαγωγό πλοίο, στα πλαίσια εκτελέσεως ενός δρομολογίου.

Το κόστος μίας τακτικής επισκευής είναι κοστολογικά διάφορο από το αντίστοιχο κόστος της εισόδου του οχήματος σε συνεργείο για την αποκατάσταση μίας έκτακτης βλάβης.

Το επιπλέον κόστος προσωρινής αλλαγής των διαδρομών των οχημάτων λόγω ανωτέρας βίας, απεργιών κλπ, επιβάλλεται να διασταλεί οργανωτικά από το κόστος των τακτικών δρομολογίων.

Από τα παραπάνω συνάγεται πως η λογιστική οργάνωση της ΜΕ επιβάλει μεταξύ άλλων και την διενέργεια λογιστικών εγγραφών. Το βιβλίο εσόδων – εξόδων αντίθετα δεν ενημερώνεται με την καταχώρηση λογιστικών εγγραφών, οι οποίες περιγράφουν με σαφή τρόπο την κάθε συναλλαγή του Μ. Όλες οι παραπάνω **αναλυτικές δαπάνες** που αναφέραμε προέρχονται από διάφορες συναλλαγές του Μ με συνεργαζόμενα με αυτόν πρόσωπα, που ονομάζονται σε γενικές γραμμές **«προμηθευτές»** και απεικονίζονται στο παθητικό του ισολογισμού της κάθε εταιρείας.

Αντίθετα όλες οι συναλλαγές του Μ που του αποφέρουν τα έσοδα από την λειτουργία της ΜΕ, όπως προηγούμενα αναφέραμε, διενεργούνται με πρόσωπα που αποκαλούμε στην λογιστική γλώσσα **«πελάτες»**. Οι λογαριασμοί των πελατών απεικονίζονται κατά τα γνωστά στο ενεργητικό του ισολογισμού της εταιρείας. Οι δαπάνες στο σύνολο τους συγκεντρώνονται και καταχωρούνται στους λεγόμενους «αποτελεσματικούς λογαριασμούς», που δίνουν και το τελικό αποτέλεσμα της χρήσεως.

Α) Ο λογαριασμός ταμείου μεταφορικής επιχείρησης - Εκκαθάριση δρομολογίου

Μέσα σε όλες τις ιδιομορφίες που έχει η ΜΕ συμπεριλαμβάνεται και το ταμείο. Ο λογαριασμός αυτός της κατηγορίας 38 δεν είναι απλή υπόθεση για μία επιχείρηση με πολλά φορτηγά. Από την γενική λογιστική γνωρίζουμε θεωρητικά τους λογαριασμούς «ταμείο κεντρικού» «ταμείο υποκαταστήματος» κλπ. Στην ΜΕ παράλληλα με αυτά τα γνωστά ταμεία – λογαριασμούς έχουμε και την διαχείριση χρημάτων που ανατίθεται στους οδηγούς των φορτηγών. Δεν είναι δυνατόν άλλωστε να γίνει αλλιώς. Ο οδηγός είναι ένα μόνιμο κινητό ταμείο της εταιρείας που εισπράττει χρήματα από τους πελάτες, πληρώνει δαπάνες στο δρόμο ή διευκολύνει συναδέλφους του της εταιρείας που χρειάζονται χρήματα κάπου στην διαδρομή. Όλα αυτά τα λογιστικά γεγονότα όπως αντιλαμβάνεται ο κάθε ενδιαφερόμενος δεν είναι δυνατόν να καταχωρούνται εξωλογιστικά ή να τηρούνται σε πρόχειρες σημειώσεις.

Εκτός των δαπανών και εισπράξεων της εταιρείας που διαχειρίζονται οι οδηγοί, δεν παύουν αυτοί να είναι και υπάλληλοι της εταιρείας και επομένως να έχουν και ταμειακές δοσοληψίες έναντι των μισθών και λοιπόν αμοιβών τους. Λόγω του ότι οι οδηγοί διεθνών μεταφορών διαμένουν τις περισσότερες

φορές σε διάφορα μέρη της Ελλάδος μακριά από την έδρα της επιχείρησης, καταβάλλονται οι αμοιβές τους πολλές φορές σε τράπεζα ή στέλνονται μέσω εμβασμάτων σε συγγενικά τους πρόσωπα. Λαμβάνοντας επιπλέον υπόψη ότι οι οδηγοί πληρώνουν επίσης δαπάνες της εταιρείας μέσω πιστωτικών καρτών, (Π Π Χ δηλαδή Πληρωμή με Πλαστικό Χρήμα), καθίσταται από την μία μεριά η διαχείριση του ταμείου της ΜΕ ακόμα πιο πολύπλοκη, και η λογιστική της απεικόνιση πιο τεχνοκρατική και υψηλών απαιτήσεων.

Κυρίως όμως η διαχείριση του ταμείου καθίσταται ηθικά ευαίσθητη στην περίπτωση που τα οχήματα ανήκουν σε πολλά μέλη εταιρικούς ΜΕ, ή είναι το όχημα συνιδιοκτησίας πολλών φυσικών προσώπων.

B) Τρεχούμενοι λογαριασμοί ταμείου – οδηγών

Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα και να γίνει χρηστή διαχείριση του ταμείου πρέπει το λογιστικό σχέδιο της επιχείρησης να προβλέπει πλήθος κινουμένων λογαριασμών ταμείων. Η ανάλυση μπορεί να είναι της εξής μορφής:

38	Χρηματικά διαθέσιμα
38.00	Ταμείο
38.00. 01	Ταμείο μετρητών - Ευρω
38.00.02	Ταμείο εσωτερικών συναλλαγών και πιστωτικών καρτών
38.00.01.000	Ταμείο κεντρικό Ευρώ
38.00.01.001	Ταμείο οδηγού οχήματος Νο 1
38.00.01.002	Ταμείο οδηγού οχήματος Νο 2 κ.ο.κ.
38.00.02.000	Ταμείο κεντρικό συναλλαγών μέσω πιστωτικών καρτών. (πληρωμές με πλαστικό χρήμα – ΠΠΧ)
38.00.02.001	Ταμείο πληρωμής ΠΠΧ οδηγού οχήματος Νο 1
38.00.02.002	Ταμείο πληρωμής ΠΠΧ οδηγού οχήματος Νο 2
38.00.02.003	κοκ για την πληρωμή με πλαστικό χρήμα μέσω ενός οδηγού.

Προκειμένου να φέρουμε παρακάτω ένα ολοκληρωμένο παράδειγμα μιας εκκαθαρίσεως ενός δρομολογίου οδηγού πρέπει να λάβουμε υπόψη μας και τον λογαριασμό μισθοδοσίας των οδηγών, πχ 53.00.00.001 και 53.00.00.002 μισθοί πληρωτέοι οδηγού οχήματος Νο 1, Νο2... κοκ.

Δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής μας ότι ο τριψήφιος κωδικός του βαθμού που κινείται έχει την λειτουργικότητα που έχουμε αναπτύξει πρωτύτερα. Όπως διαπιστώνεται ο λογαριασμός αυτός στις εκατοντάδες του αρχίζει από μηδέν (0) διότι δεν είναι λογαριασμός κόστους, αλλά πρόκειται στην ουσία ως γνωστόν για λογ/σμό παθητικού. Αν ετίθετο επομένως ένας άλλος αριθμός ως πχ 2 ή 5 κλπ τότε ο υπολογιστής θα τον εκλάμβανε και θα τον επεξεργαζόταν όπως τους αντίστοιχους των εννέα κατηγοριών δαπανών και θα παρουσίαζε τα ποσά του λογαριασμού αυτού σαν κόστος. Το σημείο αυτό είναι τεχνικό και έχει σχέση με τον προγραμματισμό του υπολογιστή για

την κωδικοποίηση των λογαριασμών οι οποίοι θα μας δώσουν τα συνολικά έξοδα του κάθε δρομολογίου.

Γ) Λογαριασμοί κόστους εργασίας των οδηγών

Ο λογαριασμός κόστους της κατηγορίας 60 για όλες τις αμοιβές και έξοδα προσωπικού του οδηγού του φορτηγού Νο1 είναι οι ακόλουθοι:

60.00.00.701	Τακτικές αποδοχές οδηγού ... οχήματος Νο 1
60.00.00.702	Τακτικές αποδοχές οδηγού ... οχήματος Νο 2
60.03.00.701	Εργοδοτικές εισφορές οδηγού οχήματος Νο 1
60.03.00.702	Εργοδοτικές εισφορές οδηγού οχήματος Νο 2 κ.ο.κ.

Εδώ διαπιστώνουμε ότι τηρούμε πάντα τον ίδιο κωδικό οχήματος στον οδηγό και στο όχημα 01, 02 κλπ και τον αριθμό 7 στην αρχή, που έχουμε κωδικοποιήσει όπως είδαμε στα προηγούμενα τις δαπάνες προσωπικού των οδηγών. Η απεικόνιση αυτή παραμένει, αδιάφορο αν αποχωρήσει ο οδηγός του οχήματος και αντικατασταθεί από ένα νέο. Τότε απλώς αλλάζει ο τίτλος του λογαριασμού στο όνομα του νέου οδηγού, και όχι βέβαια ο κωδικός του.

Παράδειγμα εκκαθαρίσεως δρομολογίου

Παραθέτουμε ένα κλασικό παράδειγμα εκκαθαρίσεως ενός δρομολογίου φορτηγού με τα πλέον σημαντικά λογιστικά γεγονότα που μπορεί να συμβούν κατά την διάρκειά του:

Η Μεταφορική ΑΕ προσλαμβάνει τον οδηγό Χ και του καταβάλει έναντι δρομολογίου 200 Ευρώ. Ο οδηγός μεταβαίνει για φόρτωση και λαμβάνει μετρητά από τον φορτωτή πελάτη 800 Ευρώ. Στην Πάτρα καταβάλλει για τις διαδικασίες φορτώσεως στο οχηματαγωγό πλοίο ΤΠΥ 35,70 ευρώ στο πρακτορείο και 120 Ευρώ έναντι του ΦΠΑ της φορτωτικής του πλοίου η οποία εκδίδεται «επί πιστώσει».

Στην Ιταλία καταβάλει μετρητά για καύσιμα 180 ευρώ και διόδια με την πιστωτική κάρτα 210 Ευρώ. Στην επιστροφή συναντά τον οδηγό του οχήματος της εταιρείας Νο 2 και του καταβάλει 150 ευρώ για να αντιμετωπίσει τις αυξημένες δαπάνες που του προέκυψαν. Ελληνικά διόδια καταβλήθηκαν συνολικά 35 ευρώ. Κατά την διάρκεια του ταξιδιού καταβάλλεται στην σύζυγο του οδηγού το ποσόν των Ευρώ 200 έναντι των μισθών του συζύγου της. Ο ίδιος ο οδηγός δαπανά από τα ποσά της εταιρείας για προσωπικά του δώρα για την οικογένεια του 80 Ευρώ. Στο τέλος του μηνός λαμβάνεται το τιμολόγιο της εταιρείας που μας χορήγησε την πιστωτική κάρτα

Οι λογιστικές εγγραφές που προκύπτουν από τα παραπάνω λογιστικά γεγονότα είναι οι ακόλουθες:

38.00.01.001 200

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

38.00.01.000	200		
έναντι δρομολογίου οδηγού	Χ...		
38.00.01.01 800			
30.00.00.254	800		
πελάτης χ έναντι λογαριασμού δια χειρός οδηγού Χ...			
62.98.95.201		30	
54.0 ΦΠΑ	5,70		
50.00 προμηθευτές		35.70	
οφειλή μας πράκτορα Ν.. Πάτρας για λιμενικά τέλη			
50.00	Πράκτορας Πάτρα		35.70
	38 00 01 001		35,70
εξόφληση Τ.Π.Υ ... οχήματος Νο 1 οδηγού Χ...			
50	(Προμηθευτές - Νικολάου)	120	
	38 00 01.001	120	
	έναντι λογ/σμού δια χειρός οδηγού Χ οχήματος Νο 1		
64 00 91 801	καύσιμα Ιταλίας	180	
38 00 01 001	ταμείο οδηγού Χ		180
	καύσιμα Ιταλίας οχήματος	No 1	
63 98 91 801	διόδια Ιταλίας	210	
38 00 02 001	Κάρτα οδηγού Χ		210
	ΠΠΧ διοδίων Ιταλίας οχήματος	No 1	
38 00 01 002		150	
38 00 01 001			150
όσα κατέβαλε ο οδηγός Χ οχήματος Νο 1 στον οδηγό Ψ του οχήματος Νο 2			
63 98 90 801		29,40	
54.00 (ΦΠΑ)		5.60	
38 00 01 001			35
	καταβολή διοδίων Ελλάδος με μετρητά οδηγού Χ οχήματος Νο 1		
	(και εδώ πρέπει να προηγηθεί η εγγραφή οφειλής και να ακολουθήσει η πληρωμή. Αναφέρεται έτσι χάριν συντομίας.)		
53 00 01 001		200	

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

38 00 01 000 200
όσα κατέβαλε το κεντρικό ταμείο στην σύζυγο του, έναντι μισθών του Χ

Ειδικά για το ποσό που δαπάνησε από τα χρήματα της εταιρείας κατά την διάρκεια του δρομολογίου για λογαριασμό του υπάρχουν δύο λύσεις.

Η πρώτη είναι να τα χρεωθεί τους μισθούς του

53 00 01 001 80

38 00 01 001 80

όσα έλαβε από τα χρήματα του δρομολογίου ...

Η άλλη είναι να θεωρηθούν ως ταμείο εις χείρας του οδηγού και να συμψηφιστούν με έξοδα επόμενου δρομολογίου. Η πείρα διδάσκει ότι φρόνιμο είναι να κλείνει ο λογαριασμός του δρομολογίου. Από την στιγμή που ο οδηγός δεν έχει δικά του χρήματα για να αντιμετωπίσει τα ατομικά του έξοδα, πως θα δυνηθεί να αντιμετωπίσει τις δαπάνες του επόμενου δρομολογίου; Η επιχείρηση ως είναι επόμενο θα πρέπει να του χορηγήσει μικρότερο ποσό, λόγω συμψηφισμού της δαπάνης που έκανε από τα χρήματα της εταιρείας. Ορισμένοι οδηγοί έχουν αποδείξει ότι δεν συμμερίζονται τα προβλήματα των εταιρειών που εργάζονται και εκμεταλλεύονται την ανάγκη των επιχειρήσεων για πρόσληψη ικανών και έντιμων οδηγών. Δυστυχώς για τον κλάδο αξιώνουν και λαμβάνουν τις συμφωνημένες και νόμιμες αποδοχές τους, προσαυξημένες με κάθε είδους ποσά εξόδων, για τα οποία δεν έχουν επαρκή δικαιολογία, για το πώς προέκυψαν.

Για τον λόγο αυτό καλό είναι με την επιστροφή στην έδρα της εταιρείας να γίνεται και η εκκαθάριση του συγκεκριμένου δρομολογίου ή των όσων τυχόν δρομολογίων είναι ανοικτά. Μην ξεχνάμε ότι οι οδηγοί διεθνών μεταφορών δεν επιστρέφουν πάντα στην έδρα της εταιρείας, στην οποία κατά κανόνα λειτουργεί το λογιστήριο. Είναι παρατηρημένο ότι δεν βολεύουν όλες οι φορτώσεις από το εξωτερικό προς την Ελλάδα να προορίζονται για την πόλη που είναι η έδρα της ΜΕ. Για τον λόγο αυτό συμβαίνει πολλές φορές στις μεταφορικές επιχειρήσεις να διενεργούνται ταυτόχρονα περισσότερες της μίας εκκαθαρίσεις δρομολογίων του ίδιου φορτηγού, ή να προσκομίζει τα παραστατικά των δαπανών άλλος οδηγός της εταιρείας, με τον οποίο συναντήθηκαν σε κάποιο σημείο της διαδρομής. Ο ΔΜ μετά την επιστροφή του ΦΔΧ στην έδρα πρέπει να κλείνει κατόπιν ελέγχου τον φάκελο της συγκεκριμένης μεταφοράς.

Προς τον σκοπό αυτό επιβάλλεται να αναζητήσει από τον οδηγό και τους υπαλλήλους γραφείου:

- 1) Το εξοφλημένο δελτίο TIR, ή το ΕΔΕ κλπ, εάν επρόκειτο για μεταφορά υποκειμένων εμπορευμάτων.
- 2) Την φορτωτική CMR εξοφλημένη χωρίς επιφυλάξεις από τον παραλήπτη.
- 3) Τα συνταχθέντα έγγραφα στην περίπτωση που προέκυψε ανωμαλία κατά την μεταφορά.
- 4) Τα παραστατικά των δαπανών που καταβλήθηκαν καθ' οδόν.

- 5) Τις ενδείξεις των διανυθέντων χιλιομέτρων για την διαπίστωση της προβλεπόμενης ανάλωσης καυσίμων, ή τυχόν έλεγχο της υπερκατανάλωσης.
- 6) Έλεγχο στο Τ.Π.Υ. ή την φορτωτική για την ορθότητα των ποσών που χρεώθηκε ο πελάτης για την συγκεκριμένη μεταφορά και σε μεταγενέστερο χρόνο επιβεβαίωση της είσπραξης του ποσού.

Τα έσοδα της οδικής μεταφοράς

Εκτός από τις δαπάνες για την παραγωγή των υπηρεσιών της μεταφοράς, οι ΜΕ σημειώνουν και έσοδα, τα οποία είναι κατά βάση τα κόμιστρα. Αν η ΜΕ είναι άρτια οργανωμένη και διαθέτει μεγάλο αριθμό οχημάτων, τότε ενδεχόμενα να προσφέρει και λοιπές υπηρεσίες μεταφοράς, ή αποθηκείσεων, κλπ. Σε αυτήν την περίπτωση όμως θα πρέπει να δηλώσει και διαφορετικούς κωδικούς δραστηριότητας στην Δ.Ο.Υ.. Εμείς θα παραμείνουμε λοιπόν στον Μ που εκτελεί αποκλειστικά και μόνο τις μετακομίσεις των φορτίων με το φορτηγό του, ανεξάρτητα αν διαθέτει περισσότερα του ενός φορτηγά.

Ενδεικτικά αναφέρουμε στο μέρος αυτό ορισμένες πρόσθετες υπηρεσίες που δύναται να προσφέρει ο οδικός Μ, όπως πχ την αποθήκευση, την συσκευασία, την φόρτωση, κλπ. Σημειωτέον ότι και ο ισχύον νέος κώδικας φορολογικής απεικόνισης συναλλαγών προβλέπει ως αποδεικτικό δαπάνης ένα από τα τέσσερα αντίτυπα της φορτωτικής. Πρόκειται δηλαδή για το στοιχείο που εκδίδει ο μεταφορέας για να εισπράξει την αμοιβή του για το έργο που πρόσφερε στον πελάτη του.

Το ορθό θα ήταν να εκδίδει ο μεταφορέας ΤΠΥ. Παραδοσιακά όμως επεκράτησε ως στοιχείο η φορτωτική, η οποία στην ουσία είναι η έντυπη σύμβαση που συνάπτει ο αποστολέας με τον οδικό Μ. Η φορτωτική ως στοιχείο είχε λόγο να οριστεί στις δεκαετίες προ του 1970. Τις εποχές αυτές οι υπηρεσίες μεταφοράς ήταν στα σπάργανα και ο Μ ένας επαγγελματίας που απλά και μόνο είχε άδεια οδήγησης του φορτηγού! Στην δεκαετία του 1970 εξέδιδαν οι ΜΕ του Ν. 1060/1971 πέραν της φορτωτικής και ΤΠΥ, γεγονός που τους επέτρεπε να προσφέρουν και λοιπές παροχές επιπλέον της μετακόμισης.

Σειρές και αρίθμηση των Φορτωτικών

Στην συνέχεια με την ισχύ του Ν. 383/1976 καθιερώθηκε έκτοτε η φορτωτική σαν στοιχείο, του οδικού μεταφορέα, που είχε δυσμενή επίδραση στην προοπτική αναπτύξεως του κλάδου και στην νοοτροπία των οδικών μεταφορέων. Ανεξάρτητα από το εκδιδόμενο στοιχείο για την είσπραξη των εσόδων του οδικού μεταφορέα, η ουσία της οργανώσεως της επιχείρησης δεν αλλοιώνεται. Όπως έχουμε αναφέρει στα προηγούμενα το κάθε αυτοκίνητο έχει δικούς του κωδικούς εξόδων και έτσι καθίσταται δυνατή η διαπίστωση των ειδών κόστους χωριστά για το κάθε όχημα. Είδαμε επίσης ότι με το πρώτο από τα ψηφία του κινούμενου λογαριασμού μπορούμε να λαμβάνουμε για το κάθε αυτοκίνητο ομοειδείς κατηγορίες δαπανών όπως πχ:

- α) Πόσο κόστισε στην εταιρεία ο οδηγός για το διάστημα της διάρκειας εκάστου δρομολογίου,
- β) Πόσο καύσιμο κατανάλωσε το φορτηγό στα διανυθέντα χιλιόμετρα της διαδρομής,
- γ) ποια είναι η επιβάρυνση από το σταθερό κόστος ασφαλιστρών, αποσβέσεων, κλπ διοικητικών εξόδων που επιβαρύνεται το συγκεκριμένο δρομολόγιο, κλπ.

Οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές μας βοηθούν επίσης να λάβουμε αυτόματα και το κόστος ανά δρομολόγιο και όχι μόνο αυτό. Μας δίνουν την ευκαιρία να το συγκρίνουμε με και τα έσοδα του ίδιου δρομολογίου και να έχουμε το μικτό έσοδο κάθε δρομολογίου και κάθε φορτηγού. Για να έχουμε αυτό το αποτέλεσμα πρέπει να οργανώσουμε τις φορτωτικές των αυτοκινήτων της εταιρείας με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε η αρίθμηση και οι σειρές τους να μπορούν να διαχωριστούν λογιστικά η μια από την άλλη.

Οι φορτωτικές του φορτηγού Νο1 θα αρχίζουν από το 1001 μέχρι το 1999. Του οχήματος Νο2 από το 2001 μέχρι το 2999 κ.ο.κ. Εξυπακούεται ότι μιλάμε για διεθνείς μεταφορές και ένα ΦΔΧ δεν μπορεί να εκτελέσει περισσότερα από περίπου 30 ταξίδια Γερμανίας ή 40 Ιταλίας. Αυτό σημαίνει ανάλωση εντύπων φορτωτικών το πολύ 100 τον κάθε χρόνο. Άρα επαρκούν οι αριθμήσεις στα στελέχη ακόμα και αν το εκάστοτε ΦΔΧ φορτώνει με περισσότερους του ενός αποστολείς ή παραλήπτες και έχει από αυτόν τον λόγο περισσότερους του ενός πληρωτές κομίστρου.

Ακόμα και στην περίπτωση που θα διενεργεί αρχικές και τελικές διαδρομές στα πλαίσια συνδυασμένων μεταφορών, ή και τοπικές αποστολές και παραλαβές φορτίων, είναι και πάλι αδύνατον να εκδώσει 1000 φορτωτικές σε ένα χρόνο. Είναι γνωστό από τον ΚΒΣ ότι δεν επιτρέπεται αρίθμηση με ίδιο δηλαδή επαναλαμβανόμενο αύξοντα αριθμό την ίδια χρονιά. Η μεταφορική επιχείρηση επομένως θεωρώντας περίπου 900 φύλλα θα καλύπτει τις ανάγκες της για αρκετά χρόνια. Το ίδιο μπορεί να συμβεί και στην περίπτωση εκδόσεως αθεώρητων φορτωτικών με βάση τον «TAX MANAGER». Ή αντίστοιχα με βάση πολυγραφημένη διαταγή 1083/2003, βάσει της οποίας θεωρείται ημερολόγιο μεταφοράς και ο μεταφορέας αποκτά το δικαίωμα εκδόσεως αθεώρητων φορτωτικών.

Πρέπει να δοθεί στο σημείο αυτό και ιδιαίτερη προσοχή στον τρόπο που θα χαρακτηριστούν οι σειρές των φορτωτικών. Υπάρχει μία απλή ονομασία της σειράς που χρησιμοποιήθηκε πολύ για τις ΙΜΕ, και αυτή ήταν ο αριθμός του αυτοκινήτου. Η ονομασία αυτή των σειρών πρέπει να αποφεύγεται τόσο γιατί αλλάζουν οι αριθμοί κυκλοφορίας των ΦΔΧ όσο και για τον λόγο ότι δεν μας εξυπηρετούν λογιστικά στο παραμικρό. Πλέον αυτού οι πελάτες αναφέρονται πάντα όπως συνηθίζεται στον αριθμό του παραστατικού, δηλαδή της φορτωτικής. Τότε θα υπάρχει αμφιβολία για το ποιου φορτηγού είναι η φορτωτική αυτή, αφού όλων των οχημάτων θα έχουν αρχίσει από τον ίδιο αριθμό και επομένως θα είναι παραπλήσιοι.

Αντίθετα αν ο πελάτης αναφερθεί στην φορτωτική 12322 γίνεται αμέσως σαφές ότι πρόκειται για το φορτηγό Νο 12 και βέβαια στην φορτωτική 322, ή αναφερόμενος στον αριθμό 4723 γίνεται σαφές ότι πρόκειται για την φορτωτική 723 του φορτηγού Νο 4. Η φορτωτική Νο 25 του φορτηγού Νο 28 θα είναι προφανώς κατά τα προηγούμενα η 28025! Για τον ίδιο αντίστοιχα λόγο πρέπει να αποφύγουμε την ονομασία των σειρών των φορτωτικών με τα γράμματα της αλφαβήτου. Η αρίθμηση πρέπει να γίνεται λοιπόν με βάση τον αριθμό που έχουμε δώσει στο κάθε όχημα, δηλαδή όχημα Νο 1 σειρά φορτωτικών 1, σειρά φορτωτικών 2 για το όχημα 2, κοκ.

Η αρίθμηση των δρομολογίων

Από τα παραπάνω προτείνουμε και γίνεται αντιληπτό, ότι θα πρέπει να υπάρξει και μία

απλή αρίθμηση για την κωδικοποίηση των δρομολογίων. Για την ολοκλήρωση του κοστολογίου της μεταφορικής επιχείρησης είναι επιβεβλημένο να κοστολογείται και το κάθε δρομολόγιο, όπως αντίστοιχα ως γνωστόν κοστολογείται η κάθε φάση παραγωγής ή παρτίδας στην βιομηχανία. Ένας απλός τρόπος αρίθμησης των δρομολογίων για μία επιχείρηση που έχει στην εκμετάλλευσή της μέχρι 99 οχήματα γίνεται με τέσσερα μόνο ψηφία για να αποφεύγουμε τα λάθη και να μειώνουμε το λογιστικό κόστος:

Τα οχήματα της εταιρείας θα έχουν πάντα για την αρίθμηση τους τα 2 πρώτα ψηφία, δηλαδή 01, 02, 03 16, 17, κ.ο.κ. η οποία τίθεται πρώτη στον κωδικό του δρομολογίου.

Για το δρομολόγιο δίνουμε επίσης πάντα έναν διψήφιο αριθμό αρχίζοντας την χρονιά από το ένα, Δηλαδή 01,02, 03 32, 33 , 34, κ.ο.κ.

Για παράδειγμα:

το δρομολόγιο ένα του ΦΔΧ Νο 1 είναι 0101. Το δρομολόγιο με αριθμό ένδεκα του ίδιου αυτοκινήτου είναι 0111.

Το πρώτο δρομολόγιο του αυτοκινήτου Νο 11 είναι το 1101, ενώ το ενδέκατο είναι 1111. Με τον τρόπο αυτό εξατομικεύεται το κάθε δρομολόγιο και όχημα.

Ή τέλος το δρομολόγιο Νο 2 του οχήματος Νο 2 είναι 0202 ενώ στο ίδιο όχημα το δρομολόγιο Νο 22 είναι 0222. Για το όχημα 22 το δεύτερο δρομολόγιο του θα πάρει τον αριθμό 2202.

Όταν καταχωρείται ένα παραστατικό δαπάνης δρομολογίου, πρέπει ταυτόχρονα να διενεργείται και η κοστολογική καταχώρηση του δρομολογίου. Αυτό είναι εύκολο αν ο υπάλληλος που αναλαμβάνει την εκκαθάριση με τον οδηγό αναγράφει κατά την διάρκεια της παραπάνω ελεγκτικής διαδικασίας επάνω στο κάθε παραστατικό απαραίτητα και τον αριθμό της εκκαθάρισης του συγκεκριμένου δρομολογίου. Ο αριθμός αυτός τιθέμενος στο πρόγραμμα με κατάλληλο τρόπο μας δίνει κάθε φορά την οικονομική εικόνα των δαπανών και των εσόδων εκ των φορτωτικών του κάθε δρομολογίου.

Συμπεράσματα για τις λογιστικές καταχωρήσεις

Προκαταβολικά ζητούμε συγγνώμη αν παρατηρήσατε κάποιο λάθος στην ανάπτυξη των λογαριασμών ή των λογιστικών εγγραφών. Σημασία για εμάς έχει να γίνει κατανοητή η ανάγκη να υπάρξει αναλυτική λογιστική και κοστολόγιο στο φορτηγό. Ο κάθε επιχειρηματίας δύναται να δώσει έμφαση με ανάλυση σε ποσά και δαπάνες εκμεταλλεύσεως που θα εξάγονται από συγκεκριμένους λογαριασμούς που τον ενδιαφέρουν. Η παραπάνω ανάπτυξη λογαριασμών και παραδειγμάτων ήταν με πραγματικά λογιστικά γεγονότα, πλην όμως δέον να εφαρμοστούν με πολύ προσοχή. Για την ορθολογική τήρηση του λογιστηρίου της μεταφορικής επιχειρήσεως πρέπει εκτός όσων προαναφέραμε να δίδεται μεγάλη προσοχή και στα ίδια τα παραστατικά των λειτουργικών δαπανών. Θα πρέπει να φέρουν απαραίτητα επάνω στο έντυπο τους με ευθύνη του διαχειριστή του κεντρικού ταμείου της εταιρείας, τις παρακάτω ενδείξεις:

- A) Τα παραστατικά δαπανών για την διενέργεια του δρομολογίου
- Αν η συναλλαγή έγινε «τοις μετρητοίς», και ποιο ταμείο κατέβαλε το ποσόν, ή αν έγινε «επί πιστώσει».
 - Τον αριθμό του ΦΔΧ που επιβαρύνθηκε με το ποσόν.
 - Τον αριθμό εκκαθαρίσεως του δρομολογίου του φορτηγού στην διάρκεια του οποίου δαπανήθηκαν.

Τα λοιπά στοιχεία για την καταχώρηση λαμβάνονται ως γνωστόν από το ίδιο το παραστατικό. Η χρησιμότητα που μας δίνει μία καταχώρηση αυτής της μορφής φαίνεται από τα συγκριτικά στοιχεία που μπορεί να λάβει ο επιχειρηματίας για τις μεταβλητές δαπάνες του δρομολογίου με δύο κύριες παραμέτρους.

- 1) Να έχει σύγκριση των ομοειδών δαπανών ανά όχημα και δρομολόγιο που καταβάλλονται από τους οδηγούς. Πχ γιατί ο ένας δαπάνησε περισσότερα καύσιμα από τον άλλο για σχεδόν την ίδια διαδρομή.
- 2) Να έχει μία πρώτη εικόνα του ύψους του κομίστρου που πρέπει να ζητήσει για μία παρόμοια διαδρομή – προορισμό από τον πελάτη.
- 3) Να έχει συγκριτικά στοιχεία για την εξέλιξη του κόστους δρομολογίων σε συνάρτηση με άλλες χρονικές περιόδους ή χρήσεις, ή και οδηγούς που τα εκτέλεσαν, ή ακόμα και για τις νέες διαδρομές που χαράχθηκαν για την εκτέλεσή δρομολογίων νέων πελατών.

- B) Παραστατικά λειτουργικών δαπανών ΦΔΧ ανεξάρτητα του δρομολογίου

Τα παραστατικά αυτά είναι τα αναφερόμενα σε συντηρήσεις, επισκευές, ελαστικά, χώρους στάθμευσης, διάφορους φόρους ασφάλιστρα κλπ. Οι δαπάνες αυτές πρέπει να φέρουν επάνω στα παραστατικά πάντα:

1. Τον αριθμό του οχήματος για το οποίο καταβλήθηκαν
 2. Αν είναι «επί πιστώσει» ή «τοις μετρητοίς» και ποιος τα κατέβαλε.
- Και για αυτά τα παραστατικά θα λαμβάνονται οι υπόλοιπες πληροφορίες για την καταχώρηση από το ίδιο το στοιχείο του προμηθευτή.

Όλα ανεξαιρέτως τα παραστατικά των δαπανών του φορτηγού όπως έχουμε αναφέρει και αλλού, πρέπει να καταχωρούνται σε λογαριασμούς κατ' είδος δαπάνης και φορτηγό αυτοκίνητο.

Λογαριασμοί εσόδων των φορτηγών

Ο Νόμος για τον ΦΠΑ προβλέπει μόνο τον διαχωρισμό των εσόδων στα απαλλασσόμενα ΦΠΑ και στα υποκείμενα σε ΦΠΑ. Μια ορθολογικά οργανωμένη επιχείρηση μεταφορών με περισσότερα ΦΔΧ δεν είναι δυνατόν να καταχωρεί όλα τα κόμιστρα σαν να προέρχονται από ένα φορτηγό, δηλαδή να τα καταχωρεί όλα σε μία στήλη – λογαριασμό. Αν το κάνει αυτό δεν θα έχει πληροφορίες για την παραγωγικότητα του κάθε αυτοκινήτου και για το οικονομικό αποτέλεσμα που επιτυγχάνει ο κάθε οδηγός και το όχημά του. Πέραν αυτού δεν θα ξέρει τι του κοστίζει και πόσο μικτό κέρδος επιτυγχάνει από το κάθε δρομολόγιο, αφού δεν θα είναι δυνατόν να έχει εξασφαλίσει τις αναγκαίες πληροφορίες, από τις διενεργούμενες λαθεμένες, τις ανεπαρκείς ή τις ανύπαρκτες καταχωρήσεις.

Τα έσοδα κομίστρων διεθνών και εθνικών μεταφορών διακρίνονται από πλευράς ΦΠΑ σε τέσσερις κατηγορίες. Αυτό γιατί ο μεταφορέας είναι υπόχρεος ΦΠΑ για τις παρεχόμενες από αυτόν υπηρεσίες.

1. Στα απαλλασσόμενα κόμιστρα εσωτερικού. Πρόκειται για εκροές προς έλληνες λήπτες που απαλλάσσονται βάσει της Α.Υ.Ο. αριθμός 1103551/ πολ. 1262/1993 και εφ' όσον εκδώσουν και παραδώσουν στον μεταφορέα το σχετικό θεωρημένο απαλλακτικό στοιχείο. Τα ποσά αυτά πρέπει να εμφανίζονται στην περιοδική δήλωση ΦΠΑ στο πεδίο 309.

2. Στα υποκείμενα ποσά σε ΦΠΑ. Υποκείμενα σε ΦΠΑ είναι τα κόμιστρα με λήπτη της υπηρεσίας της μεταφοράς κάτοικο Ελλάδος με ελληνικό ΑΦΜ. Τα ποσά αυτά πρέπει να εμφανίζονται στην περιοδική δήλωση ΦΠΑ στο πεδίο 303. Εξαίρεση αποτελεί η παραπάνω απαλλαγή του σημείου 1, λόγω του απαλλακτικού.

3. Στα απαλλασσόμενα κόμιστρα με λήπτη υπηρεσίας και πληρωτή του κομίστρου κάτοικο εκτός Ελλάδος. Τα ποσά αυτά εμφανίζονται στο πεδίο 308 της περιοδικής δήλωσης ΦΠΑ

4. Στα κόμιστρα εισαγωγής από τρίτες χώρες τα οποία οδηγούνται για εκτελωνισμό από τον παραλήπτη στο τελωνείο. Τα ποσά πρέπει να εμφανίζονται στο πεδίο 309.

Το βέβαιο είναι ότι ο φορολογικός έλεγχος ζητά εκτός από το απαλλακτικό του σημείου 1 και αποδεικτικά στοιχεία για τα ποσά που απαλλάσσονται από τις λοιπές κατηγορίες που αναφέραμε. Ζήτησε δηλαδή αποδείξεις εμβασμάτων προς τον έλληνα μεταφορέα, φωτοτυπίες επιταγών ή αποδείξεις πληρωμής του αλλοδαπού πελάτη του... Είναι λοιπόν φρόνιμο η μεταφορική επιχείρηση να προνοεί και να φυλάσσει ότι έγγραφο κατέχει που να αποδεικνύει την σύννομη έκδοση της φορτωτικής χωρίς ΦΠΑ, δηλαδή:

Για τα απαλλασσόμενα εσωτερικού το απαλλακτικό, ή ένα τελωνειακό έγγραφο.

Για τα απαλλασσόμενα εξωτερικού αποδεικτικά εμβασμάτων ή φωτοτυπίες επιταγών. Δυστυχώς η ασάφεια που υπάρχει οδηγεί σε κατά κρίσιν του ελέγχου αποφάσεις που σημαίνουν καταλογισμό ποσών σε βάρος του ελεγχόμενου επιχειρηματία μεταφορών. Είναι αξιοπρόσεκτο το γεγονός ότι ο ΚΒΣ που ήταν περίπου 50 σελίδες συνοδευόταν από ένα «ποινολόγιο» 500 σελίδων. Πώς είναι δυνατόν να υπάρξει ανάπτυξη στον τόπο, όταν η λειτουργία των επιχειρήσεων έχει να αντιμετωπίσει ένα δυσλειτουργικό φορολογικό σύστημα, και μια χιονοστιβάδα εγκυκλίων διαταγών;

Οι κωδικοί των λογαριασμών εσόδων βάσει του ΕΓΛΣ

Για την ολοκλήρωση των πληροφοριών που πρέπει να έχει ο επιχειρηματίας οδικών μεταφορών παραθέτουμε παρακάτω τα κυριότερα από τα έσοδά του.

73 00 00 001	έσοδα απαλλασσόμενα εσωτερικού (με απαλλακτικό) του ΦΔΧ Νο 1
73 00 00 015	έσοδα απαλλασσόμενα ως ανωτέρω του ΦΔΧ Νο 15
73 00 23 002	έσοδα υποκείμενα ΦΠΑ του ΦΔΧ Νο 2
73 00 23 014	έσοδα υποκείμενα ως ανωτέρω του ΦΔΧ Νο 14
73 01 01 020	απαλλασσόμενα εξωτερικού ΦΔΧ Νο 20
73 01 01 009	απαλλασσόμενα εξωτερικού του ΦΔΧ Νο 9 κ.ο.κ.

Οι λογαριασμοί ενεργητικού και παθητικού του οδικού μεταφορέα

Λογαριασμοί ενεργητικού

Ένα από τα παράδοξα στην ελληνική οδική μεταφορά ήταν η περιορισμένη εμπιστοσύνη της πελατείας στο πρόσωπο του σκόρπιου αυτοκινητιστή. Η αγορά κατά παράδοξο τρόπο εμπιστευόταν κατά κανόνα τον ενδιάμεσο επαγγελματία που μεσολαβούσε ανάμεσα στον εντολέα και το φορτηγό αυτοκίνητο. Κάθε πρόσωπο που μεσολαβεί στην μεταφορά είναι χρήσιμο και για τον λόγο αυτό και κατέχει την θέση του στην αγορά της μεταφοράς. Ο ανταγωνισμός για την ανεύρεση του φορτίου είναι για τον λόγο αυτό καθημερινός και στοχεύει στην ανάθεση των εντολών μεταφοράς. Γιατί όμως συνέβαινε να μην έχει την δυνατότητα το ΦΔΧ να στραφεί κατά τρόπο άμεσο στον πελάτη, από την στιγμή που ο προστιθέμενος ενδιάμεσος πράκτορας διέθετε ασύγκριτα μειωμένη οικονομική επιφάνεια, σε σχέση με τον αυτοκινητιστή; Ο λόγος μεταξύ άλλων είναι ότι ο αυτοκινητιστής διέθετε από την μία πλευρά το μεταφορικό μέσο, χωρίς να διαθέτει όμως από την άλλη την επαγγελματική επάρκεια, ικανή για να το εκμεταλλευτεί ο ίδιος ορθολογικά.

Για την εκμετάλλευση του κάθε συντελεστή της παραγωγής, επομένως και του φορτηγού ΔΧ, πρέπει ο επαγγελματίας να έχει σαφή γνώση των συναλλαγών. Πρέπει δηλαδή να γνωρίζει τι προσφέρει για εκμετάλλευση και

τι απαιτήσεις έχει από αυτούς που προσφέρει τις υπηρεσίες του. Όλες αυτές τις πληροφορίες τις αντλεί από διάφορους λογαριασμούς που πρέπει να τηρεί για να γνωρίζει τις αλλαγές που συμβαίνουν στην επιχείρησή του. Οι λογαριασμοί αυτοί είναι μεταξύ άλλων και οι λεγόμενοι «λογαριασμοί ενεργητικού». Πρόκειται δηλαδή για λογαριασμούς που φανερώνουν την περιουσιακή κατάσταση της εταιρείας. Οι κυριότεροι από αυτούς τους λογαριασμούς είναι:

Οι λογαριασμοί των πελατών. Το σπουδαίο για τους λογαριασμούς αυτούς είναι το εκάστοτε υπόλοιπο που παρουσιάζουν. Από αυτό ο κάθε μεταφορέας γνωρίζει το χρήμα που επενδύει προκειμένου να διατηρήσει τον πελάτη του. Για τα ποσά αυτά πρέπει να γίνεται υπολογισμός ως προς το κόστος τους. Όσο υψηλό είναι το υπόλοιπο τόσο και ο μεταφορέας μεταλλάσσεται σε τράπεζα για να χρηματοδοτεί την πελατεία του. Η προσπάθεια επομένως των αυτοκινητιστών είναι να γνωρίζουν το κόστος του χρήματος και να επιδιώκουν την προσαύξηση των κομίστρων, μεταξύ άλλων και για την κάλυψη του κόστους της παρεχόμενης πιστώσεως προς την πελατεία, δηλαδή του χρόνου αποπληρωμής των κομίστρων.

Το ορθό είναι να εισπράττει ο μεταφορέας το μεταβλητό κόστος του δρομολογίου πριν την αναχώρηση, δηλαδή προκαταβολικά. Τον ΦΠΑ να τον εισπράττει το βραδύτερο εντός μηνός από την έκδοση του τιμολογίου. Σε ότι αφορά στα σταθερά έξοδα και το κέρδος από την κάθε μεταφορά, δέον να εξετάζεται η δυνατότητα παροχής πιστώσεως στον πελάτη μεγαλύτερης διάρκειας. Θα πρέπει όμως να θεωρηθεί ως αυτονόητο ότι ο πελάτης θα επιβαρυνθεί με το κόστος του χρήματος που προκύπτει ένεκα της μεταχρονολογημένης καταβολής των ποσών.

Στην αγορά σε αυτό το σημείο διαμορφώθηκε μια κατάσταση που είχε σαν συνέπεια την άμεση επιβάρυνση του φορτηγού. Πρόκειται συγκεκριμένα για την χορήγηση δανείου από τις τράπεζες προς τους μεταφορείς, η οποία διασφαλίστηκε με την εκχώρηση δικαιώματος εισπράξεως τιμολογίων, ή με την κατάθεση μεταχρονολογημένων επιταγών, Αυτό είχε σαν συνέπεια μια πρόσκαιρη οικονομική διευκόλυνση, η οποία όμως σύντομα αποδεικνυόταν σαν δυσβάστακτη εξ αιτίας του κόστους εκ των τόκων που την συνόδευαν.

Οι λογαριασμοί των παγίων, οι οποίοι παρουσιάζουν την περιουσία που δεσμεύει – επενδύει ο μεταφορέας για την εκτέλεση της εργασίας του. Κύριος λογαριασμός είναι ο «μεταφορικά μέσα» στους οποίους απογράφει κάθε όχημα που χρησιμοποιεί. Επιπλέον για μεγαλύτερες επιχειρήσεις αναπτύσσονται και διάφοροι άλλοι λογαριασμοί ως πχ «θέσεις σταθμεύσεως», «συνεργείο επισκευών», «τεχνικός εξοπλισμός» κλπ. Σημαντικό για τους λογαριασμούς αυτούς είναι να υπολογίζει ο μεταφορέας την επίπτωση του κόστους των στην επιχείρησή του. Το κόστος των ΦΔΧ ως παγίων έχει τρεις χαρακτηριστικές λειτουργίες και διακρίσεις:

1) Αυτό που προέρχεται από το δρομολόγιο του ΦΔΧ ως μεταφορικό μέσο. Το κόστος αυτό λέγεται **μεταβλητό** και είναι πχ τα καύσιμα.

2) Αυτό που προέρχεται από την εξασφάλιση της συγκοινωνιακής ετοιμότητας του ΦΔΧ, δηλαδή το κόστος που βαρύνει την ΜΕ ανεξάρτητα αν το όχημα δρομολογείται, ή μένει σταθμευμένο. Το κόστος αυτό λέγεται **σταθερό** και είναι πχ τα ασφάλιστρα.

3) Το τεκμαρτό κόστος που επιβαρύνεται ο Μ από την φθορά και απαξίωση λόγω χρόνου του φορτηγού του. Ο Μ επιβάλλεται να αποταμιεύει ένα ποσό από τα έσοδα της κάθε χρονιάς, έτσι ώστε όταν αποχαρκτηρίσει και αποσύρει το συγκεκριμένο όχημα, να έχει οικονομίες για να το αντικαταστήσει. Το ποσό αυτό από φορολογικής πλευράς είναι οι λεγόμενες **αποσβέσεις**.

Το κόστος της αποσβέσεως υπολογίζεται εύκολα με διάφορους τρόπους. Οι κυριότεροι από αυτούς είναι:

Α) με βάση τον ωφέλιμο χρόνο που θα εκμεταλλευτούμε το πάγιο.

Υπάρχουν και άλλες μέθοδοι όμως, που είναι επίσης ενδεδειγμένες ειδικά για τα ΦΔΧ.

Β) Για τα φορτηγά μπορούμε να υπολογίσουμε την απόσβεση και με βάση τα συνολικά χλμ που υπολογίζουμε ότι θα διανύσουν κατά τον χρόνο που θα δουλεύουμε με το κάθε ένα.

Γ) Τέλος υπάρχουν και οι λεγόμενες φορολογικές αποσβέσεις. Αυτές υπολογίζονται σε ποσοστό επί της αξίας. Με βάση το ποσοστό διαμορφώνεται και ο χρόνος της οριστικής αποσβέσεως. Αν για παράδειγμα οριστεί στο 20%, τότε ως είναι αυτονόητο η προθεσμία απόσβεσης είναι 5 χρόνια.

Η πολιτεία για αναπτυξιακούς σκοπούς, ή για να βοηθήσει ορισμένους κλάδους, δύναται να θεσμοθετήσει την λεγόμενη **αναπροσαρμογή της αξίας των παγίων**. Με τον τρόπο αυτό δίνει το δικαίωμα στις επιχειρήσεις που έχουν αποσβέσει ολοσχερώς τα πάγια της συγκεκριμένης ρύθμισης, να εξακολουθούν να υπολογίζουν εκ νέου επ' αυτών αποσβέσεις.

Τέλος υπάρχει και ο **λογαριασμός του ταμείου**, για τον οποίο αναφερθήκαμε εκτενώς στις εκκαθαρίσεις δρομολογίων. Στην ΜΕ το ταμείο είναι στην διαχείριση των οδηγών και βέβαια στην επίβλεψη του ΔΜ. Από το κεντρικό ταμείο της εταιρείας διενεργούνται επίσης όλες οι συναλλαγές της επιχείρησης με τους πελάτες, τους προμηθευτές, το δημόσιο, κλπ.

Λογαριασμοί παθητικού

Οι λογαριασμοί παθητικού είναι αυτοί που τηρεί ο μεταφορέας στην επιχείρηση του για την παρακολούθηση του ύψους των οφειλών του. Οι οφειλές αυτές προέρχονται αρχικά από τους προμηθευτές των υλικών και των υπηρεσιών, που του παρέχουν την δυνατότητα να εκτελεί το μεταφορικό έργο. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα πρατήρια καυσίμων, τα οχηματαγωγά πλοία, τους εκμεταλλευτές των αυτοκινητοδρόμων, τις εταιρείες τηλεπικοινωνιών, τα συνεργεία, κλπ. Σε διαφορετική θέση έρχονται τα πρόσωπα που παρέχουν βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς, όπως είναι οι αποθηκευτές, οι εκμεταλλευτές χώρων στάθμευσης ή ανυψωτικών και άλλων βοηθητικών

μηχανημάτων, οι τραπεζίτες, κλπ. Τέλος η ΜΕ για την απρόσκοπτη λειτουργία της συνεργάζεται και με ένα πλήθος από λοιπούς επαγγελματίες, όπως είναι για παράδειγμα οι εκτελωνιστές, οι λογιστές, οι δικηγόροι, κλπ.

Η χερσαία μεταφορά είναι πάρα πολύ σύνθετη εργασία και ο Μ πρέπει να συνεργάζεται και να διατηρεί διαρκή συνεργασία με όλους τους παραπάνω προμηθευτές. Για να έχει υπό τον έλεγχο του όλα τα οφειλόμενα ποσά και τις προθεσμίες πληρωμής των, πρέπει να τηρεί διαφόρους λογαριασμούς. Οι πιο σημαντικοί από αυτούς είναι ο «προμηθευτές», ο «αμοιβές τρίτων», ο «παροχές τρίτων», ο «τράπεζες λογαριασμοί χρηματοδοτήσεων», κλπ. Το ενιαίο λογιστικό σχέδιο προβλέπει ένα πλήθος διαφόρων λογαριασμών από τους οποίους ο Μ έχει την επιλογή να ανοίξει όσους από αυτούς κρίνει ότι του χρειάζονται. Η λειτουργικότητα των λογαριασμών είναι σημαντική, γιατί προσφέρουν στον Μ τις αναγκαίες πληροφορίες που απαιτούνται, για να έχει άμεση και σαφή γνώση της πορείας των εργασιών του.

Οι λογαριασμοί του ενεργητικού και του παθητικού έχουν μια συνάρτηση που τους καθιστά καθημερινή φροντίδα του ΔΜ στην κάθε επιχείρηση. Σε ημερήσια βάση ελέγχονται τόσο οι υποχρεώσεις για πληρωμές όσο και οι απαιτήσεις να εισπράξει η εταιρεία από τους πελάτες της. σχέση αυτών των δύο συναλλαγών, σε συνάρτηση και με τα **διαθέσιμα** χρήματα στις τράπεζες και το ταμείο της εταιρείας, αντανakλά στην ηγεσία της ΜΕ αυτό που ονομάζουμε **ρευστότητα**. Όταν η επιχείρηση διαθέτει στο ταμείο της, ή στον τραπεζικό λογαριασμό, ή πρόκειται να εισπράξει άμεσα οφειλόμενα σε αυτήν ποσά, περισσότερα συνολικά χρήματα από αυτά που απαιτούνται για την άμεση αντιμετώπιση πληρωμής των υποχρεώσεων, τότε αναγνωρίζουμε ότι αυτή η επιχείρηση έχει **επαρκή ρευστότητα**.

Όταν αντίθετα η επιχείρηση έχει αδυναμία να καταβάλει τις τρέχουσες υποχρεώσεις της, τότε συμπεραίνουμε ότι η εταιρεία αυτή έχει **στενότητα μετρητών**, ή άλλως **έλλειψη ρευστότητας**. Για την αντιμετώπιση της αδυναμίας εξοφλήσεως των ληξιπρόθεσμων πληρωμών είναι υποχρεωμένη η επιχείρηση να καταφύγει στον τραπεζικό δανεισμό, ή ενδεχόμενα στην έκδοση μεταχρονολογημένων επιταγών. Αυτές βέβαια δεν λύνουν το πρόβλημα της ρευστότητας της ΜΕ, απλά το μεταθέτουν στο μέλλον. Με άλλα λόγια το κόστος του χρήματος πρέπει να λαμβάνεται πολύ σοβαρά υπόψη από τον Μ όταν διαπραγματεύεται τα κόμιστρα, ή συνάπτει την σύμβαση με τον πελάτη του.

Ο καταλογισμός των ΓΕΔ στα παραγωγικά τμήματα της ΜΕ

Για να γίνει κατανοητός ο τρόπος που επιμερίζονται τα ΓΕΔ σε μία ΜΕ παραθέτουμε δύο μικρά και αντιπροσωπευτικά παραδείγματα. Ο λόγος που τηρείται το λογιστήριο είναι να εξάγει την μία πλευρά ο επιχειρηματίας τις πληροφορίες που τον ενδιαφέρουν. Από την άλλη να εξάγει και η πολιτεία τους φόρους. Και τους δύο αυτούς σκοπούς καλύπτει το ορθολογικά τηρούμενο λογιστήριο. Ας μην ξεχνάμε ότι το άριστα τηρούμενο λογιστήριο

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

παρέχει κύρος στα βιβλία έναντι του εφόρου, ο οποίος όχι μόνο δεν μπορεί να τα θεωρήσει ανεπαρκή και να απορρίψει, αλλά αντίθετα δεν δικαιούται χωρίς σύνηνομη αιτιολογία να σημειώσει στο φύλο ελέγχου λογιστικές διαφορές.

Η παρακάτω ανάλυση και ο καταλογισμός των ΓΕΔ στα διάφορα κέντρα κόστους της ΜΕ συμβάλλει σε αυτήν την κατεύθυνση. Παρέχει από την μία πλευρά στον επιχειρηματία τις χρήσιμες πληροφορίες, και πείθει τον έφορο από την άλλη, ότι σε αυτήν την επιχείρηση τηρείται ορθολογικό και αξιόπιστο λογιστήριο. Προς τον σκοπό αυτό επιβάλλεται ο επαναπροσδιορισμός και η ανακατανομή των δαπανών στα τμήματα που πραγματικά επιβαρύνουν. Κύριο μέλημα σε αυτήν την διαδικασία είναι να επιλεγούν τα σωστά κριτήρια και να προσδιοριστεί η μονάδα του έργου που παρήχθη. Οι μονάδες αυτές ποικίλουν ανάλογα με το είδος της δαπάνης, και την οργάνωση της ΜΕ. Κυρίως όμως από την εμπορική πολιτική και τον ανταγωνισμό, που επιβάλλουν κατά πόσο οι δαπάνες θα μετακυλήσουν στον πελάτη, ή θα απορροφηθούν από την ΜΕ.

Παράδειγμα πρώτο με βάση παραγωγικά τμήματα:

<u>Είδος εξόδου</u>	<u>ποσόν</u>	<u>κριτήριο</u>
<u>εισαγωγή</u>	<u>εξαγωγή</u>	
Δαπάνες υπαλλήλων γραφείου	100.000	αριθμός απασχολουμένων 5
3 ενοίκια		15.000 τετραγωνικά μέτρα
120 80 δαπάνες διοικήσεως		80.000 κύκλος
εργασιών	550.000 400.000	κοινόχρηστες δαπάνες
20.000 τετραγωνικά μέτρα	120	80 δαπάνες
τηλεπικοινωνιών	30.000	μεταφερθέντες τόνοι 2.500
3.200		

Παράδειγμα δεύτερο με καταλογισμό στο κάθε ΦΔΧ

<u>Είδος εξόδου</u>	<u>ποσόν</u>	<u>κριτήριο</u>	<u>ΦΔΧ Νο</u>
<u>1 ΦΔΧ Νο 2</u>			
Δαπάνες υπαλλήλων γραφείου	100.000	αριθμός απασχολουμένων 4	
4 ενοίκια		15.000 τετραγωνικά μέτρα	
100 100 δαπάνες διοικήσεως		80.000 κύκλος	
εργασιών	50.000 45.000	κοινόχρηστες δαπάνες	
20.000 τετραγωνικά μέτρα	120	80 δαπάνες	
τηλεπικοινωνιών	30.000	αριθμός δρομολογίων 25	
23			

Στα παραπάνω κριτήρια ενδεχόμενα να ληφθούν υπόψη τα διανυθέντα χιλ., ή η διάρκεια του δρομολογίου, τα αναλωθέντα καύσιμα, κλπ. Η κάθε ΜΕ που έχει άρτια οργάνωση έχει και την πείρα να αξιολογεί, να καταχωρεί και να καταλογίζει με αντικειμενικό τρόπο αυτές τις δαπάνες.

Για την διαμόρφωση της τιμής προσφοράς προς τον πελάτη για μια μεταφορά λαμβάνονται οι παρακάτω παράγοντες κόστους:

- 1) Το μεταβλητό κόστος δρομολογίου, το οποίο αναπτύξαμε αναλυτικά στα προηγούμενα.
- 2) Την αναλογία εκ των γενικών εξόδων.
- 3) Την αναλογία εκ των αποσβέσεων.
- 4) Την αναλογία εκ των δαπανών των επιχειρηματιών. (αναλογία τεκμαρτού μισθού, εισφορές του ασφαλιστικού φορέα, εξόδων κινήσεως, κλπ.)
- 5) Το κόστος του χρήματος για την πίστωση που παρέχεται στον πελάτη.
- 6) Ένα μικρό ασφάλιστρο για την κάλυψη ζημιών στο όχημα ή αποζημιώσεων στα φορτία.

Στην πράξη όμως ισχύει το αντίθετο. Ο πελάτης δηλώνει την τιμή που πληρώνει και αν θέλει ο Μ αναλαμβάνει την μεταφορά, άλλως μένει χωρίς αγώγι στην θέση στάθμευσης! Στις περισσότερες περιπτώσεις μάλιστα ξεκινά ο Μ το δρομολόγιο χωρίς να γνωρίζει το ύψος του κομίστρου που θα εισπράξει...

Η σπουδαιότητα της λογιστικής οργάνωσης στην διαχείριση των ΜΕ

Στα προηγούμενα αναφερθήκαμε διεξοδικά στην αναλυτική λογιστική και την κοστολόγηση της χερσαίας και ειδικότερα της οδικής μεταφοράς. Η ανάλυση αυτή είναι αναγκαία διότι παρέχει πληροφορίες στον φιλόδοξο να εντρυφήσει στην μεταφορά, για τον τρόπο που οργανώνεται η λειτουργία της σύγχρονης επιχείρησης οδικών μεταφορών. Η αναλυτική παρουσίαση των λογαριασμών και των διευκρινήσεων δεν είχε σαν αποκλειστική επιδίωξη να διδάξει απλά και μόνο την λογιστική. Σκοπός είναι να γίνει προσιτή η λειτουργία της ΜΕ στο κάθε τμήμα της και για τον υποψήφιο επαγγελματία. Η κίνηση του κάθε λογαριασμού διενεργείται με βάση μία οικονομική μεταβολή που υπέστη η καθαρή περιουσία της ΜΕ.

Οι εργαζόμενοι στις διάφορες θέσεις εργασίας με τις καθημερινές συναλλαγές που διενεργούν με τους πελάτες, τους προμηθευτές, το δημόσιο και τις λοιπές συνεργαζόμενες ΜΕ, προκαλούν όλες αυτές τις μεταβολές. Αν η επιχείρηση οδικών μεταφορών είναι άριστα οργανωμένη τηρεί αυτή την αναλυτική λογιστική οργάνωση και τους λογαριασμούς που αναπτύχθηκαν. Η αφομοίωση όλων αυτών των αναλύσεων παρέχει την ικανότητα στον κάθε χαμηλόβαθμο εργαζόμενο να αντιληφθεί σε πιο τμήμα της επιχείρησης εργάζεται ο ίδιος, και έχει την ευκαιρία να αντιλαμβάνεται τι είδους εργασία εκτελεί ο κάθε ισόβαθμος συνάδελφός του.

Όσο πιο ανώτερη είναι η θέση του εργαζόμενου στην ιεραρχία της ΜΕ, τόσο πιο επιτελικό ρόλο και σημαντικά καθήκοντα αναλαμβάνει. Σε αυτά συγκαταλέγεται πχ η διαχείριση του στόλου των οχημάτων, η σύναψη συμφωνιών με τους πελάτες, η χάραξη των δρομολογίων, η επίλυση δικαστικών διαφορών, κλπ. Δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής πως η κάθε εργασία που προσφέρεται από ένα τμήμα της ΜΕ απεικονίζεται

λογιστικά, και δημιουργεί αυτόματα και την ανάγκη να εκτελεστεί μια αντίστοιχη λογιστική εργασία σε μία άλλη επιχείρηση – πελάτη ή συνεργάτη, που ανταποκρίνεται οργανωτικά, ή φορολογικά σε αυτήν, **ως πχ ενδεικτικά αναφέρουμε:**

Η έκδοση Τ.Π.Υ. ή της φορτωτικής εκ μέρους του Μ για την χρέωση της παρασχεθείσας υπηρεσίας μεταφοράς, σημαίνει αυτόματα και την διενέργεια αντίστοιχης λογιστικής εγγραφής από τον πελάτη του για την απεικόνιση της οφειλής προς αυτόν. Ταυτόχρονα όμως για να ενημερωθεί η αποθήκη του πελάτη για το απόθεμα το οποίο δεν υπάρχει πλέον στο ενεργητικό της επιχείρησης.

Η λήψη υπογραφής από τον Μ στην φορτωτική για την παράδοση ενός φορτίου, σημαίνει αυτόματα ότι ο παραλήπτης του φορτίου αυτού πρέπει να καταχωρήσει λογιστική εγγραφή για την κατοχή του παραληφθέντος εμπορεύματος, άρα να το καταχωρήσει στο ενεργητικό της εταιρείας, ως απόθεμα στην αποθήκη. (βλέπε αλλαχού για την ηλεκτρονική υπογραφή.)

Η αναγγελία παραλαβής ενός φορτίου στην αποθήκη μιας ΜΕ σημαίνει αυτόματα ότι τόσο ο αποστολέας όσο και ο παραλήπτης ή ο Μ αυτής της παρτίδας πρέπει να διενεργήσουν αυτόματα λογιστικές ή οργανωτικές εγγραφές, που θα απεικονίζουν την μεταβολή αυτή που έχει συντελεστεί. Σε διαφορετική περίπτωση θα υπάρξει μια χαοτική κατάσταση ως προς την θέση και την κατοχή του φορτίου. Η πληροφορία αυτή είναι χρήσιμη μεταξύ άλλων στα τμήματα πωλήσεων των εταιρειών, γιατί είναι αναγκαίο να γνωρίζουν τα υπόλοιπα των αποθεμάτων εντός της αποθήκης. Με βάση τις πληροφορίες αυτές δύνανται να συναλλάσσονται με τους πελάτες και να προσφέρουν τις τιμές και τις προθεσμίες παράδοσης των εμπορευμάτων στους υποψήφιους αγοραστές.

Η αναγγελία μιας ζημιάς στο εμπόρευμα κατά την διάρκεια της μεταφοράς, σημαίνει πως ο παραλήπτης – αγοραστής – πελάτης της ΜΕ πρέπει να εξετάσει μια εναλλακτική λύση για την έγκαιρη προμήθεια άλλων αντίστοιχων αγαθών, τροποποιώντας τις εγγραφές για αυτές τις προμήθειες. Κατά την άφιξη αυτών των εμπορευμάτων θα αποτελέσουν αντικείμενο του νομικού τμήματος της εταιρείας και δευτερευόντως του τμήματος πωλήσεων για τα εμπορεύματα, ή της παραγωγής, αν πρόκειται για πρώτη ύλη μίας βιομηχανίας.

Η καταβολή ενός φόρου σημαίνει ότι δεν υπάρχει η υποχρέωση αυτής προς το δημόσιο, ταυτόχρονα όμως σημαίνει ότι μειώθηκαν τα διαθέσιμα της εταιρείας. Η μείωση αυτή θα έχει σαν συνέπεια να αναθεωρήσει η ΜΕ τον προγραμματισμό για την εξόφληση άλλων οφειλών.

Το καθεστώς και η αγορά στο ΦΔΧ μετά το 1993

Η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων είχε προξενήσει σημαντικές ανακατατάξεις στην αγορά των οδικών μεταφορών, ως και σε παρεπόμενα επαγγέλματα. Κύρια θιγόμενος κλάδος ήταν αυτός των εκτελωνιστών που διαπίστωσε από την μία μέρα στην άλλη να μαραζώνει ο κλάδος και το επάγγελμα. Παράλληλα με αυτόν τον κλάδο υπέστησαν σημαντικές απώλειες και οι έλληνες Δ. Έχασαν κυρίως τις δαπάνες που χρέωναν στην πελατεία για τις τυχόν τελωνειακές διατυπώσεις, και λοιπά έξοδα επικοινωνιών, έξοδα για την εκφόρτωση στους τελωνειακούς χώρους, κλπ. Έχασαν όμως και ένα μέρος από τις μικρές ομαδικές παρτίδες που μπορούσαν και στοιβαζαν σε κάθε ωφέλιμο κυβικό μέτρο ή το πάτωμα των ΦΔΧ που ναύλωναν. Προ του 1994 η ναύλωση και η φόρτωση ΦΔΧ με ομαδικό φορτίο από τους Δ ήταν πολύ αναπτυγμένο.

Τις μικρές αυτές παρτίδες τις κέρδισαν οι Μ ιδιοκτήτες των ΦΔΧ οι οποίοι εκμεταλλεύτηκαν άριστα την **μη** διέλευση από τα τελωνεία. Έχοντας σαφή εικόνα του φορτίου που τους παρέδωσε ο Δ ή γενικότερα ο πελάτης τους, φρόντιζαν να έρθουν σε επικοινωνία με διάφορους άλλους πράκτορες ή υποψήφιους πελάτες τους, διαθέτοντας τον όγκο ή το βάρος που περίσσευε να φορτωθεί ακόμα στο όχημα τους. Προσφέροντας εξευτελιστικές τιμές για τον χώρο αυτό, αφού έτσι ή αλλιώς δεν είχαν τίποτα προς το παρόν να χάσουν, κατόρθωναν να κερδίσουν πολλά μικρά φορτία στα πρώτα στάδια της ελεύθερης διέλευσης συνόρων της κοινότητας.

Αφικνούμενοι ξεφόρτωναν πρώτα τα δικά τους φορτία και ύστερα παρουσιάζονταν στο πρακτορείο ή τον πελάτη που τους είχε ναυλώσει σαν πλήρες φορτηγό. Την δυνατότητα αυτή την παρείχε η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων. Ο Μ δεν παραβίαζε τώρα πλέον τελωνειακές σφραγίδες για να ανοίξει την καρότσα του φορτηγού του. Τα οφέλη όμως ήταν περιορισμένα σε σχέση με τις δυσμενείς επιπτώσεις που είχε ή ενέργεια αυτή στην αγορά των χερσαίων διεθνών οδικών μεταφορών. Οι τιμές πιάστηκαν προς τα κάτω και έτσι οι πελάτες των μικρών παρτίδων είχαν πλέον την απαίτηση από τα πρακτορεία μεταφορών ή τους Δ να προσφέρουν παραπλήσιες τιμές. Αυτό όμως λειτούργησε αντίστροφα, γιατί έπεσαν τα κόμιστρα αισθητά προς τα κάτω, σε βάρος και των Μ βέβαια, αλλά και των ίδιων των πρακτόρων - Δ. Διαπιστώνεται και εδώ δηλαδή ότι οι Μ και οι συνδικαλιστές τους δεν ήταν σε θέση να κρίνουν με βάση τις οικονομικές αρχές, και οι επιλογές τους αποδεικνύεται ότι ήταν ακόμα μία φορά μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα λαθεμένες.

Στις ναυλώσεις των φορτηγών και στις επικρατούσες τιμές της αγοράς υπάρχει πάντα μία αλληλουχία και αλληλεξάρτηση. Όταν το πρακτορείο δηλαδή ο Δ κερδίζει αρκετά χρήματα από ένα δρομολόγιο, αυτό σημαίνει και καλύτερη αποζημίωση στο αυτοκίνητο, που λαμβάνει αναλογικά καλύτερα κόμιστρα. Οι τιμές των κομιστρων είναι σχεδόν παραπλήσιες μεταξύ των ΜΕ, γιατί οι πελάτες πριν επιλέξουν τον Μ ή τον Δ, ζητούν και λαμβάνουν και τις προσφορές από διάφορες άλλες εταιρείες. Τα κόμιστρα είναι λοιπόν γνωστά στην αγορά καθώς και η κάθε διακύμανσή τους.

Η επιλογή επομένως του Μ ή του Δ από τους πελάτες τους γίνεται κατ' αρχήν με βάση την σχεδόν ίδια τιμή που επικρατεί στην αγορά. Τα επόμενα κριτήρια για την τελική επιλογή είναι ο συνδυασμός της άριστης και ταχείας εξυπηρέτησης, καθώς και της παροχής πιστώσεως χρόνου για την καταβολή των κομίστρων, που υπόσχονται και παραχωρούν στον πελάτη. Οι παρεμβάσεις επομένως των Μ στην αγορά, για να αποσπούν και δικά τους φορτία σε βάρος του πελάτη τους Δ, που τους είχε ναυλώσει, έχουν οδηγήσει σταδιακά την αγορά των οδικών μεταφορών στα όρια της αντοχής της. Ο λόγος ήταν πως αυτά τα φορτία διακινούνται κατά κανόνα παράτυπα και με εξευτελιστικές τιμές σε σχέση με τις ισχύουσες στην αγορά.

Η εξήγηση είναι πολύ απλή. Όταν ο Μ σε βάρος και με άγνοια του Δ φορτώνει ένα μικρό συμπληρωματικό φορτίο στο όχημα του, δημιουργεί ένα φαύλο κύκλο στην αγορά. Αυτό έχει σαν συνέπεια να μειωθούν τα συνολικά κόμιστρα, αυτά δηλαδή που θα έπρεπε να εισπραχθούν από την πελατεία με βάση τα ισχύοντα στην αγορά για το συγκεκριμένο δρομολόγιο του φορτηγού. Το αποτέλεσμα εμφανίζεται όμως στις επόμενες δρομολογήσεις του φορτηγού από τον Δ, όπου το συμπληρωματικό φορτίο, και οι αντίστοιχες ευνοϊκές συνθήκες δεν υπάρχουν, για να επαναληφθεί η ίδια επιλογή.

Ο ίδιος ο Μ που μετέβαλε τις συνθήκες της αγοράς δεν έχει οργανωτική υποδομή για να προσπορίσει την νέα αυτή παρτίδα προς όφελός του, για τον λόγο ότι βρίσκεται ναυλωμένος από τον Δ σε πολύ απομακρυσμένο σημείο από τον τόπο αποστολής της παρτίδας ή ενδεχόμενα να βρίσκεται ακόμα εντός της Ελλάδος. Ο Δ πάλι από την πλευρά του αναγκάζεται να προσφέρει χαμηλότερα γι' αυτήν την παρτίδα κόμιστρα ικανοποιώντας την απαίτηση του πελάτη του, που έχει ήδη πληροφορηθεί από τις προσεγγίσεις άλλων μεταφορέων την επικρατούσα κατάσταση και την τιμή στην αγορά, για το φορτίο του.

Η διαμορφωθείσα κατάσταση έχει επιδράσει οριστικά και αμετάκλητα στην διακίνηση των φορτίων. Πρόκειται συγκεκριμένα τόσο για τον τρόπο περισυλλογής, όσο και για τον τρόπο της μετακόμισης των αποστολών. Ο λόγος ήταν πως ο Δ εκτός από τις ομοειδείς επιχειρήσεις, έχει πλέον να ανταγωνιστεί την δυνατότητα που έχει ο πελάτης του να συνεργαστεί άμεσα με κάποιον οδικό Μ. Αυτό έχει σαν συνέπεια από την μία μεριά να συμπιεστεί η τιμή προς τον πελάτη, και από την άλλη να συμπιεστεί και η τιμή του κομίστρου για τον Μ. Τότε αρχίζει ο Μ τις αντεγκλήσεις και τις διαμαρτυρίες, αλλά είναι πλέον αργά, γιατί δεν έχει την τύχη να βρίσκει πάντα κάποιο άλλο πρόσφορο προσωπικό φορτίο για να συμπληρώσει τα χαμηλά ναύλα που θα εισπράξει.

Αποτέλεσμα αυτού είναι να υπάρχει δυσαρέσκεια μεταξύ Δ και Μ, για την οποία όμως κατά κοινή ομολογία ευθύνεται ο Μ. Από την στιγμή που το ΦΔΧ δεν έχει την διαρκή υποδομή και οργάνωση να διεκπεραιώσει το ομαδικό φορτίο, δεν επιτρέπεται να προβαίνει σε αθέμιτες ενέργειες σε βάρος της

αγοράς και των τιμών που επικρατούν σε αυτήν. Το κοινό συμφέρον σε τέτοιες περιπτώσεις υπαγορεύει την μεταφορά του συγκεκριμένου επιπλέον φορτίου που προσπόρισε ο Μ στην υψηλή τιμή, και να εισπράξει ο Μ από τον Δ μία επιπλέον αμοιβή, υπό την μορφή υψηλότερου κομίστρου του συγκεκριμένου δρομολογίου.

Στην εξέλιξη των επόμενων ετών από το 1993 και μέχρι τις ημέρες μας η κακή κατάσταση επιδεινώθηκε και από την συγκυρία. Χάθηκαν σταδιακά τα εισαγόμενα φορτία για την ναυτιλία, ως πχ χρώματα και ανταλλακτικά για τα πλοία, χάθηκαν παρτίδες με χημικά της τάξεως μερικών τόνων ανά παρτίδα που ήταν τα φορτία βάσεως για τα τις αποστολές με τα ΦΔΧ. Πέραν όμως όλων των άλλων μειώθηκαν δραματικά οι εισαγωγές και αυξήθηκαν αρκετά οι εξαγωγές. Αυτό είχε σαν συνέπεια να παρουσιαστεί μεγαλύτερη προσφορά σε ΦΔΧ για φορτία προς Ελλάδα και όχι πλέον αντίστροφα, όπως ίσχυε διαχρονικά. Την κατάσταση αυτή επιδείνωσε και η δυνατότητα ναυλώσεως κάθε είδους φορτηγών κοινοτικών χωρών, σε πολύ μειωμένες τιμές.

Η συνέπεια που ακολούθησε αυτήν την κατάσταση είναι, να θεωρείται καλό δρομολόγιο όταν ο Δ εξασφαλίζει στο ΦΔΧ και την κάθοδο. Αν το ΦΔΧ ξεκινήσει με δικό του φορτίο από την Ελλάδα είναι σχεδόν βέβαιο ότι δεν θα βρει εύκολα μόνος του φορτίο καθόδου προς την Ελλάδα. Εξ ου και η φράση που ακούγεται πλέον στις τάξεις των Μ, ότι «είμαι κρεμασμένος στο τάδε μέρος». Αυτή η φράση στην γλώσσα των Μ σημαίνει ότι το ΦΔΧ είναι περισσότερο από μία εβδομάδα άδειο και δεν έχει φορτίο να επιστρέψει στην Ελλάδα.

Ο εκμεταλλευτής ΦΔΧ έχει σήμερα εκ διαμέτρου αντίθετη οργάνωση από τον Δ για την διακίνηση των μικρών παρτίδων. Ο στόχος είναι να παρέχει ο Δ σε συνεργασία με τον Μ μια άριστη συνολικά υπηρεσία προς την αγορά. Κάθε νόθευση αυτής της γενικής αρχής φέρνει μεσοπρόθεσμα αρνητικό αποτέλεσμα, το οποίο δυστυχώς δεν είναι εύκολα κατανοητό ή προβλέψιμο από τους οδικούς Μ. Αντίθετα όμως οι επιπτώσεις γίνονται εύκολα αντιληπτές όταν ο Μ δεν συμμετέχει πλέον στον καθορισμό του κομίστρου, το οποίο επιβάλλεται από την πελάτη του. Αυτή η κατάσταση διαιωνίζεται, γιατί διαχρονικά οι οδικοί Μ δείχνουν προς τα έξω μια αντιφατική συμπεριφορά. Ενώ δηλαδή δεν κερδίζουν τώρα πλέον ικανοποιητικά από την εκμετάλλευση του φορτηγού, συνηθίζουν να καυχώνται μεταξύ των, για το... πόσο πολύ κερδίζουν από την δουλειά τους. Αυτό το κάνουν οι Μ γιατί ντρέπονται ο ένας τον άλλο για να παραδεχτούν την κακή τους πορεία στην αγορά, και έτσι ο ένας εγκρίνει και επαυξάνει τις περιαυτολογίες και τα φερόμενα ως εισπραχθέντα ποσά κομίστρων του άλλου.

Εμείς προσπαθούμε να προβλέπουμε και να ενημερώνουμε για όλα αυτές τις νοοτροπίες που έχουν επηρεάσει αρνητικά τα οικονομικά αποτελέσματα των ΜΕ. Για τον λόγο αυτό ανέκαθεν προσπαθούμε να μεταπείσουμε τους Μ να γράφουν έστω και σε απλές καρτέλες τα έξοδά τους. Μέσα στα οχηματαγωγά πλοία ή αναμένοντας την φόρτωση ή την εκφόρτωση, έχουν όλο τον χρόνο

προς τούτο. Δυστυχώς δεν το έπραξαν και δεν το πράττουν ακόμα και σήμερα.

Αν όμως είχαν την δυνατότητα οι διορατικοί συνδικαλιστές των Μ ή η ηγεσία του ΥΜΕΤ να αλλάξουν τα δεδομένα που ισχύουν σήμερα, είναι βέβαιο ότι θα επρόκειτο για ένα ευοίωνο γεγονός για το μέλλον των οδικών μεταφορών. Το πρόβλημα δυστυχώς με τους παλαιούς οδικούς Μ είναι ότι έχουν συνηθίσει να δαπανούν σαν προσωπικά τους έξοδα όσα και στις καλές παλαιές εποχές. Δεν έχουν ακόμα συνειδητοποιήσει ότι τα επαγγελματικά τους έξοδα είναι πολλαπλάσια, και τα έσοδά τους αισθητά μειωμένα σε σχέση με το παρελθόν.

Αντιλαμβανόμενοι οι νεώτεροι του κλάδου την παράδοση αυτή συμπεριφορά των μεταφορέων παραπλανώνται θεωρώντας ότι ο κλάδος ευημερεί. Το φαινόμενο αυτό σε συνάρτηση και με την ανεργία που μαστίζει τον τόπο έχει σαν αποτέλεσμα να δοκιμάζουν την τύχη τους και να εισέρχονται δυστυχώς στο επάγγελμα και νέοι μεταφορείς. Από θεωρητικής πλευράς δεν υπάρχει πρόβλημα, γιατί στην ελεύθερη οικονομία η είσοδος, ή και η έξοδος μίας ΜΕ στην αγορά, δεν την επηρεάζει και δεν γίνεται για τον λόγο αυτό αντικείμενο οικονομικής ανάλυσης. Η προσωπική περίπτωση όμως της εισόδου στον κλάδο του νέου και άπειρου Μ είναι αποφασιστικής σημασίας, και χρίζει για αυτόν τον ίδιο και την επιλογή του μιας ειδικής μελέτης. Ο λόγος είναι ότι εισέρχεται σε έναν κλάδο που βρίσκεται στην πραγματικότητα σε διαρκή ύφεση και μαρασμό, θεωρώντας λαθεμένα ότι ο κλάδος βρίσκεται σε ανάπτυξη και άνθηση.

Χρηματοδότηση και Χρηματοδοτική μίσθωση στα ΦΔΧ

Οι μεταφορείς ανέκαθεν ήταν πρώτοι και καλύτεροι στους πίνακες των επιχειρήσεων που μπορούν να χρηματοδοτηθούν. Ήδη με την απόφαση 155/27.11.1976 απόφαση της υποεπιτροπής δανείων και συναλλάγματος μπήκαν και οι ΙΜΕ που μπορούσαν να λάβουν χρηματοδότηση για πάγιες εγκαταστάσεις και προμήθεια τροχαίου υλικού. Από τότε ουδεμία ΙΜΕ ή σκόρπιος Μ εξ' όσων γνωρίζουμε έλαβε ουσιαστική χρηματοδότηση μέχρι σήμερα, παρ' όλο που από καιρού εις καιρόν δημοσιεύονταν παρόμοιες αποφάσεις.

Αντίθετα μία άλλη δυσμενής επίδραση στην αγορά των χερσαίων μεταφορών σε βάρος των αυτοκινητιστών ήταν η έναρξη ισχύος του νόμου περί χρηματοδοτικής μισθώσεως, (Ν.1665/86 ΦΕΚ 194/4.12.1986 τεύχος Α). Σε μία περίοδο που το φορτηγό άρχισε την πτωτική του πορεία, εμφανίστηκαν οι πωλητές φορτηγών αυτοκινήτων που έπειθαν τους Μ να προμηθευτούν οχήματα με το σύστημα της χρηματοδοτικής μισθώσεως. Με τον τρόπο αυτό προμηθεύτηκαν πολλοί Μ οχήματα που στην ουσία δεν τα χρειαζόνταν οι ίδιοι, και δεν τα ζητούσε η αγορά των μεταφορών.

Το πρόβλημά των Μ ήταν ότι πέραν των δόσεων της χρηματοδοτικής μισθώσεως, έπρεπε να προσλάβουν για το νέο όχημα και έναν οδηγό. Στο

σημείο αυτό θα αναφέρουμε μόνο, ότι η επιπλέον επιβάρυνση για το δεύτερο φορτηγό με την δόση δανείου και τους μισθούς κλπ εργοδοτικές εισφορές για τον οδηγό, ανερχόταν με σημερινές τιμές πάνω από 3.000 έως 3.500,- ευρώ τον μήνα. (2.000 τουλάχιστον ο οδηγός με το ΙΚΑ του και περίπου 1.200 η δόση του δανείου). Τα ποσά αυτά όσο και να συμπιεστούν προς τα κάτω, δεν ήταν δυνατόν να τα κέρδιζε αντίστοιχα ο Μ από την εκμετάλλευσή του νέου φορτηγού με οδηγό έναν τρίτο. Τα κόστη αυτά αναγόμενα σε ετήσια βάση σήμαιναν το λιγότερο περίπου 36.000 ευρώ (12 μήνες X 3.000 ευρώ τον μήνα) που δεν μπορεί να τα κερδίσει, προ αποσβέσεων το φορτηγό, ακόμα και αν είναι εξοφλημένο και το οδηγεί ο ιδιοκτήτης! .

Ορθολογική μελέτη στις επενδύσεις και την ανάπτυξη των ΜΕ

Στο σημείο αυτό θα σταθούμε σε βάθος και θα ανεβάσουμε τον πήχη, για να γίνει αντιληπτός ο τρόπος που μελετούν τις επενδύσεις τους οι μεγάλες και οργανωμένες ΕΒΕ ή οι ΜΕ και οι ΔΕ. Σκοπός είναι να διαπιστωθεί το χάσμα που χωρίζει τον Έλληνα οδικό Μ με τις αντίστοιχα μεγάλες ΜΕ της Ευρώπης, ή τις σύγχρονες ελληνικές επιχειρήσεις που λειτουργούν με βάση τις οικονομικές αρχές. Πίσω από παρόμοιες μελέτες και επιχειρηματικές αποφάσεις δύνανται να υπάρξουν και χρηματοδοτήσεις. Αυτό σημαίνει υποχρέωση αναλυτικής μελέτης των στοιχείων και παρουσίαση των συγκεκριμένων αριθμών και των συμπερασμάτων, επιπλέον υποβολή και ενός αναλυτικού χρονοδιαγράμματος. Αυτοί οι υπολογισμοί και οι μελέτες συνιστούν βέβαια μία πρόκληση για τον κάθε υψηλού επιπέδου ΔΜ.

Για την περίπτωση που θελήσουν οι οδικοί Μ μόνοι των, ή να συνεταιριστούν με τρίτους και να επενδύσουν από κοινού στην μεταφορά, θα πρέπει να μελετήσουν σε βάθος τα δεδομένα, γιατί όταν τα μεγέθη αυξάνονται, καθίστανται και οι υπολογισμοί των στοιχείων πιο σύνθετοι. Πέραν της κατάστασης της αγοράς θα πρέπει και να υπολογιστεί μεταξύ άλλων και το κόστος του αναγκαίου χρήματος για την επένδυση. Για την αξιολόγηση της κάθε παραμέτρου στην μελέτη της επένδυσης παίζουν ρόλο πολλές χρηματοοικονομικές έννοιες και δείκτες. Για να βρίσκονται διαθέσιμοι στην ΜΕ οι δείκτες αυτοί, θα πρέπει να τηρούν το λογιστήριο, όπως αναλυτικά παραθέσαμε στα προηγούμενα. Ενδεικτικά θα αναφερθούμε στο σημείο αυτό για την **Καθαρή Παρούσα Αξία (ΚΠΑ)** και με τον **Εσωτερικό Βαθμό Απόδοσης (ΕΒΑ)**.

Γενικά οι δύο αυτές έννοιες βοηθούν στην αξιολόγηση της σκοπιμότητας των επενδύσεων ώστε να ληφθούν έγκαιρα από τις επιχειρήσεις οι πλέον συμφέρουσες επιχειρηματικές αποφάσεις. Παρακάτω αναλύουμε τις δύο αυτές έννοιες συνοπτικά, ώστε να γίνουν όσο το δυνατόν κατανοητά και τα δύο παραδείγματα των επιχειρηματικών αποφάσεων, που ακολουθούν αμέσως μετά.

Καθαρή Παρούσα Αξία

Η Καθαρή Παρούσα Αξία (ΚΠΑ) μιας επένδυσης είναι η Παρούσα Αξία των μελλοντικών καθαρών ταμειακών ροών (ΚΤΡ) η της επένδυσης, προεξοφλημένων στο παρόν με επιτόκιο i μείον το κόστος της επένδυσης K_o . Ο μαθηματικός τύπος είναι:

$$ΚΠΑ = \sum_{t=1}^n \frac{ΚΤΡ_t}{(1+i)^t} - K_o$$

Όταν χρησιμοποιείται το παρόν κριτήριο για τη λήψη της απόφασης για την πραγματοποίηση μιας επένδυσης, όταν δηλαδή ανάγεται στο σήμερα η αξία των αναμενομένων ταμειακών ροών (εσόδων, ή κύκλου εργασιών) από την επένδυση, τότε υπάρχουν τρία ενδεχόμενα:

Αν η ΚΠΑ > 0, η επένδυση γίνεται κατ' αρχήν αποδεκτή γιατί κρίνεται ως συμφέρουσα.

Αν η ΚΠΑ = 0, ο επενδυτής θα είναι αδιάφορος. Αυτό σημαίνει ότι για να προκριθεί αυτή η απόφαση θα πρέπει να ληφθούν και άλλοι παράγοντες υπόψη.

Αν η ΚΠΑ < 0, η επένδυση δεν πρέπει να γίνει αποδεκτή, γιατί θα είναι ζημιογόνος.

Αυτά βέβαια τα αποτελέσματα προκύπτουν από την έρευνα που έγινε με αφορμή μια πρόταση συνεργασίας, ή μία ιδέα του επιχειρηματία. Αυτό δεν σημαίνει ότι θα σταματήσει η προσπάθεια για την ανεύρεση και μελέτη και άλλων διεξοδικών λύσεων με εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης, ή προτάσεις συνεργασίας. Το έχουμε καταστήσει σαφές εξ άλλου, ότι ο ΔΜ υποχρεούται να έχει στραμμένη την προσοχή του περισσότερο στο μέλλον, παρά στο παρόν. Σε ότι αφορά στο παρόν, έχει λάβει τις επιχειρηματικές αποφάσεις στο παρελθόν. Τώρα πλέον σχετικά με το παρελθόν έχει κατά νου, μόνο την επίβλεψη της εκτέλεσης του μεταφορικού έργου και τον έλεγχο των αποτελεσμάτων. Το μέλλον όμως οφείλει ο ΔΜ να το προβλέπει και να το προδιαγράφει, καθορίζοντας ίδιος την πορεία και το περιβάλλον που θα λειτουργήσει η ΜΕ ή η ΕΒΕ, στην οποία εργάζεται. Δεν επιτρέπεται ο ΔΜ να επαναπαυθεί και να επιτρέψει στο μέλλον να του διαμορφώσει την αγορά της μεταφοράς που τον αφορά, σε τρόπο που θα τον αιφνιδιάσει δυσάρεστα!

Εσωτερικός Βαθμός Απόδοσης

Με τον εσωτερικό βαθμό απόδοσης (ΕΒΑ) υπολογίζεται το εσωτερικό επιτόκιο μιας επένδυσης, δηλαδή το επιτόκιο εκείνο το οποίο υπονοείται από μια σειρά ΚΤΡ η οποία έχει οριστεί ως επένδυση. Σκοπός αυτού του κριτηρίου είναι ο

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

υπολογισμός του βαθμού απόδοσης που θα επιτευχθεί από αυτές τις επενδύσεις. Το μέγεθος αυτό ισούται με το επιτόκιο r το οποίο πρέπει να ισχύει, έτσι ώστε εάν επενδύσουμε σήμερα ένα ποσό X να έχουμε μετά από π.χ. ένα έτος ένα ποσό XX .

$$X + Xr = XX \Leftrightarrow X(1+r) = XX \Leftrightarrow X = \frac{XX}{1+r} \Leftrightarrow \frac{XX}{1+r} - X = 0$$

Με αυτόν τον τύπο υπολογίζει η ΜΕ τις διεξοδικές λύσεις χρηματοδότησης με βάση τα προσφερόμενα κεφάλαια και το εκάστοτε επιτόκιο. Το ζητούμενο είναι να ισχύει πάντα η ισότητα. Μελέτες αυτής της μορφής είναι αναγκαίες στην περίπτωση συνάψεως συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης για την αγορά φορτηγών, ή αποθηκών, ταυτόχρονα όμως και για την χρηματοδότηση της παροχής πιστώσεων προς τους πελάτες για την ανάληψη νέου έργου.

Παράδειγμα 1

Έστω ότι μία επιχείρηση διαθέτει τα απαραίτητα κεφάλαια και μελετά την εκμετάλλευση μιας αποθήκης σε ένα εκ των δύο σημείων, στο Α ή στο σημείο Β μίας ευρύτερης περιφέρειας, στις οποίες προβλέπεται ότι θα διακινηθεί νέο έργο. Θα πρέπει να επιλέξει μία εκ των δύο επενδύσεων, γιατί δεν διαθέτει επαρκή μέσα μεταφοράς για να εργαστεί και στις δύο περιοχές. Ο κύκλος εργασιών εκάστης επενδύσεως υπολογίζονται ότι τα προσεχή έτη θα έχει τις εξής αποδόσεις:

ΕΤΟΣ	ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΗΜΕΙΟΥ Α	ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΗΜΕΙΟΥ Β
0	-25000	-25000
1	0	7000
2	4000	7000
3	11000	7000
4	28000	7000

Αν υποθέσουμε ότι το επιτόκιο $i=10\%$ τότε η αξιολόγηση έχει ως εξής:

Επένδυση Α:

$$ΚΠΑ_A = -25000 + \frac{0}{1+0,1} + \frac{4000}{(1+0,1)^2} + \frac{11000}{(1+0,1)^3} + \frac{28000}{(1+0,1)^4} = 5694,63$$

Επένδυση Β

$$ΚΠΑ_B = -25000 + \frac{7000}{1+0,1} + \frac{7000}{(1+0,1)^2} + \frac{7000}{(1+0,1)^3} + \frac{7000}{(1+0,1)^4} = -2810,94$$

Είναι φανερό λοιπόν ότι θα προτιμήσουμε την επένδυση Α, καθώς για την Β ισχύει ότι

$$ΚΠΑ_B < 0.$$

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 2

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η ΜΕ «Μ» Α.Ε. εξετάζει την αγορά επιπλέον δύο φορτηγών για την εξυπηρέτηση του έργου ενός νέου πελάτη. Για την επένδυση θα απαιτηθούν άμεσα 58000 ευρώ. Τα έσοδα βάσει της συμφωνίας με τον νέο πελάτη, καθώς και το λειτουργικό κόστος θα κυμανθούν κατ' έτος ως εξής:

Έτος	Έσοδα	Κόστος
1	40000	20000
2	45000	25000
3	50000	30000
4	45000	25000

Ερωτάται:

Θα πραγματοποιηθεί η επένδυση αν οι μέτοχοι / εταίροι απαιτούν απόδοση τουλάχιστον 20% κατ' έτος για να την εγκρίνουν;

Αν η απαίτησή των μετόχων συμβιβαζόταν για απόδοση 12% πώς μεταβάλλεται το αποτέλεσμα;

Υπολογίζοντας τις καθαρές ταμειακές ροές (ΚΤΡ) λαμβάνουμε:

Έτος	Έσοδα	Κόστος	ΚΤΡ
1	40000	20000	20000
2	45000	25000	20000
3	50000	30000	20000
4	45000	25000	20000

Άρα η Καθαρή παρούσα αξία θα είναι:

$$ΚΠΑ = -58000 + 20000 \left(\frac{1}{1,2} + \frac{1}{1,2^2} + \frac{1}{1,2^3} + \frac{1}{1,2^4} \right) = -58000 + 51774,69 = -6225,31$$

Άρα η επένδυση απορρίπτεται από τους μετόχους.

Αν η ζητούμενη απόδοση της επένδυσης ήταν 12%, τότε θα ήταν

$$ΚΠΑ = -58000 + 20000 \left(\frac{1}{1,12} + \frac{1}{1,12^2} + \frac{1}{1,12^3} + \frac{1}{1,12^4} \right) = -58000 + 60746,99 = 2746,99$$

Στην περίπτωση αυτή είναι ΚΠΑ > 0, οπότε η επένδυση γίνεται αποδεκτή από τους μετόχους / εταίρους.

Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι η ΜΕ που θα την εμπιστευτούν οι μεγάλοι πελάτες πρέπει να συγκεντρώνει κάτι περισσότερο από ένα αριθμό ΦΔΧ. Θα πρέπει να εργάζεται με βάση το κόστος του χρήματος και να μην διστάζει να μελετά και να καταθέτει προσφορές προς τους μεγάλους πελάτες, με ταυτόχρονη πρόταση για την συγχρηματοδότηση του έργου. Αυτή η πρόκληση βρίσκει συνήθως πρόσφορο έδαφος στην περίπτωση που η αγορά είναι σε ανάπτυξη. Η κάθε ΕΒΕ που μελετά την εγκατάσταση της, ή την ανάπτυξη των εργασιών της, θα έχει σαν προτεραιότητα να αντιμετωπίσει μεταξύ άλλων και την απρόσκοπτη διακίνηση των φορτίων της. Άρα το

κόστος της μετακόμισης και της αποθήκευσης των προϊόντων της, είναι για αυτήν θεμελιώδους σημασίας.

Αντίστοιχα για την ΜΕ είναι σημαντικό να γνωρίζει άριστα το διαμορφωμένο περιβάλλον μέσα στο οποίο θα κληθεί να παράγει, για να καλύψει τις μελλοντικές ανάγκες του μεγάλου πελάτη της. Το κοινό συμφέρον επομένως ορίζει να αντιμετωπίσουν από κοινού οι δύο εταιρείες την οργάνωση του έργου, σε τρόπο που οι δύο εταιρείες να εγγυώνται η μία στην άλλη την ομαλή και αρμονική λειτουργία της στο μέλλον, σε ότι αφορά την διακίνηση των φορτίων:

Η ΕΒΕ με την προσφορά του μόνιμου και σταθερού έργου προς την ΜΕ,
Η ΜΕ με την διεκπεραίωση του έργου της ΕΒΕ με σταθερές και ευθυγραμμισμένες τιμές για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Προς τον σκοπό αυτό ενδείκνυται η σύναψη σχετικής δεσμευτικής συμφωνίας! Οι όροι και ο τρόπος διενέργειας του έργου καθορίζονται με σαφήνεια στο κείμενο της συμφωνίας. Για την διαπραγμάτευση και την μελέτη της συμφωνίας εκπροσωπούνται οι δύο εταιρείες από τα πλέον επιφανή τους στελέχη. Η αυτοπεποίθηση και η βεβαιότητα του κάθε στελέχους που λαμβάνει μέρος στις συσκέψεις αυτές, ότι δηλαδή δεν έχει κενά στην επαγγελματική του κατάρτιση και ότι κατέχει άριστα την αγορά της μεταφοράς, εγγυώνται εκ των προτέρων την σύναψη μιας συμφωνίας προς το συμφέρον και των δύο πλευρών.

Γενικά για την πρόσβαση στο επάγγελμα των οδικών μεταφορέων ΠΔ 294/1991 & 346/2001

Με το προεδρικό διάταγμα 346/2001 ΦΕΚ φύλο Α 233/11.10.2001 τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν παλαιότερες διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και έτσι προσαρμόστηκε η ελληνική νομοθεσία με την κοινοτική. Μια από τις σπουδαιότερες οδηγίες που μεταξύ άλλων τέθηκε από τότε σε ισχύ ήταν και η οδηγία με αριθμό 77/796/ΕΟΚ αναφερόμενη στην αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων, των πιστοποιητικών και άλλων τίτλων των οδικών Μ εμπορευμάτων. Καθορίζονταν επίσης και τα μέτρα προς διευκόλυνση της πραγματικής ασκήσεως του δικαιώματος της εγκατάστασης των Μ αυτών σε μία άλλη κοινοτική χώρα. Η έννοια «εγκατάσταση» του Μ σε μία άλλη κοινοτική χώρα, είναι σύνθετη και πρέπει να διευκρινιστεί:

Από φορολογικής πλευράς ως προς την φορολογία εισοδήματος, ή της υποχρεώσεως υπαγωγής σε καθεστώς ΦΠΑ.

Από τεχνικής πλευράς ως προς την υποχρέωση υπαγωγής των οχημάτων σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο, ή υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας.

Από ασφαλιστικής πλευράς, αν οι εργαζόμενοι στον κοινοτικό Μ είναι υποχρεωτικά ασφαλισμένοι στον τόπο εργασίας τους.

Από επιχειρηματικής πλευράς κατά πόσο δικαιούται να διενεργεί ταυτόχρονα και ενδομεταφορά, δηλαδή σε μετακομίσεις αγαθών με τόπο αναχωρήσεως και προορισμού την ίδια χώρα.

Με το παραπάνω ΠΔ άνοιξε τυπικά, αλλά μόνο στα χαρτιά και την θεωρία και όχι στην ουσία, το επάγγελμα του Μ εμπορευμάτων με κόμιστρο. Ο Νομοθέτης προσπαθεί να αναθέσει την οδική μεταφορά στους πραγματικούς επαγγελματίες, αποξενώνοντας το επάγγελμα από τους κατόχους αδειών κυκλοφορίας ΦΔΧ. Ήδη από τους ορισμούς του επαγγέλματος γίνεται αυτό σαφές και πλήρως κατανοητό. Με βάση το ΠΔ νοείται:

Α) ως «επάγγελμα οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων» η δραστηριότητα κάθε επιχείρησης που εκτελεί την μεταφορά εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων, είτε με μεμονωμένο αυτοκίνητο όχημα είτε με συνδυασμό συζευγμένων οχημάτων.

Β) ως «επιχείρηση» κάθε φυσικό ή κάθε νομικό πρόσωπο, με ή χωρίς κερδοσκοπικό σκοπό, και κάθε οργάνωση ή ένωση προσώπων χωρίς νομική προσωπικότητα με ή χωρίς κερδοσκοπικό σκοπό...

Οι παραπάνω ορισμοί φανερώνουν ότι ήδη άρχισε να κλονίζεται το μονοπωλιακό και προνομιούχο επάγγελμα του «αδειούχου» οδικού Μ. Οι εποχές που κάτοχοι αδειών ήταν κάθε είδους άσχετα άτομα με το επάγγελμα που παραχωρούσαν τις άδειες στους πραγματικούς επαγγελματίες Μ τελείωσαν οριστικά. Με τις αλλαγές αυτές ανατίθεται το επάγγελμα του οδικού Μ σε **επιχειρήσεις** γεγονός που σημαίνει διαφορετικό ΑΦΜ για την επιχείρηση και διαφορετικό για το φυσικό πρόσωπο που χρησιμοποιεί για την οικογενειακή του δήλωση φορολογίας εισοδήματος. Με πρόσφατες βέβαια ρυθμίσεις επανέρχεται η δυνατότητα μισθώσεως της αδειάς, με την μόνη διαφορά ότι τώρα πλέον παρέχεται αυτή στα πλαίσια απελευθέρωσης του κλάδου. Στην κυριολεξία επιτρέπεται η μίσθωση του ίδιου του ΦΔΧ σαν πάγιο και όχι της αδειάς κυκλοφορίας του. Αυτή βέβαια η πολιτική επιλογή στοχεύει στο να αποσπαστεί η άδεια εκμεταλλεύσεως του ΦΔΧ, από το γνωστό προνόμιο υπέρ του φυσικού προσώπου.

Προϋποθέσεις εισόδου στο επάγγελμα οδικού μεταφορέα

Με βάση τους παραπάνω ορισμούς το ΠΔ 346/2001 καθορίζει τις προϋποθέσεις εισόδου στο επάγγελμα:

Κάθε πρόσωπο ή επιχείρηση, που επιθυμεί να εισέλθει στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, πρέπει να συγκεντρώνει τις παρακάτω προϋποθέσεις:

- 1) Να παρέχει εχέγγυα αξιοπιστίας,
- 2) Να διαθέτει κατάλληλη οικονομική επιφάνεια,
- 3) Να πληροί την προϋπόθεση της επαγγελματικής επάρκειας,

Χαρακτηριστική αλλαγή που ισχύει με αυτό το ΠΔ είναι το γεγονός, ότι και τρίτα πρόσωπα άσχετα με το επάγγελμα του οδικού Μ, μπορούν να συμμετέχουν σε αυτήν την επιχείρηση, **αρκεί σε αυτήν να έχει οριστεί και ένα άλλο άτομο για να διευθύνει πραγματικά και μόνιμα τις δραστηριότητες της.**

Υπάρχει βέβαια ως είναι θεμιτό η πρόβλεψη στον νόμο, ότι το πρόσωπο αυτό πρέπει να πληροί τις προβλεπόμενες από τον νόμο προϋποθέσεις της

αξιοπιστίας και της επαγγελματικής επάρκειας. Πρόκειται για μία αλλαγή που έχει περάσει μέχρι τώρα χωρίς ιδιαίτερη σημασία εκ μέρους των Μ. Ο κλάδος στο σύνολο του είναι γαλουχημένος να εργάζεται ατομικά και να εξευρίσκει μεταφορικό έργο αναμένοντας το φορτίο καρτερικά έξω από το γραφείο του υπαλλήλου ενός πρακτορείου. Θα ήταν προς το συμφέρον των Μ να προσλάβουν από κοινού ορισμένοι από αυτούς τον υπάλληλο του πρακτορείου ως δικό τους ΔΜ για να καρπούνται οι ίδιοι τις γνώσεις, το πελατολόγιο και τις λοιπές υπηρεσίες που προσφέρει!

Θα ήταν ενδεδειγμένο λοιπόν το ΥΜΕΤ να έχει εκπαιδέσει τους Μ, ενημερώνοντας τους και τονίζοντας την αυτοπεποίθηση τους ότι δεν είναι απλά οι οδηγοί των οχημάτων τους. Θα ήταν εύλογο στο πλαίσιο αυτό και να τους κατηχήσει στις στοιχειώδεις αρχές της επιχειρηματικής δραστηριότητας και των συνεργασιών. Θα έπρεπε δηλαδή να τους μεταλλάξει σταδιακά από Μ με προσόντα και ικανότητες απλών οδηγών, σε επιχειρηματίες χερσαίων μεταφορών. Αυτό βέβαια δεν είναι εύκολη υπόθεση για πολλούς λόγους και θα ήταν φρόνιμο να επιτευχθεί σταδιακά σε βάθος χρόνου. Κυριότερος λόγος που δεν έχει εφαρμοστεί κάτι τέτοιο είναι ότι ίσως η πολιτική ηγεσία δεν επιθυμεί κατά βάθος την οργάνωση των ΜΕ σε μεγάλες και οργανωμένες οικονομικές μονάδες.

Με τον τρόπο αυτό έχει την δυνατότητα να καθοδηγεί τους Μ σαν σκόρπιους* και να τους ελέγχει απόλυτα και μαζί με αυτούς και το ύψος των κομίστρων στο επιθυμητό επίπεδο. Η πολιτική του ΥΜΕΤ να κρατά χαμηλό το κόστος μεταφορών γενικότερα, ήταν και παραμένει διαχρονικά η πάγια αρχή των εκάστοτε κυβερνήσεων. Για την κάθε κυβέρνηση θεωρείται ως επιτυχημένος υπουργός μεταφορών, αυτός που έχει την ικανότητα να μην επιβαρύνει τον πληθωρισμό από την πλευρά του κόστους των υπηρεσιών της μεταφοράς, με παράλληλη τήρηση εργασιακής ειρήνης όλων των φορέων, δηλαδή των φορτηγών, πλοίων, αεροπλάνων, σιδ/μου, λεωφορείων...

* **«σκόρπιους»** θεωρούσε ο αείμνηστος Ιωάννης Σαλονικίδης τους αυτοκινητιστές των ΙΜΕ. Ο πρωτοπόρος αυτός των διεθνών οδικών μεταφορών, παρ' όλο που είχε λίγες γραμματικές γνώσεις, είχε ιδρύσει ΑΕ Διεθνών μεταφορών με την επωνυμία, ΣΑΛΟΝΙΚΙΔΗ ΑΕ, της οποίας ήταν πρόεδρος του ΔΣ από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, με βάση τον Ν. 1060/71. Όταν λοιπόν πρόσφερε τα κόμιστρα στους πελάτες του, απαιτούσε πάντα να πληρωθεί με 10 – 15% υψηλότερο ποσό. Το επιχείρημα του πάντα κατά την στιγμή της διαπραγμάτευσης ήταν η χαρακτηριστική φράση: «εγώ δεν είμαι σαν τους σκόρπιους θα μου δώσεις παραπάνω!»

Η φράση αυτή δεν επαναλαμβάνεται σαν ευφυολόγημα για να χαμογελάσετε αλλά σαν αφορμή για προβληματισμό. Αυτή η φράση παρουσιάζει μια κατάσταση στην αγορά της οδικής μεταφοράς, που ισχύει δυστυχώς μέχρι και σήμερα. Οι μεμονωμένοι Μ της εποχής εκείνης βλέποντας πολλά χρήματα στα χέρια τους, και μη τηρώντας πλήρες λογιστήριο με κοστολόγια, μείωναν ευχαρίστως τις τιμές της αγοράς για να είναι αρεστοί στους πελάτες. Το

θλιβερό για τον κλάδο είναι ότι οι διαρκείς μειώσεις ήταν ανεξέλεγκτες. Το κακό επίσης για τον κλάδο ήταν ότι κάθε νεοεισερχόμενος στο επάγγελμα μείωνε τις τιμές, ή εκτελούσε επιπλέον περισυλλογές ή παραδόσεις φορτίων, γεγονός που αποτελούσε και αυτό στην ουσία έμμεση μείωση της τιμής των κομίστρων.

Η έννοια της λέξης «μείωσης» των κομίστρων δεν πρέπει να ληφθεί μόνο με την κυριολεκτική της ερμηνεία και έννοια, ότι δηλαδή υπήρχε μόνο η αριθμητική μείωση του ποσού των κομίστρων. Πέραν αυτής υπήρχε και έμμεση μείωση των κομίστρων που είχε την προέλευση της από την οργάνωση και την λειτουργία του κράτους.:

1) Κατ' αρχήν είναι γνωστό ότι ο πληθωρισμός εκείνες τις εποχές της δεκαετίας του 80 ανερχόταν πάνω από 20% ή και 25% ετησίως. Το ΦΔΧ που εκτελούσε την εποχή εκείνη περίπου 25 δρομολόγια Γερμανίας ή άλλα διεθνή τον χρόνο, είχε επιβάρυνση στην ουσία 1% από τον πληθωρισμό στο κάθε δρομολόγιο.

2) Εκτός αυτού υπήρχε επιπλέον επιβάρυνση από την συναλλαγματική διαφορά. Είναι δηλαδή γνωστό ότι τα ΦΔΧ όφειλαν να εκχωρούν υποχρεωτικά στην Τράπεζα της Ελλάδος τα σκληρά ευρωπαϊκά νομίσματα που εισέπρατταν από τους πελάτες τους στο εξωτερικό. Από αυτήν την «δραχμοποίηση» ζημιώνονταν το κάθε δρομολόγιο από 1% έως 2% περίπου. Αυτό συνέβαινε γιατί όφειλαν να αγοράσουν εκ νέου συνάλλαγμα από την Τράπεζα της Ελλάδος με την υψηλή τιμή της «πώλησης» για να εκτελέσουν το επόμενο δρομολόγιο.

Με άλλα λόγια τα ΦΔΧ έπρεπε να εισπράττουν πάνω από 2% έως ίσως και 3% περισσότερα κόμιστρα στο κάθε νέο δρομολόγιο που εκκινούσαν, σε σύγκριση με τα κόμιστρα που είχαν εισπράξει στο δρομολόγιο που τερμάτισαν. Αυτό προκύπτει από το 1% εκ του πληθωρισμού και το 1% - 2% για το συνάλλαγμα που αναγκαστικά αγόραζαν, ενώ το δικό τους το εκχωρούσαν υποχρεωτικά στην μικρή τιμή στην Τράπεζα της Ελλάδος. Αν σε αυτά λάβουμε υπόψη και τις 2 ή 3 υποτιμήσεις της Δραχμής που έγιναν, τότε πλέον ο ρυθμός μείωσης των κομίστρων γίνεται εντυπωσιακά γοργός. Σε αναλογία με το πραγματικό κόστος λειτουργίας του ΦΔΧ διεθνών μεταφορών οι αυξήσεις που εισέπρατταν σε ετήσια βάση οι αυτοκινητιστές ήταν κάτω από το ήμισυ του πληθωρισμού. Δεν υπήρχε όμως τρόπος, ή επαγγελματική ικανότητα, ή συντεχνιακή οργάνωση και γνώση, για να διεκδικήσουν μία ανάλογη τιμαριθμική αναπροσαρμογή των κομίστρων.

Εγκατάσταση ελλήνων μεταφορέων σε κοινοτικές χώρες

Στα πλαίσια εφαρμογής των ΠΔ 294/1991 και 346/2001 και της κοινοτικής οδηγίας 89/ 438 ΕΟΚ/21.06.1989 το ΥΜΕΤ εκδίδει πιστοποιητικά σε έλληνες επαγγελματίες Μ ότι ασκούν στην Ελλάδα το επάγγελμα του οδικού Μ εμπορευμάτων. Με βάση αυτό το πιστοποιητικό του ΥΜΕΤ και το δίπλωμα

οδηγού 5ης κατηγορίας που κατέχουν, ή άλλως την άδεια οδικού Μ, υποβάλουν αίτηση στο κοινοτικό κράτος και αυτόματα παίρνουν πινακίδες κυκλοφορίας για το όχημα τους, και την άδεια έναρξης ασκήσεως του επαγγέλματος οδικών μεταφορών.

Σε αντίθεση με τα κοινοτικά κράτη που εφαρμόζουν την κοινοτική νομοθεσία και χορηγούν νέες άδειες οδικών μεταφορών το ΥΜΕΤ δεν έχει χορηγήσει αντίστοιχα νέα άδεια σε κοινοτικό μεταφορέα που θέλει να εγκατασταθεί στην Ελλάδα. Ενδιαφέρον θα παρουσίαζε η εξέλιξη, αν έλληνες οδικοί Μ που πούλησαν τις άδειες τους και εγκαταστάθηκαν στην κοινότητα, επιστρέψουν μετά λίγα χρόνια και θελήσουν εκ νέου να πάρουν νέες άδειες από το ΥΜΕΤ. Τι θα γίνει σε αυτές τις περιπτώσεις; Θα τους χορηγήσει το ΥΜΕΤ νέες άδειες ως οφείλει; Το θέμα είναι ανοικτό και πάντα επίκαιρο. Κάθε πρόβλεψη είναι ενδεχόμενο να πραγματοποιηθεί, μπορεί όμως και όχι. Ένα όμως είναι απόλυτα βέβαιο: Χωρίς κίνητρα αναπτυξιακών νόμων το σκόρπιο ελληνικό ΦΔΧ δεν έχει μέλλον μέσα στην ΕΕ. Η διακίνηση των αγαθών δεν είναι δυνατόν να εναποτεθεί στην δραστηριότητα σκόρπιων κυρίως Μ.

Εγκατάσταση κοινοτικών μεταφορέων στην Ελλάδα

Στο άρθρο 10 του ΠΔ 346/11.10.01 με τίτλο Ελεύθερη εγκατάσταση οδικών μεταφορέων, επιτρέπεται η εγκατάσταση στην ελληνική επικράτεια φυσικών προσώπων η εταιρειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ασκούν δραστηριότητα σχετική με τις μεταφορές εμπορευμάτων. Στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου αναφέρεται ότι η απόκτηση από τα παραπάνω φυσικά και νομικά πρόσωπα οχημάτων δημόσιας χρήσης γίνεται σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία... Τι σημαίνει όμως «σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία», η οποία αναφέρεται σε αυτό το ΠΔ; Δεν χρειάζεται να είναι κάποιος νομικός για να γνωρίζει το αυτονόητο, ότι η κοινοτική νομοθεσία κατισχύει της εθνικής μας – ελληνικής νομοθεσίας.

Άρα οι κοινοτικοί Μ που επιτρέπεται να εγκατασταθούν στην χώρα μας θα φέρουν μαζί και τα εργαλεία τους για να κάνουν την δουλειά τους, δηλαδή φορτηγά οχήματα. Θα τους επιτραπεί να εκτελούν μεταφορικό έργο με κοινοτικές πινακίδες κυκλοφορίας ή ελληνικές; Πιστεύουμε με ελληνικές, σε εφαρμογή της αρχής της αμοιβαιότητας. Δηλαδή όπως λαμβάνουν αντίστοιχα άδειες οι έλληνες μεταφορείς που μεταναστεύουν στις λοιπές κοινοτικές χώρες έτσι θα αρχίσουν να χορηγούνται άδειες και στους κοινοτικούς κατοίκους που εγκαθίστανται στην Ελλάδα.

Το πρόβλημα που προκύπτει δεν θα εμφανιστεί με την μετανάστευση των κοινοτικών κατοίκων που είναι Μ. Το πρόβλημα θα προκύψει με τους εικονικούς μετανάστες Έλληνες μεταφορείς που μόλις μάθουν για την χορήγηση αδειών σε κοινοτικούς κατοίκους. Θα σπεύσουν τότε να... επαναπατριστούν απαιτώντας και ελληνικές άδειες.

Ουσιαστικές προϋποθέσεις άσκησης επαγγέλματος του Μεταφορέα

Το μεγάλο πρόβλημα των ελλήνων Μ ήταν ανέκαθεν η αδυναμία τους να προσεγγίσουν με αξιώσεις απ' ευθείας την πελατεία και να πουλήσουν χωρίς την μεσολάβηση τρίτων την ολοκληρωμένη υπηρεσία της διεθνούς οδικής μεταφοράς. Η οργάνωση και λειτουργία των ΙΜΕ δεν μπορούσε να βοηθήσει προς αυτήν την κατεύθυνση. Η ανεξάρτητη επαγγελματική δράση των μελών των ΙΜΕ τους απέβαλλε αυτόματα από το κύκλωμα των εταιρειών που είχαν την ζητούμενη από την αγορά επαγγελματική ικανότητα, την πείρα και την οικονομική επιφάνεια να αναλάβουν το οδικό μεταφορικό έργο. Ας τα πάρουμε το κάθε ένα χωριστά:

Η επαγγελματική ικανότητα που ζητά η αγορά δεν είναι αυτή του οδηγού ΦΔΧ, την οποία στην ουσία παρέχει το ΥΜΕΤ ή απαιτεί να την κατέχουν οι Μ. Επαγγελματική ικανότητα είναι για τον σύγχρονο μεταφορέα η ικανότητα του να διαπραγματεύεται χωρίς παραγγελιοδόχους την ανάληψη μεταφορικού έργου και να το εκτελεί κατ' αρχήν με δικά του οχήματα. Αν τα δικά του δεν επαρκούν να μισθώνει τα αναγκαία από άλλες ομοειδείς εταιρείες. Αυτή η επαγγελματική ικανότητα έχει σαν προϋπόθεση και την ύπαρξη επαγγελματικής συνείδησης. Το ειδικό αυτό επαγγελματικό προσόν θα δώσει στον Μ να αντιληφθεί ότι μόνος του δεν θα επιτύχει τίποτα άλλο από το να τρέχει μέρα νύχτα σαν τον αείμνηστο Βέγγο. Μόνος να τρέχει να συντηρεί το όχημά του, μόνος να τρέχει να εισπράξει τα κόμιστρα, να εξαργυρώσει τις επιταγές στις τράπεζες, να φροντίσει την ετοιμότητα του ΦΔΧ, να παραλάβει τα φορτωτικά έγγραφα, τα εμπορεύματα και να εκτελέσει το δρομολόγιο...

Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι η επαγγελματική ικανότητα πρέπει να συνυπάρχει με αντίστοιχη παραγωγική οργάνωση. Αυτός ο στόχος όμως επιτυγχάνεται μόνο με την ομαδική και ορθολογική δραστηριότητα και τον καταμερισμό του έργου των οδικών Μ. Η οργάνωσή τους σε αμιγείς εταιρείες ή κάθε είδους κοινοπραξίες, είναι η προϋπόθεση που θα θέσει τις βάσεις για να αποκτήσουν την πραγματική, ουσιαστική και κερδοφόρα επαγγελματική ικανότητα. Με τον τρόπο αυτό θα έχουν στελέχη που θα εργάζονται στην έδρα της εταιρείας για την διοικητική λειτουργία των επιχειρηματικών υποχρεώσεων των εταιρειών και συγχρόνως για την ανεύρεση των φορτίων, την επαφή με την αγορά και τις συναλλαγές με τους πελάτες και τους προμηθευτές. Παράλληλα οι ίδιοι οι Μ, ή οι οδηγοί τους θα εκτελούν τα δρομολόγια, θα φροντίζουν για την ετοιμότητα των οχημάτων κλπ.

Σχετικά με την πείρα πρέπει να διευκρινίσουμε στο σημείο αυτό πως την εννοούμε εμείς, γιατί τα γεγονότα έδειξαν ότι το ΥΜΕΤ αλλιώς την εννοεί. **Πείρα** από στατικής πλευράς, χωρίς δηλαδή να λάβουμε υπόψη μας τον παράγοντα χρόνο, είναι όλα αυτά τα θεωρητικά που διδάσκονται στις σχολές ΣΕΚΑΜ, που όμως δεν είναι τίποτα άλλο από τις στοιχειώσεις γνώσεις που όλοι μας έχουμε αντίστοιχα για την εκτέλεση του επαγγέλματός μας. Σαν απόδειξη είναι το γεγονός ότι κάλλιστα η «πείρα» αυτή είναι παράλληλα και η ουσιαστική πείρα των οδηγών των ΦΔΧ διεθνών ή εθνικών μεταφορών. **Η**

πείρα όμως με την δυναμική της έννοια, δηλαδή λαμβάνοντας υπόψη και τον παράγοντα χρόνο, είναι κάτι διαφορετικό.

Πείρα σημαίνει να έχεις την νοημοσύνη, κρίση και γνώση για να είσαι σε θέση να βγάλεις ορθολογικά οικονομικά συμπεράσματα από την επαγγελματική σου δραστηριότητα, για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα που εργάστηκες. Με την πείρα που αποκόμισες μέσα στην παρέλευση του χρόνου που ασκείς το επάγγελμά σου, έχεις πλέον την σαφή γνώση για να κάνεις οικονομικό απολογισμό των δραστηριοτήτων σου, και να διαπιστώσεις τα λάθη, τις παραλήψεις, τις αμέλειες ή ενδεχόμενα και τα τυχόν θετικά στοιχεία της κάθε περιόδου. Ύστερα από αυτά θα είσαι σε θέση να εξάγεις χρήσιμα συμπεράσματα από το παρελθόν για να αναπροσαρμόσεις ανάλογα με τις διαπιστώσεις και την υφιστάμενη κατάσταση, ή και τις προοπτικές της αγοράς, τα επόμενα επαγγελματικά σου βήματα.

Σε τι άλλαξε όμως η επαγγελματική δραστηριότητα των Μ από την στιγμή που τους χορήγησε το κράτος την άδεια του οδικού Μ επειδή είχαν μεταξύ άλλων και την προϋπόθεση της πείρας; Σε τίποτα απολύτως, γιατί όπως εργάζονταν στο παρελθόν έτσι εργάζονται και μέχρι σήμερα. Η ευθύνη βέβαια σε αυτόν τον τομέα δεν είναι να καταλογισθεί αποκλειστικά και μόνο στο ΥΜΕΤ ή γενικότερα στις πολιτικές επιλογές των 35 τελευταίων ετών. Τεράστια ευθύνη φέρουν οι συνδικαλιστές των Μ που δεν είχαν τα στοιχειώδη προσόντα και γνώση για τον καταλυτικό ρόλο που έμελλε να διαδραματίσουν στην εξέλιξη των ελληνικών οδικών μεταφορών. Η εμμονή τους για τον προστατευτισμό της άδειας, τους περιόριζε την διορατικότητα να προσβλέψουν στο μέλλον. Είναι απορίας άξιο το γεγονός ότι οι Μ από «εφοπλιστές ασφάλτου» όπως τους χαρακτήρισε ένας υπουργός μεταφορών στα τέλη της δεκαετίας του 1970 κατέληξαν να είναι σήμερα οι περισσότεροι από αυτούς ναυαγοί!

Προβληματισμοί για τις μισθώσεις οχημάτων

Όλα γύρω από την μεταφορά εξελίσσονται ραγδαία και δεν είναι δυνατόν να την περιγράψει κάποιος δίνοντας μία σαφής εικόνα. Εξ άλλου όπως έγινε κατανοητό το ΥΜΕΤ εφαρμόζει από πολλές δεκαετίες μια πολιτική σταδιακής απαξίωσης της άδειας ΦΔΧ, χωρίς να λαμβάνονται οι ριζικές μεταβολές που είναι αναγκαίες. Ότι εξελίσσεται παρουσιάζεται συγκαλυμμένο και με τρόπο διστακτικό για την αποφυγή αντιδράσεων. Η κρίσιμη εξέλιξη στο επάγγελμα είναι ο αριθμός των αδειών, δηλαδή στην ουσία του αριθμού των οχημάτων, που θα κυκλοφορεί στην αγορά, δηλαδή η προσφορά οχημάτων. Πρόσφατα στα προβλήματα αυτά προστέθηκε και η εθνικότητα του κατόχου των οχημάτων αυτών, τα οποία αφαιρούν έργο από τα ελληνικά ΦΔΧ.

Με αφορμή πολλών διευκρινήσεων που ζητήθηκαν από το ΥΜΕΤ, σχετικά με την μόνιμη ανησυχία των ελλήνων Μ, κατά πόσο «θα έρθουν οι ξένοι και θα πάρουν άδειες», το ΥΜΕΤ εξέδωσε την διευκρινιστική εγκύκλιο Β1/58993/6280 από 23.3.2012. Οι εγκύκλιος αναφέρεται σχετικά με τις έννοιες του «υποκαταστήματος» και της «θυγατρικής» μίας κοινοτικής

επιχείρησης που επιθυμεί να εγκατασταθεί στην Χώρα μας. Ανεξάρτητα από τις εμπορικές, τις νομικές κλπ διευκρινήσεις που δίδονται σε αυτήν την εγκύκλιο, τα επίμαχα σημεία είναι πολλά και παραμένει η ανάγκη για πιο σαφείς διευκρινήσεις και παρεμβάσεις. Υπάρχουν δηλαδή κενά που δίνουν την δυνατότητα για άλλου είδους ερμηνείες και εφαρμογές.

Ήδη άρχισαν να εμφανίζονται «βούλγαροι λογιστές», δηλαδή πρόσωπα που οργανώνουν την παράλληλη λειτουργία αδελφών ελληνικών εταιρειών οδικής μεταφοράς και στην Βουλγαρία. Προς τον σκοπό αυτό εγκαθίστουν οι έλληνες Μ ένα μέρος μόνο των οχημάτων τους στην γείτονα χώρα. Στην συνέχεια συνάπτουν μεταξύ των αδελφών εταιρειών εικονικές μισθώσεις στα οχήματα τους και ελέγχουν τον φόρο εισοδήματος και την υποχρέωση υποβολής δηλώσεων ΦΠΑ στην Χώρα μας. Ταυτόχρονα επωφελούνται και στους περιορισμούς για την χορήγηση **καρτών τρίτων χωρών και μεταφέρουν ελληνικά φορτία!**

Το ΥΜΕΤ και το Υπ. Οικ. πρέπει να λειτουργήσουν άμεσα και συντονισμένα για την διακοπή αυτής της εξέλιξης, που βλάπτει τα συμφέροντα των ελλήνων Μ, αλλά ταυτόχρονα και τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου. Με την παραπάνω απόφαση δεν ελήφθη υπόψη ότι «ξένοι» είναι και οι έλληνες Μ, που όρισαν σαν έδρα και το ξένο κράτος, πλην όμως εξακολουθούν να ασκούν ταυτόχρονα με άλλα ΦΔΧ ιδιοκτησίας τους, το επάγγελμα και στην Χώρα μας.

Οι έλληνες συνδικαλιστές οφείλουν να συνδράμουν την Πολιτεία στον έλεγχο, για την ορθή εφαρμογή της παραπάνω εγκυκλίου, σε συνάρτηση και με τις ρυθμίσεις για την μίσθωση οχημάτων. Στα τέλη του 2012 η αξία της άδειας ΦΔΧ έχει σχεδόν μηδενιστεί. Στο μέλλον δεν υπάρχει επομένως ο κίνδυνος να έρθουν οι ξένοι «να μας πάρουν τις άδειες». Ο κίνδυνος για το παρόν και το μέλλον είναι ότι άρχισαν να έρχονται ξένα συμφέροντα και μας παίρνουν τα φορτία, τον ΦΠΑ και τον φόρο εισοδήματος.

Λύση για το πρόβλημα υπάρχει, αρκεί να γίνει κατανοητός ο τρόπος που οργανώνεται η δραστηριότητα αυτή. Το ζητούμενο είναι ότι πρέπει να εφαρμοστεί με την συνεργασία του Υπ. Οικ., του ΥΜΕΤ, και των συνδικαλιστών. Η υποβολή των μισθωτηρίων πρέπει να υπόκειται σε προγενέστερη έγκριση από το ΥΜΕΤ, πριν από την υποβολή τους στην Δ.Ο.Υ. Σε διαφορετική περίπτωση θα υπάρχει κενό, το οποίο θα εκμεταλλεύονται όσοι Μ προσπαθούν να συμπιέσουν το κόστος λειτουργίας της επιχείρησης τους με κάθε τρόπο, θεμιτό ή αθέμιτο.

Ο στόλος των φορτηγών - Γενικά

Στα προηγούμενα έγινε προσπάθεια να περιγραφεί η αγορά της οδικής μεταφοράς με βάση την εσωτερική οργάνωση των προσώπων που έχουν επιφορτιστεί να την διενεργούν. Αυτό κρίθηκε αναγκαίο γιατί ο χρήστης της οδικής μεταφοράς επιβάλλεται να γνωρίζει το πλαίσιο λειτουργίας του Μ, στον οποίο εμπιστεύεται την μετακίνηση των φορτίων του. Είναι εντελώς διαφορετικά τα δεδομένα της σύναψης μίας σύμβασης έργου με ένα σκόρπιο

μεταφορέα, από ότι με μια οργανωμένη επιχείρηση οδικών μεταφορών. Το γεγονός ότι το κάθε φορτίο απαιτεί ένα μόνο ΦΔΧ για να μεταφερθεί, δεν σημαίνει ότι οι ΕΒΕ επιθυμούν να συνεργάζονται με πολλούς Μ, επιλέγοντας κάποιον άλλο για έκαστη ανάγκη αποστολής των παρτίδων τους. Τα κριτήρια επομένως είναι πολλά και όλα μαζί οδηγούν σε μία συνισταμένη για να επιλεγεί ο εκάστοτε Μ στον οποίο θα ανατεθεί το έργο. Ενδεικτικά αναφέρουμε:

Α) Την πείρα στην διενέργεια μεταφορών στην συγκεκριμένη διαδρομή, με δέσμευση για την διάρκεια δρομολογίου, πρόβλεψη του κόστους με δέσμευση στην τιμή του κομίστρου, κλπ.

Β) Την πείρα στην διενέργεια της συγκεκριμένης τεχνικής που απαιτεί η κάθε μεταφορά, ως πχ μεταφορά υγρών τροφίμων, καυσίμων, ομαδικού φορτίου, φορτίων αδιαίρετου όγκου, φορτίων υποκειμένων σε δασμούς και φόρους, εκτέλεση διοικητικών διαδικασιών, κλπ.

Γ) Την ύπαρξη ασφαλιστικής κάλυψης για τα σφάλματα, ή τις παραλήψεις του Μ ή του οδηγού του κατά την διενέργεια της μεταφοράς. (πχ. Παράδοση του φορτίου σε λάθος παραλήπτη, η με μεγάλη καθυστέρηση, με ελλείμματα, κλπ).

Δ) Την ύπαρξη οργάνωσης για την αμεσότητα παροχής πληροφοριών ως προς την σταδιακή εκτέλεση της μεταφοράς.

Ε) Να διασφαλιστεί ότι θα εκτελέσει την μεταφορά ο ίδιος και όχι να την εκτελέσει με τρίτο άγνωστο μεταφορέα.

ΣΤ) Να διασφαλιστεί ότι δεν θα γίνει σπάσιμο και διάλυση των παλετών για την οικονομία όγκου στο ΦΔΧ, ή τεμαχισμός της παρτίδας σε περισσότερες αποστολές διαφόρων ΦΔΧ.

Σε ότι αφορά στην τιμή και την παροχή πιστώσεως για την καταβολή του κομίστρου δεν δύναται να εκφραστεί κάποια αντικειμενική γνώμη. Ο λόγος είναι πως η γενική αρχή της μεταφοράς ορίζει πως η τιμή είναι ευνοϊκή αν συνοδεύεται και από τις αντίστοιχα καλές υπηρεσίες. Με άλλα λόγια το ύψος της τιμής εναπόκειται στην κρίση των ΔΜ της κάθε ΕΒΕ, και πάντα σε συνάρτηση με την σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ του Μ και του πελάτη του.

Τα φορτηγά της οδικής μεταφοράς

Τα ΦΔΧ ανεξάρτητα από το ωφέλιμο βάρος και όγκο που επιτρέπεται να μετακομίσουν, θα πρέπει να διαχειρίζονται από το πρόσωπο που τα εκμεταλλεύεται με γνώμονα τις οικονομικές αρχές, με σκοπό την επίτευξη κατά το δυνατόν του πλέον ευνοϊκού οικονομικού αποτελέσματος. Το κάθε φορτηγό όχημα ανεξάρτητα των τεχνικών χαρακτηριστικών του, παρουσιάζει πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα σε σύγκριση με λοιπά οδικά μεταφορικά μέσα. Αυτό προσφέρεται σαν δυνατότητα στις επιχειρήσεις να επιλέγουν, ανάλογα με την περίπτωση, ή το βάρος και τον όγκο των φορτίων, το κατάλληλο όχημα κάθε φορά, σε τρόπο ώστε να συμπιέζεται το κόστος και να μετακομίζουν ταυτόχρονα όσο το δυνατόν μεγαλύτερες ποσότητες αγαθών.

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Το ΦΔΧ επομένως έχει την δυνατότητα να καλύψει όλες τις ανάγκες των πελατών του ενταγμένο:

A) Ως μονάδα για περιορισμένες αποσπασματικές ανάγκες μεταφοράς ενός πελάτη.

B) Ως ομάδα ΦΔΧ για την κάλυψη από κοινού των αναγκών ενός πελάτη με περισσότερο έργο και με διακυμάνσεις ως προς τις ποσότητες, τους χρόνους ή τις προθεσμίες παραδόσεων και τους προορισμούς.

Γ) Ως φορέας μεγάλου μεταφορικού έργου για την κάλυψη μεγάλης εκτάσεως, ως ανωτέρω (B), διακινουμένων φορτίων με απαιτήσεις σε ταυτόχρονη προσφορά μεγάλου αριθμού ΦΔΧ.

Δ) Ως φορέας καλύψεως αναγκών μαζικού μεταφορικού έργου, δηλαδή φορτίων που έχουν ίδιο σημείο φόρτωσης και προορισμού, και εκτελούνται εντός προγραμματισμένων προθεσμιών.

Ε) Ως μονάδα ή και ως στόλος οχημάτων διαχειριζόμενος από τρίτους για την διακίνηση και παράδοση ή και παραλαβή αγαθών από πόρτα σε πόρτα.

Θα πρέπει όμως ο ΔΜ του ΦΔΧ να εφαρμόζει και ορισμένες οικονομικές αρχές για την απόδοση του μέγιστου οικονομικού αποτελέσματος. Θα πρέπει παραδείγματος χάριν:

1) Να συμπιέζει τον χρόνο αδράνειας μέσα σε χώρους στάθμευσης εναρμονίζοντας τις παραδόσεις και παραλαβές με τις ώρες λειτουργίας των πελατών του.

2) Να οργανώνει την εντατική εκμετάλλευση του ΦΔΧ σε τρόπο που να μην υπάρχει απώλεια χρόνου, λόγω βλαβών, έλλειψη δεύτερου οδηγού κλπ.

3) Να συμπιέζει τον χρόνο φορτώσεων και εκφορτώσεων με την δυνατότητα άμεσης χρήσης των αναγκαίων βοηθητικών μέσων.

4) Να επιλέγεται πάντοτε το κατάλληλο όχημα και όχι το φθηνότερο που θα προξενεί δυσκολίες.

5) Να επιλέγεται πάντοτε το προσφορότερο δρομολόγιο και να αμείβεται ο οδηγός με επιδόματα για την υπεύθυνη και παραγωγική του εργασία.

6) Να προσπαθεί να αποφεύγονται κατά το δυνατόν οι κλοπές ή οι ζημιές στα φορτία.

Όλα τα φορτηγά φέρουν πάνω στο στέλεχος της αδείας των το απόβαρο και το ωφέλιμο φορτίο που επιτρέπεται να μεταφέρουν. Αυτό προβλέπεται αφ' ενός μεν για την ασφάλεια της μεταφοράς από πλευράς ατυχημάτων κατά την εκτέλεση της μετακόμισης των φορτίων. Αφ' ετέρου δε και για μηχανικούς λόγους, γιατί η εκάστοτε ισχύς των κινητήρων και των αμαξωμάτων των οχημάτων δεν είναι απεριορίστες.

Κατά την υλοποίηση της μεταφοράς τα πράγματα διαφέρουν. Ο κάθε επαγγελματίας προσπαθεί κατά το δυνατόν να διακινήσει όσο περισσότερο βάρος τον εξυπηρετεί, προκειμένου να κερδίσει λίγο ναύλο παραπάνω με τα ίδια περίπου κατά την γνώμη του σταθερά και τα μεταβλητά έξοδα του συγκεκριμένου δρομολογίου. Αυτό όμως δεν είναι κατά το συμφέρον των επαγγελματιών μεταφορέων με την ευρύτερη έννοια του όρου. Το υπέρβαρο

φορτίο προσφέρει ένα μικρό βραχύχρονο όφελος στον αυτοκινητιστή. Την ίδια στιγμή όμως υφίσταται και τις άσχημες και ζημιογόνες μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες συνέπειες που δεν είναι άμεσα για αυτόν ορατές.

Α) Το υπέρβαρο αυξάνει την προσφορά σε μεταφορικά μέσα και επομένως μειώνει το κόμιστρο στο σύνολο του κλάδου.

Β) Το υπέρβαρο εντείνει την υπέρμετρη φθορά του οχήματος και του μειώνει τον ωφέλιμο χρόνο ζωής του.

Γ) Το υπέρβαρο είναι επικίνδυνο για την ασφάλεια στο δρόμο, αποτελεί σοβαρή παράβαση του ΚΟΚ και προβλέπονται για αυτό σοβαρές ποινές.

Δ) Το υπέρβαρο καθιστά την οδήγηση και τον έλεγχο του οχήματος δύσκολο και επικίνδυνο.

Ε) Το υπέρβαρο φορτίο απαιτεί για την μετακόμιση του υπέρμετρη κατανάλωση καυσίμου κινήσεως.

Η κυκλοφορία των εμπορευμάτων στον δρόμο ελέγχεται από διάφορους φορείς, των οποίων οι αρμοδιότητες κατανέμονται:

Ο ΕΦΕΤ είναι αρμόδιος για την υγιεινή κατά την μεταφορά των τροφίμων

Το ΥΜΕΤ για την νόμιμη κυκλοφορία των φορτηγών με βάση τις πινακίδες κυκλοφορίας ή τυχόν άλλες παραβάσεις τεχνικής φύσεως.

Η τροχαία για τον ΚΟΚ και όχι μόνο.

Το Υπ. Οικ. για τα φορτωτικά έγγραφα και την διακίνηση των εμπορευμάτων, για τον ΦΠΑ, τους εισαγωγικούς δασμούς, κλπ.

Τα λιμεναρχεία για την διακίνηση των φορτηγών εντός των λιμένων ή των πλοίων.

Οι Υπηρεσίες ασφαλείας σε ότι αφορά στα όπλα και τα εκρηκτικά.

Η ΟΦΑΕ για την διαχείριση των εγγυήσεων έναντι των τελωνείων για την μεταφορά των υποκειμένων εμπορευμάτων σε δασμούς και φόρους.

Από τα παραπάνω συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι διαχειριστές των ΜΕ ως και των ΕΒΕ έχουν την πρόσθετη υποχρέωση να γνωρίζουν τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί για την μετακόμιση των φορτίων, ως και τις ρυθμίσεις που ισχύουν για την κυκλοφορία των ΦΔΧ. Όλοι αυτοί οι παράγοντες και οι προϋποθέσεις αποτελούν το πλαίσιο των βασικών όρων της σύμβασης έργου που συνάπτει ο Μ με τον πελάτη του. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι πχ ο ΔΜ μίας ΕΒΕ οφείλει να αναζητά το πιστοποιητικό πλυντηρίου για την καθαριότητα του βυτίου, πριν φορτώσει το δικό του υγρό τρόφιμο. Για το ίδιο λόγο αυτός που θα φορτώσει βυτίο μεταφοράς χημικών πέραν του πλυντηρίου για την καθαριότητα του βυτίου οφείλει να ζητά πληροφορίες για το είδος του φορτίου της αμέσως προηγούμενης μεταφοράς με το ίδιο βυτίο. Αντίστοιχα και στα κοινά φορτηγά να αναζητάτε από τους φορτωτές το πιστοποιητικό ΚΤΕΟ, ως και τα λοιπά έγγραφα για την ασφάλιση του ΦΔΧ και άλλα.

Από τα παραπάνω συνάγεται επίσης ότι πχ θα πρέπει να ελεγχθεί αν το ΦΔΧ είναι κατάλληλο για την μεταφορά εύφλεκτων, ή αν ο οδηγός του έχει την προβλεπόμενη άδεια οδήγησης. Παραπέρα αν το βυτίο του ΦΔΧ μεταφοράς υγρών τροφίμων έχει την πιστοποίηση για την μόνωση των τοιχωμάτων του,

ή αν όντως είναι πιστοποιημένο βυτίο κατάλληλο για την μεταφορά τροφίμων. Είναι αυτονόητο ότι δεν είναι δυνατόν να παρατεθούν στο σημείο αυτό όλες οι σχετικές προβλέψεις του Νόμου και οι σχετικές ρυθμίσεις. Γίνεται όμως αντιληπτό ότι για την σύναψη της σύμβασης για την μετακόμιση του φορτίου δεν φθάνει η διαπραγμάτευση του κομίστρου και μόνο. Οι διαχειριστές οφείλουν να ελέγχουν γενικότερα το πλαίσιο όλων των κανόνων για την σύννομη μετακόμιση. Σε αντίθετη περίπτωση θα υπάρξει πρόβλημα με τον παραλήπτη και την ασφαλιστική εταιρεία, στην περίπτωση που θα παρουσιαστεί μια ανωμαλία και ζημιά στο φορτίο κατά την διάρκεια της μετακόμισης.

Ωφέλιμα βάρη και διαστάσεις των ΦΔΧ

Τα σύγχρονα ΦΔΧ διεθνών μεταφορών δύνανται να μεταφέρουν οδικά μέχρι 40 τόνους μικτό φορτίο. Αυτό σημαίνει ότι το καθαρό βάρος που μπορούν να μεταφέρουν είναι 26 – 28 τόνοι. Αυτό προκύπτει αν αφαιρεθούν οι περίπου 7,2 τόνοι για το ρυμουλκό και οι 6,5 περίπου τόνοι για το επικαθήμενο. Για τα οχήματα που κινούνται στο καθεστώς των ΣΜ το ανώτατο ωφέλιμο για τις αρχικές και τις τελικές διαδρομές είναι κατά περίπτωση 44 τόνοι. (ΠΔ 237/21.6.1991 ΦΕΚ 90 τεύχος πρώτο). Πρόσφατα έχει οριστεί το μικτό φορτίο στις εθνικές και μόνο μεταφορές σε 42 τόνους.

Σε ότι αφορά τις διαστάσεις στα σύγχρονα οχήματα, αυτές είναι με προδιαγραφές να μεταφέρουν 33 ή 34 παλέτες (80 X 120 εκατοστών) δηλαδή έχουν μήκος 13.60 μέτρα σε καθαρό πλάτος εσωτερικό τουλάχιστον 244 εκατοστά το δε ύψος τους στα 290 εκατοστά. Ο λόγος που φορτώνονται 33 παλέτες είναι ότι το μήκος 13,60 μέτρα ήταν στην αρχή εξωτερικό και έτσι στην τελευταία σειρά φορτώνονταν δύο παλέτες αντί τρεις. Στην συνέχεια έγινε το μήκος καθαρό και είναι δυνατή και η φόρτωση της 34ης παλέτας. Σημειώνεται εδώ ότι το μέγιστο εξωτερικό ύψος επιδιώκεται στα πλαίσια των ΣΜ να είναι τελικό εξωτερικό του ημ/νου μαζί με το ύψος του βαγονιού στα 4,04 μέτρα. (βλέπε στις σιδ/κές μεταφορές σχετικά με το περιτύπωμα)

Σε γενικές γραμμές μπορούμε να συμπεράνουμε ότι με την πάροδο του χρόνου τα φορτηγά οχήματα βελτιώνονται κατασκευαστικά. Αυτό έχει σαν συνέπεια να εμφανίζονται νέοι τύποι οχημάτων που κατασκευάζονται για να καλύπτουν τις ανάγκες της αγοράς. Από την άλλη πλευρά αποσύρονται από την κυκλοφορία παλαιά και αντισοικονομικά, ή και ρυπογόνα οχήματα. Η ΕΕ παρακολουθεί τις εξελίξεις αυτές και εκδίδει οδηγίες για τις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν τα φορτηγά οχήματα για να επιτραπεί να ταξινομηθούν και να κυκλοφορήσουν εντός της ΕΕ. Η Χώρα μας προσαρμόζοντας την νομοθεσία στις Οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εκδίδει τα σχετικά Προεδρικά Διατάγματα, καθορίζοντας με αυτά τα μέγιστα βάρη και τις διαστάσεις των οχημάτων. Ενδεικτικά αναφέρουμε το Π.Δ. 367/1989, το 237/1991 και το Π.Δ. 78/1998 (ΦΕΚ Α' 71/7.4.1998), όπως ισχύει σήμερα.

Βάρη και απόβαρα

Στις χώρες που τηρούνται αυστηρά οι νόμοι ως προς το μέγιστο ωφέλιμο βάρος που επιτρέπεται να μεταφέρει ένα φορτηγό, φροντίζουν οι μεταφορικές επιχειρήσεις να μην φέρει το φορτηγό περιττά βάρη όπως πχ εφεδρικό τροχό, δοχείο νερού, μεγάλο δοχείο καυσίμων ή εργαλείων, αντιολισθητικές αλυσίδες, κλπ. Με αυτόν τον τρόπο κερδίζουν περίπου 1 τόνο ωφέλιμο φορτίο. Για την αποφυγή προβλημάτων από την έλλειψη των παραπάνω έχουν ανεπτυγμένο δίκτυο οδικής βοήθειας που παρεμβαίνει σε ότι και να χρειαστεί το όχημα της εταιρείας. 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 και σαν αντιπροσωπεία των εργοστασίων και να προμηθεύονται φθηνότερα τα οχήματα και τα ανταλλακτικά τους. Παράλληλα να έχουν στην διάθεσή τους μικρές αποκεντρωμένες αποθήκες ανταλλακτικών έτοιμες ανά πάσα στιγμή να καλύψουν επείγουσες ανάγκες.

Στην Ελλάδα τα πράγματα είναι ακριβώς το αντίθετο. Το κάθε όχημα είναι για τον οδηγό του ένα κινητό σπίτι, συνεργείο και φορτηγό παντός καιρού. Ο Μ ενεργώντας ατομικά δεν έχει άλλη επιλογή από το να προσπαθεί να κάνει κάθε είδους οικονομία επιδιώκοντας την αυτάρκειά του. Στις διεξόδους αυτές ωθείται από την έλλειψη οργανωμένων μεγάλων οικονομικών μονάδων ΦΔΧ. Σε τέτοιου είδους μονάδες θα υπήρχε υποδομή και οι ΔΜ που θα ηγούντο σε αυτές θα λάμβαναν τις αποφάσεις:

- 1) Λογαριάζοντας με κοστολογικά κριτήρια,
- 2) Στηριγμένοι σε στατιστικά στοιχεία,
- 3) Εκπονώντας οικονομικές αναλύσεις
- 4) Μελετώντας αδιάλειπτα τον ανταγωνισμό,
- 5) Συμπιέζοντας το κόστος των οδηγών εξασφαλίζοντας τους μόνιμη και όχι ευκαιριακή εργασία.
- 6) Οργανώνοντας την ορθολογική λειτουργία της επιχείρησης,
- 7) Προγραμματίζοντας την επιστημονική εκμετάλλευση των μεταφορικών μονάδων,
- 8) Εξασφαλίζοντας την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων στους δρόμους, και
- 9) Συνάπτοντας καθαρές συμβάσεις με τους πελάτες και τους λοιπούς τρίτους.

Κατηγορίες ΦΔΧ - Διακρίσεις των οχημάτων

Στις ελληνικές οδικές διεθνείς και εθνικές μεταφορές κυριαρχούν 3 κατηγορίες ΦΔΧ 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 πχ καυσίμων, πίσσας, χημικών, υπέρβαρων φορτίων, αδιαίρετων όγκων, κλπ. δεν υπάρχουν αξιόλογες διεθνείς

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

μεταφορές. Τα ειδικά αυτά οχήματα διενεργούν κατά κανόνα μεταφορές εντός της Χώρας.

Τα οχήματα αυτά κατατάσσονται σε φορολογικές και οργανωτικές κατηγορίες από πλευράς Α) Υπ. Οικονομικών και Β) Υπ. Μεταφορών.

A) από την πλευρά του Υπ. Οικονομικών

Το Υπ. Οικ. 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 τα πρόσωπα που διενεργούν μεταφορές είναι ο 49.41. ενδεικτικά αναφέρουμε ορισμένους από αυτούς τους κωδικούς ποιο αναλυτικά:

1) για τα κοινού φορτίου εθνικών μεταφορών

49.41.19.01 οδική μεταφορέας άλλων εμπορευμάτων οδηγός ιδιοκτήτης

49.41.19.02 οδική μεταφορέας άλλων εμπορευμάτων οδηγός τρίτος.

2) για τα κοινού φορτίου διεθνών μεταφορών

49.41.19.03 οδική μεταφορέας διεθνών μεταφορών οδηγός ιδιοκτήτης.

49.41.19.04 οδική μεταφορέας διεθνών μεταφορών οδηγός τρίτος.

3) για τα βυτία υγρών τροφίμων (εθνικών και διεθνών μεταφορών)

49.41.13.01 οδική μεταφορέας άλλων εμπορευμάτων οδηγός ιδιοκτήτης.

49.41.13.02 οδική μεταφορέας άλλων εμπορευμάτων οδηγός τρίτος

Ακόμα και άλλοι κωδικοί για δραστηριότητες που έχουν στενή σχέση με τα ΦΔΧ την οδική μεταφορά και την αποθήκευση των εμπορευμάτων, ως πχ :
52.29.19.02 Υπηρεσίες διαμεταφοράς
52.29.19.03 Υπηρεσίες μεταφοράς με διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics)
52.29.19.07 Υπηρεσίες τοπικής συγκέντρωσης και διανομής εμπορευμάτων.
Με τις υπηρεσίες αυτές θα ασχοληθούμε αναλυτικά στο τέταρτο μέρος.

B) από την πλευρά του Υπ. Μεταφορών

Το ΥΜΕΤ ελέγχει τα φορτηγά από πολλές πλευρές. Ειδικότερα ως προς την εκμετάλλευση τους δεν ενδιαφέρεται αν είναι οδηγός ο ιδιοκτήτης ή τρίτος. Το ΥΜΕΤ. ενδιαφέρεται αν όλα ανεξαιρέτως τα ΦΔΧ κοινού φορτίου να είναι υποχρεωτικά εντεταγμένα σε ΙΜΕ διεθνών ή εθνικών μεταφορών, προκειμένου να τους επιτραπεί να διενεργήσουν την μεταφορά που έχουν επιλέξει. Μετά την ισχύ του Ν. 3887/2010 δεν ιδρύονται πλέον ΙΜΕ. Οι υφιστάμενες θα εξακολουθούν να λειτουργούν για δέκα περίπου χρόνια. Το τοπίο της οδικής μεταφοράς είναι αυτήν την περίοδο (28.08.2012) ρευστό. Η πολιτική του ΥΜΕΤ επικεντρώνεται να οργανώσει τα πρόσωπα που έχουν το δικαίωμα να εκμεταλλεύονται τα ΦΔΧ. Με άλλα λόγια το ΥΜΕΤ ενδιαφέρεται

για τις μεταφορές φορτίων. Το Υπ. Οικ. αντίθετα είναι αυτό που ελέγχει την μεταφορά των αξιών, από την πλευρά των φορολογικών υποχρεώσεων και των οικονομικών συναλλαγών.

Γραμμές και διαδρομές των ελληνικών φορτηγών

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

Η πρώτη διαδρομή είναι μέσω των λιμένων της Πάτρας ή της Ηγουμενίτσας και της Ancona ή Βενετίας. Στην διαδρομή αυτή κινούνται γύρο στο 75% των οχημάτων της Νότιας Ελλάδος. Το υπόλοιπο 25% κινούνται από τα λιμάνια του Bari και του Brindisi. Ένας αριθμός ασυνόδευτων επ/νων οχημάτων, κυρίως με κοινοτικές πινακίδες κυκλοφορίας, διακινούνται μέσω του λιμανιού της Κορίνθου προς και από την Ιταλία. Αυτό αναπτύχθηκε γιατί από το λιμάνι της Πάτρας με την κινητοποίηση των συνδικαλιστών υπόκειντο τα οχήματα αυστηρό έλεγχο και έτσι προτίμησαν την Κόρινθο που εξασφάλιζε σύντομες διαδικασίες διακινήσεως.

Η δεύτερη διαδρομή είναι συμφέρουσα και προσιτή για τα φορτηγά της Β. Ελλάδος. Είναι η οδική διαδρομή κυρίως διαμέσου της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας, της Ουγγαρίας και της Αυστρίας. Η διαδρομή αυτή κοστίζει σε σύγκριση με την διαδρομή μέσω Πατρών για την Γερμανία περίπου 750 ευρώ φθηνότερα. Ο λόγος είναι ότι δεν υπάρχει το κόστος του πλοίου που κυμαίνεται πάνω από 750 ευρώ, και τα καύσιμα είναι πιο φθηνά κατά περίπου 0,20 – 0,30 ευρώ το λίτρο δηλαδή πάνω από 20% φθηνότερα! Τα περίπου 350 χιλιόμετρα μακρύτερης διαδρομής δεν παίζουν αποφασιστικό ρόλο γιατί διανύονται σε σύντομο χρόνο. Με το πλοίο και τις αναμονές επιβιβάσεως και αποβιβάσεως οι καθυστερήσεις είναι σοβαρά υπολογίσιμες στον χρόνο του δρομολογίου. Αν λάβει ο ενδιαφερόμενος υπόψη και την κατάσταση που επικρατεί στα λιμάνια αυτά το Καλοκαίρι, λόγω επιβατικής κίνησης, το δρομολόγιο μέσω Βουλγαρίας γίνεται πιο ελκυστικό. Την περίοδο αυτή και ο πλέον συνεπής επαγγελματίας μεταφορέας ενδέχεται να εμφανίζεται σε ειδικές περιπτώσεις και ως αναξιόπιστος, από την καθυστέρηση που υφίσταται πολλές φορές εξ αιτίας της έλλειψης θέσεων στα πλοία.

Οι ΜΕ που επιλέγουν το δρομολόγιο μέσω Πατρών κινούν τα οχήματά τους με **δύο τρόπους**. Ο ένας είναι η εκτέλεση του δρομολογίου με το ίδιο ρυμουλκό σε όλη την διαδρομή από τον τόπο φορτώσεως στον τόπο προορισμού. Ο άλλος είναι η ρυμούλκηση του επ/νου μέχρι την Πάτρα στην συνέχεια φόρτωση στο πλοίο χωρίς το ρυμουλκό. Στην Ιταλία αναμένει την άφιξη άλλος οδηγός με ρυμουλκό και προωθεί το ρυμουλκούμενο στον προορισμό για εκφόρτωση. Παράλληλα ο οδηγός που παρέδωσε φορτίο στην Πάτρα παραλαμβάνει άλλο επ/νο που έφθασε από την Ιταλία και το προωθεί στον προορισμό του για εκφόρτωση.

Η διαδικασία αυτής της τεχνικής μειώνει το κόστος γιατί εκτός από τον φθηνότερο ναύλο που καταβάλλεται στο πλοίο, υπάρχει και εντατικότερη

εκμετάλλευση του τροχαίου υλικού. Ο λόγος είναι ότι για 30 περίπου ώρες δρομολογίου δεν είναι δεσμευμένο το ρυμουλκό της κάθε εταιρείας εντός του πλοίου. 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. Εάν δε λάβουμε υπόψη το κόστος αυτό σε συνδυασμό και με τις αναλογούσες εργοδοτικές εισφορές ΙΚΑ, έχουμε ένα όφελος της τάξεως των περίπου 3 ημερομισθίων ανά δρομολόγιο. Στις μεταφορές υγρών τροφίμων με βυτία φορτηγά δεν ταξιδεύει μόνο του το βυτίο για τον λόγο της προστασίας του προϊόντος. Το υγρό τρόφιμο απαιτεί ειδική μεταχείριση ως προς τον χρόνο μεταφοράς, και την διάθεση αξιόπιστου και καθαρού οχήματος. Κατά την διαδικασία παράδοσης και παραλαβής υπόκειται το περιεχόμενο σε έλεγχο ποιότητας.

Σύμβαση ADR

Τα ΦΔΧ μεταφέρουν μεταξύ άλλων και τα λεγόμενα επικίνδυνα εμπορεύματα. Αυτά μετακομίζουν είτε ως υγρά εντός βυτίων ΦΔΧ είτε όμως και ως στερεά με κοινά φορτηγά. Τα ίδια τα επικίνδυνα εμπορεύματα δεν φέρουν ευθύνη για τις ιδιότητες που έχουν. Ο ίδιος ο άνθρωπος τα παράγει γιατί είναι χρήσιμα στην βιομηχανική παραγωγή, στις αγροτικές καλλιέργειες, σαν καύσιμα στις μεταφορές κλπ. Το πρόβλημα της μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων δεν είναι ένα μονομερές ζήτημα που μπορεί να το ρυθμίζει η κάθε χώρα μόνη της. Ιδιαίτερα στις διεθνείς μεταφορές είναι επιτακτική ανάγκη να τεθούν ενιαίοι κανόνες, για να είναι σε θέση όλοι οι εμπλεκόμενοι να γνωρίζουν ποια είναι τα επικίνδυνα εμπορεύματα, και ποια πρέπει να είναι η συμπεριφορά όλων στην διακίνησή τους.

Σκοπός όλων αυτών είναι να μην υπάρχουν ανθρώπινα θύματα, ζημιές σε περιουσίες και βέβαια βλαβερή μόλυνση ή και ρύπανση του περιβάλλοντος. Η διεθνής σύμβαση ADR ρυθμίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις για την μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων. Η σύμβαση αυτή έχει κυρωθεί στην Χώρα μας με τον Ν. 1741 του 1987 και δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα της κυβερνήσεως στο φύλο 225 τεύχος Α. Πρόκειται για 3 – 4 τόμους 1000 σελίδων περίπου. Σκοπός και αυτής της διεθνούς σύμβασης, είναι η ασφαλής μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων.

Πρόκειται για τρεις ογκώδεις τόμους που αναφέρουν τα προϊόντα, τις ιδιότητες τους, τις συσκευασίες που επιβάλλεται να έχουν για την ασφαλή διακίνηση, κλπ. Για την δική μας προσέγγιση της μεταφοράς των επικινδύνων εμπορευμάτων οφείλουμε να διαπιστώσουμε ότι αυτά διακινούνται συσκευασμένα σε μικρές παρτίδες ως ένα μέρος ενός πλήρους φορτίου του ΦΔΧ. Ο κύριος όγκος τους όμως μεταφέρεται χύμα σε ε/κ βυτία με τον σιδ/μο. Ο λόγος είναι ότι τα χημικά στην διεθνή μεταφορά είναι για την χώρα μας κατά κανόνα φορτία εισαγωγής. Πρόκειται δηλαδή για πρώτες ύλες ή βοηθητικά υλικά χρήσιμα στην βιομηχανοποίηση των προϊόντων. Όλα τα ε/κ βυτία επιστρέφουν κενά φορτίου.

Για τον λόγο αυτό τα σιδ/κά κόμιστρα έρχονται πιο ευνοϊκά στο σύνολο της διαδρομής, από ότι στην αντίστοιχη οδική μεταφορά. Αυτό θα έπρεπε το ΦΔΧ-βυτίο χημικών να εκτελέσει κενή διαδρομή για την αναζήτηση του φορτίου. Παράλληλα όμως ο σιδ/μος παρέχει και την ασφάλεια ή και την αξιοπιστία που επιβάλλει η μεταφορά του επικίνδυνου φορτίου. Η πρακτική στις ελληνικές μεταφορές το έχει αποδείξει. Ακόμα και στα δύσκολα χρόνια του αποκλεισμού της Σερβίας και των Σκοπίων παρέμειναν τα επικίνδυνα χημικά στον σιδ/μο, παρ' όλο που η εναλλακτική διαδρομή ανάγκης μέσω Ρουμανίας και Βουλγαρίας κόστιζε 60% ακριβότερα. Πέραν αυτού και ο χρόνος που διαρκούσε το δρομολόγιο εκείνη την κακή περίοδο για τον σιδ/μο, διαρκούσε τουλάχιστον 5 ημέρες περισσότερο...

Σήμανση των συσκευασιών και των μεταφορικών μέσων

Για την ασφάλεια κατά την μεταφορά υποχρεούνται τα οχήματα, τα ε/κ, τα βαγόνια και οι συσκευασίες των εμπορευμάτων να φέρουν σημάσεις για τις κατηγορίες των επικίνδυνων εμπορευμάτων. Ενδεικτικά ακολουθούν ορισμένες από αυτές για να σχηματιστεί μία οπτική εικόνα τους. Πέραν τούτου όλα τα επικίνδυνα φορτία συνοδεύονται από ειδικά έντυπα οδηγίων του διακινητή των εμπορευμάτων αυτών, τα οποία περιέχουν χρήσιμες πληροφορίες για την προστασία των ατόμων που έρχονται σε επαφή με αυτά. Τα έντυπα αυτά συντάσσονται σε πολλές γλώσσες και έτσι εξασφαλίζεται η προστασία των ανθρώπων και του περιβάλλοντος σε περίπτωση ατυχήματος.

Αυτό που συμβαίνει πολλές φορές δυστυχώς είναι ότι πολλοί ασυνείδητοι οδηγοί στην περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων προϊόντων με τα οχηματαγωγά πλοία, αφαιρούν τις ετικέτες από τα κιβώτια ή τις συσκευασίες γενικότερα, για να εξασφαλίσουν επιβίβαση στα πλοία, ή την αποφυγή καθυστερήσεων ή προσαιξήσεων στα ναύλα. Έχουν υπάρξει μάλιστα και περιπτώσεις που ΦΔΧ δάνυσαν μεγάλες αποστάσεις μέσω σηράγγων της κεντρικής Ευρώπης, στις οποίες απαγορευόταν αυστηρά η διέλευση επικίνδυνων φορτίων. Θα ήταν φρόνιμο να υπάρχει εκ μέρους των οδικών μεταφορέων ως προς αυτόν τον τομέα ευαισθησία και υπευθυνότητα.

Τα επιπλέον κόμιστρα που επιβαρύνεται ο πελάτης για τις μεταφορές των επικινδύνων εμπορευμάτων αυτόν τον σκοπό έχουν. Να τηρηθούν δηλαδή οι προβλεπόμενες διατάξεις και οι κανόνες ασφαλείας των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Η υπευθυνότητα από πλευράς των οδικών Μ, με την συνυπευθυνότητα του φορτωτή, είναι η προϋπόθεση για την ασφαλή μετακόμιση των επικίνδυνων φορτίων. Για την πλήρη σειρά και ερμηνεία των σημάτων και ανάλυση του τρόπου χρήσεως, των διαστάσεων των χρωμάτων κλπ σας παραπέμπουμε στον RID για τις σιδ/κές μεταφορές, και αντίστοιχα στην ADR για τις οδικές μεταφορές. Δέον όμως μετά την εκφόρτωση και επιστροφή του μεταφορικού μέσου, ή του ε/κ, να αφαιρούνται οι σημάσεις. Με τον τρόπο αυτό δεν θα υπάρχει σύγχυση στους εμπλεκόμενους στην μεταφορά σιδ/κούς, τελωνειακούς, υπαλλήλους

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

λιμένων, αποθηκών και άλλους, ότι εξακολουθούν φορτωμένα με επικίνδυνα εμπορεύματα.

Οι διεθνείς σημάσεις των μέσων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων:



Τα σύγχρονα οχήματα μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων οδηγούνται από οδηγούς που είναι ειδικά εκπαιδευμένοι και φέρουν ειδικό εξοπλισμό για την περίπτωση κινδύνου. Τα ίδια τα οχήματα έχουν ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά και εξοπλισμό.

Η ευθύνη του οδικού μεταφορέα

Με βάση τον νόμο 383/76 άρθρο 15 συνάγεται έμμεσα πλην σαφώς ότι ο μεταφορέας φέρει ευθύνη για τις ζημιές που θα προκληθούν στον εντολέα του, δηλαδή σε αυτόν που τον ναύλωσε και του πληρώνει τα κόμιστρα.

Με βάση αυτήν ο μεταφορέας ευθύνεται:

- Για την μερική και ολική απώλεια των εμπορευμάτων», για της ζημιές που θα προκληθούν σε αυτά κατά την διάρκεια της μεταφοράς.
- Αν το χρησιμοποιούμενο όχημα στην μεταφορά ήταν ελαττωματικό.
- Ο μεταφορέας ευθύνεται σε συνδυασμό του άρθρου 17 και 3 και για τρίτα πρόσωπα είναι οι πράκτορες, ή οι υπάλληλοί του, ή γενικά για της υπηρεσίες τρίτων, που χρησιμοποιεί για την εκτέλεση της μεταφοράς.
- Ο διεθνής μεταφορέας ευθύνεται και έναντι των τελωνειακών αρχών για την αξία των δασμών και φόρων για τα μεταφερόμενα εμπορεύματα.

Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης

- Όταν χρησιμοποιούνται ακάλυπτα οχήματα έπειτα από συμφωνία εντολέα – και Μ και η συμφωνία ανεγράφη επί του σώματος της φορτωτικής.
- Στα ασυσκευάστα εμπορεύματα ή σε αυτά με ελαττωματική συσκευασία.
- Στα εμπορεύματα που μπορεί να υποστούν ζημιά εκ της φύσεως των όταν δεν είναι κατάλληλα συσκευασμένα.
- Όταν η φόρτωση και το στοίβασμα των εμπορευμάτων καθώς και η εκφόρτωση έγιναν από τον αποστολέα ή τον παραλήπτη ή από εκπροσώπους των.
- Όταν η ζημιά προέρχεται από την φύση των εμπορευμάτων (σκουριά, σήψη αποξηράνση κλπ)
- Στην ανεπάρκεια η ακαταλληλότητα των σημείων και των αριθμών επί των δεμάτων.

Σχόλια για την ευθύνη ή την απαλλαγή του μεταφορέα.

Επειδή όταν ίσχυσε η νομοθεσία τα πράγματα ήταν πιο αγνά τίθεται ένα πρώτο ερώτημα: Τα παράνομα φορτηγά, έστω και αν είναι τεχνολογικά άριστα, θεωρούνται ελαττωματικά; Πέραν αυτού η έννοια του Πράκτορα που μεσολαβεί στην μεταφορά είναι πολύ συγκεχυμένη και ασαφής. Θα πρέπει να γίνουν πολλές διευκρινήσεις, αν ο πράκτορας είναι ο Δ που τον ναύλωσε, ή ένας συνεργάτης του Μ στο εξωτερικό που του περισυνέλεξε το εμπόρευμα σε μία αποθήκη του. Η πρακτική και οι δικαστικές αποφάσεις δεν λαμβάνουν υπόψη πάντοτε τα πρόσωπα που φόρτωσαν ή εκφόρτωσαν τα εμπορεύματα. Οι διάφορες ζημιές πάντως που προέρχονται από την φύση των εμπορευμάτων και τις συνθήκες της μεταφοράς, αποτελούν το μέγα μέρος των αντιδικιών μετά τις κλοπές. Οι παραπάνω ζημιές ή ευθύνες είναι αστικού χαρακτήρα και κερδίζει η πλευρά που θα πείσει με τα επιχειρήματά της τον δικαστή.

Στην σύμβαση CMR N. 559 /1977 (ΦΕΚ 78/12. 03. 1977) στο άρθρο 17 αναφέρεται επίσης αναλυτικά η έκταση της ευθύνης του μεταφορέα που εκτελεί διεθνείς μεταφορές, στην οποία και σας παραπέμπουμε.

Στην νομική βάση της οδικής μεταφοράς έχουν εφαρμογή τόσο οι διατάξεις των άρθρων 95 – 107 του Εμπορικού Νόμου, όσο όμως και διατάξεις του Γενικού Ενοχικού Δικαίου για την ανώμαλη εξέλιξη της ενοχής. Τα πρόσωπα από νομικής πλευράς που συμμετέχουν στην οδική μεταφορά, βάση των σχετικών διατάξεων είναι τρία:

- 1) Ο αποστολέας ή φορτωτής,
- 2) Ο αγωγιάτης ή μεταφορέας, (είναι αυτός που διαθέτει το μεταφορικό μέσο και εκτελεί στην πραγματικότητα την μεταφορά).
- 3) Ο παραλήπτης ή αγοραστής

Στα πρόσωπα αυτά υπάρχει σε πολλές περιπτώσεις και ένα ακόμα παρεμβαλλόμενο πρόσωπο, που είναι ο παραγγελιοδόχος μεταφοράς. Γίνεται αντιληπτό ότι οι συνδυασμοί των περιπτώσεων αντιδικιών είναι πολλοί και οι κρίσεις των δικαστών ποικίλες. Στα πρόσωπα της μεταφοράς θα επανέλθουμε, για να τα προσεγγίσουμε και από την θετική και παραγωγική τους πλευρά.

Σημείωση: Σε ότι αφορά στις δικαστικές διαμάχες μεταξύ των εμπλεκόμενων στην μεταφορά υπάρχει μια θετική εξέλιξη, η οποία ανατρέπει τα κρατούντα στην πράξη. Πρόκειται για την έκδοση της ΣΕΑΚ (**Σ**ύντομη **Ε**ρμηνεία **Α**στικού **Κ**ώδικα), η οποία φιλτράρει τις πολλές δεκάδες χιλιάδες σελίδες που ερμήνευαν μέχρι τώρα τον ΑΚ και τις συμπυκνώνει σε περίπου 2000. Δηλαδή μία σελίδα να αντιστοιχεί κατά μέσο όρο στο κάθε ένα από τα 2000 περίπου άρθρα του ΑΚ. Αυτό σημαίνει την αναθεώρηση εκ βάθρων του σκεπτικού και των λύσεων των διαφορών, που αποφάσιζαν οι δικαστές μέχρι τώρα στα αστικά δικαστήρια. Για τους ΔΜ αυτό σημαίνει να συνάπτουν από τούδε με προσοχή τις συμβάσεις τους, λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δεδομένα, για να μην βρεθούν προ αδιεξόδου και να αντιμετωπίσουν προβλήματα ή αντιδικίες.

Τελωνειακά έγγραφα οδικής μεταφοράς

Το παραδοσιακό τελωνειακό έγγραφο για την μεταφορά υποκειμένων εμπορευμάτων με ΦΔΧ είναι το **Δελτίο (carnet) TIR**. Πρόκειται για ένα έγγραφο, υπό την διαχείριση της IRU, (International Road Transport Union), που είναι ο πανευρωπαϊκός φορέας των οδικών μεταφορών. Τα δελτία παραδίδονται στο ελληνικό Υπ. Οικ. της χώρας μας, το οποίο με την σειρά του τα εκχωρεί στην ΟΦΑΕ, η οποία τα διανέμει στους Μ έναντι καταβολής μικρού ποσού εν είδη εγγυήσεως για την ορθή χρήση του. Με το δελτίο αυτό ελέγχεται το ΦΔΧ από το τελωνείο αναχωρήσεως που θεωρεί το δελτίο, από τα τελωνεία διελεύσεως, ως και από το τελωνείο προορισμού που το εξοφλεί. Ο Μ επιστρέφει το εξοφλημένο TIR στην ΟΦΑΕ για την απαλλαγή του και ανακτά το δικαίωμα να λάβει νέο δελτίο για την επόμενη μεταφορά που θα εκκινήσει. (Βλέπε και αλλαχού για τους ΕΟΦ στο τέταρτο κεφάλαιο.)

Εκτός από το δελτίο TIR στην μεταφορά υποκειμένων εμπορευμάτων χρησιμοποιείται στην κοινοτική διαμετακόμιση και το **ΕΔΕ, (Ενιαίο**

Διοικητικό Έγγραφο). Το έγγραφο αυτό έχει αντικαταστήσει 35 τελωνειακά έγγραφα, που χρησιμοποιούντο στο παρελθόν με βάση τον ελληνικό τελωνειακό κώδικα. Το Υπ. Οικ. - Τελωνειακή Υπηρεσία έχει εκδώσει ένα μικρό τόμο / έντυπο 320 σελίδων μεγέθους Α4 με το οποίο δίνει διευκρινήσεις για την χρήση του εντύπου «ΕΔΕ». Το έντυπο αυτό έλαβε αριθμό πρωτοκόλλου Τ 3869/1214 12.10.1987. Η χρήση του εγγράφου έλαβε σταδιακά αναπροσαρμογές και στις ημέρες μας έχει αποκτήσει σταδιακά και ηλεκτρονική εφαρμογή. Τα ενδιαφερόμενα τελωνεία που θα παρακολουθήσουν μια παρτίδα υποκειμένων, ενημερώνονται αναλόγως και επιβλέπουν την διακίνηση του φορτίου.

Μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών κλείνουν τα τελωνεία αποστολής και προορισμού το ΕΔΕ. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα πλέον σημαντικά έντυπα που χρησιμοποιούνταν από τα τελωνεία για τον έλεγχο της μεταφοράς, και καταργήθηκαν γιατί αντικαταστάθηκαν από το ΕΔΕ:

- 1) Διασάφηση εισαγωγής
- 2) Διασάφηση μεταφόρτωσης υποκειμένων εμπορευμάτων
- 3) Διασάφηση εξαγωγής
- 4) Αίτηση μεταφόρτωσης υποκειμένων εμπορευμάτων
- 5) Δηλώσεις Τ , Τ2L, κλπ.

Πέραν αυτών υπάρχουν και άλλες τελωνειακές εργασίες που εκτελούνται με την χρήση αυτού του εγγράφου, ως πχ:

Η διασάφηση μεταποίησης,

Η Αίτηση εφοδιασμού πλοίων εσωτερικού ή εξωτερικού,

Η αίτηση αποστολής από αποταμίευση, κλπ.

Η παράθεση των παραπάνω τελωνειακών διαδικασιών είχε επιπλέον και σαν σκοπό να καταστήσει σαφές, ότι «μεταφορά» δεν υπάρχει μόνο όταν έχουμε αποκλειστικά και μόνο μετακόμιση φορτίου. Επιπλέον κατέστη σαφές, πως όλα τα φορτία υπόκεινται διαρκώς σε διάφορες φορολογικές διαδικασίες και ελέγχους, από την στιγμή που θα παραχθούν, μέχρι την στιγμή που θα καταναλωθούν. Το κυριότερο όμως είναι ότι άλλες από αυτές τις διαδικασίες εκτελούνται:

- α) μέσα σε χρόνο ισχύος σύμβασης πώλησης και ταυτόχρονα σύμβασης έργου για την μετακόμιση τους,
- β) άλλες μέσα σε χρόνο σύμβασης πώλησης, χωρίς να έχει εισέτι καταρτιστεί σύμβαση έργου για την μετέπειτα μετακόμιση τους, και
- γ) άλλες γίνονται εκτός συμβάσεων πώλησης ή έργου, στα πλαίσια της εσωτερικής λειτουργίας της ΕΒΕ,
- δ) σε κάθε περίπτωση πάντως τα πρόσωπα που συμμετέχουν στις τελωνειακές εργασίες έχουν προκαταβολικά εγκριθεί από το κοινοτικό τελωνείο σαν ΕΟΦ, (Εξουσιοδοτημένος Οικονομικός Φορέας), βλέπε σχετικά στο τέταρτο μέρος.

Το δικαίωμα επισχέσεως του μεταφορέα

Ο διεθνής αλλά και ο εθνικός οδικός μεταφορέας εκ της φύσεως του επαγγέλματος του βρίσκεται διαρκώς μακριά από τον εντολέα πελάτη του. Εάν πριν από την εκφόρτωση των εμπορευμάτων οφείλονται κόμιστρα σε αυτόν, είναι ενδεχόμενο να μην του καταβληθούν από τον οφειλέτη. Αυτό συμβαίνει πολλές φορές με διάφορες προφάσεις. Λόγω δε της μεγάλης αποστάσεως που τον χωρίζει από τον οφειλέτη, ή της απόστασης της έδρας του δικαστηρίου, που είναι αρμόδιο για να λύσει την διαφορά, το κόστος για την διεκδίκηση των οφειλομένων ποσών, ίσως να ανέρχεται σε μεγαλύτερο ποσό από την ίδια την απαίτηση. Για τον λόγο αυτό πολλοί μεταφορείς απαιτούν πριν από την εκφόρτωση να εισπράξουν τα κόμιστρά τους.

Αν αυτό δεν είναι εφικτό, τότε υπό προϋποθέσεις έχουν το δικαίωμα εκ του Νόμου της επισχέσεως επί των μεταφερομένων πραγμάτων. Επιπλέον τούτου οι οδικοί Μ σε άλλες περιπτώσεις, ως πχ η πτώχευση του οφειλέτη, έχουν και το προνομιακό δικαίωμα επί της τιμής πωλήσεως των εκποιημένων εμπορευμάτων. Το δικαίωμα της επισχέσεως αποτελεί εφαρμογή στην σύμβαση μεταφοράς σχετικών άρθρων του αστικού κώδικα. Με βάση αυτήν δικαιούται ο Μ να αρνηθεί την παράδοση των εμπορευμάτων, δηλαδή να εκπληρώσει την ενοχή του, μέχρις ότου ο δανειστής του δηλαδή ο εντολέας, ο αποστολέας, ο παραλήπτης ή τέλος πάντων ο πληρωτής του κομίστρου εκπληρώσει την βαρύνουσα αυτόν υποχρέωση.

Το δικαίωμα επίσχεσης διακρίνεται:

Α) **στην ένσταση επίσχεσης** η οποία ρυθμίζεται με το άρθρο 325 του Αστικού Κώδικα και συνιστά το δικαίωμα της παρακράτησης της οφειλόμενης παροχής. Δηλαδή πχ ο Μ να μην ολοκληρώσει την μεταφορά με την παράδοση του φορτίου, εφ' όσον υπάρχει η συναφής αξίωση του Μ από τον εντολέα - πελάτη του για την καταβολή των κομίστρων. Στην απλή γλώσσα της μεταφοράς αυτό σημαίνει «πλήρωσε να ξεφορτώσω»! Η ένσταση επίσχεσης έχει δύο προϋποθέσεις. Η πρώτη είναι να υφίστανται αμοιβαίες αξιώσεις μεταξύ Μ και εντολέα - πελάτη. Η δεύτερη είναι οι αξιώσεις αυτές να είναι ληξιπρόθεσμες και συναφείς μεταξύ τους.

Β) **Η ένσταση μη εκπληρωθέντος συναλλάγματος** είναι η περίπτωση όπου οι υφιστάμενες αμοιβαίες αξιώσεις προέρχονται από την ίδια αμφοτεροβαρή σύμβαση. Αυτή εφαρμόζεται σε έγκυρες αμφοτεροβαρείς συμβάσεις, στις οποίες το ένα μέρος, ο πληρωτής του κομίστρου, εφ' όσον δεν έχει υποχρέωση προκαταβολής της παροχής, αρνείται να την εκπληρώσει, πχ να καταβάλλει τα κόμιστρα, έως ότου το άλλο μέρος εκπληρώσει την οφειλόμενη παροχή του, πχ ο Μ να εκφορτώσει και να παραδώσει το φορτίο. Με άλλα λόγια στην απλή γλώσσα της μεταφοράς αυτό σημαίνει ότι υπάρχει δυσπιστία του ενός προς το άλλο μέρος, ότι ενδεχόμενα κάποιος από αυτούς δεν θα εκπληρώσει την υποχρέωση που έχει δεσμευτεί.

Σε άλλο σημείο του παρόντος τονίζουμε την ανάγκη να συντάσσονται έγκυρες συμβάσεις έργου μεταξύ Μ και πελατών, σε τρόπο ώστε να μην

υπάρχουν παρερμηνείες και αντιδικίες. Οι προφορικές ή οι περιληπτικές συμφωνίες μεταξύ Μ και πελατών πρέπει να καταρτίζονται μόνο στο πλαίσιο μονίμων και σταθερών συνεργασιών. Στην περίπτωση αυτή η εκτέλεση της μεταφοράς, ως και ο τρόπος πληρωμής των κομίστρων έχει συμφωνηθεί και προκαθοριστεί μεταξύ των συνεργαζομένων σε ένα αναλυτικό συμβόλαιο. Με τον τρόπο αυτό η κάθε επί μέρους εντολή για την εκτέλεση μιας μεταφοράς δύναται να συντάσσεται περιληπτικά, σαν παράρτημα του κειμένου της βασικής λεπτομερούς σύμβασης. Σε αυτήν την περίπτωση θα έχουν εκπονηθεί οι γενικοί όροι μιας αμφοτεροβαρούς σύμβασης, καθώς και οι ειδικοί όροι.

Οι γενικοί όροι θα προβλέπουν ενδεικτικά:

- 1) Τον τρόπο και τον χρόνο πληρωμής των κομίστρων, πχ με την προσκόμιση καθαρής φορτωτικής με υπογραφή του παραλήπτη για την παραλαβή του φορτίου άνευ επιφυλάξεων,
- 2) την ευθύνη του Μ σε περίπτωση που το όχημα προκαλέσει ζημιά στο φορτίο,
- 3) αντίστροφα την ευθύνη του πελάτη έναντι του Μ αν το φορτίο προκαλέσει ζημιά στο όχημα,
- 4) την ευθύνη της φόρτωσης, του στοιβάγματος του φορτίου και της εκφόρτωσης,
- 5) την ευθύνη στην καθυστέρηση του φορτηγού εξ αιτίας του Μ, ή αντίστροφα,
- 6) την ευθύνη του Μ στην περίπτωση που παραδώσει το φορτίο σε λάθος πρόσωπο,
- 7) την ευθύνη του Μ αν παραδώσει το φορτίο δίχως να εισπράξει τυχόν οφειλόμενα ποσά, κλπ.

Οι ειδικοί όροι θα προβλέπουν τα βασικά στοιχεία που αναγράφονται στις φορτωτικές:

- A) δηλαδή τον αποστολέα, τον παραλήπτη, τον πληρωτή κομίστρου (εντολέα),
- B) τον τόπο φόρτωσης και προορισμού, και το πρόσωπο που θα παραδοθεί,
- Γ) το ποσόν των κομίστρων και το φορτίο που θα μεταφερθεί, κλπ.

Κατάσχεση εις χείρας τρίτου, πχ ενός Μεταφορέα

Μια καθόλου ευχάριστη τροπή μιας μεταφοράς, που ενδεχόμενα θα προκύψει και θα κληθεί να αντιμετωπίσει ο οδικός μεταφορέας, είναι η κατάσχεση εις χείρας τρίτου. Αν ο Μ λάβει πχ ένα κατασχετήριο έγγραφο, οφείλει εντός 8 ημερών να δηλώσει στον ειρηνοδίκη της περιοχής του, εάν έχει στην κατοχή του φορτία του οφειλέτη, στου οποίου τα πράγματα γίνεται η εκτέλεση της κατάσχεσης.

Εάν πράγματι κατέχει πχ εμπορεύματα του οφειλέτη, τότε τα κρατά ως μεσεγγυούχος, δηλαδή τα κρατά προς φύλαξη, και τα παραδίδει στον δικαστικό επιμελητή, για την συνέχιση της εκτέλεσης, που είναι κατά κανόνα ο πλειστηριασμός. Η εξέλιξη αυτή δύναται να αντικρουστεί με μία ένσταση του Μ, η οποία είναι η παραπάνω αναφερθείσα επίσχεση των πραγμάτων αυτών, εάν δεν έχει εισπράξει μέχρι τότε τα κόμιστρα του!

Παράρτημα: Η οδική μεταφορά με Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης

Γενικά για την νομοθεσία κυκλοφορίας ΦΙΧ

Η μεταφορά με ΦΙΧ ρυθμίζεται με τον Ν. 1959 του 1991 που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 123 Α΄ της 5.8.1991. Τον νόμο αυτό τον ακολούθησε η Υπ. Απόφαση 29542/5.9.91, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 707 Β΄ της 5.9.91 και διευκρίνιζε τις λεπτομέρειες εφαρμογής του νόμου. Έκτοτε με διάφορες υπουργικές αποφάσεις ρυθμίζονται επί μέρους ανάγκες των επιχειρήσεων που κυκλοφορούν ΦΙΧ και της αγοράς γενικότερα. Πχ στο ΦΕΚ 2338/16.8.2012 τεύχος Β δημοσιεύτηκε Υπ. Απόφαση, με βάση την οποία χορηγούνται άδειες ΦΙΧ μικτού βάρους μέχρι 4 τόνων σε εταιρείες ταχυμεταφορών. Θα πρόκειται προφανώς για μια διευκόλυνση στις επιχειρήσεις αυτές, για να μεταφέρουν:

- α) τους σάκους με τις αποστολές, από και προς τα αεροδρόμια,
- β) μαζικές παραλαβές ή παραδόσεις σε μεγάλους πελάτες,
- γ) αποστολές ή παραλαβές από συνεργαζόμενες ομοειδείς εταιρείες.

Ο παραπάνω νόμος 1959/91 αναφέρει τις επιχειρήσεις και τους επαγγελματίες που δικαιούνται να θέσουν ΦΙΧ σε κυκλοφορία, για τις ανάγκες της εταιρείας τους. Πρόκειται για μεταφορές που θα διενεργούνται αποκλειστικά για την απρόσκοπτη λειτουργία της επιχείρησης. **Για τις μεταφορές με ΦΙΧ απαγορεύεται αυστηρά από τον νόμο να εισπράττονται κόμιστρα.** Αυτό είναι θεμελιώδους σημασίας για την λειτουργία της αγοράς της μεταφοράς, γιατί στην πράξη σημαίνει:

α) ότι το τιμολόγιο πώλησης, ή η απόδειξη λιανικής πώλησης μιας ΕΒΕ, που παραδίδει τα εμπορεύματα με τα ΦΙΧ που διαθέτει στον χώρο του παραλήπτη, πρέπει να εκδίδονται με μια μόνο συνολική τιμή! Στην τελική αυτή τιμή του προϊόντος είναι **ενσωματωμένο** στον υπολογισμό του συνολικού κόστους παραγωγής και διάθεσης, επιπλέον και το κόστος μετακόμισης του προϊόντος για την παράδοση στον αγοραστή.

β) ότι η ΕΒΕ που θέτει σε κυκλοφορία ΦΙΧ έχει το δικαίωμα να μετακομίζει ελεύθερα τα προϊόντα ή τις πρώτες ύλες, από και προς όλες τις **ίδιες** εγκαταστάσεις, αποθήκες, παραγωγικές μονάδες κλπ, που διαθέτει. Η λέξη **ίδιες** σημαίνει να λειτουργούν με τον ίδιο ΑΦΜ. Προς τον σκοπό αυτό χρειάζεται μόνο να εκδώσει σαν παραστατικό στοιχείο της λογιστικής

εγγραφής το προβλεπόμενο δελτίο αποστολής. Στο δελτίο αποστολής δεν αναγράφονται ως γνωστό τιμές αγαθών, ή κομίστρων, **παρά μόνο** ποσότητες και κωδικοί των αγαθών. Εκτός αυτού το δελτίο αποστολής είναι απλά το παραστατικό της λογιστικής εγγραφής, για την αλλαγή του αποθηκευτικού χώρου.

Με άλλα λόγια στις συμβάσεις πώλησης, σε εκτέλεση της οποίας η μετακόμιση του προϊόντος θα διενεργηθεί με ΦΙΧ, δεν ισχύουν οι όροι παραδόσεως INCOTERMS. Αυτό γιατί οι όροι INCOTERMS είναι μία συμφωνία μεταξύ πωλητή και αγοραστή για την ανάληψη των κομίστρων και των λοιπών δαπανών για την διενέργεια της μεταφοράς. Τα ΦΙΧ όμως δεν εισπράττουν κόμιστρα, άρα δεν εφαρμόζονται οι όροι αυτοί στην μεταφορά με ΦΙΧ. Για τους όρους αυτούς θα ασχοληθούμε με λεπτομέρειες στο τρίτο κεφάλαιο.

Το σημαντικό που πρέπει να διευκρινιστεί στο σημείο αυτό είναι η οργανωτική διαφορά μιας ΕΒΕ, που μετακομίζει ένα αγαθό στα πλαίσια ενδοεπιχειρησιακής οργάνωσης και λειτουργίας, από την μετακόμιση των αγαθών για να τα παραδώσει στον αγοραστή. Επίσης πρέπει να διευκρινίσουμε στο σημείο αυτό και την θεμελιώδη διαφορά που υπάρχει μεταξύ της μετακόμισης με ΦΙΧ ή αντίστοιχα με ΦΔΧ. Στην μια περίπτωση το κόστος της μεταφοράς για την παράδοση με ΦΙΧ στον πελάτη, εμπεριέχεται στο κόστος παραγωγής, ή προμήθειας στην περίπτωση των εμπορικών επιχειρήσεων.

Η μετακόμιση δηλαδή ενός φορτίου με ΦΙΧ είναι αντικείμενο της κοστολόγησης με βάση τις αρχές του Βιομηχανικού Λογισμού, κατά συνέπεια της αναλυτικής λογιστικής της εκμεταλλεύσεως και του πρότυπου κόστους!

Δηλαδή το ΦΙΧ δύναται να θεωρηθεί με βάση τον νόμο:

- α) σαν ένα περονοφόρο, ή
- β) σαν την ταινία συναρμολογήσεως, ή
- γ) σαν ένα μηχάνημα της παραγωγής, ή
- δ) σαν ένα ειδικό μηχάνημα έργου, κλπ. (Μηχάνημα έργου είναι ένα ειδικό όχημα ή εξάρτημα, το οποίο έχει την δυνατότητα να κινηθεί αυτόνομα στο δρόμο και εκτελεί μια βοηθητική εργασία για την κάλυψη των αναγκών μιας ΕΒΕ. Πχ η πρέσα του σκυροδέματος, το σκαπτικό μηχάνημα, το αναβατόριο σε ορόφους των ειδών οικοσκευής, το γεωτρύπανο, ο αεροσυμπιεστής, κλπ.)

Κατά συνέπεια και η τιμή του προϊόντος είναι συνολική, κοστολογημένη μαζί με το κόστος παραγωγής, με πρόβλεψη σε αυτό και την δαπάνη που θα επιβαρυνθεί η ΕΒΕ για την παράδοση με το ΦΙΧ στον χώρο του παραλήπτη. Η κοστολόγηση αυτή δεν διαφέρει αισθητά με την αντίστοιχη των ΜΕ που γνωρίσαμε στα προηγούμενα. Υπάρχει όμως μια ουσιώδης οργανωτική διαφορά ανάμεσα στις δύο κοστολογήσεις:

Στην μεταφορά με ΦΔΧ έχουμε από κοστολογικής πλευράς μεταβλητό κόστος για την ΕΒΕ. Δηλαδή η ΕΒΕ έχει επιβάρυνση εξόδων μεταφοράς, μόνο στην περίπτωση που μετακομίζει τα προϊόντα ή τα υλικά της.

Αντίθετα στην μεταφορά των προϊόντων της ΕΒΕ με ΦΙΧ έχουμε εκτός από το μεταβλητό κόστος, όπως είναι πχ τα καύσιμα, τα διόδια, οι δαπάνες εκτός έδρας του οδηγού, ή του συνοδηγού, κλπ, επιπλέον επιβάρυνση με **σταθερό κόστος**. Το σταθερό κόστος επιβαρύνει την ΕΒΕ, για να διατηρεί τα οχήματα σύννομα σε κυκλοφορία και λειτουργία, ως πχ είναι ο μισθός του οδηγού, η απόσβεση, η τακτική συντήρηση του οχήματος, τα τέλη κυκλοφορίας, τα ασφάλιστρα, κλπ.

Η κυκλοφορία ΦΙΧ είναι τεχνική έννοια και όχι εμπορική

Αν η προσφορά της ΕΒΕ στον υποψήφιο αγοραστή χωρίζεται σε αξία προϊόντος και μεταφορικά, τότε η μεταφορά διενεργείται υποχρεωτικά με ΦΔΧ. Το σκεπτικό για την μεταφορά με ΦΙΧ είναι ότι το προϊόν που μεταφέρεται με τέτοιο όχημα δεν έχει ακόμα πουληθεί. Στην γλώσσα της αγοράς θα λέγαμε για το προϊόν αυτό, ότι **έχει απλά και μόνο παραγγελθεί από τον πελάτη**. Η σύμβαση πώλησης δηλαδή ολοκληρώνεται στον τόπο του παραλήπτη. Εκεί καθίσταται κύριος του αγορασθέντος αγαθού ο παραλήπτης και επομένως δεν είναι πλέον κύριος του εμπορεύματος ο πωλητής. Κατά συνέπεια η ΕΒΕ σύννομα μετέφερε με τα ΦΙΧ ιδιοκτησίας της το είδος αυτό στον παραλήπτη, γιατί μέχρι τότε ήταν περιουσιακό της στοιχείο.

Αν θεωρηθεί κατά την στιγμή της αναχώρησης από την αποθήκη του εργοστασίου το είδος ως πουλημένο, τότε πλέον δεν είναι κύριος του εμπορεύματος ο πωλητής ΕΒΕ, αλλά ο αγοραστής ΕΒΕ. **Κατά συνέπεια είναι εμπόρευμα τρίτου και επομένως πρέπει να μεταφερθεί με ΦΔΧ. Ή αντίστοιχα να μεταφερθεί με ΦΙΧ ιδιοκτησίας τώρα πλέον της αγοράστριας ΕΒΕ, που έχει καταστεί κύριος του εμπορεύματος, ή ενδεχόμενα της πρώτης ύλης.**

Υπενθυμίζουμε και στο σημείο αυτό, ότι ως επάγγελμα του οδικού μεταφορέα νοείται η μεταφορά με ΦΔΧ των εμπορευμάτων τρίτων έναντι κομιστρου! Αντίστοιχα ως μεταφορά με ΦΙΧ νοείται η μεταφορά ίδιων προϊόντων, ή πρώτων υλών κλπ υλικών. Αυτό αποκλείει την δυνατότητα να χρεώνεις με κόμιστρα την ίδια σου την επιχείρηση! Αυτό επιβάλλει οργανωτικά την ενσωμάτωση του κόστους λειτουργίας των ΦΙΧ στην εκμετάλλευση της ΕΒΕ, δηλαδή στο κόστος παραγωγής. Με βάση την οργάνωση λειτουργίας της κάθε ΕΒΕ, εφόσον πρόκειται για εμπορική επιχείρηση, το κόστος λειτουργίας των ΦΙΧ κατά την επιλογή της διοίκησης, δύναται επίσης να καταλογιστεί στις πωλήσεις, ή στις αγορές εμπορευμάτων, καθώς και στον εφοδιασμό πρώτων υλών και λοιπών βοηθητικών υλικών.

Η προϋπόθεση αυτή είναι σημαντική για την περιγραφή και την κατανόηση της αγοράς της μεταφοράς σε βάθος. Τα ΦΙΧ πρέπει να λειτουργούν συμπληρωματικά της μεταφοράς, μαζί με τα ΦΔΧ των επαγγελματιών της

μεταφοράς και όχι ανταγωνιστικά. Αυτό σημαίνει ότι οι διαπραγματεύσεις μεταξύ πωλητή και αγοραστή της μορφής:

Πωλητής ΕΒΕ: «πόσο θέλει ο μεταφορέας σου για να στα φέρει;»,

Αγοραστής ΕΒΕ: «...»,

Πωλητής ΕΒΕ: «τότε άστο, θα τα στείλω εγώ τα πράγματα με τα δικά μου φορτηγά...»,

απαγορεύεται από τον νόμο. Σε διαφορετική περίπτωση δεν δικαιούται η ΕΒΕ να κυκλοφορήσει ΦΙΧ, και αν έχει ήδη αποκτήσει θα πρέπει αμέσως να ανακληθεί η άδεια της κυκλοφορίας τους.

Από τις διευκρινήσεις αυτές γίνεται αντιληπτό, γιατί το παρόν έχει ένα επιπλέον λόγο να εξετάζει ταυτόχρονα την μεταφορά των αξιών και την μεταφορά των φορτίων. Από την στιγμή που ένα αγαθό φορτωθεί σε ένα φορτηγό όχημα, πρέπει να έχει προηγηθεί και να ακολουθήσει η εκπλήρωση μίας σειράς διοικητικών διαδικασιών ή φορολογικών υποχρεώσεων. Δίχως την συνολική εκπλήρωση αυτών των προϋποθέσεων η μεταφορά αυτού του αγαθού θα είναι παράτυπη, ίσως και παράνομη.

Η σύμβαση πώλησης είναι ο καθοριστικός παράγοντας για την σύννομη μετακόμιση του είδους με ΦΔΧ, ή με ΦΙΧ του πωλητή, ή με ΦΙΧ ή ΦΔΧ του αγοραστή. Το θέμα είναι μέγα, εμάς όμως μας ενδιαφέρει στο σημείο αυτό η κοστολογική πλευρά. Η επιβάρυνση των ΕΒΕ με το κόστος μεταφοράς είναι σημαντική και επομένως οφείλει ο ΔΜ να κατέχει όλες τις

δυνατότητες που προσφέρει συνολικά η μεταφορά και ειδικότερα η μεταφορά με ΦΙΧ, για την:

α) τροφοδοσία των καταστημάτων που συνεργάζονται με το σύστημα της δικαιόχρησης, (βλέπε σελίδα 366)

β) για τις επιλογές της παράδοσης των πωληθέντων, ή παραγγελθέντων ειδών της επιχείρησης του στο σπίτι των αγοραστών.

γ) Για την αποκέντρωση των ειδών που παράγει, ή εμπορεύεται η επιχείρηση που εργάζεται, σε χώρους πλησίον της κατανάλωσης,

δ) για παραλαβή των αγορασθέντων ειδών της εταιρείας του, είτε αυτά είναι πρώτες ύλες ή έτοιμα προϊόντα, από τους χώρους του πωλητή,

ε) για την ενδοεπιχειρησιακή τροφοδοσία των καταστημάτων της ΕΒΕ, κλπ.

Οι γνώσεις και η πείρα του ΔΜ για την οργάνωση της διακίνησης των ειδών της επιχείρησης του με ΦΙΧ πρέπει να είναι ευρύτατες. Οι τεχνική οργάνωση της αποθήκης, ή η εφαρμογή των ΗΥ, ή η επιλογή των συσκευασιών, ή ο τρόπος λήψης και εκτέλεσης των παραγγελιών είναι ένα μικρό μέρος της όλης λειτουργίας. Το κομμάτι αυτό της μεταφοράς που λειτουργεί εντός της αποθήκης είναι εσωτερικό ζήτημα της κάθε ΕΒΕ και λύνεται με βάση τον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό για την παραγωγή και την επιλογή του τρόπου πώλησης των προϊόντων.

Προϋποθέσεις μεταφοράς με ΦΙΧ

Τα μεταφερόμενα είδη με ΦΙΧ της επιχείρησης, ή του επαγγελματία, με βάση τον νόμο 1959/91 πρέπει:

- 1) να **ανήκουν** στην επιχείρηση, ή
- 2) να έχουν πουληθεί, αγοραστεί, ή μισθωθεί με χρηματοδοτική μίσθωση, ή
- 3) να έχουν παραχθεί, εξορυχτεί, μετατραπεί, ή επισκευαστεί, ή
- 4) να είναι απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των αναγκών της επιχείρησης, ή του επαγγελματία που του χορηγήθηκε η άδεια κυκλοφορίας του ΦΙΧ.

Οι οδηγοί των ΦΙΧ πρέπει να είναι επαγγελματίες, εργαζόμενοι στην επιχείρηση με σχέση εξαρτημένης εργασίας. Υπό προϋποθέσεις δύναται να οδηγεί το ΦΙΧ ο επιχειρηματίας, ή μέλη της οικογένειας του. **Τα ΦΙΧ μεταφέρουν υποχρεωτικά τα αγαθά που αναγράφονται στην άδεια κυκλοφορίας και μόνο αυτά.** Οι προϋποθέσεις αυτές για να τεθεί σε κυκλοφορία ένα ΦΙΧ είναι αποτέλεσμα των σκληρών διαπραγματεύσεων των επαγγελματιών Μ, για να προστατεύσουν μην «άδεια» των ΦΔΧ. Επιπλέον δε και για να μην δύνανται οι ΕΒΕ να μεταφέρουν εμπορεύματα τρίτων. Από τις προβλέψεις του νόμου γίνεται αντιληπτό ότι ο οδηγός του ΦΙΧ εξομοιώνεται κοστολογικά στην πράξη με ένα εργάτη της παραγωγής της ΕΒΕ και όχι ένα εργαζόμενο, πχ στο τμήμα πωλήσεων. Στην δεύτερη περίπτωση θα επρόκειτο για έμμεση είσπραξη κομίστρου, ή οποία απαγορεύεται...

Το κόστος μεταφοράς με ΦΙΧ συνιστά κόστος εκμεταλλεύσεως και όχι συναλλαγών!

Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι η κάθε επιχείρηση που σχεδιάζει την μεταφορά των ειδών της με ΦΙΧ, θα πρέπει να εξετάσει προσεκτικά τους παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε:

- α) το είδος των εμπορευμάτων, πχ καύσιμα, προϊόντα υπό ψύξη, διανομής τύπου, αέρια υπό πίεση, κοινού φορτίου, υλικά οικοδομών, αγροτικά προϊόντα, κλπ.
- β) τις ποσότητες και τα βάρη των εκάστοτε αποστολών,
- γ) τις αποστάσεις που θα διανύουν τα ΦΙΧ,
- δ) τον αριθμό των οχημάτων που είναι αναγκαίος,
- ε) τον τύπο των οχημάτων,
- στ) την αξία τους,
- ζ) τον βαθμό απόσβεσης, κλπ.

Είναι προφανές ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρχει γενικός κανόνας για να υποδειχθεί σε μία επιχείρηση να θέσει ή όχι ΦΙΧ σε κυκλοφορία, για την εξυπηρέτηση των αναγκών της. Για ορισμένες εταιρείες υπάρχουν παράγοντες που επιβάλλουν την απόκτηση και την θέση σε κυκλοφορία ΦΙΧ. Κύριος λόγος είναι ότι σε οχήματα ειδικής κατασκευής υπάρχει έλλειψη στην αγορά. Η αφορμή είναι ότι δεν επιθυμούν οι ίδιοι οι επαγγελματίες μεταφορείς να επενδύσουν, για να θέσουν ένα τέτοιο ειδικό τύπο οχήματος σε κυκλοφορία, πχ:

- 1) Λόγω μειωμένου έργου, ως όχημα χρηματαποστολών, όχημα μεταφοράς εκρηκτικών,
- 2) Λόγω ειδικών προδιαγραφών του οχήματος που δεν έχουν τεχνογνωσία οι μεταφορείς, ως είναι οι μεταφορές αερίων υπό πίεση, υγροποιημένου αζώτου, κλπ.
- 3) Λόγω της μεταφοράς των ειδών από ένα τμήμα μιας ΕΒΕ προς ένα άλλο της ίδιας ΕΒΕ.

Υπάρχουν όμως ειδικές περιπτώσεις που η απόκτηση ΦΙΧ είναι ενδιαφέρουσα για μια επιχείρηση. Εδώ υπάρχει ένας γενικός κανόνας που πρέπει να ληφθεί υπόψη. Αυτός είναι κυρίως η απόσταση που θα απομακρυνθεί το ΦΙΧ από την έδρα του.

- α) Όσο μεγαλώνει η απόσταση, τόσο αυξάνεται δυσανάλογα και το μεταβλητό κόστος του δρομολογίου.
- β) όσο μικρότερες παρτίδες μεταφέρονται τόσο αυξάνεται το συνεπαγόμενο κόστος μεταφοράς με το ΦΙΧ.
- γ) όσο παραμένει το όχημα χωρίς δρομολόγιο, τόσο περισσότερο σταθερό κόστος επιβαρύνει τα μεταφερόμενα είδη και την επιχείρηση.

Η θέση σε κυκλοφορία ΦΙΧ στις ΕΒΕ

Υπό προϋποθέσεις υπάρχουν οργανωτικές ανάγκες επιχειρήσεων που επιβάλουν την απόκτηση και κυκλοφορία ΦΙΧ, για την διενέργεια του μεταφορικού έργου. Πρόκειται κυρίως για τις επιχειρήσεις που παράγουν ή εμπορεύονται βασικά είδη πρώτης ανάγκης, τα οποία διακινούνται από την ΕΒΕ-πωλητή μαζικά. Αντίθετα για τους αγοραστές ΕΒΕ ή τους ιδιώτες, αποτελούν ασήμαντες ποσότητες για τον κάθε ένα χωριστά, και δεν είναι συμφέρουσα η παραλαβή στον χώρο του πωλητή και στην συνέχεια η μεταφορά στον χώρο τους με δικά τους μέσα. Τέτοια προϊόντα είναι πχ τα γαλακτοκομικά, και τα λοιπά είδη τροφίμων, τα είδη οικιακής χρήσεως, κλπ.

Για τα τμήματα, ή τις διευθύνσεις, ή τις λειτουργίες των ΕΒΕ που έχουν υπό την διαχείριση τους ΦΙΧ, επικρατούν διάφορες ονομασίες. Οι ονομασίες αυτές προέρχονται κυρίως από την θεωρητική επιστήμη, ή τις επιλέγουν οι ίδιες οι επιχειρήσεις. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε ορισμένες από αυτές, ως πχ

- α) τμήμα πωλήσεων, ή αγορών,
- β) τμήμα διαθέσεως, ή αποθηκείσεως,
- γ) τμήμα εφοδιασμού καταστημάτων,
- δ) τμήμα παραδόσεων,
- ε) τμήμα μεταφορών, ή διανομών,
- στ) οργάνωση αλυσίδας καταστημάτων με το σύστημα της διακαιόχρησης,
- ζ) Στην αγορά πλανάται επίσης και η λέξη «Logistics», η οποία λόγω αοριστίας, γίνεται αντιληπτή από τον καθένα με τον δικό του τρόπο.

Το τμήμα μεταφορών της ΕΒΕ είναι ενδεχόμενο να εργάζεται με ΦΙΧ και σε περιόδους αιχμής να ναυλώνει και ΦΔΧ, για την κάλυψη του πρόσθετου, ή

διαφορετικού έργου. Η αποθηκευτική επιχείρηση που διαχειρίζεται τις αποστολές και τις παραλαβές μιας ΕΒΕ, δεν έχει δικαίωμα να θέσει σε κυκλοφορία ΦΙΧ. Αντίθετα μια ΕΒΕ με τα ΦΙΧ που έχει θέσει σε κυκλοφορία δικαιούται να παραδώσει στην αποθήκη φορτία, ή να παραλάβει από εκεί εμπορεύματα που αγόρασε.

Η παραπάνω Υπ. Απόφαση 29542/91 προέβλεπε μεταξύ άλλων και την χορήγηση αδειών κυκλοφορίας ΦΙΧ σε επιχειρήσεις «που κάνουν σημαντικές επενδύσεις, ή έχουν ενταχθεί σε αναπτυξιακό νόμο». Με την σκέψη στραμμένη στις κοινοτικές χρηματοδοτήσεις τέθηκαν σταδιακά σε κυκλοφορία από την εποχή εκείνη πολλά ΦΙΧ και κατασκευάστηκαν πολυάριθμοι αποθηκευτικοί χώροι. Ο κάθε ενδιαφερόμενος για δικούς του επιχειρηματικούς λόγους έκανε την εποχή εκείνη χρήση αυτών των κοινοτικών παροχών. Προς τον σκοπό αυτό ονομάτιζε την δραστηριότητα της επιχείρησης του όπως την αντιλαμβάνονταν η ΕΕ, σε τρόπο ώστε να δικαιούται των κοινοτικών επιδοτήσεων.

Η λειτουργία της διάθεσης σε σχέση με την απόσταση και το είδος

Για να γίνει κατανοητή η ανάλυση θα περιγράψουμε μια αντιπροσωπευτική οργάνωση και λειτουργία μιας επιχείρησης:

- 1) Μετάβαση στον χώρο του πελάτη από εξειδικευμένο στέλεχος της επιχείρησης για την λήψη της παραγγελίας,
- 2) Ενημέρωση του τμήματος πωλήσεων της επιχείρησης για την παραγγελία,
- 3) Επεξεργασία της παραγγελίας και ενημέρωση των τμημάτων που θα ετοιμάσουν τα είδη για την σύνθεση και την εκτέλεση της παραγγελίας,
- 4) σύνθεση και αναχώρηση της παραγγελίας,
- 5) παράδοση της παραγγελίας,
- 6) μετάβαση του εξειδικευμένου στελέχους στον πελάτη για την εκκαθάριση των λογαριασμών,
- 7) Σχολιασμός με τον πελάτη για την άψογη εκτέλεση της παραγγελίας, την ποιότητα των προϊόντων και δήλωση της ετοιμότητας της επιχείρησης, να εξυπηρετήσει και στο μέλλον τον πελάτη.
- 8) Επιστροφή του στελέχους και εκκαθάριση με το λογιστήριο της επιχείρησης των λογαριασμών.

Δεν γνωρίζουμε τι είδους επιχείρηση σχηματίστηκε στην σκέψη του αναγνώστη. Εμείς πάντως είχαμε στον νου μας ένα εστιατόριο! Αν λάβουμε υπόψη τον παράγοντα απόσταση, τις ποσότητες και το είδος, έχουμε προοδευτικά στις παραπάνω λειτουργίες του εστιατορίου τις εξής διακυμάνσεις λειτουργίας και αναπροσαρμογές:

- 1) εάν προσθέσουμε ρόδες (πατινία) στα υποδήματα των σερβιτόρων του παραπάνω εστιατορίου, έχουμε ένα εστιατόριο στις ΗΠΑ, σε μία θέση στάθμευσης ενός αυτοκινητόδρομου, όπου η απόσταση παραδόσεως του φαγητού μεγαλώνει σε μερικές εκατοντάδες μέτρα.

2) αν λάβουμε υπόψη μια πιτσαρία, η ένα ταχυφαγείο, τότε η παράδοση των παραγγελιών στα σπίτια γίνεται με δίκυκλα, σε ακτίνα περίπου 5 χιλ. (Η απόσταση εκτιμήθηκε από τις διαφημίσεις αυτών των επιχειρήσεων.)

3) αν έχουμε μια βιοτεχνία που προετοιμάζει πίττες για σουβλάκια, ή προετοιμασμένες πατάτες, τζατζίκια, κλπ, τότε έχουμε μικρά ΦΙΧ 5 – 10 τόνων μικτού βάρους, ισοθερμικά, ή αυτόψυκτα, που διαθέτουν τα προϊόντα της βιοτεχνίας στα διάφορα εστιατόρια, σε επίπεδο και αποστάσεις πόλεως, ή έστω και γειτονικών πόλεων, δηλαδή νομού.

4) Στην ίδια κατηγορία διάθεσης των προϊόντων στην αγορά, δύναται να περιληφθεί η τροφοδοσία των καταστημάτων μιας επιχείρησης από μία κεντρική αποθήκη της,

5) Τέλος η διάθεση των προϊόντων σε σχετικά μικρές αποστάσεις είναι εφικτή με ΦΙΧ, πχ αν πρόκειται πχ για λιπαντικά αυτοκινήτων, έπιπλα και άλλες οικιακές συσκευές, υλικά οικοδομών, κλπ. Σε αυτήν την περίπτωση το ΦΙΧ της επιχείρησης εκκινεί το δρομολόγιο από την αποθήκη και θέτει στην διάθεση των αγοραστών, δηλαδή σε ένα αριθμό συνεργείων, οικοδομών, ή οικιών τα είδη που **παραγγέλθηκαν**.

Από το σημείο αυτό, όπου η απόσταση και τα φορτία αυξάνονται, ή τα είδη δεν είναι πουλημένα και αποκεντρώνονται, στην μεταφορά των φορτίων πρέπει να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες από τον ΔΜ. Η κρίσιμη επιλογή πρέπει να επικεντρωθεί μεταξύ άλλων παραγόντων και:

α) στην απόσταση,

β) τις ποσότητες,

γ) την συχνότητα των αποστολών,

δ) και την χρήση ΦΔΧ, ή ΦΙΧ στην μεταφορά.

Ο ΔΜ έχοντας σαφή γνώση της αγοράς της μεταφοράς, έχει την ικανότητα να προκρίνει τον ευνοϊκότερο τρόπο μεταφοράς της συγκεκριμένης ΕΒΕ.

Δύο παραδείγματα τροφοδοσίας καταστημάτων

Το έχουμε επισημάνει ότι η απόσταση και ο χρόνος είναι σημαντικοί παράγοντες για την οργάνωση της τροφοδοσίας των καταστημάτων. Θα αναφέρουμε ένα συγκριτικό παράδειγμα για δύο επιχειρήσεις που λειτουργούν ως υ/π (υπερπαντοπωλεία, super market). Το καθένα λειτουργεί όμως και είναι οργανωμένο με διαφορετικό τρόπο:

α) ένα υ/π το οποίο λειτουργεί 30 καταστήματα εντός Αττικής.

β) Αντίστοιχα ένα άλλο υ/π, το οποίο έχει διεθνή οργάνωση και λειτουργεί στην Χώρα μας διάσπαρτα πολυάριθμα καταστήματα.

Το υ/π που λειτουργεί καταστήματα μόνο εντός Αττικής προμηθεύεται τα προϊόντα που εμπορεύεται από απανταχού της Γής, κυρίως όμως από την Κίνα και ευρύτερα από την Άπω Ανατολή. Ταυτόχρονα όμως και από την ΕΕ, και βέβαια επιπλέον και από την χώρα μας. Όλα τα προϊόντα, τρόφιμα και μη, συγκεντρώνονται με ευθύνη του ΔΜ σε μια κεντρική αποθήκη με ΦΔΧ και

ε/κ. Στην αποθήκη αυτή αναφέρονται όλοι οι αρμόδιοι και προμηθεύονται τα είδη που έχουν έλλειψη για την τροφοδοσία του κάθε καταστήματος. Το λογιστικό σύστημα παρακολούθησης των αποθεμάτων στα καταστήματα στηρίζεται σε φυσικές απογραφές στο ράφι, και συγχρόνως από τις καρτέλες των ειδών στο λογιστήριο. Οι παραγγελίες γίνονται με ειδικά σημειώματα, τα οποία διαβιβάζονται μέσω Η/Υ στην κεντρική αποθήκη, και συγχρόνως στο λογιστήριο.

Το λογιστήριο γνωρίζοντας το συνολικό απόθεμα των ειδών της επιχείρησης, τόσο αυτό της κεντρικής αποθήκης, όσο και των καταστημάτων, φροντίζει για την έγκαιρη παραγγελία των ειδών στους προμηθευτές. Η διαδικασία της παραγγελίας δεν είναι εύκολη υπόθεση όπως ίσως να θεωρηθεί. Τα υ/π απασχολεί 30 υπαλλήλους, στους οποίους έχει κατανεμηθεί η εξουσία και η αρμοδιότητα να παρακολουθούν τα υπόλοιπα συγκεκριμένων κωδικών είδους έκαστος. Η προσοχή τους είναι στραμμένη:

α) από την μια μεριά να παρακολουθούν τα υπόλοιπα στα καταστήματα και να επιστούν την προσοχή του συναδέλφου τους, ο οποίος αμέλησε να παραγγείλει ένα κωδικό, που το είδος κοντεύει να εξαντληθεί στο κατάστημα.
β) Ευθύς ως διαπιστώσουν ότι το υπόλοιπο ενός κωδικού εξαντλείται και στην κεντρική αποθήκη δίνουν εντολή παραγγελίας αγοράς στον ΔΜ.

Οι προμήθειες της ΕΒΕ συνεπάγονται και αυτές Μεταφορά

Ο ΔΜ σε συνεργασία με τις οικονομικές υπηρεσίες ρυθμίζουν τα οικονομικά θέματα της πληρωμής των ειδών που παραγγέλλονται και ορίζουν την προθεσμία παράδοσης του είδους. Στην συνέχεια ο ΔΜ έρχεται σε επικοινωνία με τις ΜΕ ή τις ΔΕ και επιλέγει την πιο κατάλληλη λύση για την μεταφορά του είδους:

Α) σε ότι αφορά τις ελληνικές ή τις προμήθειες από την ΕΕ

Οι παρτίδες μεταφέρονται τόσο σαν πλήρη ΦΔΧ, όσο όμως και σαν ομαδικό φορτίο, το οποίο οργανώνει η ΔΕ, που τις ανατέθηκε η μεταφορά. Επιπλέον όμως και με ΦΙΧ του έλληνα προμηθευτή. Τα φορτηγά εκφορτώνουν άμεσα μετά την άφιξη στην κεντρική αποθήκη, η οποία ενημερώνει τις καρτέλες των ειδών για την παραληφθείσα ποσότητα.

Β) Σε ότι αφορά στα φορτία της Άπω Ανατολής

Τα είδη έρχονται πάντα εντός ε/κ 40 ποδών, ο αριθμός των ε/κ ποικίλει στην κάθε άφιξη πλοίου από 5 – 10 ε/κ. Για την αποφυγή των τελών του λιμανιού τα ε/κ τελωνίζονται άμεσα και μεταφέρονται αυθημερόν σε μάντρα στον Ασπρόπυργο. Από εκεί με ευθύνη και προγραμματισμό της κεντρικής αποθήκης, παραλαμβάνονται σταδιακά από την κεντρική αποθήκη και ενημερώνονται οι καρτέλες των ειδών.

Παράδοση ειδών στα καταστήματα λιανικής

Α) Με ΦΙΧ

Το υ/π με καταστήματα στην Αττική διαθέτει αποκλειστικά ένα στόλο ΦΙΧ, με τα οποία τροφοδοτεί τα καταστήματα του. Σαν έλεγχο ασφαλείας για την

έγκυρη τροφοδοσία λειτουργεί το λογιστήριο σύστημα διαρκούς απογραφής, που επιτρέπει να γνωρίζει η επιχείρηση ανά πάσα στιγμή τις πωλήσεις και τα υπόλοιπα. Δεν υπάρχει οργανωτικά ένας λόγος να χρησιμοποιηθούν ΦΔΧ, γιατί οι αποστάσεις είναι σχετικά μικρές και η επιστροφή των οχημάτων στην κεντρική αποθήκη δεν επιβαρύνει σημαντικά το εν λόγω υ/π. Οι επιγραφές επί των οχημάτων που διακινούν τα εμπορεύματα είναι μια μόνιμη, αποδοτική και δωρεάν διαφήμιση του συγκεκριμένου υ/π. Πέραν αυτών τα ΦΙΧ επιστρέφουν στην κεντρική αποθήκη υλικά συσκευασίας, ληγμένα ή καταστραμμένα αγαθά, ή αγαθά τέλους εποχής, τα οποία δεν υπάρχει περίπτωση να πουληθούν.

Β) Με ΦΔΧ

Το άλλο υ/π που λειτουργεί καταστήματα διάσπαρτα στην χώρα μας συγκεντρώνει τα είδη που εμπορεύεται από απανταχού της Γης στις αποθήκες του στην κεντρική Ευρώπη. Εκεί στρέφονται και παραγγέλνουν τα καταστήματα για να τροφοδοτηθούν με τα είδη που έχουν ανάγκη. Σε ότι αφορά την Χώρα μας τα είδη φορτώνονται από την κεντρική αποθήκη εντός ε/κ 45 ποδών, σε συνεργασία με μία ΜΕ. Το καθένα ε/κ περιλαμβάνει την παραγγελία του συγκεκριμένου καταστήματος και ως είναι αυτονόητο περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό ειδών και ποσοτήτων. Τα ε/κ φθάνουν στην Ελλάδα με τον σιδ/μο και συγκεκριμένα με το σύστημα των ΣΜ στην Θεσσαλονίκη. Μετά την άφιξη στον τερματικό σταθμό τα ε/κ συνεχίζουν οδικά με ελληνικά, ή κοινοτικά ΦΔΧ προς το κατάστημα, ανεξάρτητα αν αυτό βρίσκεται στη Καλαμάτα, ή την Κομοτηνή.

Σύγκριση Μεταφοράς με ΦΙΧ και ΦΔΧ

Όπως έγινε αντιληπτό το ένα υ/π μη έχοντας το πρόβλημα της επιστροφής των μέσων μεταφοράς εργάζεται με τα ΙΧ φορτηγά του. Το άλλο υ/π έχοντας πρόβλημα αποστάσεως, και επομένως της επιστροφής των μέσων μεταφοράς, συνεργάζεται με ΜΕ. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται από την ΜΕ η φορτωμένη επιστροφή των μέσων μεταφοράς! Στις παραπάνω διαπιστώσεις μας δεν έχει χώρο η θεωρία. Η κάθε ΕΒΕ οφείλει να μελετά σε βάθος το πρόβλημα της μεταφοράς των ειδών που εμπορεύεται, ή παράγει. Το σπουδαιότερο από όλα είναι να καταρτίζει το δικό της σχέδιο και τον προγραμματισμό για την διακίνηση των ειδών. Στην μεταφορά η αντιγραφή του τρόπου λειτουργίας άλλης ΕΒΕ δεν είναι πάντα ωφέλιμη. Η κάθε ΕΒΕ έχει τα δικά της κριτήρια:

- α) για τον τόπο εγκατάστασης των λειτουργιών της,
- β) του τρόπου οργανώσεως των προμηθειών και των πωλήσεων της,
- γ) ως και του τρόπου εσωτερικής διακίνησης των ειδών που παράγει, ή εμπορεύεται.
- δ) επιπλέον δε, αν θα οργανώσει αποκεντρωμένους χώρους αποθέσεως των ειδών της πλησίον της κατανάλωσης.

Για τον λόγο αυτό όλες οι παραπάνω λειτουργίες θα πρέπει να σχεδιάζονται από την ΔΜ και άλλα κορυφαία στελέχη της επιχείρησης, και να εκτελούνται

αποκλειστικά για την κάλυψη των αναγκών της συγκεκριμένης ΕΒΕ. Το παράδειγμα των δύο υ/π είναι αντιπροσωπευτικό για την κάθε μελέτη για την απόκτηση ΦΙΧ από μια ΕΒΕ. Επιπλέον αυτών κατέστη σαφές, γιατί εμείς θεωρούμε την μεταφορά με ΦΙΧ σαν μια εσωτερική τεχνική λειτουργία της ΕΒΕ. Η μεταφορά με ΦΙΧ ως εμπορική λειτουργία εμπεριέχεται στην οργάνωση της διάθεσης των προϊόντων στην αγορά και ειδικότερα στις πωλήσεις!

Η σχέση της παραγωγής, των πωλήσεων και της μεταφοράς

Για να γίνει λόγος γύρω από το πρόβλημα της παραδόσεως των αγαθών μιας ΕΒΕ στους αγοραστές με ΦΙΧ, ή ΦΔΧ, θα πρέπει να γίνει πρωτύτερα μια ανάλυση της εν γένει λειτουργίας της. Η μεταφορά είναι ένα αναπόσπαστο κομμάτι της λειτουργίας μίας ΕΒΕ, που λαμβάνεται σοβαρά υπόψη ήδη από την στιγμή της μελέτης:

- α) για τα προϊόντα που θα παράγει, ή θα εμπορεύεται,
- β) για τον τόπο που θα εγκατασταθεί,
- γ) για το κομμάτι της αγοράς που στοχεύει να αποσπάσει,
- δ) για την οργάνωση που σχεδίασε για να διοχετεύσει τα είδη της στους πελάτες,
- ε) για τον τρόπο που θα παραδίδει (ή διανέμει) τα πουλημένα είδη στους πελάτες,
- στ) για την πολιτική που θα εφαρμόσει για την προώθηση των πωλήσεων και την εκκαθάριση των λογαριασμών με τους πελάτες.

Ας σημειωθεί ότι και στην μεταφορά με ΦΔΧ ισχύουν οι εμπορικές συνήθειες και οι νομικοί και φορολογικοί κανόνες της αγοράς. Οι κανόνες αυτοί δεν είναι όμοιοι όταν η δράση εκτελείται με ΦΙΧ. Για την δράση με ΦΔΧ θα ασχοληθούμε στις σελίδες 389 – 390. Για τον λόγο αυτό παραθέτουμε στο σημείο αυτό τις παρακάτω έννοιες, που ακούγονται στους χώρους δουλειάς, χωρίς όμως να έχουν σχέση με την μεταφορά με ΦΙΧ: **παραδόση, διανομή, διάθεση** κλπ. **Το ορθό σε ότι αφορά στην μεταφορά με ΦΙΧ είναι ο όρος: «πώληση επάνω σε περιοδεύοντα οχήματα».**

Για όλες τις παραπάνω λειτουργίες οφείλει η ΕΒΕ να οργανώσει ορθολογικά και τις μονάδες που θα παράγουν το έργο. Σε αυτόν τον σχεδιασμό ο ανθρώπινος παράγων παίζει ένα αποφασιστικό ρόλο. Ο λόγος είναι ότι το κάθε στέλεχος προσπαθεί να προβάλει το τμήμα ή την λειτουργία της ΕΒΕ που έχει στην επίβλεψη του, σαν την πλέον σημαντική. Το ζήτημα αυτό της εσωστρέφειας των στελεχών αναλύεται και αποσαφηνίζεται με βάση τις αρχές της επιστήμης του Βιομηχανικού Λογισμού (ΒΛ). Ο ΒΛ ασχολείται και δίνει λύσεις σε όλα τα προαναφερθέντα θέματα, γιατί με βάση τις αρχές του συντονίζεται η λειτουργία της ΕΒΕ. Η ορθολογική λειτουργία της ΕΒΕ έχει μεταξύ άλλων προϋποθέσεων και την κατανομή εξουσιών και αρμοδιοτήτων στο κάθε τμήμα και στον κάθε εργαζόμενο στην επιχείρηση.

Ανεξάρτητα αν η μεταφορά θα γίνει με ΦΙΧ, ή ΦΔΧ ο ΒΛ προσδιορίζει τις οργανωτικές μονάδες που είναι αναγκαίες για την σαφή εικόνα και τον έλεγχο των λειτουργιών, αμέσως μετά την παραγωγή, περιγράφονται ως εξής:

Α) Σε ότι αφορά στην μεταφορά των φορτίων

- 1) **αποθήκευση** της παραγωγής (τεχνική εργασία)
- 2) συσκευασία μεταφοράς,
- 3) φόρτωση,
- 4) μεταφορά,
- 5) **διανομή**. (δηλαδή αποκέντρωση και κατανομή ποσοτήτων προϊόντων της ΕΒΕ σε επιλεγμένους τόπους πλησίον της κατανάλωσης.)

Β) σε ότι αφορά στην μεταφορά των αξιών

- 1) **απογραφή** της παραγωγής (λογιστική εργασία)
- 2) Λήψη παραγγελιών,
- 3) παρακολούθηση της δυνατότητας εκτέλεσης τους,
- 4) αποδοχή των παραγγελιών, δηλαδή κατάρτιση της σύμβασης πώλησης,
- 5) έκδοση τιμολογίων και εγγράφων μεταφοράς,
- 6) επίβλεψη της **παράδοσης** των πωληθέντων και
- 7) είσπραξη των τιμολογίων.

Σε ότι αφορά ειδικά στην μεταφορά φορτίων, για την επιλογή να διακινήσει η ΕΒΕ τα είδη με ΦΙΧ, ή με ΦΔΧ δεν υπάρχουν υποδείξεις, ή συμβουλές που να καλύπτουν τις ανάγκες όλων των επιχειρήσεων. Για τον λόγο αυτό αναλύουμε και στο τέταρτο μέρος του παρόντος έργου μας τα ειδικότερα θέματα της μεταφοράς σε βάθος. Με τον τρόπο αυτό προσφέρουμε εμπειρία στον ΔΜ της ΕΒΕ να μελετήσει και να αποφασίσει τον ένα, ή τον άλλο τρόπο μεταφοράς, ή ενδεχόμενα ένα μικτό σύστημα χρήσης ΦΙΧ και ΦΔΧ. Η επιλογή μεταφοράς με ΦΔΧ, ή ΦΙΧ απαιτεί ευρεία γνώση της αγοράς στο σύνολο της. Κάθε αποσπασματική επιρροή στην λήψη των αποφάσεων θα φέρει στην ΕΒΕ αρνητικά αποτελέσματα.

Το έξυπνο είναι να εκμεταλλεύεσαι το κεφάλαιο του άλλου, αντί να επενδύεις σε συντελεστές της παραγωγής που κοστίζουν ακριβά σε μεταβλητό και σταθερό κόστος. Η επιλογή ΦΙΧ, ή ΦΔΧ είναι ένα πολύ σοβαρό ζήτημα και χρήζει προσεκτικού σχεδιασμού και δυναμικής ανάλυσης. Η αποσπασματική κοστολόγηση μιας μεταφοράς, ή ο υπολογισμός αθροιστικά της επιβάρυνσης της ΕΒΕ για τις μεταφορές με ΦΙΧ, ή ΦΔΧ σε ετήσια βάση είναι εύκολη υπόθεση. Όπως επίσης είναι εύκολος και ο καταλογισμός των δαπανών αυτών στο κόστος του προϊόντος, ή στα έξοδα πωλήσεων, κλπ. **Αυτός είναι και ο λόγος που αναλύεται η χερσαία μεταφορά σε βάθος, για να στηριχτούν οι μελέτες των ενδιαφερομένων στις πραγματικές συνθήκες της λειτουργίας των ΕΒΕ και της αγοράς.**

Σε ότι αφορά στην μεταφορά των αξιών δεν υπάρχει και εδώ μία συμβουλή, ή υπόδειξη που να καλύπτει όλες τις ΕΒΕ. Οι παράγοντες που

επηρεάζουν τις αποφάσεις είναι πολλοί και οι επιλογές ακόμα πιο σύνθετες, πχ:

- α) πώληση μέσα από την αποθήκη της μονάδας παραγωγής,
- β) μαζική αποκέντρωση των ειδών σε χώρους της ΕΒΕ πλησίον της κατανάλωσης με ΦΔΧ, ή ΦΙΧ, και από εκεί τροφοδοσία της τοπικής αγοράς με ΦΙΧ.
- γ) Μαζική αποκέντρωση (διανομή) των ειδών με ΦΔΧ σε χώρους μιας συνεργαζόμενης ΜΕ, και από εκεί σε εκτέλεση εντολών της ΕΒΕ, προώθηση των ειδών με την φροντίδα της ΜΕ στην αγορά και τελικά στην πελατεία.

Για τις λίγες παραπάνω σειρές μπορούν να σχεδιαστούν ένας μεγάλος αριθμός διαγραμμάτων, που να δείχνουν:

- 1) διαδρομές μεταφορικών μέσων,
- 2) χώρους απόθεσης, ή προσωρινής εναπόθεσης,
- 3) φορτία, ταξινομημένα παντοιοτρόπως,
- 4) πελάτες διάσπαρτους ανά την επικράτεια,
- 5) ΜΕ, ΔΕ με τους οποίους υπάρχει συνεργασία της ΕΒΕ,
- 6) κάθε είδους τεχνικά μέσα ταξινόμησης των προϊόντων, κλπ .

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι και οι δύο λειτουργίες της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων είναι άρρηκτα συνδεδεμένες. Δεν επιτρέπεται σε μια από τις δύο να θελήσει να επιβληθεί της άλλης προβάλλοντας εύηχους τίτλους των λειτουργιών και των τμημάτων. Ούτε βέβαια να προβάλλεται η μία ως η επιμελέστερη λειτουργία για την προαγωγή των συμφερόντων της ΕΒΕ. Ανεξάρτητα όμως από την ορολογία που κρίνει ο καθένας ως αντιπροσωπευτική, το σίγουρο είναι ένα: Ο αδιαφιλονίκητος και απόλυτος ηγέτης αυτών των λειτουργιών εντός της ΕΒΕ, είναι ο Διαχειριστής της Μεταφοράς αξιών και φορτίων.

Αυτό διότι, όπως έγινε σαφές, η κάθε ΕΒΕ δεν διαχειρίζεται μόνο τις πωλήσεις. Επομένως η λειτουργία των πωλήσεων, ή άλλως η διάθεση των προϊόντων στην αγορά, δεν επιτρέπεται να υποβαθμίσει την αξία της λειτουργίας της μεταφοράς φορτίων. Η ΕΒΕ διαχειρίζεται επιπλέον και τις προμήθειες, που είναι και αυτές άρρηκτα συνδεδεμένες με την μεταφορά. Εξ ανάγκης λοιπόν και οι δύο λειτουργίες πωλήσεων και αγορών της κάθε ΕΒΕ, οφείλουν να υπαχθούν σε μία άλλη λειτουργία. Αυτήν εμείς την κατατάσσουμε σε ανώτερη θέση στην κλίμακα της ιεραρχίας της ΕΒΕ. Η ΕΕ ως γνωστό θέσπισε μάλιστα και τον όρο «Διαχειριστής Μεταφοράς», που αναφέρεται σε ένα εξειδικευμένο πρόσωπο, που κατέχει την μεταφορά. Εκ του λόγου αυτού δύναται να στελεχώσει μια θέση προϊστάμενου στην κάθε ΕΒΕ, από την οποία θα οργανώνει την δράση που διαχειρίζεται την μεταφορά αξιών και φορτίων.

Πρόκειται δηλαδή για μια «συντονιστική» λειτουργία, γιατί δέχεται εντολές ή αιτήσεις για τις μεταφορές από πολλά τμήματα της ΕΒΕ. Γίνεται αντιληπτό, ότι ο ΔΜ, ανεξάρτητα από το τεχνικό μέρος της μεταφοράς, οφείλει να συντονίσει τις προμήθειες και τις πωλήσεις, καθώς και τα ΦΙΧ και τα λοιπά

μέσα μεταφοράς που είναι αναγκαία. Ως είναι αυτονόητο δεν είναι ορθολογικό και οικονομικό να διεκπεριώνεται το κάθε αίτημα αγοράς, ή παράδοσης των πωληθέντων προϊόντων αποσπασματικά από διάφορους χαμηλόβαθμους υπαλλήλους.

Η ορθή λειτουργία της ΕΒΕ επιβάλλει την σχεδίαση και τον προγραμματισμό των μεταφορών με ΦΙΧ, ή ΦΔΧ, των πωλήσεων και των αγορών, από τα ανώτερα κλιμάκια της ιεραρχίας, που έχουν στην εποπτεία τους όλο το φάσμα της λειτουργίας της ΕΒΕ. Σε αντίθετη περίπτωση θα υπάρξει αρρυθμία και επιπλέον κόστος, το οποίο δεν είναι εμφανές άμεσα, γιατί θα απεικονιστεί στον ισολογισμό τέλους της χρήσης. Αυτό μάλιστα χωρίς την δυνατότητα να υπάρχει ένα μέτρο σύγκρισης του πραγματικού κόστους λειτουργίας των ΦΙΧ, σε σχέση με άλλες λύσεις κάλυψης της ανάγκης να διεκπεραιωθεί ορθολογικά το μεταφορικό έργο με ΦΔΧ.

Πρέπει δηλαδή να γίνει κατανοητό ότι είναι σοβαρή υπόθεση η επιλογή του χρόνου, για να στείλει μια ΕΒΕ πωληθέντα εμπορεύματα στον πελάτη με ΦΙΧ, ή να στείλει ΦΙΧ να παραλάβει αγορασθέντα είδη από την αποθήκη του πωλητή. Θα πρέπει να ληφθεί ταυτόχρονα υπόψη, μήπως εκκρεμούν και άλλες αποστολές ή παραλαβές προς ή από αυτήν την διαδρομή, οι οποίες θα είναι έτοιμες σε μια προσεχή ημέρα. Δεν πρέπει επομένως ο λαμβάνων την παραγγελία να την διεκπεριώνει αποστέλλοντας τα είδη με βάση την επιθυμία του πελάτη. Θα πρέπει να την διαπραγματευτεί σε τρόπο ώστε να υπάρχει οικονομία και στην επιχείρηση του. Η **προθεσμία παραδόσεως** είναι μία έννοια που λαμβάνεται οργανωτικά υπόψη πριν από την σύναψη των όρων της σύμβασης πώλησης. Αυτό διότι είναι άρρηκτα συνδεδεμένη και με την δυνατότητα της ορθολογικής εκτέλεσης της μεταφοράς.

Η προθεσμία παραδόσεως με ΦΙΧ των πωληθέντων προϊόντων μίας ΕΒΕ στον πελάτη είναι ζήτημα ευρύτερο και ανάγεται στον συντονισμό του συνόλου των μεταφορών της ΕΒΕ. Αυτό επιβάλλει να συντονίζονται οι παραλαβές και οι παραδόσεις από μία ανώτερη οργανωτική λειτουργία μεταφοράς, η οποία εκ του ρόλου της έχει μια πληρέστερη και σφαιρική εικόνα των αναγκών της ΕΒΕ. Κάθε αποσπασματική εκτέλεση παραδόσεως ή παραλαβής εμπορευμάτων συνεπάγεται περιττό κόστος. Το τμήμα πωλήσεων και το τμήμα προμηθειών μιας ΕΒΕ πρέπει να λειτουργούν συντονισμένα υπό τις οδηγίες του ΔΜ της επιχείρησης. Αυτό μάλιστα για το σύνολο της μεταφοράς αξιών και φορτίων!

Μικτές επιχειρήσεις μεταφοράς μεταξύ ΕΒΕ και οδικών Μεταφορών

Στα τελευταία χρόνια γίνεται λόγος για την απελευθέρωση των οδικών μεταφορών. Το πρόβλημα όμως δεν λύνεται, όσο το δικαίωμα εκμεταλλεύσεως των ΦΔΧ παρέχεται σε φυσικά πρόσωπα. Αυτό στην πράξη διαιωνίζει την υφιστάμενη κατάσταση, γιατί δεν βοηθά στην ορθολογική ανάπτυξη του οδικού μεταφορικού έργου. Ο σκόρπιος οδικός μεταφορέας δεν αντιπροσωπεύει την ορθολογικά οργανωμένη επιχείρηση, που θα έχει την υποδομή να αναλάβει υπεύθυνα το συνολικό μεταφορικό έργο μιας ΕΒΕ. Κατά

μείζονα λόγο δεν έχει την δυνατότητα να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις της αγοράς της μεταφοράς.

Ταυτόχρονα διαπιστώνεται διχογνωμία μεταξύ των Βιομηχάνων και των Μεταφορέων ως προς το ύψος των κομίστρων. Οι Μ θεωρούν τα κόμιστρα χαμηλά, σε αντίθεση με τους Βιομήχανους που τα θεωρούν υψηλά. Σε ότι αφορά στην κυκλοφορία ΦΙΧ από τις ΕΒΕ, έγινε αντιληπτό από την παραπάνω ανάλυση, ότι τα ΦΙΧ έχουν το μειονέκτημα της κατά κανόνα μιας εκ των δύο διαδρομών του κάθε δρομολογίου ως κενών φορτίου.

Όλα τα παραπάνω οδηγούν σε αντιοικονομική λειτουργία την αγορά της μεταφοράς. Την λύση μπορεί να δώσει ενδεχόμενα η δυνατότητα ιδρύσεως κεφαλαιουχικών μεταφορικών επιχειρήσεων, δηλαδή Ε.Π.Ε., ή Α.Ε., με δυνατότητα συμμετοχής σε αυτές και τρίτων προσώπων, μεταξύ αυτών και ΕΒΕ. Η λύση αυτή προσφέρει μια σειρά συγκριτικών πλεονεκτημάτων, που δεν είναι εφικτό να αξιοποιηθούν με τις σημερινές ρυθμίσεις του ΥΜΕΤ, ως πχ:

α) δυνατότητα προνομιακής μεταχείρισης του μεταφορικού έργου της συμμετέχουσας ΕΒΕ στην μικτή επιχείρηση,
β) δυνατότητα εκτέλεσης μεταφοράς χωρίς κενές διαδρομές, όπως συμβαίνει με τα ΦΙΧ.

γ) εξασφάλιση στα οχήματα της ΜΕ μόνιμου και σταθερού έργου από την ΕΒΕ,

δ) δυνατότητα επιπλέον αναλήψεως συμπληρωματικού έργου και από την ελεύθερη αγορά, λόγω του ότι τα ΦΙΧ θα τα εκμεταλλεύονται οι ΕΒΕ όπως τα ΦΔΧ.

ε) δυνατότητα μισθώσεως σε άλλη εταιρεία των οχημάτων ΦΙΧ που αδρανούν εποχικά.

στ) εκτέλεση των μεταφορών της ΕΒΕ με σταθερές τιμές από την ελεγχόμενη ΜΕ.

ζ) υποχρέωση της μικτής ΜΕ να τηρεί κοστολόγιο, για να μπορέσει να λειτουργήσει με βάση την διανομή κερδών,

η) διεύρυνση των δυνατοτήτων των ΕΒΕ να ελέγχουν την διακίνηση των προϊόντων ή των εμπορευμάτων σε μακρύτερες διαδρομές ή και διεθνείς, από την στιγμή που θα έχουν την δυνατότητα να εξεύρουν φορτία επιστροφής τρίτων, η τριγωνικής διαδρομής.

θ) δυνατότητα άμεσης ομαδοποίησης φορτίων και αναχωρήσεων από παρακείμενες ΕΒΕ, αντί να περισυλλέγονται τα φορτία από τις ΜΕ σε διαφορετικές εγκαταστάσεις.

ι) οικονομία σε δαπάνες φορτώσεως και εκφορτώσεως, ως και κόστους προσωρινής εναπόθεσης, (Cross Docking), για την παραμονή της αποστολής στους χώρους του Μ.

Σύγκριση κόστους μεταφοράς μιας ΕΒΕ με ΦΙΧ, ή με ΦΔΧ

Σε αυτό το μέρος γνωρίσαμε την μεταφορά με ΦΙΧ και ΦΔΧ. Και οι δύο τρόποι μεταφοράς εκπληρώνουν άριστα τον σκοπό τους, αν έχουν σχεδιαστεί

και προγραμματιστεί με σωστό τρόπο. Η βασική μέριμνα μιας ΕΒΕ είναι η κοστολόγηση του παραγόμενου προϊόντος. Αν μια ΕΒΕ συντηρεί ένα στόλο ΦΙΧ, για να παραδίδει τα προϊόντα της στην πόρτα του πελάτη, θα πρέπει να έχει μελετήσει την υπηρεσία αυτή με μεγάλη προσοχή. Ήδη κατά την μελέτη του τόπου για την εγκατάσταση της, θα έπρεπε να έχει μελετήσει το ζήτημα της μεταφοράς σε βάθος. Οι αρχές της μελέτης αυτής είναι γνωστές, ως πχ:

- α) η αξία του χώρου,
- β) η ύπαρξη επαρκούς υποδομής,
- γ) η προσφορά εργατικών χεριών,
- δ) η πολιτική αστάθεια,
- ε) το μεταφορικό δίκτυο, κλπ...

Σε ότι αφορά στην ίδια την μεταφορά πρέπει να ληφθούν υπόψη εντελώς διαφορετικοί παράγοντες, ως πχ:

- 1) η αξία του προϊόντος,
- 2) η απόσταση,
- 3) η εποχικότητα,
- 4) το βάρος, ή ο όγκος του προϊόντος,
- 5) οι ποσότητες που διακινούνται,
- 6) η ιδιαιτερότητα του προϊόντος,
- 7) ο τοπικός ανταγωνισμός στους τόπους διαθέσεως των προϊόντων, κλπ...

Προκειμένου να επιλεγεί η μεταφορά με ΦΙΧ για την παράδοση των προϊόντων στην πελατεία, το θέμα είναι πολύ κρίσιμο. Στο σημείο αυτό θα επικεντρωθούμε κυρίως στο κόστος της μεταφοράς και στον υπολογισμό του, που επηρεάζει τις παραπάνω επιλογές. Πράγματι ο Βιομηχανικός Λογισμός δίνει λύσεις προσφέροντας υποδείγματα στην ΕΒΕ για τον υπολογισμό του κόστους μεταφοράς και του τελευταίου λεπτού του ΕΥΡΩ, ανά μονάδα προϊόντος. Η κοστολόγηση της μεταφοράς με ΦΙΧ δεν βοηθά στην συγκέντρωση και στην αξιολόγηση των αναγκαίων πληροφοριών, που έχει ανάγκη η ΕΒΕ. Για τον λόγο αυτό δεν θα παραμείνουμε στην ίδια την κοστολόγηση, γιατί είναι εύκολο στην κάθε ΕΒΕ να την υπολογίσει, με βάση τα δεδομένα της λειτουργίας της.

Το σπουδαίο και σχετικά δύσκολο σε αυτήν την περίπτωση είναι να μελετήσει η ΕΒΕ το κόστος μεταφοράς με ΦΙΧ για την μεταφορά κοινού φορτίου. Αυτό δηλαδή που υπάρχει προσφορά ΦΔΧ για να μεταφερθεί. Στην συνέχεια να το συγκρίνει με το αντίστοιχο, αν την μεταφορά την εκτελούσε με ΦΔΧ. Μια μελέτη δηλαδή σε ετήσια βάση, με συλλογή του πραγματικού κόστους της ΕΒΕ με τα ΦΙΧ, που είναι σχετικά εύκολη εσωτερική διαδικασία. **Ταυτόχρονα όμως συγκέντρωση των στοιχείων για την διακύμανση και των τιμών της αγοράς με ΦΔΧ, όσα δηλαδή θα κατέβαλε η ΕΒΕ αν δεν είχε δικά της οχήματα. Αυτός ο τρόπος σκέψης και οργάνωσης είναι η αρμοδιότητα και το αντικείμενο της εργασίας του ΔΜ.**

Πρόκειται για μια επίπονη και εξειδικευμένη εργασία, που είναι απόλυτα αναγκαία για την αποδοτική λειτουργία της ΕΒΕ. Η λειτουργία ενός στόλου

ΦΙΧ από μία ΕΒΕ, την στιγμή που η μεταφορά με ΦΔΧ κοστίζει πολύ λιγότερο, είναι μία κοστολογική πρόκληση, που πρέπει να απασχολήσει τον ΔΜ. Η επανάπαυση στην υφιστάμενη οργάνωση της ΕΒΕ, χωρίς διαρκή επανεξέταση και σύγκριση με τις τιμές της αγοράς, ίσως να κοστίζει στην ΕΒΕ πανάκριβα. Η ορθολογική οργάνωση επιβάλλει την μελέτη σε βάθος του παράγοντα αυτού. Η επιλογή ύστερα από επισταμένη μελέτη για την θέση σε κυκλοφορία ΦΙΧ, ή την ναύλωση ΦΔΧ είναι καθαρά μια επιχειρηματική απόφαση, που πρέπει να υπόκειται σε διαρκή επανεξέταση!

Το ευρύτερο σκεπτικό και η οργάνωση λειτουργίας μιας ΕΒΕ λέγεται **αυτάρκεια**. Πρόκειται δηλαδή για τον βαθμό οργάνωσης της παραγωγής, ή της διάθεσης των προϊόντων στην αγορά, σε σχέση με την προμήθεια από τρίτους ενός μέρους των πρώτων υλών και των υπηρεσιών. Η ΕΒΕ δηλαδή θα πρέπει να εξετάσει με την δέουσα προσοχή αν θα λειτουργήσει μέσα στην μονάδα παραγωγής, επιπλέον πχ:

- α) ένα ξυλουργείο για να κατασκευάζει παλέτες,
- β) ένα εργοστάσιο πλαστικών για να κατασκευάζει κλούβες,
- γ) μια λευκοσιδηρουργία, για να κατασκευάζει κονσερβοκούτια,
- δ) να διατηρεί τμήμα ειδικών μόνιμων συμβούλων, ή
- ε) να θέσει σε κυκλοφορία ΦΙΧ.

Για όλα αυτά η ορθή λύση είναι να τα προμηθεύεται τα υλικά και τις υπηρεσίες από την αγορά. Αν για ειδικούς λόγους γοήτρου, επιχειρηματικούς κλπ θελήσει μια ΕΒΕ να έχει αυτάρκεια σε ορισμένα υλικά, ή πρώτες ύλες, ή και στις υπηρεσίες μεταφοράς, το ορθό είναι να εξαγοράσει, για να ελέγξει μια αντίστοιχη επιχείρηση του συγκεκριμένου κλάδου. Η επιχείρηση αυτή θα λειτουργεί νομικά και οικονομικά αυτοτελώς. Με τον τρόπο αυτό θα προσφέρει τα προϊόντα και τις υπηρεσίες της προς όλους τους πελάτες στην αγορά, μεταξύ των οποίων και στην ΕΒΕ που την εξαγόρασε και την ελέγχει. Η λύση αυτή υποχρεώνει την εξαγορασμένη επιχείρηση να εργάζεται σημειώνοντας κέρδη. Το παρόν παράδειγμα είναι ενδεικτικό, παρέχει όμως ανάγλυφη την εικόνα της αγοράς, ως προς το όριο για την έκταση της λειτουργίας κάθε είδους τμημάτων σε μια ΕΒΕ.

!

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Αναδρομή στην εξέλιξη των σιδηροδρομικών μεταφορών

Για να γίνει πιο προσιτή η σιδ/κη μεταφορά, και να συνδεθεί καλύτερα στο πλαίσιο των χερσαίων μεταφορών είναι ουσιαστικής σημασίας να γίνει μία αναδρομή στο παρελθόν. Ο λόγος είναι ότι οι σιδ/κές μεταφορές παρ' όλες τις δεκαετίες που παρήλθαν, δεν έχουν αλλάξει ριζικά στην δομή και την οργάνωσή τους. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τόσο οι διεθνείς συμβάσεις μεταξύ των σιδ/κών δικτύων όσο και ο τρόπος εκτελέσεως των μεταφορών παραμένουν σχετικά αναλλοίωτα μέσα στον χρόνο. Ακόμα και ο ρόλος του Δ στην αγορά των σιδ/κών μεταφορών δεν έχει αλλάξει αισθητά και η μεσολάβησή του μεταξύ σιδ/μου και χρηστών των υπηρεσιών μεταφοράς παραμένει εποικοδομητική και χρήσιμη, και σε πολλές περιπτώσεις αναγκαία.

Κύριος παράγων που καθιστούσε τις μεταφορές αυτές δύσκολες στην εκτέλεσή τους ήταν τα πολλά κράτη που μεσολαβούσαν και ο χωρισμός της Ευρώπης σε δύο κατηγορίες κρατών. Από την μία πλευρά ήταν τα κράτη της Δ. Ευρώπης που συνεργάζονταν μεταξύ των στα πλαίσια της διεθνούς συμβάσεως CIM και από την άλλη τα κράτη της ανατολικής Ευρώπης που συνεργάζονταν μεταξύ των στα πλαίσια της δικής τους σύμβασης SMGS. Στην Ελλάδα υπάρχουν τέσσερις κύριοι συνοριακοί σταθμοί εισόδου. Από την μία η Ειδομένη και η Κρεμένιτσα με την πρώην Γιουγκοσλαβία, σήμερα ΠΓΔΜ (FYROM) και από την άλλη ο Προμαχώνας με την Βουλγαρία. Υπάρχει και ένας τέταρτος συνοριακός σταθμός με την Τουρκία το Πύθιο.

Στο τέλος της δεκαετίας του '60 και στην δεκαετία του 1970 άκμασαν ελληνικές εξαγωγές προς το Ιράν και γενικότερα προς την Μέση Ανατολή. Χάθηκαν όμως από την ανάπτυξη του φορτηγού αυτοκινήτου και από τα πολιτικά γεγονότα της εποχής. Δεν χάθηκαν όμως οι ευρωπαϊκές μεταφορές προς τα μέρη αυτά που διέρχονταν δια μέσου μιας μικρής ελληνικής διαδρομής στα Δίκαια.

Για τους νεώτερους που ασχολούνται με την μεταφορά θα πρέπει να αναφερθεί, για την ιστορία και μόνο, το παρακάτω γεγονός. Η μικρή αυτή ελληνική σιδηροδρομική διαδρομή της τάξεως των περίπου 10 χλμ. στα Δίκαια ήταν υποχρεωτική για την διέλευση των χιλιάδων τόνων εμπορευμάτων ετησίως των κρατών της Δ. Ευρώπης προς την Ασία. Η γραμμή όμως είχε ένα σοβαρό πρόβλημα. Το αξονικό βάρος που άντεχε ήταν μόνο 14 τόνοι, σε αντίθεση με την λοιπή Ευρώπη που ήταν 20 τόνοι. Αυτό σήμαινε ότι ένα βαγόνι πχ 2 αξόνων από την Γερμανία για το Ιράν να έχει μικτό βάρος 28 τόνους αντί για 40! Αυτό ήταν μια σημαντική επιβάρυνση του κόστους της μεταφοράς, αν αναλογιστεί κάποιος πως όλο αυτό το προκαλούσαν τα λίγα χλμ. της ελληνικής διαδρομής.

Τόσο οι Δ όσο και τα λοιπά σιδ/κά δίκτυα της Ευρώπης αιτούσαν από τον ελληνικό σιδ/μο να βελτιώσει την ποιότητα της γραμμής. Δεν κατάφεραν όμως να τον πείσουν να αυξήσει το αξονικό βάρος. Προφανώς η πολιτική ηγεσία σκεπτόταν ότι η επένδυση δεν αξίζει δεδομένου ότι η διέλευση μέσω αυτής της διαδρομής ήταν υποχρεωτική για όλους. Η μονοπωλιακή όμως αυτή αντίληψη δεν απέδωσε. Το τουρκικό από την μια πλευρά και το βουλγαρικό σιδ/κό δίκτυο από την άλλη συμφώνησαν και κατασκεύασαν μία παράκαμψη αποφεύγοντας την μικρή ελληνική διαδρομή και έτσι χάθηκαν για το ελληνικό δίκτυο οι εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές από Ευρώπη προς Ασία.

Ας επιστρέψουμε όμως στους προαναφερθέντες κύριους άξονες για τις ελληνικές

διεθνείς σιδ/κές μεταφορές. Η δυτική διαδρομή ήταν μέσω Αυστρίας-Γιουγκοσλαβίας. Υπήρχαν όμως και πολύ μεγάλες ποσότητες φορτίων από την Ιταλία μέσω Γιουγκοσλαβίας. Μετά την διάλυση της Γιουγκοσλαβίας και την πολιτική αναταραχή στα Βαλκάνια οι μεταφορές από και προς την Δυτική Ευρώπη διακινούνται μέσω Αυστρίας στην Ουγγαρία και στην συνέχεια αρχικά μέσω Ρουμανίας-Βουλγαρίας και έπειτα μέσω Σερβίας και ΠΓΔΜ στην Ελλάδα. Το σιδ/κό έργο από Ιταλία προς την Ελλάδα εξαφανίστηκε.

Ο κύριος όγκος των εμπορευμάτων από την Δ. Ευρώπη ήταν βιομηχανικά προϊόντα, πρώτες ύλες, ηλεκτρικές συσκευές, αυτοκίνητα, χρωματογραφικά μηχανήματα, χημικά και πλήθος από καταναλωτικά προϊόντα. Από την Αν. Ευρώπη μέσω Βουλγαρίας μεταφέρονταν αγροτικά μηχανήματα ξυλεία, λιπάσματα κλπ. Από την Ελλάδα τα μόνα προϊόντα που μεταφέρονταν μαζικά ήταν τα αγροτικά. Κατά κύριο λόγο εξαγονταν χιλιάδες βαγόνια κάθε χρόνο με εσπεριδοειδή, βερίκοκα ροδάκινα κλπ.

Ο τρόπος διενέργειας της μεταφοράς ήταν και παραμένει πολύπλοκος ακόμα και για τα στελέχη των μεταφορικών επιχειρήσεων. Από τις πλέον χαρακτηριστικές δυσκολίες που παρουσιάζονταν στην διενέργεια των σιδ/κών μεταφορών πρέπει να διακρίνουμε:

- Τον τρόπο πληρωμής και τις συμφωνίες για το ύψος των κομίστρων στα ανατολικά δίκτυα.

1) Τα ισχύοντα τιμολόγια και τις συμφωνίες για παροχές εκπώσεων κομίστρων από τα δυτικά δίκτυα.

2) Τον τρόπο συγκεντρώσεως και προωθήσεως των εμπορευμάτων από και προς τους σταθμούς καθώς και των μικρών αποστολών που δεν μπορούσαν να καλύψουν σε ωφέλιμο βάρος ή όγκο ένα πλήρες βαγόνι.

3) Τον τρόπο συγκεντρώσεως των βαγονιών και της προωθήσεως των συνθέσεων των αμαξοστοιχιών από τα μεσολαβούντα σιδηροδρομικά δίκτυα.

4) Την διαχείριση της επιστροφής των κενών βαγονιών μετά την εκτέλεση της φορτωμένης διαδρομής.

Αλλοτινοί τρόποι διακανονισμού των σιδηροδρομικών κόμιστρων

Για να γίνει αντιληπτός ο τρόπος πληρωμής που υπήρχε με τα ανατολικά δίκτυα πρέπει να γίνει η παρακάτω διευκρίνιση. Σε αντίθεση με τους δυτικούς

σιδ/μους οι ανατολικοί απαιτούσαν να εισπράξουν τα κόμιστρα από τους δυτικούς πελάτες τους μέσω των κρατικών μεταφορικών επιχειρήσεων. Τα δυτικά σιδ/κά δίκτυα αντίθετα είχαν συστήσει μεταξύ τους ένα διεθνές συμψηφιστικό γραφείο με έδρα τις Βρυξέλλες (BCC), μέσω του οποίου το κάθε συμμετέχον δίκτυο εισπράττει την αναλογία του κομίστρου. Το κόμιστρο καταβαλλόταν δηλαδή στο σιδ/κό δίκτυο αποστολής ή προορισμού από τον πελάτη πληρωτή του κομίστρου.

Η αναλογία κομίστρου των μεσολαβούντων δικτύων πιστωνόταν στο λογαριασμό τους, στο προαναφερθέν γραφείο συμψηφισμού. Το κάθε δίκτυο κατά την διάρκεια της διέλευσης του βαγονιού λογάριαζε και καταχωρούσε τα κόμιστρα της διαδρομής του στο στέλεχος της φορτωτικής. Με τον τρόπο αυτό εξαγόταν από το BCC το ποσό που πρέπει να πιστωθεί το δίκτυο. Τα κόμιστρα που κατέβαλε ο πελάτης του σιδηροδρόμου ήταν πάντα «ως τιμολόγιο». Στο τέλος όμως της κάθε χρονιάς οι μεγάλοι πελάτες ορισμένων δυτικών σιδ/μων λάμβαναν πάντα ένα ποσοστό επί των κομίστρων που κατέβαλαν, σαν ποσοτική έκπτωση, κλιμακωτά ανάλογα με το συνολικό έργο που προσκόμισαν.

Υπήρχαν όμως, όπως υπάρχουν και σήμερα, συμφωνίες μεταξύ δικτύων για διμερείς λογαριασμούς. Τα ανατολικά δίκτυα δηλαδή για τα κόμιστρα πχ από Πολωνία για την Ελλάδα χρέωναν τον πολωνό πληρωτή κομίστρου για την διαδρομή μέχρι Προμαχώνα ή σύνορα Ουγγαρίας – Γιουγκοσλαβίας. Το υπόλοιπο της διαδρομής το κατέβαλε ο έλληνας Δ και τελικά ο εισαγωγέας. Κάτι αντίστοιχο γινόταν και στις ελληνικές εξαγωγές προς τις χώρες αυτές. Οι περιορισμοί στην καταβολή των κομίστρων ισχύουν με διάφορες ιδιαιτερότητες ακόμα και σήμερα. Η υποχρεωτική εκκαθάριση των κομίστρων μεταξύ χωρών CIM και χωρών SMGS σε συγκεκριμένο μεθοριακό σταθμό με υποχρέωση προκαταβολής μέχρι τον συγκεκριμένο μεθοριακό σταθμό, ονομαζόταν την εποχή εκείνη «υποχρέωση προπληρωμής», (εκ του γερμανικού όρου Frankatur Zwang)

ETT (τιμολόγιο χωρών Αν. Ευρώπης συμφώνου SMGS)

Για τα προϊόντα όμως που προέρχονταν από την Δ. Ευρώπη, στα οποία η διαδρομή μέσω ανατολικών χωρών ήταν πιο φθηνή, ίσχυε το παρακάτω σύστημα πληρωμής των κομίστρων της ανατολικής διαδρομής: Για ένα φορτίο από Δ. Γερμανία ο πληρωτής κομίστρου κατέβαλε στον σιδηρόδρομο μόνο την διαδρομή μέχρι τα πρώτα σύνορα μεταξύ ανατολικής και δυτικής Ευρώπης δηλ. μέχρι την τότε Αν. Γερμανία και την ελληνική διαδρομή από τον Προμαχώνα στον προορισμό. Για την ανατολική διαδρομή γινόταν νέα σύμβαση μεταφοράς μεταξύ του πληρωτή κομίστρου και μιας κρατικής μεταφορικής εταιρείας. Η διαδικασία αυτή λεγόταν «επαναποστολή» του βαγονιού γιατί εκδιδόταν νέα φορτωτική με σταθμό αναχωρήσεως όχι πλέον τον αρχικό της Δυτικής Ευρώπης αλλά τον σταθμό της ανατολικής Χώρας.

Η κρατική μεταφορική επιχείρηση κατέβαλε τα κόμιστρα της διελεύσεως μεταξύ όλων των ανατολικών κρατικών σιδηροδρόμων και χρέωνε μαζί με το

κέρδος της τον πληρωτή κομίστρου. Η διαδικασία αυτή είχε ένα και μόνο σκοπό και συγκεκριμένα την εφαρμογή του ενιαίου διαμετακομιστικού τιμολογίου, δηλαδή τον ΕΤΤ, (Einheitlicher Transit Tarif) των πρώην ανατολικών χωρών, που εργάζονταν στο πλαίσιο της σύμβασης SMGS. Το τιμολόγιο αυτό είχε ενιαία εφαρμογή για όλα τα ανατολικά κράτη και ήταν ελκυστικό για τα δυτικά, γιατί ήταν αισθητά μειωμένο σε σχέση με τα τιμολόγια των δυτικών σιδ/κών δικτύων. Αυτός ήταν άλλωστε και ένας από τους λόγους που παρείχαν τα δυτικά σιδ/κα δίκτυα εκπτώσεις επί των κομίστρων των ισχυόντων τιμολογίων των, προκειμένου να δελεάσουν και να προσελκύσουν τους πληρωτές κομίστρου, εις το να επιλέξουν να διέλθουν τα βαγόνια τους μέσω του δικτύου των, της δυτικής διαδρομής.

Κύριες κατηγορίες προϊόντων μέσω του ανατολικού δρομολογίου ήταν αυτά που στο τότε τιμολόγιο ήταν ενταγμένα κλάση 1. Επρόκειτο κυρίως για καταναλωτικά προϊόντα, ως πχ ηλεκτρικές συσκευές, ή μηχανήματα και ηλεκτρονικός εξοπλισμός. Αντίθετα για τα εμπορεύματα κλάσης 2 όπως μέρη κατασκευών ή διάφορες πρώτες ύλες και μηχανήματα οδοποιίας ήταν το δυτικό δρομολόγιο ανταγωνιστικό. Το τιμολόγιο ΕΤΤ εφαρμόστηκε για τις μεταφορές προς την Ελλάδα μέχρι περίπου τα μέσα ή τέλη της δεκαετίας του 70 και αποτέλεσε για το Γιουγκοσλαβικό σιδηροδρομικό δίκτυο τον μεγάλο ανταγωνιστή. Ο λόγος ήταν πως τα φορτία διέρχονταν από την Ρουμανία και την Βουλγαρία παρακάμπτοντας με τον τρόπο αυτό την τότε Γιουγκοσλαβία. Στην συνέχεια εξέλειπε ο λόγος για την εφαρμογή του, γιατί από το 1972 άρχισε η σταδιακή ανάπτυξη του ελληνικού ΦΔΧ, το οποίο άλλαξε ριζικά τον χάρτη των χερσαίων μεταφορών.

Φορτωτική CIM & η σύμβαση πώλησης μέσω των ανατολικών χωρών

Στο σημείο αυτό πρέπει να λάβουμε υπόψη μας ότι το «λογιστικό» της σιδ/κής μεταφοράς δηλαδή η φορτωτική, ήταν ταυτόχρονα και η σύμβαση μεταφοράς. Πέραν αυτού η φορτωτική ήταν παράλληλα και ένα αξιόπιστο αξιόγραφο. Το αντίτυπο του αποστολέα σφραγισμένο για την παραλαβή του εμπορεύματος από τον σιδ/μο είναι μία σύμβαση με τον σιδ/μο που τις περισσότερες φορές είναι και ο όρος για την εκτέλεση της σύμβασης πώλησης ανάμεσα στον προμηθευτή και τον αγοραστή. Ο θεμελιώδης όρος των εμπορικών πράξεων κατά την εκτέλεση των συμβάσεων πώλησης ήταν η κατάθεση της φορτωτικής από τον αποστολέα στην τράπεζα για την πληρωμή της αξίας του εμπορεύματος.

Η επανεγγραφή της φορτωτικής επομένως δεν μπορούσε να καλύψει το κρίσιμο σημείο του δικαιούχου παραλήπτη των εμπορευμάτων, αφού σε αυτήν αναφέρεται άλλο πρόσωπο σαν παραλήπτης και διάφορος τόπος προορισμού από τον συμφωνηθέντα. Όταν δηλαδή το φορτίο επρόκειτο να μετακομίσει μέσω της ανατολικής οδού, ως παραλήπτης δηλωνόταν μια ουγγρική ΜΕ. Το πρόβλημα αυτό σε ότι αφορά στις σιδ/κές μεταφορές είναι πάντοτε επίκαιρο και λαμβάνεται διαχρονικά υπόψη κατά την σύνταξη των

φορτωτικών εγγράφων, ή αντίστοιχα κατά την σύναψη της σύμβασης πώλησης των ενδιαφερομένων μερών, δηλαδή του πωλητή και του αγοραστή.

Απόδειξη παραλαβής του Διαμεταφορέα (Δ)

Πέραν των συγκεκριμένων ενδείξεων στην φορτωτική σημαντική ήταν στην σιδ/κή μεταφορά και η χρήση άλλων εγγράφων όπως πχ η «απόδειξη παραλαβής» μίας ΔΕ. Το έγγραφο αυτό ήταν προϊόν της αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ του Δ και του πελάτη του και είναι ένα από τα σπουδαιότερα εμπορικά έγγραφα μεταφοράς των τελευταίων δεκαετιών.

Όταν για την εκτέλεση μιας σιδ/κής μεταφοράς υπήρχε ο όρος της τραπεζικής πιστώσεως «έναντι φορτωτικής» σημαίνει πως το αντίτυπο του αποστολέα σφραγισμένο από τον σιδ/μο για την παραλαβή του εμπορεύματος είναι το αξιόγραφο που κατατίθεται στην τράπεζα του αποστολέα - πωλητή για την είσπραξη της αξίας του πωληθέντος εμπορεύματος. Στην συνέχεια μετακόμιζαν τα εμπορεύματα με πρώτο παραλήπτη την ελληνική τράπεζα και τελικό παραλήπτη τον αγοραστή των εμπορευμάτων. Ο παραλήπτης έναντι των φορτωτικών εγγράφων πλήρωνε την ελληνική τράπεζα, η οποία του οπισθογραφούσε την φορτωτική - το αντίτυπο Νο 3 στην διαταγή του. Το αντίτυπο αυτό το κατέθετε στην συνέχεια στον ΟΣΕ για να του παραδοθεί διατακτική του ΟΣΕ προς το Τελωνείο και το αντίτυπο 1 της φορτωτικής για τον παραλήπτη, στην διαταγή του και παραλάμβανε με τον τρόπο αυτό το εμπόρευμα από το τελωνείο.

Στις περιπτώσεις όμως που το εμπόρευμα έπρεπε να ταξιδεύσει με άλλα μαζί σε ομαδικό βαγόνι, ή σε βαγόνι που θα κυκλοφορούσε από τα ανατολικά σιδ/κά δίκτυα και θα γινόταν επανεγγραφή της φορτωτικής, δεν εμφανιζόταν στην φορτωτική η ελληνική τράπεζα και ο αγοραστής των εμπορευμάτων σαν παραλήπτες του φορτίου. Την λύση έδινε η απόδειξη παραλαβής του Δ. Ο αγοραστής συμφωνούσε να αγοράσει τα εμπορεύματα με τον όρο «από εργοστάσιο έναντι αποδείξεως παραλαβής του Δ...». Όταν ήταν έτοιμο το εμπόρευμα για αποστολή το εργοστάσιο ειδοποιούσε τον Δ για να το παραλάβει. Ο Δ παραλάμβανε το εμπόρευμα για αποστολή και παρέδιδε στον αποστολέα ή την τράπεζα την σχετική του απόδειξη παραλαβής. Με αυτήν στο χέρι εισέπραττε ο αποστολέας - πωλητής τα χρήματα του από την μεσολαβούσα τράπεζα.

Με τον τρόπο αυτό γινόταν ο Δ κύριος και κάτοχος των αγαθών. Ο αγοραστής πελάτης του είχε προπληρώσει ένα εμπόρευμα στηριγμένος στην καλή πίστη, δηλαδή ότι ο Δ της εμπιστοσύνης του δεν θα το εκμεταλλευόταν δόλια και σε βάρος του. Ευτυχώς όμως για την ελληνική αγορά των μεταφορών η χρήση του εγγράφου αυτού έγινε κατά τρόπο άψογο και αποτέλεσε ένα από τα βασικά χρηστά ήθη μεταξύ των συναλλασσομένων κυρίως στις ελληνικές σιδ/κές μεταφορές τις τελευταίες δεκαετίες και αυτό μέχρι τις αρχές της

δεκαετίας του 90. Στην συνέχεια λόγω της καταργήσεως των συνόρων, της σταδιακής απελευθέρωσης του συναλλάγματος και βέβαια την εμφάνιση και κυκλοφορία του ευρώ, διαμορφώθηκε μια σταδιακή κατάργηση του πολύπλοκου τρόπου διακίνησης των αγαθών, και του τρόπου διενεργείας των διακρατικών πληρωμών.

Αντίστοιχα ήταν αναγκαία η χρήση της αποδείξεως παραλαβής, όταν το εμπόρευμα για τεχνικούς λόγους έπρεπε να αλλάξει μεταφορικό μέσο, όπως π.χ. για μία αποστολή αρχικά με ΦΔΧ και στην συνέχεια με τον σιδηρόδρομο. Δηλαδή μία μικτή μεταφορά με δύο επί μέρους συμβάσεις. Η μια μεταξύ του οδικού μεταφορέα και η άλλη με τον σιδ/μο. Στην περίπτωση αυτή ο αποστολέας είχε στο χέρι του την αρχική σύμβαση οδικής μεταφοράς που δεν ήταν καθαρός τίτλος μεταφοράς, δεδομένου ότι αυτή θα διακοπτόταν σε κάποιο σημείο της διαδρομής για να μεταφορτωθεί το εμπόρευμα στον σιδ/μο.

Την λύση έδινε και σε αυτές τις περιπτώσεις η απόδειξη παραλαβής του Δ. Το ίδιο συνέβαινε και για τα εμπορεύματα που έρχονταν από άλλες ηπείρους και συνέχιζαν εντός της Ευρώπης την διακίνησή τους με τον σιδ/μο. Στα επόμενα θα αναφερθούμε στο ισχύον σύστημα και στον προγραμματισμό των σιδ/μων να ενοποιήσουν τους νομικούς κανόνες που θα διέπουν μια μεταφορά που προέρχεται από τις λοιπές Ηπείρους και συνεχίζει την διαδρομή της εντός της Ηπειρωτικής Ευρώπης.

Η παραπάνω ανασκόπηση της σιδ/κης μεταφοράς είναι αναγκαίος πλεονασμός, γιατί δίνει την ευκαιρία στον αναγνώστη να έχει τις συγκρίσεις με τον τρόπο που διενεργείται σήμερα η σιδ/κη μεταφορά. Η αλλαγή στα δρομολόγια των συρμών είναι μια διαρκής ανάγκη, η οποία εμφανίζεται τόσο από πολιτικούς λόγους, όσο όμως και για μέτρα τιμολογιακής πολιτικής. Επιπλέον αυτών και τα φορτία τα προερχόμενα από τις άλλες Ηπείρους διαμορφώνουν μία άλλη ανάγκη αλλαγής των σιδ/κων διαδρομών. Ενδεικτικά αναφέρονται τα δρομολόγια που χρησιμοποιήθηκαν τα τελευταία 50 χρόνια:

A) προ της διαλύσεως της Γιουγκοσλαβίας

- Γερμανία – Αυστρία – Γιουγκοσλαβία – Ελλάδα

- Ιταλία – Γιουγκοσλαβία - Ελλάδα

- Δ. Γερμανία – Αν. Γερμανία επανεγγραφή της φορτωτικής σε ανατολική χώρα, Ρουμανία Βουλγαρία - Ελλάδα.

B) Μετά την διάλυση της Γιουγκοσλαβίας

- Γερμανία – Αυστρία – Ουγγαρία – Ρουμανία – Βουλγαρία (λόγω εμπάργκο Σκοπίων)

- Γερμανία Αυστρία Ουγγαρία Σερβία ΠΓΔΜ Ελλάδα (μετά την άρση του εμπάργκο)

Τα φορτία της Ιταλίας λόγω της τεράστιας παράκαμψης μηδενίστηκαν.

Γ) Προοπτική για το μέλλον

Αν τελεσφορήσει η εγκατάσταση της COSCO στον Πειραιά θα διαμορφωθούν νέα δρομολόγια από την Ελλάδα προς τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη. Αυτό σημαίνει αντίστοιχα κατάργηση άλλων δρομολογίων που εκτελούνται σήμερα για τα φορτία αυτά!

Η έννοια των σιδ/κων τιμολογίων

Τα σιδ/κά δίκτυα για την ενημέρωση της πελατείας τους δημοσίευαν τις «ταρίφες», δηλαδή τα τιμολόγια για την μεταφορά εμπορευμάτων. Αυτό ισχύει διαχρονικά μέχρι και σήμερα με μια μικρή διαφορά, ότι αυτά αποτελούν πλέον την βάση και μόνο για τον υπολογισμό των τελικών τιμών των κομίστρων μεταφοράς, που προσφέρουν τα δίκτυα στην πελατεία. Το σιδ/κό τιμολόγιο έχει σαν περιεχόμενο:

- το πεδίο εφαρμογής του,
- τις λοιπές γενικές διατάξεις,
- τις κατηγορίες κατά κλάση των εμπορευμάτων που προβλέπεται να μεταφερθούν με αυτό το τιμολόγιο
- τις τιμές κομίστρων κατά μονάδα βάρους,
- τα λοιπά τέλη ως πχ τις αργίες υλικού, συνοριακά, χρήση βοηθητικών υλικών, κλπ.
- τα ειδικά τιμολόγια για συγκεκριμένες μεταφορές

Οι μεγάλοι πελάτες των σιδηροδρόμων διεκδικούσαν και αιτούντο πάντα μια διαφορετική τιμολόγηση από αυτήν των γενικών τιμολογίων. Οι κύριοι λόγοι είναι:

Α) Προσφέρουν μαζικό έργο στον σιδ/μο και επομένως μεγάλη πληρότητα στα προγραμματισμένα δρομολόγια των συρμών που κυκλοφορούν στα δίκτυα.

Β) Εξασφαλίζουν μειωμένο λογιστικό κόστος λόγω της μαζικότητας στις μεταξύ τους δοσοληψίες παραδόσεως και παραλαβής των αποστολών, συντάξεως εγγράφων, κλπ.

Γ) Συγκεντρώνουν το μεταφορικό έργο σε συγκεκριμένους σταθμούς. Ο σιδ/μος αποφεύγει με αυτό τον τρόπο την επάνδρωση άλλων σταθμών με μειωμένο ή και χωρίς εμπορικό έργο, και οργανώνει ορθολογικά τα λειτουργούντα γραφεία εμπορευμάτων.

Δ) Η συνεχής επανάληψη των ίδιων τεχνικών διαδικασιών με τους μεγάλους πελάτες συντελεί στην αποφυγή λογιστικών λαθών και επιβαρύνσεων που προκύπτουν από αυτά.

Ε) Οι μεγάλοι πελάτες προετοιμάζουν και προσκομίζουν έτοιμα συμπληρωμένα δεόντως όλα τα έγγραφα της μεταφοράς και έτσι διευκολύνεται η σύντομη και απρόσκοπτη διεκπεραίωση του έργου.

ΣΤ) Οι μεγάλοι πελάτες με βάση τα ισχύοντα αναλαμβάνουν το κόστος διαθέσεως των βαγονιών σε αντίθεση με το παρελθόν που το επωμίζονταν κατά κανόνα οι σιδ/μοι.

Στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων για τις τελικές τιμές κατατίθεται πάντα ο παράγων ανταγωνισμός άλλων μεταφορικών μέσων, καθώς και η επιλογή άλλου δρομολογίου μέσω δικτύου άλλου κράτους. Επί πλέον τούτων ισχύουν και εφαρμόζονται παράλληλα πολιτικές επιλογές των διαφόρων κυβερνήσεων, που για διαφόρους λόγους θέτουν σε ισχύ στα πλαίσια διμερών ή πολυμερών συμβάσεων με άλλα κράτη ειδικά τιμολόγια για τις μεταφορές μεταξύ των. Η Χώρα μας έχει επιπλέον και την γεωγραφική ιδιομορφία που διαμορφώνει την σιδ/κη μεταφορά σε εντελώς διαφορετικό περιβάλλον. Πέραν του γεγονότος ότι είναι τερματικό και αρχικό δίκτυο, έχει την ιδιαιτερότητα ότι το δίκτυο εκτείνεται μόνο σε μήκος.

Κυρίαρχος παράγοντας επομένως για την πρόκριση της σιδηροδρομικής μεταφοράς εκτός των άλλων είναι η διαφορά κομίστρου ανάμεσα στην ισχύουσα τιμή του τιμολογίου και την διαφορά προς τα κάτω που μπορεί να επιτύχει ο μεγάλος πελάτης. Ποιος όμως είναι ο «μεγάλος πελάτης»; Κανονικά θα πρέπει να είναι ο κύριος των εμπορευμάτων, δηλαδή ο έμπορος ή ο βιομήχανος που μεταφέρει τα προϊόντα του στο πλαίσιο των συναλλαγών και των συμβάσεων με την πελατεία του. Αυτό όμως δεν ήταν και δεν είναι εφικτό για πολλούς λόγους και αποτελεί την κύρια αφορμή, που καθιστά την μεσολάβηση του Δ υποχρεωτική.

Για να γίνει αυτό αντιληπτό θα πρέπει να κατανοήσει ο αναγνώστης ότι σιδ/κή μεταφορά δεν είναι μόνο η φυσική μετατόπιση ενός φορτίου από «επί βαγονιού» στον τόπο αναχώρησης, μέχρις «επί βαγονιού» στον τόπο προορισμού. Οι σιδ/μοι δυστυχώς προς το παρόν τουλάχιστον αυτήν την υπηρεσία και μόνο παρέχουν και αξιώνουν μάλιστα την καταβολή των κομίστρων από τους πελάτες με περιορισμένο έργο έναντι των φορτωτικών εγγράφων πριν από την έναρξη της μεταφοράς, ή το βραδύτερο πριν από την παράδοση των φορτίων στον προορισμό. Για τους μεγάλους πελάτες υπάρχει μία μικρή ανοχή στην προθεσμία πληρωμής έναντι όμως καταθέσεως στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ τραπεζικής εγγυητικής επιστολής, ή τέλος με βάση τις ειδικές συμφωνίες, που συνάπτουν διμερώς οι σιδ/μοι με τον κάθε πελάτη.

Ποιος όμως θα οργανώσει όλες τις υπόλοιπες συμπληρωματικές εργασίες της μεταφοράς, όπως για παράδειγμα την επίβλεψη για την ετοιμότητα του εμπορεύματος προς αποστολή, την διάθεση των βαγονιών, την σύνταξη των εγγράφων, την μεταφορά από την αποθήκη του αποστολέα στον σιδ/κό σταθμό και την φόρτωση των αποστολών επί των βαγονιών; Οι αντίστοιχες εργασίες κατ' αναλογία πρέπει να εκτελεστούν και στον τόπο προορισμό. Πέραν αυτών των τεχνικών υπηρεσιών υπάρχει και μία επιπλέον, η οποία κατισχύει όλων των άλλων που προαναφέρθηκαν. Πρόκειται για την εξεύρεση των πόρων για την χρηματοδότηση του κόστους μεταφοράς. Όπως προαναφέραμε ο σιδ/μος δεν παρέχει πίστωση στους μικρούς πελάτες. Η διαμεσολάβηση λοιπόν ενός προσώπου, που θα καταβάλει άμεσα στον σιδ/μο τα κόμιστρα και θα τα εισπράξει από τον πελάτη σε μεταγενέστερο χρόνο, είναι οργανωτικά χρήσιμη και οικονομικά αναγκαία.

Όλα αυτά λοιπόν υποχρεώνουν τους χρήστες σιδ/κών μεταφορών στην επιλογή να χρησιμοποιήσουν ένα Δ ή να ελέγξουν το φάσμα των εργασιών αυτών με μια θυγατρική τους ΜΕ. Ο ρόλος αυτών των προσώπων στην επιτυχή εκτέλεση της μεταφοράς είναι λοιπόν καταλυτικός. Με την σημερινή δομή και οργάνωση του σιδ/μου είναι πολύ δύσκολη η απ' ευθείας ανάθεση μιας σιδ/μικής μεταφοράς στο δίκτυο αποστολής ή προορισμού, γιατί τα σιδ/κά δίκτυα δεν έχουν επιδιώξει να αναπτύξουν τέτοια οργάνωση. Πλέον αυτού το καθένα δίκτυο ανάλογα με την πολιτική του, και τις οδηγίες της πολιτικής του ηγεσίας, έχει την εντολή εις το να χρηματοδοτήσει τα κόμιστρα της πελατείας, ή ενδεχόμενα όχι. Οι οργανώσεις των σιδ/μων έχουν θεσπίσει κατά τα τελευταία χρόνια κανόνες, που διευκολύνουν το σιδ/κο δίκτυο που επιθυμεί να αναλάβει να εκτελέσει μια χερσαία μεταφορά στο σύνολο της.

Το έργο των σιδηροδρόμων

Οι σιδηρόδρομοι με την σημερινή δομή τους αναλαμβάνουν να διακινούν τα κάθε είδους βαγόνια από σταθμό σε σταθμό, να παραλαμβάνουν ενδεχόμενα μικρές αποστολές και να τις φορτώνουν με άλλες σε ένα βαγόνι, να συντηρούν το δίκτυο, το τροχαίο υλικό, και γενικά την υποδομή τους. Πέραν αυτών γνωρίζουν άριστα και εφαρμόζουν κατά τρόπο ενιαίο όλες τις τεχνικές προδιαγραφές των βαγονιών και της λοιπής υποδομής, τους τελωνειακούς νόμους, καθώς και τους οικονομικούς κανόνες και ρυθμίσεις για την διενέργεια της διεθνούς σιδ/μικής μεταφοράς.

Όλα αυτά σαν οργάνωση προκύπτουν μέσα από διεθνείς συσκέψεις και συμφωνίες, που έχουν σαν στόχο την θέσπιση κανόνων για την ομοιόμορφη συμπεριφορά όλων των δικτύων στην αμοιβαία χρήση του τροχαίου υλικού, στην παράδοση και παραλαβή συρμών από ένα συνοριακό σταθμό προς τον αντίστοιχο σταθμό του επόμενου κράτους που ακολουθεί, κλπ. Στο εσωτερικό της χώρας το κάθε δίκτυο έχει το δικαίωμα να εφαρμόζει αποκλειστικούς κανόνες διακίνησης των βαγονιών και των συρμών. Στην διεθνή κυκλοφορία όμως η διακίνηση γίνεται με ενιαίους κανόνες κάτω από τον συντονισμό και την επίβλεψη της διεθνούς ενώσεως σιδηροδρόμων την UIC. Ο ΟΣΕ ως μέλος της UIC είναι και αυτός υποχρεωμένος να τηρεί απαρέγκλιτα αυτές τις διεθνείς συμβάσεις και να εφαρμόζει τις δεσμεύσεις που απορρέουν από αυτές.

Πολιτική των σιδηροδρόμων

Η λειτουργία του ΟΣΕ, καθώς επίσης και όλων των δικτύων της Ευρώπης σαν επιχειρήσεις μεταφορών, ήταν πάντα ζημιογόνες εξ' αιτίας του κοινωνικού τους χαρακτήρα και του υπέρογκου κόστους συντηρήσεως της υποδομής των σιδ/κών γραμμών των δικτύων. Τα ελλείμματα προκύπτουν πάντα σαν συνέπεια αυτής της πολιτικής και ο σιδ/μικός υπάλληλος αδυνατεί να βοηθήσει όπως θα επιθυμούσε στην μείωσή τους. Αυτό γιατί οι πολιτικές επιλογές αφαιρούσαν την δυνατότητα της ανάπτυξης των σιδ/κών επιχειρήσεων γενικότερα, με βάση τα κριτήρια της αγοράς και του

ανταγωνισμού. Προ ολίγων ετών όμως άλλαξε αυτή η πολιτική στην Ευρώπη και οι σιδ/κές μεταφορές βρίσκονται σήμερα με τις εντολές των Κυβερνήσεων προ θεσμικών μεταβολών για την μελλοντική λειτουργία των. Η ουσιώδης μεταβολή που συντελέστηκε είναι:

- Ο διαχωρισμός της σιδ/κής υποδομής από την εμπορική εκμετάλλευση του μεταφορικού έργου,
- Η δυνατότητα ιδρύσεως και ιδιωτικών σιδ/κών επιχειρήσεων,
- Η δυνατότητα να διενεργεί μεταφορικό έργο ένα σιδ/κο δίκτυο εντός του εδάφους και της σιδ/κής υποδομής άλλου σιδ/κού δικτύου.

Κατά καιρούς οι πολιτικές ηγεσίες προσπάθησαν να αναδιοργανώσουν τους σιδ/μους και να τους δώσουν τον χαρακτήρα της «κερδοσκοπικής επιχείρησης». Αυτό ενδεχόμενα να μην έφερνε αυτόματα τα αναμενόμενα θεαματικά αποτελέσματα, οδηγούσε όμως την εφαρμοζόμενη εμπορική πολιτική και την λειτουργική οργάνωση των επιχειρήσεων προς την όσο το δυνατόν σωστή κατεύθυνση. Το αρνητικό ήταν ότι οι ρυθμοί ανάπτυξης ήταν απαράδεκτα βραδείς, με συνέπεια να βρίσκονται τα δίκτυα σε καθυστέρηση, από τον ρυθμό ανάπτυξης των λοιπών ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς. Κυρίως όμως το ευαίσθητο σημείο στην οργάνωση των σιδ/μων ήταν στην παρεχόμενη υπηρεσία προς την αγορά. Ο κάθε εμπορικός υπάλληλος που εξυπηρετούσε τον πελάτη, ήταν πάντα δέσμιος των εκάστοτε πολιτικών επιλογών, που δεν είχαν «εμπορικά κίνητρα και ένστικτα» ή και προσανατολισμό στις ανάγκες της αγοράς. Αυτό είχε σαν συνέπεια να μην συνάδει η επιθυμία των υπαλλήλων για ανάληψη πρωτοβουλιών για την παραγωγή και προσφορά των υπηρεσιών μεταφοράς.

Τις παρεχόμενες υπηρεσίες των σιδ/μων κλήθηκαν κατά καιρούς διάφορες εταιρείες συμβούλων να τις αναδιοργανώσουν, έτσι ώστε να λειτουργούν κατά το δυνατόν με βάση τις στοιχειώδεις αρχές της οικονομίας. Αυτό που επιτύγχαναν δεν ήταν πάντα το μέγιστο, γιατί υπήρχαν πάντα διάφορα εμπόδια και πολιτικές επιλογές. Με την πάροδο δεκαετιών κατέστη συνείδηση των Κυβερνήσεων και των σιδ/κών επιχειρήσεων, πως μόνο με την αποδέσμευση του μονοπωλιακού χαρακτήρα των σιδ/κών επιχειρήσεων και την φιλελευθεροποίηση της σιδ/κής μεταφοράς και του ανταγωνισμού, θα ήταν δυνατόν να αναπτυχθούν οι σιδ/κές επιχειρήσεις. Στην ουσία επεδίωξαν εκ των πραγμάτων να αναδιοργανώσουν ορισμένα αποφασιστικής σημασίας κρίσιμα προβλήματα:

- A) Να συγκεντρώσουν την εμπορευματική υποδομή σε συγκεκριμένους σταθμούς και να τους στελεχώσουν με ικανούς υπαλλήλους.
- B) Ενίσχυσαν την τεχνική υποδομή με ΗΥ και προγράμματα που καθιστούσαν την επίβλεψη και την εκτέλεση του έργου κατά τρόπο άμεσο και ουσιαστικό.
- Γ) Αναδιοργάνωσαν και αναπροσάρμοσαν την εμπορική πολιτική δίνοντας την δυνατότητα να αναλαμβάνει το εμπορικό τμήμα του σιδ/μου όλο το πακέτο της διεθνούς μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα.

Για παράδειγμα θα αναφερθεί η σταδιακή μεταβολή που συντελέστηκε στον ελληνικό σιδ/μο στα τελευταία 50 περίπου χρόνια. Την εποχή που ο τότε ΣΕΚ (Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους), μετετράπη σε ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία ΟΣΕ ΑΕ, (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.) διαιρέθηκε η «Διεύθυνση εκμεταλλεύσεως» στις νέες Διευθύνσεις – εκμεταλλεύσεις, δηλαδή την «εμπορική» και την «τεχνική». Στην ουσία δεν είχε αλλάξει το παραμικρό τότε στην λειτουργία του ΟΣΕ σαν μεταφορική επιχείρηση. Πριν από την μεταβολή η ίδια διεύθυνση παρείχε τις υπηρεσίες και γνωστοποιούσε τις τιμές στην αγορά.

Με την μεταβολή δημιουργήθηκε η νέα εμπορική διεύθυνση για να προσφέρει τις τιμές στην αγορά χωρίς να προσθέσει κάτι το ουσιαστικό στις μέχρι τότε παρεχόμενες εμπορικές ή τεχνικές υπηρεσίες μεταφοράς. Η δημιουργία θέσεων Διευθύνσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορικές επιχειρήσεις δεν είναι η λύση. Η αγορά των χερσαίων μεταφορών δίνει μερίδιο με βάση τις παρεχόμενες υπηρεσίες, την ανταγωνιστικότητα και το αποτέλεσμα. Το όφελος από αυτές τις αναδιοργανώσεις ήταν, πως η κάθε σιδ/κή επιχείρηση αποκτά σταδιακά την συνείδηση ότι πρέπει να λειτουργεί με βάση τις οικονομικές αρχές.

Υπηρεσίες παρεχόμενες από τους σιδηροδρόμους

Στο παρελθόν η μόνη εμπορική υπηρεσία που παρείχαν οι σιδηρόδρομοι με διάφορες παραλλαγές, ήταν η υποβολή της προσφοράς τους, μαζί με τις παρεπόμενες υπηρεσίες τους, που περιέχονταν αποκλειστικά και μόνο στο χρονικό διάστημα της όλης μεταφοράς που το εμπόρευμα ήταν πάνω στο βαγόνι. Αν ληφθεί υπόψη ότι η υπηρεσία αυτή περιοριζόταν για το κάθε δίκτυο αποκλειστικά και μόνο στο τμήμα της δικής του διαδρομής, αντιλαμβάνεται ο καθένας ότι αυτό δεν επαρκεί για να επιλεγεί ο σιδ/μος ως μέσο μεταφοράς. Η σιδ/ική υπηρεσία που ζητά να αγοράσει ο πελάτης είναι ένα συνολικό πακέτο. Ο έμπορος ή ο βιομήχανος δεν είναι ΜΕ για να ασχολείται με τις διάφορες επί μέρους εργασίες που είναι αναγκαίες για την ολοκλήρωση της σιδ/κής μεταφοράς.

Εξ αυτού του λόγου είναι αδιάφορο για τους υποψήφιους πελάτες του σιδ/μου πόσα δίκτυα μεσολαβούν αθροιστικά ή αν το κάθε δίκτυο βάσει των διεθνών συμβάσεων εκτελεί ένα μέρος της όλης μεταφοράς. Είμαστε της γνώμης ότι το κάθε σιδ/κο δίκτυο και δωρεάν να προσφέρει τις παραπάνω υπηρεσίες του δεν πρόκειται να προσπορίσει εύκολα έργο χωρίς να μεσολαβήσει μια Δ επιχείρηση. Για τον λόγο αυτό οι νέες σιδ/κές επιχειρήσεις που ιδρύθηκαν και συνεχίζουν να ιδρύονται στην Ευρώπη, θα πρέπει να προσθέσουν τις παραπάνω συνολικά υπηρεσίες στο όλο πακέτο των εργασιών τους. Σε αντίθετη περίπτωση θα παραμείνουν στο περιθώριο των εξελίξεων που αλλάζουν ήδη δραματικά τον ευρωπαϊκό χάρτη των σιδ/κών μεταφορών.

Είναι γνωστό ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο οι κρατικές σιδ/κές επιχειρήσεις διαχωρίζουν την υποδομή τους από την εμπορική εκμετάλλευση. Με αυτές τις

εξελιξείς δύνανται και τρίτοι να αγοράζουν χρόνο διελεύσεως ή δρομολόγιο στις σιδ/κές γραμμές του δικτύου καταβάλλοντας το λεγόμενο «τέλος χρήσης υποδομής». Αυτό σημαίνει ότι οι μεγάλοι πελάτες του σιδ/μου και κυρίως οι ΜΕ θα προσπαθήσουν να εισέλθουν σε ένα χώρο υπηρεσιών σιδ/κών μεταφορών, που ήταν μέχρι τώρα το αποκλειστικό και προνομιακό μονοπώλιο των κρατικών σιδ/μων.

Ενδεχόμενα λοιπόν να αρχίσει και στην Χώρα μας στο μέλλον και η κυκλοφορία συρμών από μη κρατικές σιδ/κές επιχειρήσεις. Αυτό σημαίνει αυτόματα την αγορά από την πελατεία του τέλους χρήσεως του ελληνικού δικτύου από την υποδομή του ΟΣΕ και όχι από την εμπορική επιχείρηση του ΟΣΕ δηλαδή την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Ήδη έχουν αρχίσει να δείχνουν ενδιαφέρον και γίνεται διερεύνηση αυτής της εξέλιξης, από ενδιαφερόμενες σιδ/κές επιχειρήσεις. Σε άλλα δίκτυα εφαρμόζεται η μεταβολή αυτή στην πράξη.

Η πίεση που δέχονται οι κρατικές σιδ/κές επιχειρήσεις για την λειτουργία με βάση τις οικονομικές αρχές και τον ανταγωνισμό. Θα τις αναγκάσουν να αναδιοργανωθούν για να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες της ελεύθερης αγοράς που διαμορφώνεται. Οι νέες αυτές σιδ/κές επιχειρήσεις θα έχουν εξ αρχής ένα δύσκολο δρόμο μπροστά τους. Θα πρέπει και αυτές να εισέλθουν αντίστοιχα στον χώρο, που μέχρι τώρα λειτουργούσε κάτω από την διαχείριση των διεθνών ΔΕ. Για να επιτύχουν τον στόχο αυτό θα πρέπει να οργανωθούν προσφέροντας υπηρεσίες μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα, συνεργαζόμενες με μεταφορικές σιδ/κές επιχειρήσεις άλλων δικτύων, ή ΔΕ.

Σε αντίθετη περίπτωση θα αναγκαστούν να περιορίσουν το έργο τους σε αποσπασματικές μεταφορές μεμονωμένων και ευκαιριακών πελατών. Το μόνο κομμάτι της αγοράς που ευνοεί τις σιδ/κές επιχειρήσεις είναι η ανάπτυξη των ΣΜ. Για τον ελληνικό σιδ/μο διαφαίνονται σήμερα δύο κύριοι άξονες που μπορούν να φέρουν μεγάλο έργο στις ΣΜ. Ο ένας είναι η μεταφορά ελληνικών ε/κ από την Ελλάδα προς την Δ. Ευρώπη και ο άλλος η διαμετακόμιση των φορτίων από τα Λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά προς τα Βαλκάνια, και γιατί όχι και προς την κεντρική Ευρώπη.

Η σύγχρονη αντίληψη για τις σιδ/κές μεταφορές που κυριαρχεί στην Ευρώπη είναι η αποκέντρωση και η αποφυγή της δημιουργίας εμπορικών αμαξοστοιχιών από τους ίδιους τους σιδ/μους. Στο παρελθόν τα δίκτυα διέθεταν ένα δαιδαλώδες δίκτυο εμπορικών σταθμών στους οποίους παρέδιδαν οι πελάτες τα φορτία τους. Αυτό υποχρέωνε τα δίκτυα να χαράζουν εμπορικά δρομολόγια από σταθμούς με ελάχιστο εμπορευματικό έργο. Μια τέτοια οργάνωση είχε σαν συνέπεια να σημειώνουν οι μεταφορές αυτές ζημιές και παράλληλα οι παρεχόμενες υπηρεσίες να είναι απαράδεκτα χαμηλές.

Ένα μικρό παράδειγμα για να γίνει κατανοητό αυτό το λεπτό θέμα: Αν ένα βαγόνι έχει σαν τόπο προορισμού ή αναχωρήσεως τον Βόλο είναι προφανές ότι βρίσκεται εκτός του κεντρικού σιδ/κού άξονα Ειδομένης - Αθηνών στον οποίο διακινείται μεγάλος αριθμός βαγονιών. Αυτό σημαίνει πως κατά την

μεταφορά του από το εξωτερικό της Ελλάδος προς τον Βόλο θα διακινηθεί μαζί με άλλα βαγόνια που μεταφέρονται προς την Αθήνα και θα αποσπασθεί από τον συρμό στην Λάρισα για να συνεχίσει με νέο συρμό προς τον Βόλο.

Εδώ μπαίνει το μεγάλο δίλημμα που βασάνιζε επί δεκαετίες τους σιδηροδρόμους της Ευρώπης. Από την μία μεριά η παροχή της καλής σιδ/κής υπηρεσίας πρόσταζε να μεταφερθεί άμεσα το μεμονωμένο βαγόνι προς τον Βόλο ή τον όποιο άλλο τελικό προορισμό του. Από την άλλη η ψυχρή επιχειρηματική λογική πρόσταζε να παραμείνει το βαγόνι στην Λάρισα ή γενικότερα τον σταθμό διαλογής μέχρις ότου συσσωρευτεί και άλλο έργο προς τον Βόλο, σε τρόπον ώστε να συντεθεί ο νέος συρμός με αρκετό αριθμό βαγονιών, έτσι ώστε να καταστεί το δρομολόγιο αν όχι κερδοφόρο τουλάχιστον μη ζημιολόγο. Όπως γίνεται αντιληπτό τα δίκτυα επιλέγουν για διάφορους λόγους το καθένα με βάση την εμπορική πολιτική του, καθώς και την πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης της εκάστοτε Κυβερνήσεώς του. Οι πελάτες του σιδ/μου όμως για την επιλογή του μεταφορικού μέσου αδιαφορούν για τις διάφορες πολιτικές και προκρίνουν το μεταφορικό μέσο με βάση το κόστος του χρήματος και την ποιότητα της μεταφοράς.

Ζητούμενες λύσεις από τα δίκτυα

Πρέπει να λάβουμε κατ' αρχήν υπόψη, ότι ο σιδ/μος σαν μέσο μεταφοράς έχει προηγηθεί του αυτοκινήτου κατά πολλές δεκαετίες. Κατά δεύτερον θα πρέπει να σεβαστούμε από την άλλη πλευρά και τις κυβερνήσεις, οι οποίες για κοινωνικούς λόγους επέτρεπαν στους σιδ/μους να παρέχουν εμπορευματικές υπηρεσίες σχεδόν σε κάθε πόλη και σε κάθε σταθμό. Σήμερα βρίσκονται τα δίκτυα ενώπιον πλέον σοβαρών προβλημάτων κόστους λειτουργίας προκειμένου να στηρίξουν τις αντίστοιχες υπηρεσίες τους. Κύριος παράγων κόστους είναι οι δαπάνες προσωπικού και το περιορισμένο μεταφορικό έργο, που πρέπει να απορροφήσει τα υπέρογκα σταθερά έξοδα της σιδ/κής υποδομής.

Οι λύσεις που έχουν κυριαρχήσει για την αντιμετώπιση του θέματος αυτού υλοποιούνται μέσα από τα σιδ/κά τιμολόγια που ορίζουν για ποιους σταθμούς του δικτύου έχουν εφαρμογή. Με άλλα λόγια το κάθε δίκτυο μέσω του τιμολογίου του καθορίζει και σε ποιους σταθμούς δέχεται εμπορευματικό έργο και το καθεστώς με το οποίο αυτό το έργο διακινείται, π.χ. κατά πλήρεις αμαξοστοιχίες, κατά πλήρη βαγόνια, τμηματικές αποστολές, ΣΜ, κλπ. Με τον τρόπο αυτό ο πελάτης του σιδ/μου γνωρίζει από πού θα παραλάβει το φορτίο, ή που υποχρεούται να το παραδώσει για την επικείμενη μεταφορά. Στο παράδειγμά μας με τον Βόλο, ή γενικότερα εκεί που δεν υπάρχει μεγάλο σιδ/κό έργο, καταργούν τα δίκτυα τους σταθμούς με περιορισμένο εμπορευματικό έργο, αναγκάζοντας τους πελάτες να παραλαμβάνουν ή να παραδίδουν τα εμπορεύματά τους σε μεγαλύτερους κομβικούς σταθμούς με περισσότερο και μαζικότερο έργο. Αποφεύγουν με αυτόν τον τρόπο την χάραξη κατά το δυνατόν ζημιολόγων δρομολογίων ή δρομολογίων κακής ποιότητας μεταφοράς. Ταυτόχρονα βέβαια εξοικονομούν πόρους από την

αποφυγή του κόστους λειτουργίας των δευτερευόντων μικρών σταθμών που καταργούνται.

Το φορτηγό αυτοκίνητο με το αισθητά μειωμένο κόστος για την διενέργεια των μεταφορών μικρών παρτίδων, σε συνάρτηση με την μεταφορά από πόρτα σε πόρτα που προσφέρει, έχει εξαφανίσει κυριολεκτικά από τον σιδ/μο το έργο των μικρών αποστολών. Στον σιδ/μο μένει επομένως το έργο των μαζικών και μεγάλων μεταφορών, που διενεργούνται μεταξύ μεγάλων διαδρομών. Στην κοινή γνώμη πλανάται ακόμα και τώρα η αίσθηση, ότι αυτού του είδους οι μεταφορές ανήκουν στον σιδ/μο. Με τις σημερινές εξελίξεις οι συνθήκες της αγοράς μεταβάλλονται και κινδυνεύει ο κρατικός σιδ/μος να χάσει μεγάλο μέρος του υφιστάμενου έργου. Όλα είναι συνάρτηση σε σχέση με τις ανάγκες των πελατών:

- Για την προώθηση μεγάλων παρτίδων σε κέντρα αναδιανομής φορτίων,
- Για την διάθεση των εμπορευμάτων σε κομβικά σημεία πλησίον της κατανάλωσης,
- Για την δυνατότητα άμεσης παράδοσης των πουλημένων αγαθών στον αγοραστή.

Στο παρελθόν γινόταν θεωρητικά δεκτό ότι οι μαζικές μεταφορές είναι προνομιακό έργο για τον σιδ/μο, που λόγω των τεχνικών δυνατοτήτων του είχε μεγάλο πλεονέκτημα σε σχέση με το ΦΔΧ. Σήμερα όμως πρέπει να γίνει διαχωρισμός μεταξύ της υποδομής του σιδ/μου και της εμπορικής του εκμεταλλεύσεως. Η υποδομή του σιδ/μου δεν πρόκειται να χάσει το έργο της, αντίθετα θα το αυξήσει γιατί διαθέτει όλες τις αναγκαίες τεχνικές προϋποθέσεις προς τούτο. Συμπεραίνεται πως όλοι οι παράγοντες της αγοράς και οι συνθήκες ανταγωνισμού που έχουν εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια οδηγούν με βεβαιότητα σε αυτήν την διαπίστωση. Άλλωστε οι στατιστικές των τελευταίων ετών, καθώς και το ενδιαφέρον των μεγάλων πελατών για επενδύσεις σε τροχαίο υλικό και σε τερματικούς σταθμούς είναι ο αδιάψευστος μάρτυρας αυτού του γεγονότος. Αντίθετα όμως υπάρχει αμφιβολία, αν και κατά πόσο οι κρατικές σιδ/κές επιχειρήσεις θα προσπορίσουν το έργο αυτό, ή θα το απολέσουν προς όφελος ιδιωτικών σιδ/κων επιχειρήσεων.

Συμπεράσματα και συγκρίσεις κόστους λειτουργίας σιδ/μου - ΦΔΧ

Για να γίνει κατανοητή η λειτουργία της σύγχρονης σιδ/κής επιχείρησης θα πρέπει να γίνει ανάλυση του κόστους λειτουργίας της. Με βάση τον διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση της σιδ/κής υπηρεσίας και μεταφοράς, θα πρέπει να διαστείλουμε το κόστος σε δύο κύριες κατηγορίες. Η ανάλυση του κόστους θα βοηθήσει τον διαχειριστή της σιδ/κής μεταφοράς να αποκτήσει σαφή γνώση του τρόπου που εργάζεται ο σιδ/μος για την εκτέλεση του έργου της μεταφοράς.

Η πρώτη είναι το κόστος της σιδ/κής υποδομής. Αυτό περιλαμβάνει την συντήρηση ή την κατασκευή της σιδ/κής υποδομής, ήτοι τις σιδ/κες γραμμές την ηλεκτροδότηση, τους σταθμούς, κλπ. Καθώς επίσης περιλαμβάνει και τις δαπάνες προσωπικού που στελεχώνει όλη αυτήν την παραγωγική λειτουργία. Η κοινοτική οδηγία προβλέπει για αυτήν την πλευρά του σιδ/μου να παραμείνει κρατική και να λαμβάνει μάλιστα διάφορες επιχορηγήσεις για την προσφορά στην μεταφορά ενός άριστα κατασκευασμένου και διατηρημένου σιδ/κού δικτύου. Η κατάρτιση του κοστολογίου της σιδ/κής υποδομής είναι καθαρά τεχνικό και δεν ενδιαφέρει το παρόν έργο.

Αντίστοιχα δεν ενδιαφέρει και το κοστολόγιο της οδικής μεταφοράς, σε ότι αφορά στην κατασκευή και την συντήρηση της αντίστοιχης υποδομής, ως πχ των γεφυρών, των σηράγγων, ή των αυτοκινητοδρόμων, κλπ. Η κρατική σιδ/κη επιχείρηση έχει την ευθύνη της διαχείρισης της σιδ/κής υποδομής και είναι υποχρεωμένη να την προσφέρει έναντι τιμήματος σε ουδέτερη βάση προς όλες τις σιδ/κες επιχειρήσεις που την αιτούνται. Αντίστοιχα οι κυβερνήσεις προσφέρουν ελεύθερα στην αγορά της μεταφοράς, έναντι τιμήματος πάντα, την χρήση των λιμένων, των αεροδρομίων, των αυτοκινητοδρόμων, κλπ.

Η δεύτερη κατηγορία είναι το κόστος της σιδ/κής μεταφοράς που επιβαρύνεται η σιδ/κη επιχείρηση που διενεργεί τις μετακομίσεις φορτίων στο συγκεκριμένο δίκτυο. Γίνεται εύκολα αντιληπτό πως αυτό το κόστος διαφέρει αισθητά από το προαναφερθέν κόστος υποδομής των κρατικών σιδ/κών δικτύων.

Ανακεφαλαιώνοντας μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι οι γενικές αρχές της κοστολογήσεως των σιδ/κών μεταφορών είναι παρεμφερείς με αυτές των οδικών μεταφορών. Οι ίδιες δηλαδή 9 κατηγορίες δαπανών που ισχύουν για τα φορτηγά αυτοκίνητα θα πρέπει να ισχύουν κατ' αναλογία και να εφαρμόζονται σήμερα πχ για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς και για κάθε άλλη ιδιωτική ή κρατική σιδ/κή επιχείρηση. Αυτό διότι πρόκειται και σε αυτήν την περίπτωση για κόστος που επιβαρύνονται εταιρείες χερσαίων μεταφορών:

1) Οι ναύλοι παρεχόμενοι από τρίτους εξομοιώνονται με την χρήση μηχανής έλξης από κάποια άλλη συνεργαζόμενη σιδ/μική επιχείρηση. Άρα η μηχανή έλξης 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 σιδ/κών συρμών επάνω σε οχηματαγωγά πλοία. Αυτό συνιστά ένα αντίστοιχο κόστος με αυτό τον οχηματαγωγών πλοίων που μεταφέρουν τα φορτηγά αυτοκίνητα από την Πάτρα ή την Ηγουμενίτσα. 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. Αυτή η εξέλιξη δεν υπήρχε με βάση την προηγούμενη COTIF, δηλαδή προ του 2006.

2) Το κόστος συγκοινωνιακής ετοιμότητας των μεταφορικών μέσων είναι όμοιο, διότι βαγόνια και μηχανές έλξης 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.

3) Το μεταβλητό κόστος δρομολογίου του κάθε συρμού είναι παρεμφερές γιατί και οι μηχανές έλξης καταναλώνουν καύσιμα, ή ηλεκτρική ενέργεια και το προσωπικό συνοδείας αμείβεται, ως και οι υπάλληλοι των σταθμών διεκπεραιώνουν τις διάφορες τελωνειακές διαδικασίες.

4) Οι τακτικές επισκευές κοστολογικά είναι ακριβώς όμοιες μεταξύ των δύο μέσων

μεταφοράς. Αυτές εκτελούνται σε ιδιόκτητα συνεργεία – εργοστάσια των δικτύων, ή συνεργεία τρίτων.

5) Οι έκτακτες συντηρήσεις ή επισκευές που είναι ανάγκη να γίνουν μακράν της έδρας της εταιρείας με φροντίδα τρίτων δικτύων, ή εργοστασίων είναι συχνές και στις σιδ/κές μεταφορές. Αυτές προέρχονται από διάφορα συμβάντα κατά την πορεία των συρμών, ή κατά την εκτέλεση ελιγμών στους σταθμούς. Μια χαρακτηριστική βλάβη των βαγονιών πχ είναι οι επιπεδώσεις των τροχών, που προκαλείται 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 του οχήματος.

6) Τα υλικά και εξαρτήματα για τις μηχανές έλξης κατά κύριο λόγο, αλλά και τα βαγόνια χρειάζονται και αυτά τα διάφορα υλικά που αναλώνονται για την ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων αυτών. Η ταύτιση τους με τα ΦΔΧ είναι για πολλά υλικά απολύτως όμοια, σε ορισμένα άλλα διαφορετική. Αυτό όμως δεν αλλάζει την δομή και την φιλοσοφία καταρτίσεως του κοστολογίου της σιδ/κης μεταφοράς.

7) Σε ότι αφορά στις τακτικές δαπάνες του προσωπικού των σιδ/κων επιχειρήσεων αυτές είναι ταυτόσημες. Οι μόνες διαφορές που είναι ενδεχόμενο να παρατηρηθούν είναι το ύψος τους, που είναι διαφορετικό στους δύο αυτούς φορείς των χερσαίων μεταφορών. Την διαφορά αυτή

γεφυρώνει η ΣΜ, η οποία τις μειώνει αισθητά προς όφελος του κοστολογίου της οδικής μεταφοράς. Αυτό το σημείο δέον να υπογραμμιστεί και να δοθεί ιδιαίτερη σημασία. Στα κεφάλαια που ακολουθούν θα γίνει εκτενέστερη αναφορά.

8) Τα διόδια και οι φόροι διελεύσεως είναι διαφορετικοί ως προς την φύση τους στους δύο φορείς της χερσαίας μεταφοράς. Κοστολογικά όμως είναι ταυτόσημοι για το ΦΔΧ και τον σιδ/μο. Η αντίστοιχη δαπάνη των σιδ/κών επιχειρήσεων είναι το κόστος χρήσεως του δικτύου ή άλλως «κόστος χρήσεως υποδομής», το οποίο καταβάλει η σιδ/κή επιχείρηση. Για το ελληνικό δίκτυο το κόστος αυτό επρόκειτο να καταβάλλεται στον ΕΔΙΣΥ ΑΕ, ο οποίος ήταν επιφορτισμένος να διατηρεί το δίκτυο ασφαλές και λειτουργικό. Ο ΕΔΙΣΥ όμως λύθηκε σαν ΑΕ και αφομοιώθηκε εντός του ΟΣΕ. Σημασία όμως έχει η ύπαρξη του κόστους αυτού και όχι ο φορέας στον οποίο θα καταβάλλεται.

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 (βαγονιών και μηχανών έλξης) των σιδ/κών μεταφορών είναι σημαντικά μακρύτερος. Επιπλέον αυτού και το ωφέλιμο φορτίο που μετακομίζουν τα σιδ/κα μέσα μεταφοράς είναι σημαντικά μεγαλύτερο. Το κόστος απόσβεσης των μεταφορικών μέσων των σιδ/κών μεταφορών είναι επομένως κατανοητό σε μακρύτερο χρονικό διάστημα και καταλογίζεται σε μεγαλύτερο όγκο μεταφορικού έργου. **Για τον λόγο αυτό και η ΣΜ ενεργεί καταλυτικά στην παραγωγική και αρμονική συνεργασία των δύο μέσων χερσαίας μεταφοράς παρατείνοντας σημαντικά και την ωφέλιμη ζωή των οδικών οχημάτων.** (βλέπε και αλλαχού για τις ΣΜ)

Σύγκριση του κόστους λειτουργίας των χερσαίων μέσων μεταφοράς

Σχολιάζοντας τις αποσβέσεις των μέσων χερσαίας μεταφοράς οφείλουμε να δεχθούμε μόνο στην θεωρία, την γνώμη ότι οι σιδ/κές μεταφορές είναι μαζικές μεταφορές, ή ότι στους σιδ/μούς ανήκουν οι μεταφορές μεγάλου έργου. Η πράξη αποδεικνύει ότι η χερσαία μεταφορά μαζική ή μεγάλη, εκτελείται και με τα δύο μέσα μεταφοράς, γιατί και τα δύο μέσα έχουν την δυνατότητα και την παραγωγικότητα να την εκτελέσουν. Αυτό που αλλάζει δραματικά το τοπίο είναι το γεγονός ότι η οδική μεταφορά είναι **πολυτελείας**, (διάβαζε πολυδάπανη), με την έννοια ότι το συνολικό κόστος του φορτίου που θα μεταφερθεί με το ΦΔΧ στην ωφέλιμη ζωή του, κοστίζει

αναλογικά πολύ περισσότερο από το αντίστοιχο κόστος της σιδ/κής μεταφοράς.

Ο λήπτης όμως της υπηρεσίας χερσαίας μεταφοράς δεν έχει την ίδια κοστολογική φιλοσοφία. Ο υπολογισμός του κόστους της μεταφοράς που προγραμματίζει ο πελάτης της χερσαίας μεταφοράς είναι ένας δυναμικός συνδυασμός των δεδομένων της κρίσιμης στιγμής τα οποία αξιολογεί, όταν πρόκειται να λάβει την απόφαση, για τον τρόπο που θα εκτελέσει την μεταφορά. Δεν είναι όμως φρόνιμο να καταλογίσουμε ευθύνη στον χρήστη των μέσων μεταφοράς, αν ο σκόρπιος οδικός Μ δεν προσφέρει τις τιμές του με βάση το κοστολόγιο!

Λαμβάνοντας υπόψη τα κοστολόγια των οδικών και σιδ/κων ΜΕ συνάγεται το συμπέρασμα ότι και οι δύο φορείς έχουν ταυτόσημα κόστη και έσοδα εκμεταλλεύσεως. Επιπλέον αυτού και ο τρόπος λειτουργίας της εκμετάλλευσης και των συναλλαγών των ΣΕ είναι απόλυτα όμοιοι. Αυτό σημαίνει ότι και η τήρηση του λογιστηρίου πρέπει να είναι παρεμφερής. Ο τρόπος λειτουργίας της σύγχρονης χερσαίας μεταφοράς επιβάλλει στους δύο φορείς, τους οδικούς μεταφορείς και τις ΣΕ, να εξετάσουν εκ νέου τον τρόπο εργασίας των και να προσαρμοστούν στο νέο περιβάλλον της αγοράς.

Την μεγαλύτερη δυσκολία προσαρμογής την έχουν βέβαια οι κρατικές σιδ/κες επιχειρήσεις που δεν έχουν την πείρα προς τούτο. Είναι πάντως βέβαιο ότι με την συμμετοχή των ιδιωτικών ΣΕ στα κεφάλαια των κρατικών ΣΕ, καθώς και την συμμετοχή στρατηγικών επενδυτών στον τρόπο λειτουργίας των ΣΕ, θα αναγκαστούν να τηρήσουν ορθολογικά το λογιστήριο, με βάση τους κανόνες που αναφέρουμε. Η κάθε ΜΕ ανεξαρτήτως του μεταφορικού έργου που διαχειρίζεται, πρέπει να λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Αυτό σημαίνει ορθολογική οργάνωση και να τηρεί αναλυτική λογιστική της εκμεταλλεύσεως! Δίχως αυτές τις δύο βασικές προϋποθέσεις δεν θα είναι εφικτό να σταθεί στην ελεύθερη αγορά.

Ποιος προσφέρει τα κόμιστρα της σιδ/κής μεταφοράς στην πελατεία;

Από την στιγμή που οι υποδομές των κρατικών σιδ/μων προσέφεραν τις υπηρεσίες τους στην ελεύθερη αγορά και όχι αποκλειστικά στην αδελφή εμπορική επιχείρηση, όπως συνέβαινε μέχρι πρότινος, τότε ο εμπορικός τομέας του κρατικού σιδ/μου θα δεχθεί βαρύ πλήγμα, προς όφελος όμως της ποιότητας και της ανταγωνιστικότητας της σιδ/κής μεταφοράς. Αυτό διότι οι εμπορικές υπηρεσίες - επιχειρήσεις των σιδ/μων θα προσπαθήσουν να φέρουν και νέο έργο στην υποδομή τους, για να υποκαταστήσουν αυτό που

θα χάσουν από τις νεοεμφανισθείσες ιδιωτικές ανταγωνιστικές σιδ/κές επιχειρήσεις.

Το έργο αυτό μακράν της σιδ/κής γραμμής δύναται να περιλαμβάνει πέραν της μετακόμισης των φορτίων επιπλέον και τις τερματικές υπηρεσίες μέσα σε μεγάλα σύγχρονα εμπορευματικά κέντρα, ή σε λοιπές ενδιάμεσες αποθηκεύσεις και διανομές εμπορευμάτων που θα φθάνουν ή θα αναχωρούν στους σταθμούς. Όλοι οι μεγάλοι πελάτες του σιδ/μου θα επιδιώκουν ταυτόχρονα να αγοράζουν τα τέλη χρήσεως και τα δρομολόγια πλήρων συρμών στις πλέον κερδοφόρες γραμμές. Παράλληλα επιδιώκουν να αγοράζουν γη σε κομβικά σημεία που είναι κατάλληλα για την προσφορά τερματικών μεταφορικών υπηρεσιών, ή βρίσκονται επάνω σε σιδ/κό άξονα που κινούνται πολλά φορτία.

Κατά κύριο λόγο θεωρείται μια γραμμή ανταγωνιστική και κερδοφόρα αν έχει μεγάλο μεταφορικό έργο και μάλιστα προς τις δύο κατευθύνσεις. Οι γραμμές αυτές έχουν το σημαντικό πλεονέκτημα ότι επιτρέπουν σύντομη διάρκεια του δρομολογίου, δεδομένης της προσφοράς επαρκούς έργου για την διαρκή σύνθεση και αναχώρηση πλήρων συρμών. Από την άλλη μεριά έχουν το πλεονέκτημα ότι δεν επιστρέφει κενό το τροχαίο υλικό από τον τελικό προορισμό του και με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται σημαντικό κόστος και καθυστερήσεις. Οι μεγάλοι πελάτες του σιδ/μου φροντίζουν να οργανώνουν τον όγκο των μεταφορών τους με βάση την ύπαρξη ισοζυγίου του μεταφορικού έργου και προς τις δύο κατευθύνσεις.

Μέσα σε αυτό το περιβάλλον ανταγωνισμού τραίνου και αυτοκινήτου, και με σημαντικό μέρος σιδ/κού έργου να χάνει τον μονοπωλιακό του χαρακτήρα, καλείται η εμπορική εταιρεία του σιδ/μου να δραστηριοποιηθεί, προσβλέποντας σε πρόσθετο έργο πέραν αυτού που θα του εξασφαλίζει η υποδομή του. Η εύκολη λύση με πρόελευση τα παλιά είναι να διεκπεραιώνει τα φορτωτικά έγγραφα στους σταθμούς, να εισπράττει τα κόμιστρα, να λαμβάνει μέρος σε διεθνείς τιμολογιακές συσκέψεις με άλλα δίκτυα, να ελέγχει την ακρίβεια των τιμολογήσεων στα φορτωτικά έγγραφα, να προβαίνει σε συμψηφισμούς ή καταβολές των κόμιστρων με τα λοιπά σιδ/κα δίκτυα, να επεξεργάζεται τις αιτήσεις για αποζημιώσεις των λοιπών δικτύων ή και πελατών, κλπ. Αυτό βέβαια δεν θα είναι ούτε λύση ούτε πρόδος και εξέλιξη ή και προσαρμογή του σιδ/μου στις απαιτήσεις της σύγχρονης αγοράς. Ο κάθε σιδ/μος θα πρέπει να πράξει όπως ακριβώς και οι μεγάλοι πελάτες, ή οι συνεργάτες του σιδ/μου έπρατταν κατά το παρελθόν.

Στο παρελθόν αγόραζαν οι πελάτες του σιδ/μου χωριστά από το κάθε δίκτυο τις υπηρεσίες του και πρόσφεραν στην αγορά την τελική τιμή, από τον τόπο αναχώρησης μέχρι τον τόπο του τελικού προορισμού. Τώρα πλέον δόθηκε αυτή η δυνατότητα και στις σιδ/κές επιχειρήσεις να πράξουν το αυτό. Το έργο είναι δύσκολο λόγω της απειρίας των παραδοσιακών στελεχών αυτών των επιχειρήσεων. Στην ελεύθερη διεθνή αγορά εργασίας όμως υπάρχει μεγάλη

προσφορά σε ικανά πρόσωπα, άξια να στελεχώσουν τις νέου τύπου σιδ/κές επιχειρήσεις.

Όποιος φιλοδοξεί να διαχειριστεί το μεταφορικό έργο μίας σύγχρονης ΣΕ οφείλει να γνωρίζει τις δυνατότητες που του παρέχουν και οι νομικοί κανόνες της νέας COTIF, αναφορικά με τις συμβάσεις μεταξύ των ΣΕ, οι οποίες διακρίνονται σε τρεις περιπτώσεις συνεργασίας για την διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου:

Στην πρώτη ισχύουν οι ίδιες προϋποθέσεις και κανόνες όπως και στο παρελθόν. Με βάση αυτή ο συμβατικός μεταφορέας - σιδ/μος εκτελούσε την μετακόμιση των βαγονιών μέσα στο δίκτυο του και μόνο, με χρήση δικής του μηχανής έλξης, έχοντας συμβληθεί ο ίδιος με τον αποστολέα - πελάτη του. Την μετακόμιση σε άλλα σιδ/κά δίκτυα για την ολοκλήρωση της μεταφοράς, την αναλαμβάνουν άλλες σιδ/κές επιχειρήσεις κατάρτιζοντας η κάθε μία την δική της σύμβαση με τον αποστολέα - πελάτη, ή αποδεχόταν βάσει της CIM και τα ισχύοντα τιμολόγια την αρχική σύμβαση που είχε κατάρτισει το δίκτυο αναχώρησης.

Στην δεύτερη περίπτωση ισχύει ακριβώς το αντίθετο. Η ΣΕ μετακομίζει τα βαγόνια με την δική της μηχανή έλξης από τον τόπο αναχωρήσεως στον τόπο προορισμού. Η σύμβαση που έχει συναφθεί με τον αποστολέα - πελάτη είναι με τους ίδιους παραπάνω όρους. Η μόνη διαφορά είναι ότι η τιμή του κομίστρου συμπεριλαμβάνει και τα τέλη διελεύσεως των λοιπών σιδ/κων υποδομών μέχρι τον τελικό προορισμό. Τα τέλη αυτά της χρήσης υποδομής, τα έχει ήδη αγοράσει ο διαχειριστής της μεταφοράς της ΣΕ από τα άλλα δίκτυα.

Στην Τρίτη περίπτωση ισχύει κάτι ενδιάμεσο. Η ΣΕ δηλαδή που έχει συμβληθεί με τον αποστολέα - πελάτη, προσφέρει τις τιμές από τον τόπο αναχώρησης μέχρι τον τόπο προορισμού. Για την ολοκλήρωση όμως της μεταφοράς συμβάλλεται και με άλλες ΣΕ, οι οποίες υποκαθιστούν τον αρχικό συμβατικό μεταφορέα, αναλαμβάνοντας έναντι κομίστρου, (και όχι βέβαια τέλους χρήσης υποδομής), την μετακόμιση των βαγονιών με τις δικές τους μηχανές έλξης. Ως είναι αυτονόητο το δίκτυο που αγόρασε τις υπηρεσίες έλξης των φορτίων καταβάλει στις εταιρείες που συνεργάστηκε το ανάλογο συμφωνηθέν τίμημα. Στις παραπάνω συμβάσεις παρεμβαίνουν συμμετέχοντες στην διεκπεραίωση του έργου και οι ΔΕ ή οι επιχειρήσεις ιδιοκτησίας ή εκμεταλλεύσεως βαγονιών. Ο ρόλος και η ιδιότητα του καθενός αναλύεται διάσπαρτα στο παρόν.

Ο τρόπος συνεργασίας όλων αυτών των παραγόντων της σιδ/κής μεταφοράς προσεγγίζεται και από την πλευρά των τελωνείων στα επόμενα. Για να αποκτηθεί η γνώση σε βάθος του πλέγματος όλων αυτών των διαδοχικών συμβάσεων που συνάπτονται για την ολοκλήρωση της σιδ/κής μεταφοράς, απαιτείται πείρα σε βάθος στο αντικείμενο, με ταυτόχρονη μελέτη των υφισταμένων διατάξεων και διεθνών συμβάσεων. Τα εφόδια αυτά σε συνδυασμό με την γνώση της αγοράς γενικότερα, κατάρτιζουν ικανά στελέχη

για να ηγηθούν σε μεγάλου μεγέθους ευρωπαϊκές ΕΒΕ, ΜΕ, ΔΕ, ή ΣΕ. Η σύγχρονη τεχνολογία επιτρέπει την διαχείριση της μεταφοράς από οιοδήποτε σημείο είναι εγκατεστημένο το στέλεχος, ή ενδεχόμενα βρίσκεται καθοδόν σε επαγγελματικό ταξίδι. Φαινομενικά το έργο που επιτελούν τα υψηλόβαθμα στελέχη είναι απλό, δηλαδή να δίδουν εντολές και να επιβλέπουν τους επιφορτισμένους υπαλλήλους στην προγραμματισμένη διακίνηση των φορτίων.

Την σχετικά δύσκολη εργασία που απαιτεί τα ειδικά προσόντα και τις γνώσεις, την έχουν εκτελέσει ήδη καταρτίζοντας τις συμβάσεις με τις ΜΕ. Την ακόμα πιο δύσκολη εργασία όμως την έχουν εκτελέσει με κόπο και καρδιοχτύπι, χωρίς να την έχουν αντιληφθεί οι λοιποί συνεργάτες τους. Πρόκειται για την μελέτη που συνδέει την αγορά της μεταφοράς, ως προς την προσφορά και ζήτηση των αγαθών, την ενδιάμεση εναπόθεση τους, σε συνδυασμό με την εκλογή του κατάλληλου μεταφορικού μέσου, το οποίο θα καλύπτει τις ανάγκες της επιχείρησης.

Η όλη αυτή μελέτη και σύλληψη του εγχειρήματος είναι μία εργασία που δεν επιτρέπει λάθος. Το λάθος ή η παράληψη οδηγούν σε δυσλειτουργία και ζημιά, που δεν γίνεται εύκολα αποδεκτή από τους επιχειρηματίες. Το αξίωμα της μεταφοράς καθορίζει, πως η θέση εργασίας του στελέχους αποσκοπεί πάντα στις συναλλαγές περί την ορθολογική διακίνηση και μεταφορά των αγαθών. Αυτό μάλιστα αδιάφορο από το είδος και τον σκοπό της επιχείρησης που εργάζεται.

Η διεθνής συνεργασία των σιδηροδρόμων

Από την 01.07.2006 άλλαξε ριζικά το δίκαιο της σιδ/κής μεταφοράς, τόσο στις σχέσεις μεταξύ των δικτύων, όσο και στις σχέσεις των δικτύων με τους πελάτες. Ταυτόχρονα όμως έχουν τεθεί και οι βάσεις για τις σχέσεις με τους φορείς των άλλων μέσων μεταφοράς. Στόχος του προγραμματισμού αυτού είναι η εναρμόνιση στο ισχύον δίκαιο των σιδ/κών μεταφορών το δίκαιο των άλλων μέσων μεταφοράς, ως πχ την σύμβαση CMR. Η εκτέλεση του μεταφορικού έργου στην διεθνή μεταφορά δεν είναι δυνατόν να έχει επιτυχή έκβαση, αν δεν προϋπάρχει το πλαίσιο των κανόνων που θα τηρούνται ομοιόμορφα από όλα τα συμμετέχοντα κράτη, τα δίκτυα και τις ιδιωτικές ΣΕ.

Προς τον σκοπό αυτό τα δίκτυα πέραν της καθημερινότητας της εκτελέσεως του μεταφορικού έργου, έρχονται οι ειδικοί στα διάφορα διεθνή θέματα σε συνεχείς επαφές, για να οργανώσουν το πλαίσιο της συνεργασίας μεταξύ των δικτύων τους και των λοιπών ΣΕ. Στις εργασίες αυτές καθορίζονται τα τεχνικά, τα νομικά και τα διαδικαστικά θέματα με σκοπό την ομοιόμορφη συμπεριφορά όλων των ΣΕ σαν να επρόκειτο για μια και μόνη μικτή εμπορική και συγχρόνως ΜΕ. Αυτές τις επαφές τις προετοιμάζουν και τις προγραμματίζουν τα διάφορα όργανα που έχουν συστήσει προς τον σκοπό αυτό τα σιδ/κά δίκτυα.

Η προσπάθεια των μεταρρυθμίσεων σε ότι αφορά στην εμπορευματική μεταφορά στρέφεται στην σύμβαση CIM, που είναι αναγκαστικό δίκαιο. Η CIM θα ισχύει τώρα και στο μέλλον και στην περίπτωση κατά την οποία μία διεθνής σιδ/κή μεταφορά διενεργείται από έναν και μόνο σιδ/κό μεταφορέα με την χρήση διαφορετικών και συγχρόνως ξένης ιδιοκτησίας σιδ/κών υποδομών. Αυτό είναι εξαιρετικά σημαντική εξέλιξη, γιατί μέχρι το 2006 το κάθε δίκτυο εργαζόταν και πρόσφερε τις υπηρεσίες του αποκλειστικά και μόνο εντός των ορίων του κράτους του. Η ισχύουσα πλέον σήμερα σύμβαση της διεθνούς σιδ/κής μεταφοράς είναι μία ουσιώδης συμφωνία, σε αντίθεση με το παρελθόν που ήταν μία τυπική και υπαρκτή συμφωνία. Στο παρελθόν δηλαδή η φορτωτική CIM αποτελούσε την βάση που στηρίζονταν το πλέγμα των συναλλαγών των δικτύων μεταξύ των, καθώς και μεταξύ των δικτύων και της πελατείας.

Με βάση αυτήν την εξέλιξη η φορτωτική CIM και η φορτωτική CMR δεν θα έχουν εφεξής την ισχύ της τυπικής σύμβασης, αλλά θα αποτελούν μελλοντικά ένα αποδεικτικό και μόνο στοιχείο. Αυτό αποτελεί αυτονόητη συνέπεια, γιατί τόσο οι σιδ/κές μεταφορές, όσο και οι οδικές καθίστανται τμήμα μιας ευρύτερης σύμβασης που καλύπτει το σύνολο της διαδρομής από τον αποστολέα στον παραλήπτη. Η σύμβαση αυτή θα συνάπτεται με τον σιδ/μο σαν μεταφορέα, και μάλιστα ανεξάρτητα με ποια σιδ/κή ή άλλη υποδομή αυτός χρησιμοποιεί. Η φορτωτική CIM παραμένει πάντα στον τελωνειακό τομέα, σε ότι αφορά την εξωτερική κοινοτική διαμετακόμιση (κωδικός T1), ή την εσωτερική κοινοτική διαμετακόμιση (κωδικός T2), σαν ένα τελωνειακό έγγραφο.

Οι ενιαίοι νομικοί κανόνες της CIM εφαρμόζονται επομένως και στην περίπτωση που μια διεθνής χερσαία μεταφορά αποτελεί αντικείμενο ενός μόνο συμβολαίου και περιλαμβάνει συμπληρωματικά της σιδ/κής μεταφοράς και μια θαλάσσια μεταφορά, ή μια μεταφορά μέσω ποταμίων πλωτών οδών. Προϋπόθεση για την συγκεκριμένη σημαντική εξέλιξη στις σιδ/κές μεταφορές και γενικότερα στις χερσαίες μεταφορές, όπως τις γνωρίζαμε μέχρι τώρα, είναι πως οι διαδρομές αυτές πρέπει να είναι δηλωμένες σε ειδικό πίνακα που προβλέπεται στον πίνακα της κύριας σύμβασης (COTIF) στο άρθρο 24 παρ. 1. Η προϋπόθεση αυτή είναι στην πράξη αυτονόητη, γιατί σε διαφορετική περίπτωση δεν θα ήταν δυνατή η σύνταξη ενός και μόνο συμβολαίου μεταφοράς για το σύνολο της διαδρομής, από τον τόπο αναχωρήσεως μέχρι τον τόπο τελικού προορισμού. Η έννοια της «γραμμής» όπως αποδίδεται στην COTIF χρήζει διευκρινήσεων, γιατί άλλως είναι δυνατόν να οδηγήσει σε παρανοήσεις.

Αρχικά πρέπει να γίνει κατανοητή η έννοια του **μεταφορικού άξονα** που είναι το σύνολο της πορείας που οργανώνεται για την διακίνηση των φορτίων. Ο μεταφορικός άξονας όπως έχει διευκρινιστεί και αλλαχού, είναι μια νοητή χάραξη δύο σημείων στον γεωγραφικό χάρτη μεταξύ των οποίων διακινείται μεγάλο μεταφορικό έργο. Είναι όμως φρόνιμο να αναλύσουμε προηγούμενα ορισμένες επιπλέον έννοιες που εμπεριέχονται στην έννοια του

μεταφορικού άξονα, και χρησιμοποιούνται καθημερινά στους τόπους δουλειάς όσων ασχολούνται με την διακίνηση των φορτίων:

Γραμμή ονομάζουμε το γεωγραφικό τμήμα μέσα στο οποίο μια ΜΕ επενδύει σε τεχνική υποδομή και σε μέσα μεταφοράς, για να προσφέρει στην αγορά μια συνολική υπηρεσία μετακόμισης φορτίων.

Διαδρομή ονομάζουμε την περιγραφή μιας γραμμής με λεπτομερή αναφορά στα σημεία της αφετηρίας, της διελεύσεως ως και του τελικού προορισμού.

Δρομολόγιο ονομάζουμε την περιγραφή μιας διαδρομής με αναφορά στα ωράρια και στις ημέρες της κυκλοφορίας εντός αυτής των μεταφορικών μέσων, καθώς και τις ώρες αφίξεως στον προορισμό, ή της διελεύσεως από τα ενδιάμεσα σημεία αυτής.

Ύστερα από την αναφορά των παραπάνω εννοιών αντιλαμβάνεται ο καθείς, πως η μεταφορά με βάση τους ενιαίους κανόνες της COTIF - CIM πρέπει να βασίζεται σε οργανωμένες γραμμές έγκαιρα και προσηκόντως δηλωμένες επιπλέον δε και ανοικτές στην χρήση τους με βάση δημοσιευμένους γενικούς όρους. Αυτό άλλως τε είναι και ο στόχος της ισχύουσας πολιτικής της ΕΕ για την απρόσκοπτη διακίνηση των φορτίων σε παγκόσμια κλίμακα! Δεν πρέπει να λησμονούμε πως τα περισσότερα φορτία που διακινούνται στην Ηπειρωτική Ευρώπη προέρχονται δια θαλάσσης από τις υπόλοιπες Ηπείρους.

Διευκρινίζεται ότι και σε μια θαλάσσια μεταφορά ισχύουν οι ίδιοι νομικοί κανόνες ανεξάρτητα από το μήκος των μιλίων της θαλάσσιας διαδρομής που διασχίζει το πλοίο, ή το τελωνιακό καθεστώς που υπόκεινται τα φορτία που μεταφέρονται δια της θαλάσσης. Δεν πρέπει επομένως να προβληματίζει μια θαλάσσια διαδρομή από την Αυστραλία ή τον Καναδά προς την Ευρώπη με μία αντίστοιχη ολίγων μιλίων από την Σουηδία προς την Δανία. Σημαντικός παράγοντας και στις δύο περιπτώσεις είναι η έδρα της εταιρείας που εκμεταλλεύεται τα μεταφορικά μέσα, και πρωτίστως πόσες συμβάσεις έχουν συναφθεί για την ανάληψη των βαθμίδων μεταφοράς όλων των μέσων στο σύνολο της διαδρομής.

Στην **σύμβαση CIM** περιγράφονται σε γενικές γραμμές μέσα σε 5 τίτλους – ενότητες:

Οι γενικές διατάξεις, (πεδίο εφαρμογής, ορισμοί, άρθρα 1 – 5).

Η σύναψη και η εκτέλεση του συμβολαίου μεταφοράς, (άρθρα 6 – 22).

Η ευθύνη, (άρθρα 23 – 41)

Η άσκηση δικαιωμάτων, (άρθρα 42 - 48).

Η σχέση των μεταφορέων μεταξύ των, (άρθρα 49 – 52).

Σε ότι αφορά την ευθύνη του σιδ/κού μεταφορέα εξακολουθεί να ισχύει η αλληλεγγύη μεταξύ των διαδοχικών σιδ/κών μεταφορέων. Αυτή η οργάνωση ίσχυε και στο παρελθόν. Σε ότι αφορά όμως την ευθύνη του σιδ/κού μεταφορέα έναντι του πελάτη του, δεν δύναται να απαλλαγεί ο σιδ/κός μεταφορέας, εφ όσον η ζημιά προκλήθηκε από ελλείψεις της υποδομής του

κράτους του, ή από τα συστήματα ασφαλείας αυτής της υποδομής. Ο διαχειριστής της σιδ/κής υποδομής, ο ΟΣΕ πχ σε ότι αφορά στην Χώρα μας, σε αυτήν την περίπτωση εκλαμβάνεται ως βοηθός εκπλήρωσης του σιδ/κού μεταφορέα, δηλαδή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Δέον να σημειωθεί πάνω σε αυτό, πως οι σιδ/μοι για την κατά το δυνατόν αποφυγή της ευθύνης από ελλείμματα και ζημιές, ελέγχουν κατά την παραλαβή των συρμών στα σύνορα εξωτερικά τα βαγόνια και τις σφραγίδες των θυρών τους με σχολαστική ακρίβεια. Σε περίπτωση παραβιασμένης σφραγίδας, ή διαπίστωσης ζημιών, συντάσσεται επί τόπου πρωτόκολλο διαπίστωσης της ζημιάς, (CIM άρθρο 42), έτσι ώστε να εντοπιστεί η απώλεια του φορτίου και να καταλογιστεί η ευθύνη της ΣΕ και στο δίκτυο που την προκάλεσε. Αντίθετα από αυτό, όπως προαναφέραμε, η ευθύνη των σιδ/μων στο παρελθόν ήταν συλλογική και αλληλέγγυα! Πρόκειται για μια θεσμική αλλαγή που έχει όμως το ευεργέτημα της, ότι τώρα πλέον μια ΣΕ έχει το δικαίωμα να μεταφέρει συρμούς με τις δικές της μηχανές έλξης και εντός του δικτύου άλλου κράτους.

Η πλέον σημαντική διεθνής οργάνωση των δικτύων ονομάζεται «OTIF», Οργάνωση για την διενέργεια διεθνών σιδ/μικών μεταφορών, www.otif.org. Η OTIF είναι μία διακρατική οργάνωση των σιδ/κών δικτύων με έδρα την Βέρνη της Ελβετίας. Η OTIF με βάση την σύμβαση COTIF γνωστοποιεί τους ενιαίους νομικούς κανόνες, που δεσμεύουν τα δίκτυα, με στόχο την ανάπτυξη, την βελτίωση και την διευκόλυνση διενεργείας των σιδ/κών μεταφορών. Οι κανόνες που έχουν θεσπιστεί είναι δαιδαλώδεις και έχουν διαμορφωθεί μέσα στο διάστημα του ενός και πλέον αιώνα που διενεργούνται οι διεθνείς σιδ/κες μεταφορές. Το πλαίσιο των κανόνων αυτών έχει περιληφθεί σε μία διεθνή σύμβαση που έχει συναφθεί μεταξύ των μελών της OTIF. Η πολυμελής αυτή σύμβαση ονομάζεται «COTIF» και ρυθμίζει διαχρονικά τα σχετικά θέματα τα αναφερόμενα στις σιδ/κές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων. Η σύμβαση αυτή έχει δημοσιευτεί ως Νόμος 3646/2008 στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, στο τεύχος Α στο φύλλο 36 της 29 Φεβρουαρίου του 2008. Ως είναι γνωστό κάθε διεθνής σύμβαση που κυρώνεται με νόμο κατισχύει κάθε άλλης Ελληνικής Εθνικής Νομοθεσίας που αντίκειται σε αυτόν. (βλέπε και το πρώτο άρθρο του Νόμου αυτού.)

Η σύμβαση COTIF αναφέρεται στις σχέσεις μεταξύ των σιδ/κών δικτύων και διαιρείται σε τίτλους - ενότητες:

- 1) Στις γενικές διατάξεις, (άρθρα 1 - 7).
- 2) Στις κοινές διατάξεις, (άρθρα 8 -12).
- 3) Στην δομή και την λειτουργία, (άρθρα 13 - 24).
- 4) Χρηματοοικονομικά, (άρθρα 25 - 27).
- 5) Διαιτησία, (άρθρα 28 - 32).
- 6) Τροποποίηση της σύμβασης, (άρθρα 33 - 35).
- 7) Τελικές διατάξεις, (άρθρα 36 - 45).

Η σύμβαση COTIF όπως συντάχθηκε και ισχύει σήμερα περιλαμβάνει εκτός από το βασικό κείμενο, την δομή του οποίου μόλις περιγράψαμε, και τα παρακάτω παραρτήματα, που έχουν σχέση με τις εμπορευματικές μεταφορές: Από αυτά τα πλέον σημαντικά είναι:

Το παράρτημα Β' που αναφέρεται στους νομικούς κανόνες για την μεταφορά εμπορευμάτων, (CIM), για την οποία αναφερθήκαμε παραπάνω..

Το Παράρτημα Γ' που αναφέρεται στον κανονισμό για την μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων,(RID). Οι κατηγορίες των επικινδύνων εμπορευμάτων είναι οι επόμενες:

- Κλάση 1 Έκρηκτικές ύλες και είδη
- Κλάση 2 Αέρια (υπό πίεση)
- Κλάση 3 Εύφλεκτα υγρά
- Κλάση 4.1 Εύφλεκτα στερεά
- Κλάση 4.2 Ύλες υποκείμενες σε αυτόματη ανάφλεξη
- Κλάση 4.3 Ύλες που σε επαφή με το νερό εκλύουν εύφλεκτα αέρια
- Κλάση 5.1 Οξειδωτικές ύλες
- Κλάση 5.2 Οργανικά υπεροξειδία
- Κλάση 6.1 Τοξικές ύλες
- Κλάση 6.2 Μολυσματικές ύλες
- Κλάση 7 Ραδιενεργά υλικά
- Κλάση 8 Διαβρωτικές ύλες
- Κλάση 9 Διάφορες επικίνδυνες ύλες και είδη.

Το ενδιαφέρον για τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων έγκειται στο γεγονός ότι προβλέπονται για αυτά ειδικά μέτρα ασφαλείας. Τα μέτρα αυτά πρέπει να τηρούνται τόσο στην φορτωμένη διαδρομή όσο και στην επιστροφή του κενού βαγονιού ή ε/κ. Οι σιδ/μοι λαμβάνοντας τα προβλεπόμενα μέτρα ασφαλείας επιβαρύνονται με κόστος το οποίο μετακυλύουν στην χρέωση της πελατείας. Σαν μέτρα ασφαλείας αναφέρουμε ενδεικτικά:

- την κυκλοφορία του βαγονιού χωρίς φρένα. Αυτό για την αποφυγή της τριβής που αυξάνει την θερμοκρασία του τροχού. Αντιλαμβάνεται ο καθένας την θερμοκρασία που θα αναπτυχθεί αν τα φρένα στην πορεία του συρμού μπλοκάρουν τον τροχό!
- την πρόσθεση εμπρός και όπισθεν του βαγονιού που κυκλοφορεί κενών προστατευτικών βαγονιών.
- την στάθμευση των βαγονιών αυτών σε ειδικούς απομακρυσμένους και ασφαλείς χώρους.
- την λήψη μέτρων προστασίας των σιδ/κών υπαλλήλων, κλπ.

Για τους πλέον εξειδικευμένους όμως, φρόνιμο είναι να μνημονευτούν και άλλα παραρτήματα της COTIF, που έχουν έμμεση σχέση με την διενέργεια της σύγχρονης εμπορευματικής μεταφοράς με τον σιδ/μο:

Το παράρτημα Δ' που αναφέρεται στους νομικούς κανόνες σχετικά με τα συμβόλαια χρήσης των οχημάτων στην διεθνή κυκλοφορία, (CUV). Οι κανόνες αυτοί αναφέρονται τόσο στα βαγόνια μεταφοράς επιβατών, όσο και στα εμπορικά βαγόνια μεταφοράς φορτίων.

Το παράρτημα Ε' που περιλαμβάνουν τους νομικούς κανόνες που αναφέρονται στην χρήση της υποδομής των σιδ/μων, (CUI). Σιδ/κή υποδομή σημαίνει για την εφαρμογή των κανόνων αυτών όλες τις σιδ/κές γραμμές και τις μόνιμες εγκαταστάσεις που είναι αναγκαίες για την κυκλοφορία των βαγονιών, και την ασφάλεια της κυκλοφορίας των συρμών.

Το παράρτημα ΣΤ' που αναφέρεται στην επικύρωση των τεχνικών προτύπων και στην υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο τροχαίο υλικό διεθνούς κυκλοφορίας, (APTU).

Το παράρτημα Ζ' που αναφέρεται στους ενιαίους νομικούς κανόνες για την τεχνική αποδοχή σιδ/κού υλικού που χρησιμοποιείται στην διεθνή κυκλοφορία, (ATMF).

Πέραν αυτών η ΟΤΙΦ, όπως η ίδια δημοσιεύει, στοχεύει μακρόχρονα να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της COTIF, σε τρόπο ώστε μακρόχρονα και σταδιακά σε οριζόντια βάθους χρόνου, να γίνει εφικτή η διαμετακόμιση, από τον Ατλαντικό μέχρι και τον Ειρηνικό Ωκεανό προς την Ευρώπη, με ενιαίους κανόνες δικαίου! Σε ότι αφορά την χώρα μας διαπιστώνεται να γίνονται οι ενέργειες για την διαμετακόμιση κινέζικων φορτίων από το Πειραιά. Αντιλαμβάνεται ο καθείς ότι η διαμετακόμιση αυτή πρέπει να βασιστεί σε πλήθος κανόνων, με βάση τους οποίους θα ρυθμιστεί το νομικό, το τελωνειακό και το επιχειρηματικό πλαίσιο που θα εκτελεστούν. Προς το παρόν όμως βασίζονται στις ισχύουσες διατάξεις, τις οποίες βελτιώνουν για να καταστεί δυνατή η διακίνηση των φορτίων χωρίς καθυστερήσεις και κόστος.

Θα πρέπει τέλος να αναφερθεί στο σημείο αυτό και η παγκόσμια διεθνείς οργάνωση UIC, για τις σιδ/κές μεταφορές με έδρα το Παρίσι. Στην διεύθυνση www.uic.org ο ενδιαφερόμενος μπορεί να αναζητήσει και να ανατρέξει σε ένα πλήθος τεχνικών και ειδικών κειμένων, που αναφέρονται στην οργάνωση και την διενέργεια της σιδ/κής μεταφοράς. Μεταξύ διαφόρων άλλων σημαντικών πληροφοριών δύναται ο ενδιαφερόμενος να αναζητήσει τον κωδικό της διεθνούς ονοματολογίας, NHM. Επιπλέον δε και τους χιλιομετρικούς πίνακες όλων των σιδ/κών δικτύων,(DIUM), κλπ.

Ως επιτελικό όργανο υπάρχει και λειτουργεί η CIT, (Eisebahn Transort Comitee). Πρόκειται για μία επιτροπή 200 περίπου εταιρειών που διενεργούν μεταφορές με τον σιδ/μο. Από αυτές 120 περίπου είναι τακτικά μέλη και 80 συνεργαζόμενα. Η CIT είναι σύνδεσμος βάσει του ελβετικού δικαίου με έδρα την Βέρνη, www.cit-rail.org. Εκεί ο ενδιαφερόμενος έχει την πρόσβαση σε πλείστες πληροφορίες, ως και στα διάφορα έντυπα που χρησιμοποιούνται στην σιδ/κή μεταφορά.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η UIRR. Πρόκειται για την διεθνή ένωση των εταιρειών που διενεργούν σύνθετες ή και ΣΜ, www.uirr.com. Τέλος πρέπει να μνημονευτεί και το διεθνές διυπουργικό όργανο OSJD το οποίο έχει έδρα την Βαρσοβία της Πολωνίας και είναι υπεύθυνο για τις μεταφορές με το καθεστώς SMGS, των πρώην Ανατολικών Χωρών, www.osjd.org. Σημειωτέον

ότι και σήμερα η μεταφορά μεταξύ χωρών CIM και χωρών SMGS διενεργείται με επανεγγραφή της φορτωτικής στα σύνορα μεταξύ των χωρών CIM και χωρών SMGS. Σχετικά με αυτά έγινε αναφορά στο εισαγωγικό μέρος του παρόντος.

Όλα τα παραπάνω ουδείς τα γνωρίζει σε βάθος. Στο κάθε σιδ/κό δίκτυο λειτουργούν πολλά τμήματα ή διευθύνσεις στελεχωμένα με υπαλλήλους ειδικών προσόντων, που ασχολούνται αποκλειστικά με αυτά και πολλά άλλα εξειδικευμένα θέματα. Για τους πελάτες των σιδ/μων πάντως είναι φρόνιμο να υπάρχει έστω και απλή γνώση της ύπαρξής τους. Με τον τρόπο αυτό θα γίνεται η επικοινωνία μεταξύ των πελατών και των δικτύων μέσα σε ένα περιβάλλον, που θα προκαθορίζει και θα περιγράφει με σαφήνεια το νομικό πλαίσιο της συνεργασίας, τόσο στον εμπορικό, όσο και στον τεχνικό τομέα της σιδ/κής ή της ΣΜ. Στο αρχείο του κάθε ΔΜ πρέπει να υπάρχει απαρέγκλιτα το ΦΕΚ που αναφέραμε παραπάνω, στο οποίο έχει δημοσιευτεί η COTIF, στο οποίο θα χριστεί να ανατρέχει αν θελήσει να εργαστεί και στον τομέα του σιδ/μου.

Τα έντυπα της σιδ/κής μεταφοράς

Το κύριο έντυπο είναι η φορτωτική CIM που περιέχει όλα τα στοιχεία της συμφωνίας του πελάτη με τον σιδ/μο για την εκτέλεση της συγκεκριμένης μεταφοράς. Τόσο η φορτωτική CIM όσο και τα λοιπά έντυπα που έχουν εκπονηθεί βρίσκονται στην σελίδα της CIT και έχουν ως κωδικό την λέξη CIT ακολουθούμενη από το αύξοντα αριθμό του υποδείγματος. Άλλα εξ αυτών προορίζονται για τις εργασίες μεταξύ των σιδ/κών δικτύων, και άλλα από αυτά χρησιμοποιούνται ταυτόχρονα και στις συναλλαγές με τους πελάτες. Η φορτωτική είναι το έγγραφο μεταφοράς και αποτελείται από 5 αντίτυπα, έκαστο των οποίων έχει την δική του χρησιμότητα. Τα αντίτυπα είναι αριθμημένα από 1 – 5 και προορίζονται για τους εξής σκοπούς:

Το **No 1** είναι το πρωτότυπο και προορίζεται για τον παραλήπτη, με βάση το οποίο δύναται αυτός να ασκήσει συγκεκριμένα δικαιώματα, ως πχ να παραλάβει το φορτίο, ή να προωθηθεί το βαγόνι σε άλλο προορισμό, να παραδοθεί σε άλλο παραλήπτη, κλπ..

Το **No 2** λέγεται συνοδευτικό μεταφοράς και προορίζεται για την ΣΕ στον τόπο προορισμού. Είναι ένα αντίτυπο εσωτερικής χρήσης των ΣΕ και προσφέρεται στην διενέργεια ελέγχου από το τελωνείο αναχώρησης, ή τις ΣΕ της διαδρομής ή του προορισμού.

Τυχόν συμπληρωματικό **φύλλο 2α** εκδίδεται κατά την διάρκεια της διαδρομής για να γίνει εφικτή μία χωριστή τιμολόγηση μεταξύ των ΣΕ. Δικαίωμα εκδόσεως έχει η ΣΕ, που χρεώνει κατά την διάρκεια της κυκλοφορίας του συρμού, για διαφόρους λόγους μία άλλη ΣΕ, ως πχ για την εκτέλεση επιπρόσθετων ελιγμών, διεκπεραίωση διαφόρων διαδικασιών, κλπ.

Το **No 3** είναι το αποδεικτικό άφιξης και κατατίθεται στο τελωνείο, αν η φορτωτική για την συγκεκριμένη μεταφορά έχει την ιδιότητα εγγράφου T1. Κατά τα λοιπά είναι το αντίτυπο προς χρήση της ΣΕ προορισμού.

Το **No 4** είναι το αντίγραφο της φορτωτικής και προορίζεται για τον αποστολέα, ο οποίος με αυτό ασκεί τα δικαιώματα του που απορρέουν από την σύμβαση με την ΣΕ.

Οι φορτωτικές δύνανται να εκτυπωθούν μαζί με ένα συμπληρωματικό **φύλλο 4α** για τις ανάγκες του αποστολέα. Αυτό καθίσταται αναγκαίο, δεδομένου διότι για την εκτέλεση της μεταφοράς είναι υποχρεωτική η συμμετοχή, όχι όμως και η παρουσία, κατά την κατάρτιση της σύμβασης δύο ή τριών τουλάχιστον προσώπων.

-Το ένα είναι ο εντολέας, αυτός δηλαδή που πληρώνει τα ναύλα.

-Το άλλο είναι ο αποστολέας, ο οποίος ενδεχόμενα να είναι ο κύριος των εμπορευμάτων, ή ίσως ο πωλητής.

-Ένα τρίτο πρόσωπο σαν εκπρόσωπος των δύο παραπάνω ίσως είναι ο κομιστής των εμπορευμάτων για αποστολή στον σιδ/μο, ο οποίος ενεργεί στο όνομά του, για λογαριασμό όμως ενός εκ των δύο ανωτέρω. **Το γεγονός πάντως είναι ότι δεν επιτρέπεται το συμπληρωματικό φύλλο 4α που τυχόν θα εκδοθεί να έχει την ίδια εμπορική αξία με το τέταρτο αντίτυπο της φορτωτικής CIM.** Το αντίτυπο αυτό όμως δύναται πχ να κατατεθεί για την είσπραξη τυχόν επιστροφών κομιστρων, σαν αποδεικτικό του εκτελεσθέντος μεταφορικού έργου, για την αίτηση επιστροφής επιπλέον καταβληθέντων κομιστρων, κλπ.

Το **No 5** είναι το αποδεικτικό αποστολής και προορίζεται για την ΣΕ του τόπου αποστολής.

Στην σελίδα της CIT αναφέρεται λεπτομερώς ποια πεδία συμπληρώνονται υποχρεωτικά από τον αποστολέα, ποια από αυτά προαιρετικά, και ποια δυννητικά, καθώς και οι ενδείξεις και ο τρόπος που συμπληρώνονται στο κάθε πεδίο της φορτωτικής. Ο ενδιαφερόμενος έχει την δυνατότητα να ανατρέξει στην CIT, αν επιθυμεί να εντρυφήσει σε βάθος το αντικείμενο της σιδ/κης μεταφοράς. Διευκρινίζεται ότι ο αποστολέας συμπληρώνει τα πεδία 1 έως 30 της φορτωτικής CIM, εκτός εάν υπάρχει κάποια ειδική συμφωνία μεταξύ του αποστολέα και του μεταφορέα. Πχ να έχει καταθέσει ο πελάτης το υπόδειγμα της φορτωτικής και η ΣΕ να εκδίδει την φορτωτική με βάση τα στοιχεία (βάρη, αριθμό βαγονιού, ή ε/κ κλπ) της κάθε αποστολής. Ή ενδεχόμενα να στείλει ο πελάτης με ηλεκτρονικό μήνυμα στα στοιχεία και να εκδώσει η ΣΕ την φορτωτική με βάση αυτά.

Στο παρελθόν εκτυπώνονταν τα φορτωτικά και τα λοιπά εμπορικά έγγραφα μεταφοράς σε 4 - 5 φύλλα μαζί στην γραφομηχανή. Είχε καθιερωθεί εξ αυτού του λόγου να χαρακτηρίζεται στην πράξη το πρώτο από τα φύλλα που τυπώνονταν επάνω του τα κείμενα με τα πλήκτρα της γραφομηχανής ως το «πρωτότυπο». Τα υπόλοιπα φύλλα του εγγράφου που τυπώνονταν με την βοήθεια χημικού χάρτη (carbon) χαρακτηρίζονταν ως αντίγραφα. Όταν όμως στις ημέρες μας αναφερόμαστε στην έκδοση εγγράφου μεταφοράς το οποίο εκδίδεται σε συγκεκριμένο αριθμό, δέον να χρησιμοποιείται ο όρος **αντίτυπο.** Η φορτωτική CIM εκδίδεται επομένως σε πέντε κυρίως αντίτυπα, εκ των οποίων ένα από αυτά ονομάζεται αντίγραφο της φορτωτικής.

Το λεγόμενο συμπληρωματικό φύλλο της φορτωτικής CIM 4a είναι όμοιο με τα λοιπά, χωρίς να δύναται ο αποστολέας να ασκήσει με αυτό τα δικαιώματα του επί του φορτίου. Ας μην λησμονούμε ότι τώρα πλέον εκδίδεται η φορτωτική με την βοήθεια ΗΥ και για τον λόγο αυτό υπάρχει πλέον η δυνατότητα αναπαραγωγής της φορτωτικής CIM σε απεριόριστο αριθμό εκτυπωμένων «πρωτοτύπων» αντιτύπων. Αυτό όμως δεν σημαίνει πως καταρτίστηκε και απεριόριστος αριθμός συμβάσεων έργου για την μεταφορά των εκάστοτε συγκεκριμένων φορτίων που περιλαμβάνονται σε αυτά τα αντίτυπα.

Το σημείο αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό αν αναλογιστούμε ότι θα είχε την δυνατότητα ο αποστολέας, κάτοχος του αντιτύπου 4 να το καταθέσει στην τράπεζα και να εισπράξει την αξία του εμπορεύματος, ή τυχόν επιδοτήσεις εξαγωγής, και ταυτόχρονα με το αναφερθέν παραπάνω συμπληρωματικό φύλλο – αντίτυπο να προσερχόταν στην σιδ/μο και να αιτούσε την τροποποίηση συμβάσεως και την επιστροφή του βαγονιού στην παραλαβή του! Για τον λόγο αυτό το κάθε αντίτυπο είναι μοναδικό και κάθε χρήση του σε πλείονες σκοπούς από αυτούς που προορίζεται είναι ενδεχόμενο να συνιστά πλαστογραφία.

Ένα άλλο σημαντικό έντυπο ήταν το δελτίο προπληρωμής (ΔΠ). Το ύψος των τελών που αναλαμβάνει ο αποστολέας δεν δύναται πολλές φορές να καθοριστεί επακριβώς κατά τη στιγμή ανάληψης και αποστολής του εμπορεύματος. Στην περίπτωση αυτή καταβάλλεται ένα ποσόν το οποίο δηλώνεται στο προαναφερθέν δελτίο προπληρωμής. Αυτό το έντυπο αποτελεί αντικείμενο ενός λογιστικού διακανονισμού εκ των υστέρων μεταξύ της ΣΕ και του αποστολέα, όταν θα έχει οριστικοποιηθεί το τελικό κόστος της μεταφοράς

Το ΔΠ εκδίδεται σε τρία αντίτυπα. Το Νο 1 (πρωτότυπο). Το Νο 2 (εκκαθαριστικό), και το Νο 3 (αντίτυπο ελέγχου) συνοδεύουν το βαγόνι. Στο πεδίο 52 του ΔΠ τίθεται σο σύμβολο «X». Μετά την αναγραφή του κόστους όλων των μεσολαβούντων δικτύων στο σώμα του ΔΠ, επιστρέφει το φύλλο Νο 1 και Νο 2 στον σταθμό αναχώρησης για την εκκαθάριση του τελικού ποσού των κομίστρων ή των λοιπών τελών που δεν ήταν γνωστά κατά την αποστολή, με το ποσό που προκαταβλήθηκε. Στις προηγούμενες δεκαετίες το ΔΠ γνώρισε μεγάλη ακμή και χρήση, τόσο γιατί ο τρόπος συνεργασίας δικτύων, όσο και της καταβολής των κομίστρων τύχαιναν άλλης λογιστικής μεταχείρισης μεταξύ των δικτύων.

Η διαφορά στο παρελθόν με τις σύγχρονες μεταφορές είναι πως τώρα τα δίκτυα έχουν λίγους μεγάλους πελάτες και συνάπτουν το καθένα εξ αυτών μια ειδική συμφωνία. Σαν συνέπεια αυτού ο πελάτης χρεώνεται με χωριστό Τ.Π.Υ. κατ' ευθείαν από τα συνεργαζόμενα με αυτόν δίκτυα, στα οποία έχουν προσφερθεί και τιμολογηθεί όλες οι υπηρεσίες. Αν το κόστος κάποιας υπηρεσίας παρουσιάζεται αιφνιδίως αυτή ρυθμίζεται κατά κανόνα άμεσα μεταξύ του πελάτη και του δικτύου. Τα συλλογικά όργανα των σιδ/μων

υποχρεούνται να προβλέπουν όλες τις περιπτώσεις που εμφανίζονται κατά την συνεργασία των με τους πελάτες, και έχουν εκπονήσει προς τον σκοπό αυτό επιπλέον των άλλων και αυτό το υπόδειγμα.

CIT 7: πρόκειται για το υπόδειγμα που κατατίθεται για την τροποποίηση της συμφωνίας της μεταφοράς. Όταν για παράδειγμα πρέπει να διακοπεί η μεταφορά, να αλλάξει ο προορισμός, ή το δρομολόγιο, ο παραλήπτης κλπ. Οι μεταγενέστερες εντολές υπόκεινται σε αυστηρούς κανόνες για την εκτέλεσή τους, γιατί το δικαίωμα του αποστολέα έχει περιορισμένο χρονικό ορίζοντα και προϋποθέσεις. Στην συνέχεια χάνει το δικαίωμα αυτό ο αποστολέας.

CIT 8 το υπόδειγμα για εμφάνιση εμποδίου κατά την μεταφορά. (βλάβη, απεργία, ανωτέρα βία, κλπ.) Με αυτό αναζητούνται από τον δικαιούχο της μεταφοράς μεταγενέστερες οδηγίες.

CIT 9 Το υπόδειγμα για την εμφάνιση εμποδίου κατά την παράδοση. (άγνωστος παραλήπτης, άρνηση του παραλήπτη να παραλάβει το φορτίο, δέσμευση του φορτίου από το τελωνείο, κλπ.) Με το CIT 9 ζητούνται αντίστοιχα οδηγίες από τον δικαιούχο.

CIT 12 Το υπόδειγμα για την **απόπιση**, δηλαδή την εντολή του αποστολέα για να εισπραχθεί συγκεκριμένο ποσό για λογαριασμό του από τον παραλήπτη. (Στο εμπόριο η έννοια είναι γνωστή ως «αντικαταβολή».)

CIT 20 είναι το υπόδειγμα της πραγματογνωμοσύνης - πρωτόκολλο διαπίστωσης, για την διαπίστωση ζημιών κατά την διάρκεια της μετακόμισης, ή στον προορισμό.

CIT 21 είναι το υπόδειγμα για την αναγγελία των ελλειμμάτων στο φορτίο.

Όλα τα υποδείγματα συμπληρώνονται από τις σιδ/κες επιχειρήσεις με ομοιόμορφο τρόπο και δηλώνονται σε αυτά συγκεκριμένα υποχρεωτικά στοιχεία, για να είναι κατανοητά, σαφή και έγκυρα. Τα υποδείγματα αυτά προβλέπουν έκδοση ορισμένου αριθμού αντιτύπων και το κάθε ένα από αυτά έχει συγκεκριμένο σκοπό και παραλήπτη. Για όλες αυτές τις περιπτώσεις αναφέρεται η CIM στην οποία και σας παραπέμπουμε για περισσότερες πληροφορίες.

Φορτωτική CIM Συνδυασμένων μεταφορών (CIM – ΣΜ)

Η φορτωτική αυτή ρυθμίζει την σχέση μεταξύ

- 1) Της εταιρείας που εκτελεί ΣΜ και του πελάτη της, ΕΒΕ ή ΔΕ.
- 2) Την σχέση της εταιρείας ΣΜ με την ΣΕ, που εκτελεί την μετακόμιση των βαγονιών.

Η εταιρεία που διενεργεί την ΣΜ έχει δικαίωμα να εκτυπώσει στο πίσω μέρος της φορτωτικής CIM-ΣΜ τους γενικούς όρους που ισχύουν με τον πελάτη τους, με βάση τους οποίους αναλαμβάνει η επιχείρηση ΣΜ την διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου. Το έντυπο αυτό κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις δύναται να αναγνωρισθεί ως τελωνειακό έγγραφο από τα τελωνεία. Προς το παρόν δεν έχει τεθεί σε εφαρμογή, γιατί δεν έχει

ρυθμιστεί το τελωνειακό καθεστώς ως προς τον ΕΟΦ* που θα διακινεί το ε/κ. Για τα τελωνεία είναι υπεύθυνη η ΣΕ που μετακομίζει επί βαγονιών τα ε/κ. (*ΕΟΦ είναι ο εξουσιοδοτημένος οικονομικός φορέας. Βλέπε στο τέταρτο μέρος.)

Εισαγωγικά για την χρήση των βαγονιών

Για το κάθε σιδ/κό όχημα που κυκλοφορεί στους τροχούς του επί της σιδ/κής γραμμής και χρησιμεύει σαν μέσο μεταφοράς ισχύουν σε γενικές γραμμές για όλα τα δίκτυα και για τους ιδιοκτήτες τους ενιαίοι νομικοί κανόνες (CUV). Οι κανόνες αυτοί είναι κατ' αρχήν δεσμευτικοί για όλες τις ΣΕ επιχειρήσεις και αφορούν στις ρυθμίσεις για την ελεύθερη κυκλοφορία των βαγονιών. Διακρίνουμε σε αυτήν την περίπτωση:

- 1) Από την μία πλευρά την σχέση του ιδιοκτήτη του βαγονιού με τον εκμεταλλευτή.
- 2) Από την άλλη πλευρά την σχέση του εκμεταλλευτή με τις σιδ/κές επιχειρήσεις.

Εάν η εκμετάλλευση, η κυκλοφορία και η διάθεση των βαγονιών γίνει στα πλαίσια συμβάσεως μεταξύ των ΣΕ, τότε ισχύουν ενιαίοι κανόνες που αποτελούν παράρτημα της Σύμβασης COTIF 1999, με ισχύ από την 01.07.2006, για την οποία έγινε αναφορά στα αμέσως προηγούμενα. Οι συμβάσεις αυτές προβλέπουν τις εγγραφές επί των οχημάτων, την ευθύνη σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης, τα όρια και τις ευθύνες τρίτων κλπ. Ο κάθε ενδιαφερόμενος πρέπει να αναζητήσει την εκάστοτε ισχύουσα σχετική διάταξη και να ανατρέξει σε αυτήν για την έγκυρη ενημέρωση του σε βάθος.

Τα θέματα αυτά από πλευράς χρήστη πχ της ΣΜ παίζουν σημαντικό ρόλο, αν ο χρήστης τα έχει μισθώσει και εργάζεται με αυτά τα βαγόνια, εκτελώντας μεταφορικό έργο. Στις άλλες περιπτώσεις και για όλους τους τύπους των βαγονιών είναι θέμα καθαρά μεταξύ των ΣΕ και στις συνεργασίες μεταξύ των. Το γεγονός όμως είναι σε όλες τις περιπτώσεις, το κόστος της χρήσεως των βαγονιών επιρρίπτεται πάντα στον τελικό χρήστη της μεταφοράς, ο οποίος με την σειρά του το καταλογίζει στην χρέωση του πελάτη, του οποίου τα φορτία μεταφέρονται. Σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις κατόπιν ειδικών συμφωνιών είναι ενδεχόμενο να ισχύσει απόκλιση από τον γενικό κανόνα. Η προσπάθεια των σιδ/κών δικτύων επικεντρώνεται τώρα πλέον στο να παρέχουν κυρίως μεγαλύτερα πακέτα σιδ/κών υπηρεσιών. Προς αυτόν τον σκοπό αναδιοργανώθηκαν σχεδόν όλα τα σιδ/κα δίκτυα, με στόχο να υπάρξει οικονομικότητα στην χρήση των βαγονιών και καταλογισμός του κόστους χρήσεως των στον πραγματικό χρήστη της υπηρεσίας.

Τροχαίο υλικό –βαγόνια σιδ/κά και βαγόνια ιδιωτικά (P)

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Για την υλοποίηση της σιδ/κής μεταφοράς χρειάζεται μεταξύ άλλων και το κατάλληλο τροχαίο υλικό, δηλαδή τα εμπορικά βαγόνια. Οι απαιτήσεις της αγοράς, η φύση των προϊόντων, η ασφάλεια της μεταφοράς και η εξέλιξη της τεχνολογίας συνετέλεσαν στο να υπάρχει σήμερα πλήθος βαγονιών που καλύπτουν όλες τις ανάγκες. Ο τύπος του βαγονιού περιγράφεται με ένα γράμμα της λατινικής αλφαβήτου που αντιστοιχεί στον πέμπτο αριθμό του βαγονιού. Τα γράμματα αυτά είναι:

E ή F	Για τα ανοικτά βαγόνια
G ή H	Για τα κλειστά βαγόνια
I	Για τα ισοθερμικά βαγόνια
K	Για τα διαξονικά επίπεδα βαγόνια
L	Για τα βαγόνια ειδικών κατασκευών
O	Για τα ανοικτά βαγόνια μικτής χρήσης
R ή S	Για τα επίπεδα βαγόνια με φορεία 2 αξόνων
T	Για τα βαγόνια με συρόμενη στέγη ή και πλαϊνά
U	Για τα ειδικά βαγόνια
Z	Για τα βαγόνια βυτία.

Κατά κύριο λόγο διακρίνουμε από πλευράς ιδιοκτησίας δύο μεγάλες κατηγορίες βαγονιών:

A) Τα βαγόνια ιδιοκτησίας κρατικών δικτύων και

B) Τα ιδιωτικά βαγόνια δηλαδή αυτά που ανήκουν σε μη κρατικά σιδ/κά δίκτυα ή ΣΕ.

Τα κρατικά σιδ/κα δίκτυα μέσα στα πλαίσια της εμπορικής πολιτικής που ασκούσαν χρηματοδοτούσαν επενδύσεις σε αυτόν τον τομέα κατασκευάζοντας και συντηρώντας ένα μεγάλο αριθμό βαγονιών διαφόρων τύπων, για την κάλυψη μεγάλου μέρους των αναγκών της πελατείας των. Οι λοιποί χρήστες της σιδ/κής μεταφοράς για δικούς τους λόγους συμπλήρωσαν τα κενά κατασκευάζοντας και θέτοντας στην κυκλοφορία ιδιωτικά βαγόνια ειδικών κυρίως μεταφορών.

Όλα ανεξαιρέτως τα σιδ/κά βαγόνια, κρατικών σιδ/μων ή ιδιωτικών σιδ/κων επιχειρήσεων απογράφονται τώρα πλέον σε ένα κρατικό φορέα, ενώ στο παρελθόν τα ιδιωτικά βαγόνια απογράφονταν σε ένα κρατικό σιδ/κο δίκτυο. Αυτό είναι μία σημαντική αλλαγή που είναι αποτέλεσμα της απελευθέρωσης των σιδ/κών μεταφορών. Ανεξάρτητα από αυτό τα βαγόνια φέρουν ενδείξεις στο πλαίσιο τους, που αναφέρονται στον ιδιοκτήτη τους, τα όρια φορτώσεως τους, τον χρόνο του περιοδικού ελέγχου, τις ταχύτητες που πρέπει να έλκονται κλπ. Όλες αυτές οι ενδείξεις είναι κωδικοποιημένες διεθνώς από τα όργανα των σιδ/μων και είναι ενιαίες και δεσμευτικές για όλα τα σιδ/κα δίκτυα και τα βαγόνια.

Παράλληλα έχουν κωδικοποιηθεί και οι όροι της αμοιβαίας χρήσεως των βαγονιών μεταξύ των κρατών που διακινούνται, (βλ. σχετικό παράρτημα COTIF). Ακόμα και στην περίπτωση που είναι αναγκαία η επισκευή ενός βαγονιού σε διάφορο δίκτυο από αυτό της ιδιοκτησίας του, υπάρχουν ρυθμίσεις και διαδικασίες λεπτομερείς βάσει των διεθνών συμβάσεων, (βλ.

σχετικό παράρτημα COTIF) αναφερόμενες στην ανάληψη του κόστους ή την ανεύρεση και χρήση ανταλλακτικών, του τρόπου πληρωμής της επισκευής, κλπ.

Ο αριθμός του βαγονιού

Ο αριθμός του βαγονιού δεν είναι απλά ένας αύξων αριθμός, και προκύπτει από ένα χαρακτηριστικό και ενδιαφέροντα τρόπο, που είναι σημαντικό να τον γνωρίζει ο χρήστης της σιδηροδρομικής μεταφοράς. Ο αριθμός του βαγονιού χρησιμεύει σε όλα τα στάδια της ωφέλιμης ζωής του και σε όλες ανεξαιρέτως τις διαδικασίες μεταφοράς, επισκευής, ελέγχου κλπ μεταξύ των δικτύων, και βέβαια των τελωνειακών και των λοιπών διοικητικών αρχών. Παράλληλα χρησιμεύει και στις συναλλαγές μεταξύ σιδ/μων και πελατών για την παρακολούθηση της φάσης που βρίσκεται η μεταφορά. Αν είναι δηλαδή φορτωμένο, κενό, τότε πρόκειται να φθάσει στον προορισμό κλπ.

Όλα τα βαγόνια σιδηροδρομικά ή ιδιωτικά φέρουν μεταξύ όλων των άλλων ενδείξεων επ' αυτών κατά πρώτον τον αριθμό τους. Πρόκειται για έναν αριθμό δώδεκα ψηφίων της μορφής
XX XX XXXX XXX – X.

Τα πρώτα δύο ψηφία αναφέρονται για να δηλώσουν το καθεστώς κυκλοφορίας του βαγονιού. Φανερώνουν με άλλα λόγια αν είναι κατάλληλο για διεθνή ή εσωτερική κυκλοφορία καθώς και το σύστημα ανταλλαγής και αμοιβαίας χρήσης του από τα λοιπά δίκτυα. Δηλαδή με βάση την ιδιοκτησία του βαγονιού, αν πρόκειται για πάγιο περιουσιακό στοιχείο κρατικής ή ιδιωτικής σιδ/κής επιχείρησης, υπάρχουν διεθνείς κανονισμοί στους οποίους αναφερθήκαμε, οι οποίοι καθορίζουν την διαχείριση που επιτρέπεται να έχει το βαγόνι στα πλαίσια των διεθνών κανονισμών. Ανάλογα λοιπόν με το καθεστώς αυτό της κυκλοφορίας γίνεται και η αμοιβαία ή όχι χρήση των βαγονιών, καθώς και οι λοιπές λογιστικές πράξεις μεταξύ των δικτύων και των πελατών τους, που απορρέουν από τις συναφθείσες συμβάσεις για την διεκπεραίωση των εντολών μεταφοράς.

Τα επόμενα 2 ψηφία φανερώνουν το δίκτυο που έχει ενταχθεί – απογραφεί – το βαγόνι. Ενδεικτικά θα αναφέρουμε λίγα δίκτυα για να γίνει κατανοητό. Ο ΟΣΕ (CH) έχει τον κωδικό 73, οι γερμανικοί σιδηρόδρομοι (DB) το 80, οι αυστριακοί το 81. Εντελώς πληροφοριακά αναφέρω ότι στην UIC έχουν λάβει κωδικό όλα τα δίκτυα πχ η Μογγολία ή το Μαρόκο. Υπάρχει ειδικός δημοσιευμένος πίνακας με όλα τα δίκτυα. Υπάρχει πίνακας όλων των κωδικοποιήσεων των βαγονιών όλων των κρατών της υφηλίου και αυτό δείχνει την έκταση και οργάνωση της διεθνούς ενώσεως των σιδηροδρόμων (UIC). Αναφέρουμε και τους κωδικούς κρατών που δεν έχουμε αντικρίσει βαγόνι τους. Η Μογγολία (MGL) έχει κωδικό 31 και το Μαρόκο (MA) έχει κωδικό 93. Όλοι οι κωδικοί των δικτύων και οι ενδεχόμενες αλλαγές τους παρακολουθούνται από την διεθνή ένωση σιδ/μων.

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Το επόμενο **5ο ψηφίο** αναφέρεται σε ένα κεφαλαίο γράμμα της λατινικής αλφαβήτου και φανερώνει το γενικό χαρακτηριστικό του βαγονιού τα οποία δώσαμε και παραπάνω, Πχ.

Με το G αντιστοιχεί το 1 και αναφέρεται στα κοινά κλειστά βαγόνια.
Το H που αντιστοιχεί ο αριθμός 2 αναφέρεται σε κλειστά βαγόνια ειδικού τύπου.

Με το K ή το R αντιστοιχεί ο αριθμός 3 ή 4 και δίδεται σε επίπεδα βαγόνια (πλατφόρμες).

Με το γράμμα E που αντιστοιχεί το ψηφίο 5 ή 6 πρόκειται για ανοικτά βαγόνια με υψηλές παρειές.

Το γράμμα Z δίνεται στα βαγόνια βυτία και το πρώτο ψηφίο τους είναι το 7.

Με το γράμμα I χαρακτηρίζονται τα βαγόνια ψυγεία και ο πρώτος των τεσσάρων αριθμών τους είναι το 8.

Τέλος με το γράμμα U χαρακτηρίζονται λοιπά βαγόνια ειδικών μεταφορών και ο πρώτος αριθμός είναι το 9.

Τα 6ο 7ο και 8ο ψηφία αναφέρονται σε ένα πεζό γράμμα της λατινικής αλφαβήτου. Το παραπάνω κεφαλαίο λατινικό γράμμα δίνει όπως διαπιστώσαμε γενική εικόνα ως προς τον τύπο του βαγονιού και αναφέρεται πάντα από ένα μόνο ψηφίο. Για τον λόγο αυτό ακολουθείτε από δύο - τρία πεζά λατινικά γράμματα πχ g, r, s, κλπ που το κάθε ένα συμβολίζει μία συγκεκριμένη προδιαγραφή του βαγονιού δηλαδή το μήκος του, τον αριθμό των αξόνων κλπ. Όλος αυτός ο λαβύρινθος των συνδυασμών γραμμάτων και αντίστοιχων ψηφίων ορίζεται από ένα και μόνο φορέα την UIC η οποία έχει την εποπτεία να παρακολουθεί τις τεχνολογικές εξελίξεις στις σιδ/κές μεταφορές και την ευθύνη να εκδίδει και να διανέμει τα διάφορα ενημερωτικά παραρτήματα της, με κάθε νέο τύπο βαγονιού που θα θελήσει ένα δίκτυο να θέσει σε κυκλοφορία. Το φυλλάδιο που λαμβάνονται οι αριθμοί κατά σειράν 5ος, 6ος, 7ος και 8ος του βαγονιού είναι το 438-2 της UIC.

Ενδεικτικά ακολουθεί απόσπασμα από μία σελίδα του φυλλαδίου για τα βαγόνια H που έχουν αντιστοιχία στο πέμπτο σημείο 2. Στην συνέχεια ακολουθεί μία σελίδα που φανερώνει πως προκύπτουν τα ψηφία 6ο, 7ο και 8ο αριθμού στην κατηγορία H.

Gedeckte Wagen der Sonderbauart

1. Ziffer der Verschlüsselung (Kodifizierung): 2

Gattungsbuchstabe: H

2 H

Bedeutung der Hinweiszahlen

(1) Im Leerlauf bis zu 120 km/h geeignet.

(2) Wagen mit 4 Einzelachsen

Wagons couverts de type special 2 H

1 chiffre de la codification: 2

Lettre de catégorie: H

Texte des renvois

(1) Apte a circuler a vide jusqu1 a 120 km/h.

(2) Wagons a 4 essieux independents.

Special covered wagons

1st coding digit: 2 2 H

Category letter: H

Text of footnotes

(1) Suitable for running empty at up to 120 km/h.

(2) Wagon with four separate axles.

Και στην συνέχεια μία σελίδα πίνακας από το ίδιο φυλλάδιο:

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΙΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
30			bc	bcs				abkks			30
31				bcs						illmrs	31
32				bcs (1)						illmrs (1)	32
33										ilirs (1)	33
34										mmrs	34
35				bchs (1)						mirs (1)	35
36											36
37											37
38											38
39				bcks'	bckss						39
40		fs					ags	abblins (1)			40
41											41
42											42
43											43
44		ikms	bckk								44
45	km		bis (1)	bccqs (1)							45
46	km		bis (1)								46
47	km	cfhs	bis (1)								47
48	km	fhs									48
49	km		bis								49
50		ks	bis	bils	biss			abis	abilss		50
51		ks	bis	bils	bbinss			abis	abilss	accefrss	51
52			bis	bils				abis	abilss		52
53			bis	bils				abis (1)			53
54	k	ks	bis	bils	bilss						54
55	k		bis	bils	biliss			abis (1)			55
56	k	ks	bis	bils (1)	bbiliss			abilis (1)			56
57			bis	bils	bbilins (1)						57
58		kms	bis	bils	bbilins (1)						58
59			bis	bils	bbilins (1)						59
60	ek	eks	bis	bils	bbikkils (1)						60
61	ekm	ehs (1)	bis	bils	bbilins					ccrs	61
62			bins (1)	bils	bbilins (1)			abis (1)		ccrs (1)	62
63	eekm		bis (1)	bils	bikks (1)			abis (1)			63
64			bis (1)	bils				abilis (1)			64

Από τον 2ο πίνακα διαπιστώνουμε ότι υπάρχουν μονοψήφιοι αριθμοί οριζόντια και διψήφιοι αριθμοί κάθετα. Στα ενδιάμεσα πεδία υπάρχουν πεζοί λατινικοί χαρακτήρες που περιγράφουν λοιπά χαρακτηριστικά του βαγονιού. Ο οριζόντιος αριθμός αποτελεί το 6ο ψηφίο, ενώ οι δύο κάθετοι στην οριζόντια σειρά του τύπου του βαγονιού που μας ενδιαφέρει βρίσκουμε το 7ο και το 8ο. Λαμβάνουμε πχ για ευκολία τον τύπο της τελευταίας σειράς και πρόκειται για κλειστό βαγόνι ειδικής κατασκευής.

Αν πχ είναι του τύπου «bis» ο αριθμός του είναι XX XX 2264 XXX-X. Αν είναι του τύπου «abils» τότε ο αριθμός του είναι XX XX 2764 XXX-X. Το πρώτο 2 προκύπτει από τον τύπο Η. Το δεύτερο το 2 ή το 7 προκύπτει από την κάθετη στήλη. Το 64 προκύπτει από την οριζόντια σειρά. Άρα από τους ίδιους πίνακες το βαγόνι τύπου Hkms έχει λάβει τα ψηφία 2 1 43. Ο πλήρης αριθμός θα ήταν XX XX 2143 XXX - X.

Ειδικής κατασκευής βαγόνι της σειράς Η σημαίνει πχ να έχει συρόμενες πόρτες, συρόμενη οροφή, να είναι συγκεκριμένου αριθμού αξόνων, ή να είναι αρθρωτό κλπ. Σημειωτέον ότι για ένα εντελώς νέο τύπο βαγονιού λογικό είναι να μην προϋπάρχει κωδικός πεζών γραμμάτων και επομένως ο σχετικός αριθμός του, ως προς τα ψηφία 5,6 και 7 να μην είναι οριστικοποιημένος. Η UIC έχει φροντίσει στα φυλλάδια της να κρατά αχρησιμοποίητα γράμματα και αριθμούς στην διάθεση της κάθε ΣΕ. Με την προϋπόθεση λοιπόν ότι θα ενημερωθεί έγκαιρα η UIC δικαιούται να επιλέξει το κάθε δίκτυο να χρησιμοποιεί τα εφεδρικά αυτά στοιχεία, τα οποία στην συνέχεια γνωστοποιούμενα σε όλα τα δίκτυα γίνονται υποχρεωτικά για καθέναν που θα κατασκευάσει ίδιο ακριβώς τύπο βαγονιού. Ταυτόχρονα βέβαια παρέχεται και η δυνατότητα στους χρήστες να γνωρίζουν μέσω των φυλλαδίων τον τύπο και τα χαρακτηριστικά του βαγονιού χωρίς να το βλέπουν. Όλα αυτά τα φυλλάδια είναι δημοσιευμένα στις σελίδες της UIC.

Τα επόμενα τρία ψηφία είναι ο αύξων αριθμός της σειράς κατασκευής του κάθε βαγονιού που έχουν παραχθεί. Πχ XX XX XXXX 079 - X είναι το εβδομηκοστό ένατο βαγόνι της σειράς κατασκευής, XX XX XXX 374 - X είναι το τριακοσιοστό εβδομηκοστό τέταρτο βαγόνι της σειράς κλπ. Από τα προηγούμενα συνάγεται ότι και οι παραγόμενες παρτίδες είναι κατ' ανώτατο όριο 1000 βαγόνια. Από 000 έως το 999. Εάν ο αριθμός των βαγονίων της σειράς που θα κατασκευαστεί ξεπερνά τα 1000, τότε αυτόματα ο τετραψήφιος αριθμός του τύπου του βαγονιού αλλάζει για να δείξει μεταξύ άλλων και πόσες χιλιάδες βαγόνια του ίδιου τύπου κυκλοφορούν. Ο τρόπος που ρυθμίζονται αυτές οι λεπτομέρειες είναι εσωτερική υπόθεση των σιδ/κών επιχειρήσεων και δεν δημοσιεύονται. Η πρόσβαση σε αυτούς γίνεται με την χρήση κωδικών.

Τα βαγόνια κατασκευάζονται από συγκεκριμένα εργοστάσια, τα οποία όμως προμηθεύονται διάφορα τμήματά των κατασκευών των βαγονιών τους από εξειδικευμένους προμηθευτές. Τα σιδ/κά δίκτυα διαθέτουν επίσης εργοστάσια για τις έκτακτες επισκευές των βαγονιών ή για την περιοδική επιθεώρηση που

διενεργείται για λόγους ασφαλείας κάθε 6 χρόνια ή σε άλλες περιπτώσεις κάθε 4 χρόνια. Οι ημερομηνίες για την περιοδική επιθεώρηση είναι σημειωμένες επί των βαγονιών. Με τον τρόπο αυτό είναι γνωστό και στο δίκτυο ιδιοκτησίας του βαγονιού το οποίο τηρεί αρχείο, αλλά και στον σιδηροδρομικό υπάλληλο που το επιθεωρεί πριν το διαθέσει στον πελάτη για την φόρτωση. (βλέπε σχετικά και σε άλλο σημείο.)

Αριθμός ελέγχου του βαγονιού

Το τελευταίο ψηφίο δηλαδή ο δωδέκατος, είναι ο αριθμός ελέγχου που προκύπτει από ένα χαρακτηριστικό τρόπο και είναι σημαντικό να τον γνωρίζει ο χρήστης της σιδ/κής μεταφοράς. Ο αριθμός του βαγονιού χρησιμεύει σε όλα τα στάδια της ωφέλιμης ζωής του και σε όλες ανεξαιρέτως τις διαδικασίες μεταφοράς, επισκευής, ελέγχου κλπ μεταξύ των δικτύων. Εκτός αυτού χρησιμεύει και στις συναλλαγές μεταξύ σιδ/μων και πελατών για την παρακολούθηση της φάσης που βρίσκεται η μεταφορά, αν είναι φορτωμένο ή τότε προβλέπεται να φθάσει στον προορισμό του. Παράλληλα ελέγχεται με βάση των αριθμό του βαγονιού και η διακίνηση των φορτίων από τις τελωνειακές αρχές. Η βεβαιότητα επομένως ότι ο αριθμός του βαγονιού είναι ορθός δίνει στους χρήστες της σιδ/κής μεταφοράς την σιγουριά ότι δεν θα υπάρξουν λάθη ή παρανοήσεις κατά την εκτέλεση της μεταφοράς.

Αναφέρθηκε παραπάνω πως τα 8 πρώτα ψηφία του αριθμού του βαγονιού αντιπροσωπεύουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και ιδιότητες του βαγονιού. Τα επόμενα 3 ψηφία του βαγονιού, από το όγδοο ψηφίο μέχρι το ενδέκατο είναι τα ψηφία που δίνει ο κατασκευαστής με βάση την σειρά παραγωγής, άρα μένει να εξετάσουμε πώς βρίσκεται το δωδέκατο ψηφίο ελέγχου που συμπληρώνει τον πλήρη αριθμό των 12 ψηφίων του βαγονιού. Ο αριθμός αυτός βρίσκεται αν πολλαπλασιάσουμε τα ένδεκα υπάρχοντα ψηφία του αρχίζοντας πάντα από δεξιά προς τα αριστερά με τους αριθμούς 2 και 1 εναλλάξ, αρχίζοντας πάντα από το 2. Στην συνέχεια αθροίζουμε τους αριθμούς των γινομένων σαν ψηφία και όχι σαν γινόμενα. Από το άθροισμα που προκύπτει μας ενδιαφέρει το ψηφίο των μονάδων. Ο αριθμός που πρέπει να προστεθεί στο ψηφίο των μονάδων μέχρι να φθάσει την επόμενη ακέραια δεκάδα είναι ο αριθμός ελέγχου. Αν δηλαδή ο αριθμός είναι το 8 τότε ο αριθμός ελέγχου είναι το 2. Αν είναι το 7 τότε αριθμός ελέγχου είναι το 3. Αν τέλος είναι το μηδέν ο αριθμός ελέγχου παραμένει 0.

Ας πάρουμε για παράδειγμα το βαγόνι αριθμό 33 88 4557 505 - ; για να βρούμε τον αριθμό ελέγχου κάνουμε την παρακάτω διαδικασία:

3	3	8	8	4	5	5	7	5	0
5									
2	1	2	1	2	1	2	1	2	1
2									

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

6 3 16 8 8 5 10 7 10 0
10

άρα αθροίζουμε τα ψηφία $6 + 3 + 1 + 6 + 8 + 8 + 5 + 1 + 0 + 7 + 1 + 0 + 0 + 1 + 0 = 47$

το άθροισμα είναι 47 άρα ο αριθμός των μονάδων το 7. Επομένως ο αριθμός 3 είναι ο αριθμός ελέγχου γιατί αυτό λείπει στο 7 για να συμπληρωθεί η ακέραια δεκάδα. Άρα ο αριθμός του βαγονιού είναι 33 88 4557 505-3.

Αν ο αριθμός που θα αναγγελθεί η αναχώρηση του βαγονιού είναι λάθος τότε μάταια θα ζητούνται με αυτόν πληροφορίες από την σιδ/κή ή την ΔΕ, αφού θα το ψάχνουν και δεν θα το βρίσκουν... Για αυτόν το λόγο άλλο ένα ακόμα παράδειγμα για την πλήρη κατανόηση: έστω ότι αναγγέλλεται η αναχώρηση του βαγονιού 31 55 4575 101-0

Για να δούμε αν είναι σωστός με βάση το μηδέν που έχουμε ήδη σαν αριθμό ελέγχου:

3 1 5 5 4 5 7 5 1 0
1
2 1 2 1 2 1 2 1 2 1
2

6 1 10 5 8 5 14 5 2 0
2

άρα αθροίζουμε $6 + 1 + 1 + 0 + 5 + 8 + 5 + 1 + 4 + 5 + 2 + 0 + 2 = 40$ άρα ο αριθμός ελέγχου είναι το μηδέν και ο αριθμός του βαγονιού σωστός.

Είναι αυτονόητο ότι στην περίπτωση που μας αποσταλεί ένα δυσανάγνωστο κείμενο και υπάρχει αμφιβολία αν ένα ψηφίο του βαγονιού είναι 3 ή 9 με τον παραπάνω τρόπο φεύγει αμέσως η αμφιβολία μας. Αντίστοιχα αν μας έχει αναγγελθεί ένα βαγόνι και είναι άγνωστο στον σιδ/μο ή την μεταφορική επιχείρηση, ορθόν είναι να εκτελούμε την παραπάνω εργασία ελέγχου, προκειμένου να επαληθεύσουμε τον αριθμό, που ενδεχόμενα μας είχε αναγγελθεί εσφαλμένα.

Λοιπές ενδείξεις επί των βαγονιών

Άλλες ενδείξεις χρήσιμες για την διεθνή κυκλοφορία των βαγονιών που φέρουν επάνω τους είναι ενδείξεις με τα γράμματα, S, ή SS, για την ανώτατη επιτρεπόμενη ταχύτητα που μπορούν να τα έλξη η μηχανή της αμαξοστοιχίας πχ 100 ή 120 χλμ ανά ώρα κλπ. Σε γενικές γραμμές η ταχύτητα που αναπτύσσει ο συρμός εξαρτάται από το βάρος της αποστολής που είναι επάνω στο βαγόνι και τον τρόπο που είναι κατανεμημένη, σε συνάρτηση με την αντοχή της γραμμής και την απόσταση των αξόνων του βαγονιού μεταξύ τους.

Όλη η προσπάθεια λοιπόν που γίνεται σήμερα για τον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ δεν είναι τίποτα άλλο από την ολοκλήρωση της διπλής γραμμής ως και

την βελτίωση της υπάρχουσας γραμμής έτσι ώστε να επιτρέπει το δίκτυο, υψηλότερες ταχύτητες, μεγαλύτερο όγκο φορτίων, ως και μεγαλύτερο ωφέλιμο βάρος των αποστολών που μεταφέρονται στα βαγόνια. Παράλληλα δε και με την ολοκλήρωση της κατασκευής της διπλής ηλεκτροδοτούμενης γραμμής, θα καταστεί δυνατή η χάραξη πολύ περισσότερων δρομολογίων και προς τις δύο κατευθύνσεις, γεγονός που θα συμβάλλει στην θεαματική αύξηση του μεταφορικού έργου.

Τα βαγόνια φέρουν επίσης και την ένδειξη επάνω τους αν είναι κατάλληλα να κινηθούν και σε γραμμές διαφορετικού εύρους. Τα βαγόνια αυτά είναι γνωστά ως βαγόνια εναλλασσομένων αξόνων. Οι σιδ/κές γραμμές ανάλογα με την αντοχή τους σε κατανομή βάρος κατά άξονα διακρίνονται σε τέσσερις κύριες κατηγορίες (Α,Β,С, D). Με αυτές όμως θα ασχοληθούμε λίγο παρακάτω. Διάφορες παραλλαγές αυτών των κατατάξεων των σιδ/κών γραμμών επιτρέπουν την φόρτωση του βαγονιού με διαφορετική κατανομή του φορτίου στην επιφάνεια φορτώσεως χωρίς όμως να επιτρέπουν την αύξηση του αξονικού βάρους. Σε όλα τα σιδ/κά εγχειρίδια αναφέρεται αυτό το τεχνικό χαρακτηριστικό ως: **«κατανομή κατά μήκος της φορταμάξης»**.

Τέλος επί των βαγονιών αναφέρεται και ο σταθμός που έχει απογραφεί το βαγόνι και είναι κατά ένα τρόπο η έδρα του, η ένδειξη του απόβαρου για να ληφθεί υπόψη για το όριο φορτώσεως. Τα γράμμα P, (αρχικό της λέξεως privat), σήμαινε πως το βαγόνι είναι ιδιωτικό και δεν εμπίπτει στην αμοιβαία χρήση μεταξύ των σιδ/κών επιχειρήσεων κλπ. Με βάση τις ισχύουσες ρυθμίσεις, και συγκεκριμένα το γενικό συμβόλαιο χρήσεως βαγονιών, η ένδειξη «P» επί του βαγονιού δύναται να παραμείνει, παρ' όλο που τα βαγόνια είναι τώρα πλέον όλα ιδιοκτησίας σιδ/κών επιχειρήσεων, ανεξάρτητα από την ιδιότητα του μετόχου που κατέχει το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών τους, αν είναι δηλαδή το κράτος ή ιδιώτες.

Όλες οι ενδείξεις επί των βαγονιών σημειώνονται από τους ιδιοκτήτες τους και στις δύο πλευρές του βαγονιού, με βάση τις υποδείξεις της UIC στην ίδια πάντα θέση και με τρόπο ευλαβικά ομοιόμορφο. Οι θέσεις των ενδείξεων δηλώνουν ακόμα και ποια είναι η δεξιά και ποια είναι η αριστερή πλευρά του κάθε βαγονιού, κατά την φορά κινήσεως της αμαξοστοιχίας. Αυτές οι ομοιόμορφες και σημαντικές πληροφορίες επί των βαγονιών βοηθούν μεταξύ άλλων και στην αποφυγή σφαλμάτων κατά την επιλογή και φόρτωση του κάθε βαγονιού. Πέραν αυτών δεν χρειάζεται ο σιδ/κός υπάλληλος να τις αναζητά και στις δύο πλευρές του βαγονιού για να τις εντοπίσει και να τις σημειώσει. Αυτό είναι πολλές φορές αδύνατο, γιατί η πρόσβαση του βαγονιού και στις δύο πλευρές εμποδίζεται από βαγόνια άλλων συρμών που βρίσκονται σταθμευμένα σε παράλληλες γραμμές στον σταθμό.

Σημαντική είναι και η ημερομηνία της επόμενης επιθεώρησης του βαγονιού. Αν δίπλα σε αυτή υπάρχει επιπλέον η ένδειξη +3M, αυτό σημαίνει ότι μετά την λήξη της, δύναται το βαγόνι να κινηθεί φορτωμένο επί τρίμηνο επιπλέον, πριν επιστρέψει στον σταθμό της έδρας του. Αν δεν υπάρχει αυτή η ένδειξη

θα πρέπει να μετακινηθεί κενό το βαγόνι για την επιθεώρηση του. Η επιθεώρηση των βαγονιών δύναται να οριστεί με δύο τρόπους.

Ο πρώτος είναι με βάση τον χρόνο. Σε αυτήν την περίπτωση ο χρόνος ανάλογα με τον τύπο του βαγονιού ορίζεται σε 4 ή 6 έτη.

Ο άλλος τρόπος είναι με βάση τα διανυθέντα χιλιόμετρα, δηλαδή με τον εντατικό βαθμό εκμεταλλεύσεως, κάτι αντίστοιχο που συμβαίνει σε πολλές περιπτώσεις και στην βιομηχανία για τον υπολογισμό των αποσβέσεων.

Υπάρχει τέλος και για ειδικούς τύπους βαγονιών μία ειδική μορφή επιθεωρήσεως, κατά την οποία διενεργείται δειγματοληπτική επιθεώρηση ορισμένου αριθμού βαγονιών, μετά παρέλευση τριών ετών κυκλοφορίας, για να διαπιστωθεί η αξιοπιστία τους για να συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται με ασφάλεια μέχρι την ημερομηνία λήξεως του χρόνου για την προσεχή προγραμματισμένη επιθεώρηση τους.

Τα ιδιωτικά βαγόνια, όπως είναι μεταξύ άλλων το μεγάλο μέρος των βαγονιών των ΣΜ ή και τα βαγόνια βυτία για την μεταφορά των επικινδύνων εμπορευμάτων διαφόρων κατηγοριών RID, φέρουν επιπλέον των ανωτέρω και διάφορες άλλες σημαντικές ενδείξεις.

Τα βυτία πχ των βαγονιών αυτών φέρουν την ημερομηνία λήξεως για την προσεχή επιθεώρηση του ίδιου του βυτίου. Τα βαγόνια αυτά υπόκεινται τόσο στην επιθεώρηση του πλαισίου των, όπως όλα τα βαγόνια, όσο όμως και στο βυτίο τους. Ο παράγων ασφάλεια είναι πρωταρχικής σημασίας για τα δίκτυα της Ευρώπης.

Τα βαγόνια των ΣΜ φέρουν ένδειξη του ύψους της επιφάνειας φόρτωσης από την γραμμή. Το ύψος αυτό αθροιζόμενο με το ύψος του ε/κ δηλώνει άμεσα την δυνατότητα να μεταφερθεί χωρίς κίνδυνο το συγκεκριμένο ε/κ για υπέρβαση του περιτυπώματος στην αιτηθείσα διαδρομή από τον πελάτη. Επιπλέον φέρουν ενδείξεις για την καταλληλότητα του βαγονιού για την φόρτωση διαφόρων τύπων ε/κ, ή επικαθημένων οχημάτων με τους τροχούς, ή κινητών αμαξωμάτων κλπ. Επιπλέον φέρουν την ταχυδρομική διεύθυνση του ιδιοκτήτη καθώς και την εταιρεία που τα μισθώνει.

Διάθεση του βαγονιού στον πελάτη

Τον χρήστη των σιδ/κών μεταφορών ενδιαφέρει μόνο να υπάρχει το κατάλληλο βαγόνι για τις μεταφορές του. Όλα αυτά τα παράξενα με τους κωδικούς αριθμούς και τα γράμματα και τις λοιπές ενδείξεις ενδιαφέρουν μόνο λίγους εξειδικευμένους από τους σιδ/κούς υπαλλήλους. Ο χρήστης της μεταφοράς ενδιαφέρεται για το βαγόνι μόνο από την πλευρά που έχει σχέση με το ύψος των κομίστρων ή των προσαυξήσεων που θα επιβαρυνθεί, με το ωφέλιμο βάρος που προβλέπεται να φορτώσει, τον τρόπο που φορτώνεται ή εκφορτώνεται το συγκεκριμένο βαγόνι, και βέβαια τις ωφέλιμες διαστάσεις του. Όλα αυτά τα τεχνικά χαρακτηριστικά παίζουν αποφασιστικό ρόλο στην επιλογή του μεταφορικού μέσου και στην ανταγωνιστικότητα που αναπτύσσεται μεταξύ του φορτηγού αυτοκινήτου και του σιδ/μου.

Ένα βαγόνι που θα πρέπει να φορτωθεί με εμπόρευμα στοιβαγμένο σε παλέτες, χωρίς να διαθέτει ο σταθμός κατάλληλες υποδομές και πύλες φόρτωσης δεν είναι ανταγωνιστικό. Αν αντίστοιχα ένα άλλο βαγόνι είναι απηρχαιωμένης τεχνολογίας και έχει μικρές πόρτες, ή δεν έχει ωφέλιμο πλάτος 2,50 μέτρα βρίσκεται σε μειονεκτική θέση σε σχέση με το σύγχρονο ΦΔΧ. Ο λόγος είναι ότι δεν μπορεί να γίνει η φόρτωση με περονοφόρο όχημα, άρα γρήγορα και οικονομικά, ή τέλος δεν έχει πλάτος για να φορτωθεί με τις σύγχρονες ευρωπαϊκές. Αντίθετα ένα αρθρωτό βαγόνι ωφέλιμου όγκου πχ 160 κυβικών μέτρων έχει πλεονέκτημα σε σχέση με το φορτηγό αυτοκίνητο που έχει ωφέλιμο όγκο 90 κυβ. μέτρων. Οι συγκρίσεις και οι συνδυασμοί μεταξύ των πλεονεκτημάτων ή των μειονεκτημάτων που έχουν οι δύο φορείς των χερσαίων μεταφορών είναι απεριορίστοι.

Για τον λόγο αυτό δεν ισχύει η θεωρητική άποψη ότι στον σιδ/μο ανήκουν τα μαζικά φορτία και στο αυτοκίνητο τα φορτία περιορισμένου όγκου μεταφορικού έργου. Αυτές οι θεωρήσεις προέρχονται κυρίως από τους οικολόγους και τους θεωρητικούς της μεταφοράς, ή ενδεχόμενα και τους συγκοινωνιολόγους. Ο τρόπος που θα μεταφερθεί ένα εμπόρευμα, είτε πρόκειται για μια μικρή παρτίδα, είτε για μεγάλες ή μαζικές μεταφορές, εναπόκειται στην διακριτική ευχέρεια του πληρωτή του κομίστρου, Αυτός ως εντολέας της μεταφοράς επιλέγει και στην πράξη το ενδεδειγμένο μέσο της κάθε μεταφοράς, που πρόκειται να εκτελέσει. Εάν μάλιστα πρόκειται για βαγόνι, πρέπει να συνδυαστεί η επιλογή του σε συνάρτηση και με τα λοιπά βαγόνια που θα συνθέσουν την αμαξοστοιχία, έτσι ώστε να επιτευχθεί πλήρης εκμετάλλευση του επιτρεπόμενου μήκους και του μικτού βάρους του συρμού.

Οργάνωση των δικτύων διαχείρισης των βαγονιών, Οι Δελτιοθήκες

Για λόγους εσωτερικής οργάνωσης τα δίκτυα πρέπει να γνωρίζουν ανά πάσα στιγμή που βρίσκονται τα βαγόνια που κυκλοφορούν στο δίκτυό τους. Επίσης πρέπει να γνωρίζουν ποια βαγόνια βρίσκονται σε ακινησία σαν απόθεμα στον κάθε σταθμό, ή κυκλοφορούν φορτωμένα στην διάθεση των πελατών. Όσο ενωρίτερα γίνεται η αίτηση από τον πελάτη στον σταθμό για την διάθεση του ή των βαγονιών, τόσο πιο εύκολη καθίσταται η ανεύρεση του. Τα δίκτυα όμως πρέπει να τηρούν ταυτόχρονα ένα σύστημα διαρκούς απογραφής των βαγονιών που έχουν στην διάθεσή τους. Για να επιτευχθεί το σύστημα αυτό πρέπει να λειτουργούν σε διαρκή εγρήγορση οι υπηρεσίες βαγονιών των δικτύων.

Ο ΟΣΕ σαν χρήσιμη υπηρεσία για τον σκοπό αυτό έχει σε διαρκή λειτουργία ένα γραφείο το οποίο καλείται μεταξύ των υπαλλήλων «δελτιοθήκη». Η δελτιοθήκη γνωρίζει ανά πάσα στιγμή πόσα βαγόνια υπάρχουν στην περιοχή αρμοδιότητος της. Ταυτόχρονα το κεντρικό γραφείο γνωρίζει και το ιστορικό του κάθε βαγονιού που διήλθε στο παρελθόν από τους σταθμούς όλου του δικτύου. Πρόσφατα λόγω της αλλαγής του συστήματος ανταλλαγής και κυκλοφορίας των βαγονιών έχει συγχωνευτεί και αναδιοργανωθεί η

λειτουργία της δελτιοθήκης εντός της λειτουργίας των εμπορικών σταθμών του δικτύου. Οι σύγχρονες ΣΕ έχουν εντάξει την παρακολούθηση του αποθέματος των βαγονιών που εκμεταλλεύονται στο σύστημα λογιστικής της μεταφοράς που τηρούν στον ΗΥ. Η τήρηση μίας καρτέλας ανά βαγόνι δεν υπάρχει πλέον.

Αντιμετώπιση υψηλής ζήτησης βαγονιών

Όταν υπάρχει ύφεση στην σιδ/κή μεταφορά υπάρχει και πληθώρα διαθέσιμων βαγονιών. Υπάρχουν όμως και περίοδοι αιχμής, όπου η ζήτηση σε βαγόνια είναι υψηλότερη από την προσφορά. Στις περιπτώσεις αυτές είναι αναγκαία η λειτουργία ενός κεντρικού γραφείου συντονισμού για την ανεύρεση και την διάθεση των αιτουμένων βαγονιών. Για την σωστή λειτουργία του συστήματος οι σταθμάρχες ειδοποιούν αρμοδίως για τις ληφθείσες αιτήσεις προς διάθεση βαγονιών. (την ζήτηση δηλαδή των πελατών σε βαγόνια). Οι δελτιοθήκες των διαφόρων εμπορικών σταθμών ειδοποιούν αντίστοιχα για τα διαθέσιμα βαγόνια ή τις άμεσες προοπτικές ανευρέσεώς τους. (την προσφορά δηλαδή του σιδ/μου σε βαγόνια).

Από εκεί πλέον αρχίζει ένας οργανωτικός αγώνας για να εξυπηρετηθεί η πελατεία όσο το δυνατόν καλύτερα, με στόχο την άμεση διάθεση του βαγονιού και την αποφυγή κενών διαδρομών. Αυτό βέβαια δεν είναι πάντα εφικτό, γιατί πολλές φορές δεν επαρκεί μόνο η καλή θέληση, χρειάζεται και η ύπαρξη του αναγκαίου αριθμού βαγονιών. Σε άλλες περιπτώσεις το δίκτυο ή η ΣΕ είναι αναγκασμένη να δίνει προτεραιότητα σε επιλεγμένους πελάτες ή σε φορτία που έχουν ανάγκη ειδικής μεταχείρισης. Υπάρχουν τέλος και ορισμένοι πελάτες των ΣΕ που έχουν συνάψει ειδική σύμβαση μίσθωσης βαγονιών, ή σύμβαση στους όρους της οποίας προβλέπεται μεταξύ των άλλων και η κατά προτεραιότητα διάθεση των βαγονιών. Η σύγχρονη αντίληψη του θέματος της διαθέσεως των βαγονιών μεταξύ των ΣΕ και των πελατών αντιμετωπίζεται έγκαιρα και ρητά την στιγμή της κατάρτισης της σύμβασης, για την διενέργεια της μεταφοράς. Με βάση αυτή συμφωνείται ποιος θα διαθέσει τα βαγόνια, ποιός θα τα διαχειρίζεται και ποιος θα τα κυκλοφορεί.

Επιλογή του βαγονιού από τον σιδηροδρομικό υπάλληλο

Τα βαγόνια, που υπάρχουν στην διάθεση του κάθε σταθμού, ή προέρχονται για φόρτωση από άλλο σταθμό σαν ενίσχυση κατά τα προηγούμενα, και είναι κατάλληλα για την μεταφορά διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες:

- Τα λεγόμενα ιδιωτικά, δηλαδή τα ιδιοκτησίας ιδιωτικών σιδ/κων επιχειρήσεων, τα οποία για να διατεθούν για φόρτωση είναι αναγκαία η έγκριση του ιδιοκτήτη.
- Τα σιδηροδρομικά ιδιοκτησίας του ίδιου κρατικού σιδ/κού δικτύου αποστολής.
- τα σιδ/κά ιδιοκτησίας ξένου κρατικού δικτύου.
- τέλος υπάρχουν και βαγόνια σιδ/κων δικτύων που κυκλοφορούν με όρους και προϋποθέσεις ιδιωτικών βαγονιών.

Αν το βαγόνι πρόκειται να κυκλοφορήσει σε εθνική μεταφορά το θέμα αντιμετωπίζεται μόνο από το δίκτυο και τους πελάτες του. Αν όμως το βαγόνι κυκλοφορεί σε διεθνείς μεταφορές, και επομένως εμπλέκονται και άλλα δίκτυα, το θέμα γίνεται πολύπλοκο. Η γενική φιλοσοφία των δικτύων είναι να επιστρέφονται τα ξένα σιδ/κά βαγόνια το ταχύτερο δυνατόν, έστω και κενά, στο δίκτυο ιδιοκτησίας, ή προς τον τόπο που έχει δηλώσει ο χρήστης του βαγονιού. Ο λόγος είναι ότι καθ' όλη την διάρκεια που σταθμεύει ένα σιδ/κο βαγόνι σε ξένο δίκτυο από αυτό της ιδιοκτησίας, η της έδρας του, ενδεχόμενα να επιβαρύνεται για κάθε ημέρα που παραμένει σε αδράνεια με περιττό κόστος. Στα διμερή ή πολυμερή συμβόλαια χρήσεις των βαγονιών προβλέπονται οι ενέργειες για την ορθή χρήση τους, και το τυχόν κόστος που επιβαρύνεται όποιο δίκτυο δεν εφαρμόζει τις διεθνείς συμφωνίες.

Η επιλογή λοιπόν της χρήσης του βαγονιού από το δίκτυο αναχωρήσεως και τον πελάτη, πρέπει να είναι ένας έξυπνος και ορθολογικός συνδυασμός άμεσης παράδοσης του εμπορεύματος, που αφικνείται φορτωμένο από το εξωτερικό της Ελλάδος, με την εκ νέου άμεση φόρτωσή του ή την αποστολή του ως κενό για την εκ νέου ανάληψη φορτίου από τον τόπο της αποστολής του. Η εκμετάλλευση αυτή είναι ενδεχόμενο να προγραμματιστεί από τον ίδιο πελάτη, ή από ένα άλλο νέο πελάτη, που θα έχει ανάγκη να συνεργαστεί για να αποστείλει εμπορεύματα προς άλλο προορισμό εκτός Ελλάδος.

Οι παραπάνω αρχές για την χρήση και εκμετάλλευση των βαγονιών ισχύουν από την 01.07.2006. Η τελευταία τροποποίηση του συμβολαίου που έχουν προσυπογράψει οι ΣΕ ισχύει από την 01.05.2011. Οι εκάστοτε ισχύουσες νομικές ρυθμίσεις έχουν πάντα σαν αντικείμενο το νέο γενικό συμβόλαιο χρήσεις των βαγονιών. Η λέξη «γενικό» έχει ιδιαίτερη σημασία γιατί περιλαμβάνει όλα τα βαγόνια χωρίς διάκριση μεταξύ των ιδιοκτησίας κρατικών σιδ/μων, ή τα ιδιοκτησίας ιδιωτών, ή ιδιωτικών ΣΕ.

Οι κανόνες για την αμοιβαία εκμετάλλευση των βαγονιών, καθώς και θέματα προτύπων κατασκευών ή επισκευών ρυθμίζονταν στο παρελθόν στην πολυμερή συμφωνία μεταξύ των δικτύων με τον τίτλο RIV, (Regolamento Internazionale Veicoli. Οι διατάξεις του RIV δεν ισχύουν σήμερα, γιατί έχουν αντικατασταθεί βάσει της νέας COTIF του 1999 από το γενικό συμβόλαιο για την χρήση των βαγονιών, έκδοση 01.05.2011 που προαναφέρθηκε. Στο παρελθόν με βάση την RIV το κάθε δίκτυο κατέβαλε ημερήσια αποζημίωση στο δίκτυο ιδιοκτησίας, για όλη την διάρκεια παραμονής **ενός σιδ/κού βαγονιού (όχι ιδιωτικού)** εντός του δικτύου του. Δέον να σημειωθεί επίσης ότι στις δεκαετίες του 60 και του 70 ήταν και η ιταλική επίσημη γλώσσα των σιδ/μων.

Αργότερα την θέση της ιταλικής έλαβε η αγγλική. Σήμερα οι επίσημες γλώσσες των σιδ/μων είναι η γερμανική, η γαλλική και η αγγλική. Άπαντα τα κείμενα συντάσσονται και στις τρεις αυτές γλώσσες. Σε περίπτωση διαφοράς στις έννοιες των κειμένων, το γαλλικό κείμενο κατισχύει των άλλων δύο. Η

απόφαση να προστεθεί και η αγγλική γλώσσα ως επίσημη των σιδ/μων υπαγορεύτηκε κατά την γνώμη μας από την ανάγκη να καλυφθούν από πλευράς γλωσσικής επικοινωνίας οι νέες αγορές που είχαν αρχίσει να δημιουργούνται.

Στο τέλος της δεκαετίας του 1960, και συγκεκριμένα το 1967 ιδρύθηκε από τα δίκτυα της Ευρώπης η θυγατρική τους, με την επωνυμία INTRECONTAINER για την ανάπτυξη των ΣΜ. Τόσο στις θαλάσσιες όσο και στις χερσαίες μεταφορές άρχισε με εντόνους ρυθμούς η μεταφορά ε/κ. Μεγάλο μέρος της αγοράς των ΣΜ, δηλαδή των ε/κ, προερχόταν από την Αμερική και την Ασία δια θαλάσσης. Η προώθηση των ε/κ από τα λιμάνια εντός της Ηπειρωτικής Ευρώπης διενεργείτο και διενεργείται κατά βάση με τον σιδ/μο. Ως είναι γνωστό οι νέοι πελάτες των σιδ/μων ήταν αγγλόφωνοι ή αγγλομαθείς. Αυτό οδήγησε και τους σιδ/μους να προσθέσουν στις επίσημες γλώσσες και τα αγγλικά, για να καταστούν προσιτές οι επικοινωνίες με τους νέους και μεγάλους πελάτες τους. Επιπλέον δε για να εντυπώσουν οι νέοι πελάτες των σιδ/μων στην ορολογία και την τεχνική της χερσαίας μεταφοράς, με σκοπό να καταστούν και σε αυτούς οι σιδ/κές υπηρεσίες εύχρηστες και αποτελεσματικές.

Νέα πολιτική των δικτύων στην αμοιβαία χρήση των βαγονιών

Από την 01.07.2006, που τέθηκε σε ισχύ η νέα COTIF λόγω των μεταβολών στην οργάνωση και λειτουργία των κρατικών σιδ/μων, καταργήθηκε ο RIV και λύθηκε το σοβαρό πρόβλημα του κόστους της παραμονής ενός βαγονιού σε ένα δίκτυο, ως και το κόστος της επιστροφής των κενών βαγονιών. Έκτοτε έχει τεθεί το καθεστώς αυτό σε νέα βάση, με την οποία προβλέπεται ότι για λόγους απλουστεύσεως των λογιστικών διαδικασιών εκκαθαρίσεως των λογαριασμών των δικτύων, να διέρχονται από τα δίκτυα τα βαγόνια ελεύθερα τελών χρήσεως.

Όλα αυτά βέβαια θα κοινοποιούνται και θα γίνονται έγκαιρα γνωστά από το δίκτυο ιδιοκτησίας, ή ορθότερα από την ιδιοκτήτρια σιδ/κή επιχείρηση, προς όλα τα ενδιαφερόμενα συμμετέχοντα δίκτυα που κυκλοφορούν τα βαγόνια. Με απλά λόγια το νέο καθεστώς κυκλοφορίας όλων των βαγονιών είναι ακριβώς το ίδιο με αυτό της κυκλοφορίας των ιδιωτικών βαγονιών προ της 1.7.2006, που ίσχυε ο RIV. Η διαφορά είναι ότι δεν υπάρχουν λογιστικές εκκαθαρίσεις τελών βαγονιών μεταξύ των δικτύων. Οι εκκαθαρίσεις του κόστους διαθέσεως των βαγονιών γίνονται τώρα μεταξύ του ιδιοκτήτη και του χρήστη του βαγονιού, και όχι μεταξύ των ΣΕ που τα μεταφέρουν – κυκλοφορούν.

Όπως αναφέρεται σε άλλα σημεία του παρόντος, η πολιτική των σιδ/μων μεταβάλλεται με στόχο την ορθολογική λειτουργία, την εφαρμογή των οικονομικών αρχών και την κατά το δυνατόν επίτευξη θετικού οικονομικού αποτελέσματος. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο διαχωρίζουν την υποδομή από την εκμετάλλευση, (για την χώρα μας πχ ΟΣΕ – ΤΡΑΙΝΟΣΕ). Το νέο σημαντικό

που αλλάζει ως προς την χρήση του σιδ/κού βαγονιού θα είναι και πολιτική των διοικήσεων των δικτύων για τις προϋποθέσεις κυκλοφορίας των φορτωμένων βαγονιών, ως και την επιστροφή των κενών βαγονιών στο δίκτυο, ή τις ΣΕ ιδιοκτησίας τους.

Έχοντας κοστολογήσει τα δίκτυα την σημαντική επιβάρυνση που υφίσταντο από την επιστροφή των κενών βαγονιών, οργάνωσαν μια νέα εμπορική πολιτική. Με βάση τις νέες αντιλήψεις θα αναλαμβάνει σε ειδικές περιπτώσεις ο ίδιος πελάτης την υποχρέωση να καταβάλει το κόστος της επιστροφής του βαγονιού. Αυτή η πολιτική εφαρμόζεται ανέκαθεν από τις ιδιωτικές ΣΕ και μεγάλες ΔΕ, που εκμεταλλεύονται ή έχουν στην ιδιοκτησία τους βαγόνια μεταφοράς ειδικών και όχι μόνο φορτίων. Οι εταιρείες αυτές κατέβαλαν στα δίκτυα και τα κόμιστρα για να επιστρέψουν τα βαγόνια τους στην έδρα τους, ή στον τόπο της επόμενης φόρτωσης.

Πιστεύεται όμως ότι το βάρος με τις νέες ρυθμίσεις θα επιρριφθεί στις νεοουσταθείσες θυγατρικές ΣΕ, που λειτουργούν σαν εμπορικές επιχειρήσεις εκμεταλλεύσεως των σιδ/κών υποδομών. Θα καταβάλλεται εφεξής προσπάθεια προκειμένου να συνεργαστούν τα δίκτυα προορισμού με την πελατεία, με στόχο να επιστρέφουν, αν είναι δυνατόν, το βαγόνια φορτωμένα. Αυτό για τα ελληνικά δεδομένα θα είναι δύσκολο έως αδύνατον. Οι τιμές της αγοράς και οι συνθήκες ή τα μεγέθη των φορτίων δεν επιτρέπουν την επιστροφή των βαγονιών ως φορτωμένα. Τα φορτία από την Ευρώπη προς την Ελλάδα είναι περισσότερα και κυρίως μαζικά, ενώ το αντίθετο συμβαίνει με τα φορτία από την Ελλάδα.

Για τον λόγο αυτό είναι αδύνατον να υπάρχει ομαλή ροή των φορτίων και επομένως ορθολογική διακίνηση του τροχαίου υλικού. Τα τυχόν φορτωμένα βαγόνια που αναχωρούν από την Ελλάδα θα κατευθύνονται σε διαφορετικούς προορισμούς, από αυτούς που αναχωρούν τα εμπορεύματα με προορισμό την Ελλάδα. Το κόστος επομένως κενών διαδρομών για την εκ νέου συγκέντρωση των βαγονιών στους τόπους αναχωρήσεως είναι ο καταλυτικός παράγοντας, που καθορίζει την εμπορική πολιτική των ΣΕ. Πιστεύεται ότι για τα δίκτυα είναι πιο φρόνιμο να τα μεταφέρουν ως κλειστή αμαξοστοιχία κενά από την Ελλάδα απ' ευθείας προς τον τόπο φόρτωσης, από το να επιδιώκουν να φορτώνουν μέρος εξ αυτών προς ασύμφορους και διάσπαρτους τόπους προορισμού.

Την μόνη εξαίρεση αποτελούν τα βαγόνια των ΣΜ, τα οποία επιστρέφουν κατά κανόνα φορτωμένα, έστω και αν μεταφέρουν κενά τα ε/κ. Αυτό συμβαίνει διότι οι ΣΕ που τα διακινούν έχουν αρτιότερα δίκτυα κυκλοφορίας των συρμών. Όπως αναφέρθηκε και αλλαχού τα βαγόνια των ΣΜ κινούνται σε δρομολόγια από και προς κέντρα αναδιανομής, με επακόλουθο την δυνατότητα να ανασυντίθενται οι συρμοί που προέρχονται από διαφορετικές και προορίζονται σε διαφορετικές κατευθύνσεις. Επιπλέον οι ΣΜ έχουν την δυνατότητα να μεταφέρουν τα ε/κ μέχρις ενός άλλου σταθμού, από τον οποίο θα συνεχίσουν οδικά προς τον τελικό προορισμό και παραλήπτη. Σε άλλα

σημεία αναπτύσσονται διάφορες σκέψεις πάνω σε αυτό το θέμα της κυκλοφορίας των βαγονιών ΣΜ.

Αυτό που έχει παρατηρηθεί πρόσφατα, και έχει τώρα πλέον ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τις ελληνικές μεταφορές, είναι το γεγονός ότι τα μεγάλα δίκτυα της δυτικής Ευρώπης διαθέτουν τα από μακρού χρόνου αποσβεσθέντα παραδοσιακά βαγόνια ιδιοκτησίας τους, για μεταφορές με ειδικούς ευνοϊκούς όρους χρήσεως των βαγονιών αυτών. Τις ειδικές αυτές συμφωνίες δεν είναι δυνατόν βέβαια να τις γνωρίζει ο οποιοσδήποτε τρίτος. Οι συμφωνίες των δικτύων με τους πελάτες είναι εμπιστευτικές και δεν είναι θεμιτό να διαρρέουν πληροφορίες σε τρίτους.

Είναι όμως φρόνιμο να είναι γνωστή και αυτή η παράμετρος στον κάθε ΔΜ, κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων που θα ξεκινήσει με το εμπλεκόμενο δίκτυο. Για λόγους τηρήσεως ουδέτερης και αμερόληπτης στάσης, θα πρέπει το δίκτυο με την εκπλήρωση των ίδιων όρων από άλλους πελάτες, ή τουλάχιστον με σχεδόν τους ίδιους όρους, να προσφέρει τις ίδιες τιμές χρήσεως των αντίστοιχων βαγονιών. Η εξέλιξη αυτή για τις δυνατότητες χρήσης των βαγονιών ήταν πάντως αναμενόμενη από την στιγμή που έπαψαν πλέον να εκφορτώνονται τα βαγόνια στα τελωνεία, όπου τα εργατικά ήταν απαγορευτικά, και τα αποθήκευτρα πανάκριβα. Οι πελάτες όμως των χερσαίων μεταφορών δεν είχαν άλλη επιλογή στο παρελθόν, δεδομένης της υποχρεωτικής εκφορτώσεως των εμπορευμάτων στα τελωνεία.

Η εκφόρτωση όμως των βαγονιών γίνεται τώρα πλέον μετά την κατάργηση των εσωτερικών συνόρων τάχιστα μέσα σε ιδιωτικές αποθήκες, ή σε ανοικτούς χώρους εκτός τελωνείων, και το κόστος χρήσεως των βαγονιών έπεσε κάθετα. Η αγορά της μεταφοράς ήταν ανέκαθεν μια επίκαιρη και διαρκώς μεταβαλλόμενη οικονομική διαδικασία. Αυτό πρέπει να αποτελεί ένα έναυσμα για τον κάθε χρήστη ή ενασχολούμενο με το αντικείμενο αυτό, να γνωρίζει τον μηχανισμό της προσφοράς και της ζήτησης, για να είναι σε θέση να αξιολογεί και να αντιγράφει τα θετικά σημεία του τρόπου εργασίας του ανταγωνιστή του! Το άριστο βέβαια είναι να επινοεί ο ίδιος τις επιχειρηματικές αποφάσεις της ορθολογικής αναπτύξεως του μεταφορικού έργου και να προηγείται των εξελίξεων της αγοράς της μεταφοράς, αντί να τρέχει σαν ουραγός πίσω από αυτήν.

Έλεγχος ασφαλείας

Τα εμπορικά βαγόνια που κινούνται στην διεθνή ή εθνική κυκλοφορία ελέγχονται για λόγους ασφαλείας με μεγάλη επιμέλεια πριν την αναχώρηση στον σταθμό αποστολής από έμπειρους σιδ/κούς υπαλλήλους, τους ονομαζόμενους στον ΟΣΕ «επισκέπτες». Πριν την αναχώρηση από τον σταθμό ελέγχονται, επιβεβαιώνονται και καταγράφονται σε ειδικά πρωτόκολλα όλες οι προϋποθέσεις που πρέπει να τηρεί το βαγόνι για να του επιτραπεί η ζεύξη στον συρμό και η αναχώρηση. Τα πρωτόκολλα αυτά συντάσσονται σε τρία αντίτυπα. Ένα κρατά ο ελεγκτής ασφαλείας, ένα μένει

στέλεχος και ένα παραδίδεται στον προϊστάμενο του συρμού που θα μεταφέρει το βαγόνι. Άλλα δίκτυα ίσως να τηρούν διαφορετικούς κανόνες ασφαλείας. Όλοι πάντως οι κανόνες συγκλίνουν στις γενικές οδηγίες που λαμβάνουν οι σιδ/μοι από τα θεσμικά τους όργανα. Αν δεν τηρηθεί αυτή η προϋπόθεση το βαγόνι δεν επιτρέπεται να αναχωρήσει. Οι προδιαγραφές ασφαλείας του ελέγχου αυτού έχουν δύο άξονες:

Από την μία πλευρά η κατάσταση του ίδιου του βαγονιού που είναι καθαρά σιδ/κή υπόθεση και

Από την άλλη είναι ο τρόπος φόρτωσης και στήριξης των φορτίων που είναι υποχρέωση του πελάτη και πραγματοποιείται με τις υποδείξεις του σιδ/μου.

Για την κατάσταση του βαγονιού ελέγχονται τα φρένα, οι αναρτήσεις, η καθαριότητα, οι προσκρουστήρες, ή αν έχει λήξη η περιοδική επιθεώρηση, οπότε πρέπει να επιστραφεί στο δίκτυο ιδιοκτησίας κενό φορτίου, κλπ. Οι έλεγχοι αυτοί είναι τόσο σχολαστικοί που ελέγχονται ακόμα και οι επιπεδώσεις στους τροχούς. (Οι επιπεδώσεις στους τροχούς παρουσιάζονται όταν ένα βαγόνι φρενάρει έντονα, σε τρόπο ώστε ο τροχός να συρθεί με δύναμη στην γραμμή και έτσι με την τριβή χάνει την απόλυτη κυκλικότητά του. Επειδή αυτό έχει σαν συνέπεια να υπάρχει κίνδυνος εκτροχιασμού, προβλέπεται ότι θα πρέπει το βαγόνι να μεταφερθεί με μειωμένη ταχύτητα στο πλησιέστερο σιδ/κό εργοστάσιο για επισκευή.)

Η επιθεώρηση λοιπόν του βαγονιού πριν την αναχώρηση είναι ευθύνη του σιδ/μου, είναι όμως και μία έξυπνη κίνηση του πελάτη να επιστήσει την προσοχή του σιδ/κού υπαλλήλου πριν την φόρτωση του βαγονιού προς αυτήν την κατεύθυνση. Με αυτόν τον τρόπο θα αποφύγει τις δαπανηρές καθυστερήσεις για την εκφόρτωση του ελαττωματικού και την φόρτωση άλλου βαγονιού. Πλέον αυτού όπως είναι αυτονόητο, θα προκύψουν αναπόφευκτα και καθυστερήσεις ή και δαπάνες, αν διαπιστωθεί η βλάβη του βαγονιού κατά την διαδρομή. Είναι πάντως γεγονός ότι αυτό συμβαίνει σπάνια, γιατί το βαγόνι γενικά είναι ένα πολύ μεγάλης αντοχής και αξιοπιστίας μεταφορικό μέσο, που αν δεχθεί τους προγραμματισμένους ελέγχους και τις περιοδικές συντηρήσεις, σπάνια παθαίνει κάποια βλάβη.

Πέραν του βαγονιού ελέγχεται και το φορτίο και ο τρόπος φόρτωσής του. Ιδιαίτερη προσοχή δίδεται στην στήριξη των φορτίων στα ανοικτά βαγόνια. Όλες οι προδιαγραφές στηρίξεως των διαφόρων εμπορευμάτων, και γενικότερα ο τρόπος φορτώσεως, καθώς και όλα τα τεχνικά πρότυπα των εμπορικών βαγονιών περιέχονται σε ειδικά παραρτήματα οδηγιών της UIC, κατά τα γνωστά, που αναφέρονται στο άρθρο 8 των ενιαίων νομικών κανόνων APTU, που με την σειρά τους αποτελούν το παράρτημα ΣΤ' της COTIF. Στο ελληνικό δίκτυο υπήρχε ένα εγχειρίδιο με τίτλο «προδιαγραφές φορτώσεως». Εκεί αναλύονταν με γραφικές παραστάσεις και περιγραφές ο τρόπος φόρτωσης των κάθε είδους εμπορευμάτων, όπως για παράδειγμα οι σωλήνες, οι κορμοί δένδρων, η σχιστή ξυλεία, οι μεγάλοι κύλινδροι, τα μέρη μεγάλων κατασκευών, τα ογκώδη μηχανήματα έργων, κλπ. Το έγκυρο και

ισχύον εγχειρίδιο είναι πάντα το επεξεργασμένο και δημοσιευμένο από την UTC.

Αυτό είναι αναγκαίο για να υπάρχει καθολική αναγνώριση των δικτύων ως προς τον τρόπο στήριξης των φορτίων. Σε διαφορετική περίπτωση ο κάθε υπάλληλος στους συνοριακούς σταθμούς θα αποδεχόταν ως ασφαλή τα φορτία από το προηγούμενο δίκτυο κατά την κρίση του. Αυτό θα οδηγούσε όμως σε διχογνωμίες και προστριβές μεταξύ των σιδ/κών υπαλλήλων. Επιπλέον μεγάλη έμφαση δίνεται και στον τρόπο κατανομής των φορτίων. Για την αποφυγή εκτροχιασμών πρέπει να γίνεται η κατανομή του φορτίου όσο το δυνατόν ομοιόμορφα στους τροχούς ή τα φορεία του βαγονιού. Εάν δεν τηρηθούν οι προδιαγραφές φορτώσεως το βαγόνι δεν γίνεται αποδεκτό από το επόμενο σιδ/κό δίκτυο και πρέπει να επιστραφεί σε σταθμό, που θα είναι δυνατή η εκ νέου διευθέτηση και στήριξη του φορτίου.

ΤΟ ΠΕΡΙΤΥΠΩΜΑ

Ένα σημαντικό σημείο, που ελέγχεται σχολαστικά, πριν την αναχώρηση του ανοικτού βαγονιού, είναι το περιτύπωμα. Περιτύπωμα είναι το μέγιστο ύψος που επιτρέπεται να έχει το φορτίο ενός ανοικτού βαγονιού σε συνάρτηση με το πλάτος του. Ο παράγων αυτός είναι σημαντικός, και αντιμετωπίζεται εν μέρει με την διάθεση βαγονιών με χαμηλότερη επιφάνεια φορτώσεως. Επειδή αυτό δεν επαρκεί για να καλύψει όλες τις κατηγορίες φορτίων, πρέπει να ελέγχεται πάντα πριν από την αναχώρηση αν υπάρχει ή όχι υπέρβαση του περιτυπώματος. Αυτό γιατί εκτός από την καθυστέρηση που προξενεί σε περίπτωση που θα διαπιστωθεί η υπέρβαση μετά την φόρτωση, παίζει και αποφασιστικό ρόλο στην ανταγωνιστικότητα του σιδ/μου.

Θα επεκταθούμε λοιπόν στο σημείο αυτό σε ορισμένες χρήσιμες λεπτομέρειες που έχουν σχέση με την επιλογή και διάθεση του βαγονιού στον πελάτη. Το περιτύπωμα παίζει ρόλο από την μία πλευρά στην ασφάλεια της μεταφοράς, για την αποφυγή πρόσκρουσης του φορτίου με τις σήραγγες, που είναι από την κατασκευή τους ημικυκλικές ή ακόμα και με άλλα φυσικά εμπόδια. Τα υψηλότερο σημείο της σήραγγας βρίσκεται ως γνωστόν στο κέντρο της. Αυτό σημαίνει ότι όσο περισσότερο απομακρύνεται το φορτίο από το μέσον των δύο γραμμών προς τα πλαϊνά τοιχώματα της σήραγγας, τόσο πρέπει να μειωθεί το ύψος του.

Οι σιδηρόδρομοι αποδέχονται φορτία με συγκεκριμένη υπέρβαση του περιτυπώματος μέσα στα πλαίσια της ανοχής που επιτρέπει η ασφάλεια της μεταφοράς. Αυτό το επιτυγχάνουν μειώνοντας την ταχύτητα του συρμού κατά την διέλευση της σήραγγας εισπράττοντας προς τούτο μία προσαύξηση του κομίστρου. Το κυρίως πρόβλημα όμως για την ανταγωνιστικότητα του σιδ/μου δεν είναι η προσαύξηση του κομίστρου σε ειδικές περιπτώσεις, όπως πχ για τα ογκώδη χωματουργικά μηχανήματα, ή το τέλος που θα επιβαρύνει την μεταφορά, λόγω της μείωσης της ταχύτητας κατά την διέλευση του συγκεκριμένου χαμηλού σημείου, που εμποδίζει την διέλευση. Το πρόβλημα

είναι αν υπάρχει ή όχι η δυνατότητα να μεταφερθούν μέσω των σηράγγων τα μεγάλου όγκου και σύγχρονης τεχνολογίας ε/κ, τα επ/να ΦΔΧ, ή τα κινητά αμαξώματα των ΦΔΧ που χρησιμοποιούνται στις ΣΜ.

Οι μεταφορές αυτές είναι σύγχρονες, μαζικές και με απεριόριστες προοπτικές για το μέλλον. Αποτελούν επομένως μια δέσμευση για τα δίκτυα να προσαρμόσουν την υποδομή τους, έτσι ώστε να τις διενεργούν απρόσκοπτα. Στην διαδρομή του ΟΣΕ από την Ειδομένη μέχρι την Θεσσαλονίκη δεν υπάρχει πρόβλημα περιτυπώματος. Στην διαδρομή από Θεσσαλονίκη προς την Αθήνα δεν υπάρχει σήμερα συγκεκριμένο τεχνικό σχέδιο, για να διαπιστώνεται ποιες είναι οι μέγιστες διαστάσεις που επιτρέπονται. Ο λόγος είναι ότι η γραμμή εκσυγχρονίζεται και ανάλογα με την φάση των διαφόρων χωματουργικών έργων υποδομής, δεν έχει προς το παρόν σταθεροποιηθεί το περιτύπωμα.

Από πολλές πλευρές και από μακρού χρόνου έχει επισημανθεί στους αρμοδίους του ΟΣΕ το θέμα αυτό και έχει επιστηθεί η προσοχή στους τεχνικούς των κατασκευαστικών εταιρειών. Πρόσφατα μάλιστα διενεργήθηκαν δοκιμαστικές φορτώσεις και μεταφορές, για να προσδιοριστεί στην πράξη το περιτύπωμα της γραμμής. Το πόρισμα αυτό δεν είναι εσωτερικό του ελληνικού σιδ/μου. Θα πρέπει να γνωστοποιηθεί στα αρμόδια όργανα των σιδ/μων για να δημοσιευτεί και να εφαρμοστεί ομοιόμορφα από όλους.

Στους πίνακες που ακολουθούν εμφανίζεται το τεχνικό σχέδιο και τα μέγιστα ύψη και πλάτη που πρέπει να έχει το φορτίο. Αν πχ το ύψος από την γραμμή είναι 4000 χιλιοστά, τότε το πλάτος του φορτίου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2000 χιλιοστά. Άλλως το πλάτος του φορτίου από το μέσον του βαγονιού δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 1000 χιλιοστά. Οι διακεκομμένες γραμμές επάνω δεξιά στο σχέδιο είναι εξ ίσου σημαντικές, γιατί παίζουν καθοριστικό ρόλο σε σχέση με το μήκος του φορτίου. Αυτό διότι στις στροφές υπάρχει περίπτωση να προσκρούσει στο εμπόδιο. Η τάξη απαιτεί να κατατεθεί στο σιδ/μο ένα τεχνικό σχέδιο, που αποσαφηνίζει κάθε προφορική περιγραφή.

Τεχνικά του περιτυπώματος στην πράξη

Για να αποφεύγονται όλοι αυτοί οι κίνδυνοι για την πρόκληση ζημιών στα φορτία των σιδ/κών μεταφορών, είναι υποχρεωμένα τα δίκτυα να γνωστοποιούν στα αρμόδια όργανα της UIC τα τεχνικά στοιχεία του περιτυπώματος εκάστης διαδρομής. Αυτά τα στοιχεία δημοσιεύονται αρμοδίως και είναι δεσμευτικά για όλα τα δίκτυα. Ο μηχανισμός ελέγχου του περιτυπώματος γίνεται πάντοτε με την βοήθεια ενός τεχνικού σχεδίου, ενός πίνακα με διάφορες διαστάσεις εκφρασμένες σε χιλιοστά μήκους, και βέβαια τις πληροφορίες σχετικά με τις διαστάσεις του ίδιου του φορτίου, ως και το ύψος της επιφάνειας φορτώσεως του βαγονιού από την σιδηροτροχιά. .

Ένας πίνακας με την ένδειξη **«ημιπλάτος περιτυπώματος»** έχει δύο ζεύγη καθέτων στηλών. Η πρώτη δηλώνει το επιτρεπόμενο ύψος από την σιδηροτροχιά. Το δεύτερο το επιτρεπόμενο πλάτος από το μέσον του βαγονιού προς το πλαϊνό τοίχωμα της σήραγγας, του βράχου ή του δέντρου στη ελεύθερη διαδρομή, κλπ. Σε γενικές γραμμές υπάρχουν σοβαρά και μόνιμα εμπόδια, υπάρχουν όμως σε πολλές περιπτώσεις και διάφορα ασήμαντα και πρόσκαιρα, τα οποία σύντομα προβλέπεται ότι θα αποκατασταθούν από τους τεχνικούς των δικτύων. Για το διάστημα που διαρκεί η επισκευή του σημείου αυτού της γραμμής είναι ενδεχόμενο να αναγγείλει το δίκτυο μια απαγόρευση αποδοχής βαγονιών, ή αποδοχή βαγονιών με ειδική έγκριση ως προς τις μέγιστες εξωτερικές διαστάσεις των φορτίων τους.

Στον παρακάτω πίνακα αναφέρονται ενδεικτικά δύο ζεύγη διαστάσεων. Στην ένα το 3750 με το 1260 σημαίνει ότι αν το φορτίο εκτείνεται από το κέντρο του βαγονιού προς το πλάτος σε 1,26 μέτρα, τότε το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος από την γραμμή είναι 3,75 μέτρα. Αν από αυτό αφαιρέσουμε το ύψος του βαγονιού πχ 1,15 μέτρα, τότε το φορτίο μας δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3,750 μείον 1,15 = 2.60 μέτρα. Ο λόγος που εξετάζεται το περιτύπωμα στο ήμισυ του πλάτους, (ημιπλάτος) οφείλεται στο γεγονός ότι το εμπόδιο ενδεχόμενα να βρίσκεται στην μία πλευρά κατά την φορά του συρμού. Αυτό σημαίνει ότι το ίδιο φορτίο να μπορεί να μεταφερθεί χωρίς εμπόδιο προς την μία κατεύθυνση ενώ στην αντίστροφη να υπάρχει εμπόδιο ύψους, ή πλάτους.

Το δεύτερο ζεύγος αριθμών είναι 4 μέτρα από την γραμμή σε δύο μέτρα ολικό πλάτος του φορτίου, δηλαδή 1 μέτρο ημιπλάτος. Το ζητούμενο για τα ε/κ νέας τεχνολογίας είναι να επιτυγχάνεται το ύψος των περίπου 4 μέτρων στο πλάτος των εξωτερικών διαστάσεων των ε/κ που είναι περί τα 2,50 μέτρα.

Προσοχή όμως: Τόσο αυτός ο πίνακας όσο και το τεχνικό σχέδιο που ακολουθεί είναι από αυθεντικό έντυπο των σιδ/μων. Δεν έχουν όμως για τον αναγνώστη του παρόντος παρά μόνο πρακτική εφαρμογή διδακτικού χαρακτήρα για την κατανόηση της έννοιας και του τρόπου υπολογισμού του περιτυπώματος. Το ισχύον περιτύπωμα το δηλώνουν οι σιδ/μοι στον ενδιαφερόμενο έπειτα από έγγραφη αίτησή του, στην οποία παραθέτει τα τεχνικά χαρακτηριστικά της αποστολής, για την αποφυγή παρανοήσεων. Το τεχνικό σχέδιο που ακολουθεί απεικονίζει στην ουσία τον πίνακα σε κλίμακα, όπου μπορεί ο ενδιαφερόμενος να βεβαιωθεί για το περιτύπωμα στην περίπτωση δυσανάλογων ασύμμετρων φορτίων. Εκεί πρέπει πλέον να μελετηθεί και ο τρόπος που θα τοποθετηθεί το φορτίο στο βαγόνι για να φανεί το σημείο που ενδεχόμενα θα υπερβαίνει, ή όχι το περιτύπωμα.

Η φόρτωση για παράδειγμα μίας τσάπας εκσκαφών έχει σαν πιο υψηλό σημείο την καμπίνα του χειριστή που ενδεχόμενα να βρίσκεται στο πλάι του μηχανήματος, ή ενδεχόμενα στο κέντρο. Αυτό σημαίνει ότι η τοποθέτηση στο βαγόνι και η στήριξη αυτού του μηχανήματος πρέπει να γίνει με προσπάθεια:

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

- 1) Να τοποθετηθεί η καμπίνα όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο κέντρο του βαγονιού. Με τον τρόπο αυτό να επιτευχθεί το όφελος υψηλότερου περιτυπώματος.
- 2) Να εξεταστεί αν το εμπόδιο είναι σε μία πλευρά κατά την φορά κινήσεως του συρμού, άρα μπορεί να τοποθετηθεί το εμπρός μέρος του μηχανήματος πίσω, για να αλλάξει η θέση της καμπίνας, σε σχέση με την φορά της αμαξοστοιχίας και την θέση του εμποδίου. (υπενθύμιση: σε άλλο σημείο τονίσαμε ότι στις ενδείξεις των βαγονιών φαίνεται και η φορά που κινείται επί του συρμού. Εδώ διαπιστώνεται ένας από τους λόγους. Αν η καμπίνα τοποθετηθεί σωστά κατά την φορά που κινείται ο συρμός δεν υπάρχει πρόβλημα. Αν όμως αλλάξει στην διαδρομή η φορά, το βαγόνι θα προσκρούσει στο εμπόδιο!)
- 3) Υπάρχει βέβαια και η λύση ανάγκης που επιλέγεται συχνά. Αυτή είναι η εργασία της αποσυναρμολόγησης του μέρους της μηχανής που παρουσιάζει το πρόβλημα, δηλαδή την υπέρβαση στο περιτύπωμα.

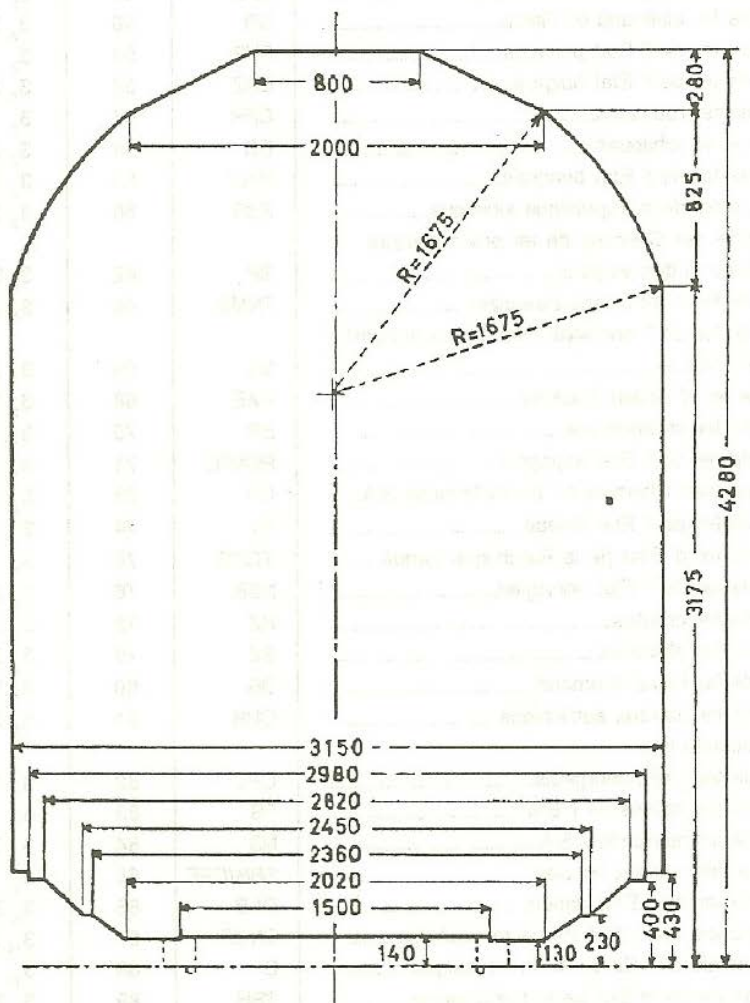
Πίνακας 31

Διεθνές περιτύπωμα φορτώσεως αποδεκτό από όλα τα δίκτυα,

πλην

— των BR (Πίνακας 3₁₀),

— των RAI (Πίνακας 3₁₅).



Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Ημιπλάτη περιτυπώματος

Ύψος από την κεφαλή σιδηροτρ.	Ημιπλάτος αντίστοιχο	Ύψος από την κεφαλή σιδηροτρ.	Ημιπλάτος αντίστοιχο	Ύψος από την κεφαλή σιδηροτρ.	Ημιπλάτος αντίστοιχο	Ύψος από την κεφαλή σιδηροτρ.	Ημιπλάτος αντίστοιχο
mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
		3 450	1 461	3 750	1 260	4 050	893
430	1 575	460	1 456	760	1 252	060	871
3 175		470	1 450	770	1 243	070	850
180	1 573	480	1 445	780	1 243	080	829
190	1 570	490	1 439	790	1 226	090	807
3 200	1 567	3 500	1 434	3 800	1 217	4 100	786
210	1 563	510	1 428	810	1 207	110	764
220	1 560	520	1 422	820	1 198	120	743
230	1 557	530	1 416	830	1 189	130	721
240	1 553	540	1 410	840	1 179	140	700
3 250	1 549	3 550	1 404	3 850	1 169	4 150	679
260	1 546	560	1 398	860	1 159	160	657
270	1 542	570	1 392	870	1 149	170	636
280	1 538	580	1 385	880	1 139	180	614
290	1 534	590	1 379	890	1 128	190	593
3 300	1 530	3 600	1 372	3 900	1 118	4 200	571
310	1 526	610	1 366	910	1 107	210	550
320	1 522	620	1 359	920	1 096	220	529
330	1 518	630	1 352	930	1 085	230	507
340	1 513	640	1 345	940	1 073	240	486
3 350	1 509	3 650	1 338	3 950	1 062	1 250	464
360	1 505	660	1 331	960	1 050	260	443
370	1 500	670	1 323	970	1 038	270	421
380	1 495	680	1 316	980	1 025	4 280	400
390	1 491	690	1 308	990	1 013		
3 400	1 486	3 700	1 301	4 000	1 000		
410	1 481	710	1 293	010	979		
420	1 476	720	1 285	020	957		
430	1 471	730	1 277	030	936		
440	1 466	740	1 269	040	914		
3 450	1 461	3 750	1 260	4 050	893		

Η κατάταξη των σιδηροδρομικών γραμμών

Οι γραμμές των δικτύων σε ότι αφορά στην φόρτωση των βαγονιών κατατάσσονται σε συγκεκριμένες κατηγορίες, οι οποίες δημοσιεύονται σε τρόπο που να είναι στους πάντες γνωστοί. Η κατάταξη αυτή ορίζει το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο του βαγονιού κατά άξονα, καθώς και την κατανομή του φορτίου αυτού κατά τρέχον μέτρο στην επιφάνεια φορτώσεως του βαγονιού. Παρακάτω αναλύουμε τις προδιαγραφές φορτώσεως από ένα παράρτημα του σχετικού εγχειριδίου της UIC, δηλώνοντας ταυτόχρονα πως ο αναγνώστης πρέπει να εξετάσει την ισχύ τους την στιγμή που υπολογίζει το φορτίο που πρέπει να φορτώσει για την αποστολή συγκεκριμένης παρτίδας. Τα στοιχεία αυτά είναι μόνιμα και σταθερά. Παρ' όλα αυτά φρόνιμο είναι να επιβεβαιώνονται και από τους σιδ/κούς υπαλλήλους κατά την διάρκεια της φόρτωσης. Υπάρχει για παράδειγμα το ενδεχόμενο σε ένα τμήμα της διαδρομής να εκτελούνται έργα και να έχει αναγγείλει κάποιο δίκτυο τον περιορισμό του αξονικού βάρους για το διάστημα που εκτελούνται τα έργα. Οι κατηγορίες των γραμμών είναι οι παρακάτω:

Κατηγορία γραμμής (μάζα)	μέγιστο βάρος (μάζα) κατά άξονα	μέγιστο βάρος στο
τρέχον μέτρο A	16 t	5,0
t/m B1	18 t	5,0
t/m B2	18 t	6,4
t/m C2	20 t*	6,4
t/m C3	20 t*	7,2
t/m C4	20 t*	8,0
t/m D2	22,5 t	6,4
t/m D3	22,5 t	7,2
t/m D4	22,5 t	8,0

Η γραμμή του ΟΣΕ ανήκει στην κατηγορία C και έχει επομένως δυνατότητα να φορτώνει τα βαγόνια με 20 τόνους κατά άξονα. Για ένα βαγόνι δηλαδή 2 αξόνων το μικτό βάρος πρέπει να ανέρχεται σε 40 τόνους. Αν αφαιρεθεί το απόβαρο του βαγονιού, ως πχ 12,5 τόνοι, τότε ως είναι αυτονόητο το ωφέλιμο φορτίο του βαγονιού ανέρχεται σε 27,5 τόνους. Για ένα βαγόνι 4

αξόνων το μέγιστο μικτό φορτίο στην γραμμή του ΟΣΕ είναι 80 τόνοι. Αν σε ένα τέτοιο βαγόνι φορτωθούν 2 ε/κ 30 ποδών το μέγιστο φορτίο τους πρέπει να είναι 30 τόνοι. (20 τόνοι περίπου το απόβαρο του βαγονιού, και 30 τόνοι βάρος έκαστο ε/κ άρα συνολικό μικτό βάρος 80 τόνοι.) Στην παραπάνω αρχή υπάρχει μία εξαίρεση για τις γραμμές C, επομένως και του ΟΣΕ. Το αξονικό βάρος επιτρέπεται να γίνει 20,5 τόνοι για μία ειδική κατηγορία βαγονιών 2 αξόνων, προκειμένου να αυξηθεί το ωφέλιμο φορτίο τους σε 25 τόνους. Με άλλα λόγια το μικτό φορτίο αυτών των βαγονιών είναι $2 \times 20,5 = 41$ τόνοι. Μείον το ωφέλιμο 25 τόνοι αυτό σημαίνει ότι τα βαγόνια αυτά έχουν απόβαρο 16 τόνους!

Υπάρχει όμως και μία ακόμα εξαίρεση στις γραμμές C του ΟΣΕ που παίζει σπουδαίο ρόλο και έχει επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των ΣΜ. Τα σύγχρονα βαγόνια για την μεταφορά ε/κ είναι προσαρμοσμένα να μεταφέρουν 2 ε/κ 45 ποδών, δηλαδή μήκους 13,60 μέτρων έκαστο. Πρόκειται για αρθρωτά βαγόνια 6 αξόνων συνολικού μήκους περίπου 30 μέτρων, ανάλογα την τεχνική εκάστου τύπου. Πλέον αυτών υπάρχουν και βαγόνια 4 αξόνων που φορτώνουν ορθολογικά 2 ε/κ 30 ποδών, δηλαδή μήκους 9 μέτρων έκαστο. Τα βαγόνια αυτά ανάλογα με τον τύπο κατασκευής είναι συνολικού μήκους περίπου 20 μέτρων. Για τα σύγχρονα βαγόνια των ΣΜ υπάρχει ένα αντιστάθμισμα για το αυξημένο απόβαρο που έχουν, προκειμένου να δέχονται στις γραμμές D 22,5 τόνους ανά άξονα. Το αντιστάθμισμα είναι η ανοχή να μεταφέρουν επίσης στις γραμμές C 20,5 τόνους κατά άξονα, αντί για 20.

Τα παραπάνω λαμβάνονται εκ πρώτης όψεως σαν δευτερεύουσας σημασίας, ίσως να περάσουν και απαρατήρητα. Δεν είναι όμως φρόνιμο να μην δοθεί σε αυτά η σημασία που έχουν στην ανταγωνιστικότητα των χερσαίων μέσων μεταφοράς, καθώς και των δικτύων μεταξύ των. Υπάρχουν φορτία ε/κ, πχ Αλβανίας, τα οποία αν φορτωθούν σε βαγόνι 4 αξόνων στον σιδηρόδρομο στα Σκόπια, που η γραμμές είναι D, θα φορτωθεί το βαγόνι με 90 τόνους μικτό βάρος. Αν τα φορτία αυτά φορτωθούν στην Θεσσαλονίκη, που η γραμμή του ΟΣΕ μέχρι την Ειδομένη είναι C, τότε το βαγόνι θα έχει μικτό βάρος κατά τα ανωτέρω 20,5 τόνους επί 4 άξονες ίσον με μόνο 82 τόνους μικτό βάρος.

Όταν όμως ο χρήστης της σιδ/κής μεταφοράς σχεδιάζει τα φορτία του, λαμβάνει πολύ σοβαρά υπόψη στους υπολογισμούς του το φορτίο των 8 τόνων ωφέλιμου βάρους που θα χάσει από το κάθε βαγόνι, αν μεταφέρει τα φορτία του δια μέσου της Θεσσαλονίκης, δηλαδή του ελληνικού δικτύου. Στην πράξη της συνεργασίας με τον σιδ/μο οι προβληματισμοί αυτοί είναι καθημερινή πρόκληση για τους ΔΜ, προκειμένου:

- *Να επιλέξουν τον τόπο αγοράς του προϊόντος,
 - *Να επιλέξουν το μεταφορικό μέσο,
 - *Να επιλέξουν το δρομολόγιο,
 - *Να μελετήσουν το άριστο μέγεθος της παραγγελίας,
- για να προκρίνουν και την πλέον οικονομική υλοποίηση της μεταφοράς.

Προβληματισμός εργασίας: Τα ε/κ των κινέζων που θα διακινηθούν μαζικά από το λιμάνι του Πειραιά δεν θα έχουν πρόβλημα αξονικού βάρους στην διαδρομή Αθήνα μέχρι τα σύνορα. Σίγουρα όμως θα έχουν σοβαρό πρόβλημα επιλογής των κατάλληλων βαγονιών για την όσο το δυνατόν αποδοτική εκμετάλλευση του μέγιστου μήκους του συρμού, σε σχέση με την ταυτόχρονη σύνθεση του συρμού με το μέγιστο βάρος. Εδώ θα πρόκειται για δύο τουλάχιστον βασικούς παράγοντες που θα επηρεάσουν το έργο:

Από την μία μεριά να αναχωρούν πάραυτα επί βαγονιών τα ε/κ όπως θα εκφορτώνονται από το πλοίο, χωρίς να είναι αναγκαία η απόθεση τους στον προβλήτα.

Από την άλλη να γίνονται οι ανάλογες επιλογές μεταξύ του μήκους των ε/κ έτσι ώστε να υπάρχει πλήρης εκμετάλλευση του ωφέλιμου μήκους του βαγονιού.

Ταυτόχρονα θα είναι μεγάλη πρόκληση, αν τα ε/κ θα έχουν διαφορετικούς προορισμούς. Εκεί πλέον θα πρέπει να μεταφερθούν τα ε/κ στο Θριάσιο για να ταξινομηθούν και να φορτωθούν εκ νέου στους διάφορους προορισμούς του κάθε συρμού.

Σε ότι αφορά στην κατανομή του βάρους στην επιφάνεια φορτώσεως του βαγονιού ανά τρέχον μέτρο ο παραπάνω πίνακας είναι αρκετά κατανοητός. Το βάρος πρέπει κατά βάση να κατανέμεται ομοιόμορφα στο βαγόνι. Αν υπάρχει μεταξύ του φορτίου και ένας αδιαίρετος όγκος σημαντικού βάρους, επιβάλλεται να φορτωθεί αυτός στο μέσο του βαγονιού, επάνω σε ειδική βάση, για να αποφευχθεί η μονόπλευρη φόρτωση του. Για περισσότερες λεπτομέρειες για τις ισχύουσες διατάξεις επιβάλλεται να ανατρέξει ο ενδιαφερόμενος στις προδιαγραφές φορτώσεως, ή ακόμα καλύτερα στους αρμοδίους υπαλλήλους- επισκέπτες του ΟΣΕ.

Εξαιρετικές μεταφορές

Υπάρχουν τέλος και συγκεκριμένες προδιαγραφές στηρίξεως των φορτίων επάνω στα βαγόνια, που δημιουργούν προβλήματα στην μεταφορά, παρ' όλο που εκπληρώνουν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις. Πρόκειται για φορτία όπως είναι παραδείγματος χάριν τα διάφορα μηχανήματα, οι κύλινδροι, οι σωλήνες, οι κορμοί δένδρων κλπ. Στις προδιαγραφές φορτώσεως των βαγονιών χαρακτηρίζεται μια μεταφορά ως εξαιρετική, αν το βάρος, οι διαστάσεις, ή η φύση του φορτίου έχουν σαν συνέπεια να προκαλούνται προβλήματα σε ένα τουλάχιστον από τα συμμετέχοντα δίκτυα σε αυτήν την μεταφορά - διαδρομή. Σαν συνέπεια αυτού η μεταφορά αυτή γίνεται δεκτή με ειδικούς όρους που θέτουν οι τεχνικές διευθύνσεις των δικτύων.

Αντίστοιχα και οι εμπορικές διευθύνσεις των δικτύων υπολογίζουν τις τυχόν επιβαρύνσεις που προκύπτουν για το δίκτυο από τα ειδικά μέτρα και τις προφυλάξεις που πρέπει να ληφθούν για την υλοποίηση της μεταφοράς. Ύστερα από αυτά προσφέρουν στον πελάτη την βασική τιμή της μεταφοράς με βάση το εφαρμοστέο τιμολόγιο, ή τις ειδικές συμφωνίες που ισχύουν, με

προσδιορισμό της ποσοστιαίας επιβάρυνσης λόγω των ειδικών συνθηκών που επιβάλουν την διενέργεια της μεταφοράς ως εξαιρετική.

Πρόσφατα προσφέρθηκαν τιμές από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για εξαιρετική μεταφορά, λόγω υπέρβασης του περιτυπώματος στην γραμμή Προμαχώνα μέχρι το Πύθιο. Επρόκειτο για μεταφορά μεγάλων ε/κ με ύψος 2,90 μέτρα σε ημιπλάτος περιτυπώματος 1,25 μέτρα. Για να διέλθουν τα ε/κ αυτά από μια συγκεκριμένη σήραγγα της διαδρομής, θα έπρεπε για λόγους ασφαλείας να κινείται ο συρμός με μόλις 5 χιλ. την ώρα. Με τον τρόπο αυτό θα αποφεύγονταν οι κραδασμοί και ο κίνδυνος να προσκρούσει το ε/κ στην σήραγγα. Για την καθυστέρηση όμως του συρμού απαιτείται να αποζημιωθεί το δίκτυο με μία προσαύξηση στο κόμιστρο.

Ιδιωτικά βαγόνια, Λόγοι υπάρξεως

Ιδιωτικά βαγόνια θεωρούνται σε γενικές γραμμές αυτά που **δεν** είναι ιδιοκτησίας κρατικού σιδ/κου δικτύου. Τα βαγόνια αυτά ανήκουν σε ιδιωτικά σιδ/κά δίκτυα ή σε εξειδικευμένες εταιρείες οι οποίες τα κατασκευάζουν, τα συντηρούν και τα διαθέτουν για χρήση στην πελατεία των. Ο στόλος των ιδιωτικών βαγονιών ανέρχεται σε όλη την Ευρώπη σε πολλές δεκάδες χιλιάδες και είναι όλα ειδικής κατασκευής με προδιαγραφές για την μεταφορά συγκεκριμένων προϊόντων. Η ειδική αυτή κατασκευή των έχει σαν συνέπεια να μεταφέρουν αποκλειστικά μόνο το προβλεπόμενο από τον ίδιο τον κατασκευαστή προϊόν, για το οποίο έχουν παραχθεί και τεθεί στην κυκλοφορία.

Αυτό σημαίνει ότι δεν είναι χρήσιμα στην πλατεία μάζα των πελατών του σιδ/μου, και επομένως τα σιδ/κά δίκτυα δεν έχουν συμφέρον να τα κατασκευάζουν για ίδιο λογαριασμό προς χρήση λίγων μόνο πελατών των. Η πολιτική των σιδ/μων είναι να κατασκευάζουν και να θέτουν στην διάθεση της πελατείας βαγόνια που έχουν κατασκευαστικά την δυνατότητα να μεταφέρουν πολλών ειδών κοινά φορτία. Αντίθετα οι εξειδικευμένες εταιρείες στην κατασκευή και την διάθεση ειδικών βαγονιών γνωρίζοντας τις ανάγκες της αγοράς, κατασκευάζουν αυτά τα ειδικά βαγόνια και τα διαθέτουν με διάφορους τρόπους στην διεθνή πελατεία των.

Τύποι ιδιωτικών βαγονιών

Τα ιδιωτικά βαγόνια είναι διαφόρων τύπων οι κυριότεροι των οποίων είναι:

1) βυτιοφόρα βαγόνια τα οποία κατασκευάζονται με ειδικές προδιαγραφές ανάλογα με την χρήση, δηλαδή,

- α) χημικών
- β) καυσίμων
- γ) αερίων υπό πίεση
- δ) οξέων
- κλπ.

- 2) Σιλοφόρα βαγόνια διαφόρων τύπων για μεταφορά προϊόντων σε σκόνη ή κόκκους,
 - α) άλευρα
 - β) τσιμέντα
 - γ) κόκκους άνθρακα
 - δ) δημητριακά
 - ε) ίνες αμιάντουκλπ
- 3) διώροφα βαγόνια μεταφοράς οχημάτων
- 4) βαγόνια μεγάλης χωρητικότητας μεταφοράς κοινών ογκωδών εμπορευμάτων με συρόμενες στέγες ή παρειές
- 5) βαθυδάπεδα οχήματα μεταφοράς υαλοπινάκων, ή ογκωδών φορτίων
- 6) και τέλος βαγόνια για τα ε/κ και τα ΦΔΧ ή κ/α για τις ΣΜ.

Υπάρχουν κυριολεκτικά δεκάδες παραλλαγές από όλους τους παραπάνω τύπους βαγονιών που απαιτούν εκτός της τεχνικής πλευράς και μια αυστηρά επιστημονική κατασκευή. Κατά την ωφέλιμη ζωή των βαγονιών αυτών υφίστανται για λόγους ασφαλείας σχολαστικούς, συχνούς και επισταμένους περιοδικούς ελέγχους. Για να γίνει αντιληπτό περί τίνος πρόκειται παρατίθενται μόνο δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα. Το πρώτο αναφέρεται στην μεταφορά χλωρίου, από την Θεσ/κη στην Λάρισα που χρησιμοποιούσε χαρτοβιομηχανία στην περιοχή αυτή για την λεύκανση του χαρτοπολτού, που παρήγαγε. Είχε υποδειχθεί αρμοδίως από την γερμανική εταιρεία που ήταν ο ιδιοκτήτης και εκμεταλλευτής του βαγονιού, ότι είναι τόσο επικίνδυνη διαδικασία η μεταφορά του χλωρίου, που αν συμβεί ένα περιστατικό και διαρρεύσει το προϊόν, θα πρέπει να εκκενωθεί ολόκληρη πόλη ή η περιοχή που θα συμβεί το ατύχημα. Αντίστοιχα επικίνδυνη είναι η μεταφορά του υγρού αζώτου που η θερμοκρασία του υλικού είναι μείον 170 βαθμοί Κελσίου.

Η χρήση των ειδικών βαγονιών είναι αρκετά επικίνδυνη και δύσκολη εργασία. Ανάλογα σοβαρή υπόθεση είναι η συντήρηση κατά την διάρκεια της εκμετάλλευσης του βαγονιού, ή η απόσυρση του μετά την ωφέλιμη ζωή ενός βαγονιού. Η εμπειρία από την χρήση και την συντήρηση των ειδικών βαγονιών είναι μακρόχρονη. Ενδεικτικά κρίνεται φρόνιμο να αναφερθούν δύο επιπλέον παραδείγματα, από ένα εργοστάσιο βαγονιών της γερμανικής εταιρείας EVA AG. Σε ένα βαγόνι το βυτίο του είχε συνθλιβεί κυριολεκτικά σαν ένα κουτί αναψυκτικού από αλουμίνιο, που το έσφιξε ένα δυνατό χέρι. Η εξήγηση ήταν ότι από λάθος του χρήστη έκλεισε ερμητικά το βυτίο μετά την εκφόρτωση, δημιούργησε κενό και η διαφορά της πίεσης το κατάντησε έτσι. Για ένα άλλο βαγόνι που εκ πρώτης όψεως φαινόταν καινούργιο, διευκρινίστηκε ότι παρ'όλο που είναι μόνο τεσσάρων ετών, θα πρέπει να αποσυρθεί και να ενταφιαστεί με ειδικό τρόπο. Το βυτίο στα χρόνια αυτά έχει εμποτιστεί με την ανώτατη επιτρεπόμενη ποσότητα ραδιενέργειας, και απαγορεύεται η καθ'οιονδήποτε τρόπο παραπέρα χρήση του, συμπεριλαμβανομένης και της τήξης του για ανακύκλωση και την δημιουργία νέου μετάλλου!

Δεν είναι όμως όλοι οι τύποι ιδιωτικών βαγονιών τόσο ακραίας και εξειδικευμένης τεχνολογίας. Μια ΣΕ έχει την επιλογή να αγοράσει για παράδειγμα ή να μισθώσει κοινά βαγόνια πλατφόρμες για μεταφορά ε/κ. Ο λόγος που λαμβάνει αυτήν την απόφαση είναι ενδεχόμενα η επίτευξη χαμηλότερων τιμών κομίστρων από τα δίκτυα ή η ανά πάσα στιγμή διαθεσιμότητα αυτών των βαγονιών της, για λογαριασμό της ίδιας ή των πελατών της. Παρενθετικά διευκρινίζεται πως και η προμήθεια ή η μίσθωση ε/κ διαφόρων τύπων, είναι και αυτή για αντίστοιχους λόγους ευρύτατα διαδεδομένη στους ενασχολούμενους με την χερσαία μεταφορά.

Κατασκευή και ένταξη στην κυκλοφορία ιδιωτικών βαγονιών

Ευθύς εξ αρχής θα πρέπει να διευκρινίσουμε την έννοια «ιδιωτικών» βαγονιών γιατί η έννοια αυτή έχει στην ουσία καταργηθεί σταδιακά ύστερα από την κατάρτιση της νέας COTIF του 1999. Αυτό έγινε γιατί όπως είναι γνωστό με εντολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής οι σιδ/μοι όφειλαν να εργαστούν στοχεύοντας το κέρδος. Η αλλαγή αυτή είχε σαν αποτέλεσμα τον γνωστό διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση των κρατικών ΣΕ. Με την έναρξη σε ισχύ των νέων ρυθμίσεων από την 1.7.2006 άλλαξε η ορολογία πάνω στην κατασκευή, την προμήθεια, την ιδιοκτησία, την απογραφή, την θέση σε κυκλοφορία και την διαχείριση του μεταφορικού έργου του συνόλου των βαγονιών.

Η σημαντική αλλαγή είναι ότι τα βαγόνια ιδιοκτησίας ιδιωτικών ΣΕ δεν είναι πλέον υποχρεωμένα να ενταχθούν στον στόλο των κρατικών ΣΕ. Όλα τα βαγόνια κρατικά και μη υπόκεινται στις ίδιες ρυθμίσεις, γιατί όλα χωρίς εξαίρεση κυκλοφορούν με το ίδιο καθεστώς και απογράφονται ή τίθενται σε εκμετάλλευση με τους ίδιους όρους. Η νέα κατάσταση μπορεί με βεβαιότητα να συγκριθεί με αυτό που συμβαίνει με τα οδικά οχήματα κρατικά και μη. Άπαντα τα οχήματα αυτά δηλαδή είναι απογραμμένα στο ΥΜΕΤ, χωρίς να είναι υποχρεωμένα τα ιδιωτικά οχήματα να απογραφούν με ειδικό κωδικό μέσα σε ένα φορέα που είναι απογραμμένα τα κρατικά αυτοκίνητα!

Τα κενά σιδ/κά βαγόνια κρατικά ή μη, μεταφέρονται ομοιόμορφα με ειδικό κωδικό ΝΗΜ:

9921.00 τα σιδ/κά βαγόνια σαν κενά μέσα μεταφοράς δύο αξόνων μη ειδικά κατονομαζόμενα

9922.00 τα σιδ/κά βαγόνια σαν μέσα μεταφοράς κενά με περισσότερους από δύο άξονες, μη ειδικά κατονομαζόμενα.

Οι παραπάνω δύο βασικές κωδικοποιήσεις δέον όπως συμπληρωθούν με διάφορες ειδικές περιπτώσεις ως πχ:

9921.10 κενά βαγόνια 2 αξόνων που μεταφέρονται για περιοδική επιθεώρηση, ή προέρχονται από αυτήν.

9921.20 κενά βαγόνια 2 αξόνων που μεταφέρονται για έκτακτη επισκευή, ή προέρχονται από επισκευή.

9921.30 κενά βαγόνια 2 αξόνων που μεταφέρονται για καθαρισμό ή προέρχονται από καθαρισμό.

9921.40 κενά βαγόνια 2 αξόνων που μεταφέρονται για ενοικίαση ή επιστρέφονται από ενοικίαση.

Αντίστοιχα ως ανωτέρω ισχύει η ανάλυση στον κωδικό 9922.00 για τα βαγόνια με περισσότερους των δύο άξονες.

Όταν το βαγόνι μεταφέρεται ως εμπόρευμα, πχ ως πωληθέν, που έλκεται επάνω στους τροχούς του, τότε λαμβάνει τον κωδικό ΝΗΜ 8606.00, και για την έλξη αυτή του βαγονιού εκδίδεται η φορτωτική που φέρει το σημείο «X» στην ένδειξη CUV στο άνω μέρος του γνωστού εντύπου της σιδ/κής φορτωτικής. Σχολιάζοντας τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι και τα βαγόνια, όπως και τα ΦΔΧ υπόκεινται σε διάφορες διαδικασίες κατά τον χρόνο που τα εκμεταλλεύονται οι ΣΕ. Αντίστοιχη διαχείριση έχουν και τα οδικά οχήματα για να περάσουν από τεχνολογικό έλεγχο (ΚΤΕΟ), να πάνε στο πλυντήριο, να αποχαρακτηριστούν, να κινηθούν κενά φορτίου για διαφόρους λόγους, κλπ. Στον σιδ/μο τα βαγόνια δεν συνοδεύονται όπως τα ΦΔΧ από τον οδηγό. Για τον λόγο αυτόν θα πρέπει τα συνοδευτικά τους έγγραφα να δηλώνουν μεταξύ άλλων και το καθεστώς και τον λόγο που διακινούνται.

Στην ανάπτυξη των κειμένων μας αναφέρονται τα βαγόνια μη κρατικών ΣΕ σαν ιδιωτικά, για να υπάρξει η διαφορά μεταξύ των δύο αυτών φορέων. Είναι όμως βέβαιο ότι σε βάθος χρόνου θα καθιερωθεί ενοποίηση των όρων που αναφέρονται στα βαγόνια, η οποία θα προκύψει από τον νέο τρόπο λειτουργίας των ΣΕ. Στο μέλλον είναι βέβαιο ότι θα υπάρξουν εξαγορές, συνεργασίες, συμμετοχές, ή και συγχωνεύσεις μεταξύ των ΣΕ. Η εξέλιξη αυτή σημαίνει ότι θα ατονήσει η έννοια του προσώπου που κατέχει τα πλειοψηφικά ή μη πακέτα των μετοχών των ΣΕ, ή ποιος θα είναι επιφορτισμένος με την διαχείριση των μεταφορών των ΣΕ.

Αυτό θα σημαίνει επίσης πως και ο στόλος των βαγονιών δεν θα πρέπει να είναι ανασχετικός παράγοντας στην επίτευξη αυτής της πολιτικής. Τα βαγόνια κατά συνέπεια για όλες ανεξαιρέτως τις ΣΕ δεν θα πρέπει να αποτελούν τίποτα περισσότερο από ένα περιουσιακό στοιχείο. Το βαγόνι επομένως θα απογράφεται σαν πάγιο και θα καταχωρείται στα λογιστήρια των ΣΕ σαν ένα στοιχείο του ενεργητικού. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς της ΣΕ, δηλαδή η σύνθεση του μετοχικού κεφαλαίου, παίζει σε αυτήν την περίπτωση ένα ασήμαντο ρόλο, αν δηλαδή πλειοψηφεί κράτος ή ιδιώτης.

Όπως έγινε αντιληπτό τα «ιδιωτικά» βαγόνια είναι αυστηρών τεχνικών προδιαγραφών και φέρουν ειδικές υπερκατασκευές για την ασφαλή μεταφορά του φορτίου, για το οποίο προορίζονται. Για τα οξέα π.χ. επιστρώνεται η εσωτερική επιφάνεια του βυτίου για να μην διαβρωθεί το μέταλλο. Για πολλά προϊόντα το βυτίο φέρει εξωτερική μόνωση και δεύτερο προστατευτικό τοίχωμα. Σε άλλα βυτία φέρει επιπλέον και στέγαστρο για να αποφεύγονται οι κάθετες - θερμές - ακτίνες του ηλίου, κλπ.

Η κατασκευή και η εκμετάλλευση από αυτόν τον λόγο είναι αντικείμενο ειδικών εταιρειών βαγονιών, που άλλες τα πωλούν αναλαμβάνοντας την

συντήρηση και επισκευή τους και άλλες τα εκμεταλλεύονται οι ίδιες ή μέσω θυγατρικών ή αδελφών εταιρειών του ομίλου των. Το γεγονός μέχρι τώρα είναι ένα: Τα σιδ/κά δίκτυα αδυνατούν με τα δικά τους εργοστάσια να κατασκευάσουν ή να συντηρήσουν την υπερκατασκευή, που είναι κυρίως βυτία, όλων αυτών των βαγονιών. Το μόνο που δύνανται και γνωρίζουν άριστα να επισκευάζουν τα δίκτυα, αν χρειαστεί κατά την διάρκεια μια μεταφοράς, είναι η συντήρηση και επισκευή του πλαισίου, των φορείων ή των αξόνων των βαγονιών αυτών.

Τα ιδιωτικά βαγόνια για να τεθούν σε κυκλοφορία πρέπει να ενταχθούν στον αρμόδιο φορέα των σιδ/μων που προβλέπεται στα παραρτήματα της COTIF. Δηλαδή ο κάθε ιδιοκτήτης του βαγονιού όφειλε να προσκομίσει τα έγγραφα κατοχής, κατασκευής και αδείας τύπου έτσι ώστε να επιτρέπεται στον φορέα να το απογράψει. Η διαδικασία της απογραφής ενός νέου βαγονιού είναι να του δώσει δηλαδή τον αριθμό και τα λοιπά σημεία που πρέπει να φέρει, για να κυκλοφορεί νόμιμα όπως όλα τα άλλα βαγόνια. Είναι στην ουσία μία απλή διαδικασία και τα δίκτυα έχουν εμπειρία στον τομέα αυτό από μακρού χρόνου. Τα βαγόνια που εντάσσονται σε ένα δίκτυο είναι προστατευμένα βάσει των διεθνών συμβάσεων των δικτύων της Ευρώπης.

Για το κάθε βαγόني υπάρχει ο φερόμενος ιδιοκτήτης, που θεωρείται δίχως αμφιβολία κύριος και κάτοχος του συγκεκριμένου βαγονιού. Πέραν αυτού σημαντικό ρόλο παίζει και ο μόνιμος εκμεταλλευτής του βαγονιού. Ο οιοσδήποτε τρίτος έχει ενστάσεις για την ιδιοκτησία του βαγονιού, οφείλει να το αποδείξει στα αρμόδια διαιτητικά όργανα των δικτύων της Ευρώπης. Σε ειδική σελίδα εξευρίσκεται αμέσως ο ιδιοκτήτης του βαγονιού, είτε αυτός είναι ιδιωτική εταιρεία ή κρατικό δίκτυο. Αναγράφοντας τον αριθμό εμφανίζεται αμέσως ο ιδιοκτήτης. Αυτό βοηθά τα δίκτυα να επικοινωνούν σε περίπτωση ζημιών των βαγονιών, ή για την αίτηση οδηγιών για την παραπέρα διαχείριση τους ύστερα από την εκφόρτωσή τους.

Το σύστημα αυτό αναγνωρίσεως του ιδιοκτήτη ενός βαγονιού έχει και εμπορική σημασία. Ο υποψήφιος πελάτης λαμβάνοντας γνώση της ύπαρξης ενός βαγονιού της συγκεκριμένης τεχνολογίας, έχει την δυνατότητα να έρθει σε επαφή με τον ιδιοκτήτη, για να διερευνήσει κατά πόσο τον συμφέρει να χρησιμοποιήσει τα βαγόνια αυτού του τύπου για την διενέργεια του δικού του μεταφορικού έργου. Στην συνέχεια παρατίθενται δύο εικόνες, που βοηθούν να γίνει αντιληπτός ο τρόπος που διαπιστώνεται ο ιδιοκτήτης του βαγονιού:

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

The screenshot shows a web browser window displaying the GCU Bureau website. The browser's address bar shows the URL <http://www.gcubureau.org/page/40/Wagen-DB>. The website header features the GCU Bureau logo and the text "General Contract of Use for wagons", "Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons", and "Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen". There are language selection buttons for EN, FR, and DE. A navigation menu on the left lists various sections such as "WILLKOMMEN - HOME", "ANSPRECHPARTNER VERWALTUNG", "AKTUALISierter VERTRAG", "GESCHICHTE - VORIGE ÄNDERUNGEN", "BEKANNTGABE ÄNDERUNGEN", "FORMULARE", "LISTE DER AVV-VERTRAGSPARTEIEN", "BEITRITTSdokUMENTE", "BEITRITT & AUSTRITT VON VERTRAGSPARTEIEN", and "INFORMATIONEN - EMPFEHLUNGEN". The main content area is titled "WAGEN DB" and contains a search form. The search form has a title "Abfrage der Wagendatenbank - Benutzeranweisung" and a PDF icon. Below the title is a "SEARCH" section with a "Wagon number:" label, a plus sign icon, a text input field, a red 'x' icon, and "SEARCH" and "RESET" buttons. The browser's taskbar at the bottom shows icons for Internet Explorer, a folder, a media player, a person, a red pushpin, a clock, and a document.

Στην πρώτη παραπάνω εικόνα φαίνεται ο πίνακας που εμφανίζεται στον ενδιαφερόμενο όταν αναζητά την ιδιοκτησία ενός βαγονιού. Υπάρχει επιλογή τριών ξένων γλωσσών, αυτή της γαλλικής, ή της γερμανικής ή και της αγγλικής. Στην συνέχεια ο ενδιαφερόμενος δεν έχει παρά να αναγράψει τον αριθμό του βαγονιού και να δώσει την εντολή της αναζήτησης. Αμέσως μετά θα εμφανιστεί η δεύτερη παρακάτω εικόνα, με την επωνυμία του ιδιοκτήτη του βαγονιού με στοιχεία χρήσιμα για την επικοινωνία μαζί του. Αν αναγραφεί λάθος αριθμός βαγονιού, ή αν το βαγόνι δεν είναι καταχωρημένο σε αυτό το όργανο, υπάρχει και άλλη σελίδα που η πρόσβαση επιτρέπεται μόνο με εξουσιοδότηση των αρμοδίων οργάνων της Διακρατικής Οργανώσεως για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές, OTIF, για την οποία έχουμε ήδη αναφερθεί.

The screenshot shows a web browser window with the URL <http://www.gcubureau.org/page/40/Wagen-DB>. The page title is "Abfrage der Wagendatenbank - Benutzeranweisung". A search bar contains the text "Wagon number:" followed by a plus sign icon and a text input field with the value "338845655483". Below the search bar are "SEARCH" and "RESET" buttons. The search results are displayed in a table:

1	Wagon Number: 338845655483	VKM Unique: TRWBE
	Keeper: TRW s.a.	Contact: Vincent Bourgois
	Phone:	Email: vincent.bourgois@interferryb
1		

At the bottom of the page, there is a footer with the text: "Θέλετε η Αυτόματη Καταχώρηση να θυμάται καταχωρήσεις φορμών web; [Πληροφορίες σχετικά με την Αυτόματη Καταχώρηση](#)".

Βαγόνια δικτύων εκλαμβάνόμενα στο παρελθόν ως ιδιωτικά

Υπάρχουν πολλές περιπτώσεις που τα σιδ/κα δίκτυα έρχονται σε συμφωνία με πελάτες για την παραχώρηση ορισμένου αριθμού βαγονιών με σκοπό την διενέργεια συγκεκριμένων διεθνών μεταφορών. Τα βαγόνια αυτά παραχωρούνται έναντι συμφωνημένου τιμήματος για τον χρόνο της χρησιμοποιήσεώς των. Το κρατικό δίκτυο ιδιοκτησίας γνωστοποιεί σε αυτήν την περίπτωση στα άλλα δίκτυα τους όρους κυκλοφορίας αυτών των βαγονιών και έτσι αυτά τα βαγόνια εκλαμβάνονται στις μεταξύ των δικτύων στις τυχόν εκκαθαρίσεις των σαν ιδιωτικά, δηλαδή ελεύθερα τελών.

Τα βαγόνια αυτά κινούνται συνήθως σε συγκεκριμένες διαδρομές και κατά κανόνα σε κλειστές αμαξοστοιχίες. Δηλαδή όλος ο συρμός αποτελείται από βαγόνια του ίδιου πελάτη που κινούνται όλα μαζί από τον σταθμό αναχωρήσεως στον σταθμό προορισμού. Στην συνέχεια επιστρέφουν ανάλογα φορτωμένα ή κενά φορτίου στον τόπο αναχωρήσεως. Ο λόγος που κινούνται

με αυτόν τον μαζικό τρόπο τα βαγόνια είναι αυτός που δελεάζει και τα δίκτυα να συνάπτουν αυτού του είδους τις συμφωνίες. Για τα δίκτυα υπάρχει μειωμένο λογιστικό κόστος για την παρακολούθηση των δρομολογίων. Αν λάβουμε υπόψη μας ότι ένας πλήρης συρμός συντίθεται από 17 - 26 περίπου βαγόνια, γίνεται αντιληπτό ότι αντί για την έκδοση αντίστοιχου αριθμού φορτωτικών, εκδίδεται μόνο μία για τον πλήρη συρμό!

Στα τελευταία χρόνια ο τρόπος αυτός της κυκλοφορίας των βαγονιών έχει γίνει πλέον θεσμός. Ο διαχειριστής της σιδ/κής μεταφοράς δεν δύναται να στραφεί πλέον στα σιδ/κά δίκτυα για να μεταφέρει ένα μικρό αριθμό βαγονιών. Προς τον σκοπό αυτό είναι υποχρεωμένος να στραφεί και να αναζητήσει τις υπηρεσίες ενός εκμεταλλευτή μεταφορικών αξόνων. Οι επιχειρήσεις αυτές έχουν την δυνατότητα να περισυλλέγουν το φορτία διαφόρων ΕΒΕ ή άλλων μικρών ΜΕ και να συνθέτουν με αυτά πλήρεις συρμούς, οι οποίοι εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια στις γραμμές που εξυπηρετούν. Προς τον σκοπό αυτό έρχονται σε επαφή με τα δίκτυα και διαπραγματεύονται τόσο το εμπορικό, όσο και το τεχνικό μέρος της εκτελέσεως του έργου αυτού.

Κατασκευή και εμπορική εκμετάλλευση των ιδιωτικών βαγονιών

Η επιλογή για την κατασκευή ενός ειδικού βαγονιού δεν στοχεύει μόνο σε κατασκευαστικά πλεονεκτήματα σε ότι αφορά στον τεχνικό τομέα, αλλά και σε ειδικά προνόμια τιμολογιακών διευκολύνσεων στον τομέα της εμπορικής του εκμεταλλεύσεως. Αυτό γίνεται για να επιτευχθεί η όσο το δυνατό ευνοϊκή τιμολογιακή μεταχείριση εκ μέρους των σιδ/μων. Σε ότι αφορά στα βαγόνια βυτία, επειδή πρόκειται κατά κανόνα για βαγόνια μεταφοράς συγκεκριμένων υγρών προϊόντων, στόχος του κατασκευαστή είναι να ληφθεί υπόψη το ειδικό βάρος του φορτίου που θα μεταφέρει. Αυτό ορίζει και τον κυβισμό που πρέπει να έχει το βυτίο, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται με ασφάλεια η φόρτωση του βαγονιού στο όριο φορτώσεως. Σε ότι αφορά στα ανοικτά βαγόνια ο κατασκευαστής φροντίζει τόσο για το ωφέλιμο μήκος της επιφάνειας φορτώσεως, όσο και για το ύψος της από την γραμμή. Με τον τρόπο αυτό πετυχαίνει να μην υπάρχει απώλεια όγκου στο βαγόνι που κατασκευάζει και προορίζει για το συγκεκριμένο φορτίο.

Το βυτίο δηλαδή θα πρέπει να έχει τόσο κυβισμό ώστε να γεμίζει πλήρως για να μην υπάρχει μετατόπιση του υγρού φορτίου. Στα βαγόνια βυτία ενδείκνυται η πλήρης κάλυψη όλου του όγκου του βυτίου με το υγρό προϊόν, διαφορετικά θα πρέπει να έχει το βυτίο υποδιαίρεσεις σε διαμερίσματα, έτσι ώστε να γεμίζουν πλήρως μόνο ορισμένα από αυτά. Σε τέτοιες περιπτώσεις αρκεί η κατανομή του βάρους του φορτίου μέσα στο βυτίο να γίνει με τρόπο που να μην αντίκειται στις όρους και τις προδιαγραφές φορτώσεως των βαγονιών.

Οι παραπάνω παράμετροι έχουν άμεση συνέπεια στο μήκος του βαγονιού και βέβαια στο περιτύπωμα της διαδρομής, για το οποίο έχουμε αναφερθεί σε

άλλο σημείο του παρόντος. Εκτός αυτών πρέπει να ληφθεί υπόψη και το αξονικό βάρος των γραμμών που θα κινηθεί το βαγόνι. Αυτό καθορίζει αν το βαγόνι θα κατασκευαστεί τελικά με δύο, με τέσσερις, ή περισσότερους άξονες. Τέλος πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και τα ισχύοντα σιδ/κά τιμολόγια που αναφέρουν τα ελάχιστα βάρη που τιμολογούν στους διάφορους τύπους βαγονιών.

Με άλλα λόγια:

Δεν πρόκειται να κατασκευαστεί σε πλαίσιο βαγονιού ένα βυτίο που αν γεμίσει πλήρως θα περιέχει 19 τόνους ωφέλιμο φορτίο. Είναι γνωστό ότι για τους 19 τόνους πραγματικό φορτίο το τιμολογητέο βάρος είναι οι 20 τόνοι. Δεδομένου λοιπόν ότι θα πληρωθούν έτσι ή αλλιώς κόμιστρα για είκοσι τόνους το βυτίο πρέπει να έχει χωρητικότητα 20 και πλέον τόνους για να αποφεύγεται η επιπλέον τεκμαρτή χρέωση, για ένα τόνο φορτίου που δεν μεταφέρεται.

Τα δίκτυα χρεώνουν ελάχιστα βάρη και στα βαγόνια που έχουν περισσότερους από 2 άξονες. Θα πρέπει και εδώ οι κατασκευαστές να λάβουν υπόψη αυτήν την τιμολογιακή πολιτική των δικτύων και να φροντίζουν το μικτό βάρος των βαγονιών με 2 άξονες, (εμπόρευμα και βαγόνι μαζί), να μην υπερβαίνουν τους 40 ή 42 τόνους. Αντίστοιχα για τα βαγόνια των τεσσάρων αξόνων να μην υπερβαίνουν το μικτό βάρος των 82, ή 90 τόνων. Δέον να σημειωθεί ότι το μέγιστο μήκος των συρμών δεν κρίνεται μόνο από τα μέτρα μήκους, αλλά ενδεχόμενα και από τον συνολικό αριθμό των αξόνων των βαγονιών που τους συνθέτουν. Επιπλέον δε και από το συνολικό μικτό βάρος της αμαξοστοιχίας. Αυτό σημαίνει πως κάθε περιττό απόβαρο από την κακή κατασκευή του βαγονιού βαίνει σε βάρος του ωφέλιμου φορτίου του ίδιου του βαγονιού και κατά συνέπεια της αμαξοστοιχίας.

Στο σημείο αυτό δέον να τονιστεί ότι το κάθε βαγόνι εφ' όσον είναι συζευγμένο σε πλήρη αμαξοστοιχία τιμολογείται συνολικά από την σιδ/κή επιχείρηση, μαζί με όλα τα άλλα βαγόνια του συρμού. Όταν μία επιχείρηση έχει αγοράσει κόμιστρα για την έλξη μίας πλήρους αμαξοστοιχίας, την επιλογή για τον τρόπο φορτώσεως του κάθε επί μέρους βαγονιού τον επιλέγει ο πελάτης της ΣΕ. Υπάρχουν όμως συγκεκριμένοι περιορισμοί σχηματισμού και κυκλοφορίας του συρμού που πρέπει οπωσδήποτε να σεβαστεί:

- 1) Το περιτύπωμα.
- 2) Το όριο φορτώσεως του κάθε βαγονιού.
- 3) Την κατανομή του φορτίου κατά μήκος της φορταμάξης, (δηλαδή της επιφάνειας φορτώσεως),
- 4) Το αξονικό βάρος.
- 5) Την λήξη της προθεσμίας του βαγονιού για να περάσει επιθεώρηση.
- 6) Τις προδιαγραφές στήριξης των φορτίων στα ανοικτά - επίπεδα βαγόνια.
- 7) Την ανώτατη επιτρεπόμενη ταχύτητα που επιτρέπεται να μεταφερθεί το βαγόνι.
- 8) Το μέγιστο συμφωνηθέν μήκος της αμαξοστοιχίας.
- 9) Το μέγιστο συμφωνηθέν βάρος του συρμού. (βαγόνι + εμπόρευμα + ε/κ).

Τρόπος εκμεταλλεύσεως των ειδικών ιδιωτικών βαγονιών

Γνωρίσαμε ελάχιστες από τις κατασκευαστικές ιδιαιτερότητες των ιδιωτικών βαγονιών. Γίνεται κατανοητό λοιπόν γιατί τα δίκτυα δεν ενδιαφέρονται να κατασκευάσουν ή να διαθέτουν στην πελατεία τέτοιου είδους ειδικά βαγόνια. Τον ρόλο αυτό τον έχουν αναλάβει εξειδικευμένες επιχειρήσεις με πείρα σε αυτό το αντικείμενο, τόσο για την κατασκευή όσο και για την συντήρηση του βυτίου αυτού του τροχαίου υλικού. Εκτός από την περίπτωση που ο χρήστης αγοράζει το συγκεκριμένο βαγόνι και το χρησιμοποιεί στις μεταφορές του, υπάρχουν κατά κανόνα οι παρακάτω τρόποι εκμεταλλεύσεως των ειδικών ιδιωτικών βαγονιών.

A) Διάθεση του βαγονιού για ορισμένο χρόνο

Στην περίπτωση αυτή ο χρόνος μίσθωσης αρχίζει με την αναχώρηση του βαγονιού από τον σταθμό που βρίσκεται σταθμευμένο προς τον σταθμό προορισμού που επιθυμεί να το παραλάβει για να το χρησιμοποιήσει ο μισθωτής. Ο χρόνος της μίσθωσης λήγει αντίστοιχα την ημέρα που θα φθάσει πίσω κενό το βαγόνι στον προσυμφωνηθέντα σταθμό, που έχει την έδρα του το βαγόνι. Το μίσθωμα καθορίζεται συνήθως σε ημερήσια αποζημίωση, η οποία βέβαια κυμαίνεται ανάλογα τον τύπο του βαγονιού, τον χρόνο μίσθωσης και τις τιμές της αγοράς. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε για να υπάρχει μια περίπου γνώση, ότι η τιμή ενός ειδικού ιδιωτικού βαγονιού δυνατόν να ανέρχεται σε 30, ή 40, και πλέον ευρώ την ημέρα.

Το κόστος αυτό λειτουργεί καταλυτικά στις επιλογές των ΕΒΕ, γιατί είναι δυνατόν να επιλέξουν να δεσμεύουν το βαγόνι στις εγκαταστάσεις τους σαν αποθήκη, έως ότου αναλωθεί το φορτίο. Είναι θέμα κοστολογίου για τους αγοραστές του προϊόντος, αν δηλαδή τους συμφέρει να κατασκευάσουν και να συντηρούν στους χώρους της επιχείρησής τους τις πολυδάπανες αποθήκες ειδικών προδιαγραφών για την εκφόρτωση της παρτίδας. Ή αντίστοιχα να μελετούν το ενδεχόμενο να χρησιμοποιούν το βαγόνι σαν αποθήκη! Ο ΔΜ πρέπει να γνωρίζει την διαθεσιμότητα χώρου και το κόστος κατασκευής, σε συνάρτηση με τον χρόνο αναλώσεως του φορτίου. Ταυτόχρονα πρέπει να λάβει υπόψη και άλλους παράγοντες, αν πχ το προϊόν αυτό είναι βασική πρώτη ύλη, ή αναφέρεται σε υλικό για την κάλυψη μίας έκτακτης ανάγκης. Το παρόν έργο δεν δύναται να αναλωθεί σε αυτές τις μελέτες.

B) Διάθεση του βαγονιού ανά δρομολόγιο

Αυτή συμφέρει όταν ο χρήστης δεν έχει συχνές μεταφορές και το βαγόνι δρομολογείται για την κάλυψη περιορισμένου και σποραδικά εμφανιζόμενου έργου. Δεν αξίζει σε αυτήν την περίπτωση να καταβάλει άσκοπα τα μισθώματα, για να έχει στην κατοχή και την διαχείριση του ένα βαγόνι που βρίσκεται για πολύ χρόνο σε αδράνεια. Στην περίπτωση αυτή λογαριάζει το μίσθωμα σε συνδυασμό με το κόστος παραλαβής και επιστροφής του βαγονιού στην έδρα του. Βέβαια για μία ελληνική επιχείρηση δεν συμφέρει αυτό το είδος μεταφοράς γιατί στην καλύτερη περίπτωση πρέπει να επιβαρυνθεί με μεγάλο κόστος για να έρθει το βαγόνι από την έδρα του στην

Ελλάδα. Αντίθετα μια βιομηχανία της κεντρικής Ευρώπης δεν έχει ανάλογο πρόβλημα γιατί τα ειδικά βαγόνια βρίσκονται σταθμευμένα πολύ κοντά τους. Πέραν τούτου οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις στις χώρες αυτές διαθέτουν κατά κανόνα σιδ/κή σύνδεση, κάτι που δεν είναι σύνηθες στην Ελλάδα.

Γ) Διάθεση του βαγονιού μαζί με την υπηρεσία της μεταφοράς

Στην περίπτωση αυτή διατίθεται το βαγόνι με πληρωμή των κομίστρων καθώς και του κόστους επαναπατρισμού από την επιχείρηση που είναι ιδιοκτήτης ή εκμεταλλευτής. Ο εκμισθωτής λειτουργεί σε αυτήν την περίπτωση σαν ΜΕ και καταβάλλει στον σιδ/μο τα κόμιστρα, καθώς και τα λοιπά τέλη που γνωρίζει ότι θα προκύψουν, και εκτελεί στην ουσία μια ολοκληρωμένη μεταφορά από σταθμό σε σταθμό ή ενδεχόμενα από πόρτα σε πόρτα.

Δ) Διάθεση του βαγονιού με χρηματοδοτική μίσθωση

Σε αυτήν την περίπτωση έχουμε την παραχώρηση του βαγονιού στον πελάτη, ο οποίος το εκμεταλλεύεται σαν δικό του, πληρώνοντας απλά τα μισθώματα. Η μεταξύ τους σύμβαση για την συντήρηση και επισκευή του βαγονιού δεν αποτελεί μέρος της συμβάσεως της χρηματοδοτικής μίσθωσης. Συνήθως ο πωλητής αναλαμβάνει την υποχρέωση να απογράψει το βαγόνι σε ένα δίκτυο αν είναι καινούργιο, για να πάρει με αυτόν τον τρόπο σημεία και αριθμούς, που θα του επιτρέψουν την διεθνή κυκλοφορία. Αν είναι μεταχειρισμένο τότε είναι θέμα συμφωνίας αν θελήσουν οι πλευρές να το απογράψουν σε άλλο δίκτυο ή να παραμείνει ως έχει με την απογραφή στο υπάρχον δίκτυο. Η διάθεση του βαγονιού με τον τρόπο αυτό δεν διαφέρει από την χρηματοδοτική μίσθωση των ΦΔΧ.

Η οργάνωση των επιχειρήσεων ιδιωτικών βαγονιών

Η οργάνωση των επιχειρήσεων διαθέσεως ιδιωτικών βαγονιών στην Ευρώπη είναι διδαλώδης. Επιφανειακά εμφανίζονται στην αγορά σαν ένας μεγάλος αριθμός ανεξαρτήτων επιχειρήσεων, ενώ στην πραγματικότητα πρόκειται για ομάδα αδελφών επιχειρήσεων που ελέγχονται από ένα μεγάλο συμφέρον, δηλαδή μια εταιρεία χαρτοφυλακίου που ελέγχει μεγάλα πακέτα μετοχών αυτών των εταιρειών. Στην ουσία πρόκειται δηλαδή για ένα ολιγοπώλιο μερικών ομίλων που έχουν σαν αντικείμενο την κατασκευή, την εκμετάλλευση και την συντήρηση των ειδικών βαγονιών. Εξυπακούεται ότι οι επιχειρήσεις αυτές είναι εισηγμένες σε χρηματιστήρια και αλλάζουν εύκολα τα πρόσωπα που τις ελέγχουν. Ο τόπος αυτός της οργάνωσης είναι επιβεβλημένος για τρεις λόγους:

- A) Οι επενδύσεις στον κλάδο αυτόν της οικονομίας είναι τεράστιες, με συνέπεια λίγες επιχειρήσεις να καλύπτουν την εκάστοτε ζήτηση στην αγορά.
- B) Οι πελάτες των εταιρειών αυτών είναι μεγάλου μεγέθους με έδρα διάφορα κράτη της υφηλίου, πλην όμως διακινούν φορτία στην Ηπειρωτική Ευρώπη.
- Γ) Η ωφέλιμη ζωή των βαγονιών είναι μακρόχρονη, με συνέπεια να μην τολμούν οι επενδυτές να τοποθετήσουν τα κεφάλαια τους σε μια κορεσμένη αγορά, με αμφίβολη απόδοση των κεφαλαίων τους στο ορατό μέλλον.

Η κάθε επί μέρους ανεξάρτητη επιχείρηση έχει σαν αντικείμενο την εκμετάλλευση ενός ορισμένου αριθμού βαγονιών που είναι ιδιοκτησία της. Αν όμως της ζητηθεί βαγόνι που δεν διαθέτει, τότε σπεύδει μέσω των αδελφών εταιρειών να το προμηθευτεί και να το διαθέσει στον πελάτη. Αν πάλι γνωρίζει ότι τον τύπο αυτού του βαγονιού τον εκμεταλλεύεται και άλλη αδελφή εταιρεία, φροντίζει να την ενημερώσει αρμοδίως, για να αποφευχθεί η υποβολή διπλής προσφοράς. Η γεωγραφική κατανομή των επιχειρήσεων αυτών εκτείνεται σε όλη την Ευρώπη. Στην Ελλάδα είχε συσταθεί μια τέτοια εταιρεία στις αρχές του 1981.

Η εταιρεία ονομαζόταν CAIB ΕΛΛΑΣ Α.Κ.Ε.Μ.Ε. (Ανώνυμος Κατασκευαστική Εμπορική και Μεταφορική Εταιρεία). Η πολιτική της εποχής δεν ευνοούσε μεταξύ άλλων και την ανάπτυξη των κοινοτικών επιχειρήσεων μεταφορών στην Ελλάδα. Η εταιρεία διέκοψε τις εργασίες της, έχοντας ένα συνολικό πρόγραμμα επενδύσεως 25.000.000 δολαρίων! Η πληροφορία αυτή έχει την χρησιμότητα της, γιατί καταδεικνύει πως οι σιδ/κες ΜΕ είναι εντάσεως κεφαλαίου, και ότι για να αναλάβουν ένα μερίδιο στην αγορά της μεταφοράς με αξιώσεις, πρέπει να επενδύσουν και να διακινδυνεύσουν σημαντικά κεφάλαια.

Το ισχύον νομικό πλαίσιο καθεστώς κυκλοφορίας των ιδιωτικών βαγονιών

Οι ρυθμίσεις σχετικά με την διεθνή σιδ/κή μεταφορά με την χρήση των ιδιωτικών βαγονιών, ύστερα από την θέση σε ισχύ της νέας COTIF, έχουν αλλάξει εκ βάθρων. Στον απόηχο αυτών των αλλαγών διαφαίνεται η πολιτική των κρατών να καταργηθεί ή έννοια «κρατικός σιδ/μος», και την θέση της να λάβει η έννοια «σιδ/κή επιχείρηση» (ΣΕ). Αυτό ήταν αναμενόμενη εξέλιξη, από την στιγμή που οι κρατικοί σιδ/μοι διαχώρισαν την υποδομή από την εμπορική τους εκμετάλλευση. Στις νέες επιχειρήσεις που συνεστήθησαν δύναται να συμμετάσχουν και ιδιώτες επενδυτές. Αυτό σημαίνει ότι έχασαν την κρατική τους οντότητα και δεν διαφέρουν πλέον από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις. Κατόπιν αυτών ανακεφαλαιώνουμε παρακάτω τα ισχύοντα σήμερα σχετικά με τα ιδιωτικά βαγόνια:

- 1) Η ένταξή του ως όχημα κατάλληλο να τεθεί στην διεθνή κυκλοφορία υπόκειται, όπως και όλα τα άλλα βαγόνια ιδιοκτησίας κρατικών σιδ/μων στα παραρτήματα APTU και ATMF της ισχύουσας COTIF.
- 2) Η χρήση τους ως μέσα μεταφοράς υπόκεινται στους νομικούς κανόνες της CUV, που είναι και αυτοί παράρτημα της COTIF.
- 3) Το εφαρμοζόμενο δίκαιο κατά την εκτέλεση του μεταφορικού έργου των ιδιωτικών βαγονιών είναι οι νομικοί κανόνες CIM, που είναι και αυτοί παράρτημα της COTIF.
- 4) Για τις μεταφορές με τα ιδιωτικά βαγόνια ισχύουν αντίστοιχες συμβάσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, δηλαδή αποστολέων, εντολέων, παραληπτών, ότι ισχύει δηλαδή και για τα βαγόνια ιδιοκτησίας κρατικών σιδ/μων.

Πέραν αυτών πρέπει να προσδιοριστεί εκ νέου η έννοια «Halter» ή «Keeper», που προσδιόριζε ρητά στο παρελθόν τον φερόμενο ιδιοκτήτη του βαγονιού. Θα πρέπει επιπλέον να χαρακτηριστεί τώρα πλέον και ως κάτοχος ή και ως εκμεταλλευτής του βαγονιού, γιατί έχει το δικαίωμα της πρόσβασης στα βαγόνια του. Σε όλες τις διαδικασίες και τις συμβάσεις μεταφοράς που είναι σε εξέλιξη ενεργεί σαν πληρεξούσιος τρίτος, και σε περίπτωση αμφιβολιών οι οδηγίες του υπερισχύουν έναντι των ενστάσεων τυχόν άλλων που δηλώνουν ως εξουσιοδοτημένοι του κατόχου. Σημειωτέον ότι οι ιδιότητες αυτές του κατόχου ή του φερόμενου ιδιοκτήτη πρέπει να διασταλούν από τις τεχνικές διαδικασίες και τις ρυθμίσεις που λαμβάνουν χώρα για να κατασκευαστεί και να εγκριθεί ο τύπος του βαγονιού, για να τεθεί τούτο σε διεθνή κυκλοφορία.

Τώρα πλέον ο τρόπος εκμεταλλεύσεως του ιδιωτικού βαγονιού μας επιβάλλει αρχικά να περιγράψουμε την νομική σχέση που έχει με τις ΣΕ, και στην συνέχεια να προσπαθήσουμε να κατανοήσουμε τον ρόλο του προσώπου αυτού, βασιζόμενοι στα χαρακτηριστικά της ιδιότητας του, ως συνεργάτης ή συμμετοχος στην διενέργεια μιας διεθνούς σιδ/κής μεταφοράς. Δέον να επισημανθεί πως με βάση την νέα COTIF του 1999 και οι κρατικές σιδ/κες επιχειρήσεις σε ότι αναφέρεται στην χρήση των βαγονιών τους στην διεθνή κυκλοφορία, εξομοιώθηκαν με τους ιδιοκτήτες των ιδιωτικών βαγονιών. Κατά συνέπεια και στην εκτέλεση των μεταφορών έχουν πλέον και οι κρατικές σιδ/κες επιχειρήσεις την ιδιότητα του «κατόχου» στην ελληνική, δηλ. «Halter» στην γερμανική, ή «Keeper» στην αγγλική.

Τα πρόσωπα και οι σχέσεις των συμμετεχόντων στην κυκλοφορία των ιδιωτικών (και όχι μόνο) βαγονιών με βάση τα ισχύοντα σήμερα είναι κυρίως τέσσερα;

- 1) Ο κατασκευαστής που μεριμνά επιπλέον για την έγκριση τύπου του βαγονιού.
- 2) Ο ιδιοκτήτης ή ο απογράφων το βαγόνι σε ένα δίκτυο - φορέα, (δυνατόν να είναι διαφορετικά πρόσωπα, εκ των οποίων ένα από αυτά να είναι κρατικό δίκτυο).
- 3) Ο χρήστης
- 4) Ο έλκων το βαγόνι

Όπως δύναται να συμπεράνει ο καθένας όλα τα παραπάνω πρόσωπα έχουν συμβατικές σχέσεις μεταξύ των, προκειμένου να τεθούν τα ιδιωτικά (ή μη) βαγόνια σε κυκλοφορία και να εκτελέσουν μεταφορικό έργο.

Ο ιδιοκτήτης ή ο απογράφων συνάπτει με το δίκτυο ή τον αρμόδιο φορέα, το συμβόλαιο εντάξεως του βαγονιού.

Ο ιδιοκτήτης με τον ενοικιαστή του βαγονιού συνάπτει το μισθωτήριο συμβόλαιο.

Ο ενοικιαστής με το δίκτυο εντάξεως: την σύμβαση μεταφοράς.

Σε ότι αφορά στο δίκτυο εντάξεως με το δίκτυο που έλκει το βαγόνι: Για αυτούς ισχύει η σύμβαση COTIF, και το παράρτημα της CUV, σχετικά με την χρήση των οχημάτων στην διεθνή κυκλοφορία, ως και λοιπές διμερείς ρυθμίσεις ή συμφωνίες μεταξύ των ΣΕ.

Εκ πρώτης όψεως όλα τα παραπάνω φαντάζουν πολύπλοκα και εν μέρει δευτερεύουσας σημασίας. Για τον διαχειριστή της χερσαίας μεταφοράς αντίθετα είναι θεμελιώδους σημασίας, γιατί όλες αυτές οι περιπτώσεις και τα πρόσωπα, αποτελούν την βάση της προσφοράς και ζήτησης των μεταφορικών μέσων της σιδ/κής μεταφοράς. Είναι λοιπόν φρόνιμο να γνωρίζει ο ενδιαφερόμενος πιο πρόσωπο θα αναζητήσει για να ικανοποιήσει τις ανάγκες της εταιρείας του, στην διάθεση τροχαίου υλικού, για την εκτελέσει μιας σιδ/κής μεταφοράς. Ταυτόχρονα είναι απαραίτητο να γνωρίζει αν το πρόσωπο - επιχείρηση αυτή είναι απλά ένας διαμεσολαβητής, ή υπεκμισθωτής, ή μια αμιγής ΣΕ. Στα επόμενα γίνεται μια περιήγηση στην ΣΕ, δηλαδή στην οργάνωση και στην υποδομή των επιχειρήσεων αυτών, που συμμετέχουν αποφασιστικά στην αλληλουχία εκτελέσεως της σιδ/κής μεταφοράς.

Σιδηροδρομική υποδομή και οργάνωση

Η σιδ/κή υποδομή διακρίνεται:

1. Στο σιδηροδρομικό δίκτυο
2. Στους εμπορικούς σταθμούς
3. Στους σταθμούς διαλογής
4. Στις εμπορευματικές εγκαταστάσεις σε αποθήκες, λιμάνια ή και εμπορευματικά κέντρα
5. Στους τερματικούς σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών (ΣΜ).
6. Στις παρακαμπτήριες γραμμές.
7. Στα εργοστάσια συντηρήσεως και επισκευών των βαγονιών.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο

Το σιδηροδρομικό δίκτυο κάθε χώρας παρουσιάζει και τις επί μέρους περιοχές της που εξυπηρετούνται άμεσα από τον σιδ/μο ως μέσο μεταφοράς. Ανάλογα την γεωγραφική της θέση, μορφή και έκταση κάθε χώρας αναπτύσσεται και το δίκτυο της. Στην Δ. Γερμανία πχ το δίκτυο έχει μήκος γύρο στις 30.000 χλμ. και το γαλλικό περίπου 34.000 χλμ. Το ελληνικό δίκτυο υπολογίζεται γύρο στα 2000 χλμ περίπου, χωρίς να ληφθεί υπόψη το δίκτυο της Πελοποννήσου.(Αθήνα- Πύθιο 1000 χλμ. Θεσ/νίκη μέχρι την Ειδομένη 80 χλμ., και από τις Σέρρες προς τον Προμαχώνα 50 χλμ. Μέχρι τα 2000 χλμ συμπεριλαμβάνουμε λοιπές μικρές διαδρομές ως πχ προς την Σίνδο ή την Κόρινθο, προς τον Βόλο κλπ.) Όλα τα δίκτυα των σιδ/μων της Ευρώπης είναι ίδιας περίπου κατασκευής σε αντοχή γραμμής, γεφυρών, σηράγγων κλπ και έτσι γίνεται εφικτή η προώθηση των συρμών εύκολα από χώρα σε χώρα. Όπως αναφέραμε και στην εισαγωγή υπάρχει μια διαφορά στα επί μέρους δίκτυα, σε ότι αφορά στο εύρος της γραμμής.

Το εύρος των γραμμών της Ευρώπης διακρίνεται:

Στο κανονικό, δηλ. των Χωρών της Δ. Ευρώπης, 1.435 χιλ.

Στο Ρωσικό, 1520 χιλ.

Στο Φιλανδικό, 1524 χιλ.

Στο Ιρλανδικό 1600 χιλ. και τέλος

Στο Ιβηρικό 1688 χιλ.

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Για την δυνατότητα της προώθησης των φορτίων της Ευρώπης προς την Ισπανία ή τις πρώην Σοβ. Δημοκρατίες υπάρχουν 2 τεχνικές:

Η μία είναι με την χρήση βαγονιών με εναλλασσόμενους άξονες, που δίνουν την λύση της προώθησης του ίδιου βαγονιού, και

Η άλλη είναι με μεταφόρτωση των αποστολών από βαγόνα κανονικού εύρους σε βαγόνα μεγαλύτερου εύρους γραμμών, ή και αντίστροφα.

Τα γραφεία εμπορευμάτων

Οι σιδ/μοι δέχονται για αποστολή ή παραδίδουν αφιχθέντα εμπορεύματα μέσω των γραφείων εμπορευμάτων τους. Τα εμπορεύματα για αποστολή χωρίζονται σε τρεις βασικές κατηγορίες.

Α) Αυτά που λόγω βάρους και όγκου γεμίζουν ένα βαγόνα. Στην περίπτωση αυτή το βαγόνα λέγεται πλήρες και έχει έναν αποστολέα και ένα παραλήπτη. Για τα πλήρη βαγόνα θα ασχοληθούμε εκτενέστερα σε ειδικά κεφάλαια του παρόντος έργου.

Β) αυτά που λόγω της ποσότητας τους φορτώνονται σε πολλά βαγόνα, που στο σύνολο τους συνθέτουν μια αμαξοστοιχία.

Γ) Αυτά που είναι μικρές παρτίδες και δεν μπορούν να γεμίσουν ένα βαγόνα και λέγονται τμηματικές αποστολές. Ανάλογα την οργάνωση του δικτύου είναι ενδεχόμενο να μην δέχεται τμηματικές αποστολές. Στο παρελθόν τα δίκτυα διενεργούσαν ανελλιπώς μεταφορές τμηματικών αποστολών.

Στην περίπτωση αυτή των επί μέρους τμηματικών αποστολών οργανώνεται ο σιδ/μος κατά τρόπο ώστε να συγκεντρώσει και άλλες μικρές αποστολές, για να γεμίσει πλήρως το βαγόνα. Το βαγόνα αυτό έχει αποστολέα και παραλήπτη κατά κανόνα τον σιδ/μο της χώρας, εφ' όσον πρόκειται για εθνική μεταφορά, ή τον σιδ/μο άλλης χώρας εάν πρόκειται για διεθνή. Οι τμηματικές αποστολές και ιδιαίτερα στην διεθνή σιδ/κή μεταφορά τείνουν να εκλείψουν, ή εκτελούνται με ομαδικά βαγόνα μέσω ΔΕ. Τα σιδ/κά δίκτυα έχουν αντιληφθεί ότι δεν έχουν την απαιτούμενη οργάνωση για να εκτελέσουν ορθολογικά αυτές τις μεταφορές έστω και με στοιχειώδη κάλυψη του οριακού τους κόστους. Για τον λόγο αυτό δεν θα μας απασχολήσουν περαιτέρω. Είναι φρόνιμο όμως να είναι γνωστή η δυνατότητα αυτή. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προ ολίγων ετών έκανε μια οργανωτική προσπάθεια και ανέλαβε την μεταφορά μικρών παρτίδων από τον σταθμό του Ρουφ εντός ομαδικού βαγονιού από και προς την Θεσσαλονίκη. Το εγχείρημα διεκόπη.

Από τεχνικής πλευράς είχε διαφανεί προκαταβολικά με μία απλή επίσκεψη στον σταθμό, ότι η διακίνηση γινόταν με αντιοικονομικό τρόπο. Κατ' αρχήν οι πελάτες έπρεπε να παραδώσουν μόνοι των τα φορτία στον σταθμό. Έλειπε με τον τρόπο αυτό μια οργανωμένη περισυλλογή των αποστολών. Οι εταιρείες ταχυμεταφορών ως και οι εταιρείες που διακινούν οδικά μικρές αποστολές περισυλλέγουν τις αποστολές ως γνωστόν από τις αποθήκες των αποστολέων. Πέραν αυτού οι παρτίδες αποτελούνταν από απαλετάριστες συσκευασίες που συνεπάγονταν εργατικά φορτώσεως, και χρονοβόρες εργασίες στοιβάγματος των ανόμοιων δεμάτων εντός των βαγονιών. Κατά κανόνα τις παρτίδες τις

παρέδιδαν οι αποστολείς με ΙΧ επιβατικά αυτοκίνητα. Εάν δηλαδή μια παρτίδα αποτελείτο από ένα δέμα 400 χγρ, θα έπρεπε ο αποστολέας να μισθώσει ένα μικρό ΦΔΧ, οπότε το κόστος αυτής της τοπικής μεταφοράς θα ήταν υψηλότερο από το να στραφεί ο πελάτης σε μία επιχείρηση οδικών μεταφορών. Με την οργανωμένη εταιρεία το κόστος περισυλλογής της αποστολής των 400 χγρ θα διακινούνταν με άλλες παρτίδες της περιοχής και θα ήταν σημαντικά μειωμένο. Αντίστοιχα το αυτό ισχύει και στον τόπο προορισμού, όπου η παρτίδα των 400 χγρ θα παραδιδόταν στην πόρτα του παραλήπτη μαζί με άλλες του ίδιου δρομολογίου διανομής. Ο συνετός ΔΜ οφείλει να γνωρίζει και να σταθμίζει όλους τους παράγοντες που θα παίξουν αποφασιστικό ρόλο στην επιτυχία οργάνωσης μιας μεταφοράς. Δεν επαρκεί η ιδέα και μόνο, ή μια διαφημιστική εκστρατεία. Η κάθε επιλογή για την ανάληψη συγκεκριμένου έργου χρήζει εμπειριστατωμένης μελέτης και οργάνωσης από έμπειρους ΔΜ!

Το γραφείο εμπορευμάτων των σταθμών εκτελεί διάφορες εργασίες ως:

Κατά την αποστολή επιμελείται της διαθέσεως του βαγονιού στον πελάτη, επιμελείται της σύνταξης του εγγράφου μεταφοράς, θέτει το επίσημα, διανέμει τα αντίτυπα όπου προβλέπεται, ελέγχει το φορτίο, θέτει επί του βαγονιού τα προβλεπόμενα υποδείγματα εντύπων πινακίδων (πχ φύλλο πορείας, ετικέτα για τυχόν επικίνδυνα φορτία, κλπ) για την ενημέρωση των λοιπών δικτύων, εισπράττει τα τυχόν κόμιστρα, ή τα πρόσθετα τέλη, δηλώνει τις τυχόν επιφυλάξεις, ελέγχει και παραλαμβάνει τα συνημμένα έγγραφα, κλπ.

Κατά την άφιξη Εκτελεί αντίστοιχες εργασίες ο σταθμός εκ των οποίων η σπουδαιότερη είναι η σύνταξη ενός πρωτοκόλλου στο οποίο περιγράφονται οι διαπιστωμένες ενδεχόμενες ζημιές, τα ελλείμματα, αναγγέλλει τα εμπόδια στην παράδοση, εκτελεί τελωνειακές διατυπώσεις, κλπ.

Θα πρέπει να διευκρινισθεί ότι όλα τα εμπορικά γραφεία ενός δικτύου δεν διεκπεραιώνουν όλων των κατηγοριών τις σιδ/κες υπηρεσίες. Ανάλογα με την σπουδαιότητα και την ιδιαιτερότητα του έργου που εκτελεί το κάθε γραφείο ενδεχόμενα να μην εκτελεί πχ διεθνείς μεταφορές ή πχ ΣΜ. Τα σημαντικότερα γραφεία εμπορευμάτων των σιδ/μων είναι:

1. Τα γραφεία εντός των ελευθέρων ζωνών των λιμένων.
2. Εντός των μεγάλων διαμετακομιστικών κέντρων της ηπειρωτικής Ευρώπης
3. Εντός των τερματικών σταθμών των ΣΜ.
4. Σε σταθμούς με μεγάλο έργο μαζικών μεταφορών πλήρων βαγονιών.
5. Εντός οργανωμένων βιομηχανικών ζωνών.

Τα γραφεία εμπορευμάτων των ΣΕ συνάπτουν τις συμβάσεις μεταφοράς με τους πελάτες, εκδίδουν τα λοιπά έγγραφα κυκλοφορίας των βαγονιών, εισπράττουν τα κόμιστρα, (ή συντάσσουν τα λογιστικά παραστατικά για την συγκεντρωτική χρέωση πολλών συμβάσεων μεταφοράς με ένα Τ.Π.Υ. ανά μήνα προς τους μεγάλους πελάτες, την λεγόμενη κεντρική τιμολόγηση), συντάσσουν τα πρωτοκόλλα ενδεχόμενα των ζημιών και όπου χρειάζεται

καταθέτουν και το δηλωτικό εισαγωγής στο τελωνείο για τα εμπορεύματα τρίτων χωρών.

Οι συμβάσεις έργου που συνάπτουν οι σιδ/μοι με τους πελάτες δεν είναι ενυπόγραφες. Φέρουν επάνω τους μόνο στο προβλεπόμενο εδάφιο το χρονολογικό σήμαντρο με την ονομασία και τον κωδικό αριθμό του σταθμού αποστολής. Με την προβλεπόμενη έκδοση της ηλεκτρονικής φορτωτικής μάλιστα, εκλείπει πλέον και η ανάγκη της αποτύπωσης της σφραγίδας του σταθμού στα φύλλα της φορτωτικής. Αντίθετα το συμβόλαιο μεταφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 6 της CIM είναι έγγραφη καταρτισμένη σύμβαση έργου μεταξύ της ΣΕ και του πελάτη .

Τα γραφεία εμπορευμάτων των σιδ/μων είναι η ψυχή της σιδ/κής μεταφοράς εμπορευμάτων και πέραν από τις λοιπές καλές υπηρεσίες τους που προσφέρουν στην πελατεία, βοηθούν στην αξιοπιστία και στην εμπιστοσύνη της αγοράς έναντι του σιδ/μου. Με την παρατήρηση μας αυτή δεν θέλουμε να υποβαθμίσουμε και τον ρόλο που παίζουν οι σιδ/κοί υπάλληλοι άλλων υπηρεσιών, ως πχ της κυκλοφορίας. Η μεγάλη διαφορά είναι ότι οι εμπορικοί έχουν και το δύσκολο έργο να δέχονται τις έντονες διαμαρτυρίες των πελατών για τις περιπτώσεις κακής εκτελέσεως της μεταφοράς. Πέραν αυτού σε τον τελευταίο καιρό έχει γίνει ο διαχωρισμός της υποδομής από την εκμετάλλευση των σιδ/μων και έτσι ο συναλλασσόμενος πελάτης θα πρέπει να απευθύνει την διαμαρτυρία του είτε στην υποδομή αν έχει αγοράσει από αυτήν, είτε στην ΣΕ αν έχει συνάψει την συμφωνία μεταφοράς με αυτήν.

Οι κωδικοποιημένοι αριθμοί όλων των διεθνών σταθμών της Ευρώπης έχουν συγκεκριμένη αρίθμηση, η οποία έχει τρία σκέλη. Τα πρώτα δύο ψηφία αποτελούν τον κωδικό αριθμό του δικτύου. Ακολουθούν τα πέντε που είναι ο αύξων αριθμός του σταθμού και στο τέλος ο αριθμός ελέγχου. Δηλαδή οι Αγ. Ανάργυροι είχαν τον κωδικό 73 00107-3, η Θεσσαλονίκη Διαλογή 73 00417-6 ή Προμαχών 73 00736-9. Το Βελιγράδι 72 16050-7. Για την ανεύρεση της ορθότητας του αριθμού ενός σταθμού υπάρχει ο μηχανισμός ελέγχου που ισχύει και για τα βαγόνια. Δηλαδή πολλαπλασιάζουμε και εδώ τα πέντε ψηφία του αριθμού του σταθμού με τους πολλαπλασιαστές 2, 1, 2, 1, 2 αρχίζοντας από δεξιά προς τα αριστερά. Στην συνέχεια προσθέτουμε τους αριθμούς - γινόμενα - που θα προκύπτουν σαν να είναι μονοψήφιοι αριθμοί. Ο αριθμός που λείπει για να φθάσει το άθροισμά των αριθμών που προκύπτουν στην επόμενη ακέραια δεκάδα είναι ο αριθμός ελέγχου. Παράδειγμα:

Θεσσαλονίκη	0	0	4	1	7
	2	1	2	1	2
	0	0	8	1	14

άρα $8 + 1 + 1 + 4 = 14$ για την επόμενη δεκάδα λείπει το 6, που όπως διαπιστώνουμε είναι το ψηφίο ελέγχου του σταθμού. Παράδειγμα δεύτερο για το Βελιγράδι

1	6	0	5	0
2	1	2	1	2

2 6 0 5 0
άρα $2 + 6 + 0 + 5 + 0 = 13$ άρα ο αριθμός ελέγχου είναι εδώ το 7.

Είναι αυτονόητο ότι ο κωδικός του δικτύου δηλαδή 73 ή 72 κλπ δεν έχει κωδικό έλεγχο. Στην περίπτωση αυτή ισχύει ο πίνακας δικτύων της UIC. Με την ευκαιρία υπενθυμίζεται ότι στην ιστοσελίδα των οργάνων των σιδ/μων UIC, OTIF, κλπ έχει την δυνατότητα να καταφύγει όποιος επιθυμεί να ανατρέξει σε έναν αστείρευτο θησαυρό σιδ/κών πληροφοριών.

Οι σταθμοί διαλογής

Τα επί μέρους βαγόνια που παραδίδονται για αποστολή έχουν όπως είναι επόμενο διάφορους τελικούς προορισμούς σε διάφορα κράτη. Αυτό είναι ένα πρόβλημα για τους σιδ/μους, γιατί δεν είναι τεχνικά εφικτό να χαράξουν ένα δρομολόγιο από κάθε σταθμό αναχωρήσεως προς διάσπαρτους σταθμούς τελικού προορισμού. Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο πρέπει να υπάρχουν τρεις βασικές προϋποθέσεις:

1. Να υπάρχει επαρκείς αριθμός βαγονιών για να μπορεί να κυκλοφορήσει χωρίς ζημιά ένας πλήρης συρμός.
2. Να υπάρχει μόνιμο, προγραμματισμένο και μαζικό έργο.
3. Να έχει υπάρξει με τα λοιπά δίκτυα συμφωνία για την κυκλοφορία τέτοιου συρμού.

Για να αντιμετωπίσουν τα δίκτυα αυτό το πρόβλημα και να μπορέσουν να προσφέρουν κατά το δυνατόν γρήγορα δρομολόγια και σύντομους χρόνους μεταφοράς, έχουν οργανώσει στα δίκτυά τους **σταθμούς διαλογής**.

Πρόκειται για σταθμούς κυκλοφορίας χωρίς κατά κανόνα γραφεία εμπορευμάτων, που παραλαμβάνουν αμαξοστοιχίες με βαγόνια προοριζόμενα για διάφορους προορισμούς. Εκεί εκτελούν εκτεταμένους ελιγμούς για να αποσυνθέσουν τις αμαξοστοιχίες που φθάνουν, για να συνθέσουν με τα βαγόνια τους νέες, που θα έχουν σαν προορισμό ένα άλλο σταθμό διαλογής ή ενδεχόμενα έναν τελικό σταθμό προορισμού. Αυτό εξαρτάται από το πλήθος των βαγονιών και τις παραπάνω υπόλοιπες δυο προϋποθέσεις. Υπάρχουν πάντως και περιπτώσεις που τα δίκτυα αναγκάζονται να καταργήσουν προγραμματισμένα δρομολόγια αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς διαλογής για διάφορους λόγους, ως πχ:

1. Όταν έχει αναγγελθεί εμπόδιο στην παραλαβή συρμών από το επόμενο δίκτυο
2. Όταν δεν υπάρχει επαρκείς αριθμός βαγονιών.
3. Σε περίπτωση απεργίας του δικτύου αναχώρησης
4. Σε περίπτωση τεχνικού προβλήματος.

Οι σταθμοί διαλογής διατηρούν πλήρες σύστημα παρακολουθήσεως των βαγονιών που αφικνούνται, όπως επίσης και που αναχωρούν, με ιστορικό στην καρτέλα του κάθε βαγονιού, για το πότε και από που έφθασε, ή και πότε και για ποιόν προορισμό αναχώρησε.

Είναι γεγονός ότι από τα χρόνια της κυριαρχίας του ο σιδ/μος κέρδιζε πολύ έργο από τα λιμάνια προς το εσωτερικό της Ευρώπης και αντίστροφα. Δεν υπάρχει εμπορικό λιμάνι στην Ευρώπη που να μην είναι συνδεδεμένο με τον σιδ/μο. Όσο γυρίζουμε πίσω στο παρελθόν διαπιστώνουμε ότι το σιδ/κό έργο μέσω των λιμανιών μεταφερόταν με κλειστά ή ανοικτά κοινά βαγόνια. Τα φορτία ήταν χύδην, ως πχ δημητριακά, ή συσκευασμένα σε σάκους, βαρέλια, κιβώτια κλπ. Η φορτοεκφόρτωση σαν συνέπεια ήταν ανάλογα προσαρμοσμένη τεχνολογικά με αναρρόφηση, ή με γεραμούς που ανύψωναν τα εμπορεύματα από το κύτος των πλοίων μέσα σε δίκτυα ή δεμένα με ιμάντες για να τα φορτώσουν, ή να τα ξεφορτώσουν, από τα βαγόνια και τα πλοία.

Εκτός από τα χύδην φορτία που η τεχνολογία τους δεν έχει αλλάξει αισθητά, όλα σχεδόν τα άλλα εμπορεύματα διακινούνται κατά κανόνα σήμερα με ε/κ στα πλαίσια ΣΜ. Υπάρχουν όμως και φορτία που διακινούνται με κοινά βαγόνια όπως είναι τα μεταλλικά ελάσματα, τα ορυκτά, τα αυτοκίνητα, τα μηχανήματα κλπ. Σε αντίθεση με τα λιμάνια και τις ελεύθερες ζώνες τους, οι σιδ/κές γραμμές εξυπηρετούν και τα εμπορευματικά κέντρα στο εσωτερικό της Ευρώπης. Μέσα από αυτά διέρχονται όλα τα μέσα χερσαίων μεταφορών για να παραλάβουν ή να παραδώσουν εμπορεύματα.

Απαραίτητη προϋπόθεση για να χαρακτηριστεί ένας χώρος ως εμπορευματικό κέντρο είναι να λειτουργεί εντός του χώρου αυτού ένας σταθμός ΣΜ. Η ελάχιστη υποδομή ενός τέτοιου σταθμού είναι οι κινητοί γερανοί, οι γερανογέφυρες, οι γραμμές αφίξεων των συρμών, ο χώρος εναπόθεσης των ε/κ και οι γραμμές συνθέσεως αμαξοστοιχιών για αναχώρηση. Τα εμπορευματικά κέντρα δύνανται να παραχωρούν με διμερείς συμβάσεις χώρους σε ΜΕ, ΔΕ, ή ΕΒΕ. Σε ότι αφορά στις προδιαγραφές του τελωνείου για την λειτουργία το τερματικού σταθμού ΣΜ, δεν τίθεται ζήτημα, γιατί το σύνολο ή μέρος της επιφάνειας των χώρων του εμπορευματικού κέντρου είναι τελωνειακός χώρος. Η διαχείριση των εμπορευμάτων είναι ενδεχόμενο να υπόκειται σε κρατικά όργανα, ή να έχει εξουσιοδοτηθεί από το τελωνείο άλλο πρόσωπο να διαχειρίζεται τα υποκείμενα φορτία. (βλέπε στο τέταρτο μέρος για τους ΕΟΦ.)

Τερματικοί σταθμοί συνδυασμένων μεταφορών.

Η κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση για την εξυπηρέτηση των ΣΜ έχει οργανώσει στο δίκτυό της μία σειρά από σταθμούς που είναι κατάλληλα εξοπλισμένοι και οργανωμένοι για την φόρτωση, την εκφόρτωση και την εναπόθεση των μεγάλων ε/κ. Όλοι οι σταθμοί αυτοί διαθέτουν άριστη υποδομή στην οποία απαραίτητα συγκαταλέγονται και γερανογέφυρες ή κινητοί γερανοί με τουλάχιστον 30 τόνους ωφέλιμης ανυψωτικής ικανότητας ο καθένας. Για την εξυπηρέτηση της πελατείας διαθέτουν βέβαια και μία αλάνα για την εναπόθεση ε/κ και στους ίδιους χώρους λειτουργεί και το γραφείο εμπορευμάτων. Παράλληλα με τους κρατικούς τερματικούς σταθμούς

ΣΜ έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια και ιδιωτικοί σταθμοί για τα ε/κ. Για όλα αυτά όμως θα ασχοληθούμε εκτενώς στο κεφάλαιο των ΣΜ.

Παρακαμπτήριες γραμμές

Οι γραμμές αυτές ξεκινούν πάντα από επιλεγμένα σημεία του βασικού σιδ/κού δικτύου και τερματίζουν σε κατάλληλα σημεία μέσα σε λατομεία, βιομηχανικές εγκαταστάσεις, ψυγεία, συσκευαστήρια, ελεύθερες ζώνες, λιμάνια, κλπ. Οι γραμμές αυτές κατασκευάζονται από τους σιδ/μους ή και από ιδιωτικές εταιρείες. Η χρηματοδότηση τους είναι θέμα μελέτης σκοπιμότητας και δυνατόν να χρηματοδοτηθεί εξ' ολοκλήρου, εν μέρει ή και ουδόλως από τον σιδ/μο, το κράτος ή την ΕΕ. Κριτήριο για την επιλογή της κατασκευής ή της χρηματοδότησης είναι η ύπαρξη μόνιμου και επαρκούς έργου για να αποσβεσθεί η επένδυση.

Υπάρχουν και περιπτώσεις όπου στα πλαίσια περιφερειακής ανάπτυξης οργανώνονται βιομηχανικά πάρκα – ζώνες, και στην συνολική υποδομή που κατασκευάζεται στρώνονται και παρακαμπτήριες γραμμές μέσα στα οικοπέδα της βιομηχανικής αυτής περιοχής. Το γεγονός είναι ότι η παρακαμπτήριος γραμμή δεν πρέπει να εμποδίζει την κυκλοφορία των συρμών στον κύριο άξονα του δικτύου, και θα πρέπει να διακινεί επαρκή αριθμό βαγονιών. Με την προϋπόθεση αυτή καθίσταται οικονομικά συμφέρουσα η κατασκευή και η χρήση της. Κατά κανόνα οι παρακαμπτήριες γραμμές αρχίζουν από σταθμούς που διαθέτουν αρκετές επιπλέον γραμμές, πέραν των γραμμών διελεύσεως της κανονικής κυκλοφορίας των συρμών.

Αυτό δίνει μία σχετική ανεξαρτησία στις κινήσεις μεταξύ σταθμού και της εγκατάστασης του πελάτη που έχει συνδέσει και λειτουργεί την παρακαμπτήριο. Σε διαφορετική περίπτωση θα πρέπει να διακοπεί η κυκλοφορία της κύριας γραμμής. Αυτό κατά κανόνα απαγορεύεται για λόγους ασφαλείας. Για να γίνει εφικτή αυτή η διέλευση θα πρέπει να θεωρηθεί η κυκλοφορία αυτή σαν δρομολόγιο και όχι σαν ελιγμός. Το κόστος σε αυτήν την περίπτωση προέρχεται από το άνοιγμα ενός σταθμού και την καθυστέρηση της κύριας γραμμής. Εξ αυτού του λόγου το κόστος λειτουργίας μιας τέτοιας παρακαμπτηρίου είναι δυσβάστακτο έως απαγορευτικό.

Εργοστάσια επισκευών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

Το κάθε δίκτυο είναι υποχρεωμένο να διατηρεί σε λειτουργία τουλάχιστον ένα εργοστάσιο επισκευών ή περιοδικών επιθεωρήσεων των βαγονιών ιδιοκτησίας του. Εκτός αυτού τα εργοστάσια συντηρούν και επισκευάζουν και τις μηχανές έλξης. Είναι λοιπόν για τον λόγο αυτό οι αφανείς ήρωες που εξασφαλίζουν στο δίκτυο την ασφάλεια και την αξιοπιστία της σιδ/κής μεταφοράς. Το χαρακτηριστικό όλων των εργοστασίων της Ευρώπης είναι ότι όλα κινούνται μέσα στα ίδια πρότυπα κάτω από τις οδηγίες της UIC και έχουν όμοιους κωδικούς για όλα τα ανταλλακτικά και εξαρτήματα, έτσι ώστε με την βοήθεια κωδικοποιημένων εντύπων να μπορούν να ζητούν από άλλα δίκτυα τα

ανταλλακτικά που τους λείπουν ή να χρεώνουν το ένα το άλλο, η τις ιδιωτικές σιδ/κές επιχειρήσεις, για επισκευές που έκαναν για λογαριασμό τους. Όπως αναφέραμε και αλλαχού υπάρχουν διεθνή πρότυπα σε ότι αφορά στα υλικά που χρησιμοποιούνται στα βαγόνια της σιδ/κής μεταφοράς. Όλα αυτά τα προβλέπει η διεθνής συμφωνία APTU, που όπως έχει προαναφερθεί αποτελεί παράρτημα της COTIF.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Γενικά

Η μόνη παράμετρος που δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθεί ή να περιγραφεί με ακρίβεια στις σιδ/κές μεταφορές ήταν η εμπορική πολιτική των δικτύων. Αυτό συμβαίνει για τρεις κυρίως λόγους:

A) Για να διενεργηθεί μια διεθνής σιδ/κή μεταφορά είναι απαραίτητο να μεσολαβήσουν περισσότερα του ενός δίκτυα,

B) Η εμπορική πολιτική των δικτύων εξαρτάται από την κυβερνητική πολιτική του κάθε κράτους, που έχει στην ιδιοκτησία του το δίκτυο.

Γ) Στα τελευταία χρόνια εμφανίστηκαν και ιδιωτικές ΣΕ

Οι τρεις αυτοί λόγοι φανερώνουν ότι και τα ίδια τα δίκτυα και οι λοιπές ΣΕ πολλές φορές δεν γνωρίζουν ποια πολιτική να εφαρμόσουν. Σημασία έχει η εκάστοτε πολιτική των ΣΕ και των εμπλεκόμενων δικτύων να στοχεύει στην ανάπτυξη του έργου και στην παροχή κατά το δυνατόν άρτιων υπηρεσιών. Το συμπέρασμα είναι πως η διεθνής σιδ/κή μεταφορά υπόκειται αθροιστικά στην πολιτική όλων των συμμετεχόντων δικτύων, η οποία δεν ταυτίζεται πάντα σε όλες τις επιδιώξεις, έτσι ώστε οι κοινές αποφάσεις να είναι παρεμφερείς, ή να στοχεύουν στην ίδια κατεύθυνση.

Η εμπορική πολιτική των σιδ/μων έχει την πρακτική εφαρμογή της σε διάφορες λειτουργίες της επαγγελματικής δραστηριότητας, της απασχόλησης, της περιφερειακής ανάπτυξης και της εξωτερικής πολιτικής κάθε κράτους. Η εμπορική πολιτική των σιδ/μων είναι διαρκώς μεταβαλλόμενη και δεν είναι δυνατόν να περιγραφεί με ασφαλή κριτήρια σε ότι αφορά στην μελλοντική της μακροπρόθεσμη εξέλιξη. Αντίθετα η εμπορική πολιτική είναι δυνατόν να διαπιστωθεί και να αναλυθεί πλήρως σε ότι αφορά απολογιστικά το παρελθόν. Είμαστε δηλαδή σε θέση εκ των υστέρων να διακρίνουμε τους λόγους που οδήγησαν τις διοικήσεις των σιδ/μων στο να λάβουν συγκεκριμένες αποφάσεις εμπορικής πολιτικής, που είχαν αντίκτυπο στην αγορά. Η διαπίστωση όμως αυτή όταν πλέον όλα είναι παρελθόν δεν έχει ουσιαστική σημασία. Το μόνο όφελος είναι η πείρα που αποκτά ο συναλλασσόμενος με τον σιδ/μο, που του παρέχει την δυνατότητα να διαπραγματεύεται με προσφορότερο και αποτελεσματικότερο τρόπο τις μελλοντικές μεταφορές του. Κυρίως όμως για να έχει την γνώση, να διαβλέπει τι κρύβεται πίσω από τις τιμές και τις υπηρεσίες που του προσφέρονται, κατά την στιγμή των διαπραγματεύσεων, από τις εμπορικές εκμεταλλεύσεις των δικτύων.

Στα τελευταία χρόνια η εμπορική πολιτική κατέστη σύνθετη με την έννοια ότι δεν διενεργείται η σιδ/κή μεταφορά αποκλειστικά από ένα κρατικό φορέα παροχής υπηρεσιών σιδ/κης μεταφοράς. Η κρατική σιδ/κή υποδομή δεν απασχολεί ως γνωστό το παρόν έργο και δεν μας ενδιαφέρει. Πολύ περισσότερο δεν μας ενδιαφέρει γιατί η πολιτική που ασκεί μέσω αυτής το κράτος παρέχεται για την διενέργεια της σιδ/κης μεταφοράς σε αμερόληπτη και ουδέτερη βάση προς κάθε ενδιαφερόμενη ΣΕ, συμπεριλαμβανομένης και της κρατικής. Αντίθετα η εμπορική πολιτική που ασκούν οι ΣΕ είναι πλέον ουσιώδους σημασίας. Από την μία πλευρά ισχύει πάντα η εμπορική πολιτική των κρατικών ΣΕ, τώρα όμως λειτουργούν και ιδιωτικές ΣΕ και η εμπορική πολιτική απέκτησε συλλογικά χαρακτήρα και περισσότερες παραμέτρους. Στην συνέχεια καταβάλλεται προσπάθεια να διασταλεί η εμπορική πολιτική μιας κρατικής ΣΕ και η επίδραση στην αγορά της εμφάνισης των ιδιωτικών ΣΕ.

Εμπορική υπηρεσία και δρομολόγια

Για να γίνει αντιληπτό ποια είναι η εμπορική πολιτική των δικτύων, πρέπει πρώτα να γίνει κατανοητό, ποια είναι η εμπορική υπηρεσία που προσφέρουν στην αγορά οι σιδ/μοι στις εμπορευματικές μεταφορές. **Εμπορική υπηρεσία** είναι η προσφορά τιμών προς την πελατεία και η δυνατότητα που έχουν οι υπηρεσίες αυτές των δικτύων να οργανώνουν και να επιβλέπουν την εκτέλεση των δρομολογίων στις διάφορες διαδρομές. Αυτό το επιτυγχάνουν μέσω διεθνών τιμολογιακών συσκέψεων μεταξύ των εμπλεκόμενων δικτύων και από εκτελεστικής πλευράς κυρίως με τους εμπορικούς σταθμούς. Από διοικητικής πλευράς μέσω της Εμπορικής τους διευθύνσεως, που θεωρητικά τουλάχιστον, είναι το επιβλέπον όργανο για την άψογη εκτέλεση της μεταφοράς και την ενημέρωση του πελάτη. Ειδικά για τον ΟΣΕ την εμπορική δραστηριότητα την έχει αναλάβει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Το κάθε δίκτυο έχει εκ των προτέρων καθορισμένο αριθμό δρομολογίων που δύναται να εκτελέσει από τεχνικής πλευράς η υποδομή του σε μία διαδρομή. Δυστυχώς ο ΟΣΕ είναι δέσμιος αυτής της σημαντικής προϋπόθεσης, γιατί έχει μία γραμμή του κύριου άξονα που διασχίζει όλη την Ελλάδα από το Πύθιο μέχρι την Αττική. Πλέον αυτής διαθέτει και τις μικρές παρακάμψεις αυτού του άξονα που είναι από τον Στρυμόνα στον Προμαχώνα και από την Θεσσαλονίκη στην Ειδομένη. Αντίθετα υπάρχουν άλλοι σιδ/μοι που διαθέτουν ένα δαιδαλώδες δίκτυο γραμμών και έχουν την δυνατότητα να εκτελούν πολύ μεγαλύτερο μεταφορικό έργο, τόσο σε διανυόμενα χιλιόμετρα, όσο και σε βάρος των συρμών. Έχουν όμως και ένα άλλο σοβαρότατο γεωγραφικό πλεονέκτημα που δεν διαθέτει ο ΟΣΕ, ότι δηλαδή εκ της θέσεώς των προσελκύουν αβίαστα μεγάλο διαμετακομιστικό έργο. Ο ΟΣΕ δυστυχώς λειτουργεί κατά βάση ως αρχικό και τερματικό δίκτυο μόνο, και ως εκ τούτου έχει συγκριτικά ένα σοβαρό μειονέκτημα. Αυτό συνίσταται στην επιβάρυνση του με υψηλότερο λειτουργικό κόστος, που προέρχεται:

- 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. Από την 1.7.06 άλλαξε το καθεστώς αυτό και αναμένεται να έχει για τον ΟΣΕ ευνοϊκό αποτέλεσμα, γιατί δεν θα επιβαρύνεται με τέλη βαγονιών. Πέραν αυτού προβλέπεται και διακίνηση διαμετακομιστικού έργου από τον Πειραιά!
- 3) Από το κόστος λειτουργίας των γραφείων εμπορευμάτων στους σταθμούς για την παρακολούθηση και την λογιστική διεκπεραίωση των αποστολών.
- 4) Το λογιστικό κόστος των ελεγκτηρίων που συνεπάγονται οι εκκαθαρίσεις, οι συμψηφισμοί, η σύνταξη πινάκων εκκαθαρίσεων των κομίστρων με τους πελάτες, ή με τα λοιπά δίκτυα που συμμετέχουν στην ίδια μεταφορά. Είναι εντελώς άλλη κοστολογική βάση να εκκαθαρίζεις με ένα μόνο λογιστικό (φορτωτική) έναν πλήρη συρμό με ένα μόνο συνεργαζόμενο δίκτυο, ή πελάτη, και άλλο κόστος για τον ίδιο συρμό να εκκαθαρίζεις με 20 πελάτες 20 διαφορετικά βαγόνια.

Γίνεται λοιπόν εύκολα αντιληπτό ότι ο ελληνικός σιδ/μος στα έσοδα που επιτυγχάνει κατανέμει ένα επιπλέον κόστος που συνεπάγεται η λειτουργία του ως αρχικό και τερματικό δίκτυο. Την ίδια στιγμή άλλα δίκτυα δεν επιβαρύνονται με αυτής της μορφής δαπάνες. Αντίθετα κερδίζουν πολλά και εύκολα χρήματα διεκπεραιώνοντας ένα μεγάλο διαμετακομιστικό έργο. Το πολλά υποσχόμενο έργο των κινέζων από το Ικόνιο προς την Κεντρική Ευρώπη είναι ένα έργο, που αν τελικά αποκτηθεί από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ή από κοινού με άλλες ΣΕ, θα μεταβάλλει δραστικά το υφιστάμενο τοπίο που εκτελούνται οι ελληνικές σιδ/κές μεταφορές. Θα πρόκειται για ένα μεγάλο διαμετακομιστικό έργο που θα συμπαρασύρει και το υφιστάμενο συνολικό έργο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς το καλύτερο. Η εμπορική υπηρεσία που πρέπει να προσφερθεί σε τέτοιο μεγάλο έργο θα είναι πρωτόγνωρη για τα ελληνικά δεδομένα.

Μέχρι τώρα δεν έχει υπάρξει έργο της COSCO για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον Πειραιά προς την Θεσσαλονίκη. Πώς και με ποια εμπειρία θα διεκπεραιωθεί επιπλέον έργο προς τις Βαλκανικές χώρες, την στιγμή που δεν υπάρχει υποδομή για λίγα φορτία προς την Θεσσαλονίκη; Δίχως την στήριξη του έργου και από τρίτες έμπειρες ΣΕ το εγχείρημα αυτό είναι αδύνατον να τελεσφορήσει με επιτυχία. Το πρόβλημα δεν είναι μόνο τεχνικό. Το ζητούμενο είναι να προστεθεί στην εμπορική υπηρεσία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και η αναγκαία λογιστική της μεταφοράς. Με τον τρόπο αυτό θα είναι δυνατή η προετοιμασία των φορτίων, ήδη από την αναχώρηση του πλοίου από την Κίνα. Θα πρέπει δηλαδή να είναι γνωστά στην βάση δεδομένων των συμμετεχόντων ΜΕ:

- 1) Τα φορτία που προβλέπεται να φθάσουν συνολικά με την κάθε άφιξη από την Κίνα στον Πειραιά.

- 2) Τα φορτία που θα παραμείνουν στην Ελλάδα, κι αυτά που συνεχίζουν εκτός Ελλάδος.
- 3) Οι τύποι και τα βάρη των ε/κ για να υπάρχει ακριβής γνώση των φορτίων.
- 4) Να προβλεφθεί η διάθεση του αναγκαίου αριθμού των βαγονιών.
- 5) Να προβλεφθεί ο αναγκαίος αριθμός δρομολογίων.
- 6) Να γίνει έγκαιρη κατανομή των ε/κ στα βαγόνια και τους συρμούς ανά προορισμό.

Ταυτόχρονα όμως πρέπει στην βάση δεδομένων να έχουν καταχωρηθεί:

- 1) Τα ε/κ προερχόμενα από την Ευρώπη, που βρίσκονται στον Πειραιά έτοιμα για φόρτωση στο πλοίο και επιστροφή στην Κίνα.
- 2) Τα ε/κ που βρίσκονται σε συρμούς καθοδόν προς τον Πειραιά.
- 3) Το πρόγραμμα φορτώσεων ε/κ στην ΕΕ από εξαγωγείς και αναχωρήσεων νέων συρμών από διάφορους τόπους προς τον Πειραιά.

Διαπιστώνεται ότι η εμπορική πολιτική της κάθε ΣΕ πρέπει να στοχεύει στην παροχή όλων αυτών των πληροφοριών που έχει ανάγκη ο πελάτης και η ΜΕ που συνεργάζεται για την ολοκλήρωση του μεταφορικού έργου. Πέραν όλων αυτών, η ΜΕ πρέπει να διαθέτει και την τεχνογνωσία σε ότι αφορά στην εκκαθάριση των λογαριασμών με τους πελάτες και τους προμηθευτές, και στην χρέωση και την είσπραξη των διαφόρων υπηρεσιών. Πέραν αυτού και η υποχρέωση εκτέλεσης των τελωνειακών διαδικασιών είναι ύψιστης σημασίας. Εδώ πρόκειται για τον ΕΟΦ που θα αναλάβει έναντι των τελωνείων την ευθύνη για την διακίνηση των υποκειμένων εμπορευμάτων! (ειδικότερα για τους ΕΟΦ στο τέταρτο μέρος.)

Εμπορική πολιτική και τιμολόγια

Το κάθε δίκτυο λοιπόν ανάλογα με τις εντολές που λαμβάνει από τις εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες καθορίζει και την εμπορική του πολιτική. **Εμπορική πολιτική** ενός δικτύου είναι η διακριτικά επιλεκτική διαχείριση των τιμών των κομίστρων, των δρομολογίων και της λειτουργίας των σταθμών του για την προσέλκυση ίδιου σταθερού μεταφορικού έργου. Ενίοτε συμβαίνει και για ιδιαίτερους λόγους να χρησιμοποιείται η εμπορική πολιτική και σαν εργαλείο για την έμμεση επίτευξη ενός στόχου που δεν θα ήταν δυνατόν να τελεσφορήσει με άλλο τρόπο. Το δίκτυο δέχεται κάθε είδους προκλήσεις και πιέσεις για να εξασκήσει μία πολιτική που ενδεχόμενα ευνοεί μία επιχείρηση και ταυτόχρονα ίσως ζημιώνει μία άλλη.

Μέσα από τις διαβουλεύσεις αυτές εξάγονται πολλές φορές συμπεράσματα και αποφάσεις που χρήζουν ειδικής μελέτης ή ανάλυσης, κατά πόσο είναι αμερόληπτες και κατά πόσο κρύβουν μια σκοπιμότητα. Το βέβαιο είναι πως όταν παύσει οριστικά το μονοπώλιο των κρατικών σιδ/μων θα κινούνται ελεύθερα στην υποδομή των δικτύων και άλλες μη κρατικές εταιρείες. Αυτό σημαίνει πως η μονοπωλιακή εμπορική των κρατικών ΣΕ θα μετατραπεί σε

εμπορική πολιτική στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού. Η πίεση αυτή θα αναγκάσει τα κρατικά δίκτυα να εκσυγχρονιστούν για να παράσχουν άριστες υπηρεσίες σε τιμές ανταγωνισμού.

Ένα δίκτυο δημοσιεύει πάντα τα τιμολόγιά του με εξαιρετικά υψηλές τιμές. Οι τιμές αυτές ανάλογα με την περίπτωση μειώνονται υπό την μορφή ειδικών τιμολογίων, επιστροφών επί των καταβληθέντων κομίστρων ή ειδικών συμφωνιών. Υπάρχει πάντως ένα όριο και ένας φραγμός στην προσέλκυση νέου έργου. Αυτός είναι η ικανότητα του δικτύου να απορροφήσει και να εκτελέσει σε ικανοποιητικό επίπεδο τις αναληφθείσες μεταφορές. Ένα ανεπιθύμητο έργο το αποτρέπει ο σιδ/μος έμμεσα με την υψηλή τιμή που προσφέρει για αυτό, ή με την άρνηση παροχής εκπτώσεων ή λοιπών τιμολογιακών διευκολύνσεων. Αν παρά ταύτα ο πελάτης το αποδέχεται όπως το προσφέρει ο σιδ/μος, με τις ακριβές τιμές των τιμολογίων, ή και των τυχόν προσαυξήσεων, τότε ο σιδ/μος προκαλείται και να το εκτελέσει. Στην περίπτωση αυτή έχει το κίνητρο των υψηλών κερδών που επιβάλουν την αναδιοργάνωση των παρεχομένων υπηρεσιών προς την υφιστάμενη πελατεία. Αναγκάζεται όμως για να ανταποκριθεί στις νέες και υψηλές απαιτήσεις να αναδιοργανώνει τα δρομολόγιά του, ίσως να μισθώσει μηχανές έλξης από άλλα δίκτυα, να ανοίγει νέους σταθμούς ή να θέτει σε λειτουργία κλειστούς σταθμούς κλπ.

Παρενθετικά δύνανται να παρατεθεί ένα πρόσφατο παράδειγμα που αντιμετώπισε η ΤΡΑΙΝΟΣΕ κατά μήνα Φεβρουάριο 2012. Εξ αιτίας της θεομηνίας που ενέσκηψε στην γείτονα Βουλγαρία πλήγηκε μεταξύ άλλων η χώρα αυτή και με πλημμύρες. Σαν αποτέλεσμα αυτού ήταν να διακοπεί το μεταφορικό έργο από την Ευρώπη μέσω Βουλγαρίας προς την Τουρκία, μέσω του συνοριακού σταθμού Καρίκνλε. Η διακοπή της γραμμής αυτής μέσω Βουλγαρίας οδήγησε τους πελάτες των σιδ/μων να αναζητήσουν νέα διαδρομή μέσω Ελλάδος, από τον Προμαχώνα προς το Πύθιο. Από την μία στιγμή στην άλλη αναγκάστηκε ο ελληνικός σιδ/μος να αναλάβει ένα τεράστιο διαμετακομιστικό μεταφορικό έργο, σε μία γραμμή που αδρανούσε λόγω της μηδενικής ζήτησης.

Αυτό είχε σαν συνέπεια να αναζητηθούν μηχανές έλξης από άλλες διαδρομές, να στελεχωθούν κλειστοί σταθμοί με έμπειρο προσωπικό, να ελεγχθεί η διαδρομή για την τεχνική δυνατότητα αναλήψεως του έργου, κλπ. Ήταν αυτονόητο πως για να επιτύχει η ανάληψη του νέου αυτού έργου θα πρέπει να καταβληθούν υπεράνθρωπες προσπάθειες, και να στηριχθούν ταυτόχρονα με πολυάριθμα τεχνικά μέσα υποδομής και κυκλοφορίας. Επρόκειτο για μία ευχάριστη διαχείριση κρίσης, για την οποία η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προκλήθηκε να εφαρμόσει μια εμπορική πολιτική, και να προσφέρει τις αντίστοιχες υπηρεσίες σε μία διαδρομή που μέχρι τότε ήταν σε αδράνεια. Για την διενέργεια αυτών των μεταφορών ασκήθηκε μια ανάλογη εμπορική πολιτική.

Εμπορική πολιτική και η συγκυρία

Για μία εμπορική διεύθυνση ενός δικτύου η πλήρως ανελαστική ζήτηση δρομολογίων σε μία διαδρομή είναι ένας από τους παράγοντες που καθορίζει το ύψος των κομίστρων, δηλαδή την εμπορική πολιτική. Χαρακτηριστικό παράδειγμα για την Χώρα μας είναι αυτό της περιόδου που ίσχυε η απαγόρευση της διελεύσεως μέσω της Σερβίας. Το δρομολόγιο επομένως για την σιδ/κή 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 και δυστυχώς εξ ανάγκης ελάμβανε υπερβολικά ακριβά κόμιστρα.

Το ευτύχημα για τους χρήστες των σιδ/κών μεταφορών είναι πως όλες οι περίοδοι δεν είναι ασταθείς, και έτσι δεν παρατηρούνται ακραίες συνθήκες για την απρόσκοπτη διενέργεια του έργου. 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 σιδ/μος, και ιδιαίτερα ο ΟΣΕ έχει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό των λοιπών μέσων μεταφοράς, δηλαδή του 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 των 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 έχει να αντιμετωπίσει την έντονη αντίρρηση και την δυσανεμία των λοιπών ενδιαφερομένων δικτύων, ως και των πελατών του σιδ/μου.

Παράμετροι επιρροής της εμπορικής πολιτικής

Ειδικά το ελληνικό δίκτυο με την γραμμή του από την Θεσ/κη προς την Αθήνα, που είναι σε στάδιο ανακατασκευής για τον εκσυγχρονισμό του, δεν έχει αυτήν την περίοδο μεγάλη ζήτηση σε εμπορικό έργο, σε σχέση με αυτό που θα μπορούσε να έχει όταν ολοκληρωθούν τα έργα εκσυγχρονισμού στο δίκτυο, και ξεκινήσει το διαμετακομιστικό έργο από τον Πειραιά προς το εξωτερικό της Ελλάδος. Σήμερα εξ αιτίας:

- 1) της μονής γραμμής σε πολλά σημεία,
- 2) του ασαφούς περιτυπώματος λόγω διαρκών μεταβολών του από τα έργα υποδομής,
- 3) της μεγάλης διάρκειας του δρομολογίου,
- 4) της μικρής ελκτικής ικανότητας των συρμών και της απουσίας της ηλεκτροκίνησης,
- 5) της έλλειψης τερματικής υποδομής στην Αττική, και τέλος
- 6) της προσθήκης των συρμών του προαστιακού σιδηροδρόμου,

υπάρχει περιορισμένη ζήτηση και εξ αιτίας αυτού η εμπορική πολιτική είναι ελαστική.

Ο ΟΣΕ προσπαθεί να προσελκύσει πελάτες για να αυξηθεί το έργο προσφέροντας διαφοροποιημένα κόμιστρα. Ταυτόχρονα φροντίζει να βελτιώνει διαρκώς τους χώρους τερματικών υπηρεσιών. Δεδομένου όμως ότι η παρεχόμενη υπηρεσία σήμερα δεν είναι η προσδοκώμενη δεν είναι και ο όγκος του μεταφορικού έργου ικανοποιητικός. Με άλλα λόγια ο ΟΣΕ / ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς το παρόν για τις μεταφορές εμπορευμάτων εντός της Αττικής διανύει μια περίοδο χάριτος εκ μέρους της πελατείας, που προσδοκά την πλήρη λειτουργία του Θριάσιου στον Ασπρόπυργο. Όταν όλα θα λειτουργήσουν ορθολογικά, θα κληθεί η πελατεία για να εκτιμήσει κατά πόσο θα προσφερθούν ανταγωνιστικές τιμές κομίστρων σε συνάρτηση με αποδεκτούς χρόνους μεταφοράς και ικανοποιητικές τερματικές υπηρεσίες. Κυρίως όμως θα εκτιμηθεί η οριστικοποίηση της λειτουργίας του λιμανιού του Πειραιά ως διαμετακομιστικό κέντρο των ε/κ από την Κίνα μέσω Θριάσιου για τα Βαλκάνια.

Η έννοια πάντως των χαμηλών ή των υψηλών τιμών κομίστρων είναι σχετική, γιατί η κάθε πλευρά ερμηνεύει τα δεδομένα με βάσει τους δικούς της υπολογισμούς. Ο πελάτης υπολογίζει τον χρόνο που διαρκεί το δρομολόγιο, το φορτίο που μεταφέρεται με το κάθε δρομολόγιο, το τερματικό κόστος στον προορισμό κλπ. Ο σιδ/μος από την άλλη λογαριάζει τα το κόστος χρήσης υποδομής, τα καύσιμα, τις δαπάνες προσωπικού συνοδείας και των μηχανοδηγών, το τερματικό κόστος, το κόστος χρήσης των ιδίων βαγονιών ή των ιδιοκτησίας ξένων δικτύων ή ΣΕ, το κόστος επιστροφής των βαγονιών ως κενών φορτίου, κλπ.

Το κάθε δίκτυο προσπαθεί μέσα σε αυτήν την ρευστή κατάσταση να ασκήσει μια εμπορική πολιτική για το έργο, η οποία θα τύχει ευρύτερης αποδοχής από την πελατεία. Ένα δίκτυο που δεν δύναται να εξυπηρετήσει παρά λίγους εμπορικούς συρμούς το 24ωρο και χωρίς στοιχειώδη τερματική υποδομή, κάνει τους πελάτες επιφυλακτικούς και τους αναγκάζει να εξετάζουν εναλλακτικές λύσεις, ως πχ:

- A) Να διακόπτουν και να τερματίζουν το δρομολόγιο σε άλλα σημεία της διαδρομής,
- B) Να επιλέγουν άλλο δρομολόγιο,
- Γ) Να χρησιμοποιούν άλλης τεχνολογίας εμπορικά βαγόνια,
- Δ) Να συμμαχούν με άλλες εταιρείες για την συγκέντρωση επαρκούς έργου, σε τρόπο που να βοηθά και τον σιδ/μο να πυκνώσει τις αναχωρήσεις των δρομολογίων.
- E) Να συνεχίζουν την διαδρομή με άλλα μέσα μεταφοράς, κλπ.

Εμπορική πολιτική και εμπορεύματα

Ένα άλλο καθοριστικό παράγοντα που επηρεάζει την εμπορική πολιτική των δικτύων τον διακρίνουμε μέσα από τα γενικά και τα ειδικά τιμολόγια. Τα διάφορα εμπορεύματα ταξινομούνται με διάφορα κριτήρια σε κλάσεις. Με βάση αυτές καθορίζεται και το ύψος των κομίστρων, με στόχο σε ορισμένες περιπτώσεις να απαιτούνται υψηλότερα κόμιστρα και σε άλλες όχι. Διαφορετική μεταχείριση έχει ένα έτοιμο προϊόν που επιλέγει το δίκτυο να το προωθήσει από την χώρα του για εξαγωγή, και διαφορετική εάν πρόκειται για εισαγωγή του ίδιου προϊόντος, που επιδιώκει η πολιτική που ασκείται, να προστατεύσει την αντίστοιχη εγχώρια παραγωγή.

Σε άλλες περιπτώσεις εφαρμόζεται ειδική τιμολόγηση σε ένα προϊόν, που ο σιδ/μος δεν είχε μεταφορικό έργο από αυτό το είδος, και επιδιώκει να το αποκτήσει για ιδιαίτερους λόγους. Εάν για παράδειγμα ένας πελάτης προσφέρει στον σιδ/μο ένα φορτίο ξυλεία της τάξεως των 50.000 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. Το κάθε δίκτυο όμως στην περίπτωση αυτή έχει ταυτόχρονα κατά νουν αν η υφιστάμενη υποδομή του έχει την δυνατότητα να διεκπεραιώσει αυτό το νέο έργο.

Εμπορική πολιτική και περιφερειακή ανάπτυξη

Ο ΟΣΕ έχει ένα πρόβλημα που είναι το στενό εύρος της γραμμής στο δίκτυο της Πελοποννήσου, το οποίο εξ ανάγκης καταργήθηκε. Ένα άλλο μειονέκτημα είναι πως το συνολικό δίκτυο εκτείνεται μόνο κατά μήκος από την Αλεξανδρούπολη μέχρι την Αθήνα. Άλλα σιδ/κά δίκτυα έχουν και αυτά να αντιμετωπίσουν διάφορα τεχνικά ή τοπικού χαρακτήρα προβλήματα. Αυτό που δεσμεύει αισθητά στην ελεύθερη επιλογή του σιδ/μου να επεκτείνει τα δίκτυο του με πρόγραμμα να εξυπηρετήσει όσο το δυνατόν περισσότερες περιοχές, είναι η εξάρτηση του από τις πολιτικές επιλογές. Το πρόβλημα με αυτές είναι ότι απαιτούν από την μία πλευρά μεγάλα κεφάλαια, και από την άλλη πολύ χρόνο για να υλοποιηθούν. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα που έχει συνάρτηση με την χώρα μας είναι η διαπλάτυνση της γραμμής Αθήνας – Πάτρα, που θα δώσει πρόσβαση για διαμετακομιστικά φορτία δια θαλάσσης από την Πάτρα στην λοιπή Ελλάδα και πέραν αυτής.

Οι πολιτικές επιλογές επομένως είναι αυτές που καθορίζουν τον τρόπο λειτουργίας των ΣΕ. Αυτή η κατάσταση ωθεί τα δίκτυα να κλείνουν σταθμούς με μειωμένο εμπορικό έργο για να μειώσουν τα λειτουργικά τους έξοδα. Από την άλλη πλευρά η πολιτική ηγεσία ασκεί πίεση στο δίκτυο να αναπτυχθεί με βάση τις προσδοκώμενες πολιτικές εξελίξεις, ή τις επιταγές της ΕΕ. Για τον επιχειρηματία ή τον ενασχολούμενο με την διακίνηση των φορτίων το θέμα αυτό έχει μακροπρόθεσμες συνέπειες και χρήζει διαρκούς παρακολούθησης. Η ενημέρωση πάνω σε αυτό το ζήτημα παίζει αποφασιστικό ρόλο στην επιλογή του τύπου εγκατάστασης των ΕΒΕ και των ΜΕ ή των αποθηκευτών.

Αν μία επιχείρηση προγραμματίσει έγκαιρα την εγκατάσταση της σε ένα τόπο με προοπτικές μελλοντικής ανάπτυξης, θα χρειαστεί ως είναι αυτονόητο και περιορισμένες επενδύσεις. Αν αντίθετα επιλέξει να εγκατασταθεί σε ένα τόπο που είναι ήδη ανεπτυγμένος θα χρειαστεί πολλαπλάσια κεφάλαια! Η διορατικότητα σε αυτές τις περιπτώσεις είναι αναγκαίο προσόν, διαδραματίζει όμως ένα δευτερεύοντα ρόλο. Πρωταρχικά αυτό που έχει αποφασιστική σημασία είναι να υπάρχουν πληροφορίες από την πηγή!

ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ

Ως γνωστόν οι ΣΕ είναι εταιρείες μεγάλου μεγέθους και απασχολούν η κάθε μία από αυτές χιλιάδες υπαλλήλους. Στα οργανογράμματα που έχουν εκπονήσει για την εύρυθμη λειτουργία των, υπάρχει μέσα στην Εμπορική κυρίως Διεύθυνση του κάθε δικτύου η «υπηρεσία τιμολογίων». Το έργο που επιτελεί η υπηρεσία αυτή είναι το σημαντικότερο από αυτό των άλλων τμημάτων ή διευθύνσεων του κάθε σιδ/κού δικτύου. Ο λόγος είναι ότι η υπηρεσία αυτή αγωνίζεται να φέρει το 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 σιδ/μου από την μία πλευρά, και με την εσωστρέφεια και τον ανταγωνισμό των λοιπών υπηρεσιών του κάθε δικτύου από την άλλη. Στην μέση αυτού του αγώνα στέκεται κάθε φορά ο πελάτης του σιδ/μου, που προσπαθεί να αγοράσει τις υπηρεσίες μεταφοράς, προσδοκώντας ταυτόχρονα στην αρτιότερη δυνατή διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου.

Ας μην λησμονούμε ότι το έργο στον σιδ/μο το κερδίζουν τα τιμολόγια και οι ανταγωνιστικές τιμές. Αυτό όμως που διατηρεί το έργο για να μην εγκαταλείψει τον σιδ/μο είναι η άριστη εκτέλεση των μεταφορών. Μεταξύ του υπαλλήλου που προσφέρει τις ανταγωνιστικές τιμές και των σιδ/κων υπαλλήλων που εκτελούν τις μεταφορές, υπάρχει ένα ευρύ πεδίο αρμοδιοτήτων ή εξουσιών, που κατανέμεται σε διάφορα πρόσωπα και διευθύνσεις. Όσο επαρκέστερα γνωρίζει ο πελάτης αυτόν τον λαβύρινθο των θέσεων εργασίας, που αθροιστικά προσφέρουν την υπηρεσία της σιδ/κής μεταφοράς στην αγορά, τόσο αποτελεσματικότερα συνεργάζεται με τις διάφορες υπηρεσίες του δικτύου. Το αποτέλεσμα είναι η ικανοποίηση του πελάτη που επωφελείται από την καλύτερη δυνατή λήψη υπηρεσιών μεταφοράς που αθροιστικά του προσφέρονται από το δίκτυο.

Τα είδη τιμολογίων

Τα σιδ/κά 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 εθνικά ή τοπικά τιμολόγια που ισχύουν μόνο στο εσωτερικό του κράτους του κάθε δικτύου.

Πέραν αυτών τίθενται σε ισχύ από τα σιδ/κά 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 τίθενται στην διάθεση κάθε ενδιαφερομένου. Οι διεθνείς ΜΕ ή οι μεγάλες ΕΒΕ γίνονται σε πολλές περιπτώσεις συνδρομητές των τιμολογίων αυτών και ενημερώνονται με διορθωτικά σημειώματα, για την κάθε αλλαγή που διενεργείται από τα συμμετέχοντα δίκτυα στο συγκεκριμένο τιμολόγιο. Το γενικό τιμολόγιο του κάθε δικτύου αποτελεί την βάση των πάσης φύσεως υπολογισμών των τιμών των κομίστρων που προσφέρονται στην πελατεία.

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 μία σύμβαση έργου με βάση τους όρους του γενικού τιμολογίου, αλλά για μία σύμβαση έργου με ειδικούς όρους που ισχύουν μεταξύ του σιδ/μου και του μεγάλου πελάτη. 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 σιδ/κη μεταφορά, προϋποτίθεται η κατάρτιση σύμβασης που πρέπει να συνάψει ο μεγάλος πελάτης με όλα τα επί μέρους δίκτυα, που μεσολαβούν από τον τόπο αποστολής έως τον τόπο προορισμού.

Πρόσφατα όμως και μέσα στα πλαίσια της προσπάθειας για την ανάπτυξη των σιδ/μων είναι δυνατή ή συμφωνία με ένα μεγάλο πελάτη, να γίνει αντικείμενο μίας συλλογικής συμφωνίας περισσοτέρων σιδ/κών δικτύων. Σε αυτό βοήθησαν οι διατάξεις της νέας COTIF. Με τον τρόπο αυτό ο πελάτης έχει την βεβαιότητα ότι η διακίνηση των φορτίων που προγραμματίζει δεν θα προσκρούσει στην αρνητική στάση ενός των εμπλεκόμενων δικτύων. Η συμφωνία αυτή, δυνατόν να συναφθεί από τον πελάτη, ή με την μεσολάβηση μιας άλλης ΜΕ, ή ΣΕ. Η σύμβαση αυτή λαμβάνει ένα κωδικό αριθμό και εκτυπώνεται σε ειδικά τιμολογιακά φυλλάδια, που διανέμονται στον συμβεβλημένο πελάτη ως επίσης και στις εσωτερικές υπηρεσίες των δικτύων. Με τον τρόπο αυτό υπάρχει μεγάλη ευκολία στον υπολογισμό, στην χρέωση, στην εκκαθάριση και στην είσπραξη των κομίστρων.

Όλα τα ισχύοντα διεθνή σιδ/κά τιμολόγια δεν καλύπτουν πάντα την συνολική διαδρομή του μεταφερόμενου εμπορεύματος με τον σιδ/μο από τον εκάστοτε αρχικό σταθμό αποστολής μέχρι τον τελικό σταθμό προορισμού. Αυτό έγινε ακόμα πιο αισθητό τα τελευταία χρόνια, όπου επιπλέον των σιδ/κών γραμμών προσετέθησαν και παραποτάμιες ή θαλάσσιες διαδρομές για την ολοκλήρωση μίας σιδ/κής μεταφοράς. Για τον λόγο αυτό είναι υποχρεωτική σε ειδικές περιπτώσεις η εφαρμογή αθροιστικά 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 και την ολοκλήρωση μιας διεθνούς σιδ/κής μεταφοράς ονομάζεται **συναρμογή** του τιμολογίου. Με άλλα λόγια μια διεθνής σιδ/κή μεταφορά είναι δυνατόν να διενεργηθεί με την εφαρμογή ενός και μόνο τιμολογίου ή ενδεχόμενα με την συναρμογή ενός ακόμα ή και περισσότερων τιμολογίων.

Η δομή των σιδηροδρομικών τιμολογίων

Το κάθε τιμολόγιο περιέχει συγκεκριμένες πληροφορίες για τους πελάτες των σιδ/μων και βέβαια για τους σιδ/κούς 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 της τιμής κομίστρου, με βάση τις ισχύουσες διατάξεις στα εκάστοτε εφαρμοζόμενα 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, και ενδεχόμενα ο τρόπος διανομής των κομίστρων μεταξύ των δικτύων που συμμετέχουν κλπ.

2) Τους σταθμούς των δικτύων στους οποίους διεκπεριώνονται 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 τα 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

Το ίδιο ισχύει και εδώ όπως στο προηγούμενο. Τα δίκτυα επιδιώκουν να δρομολογούν τις μηχανές έλξης 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 και εξαιρέσεις όπου για ειδικούς λόγους όπου ανοίγουν συνοριακοί ή και τυχόν άλλοι ενδιάμεσοι σταθμοί προορισμού για να διεκπεραιώσουν μεγάλο έκτακτο και σημαντικό έργο. Κλασικό παράδειγμα είναι η διέλευση μέσω Kremenica – Μεσονησιού των χιλιάδων βαγονιών που μετέφεραν περί το 1970 όλο τον εξοπλισμό για την κατασκευή του μεγάλου

εργοστάσιου της ΔΕΗ στην Πτολεμαΐδα στην θέση Καρδιά στην Ημαθία. Ή το πρόσφατο παράδειγμα με την απαγόρευση των βουλγαρικών σιδ/μων λόγω πλημμυρών, που ζητήθηκε να ανοίξει σταθμούς ο ΟΣΕ για να μεταφερθεί το έργο προς την Τουρκία μέσω της Ελλάδος.

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. Η τιμή ως γνωστόν καθορίζεται κατά βάση με την απόσταση μεταξύ του σταθμού αποστολής και προορισμού, ως και από διάφορους άλλους παράγοντες αθροιστικά, όπως είναι το βάρος του φορτίου, ο τύπος του βαγονιού, 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 των σε κλάσεις με διαφοροποιημένο κοστολόγιο από περίπτωση σε περίπτωση.

6) Πίνακα τιμών με κλιμάκωση από μία ελάχιστη διαδρομή και προοδευτική αύξηση των χιλιόμετρων και βέβαια αντίστοιχα των τιμών.

Οι τιμές εκφράζονταν στο παρελθόν σε σκληρά νομίσματα όπως γερμανικά μάρκα ή ελβετικά φράγκα. Στις σιδ/κές μεταφορές τώρα πλέον κυριαρχεί το ευρώ και απαλλάγηκαν τα δίκτυα από τις συναλλαγματικές ισοτιμίες των διαφόρων νομισμάτων ή τις συναλλαγματικές διαφορές, ως και το λογιστικό κόστος που συνεπάγονταν οι υπολογισμοί και οι έλεγχοι. Οι τιμές καθορίζονται σε ΕΥΡΩ και από περίπτωση σε περίπτωση εκφράζονται σε τιμή ανά ορισμένο βάρος πχ ανά 100 χγρ. ή ανά τόνο. Ταυτόχρονα προβλέπουν σε πολλές περιπτώσεις και ελάχιστο βάρος που πρέπει να τιμολογηθεί. 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 ομοιόμορφη εφαρμογή και αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των δικτύων φέρουν όλα ειδικό κωδικό αριθμό από την UIC. Με τον τρόπο αυτό αντί της περιγραφής με λέξεις στα φορτωτικά έγγραφα, αναγράφεται ο κωδικός αριθμός του τέλους και με τον τρόπο αυτό γίνεται απόλυτα σαφές περί τίνος πρόσθετου τέλους πρόκειται. Ενδεικτικά αναφέρονται παρακάτω μερικοί από τους κωδικούς αυτούς:

10 τέλος χρησιμοποίησης εμπορευματοκιβωτίων (προσοχή εδώ εννοεί τα ε/κ που είναι μικρότερα των 20 ποδών. Δηλαδή τα μικρά ε/κ 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.

κλπ.

8) ενδεχόμενα ειδικά τιμολόγια κλπ.

Εδώ πρέπει να γίνει μια πρώτη διάκριση μεταξύ του ειδικού τιμολογίου και της ειδικής συμφωνίας:

Το ειδικό τιμολόγιο είναι το παράρτημα ενός κοινού σιδ/κού τιμολογίου, μέσα στο οποίο δημοσιεύεται σαν αναπόσπαστο μέρος του, και γίνεται γνωστό με τον τρόπο αυτό σε όλους τους πελάτες, οι οποίοι έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την εφαρμογή του.

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

Παράδειγμα τιμολογήσεως με διεθνές τιμολόγιο

Για την καλύτερη κατανόηση ενός παραδείγματος πρέπει να διευκρινιστεί πρώτα η διαφορά στις τεχνικές έννοιες και την ορολογία περί την τιμολόγηση των κομίστρων:

Πραγματικό βάρος: είναι το μικτό βάρος του φορτίου που παραδίδεται για αποστολή, δηλαδή του περιεχομένου και της συσκευασίας του. Πχ 17.230 χγρ κονσέρβες. Το βάρος αυτό περιλαμβάνει τόσο την συσκευασία όσο και τις κονσέρβες. Στην πράξη ονομάζεται και μικτό βάρος.

Ελάχιστο βάρος: είναι το βάρος που προβλέπει κατ' ελάχιστον το τιμολόγιο ότι θα χρεωθεί ο πελάτης ανεξάρτητα από το πραγματικό βάρος που θα φορτωθεί στο βαγόνι πχ. 10.000 χγρ., ή 5 τόνων ανά άξονα του χρησιμοποιημένου βαγονιού, κλπ.

Βάρος κλίμακας: είναι το ελάχιστο βάρος που προβλέπεται στην κάθε βαθμίδα χιλιομετρικής απόστασης. Υπάρχουν κλιμακωτές τιμές για ελάχιστα βάρη 10, 15, 20, κλπ τόνων, που αυξάνονται αναλογικά, με βάση την απόσταση που μεταφέρεται το φορτίο μέσα στο βαγόνι.

Τιμολογιακή κλάση: του εμπορεύματος είναι η κατάταξή του σε συγκεκριμένο συντελεστή κλίμακας τιμών.

Τιμολογητέο βάρος: είναι το βάρος που υπολογίζεται για την χρέωση των κομίστρων και εξαρτάται κυρίως:

α) από τον τύπο του βαγονιού

β) από τα ελάχιστα βάρη που προβλέπει το εφαρμοζόμενο τιμολόγιο,

γ) εξαρτάται και από την γενική αντίληψη του σιδ/μου να χρεώνεται ο πελάτης με τρόπο, που η τελική χρέωση του συνδυασμού όλων των παραπάνω περιπτώσεων να είναι η πλέον ευνοϊκή για τον πελάτη.

Αποσπάσματα από ένα σιδ/κό τιμολόγιο

A) κατάταξη εμπορευμάτων σε κλάσεις

Αυτή στηρίζεται στην Εναρμονισμένη Ονοματολογία των Εμπορευμάτων (EOE), που είναι κωδικοποιημένα σε έγγραφο για τις ανάγκες της σιδ/κής

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

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 στην περιγραφή των εμπορευμάτων στα σιδ/κα τιμολόγια. (αλλαχού έχουμε δηλώσει την ηλεκτρονική σελίδα που δημοσιεύεται.)

Η μορφή επομένως της κατάταξης των εμπορευμάτων στο σιδ/κό τιμολόγιο είναι:

Κωδικός περιγραφή εμπορεύματος τιμ/κή κλάση ειδικό

τιμ/γιο

3101 Λιπάσματα ζωικής ή φυτικής προέλευσης 2

.....

7610 κατασκευές από αλουμίνιο 1

.....

κλπ

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 πλειστάκις στα τιμολόγια και η αλφαβητική ονοματολογία των εμπορευμάτων.

Β) απόσπασμα πίνακα σταθμών και χλμ 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							

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

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

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

Άρα κόστος $37,41 \times 15 =$ ευρώ 561,15 για όλο το βαγόνι.

Εάν το βάρος είναι όπως προαναφέραμε 17230 χγρ θα πρέπει να εξετάσουμε στο τιμολόγιο τι προβλέπει για την στρογγυλοποίηση του βάρους. Με βάση αυτό δυνατόν να έχουμε διάφορα τιμολογητέα βάρη, δηλαδή 17t ή 17,2t ή 17,5t ή 18t οπότε αλλάζει αντίστοιχα και η χρέωση του κομίστρου.

Οι σιδ/μοι 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 πχ 18 t πραγματικό βάρος ο σιδ/μος 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 σιδ/μος για μια μεταφορά με χρήση πλήρους βαγονιού, θα πρέπει να ετοιμάζονται οι συσκευασμένες για μεταφορά παρτίδες με τέτοιο τρόπο, ώστε το πραγματικό βάρος να είναι ίσο ή μεγαλύτερο από το τιμολογητέο. Ο πελάτης στην προκειμένη περίπτωση θα πρέπει να φορτώσει στο βαγόνι 20 και όχι 18 τόνους. Το κόστος είναι το ίδιο υπάρχει όμως όφελος μεταφοράς χωρίς επιβάρυνση δύο επιπλέον τόνων φορτίου.

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

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

Η τιμή είναι φθηνότερη γιατί έτσι έχει επιλέξει η πολιτική των σιδ/μων. Τα εμπορεύματα της κλάσεως 2 είναι πάντα με μειωμένα κόμιστρα σε σχέση με την κλάση 1. Τα λιπάσματα είναι φθηνότερα προϊόντα και έχουν κατ' ένα τρόπο την χρησιμότητα των πρώτων υλών που χρησιμοποιεί η αγροτική παραγωγή. Τα αλουμίνια είναι ακριβά προϊόντα και «σηκώνουν» μια επιβάρυνση, χωρίς να επηρεάζεται άμεσα η τιμή ανά μονάδα του προϊόντος. Αντίθετα το λίπασμα θα δεχθεί σημαντική επιβάρυνση, τόσο αναλογικά στην φθηνή τιμή του, όσο όμως και για τον αγοραστή του προϊόντος, τον αγρότη δηλαδή, που έχει σχετικά χαμηλότερο εισόδημα και επομένως μειωμένη αγοραστική δύναμη, σε σχέση με τον αγοραστή των προϊόντων αλουμινίου.

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 καταχωρούνται 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 πχ τσιμέντο σε σάκους... ή ομάδα προϊόντων πχ φρέσκα φρούτα κλπ. Στις σελίδες του ειδικού τιμολογίου αναφέρονται κατά περίπτωση κλίμακες τιμών, χλμ. αποστάσεων, οι σιδ/κοί σταθμοί που ενδεχόμενα ισχύει κλπ. Τα ειδικά τιμολόγια είναι δημοσιευμένα πάντοτε και θεωρούνται από τους σιδ/μους ως γνωστά στην αγορά και στον κάθε ενδιαφερόμενο πελάτη.

Ειδικές συμφωνίες μαζικών μεταφορών

Ο σιδ/μος ως γνωστόν έχει υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις την δυνατότητα διενεργείας μαζικής μεταφοράς. Οι μεταφερόμενες ποσότητες από τα δίκτυα σε ετήσια βάση ανέρχονται σε πολλά εκατομμύρια τόνους. Για τον λόγο αυτό δεν δέχονται να διαπραγματευτούν οι εμπορικές τους εκμεταλλεύσεις με πελάτες που έχουν μικρό όγκο μεταφορικού έργου. Για αυτούς ισχύουν τα προαναφερθέντα γενικά ή ειδικά τιμολόγια, ή ενδεχόμενα ειδικές εκπτώσεις επί των καταβληθέντων κομίστρων, λόγω της επίτευξης ενός ελάχιστου προσυμφωνημένου ύψους μεταφορικού έργου. Το ποσόν του κομίστρου και της εκπτώσεως σε συνάρτηση με το μεταφορικό έργο τίθεται πάντα υπό διαπραγμάτευση.

Εδώ βέβαια τα πράγματα είναι σχετικά, 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 ή 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.

Η πείρα έχει διδάξει ότι κατά κανόνα για να διαπραγματευτούν οι σιδ/μοι με έναν πελάτη στην βάση μίας ειδικής τιμολογιακής συμφωνίας, θα πρέπει ο πελάτης αυτός να προσφέρει ένα πλήρες – κλειστό όπως λέγεται – συρμό την κάθε αναχώρηση. Από εκεί και πέρα 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 τυχόν 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 σιδ/μου 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 προς την χώρα προορισμού.

Στην καλύτερη περίπτωση λοιπόν που δύναται να ελπίζει αυτός που επιθυμεί να προσφέρει μικρό αριθμό βαγονιών στην κάθε αποστολή, είναι να του χορηγηθεί μία μικρή 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 αυτόν που προβλέπει η διεθνείς σύμβαση (CIM) των σιδ/μων.

Παρενθετικά αναφέρουμε τις προθεσμίες παράδοσης για τα πλήρη βαγόνια που αναφέρονται στο ισχύον σήμερα άρθρο 16 της CIM:

Προθεσμία αποστολής 12 ώρες,

Προθεσμία μεταφοράς 400 χλμ ανά 24 ώρες.

Οι παραπάνω προθεσμίες δύναται να αλλάξουν σε ειδικές περιπτώσεις:

A) Σε περίπτωση ευθύνης του κατόχου του βαγονιού.

B) Εάν εδόθη νεώτερη εντολή του κατόχου για λόγο που δεν ευθύνεται η ΣΕ.

Γ) Εάν η καθυστέρηση προήλθε από ελάττωμα του βαγονιού.

Δ) Εάν προέκυψαν συμβάντα, τα οποία δεν μπορούσε να αποφύγει ή να τα προβλέψει η ΣΕ.

Ε) Σε περίπτωση δικαιολογημένης μη αποδοχής από την ΣΕ του βαγονιού ή του φορτίου.

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 των συμβάσεων που τίθενται επάνω στο τραπέζι κατά την στιγμή των διαπραγματεύσεων. Το γεγονός είναι πως αν το δίκτυο σε μία συγκεκριμένη διαδρομή δεν έχει επαρκή αριθμό βαγονιών για την εκτέλεση ενός δρομολογίου, προβαίνει σε πολλές περιπτώσεις στην κατάργηση της αναχώρησης του τραίνου αυτού εν αναμονή και νέου έργου. Με την επιλογή αυτή αποφεύγει το δίκτυο την άσκοπη δαπάνη σε προσωπικό, επιβάρυνση της γραμμής και ανάλωση καυσίμων.

Μια λύση σε αυτήν την περίπτωση της προσφοράς στα δίκτυα από ένα πελάτη λίγων βαγονιών, αποτελεί η σύσταση μιας ομάδας πληρωτών κομιστρων. 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 σιδ/μου. Το κάθε μέλος της ομάδας καταβάλει τα κόμιστρα που του αναλογούν στο νομικό πρόσωπο που συνεστήθη, ή στο μέλος της ομάδας που ανέλαβε την πληρωμή των

κομιστρων στα δίκτυα. Το μέλος - πληρωτής κόμιστρου - με την σειρά του καταβάλλει αθροιστικά τις οφειλές για όλα τα μέλη συγχρόνως, βάσει της συμφωνίας που ισχύει με τον σιδ/μο. Κατ' αναλογία το κάθε μέλος της ομάδας στο τέλος της τιμολογιακής περιόδου έχει απαίτηση να λάβει και το ποσοστό του από τις συμφωνηθείσες επιστροφές (ποσοτικές εκπτώσεις) που ενδεχόμενα χορηγούν τα δίκτυα επί των καταβαλλομένων κομιστρων.

Αντί να ιδρύσουν νομικό πρόσωπο οι διάφορες μη ΜΕ με περιορισμένο αριθμό βαγονιών στην κάθε αναχώρηση, αναθέτουν την οργάνωση αυτή ή την μεταφορά γενικότερα σε ΔΕ. Αυτές αναλαμβάνουν την υποχρέωση έναντι των σιδ/μων για να προσκομίσουν το προκαθορισμένο έργο, το οποίο εξασφαλίζουν σε αυτούς οι διάφοροι επί μέρους αποστολείς - πελάτες τους. Οι Δ 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 σιδ/μους, γιατί μεταθέτει στην ΔΕ το μέγεθος της ζημιάς που θα διακινδύνευαν να υποστούν οι σιδ/μοι 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 για τα ίδια τα σιδ/κά δίκτυα, γιατί δεν έχουν προς το παρόν την οργάνωση και την πείρα να οργανώσουν μόνα των κλειστά τραίνα στην διεθνή κυκλοφορία, με ομαδικό φορτίο βαγονιών διαφόρων πελατών. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δηλαδή έχει την δυνατότητα, προς το παρόν τουλάχιστον, να συνθέσει ένα τραίνο με βαγόνια διαφόρων πελατών 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 ΣΕ ή ΔΕ. Η αλλαγή που έχει συντελεστεί από την 01.07.2006 στους κοινοτικούς σιδ/μους παρέχει τώρα πλέον στα δίκτυα αυτήν την δυνατότητα. Ο ΟΣΕ με την σύσταση και την λειτουργία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως και τα ισχύοντα από την 1.1.2007 ελπίζεται ότι θα προσπαθήσει να αποσπάσει ένα μέρος από το μαζικό έργο που προσφέρει η ελληνική χερσαία διεθνής μεταφορά.

Οι ΔΕ ή οι μεγάλες ναυτιλιακές, για τις μεταφορές κοινών κλειστών βαγονιών ή ανοικτών επίπεδων για την μεταφορά ε/κ στα πλαίσια των ΣΜ, έχοντας το έργο στα χέρια των, αναλαμβάνουν τον κίνδυνο να αγοράσουν κόμιστρα από περισσότερα δίκτυα. Συμφωνούν με αυτά στην δρομολόγηση αμαξοστοιχίας με προκαθορισμένα βάρη, αριθμό βαγονιών, μήκος συρμού, αριθμό αξόνων των βαγονιών, διαδρομή κλπ. 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 κομιστρων με τα λοιπά δίκτυα που μεσολαβούν στην συγκεκριμένη μεταφορά γίνεται βάση διμερών ή πολυμερών συμφωνιών των μεσολαβούντων σιδ/μων. Ενδεχόμενα ο μεγάλος πελάτης να καταβάλει βάσει της συμφωνίας του τα κόμιστρα χωριστά στο κάθε δίκτυο. Οι πληροφορίες αυτές είναι γενικής φύσεως και μνημονεύονται

ενδεικτικά. Για τον κάθε συναλλασσόμενο με τους σιδ/μου θα ισχύουν αυτοί οι όροι που ο ίδιος διαπραγματεύτηκε και συμφώνησε.

Το πλαίσιο που περιέχει τις αιτίες για να αιτήσεις από τους σιδ/μους ειδικά κόμιστρα

Ανακεφαλαιώνοντας μπορούμε να πλαισιώσουμε τα παραπάνω σε μερικές γενικές αρχές που ισχύουν και δεσμεύουν τα δίκτυα εις το να συνάπτουν ειδικές συμφωνίες που ενδεχόμενα ξεπερνούν τα όρια τιμών που έχει καθορίσει η πολιτική τους ηγεσία. Αν δεν συντρέχουν αυτές οι προϋποθέσεις θα είναι δύσκολο στο στέλεχος του σιδ/μου να εισηγηθεί προς το Διοικητικό Συμβούλιο του δικτύου την αποδοχή προσφοράς τιμών προς τον πελάτη κάτω από τα προκαθορισμένα όρια. Σε αντίθετη περίπτωση γίνεται αντικείμενο έρευνας κατά πόσο οι εισηγήσεις αυτές ενδεχόμενα να κρύβουν δόλο σε βάρος του δικτύου. Με βάση την πείρα μας γνωρίζουμε πως για να αιτήσεις με αξιώσεις 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 σιδ/μο.
- 3)** Να πρόκειται για μεταφορικό έργο που θα εκτελεστεί μέσα σε συγκεκριμένο και προκαθορισμένο χρονικό διάστημα. Πρόκειται δηλαδή στην περίπτωση του εποχικού και μεγάλου έργου.
- 4)** Να πρόκειται να προστεθεί νέο διαρκές έργο για τον σιδ/μο.
- 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 πρέπει να διατηρούν το αποτέλεσμα εκμεταλλεύσεως του δικτύου τουλάχιστον ίσο με αυτό που επιτυγχάνεται ήδη από το δίκτυο, και σε κάθε περίπτωση να μην το χειροτερεύουν. Και τέλος,
- 7)** να πειστεί το δίκτυο ότι με τις ειδικές αυτές τιμές και εκπτώσεις που θα χορηγηθούν δεν θα στραφεί ο πελάτης να κερδίσει ήδη υφιστάμενο έργο των σιδ/μων στην διαδρομή αυτή.

Παρατηρήσεις σχετικά με το κόστος και την λειτουργία των ΣΕ

Τα παραπάνω 7 σημεία δηλώνουν έμμεσα πλην σαφώς, πως τώρα πλέον ο σιδ/μος πρέπει να εργάζεται με βάση τις οικονομικές αρχές. Στην ουσία αυτή ήταν πάντα η εντολή που λάμβανε από τις κυβερνήσεις των κρατών. Τώρα όμως οι ΔΜ του εμπορευματικού έργου των σιδ/μων δεν έχουν τα περιθώρια να κοστολογούν με βάση διάφορες παγιωμένες οργανωτικές δομές του παρελθόντος. Αυτό που λεγόταν για παράδειγμα, ότι «ο σιδ/μος παρέχει κοινωνικό έργο» δεν ισχύει για τις εμπορευματικές μεταφορές. Ο τομέας αυτός πρέπει να έχει κερδοφόρο αποτέλεσμα εκμεταλλεύσεως, ή στην εξαιρετική περίπτωση ισοσκελισμένο. Αυτό υποχρεώνει μεταξύ άλλων τον ΔΜ

της ΣΕ να διαπραγματεύεται σκληρά τις ενδεχόμενες ειδικές τιμές ή τις εκπτώσεις που θα παράσχει! Δεν έχει όμως πάντα πρόσφορες λύσεις και πολλές επιλογές λαμβάνονται εξ ανάγκης και η στάση του επιβάλλεται να είναι μετριοπαθής:

Από την μία πλευρά πρέπει με το οριακό κόστος να καλύπτει τουλάχιστον τα σταθερά έξοδα του δικτύου,

και από την άλλη πρέπει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό των άλλων μέσων μεταφοράς.

Και πάντοτε πρέπει να έχει κατά νου ότι χωρίς την συνεργασία και άλλων εταιρειών δεν έχει ελπίδα να προσπορίσει έργο.

Αν επιπλέον η πολιτική ηγεσία του δικτύου τον δεσμεύει για την λήψη συγκεκριμένων αποφάσεων, που δεν συνάδουν με τις οικονομικές αρχές, τότε πλέον η θέση του ΔΜ του δικτύου είναι δυσχερής.

Διευκρινήσεις για τις ποσότητες και την ποιότητα των σιδ/κών μεταφορών

Στα προηγούμενα έγινε αναφορά στις ποσότητες που μεταφέρονται με τον σιδ/μο. Κρίνεται σκόπιμο να γίνουν ορισμένες διευκρινήσεις για να γίνει κατανοητό πόσο σημαντικό είναι να διενεργούνται οι μεταφορές με τρόπο οικονομικό. Αυτό αποβαίνει προς όφελος των ΣΕ και των πελατών. Φρόνιμο είναι να εξετάζουμε σε βάθος τα μεταφερόμενα φορτία για να έχουμε και σαφή εικόνα περί τίνος μεταφορικού έργου πρόκειται.

Την μαζική μεταφορά για παράδειγμα δεν πρέπει να την χαρακτηρίζουμε βλέποντας να διέρχεται μπροστά μας σε μία ισόπεδη διάβαση απλά και μόνο ένας συρμός 30 βαγονιών, μήκους 520 μέτρων και μικτού βάρους βαγονιών και εμπορευμάτων 1300 τόνων. Θα πρέπει ταυτόχρονα να εξετάσουμε:

- 1) Τον τελικό προορισμό των βαγονιών,
- 2) τον αριθμό των αποστολών των βαγονιών και του τύπου αρχικής αποστολής,
- 3) τον αριθμό των παραληπτών και τους τύπους προορισμού,
- 4) τις διάφορες κατηγορίες των εμπορευμάτων που βρίσκονται στα βαγόνια, και
- 5) τις παρεπόμενες υπηρεσίες που χρήζει το κάθε ένα βαγόνι ή εμπόρευμα χωριστά.

Όταν επομένως αναφερόμαστε σε αυτό που λέμε μαζική μεταφορά πρέπει να γνωρίζουμε και τα παραπάνω στοιχεία που την χαρακτηρίζουν. Δεν θεωρείται δηλαδή μαζική μεταφορά η διασπορά πχ 60 ΦΔΧ που αποβιβάζονται από το πλοίο στην Ancona και στην συνέχεια οδεύουν το καθένα στον δικό του προορισμό στους ορίζοντες της Ευρώπης. Δεν θεωρείται αντίστοιχα και μαζική μεταφορά η δρομολόγηση ενός συρμού όπως στο παραπάνω παράδειγμα, όπου το κάθε βαγόνι θα συνεχίσει ύστερα από ορισμένη διαδρομή τον χωριστό δρόμο του με άλλους συρμούς για τον δικό του διαφορετικό προορισμό και παραλήπτη.

Άρα λοιπόν μπορούμε να δώσουμε στο σημείο αυτό έναν ορισμό σχετικά με το μεταφορικό έργο από πλευράς ποσοτήτων:

Μεγάλο μεταφορικό έργο είναι τα διακινούμενα φορτία ενός μεγάλου πελάτη, τα οποία κατακερματίζονται προερχόμενα ή προοριζόμενα σε διάφορους τόπους προορισμού και παραλήπτες.

Μαζικό μεταφορικό έργο είναι το μεγάλο έργο ενός πελάτη, του οποίου τα φορτία έχουν ομοιογενή τρόπο διεκπεραιώσεως, παραδίδονται εκ περιτροπής για μεταφορά εντός προγραμματισμένων ημερομηνιών και έχουν πάντα ίδιο τόπο αναχωρήσεως και προορισμού.

Ομαδικό μεταφορικό έργο είναι τα διακινούμενα φορτία διαφόρων πελατών, τα οποία προσπαθούσαν στο παρελθόν τα δίκτυα να μεταφέρουν οργανωμένα μεταξύ των. Σήμερα τα φορτία αυτά τα διακινούν οι ΣΕ ή οι ΔΕ. Οι ΜΕ αυτές έχουν την οργανωτική υποδομή να λειτουργούν σε κομβικά σημεία σταθμούς διαλογής και ανασυνθέσεως αμαξοστοιχιών.

Τα περίπου 3.000 ελληνικά ΦΔΧ διεθνών μεταφορών και τα πολλά κοινοτικά ΦΔΧ των ελλήνων εικονικών μεταναστών είναι ένας τεράστιος αριθμός οχημάτων που εξασφαλίζουν την εκτέλεση μαζικής μεταφοράς του κάθε πελάτη που διαχειρίζεται τέτοιο μεγάλο έργο. Ο λόγος λοιπόν περί της δήθεν ικανότητας μόνο του σιδ/μου για την διενέργεια μαζικών μεταφορών καλό είναι να αρχίσει να απομυθοποιείται και να τεθεί στην κρίση των πελατών με αντικειμενικό τρόπο.

Όπως ακριβώς ο σιδ/μος πρέπει να συνεργαστεί με άλλους σιδ/μους για να ενώσει μαζί τους την υποδομή και το τροχαίο υλικό, έτσι αντίστοιχα θα πρέπει να ενώσουν και οι οδικοί μεταφορείς τον στόλο των φορτηγών τους για να αποδείξουν στην αγορά την δυνατότητα τους αυτή, για την ανάληψη μεγάλου και μαζικού έργου.

Τα ελεγκτήρια των σιδ/μων Ελεγκτήρια εισπράξεων των εσόδων των σιδ/μων

Τα ελεγκτήρια συγκεντρώνουν τα περιφερειακά οικονομικά στοιχεία των εμπορικών σταθμών. Εκεί ελέγχεται,

Πρώτον: διαχειριστικά ο σταθμάρχης εμπορευμάτων για τις εισπράξεις που διαχειρίστηκε, για τις οποίες αποδίδει λογαριασμό.

Δεύτερον: η ορθότητα των λογαριασμών, των τιμολογήσεων και των συναλλαγών με την πελατεία.

Τρίτον: διενεργούνται πράξεις απολογιστικής φύσεως, ως πχ εκκαθαρίσεις λογαριασμών συμψηφισμοί, κλπ.

Το ελεγκτήριο ελέγχει επίσης τις χρεώσεις προς τους μεγάλους πελάτες, φροντίζει για την τήρηση και την συμφωνία του τρεχούμενου λογαριασμού και των πληρωμών, που πρέπει να διενεργούνται υπό την μορφή εμβασμάτων στους τραπεζικούς λογαριασμούς του δικτύου. Ύστερα από τους τυπικούς

αυτούς ελέγχους δίδει την εντολή εκδόσεως του συγκεντρωτικού ΤΠΥ στην χρέωση των μεγάλων πελατών.

Το ελεγκτήριο τέλος είναι η υπηρεσία στην οποία καταφεύγει ο πελάτης του σιδ/μου, αν αντίστοιχα διαπιστώσει ότι βρέθηκε χρεωμένος με ποσόν μεγαλύτερο από αυτό που έχει συμφωνήσει ή προβλέπεται να χρεωθεί με βάση τα ισχύοντα τιμολόγια και συμφωνίες. Η αίτηση για την επιστροφή των επιπλέον καταβληθέντων κομίστρων και λοιπών τελών υποβάλλεται στον σταθμό εμπορευμάτων που καταβλήθηκαν. Στην συνέχεια μεταβιβάζονται από τον σταθμάρχη στα ελεγκτήρια, για την έκδοση των πιστωτικών παραστατικών, σε εξόφληση των οποίων θα επιστραφούν στον πελάτη τα τυχόν επιπλέον καταβληθέντα ποσά. Κατ' εξαίρεση οι μεγάλοι πελάτες δύνανται να στραφούν σε περιπτώσεις διαφορών στα παραστατικά και τις χρεώσεις απ' ευθείας στα ελεγκτήρια.

Ελεγκτήρια και τελωνεία

Το έχουμε αναπτύξει και αλλού, ότι δηλαδή οι σιδ/μοι οφείλουν να τηρούν στα λογιστήριά τους τα φορτωτικά έγγραφα στην διάθεση των τελωνείων. Κατά κανόνα στους χώρους αυτούς σπεύδουν και οι τελωνειακοί αν θελήσουν να ελέγξουν την διακίνηση των εμπορευμάτων, ή κάθε άλλο στοιχείο σε σχέση με την μεταφορά. Από τα ελεγκτήρια δύνανται οι αρχές να αντλήσουν τις ακόλουθες πληροφορίες:

- 1) τον κοινοτικό ή όχι χαρακτήρα των εμπορευμάτων
- 2) την χώρα προέλευσης
- 3) την ημερομηνία αφίξεως, άρα την εμπρόθεσμη κατάθεση της περιοδικής ΦΠΑ των ενδοκοινοτικών κτίσεων των παραληπτών.
- 4) τον τελικό παραλήπτη των εμπορευμάτων, για τον έλεγχο της παραπέρα διακίνησης τους.
- 5) Στοιχεία σχετικά με τα βάρη, τις ποσότητες και το είδος των φορτίων που μεταφέρθηκαν,
- 6) διασταύρωση στοιχείων σχετικά με την διακίνηση των ποσοτήτων που υπόκεινται στον ειδικό φόρο καταναλώσεως, κλπ.

Επαναλαμβάνεται για μία ακόμα φορά, πως όλες αυτές οι εργασίες και συναλλαγές ορίζονται από την CIT, που είναι υπεύθυνη να συντονίζει το διεθνές σιδ/κό μεταφορικό έργο. Πέραν αυτών η υποχρέωση των δικτύων για την τήρηση των λογιστικών τους δεδομένων στην διάθεση των τελωνείων προβλέπεται και στον κοινοτικό τελωνειακό κώδικα.

Η προοπτική της σιδ/κής μεταφοράς με βάση το ΠΔ 324 /1996

Σε γενικές γραμμές η κοινοτική νομοθεσία και το παραπάνω ΠΔ υποχρεώνει τους σιδ/μους της ΕΕ να διαχωρίσουν την υποδομή τους από την εκμετάλλευσή της. Στην ουσία δηλαδή δίνουν το δικαίωμα και την ευκαιρία στα δίκτυα να επεκτείνουν την μέχρι τώρα συνεργασία τους προσθέτοντας το κάθε ένα αθροιστικά τις υπηρεσίες του για να δυνηθεί ο πελάτης να λάβει ένα

ολοκληρωμένο πακέτο υπηρεσιών, χωρίς να υποχρεούται να επικοινωνεί και να συναλλάσσεται με το κάθε δίκτυο χωριστά. Αυτό συμπεραίνεται από το άρθρο 2 παρ. 4 όπου αναφέρεται ο ορισμός για την «Διεθνή Ένωση», ότι είναι δηλαδή η ένωση δύο τουλάχιστον ΣΕ που είναι εγκατεστημένες σε διαφορετικά κράτη μέλη, με σκοπό την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών. Δέον να σημειωθεί ότι ως ΣΕ εννοείται τόσο αυτή των κρατικών όσο και αυτή των ιδιωτικών ή μικτών συμφερόντων.

Πρόκειται για την ευχέρεια που παρέχεται στα σιδ/κά δίκτυα να επεκτείνουν την συνεργασία τους με διάφορους άλλους τρόπους, από αυτούς που μέχρι το 2006 εφάρμοζαν. Ο τρόπος που δύνανται τώρα πλέον να συνεργάζονται οι σιδ/μοι, ομοιάζει και δύναται να συγκριθεί με τις μεθόδους εργασίας και της συνεργασίας που εφαρμόζουν από μακρού χρόνου οι οδικοί Μ και οι Δ, ως πχ,

A) όπως περίπου εργάζονται οι «ανταποκριτές» των Δ, όπου ο κάθε ένας εργάζεται ατομικά, προσφέροντας ένα μέρος του συνολικού έργου και αμείβεται από τον πελάτη του χωριστά. Αντίστοιχα αμείβεται χωριστά από τον πελάτη και ο ανταποκριτής του Δ, δηλαδή ένας άλλος Δ που συμπληρώνει και ολοκληρώνει την υπηρεσία της ίδιας μεταφοράς

B) Με το σύστημα A-META μεταξύ δύο ΜΕ. Οι εταιρείες εργάζονται από κοινού και μοιράζονται με τον συμφωνημένο τρόπο το κόστος, τα έσοδα και το κέρδος. (βλέπε και αλλαχού για το σύστημα A-META στο κεφάλαιο των Δ.)

Γ) αντίστοιχα όπως εργάζονται οι οδικοί μεταφορείς στις στροφές. **Στροφή** είναι η μεταφορά ενός επ/νου από δύο διαφορετικά οχήματα, για την αποφυγή κόστους των οχηματαγωγών πλοίων. Το ένα όχημα δηλαδή μεταφέρει το επ/νο από την Αθήνα μέχρι πχ την Πάτρα. Από την Ancona το παραλαμβάνει και το έλκει ένα άλλο όχημα της ίδιας εταιρείας, ή τυχόν άλλης συμβεβλημένης, για να το μεταφέρει μέχρι τον προορισμό. Αποφεύγεται με την τεχνική αυτή οργάνωση η δέσμευση του φορτηγού και το κόστος του πλοίου. Ταυτόχρονα μειώνεται το κόστος και τα έξοδα του οδηγού κατά 20 – 30 τουλάχιστον ώρες περίπου.

Δ) με το σύστημα της **τρακτόρευσης**. Στην περίπτωση αυτή το επ/νο το μεταφέρεται από το φορτηγό άλλης εταιρείας. Αυτό είναι δυνατόν να συμβεί για όλη ή για τμήμα της συνολικής διαδρομής. (βλέπε και αλλαχού στις οδικές μεταφορές.)

Η μόνη εμπειρία των σιδ/μων που είναι παρεμφερής μέχρι τώρα στην τεχνική αυτή της μεταφοράς, είναι η εκπόνηση των σιδ/κών τιμολογίων στα οποία καταχωρούνται και δημοσιεύονται οι διάφορες ρυθμίσεις για την μεταφορά εμπορευμάτων. Η οργάνωση αυτή όμως αποξένωνε το ένα δίκτυο από το άλλο στο να εξετάσουν την από κοινού ανάληψη μεταφορικού έργου. Η νέα πρόκληση που παρουσιάζεται στο σιδ/κό έργο είναι:

1) Κατ αρχήν η προσθήκη στις ήδη παρεχόμενες υπηρεσίες των περισυλλογών και των παραδόσεων των φορτίων, από τις αποθήκες των πελατών. Εδώ πρόκειται για μία υπηρεσία, που συνιστά την θεμελιώδη υποχρέωση της κάθε ΜΕ προς τον πελάτη. Ο κύριος λόγος είναι πως ο Μ δεν επιθυμεί να παρεμβαίνει και να αναλαμβάνει μέρος της μεταφοράς ένας άλλος ανταγωνιστής. Αυτή η παραχώρηση δίνει την ευκαιρία στον ανταγωνιστή να αποδείξει στον πελάτη τις συνολικές υπηρεσίες που προσφέρει, και έτσι να του παρέχεται η ευκαιρία να υποβάλλει την προσφορά του και να κερδίσει συνολικά το έργο. Οι σιδ/μοι μέχρι πρότινος ουδόλως απασχολούντο με αυτά τα θέματα ανταγωνισμού!

2) Πέραν αυτών ο τρόπος εισπράξεως και της διανομής των κομίστρων θα παίξει ένα αποφασιστικό ρόλο στην διαμόρφωση της αγοράς της σιδ/κης μεταφοράς. Στο μέλλον πρέπει να εξετάσουν τα δίκτυα την είσπραξη και την διανομή των κομίστρων σε νέα βάση. Η οργανωτική υποδομή και η εμπειρία υπάρχει προ πολλού. Για τις ΣΕ είναι κάτι σχετικά νέο αλλά πιστεύεται ότι θα παγιωθεί σύντομα και θα εφαρμοστεί εύκολα. Οι ΣΕ έχουν ένα σημαντικό προβάδισμα στον τομέα αυτό: Πρόκειται για την αμοιβαία εμπιστοσύνη που υπάρχει στην συνεργασία μεταξύ των, ότι τα κόμιστρα που οφείλει η μία στην άλλη θα καταβληθούν εκ του ασφαλούς. Στις εταιρείες οδικών μεταφορών, ή μεταξύ των Δ κι των Μ δεν υπάρχει συγκριτικά το ίδιο κλίμα αμοιβαίας εμπιστοσύνης... Σε άλλο σημείο του παρόντος αναφερόμαστε στην Α-META των σιδ/κων επιχειρήσεων, που δίδει διέξοδο στην συνεκμετάλλευση του μεταφορικού έργου μεταξύ ΣΕ. ,

3) Η δυνατότητα να ευρίσκουν οι σιδ/μοι φορτία επιστροφής για τα βαγόνια ή τους συρμούς που θα αποστέλλει η μία ΣΕ στην άλλη. Η αρχή δηλαδή της εντατικής εκμεταλλεύσεως του τροχαίου υλικού, θα παίξει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ των ΣΕ.

4) Μια επιπλέον υποχρέωση που θα πρέπει να αναλάβουν οι ΣΕ είναι και η ενδιάμεση αποθήκευση. Στις σύγχρονες οδικές μεταφορές οι απαιτήσεις της αγοράς επεκτείνονται και σε αυτήν την υπηρεσία. Με αυτήν την ολοκληρωμένη οργάνωση μεταφοράς το έργο θα είναι διασφαλισμένο για τον σιδ/μο και οι πελάτες θα χαίρονται μια σύγχρονη και ολοκληρωμένη υπηρεσία μεταφοράς.

Το σύνολο του πακέτου των υπηρεσιών που προαναφέρθηκαν ονομάστηκε από εμάς ως **υπηρεσίες μακράν γραμμής** που πρέπει να τις ενστερνιστούν, να οργανώσουν και να προσφέρουν στην σύγχρονη ανταγωνιστική αγορά οι κρατικές ΣΕ.

Το τελωνειακό καθεστώς στην σιδηροδρομική μεταφορά.

Η Γενική Δ/νση Τελωνείων του Υπ. Οικ. με το έγγραφο από 02.12.2010, με αριθμό Δ19Α 50505443 ΕΞ 2010 έδωσε τις οδηγίες για την εφαρμογή του συστήματος ελέγχου εισαγωγών για τις νέες τελωνειακές διαδικασίες από 01.01.2011, κατά την εισαγωγή εμπορευμάτων στο έδαφος Κοινότητας για σκοπούς ασφαλείας και προστασίας. Η Νέα διαδικασία προβλέπει την ΣΔΕ (συνοπτική διασάφηση εισόδου) ή ENS (Entry Summary Declaration). Η διασάφηση αυτή υποβάλλεται στο πρώτο σημείο εισόδου στην ΕΕ πριν από την άφιξη των εμπορευμάτων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας. Σε ότι αφορά στις σιδ/κές μεταφορές, ή τις ΣΜ τα σημεία εισόδου για την Χώρα μας είναι το Πύθιο και η Ειδομένη. Στις αρχές του 2012 μάλιστα λόγω των πλημμυρών της Βουλγαρίας έγινε αναγκαστική αλλαγή του δρομολογίου από την Τουρκία προς την Δ. Ευρώπη, με υποχρεωτική είσοδο από την Τουρκία στην Κοινότητα από το Πύθιο. Η απρόσμενη και αναπάντεχη αυτή αλλαγή δρομολογίου των σιδ/μων έφερε στην επιφάνεια την ανάγκη για να δρομολογηθεί η οργάνωση των συνόρων για την δυνατότητα υποδοχής βαγονιών με προέλευση τρίτη χώρα.

Η διαδικασία προβλέπει βάσει του άρθρου 36β παρ. 3 του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα ότι: «το πρόσωπο που υποβάλλει την συνοπτική διασάφηση εισόδου είναι το πρόσωπο που **μεταφέρει τα εμπορεύματα...** (εδώ κατά την γνώμη μας εννοούνται οι διαχειριστές των πλοίων και των αεροπλάνων που αφικνούνται στα λιμάνια και τα αεροδρόμια), **...ή έχει την ευθύνη για την μεταφορά των εμπορευμάτων εντός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας,** (εδώ κατά την γνώμη μας εννοείται ο σιδ/μος, που συνεχίζει την μετακίνηση των εμπορευμάτων επάνω στις κοινοτικές σιδ/κές γραμμές)». (Διευκρινίζεται πως οι κοινοτικές ΣΕ που μεταφέρουν τα εμπορεύματα τρίτων χωρών έχουν λάβει ειδική εξουσιοδότηση από τα κοινοτικά τελωνεία. Βλέπε και αλλαχού και για τους ΕΟΦ)

Στις παραπάνω διατάξεις υπάρχει μία εξαίρεση που αναφέρεται στις χερσαίες μεταφορές. Πρόκειται για τις σύνθετες μεταφορές, αναφορά των οποίων κάνουμε στα επόμενα. Σύνθετη μεταφορά από τεχνικής πλευράς είναι η μεταφορά, κατά την οποία δύο μεταφορικά μέσα μετακινούνται το ένα μέσα στο άλλο. (πχ ένα ΦΔΧ επί ενός πλοίου, ή ένα ΦΔΧ επί ενός σιδ/κού βαγονιού). Στις οδηγίες που εξετάζουμε η Δ/νση Τελωνείων τις αναφέρει ως: «συνδυασμένες μεταφορές» εντός εισαγωγικών όμως, γιατί δεν έτυχε μέχρι τώρα να έχει εντυπώσει η Δ/νση Τελωνείων του Υπ. Οικ. στις χερσαίες μεταφορές. Σε αντίθετη περίπτωση θα κατείχαν οι αρμόδιοι υπάλληλοι και την έννοια της σύνθετης μεταφοράς, σε σύγκριση και αντιδιαστολή με την συνδυασμένη!

Είναι προφανές ότι τα εισαγωγικά τέθηκαν στο έγγραφο του Τελωνείου, διότι οι ΣΜ διενεργούνται εντός του εδάφους της Κοινότητας και μόνο. Οι διατάξεις που αναφέρονται στην συνοπτική διασάφηση εισόδου αφορούν όμως στα

εμπορεύματα τρίτων χωρών που εισέρχονται στην Κοινότητα! Στην σύνθετη μεταφορά το πλοίο (ή το αεροπλάνο) δεν δύνανται τεχνικά να συνεχίσουν την μεταφορά εντός του εδάφους της Κοινότητας. Άρα σε ότι αφορά στο πλοίο, είναι προφανές πως το φορτηγό αυτοκίνητο θα εξέλθει του καταπέλτη του πλοίου και θα συνεχίσει την οδική μεταφορά του εμπορεύματος εντός του κοινοτικού εδάφους με βάση τα δικά του τελωνειακά έγγραφα. Αντίστοιχα και το ΦΔΧ επί του σιδ/κού βαγονιού θα συνεχίσει την μετακόμιση του επί του βαγονιού μέχρι τον κατάλληλο σταθμό που έχει επιλέξει ο Μ, και θα συνεχίσει από εκεί οδικά την μεταφορά, με βάση τα τελωνειακά έγγραφα του, προς τον τελικό προορισμό και τον παραλήπτη.

Η εξαίρεση λοιπόν είναι ότι στην σύνθετη μεταφορά την Συνοπτική Διασάφηση Εισόδου (ΣΔΕ) την καταθέτει ο διαχειριστής του μεταφορικού μέσου που συνεχίζει την μεταφορά εντός του κοινοτικού εδάφους. Αυτός είναι υποχρεωτικά σε ότι αφορά στο πλοίο ο διαχειριστής του φορτηγού αυτοκινήτου, που έφθασε από τρίτη χώρα στο κοινοτικό λιμάνι. Το ΦΔΧ για να εξέλθει της ελευθέρως ζώνης του λιμανιού οφείλει να καταθέσει την ΣΔΕ. Σε ότι αφορά στον σιδ/μο το δίκτυο τρίτης χώρας, από όπου εισέρχεται το φορτίο, δεν διενεργεί την μετακόμιση του εμπορεύματος εντός του εδάφους της Κοινότητας, αυτή συνεχίζεται από την κοινοτική ΣΕ. Άρα λοιπόν ορθά οι διατάξεις προβλέπουν σε ότι αφορά στον σιδ/μο, ότι την ΣΔΕ την υποβάλλει ο διαχειριστής του μέσου που έχει την ευθύνη για την μετακόμιση του φορτίου εντός του εδάφους της κοινότητας. Ο σιδ/μος της τρίτης χώρας παραδίδει απλά και μόνο τα βαγόνια μαζί με τις δηλώσεις διαμετακόμισης και τα λοιπά έγγραφα που συνοδεύουν τα φορτία, ως πχ τιμολόγια, CIM κλπ. (Σε άλλο σημείο εξετάζουμε και την τεχνική δυνατότητα που ισχύει με βάση τις νέες διατάξεις της COTIF, η ΣΕ της τρίτης χώρας να πιστοποιηθεί για να δικαιούται να συνεχίζει την μετακόμιση των φορτίων και εντός του κοινοτικού εδάφους.)

Το περιεχόμενο της ΣΔΕ δεν διαφέρει πολύ από το λεγόμενο «Δηλωτικό εισαγωγής» που είναι από μακρού χρόνου ευρύτατα γνωστό στους διαχειριστές της μεταφοράς. Ενδεικτικά αναφέρουμε ορισμένες χαρακτηριστικές ενδείξεις που πρέπει να δηλώνονται:

- ο αριθμός των ειδών, δηλαδή πχ 30 μεταλλικά βαρέλια,
- ο μοναδικός αριθμός αναφοράς αποστολής, δηλ. ο πρώην αριθμός δηλωτικού,
- ο αριθμός του εγγράφου μεταφοράς, πχ της CIM, και επικουρικά του TIR, ή το T1.
- ο αποστολέας, κατά τα γνωστά
- ο παραλήπτης, κατά τα γνωστά,
- το πρόσωπο που υποβάλει την ΣΔΕ.

Κατά την γνώμη μας το πρόσωπο αυτό σε ότι αφορά στον σιδ/μο είναι ο διαχειριστής της ΣΕ. Στο παρελθόν κατέθετε το δηλωτικό του ΟΣΕ ένας απλός υπάλληλος με βάση τον ατομικό ΑΦΜ. Η ρύθμιση αυτή επιβαλλόταν γιατί η εντολή της τελωνειακής αρχής προέβλεπε την κατάθεση του δηλωτικού από φυσικό, και όχι νομικό πρόσωπο. Στο παρελθόν μάλιστα απαιτούσε η τελωνειακή αρχή και την δήλωση του προσώπου αυτού για τα περιουσιακά

του στοιχεία, τα οποία θα κατάσχονταν από αυτήν, στην περίπτωση που με υπαιτιότητα του προσώπου αυτού θα σημειωνόταν απώλεια δασμών και λοιπών φόρων.

Τώρα πλέον οι κοινοτικές τελωνειακές αρχές όρισαν τις ΣΕ που είναι αξιόπιστες και εξουσιοδοτημένες να μετακομίζουν εμπορεύματα τρίτων χωρών, επομένως και υπεύθυνες για αποζημίωση. Προς τον σκοπό αυτό αποστέλλουν στα τελωνεία από καιρού εις καιρό τους ισχύοντες πίνακες με την επωνυμία των ΣΕ, που τους έχει εκχωρηθεί το δικαίωμα από τα τελωνεία να εφαρμόζουν το απλουστευμένο καθεστώς διαμετακόμισης. (βλέπε και αλλαχού για τους ΕΟΦ, στην ανάλυση της εφοδιαστικής αλυσίδας.)

- Ενδεικτικά αναφέρουμε ακόμα τις λοιπές ενδείξεις που πρέπει να δηλώνονται στην ΣΔΕ, ως πχ τον μεταφορέα, τα στοιχεία του μεταφορικού μέσου, τον τόπο άφιξης, διέλευσης, τον τρόπο μεταφοράς. Ειδικά για τους τρόπους μεταφοράς υπάρχουν οι κωδικοί,

- α) 2 για σιδ/κή μεταφορά,
 - β) 3 για οδική μεταφορά,
 - γ) 1 για θαλάσσια μεταφορά
 - δ) 4 για αεροπορική μεταφορά,
- κλπ.

Για περισσότερες λεπτομέρειες ως και για διάφορα ενδεχόμενα ή αποκλείσεις από τις παραπάνω ρυθμίσεις σας παραπέμπουμε στο εκάστοτε ισχύον κείμενο της οδηγίας.

Στο θέμα αυτό επανερχόμαστε στο τέταρτο μέρος , που αναφερόμαστε στους ΕΟΦ.

Τελωνιακές αλλαγές στον σιδ/μο από την 01.07.2006

Η εφαρμογή της νέας φορτωτικής CIM από την 1.7.06 είχε σαν αφορμή να υπάρξει μεταξύ άλλων ανάγκη διευκρινήσεων πάνω στο θέμα του «κύριου υπόχρεου» στις σιδ/κές μεταφορές. Στο παρελθόν δεν υπήρχε πρόβλημα, γιατί ο κύριος υπόχρεος ήταν πάντα μια κρατική ΣΕ. Μετά την 1.7.06 προβλέπεται, και είναι αναμενόμενο, να ιδρυθούν και να δραστηριοποιηθούν και ιδιωτικές ΣΕ, οι οποίες θα συνεργάζονται ή θα συγχωνεύονται με τις κρατικές σιδ/κές, ή τις θυγατρικές των κρατικών σιδ/μων. Για τον λόγο αυτό ήταν επιβεβλημένο να γίνουν παρασκηνιακές ζυμώσεις και διαβουλεύσεις μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, των τελωνείων και των σιδ/μων για να ξεκαθαριστεί μεταξύ άλλων και το θέμα της ευθύνης έναντι των τελωνείων στις σιδ/κές μεταφορές.

Επειδή το πρόβλημα είναι πολύπλοκο, θα πρέπει να αναλυθεί σε βάθος με αναδρομή στο παρελθόν, για να γίνει κατανοητό περί τίνος πρόκειται. Δέον να σημειωθεί ότι οι αλλαγές που ισχύουν παγιώθηκαν στα προηγούμενα χρόνια και επομένως πρέπει τώρα που είναι στην πρακτική εφαρμογή τους να εκτελεστούν σωστά και λειτουργικά. Το πρόβλημα σε αυτές τις περιπτώσεις είναι πάντα να προφυλάσσεται κατ' αρχήν το δημόσιο συμφέρον. Αμέσως

μετά σημαντικό είναι ο κάθε φορέας που αναμειγνύεται στην σιδ/κή μεταφορά να αναλαμβάνει και το μερίδιο ευθύνης που του αναλογεί.

Οι μεγάλες αλλαγές από την 01.07.2006 θα καθιερώσουν στην ορολογία των σιδ/κών μεταφορών πολλά νέα ονόματα προσώπων που θα ασχολούνται έμμεσα ή άμεσα με την μεταφορά. Μέχρι τώρα τα πρόσωπα αυτά μνημονεύονται στην σύμβαση COTIF και στα παραρτήματά της ως πχ

- διαχειριστής υποδομής, μεταφορέας, βοηθός, τρίτος, σιδ/κή ένωση, μεταβιβάζουσα επιχείρηση, υποκαθιστών μεταφορέας, διαδοχικός μεταφορέας και άλλα.

- Γεωγραφικά εμφανίζεται και ένα άλλο νέο σημείο που ονομάζεται «σημείο ανταλλαγής» όπου αρχίζει ή τελειώνει η υπηρεσία ή η τελωνιακή ευθύνη του κάθε μεταφορέα ή εμπλεκόμενου. Μέχρι τώρα το σημείο ανταλλαγής ήταν πάντα ο συνοριακός σταθμός μεταξύ δύο όμορων κρατών. Στο μέλλον το σημείο αυτό θα είναι δυνατόν να βρίσκεται στο εσωτερικό της χώρας και του σιδ/κού δικτύου της. Ως προϋπόθεση είναι βέβαια ο χώρος αυτός να είναι εγκεκριμένος από την τελωνιακή αρχή.

- Πέραν αυτών στην σιδ/κή μεταφορά εμφανίζονται νέες δραστηριότητες που έχουν σχέση με τον διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση. Είναι λοιπόν αυτονόητο ότι θα αρχίσουν να εμφανίζονται νέου τύπου συμβάσεις σιδ/κής μεταφοράς, που στο παρελθόν δεν υπήρχαν. Οι νέες αυτές μορφές συμβάσεων θα περιλαμβάνουν

- Την υπεργολαβία της μεταφοράς
- Την σύμβαση παροχής έλξης
- Την σύμβαση μίσθωσης μηχανών μετά του μηχανοδηγού
- Την σύμβαση παροχής διαφόρων υπηρεσιών. (αποδοχής εμπορευμάτων, παράδοσης εμπορευμάτων, σχετικές με τα βαγόνια, τους ελιγμούς, και τις συνθέσεις των συρμών, κλπ.)

Γίνεται αμέσως κατανοητό ότι τα τελωνεία δεν είναι δυνατόν να ερευνούν μέσα σε αυτόν τον λαβύρινθο των διαδικασιών, των συμβάσεων και των προσώπων για να εντοπίσουν ποιος είναι αυτός που οφείλει να αποζημιώσει το τελωνείο, δηλαδή το Δημόσιο, για τους δασμούς και φόρους των εμπορευμάτων που θα απολεσθούν και την διάρκεια μίας σιδ/κής μεταφοράς. Για τον λόγο αυτό δικαίως ζήτησαν και τέθηκαν στο νέο έντυπο της φορτωτικής CIM τα πεδία 57, 58 ως και το 58b, που ξεκαθαρίζουν το τοπίο της σιδ/κής μεταφοράς από τελωνιακής πλευράς. Η ουσία της αλλαγής συνίσταται στο ξεκαθάρισμα της εντοπίσεως του κύριου υπόχρεου και των προστιθέμενων τρίτων.

Εφ' όσον το πρόσωπο αυτό, καθώς και οι τρίτοι που συμπληρώνουν την εκτέλεση της σιδ/κής μεταφοράς στο σύνολό της είναι γνωστοί στο τελωνείο, και εγκεκριμένοι με αναγνωρισμένο με το δικαίωμα να εκτελούν σιδ/κές μεταφορές, τότε η φορτωτική CIM που καλύπτει την σιδ/κή μεταφορά μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σαν δήλωση κοινοτικής διαμετακόμισης, με την απλουστευμένη διαδικασία. Σε αντίθετη περίπτωση θα πρέπει να τηρηθεί η κανονική τελωνιακή διαδικασία. Αυτό σημαίνει την έκδοση χωριστού

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

τελωνειακού εγγράφου δηλ. του ΕΔΕ (ενιαίου διοικητικού εγγράφου) που θα λάβει ανάλογα το καθεστώς της μεταφοράς την ανάλογη τελωνειακή χρήση, δήλωση T,T1, T2L κλπ. Στην περίπτωση αυτή η φορτωτική CIM της συγκεκριμένης μεταφοράς θα παραμείνει απλά ένα έγγραφο μεταξύ σιδ/μου και πελάτη χωρίς τελωνιακή χρησιμότητα.

Στον πίνακα που ακολουθεί μνημονεύονται οι ΣΕ που την 01.07.2006 γίνονται αποδεκτές από τα ευρωπαϊκά τελωνεία, και επομένως δύνανται να δηλώνονται ως κυρίως υπόχρεοι στο πεδίο 58. Οι λοιπές τρίτες ΣΕ που έχουν το δικαίωμα να διενεργούν τις συνέχειες στις σιδ/κές μεταφορές αθροιστικά, με το σύστημα των απλοποιημένων διαδικασιών δηλώνονται στο πεδίο 57.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΙΔ/ΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΜΕΝΩΝ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ (Η ΕΕ τους ονομάζει ΕΟΦ = εξουσιοδοτημένος οικονομικός

φορέας.) ΧΩΡΑ	ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ	ΚΩΔΙΚΟΣ
Belgium 1088	SNCB/NMBS	
Bulgaria 2152	BDZ BULGARIAN RAILWAY COMPANY AG (from 01.04.2007)	
3098 Czech Republic 2154	CDC (CD CARGO)	
Denmark 2186	Railion Danmark	
Germany 2385	Railion Deutschland SBB Cargo Deutschland	2180
Greece	CH / OSE *	0073
Spain	RENFE	1071
France 0087	SNCF FRET EURO CARGO RAIL (from 28.11.2007)	
3187 Ireland 0060	CIE	
Italy 3014	Del Fungo Giera S.p.A. NORDCARGO	
0064	Railion Italia	
2280	SBB Cargo Italia**	
2485		

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

TRENITALIA S.p.A.

0083		
Lithuania	LG	
0024		
Luxemburg	CFL Cargo	
2182		
Hungary	MÁV Cargo	
2155		
Netherlands	Afzet-Cnt.Transport- Nederland B.V.(ACTS)	
3084		
	Railion Nederland	
2184		
	Veolia Cargo Nederland BV	
3082		
Austria	Rail Cargo Austria	
2181		
Poland	PKP Cargo S.A.	2151
Portugal	CP	
0094		
Slovenia	SŽ	
0079		
Slovak Republic	ZSSK CARGO	
2156		
Finland	VR Cargo	
0010		
Sweden	Green Cargo	
2174		
United Kingdom	EWSI	
2170		
Romania	CFR Marfa	
2153		
	SERVTRANS INVEST SA	
3009		
Switzerland	SBB Cargo	
2185		
	BLS CARGO AG	
0063		
	Railion Schweiz GmbH	

Σημείωση: ο παραπάνω πίνακας είναι ενδεικτικός, με ισχύ από τον Ιούνιο του 2008.

Ο αναγνώστης οφείλει να αναζητήσει αρμοδίως από την UIC ή το ελληνικό τελωνείο τον εκάστοτε ισχύοντα πίνακα.

* Όπως διαπιστώνεται στην Ελλάδα ο ΟΣΕ λειτουργεί ως μόνη επιχείρηση που έχει την εξουσιοδότηση από το τελωνείο να διαχειρίζεται υποκείμενα εμπορεύματα. Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» παραμένει επί σειράν επτά ετών εκτός πίνακα,

γεγονός που επισφραγίζει ότι δεν είναι έτοιμη να ασκήσει τον σκοπό για τον οποίο συνεστήθη. (πχ τα φορτία COSCO από τον Πειραιά στα Βαλκάνια.) Αυτό έχει την σημασία του αν ληφθεί υπόψη το μεγάλο έργο που θα διακινηθεί από την Κίνα μέσω του λιμανιού του Πειραιά! Για την σπουδή του πίνακα να ληφθεί υπόψη ότι όπου ο κωδικός αρχίζει από 00 τότε δεν υπάρχει θυγατρική του κρατικού δικτύου, ή άλλη ΣΕ που έχει το δικαίωμα να μεταφέρει εμπορεύματα με το απλοποιημένο τελωνειακό καθεστώς. Τα δύο επόμενα ψηφία, πχ για τον ΟΣΕ το 73, δεν είναι τίποτα άλλο από τον επίσημο κωδικό που έχουν όλα τα κρατικά σιδ/κά δίκτυα.

** Οι ελβετικοί σιδ/μοι εμφανίζονται να λειτουργούν θυγατρική εταιρεία εντός της Ιταλίας!

Στην πράξη της διενέργειας της σιδ/κής μεταφοράς από τελωνειακής πλευράς έχουν σήμερα πλέον καθιερωθεί δύο κύριες κατηγορίες συνεργασίας για την διεκπεραίωση του έργου μεταξύ των εξουσιοδοτημένων ΣΕ:

1) Η ίδια ΣΕ διενεργεί την μεταφορά ως πιστοποιημένη ΣΕ στο σύνολο της διασχίζοντας με τα βαγόνια και τις μηχανές της επιπλέον και τις διαδρομές των άλλων σιδ/κων δικτύων. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι να διαθέτει τις πιστοποιήσεις και τις άδειες των αρμοδίων κρατών που θα διέλθει. Η ΣΕ στην περίπτωση αυτή ευθύνεται μόνη της αποκλειστικά έναντι των τελωνείων, χωρίς να έχει το δικαίωμα να επικαλεστεί την ευθύνη της σιδ/κής υποδομής που χρησιμοποιεί.

2) Η άλλη περίπτωση είναι αυτή κατά την οποία όλα τα δίκτυα συμμετέχουν στο συμβόλαιο μεταφοράς. Εκδίδεται δηλαδή μία φορτωτική CIM για όλη την διαδρομή. Στο στέλεχος της CIM αναγράφεται από τον πελάτη ο κωδικός αριθμός της συμφωνίας που έχει συνάψει με το κάθε δίκτυο. Με τον τρόπο αυτό το κάθε δίκτυο χρεώνει χωριστά τον πελάτη με βάση την σύμβαση τους. Το τελωνείο αναζητά σε αυτήν την περίπτωση τον κύριο υπόχρεο στην φορτωτική CIM. Στην περίπτωση αυτή έναντι του τελωνείου ευθύνεται ο αρχικός συμβατικός μεταφορέας, ο οποίος δεν έχει το δικαίωμα να επικαλεστεί την ευθύνη τρίτου, εφ' όσων βέβαια το βαγόνι ή το ε/κ παραδίδεται σταδιακά από δίκτυο σε δίκτυο και μέχρι τον τελικό προορισμό με απαραίσιτες τις σφραγίδες τους.

Μη εξουσιοδοτημένες ως ανωτέρω ΣΕ ή ΔΕ, δύνανται να αναθέτουν με χωριστές συμφωνίες την διενέργεια μεταφορών στις παραπάνω εξουσιοδοτημένες ΣΕ και σε ότι αφορά στα τελωνεία με τους περιγραφέντες παραπάνω δύο τρόπους.

(Το αντίθετο δεν επιτρέπεται! Βλέπε σχετικά στο τέταρτο μέρος για τους ΕΟΦ.)

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πουλήθηκε στους Ιταλούς, σύντομα θα καταστεί ΕΟΦ (2016).

Δέον να τονιστεί για μία φορά εισέτι, ότι σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις συνεργασιών ΣΕ, πως η φορτωτική CIM δεν αποτελεί πλέον την σύμβαση μεταφοράς, όπως ίσχυε κατά το παρελθόν, (βλέπε σύμβαση CIM άρθρο 6 παρ. 1 και 2). Η φορτωτική CIM αποτελεί μόνον ένα αποδεικτικό στοιχείο για την ύπαρξη της σύμβασης μεταξύ πελάτη και σιδ/μου. Αυτό σημαίνει πως όταν διαπραγματεύεται μεταξύ των εμπλεκομένων η σύναψη συμφωνίας για μια σιδ/κή μεταφορά, θα πρέπει πάνω από όλα να γνωρίζει το κάθε μέρος, σε ποια εταιρεία εργάζεται, και τις δυνατότητες που έχει για την ανάληψη του έργου. Σε αυτήν την περίπτωση πέραν του πελάτη της σιδ/κής μεταφοράς, που είναι η ΕΒΕ, δεσπόζουσα θέση από την άλλη πλευρά κατέχουν οι ΣΕ και οι συμβάσεις που έχουν συνάψει μεταξύ των για την εκτέλεση του έργου. Πέραν αυτών ενεργεί ανάμειξη δυνατόν να έχουν και οι ΔΕ.

Η ύπαρξη από την μία πλευρά των διαφόρων συμβάσεων μεταξύ ΣΕ και από την άλλη της εκδόσεως φορτωτικής CIM για την διενέργεια της σιδ/κής μεταφοράς δημιουργεί για τις κοινοτικές φορολογικές αρχές ένα κενό εποπτείας. Όλες οι συναπτόμενες συμβάσεις μεταξύ των ΣΕ δεν υποβάλλονται στα τελωνεία για να διαπιστωθεί ποιος είναι ο ΕΟΦ, που είναι υπεύθυνος για τους δασμούς και φόρους των μεταφερομένων εμπορευμάτων. Για τον λόγο αυτό ξεκαθαρίζεται το τοπίο έναντι των τελωνείων με την υποχρέωση αναγραφής στην φορτωτική CIM στο πεδίο 58b του κύριου υπόχρεου έναντι των τελωνείων.

Υπενθυμίζεται στο σημείο αυτό η υποχρέωση των οδικών Μ να υποβάλλουν στην Δ.Ο.Υ. την σύμβαση που έχουν συνάψει με άλλους, για την τρακτόρευση. Ο έλεγχος αυτός εκτός από την φορολογία του εισοδήματος σε ότι αφορά τα κόμιστρα, έχει και την σκοπιμότητα του σε ότι αφορά τους δασμούς και φόρους, στην περίπτωση που μεταφέρονται υποκείμενα εμπορεύματα.

Επισημαίνεται επίσης ότι σε αντίθεση με το παρελθόν δεν υφίσταται πλέον η υποχρέωση για την ανάληψη της εμπορευματικής μεταφοράς από μια ΣΕ. Επιπλέον δε, έπαυσε και η υποχρεωτική εφαρμογή του τιμολογίου κομίστρων, σαν βάση για την εκπόνηση των προσφερομένων τιμών στην πελατεία. Αυτό το γεγονός αποτελεί σημαντική αλλαγή και χρήζει διευκρινήσεως. Στο παρελθόν οι κρατικοί σιδ/μοι ως μονοπώλια ήταν υποχρεωμένοι να αποδέχονται τις μεταφορές και να τις τιμολογούν με βάση τα υφιστάμενα ισχύοντα γενικά τιμολόγια, ή και τις διάφορες ειδικές συμφωνίες με τους μεγάλους πελάτες.

Ταυτόχρονα ήταν υποχρεωμένοι να τηρούν μια αμερόληπτη τιμολογιακή πολιτική προς όλους τους πελάτες, λαμβάνοντας πάντα υπόψη και την σπουδαιότητα και το διενεργούμενο μεταφορικό έργο εκάστου εξ αυτών. Μετά το 2006 έπαυσε το ισχύον κρατικό μονοπώλιο και δικαιούνται να πιστοποιηθούν και να εργαστούν στα δίκτυα και νέες ΣΕ, προκειμένου να λειτουργήσει ο μηχανισμός της ελεύθερης αγοράς, δηλαδή ο ανταγωνισμός, η προσφορά και η ζήτηση. Το φυσικό επακόλουθο αυτής της αλλαγής ήταν να

αφεθούν οι ΣΕ από τις κυβερνήσεις ελεύθερες για να ασκήσουν την εμπορική τους πολιτική.

Συμβάσεις προσχώρησης μεταξύ των σιδ/μωv

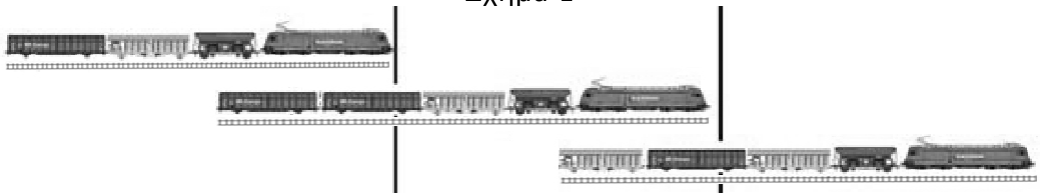
Στην συνεργασία των σιδ/κων δικτύων δεν είναι δυνατόν να συνέρχονται οι ΣΕ κάθε φορά, όταν πρέπει να συνάψουν μία συνεργασία, για να την διαπραγματευτούν. Τα επιτελικά τους όργανα έχουν εκπονήσει εκ των προτέρων διαφόρων τύπων συμβάσεις προσχώρησης, σε τρόπο ώστε να είναι αποσαφηνισμένο το νομικό πλαίσιο της συνεργασίας. Οι συμβάσεις αυτές είναι αμφοτεροβαρείς, γεγονός που σημαίνει πως και τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που δεσμεύτηκαν.

Οι γενικοί αυτοί όροι των συμβάσεων που έχουν εκπονηθεί προς τον σκοπό αυτό προβλέπουν τις συνηθέστερες περιπτώσεις συνεργασίας των ΣΕ, για τις οποίες έγινε έμμεσα μνεία παραπάνω και αναφέρονται:

- 1) Στην από κοινού εκτέλεση μίας μεταφοράς (συνδιαχείριση μεταφοράς)
- 2) Στην παραχώρηση εκτελέσεως μιας σιδ/κής μεταφοράς σε ένα άλλο υποκαθιστόν δίκτυο – μεταφορέα.
- 3) Στην μίσθωση μηχανής έλξης με οδηγό. (Η σύμβαση αυτή δέον να συγκριθεί και με την αντίστοιχη μίσθωση των ΦΔΧ με βάσει του 3887/10.)
- 4) Στην σύμβαση διάθεσης μηχανής έλξης για την μεταφορά ενός συνόλου βαγονιών από ένα συγκεκριμένο τόπο σε ένα άλλο. Την νέα αυτή σιδ/κή υπηρεσία θα μπορούσε να ονομαστεί και «σύμβαση έλξης». Στην πράξη όμως, μέσα στην πίεση της εργασίας θα ήταν ενδεχόμενο να την αποκαλούμε και σαν «τρακτόρευση». Η τεχνική αυτή φανερώνει πόσο κοντά βρίσκεται τώρα πλέον από τεχνικής, πλευράς η οδική με την σιδ/κή μεταφορά!
- 5) Στην παροχή (βοηθητικών) υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων (μετάφραση εκ του: *prestations de services pour le transport des marchandises / Dienstleistungen im Güterverkehr*). Η νέα αυτή σύμβαση διευκολύνει τις ΣΕ εις το να οργανώσουν και να προσφέρουν στην αγορά, αυτές τις παροχές που ονομάσαμε υπηρεσίες μακράν γραμμής, ήτοι παραλαβές ή παραδόσεις σε αποθήκες, χρήση ανυψωτικών ή περονοφόρων οχημάτων, αποθηκείσεις, κλπ.

Οι προαναφερθείσες συμβάσεις προσχώρησης μεταξύ των ΣΕ δύνανται να απεικονιστούν και σχηματικά.

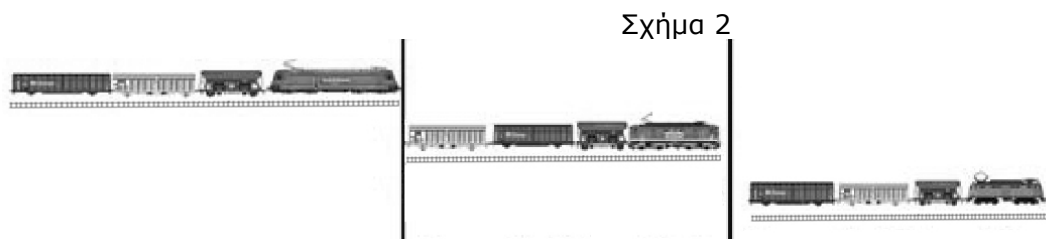
Σχήμα 1



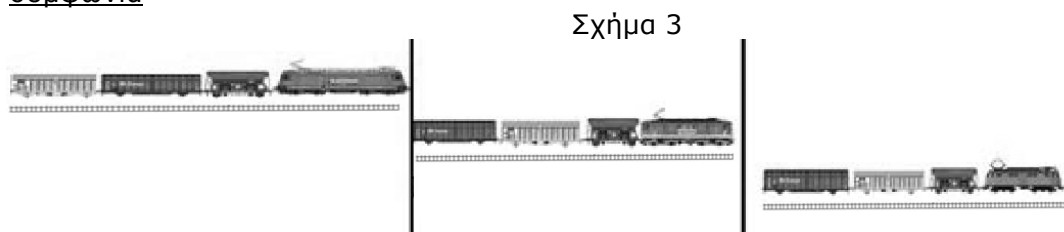
Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η παραπάνω μεταβολή είναι η πλέον εντυπωσιακή στην σιδ/κή μεταφορά, κατά την οποία η ΣΕ μεταφέρει τον συρμό με την μηχανή της σε όλα τα δίκτυα αρχής γενομένης από το δίκτυο αναχώρησης μέχρι τον σταθμό προορισμού στο δίκτυο αφίξεως. Διαπιστώνουμε ότι η ίδια μηχανή έλξης της ΣΕ διέρχεται από τα ενδιάμεσα κράτη / δίκτυα μεταφέροντας τα βαγόνια από το δίκτυο αναχώρησης, μέχρι το δίκτυο προορισμού. Αυτό σημαίνει ότι η σιδ/κή επιχείρηση είναι πιστοποιημένη τεχνικά από τα κράτη διελεύσεως να διενεργήσει την μεταφορά. Αυτό σημαίνει ταυτόχρονα ότι έχει εγκριθεί και από το κοινοτικό τελωνείο σαν ΕΟΦ. Τα κόμιστρα όλων των διαδρομών τα εισπράττει από τον πελάτη της η ίδια ΣΕ, με βάση την διμερή συμφωνία τους. Στα διερχόμενα κράτη που κινείται καταβάλλει το τέλος χρήσεως υποδομής στο δίκτυο. (Κάτι αντίστοιχο δηλαδή με τα διόδια στην οδική μεταφορά.)

Η παρακάτω περίπτωση του σχήματος 2 είναι αυτή που ίσχυε διαχρονικά:



Διαπιστώνουμε παραπάνω ότι τα βαγόνια έλκονται από άλλη σιδ/κή επιχείρηση στο κάθε προστιθέμενο δίκτυο, από αυτό της αναχώρησης, τα δίκτυα διελεύσεως μέχρι το κράτος προορισμού. Στην περίπτωση αυτή η κάθε σιδ/κή επιχείρηση έλκει τον συρμό με τις μηχανές της, καταβάλλει τα τέλη χρήσεως υποδομής στο κάθε δίκτυο και εισπράττει το καθένα τα κόμιστρα της διαδρομής του απ' ευθείας από τον πελάτη, με βάση την μεταξύ τους συμφωνία



Στην παραπάνω εικόνα 3 διαπιστώνουμε ότι τα βαγόνια έλκονται από διαφορετικές μηχανές στα διάφορα δίκτυα. Στην περίπτωση αυτή ενδεχόμενα πρόκειται:

- Α) για μία σύμβαση μίσθωσης με μηχανοδηγό, ή
- Β) για μια συνεκμετάλλευση μιας μεταφοράς μεταξύ των σιδ/κων επιχειρήσεων.
- Γ) Στην περίπτωση της εικόνας 3 ενδεχόμενα να συνάπτονται και άλλου είδους συμβάσεις, στα πλαίσια της στενότερης συνεργασίας μεταξύ των δικτύων. Ενδεχόμενα όμως και με συμμετοχή και τρίτων, ως πχ ιδιοκτητών βαγονιών ή ιδιοκτητών ε/κ, ΔΕ, ή ακόμα και ΜΕ οδικών, ή συνδυασμένων μεταφορών. Οι

συμφωνίες για την είσπραξη των κομίστρων αυτού του μεταφορικού έργου και η διανομή τους στις συμμετέχουσες σιδ/κές επιχειρήσεις, καθώς επίσης και στις προστιθέμενες λοιπές ΔΕ, ή ΜΕ οδικών μεταφορών, είναι μια πολύπλοκη διαδικασία, η οποία υπερβαίνει τον διδακτικό χαρακτήρα του παρόντος.

Η πολυπλοκότητα αυτή στις σχέσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων στις σιδ/κές μεταφορές δεν σημαίνει στην πράξη το παραμικρό, και δεν πρέπει να προβληματίζει τον ΔΜ γιατί:

- 1) όλες οι συμβάσεις για την συνεργασία των ΣΕ μεταξύ τους καθώς και με τους πελάτες τους, είναι δημοσιευμένες στην ισχύουσα COTIF και στα παραρτήματα της.
- 2) Οι συμβάσεις για την παροχή των βοηθητικών υπηρεσιών μεταφοράς είναι παρεμφερείς με τις αντίστοιχες των οδικών μεταφορών.

Η οδική με την σιδ/κή μεταφορά είναι μόνο κατ' όνομα διαφορετικές. Για ένα γνώστη του αντικειμένου η μόνη διαφορά είναι ετυμολογική. Στην μια περίπτωση το μέσο μεταφοράς κινείται στον **σιδηρόδρομο**, και στη άλλη στον **αυτοκινητόδρομο**! Ουδμία από τις δύο τεχνικές χερσαίας μεταφοράς είναι πιο σύνθετη ή πιο δυσπρόσιτη από την άλλη. Το ζητούμενο είναι αν ο ΔΜ τις μελέτησε σε βάθος και τις κατέχει, ή όχι!

Σχολιάζοντας την νέα κατάσταση που διαμορφώθηκε στις ΣΕ υπό το πρίσμα των διαφόρων μερών που συμμετέχουν στην εκτέλεση της σιδ/κής μεταφοράς, δεν έχουμε άλλη επιλογή από το να συμφωνήσουμε απόλυτα με τα τελωνεία της Ευρώπης που ανασκεύασαν εκ βάθρων την διαδικασία ελέγχου των ΣΕ. Τα πρόσωπα που επιβάλλεται πλέον να έχουν υπό τον έλεγχο τους τα τελωνεία είναι ο πελάτης, οι ΣΕ, ο κάτοχος του βαγονιού και οι λοιποί τρίτοι που προσφέρουν τερματικές, αποθηκευτικές, ή εκτελωνιστικές και διάφορες άλλες μακράν της σιδ/κής γραμμής υπηρεσίες. Επειδή τα ζητήματα αυτά καθορίζουν τα μέγιστα την διαχείριση της σιδ/κής μεταφοράς, θα προσεγγίζονται πολύπλευρα όπου κρίνεται αναγκαίο.

Προοπτικές εγκαταστάσεως στην Ελλάδα ΣΕ

Τα τελευταία χρόνια διαπιστώνεται μια κινητικότητα για την εγκατάσταση των κινέζων στον Πειραιά. Η εγκατάσταση αυτή δεν έχει σαν προγραμματισμό απλά και μόνο να διακινήσουν τα ε/κ με τελικό προορισμό την Χώρα μας. Αν αυτός ήταν ο στόχος δεν θα υπήρχε ενδιαφέρον των κινέζων να ελέγξουν τις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ και στην ουσία να αποκτήσουν «έδρα» σε μια κοινοτική χώρα. Θα ήταν αρκετό να πωλούν τα προϊόντα τους FOB Πειραιά και θα όριζαν στην σύμβαση πώλησης με αυτόν τον τρόπο να διενεργηθεί η εκφόρτωση, και ο τελωνισμός των φορτίων υπό την διαχείριση ελληνικών ή και άλλων κοινοτικών επιχειρήσεων. Δικαίως μένει προς το παρόν το όλο θέμα και οι διαπραγματεύσεις μυστικές. Το εγχείρημα να διακινηθούν τα φορτία των κινέζων και πέραν της Ελλάδος είναι μέγα.

Το βέβαιο είναι πως ο φορέας που θα διακινήσει τα φορτία αυτά θα πρέπει να εκπληρώνει μεταξύ άλλων και τις απαιτήσεις των κοινοτικών τελωνείων. Θα πρέπει δηλαδή να υπάρξει ένα νομικό πρόσωπο που θα εγκριθεί από τα τελωνεία για να τεθεί ως κύριος υπόχρεος. Ο ΟΣΕ που τίθεται προς το παρόν ως κύριος υπόχρεος για λογαριασμό της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεν θα επιτρέπεται για λόγους ουδετερότητας και αμεροληψίας να εξακολουθήσει και στο μέλλον αυτόν τον ρόλο. Ο ΟΣΕ παραμένει πλέον ως διαχειριστής της υποδομής και μόνο, την οποία συντηρεί και διαθέτει στην αγορά της σιδ/κής μεταφοράς. Ποια θα είναι όμως η σύνθεση του μετοχικού κεφαλαίου της νέας ΣΕ που θα τεθεί ως κύριος υπόχρεος, για να αναλάβει την μεταφορά των κινέζικων ε/κ προς τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη;

-Θα πρόκειται για μια μονομετοχική και κρατική ΑΕ, ως πχ είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ όπως λειτουργεί σήμερα;

-ή μήπως η ΤΡΑΙΝΟΣΕ «σπάσει» την μετοχή της σε περισσότερες για να γίνει εφικτή η συμμετοχή στο μετοχικό της κεφάλαιο και άλλων επενδυτών;

-Μήπως όμως θελήσουν οι κινέζοι να διακινήσουν τα φορτία τους συμμετέχοντας στην ίδια την ΤΡΑΙΝΟΣΕ;

-ή ενδεχόμενα ιδρύοντας μια άλλη κοινοτική ΣΕ με τρίτους;

Ότι και να συμβεί θα έχει ευνοϊκή επίδραση στην ανάπτυξη του έργου του ελληνικού σιδ/μου. Η μαζικότητα του έργου θα βελτιώσει αυτόματα και την ελληνική σιδ/κη μεταφορά. Η εξέλιξη αυτή όμως θα έχει σαν συνέπεια να προκληθούν οι διαχειριστές των ΜΕ να προσαρμόσουν εκ βάθρων την μέχρι τότε ασκούμενη εμπορική πολιτική και οργάνωση των μεταφορικών αξόνων στις χερσαίες μεταφορές.

Το καθεστώς κοινοτικής διαμετακόμισης

Για να γίνει κατανοητή η αποκαλούμενη στην τελωνειακή γλώσσα ως «απλουστευμένη διαδικασία» και η «κανονική διαδικασία», τονίζεται ευθύς εξ αρχής ότι και οι δύο έχουν σαν αντικείμενο το καθεστώς της εξωτερικής κοινοτικής διαμετακόμισης (Τ1), που είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τελωνειακές διαδικασίες. Θα πρέπει λοιπόν να διασταλούν οι δύο αυτές διαδικασίες από το καθεστώς της εσωτερικής κοινοτικής διαμετακόμισης (Τ2), που δεν έχει σχέση με τα τελωνεία. Για να γίνουν κατανοητά τα τελωνειακά καθεστώτα από την θέση του διαχειριστή της μεταφοράς, θα πρέπει να γίνουν αποδεκτά ορισμένα πρακτικά θέματα που συνδέουν ή διαστέλλουν την μεταφορά από το τελωνείο και τις τελωνειακές διαδικασίες.

Για τους τελωνειακούς ελέγχους όπως και γενικότερα για τους κάθε είδους κρατικούς ελέγχους οι ενασχολούμενοι με την μεταφορά δεν έχουν αντίρρηση, αφού έτσι ή αλλιώς δεν έχουν άλλη επιλογή για να λειτουργήσουν διαφορετικά. Για τις τελωνειακές όμως καθώς και κάθε είδους άλλες διαδικασίες ελέγχου πρέπει να έχουν γνώμη και να την στηρίζουν με κάθε τρόπο. Κύριος σκοπός και στόχος πρέπει να είναι η απρόσκοπτη διακίνηση των φορτίων, με ταυτόχρονη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος. Αυτό

δυνατόν να επιτευχθεί με τις εντολές του τελωνείου, που θα συνάδουν προς αυτήν την κατεύθυνση.

Το πρόβλημα είναι πως οι υπάλληλοι των τελωνείων δεν έχουν γνώση της μεταφοράς και εκδίδουν εγκυκλίους, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη την παραγωγικότητα και τις συνθήκες που διενεργείται η μεταφορά. Αν λοιπόν υπάρχει λύση με μία άλλη διαδικασία ελέγχου για να διευκολυνθεί η διακίνηση των φορτίων, χωρίς να υπάρχει έλλειμμα στην διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, θα πρέπει να υποδειχθεί στις αρμόδιες υπηρεσίες των τελωνείων. Με τον τρόπο αυτό θα γίνει προσπάθεια να προσαρμοστούν οι έλεγχοι του τελωνείου και θα διευκολυνθεί η μεταφορά. Ταυτόχρονα θα ανακουφιστούν οι παραγωγικές τάξεις από την ανώφελη διενέργεια χρονοβόρων διαδικασιών.

Αυτονόητα τελωνειακά αξιώματα

Πρώτο αξίωμα: Από καταβολής των τελωνείων υπήρχε η αρχή ότι τα εμπορεύματα που διακινούνται χωρίζονται σε δυο μεγάλες κατηγορίες. Η μία είναι τα λεγόμενα «ελεύθερα εμπορεύματα» και η άλλη τα λεγόμενα «υποκείμενα εμπορεύματα». Οι δύο αυτές ορολογίες έχουν σαν αυτονόητη συνέχεια τις λέξεις «... σε δασμούς και λοιπούς φόρους». Δηλαδή σε πλήρη έκφραση έχουμε την φράση «υποκείμενα εμπορεύματα σε δασμούς και λοιπούς φόρους», και «ελεύθερα εμπορεύματα από δασμούς και φόρους».

Δεύτερο αξίωμα: Από υπάρξεως των τελωνείων η υπαγωγή των εμπορευμάτων σε ένα καθεστώς διαμετακόμισης, δηλαδή σε διαδικασίες καταβολής δασμών και φόρων, είχε πάντα σαν κριτήριο την καταγωγή των εμπορευμάτων που προέρχονταν από άλλες χώρες. Τα εμπορεύματα αυτά έπρεπε να εισαχθούν στην κάθε χώρα υποχρεωτικά μέσω των τελωνείων εισόδου, και να καταβληθούν για την εισαγωγή τους οι προβλεπόμενοι δασμοί και λοιποί φόροι. Η υποχρέωση αυτή έχει σαν χρονικό σημείο την στιγμή της εισόδου του φορτίου στην ελληνική επικράτεια. Κάθε άλλη είσοδος εμπορευμάτων στην οποιαδήποτε χώρα συνιστούσε πράξη λαθρεμπορίας.

Τρίτο αξίωμα: Για λόγους πολιτικών επιλογών επέτρεπαν τα τελωνεία να εισάγονται εμπορεύματα απαλλαγμένα δασμών και φόρων για ειδικούς λόγους. Πχ εισαγωγή πρώτων υλών για την παραγωγή προϊόντων τα οποία μετά την κατασκευή τους θα εξαγόταν εκτός της ΕΕ, ή της χώρας. Ως είναι αυτονόητο στις περιπτώσεις αυτές ο εισαγωγέας ήταν υποχρεωμένος να τηρεί αυστηρό λογιστήριο παραγωγής και να δηλώνει στο τελωνείο τις ποσότητες που εξαγει. Αν δεν το γνωστοποιούσε αυτό, θα ερχόταν κάποια στιγμή το τελωνείο και θα αναζητούσε τις αφορολόγητες ποσότητες, δεν θα τις εύρισκε και θα του καταλόγιζε τους δασμούς και φόρους που αναλογούσαν.

Στις περιπτώσεις αυτές έχουμε διακινούμενα εμπορεύματα εντός ελεύθερου τελωνειακού χώρου, πλην όμως το τελωνείο είναι προκαταβολικά καλυμμένο. Γνωρίζει συγχρόνως τις ποσότητες και τις αξίες που είναι χρεωμένος ο επιχειρηματίας, γιατί το ίδιο το τελωνείο τις παραχώρησε. Το βάρος των

αποδείξεων για την αποφυγή της καταβολής των δασμών και φόρων βρίσκεται επομένως στον επιχειρηματία που έχει στην κατοχή του το υποκείμενο εμπόρευμα. Το είδος των εγγυήσεων που έχει καταθέσει ο επιχειρηματίας στο τελωνείο, ή αν δεν έχει καταθέσει εγγυήσεις, δεν μας ενδιαφέρει για την ανάλυσή μας. Αυτό που έχει σημασία είναι ότι η κάθε διακίνηση των εμπορευμάτων αυτών πρέπει να γίνει από τον υπόχρεο, ο οποίος οφείλει με τις αποστολές που διενεργεί να ενημερώνει τον φάκελό του στο τελωνείο για τις αναλώσεις, έτσι ώστε να κλείσει σταδιακά ο φάκελος για την απαλλαγή του.

Διευκρινίζεται ότι αν ο επιχειρηματίας του παραπάνω τρίτου αξιώματος αποστείλει τα εμπορεύματα που παρήγαγε σε μία άλλη κοινοτική χώρα δεν απαλλάσσεται των δασμών και φόρων. Για να υπάρξει απαλλαγή του θα πρέπει κατά κανόνα να εξαχθούν της κοινότητας. Για ορισμένες κατηγορίες πρώτων υλών ως πχ οινόπνευμα υπάρχει ειδική διαδικασία, γιατί τα προϊόντα που παράγονται από αυτό, υπόκεινται σε **ειδικό φόρο καταναλώσεως**. Για τα προϊόντα αυτά υπάρχει διαφορετική τελωνειακή διαδικασία, αν θα καταναλωθούν εντός της κοινότητας, ή εξαχθούν της κοινότητας.

Τέταρτο αξίωμα: Από την 1.1.1993 έχουν καταργηθεί τα εσωτερικά σύνορα της κοινότητας και μαζί με αυτά και οι έννοιες «εισαγωγή στην Ελλάδα» ή «εξαγωγή από την Ελλάδα». Τώρα υπάρχουν οι έννοιες της «εισαγωγής στην κοινότητα» ή «εξαγωγής από την κοινότητα». Από την ημερομηνία αυτή έχουμε τις νέες ορολογίες που είναι «εξωτερική κοινοτική διαμετακόμιση» ή κωδικός T1 για τα εμπορεύματα που εισάγονται στην κοινότητα από τρίτες χώρες. Αντίστοιχα έχουμε και την «εσωτερική κοινοτική διαμετακόμιση» κωδικός T2 για τα κοινοτικά εμπορεύματα που διακινούνται ελεύθερα εντός του ενιαίου κοινοτικού χώρου χωρίς να υπόκεινται σε τελωνειακό έλεγχο ή τελωνειακές διατυπώσεις.

Πέμπτο αξίωμα: Οι τελωνειακές αρχές εισόδου στην κοινότητα για να επιτρέψουν την μεταφορά από το σημείο εισόδου στην κοινότητα μέχρι το τελωνείο αφίξεως των εμπορευμάτων, ανάλογα με την τεχνική της μεταφοράς απαιτούσαν να έχουν εγγυήσεις από τον Μ. Συγκεκριμένα για την οδική μεταφορά η εγγύηση παρεχόταν στα τελωνεία μέσω του δελτίου TIR ή του T (ΕΔΕ – Ενιαίο Διοικητικό Έγγραφο) του οδικού Μ. Αντίθετα για την σιδ/κή μεταφορά η εγγύηση παρεχόταν από το κρατικό σιδ/κό δίκτυο εισόδου στην κοινότητα, που ονομάζεται σήμερα στην τελωνειακή γλώσσα «κύριος υπόχρεος». Διαπιστώνουμε δηλαδή ότι στις χερσαίες μεταφορές τα τελωνεία δεν εμπιστεύονταν τους σιδ/μους ή τους οδικούς Μ για να τους επιτρέπουν να προωθούν με τα μεταφορικά τους μέσα τα υποκείμενα σε δασμούς και φόρους εμπορεύματα στο εσωτερικό της κοινότητας χωρίς εγγυήσεις και διαδικασίες ελέγχων.

Νομολογία και πρακτική της σιδ/κής μεταφοράς – Ζημιές – ευθύνες

Ζημιές

Η σιδ/κή μεταφορά είναι κατά τεκμήριο μια ασφαλής μεταφορά. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι και το είδος αυτό της διακίνησης των αγαθών παραμένει αλώβητο στις ζημιές ή απώλειες, που σημειώνονται κατά την διάρκεια της διαδρομής. Τα κάθε είδους μεταφερόμενα φορτία υφίστανται ζημιές από την φύση τους ή δυστυχώς και απώλειες από τα μακριά χέρια μερικών ασυνείδητων.

Οι ζημιές συμβαίνουν κυρίως λόγω εκτροχιασμών των αμαξοστοιχιών ή βίαιων προσκρούσεων των βαγονιών κατά την διάρκεια ελιγμών. Οι ζημιές όμως δυνατόν να προκληθούν και λόγω της κακής συσκευασίας ή στοιβάγματος των εμπορευμάτων μέσα στο βαγόνι. Αυτό έχει κυρίως σαν συνέπεια να υπάρξουν μετατοπίσεις των φορτίων και εξ' αυτών να σημειωθούν ζημιές κατά την διάρκεια της μεταφοράς, παρ' όλο που ο συρμός έχει κινηθεί με κανονικές ταχύτητες και χωρίς να σημειωθούν στην διαδρομή εξαιρετικά κυκλοφοριακά συμβάντα.

Οι απώλειες σημειώνονται κυρίως κατά την διάρκεια που παραμένουν οι συρμοί στους σταθμούς διαλογής ή σε ενδιάμεσους σταθμούς για λόγους κυκλοφορίας. Εκεί δυστυχώς έχουν την ευκαιρία διάφοροι ασυνείδητοι να παραβιάζουν τις σφραγίδες και τις κλειδαριές των κλειστών βαγονιών ή των ε/κ και να αφαιρούν εμπορεύματα. Παρ' όλο που τα κλεμμένα εμπορεύματα αναλογικά δεν είναι πολλά σε σύγκριση με τις συνολικές ποσότητες που μεταφέρονται, δεν παύουν τα συμβάντα αυτά να αμαυρώνουν εν μέρει την εικόνα του σιδ/μου στην κρίση και την γνώμη των πελατών. Είναι αυτονόητο ότι ο στόχος των κλεπτών είναι κυρίως τα εργαλεία, τα έτοιμα καταναλωτικά προϊόντα και οι διάφορες ηλεκτρικές οικιακές συσκευές, τα είδη διατροφής, κλπ.

Βανδαλισμοί συμβαίνουν και σε ορισμένες κατηγορίες εμπορευμάτων, κυρίως αυτών που μεταφέρονται σε ανοικτά βαγόνια. Προκειμένου να κλέψουν για παράδειγμα ένα εξάρτημα από ένα μηχάνημα ή ένα επιβατικό αυτοκίνητο καταστρέφουν άλλα μέρη τους. Πολλές φορές συμβαίνει να καταστρέφονται εμπορεύματα από βανδαλισμούς λόγω της περιέργειας των κλεπτών που μαζί με τις συσκευασίες που παραβιάζουν καταστρέφουν και το περιεχόμενο.

Οι παραπάνω κλοπές και βανδαλισμοί συμβαίνουν κατά κανόνα εκτός Ελλάδος. Το πρόβλημα στο παρελθόν ήταν πολύ πιο σοβαρό σε σημείο να ζητούν οι πελάτες ακόμα και την συνοδεία των συρμών με ένοπλους φρουρούς. Τα μέτρα αυτά καθώς και η προσπάθεια να παραμένουν οι συρμοί όσο το δυνατόν λιγότερο χρόνο στους ενδιάμεσους σταθμούς, είχαν σαν συνέπεια να περιοριστούν, όχι όμως και να εξαφανιστούν παντελώς τα φαινόμενα.

Το πρόβλημα όμως των ζημιών ή των κλοπών το έχει τώρα πλέον μόνο το δίκτυο που διαπιστώνεται η ζημιά. Το δίκτυο που ενδεχόμενα θα διαπιστώσει την ζημιά ή την κλοπή κατά την διάρκεια της παραλαβής του βαγονιού στα σύνορα, υποχρεούται να συντάξει πρωτόκολλο CIT 20 και να γνωστοποιήσει με τον τρόπο αυτό το περιστατικό στο δίκτυο που θα παραδώσει το βαγόνι για την συνέχιση της μεταφοράς. Αν το συμβάν λάβει χώρα στο δίκτυο προορισμού το CIT 20 παραδίδεται στον παραλήπτη για να ασκήσει το δικαίωμα του για αποζημίωση. Από την στιγμή που ο παραλήπτης παραλάβει το εμπόρευμα και απογράψει την ζημιά αρχίζει μια διαδικασία εγέρσεως αγωγών για αποζημίωση. Βάση για την έναρξη αυτών των διαδικασιών αποτελεί το κατά το άρθρο 42 παρ. 1 της COTIF – CIM προβλεπόμενο «πρωτόκολλο διαπίστωσης», το CIT 20 δηλαδή, το οποίο παραδίδει δωρεάν ο σιδ/μος στον δικαιούχο. Όταν ο δικαιούχος δεν αποδέχεται τις διαπιστώσεις του σιδ/μου έχει το δικαίωμα να ζητήσει την μεσολάβηση ενός ειδικού πραγματογνώμονα. Ο διορισμός του μπορεί να γίνει συμβιβαστικά από τους ενδιαφερόμενους ή να διορισθεί από το δικαστήριο.

Για να γίνει κατανοητό το όλο φάσμα πρέπει πρώτα από όλα να αναφέρουμε τα κυριότερα πρόσωπα που συμμετέχουν στην σιδ/κή μεταφορά από την νομική της πλευρά βάσει της CIM, στην οποία και σας παραπέμπουμε για λεπτομέρειες. Υπενθυμίζεται ταυτόχρονα ότι η CIM κατισχύει της εθνικής μας νομοθεσίας! Το άρθρο 44 προβλέπει ότι το δικαίωμα της αγωγής ανήκει στον αποστολέα μέχρι την στιγμή που ο παραλήπτης παρέλαβε την φορτωτική και αποδέχθηκε το εμπόρευμα. Αντίστοιχα το δικαίωμα της αγωγής μεταβιβάζεται στον παραλήπτη από την στιγμή που αυτός παρέλαβε την φορτωτική και αποδέχθηκε το εμπόρευμα. Κατά κανόνα το αντίγραφο της φορτωτικής είναι το απαραίτητο έγγραφο που πρέπει να προσκομίσει ο αποστολέας εάν αυτός θέλει να ασκήσει την αγωγή. Αντίστοιχα πρέπει την φορτωτική να την προσκομίσει ο παραλήπτης.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Εισαγωγή στην έννοια της Συνδυασμένης Μεταφοράς.

Γενικές παρατηρήσεις για την έννοια της «Μεταφοράς»

Για να γίνει κατανοητή η έννοια της ΣΜ πρέπει στο σημείο αυτό να αναλύσουμε ορισμένες θεμελιώδεις αρχές και έννοιες της χερσαίας μεταφοράς, που αναφέρονται σε όλα τα μέσα καθώς και στους τρόπους μεταφοράς από εμπορικής, τελωνιακής, τεχνικής, και νομικής απόψεως. Πρέπει εξ' αρχής να γίνει κατανοητό ότι μεταφορά δεν είναι μόνο η μετατόπιση ή άλλως η μετακόμιση ενός φορτίου από ένα τόπο σε κάποιον άλλο. Μεταφορά είναι μια πληθώρα τεχνικών εργασιών σε εκτέλεση διαφόρων συμβάσεων, που απορρέουν από εμπορικές συναλλαγές, καθώς και διαδικασιών συντάξεως πάσης φύσεως, προελεύσεως και χρησιμότητας εγγράφων, ή ηλεκτρονικών καταχωρήσεων που επιτρέπουν επιπλέον της μετακομίσεως του φορτίου:

- την μεταβίβαση της κυριότητας των εμπορευμάτων,
- την ενδιάμεση διενέργεια κάθε είδους και αιτίας τελωνειακών, φορολογικών, αστυνομικών ή κτηνιατρικών ελέγχων,
- την κατοχή, την ενδιάμεση απόθεση, ή την παράδοση των εμπορευμάτων,
- την καταβολή των αξιών στους δικαιούχους των διακινουμένων εμπορευμάτων,
- την καταβολή των κομιστρων και των λοιπών οφειλών,
- τις αγωγές για τυχόν αποζημιώσεις κλπ.

Δεν πρέπει επομένως να διαφεύγει της προσοχής ότι ένα εμπόρευμα είναι δυνατόν να πωληθεί όταν βρίσκεται στην διάρκεια της διαδρομής του από τον τόπο αναχωρήσεως στον τόπο προορισμού. Είναι επόμενο από αυτόν τον λόγο να χρειαστεί να αλλάξει παραλήπτη, κυριότητα, κάτοχο, ή τελωνιακό καθεστώς κάτω από το οποίο αρχικά είχε αναχωρήσει. Είναι επίσης ενδεχόμενο να μεταφέρεται το εμπόρευμα στην διαταγή ενός τρίτου προσώπου που δεν συμπεριλαμβάνεται στην σύμβαση πώλησης, ή με όρους πληρωμής των κομιστρων εντελώς διάφορους από την επιθυμία των πραγματικών κυρίων του εμπορεύματος. Στις περιπτώσεις αυτές ανατίθεται η μετακόμιση των εμπορευμάτων σε ειδικευμένες επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την υποχρέωση να διακινήσουν τα φορτία με βάση την επιθυμία των πελατών – εντολέων, εφαρμόζοντας πιστά όλες τις προβλεπόμενες διαδικασίες. Κυρίαρχη υποχρέωση μεταξύ άλλων είναι και η αυστηρή τήρηση των όρων της σύμβασης πώλησης, που αναφέρονται στην μετακόμιση του εμπορεύματος, σε εκπλήρωση της οποίας διακινείται.

Είναι επίσης σύνθητες ενδεχόμενο ένα εμπόρευμα να «μεταφερθεί» χωρίς να μετατοπισθεί από το συγκεκριμένο σημείο στο οποίο είναι προσωρινά αποθηκευμένο. Αν για παράδειγμα πωληθεί ένα εμπόρευμα στις αποθήκες όπου βρίσκεται, σημαίνει αυτόματα ότι δημιουργείται ένα λογιστικό γεγονός με κυρίαρχο λογιστικό παραστατικό το τιμολόγιο, πώλησης, καθώς και την εντολή εκχώρησης του εμπορεύματος προς τον αποθηκευτή. Αυτό έχει σαν συνέπεια να διενεργηθούν ταυτόχρονα δύο λογιστικές εγγραφές. Η μία από

τον πωλητή - αποστολέα ότι δεν έχει στην κυριότητα ή στο ενεργητικό του πλέον το εμπόρευμα. Η άλλη από τον παραλήπτη - αγοραστή που έχει τώρα πλέον το εμπόρευμα αυτό σαν ένα στοιχείο του ενεργητικού του, αδιάφορο αν έχει την ίδια εκείνη στιγμή εναποτεθεί σε κάποια αποθήκη ή ενδεχόμενα να μετακομίζει επί ενός μεταφορικού μέσου. Εάν το εμπόρευμα πωληθεί κατά την διάρκεια της μετακόμισης επί μεταφορικού μέσου, τότε πλέον είναι απαραίτητη προϋπόθεση και η εκχώρηση των φορτωτικών εγγράφων στην διαταγή του αγοραστή, ή ενδεχόμενα σε ένα εκπρόσωπο του. Αν αντίστοιχα παραδοθεί από τον κάτοχο του ένα εμπόρευμα για αποστολή στην ΜΕ, σημαίνει ότι αυτό το φορτίο έχει υποστεί ταυτόχρονα δύο μεταβολές:

Η πρώτη είναι η μεταβολή που επηρεάζει την πλευρά του κατόχου του φορτίου με βάση την σύμβαση που έχει συναφθεί. Το φορτίο θεωρείται ότι αναχώρησε από την πλευρά του κατόχου, τώρα πλέον αποκαλούμενου και αποστολέα ή εντολέα της μεταφοράς του εμπορεύματος. Ο αποστολέας ως είθισται αναγγέλλει την αναχώρηση του φορτίου στον παραλήπτη.

Από την δεύτερη πλευρά του Μ δεν συμβαίνει όμως ακριβώς το ίδιο. Ο Μ θεωρεί απλά και μόνο ότι έχει παραλάβει το εμπόρευμα, και αυτό βέβαια αποδεικνύεται από τα φορτωτικά έγγραφα που εξέδωσε κατά την παραλαβή και τα παρέδωσε στον εντολέα, τον αποστολέα, ή εκπρόσωπό τους.

Από την στιγμή εκείνη μέχρι την αναχώρηση του φορτηγού που θα περιέχει μόνο την συγκεκριμένη παρτίδα, ή ίσως την παρτίδα των εμπορευμάτων αυτών φορτωμένη μαζί με άλλα φορτία, μεσολαβούν ένα πλήθος από βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς, επιπλέον της μετακόμισης του φορτίου, που θα ακολουθήσει μετά την εκτέλεσή τους. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε την έκδοση των φορτωτικών εγγράφων, την διεκπεραίωση τυχόν τελωνειακών εργασιών, την φόρτωση, το στοίβασμα επί παλετών, ή αντίστροφα την διάλυση παλετών για καλύτερη εκμετάλλευση του ωφέλιμου χώρου του φορτηγού, την χρήση ανυψωτικών μηχανημάτων, την σύναψη ασφαλιστικών συμβάσεων μεταφοράς, την επικόλληση ετικετών κλπ.

Ορισμός της χερσαίας μεταφοράς

Η κάθε είδους και τεχνικής χερσαία μεταφορά γίνεται αντικείμενο σπουδής και πολύπλοκης έρευνας από και προς όλους τους φορείς και τα πρόσωπα που μεσολαβούν για την εκτέλεσή της. Αυτοί που την ελέγχουν φροντίζουν να την γνωρίζουν ορθά και σε βάθος για να προσαρμόζουν τις προβλεπόμενες ελεγκτικές ή διαχειριστικές διαδικασίες παρεμβάλλοντας όσο το δυνατόν λιγότερα προβλήματα και καθυστερήσεις στην διακίνηση των φορτίων. Αυτοί που την διενεργούν ή μεσολαβούν για την διοργάνωση της φροντίζουν να την γνωρίσουν σε όλες της τις διαστάσεις, για να την οργανώσουν και να την εκτελέσουν σύννομα και όσο το δυνατόν ορθολογικά σε τιμές ανταγωνισμού.

Για την κατανόηση αυτού αναφέρουμε ενδεικτικά την πολύπλοκη εξάρτηση και την επιρροή που ασκούν στην εκτέλεσή της το κράτος, οι εμπορικές τράπεζες και διάφοροι επαγγελματίες που άμεσα ή έμμεσα έχουν μία ενεργή ανάμειξη στην εκτέλεσή της. Πρόκειται δηλαδή για μία δαιδαλώδη εμπορική δραστηριότητα και συγχρόνως διαδικασία εκτελέσεως τεχνικών εργασιών από διάφορα φυσικά και νομικά πρόσωπα, των κάθε είδους και ειδικότητας επαγγελματιών. Όλοι αυτοί οφείλουν να τις εκτελέσουν κάτω από τον διαρκή κρατικό έλεγχο και το άγρυπνο μάτι του ανταγωνισμού. Ο ανταγωνισμός στην μεταφορά είναι σκληρός και ανελέητος, γιατί η όλη η λειτουργία του εκτελείται σε ανοικτούς χώρους και ο κάθε έμπειρος ενασχολούμενος караδοκεί να αντιγράψει κάθε νέα ιδέα ή καινοτομία, που βελτιώνει την ποιότητα της προσφερόμενης συνολικής υπηρεσίας, ή μειώνει το κόστος έστω και μίας βαθμίδας της όλης μεταφοράς.

Την μεταφορά επομένως πρέπει να την γνωρίσουμε μεταξύ άλλων και κάτω από το πρίσμα των επιμέρους διαδικασιών, οι οποίες πρέπει να εκτελεστούν για να επιτραπεί να διενεργηθεί. Ταυτόχρονα επιβάλλεται να αναλυθούν και οι λοιπές παράμετροι που υπαγορεύουν τον τρόπο της λειτουργίας της κάθε επιχείρησης που συμμετέχει στην μεταφορά. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί η μεταφορά και από την πλευρά των προσώπων και των φορέων που μεσολαβούν για την κάθε φάση της προεργασίας, της εκτελέσεως της μετακόμισης του φορτίου ως επίσης και των απολογιστικών εργασιών που αυτή συνεπάγεται, ήτοι:

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, ή και κτηνιατρικός έλεγχος,

Μεταφορά και συμβάσεις ή νομικό πλαίσιο στο οποίο υπόκειται

Μεταφορά και τα πρόσωπα που μεσολαβούν σε αυτήν την λειτουργία, ως είναι δηλαδή ο εντολέας, ο μεταφορέας, ο παραλήπτης, κλπ,

Μεταφορά και τα έγγραφα μεταφοράς, ως ορίζει ο κώδικας φορολογικής απεικόνισης των συναλλαγών, η CIM η CMR, κλπ.

Μεταφορά και συνδικαλιστικές παρεμβάσεις,

Μεταφορά και ανταγωνισμός των ΜΕ και μεταφορικών μέσων,

Μεταφορά και μελέτη για την επιλογή του τύπου εγκαταστάσεως των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων,

Μεταφορά και συγκοινωνιακή υποδομή, μεταφορικοί άξονες, εμπορευματικά κέντρα,

Μεταφορά και χρήση του διαδικτύου, για την λογιστική επικοινωνία, την απλοποίηση και την διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων στην μεταφορά.

Μεταφορά και διαχείριση κρίσεων, κλπ.

Με βάση τα παραπάνω δεν θα ήταν υπερβολή να τονιστεί, πως η «μεταφορά» αποτελεί την βάση της λειτουργίας όλων των παραγωγικών λειτουργιών της

πραγματικής οικονομίας. Οι βιομηχανικές επιχειρήσεις προμηθεύονται τις αναγκαίες πρώτες και βοηθητικές ύλες τις οποίες βιομηχανοποιούν και στην συνέχεια διαθέτουν προς πώληση στην αγορά τα προϊόντα τους. Οι εμπορικές επιχειρήσεις αγοράζουν έτοιμα προϊόντα τα οποία στην συνέχεια μεταπωλούν!

Για την διενέργεια όλων αυτών των λειτουργιών της οικονομίας είναι υποχρεωμένες οι ΕΒΕ να παρεμβαίνουν σε καθημερινή βάση με τον άλφα ή βήτα τρόπο στις παραπάνω διεργασίες ή συναλλαγές. **Πρόκειται δηλαδή για την συμμετοχή και απασχόληση σε ένα περιβάλλον, το οποίο ονομάζουμε αγορά της μεταφοράς.** Η ευρεία γνώση και αντίληψη του περιβάλλοντος αυτού πρέπει να καταστεί αυτοσκοπός στην βασική παιδεία των νέων ή την επιμόρφωση των στελεχών όλων των ορθολογικά οργανωμένων επιχειρήσεων.

Γίνεται αντιληπτό λοιπόν, ότι 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. Άλλες πάλι διαμορφώνουν το περιβάλλον και το κλίμα μέσα στο οποίο εκτελείται η μεταφορά. Είναι αυτονόητο λοιπόν ότι και το παρόν έργο δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως μηχανολογικό, νομικό, λογιστικό, τελωνειακό, οργανωτικό των εργοστασίων, ή οτιδήποτε άλλο. Δεν είναι εύκολο να επεκταθείς σε βάθος σε όλα αυτά τα θέματα, που άπτονται της αποστολής, της παραλαβής ή της απόκτησης των εμπορευμάτων, όπως την ονομάζει και την περιγράφει στον νόμο για τον ΦΠΑ η φορολογική αρχή. Το κάθε ένα από αυτά τα προαναφερθέντα σημεία θα έπρεπε να αποτελέσει αντικείμενο για ένα χωριστό τόμο, που θα περιελάμβανε για τον αναγνώστη κουραστικές και συγχρόνως περιττές σε βάθος αναλύσεις. Η ύλη του βιβλίου αυτού είναι η σύναψη των ουσιωδών πληροφοριών που πρέπει να κατέχει ο ΔΜ.

Στο παρόν καταβάλλεται προσπάθεια να προσεγγιστεί πολύπλευρα η χερσαία διεθνής ή και εθνική μεταφορά εμπορευμάτων, (βλέπε και αλλαχού, η ΕΕ την ονομάζει διαμετακόμιση), εφιστώντας την προσοχή σε κρίσιμα κατά την γνώμη μας σημεία που πρέπει να γνωρίζει ο ενδιαφερόμενος. Με τον τρόπο αυτό θα συναχθεί μια γενική διαπίστωση, για την δύσκολη αποστολή που έχει να φέρει σε πέρας ο κάθε επαγγελματίας, που επιβάλλεται να γνωρίζει όλο το φάσμα της διενέργειας της μεταφοράς. Η σφαιρική γνώση των επιμέρους εργασιών που διενεργούνται για να επιτρέψουν την μεταφορά των αγαθών είναι ο θεμέλιος λίθος για να μπορέσεις να εργαστείς με αποτελεσματικότητα σε επιχείρηση που αγοράζει, πωλεί, βιομηχανοποιεί ή μεταπωλεί αγαθά.

Αντίστοιχα το αυτό συμβαίνει επίσης εάν ενδεχόμενα κάποιος εργάζεται στον κλάδο των ΜΕ. Τότε πλέον πρέπει να διαθέτει επιπλέον ικανότητες και πείρα, για να κερδίσει μία εντολή φορτώσεως, αποθηκεύσεως, ή μεταφοράς – διανομής. Μεταφορά δηλαδή δεν είναι μόνο ή ικανότητα να οδηγείς ένα φορτηγό ΔΧ, ή μια μηχανή έλξης του σιδ/μου. Αντίστοιχα δεν επαρκεί στα προσόντα του υπαλλήλου της ΕΒΕ η ικανότητα να επιλέγει τα σωστά υλικά

για προμήθεια, ή να τροφοδοτεί την αγορά διαθέτοντας προς πώληση τα εμπορεύματα της εταιρείας του με ευνοϊκούς όρους. Θα πρέπει οι δραστηριότητες αυτές να συσχετίζονται και να λειτουργούν αρμονικά και με την διαδικασία της σύννομης και οικονομικής συσκευασίας, ταξινόμησης και μετακόμισης αυτών των υλικών, δηλαδή της μεταφοράς στο σύνολό της.

Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη μας τα παραπάνω μπορούμε να τολμήσουμε ένα ορισμό της μεταφοράς από χρηστικής και ουσιαστικής άποψης, όπως άλλωστε είναι και το αντικείμενο του έργου που έχετε στα χέρια σας:

«Μεταφορά είναι το σύνολο των τεχνικών εργασιών, καθώς και των λογιστικών απεικονίσεων, ως και των διοικητικών διαδικασιών, που έχουν σαν σκοπό την διακίνηση ενός αγαθού, με την σύννομη μεταβολή του τόπου, του ιδιοκτησιακού, του νομικού ή φορολογικού καθεστώτος του, είτε αυτές συντελούνται ταυτόχρονα με την παροχή του Μεταφορέα, είτε όχι».

Με άλλα λόγια μεταφορά υπάρχει όταν το εμπόρευμα βρίσκεται έτοιμο προς φόρτωση εν αναμονή του εκτελωνισμού 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 επίσης ότι έχουμε και όταν το μεταφορικό μέσο βρίσκεται στην διαδικασία εκτελέσεως τελωνειακών διαδικασιών εισόδου ή εξόδου από μια χώρα κλπ. Η χρηστική έρευνα και ανάλυση της μεταφοράς πρέπει να δεχθούμε ότι:

Α) αρχίζει με την σύμβαση πώλησης ενός εμπορεύματος, το οποίο στην συνέχεια θα μετακομίσει προς τον τόπο παράδοσης, με βάση τα προβλεπόμενα στην σύμβαση αυτή της πώλησης του.

Β) Συνεχίζει με την λογιστική εγγραφή στα βιβλία του προμηθευτή. Το ΕΓΛΣ στην ομάδα 2 προβλέπει πλήθος λογαριασμών που βοηθούν στην σαφή απεικόνιση της πραγματικής κατάστασης των αποθεμάτων, και

Γ) - Τελειώνει με τις αντίστοιχες εγγραφές στα βιβλία του αγοραστή, μετά την άφιξη στον συμφωνηθέντα τελικό προορισμό, και την τοποθέτηση του αγαθού στην προγραμματισμένη τελική του θέση.

Η συγκεκριμένη θέση του εμπορεύματος για όλους παίζει σπουδαίο ρόλο, και δεν παύει όμως να είναι άρρηκτα συνδεδεμένη επιπλέον και με την λογιστική της απεικόνιση, δηλαδή «εμπορεύματα σε μεταφορικά μέσα», «εμπορεύματα στο Τελωνείο», «εμπορεύματα σε τρίτους», «εμπορεύματα στις αποθήκες» κλπ. 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. Μια ιδιαίτερη μορφή μεταφοράς είναι και η μεταφορά ενέργειας ως πχ η αγορά ηλεκτρικής ενέργειας της χώρας μας από τους βόρειους γείτονες της, ή η προμήθεια φυσικού αερίου ή αργού πετρελαίου από την Σιβηρία μέσω των αγωγών που έχουν κατασκευαστεί.

Συμπερασματικά λοιπόν όλα τα παραπάνω δύνανται να συνοψιστούν επιπλέον και με τον όρο **«μεταφορά αξιών»** των διακινουμένων αγαθών. Η λέξη «μεταφορά» λοιπόν κατά την έννοια του παρόντος έργου, αναλύεται και αναφέρεται από τεχνικής πλευράς στα φορτία και στον τρόπο που μετακομίζουν. Η λέξη μεταφορά από οικονομικής πλευράς όμως αναφέρεται στις αξίες των - εμπορευμάτων - προϊόντων και στις μεταβολές που υφίστανται αυτές κατά την διάρκεια της εξέλιξης των τεχνικών εργασιών, που αποσκοπούν στην αποθήκευση ή την μετακόμιση των εν γένει μεταφερομένων πραγμάτων. Εκ των ανωτέρω ορίζουμε:

«μεταφορά αξιών ονομάζουμε την εμπορική πλευρά της διακίνησης ενός εμπορεύματος, η οποία το παρακολουθεί και το απεικονίζει λογιστικά, αποτυπώνοντας με λογιστικές εγγραφές τις διάφορες οικονομικές συναλλαγές και τις λοιπές νομικές, φορολογικές, ποιοτικές, κλπ μεταβολές που υφίσταται το εμπόρευμα, μέχρι να εκπληρωθούν άπαντες οι όροι της σύμβασης πώλησης του.»

Από τον παραπάνω ορισμό οφείλουμε να παραμείνουμε στην λέξη «διακίνηση». Για την ορθή κατανόηση των εννοιών δέον να σημειωθεί ότι:

διακίνηση ενός φορτίου είναι μια λειτουργία της μεταφοράς, κατά την διάρκεια της οποίας το μεταφερόμενο είδος βρίσκεται στην κατοχή ή στην διαχείριση τρίτων προσώπων, με τα οποία δεν έχει συνάψει άμεσα κάποια σύμβαση ο κύριος του είδους αυτού.

Ως εκ τούτου η διακίνηση δύναται να διενεργηθεί σε απλές καθημερινές δράσεις ως πχ κατά την υπεργολαβία μεταφοράς, ή στην διάρκεια τελωνειακής διαδικασίας, η κατά την προσωρινή εναπόθεση, ή την ανασυσκευασία, την αναδιανομή, την μεταφόρτωση, την επαναποστολή, την εναπόθεση του βυτίου σε ειδικευμένη επιχείρηση για την θέρμανση του περιεχομένου, προκειμένου να ρευστοποιηθεί και να γίνει εφικτή η εκφόρτωση, κλπ.

Επιπλέον όμως και σε διεπιχειρησιακές συμβάσεις ως πχ περιπτώσεις τριγωνικής πώλησης, ή συμβάσεις εκτέλεσης παραγωγής και διανομής συγκεκριμένων ποσοτήτων προϊόντων μεταξύ μίας μεγάλης πολυεθνικής ΕΒΕ και εταιρειών δορυφόρων. Πρόκειται δηλαδή για εταιρείες που θα συμβληθούν μαζί της για να σχεδιαστεί και να εκτελεστεί ένα μεγάλο, ή και μαζικό μεταφορικό έργο. Στις συμβάσεις προσδιορίζονται αμοιβαία οι γενικοί και οι ειδικοί όροι της συνεργασίας, καθώς και ο ειδικός ρόλος της κάθε μιας επιχείρησης, που συμμετέχει στην ολοκλήρωση της εκτέλεση του συνολικού έργου.

Η οικονομική σπουδαιότητα των παρατηρήσεων αυτών για τις επιχειρήσεις έχει λάβει τα τελευταία χρόνια εκρηκτικές διαστάσεις. Όλες οι επιχειρήσεις έχουν αντιληφθεί τώρα πλέον το κόστος του χρήματος που δεσμεύεται κατά την διάρκεια της μετακόμισης των φορτίων και κοστολογούν την «μεταφορά»

από πλευράς κομίστρων και λοιπών άμεσων δαπανών του μεταφορικού μέσου, η των βοηθητικών μέσων της μετακόμισης των φορτίων. Ταυτόχρονα όμως και από πλευράς του συνολικού κόστους που επιβαρύνεται η επιχείρηση, ήτοι:

- α) από την δέσμευση κεφαλαίων κινήσεως για την καταβολή των κομίστρων και λοιπών τελών,
- β) την επιβάρυνση δαπανών χώρου εκ της ανάγκης αποθέσεως των εμπορευμάτων - φορτίων,
- γ) τις δαπάνες προσωπικού των ιδίων ή των μισθωμένων αποθηκών,
- δ) την επιβάρυνση εκ της αναθέσεως της εν γένει φροντίδας της διακίνησης των πραγμάτων σε τρίτους,
- ε) την επιβάρυνση της ΕΒΕ με σταθερό κόστος για την συντήρηση και την λειτουργία στόλου ΦΙΧ, κλπ.

έχει καταστήσει την συμπίεση του κόστους όλων αυτών των λειτουργιών για όλους επιτακτική ανάγκη. Πρόκειται για σημαντικές δαπάνες που επιβάλλεται να κοστολογηθούν με ακρίβεια και να καταλογιστούν στα κέντρα κόστους που ανήκουν.

Με άλλα λόγια για τον υπολογισμό του συνολικού κόστους της προμήθειας ενός αγαθού αποφασιστικός παράγοντας μεταξύ άλλων είναι η **διάρκεια** της μετακόμισης του φορτίου και ο επιπλέον **χρόνος** που μεσολαβεί από την παραλαβή του πράγματος, μέχρι την στιγμή που είναι ανάγκη και έχει προγραμματιστεί να αναλωθεί ή να χρησιμοποιηθεί τούτο, για τον σκοπό που έγινε η προμήθειά του. Εδώ πρόκειται δηλαδή για την **βιομηχανοποίηση**, ή την **μεταπώληση** του κάθε πράγματος, που αποτελεί αντικείμενο μιας σύμβασης πώλησης! Μέσα σε αυτήν περιλαμβάνονται ένα πλήθος άλλων συμβάσεων έργου που εκτελούνται και έχουν όλες σαν τελικό σκοπό την υλοποίηση της εκάστοτε αρχικής σύμβασης πώλησης.

Οι υπηρεσίες μεταφοράς επομένως της κάθε ΜΕ, που έχουν σαν σκοπό την ετοιμότητα του μεταφορικού μέσου για την διενέργεια της υλικής μεταφοράς, δηλαδή της μετατοπίσεως ή μετακομίσεως του φορτίου, ως και την εκτέλεσή της, είναι για εμάς ένα τμήμα μόνο της συνολικής διαδικασίας της διακίνησης των φορτίων. Η μετατόπιση του φορτίου είναι η λεγόμενη **παροχή του μεταφορέα**. Από το δικό μας σημείο που αναλύουμε την μεταφορά, όπως την περιγράψαμε στην προηγούμενη παράγραφο, η φυσική μετατόπιση του φορτίου δηλαδή, άλλως η παροχή του μεταφορέα, είναι ένα μικρό μόνο μέρος του όλου πακέτου της μεταφοράς αξιών και φορτίων, ή των βοηθητικών υπηρεσιών που την συμπληρώνουν.

Η παροχή όμως του μεταφορέα αποσκοπεί στην μετακόμιση του πράγματος και μόνον και όχι στην νομική, τελωνειακή, ασφαλιστική, φορολογική, ιδιοκτησιακή κλπ. κατάσταση του αγαθού ή των μεταβολών τους. Τον μεταφορέα με άλλα λόγια δεν τον ενδιαφέρουν το ιδιοκτησιακό ή το φορολογικό καθεστώς των εμπορευμάτων που μεταφέρει ή τα δικαιώματα τρίτων επί των πραγμάτων που κατέχει. Πολύ περισσότερο δεν τον ενδιαφέρει η εμπορική πολιτική και ο προγραμματισμός παραγωγής και

παράδοσης των εμπορευμάτων των πελατών του. Ο μεταφορέας έχει συνάψει μία σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων μόνο, με ουσιώδη στοιχεία το προς μεταφορά πράγμα, το κόμιστρο, την διαδρομή, και το πρόσωπο και τον τόπο προορισμού που θα παραδοθεί.

Οι παραπάνω αναλύσεις οδηγούν στην ανάγκη να διευκρινισθεί η καθημερινή φράση «**έφθασε ή δεν έφθασε η αποστολή, ή η παραγγελία**», που ακούγεται συνεχώς στους τόπους εργασίας των ενασχολούμενων με την μεταφορά. Η αόριστη αυτή έκφραση δηλώνει σε γενικές γραμμές την εκπλήρωση των υπηρεσιών και των εργασιών που έχουν προσφερθεί για να περατωθεί η μεταφορά σε όλες τις πτυχές της, δηλαδή:

Α) Από **νομικής πλευράς** εκπληρώθηκε η σύμβαση έργου μεταξύ του εντολέα και του μεταφορέα. Σε ειδικές περιπτώσεις ως άφιξη θεωρείται και η παράδοση του εμπορεύματος στις αποθήκες των τελωνειακών ή των φορολογικών αρχών, καθώς επίσης και η παράδοση σε τελωνειακούς χώρους που είναι υπό την φύλαξη του μεταφορέα. (ονομάζονται αποθήκες προσωρινής εναπόθεσης εμπορευμάτων, βλέπε Κοινοτικό Τελωνειακό Κώδικα άρθρο 25.)

Β) Από **τεχνικής πλευράς** έχει ολοκληρωθεί η παράδοση των πραγμάτων στον παραλήπτη και μάλιστα στον συμφωνηθέντα τόπο, αποθήκη, θέση, ράφι...

Γ) Από **λογιστικής, και φορολογικής πλευράς** έχουν παραδοθεί τα φορτωτικά έγγραφα από τον μεταφορέα στον παραλήπτη, ή στο τελωνείο και έχει καταχωρηθεί στα βιβλία του προμηθευτή και του αγοραστή η λογιστική έγγραφη της εκτελέσεως της σύμβασης πώλησης σε συνέπεια της οποίας εκδόθηκαν τα φορολογικά κλπ έγγραφα και διακινήθηκε το φορτίο - εμπόρευμα.

Δ) Από **κοστολογικής πλευράς** των ΕΒΕ, ότι από την χρονική αυτή στιγμή ολοκληρώνεται και η τελευταία φάση της μεταφοράς και διαμορφώθηκε, καταχωρημένο και στα βιβλία της εταιρείας, το συνολικό κόστος της προμηθείας - αγοράς του υλικού αυτού.

Ε) Από **οργανωτικής πλευράς** έχει ολοκληρωθεί η σύμβαση πώλησης, εκ μέρους του προμηθευτή - αποστολέα και αρχίζει να κοστολογείται εξ αρχής η μεταφορά από το σημείο που έχει συμφωνηθεί να γίνει η παράδοση των εμπορευμάτων. Με το κόστος από το σημείο παράδοσης της διαχείρισεως των εμπορευμάτων επιβαρύνεται ο αγοραστής, ο οποίος έχει καταστεί νέος κύριος των ειδών αυτών. Το κόστος αυτό ενδεχόμενα περιλαμβάνει το υπόλοιπο τμήμα της διαδρομής, καθώς και μετά την άφιξη το κόστος της κατοχής και διαχείρισεως τους, όπως είναι πχ τα αποθηκευτικά τέλη, τα ασφάλιστρα, τα εργατικά αποθήκης, αναλογία δαπανών διοικήσεως, κλπ.

Σημειωτέον ότι με βάση τις παραπάνω έννοιες έχουμε δύο διαφορετικά οικονομικά γεγονότα όταν αναφερόμαστε στην αναχώρηση του εμπορεύματος, η στην αναχώρηση του φορτηγού μεταφορικού μέσου:

Αναχώρηση εμπορεύματος σημαίνει ολοκλήρωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών που έχουν σαν συνέπεια να αλλάξει το υπάρχον καθεστώς

διακινήσεως του εμπορεύματος. Μέχρι το χρονικό σημείο αυτό το εμπόρευμα ήταν στην κατοχή και στις εντολές διαφορετικών προσώπων, από αυτά που έχουν τώρα πλέον το εμπόρευμα στην κατοχή και κάτω από τις οδηγίες τους. Μέχρι την χρονική αυτή στιγμή της αναχώρησης του φορτίου ίσχυε σχετικά με την παράδοση του εμπορεύματος η σύμβαση πώλησης μεταξύ πωλητή και αγοραστή. Μετά την αναχώρηση του εμπορεύματος ισχύει πλέον η καταρτισθείσα σύμβαση έργου, που έχει συναφθεί και έχει αλλάξει ριζικά την κατοχή, το νομικό και ιδιοκτησιακό καθεστώς της μεταφοράς των συγκεκριμένων εμπορευμάτων.

Αναχώρηση μεταφορικού μέσου είναι η φυσική μετατόπιση του φορτίου από τον χώρο που βρίσκεται ελεύθερο των κάθε είδους διατυπώσεων, ελέγχων ως και εκδόσεως εγγράφων. Πρόκειται για τις απαραίτητες διαδικασίες, προκειμένου να φορτωθεί επί του μεταφορικού μέσου, το οποίο θα αναχωρήσει αμέσως μετά προς τον προορισμό του. Διευκρινίζεται ότι η αναχώρηση του μεταφορικού μέσου δεν αποτελεί πάντοτε αντικείμενο της ίδιας σύμβασης που καταρτίστηκε κατά την παράδοση του εμπορεύματος, γιατί ο μεταφορέας που μετακομίζει το εμπόρευμα δεν ταυτίζεται πάντα με την ΜΕ που το παρέλαβε και το προετοίμασε για την μεταφορά. Η εταιρεία αυτή που το παρέλαβε ενδεχόμενα να ήταν μια αποθήκη, ένας αντιπρόσωπος, ή ένας Δ, που ενεργεί αυτοτελώς και ανεξάρτητα από τον Μ.

Αν δεν ληφθούν υπόψη όλα τα παραπάνω τότε ο ορισμός της μεταφοράς είναι πολύ εύκολος και θα μας απάλλασσε από την επίπονη προσπάθεια εκδόσεως αυτού του έργου: **«Μεταφορά είναι αυτό που έκαναν οι αρχαίοι Αιγύπτιοι για να κουβαλήσουν τους ογκόλιθους που έκτισαν τις πυραμίδες τους»**. Ανάμεσα στους δύο ορισμούς μας, υπάρχει μια μόνο ομοιότητα και μία επίσης διαφορά. Η ομοιότητα είναι ότι έχουμε και στις δύο αυτές περιπτώσεις μετατόπιση φορτίου. Κατά συνέπεια όταν αναφερόμαστε στην **«μετακόμιση φορτίου»** έχουμε κατά νου σε γενικές γραμμές πέραν του μεταφορικού μέσου επιπλέον και τις συσκευασίες, τα βάρη τις διαστάσεις, την φύση και τις διαδρομές των πραγμάτων που μετατοπίζονται. Η διαφορά μεταξύ των ορισμών είναι ότι ο Μ στην μία περίπτωση για να την εκτελέσει κρατάει και χρησιμοποιεί μαστίγιο, ενώ στην άλλη κρατά ένα στυλογράφο, ή έναν ηλεκτρονικό υπολογιστή, και πλήθος από εμπορικά έγγραφα, φορολογικά στοιχεία, ως και λοιπά συμπληρωματικά έγγραφα ή έντυπα!

Στην περίπτωση της **«μεταφοράς αξιών»** δηλαδή πρέπει να έχουμε κατά νου τις ποιότητες, τις αξίες, τις συμβάσεις έργου και πώλησης, τις ασφαλιστικές καλύψεις, τα φορολογικά ή τελωνειακά καθεστώτα, την παροχή ή την αντιπαροχή εκάστου εμπλεκόμενου, κλπ. Δέον να σημειωθεί επίσης και η σημασία της λέξης «κουβαλήσουν» που επιλέχθηκε και χρησιμοποιήθηκε. Αυτό έγινε σκόπιμα για να αντιδιασταλεί η κρίσιμη διαφορά που υπάρχει στις λέξεις «μεταφέρω» και «κουβαλάω». Το ρήμα κουβαλάω χρησιμοποιείται στην δημοτική γλώσσα και σημαίνει ότι χρησιμοποιώ κατά κανόνα μυϊκή δύναμη, σε αντίθεση με το μεταφέρω που σημαίνει ότι γίνεται και χρήση τεχνολογίας, διενέργεια διαδικασιών,

χρηματικές συναλλαγές, ως και ναύλωση μεταφορικού ή και μίσθωση ενός τεχνικού μέσου.

Μεταφορά – Μεταφορές διευκρινήσεις

Από τους παραπάνω ορισμούς γίνεται σαφές ότι είναι εντελώς διάφορος ο όρος και η έννοια της μεταφοράς όταν αυτή αναφέρεται στον ενικό αριθμό από αυτόν που λαμβάνει όταν αναφέρεται στον πληθυντικό αριθμό. Όταν αναφέρεται κάποιος στον όρο «μεταφορές» τότε εννοεί εντελώς αόριστα και γενικόλογα είτε μαζικές ή μεγάλες μεταφορές / μετακομίσεις πραγμάτων που έχουν ήδη διενεργηθεί είτε γενικά μεταφορές που πρόκειται να εκτελεστούν σε μέλλοντα χρόνο. Σε κάθε περίπτωση πάντως ο όρος μεταφορές στον πληθυντικό αριθμό για εμάς έχει μακροοικονομική και θεωρητική έννοια και δεν θα αποτελέσει πεδίο βαθιάς ανάλυσης. Οι «μεταφορές» για την σπουδή και τις αναλύσεις μας ταιριάζουν με τον δεύτερο ορισμό, δηλαδή τον αναφερόμενο στις πυραμίδες.

Αυτό διότι οι θεωρητικές επιστήμες προσεγγίζουν τις μεταφορές και αναλύουν ή καταγράφουν τις διαδρομές (από το νταμάρι έως τις πυραμίδες), τις συνολικές ποσότητες (τον αριθμό των ογκόλιθων), τον αριθμό των μεταφορικών μέσων, (κάτι αντίστοιχο των... σκλάβων δηλαδή), των μεταφορέων (δηλ. αυτούς που κρατούν το μαστίγιο), τον εντολέα (τον Φαραώ δηλαδή), κλπ. Το παράδειγμα όσο απλοϊκό και να φαίνεται είναι εντελώς χαρακτηριστικό και ισχύει μέχρι σχεδόν και τις ημέρες μας. Σε τι διαφέρει από τον τρόπο μεταφοράς των ογκόλιθων των πυραμίδων ο σχεδόν σύγχρονος αγωγιάτης με τον ημίονο; Η μόνη διαφορά είναι ότι την θέση των σκλάβων έχουν οι ημίονοι!

Όταν όμως αντίθετα αναφέρεται ο ενασχολούμενος έμμεσα ή άμεσα με την μετακόμιση των φορτίων, δηλαδή το... κουβάλημα, στον όρο «μεταφορά», φέρνει κατ' αρχήν στον νου την συγκεκριμένη παρτίδα αγαθών και την τεχνική που πρόκειται να διακινηθούν. Ταυτόχρονα όμως για τον ίδιο λόγο και από την πλευρά της ΕΒΕ, σαν πελάτης του Μ, λογαριάζει τα κοστολόγια της, και τις επιπτώσεις της στην οικονομική κατάσταση τόσο της επιχείρησης που πουλά όσο όμως και της επιχείρησης που αγοράζει. Επιπλέον όμως αναφέρεται και στις φορολογικές αρχές που ορίζουν κανόνες ελέγχου διακινήσεως των αγαθών. Ανάλογα λοιπόν με τον ρόλο που αναλαμβάνει ο καθένας στην διενέργεια μιας μεταφοράς πρέπει να εκτελέσει ή να συμμετάσχει σε μία από τις παραπάνω διαδικασίες που αναφέρθηκαν. Η μεταφορά λοιπόν είναι κάτι το επίκαιρο και εξετάζεται από τους ενδιαφερόμενους με βάση όλα τα δεδομένα και τις παραμέτρους που την επηρεάζουν την συγκεκριμένη στιγμή που διενεργείται, ή πρόκειται να διενεργηθεί. Όλα αυτά όμως αλλάζουν διαρκώς και έτσι το παρόν βιβλίο δεν μπορεί να παρουσιαστεί σαν να είναι ένας «μεταφορικός οδηγός». Στην περίπτωση αυτή θα έπρεπε να προσφερθεί σε συγκεκριμένους συνδρομητές υπό την μορφή κινητών φύλλων ή συνδρομητών σε ιστοσελίδα με διαρκή ενημέρωση.

Η σύγχρονη χερσαία μεταφορά επομένως δεν είναι δυνατόν να προσεγγισθεί μόνο από το αποτέλεσμα της και να προστεθεί σαν ένα κλάσμα, ή επί μέρους στοιχείο μιας συνολικής θεωρητικής απολογιστικής ανάλυσης. Την μεταφορά οφείλουμε να την εξετάσουμε τόσο κατά την στιγμή που την προγραμματίζουμε, όσο και κατά την στιγμή που διενεργείται. Θα πρέπει μάλιστα να την **αναλύσουμε και να την ερευνούμε ταυτόχρονα από επτά διαφορετικά σημεία**, όσα είναι και τα ενδιαφερόμενα μέρη, που λαμβάνουν μέρος σε αυτήν. Τα σημεία αυτά επιλέγονται, θεωρούνται και αναλύονται κατά τον χρόνο της εκτελέσεως της μεταφοράς και εκ των πραγμάτων συμπεριλαμβάνουν και όλες τις αναγκαίες γραφειοκρατικές διαδικασίες, τις διοικητικές επιταγές και τις τεχνικές εργασίες:

Το πρώτο σημείο είναι αυτό του παραγωγού του αγαθού, που ίσως να ταυτίζεται και με τον αποστολέα - πελάτη της ΜΕ. Αυτός πρέπει να γνωρίζει το προϊόν που παραδίδει για μεταφορά. Ταυτόχρονα πρέπει να κατέχει τις διαδικασίες αποστολής και να προετοιμάσει τα αναγκαία έγγραφα με βάση την σύμβαση και τους προβλεπόμενους όρους πώλησης που περιλαμβάνονται σε αυτήν.

Το δεύτερο σημείο είναι από την πλευρά του Δ 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 (ή των μεταφορέων) που θα εκτελέσει την μετακίνηση του φορτίου ο καθείς με χρήση του δικού του μεταφορικού μέσου, για ένα ενδεχόμενο κλάσμα της συνολικής διαδρομής.

Το τέταρτο σημείο είναι η παρέμβαση της ΕΕ ή του κράτους που υπαγορεύει τις διαδικασίες, καθώς και το νομικό, το τελωνειακό, ή και το φορολογικό πλαίσιο που θα διενεργηθεί η μεταφορά αξιών και φορτίων.

Το πέμπτο σημείο είναι από την πλευρά του παραλήπτη, που δεν είναι και τόσο απλό ή και εύκολο να προσδιοριστεί. Ενδεχόμενα να είναι ένας αντιπρόσωπος του αγοραστή του αγαθού, ή ένας Δ, ή μια άλλη ΜΕ, ή ένας αποθηκευτής. Εν πάση περιπτώσει θα μπορούμε να τον αποκαλούμε και τελικό κάτοχο των εμπορευμάτων της παρτίδας που διακινήθηκε με την συγκεκριμένη σύμβαση έργου.

Το έκτο σημείο είναι από την πλευρά του ίδιου του αγοραστή των εμπορευμάτων, ο οποίος τα προμηθεύτηκε για την εκτέλεση του σκοπού της επιχειρήσεώς του. Κύριοι σκοποί των επιχειρήσεων είναι ως γνωστόν κατά κανόνα η μεταπώληση, ή η βιομηχανοποίηση.

Το έβδομο σημείο είναι από την πλευρά του διατραπεζικού συστήματος που εγγυάται την καταβολή της αξίας του εμπορεύματος, ή αναλαμβάνει την

είσπραξη από τον αγοραστή των αξιών των εμπορευμάτων. Το πλαίσιο αυτών των διαδικασιών γίνεται αντικείμενο στην κάθε σύμβαση πώλησης, και στοχεύει στο να εισπράξει την αξία του εμπορεύματος ο δικαιούχος προμηθευτής - πωλητής.

Το βιβλίο αυτό προσφέρεται επομένως σαν ένας τρόπος σκέψης και προβληματισμού για να γνωρίζει ο ενδιαφερόμενος ότι θα του είναι χρήσιμο για την διακίνηση των φορτίων στην διάρκεια του χρόνου. Από περίπτωση σε περίπτωση όμως θα πρέπει να ανατρέχει στις ισχύουσες διατάξεις και όχι στις αναφερόμενες στο παρόν. Οι αναφερόμενες στο παρόν ισχύουν κατά την συγγραφή του παρόντος, ενδεχόμενα σε μέλλοντα χρόνο να έχει τεθεί σε ισχύ άλλη διάταξη. Μια από τις πρώτες εμπειρίες που πρέπει να αποκτήσει ο εργαζόμενος έμμεσα ή άμεσα με την μεταφορά είναι η αρχή ότι «όποιος δεν ξέρει ρωτάει, όποιος ξέρει πληρώνει». Με άλλα λόγια όποιος ασχολείται με την μεταφορά εμπορευμάτων οφείλει να είναι διαρκώς ενημερωμένος για όλα τα θέματα που έχουν σχέση με αυτήν και την επηρεάζουν.

Για να είναι όμως σίγουρος για τις ενέργειες του, θα πρέπει πάντα να απευθύνεται στους αρμοδίους, προκειμένου να πληροφορηθεί για την ισχύουσα κατάσταση και να ενημερώνεται διαρκώς για τις τυχόν αλλαγές στις διατάξεις που αναφέρονται στην μεταφορά υλικών. Με τον τρόπο αυτό δεν θα βρεθεί προ δυσάρεστων εκπλήξεων με τα φορτία του δεσμευμένα από την έλλειψη, ή τα σφάλματα των εγγράφων σε κάποιο σημείο της διαδρομής, ή να έχει διαπραχθεί μία παρανομία και να οφείλονται πρόστιμα. Αντίστοιχα και σε ότι αφορά στην μεταφορά αξιών θα πρέπει να καταρτίζει τις εκάστοτε συμβάσεις με επαρκώς προσδιορισμένους όρους και χωρίς ελαττώματα, τα οποία θα έχουν σαν συνέπεια την ακυρότητα της σύμβασης, ή την παράδοση των αποστολών σε λάθος πρόσωπο, ή την αδυναμία εισπράξεως της αξίας του αγαθού, ή την άρνηση καταβολής αποζημίωσης από την ασφαλιστική εταιρεία, κλπ.

Για τον λόγο αυτό η μακροοικονομική - θεωρητική ανάλυση των μεταφορών, σε σύγκριση και σε αντίθεση με την αναλυτική σε βάθος του έργου αυτού, δεν έχει σχέση με το παρόν αλλά μόνο με το παρελθόν ή το μέλλον. Η **μακροοικονομική θεώρηση των μεταφορών** αναλύεται σε στατιστικές, στατικά γραφήματα και συγκρίσεις, ή σε επιπτώσεις στο περιβάλλον, σε θεωρητικά κοστολόγια, μελλοντικούς σχεδιασμούς, ή προγραμματισμούς, υποδείξεις κατασκευής υποδομών, εγκαταστάσεων, συσκευασιών, κλπ. Όλα αυτά όμως αφήνουν ψυχρά αδιάφορο τον αποστολέα - εντολέα μιας μεταφοράς, όταν αυτός βρίσκεται στο στάδιο λήψεως της απόφασης και κοστολογεί για να επιλέξει το μεταφορικό μέσο, ή την ΜΕ. Επιπλέον όμως και τον χρόνο ενάρξεως και περατώσεως της μεταφοράς, την εκτέλεση των γραφειοκρατικών και των λοιπών διαδικασιών, το ενδεδειγμένο δρομολόγιο που θα ακολουθήσει, τον τόπο που θα αποθέσει τα είδη που προγραμματίζει να μεταφέρει, κλπ.

Οι επιλογές που ίσχυαν πριν από λίγες ημέρες, λίγους μήνες ή χρόνια δεν αποτελούν για αυτόν προϋπόθεση, δέσμευση ή κριτήριο να πάρει ακριβώς τις ίδιες αποφάσεις. Η πείρα και η καθημερινότητα της αγοράς δείχνουν ότι όλα αλλάζουν διαρκώς στον χάρτη της χερσαίας μεταφοράς και μαζί με αυτά και οι επιλογές και οι αποφάσεις των χρηστών της υπηρεσίας της μεταφοράς. Ο κάθε είδους απολογιστικός έλεγχος ή η ο μελλοντικός προγραμματισμός μιας ΕΒΕ, για την προσαρμογή της επιχειρηματικής δραστηριότητας στις εξελίξεις της αγοράς, δεν επηρεάζουν την εκτέλεση μιας σύμβασης πώλησης με την υφιστάμενη τεχνολογία και υποδομή της μεταφοράς! Η «μεταφορά» δηλαδή διενεργείται με την υπάρχουσα υποδομή στην αγορά, ενώ οι «μεταφορές» θα εκτελεστούν με όλες τις καινοτομίες, που θα εμφανιστούν στην αγορά και θα εφαρμοστούν στην πράξη σε μέλλοντα χρόνο...

Τα πρόσωπα της σύμβασης της μεταφοράς

Όταν μιλάμε για τα πρόσωπα της σύμβασης της μεταφοράς έχουμε κατ' αρχήν στον νου μας την σύμβαση πώλησης που καταρτίζει ο πωλητής με τον αγοραστή, η οποία προβλέπει και την κατανομή του κόστους της μετακόμισης του εμπορεύματος. Ακολουθώντας έχουμε και την σύμβαση που καταρτίζει ο μεταφορέας με τον πελάτη του - εντολέα, προκειμένου να μετακομίσει το εμπόρευμα προς τον τόπο προορισμού που έχει οριστεί για την παράδοση στον παραλήπτη. Στην σύμβαση αυτή περιλαμβάνονται ορισμένα πρόσωπα κυριότερα των οποίων είναι ο αποστολέας και ο αγωγιάτης, που βέβαια σήμερα καλείται από αυτούς που τον εκτιμούν ως Μ (Μεταφορέας). Υπάρχουν όμως δυστυχώς και αυτοί που τον περιφρονούν και τον ειρωνεύονται στον δρόμο, όταν τον συναντούν στα ταξίδια του, και τον αποκαλούν «φορτηγατζή». Επειδή έχουμε γνωρίσει εκατοντάδες από αυτούς τους επαγγελματίες, μπορούμε να σας διαβεβαιώσουμε ότι πρόκειται στην συντριπτική πλειοψηφία τους για αξιοπρεπέστατους επαγγελματίες που μοχθούν όπως όλοι μας για το μεροκάματο.

Πάντως πριν από την μηχανοκίνητη μεταφορά είχαν αναπτυχθεί πολλών ειδών επαγγελματίες, οι οποίοι ασχολήθηκαν με την χερσαία μεταφορά. Ο πρώτος είναι ο αχθοφόρος, που όταν αγόρασε μουλάρι έγινε αγωγιάτης και όταν αγόρασε και κάρο έγινε καραγωγέας... Τα σήματα του ΚΟΚ (Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας) με τα άλογα, τις σούστες και τους αραμπάδες υπήρχαν στους κεντρικούς δρόμους σε όλες τις ελληνικές μεγαλουπόλεις έως και πριν περίπου 40-50 χρόνια.

Σημειωτέον επίσης ότι Μ χερσαίας μεταφοράς είναι και ο σιδ/μος. Στην περίπτωση του όμως η παροχή του ως Μ δεν είναι τόσο έντονα προσωποπαγής, όπως συμβαίνει με το ΦΔΧ της οδικής μεταφοράς. Η παροχή του σιδ/μου ως Μ της εθνικής ή και της διεθνούς σιδ/κής μεταφοράς κατακερματίζεται σε πολλά φυσικά πρόσωπα και σιδ/κά δίκτυα που αθροιστικά το κάθε ένα από την θέση εργασίας του ενεργεί για την υλοποίησή της μεταφοράς. Μετά την 01.07.2006 μάλιστα προστέθηκαν στα σιδ/κά δίκτυα και οι θυγατρικές τους, καθώς επίσης και διάφορες ιδιωτικές ή μικτές

ΣΕ, και έτσι καθίσταται η σιδ/κή μεταφορά από πλευράς φορέων ακόμα πιο πολύπλοκη και δυσπρόσιτη. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι πρέπει να διστάσει να εντρυφήσει ο ενασχολούμενος με την μεταφορά και στο αντικείμενο της σιδ/κης ή της ΣΜ.

Η σύμβαση της χερσαίας μεταφοράς λοιπόν περιλαμβάνει την παροχή του μεταφορέα, δηλαδή το εμπόρευμα που θα μεταφερθεί και τον τόπο που θα παραδοθεί, το δρομολόγιο κλπ. Περιλαμβάνει επίσης και την αντιπαροχή του αποστολέα / εντολέα που είναι το κόμιστρο. Θα θέλαμε στο σημείο αυτό να κάνουμε την διευκρίνιση, ότι τα πράγματα που παραδίδονται για μεταφορά, παίρνουν στην καθημερινότητα της μονοτονίας της εργασίας μας διάφορα ονόματα, για την συνεννόηση μεταξύ των συμμετεχόντων καθ' οιονδήποτε τρόπο στην διενέργεια της μεταφοράς. Όταν όλοι μας αναφερόμαστε κυρίως στους όρους*, εκθέματα, παρτίδα, πρώτες ύλες, αγαθά, είδη, δείγματα**, φορτίο, πράγματα, αποστολή, υλικά, εμπόρευμα***, προϊόν*** αντικείμενο κλπ., εννοούμε πάντοτε τα μεταφερόμενα είδη, ότι και να είναι αυτά. Μικρή εξαίρεση πρέπει να αποτελούν τα προσωπικά είδη**** όπως είναι οι βαλίτσες, οι μπόγοι, οι οικοσκευές κλπ.

*Διευκρινίζεται ότι για όλα τα παραπάνω πράγματα που αποτελούν τα μεταφερόμενα είδη υπάρχει η μοναδική και απαραίτητη προϋπόθεση, ότι άπαντα μετακομίζουν αποτελώντας αντικείμενο μίας και μόνης σύμβασης μεταφοράς – έργου. Στην περίπτωση επομένως της μεταφοράς με μικτές διαδοχικές συμβάσεις θα πρέπει να διευκρινίζεται και το συγκεκριμένο φορτίο στα πλαίσια ποιός σύμβασης μετακομίζεται. Με τον τρόπο αυτό εντοπίζεται και η θέση του φορτίου στο πρόγραμμα λογιστικής παρακολούθησης των εμπορευμάτων. Πρόκειται δηλαδή για την ολοκληρωμένη διαρκή απογραφή των αποθεμάτων της ΕΒΕ, έστω και αν αυτά βρίσκονται οπουδήποτε στην διαδρομή. Ταυτόχρονα όμως και της ΜΕ ή του Δ, ή του αποθηκευτή.

Αν δεν συμβεί αυτό από τους εργαζόμενους σε αυτά τα τμήματα θα υπάρχει μεγάλο οργανωτικό κενό και δυσκολία στον εντοπισμό της εκάστοτε θέσης του φορτίου, ή της εκκαθάρισης των κομιστρων και λοιπών τελών με τους Μ. Το κυριότερο όμως είναι πως δεν θα συνάγεται από τις ελλειπείς αυτές συνεννοήσεις, η επικείμενη άφιξη του εμπορεύματος, για την ενημέρωση των τμημάτων παραγωγής των βιομηχανικών επιχειρήσεων, ή αντίστοιχα των τμημάτων πωλήσεων των εμπορικών επιχειρήσεων.

τα «δείγματα**» διακρίνονται σε αυτά που αποστέλλονται για επίδειξη ή και αυτά που αποστέλλονται για δοκιμή. Τα είδη για επίδειξη είναι αυτά που εξακολουθούν να είναι χρήσιμα και μετά το πέρας του σκοπού για τον οποίο εστάλησαν. Για παράδειγμα αυτά τα είδη είναι διάφορες συσκευές, τα είδη ενδύσεως, σκευή κουζίνας, κλπ. Ενδεχόμενα όμως τα είδη αυτά να μην είναι χρήσιμα, ως πχ συμβαίνει αν πρόκειται για ένα μικρό κομμάτι ύφασμα ή δέρμα, για ένα πλακίδιο επενδύσεως τοίχων, κλπ. Τα είδη για δοκιμή είναι αυτά που μετά την δοκιμή θεωρούνται ως αναλώσιμα και έχουν χάσει την αξία τους. Αυτά τα είδη είναι πχ τα χρώματα, οι κόλλες, τα είδη διατροφής, τα

είδη καθαρισμού, κλπ. Τα δείγματα συνοδεύονται από τιμολόγιο με την ένδειξη «δείγματα άνευ αξίας», γεγονός που σημαίνει, ότι το ποσόν της αξίας που δηλώνεται στο τιμολόγιο δεν είναι πληρωτέο στον αποστολέα - προμηθευτή των δειγμάτων. Στην περίπτωση όμως που δείγματα προς επίδειξη σημαντικής αξίας δεν επιστραφούν στον αποστολέα, θεωρούνται ως αντικείμενο σύμβασης πώλησης και πρέπει να εκδοθεί νέο παραστατικό. Η νόμιμη προμήθεια των ειδών αυτών από τον νέο κάτοχο θα πρέπει να πιστοποιηθεί με την έκδοση έγκυρου τιμολογίου πώλησης εκ μέρους του προμηθευτή και να καταβληθεί ο προβλεπόμενος φόρος, δηλαδή ο ΦΠΑ, ή οι τυχόν εισαγωγικοί δασμοί.

***Σε ότι αφορά στην έννοια «εμπόρευμα» και «προϊόν» πρέπει να γίνει η διευκρίνιση:

Για τα αγαθά που μετακομίζουν σε εφαρμογή μίας σύμβασης πώλησης, κρίνουμε σκόπιμο να χρησιμοποιείται η έννοια **«εμπόρευμα»**.

Αντίθετα να χρησιμοποιούμε την έννοια **«προϊόν»** όταν τα αγαθά μετακομίζουν με αποστολέα και παραλήπτη την ίδια επιχείρηση. Αυτό στην πράξη συμβαίνει σε δύο κυρίως περιπτώσεις, χωρίς να αποκλείονται και άλλες:

Η πρώτη είναι όταν ο αποστολέας αποκεντρώνει την θέση των προϊόντων του με βάση τις επιχειρηματικές του επιλογές σε διαφορετικούς χώρους, από αυτούς που βρίσκονται αμέσως μετά την παραγωγή, εάν πρόκειται για Βιομηχανία, ή την προμήθεια τους, εάν πρόκειται για εμπορική επιχείρηση.

Η δεύτερη είναι όταν ένας όμιλος επιχειρήσεων τροφοδοτεί με τα αγαθά που διαχειρίζεται τα καταστήματα και τις αποθήκες του. Δηλαδή αποστολέας και παραλήπτης είναι ο ίδιος όμιλος.

**** Αυτά τα είδη συνιστάται να τα αναφέρουμε σαν **προσωπικά είδη** ή **οικοσκευές** και να χρησιμοποιούμε για αυτά πάντοτε την λέξη «μετακόμιση», που δεν έχει οικονομική ή εμπορική σημασία. Η κρίσιμη λεπτομέρεια που διακρίνει την διαφορά μεταξύ των δύο αυτών κατηγοριών μεταφερομένων ειδών είναι ότι:

α) τα προσωπικά είδη και οι οικοσκευές διακινούνται πάντοτε από **μη** επιτηδευματίες. Κατά την μετακόμιση συνοδεύονται το είδη αυτά μόνο από ένα πίνακα που τα περιγράφει, χωρίς την δήλωση αξιών επ' αυτού. Ενδεχόμενα να συνταχθεί πίνακας με δήλωση αξιών, μόνο στην περίπτωση που ο αποστολέας επιθυμεί να συνάψει και σύμβαση ασφαλίσεως, κλοπής, ζημιών, κλπ κατά την μετακόμιση τους.

β) Αντίθετα άπαντα τα λοιπά είδη που προαναφέρθηκαν μεταφέρονται από επιτηδευματίες και συνοδεύονται υποχρεωτικά από φορολογικά έγγραφα, όπως για παράδειγμα τιμολόγια, δελτία αποστολής, φορτωτικές, τελωνειακά έγγραφα, κλπ.

Θα πρέπει τέλος για την ακριβέστερη περιγραφή των λειτουργιών της μεταφοράς να ονοματίσουμε τα προϊόντα και τα εμπόρευμα που

μετακομίζουν επάνω σε ένα μεταφορικό μέσο σαν **«φορτία»**. Αντίστοιχα όταν τα μεταφερόμενα φορτία διατεθούν στην κατανάλωση να τα ονομάζουμε **«αγαθά»**.

Στην καθημερινότητα χρησιμοποιούνται οι παραπάνω όροι δίχως να τους προσδίδεται η δέουσα σημασία. Αν όμως αναλογιστεί κάποιος και τις παρεμβάσεις της πολιτείας και διαφόρων άλλων φορέων στο κάθε όνομα, όρο ή διάκριση των ειδών, τότε διαπιστώνει, πχ:

Α) Για την επιβαρυντική επίδραση της τεχνολογίας και της διαδικασίας παραγωγής του προϊόντος στο περιβάλλον,

Β) Για την επίδραση της συσσκευασίας στην υγεία, ή στην ρύπανση του περιβάλλοντος,

Γ) Για τον έλεγχο του φορτίου σε σχέση με την ασφάλεια της μεταφοράς, πχ υπέρβαρο, ή επικίνδυνο φορτίο,

Δ) Για τον έλεγχο της τιμής των αγαθών, ως πχ φαρμάκων τροφίμων, κλπ.

Τα συμμετέχοντα πρόσωπα στην εκτέλεση της μεταφοράς

Διευκρινίζεται ότι «μεταφορά» είναι έννοια εμπορική και τα πρόσωπα που συμμετέχουν σε αυτήν αναφέρονται στα έγγραφα μεταφοράς με ΦΔΧ ή βαγόνια. Στην περίπτωση της παράδοσης ενός αγαθού με ΦΙΧ δεν έχουμε μεταφορά, γιατί δεν εκδίδονται έγγραφα μεταφοράς, παρά μόνο δελτία αποστολής και τιμολόγια – δελτία αποστολής. Αυτό συμβαίνει γιατί αυτός που θέτει σε κυκλοφορία ΦΙΧ, υποχρεωτικά εκ του νόμου αποκλειστικά για τις ανάγκες της επιχείρησής του, δεν έχει το δικαίωμα να εισπράττει κόμιστρα! Άρα τα παρακάτω πρόσωπα συμμετέχουν σε συμβάσεις έργου, που αναφέρονται στην μεταφορά με ΦΔΧ και βαγόνια.

- Ο διαμεταφορέας είναι ο μεσολαβητής ανάμεσα στον εντολέα και τον κάτοχο του μεταφορικού μέσου. Είναι αυτός που θα κρίνει πιο είναι το κατάλληλο μεταφορικό μέσο και θα φροντίσει να το διαθέσει στον ενδιαφερόμενο αποστολέα στον κατάλληλο τόπο και χρόνο. Ο Δ συμμετέχει ποικιλοτρόπως στην σύμβαση έργου με τον μεταφορέα σαν αποστολέας, παραλήπτης, ή εντολέας.

- Ο προμηθευτής είναι ο κύριος και κάτοχος των εμπορευμάτων τα οποία πωλεί. Στην σύμβαση έργου με τον μεταφορέα ενδεχόμενα να συμμετέχει κυρίως σαν αποστολέας ή εντολέας. Στην περίπτωση που ο προμηθευτής δεν είναι απόλυτα βέβαιος για την είσπραξη της αξίας των μεταφερομένων εμπορευμάτων δηλώνεται και σαν παραλήπτης. Ευθύς 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.

Η αποστολή των κάθε είδους αγαθών αποτελεί επομένως το αντικείμενο ενός αποσπάσματος μίας σύμβασης πώλησης, η οποία, ειδικά ως προς το σκέλος

του κόστους της μεταφοράς που μας ενδιαφέρει, γίνεται αντικείμενο ειδικών αναλύσεων, διαπραγματεύσεων και πιέσεων. Στο επίκεντρο αυτών των διαπραγματεύσεων τον πρώτο λόγο έχουν ο πωλητής με τον αγοραστή. Στο κάδρο όμως αυτών των προσώπων θα παρεισφρήσουν προς ίδιο συμφέρον και διάφοροι τρίτοι. Στόχος όλων είναι να κατοχυρώσει ο καθένας τα συμφέροντα του, ελέγχοντας όσο το δυνατόν επισταμένα και αδιάλειπτα τα μέσα μεταφοράς και τις λοιπές βοηθητικές υπηρεσίες που παρέχονται. Οι ζυμώσεις αυτές πρέπει να συσχετιστούν και να αναλυθούν σε συνάρτηση με τους όρους που περιέχει η σύμβαση πώλησης. Μέσα στους όρους αυτούς ορίζονται ή συνάγονται τέσσερις κρίσιμες παράμετροι που αποτελούν το θεμέλιο της μεταφοράς:

Η πρώτη είναι ο τόπος παράδοσης του εμπορεύματος.

Η δεύτερη είναι πως θα επιμεριστούν οι δαπάνες μεταφοράς.

Η τρίτη είναι ποιοί θα συμβληθούν και με ποιους για να υλοποιηθεί η κάθε φάση της μεταφοράς.

Η τέταρτη είναι η διαδικασία των συναλλαγών που θα διασφαλίσουν την κατοχύρωση του πωλητή, ότι θα εισπράξει την αξία του εμπορεύματος που παραδίδει για αποστολή προς στον αγοραστή.

- 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 φορτία στον μεταφορέα και δηλώνεται στο ομώνυμο πεδίο του εγγράφου της μεταφοράς.

- Ο Μ (μεταφορέας) πρέπει να φροντίσει για την ετοιμότητα του μεταφορικού μέσου που θα διενεργήσει την μετακόμιση του φορτίου. Υποχρεούται να το διαθέσει για φόρτωση σε άριστη κατάσταση και στην προγραμματισμένη ώρα. Να φροντίσει την ασφαλή κυκλοφορία του φορτωμένου με το εμπόρευμα μεταφορικού μέσου από το σημείο φόρτωσης στο συμφωνηθέν σημείο τελικού προορισμού και εκφόρτωσης. Ο μεταφορέας προβλέπεται στο άρθρο 16 του ΚΒΣ και συντάσσει κατά κανόνα την σύμβαση έργου στο θεωρημένο από αυτόν έγγραφο μεταφοράς. Στην πράξη δηλαδή θεωρεί μια φορτωτική η οποία έχει διπλή χρησιμότητα. Από την μία πλευρά είναι η σύμβαση έργου, που συνάπτει με τον εντολέα –πελάτη του, και από την άλλη έχει την ισχύ τιμολογίου των υπηρεσιών που προσφέρει. (Ο ΚΒΣ προβλέπει επίσης ένα κωδικό θεώρησης «φορτωτική – Τιμολόγιο Παροχής Υπηρεσιών. Βλέπε και τον νέο ΚΦΑΣ).

- Ο παραλήπτης πρέπει να φροντίσει για την παραλαβή, τον τυχόν εκτελωνισμό ή διακανονισμό ΦΠΑ ή την παραπέρα προώθηση σε άλλο δικαιούχο των εμπορευμάτων που παρέλαβε. Ο παραλήπτης ενεργεί πάντα στο όνομά του, όχι όμως απαραίτητα και για λογαριασμό του. Στην σύγχρονη διακίνηση των εμπορευμάτων είθισται σε πολλές περιπτώσεις να δηλώνεται ως παραλήπτης μια αποθηκευτική επιχείρηση ή ένας Δ που παραλαμβάνει τα φορτία για λογαριασμό τρίτου.

- **Ο αγοραστής:** Το πρόσωπο του παραλήπτη δεν συμπίπτει πάντα με αυτό του αγοραστή των εμπορευμάτων. Το πρόσωπο αυτό αναφέρεται συνήθως στα εμπορικά έγγραφα, που συνοδεύουν το εμπόρευμα και είναι τα γνωστά μας τιμολόγια ή τα δελτία αποστολής. Ο αγοραστής περιμένει πρακτικά να τον ειδοποιήσουν για να παραλάβει στον τόπο που συμφώνησε τα αγαθά που προμηθεύτηκε, ή ενδεχόμενα να δώσει τις νεώτερες εντολές του, για την παραπέρα προώθηση ή την διαχείρισή τους.

- **Ο εντολέας** είναι το σπουδαιότερο πρόσωπο που συμμετέχει στην διενέργεια της μεταφοράς και δηλώνεται ρητά στο έγγραφο μεταφοράς. Πρόκειται για τον πληρωτή του κομιστρου και εξ' αυτού του λόγου το μεταφορικό μέσο εκκινεί και μετακομίζει κάτω από τις αρχικές οδηγίες του, ή για όσο χρόνο το δικαιούται, και στις μεταγενέστερες εντολές του. Ο εντολέας είναι ενδεχόμενο να δηλώνεται στην σύμβαση έργου που καταρτίζεται για την μεταφορά και ως αποστολέας ή και ως παραλήπτης. Αν δεν δύναται λόγω της απουσίας από τον τόπο αποστολής ή προορισμού να είναι παρών, τότε δηλώνονται στην σύμβαση μεταφοράς το ένα ή και τα δύο πρόσωπα που προαναφέρθηκαν, δηλαδή ο αποστολέας ή και ο παραλήπτης.

Κατά την διενέργεια της μεταφοράς είναι δυνατόν δύο ή περισσότερα από τα παραπάνω πρόσωπα να ταυτίζονται. Πέραν τούτων που αναφέραμε παραπάνω έμμεση πλην όμως ουσιαστική ανάμιξη στην διεθνή ή και την εθνική χερσαία μεταφορά έχουν και άλλα πρόσωπα ως λόγου χάριν ο αποθηκευτής, ο εκτελωνιστής, ο χειριστής τεχνικών μέσων, ο τελωνειακός, ο γεωπόνος, ο κτηνίατρος, ο εφοριακός και άλλοι. Τα πρόσωπα αυτά δεν αναφέρονται στα κύρια πρόσωπα της συμβάσεως. Είναι όμως δυνατόν να αναφέρονται ορισμένα από αυτά σε ειδικά πεδία στο έγγραφο της μεταφοράς, για την ανάληψη συγκεκριμένου βοηθητικού ρόλου. Πχ. ένας εκτελωνιστής ή μία αποθήκη στον τόπο προορισμού, ένας ειδικός προβλήτας και μία ναυτιλιακή εταιρεία, εκεί όπου πρέπει να εκφορτωθεί και να παραδοθεί το εμπόρευμα, ή ακόμα και ένας τρίτος Μ ή Δ που θα φροντίσει για την παραπέρα προώθηση ή και την παράδοση του φορτίου.

Περί των διεθνών όρων παραδόσεως των εμπορευμάτων

Ειδικά για τον τρόπο **παραδόσεως** των εμπορευμάτων και για την ανάληψη του κόστους και του κινδύνου κατά την μεταφορά, μέχρι και την στιγμή που θα τεθούν τα εμπορεύματα στην διάθεση του παραλήπτη, υπάρχει μία ατελείωτη βιβλιογραφία και πάγια νομολογία. Στο σημείο αυτό θα επισημάνουμε ότι η έννοια **παράδοση** αναφέρεται στην μεταφορά αξιών και έχει σχέση με την σύμβαση πώλησης. Αντίθετα η έννοια **διανομή** αναφέρεται στην μεταφορά φορτίων και είναι μια λέξη πολλών ερμηνειών, γιατί η έννοια της αλλάζει, ανάλογα την φράση και τον λόγο που χρησιμοποιείται.

Σε γενικές γραμμές όλες οι διακρίσεις και οι ρήτρες των συμβάσεων πώλησης, οι αναφερόμενες, στον τρόπο πληρωμής και στον όρο παράδοσης των αποστολών, έχουν συγκεντρωθεί και παγιωθεί σε διεθνή ορολογία. Σε

αυτήν αναφέρονται εν συντομία και περιγράφονται αναλυτικά οι συνηθέστεροι όροι των συμβάσεων πώλησης των εμπορευμάτων μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή. Επιπλέον όμως υπάρχουν και αντίστοιχοι όροι σχετικοί με την ανάληψη του κόστους μεταφοράς που προβλέπονται στις συμβάσεις έργου μεταξύ των πληρωτών κομιστρων και λοιπών τελών και των ΜΕ, ή των ΔΕ που εκτελούν το μεταφορικό έργο.

Ως παράδοση του εμπορεύματος πρέπει να δεχθούμε ότι πρόκειται για την διαδικασία της εκχωρήσεως των εγγράφων μεταφοράς, για να επιτραπεί η αποδέσμευση του φορτίου και να τεθεί τούτο στην εντολή του δικαιούχου παραλήπτη, ή αγοραστή των ειδών αυτών. Αν θελήσουμε να αναφερθούμε στους όρους της παραδόσεως συνολικά και γενικόλογα θα έχουμε μια σφαιρική απεικόνιση και περιγραφή της μορφής:

CIF δηλ. η τιμή του πωληθέντος εμπορεύματος περιλαμβάνει τα κόμιστρα, τα λοιπά τέλη και την ασφάλεια της μεταφοράς.

EXW πρόκειται για το αντίθετο, δηλαδή τα έξοδα μεταφοράς από την αποθήκη του αποστολέα τα αναλαμβάνει ο αγοραστής.

F.O.B. στην οποία τα πωληθέντα εμπορεύματα είναι με πληρωμένα τα έξοδα μεταφοράς μέχρι πάνω στο πλοίο σε κάποιο προκαθορισμένο λιμάνι.

C.A.D. πληρωμή έναντι εγγράφων μεταφοράς,

F.a.s. ελεύθερο στην πλευρά του πλοίου,

«ελεύθερο επί βαγονιού στον μεθοριακό σταθμό...» ή

«ελεύθερο επί του βαγονιού στον σταθμό προορισμού», ή

«επί εδάφους στον σταθμό...»,

Soto Palago κάτω από τον γερανό.

Οι όροι αυτοί καθώς και πολλοί άλλοι που χρησιμοποιούνται δεν σημαίνουν το παραμικρό, εάν δεν ταξινομηθούν και κατηγοριοποιηθούν με βάση την χρήση τους στην αγορά της μεταφοράς. Το θέμα αυτό των όρων για την ανάληψη του κόστους μεταφοράς είναι κρίσιμο και χρήζει των διευκρινήσεων που ακολουθούν.

Όλες οι κωδικοποιήσεις αυτών των όρων των διεθνών συμβάσεων των πωλήσεων έχουν εκπονηθεί με την οργάνωση και την επίβλεψη του CCI, Chambre de Commerce International (πρόκειται για το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο, που εδρεύει στο Παρίσι). **Οι όροι αυτοί είναι γνωστοί ως «INCOTERMS» και αφορούν αποκλειστικά και μόνο στην σύμβαση πώλησης, δηλαδή στον πωλητή και στον αγοραστή των εμπορευμάτων.** Σε άλλα σημεία του παρόντος έχει διευκρινισθεί ότι το μεταφορικό μέσο μετακομίζει πάντα με όρους πληρωμής των κομιστρων και των λοιπών τελών, εντελώς διάφορους από αυτούς που προβλέπονται στην σύμβαση πώλησης. Δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής μας, ότι η σύμβαση πώλησης, σε ότι αφορά στην μετακόμιση του φορτίου και το κόστος διενεργείας της, περιλαμβάνει **ένα μόνο** όρο αναλήψεως του κόστους μεταφοράς. **Οι όροι πληρωμής των INCOTERMS δηλαδή δηλώνονται μόνο στα τιμολόγια πώλησης των εμπορευμάτων και όχι στα φορτωτικά έγγραφα της μεταφοράς των φορτίων.**

Οι όροι INCOTERMS στα τιμολόγια πώλησης των αγαθών αναφέρονται πάντα με συντομογραφίες **τριών** λατινικών γραμμάτων. Οι επεξηγήσεις τους όμως είναι δεόντως ερμηνευμένες και κωδικοποιημένες από το CCI.

Στην σιδηροδρομική μεταφορά έχουμε τους παρακάτω όρους INCOTERMS που δύνανται να τεθούν στα τιμολόγια πώλησης των εμπορευμάτων:

FCA: ελεύθερα μέχρι, ακολουθεί το σημείο και τα τέλη που αναλαμβάνει ο πωλητής.

CPT: ελεύθερα μέχρι ορισμένου σημείου με εξαίρεση συγκεκριμένων τελών.

CIP: ελεύθερο κομίστρων και ασφαλισμένο μέχρι το σημείο ...

DAF: όλα τα κόμιστρα και τέλη + τελωνειακά πληρώνονται από τον αποστολέα μέχρι...

DDU: παραδοτέο ατελώνιστο στο σημείο ...

DDP: παραδομένο τελωνισμένο στο σημείο ...

EXW: από εργοστάσιο, όλα τα έξοδα και τα κόμιστρα πληρώνονται από τον παραλήπτη.

Στην οδική μεταφορά υπάρχει ο κλασικός όρος των INCOTERMS «FOT», δηλαδή ελεύθερο επί του φορτηγού οχήματος. Οι παραλλαγές και εδώ στους όρους παράδοσης είναι ανάλογες.

Στην θαλάσσια μεταφορά ισχύουν INCOTERMS αναφερόμενοι γύρω από το λιμάνι και το πλοίο, π.χ.:

FAS : ελεύθερα κατά μήκος του πλοίου

FOB : ελεύθερο στο πλοίο

CIF : πληρωμένα ναύλα ασφάλιστρα και έξοδα φορτώσεως μέχρι το λιμάνι προορισμού.

FIO: ελεύθερο εκφορτωμένο από το πλοίο. Για τον όρο αυτό υπήρχε στο παρελθόν ο προβληματισμός, για την περίπτωση που το φορτίο έπεφτε από το γερανό. Αν τα συντρίμια του φορτίου έπεφταν στο πλοίο, τότε αποζημιώνει η ασφάλεια του αποστολέα. Αν έπεφταν στην προκυμαία αποζημιώνει η ασφάλεια του παραλήπτη. Σήμερα δέον να αναζητηθεί η ευθύνη του παρέχοντα την βοηθητική υπηρεσία της εκφόρτωσης, ή της φόρτωσης στο πλοίο...

Σημείωση: Όλοι οι παραπάνω όροι είναι πραγματικοί. Έχουν όμως για τον αναγνώστη του παρόντος ενημερωτικό χαρακτήρα. Πριν από την κατάρτιση οποιασδήποτε σύμβασης πώλησης δέον όπως εξεταστεί από τον ΔΜ σε βάθος η επιλογή του όρου που πρέπει να ισχύσει για να τεθεί στο τιμολόγιο πώλησης, και βέβαια να είναι διευκρινισμένος και αποδεκτός και από τις δύο πλευρές, δηλαδή του πωλητή και του αγοραστή.

Οι INCOTERMS και η πράξη της μεταφοράς

Για την υλοποίηση όλων των φάσεων της μεταφοράς καταρτίζονται πολλές συμβάσεις έργου, που η κάθε μία από αυτές έχει διαφορετικά πρόσωπα που τις συνάπτουν και εντελώς διάφορους όρους αναλήψεως του κόστους των

μεταφορικών μέσων, ως και των λοιπών τρίτων που παρέχουν τις λεγόμενες βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς. Οι όροι αυτοί είναι **περιγραφικοί**, δηλαδή δεν είναι συντομογραφίες τριών λατινικών γραμμάτων, όπως συμβαίνει στους INCOTERMS. Οι όροι παραδόσεως στην χερσαία μεταφορά ισχύουν μόνο μεταξύ των εμπλεκόμενων ΜΕ, ΔΕ και των εντολέων τους, είναι σαφείς και προσδιορίζουν επακριβώς πως πρέπει να δηλωθούν οι όροι αυτοί στο πεδίο 20 της φορτωτικής CIM, ή στην φορτωτική CMR, ή τέλος στην ειδική σύμβαση έργου που θα καταρτιστεί. Με τον τρόπο αυτό γνωρίζει η κάθε πλευρά των εμπλεκόμενων στην μεταφορά ποιο είναι το κόστος που έχει συμβληθεί να αναλάβει και σε ποια παροχή αναφέρεται. Ταυτόχρονα γνωρίζει τον εντολέα αυτής της ανάθεσης για την εκτέλεση της συγκεκριμένης φάσης της μεταφοράς.

Με βάση αυτά ισχύουν οι παρακάτω τρεις όροι στην πράξη της σιδ/κης μεταφοράς:

Α) Ο συνήθης όρος «ελεύθερο μέχρι...» με δήλωση του τόπου, ή

Β) «ελεύθερο μέχρι... συμπεριλαμβανομένου...» με δήλωση του τόπου και περιγραφή του συμπληρωματικού τέλους κατά τα γνωστά, δηλαδή τελωνειακά, εργατικά κλπ.

Γ) Δεν αναφέρεται στην φορτωτική όρος για ανάληψη κόστους μεταφοράς, παρά μόνο η συμφωνία με τον πελάτη. Πρόκειται για ένα **κωδικό αναφοράς**, με βάση τον οποίο το δίκτυο χρεώνει συνολικά τον πελάτη ανά μήνα, με βάση την ειδική συμφωνία που έχει συνάψει μαζί του. Την συμφωνία αυτή την προβλέπει η σύμβαση CIM στο άρθρο 6. Με βάση το άρθρο αυτό η φορτωτική της σιδ/κης μεταφοράς δεν αποτελεί πλέον την σύμβαση έργου μεταξύ πληρωτή κομίστρου και σιδ/μου, αλλά μια απόδειξη για την ύπαρξη της. Αυτή η διαδικασία της καταβολής του κόστους σιδ/κης μεταφοράς έχει ονομαστεί στην γλώσσα του σιδ/μου «κεντρική τιμολόγηση». (Την τιμολόγηση μιας μεταφοράς ανά φορτωτική και βαγόνι την γνωρίσαμε στο κεφάλαιο των σιδ/κων μεταφορών.)

Το δίκτυο στην περίπτωση της κεντρικής τιμολόγησης καλύπτεται με την κατάθεση εγγυητικής επιστολής τραπέζης, ύψους ώστε να ισούται περίπου με τον κύκλο εργασιών του πελάτη δύο μηνών. Τα βαγόνια και οι συρμοί διέρχονται ελεύθερα στο δίκτυο και παραδίδονται στον παραλήπτη, χωρίς να απαιτείται η καταβολή των κομίστρων. Μεταξύ του πελάτη και του δικτύου ισχύει ο τρόπος καταβολής των κομίστρων που έχει συμφωνηθεί στο συμβόλαιο μεταφοράς. Τα λογιστικά της μεταφοράς, δηλαδή οι φορτωτικές CIM, ή και οι φορτωτικές εσωτερικής μεταφοράς στέλνονται στο ελεγκτήριο του δικτύου, το οποίο αφού ελέγξει τα έγγραφα εκδίδει το συγκεντρωτικό τιμολόγιο των μεταφορών του μηνός. Στο τιμολόγιο αυτό επισυνάπτεται και αναλυτικός πίνακας και τα αντίστοιχα αντίτυπα της φορτωτικής των βαγονιών τα οποία προορίζονται για τον παραλήπτη. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι το κόστος της σιδ/κης μεταφοράς που δεν αναλαμβάνει ο αποστολέας, το μετακυλύουν οι ΣΕ στον παραλήπτη.

Ειδικά όμως στην κεντρική τιμολόγηση ο μεγάλος πελάτης αναλαμβάνει το κόμιστρο όλης της αμαξοστοιχίας και για το σύνολο της διαδρομής. Αυτό σημαίνει ότι δεν επιτρέπεται στον συρμό να κυκλοφορούν βαγόνια δύο ή περισσότερων πελατών, με την κάλυψη διαφορετικών συμβάσεων κεντρικής τιμολόγησης. Επίσης δεν δύναται για οργανωτικούς λόγους να κυκλοφορούν βαγόνια στον συρμό, τα οποία δεν τιμολογούνται με την κεντρική τιμολόγηση του ιδίου πελάτη. Η μόνη εξαίρεση του κανόνα αυτού που δέχονται οι σιδ/μοι είναι η ζεύξη του βαγονιού ενός πελάτη, που κόπηκε για διαφόρους λόγους στην διαδρομή, ως πχ τελωνειακός ή κτηνιατρικός έλεγχος, ζημιά στο βαγόνι, μετατόπιση φορτίου, κλπ, να συνεχίσει με τον συρμό άλλου πελάτη. Αυτό δεν συνιστά ανωμαλία γιατί έτσι και αλλιώς τα κόμιστρα του κάθε κομμένου βαγονιού, είναι ήδη πληρωμένα με την τιμολόγηση του συρμού από τον οποίο αποκόπηκε. Η μετακόμιση επομένως ενός κομμένου βαγονιού δεν αποτελεί αντικείμενο χωριστής σύμβασης, για να αναζητηθεί σε αυτό κάποιο οφειλόμενο κόμιστρο.

Αντίστοιχοι περιγραφικοί όροι ισχύουν μεταξύ των εμπλεκόμενων και στην οδική μεταφορά. **Η δήλωσή τους στην φορτωτική CMR ή την φορτωτική του Κώδικα φορολογικής απεικόνισης συναλλαγών, περιγράφεται σε δύο πεδία.** Στο ένα περιγράφεται το κόστος που αναλαμβάνει ο αποστολέας και στο άλλο το κόστος που τυχόν επιβαρύνεται ο παραλήπτης. Ο μεταφορέας δύναται να δηλώνει στην κάθε περίπτωση το συνολικό ποσό του ναύλου, ενδεχόμενα όμως να ζητηθεί να περιγραφεί αναλυτικά κατ' είδος δαπάνης. Για παράδειγμα να δηλωθεί:

- α) χωριστά το κόμιστρο,
- β) Χωριστά το εισιτήριο του οχηματαγωγού πλοίου,
- γ) χωριστά η προβλεπόμενη καθυστέρηση εκφορτώσεως,
- δ) χωριστά οι δαπάνες χρήσεως τεχνικών μέσων, ή
- ε) χωριστά τα εργατικά φορτώσεων εκφορτώσεων, κλπ.

Όλα τα παραπάνω είναι θέμα της διαπραγματεύσεως και της τελικής συμφωνίας που θα καταλήξουν τα δύο μέρη, δηλαδή ο πωλητής και ο αγοραστής, ή ενδεχόμενα **οι** αντιπρόσωποι τους. Το βέβαιο είναι ότι οι όροι των συμβάσεων της σιδ/κής και της οδικής μεταφοράς δεν έχουν σχέση ούτε και είναι όμοιοι με τους λεγόμενους INCOTERMS, των τριών λατινικών γραμμάτων, γιατί αυτοί εφαρμόζονται **μόνο στις συμβάσεις πώλησης**. Οι περιγραφικοί όροι παραδόσεως των εμπορευμάτων στην οδική και σιδ/κη μεταφορά δηλώνονται αντίστοιχα **στις συμβάσεις έργου** μεταξύ ΜΕ ή ΔΕ και των πελατών τους καθώς και στα φορτωτικά έγγραφα που εκδίδονται για την υλοποίηση της μετακόμισης του φορτίου.

Με άλλα λόγια δηλαδή ο όρος παραδόσεως των φορτίων που αναφέρεται στις σχετικές συμβάσεις πώλησης είναι απλά μια συμφωνία, μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή με βάση τους INCOTERMS, για τον τρόπο που θα επιμερισθούν και θα καταλογιστούν μεταξύ τους άπαντα τα έξοδα της μεταφοράς. Η καταβολή των εξόδων αυτών όμως, από τον υπόχρεο πωλητή ή αγοραστή, στον δικαιούχο ΜΕ, ή ΔΕ, ή αποθηκευτή κλπ, πραγματοποιείται με

βάση τα συναλλακτικά ήθη, τις συναφθείσες συμβάσεις έργου και κατά κανόνα απολογιστικά. Αυτό δηλαδή σημαίνει ότι καταβάλλονται μετά την ολοκλήρωση της κάθε φάσης της μεταφοράς και των λοιπών βοηθητικών υπηρεσιών που αναλαμβάνει έκαστος πωλητής ή αγοραστής.

Πρόκειται για μία δαιδαλώδη διαδικασία προκρίσεως και επιλογής των ΜΕ, ή και των ΔΕ, που θα αναλάβουν για λογαριασμό των εντολέων μεταφοράς την μετακόμιση των φορτίων, καθώς και τις βοηθητικές υπηρεσίες που την συμπληρώνουν. Ο καθείς εξ αυτών γνωρίζει άριστα με ποιόν έχει συμβληθεί, ποιες ακριβώς υπηρεσίες ανέλαβε να εκτελέσει και από ποιο πρόσωπο θα εισπράξει το ποσό που έχει συμφωνήσει. Το βέβαιο είναι ότι όλες αυτές οι συναλλαγές έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό, να υπάρχει συντονισμός και αλληλουχία των ενεργειών εκάστου. Με τον τρόπο αυτό να εκτελεστούν σταδιακά όλες οι εργασίες, που θα συντελέσουν στην βάση της σύμβασης πώλησης παράδοση του φορτίου στην διαταγή του αγοραστή.

Είναι γνωστή η σκληρή διαπραγμάτευση που έγινε μεταξύ της COSCO και του ΟΛΠ για τον έλεγχο των εγκαταστάσεων για την εκφόρτωση των ε/κ από την Κίνα. Η κάθε πλευρά για το συμφέρον της επιδίωξε να αναλάβει τον έλεγχο των γερανών και του χώρου αποθέσεως των ε/κ. Το βέβαιο είναι ότι ανεξάρτητα από την εταιρεία που θα έχει το μέρος του λιμανιού του Πειραιά κάτω από τον έλεγχο της, με τα λιμανιάτικα θα επιβαρύνεται βάσει του όρου των INCOTERMS στην σύμβαση πώλησης του εμπορεύματος ένα εκ των δύο μερών, ήτοι ο κινέζος πωλητής ή ο ευρωπαίος αγοραστής, ή και αντίστροφα για τις εξαγωγές από την Ευρώπη προς την Κίνα. Η κατάρτιση όμως της σύμβασης έργου για την εκτέλεση αυτής της βοηθητικής υπηρεσίας της μεταφοράς στο λιμάνι του Πειραιά, που θα επιτρέψει την συνέχεια της μετακόμισης από το λιμάνι του Πειραιά προς τον τόπο του τελικού προορισμού, θα καταρτιστεί μεταξύ της επιχειρήσεως που θα ελέγχει το λιμάνι και θα παρέχει την υπηρεσία και ενδεχόμενα ενός από τους παρακάτω:

- * Του κινέζου πωλητή ή αγοραστή
- * Της COSCO
- * Ενός εκτελωνιστή
- * Της ΤΡΑΙΝΟΣΕ
- * Της ΣΕ που θα αναλάβει την μεταφορά από το λιμάνι προς τον προορισμό
- * Του ευρωπαίου αγοραστή ή πωλητή,
- * Ενός αντιπροσώπου τους, ή ενός πράκτορα, κλπ.

Μετά το πέρας της εκτελέσεως της υπηρεσίας, αυτός που εργάστηκε και κατέβαλε τα τέλη του λιμανιού, θα χρεώσει αυτόν που του ανέθεσε την εκτέλεση της συγκεκριμένης βοηθητικής εργασίας μεταφοράς. Το ζητούμενο είναι να τον γνωρίζει και να έχει συνάψει μία συμφωνία μαζί του! Αν δεν έχει συμβεί αυτό, το θέμα γίνεται πολύπλοκο και ίσως να αποδειχθεί ότι θα έχει εργαστεί αφιλοκερδώς. Ή ίσως θα υποχρεωθεί να μάθει κινέζικα για να στραφεί στον αποστολέα, ή να αναζητήσει απανταχού της Ευρώπης τον παραλήπτη για να διεκδικήσει από αυτόν την αμοιβή και τις δαπάνες που κατέβαλε για λογαριασμό τους στο λιμάνι! **Είναι αυτονόητο ότι αντίστοιχες**

βοηθητικές υπηρεσίες, ή ανάληψη του κάθε είδους κόστους μεταφοράς, ή σύναψη συμβάσεων έργου, συμβαίνουν παντού και ανά πάσα στιγμή στην αγορά της μεταφοράς.

Για τον λόγο αυτό η πρώτη ερώτηση που τίθεται ευθαρσώς στους χώρους δουλειάς στις ΜΕ, ή στις ΔΕ όταν εμφανιστεί ένας νέος πελάτης είναι: «ποιός πληρώνει;» Αν δεν υπάρξει σαφής διευκρίνιση από τον υποψήφιο πελάτη που αιτείται την προσφορά, η κάθε συνεννόηση για την εκτέλεση αυτής της μεταφοράς, ή της βοηθητικής υπηρεσίας, έχει ευθύς εξαρχής τεθεί σε λάθος βάση. Την ΜΕ, ή την ΔΕ, ή τον Μ δεν τους αφορά, ούτε και τους ενδιαφέρει ο όρος παραδόσεως του εμπορεύματος που έχει συμφωνήσει ο πωλητής με τον αγοραστή στην σύμβαση πώλησης με βάση τους INCOTERMS. Στο παραπάνω παράδειγμα του Πειραιά δεν είναι σημαντικό για τον Μ ή τον Δ ποιος αναλαμβάνει μεταξύ πωλητή και αγοραστή τα λιμανιάτικα εκφορτώσεως από το πλοίο, της αποθέσεως στο λιμάνι, και της φορτώσεως των βαγονιών στον Πειραιά, κλπ. Το σπουδαίο είναι ποιος είναι ο εντολέας, δηλαδή ο πληρωτής των τελών αυτών, καθώς γενικότερα και της κάθε φάσης της μεταφοράς για την οποία θα υποβληθεί από την ΜΕ, ή την ΔΕ η προσφορά προς τον πελάτη.

Το θέμα το έχουμε τονίσει και σε άλλο σημείο του παρόντος, ότι δηλαδή η μεταφορά φορτίων παρακολουθείται με βάση την εκάστοτε ισχύουσα σύμβαση έργου που έχει συναφθεί μεταξύ πελάτη και της ΜΕ, ή της ΔΕ για την συγκεκριμένη φάση, και όχι από οτιδήποτε άλλο στοιχείο, ως πχ το τιμολόγιο πώλησης, ή ένα δελτίο αποστολής ή την επιβεβαίωση της παραγγελίας, ή ότι επιλέξει να προκρίνει ένα άπειρο στέλεχος της ΜΕ, ή του πελάτη της. **Η σπουδαιότητα αυτού του σημείου είναι σημαντική, γιατί στην πράξη εμφανίζονται στις ΜΕ και ΔΕ πολλά πρόσωπα, τα οποία θέτουν με αδιαφανή κίνητρα διάφορες ερωτήσεις, ή αναθέτουν την εκτέλεση μίας φάσης της μεταφοράς, ή δηλώνουν το ενδιαφέρον τους για να τους υποβληθεί μια προσφορά για την μεταφορά πραγμάτων:**

- 1) Επειδή είναι περίεργοι ανταγωνιστές,
- 2) Επειδή είναι δολοπλόκοι και θέλουν να παρεισφρήσουν σε μια κρατική προμήθεια,
- 3) Επειδή έχουν πρόγραμμα να αναπτύξουν ένα δίκτυο πωλήσεων σε νέα αγορά,
- 4) Επειδή είναι σε στάδιο επιλογής του Μ, ή του Δ και κάνουν συγκρίσεις τιμών,
- 5) Επειδή διαπραγματεύονται τους όρους πώλησης ενός προϊόντος τους,
- 6) Επειδή αντίθετα διαπραγματεύονται τους όρους αγοράς που προγραμματίζουν,
- 7) Επειδή είναι μεσολαβητές και στοχεύουν να «τσιμπήσουν» κάποια προμήθεια,

8) Επειδή διερευνούν την δυνατότητα να «αγοράσουν» μια φορτωτική πληρώνοντας αδρά, για να καλύψουν με αυτήν τα ελλείμματα στην αποθήκη που διαχειρίζονται.

9) Επειδή διερευνούν την δυνατότητα να συνάψουν μία εικονική σύμβαση και να δικαιολογήσουν με αυτήν ανύπαρκτες εξαγωγές, ή για να εισπράξουν επιστροφές ΦΠΑ, ή να καρπωθούν εξαγωγικά προνόμια, ή να δικαιολογήσουν ανάλωση υλικών, από τα οποία παράγονται προϊόντα που υπόκεινται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης.

10) Επειδή ανιχνεύουν το πεδίο για να εξεύρουν ένα τρόπο να βαφτίσουν σαν «κοινοτικά» εμπορεύματα τρίτων χωρών.

11) Και τέλος επειδή είναι ήδη πελάτες της ΜΕ ή της ΔΕ και ρωτούν στα πλαίσια της σταθερής και αρμονικής συνεργασίας τους.

Για τον λόγο αυτό η **υποβολή προσφοράς** ανεξάρτητα για οποιοδήποτε στάδιο ή φάση της μεταφοράς φορτίων αναφέρεται, είναι το θεμέλιο, στο οποίο βασίζεται η καλή σχέση της ΜΕ, ή της ΔΕ ή του Μ με τους πελάτες τους. Η άριστη οργάνωση ορίζει ότι οι προσφορές πρέπει να χαρακτηρίζεται προληπτικά από στοιχειώδεις οργανωτικές αρχές όπως:

1) Να δηλώνεται σαφώς στην προσφορά το είδος και η τιμή της κάθε υπηρεσίας αναλυτικά. Αυτό σημαίνει πως ο συντάκτης της προσφοράς πρέπει να κατέχει την χερσαία μεταφορά στο σύνολο της, καθώς επίσης και στις λεπτομέρειες την συγκεκριμένη μεταφορά για την οποία υποβάλλει την προσφορά. Σε αντίθετη περίπτωση θα προκύψει κόστος που δεν θα έχει υπολογιστεί στην τιμή της προσφοράς και θα ζημιωθεί η εταιρεία του.

2) Σε ποιο πρόσωπο υποβάλλεται η προσφορά από την ΜΕ ή την ΔΕ. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει και η αίτηση προσφοράς να γίνεται έγγραφη, με τρόπο ώστε να δηλώνονται ρητά στο έγγραφο τα πλήρη στοιχεία, ΑΦΜ, επωνυμία, κλπ του αιτούντος την προσφορά. Επιπλέον πρέπει στην αίτηση προσφοράς να περιγράφονται επακριβώς και αιτούμενες υπηρεσίες.

3) Με προσοχή μήπως υποβληθούν από άλλα στελέχη της εταιρείας και άλλες διαφορετικές προσφορές για την ίδια μεταφορά, ή συμπληρωματική υπηρεσία. Για τον λόγο αυτό οι προσφορές πρέπει να είναι αριθμημένες και κωδικοποιημένες και να τηρούνται εμπιστευτικά μόνο από τον ΔΜ, ο οποίος οφείλει να ελέγχει και την αξιοπιστία του αιτούντος πελάτη. Αν κρίνει την είσπραξη εκ των υστέρων ως επισφαλή, τότε ενδεικνύεται να απαιτήσει από τον πελάτη την πληρωμή της υπηρεσίας προκαταβολικά.

4) Η προθεσμία αποδοχής από τον πελάτη να προσδιορίζεται αυστηρά στην προσφορά. Στην πράξη θα πρέπει η αποδοχή της προσφοράς να γίνεται με τον ίδιο τρόπο που υποβάλλεται. Πχ αν υποβληθεί με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο να γίνει και η αποδοχή της άμεσα με τον ίδιο τρόπο. Πέραν αυτής της προθεσμίας δεν πρέπει να δεσμεύεται η ΜΕ ή η ΔΕ για την

ανάληψη του έργου - μεταφοράς. Το μέσο μεταφοράς δεν πρέπει να παραμένει αδρανές, εν αναμονή επ' αόριστον της αποδοχής της προσφοράς για την έναρξη της μεταφοράς.

5) Ο τρόπος αποδοχής της προσφοράς της ΜΕ και της ΔΕ πρέπει να δηλώνεται ρητά από τον πελάτη, με ταυτόχρονη δήλωση του, πότε και πως θα διενεργείται το έργο, και ότι αποδέχεται τους τεθέντες όρους και τις τιμές. Ασάφειες, ή προφορικές πληροφορίες, ή ανάμειξη πολλών προσώπων και από τις δύο πλευρές, έχουν μόνο αρνητικές επιπτώσεις στην ανάληψη και στην απρόσκοπτη διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου.

6) Τέλος αν η ΜΕ ή η ΔΕ δεν έχει σαφή γνώση για την διαμόρφωση του τελικού κόστους της αιτούμενης μεταφοράς, ή της βοηθητικής υπηρεσίας, θα πρέπει η προσφορά να υποβληθεί στον πελάτη «με επιφύλαξη», ή ως «ένδειξη τιμής». Επιπλέον ορθό είναι να υποβληθεί η προσφορά με σαφή περιγραφή ποια έξοδα περιλαμβάνει, και στην συνέχεια να αναφέρεται η διευκρίνιση: «κάθε επιπλέον κόστος που θα προκύψει θα σας χρεωθεί εκ των υστέρων».

7) Σε κάθε περίπτωση δεν έχει να χάσει κάτι η ΜΕ, ή η ΔΕ αν στο κάθε τιμολόγιο που χρεώνει τον πελάτη να δηλώνεται επιπλέον και η ρήτρα: «επιφυλασσόμαστε λάθους ή παραλήψεως.» Με βάση αυτήν την επιφύλαξη η μεταγενέστερη συμπληρωματική χρέωση της ΜΕ, ή της ΔΕ προς τον πελάτη θα γίνει ευκολότερα αποδεκτή.

8) Για την νομική κάλυψη του Μ ή του Δ ενδεικνύεται στο πίσω μέρος της προσφοράς να αναφέρονται οι γενικοί όροι με τους οποίους εργάζεται ο Μ ή ο Δ, ως και η έδρα του δικαστηρίου στην περίπτωση που προκύψουν αντιδικίες. Στο κείμενο της προσφοράς να δηλώνεται με σαφήνεια, ότι η προσφορά που υποβάλλεται βασίζεται σε αυτούς τους γενικούς όρους, και η αποδοχή της προσφοράς σημαίνει και ταυτόχρονη αποδοχή των όρων!

Σύγκριση των εννοιών «Προσφοράς και Ζήτησης» και «INCOTERMS»

Στην θεωρία αναφέρεται πολλές φορές ότι οι «μεταφορές» ενώνουν την προσφορά με

την ζήτηση. Εμείς δηλώσαμε από την αρχή, ότι στο παρόν ασχολούμεθα και αναλύουμε την «μεταφορά». Τώρα όμως που εξηγήθηκε επαρκώς η έννοια και ο καταλυτικός ρόλος των INCOTERMS στο παγκόσμιο εμπόριο, οφείλουμε να επανέλθουμε για να διευκρινίσουμε και από το σημείο αυτό τον ισχυρισμό μας, και τον λόγο που δεν μας ενδιαφέρουν οι «μεταφορές». Όταν ένα αγαθό πουληθεί μετακομίζει κατ' αρχήν σαν **εμπόρευμα**, όχι όμως για να συναντήσει η προσφορά την ζήτηση, αλλά για να το παραδώσει ο πωλητής στον αγοραστή με βάση τον όρο της σύμβασης πώλησης. Για την μεταφορά αυτή **έχει συναντήσει ήδη η προσφορά την ζήτηση, την στιγμή που καταρτίστηκε η σύμβαση πώλησης.**

Ίσως ενδεχόμενα να είχε συναντήσει ακόμα πρωτότερα η προσφορά την ζήτηση μέσα στο περίπτερο του προμηθευτή σε μια διεθνή έκθεση. Επιπλέον ίσως να είχε επισκεφθεί ο πωλητής του προμηθευτή το τμήμα προμηθειών του αγοραστή, και να κλείστηκε μεταξύ τους εκεί η «δουλειά», (σύμβαση πώλησης)! Υπάρχουν σήμερα πολλοί τρόποι για να συναντήσει η προσφορά την ζήτηση. Από την πιο εξελιγμένη μέσω του διαδικτύου, έως την πιο απλή, κατά την οποία ο αγρότης φορτώνει στο αγροτικό όχημα ιδιοκτησίας του τα προϊόντα του, και τα μετακομίζει από τον αγρό στην λαϊκή αγορά, ή το παζάρι, με την προσδοκία να τα πουλήσει.

Η κάθε επιχείρηση έχει το δικό της σύστημα και οργάνωση της λειτουργίας των πωλήσεων. Με βάση αυτές καθορίζει, σε συνεργασία σε πολλές περιπτώσεις και με τους πελάτες της:

- α) τις διαδρομές που θα ακολουθήσουν τα εμπορεύματα,
- β) τον τρόπο που θα επικοινωνούν με τον κάθε πελάτη,
- γ) τον τρόπο παραδόσεως των εμπορευμάτων,
- δ) τον τρόπο που θα διατίθεται το εμπόρευμα στην διαταγή του δικαιούχου,
- ε) τον τρόπο πληρωμής και
- στ) τον όρο για την παροχή των πιστώσεων.

Αυτό σημαίνει ότι η κάθε ΕΒΕ έχει ήδη διεισδύσει σε μία αγορά και έχει συνάψει τους γενικούς όρους της σύμβασης πώλησης με τους σταθερούς πελάτες της. Η κάθε νέα αποστολή προς αυτούς πρέπει να περιβληθεί από τους συμφωνηθέντες ειδικούς όρους που συνεπάγεται. Κύριος όρος σε αυτήν την περίπτωση είναι η επιλογή της ΜΕ και η ανάληψη του κόστους της μεταφοράς.

Αυτό που «συναντάται» λοιπόν στην «μεταφορά εμπορευμάτων» είναι η μία διαδοχική σύμβαση έργου με την επόμενη, με βάση τις οποίες επιλέγονται και κινούνται τα μεταφορικά μέσα και εναλλάσσονται σταδιακά οι κάτοχοι των φορτίων. Το σημείο «συνάντησης», δηλαδή ο τόπος προορισμού των εμπορευμάτων έχει ήδη συμφωνηθεί και προκαθοριστεί ως γνωστόν με βάση τους INCOTERMS. Στο σημείο εκείνο της παράδοσης, ή ορθότερα της διάθεσης του εμπορεύματος στον δικαιούχο των φορτίων, δεν υπάρχει ούτε η προσφορά ούτε η ζήτηση για να συναντηθούν, παρά μόνο:

- ένας οδηγός του ΦΔΧ, ή
- ο οδηγός της μηχανής έλξης του σιδ/μου, ή
- ένας αποθηκάριος, ή
- ένας εκτελωνιστής, ή
- ένας ναυτικός πράκτορας, ή
- ένας διαμεταφορέας.

Ενδεχόμενα να έχει μάλιστα συναντήσει ήδη η προσφορά την ζήτηση κατά τα γνωστά, αν το αγορασθέν εμπόρευμα με βάση την σύμβαση πώλησης παραμείνει στην διαταγή του αγοραστή στην αποθήκη του πωλητή. Εμείς ευθύς εξ αρχής τονίσαμε ότι η μεταφορά αρχίζει με την σύμβαση πώλησης, με βάση τους όρους της οποίας θα μετακομίσει το εμπόρευμα. Δεν αποκλείουμε όμως το ενδεχόμενο να παραμείνει το πωληθέν εμπόρευμα στην ίδια αρχική

θέση και μετά την πώληση του, στην διαταγή πλέον του αγοραστή, εν αναμονή νεοτέρων εντολών του.

Η ενδεχόμενη ένσταση στο ισχυρισμό μας που χρήζει διευκρινήσεων είναι οι περιπτώσεις μετακομίσεων φορτίων όπου αποστολέας και παραλήπτης είναι το ίδιο πρόσωπο. Στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχει σύμβαση πώλησης, δηλαδή Τιμολόγιο Πώλησης που υπόκειται σε ΦΠΑ, παρά μόνο μια αλλαγή του αποθηκευτικού χώρου, με βάση δηλαδή ένα Δελτίο Αποστολής, στο οποίο ως γνωστό δεν δηλώνονται αξίες, και προς το παρόν δεν υπόκειται σε ΦΠΑ. Η μετακόμιση αυτή, ανεξάρτητα από την απόσταση που θα διανύσει το μεταφορικό μέσο, δεν είναι δυνατόν να αναλυθεί με υπεύθυνο τρόπο μέσα στις λίγες παραγράφους που αφιερώνουμε στο έργο μας.

Το ορθό είναι να αναλυθεί από την Γενική, ή την Βιομηχανική Λογιστική σαν ένα ειδικό κόστος παραγωγής, πωλήσεων, ή αγορών. Εμείς έχουμε για τις περιπτώσεις αυτές διευκρινίσει, ότι τα «προϊόντα» είναι φορτία που μετακομίζουν δίχως να αποτελούν αντικείμενο σύμβασης πώλησης. **Δεν είναι επομένως φρόνιμο να αναλύονται στην μελέτη μας για την διαχείριση της χερσαίας μεταφοράς, ενοποιώντας ταυτόχρονα τις δύο ανόμοιες λειτουργίες, δηλαδή την μεταφορά εμπορευμάτων με την μεταφορά προϊόντων, για τους παρακάτω τέσσερεις λόγους:**

1) Αυτό διότι τεχνικά η μετακόμιση προϊόντων ίσως επιλεγεί να εκτελεστεί με ΦΙΧ, δηλαδή μεταφορικά μέσα του ιδίου του εργοστασίου.

2) Ίσως επίσης η μεταφορά να διενεργείται για να ένα επιστρεφόμενο προϊόν, κλπ.

3) Αν πρόκειται για μετακόμιση προϊόντων που θα εκτελεστεί με ΦΔΧ ή με τραίνο τότε ισχύει μεταξύ πελάτη και ΜΕ ή ΔΕ η προσφορά για το κόστος μεταφοράς. Με το κόστος αυτό όμως προς το παρόν επιβαρύνεται η ίδια ΕΒΕ ή ο όμιλος επιχειρήσεων που διακινούν μεταξύ τους τα προϊόντα τους. Δεν υφίσταται δηλαδή σύμβαση πώλησης, άρα ισχύς ρήτρας INCOTERMS μεταξύ αποστολέα και παραλήπτη, παρά μόνο σύμβαση έργου μεταξύ του ομίλου της ΕΒΕ που διενεργεί **εσωτερική αναδιάρθρωση** της θέσης των προϊόντων τους και μιας ΜΕ, ή ΔΕ.

4) Με βάση τον ισχύοντα Κώδικα φορολογικής απεικόνισης των συναλλαγών (πρώην ΚΒΣ) προβλέπονται τρία στοιχεία που αναφέρονται στην σύμβαση πώλησης, ή την μετακόμιση των φορτίων και ελέγχονται από τις φορολογικές αρχές:

A) το θεωρημένο «Δελτίο αποστολής τιμολόγιο», που είναι το στοιχείο της σύμβασης

Πώλησης και παραστατικό για την μεταφορά.

B) το θεωρημένο «δελτίο αποστολής», που εκδίδεται για την μετακόμιση εμπορευμάτων

ή και προϊόντων.

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

B1) αν πρόκειται για μεταφορά εμπορευμάτων το Δελτίο Αποστολής έχει σαν τόπο

προορισμού την εγκατάσταση που όρισε ο αγοραστής.

B2) αν πρόκειται για μεταφορά προϊόντων τόπος προορισμού και παραλήπτης είναι

η εγκατάσταση του ίδιου του αποστολέα, ή του ίδιου του ομίλου επιχειρήσεων.

Γ) το αθεώρητο «τιμολόγιο», που εκδίδεται με την προϋπόθεση έκδοσης προγενέστερα

του θεωρημένου δελτίου αποστολής, εάν επρόκειτο για μεταφορά εμπορεύματος.

(Θα πρέπει να διαπιστωθεί η ισχύς των πληροφοριών αυτών και με βάση τον νέο κώδικα φορολογικής απεικόνισης.)

Όταν μελλοντικά οι ποσότητες αυτές των προϊόντων θα πουληθούν θα υπολογιστεί το κόστος της προσωρινής μετακόμισης και της ενδιάμεσης εναπόθεσης και θα καταλογιστεί στον αγοραστή σαν τελικό κόστος του προϊόντος, με βάση το τιμολόγιο πώλησης. Η τιμή όμως της πώλησης βάσει των INCOTERMS στο σημείο αυτό λέγεται «EXW», δηλαδή από εργοστάσιο, (ή από αποθήκη). Αν το εμπόρευμα στην συνέχεια πωληθεί με ανάληψη κόστους μεταφοράς από τον πωλητή, αδιάφορο αν πρόκειται για ολόκληρη την διαδρομή, ή για ένα κλάσμα της, το κόστος αυτό προστίθεται από τον πωλητή στην αξία EXW του τιμολογίου πώλησης. Ως είναι αυτονόητο στο τιμολόγιο αναγράφεται ο όρος των INCOTERMS, που θα περιγράφει το σημείο που θα παραδοθεί το εμπόρευμα με δαπάνες του πωλητή. Αυτό θα είναι και το τελικό ποσό που επιβαρύνεται ο πωλητής για το προϊόν του, που μεταλλάχθηκε σε εμπόρευμα, γιατί ιντε πλέον αντικείμενο της συγκεκριμένης σύμβασης πώλησης.

Ο πωλητής επομένως ή αντιπρόσωπος του υποχρεούται να επιλέξει και να συμβληθεί με την ΜΕ ή την ΔΕ, η οποία θα αναλάβει να μεταφέρει και να παραδώσει το εμπόρευμα στο σημείο που προκαθορίστηκε. Όποιο κόστος της μεταφοράς δεν το αναλαμβάνει ο πωλητής το επιβαρύνεται κατά τα γνωστά ο αγοραστής, που καθίσταται στο σημείο παράδοσης κύριος του εμπορεύματος. Προς τον σκοπό αυτό τίθεται στην διαταγή του το μεταφορικό μέσο και εκχωρούνται στο όνομα του τα φορτωτικά έγγραφα. Με την ιδιότητα αυτή επιλέγει και συμβάλλεται με μια ΜΕ ή ΔΕ και αναθέτει την φροντίδα της τυχόν παραπέρα μετακόμισης των εμπορευμάτων προς τον ενδιάμεσο ή τελικό προορισμό που επέλεξε και καθόρισε. Ίσως όμως να επιλέξει να αποθέσει το εμπόρευμα στο σημείο προορισμού που του παραδόθηκε.

Αυτή είναι και η φροντίδα μας στο παρόν έργο: να μην επεκταθούμε σε υποθετικά δεδομένα μέσα στον αχανή χώρο του εμπορίου και της οικονομίας. Προσπαθήσαμε να επικεντρωθούμε στις συμβάσεις έργου και πώλησης, που είναι οι κατ' εξοχήν αφορμές για την διενέργεια της εμπορευματικής μεταφοράς. Αυτό το τονίσαμε και με άλλο τρόπο στο παρόν, πως: «όλοι κάνουν μεταφορά»! Είναι όμως διαφορετική μεταφορά η διακίνηση των

φορτίων μεταξύ των αποθηκών ή των καταστημάτων ενός ομίλου επιχειρήσεων, ή από μια παραγωγική μονάδα προς μια άλλη του ίδιου εργοστασίου, από την μεταφορά ενός εμπορεύματος που πουλήθηκε και πρέπει να μετακομίσει από τον χώρο του πωλητή προς τον χώρο που όρισε ο αγοραστής. Τεχνικά οι τρόποι μεταφοράς είναι όμοιοι και στις δύο περιπτώσεις. Η μεταφορά όμως δεν προσεγγίζεται μόνο τεχνικά, όπως θα διευκρινίσουμε σε λίγο στο ίδιο κεφάλαιο. Τα μεταφερόμενα είδη διακρίνονται επίσης ανάλογα και με την αφορμή και την εν γένει οργάνωση που διακινούνται. Το ζήτημα είναι σοβαρό και για αυτόν τον λόγο αναλύεται διεξοδικά και σε άλλα σημεία του παρόντος, όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο.

Το κρίσιμο σημείο που πρέπει να διευκρινιστεί συνοπτικά και από το σημείο αυτό είναι το γεγονός ότι μόλις παραχθεί ένα προϊόν συσκευάζεται με αυστηρά επιλεγμένο τρόπο:

Α) για να καλύψει σαν μονάδα τις προδιαγραφές της κυκλοφορίας του στην λιανική πώληση μέσα στην αγορά.

Β) Αμέσως μετά ταξινομείται μέσα σε διάφορες συσκευασίες, που περιέχουν μεγαλύτερο αριθμό μονάδων του προϊόντος. Αυτό βοηθά στην εύκολη προβολή και διοχέτευση του προϊόντος στην αγορά, για την πώληση του στην χονδρική, και επιπλέον επιτρέπει την ευχερέστερη λογιστική απεικόνιση του.

Γ) Τέλος συσκευάζεται το προϊόν για να προστατευτεί κατά την μεταφορά. Η συσκευασία αυτή ανταποκρίνεται:

γ1) στις τεχνικές προδιαγραφές των μέσων μεταφοράς,

γ2) στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του μεταφερόμενου είδους,

γ3) στην συνολική ποσότητα της μεταφερόμενης παρτίδας, και τέλος

γ4) στις δυνατότητες στοιβάγματος που επιδέχεται το προϊόν.

Αμέσως μετά τίθεται για την ΕΒΕ ένα σοβαρό οργανωτικό και λειτουργικό ερώτημα. Γιατί έγινε η παραγωγή της συγκεκριμένης παρτίδας του κωδικού αυτού του προϊόντος; Από την πλευρά της μεταφοράς που μας ενδιαφέρει υπάρχουν δύο κύριες αφορμές.

Η πρώτη είναι ότι παρήχθη γιατί υπάρχει σύμβαση πώλησης και πρέπει να μεταφερθεί σαν εμπόρευμα και να παραδοθεί με συσκευασία μεταφοράς στο σημείο που έχει προκαθοριστεί με βάση την σύμβαση πώλησης.

Η δεύτερη είναι η επιλογή και ο σχεδιασμός της ΕΒΕ να προωθήσει τα παραχθέντα προϊόντα της:

α) για να τροφοδοτήσει τα σημεία που αποκεντρώνει την παραγωγή της, ή

β) για να διανείμει και να παραδώσει τα εμπορεύματα στην αγορά, στους χώρους των αγοραστών.

Σημειωτέον ότι στην δεύτερη αυτή περίπτωση η ΕΒΕ έχει το δικαίωμα να διενεργήσει την μετατόπιση των προϊόντων της με ΦΙΧ.

Η μεταφορά με ΦΙΧ και η συσκευασία των προϊόντων που μεταφέρονται με αυτά δεν προσεγγίζεται από το σημείο αυτό. Πρόκειται για μια καθαρά εσωτερική οργάνωση της πώλησης και της διάθεσης των προϊόντων της ΕΒΕ στην αγορά. Το θέμα αυτό αναλύθηκε στο παράρτημα του πρώτου μέρους.

Εκεί αναπτύχθηκαν οι προϋποθέσεις για να θέση σε κυκλοφορία δικά της φορτηγά η ΕΒΕ. Κύρια προϋπόθεση είναι ότι τα μεταφερόμενα είδη θα είναι αποκλειστικά και μόνο τα προϊόντα της ΕΒΕ, ή υπό προϋποθέσεις και οι πρώτες ύλες που προμηθεύεται.

Στην περίπτωση μεταφοράς με ΦΙΧ δεν έχουμε για την ΕΒΕ κόστος μεταφοράς. Με βάση της αρχές του Βιομηχανικού Λογισμού οφείλουμε να κατατάξουμε τα έξοδα μεταφοράς με ΦΙΧ στα έξοδα πωλήσεως. Αυτό που επιβάλλεται είναι να καταχωρούνται σε διάφορους λογαριασμούς, σε τρόπο ώστε να υπάρχει σαφής γνώση για το ύψος τους και τις εποχικές διακυμάνσεις. Λόγω της εποχικότητας δηλαδή είναι ενδεχόμενο να απασχολούνται τα ΦΙΧ εντατικά, πχ διανομή αναψυκτικών το Καλοκαίρι. Αντίθετα να υποαπασχολούνται και να επιβαρύνουν την ΕΒΕ με τα σταθερά τους έξοδα τον Χειμώνα!

Υπάρχει τέλος και μια ενδιάμεση λύση για τις διανομές και παραδόσεις των προϊόντων των ΕΒΕ. Πρόκειται για την περίπτωση μισθώσεως ενός αριθμού ΦΔΧ, η οποία βοηθά στην αποφυγή του σταθερού κόστους των ΦΙΧ. Πρόκειται δηλαδή για την σύναψη μιας **σύμβασης μίσθωσης ΦΔΧ**. Στην επιλογή αυτή καταβάλλεται στον εκμεταλλευτή του ΦΔΧ το συμφωνημένο τίμημα και το όχημα εργάζεται αποκλειστικά για τον μισθωτή ΕΒΕ. Σημειωτέον ότι το μισθωμένο ΦΔΧ οδηγείται από τον ιδιοκτήτη του, ή από έμμισθο οδηγό του ιδιοκτήτη. Το ΦΔΧ απαγορεύεται να οδηγείται από έμμισθο οδηγό του μισθωτή – ΕΒΕ.

Τέλος υπάρχει και το μικτό σύστημα, δηλαδή της χρήσης ενός ελάχιστου αριθμού ΦΙΧ και σε περιόδους αιχμής της μίσθωσης με χρονοναύλωση, ή ανά δρομολόγιο του αναγκαίου αριθμού ΔΧ οχημάτων.

Οι δύο αυτές περιπτώσεις, δηλαδή μεταφορά με ΦΙΧ, ή ΦΔΧ έχουν οργανωτικά σημαντικές διαφορές που άπτονται του κόστους μεταφοράς και επομένως στην διαμόρφωση του τελικού κόστους πωλήσεως του προϊόντος:

Η πρώτη αφορά στο μέγεθος και στο είδος της παρτίδας που θα μεταφερθεί.

Η δεύτερη αφορά στην επιλογή του κατάλληλου μέσου μεταφοράς και του δρομολογίου που θα επιλεγεί.

Η ΕΒΕ γνωρίζοντας την θέση που έχει αποκεντρώσει τα προϊόντα της έχει την δυνατότητα να τα εντοπίσει και να τα προωθήσει προς τον πελάτη από το προσφορότερο σημείο, που συμπιέζει το κόστος μεταφοράς και την διάρκεια του δρομολογίου. Ανάλογα με το μέγεθος και την οργάνωση της ΕΒΕ, το σημείο σύνθεσης και αποστολής της παρτίδας, είναι ενδεχόμενο να βρίσκεται το είδος αυτό στην ΒΑ του ίδιου του εργοστάσιου, ή ενδεχόμενα να έχει αποκεντρωθεί και να έχει αποτεθεί σε άλλο σημείο, το οποίο λειτουργεί υπό την διαχείριση της.

Το γεγονός σε όλες τις περιπτώσεις είναι ότι στην μετακόμιση των προϊόντων οι ποσότητες, οι διαδρομές, ο χρόνος κλπ είναι αποκλειστικά

επιλογή της ίδιας της ΕΒΕ. Τα προϊόντα μετακομίζουν σε αυτήν την περίπτωση, για να αποκεντρωθούν με βάση τον προγραμματισμό και την εμπορική πολιτική της. Αντίθετα στην μεταφορά **εμπορευμάτων** της ΕΒΕ, όλες οι παραπάνω επιλογές και λειτουργίες συμφωνούνται από κοινού μεταξύ της ΕΒΕ και του αγοραστή πελάτη της. Η μεταφορά σε αυτήν την περίπτωση εκτελείται για την εκπλήρωση των όρων της σύμβασης πώλησης των εμπορευμάτων αυτών.

Η διαφορά της μετακόμισης φορτίων με ΦΙΧ και ΦΔΧ

Στο οργανόγραμμα μιας ΕΒΕ υπάρχει πάντα το τμήμα, ή η λειτουργία των πωλήσεων, ή άλλως διαθέσεως των προϊόντων στην αγορά. Στην λειτουργία αυτή εντάσσεται πάντα και το τμήμα συσκευασίας και μεταφοράς, η οποία επιτρέπεται να διενεργηθεί,

α) με φορτηγά Δημόσιας χρήσης, και

β) με φορτηγά ιδιωτικής χρήσης.

Στο παρόν αναλύουμε την μεταφορά με όλα τα μέσα δημόσιας χρήσης, δηλαδή τα βαγόνια, τις ΣΜ και τα φορτηγά αυτοκίνητα Δημόσιας χρήσης.

Για την καλύτερη εμπέδωση του ζητήματος της μεταφοράς με ΦΙΧ θα αναφέρουμε ελάχιστα συγκριτικά στοιχεία και στο σημείο αυτό. **Για αυτά σας παραπέμπουμε στο παράρτημα του πρώτου μέρους.**

Κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις επιτρέπεται σε μία ΕΒΕ να θέσει σε κυκλοφορία ΦΙΧ, για την μεταφορά των προϊόντων, ή των πρώτων υλών της. Η διευκόλυνση αυτή παρέχεται στις ΕΒΕ για διάφορους λόγους, που είναι ανάλογοι με αυτούς που τίθενται σε κυκλοφορία και ιδιωτικά σιδ/κα βαγόνια. Σαν παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε ένα βυτίο ΦΙΧ για την μεταφορά αερίων υπό πίεση, ή υγρού αζώτου, κλπ. Σε γενικές γραμμές τίθενται σε κυκλοφορία ΦΙΧ ειδικών μεταφορών, για φορτία που δεν έχουν ενδιαφέρον να τα θέσουν σε κυκλοφορία οι οδικοί μεταφορείς.

Υπάρχει όμως και μια μεγάλη κατηγορία κοινών προϊόντων, που παράγονται από ΕΒΕ, οι οποίες για δικούς τους λόγους επιλέγουν να τα μεταφέρουν με δικά τους ΦΙΧ. Στην περίπτωση αυτή δεν έχουμε πλέον την αγορά της υπηρεσίας μεταφοράς από τρίτους, δηλαδή έξοδα μεταφορών, αλλά έξοδα πωλήσεως της ΕΒΕ. Αυτό διότι την υπηρεσία της μεταφοράς την παράγει η ίδια ΕΒΕ, όπως ακριβώς παράγει και τα προϊόντα της. Σε αυτήν την περίπτωση πρόκειται για εσωτερικό λειτουργικό κόστος διάθεσης του προϊόντος, το οποίο δεν είναι συγκρίσιμο μεταξύ των ΕΒΕ, γιατί η κάθε μία έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στα παραγόμενα είδη και στην αγορά που τα διοχετεύει.

Πέραν αυτού και οι ποσότητες, οι διαδρομές, η εποχικότητα των ειδών, κλπ, διαφέρουν στην κάθε ΕΒΕ, και έτσι δεν έχουμε σύγκριση κόστους, ή ποιότητας της υπηρεσίας μεταφοράς. Αυτό αναγκάζει την ΕΒΕ να πιέζει όσο είναι δυνατόν το κόστος μεταφοράς των οχημάτων της, χωρίς να έχει κατά συνέπεια μια σύγκριση κόστους μεταφοράς, σε σχέση και σε σύγκριση με μια

ανταγωνιστική της ΕΒΕ, η οποία διακινεί τα δικά της προϊόντα με την χρήση των ΦΔΧ μίας μεταφορικής επιχείρησης.

Το ζήτημα αυτό επομένως δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί από το παρόν έργο, γιατί αυτή η επιλογή ανάγεται στην πολιτική και στους σκοπούς της κάθε ΕΒΕ. Είναι ενδεχόμενο πχ να επιλέγει η ΕΒΕ σε γνώση της ότι η μεταφορά της κοστίζει περισσότερο με τα ΦΙΧ, την ίδια στιγμή όμως εξοικονομεί έξοδα διαφημίσεως και προβολής. Δηλαδή να θεωρεί η ΕΒΕ ότι είναι ορθολογικά οργανωμένη, δεδομένης της διαφημίσεως της από την κυκλοφορία των ΦΙΧ στους δρόμους, με τεράστιες επιγραφές στα πλαϊνά των οχημάτων της. Με άλλα λόγια το κόστος μεταφοράς υπόκειται στις περιπτώσεις αυτές σε οργανωτική συμπίεση, όπως αντίστοιχα το ίδιο συμβαίνει και στην παραγωγή. Ενώ εάν επρόκειτο για μεταφορά με ΦΔΧ η μείωση του κόστους της διάθεσης των προϊόντων στην αγορά, θα προέκυπτε από την σύγκριση τιμών των προσφορών των ΜΕ και την επιλογή της πλέον συμφέρουσας.

Η μεταφορά του κάθε κιλού εμπορεύματος με ΦΙΧ είναι εύκολα υπολογίσιμη. Χρησιμεύει όμως μόνο οργανωτικά στην ΕΒΕ για να καταλογίζει το κόστος αυτό στα παραχθέντα προϊόντα, και βέβαια για να παρακολουθεί την διακύμανση του, προς αποφυγή μιας υπέρμετρης και αδικαιολόγητης διογκώσεως του. Οι παραπάνω προβληματισμοί μας αναγκάζουν να θέσουμε ορισμένα πρακτικά θέματα πάνω στην μεταφορά με ΦΙΧ, σε σύγκριση με την αντίστοιχη μεταφορά με ΦΔΧ:

1) Είναι συμφέρουσα μια μεταφορά αναψυκτικών με ΦΙΧ από την Αθήνα στην Καλαμάτα και επιστροφή του οχήματος κενού φορτίου; Ή θα ήταν συμφέρουσα η μεταφορά με ΦΔΧ και επιστροφή του οχήματος, με ευθύνη του Μ φορτωμένου με τυποποιημένο ελαιόλαδο άλλου πελάτη στην Αθήνα;

2) είναι συμφέρουσα η μεταφορά μίας παλέτας 500 κιλά από την Αθήνα στην Λάρισα με ΦΙΧ, ή η παράδοση της σε μια εξειδικευμένη μεταφορική εταιρεία που λειτουργεί μεταφορικό άξονα στην διαδρομή αυτή, για να ομαδοποιήσει το φορτίο αυτό και με άλλα προϊόντα άλλων πελατών;

3) Είναι συμφέρουσα η λειτουργία στόλου ΦΙΧ για την μεταφορά παγωτών, την στιγμή που ο στόλος αυτός τους χειμερινούς μήνες θα αδρανεί, επιβαρύνοντας την ΕΒΕ με σταθερό κόστος;

4) Είναι συμφέρουσα η επιλογή να μεταφέρεις μαζικά με ΦΙΧ τεράστιες ποσότητες σε αποκεντρωμένες αποθήκες, την στιγμή που ο ρυθμός απορρόφησης των φορτίων από την αγορά είναι βραδύς; Ή μήπως είναι ορθολογικό να μεταφέρεις την αναγκαία ποσότητα με ΦΔΧ την κατάλληλη στιγμή κατ' ευθείαν στον πελάτη, εξασφαλίζοντας οικονομία από την ανώφελη αποθεματοποίηση;

5) Πώς θα οργανωθεί η μεταφορά με ΦΙΧ σε διεθνή κυκλοφορία; Είναι και αυτή η μεταφορά ορθολογική; Με τι επιχειρήματα θα υποδείξει ένας

τεχνοκράτης σε μεγάλους ομίλους διακινήσεως καταναλωτικών προϊόντων να τα συγκεντρώσουν από τους δεκάδες προμηθευτές, για να τα καταλείμουν στα δεκάδες κέντρα διανομής, από τα οποία θα διατεθούν στην συνέχεια στα εκατοντάδες καταστήματα πωλήσεως στην λιανική;

6) Η μέθοδος να κοστολογήσεις την παραγωγή, ή την μεταφορά του προϊόντος με ΦΙΧ, ή ΦΔΧ είναι εύκολη και μία υπόθεση αυτονόητης οργάνωσης της ΕΒΕ. Το δύσκολο είναι να έχεις συγκρίσιμα στοιχεία για το συνολικό κόστος μεταφοράς με χρήση ΦΙΧ, ή ΦΔΧ. Αυτό όμως δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί από ένα τεχνοκράτη που γνωρίζει μόνο το κομμάτι της παραγωγής, της διάθεσης των προϊόντων στην αγορά, ή την συσκευασία. Η ευρύτερη γνώση που βοηθά σε αυτόν τον τομέα είναι η γνώση του ΔΜ, ο οποίος κατέχει επιπλέον και την εμπορευματική μεταφορά, καθώς και την αγορά της χερσαίας μεταφοράς στο σύνολό της.

Ο ΔΜ θα είχε πχ την δυνατότητα να καταλείπει τα μεταφερόμενα είδη και σε ΦΙΧ της εταιρείας, αλλά ταυτόχρονα και σε ΦΔΧ. Με τον τρόπο αυτό θα αποκόμιζε τα οφέλη και των δύο τεχνικών της μεταφοράς. Η λειτουργία αυτή όμως δεν είναι δυνατόν να τεθεί σε κανόνες εφαρμογής, γιατί η κάθε ΕΒΕ χαράζει την εμπορική πολιτική της με διαφορετικά κριτήρια η κάθε μία. Για τον λόγο αυτό και στο παρόν περιγράφουμε το μέγιστο, δηλαδή την χερσαία μεταφορά στο σύνολο της, μέσα στο οποίο υπάρχει και λειτουργεί το ελάχιστο. Στο παρόν αναλύεται η τεράστια οργανωτική λειτουργία για να μεταφέρεις τα διακινούμενα είδη ενός υπερ-παντοπωλείου, από απανταχού της Γής, όπου βρίσκονται οι προμηθευτές, μέχρι τα καταστήματα λιανικής πώλησης.

Δεν αναφερόμαστε όμως στην διανομή δοχείων με πόσιμο νερό για τα ψυκτικά μηχανήματα των διαφόρων χώρων εργασίας εντός της Αττικής. Αυτή η λειτουργία είναι μια δευτερεύουσα εργασία υπό τις εντολές του ΔΜ, ή του Διευθυντή πωλήσεων, χωρίς απαιτήσεις ιδιαίτερης πείρας ή και ειδικών γνώσεων. Αντίστοιχα μπορούμε να αναφέρουμε την παράδοση από μια ΕΒΕ των ειδών διατροφής που παράγει με τα ΦΙΧ στα καταστήματα - πελάτες της.

Η προσπάθεια όμως όλων αυτών των χαμηλόβαθμων υπαλλήλων, προκειμένου να διακριθούν μεταξύ των συναδέλφων τους με χρήση διαφόρων μέσων αυτοπροβολής είναι σύνηθες στην αγορά της μεταφοράς. Η έκφραση «η φωνή πάει σύννεφο» στους χώρους δουλειάς των τμημάτων μεταφοράς δεν καθιερώθηκε τυχαία... Η μισή ένταση της φωνής χρειάζεται για την συνεννόηση με τους οδηγούς και τους λοιπούς συνεργάτες, και η υπόλοιπη ένταση για να καπελώσεις τους συναδέλφους σου! Ένας έμπειρος ΔΜ έχει μεταξύ άλλων και την ικανότητα να διαπιστώσει, ανάλογα με την οχλοβοή στους χώρους εργασίας της μεταφοράς, αν είναι άριστα οργανωμένοι. Αντίστοιχα αντιλαμβάνεται εύκολα και το κλίμα και αν υπάρχει αλληλεγγύη και ευγενής άμυλα μεταξύ των εργαζομένων, ή αυτοπροβολή και προσπάθεια δόλιας αναρρίχησης ορισμένων στην ιεραρχία της ΕΒΕ.

Η τροποποίηση της σύμβασης οδικής μεταφοράς

Μία από τις πλέον κρίσιμες διατάξεις που αναφέρονται στην σύμβαση έργου με τον οδικό Μ είναι το δικαίωμα του εντολέα ή του αποστολέα να τροποποιήσει την σύμβασή του με αυτόν. Εάν δηλαδή έχει και μέχρι πότε διατηρεί το δικαίωμα κατά το χρονικό διάστημα της μετακόμισης του φορτίου να αλλάξει τον προορισμό, τον παραλήπτη, τον αριθμό των δεμάτων, το βάρος του φορτίου, να αιτήσει την επιστροφή του φορτίου, κλπ. Απαραίτητη προϋπόθεση για το δικαίωμα τροποποιήσεως των όρων της συμβάσεως μεταφοράς είναι η κατοχή του ισχύοντος αντιτύπου της συμβάσεως – φορτωτικής που έχει συναφθεί με τον Μ. Αυτό διότι το έγγραφο της μεταφοράς είναι αξιόγραφο και είναι ενδεχόμενο να έχει εκχωρηθεί, πχ σε μία τράπεζα, για την είσπραξη της αξίας του αποσταλμένου εμπορεύματος. Αυτό σημαίνει ότι τώρα πλέον το φορτίο μετακομίζεται από τον Μ, ο οποίος ενώ ενεργεί πάντα με βάση τις αρχικές εντολές που έχει λάβει, το εμπόρευμα είναι στην διαταγή του αγοραστή. Κατά συνέπεια συμπεραίνουμε ότι το εμπόρευμα από την στιγμή της εκχώρησεως του φορτωτικού εγγράφου μεταφέρεται και η αξία του στην διαταγή του νέου κομιστή - αγοραστή, στον οποίο έχει εκχωρηθεί.

Σε κάθε περίπτωση πάντως το δικαίωμα της τροποποιήσεως της συμβάσεως έργου της κάθε οδικής μεταφοράς παύει να υφίσταται από την στιγμή της παραδόσεως των φορτωτικών εγγράφων στον παραλήπτη και βέβαια αμέσως μετά την παραλαβή του εμπορεύματος από αυτόν. Με άλλα λόγια το απώτατο χρονικό σημείο της τροποποίησης της σύμβασης έργου με τον οδικό Μ εντοπίζεται στο χρονικό σημείο της εκπλήρωσης της παροχής του Μ, η οποία κατά κανόνα θα συνίσταται στην παράδοση του μεταφερόμενου πράγματος στον τελικό προορισμό και παραλήπτη. Διαφορετικά δέον να αντιμετωπίζεται το ζήτημα, υπό το πρίσμα αν και κατά πόσο μεταβάλλεται το πρόσωπο του δικαιούχου, ιδίως δε αν ο τελευταίος ζητά τροποποίηση των πλέον σημαντικών όρων της μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να επανεξετάζεται ως ανανέωση της ενοχής και όχι ως τροποποίηση της ήδη υφιστάμενης. Αυτό επιβάλλεται γιατί η μεταβολή του προσώπου του δικαιούχου και των όρων της αρχικής σύμβασης συνιστούν μια σημαντική αυτοτέλεια, αποχωρισμένη στα ουσιώδη σημεία της από την προηγούμενη αρχική σύμβαση.

Αυτό στην απλή γλώσσα της πράξης στην μεταφορά σημαίνει την ακύρωση της αρχικής φορτωτικής και έκδοση νέας, μεταξύ των δύο μερών που είχαν συντάξει την αρχική σύμβαση για την συγκεκριμένη μεταφορά. Η ακύρωση σε αυτήν την περίπτωση σημαίνει ότι θα πρέπει να επιστραφεί στον μεταφορέα το αντίτυπο της φορτωτικής καθώς και κάθε άλλο έγγραφο που έχει υπογράψει ο Μ κατά την παραλαβή του φορτίου. Θα πρέπει δηλαδή να καταστεί η αρχική σύμβαση ως ουδέποτε γενομένη. Εάν δεν ακυρωθούν άπαντα τα αρχικά έγγραφα θα εμφανίζεται ο Μ σαν να έχει παραλάβει δύο αποστολές, αντί μίας, με όσες συνέπειες αυτό συνεπάγεται σε βάρος του Μ!

Διευκρινίζεται ότι στην περίπτωση μεταφοράς με ΦΙΧ δεν ισχύει σύμβαση έργου με ένα Μ, παρά μόνο η σύμβαση η πώλησης, η οποία καθορίζει τους όρους της συμφωνίας μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή. Στην περίπτωση αυτή έχουν εφαρμογή ένα πλήθος άρθρων του ΑΚ που ρυθμίζουν τις συμβάσεις πώλησης. Κυρίως όμως και τις διαφωνίες που θα προκύψουν από αυτές, όπως πχ η υπερημερία, ή η πλημμελής εκτέλεση, κλπ. Πρόκειται για μία έμμεση πλην όμως σαφή επιβεβαίωση της θέσης μας από νομικής πλευράς, ότι η μεταφορά με ΦΙΧ είναι εσωτερική οργάνωση της ΕΒΕ. Αυτή μάλιστα εντάσσεται στην λειτουργία της διάθεσης των προϊόντων της ΕΒΕ στην αγορά.

Διάκριση τρόπου έρευνας των μεταφορών

Το πλήθος των παραμέτρων, που σχετίζονται με την μεταφορά, σε συνδυασμό με την χρησιμότητά τους στην παραγωγή και την οικονομία γενικότερα, έχει γίνει από πολλούς ενασχολούμενους αντικείμενο πολλαπλών ερευνών, μελετών, οικονομικών αναλύσεων, στατιστικών και βέβαια πολιτικών και συνδικαλιστικών παρεμβάσεων. Οι μεταφορές λοιπόν έχουν την μακροοικονομική τους έννοια και επιρροή στην αγορά και την οικονομία, όπου εξετάζεται συνολικά όλο το φάσμα των μεταφορικών μέσων, των ποσοτήτων των φορτίων, των δρομολογίων, της υποδομής κλπ. Η μακροοικονομική έννοια των μεταφορών έχει αναλυθεί επαρκώς από πολλούς συγγραφείς που δίνουν ο καθένας από την σκοπιά του τις στατιστικές και τις κρίσεις του. Στο παρόν εξετάζεται η μεταφορά όπως διαπιστώνετε από την ουσιαστική, την πρακτική και την ευρύτερα χρηστική πλευρά της.

Η μεταφορά αναλύεται δηλαδή τόσο από την σκοπιά του λήπτη της υπηρεσίας μεταφοράς, όσο αντίστοιχα και από την σκοπιά της κάθε είδους ΜΕ ή ΔΕ που την προσφέρει. Άπαντες ενδιαφέρονται ο καθένας για λογαριασμό του να γνωρίζει σε βάθος όλα τα πρακτικά, τα οικονομικά και τα λοιπά χρήσιμα ή και λειτουργικά θέματα υλοποίησης της σύμβασης πώλησης του αγαθού. Ταυτόχρονα όμως αναφέρεται και προσπαθεί να αναλύσει και τις συμβάσεις έργου που προβλέπονται και εμπεριέχονται στην κάθε σύμβαση πώλησης στο σύνολό της. Αυτός είναι και ο λόγος που διακρίνουμε την έννοια της μεταφοράς τόσο από την οικονομική της πλευρά, όσο όμως και από απόψεως τεχνικής, δηλαδή όλων των τεχνικών μέσων που χρησιμοποιούνται για την μετατόπιση ή την ενδιάμεση αποθήκευση των φορτίων.

Η ανάλυση σε βάθος της χερσαίας μεταφοράς είναι κατά κοινή παραδοχή πολύ πιο δύσκολη υπόθεση από μία σφαιρική και μακροοικονομική θεώρηση του αντικειμένου αυτού. Στην μία περίπτωση πρέπει να εκτεθεί και να παρουσιασθεί μία ανάλυση σε βάθος των λειτουργιών της επιχείρησης, που έχει σχέση με τις προμήθειες και τις πωλήσεις, άρα και με το οικονομικό αποτέλεσμα. Στην άλλη περίπτωση πρόκειται για θεωρητικές και ανέξοδες προσεγγίσεις, σε κάθε είδους στατιστικές, σε απολογιστικές διαπιστώσεις ή σχόλια, ακόμα και ευχολόγια ή κριτική.

Όλα αυτά όμως δεν έχουν άμεση σχέση με τον προγραμματισμό, ή την εκτέλεση της μεταφοράς ως και την συνάρτηση που έχει αυτή στην λειτουργία των επιχειρήσεων επί των οικονομικών αξιών και των μετακομίσεων των φορτίων που αναφέρονται σε αυτές. Επιπλέον γίνεται προσπάθεια στο παρόν να περιγραφεί και μία ειδικότητα και οι γνώσεις που πρέπει να συγκεντρώνει ο αρμόδιος για την διακίνηση των αγαθών. Πρόκειται για τον διαχειριστή της μεταφοράς, που επηρεάζει με τις επιλογές του άμεσα το οικονομικό αποτέλεσμα της εταιρείας που εργάζεται. Κατά συνέπεια πρέπει να παρουσιαστούν και να θεμελιωθούν οι απόψεις και οι πληροφορίες μας στο παρόν, με υπεύθυνο και διαρκώς επίκαιρο τρόπο.

Η καθημερινότητα στην διακίνηση των εμπορευμάτων έχει αποδείξει ότι είναι πολύ χρήσιμη η γνώση σε βάθος της μεταφοράς στο σύνολό της, σε όλους τους ενασχολούμενους με την βιομηχανία, το χονδρικό ή το λιανικό εμπόριο. Επιπλέον είναι χρήσιμη στους παρέχοντες τις βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς όπως είναι οι πράκτορες, οι εκτελωνιστές, οι Δ, οι αποθηκευτές, οι κάτοχοι ανυψωτικών μέσων, καθώς και γενικότερα όσοι έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την διακίνηση των αγαθών. Με τον τρόπο αυτό όλοι τους επικοινωνούν καλύτερα με τις τελωνειακές ή τις φορολογικές αρχές, με τους φορείς των μεταφορικών μέσων, και κατανοούν άμεσα και απόλυτα τα προβλήματα της αγοράς της μεταφοράς.

Τέλος η βαθιά γνώση του αντικείμενου παρέχει την δυνατότητα να γίνεται ορθολογική εκτίμηση, για την αξιολόγηση των κάθε είδους προκλήσεων για την λήψη άμεσων αποφάσεων. Πρόκειται για καίριες επιλογές αποφασιστικής σημασίας για τις επιχειρήσεις, που επιδρούν καταλυτικά στα οικονομικά κλπ πλεονεκτήματα ή και αντίστοιχα στα μειονεκτήματα της κάθε απόφασης που αναφέρεται στην διακίνηση των φορτίων. Ουδέν στέλεχος ΕΒΕ δύναται να λάβει μέρος σε συσκέψεις με συναδέλφους του, ή να εισηγηθεί μία λύση σε πρόβλημα της εταιρείας του, αν δεν κατέχει σε βάθος και την μεταφορά!

Το παρόν έργο δεν είναι αυτό που τα λοιπά επιστημονικά συγγράμματα γύρο από το αντικείμενο της μεταφοράς ονομάζουν «εισαγωγή», ή «γενικές αρχές», ή «οικονομική...», ή ακόμα και «Logistics». Ειδικότερα σε ότι αφορά στον όρο «Logistics» δεν τον αναγνωρίζουμε αν πρόκειται για μετακομίσεις φορτίων με ΦΔΧ και βαγόνια, ή με ΦΙΧ. Για τον όρο αυτό θα ασχοληθούμε στο τέταρτο μέρος. Το παρόν έργο μας είναι η αναλυτική παρουσίαση της χερσαίας μεταφοράς σε βάθος, με αναφορά σε όλες τις επί μέρους παραμέτρους που την επηρεάζουν. Η «διεθνής», ή και η «εθνική» χερσαία μεταφορά διακρίνεται επομένως με βάση την δική μας προσέγγιση ανάλογα με την τεχνική που διενεργείται και τις συμβάσεις που συνάπτονται για την υλοποίησή της σε διάφορες κατηγορίες που ακολουθούν.

Οδικές Μεταφορές

Στο είδος αυτό της μεταφοράς λαμβάνει μέρος κατά την μετακόμιση του φορτίου μόνο το φορτηγό αυτοκίνητο, από την αποθήκη αρχικής αποστολής

μέχρι τον τελικό προορισμό. Η μεταφορά θεωρείται ως οδική και στην περίπτωση που το μεταφερόμενο εμπόρευμα πρέπει να αλλάξει φορτηγό αυτοκίνητο κατά την διάρκεια της μεταφοράς του. Ο λόγος για αυτήν την αλλαγή φορτηγού οχήματος δυνατόν να οφείλεται σε ανωτέρα βία, ή σε τυχόν οργανωτικές και λειτουργικές αιτίες που έχουν προκριθεί από τους ενδιαφερόμενους για την εκτέλεσή της οδικής μεταφοράς.

Η αλλαγή του ΦΔΧ επιτυγχάνεται με την διενέργεια μεταφορτώσεων του φορτίου, που εκτελούνται σταδιακά κατά το χρονικό διάστημα της μετακόμισης του φορτίου σε περισσότερα του ενός ΦΔΧ. Για παράδειγμα ένα εμπόρευμα ενός κιβωτίου 115 χγρ μεταφέρεται με ένα μικρό φορτηγό μικτού βάρους 5 τόνων από την αποθήκη του αποστολέα στην ενδιάμεση αποθήκη όπου για λόγους οργανωτικούς συγκεντρώνονται περισσότερες επί μέρους αποστολές. Στην συνέχεια το εν λόγω κιβώτιο φορτώνεται με άλλες αποστολές για τον σχηματισμό ενός πλήρους φορτίου για ένα μεγάλο φορτηγό μικτού βάρους 40 τόνων που θα αναχωρήσει μεταφέροντάς τα όλα μαζί, 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 λέγεται στο σύνολό της οδική, αδιάφορο αν μεσολάβησαν δύο ή ενδεχόμενα τρία οδικά οχήματα και διαφορετικές επιχειρήσεις οδικών μεταφορών. Είναι επίσης αδιάφορο αν το μεταφερόμενο οδικά εμπόρευμα υποστεί μια ή δύο μεταφορτώσεις από ένα φορτηγό σε άλλο ή τέλος χρειάστηκε να υποστεί μια ενδιάμεση μικρής ή μεγάλης διάρκειας αποθήκευση μέχρι να φθάσει στον τελικό προορισμό και 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 την επί μέρους παροχή εκάστου, επιπλέον της μετακόμισης του φορτίου, όπως πχ μεταφορτώσεις, αποθηκεύσεις, στοίβαγμα, πρόσθεση αξίας στο προϊόν, ανασυσκευασίες, κλπ, που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση της σύμβασης και την ολοκλήρωση της μεταφοράς.

Σε ότι αφορά στην ανάλυση δηλαδή μίας μόνο σύμβασης χερσαίας μεταφοράς είναι δυνατόν να δεχθούμε, ότι και μόνη της είναι μικτή, γιατί περιέχει περισσότερες της μίας ποιοτικά, ως προς το αντικείμενο παροχές του μεταφορέα, επιπλέον δηλαδή της μετακόμισης του φορτίου, ως πχ. την φόρτωση, την εκτέλεση τελωνειακών εργασιών, την φύλαξη κλπ. Κατά μείζονα λόγο επομένως όταν ισχύουν διαδοχικά πολλές συμβάσεις οδικής μεταφοράς είναι βέβαιο ότι για την υλοποίηση τους

θα προκύψουν ποικίλες επιπρόσθετες παροχές των μεταφορέων. Αυτός είναι και ο λόγος, που αποκαλούνται στο παρόν ως «μικτές διαδοχικές συμβάσεις οδικής μεταφοράς». (Βλέπε και αλλαχού, επίσης ΑΚ άρθρα 681 και επόμενα.)

Η παραπάνω διαπίστωση επιβεβαιώνει την γνώμη μας ότι η παρακολούθηση της κάθε μεταφερόμενης παρτίδας πρέπει να βασίζεται στην σύμβαση που έχει συναφθεί με τον εκάστοτε οδικό Μ και για την συγκεκριμένη διαδρομή. Επιπλέον δε σημαντική είναι και η διευκρίνιση πως την σύμβαση αυτήν την συνάπτει κατ' αρχήν ο προμηθευτής ή ο αγοραστής με τον Μ, ανάλογα με τον όρο παράδοσης που προβλέπεται στην σύμβαση πώλησης. Είναι όμως ενδεχόμενο την σύμβαση έργου να την συνάπτει με τον Μ και οποιοσδήποτε εμπλεκόμενος τρίτος, ο οποίος μεσολαβεί για λογαριασμό τους.

Η έννοια της οδικής διεθνούς μεταφοράς με αμοιβή

Οδική διεθνής είναι η μεταφορά που έχει ως τόπο παραλαβής και αναχωρήσεως των εμπορευμάτων και τόπο προορισμού και εκφορτώσεως δύο διαφορετικές χώρες. (βλέπε σύμβαση CMR άρθρο 1 παρ. 1, Ν. 559 /1977 ΦΕΚ 78/12. 03. 1977)

Το ουσιώδες όμως στοιχείο της οδικής μεταφοράς είναι αυτό που αναφέρεται στον ίδιο Ν. 559/77 στο άρθρο 2 παρ. 1. Εκεί ορίζεται ρητά ότι **το όχημα** που μεταφέρει 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, δηλ. η CMR.

Η προαναφερθείσα νομική επιταγή της διεθνούς συμβάσεως CMR είναι θεμελιώδους σημασίας. Αυτό διότι από ελλιπή γνώση του αντικειμένου ορισμένοι θεωρητικοί συγγραφείς και δυστυχώς και κρατικές υπηρεσίες ονομάζουν τις μεταφορές των ΦΔΧ οχημάτων που μεταφέρονται για ένα τμήμα του ταξιδιού τους με τον σιδ/μο ή πλοίο, ότι πρόκειται για συνδυασμένες μεταφορές! Αυτό συνιστά μια τραγικά λαθεμένη γενίκευση που αδικεί και υποβαθμίζει τεχνικά το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Εδώ πρέπει να υπογραμμιστεί η σημασία της προηγούμενης παραγράφου και ειδικά η λέξη «όχημα», που υπογραμμίστηκε σκόπιμα δύο φορές. Θα μας χρειαστεί στα επόμενα για να γίνει κατανοητή η έννοια της συνδυασμένης μεταφοράς (ΣΜ). Οι ΣΜ είναι μια ειδική κατηγορία οδικών μεταφορών και χρήζει χωριστής ανάλυσης.

Στην συνέχεια ο Νόμος της σύμβασης CMR στο ίδιο άρθρο διευκρινίζει, ότι: «ισχύει υπό τον όρο ότι οποιαδήποτε απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση παραδόσεως των εμπορευμάτων που προκύπτει κατά την διάρκεια της μεταφοράς με το άλλο μέσο **δεν προεκλήθη εκ πράξεως ή αμελείας του οδικού μεταφορέως.** Αν υπάρξει απώλεια βλάβη ή καθυστέρηση που δύναται να συμβεί κατά την διάρκεια και λόγω της μεταφοράς με το άλλο

μέσο, δεν εφαρμόζεται η σύμβαση οδικής μεταφοράς, **αλλά η σύμβαση μεταφοράς του άλλου μεταφορικού μέσου**».

Άρα για την χερσαία μεταφορά που μας ενδιαφέρει αποζημιώνει ο σιδ/μος το ΦΔΧ για τις ζημιές που θα του προκαλέσει, με βάση την δική του σύμβαση CIM / COTIF των σιδ/κών μεταφορών. Ο αποστολέας – εντολέας δηλαδή των εμπορευμάτων δεν δύναται να στραφεί σε περίπτωση ζημιάς κατά του οδικού μεταφορέα, αλλά κατά του σιδ/μου, σαν να είχε συνάψει με τον σιδ/μο ο ίδιος ο αποστολέας την σύμβαση σιδ/κής μεταφοράς. (βλέπε παρακάτω την διάκριση από νομικής πλευράς της ΣΜ από την σύνθετη μεταφορά). Το αντίστοιχο ισχύει όταν το ΦΔΧ μεταφέρεται επί οχηματαγωγού πλοίου. Το πλοίο αποζημιώνει το ΦΔΧ στην περίπτωση που θα του προκαλέσει ζημιά. Με μια γενική προσέγγιση του θέματος αυτού δύναται να γίνει αποδεκτό πως το ΦΔΧ χαρακτηρίζεται για το πλοίο ή τον σιδ/μο σαν μεταφερόμενο φορτίο. Όπως δηλαδή αποζημιώνεται ένα μηχάνημα, από το πλοίο και τον σιδ/μο κατ' ανάλογο τρόπο αποζημιώνεται και το ΦΔΧ με το εμπόρευμα.

Την έννοια της οδικής μεταφοράς συμπληρώνει και η σύμβαση TIR (N. 1020/1980 ΦΕΚ 32 τεύχος Α) η οποία στο πεδίο εφαρμογής της προβλέπει, ότι ισχύει για τις μεταφορές εμπορευμάτων με οδικά οχήματα ή εμπορευματοκιβώτια (ε/κ), 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, δεν θα σταματήσει βέβαια η μεταφορά να χαρακτηρίζεται σαν οδική. Αυτό που αλλάζει είναι η σύμβαση έργου της μεταφοράς που θα ισχύσει, και ενδεχόμενα το τελωνειακό ή το ιδιοκτησιακό καθεστώς κάτω από το οποίο διακινείται. Αν συνεχίσει δηλαδή με νέα σύμβαση οδικής μεταφοράς με άλλο οδικό μεταφορικό μέσο άλλου μεταφορέα, θα έχουμε κατά τα προαναφερθέντα μια οδική μεταφορά μικτών διαδοχικών συμβάσεων.

*** Η έννοια της μεταφόρτωσης στην χερσαία μεταφορά**

Πριν την ανάπτυξη των ΣΜ τα υποκείμενα εμπορεύματα μετακόμιζαν φορτωμένα σε σιδ/κά 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 καθίστατο πολλές φορές αναγκαίο να αλλάξει το μεταφορικό μέσο.

Σε αυτήν την περίπτωση, και ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου στο τελωνείο, γινόταν παρουσία τελωνειακού οργάνου η αλλαγή του μεταφορικού μέσου. Δηλαδή παραβίαζαν τις σφραγίδες του φορτωμένου οχήματος και μεταφόρτωναν το περιεχόμενό του στο άλλο όμοιο ή διαφορετικό μεταφορικό μέσο, που είχε επιλεγεί για την συνέχιση της μεταφοράς. Η παρειαρισκόμενη τελωνειακή αρχή ήλεγχε την εξουσιοδότηση του νέου Μ να διακινεί υποκείμενα φορτία και έθετε εκ νέου σφραγίδες στο νέο μεταφορικό μέσο και πιστοποιούσε 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 ορισθέντα τόπο και το τελωνείο προορισμού.

Συμπερασματικά λοιπόν διαπιστώνουμε ότι μεταφόρτωση υπό ένα τελωνειακό καθεστώς υφίσταται μόνο όταν παραβιάζονται οι σφραγίδες του μεταφορικού μέσου για να αλλάξει το φορτίο το μεταφορικό μέσο με το οποίο είχε εκκινήσει αρχικά το δρομολόγιό του. Αντίστοιχα μεταφόρτωση υπάρχει όταν για διάφορους λόγους εκφορτωθεί το φορτίο από ένα ε/κ για να φορτωθεί σε άλλο ε/κ ή σε ένα άλλο μεταφορικό μέσο. Στις ΣΜ όμως δεν υφίσταται θέμα να θεωρηθεί ως τελωνειακή μεταφόρτωση του ε/κ η αλλαγή του μεταφορικού μέσου, ως πχ από το φορτηγό αυτοκίνητο στο βαγόνι ή και αντίθετα, εάν αυτή διενεργηθεί με το ε/κ ως έχει αυτό σφραγισμένο από το τελωνείο αναχωρήσεως και συνοδεύεται από το προβλεπόμενο δελτίο TIR, ή την εγγύηση T.

Ως είναι αυτονόητο μεταφόρτωση διενεργείται και σε ελεύθερα εμπορεύματα από τελωνειακής πλευράς, οπότε σε αυτά εκλείπει η υποχρεωτική παρουσία της τελωνειακής αρχής. Αυτό είναι αναγκαίο γιατί το επιβάλλει τεχνικά η ορθολογική οργάνωση της διαχείρισης της μεταφοράς. Πέραν αυτών που αναλύσαμε στην προηγούμενη παράγραφο σχετικά με την μεταφόρτωση, θα πρέπει να επεκτείνουμε την έννοια αυτή ευρύτερα, οπότε μπορούμε να διακρίνουμε:

- A) Μεταφόρτωση ενός εμπορεύματος από ένα ε/κ σε ένα άλλο ε/κ,
- B) Μεταφόρτωση ενός εμπορεύματος από ένα ε/κ σε ένα άλλο μέσο μεταφοράς, ως πχ σε κοινό βαγόνι ή σε ΦΔΧ.
- Γ) Μεταφόρτωση ενός εμπορεύματος από ένα μεταφορικό μέσο σε ένα όμοιο του. Πχ από βαγόνι σε βαγόνι, ή από ΦΔΧ σε άλλο ΦΔΧ.
- Δ) Μεταφόρτωση ενός φορτίου από ένα μέσο μεταφοράς σε ένα άλλο. Πχ από φορτηγό ΦΔΧ σε ένα σιδ/κο βαγόνι,
- Ε) Μεταφόρτωση ενός τμήματος του μεταφορικού μέσου από ένα μέσο μεταφοράς σε ένα άλλο, ως πχ μια νταλικά από το τραίνο στο πλοίο.

ΣΤ) Μεταφόρτωση ολόκληρου του μέσου μεταφοράς από ένα μέσο σε ένα άλλο. Πχ ενός βαγονιού σε πλοίο, ή ενός ασυνόδευτου ΦΔΧ σε βαγόνι.

Σημειωτέον ότι αν το φορτίο από τα παραπάνω μέσα μεταφοράς εναποτεθεί πρωτίτερα στο έδαφος, η την πύλη εκφορτώσεως μιας αποθήκης, η ενέργεια αυτή ονομάζεται **εκφόρτωση** και έχει εντελώς διαφορετική νομική αντιμετώπιση ως προς την σύμβαση μεταφοράς, από ότι οι παραπάνω περιγραφείσες τεχνικές εργασίες **μεταφόρτωσης**. Το φορτίο που έχει εκφορτωθεί υπόκειται **σε εκ νέου φόρτωση** του σε άλλο μέσο μεταφοράς. Σε αυτήν την περίπτωση δέον όπως εξεταστεί:

- 1) Κατά πόσον η σύμβαση που είχε συναφθεί προέβλεπε την εκφόρτωση αυτή.
- 2) Αν η συνέχεια του δρομολογίου είναι αντικείμενο νέας σύμβασης ή της αρχικής.
- 3) Κατά πόσο είναι ασφαλισμένο το φορτίο στο σημείο που εκφορτώθηκε.
- 4) Ποιος είναι ο εντολέας της μεταφοράς που αρχίζει με το άλλο μέσο μεταφοράς.
- 5) Αν η εργασία εκτελείται στα πλαίσια αναδιανομής του φορτίου, ή λόγω τεχνικής αδυναμίας του Μεταφορέα, ή ανωτέρας βίας, να συνεχίσει την μεταφορά.
- 6) Εμφανίζεται η εργασία αυτή στο βιβλίο αποθήκης; ή εκτελείται από τον αποθηκάριο στην απέξω, δηλαδή εξωλογιστικά;

Στην ελληνική βιβλιογραφία, σε αναρτήσεις στο διαδίκτυο και στην ξενόγλωσση θεωρία, αναφέρεται για τις παραπάνω περιπτώσεις, καθώς και για άλλες η έννοια «Cross Docking». Με βάση τις απόψεις μας θεωρούμε ότι πρόκειται για μια φάση της εκτέλεσης της μεταφοράς αξιών και φορτίων. Το βέβαιο είναι, ότι το «Cross Docking» δεν μπορεί να αναλυθεί με φωτογραφίες, ή τεχνικά σχέδια, ή την περιγραφή του τρόπου εργασίας μίας αποθηκευτικής επιχείρησης. Το «Cross Docking» ακτινογραφείται και αναλύεται με την σύμβαση πώλησης, ή έργου, σε εκτέλεση των οποίων διακινείται το φορτίο. Την κρίσιμη στιγμή «Cross Docking» διακινείται η αποστολή σε ένα χώρο που υπάρχουν κτιριακές εγκαταστάσεις, μέσα μεταφοράς, βοηθητικά μέσα μεταφοράς, καθώς επίσης τα πρόσωπα της μεταφοράς, ίσως τελωνειακοί, εκτελωνιστές ΜΕ, ΔΕ, κλπ.

Για να υπάρχει οργάνωση και εφαρμογή των θεσμοθετημένων ρυθμίσεων πρέπει η διαχείριση του είδους να απεικονίζεται επομένως με μεταφορικές καταχωρήσεις. Με άλλα λόγια το «Cross Docking» δεν εκφράζεται με την καλλιτεχνική φαντασία και έμπνευση του τεχνικού σχεδιαστή, ούτε αποθανατίζεται πάνω σε μια φωτογραφία, πολύ περισσότερο δεν περιγράφεται με λόγια. Η κάθε περίπτωση περιγραφής της ροής ενός αγαθού είναι εξατομικευμένη και εκτελείται με βάση την σύμβαση που έχει καταρτιστεί. Το σύνολο του παρόντος έργου περιλαμβάνει **τα πάντα** γύρω από την ροή του αγαθού από την στιγμή που θα παραχθεί ως προϊόν, μέχρι να εκπληρωθεί ο σκοπός που παρήχθη.

Κατά συνέπεια οποιαδήποτε τεχνική, εμπορική, λογιστική, νομική, κλπ έννοια ή ερμηνεία και να δίνεται στο «Cross Docking», σίγουρα θα έχει αναπτυχθεί στο παρόν έργο μας. Λόγω της σπουδαιότητας όμως του όρου, επανερχόμαστε στην σελίδα 405. Προς το παρόν αρκεί η διευκρίνιση, ότι σε όλες τις περιπτώσεις «Cross Docking» πρόκειται για ένα κωδικό κίνησης στο πρόγραμμα του ΗΥ, όλων των εμπλεκομένων προσώπων, η οποία δηλώνει την θέση του φορτίου. Επιπλέον ότι τελείωσε μια φάση μεταφοράς και αρχίζει μία νέα. Αυτή είναι η δυσκολία που πρέπει να αντιμετωπίσει εξάλλου η θεωρία, για να κατανοήσει και να ερμηνεύσει την μεταφορά στο σύνολο της.

Η έννοια της σύνθετης μεταφοράς

Πολλές φορές όμως είναι δυνατόν να συμβεί να μεταφερθεί το εμπόρευμα και το οδικό

όχημα επάνω σε άλλο μέσο μεταφοράς. Για παράδειγμα, ένα φορτίο λιπάσματα μεταφέρεται οδικά από την Γερμανία στην Βενετία, για να φορτωθεί όπως είναι ως όχημα στο οχηματαγωγό πλοίο, με προορισμό την Πάτρα. Σε αυτήν την περίπτωση ισχύουν για την ίδια μεταφορά του ΦΔΧ και των λιπασμάτων ταυτόχρονα δύο συμβάσεις, δηλ. η CMR μεταξύ οδικού μεταφορέα και του εντολέα του, και η σύμβαση μεταξύ της ναυτιλιακής εταιρείας και του εντολέα της, που στην περίπτωση μας είναι ο οδικός Μ. Ποια εκ των δύο συμβάσεων θα έχει εφαρμογή αν σημειωθεί απώλεια ή βλάβη κατά την μεταφορά του ΦΔΧ επί του πλοίου, θα εξαρτηθεί από τα πραγματικά περιστατικά, με βάση αυτά που διευκρινίσαμε στα προηγούμενα.

Διαπιστώνεται δηλαδή ότι ισχύει μία σύμβαση που έχει συναφθεί μεταξύ του οδικού μεταφορέα και της ναυτιλιακής εταιρείας, για ένα φορτωμένο οδικό όχημα, πλην όμως για το πλοίο και την ναυτιλιακή εταιρεία θεωρείται ως εμπόρευμα. Η σχέση αυτή επισφραγίζεται πάντα με την σύναψη μιας σύμβασης υπό την μορφή φορτωτικής, ή «εισιτηρίου του караβιού», όπως αποκαλείται, μεταξύ ναυτιλιακής εταιρείας και οδικού Μ. Η σύμβαση αυτή ανεξάρτητα με τα συμβαλλόμενα μέρη δεν παύει να είναι μία χωριστή μεταφορά. Η δεύτερη σύμβαση είναι η αρχική που καταρτίσθηκε κατά την αναχώρηση μεταξύ του εντολέα ή αποστολέα και της επιχείρησης οδικών μεταφορών. **Αυτήν την τεχνική της μεταφοράς που συνταξιδεύουν δύο μεταφορικά μέσα ταυτόχρονα, πλοίο και ΦΔΧ, την ονομάζουμε εμείς σύνθετη θαλάσσια μεταφορά.** Το ίδιο βέβαια ισχύει όταν συνταξιδεύουν φορτηγό αυτοκίνητο και σιδ/κό βαγόνι, το είδος αυτό της μεταφοράς είναι και σε αυτήν την περίπτωση **σύνθετη σιδ/κη μεταφορά.**

Διευκρίνιση:

Διαπιστώσαμε στις τελευταίες παραγράφους ότι όταν το ΦΔΧ μεταφέρεται επί άλλου μεταφορικού μέσου ως πχ πλοίου ή σιδ/μου, ισχύουν δύο συμβάσεις αναφερόμενες στην ίδια μετακόμιση του εμπορεύματος. Δηλ. αυτή του οδικού μεταφορέα με τον πελάτη του (CMR), η δεύτερη του πλοίου με τον οδικό μεταφορέα, ή του σιδηροδρόμου με τον οδικό μεταφορέα (CIM). Μια τρίτη εκδοχή θα ήταν η CMR να ρύθμιζε ενδεχόμενα την σχέση των δύο μέσων

μεταφοράς πχ του οδικού μεταφορέα και σιδ/μου, ή του πλοίου. **Με βάση όμως τον ορισμό της σύμβασης CMR δεν έχει εφαρμογή. Εφαρμόζεται κατά τα προηγούμενα μόνο η σύμβαση των μεταφορέων των άλλων μέσων μεταφοράς, του πλοίου δηλαδή, και του σιδ/μου. (Η CMR ως διεθνής σύμβαση κυρωμένη με νόμο κατισχύει κάθε διάταξης νόμου που έρχεται σε αντίθεση με αυτήν).**

Σύνθετες ελληνικές οδικές μεταφορές διενεργούνται κατά εκατοντάδες καθημερινά όπου τα ελληνικά φορτηγά μεταφέρονται με πλοία από την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα προς και από την Ιταλία. Αντίστοιχα σύνθετες μεταφορές διενεργούν οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς και στο εσωτερικό της Πατρίδας μας προς την Κρήτη ή τα άλλα μεγάλα νησιά μας. Εκτός αυτού πολυάριθμες σύνθετες οδικές μεταφορές πραγματοποιούνται καθημερινά στην Αυστρία και την Ελβετία όπου για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος ή και λόγω της προσωπικής επιλογής, διακινούνται τα ΦΔΧ οχήματα για όλη την διαδρομή της Αυστρίας προς Γερμανία και αντιστρόφως επί βαγονιών. Με άλλα λόγια σύνθετη θεωρούμε την μεταφορά όταν σε ένα τμήμα της διαδρομής το ένα οδικό μεταφορικό μέσο μεταφέρεται επί ενός άλλου μεταφορικού μέσου, εκτός όμως του πλαισίου και των προϋποθέσεων της συνδυασμένης μεταφοράς, ανάλυση της οποίας ακολουθεί στα επόμενα.

Στο σημείο αυτό χρειάζεται να διευκρινιστούν τα παρακάτω ισχύοντα στις συμβάσεις των εμπλεκόμενων κατά την εκτέλεση της σύνθετης μεταφοράς:

- 1) Η αρχική σύμβαση πώλησης μεταξύ πωλητή και αγοραστή σχετικά με το ποσόν και τον τρόπο πληρωμής της αξίας του εμπορεύματος είναι πάντα σε ισχύ.
- 2) Η συμφωνία για την ανάληψη του κόστους της μεταφοράς μεταξύ πωλητή και αγοραστή με βάση τους INCOTERMS είναι πάντα σε ισχύ.
- 3) Η σύμβαση έργου μεταξύ του οδικού Μ και του πελάτη του, αποστολέα, ή εντολέα, ή εμπλεκόμενου τρίτου είναι πάντα σε ισχύ.
- 4) Η σύμβαση έργου για την μεταφορά του ΦΔΧ επί του πλοίου ή του βαγονιού εκτελείται εκείνη την στιγμή και βέβαια είναι σε ισχύ. Το κρίσιμο είναι ότι μόνο αυτή θα εφαρμοστεί μεταξύ όλων των συμβάσεων αν προκύψει πρόβλημα κατά την διάρκεια της μεταφοράς του ΦΔΧ με το πλοίο ή το βαγόνι.

Δεδομένου όμως ότι τεχνικά είναι αδύνατη η εκτέλεση μίας σύμβασης πώλησης σε ότι αφορά στην μετακόμιση του εμπορεύματος με μία και μόνο σύνθετη μεταφορά, πρέπει να δεχθούμε ότι αυτή αποτελεί ένα τμήμα της οδικής μεταφοράς. Άρα λοιπόν **σύνθετη μεταφορά είναι μία επί μέρους σύμβαση έργου που περιλαμβάνεται εντός του συνόλου των μικτών διαδοχικών συμβάσεων που συνάπτονται μεταξύ αυτών που παρέχουν υπηρεσίες μετακόμισης φορτίων και αποσκοπεί στην εκτέλεση ενός τμήματος διαδρομής της οδικής μεταφοράς.** Με άλλα λόγια η σύμβαση της σύνθετης μεταφοράς συνάπτεται πάντα μεταξύ δύο φορέων που εκμεταλλεύονται μέσα μεταφοράς. Αυτό σημαίνει επίσης ότι οι μόνοι που **δεν** συμμετέχουν στην

σύμβαση της σύνθετης μεταφοράς είναι ο πωλητής και ο αγοραστής του εμπορεύματος.

Παρατήρηση:

Οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς έχουν το μειονέκτημα ότι λόγω ελλείψεως φορτίων επιστρέφουν τα οχήματά τους εκ των ελληνικών νήσων κενά φορτίου. Η αυξημένη δαπάνη εξ αυτού του λόγου είναι προφανής. Για να αποφύγουν την επιβάρυνση αυτή, προσπαθούν να οργανώσουν τις επιστροφές των οχημάτων σε τρόπο που σε ένα φορτηγό αυτοκίνητο να φορτώνονται κενές καρότσες άλλων φορτηγών. Με τον τρόπο αυτό επιστρέφει μειωμένος αριθμός φορτηγών σε σχέση με τα φορτηγά που αναχώρησαν φορτωμένα πχ από τον Πειραιά, ή την Ραφήνα. Η αυτονόητη ενέργεια εκ μέρους των μεταφορέων ΦΔΧ θεωρείτο κατά παράδοξο τρόπο ως παράνομη και απαγορευόταν από τις λιμενικές αρχές. Πιστεύουμε ότι εφ' όσον η στήριξη των οχημάτων είναι ασφαλής, δεν θα πρέπει να απαγορεύεται η ενέργεια αυτή που μειώνει το κόστος της μεταφοράς. Φρόνιμο θα ήταν να εκπονηθούν από ειδικούς τεχνοκράτες κανόνες ασφαλείας, με συγκεκριμένες οδηγίες ως προς τον τρόπο στήριξης των οχημάτων. Δίχως την ύπαρξη αυτών των κανόνων δικαίως το κάθε λιμενικό όργανο θεωρεί ως παράνομη αυτήν την ειδική φόρτωση των οχημάτων.

Συμπέρασμα:

Α) Όταν το ΦΔΧ επιστρέφει με πλοίο ή σιδ/μο κενό φορτίου δεν υπάρχει σύνθετη μεταφορά, διότι δεν υπάρχει φορτίο στο ΦΔΧ και επομένως ισχύουσα σύμβαση πώλησης, βάσει της οποίας θα μετακόμιζε το φορτίο. Υπάρχει απλά μια θαλάσσια μεταφορά ενός οχήματος.

Β) Για τον ίδιο λόγο όταν το ΦΔΧ είναι φορτωμένο με όχημα της ίδιας εταιρείας δεν υφίσταται σύνθετη μεταφορά. Εδώ πρόκειται για θαλάσσια μεταφορά των ΦΔΧ της εταιρείας, ανεξάρτητα με τον... τρόπο συσκευασίας τους.

Γ) Αν όμως το φορτωμένο όχημα ανήκει σε άλλη εταιρεία, έχουμε μεταφορά φορτίου και επομένως τεχνικά η μεταφορά είναι σύνθετη, άσχετα αν εκτελεστεί δωρεάν! ή ίσως με τον όρο της αμοιβαιότητας με τον άλλο Μ.

Οι συνεχείς πιέσεις και διαμαρτυρίες των μεταφορέων είχαν σαν αποτέλεσμα να εκδώσει το ΥΜΕΤ το έγγραφο 81/8659/881/16.02.2010 με το οποίο λύνεται ο παραπάνω ζημιογόνος παράγων σε βάρος των μεταφορέων. Με αφορμή αυτό επαναλαμβάνουμε την πάγια θέση μας, που πρέπει να λαμβάνουν υπόψη άπαντες οι εργαζόμενοι στην αγορά της μεταφοράς δηλαδή το αξίωμα: όλα περί την μεταφορά ήταν αρχικά παράνομα. Τα οχήματα δεν είχαν πιστοποίηση καταλληλότητας, οι οδηγοί στερούντο άδεια οδήγησης κλπ. Το Κράτος όμως έσπευδε βραδέως για να ρυθμίσει εκ των υστέρων κάθε εμφανιζόμενο κενό ή δυσλειτουργία. Ιδού μία από τις άπειρες

αυτές περιπτώσεις. Το απογοητευτικό όμως είναι να υφίσταται η διευκρίνιση, ή η ρύθμιση ενός προβλήματος από την κρατική υπηρεσία, και να προσκρούει ο Μ ή ο Δ την κρίσιμη στιγμή στην άγνοια του οργάνου που του προξενεί δυσκολία και άρνηση να επιτρέψει την συνέχιση του δρομολογίου.

Αυτό συμβαίνει κυρίως με νέους υπαλλήλους που είναι πλημμελώς έως και ουδόλως ενημερωμένοι από την υπηρεσία τους, και παρόλα αυτά απαιτούν να έχουν σε όλα τον τελευταίο λόγο! Οι ΔΜ για να προστατέψουν την εταιρεία τους, οφείλουν να τηρούν σχολαστικά ένα χωριστό αρχείο με τις διατάξεις που διέπουν το κάθε είδος μεταφοράς που διενεργούν. Η οργάνωση αυτή θα αποδείξει ότι είναι διαρκώς χρήσιμη, για την απρόσκοπτη διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου. Σε διαφορετική περίπτωση δεν θα έχει η ΜΕ την δυνατότητα να αντιμετωπίζει τα προβλήματα, τα πρόστιμα και τις καθυστερήσεις. Ταυτόχρονα και η προσωπική τήρηση αυτών των αρχείων βοηθά τα μέγιστα και την σταδιοδρομία του ΔΜ. Είναι εντελώς διάφορο να αιτήσεις μια θέση εργασίας σε μια ΜΕ, ΔΕ, ή ΕΒΕ με την κατάθεση των τίτλων σπουδών και την όποια προϋπηρεσία και μόνο, σε αντίθεση με την επίδειξη επιπλέον αυτών και 10 φακέλων, που θα περιέχουν την πλήρη νομολογία και τις ρυθμίσεις που διέπουν όλες τις προσεγγίσεις της χερσαίας μεταφοράς στο σύνολό της!

Οι οδικές μεταφορές χρηματοδοτούνται ως συνδυασμένες

Η έννοια της σύνθετης μεταφοράς πρέπει να γίνει πλήρως κατανοητή γιατί έχει πέραν των τεχνικών και δυσδιάκριτες νομικές κυρίως διαφορές. Αναφέρεται ένα παράδειγμα στο σημείο αυτό για τις ΣΜ με το πλοίο και το αυτοκίνητο για να υπάρξει ο σαφής τους διαχωρισμός με τις σύνθετες. Το ΠΔ 431/95 αναφέρει πχ για τις ΣΜ με πλοίο, ότι το οδικό όχημα πρέπει να διανύσει μία απόλυτα καθορισμένη οδική χιλιομετρική διαδρομή. Ορθό όμως είναι να λάβουμε αυτόν τον περιορισμό υπόψη, γιατί η ΕΕ χρηματοδοτεί τις ΣΜ και θα πρέπει να γνωρίζουμε αυτές τις προϋποθέσεις. Υπογραμμίζεται λοιπόν πως μόνο μια οδική διαδρομή μήκους 150 χιλ από και προς το λιμάνι χαρακτηρίζει την μεταφορά ως ΣΜ. Πέραν αυτής της χιλ. απόστασης η μεταφορά πλοίου αυτοκινήτου δεν είναι συνδυασμένη! Εμείς λοιπόν την μεταφορά όπου συνταξιδεύουν 2 μεταφορικά μέσα ταυτόχρονα, χωρίς να προβλέπεται από τον νόμο και την ΕΕ ότι είναι συνδυασμένη, την ονομάσαμε σύνθετη.

Ενδεχόμενα όμως να υπάρχουν στο σημείο αυτό αντίθετες απόψεις. Εμείς κάνουμε στο βιβλίο αυτό ορισμένα θέματα ξεκάθαρα, για να έχουν πρακτικό όφελος στους κάθε ιδιότητας ενδιαφερόμενους. Ο κύριος κριτής που διακρίνει την διαφορά της σύνθετης από την ΣΜ είναι η ΕΕ που έχει ξεκάθαρη άποψη για το θέμα, γιατί με τα αλάθητα κριτήριά της αποφασίζει, ποια είναι ΣΜ, για να την χρηματοδοτήσει, και ποια δεν είναι. Το νομικό μέρος, δηλαδή η σύμβαση που συνάπτεται, στην σύνθετη μεταφορά, είναι ουσιώδους σημασίας, πλην όμως δεν είναι αυτή μόνο, που την λαμβάνεται υπόψη η ΕΕ. Τα κριτήρια της ΕΕ για τον τεχνικό χαρακτηρισμό της χερσαίας μεταφοράς

είναι κρυστάλλινα γιατί πίσω από τις ΣΜ κρύβονται και χρηματοδοτήσεις, μέσω του προγράμματος Μάρκο Πόλο. Για να βοηθήσουμε τους ΔΜ ή τυχόν τολμηρούς Έλληνες συνδικαλιστές και ιδιαίτερα για την ΟΦΑΕ και το ΣΧΕΜ δίνουμε την διεύθυνση στην ΕΕ. Εκεί έχουν το δικαίωμα αν το επιθυμούν οι συνδικαλιστές των Ελλήνων οδικών μεταφορέων να καταθέσουν τα προγράμματά τους για να αιτήσουν και να λάβουν χρηματοδότηση:

EUROPEAN COMMISSION

DIRECTORATE – GENERAL FOR ENERGY AND TRANSPORT

Mail: European Commission – Office: DM28 02/75 – BE 1049 Brussels

Address Rue De Mot/De Motstraat 28 BE 1049 Bruxelles.

Η έννοια της μικτής μεταφοράς

Μικτή μεταφορά είναι η μετακόμιση ενός φορτίου που εκτελείται διαδοχικά με μεταφορτώσεις από δύο ή περισσότερα διαφορετικά μεταφορικά μέσα και με διαφορετικές συμβάσεις για το κάθε ένα, πχ με αυτοκίνητο μέχρι το πλοίο, φόρτωση του φορτίου στο πλοίο και στην συνέχεια από το πλοίο με το τρένο ή σε ένα άλλο οδικό όχημα μέχρι τον προορισμό. Εδώ έχουμε χωριστές συμβάσεις για την μεταφορά του φορτίου, με διαφορετικά μέσα μεταφοράς. Κύριο χαρακτηριστικό της είναι ότι για την υλοποίηση αυτής καταρτίζεται πάντα κατά την αναχώρηση του κάθε μεταφορικού μέσου νέα επί μέρους σύμβαση για το κλάσμα της συνολικής διαδρομής που θα διανυθεί με το νέο αυτό μεταφορικό μέσο, που προστίθεται για την ολοκλήρωση της απόστασης της συνολικής διαδρομής της μετακόμισης. Στην νέα αυτή σύμβαση η ΜΕ που αναλαμβάνει την συνέχεια της μεταφοράς δεν είναι η ίδια των διαφορετικών μέσων μεταφοράς που προηγήθηκαν ή ενδεχόμενα θα ακολουθήσουν. Στην περίπτωση που είναι τα ίδια, οφείλουμε να εξετάσουμε το ενδεχόμενο να πρόκειται για ΣΜ.

Διευκρινίζεται στο σημείο αυτό ότι αν τα μεταφορικά μέσα που διενεργούν την μικτή χερσαία μεταφορά ανήκουν στην ίδια ΜΕ, τότε ενδεχόμενα να έχουμε μία ενιαία σύμβαση μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα μεταξύ του κατόχου των διαφόρων αυτών μεταφορικών μέσων και του εντολέα του.

Επομένως βάσει των προηγθέντων ορισμών της οδικής μεταφοράς με βάση την σύμβαση CMR καθώς και την σύμβαση TIR, η μικτή μεταφορά στο σύνολο της εμπεριέχει από νομικής απόψεως τουλάχιστον δύο από τις ακόλουθες τεχνικές μεταφοράς: την οδική, την σιδ/κη, την θαλάσσια, την σύνθετη και την ΣΜ. Δέον να σημειωθεί ότι η έννοια της ΣΜ δεν είναι δυνατόν να γίνει κατανοητή, αν δεν έχει υπάρξει προηγουμένως αποσαφήνιση για το νομικό και το τεχνικό πλαίσιο εντός του οποίου διενεργούνται και τα άλλα είδη και οι τεχνικές χερσαίων μεταφορών. Αυτός είναι και ο λόγος που δίνεται προς το παρόν έμφαση σε διάφορες εκ πρώτης όψεως περιττές και κουραστικές, πλην όμως κατά την γνώμη μας απαραίτητες και χρήσιμες διευκρινήσεις.

Στις περιπτώσεις των μικτών μεταφορών είναι χρήσιμη η μεσολάβηση μίας καλά οργανωμένης ΔΕ διεθνών μεταφορών. Η μεσολάβηση της έχει σαν αποτέλεσμα την έκδοση ενός ενιαίου τίτλου – σύμβασης – μεταφοράς από τον Δ προς τον εντολέα του που είναι ενδεχόμενο να είναι ο αποστολέας ή ο παραλήπτης, ή κάποιος τρίτος που θα τους εκπροσωπεί. Το έγγραφο αυτό αποδεικνύει προς τρίτους και κυρίως τον αγοραστή και τις εμπορικές τράπεζες, ότι το εμπόρευμα βρίσκεται στην κατοχή του Δ της εμπιστοσύνης των. Ο Δ καταρτίζει τόσες επί μέρους συμβάσεις όσα είναι τα μέσα μεταφοράς που μεσολαβούν από την αναχώρηση μέχρι τον τελικό προορισμό. Αυτό βοηθά τόσο στις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ αγοραστή και πωλητή, όσο και στην μείωση του λογιστικού κόστους του εντολέα – πληρωτή κομίστρου – που καταχωρεί ένα μόνο παραστατικό για το συνολικό κόστος της μεταφοράς.

Όσο παράδοξο και αν ακούγεται θα πρέπει να τονιστεί με έμφαση στο σημείο αυτό η σημαντική επίπτωση στην επιβάρυνση του χρήστη της μεταφορικής υπηρεσίας από την παρέμβαση πολλών προσώπων στην διενέργεια της μεταφοράς:

1) Οι εντολείς της μεταφοράς δεν είναι δυνατόν να παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς την κάθε αποστελλόμενη παρτίδα σε όλο το μήκος της διαδρομής, για να προσλαμβάνουν και να συνάπτουν επί μέρους συμβάσεις με όλα τα πρόσωπα που μεσολαβούν.

2) Πέραν αυτού δεν είναι δυνατόν να συγκεντρώνονται για την κάθε αποστολή ένα πλήθος παραστατικών για καταχώρηση, που θα προέρχονται από τις χρεώσεις διαφορετικών προσώπων που μεσολάβησαν και εργάστηκαν για την υλοποίησή της.

3) Είναι επίσης απαράδεκτο να τηρούνται πολλαπλάσιες καρτέλες προμηθευτών, για τα επί μέρους πρόσωπα και τους λογαριασμούς τους, με τα οποία έχουν συναφθεί διαφορετικές συμβάσεις.

4) Εάν τηρείται μία καρτέλα προμηθευτή αντί πολλών, υπάρχει το πλεονέκτημα, λόγω του ύψους των ποσών της να κατανέμεται η ρύθμιση της οφειλής με λίγα μετρητά, μια μεταχρονολογημένη επιταγή, και ένα επί πλέον ποσόν να παραμένει «επί πιστώσει» στον λογαριασμό. Αντιλαμβάνεται ο αναγνώστης πόσο ευνοϊκό είναι αυτό για την ρευστότητα της επιχείρησης.

5) Επειδή τέλος οι τράπεζες δεν χορηγούν εύκολα τα στελέχη των επιταγών, είναι ανώφελο να δαπανώνται πολλές επιταγές για την αποπληρωμή των οφειλών της ίδιας μεταφοράς. Είναι γνωστό σε όλους ότι το στέλεχος επιταγών στα χέρια της κάθε επιχειρήσεως σημαίνει για αυτήν μια έμμεση πλην όμως ουσιαστική χρηματοδότηση. Αυτό διότι της δίδεται η ευκαιρία να πληρώνει με τις μεταχρονολογημένες επιταγές... (Πρόσφατα αναγγέλλεται ότι θα πληρώνονται τα ΦΔΧ με εμβάσματα στον τραπεζικό λογαριασμό που οφείλουν να τηρούν. Το ίδιο έχει ανακοινωθεί και άλλες φορές. Θα κριθεί στην πράξη αν επιτύχει. Είναι πάντως μία θετική εξέλιξη για το νοικοκύρεμα

της οδικής μεταφοράς. Η διάταξη αυτή ισχύει από μακρού χρόνου στην Ευρώπη.)

Η εξέλιξη των ΣΜ σιδηροδρόμου αυτοκινήτου

Η εξέλιξη στην Ελλάδα των συνδυασμένων μεταφορών χωρίζεται σε τρεις περιόδους:

Πρώτη περίοδος – πρώτα βήματα

Οι συνδυασμένες μεταφορές αυτοκινήτου σιδηροδρόμου ξεκίνησαν για πρώτη φορά στην Ελλάδα το έτος 1979 από την εταιρεία Euroterminal ΕΠΕ, με κύριο εταίρο την γερμανική εταιρεία Wohlfahrt Transport KG με ποσοστό 80% και εμένα με ποσοστό 20%. (ΦΕΚ 3054 τεύχος ΑΕ & ΕΠΕ της 5.9.1979). Την επόμενη της δημοσιεύσεως στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως υπέβαλε η εταιρεία αίτηση στο Υπ. Οικονομικών Γεν. Διεύθυνση Τελωνείων, με την οποία υποδείκνυε και ζητούσε συγκεκριμένες ρυθμίσεις για να καταστεί εφικτή η ΣΜ αυτοκινήτου – σιδ/μου στην Ελλάδα.

Η αίτηση αυτή έπεσε σαν βόμβα στην ελληνική αγορά γιατί όπως έχει αναφερθεί πρωτίτερα το ΦΔΧ και οι φορείς του απολάμβαναν ένα υπέρμετρο προστατευτισμό και επομένως κάθε έννοια ανταγωνισμού από οπουδήποτε και αν προερχόταν, τους ήταν ανεπιθύμητη. Για τον λόγο αυτό το Υπ. Οικ. πριν λάβει απόφαση έκανε πολλές διαβουλεύσεις με τον ΟΣΕ και με την πολιτική ηγεσία του ΥΜΕΤ και με την Διεύθυνση Τελωνείων Αττικής. Παράλληλα δεχόταν και τις πιέσεις της εταιρείας Euroterminal, για να εγκρίνει το αίτημα της, επειδή ήταν νόμιμο, μέσα στα πλαίσια των διεθνών συμβάσεων και εναρμονισμένο απόλυτα με την πολιτική της τότε ΕΟΚ.

Ο ΟΣΕ, προς τιμήν των τότε υπευθύνων, ενέκρινε την συμμετοχή του στον νέο αυτό τρόπο μεταφοράς. Η μόνη παρέκκλιση που έκανε τότε για λόγους εμπορικής πολιτικής ήταν να ορίσει σαν χώρο μεταφορτώσεως των ε/κ, από τον σιδ/μο στο αυτοκίνητο και αντίθετα, τον σταθμό Αγίων Αναργύρων Αττικής. Ο λόγος ήταν ότι αν δεν ορίζονταν ο συγκεκριμένος σταθμός θα υπήρχε κίνδυνος να εκφορτώνονταν τα φορτία στην Θεσσαλονίκη. Με αυτόν τον τρόπο ήλπιζε ο ΟΣΕ ότι θα καρπωνόταν 500 περίπου χλμ διαδρομής μέχρι τους Αγ. Αναργύρους και επομένως θα εισέπραττε με βάση τα τιμολόγια του σημαντικά περισσότερα χρήματα. Σε αντίθετη περίπτωση θα είχε μειωμένα έσοδα με τα 80 χλμ που είναι η διαδρομή από την Ειδομένη μέχρι την Θεσσαλονίκη.

Έπειτα από δισταγμούς και παλινωδίες εξ αιτίας των αντιδράσεων αναγκάστηκε το Υπ. Οικ. να εκδώσει την εγκύκλιο Τ. 3325/78 πολ. 85 της 17 Νοεμβρίου 1979 με την οποία επέτρεψε την διενέργεια ΣΜ, που συνοδεύονταν με δελτία TIR. Δηλαδή στα πλαίσια οδικών διεθνών μεταφορών, γιατί εκείνη την εποχή όλες οι διεθνείς μεταφορές καλύπτονταν με τέτοια δελτία. Ο ΟΣΕ από την πλευρά του εξέδωσε την εγκύκλιο επιστολή

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

του 509103 από 12 Δεκεμβρίου 1979 με την οποία ενημέρωνε τους σταθμάρχες και τις υπηρεσίες του γενικότερα, για τον τρόπο που θα διενεργούνται οι άγνωστες αυτές τεχνικές στις μέχρι τότε οδικές μεταφορές.

Το γεγονός αυτό έτυχε μεγάλης δημοσιότητας εκείνη την εποχή και δημοσιεύτηκε στις εφημερίδες «Η Ναυτεμπορική» (φύλο της Παρασκευής 30/11/1979 σελίδα 11) και «Εxpress» στο φύλο μιας ή δύο ημερών πριν ή μετά την Ναυτεμπορική. Οι προοπτικές τους ήταν λαμπρές και η αγορά δεν είχε λόγο να μην τις εμπιστευθεί. Παρά τις μεγάλες προσδοκίες όμως οι πρώτες αυτές ΣΜ ναυάγησαν γιατί προσέκρουσαν στον υπέρμετρο προστατευτισμό που απολάμβαναν την εποχή εκείνη οι αυτοκινητιστές. Το εμπόδιο ήταν ότι τα ε/κ για τις αρχικές και τελικές διαδρομές τους εντός της Ελλάδος θα έπρεπε να διακινήθούν με **ελληνικά** φορτηγά οχήματα.

Αυτό όμως δεν ήταν δυνατόν να συμβεί γιατί τα ε/κ ήταν εξελιγμένης τεχνολογίας και δεν ήταν δυνατόν να μεταφερθούν με τα ελληνικά φορτηγά, γιατί το πλαίσιο του κινητού αμαξώματος που μεταφερόταν σιδ/κά γινόταν ταυτόχρονα και το πλαίσιο της νταλίκας. Για να γίνει εφικτή λοιπόν η διακίνηση των ε/κ εντός της Ελλάδος θα έπρεπε να μεταβιβασθούν σε μία ελληνική ΜΕ του Ν. 1060/71, που θα είχε την δυνατότητα να έχει τα οχήματά της διασπασμένα και απογραμμένα με διαφορετικό αριθμό ρυμουλκού από το ρυμουλκούμενο. Το ρυμουλκούμενο όμως της γερμανικής επιχείρησης ήταν μόνο ένα φορείο της νταλίκας, δηλαδή οι πίσω άξονες μόνο και έφεραν επάνω τους πλήθος κατοχυρωμένων ευρεσιτεχνιών. Για τον λόγο αυτό δεν ήταν επιθυμία και αρχικός προγραμματισμός της ξένης εταιρείας να εκχωρηθούν σε ελληνική επιχείρηση. Τα οχήματα αυτά θα ήταν σύγχρονα και πρωτοποριακά, ακόμα και για τα σημερινά δεδομένα.

Στον προγραμματισμό της εταιρείας ήταν λοιπόν εκ του λόγου τούτου να αγοράσει τις μετοχές μιας ελληνικής ΑΕ Μεταφορών, η οποία θα προμηθευόταν ικανό αριθμό οχημάτων που θα εκτελούσαν τις αρχικές και τις τελικές διαδρομές. Ο προγραμματισμός όμως αυτός ναυάγησε γιατί ίσχυσε στην Ελλάδα ο νέος Ν 383/76 που δεν προέβλεπε την συμμετοχή στις ΜΕ τρίτων προσώπων εκτός από τους έλληνες επαγγελματίες αυτοκινητιστές γραμμένους στο ΤΣΑ. Ήταν δε τόσο έντονος ο προστατευτισμός εκείνη την εποχή που δεν υπήρχε η παραμικρή δικλίδα που θα επέτρεπε να εκτελέσει εθνικές οδικές μεταφορές / διαδρομές έμμεσα ή άμεσα μη έλληνας αυτοκινητιστής.

Εκ του παραπάνω λόγου οι μεταφορές αυτές δεν υλοποιήθηκαν. Χαρακτηριστικό της προσπάθειας που έγινε τότε να βρεθεί μία λύση της συμμετοχής της ξένης εταιρείας στην ελληνική μεταφορική επιχείρηση, είναι τα παρακάτω σύντομα κείμενα αλληλογραφίας μεταξύ της Euroterminal ΕΠΕ και της Γενικής Διευθύνσεως Μεταφορών του ΥΜΕΤ.

Επιστολή αίτηση της 09.04.1981 που έλαβε αριθμό πρωτοκόλλου στο Υπουργείο Μεταφορών 12663/9.4.81

«Θέμα: Ζητείται ερμηνεία του Ν. 383/76

Κύριοι,

Έχω την τιμή να σας παρακαλέσω να μου γνωρίσετε αν είναι δυνατή η ενεχυρίαση, με παραχώρηση δικαιώματος ψήφου στον δανειστή, των μετοχών ανώνυμης εταιρείας μεταφορών του Ν. 1060/71, όπως ισχύει σήμερα με τον Ν. 383/76.

Σας διευκρινίζω ότι η ενεχυρίαση θα γίνει σε δανειστή που είναι αλλοδαπό νομικό ή φυσικό ή εν πάση περιπτώσει σε ελληνικό νομικό πρόσωπο ελεγχόμενο όμως απόλυτα από αλλοδαπό.

Ως γνωστόν δυνάμει του άρθρου 30α του Ν. 2190/1963 περί ΑΕ επιτρέπεται η παραχώρηση των μετοχών ΑΕ μετά δικαιώματος ψήφου λόγω ενεχύρου στον δανειστή. Η διάταξη αυτή κατά πόσον έρχεται σε αντίθεση με τον Ν. 383/76 που θέλει κατοχυρωμένα τα κεκτημένα συμφέροντα των ελλήνων αυτοκινητιστών; Ποιος νόμος υπερισχύει;

Παρακαλώ για την έκδοση σχετικής σας αποφάσεως.

Με υπόληψη

Η απάντηση του Υπ. Μεταφορών με ημερομηνία 28.04.1981 και αριθμό πρωτοκόλλου Φ7/12663/1048 έχει ως κατωτέρω:

«Σχετ.: Αίτησή σας από 9.4.81

Απαντούμε στην παραπάνω αίτηση σας:

1. Από τις διατάξεις του Ν. 383/76 δεν παρέχεται δυνατότης ενεχυρίασεως σε ημεδαπό ή αλλοδαπό νομικό ή φυσικό πρόσωπο μετοχών μεταφορικής επιχειρήσεως συσταθείσης είτε με τον νόμο αυτό είτε με τον νόμο 1060/71.

Σύμφωνα με τον ανωτέρω νόμο (383/76) επιτρέπεται μόνο μεταβίβαση μετοχών μεριδίων και μερίδων των λειτουργουσών με οποιαδήποτε μορφή μεταφορικών επιχειρήσεων κατά τα ειδικότερα οριζόμενα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παρ. 6 αυτού.

2. Ο Ν. 383/76, ως ειδικός κατισχύει του Γενικού Νόμου περί ανωνύμων εταιρειών (Ν. 2190/63)».

Ύστερα από αυτές τις ερμηνείες και διευκρινήσεις του Υπ. Μεταφορών έκλεισε ο πρώτος κύκλος της αναπτύξεως των ΣΜ στην Ελλάδα. Οι Έλληνες μεταφορείς έχασαν την πρώτη μεγάλη ευκαιρία να συνεργαστούν με αλλοδαπούς ή και με έλληνες επιχειρηματίες για την δημιουργία εύρωστων ΜΕ. Η συμμετοχή και τρίτων στα ΜΕ θα σήμαινε χρηματοδότηση αλλά και ορθολογική οργάνωση με την τήρηση λογιστηρίου και κοστολογίου, ως και εξασφάλιση μεγάλου μεταφορικού έργου. γεγονός που θα είχε ευμενή επίδραση στον τρόπο λειτουργίας των ελληνικών ΜΕ, στην νοοτροπία των Ελλήνων Μ και στον τρόπο λήψης των αποφάσεων. Ήταν μια εποχή κατά την οποία οι απερίσκεπτοι συνδικαλιστές των Μ δεν στάθμιζαν ορθά τις εξελίξεις και λάμβαναν κοντόφθαλμες και συντεχνιακές αποφάσεις.

Είναι γεγονός πάντως ότι την εποχή εκείνη με την μεταβολή του νομικού πλαισίου των οδικών μεταφορών από τον Ν. 1060/71 στον Ν. 383/76, προέκυψε μια αναστάτωση στην αγορά των μεταφορών. Ο λόγος είναι ότι πολλές ελληνικές εταιρείες οδικών μεταφορών βασισμένες στον μετέπειτα καταργημένο Ν. 1060/71, είχαν ήδη σε εξέλιξη επαφές και συνεργασίες με λοιπές μεγάλες αντίστοιχες εταιρείες οδικών μεταφορών της Δ. Ευρώπης. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο προγραμματίζαν μεταξύ άλλων και την πώληση ή την ανταλλαγή μετοχών των εταιρειών τους, ή ακόμα και την σύσταση κοινών επιχειρήσεων, προκειμένου να γίνει δυνατή η αρχική και η τερματική διαδρομή στην Ελλάδα, με τον ενιαίο τίτλο μεταφοράς. Άλλες πάλι σχεδίαζαν την αγορά μεγάλων στρεμματικών εκτάσεων, με την χρηματοδότηση των ξένων επιχειρήσεων, για την οργάνωση σταθμών τερματικών υπηρεσιών. Όλα αυτά όμως πάγωσαν και στην συνέχεια ακυρώθηκαν οριστικά, δεδομένου ότι ίσχυσε απαρέγκλιτα ο Ν. 383/76 με τις ασφαλιστικές δικλείδες, για την καταστροφική για τον κλάδο προστασία της άδειας του ΦΔΧ. Ήταν η εποχή που οι συνδικαλιστές των Μ έσφαξαν την κότα που γεννούσε τα χρυσά αυγά!

Περίοδος 1980 - 2000

Οι ΣΜ παρά το γεγονός ότι δεν ξεκίνησαν στην Ελλάδα κατά την επιθυμία των ειδικευμένων σε αυτόν τον τομέα κοινοτικών και πρωτοποριακών ελληνικών ΜΕ, είχαν ένα πολύ θετικό αποτέλεσμα, που έμελλε να επηρεάσει την αγορά των μεταφορών τα επόμενα χρόνια:

Α) Έγινε η κατασκευή του σταθμού των Αγ. Αναργύρων που επέτρεπε τεχνικά την φόρτωση και την εκφόρτωση των ε/κ

Β) Υπήρχε θεσμοθετημένο το αναγκαίο τελωνειακό πλαίσιο που διευκόλυνε την διενέργειά τους.

Γ) Είχε γίνει πλέον γνωστό στην αγορά περί τίνος πρόκειται ή τι ήταν τέλος πάντων αυτές οι περίφημες ΣΜ.

Δ) Έγινε συνείδηση στην πελατεία ότι υπάρχει και η λύση του σιδ/μου για την μεταφορά ε/κ που υποκαθιστούν, συνεργάζονται ή και ανταγωνίζονται τα ΦΔΧ των οδικών διεθνών μεταφορών.

Ε) Με τον τρόπο αυτό ήταν εφικτή η μεταφορά των μεγάλων ε/κ με τον σιδ/μο υπό την αιγίδα και οργάνωση της κοινοπρακτικής επιχειρήσεως των σιδηροδρόμων της Ευρώπης με τον διακριτικό τίτλο «INTERCONTAINER». Η επιχείρηση αυτή είχε συσταθεί από τις διοικήσεις των σιδ/μων της Ευρώπης με σκοπό την ανάπτυξη των ΣΜ σε ολόκληρη την Δ. Ευρώπη.

Μεταφορές με καθεστώς INTERCONTAINER (ICF)

Ο τρόπος που διενεργούσε η παραπάνω επιχείρηση τις ΣΜ στην Ελλάδα εξ αιτίας του προαναφερθέντος προστατευτισμού, δεν ήταν αυτός που προγραμματίζαν οι κυβερνήσεις των κρατών για την σταδιακή απομάκρυνση

των εμπορευματικών μεταφορών από τους δρόμους. Στην Ελλάδα τις αρχικές και τις τελικές διαδρομές τις εκτελούσαν έλληνες αυτοκινητιστές. Υπήρχε μάλιστα πολύ έντονος ανταγωνισμός και αντιδικία μεταξύ των, για το εάν επρόκειτο να χαρακτηρίζονται οι μεταφορές αυτές σαν «εθνικές» ή «διεθνείς». Αυτό επειδή ως γνωστόν βάσει του Ν. 383/76 οι μεταφορικές εταιρείες ΙΜΕ έπρεπε να διενεργούν αποκλειστικά εθνικές ή διεθνείς μεταφορές (μόνο τα ψυγεία και τα βυτία ΦΔΧ εκτελούσαν και τα δύο είδη).

Την λύση έδωσε το Υπ. Μεταφορών με το έγγραφό του Φ.275/7368/834 της 19 Μαΐου 1986. Με αυτό ξεκαθαρίστηκε μεταξύ άλλων ότι «δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί ως εθνική μεταφορά η έλξη ρυμουλκούμενων η επ/νων τα οποία φθάνουν φορτωμένα από το εξωτερικό ...σε σιδ/κό σταθμό. Επίσης δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί ή έλξη φορτωμένων ρυμουλκούμενων ή επ/νων από ρυμουλκά ή ελκυστήρες τις ίδιες εταιρείας από ένα σημείο φόρτωσης μέσα στην Ελλάδα, μέχρι ...τον σιδ/κό σταθμό εξαγωγής...» Γίνεται φανερό ότι οι οδικοί μεταφορείς καθοδηγούμενοι από τους συνδικαλιστές τους, αντί να προσπαθήσουν να καταλάβουν τι εξελίσσεται στην Ευρώπη με την αποστολή μόνο των ημ/νων, ή των ε/κ με τον σιδ/μο και όχι ολόκληρου του ΦΔΧ, προσπαθούσαν να αποσπάσουν το νέο έργο σαν κομμάτι από μία πίττα στο μερίδιο της αγοράς. Δεν πρόσεχαν δηλαδή την εξέλιξη του κόστους και την οικονομία που επωφελείται κάθε επιχείρηση διανύοντας την μεγάλη απόσταση, φορτώνοντας μαζικά τα μέρη των φορτηγών που περιέχουν το εμπόρευμα επάνω σε άλλο μεταφορικό μέσο.

Διαχωρισμός της Γιουγκοσλαβίας

Οι ΣΜ παρά τον ημιτελή τρόπο που διεκπεραιώνονταν και παρά τα λοιπά εμπόδια τα οποία αντιμετώπιζαν είχαν σταδιακή αυξητική τάση. Αυτή συνεχίσθηκε μέχρι την διάλυση της Γιουγκοσλαβίας. Μέχρι τότε το δρομολόγιο των σιδ/μων υπό την αιγίδα της εταιρείας ICF ήταν χαραγμένο μέσω Γερμανίας από το Neu Ulm προς την Θεσσαλονίκη. Εκεί γινόταν η συγκέντρωση των επί μέρους ε/κ για την σύνθεση των μιας πλήρους αμαξοστοιχίας προς την Ελλάδα. Στην συνέχεια οι συρμοί διέρχονταν μέσω της Αυστρίας και της Γιουγκοσλαβίας. Τότε μεσολαβούσαν μόνο οι συνοριακοί σταθμοί Salzburg Rosenbach/Jesence και Gevgelija/Ειδομένη. Δηλαδή τρεις συνολικά σταθμοί εκ των οποίων μόνο αυτός της Γιουγκοσλαβίας ήταν κατά ένα τρόπο «τρίτης Χώρας». Η διάρκεια επομένως του δρομολογίου ήταν ικανοποιητική και οι παρεχόμενες λοιπές υπηρεσίες πολύ οικονομικές και ελπιδοφόρες. Επιπλέον τούτου ο ΟΣΕ αποφάσισε εν τω μεταξύ την αγορά γερανού και την λειτουργία δευτέρου τερματικού σταθμού στην Θεσσαλονίκη.

Το έργο των ΣΜ στην Ελλάδα λίγο πριν την διάλυση της Γιουγκοσλαβίας είχε φθάσει σε περίπου 15.000 TEU ετησίως. Η διακίνηση των φορτίων γινόταν με τρεις τουλάχιστον πλήρεις συρμούς την εβδομάδα προς κάθε κατεύθυνση. Η πολιτική αναταραχή στα Βαλκάνια είχε σαν συνέπεια να αλλάξει ριζικά το σύντομο και ανταγωνιστικό δρομολόγιο και να αναγκαστεί να χαραχθεί νέο μέσω Ουγγαρίας, Ρουμανίας, Βουλγαρίας με είσοδο πλέον στην Ελλάδα από

τον Προμαχώνα. Το πλήγμα για τις ΣΜ ήταν βαρύ γιατί ήρθε σε μία εποχή που η αγορά τις είχε αποδεχθεί και είχε αρχίσει να τους δίνει μερίδιο. Το έργο έπεσε στις 2500 TEU επειδή παρέμειναν εξ ανάγκης στον σιδ/μο διάφορα φορτία επικινδύνων κατηγοριών του RID όπως επικίνδυνα χημικά, εκρηκτικά κλπ.

Το πρόβλημα του δρομολογίου και η παροδική αδυναμία να παρέχουν ικανοποιητικές υπηρεσίες οι ΣΜ, έκαναν τις επιχειρήσεις οδικής μεταφοράς να παραμένουν εφησυχασμένες. Αυτό άφησε τις ελληνικές ΜΕ και την αγορά γενικότερα αδιάφορες, σε τρόπο που να μην τους απασχολήσει η δημοσίευση του ΠΔ 431/1995 που ελευθέρωσε εν τω μεταξύ τις ΣΜ. Εκείνη η περίοδος της δημοσιεύσεως ήταν δύσκολη πολιτικά. Ευτυχώς όμως τα πράγματα στα Βαλκάνια ησύχασαν και το δρομολόγιο χαρακτήρηκε από τους Σιδ/μους μέσω Ουγγαρίας, Σερβίας και FYROM. Το δρομολόγιο αυτό ισχύει σήμερα και διέρχεται από το Sopron στην Kelebia - Subitica - Precevo και Είδομένη.

Από τότε και μέχρι τις αρχές του 2000 διαμορφώθηκε μία κατάσταση που άρχισε να δίνει βάσιμες ελπίδες ανάπτυξης στον σιδ/μο και τις ΣΜ ειδικότερα:

1) Η εξέλιξη του κόστους στις οδικές μεταφορές και η προβλεπόμενη επιβολή διοδίων στους γερμανικούς αυτοκινητόδρομους.

2) Ο τρόπος διελεύσεως της Αυστρίας επί σιδ/κών βαγονιών και όχι οδικά, σε συνδυασμό με τον έλεγχο του θορύβου και των καυσαερίων των ελληνικών φορτηγών.

3) Η μεγάλη ζήτηση σε έμπειρους, έντιμους και ικανούς οδηγούς που είχε σαν αποτέλεσμα τις υψηλές απαιτήσεις τους και την σημαντική επιβάρυνση του κόστους των οδικών δρομολογίων.

4) Η διαρκής αύξηση της αξιοπιστίας του σιδ/μου και η αναδιοργάνωση και κυκλοφορία γρήγορων κλειστών συρμών.

5) Η επαναλαμβανόμενες αυξήσεις των ναύλων των πλοίων για την μεταφορά των φορτηγών μεταξύ Πάτρας και Ιταλίας.

Εφαρμογή του ΠΔ 431/95

Η διαμορφούμενη κατάσταση στον χώρο των ελληνικών χερσαίων μεταφορών έδωσε την ευκαιρία να οργανώσουν και να προγραμματίσουν στην χώρα μας την δραστηριοποίησή τους διάφορες κοινοτικές εταιρείες οδικών μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα από τις αρχές του 2003 έχουν δρομολογηθεί κλειστοί συρμοί από την κεντρική Ευρώπη προς την Θεσσαλονίκη και αντίστροφα. Οι συρμοί αυτοί εκφορτώνουν τα ε/κ στον σταθμό ΟΣΕ Θεσσαλονίκης ή και σε ιδιωτικούς τερματικούς σταθμούς, από όπου οι πελάτες του σιδ/μου έχουν το δικαίωμα να παραλαμβάνουν τα φορτία τους και να συνεχίζουν τις αρχικές και τελικές διαδρομές με τα δικά τους φορτηγά οχήματα τα οποία έχουν ταξινομηθεί σε άλλη κοινοτική χώρα.

Η απρόσκοπτη διεξαγωγή των ΣΜ στο σύνολο της διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων και των ελληνικών αρχικών και τελικών διαδρομών, με κοινοτικά οδικά οχήματα, αντιμετώπισε σοβαρότατα προβλήματα από την πλευρά των ελλήνων συνδικαλιστών. Δυστυχώς ακόμα και πρόσφατα

ορισμένοι αυτοκινητιστές και οι συνδικαλιστές τους δεν θέλουν να κατανοήσουν πως ο κάθε κλάδος της οικονομίας πρέπει να προοδεύει χωρίς να προστατεύεται μεροληπτικά από την πολιτεία. Πολύ περισσότερο δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιεί την πολιτεία για να εμποδίσει την ανάπτυξη άλλων επιχειρήσεων, επειδή δεν έχει την γνώση ή την επαγγελματική πείρα και ικανότητα να την ανταγωνιστεί.

Το κύριο επιχείρημα, έπειτα από συνεχείς απορρίψεις διαφόρων απαράδεκτα ασήμαντων και δευτερευόντων εμποδίων που παρενέβαλαν οι Έλληνες συνδικαλιστές, ήταν ότι το ΠΔ 431/95 προέβλεπε ότι το ε/κ πρέπει να εκφορτώνεται «στον πλησιέστερα κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό». Απαιτούσαν λοιπόν ένα μεγάλο μέρος των φορτίων που προοριζόταν για την Νότια Ελλάδα να προωθείται σιδηροδρομικά μέχρι τους Αγ. Αναργύρους και εκεί να γίνεται η μεταφόρτωση του ε/κ επί του κοινοτικού οδικού οχήματος. Αυτό ήταν για την εποχή εκείνη αδύνατο επειδή η υποδομή του ΟΣΕ δεν ήταν σε θέση να διεκπεραιώσει, κατά την κρίση του πελάτη, το έργο με ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών σε ταχύτητα μεταφοράς και άρτια τερματική υποδομή. Επιπλέον τούτου τα προγραμματισμένα έργα εκσυγχρονισμού στο λεκανοπέδιο και η λειτουργία του προαστιακού σιδ/μου θα καθιστούσαν για μεγάλο χρονικό διάστημα απαγορευτική την διεκπεραίωση μεγάλου μεταφορικού έργου στους Αγ. Αναργύρους, το Θριάσιο, ή οπουδήποτε αλλού στην Αττική, (Ρουφ, Μενίδι).

Με αυτήν την πρόφαση όμως κατάφεραν οι συνδικαλιστές να φέρουν το ελληνικό Υπουργείο Μεταφορών σε δύσκολη θέση στο να πάρει μια οριστική απόφαση. Από την μια πλευρά ήταν κοινό μυστικό ότι η κοινοτική επιχείρηση μεταφορών έχει δίκαιο και από την άλλη το πολιτικό κόστος που συνεπάγεται μία απόφαση που θα έθιγε κεκτημένα συμφέροντα δεκαετιών, στον συμπαθή κατά τα άλλα κλάδο των ελλήνων αυτοκινητιστών. Το θέμα έλαβε μεγάλες διαστάσεις με πολιτικές άνωθεν παρεμβάσεις και επίσκεψη μάλιστα στην χώρα μας του υπουργού μεταφορών μιας κοινοτικής χώρας. Ακόμα και αυτό δεν έφερε αποτέλεσμα με συνέπεια η ICF να αναγκαστεί να φέρει την παρεμπόδιση της εκτελέσεως των ΣΜ στην Ελλάδα ενώπιον των αρμοδίων κοινοτικών οργάνων. Παρατίθεται σε αποσπασματική μετάφραση το ξενόγλωσσο κείμενο που στάλθηκε στην κοινότητα στις Βρυξέλλες μέσω των κεντρικών γραφείων της εταιρείας ICF:

προς την

EU Kommission

Generaldirektion Energie und Verkehr B - 1049 Brüssel

... «Όταν το 1992 η Ευρωπαϊκή Ένωση έθετε σε ισχύ την οδηγία 92/106 είχε κατά νουν τον τρόπο που διεξάγονταν οι συνδυασμένες μεταφορές κατά την δεκαετία του 1980. Τότε τα βαγόνια μεταφέρονταν μεμονωμένα από σταθμό σε σταθμό στα πλαίσια εθνικών ή διεθνών μεταφορών. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις λόγω εσωτερικών ρυθμίσεων, δεν μπορούσαν να θέσουν ελεύθερα σε κυκλοφορία τα οδικά φορτηγά τους στον τόπο προορισμού ή αναχωρήσεως των ε/κ. Για τον λόγο αυτό έπρεπε να ναυλώσουν έναν τοπικό οδικό μεταφορέα στον τόπο προορισμού ή αναχωρήσεως... Με την παραπάνω

οδηγία δώσατε την δυνατότητα στις κοινοτικές μεταφορικές επιχειρήσεις να εγκαθιστούν στον τόπο προορισμού ή αναχωρήσεως τα οδικά οχήματα τους. Ύστερα από αυτές τις ρυθμίσεις κατέστη δυνατή η ολοκλήρωση της ΣΜ, από μια μόνο επιχείρηση και με μια μόνο σύμβαση μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα.

Σήμερα βρισκόμαστε στο 2004 και η διεκπεραίωση των ΣΜ έχει αλλάξει ριζικά. Σήμερα συγκεντρώνονται τα φορτία οδικά σε κομβικά σημεία της χώρας αποστολής μέχρις ενός κομβικού σημείου στην χώρα προορισμού. Εάν ένας χρήστης της ΣΜ από την Γερμανία στην Ελλάδα διανύει στον σιδηρόδρομο 2300 χλμ τα λίγα οδικά χιλιόμετρα της αρχικής ή της τελικής διαδρομής δεν παίζουν πλέον αποφασιστικό ρόλο.

Για την απόφαση του τόπου μεταφορτώσεως των ε/κ, εκτός από την ύπαρξη ενός γερανού θα πρέπει να ληφθεί επιπλέον υπόψη:

1) Πόσο χρονικό διάστημα διαρκεί η σιδηροδρομική προώθηση από το κομβικό σημείο αφίξεως μέχρι τον πλησιέστερο κατάλληλο σταθμό και πόσο αυτή κοστίζει.

2) Πόσο κοστίζουν οι τερματικές υπηρεσίες σε ένα κατάλληλο σταθμό εκφορτώσεως και πόσο σε έναν άλλο

3) Ποιες είναι οι ώρες λειτουργίας ενός κατάλληλου σταθμού και ποιες ενός άλλου. Επιπλέον τούτου πόσες μεταφορτώσεις την ημέρα δύναται να εκτελέσει ο κάθε σταθμός εξ' αυτών.

4) Πιο όριο αντοχής σε βάρος έχει από τον ένα ή τον άλλο κατάλληλο τερματικό σταθμό η οδική υποδομή. Πχ μια γέφυρα 40 τόνων αντοχής όταν το επιτρεπόμενο μικτό φορτίο των ΣΜ είναι 44 τόνοι.

5) Σε πιο σημείο βρίσκεται το οδικό όχημα του χρήστη της ΣΜ το οποίο πρόκειται να παραλάβει το ε/κ που θα αφιχθεί.

6) Πόσο πολύ διαρκούν και κοστίζουν οι τελωνειακές διαδικασίες, οι κτηνιατρικοί και λοιποί έλεγχοι στον ένα ή τον άλλο κατάλληλο σταθμό.

7) Σε πιο σημείο βρίσκεται ο νέος τόπος φόρτωσης του ε/κ, που αφίχθηκε και παραδόθηκε το φορτίο του.

8) Τι πρέπει να συμβεί σε περίπτωση απεργίας στην τοπική γραμμή της διαδρομής ή αν υπάρχει τοπική αργία στον τόπο ενός κατάλληλου σταθμού.

Θα μπορούσαμε να σας αναφέρουμε και άλλα παραδείγματα που να αποδεικνύουν ότι μόνη η χιλιομετρική απόσταση δεν είναι αρκετή για να ορίσει ποιος είναι ο πλησιέστερος κατάλληλος σιδηροδρομικός σταθμός. Σημαντικό λοιπόν είναι να αποφασίσουμε ποιος έχει το δικαίωμα της επιλογής αυτής, του κατάλληλου σταθμού. Ο ίδιος ο χρήστης της ΣΜ; οι οδικοί ανταγωνιστές του; ή ο σιδηρόδρομος;

Οι παραπάνω παρατηρήσεις φανερώνουν, πως οι επιχειρηματίες εκμεταλλεύονται κατά τον άριστο δυνατό τρόπο την υφιστάμενη υποδομή και τις διοικητικές διαδικασίες. Κάθε παρέμβαση λοιπόν προς αυτήν την κατεύθυνση πρέπει να ικανοποιεί τις επιθυμίες του χρήστη της ΣΜ και όχι των ανταγωνιστών του. Η απόφασή σας λοιπόν πρέπει να είναι προς όφελος των χρηστών των σιδ/κών μεταφορών. Αυτό θα έχει μόνο πλεονεκτήματα για την Ευρωπαϊκή Ένωση, διότι,

- A) Ευνοεί τον ελεύθερο ανταγωνισμό μεταξύ ιδιωτικών και σιδ/κών «κατάλληλων σταθμών».
- B) Ευνοεί τον ελεύθερο ανταγωνισμό μεταξύ οδικών και σιδ/κών μεταφορών.
- Γ) Πιέζει τους σιδ/μους να βελτιώσουν τα δρομολόγια και τους χρόνους μεταφοράς των μεμονωμένων βαγονιών.
- Δ) Πιέζει τους σιδ/μους να κρατούν το ύψος των κομίστρων και τα λοιπά τέλη σε λογικά επίπεδα.
- Ε) Πιέζει τις κυβερνήσεις των κρατών να διατηρούν την οδική και λοιπή υποδομή τους σε καλή κατάσταση.

Από τους παραπάνω λόγους σας παρακαλούμε να ερμηνεύσετε τον όρο «στον

πλησιέστερο κατάλληλο σταθμό» της οδηγίας σας ως ακολούθως:
«πλησιέστερο κατάλληλο σταθμό της ελεύθερης επιλογής του χρήστη αυτού του είδους μεταφοράς».

Εφ' όσον δεν κάνετε αυτό να είσθε βέβαιοι ότι σε ένα υφιστάμενο μεγάλο διαμετακομιστικό κέντρο με τεράστιο έργο ΣΜ θα εμφανισθεί ένας νέος κατάλληλος σταθμός. Αυτός ο σταθμός με εξοπλισμό ένα σκουριασμένο γερανό θα εκμεταλλευτεί την άτυχη απόφασή σας για να κερδίσει το μεταφορικό έργο, επειδή απλά τον έστησε λίγα χιλιόμετρα πλησίον των αρχικών και των τελικών οδικών διαδρομών.

Μετά τιμής»

Η αντίδραση της ΕΕ

Η αντίδραση της ΕΕ στην παραπάνω αίτηση – διαμαρτυρία της ICF υπήρξε άμεση και αναμενόμενη. Με υπογραφή του κ. Jacques BARROT εκ μέρους της Επιτροπής Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, απευθύνθηκε αιτιολογημένη γνώμη προς το ελληνικό Υπ. Μεταφορών με ημερομηνία. 14.12.2004 και αριθμό 2003/4234 C(2004) 5168. Η ερμηνεία που έδωσε η Ευρωπαϊκή επιτροπή διευκρίνιζε πως «η έννοια του κατάλληλου σταθμού δεν έχει μόνο γεωγραφική διάσταση αλλά και επιχειρησιακή». Παράλληλα όμως παραπέμφθηκε δυστυχώς η Ελλάδα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Ύστερα από αυτό αναγκάστηκε το ΥΜΕΤ να εκδώσει την εγκύκλιο Φ1/7340/577 από 07.02.2005 προς τις Νομαρχίες της χώρας, καθώς και προς την ICF και τους λοιπούς ενδιαφερόμενους με την οποία στην ουσία αποδέσμευε τις ΣΜ από τον προστατευτισμό υπέρ των ελλήνων αυτοκινητιστών. Με βάση αυτήν την απόφαση είχαν πλέον το δικαίωμα οι Μ των κοινοτικών χωρών να εκτελούν με τα οχήματα τους αρχικές και τελικές διαδρομές εντός της ελληνικής επικράτειας. Η εξέλιξη αυτή είχε σαν συνέπεια να παρέμβει εκ νέου η ICF Ελλάδος στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, με επακόλουθο να απαλλαγεί η Χώρα μας από τα προβλεπόμενα.

Στην συνέχεια και για την διευκόλυνση των ΣΜ εξέδωσε το ΥΜΕΤ το έγγραφο Β1/5752/5074 στις 13.10.2006 διαβιβάστηκε Υπ. Απόφαση προς όλες τις Νομαρχίες, με βάση την οποία οι ΜΕ και οι μεμονωμένοι οδικοί μεταφορείς –

κάτοχοι ΦΔΧ αυτοκινήτων μεταφοράς ε/κ δύνανται να διενεργούν Εθνικές και διεθνείς μεταφορές. Η εν λόγω απόφαση δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 1447/3.10.2006 τεύχος Β. Πρόκειται για μία σημαντική απόφαση που έδινε την ευκαιρία στις ελληνικές ΜΕ να θέσουν στην κυκλοφορία ένα όχημα μεταφοράς ε/κ για να επεκτείνουν με την επένδυση τους αυτή την εργασία τους και στις ΣΜ. Αυτή η ρύθμιση επιβεβαιώνει την πάγια θέση του βιβλίου αυτού, ότι το κράτος παρακολουθεί τις εξελίξεις τρέχοντας και ασθμαίνοντας πίσω από αυτές. Η ευθύνη αυτή βαρύνει εξ ολοκλήρου και τους ΔΜ, οι οποίοι οφείλουν να προβλέπουν την πορεία της αγοράς και να παρεμβαίνουν ενεργά με υποδείξεις στην πολιτική ηγεσία για την έγκαιρη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων.

Επιβεβαίωση των παραπάνω σχετικά με την διαρκή μεταβολή της κρατικής πολιτικής των μεταφορών αποτελεί η εγκύκλιος Β1/14310/1590 από 20.04.2012, που κοινοποιήθηκε πρόσφατα και με βάση την οποία γίνεται άρση περιορισμών στην μετατροπή των φορτηγών δημόσιας χρήσης. Με βάση αυτήν επιτράπηκε «...η μετατροπή των ΦΔΧ κάθε κατηγορίας σε βυτιοφόρα υγρών καυσίμων και βυτιοφόρα εκκενώσεως βόθρων.» Πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι άδειες των βυτιοφόρων εκκενώσεως βόθρων στο τέλος της δεκαετίας του 1970 πωλούντο από τους κατόχους των προς 50.000.000 Δραχμές έκαστη! Σε ότι αφορά και στις άδειες των ΦΔΧ βυτιοφόρων καυσίμων, αν λάβουμε υπόψη ότι χορηγήθηκαν με τον Ν. 3446/2006 αρχικά δικαιώματα σε ομογενείς της Ίμβρου και της Τενέδου, και ότι αυτές πουλήθηκαν προς 300.000 ΕΥΡΩ έκαστη, αντιλαμβανόμαστε ότι πρόκειται για αδιαφανή παροχή σημαντικών προνομίων. Η παραπάνω εγκύκλιος έδωσε οριστικά τέλος σε μία εποχή, για την οποία δεν δύναται να είναι υπερήφανη η οδική μεταφορά.

Θέλοντας και μη οι ΔΜ είναι υποχρεωμένοι να εργάζονται και μέσα σε αυτό το περιβάλλον της αγοράς της μεταφοράς. Πρόκειται για ένα περιβάλλον σύγκρουσης διαπλεκομένων συμφερόντων και αποφάσεων της πολιτείας που χρήζουν αυστηρής κριτικής σε ότι αφορά στην αμεροληψία τους. Όποιος ΔΜ έχει την διορατικότητα να παρακάμπτει αυτήν την σκοτεινή πλευρά της μεταφοράς, έχει ελπίδα να επιτύχει. Σε διαφορετική περίπτωση θα παρασυρθεί στην δύνη των εξελίξεων και θα φυτοζωεί προσφέροντας περιστασιακά μία εκτελεστική εργασία διεκπεραιώσεως, του έργου που του ανατέθηκε. Η αγορά της μεταφοράς δεν έχει όμως την υπομονή να περιμένει τους ενασχολούμενους με αυτήν, μέχρι να αποκτήσουν τα εφόδια, για να είναι σε θέση με ενεργή συμμετοχή να προσφέρουν χρήσιμες υπηρεσίες ή και να ηγηθούν στην επιχείρηση που εργάζονται,. Η εξέλιξη μέσα στον χρόνο των ΣΜ που εξετάζουμε αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα.

Ορισμός της συνδυασμένης μεταφοράς

Εισαγωγικά

Στα προηγούμενα δόθηκαν αρκετές διευκρινήσεις και παραδείγματα για τα είδη της χερσαίας μεταφοράς. Η αναφορά όλων αυτών των λεπτομερειών είχαν επίσης και σαν σκοπό, να γίνει κατανοητό πόσο δύσκολο είναι να διαχειρίζεσαι την μεταφορά από επιτελική θέση. Δίχως σαφή γνώση αυτού που ονομάζεται αγορά της μεταφοράς, είναι αδύνατον να ηγηθεί ένα στέλεχος σε νευραλγικούς τομείς της εταιρείας που εργάζεται. Αυτά κρίθηκαν αναγκαία για να αποκτηθεί μια ευρύτερη γνώση στο περιβάλλον της λειτουργίας των προσώπων που ενεργούν στην διακίνηση των αγαθών από την παραγωγή μέχρι την κατανάλωση. Ή αντίστοιχα ενεργούν για να εκπληρωθούν όλοι οι όροι της σύμβασης πώλησης που έχει συναφθεί μεταξύ πωλητή και αγοραστή. Αυτή όλη η αλληλουχία ίσως να έχει ονομαστεί στην θεωρία «αλυσίδα εφοδιασμού», έννοια για την οποία δεν θα ασχοληθούμε, γιατί για την δική μας προσέγγιση και οι δύο αιτίες για να μετακομίσουν τα αγαθά εμπεριέχονται στην έννοια ροή φορτίων.

Σκοπός των δικών μας προηγούμενων αναλύσεων ήταν επίσης να γίνει κατανοητό, πως η κάθε είδους και τεχνικής χερσαία μεταφορά ανεξαρτήτως από την ονομασία και τους προσδιορισμούς που της αποδίδεται πρέπει να διακριθεί και να κατηγοριοποιηθεί από τα έξι κυρίως χαρακτηριστικά της:

1) Χερσαία μεταφορά από τεχνικής πλευράς ονομάζουμε την μεταφορά που λαμβάνουμε υπόψη μόνο τις υποδομές, τα μεταφορικά και τα λοιπά βοηθητικά μέσα που χρησιμοποιούνται για την μετακόμιση, ή την ενδιάμεση εναπόθεση ή αποθήκευση των φορτίων.

2) Χερσαία μεταφορά από νομικής πλευράς ονομάζουμε την μεταφορά που λαμβάνουμε υπόψη τα πρόσωπα που συμμετέχουν σε αυτήν, καθώς και την συμβατική σχέση που καθορίζει την παροχή, την αντιπαροχή και την ευθύνη έκαστου εξ αυτών.

3) Χερσαία μεταφορά από οικονομικής πλευράς ονομάζουμε την μεταβολή που υφίσταται η διακίνηση του εμπορεύματος, η οποία επιβάλλει διαχειριστικά, ή υποχρεώνει φορολογικά, στην διενέργεια τουλάχιστον μίας λογιστικής εγγραφής.

4) Χερσαία μεταφορά από εμπορικής και επιχειρηματικής πλευράς ονομάζουμε την μετακόμιση των φορτίων με γνώμονα τον σκοπό και την αιτία για τον οποίο παρήχθησαν και διακινούνται, ως πχ την πώληση, την βιομηχανοποίηση την αποθήκευση, την επιστροφή στον αποστολέα, την αποστολή για καταστροφή, ή τον ενταφιασμό, ή την ανακύκλωση, την διαλογή ελαττωματικών, την συμμετοχή σε έκθεση, την αποστολή για επισκευή και επιστροφή, την ενδοεπιχειρησιακή τροφοδοσία, την τριγωνική πώληση, τον δειγματισμό, κλπ.

Διευκρίνιση

Ο όρος εφοδιαστική αλυσίδα είναι θεωρητικός, γιατί δεν προκαλεί λογιστικά γεγονότα και για τον λόγο αυτό παραλείπεται. Ο όρος αυτός δεν σημαίνει στην πράξη το παραμικρό, και ιδιαίτερα από το σημείο που αναλύεται και προσεγγίζεται η μεταφορά από το παρόν έργο. Ίσως όσοι χρησιμοποιούν τον όρο αυτό να διαπιστώσουν ότι τους καλύπτει η παρακάτω πέμπτη προσέγγιση:

5) Χερσαία μεταφορά από οργανωτικής πλευράς ονομάζουμε την μεταφορά που λαμβάνουμε υπόψη την σχέση, τον τρόπο και την αιτία, για την οποία είναι οργανωμένα μεταξύ τους τα πρόσωπα, που συμμετέχουν καθ' οιονδήποτε τρόπο σε αυτήν. Η οργάνωση της μεταφοράς είναι αρμοδιότητα του κάθε ΔΜ, ανεξάρτητα αν το αντικείμενο της επιχείρησης που εργάζεται είναι το εμπόριο, η βιομηχανία, η αποθήκευση, η μεταφορά, η διαμεταφορά, κλπ.

Ως οργάνωση νοείται η αυτοτελής εργασία που προσφέρεται από τον καθένα από τους εμπλεκόμενους στην μεταφορά, η οποία εκτελείται με τέτοιο τρόπο, ώστε να προετοιμαστεί και το αμέσως επόμενο στάδιο της υλοποίησης της μεταφοράς, που είναι ευθύνη και υποχρέωση του αμέσως επόμενου εμπλεκομένου. Αυτό εκτελείται δηλαδή:

5.1) μέσω βάσης δεδομένων,
5.2) ή με την σύναψη συμβάσεων έργου με τους Μ ή τους Δ των χωριστών εντολών ανά παρτίδα,
5.3) με την ανάθεση του συνολικού πακέτου σε ένα πράκτορα,
5.4) ή την μεσολάβηση ενός έμπειρου Δ, ή
5.5) ενός αντιπροσώπου,
5.6) ή μιας εμπορικής τράπεζας,
5.6) ή με την από κοινού οργάνωση μιας μεταφοράς, με ομαδοποίηση των παρτίδων διαφόρων αποστολών, με διαρκή προώθηση των προϊόντων και των εμπορευμάτων προς σημεία κείμενα εγγύς των τόπων της προσδοκώμενης κατανάλωσης, ή της ενδιάμεσης αποθήκευσης τους, ή όπου τέλος πάντων οι συμβάσεις προβλέπουν να παραδοθούν.

6) Χερσαία μεταφορά από φορολογικής πλευράς ονομάζουμε την μεταφορά που λαμβάνουμε υπόψη το τελωνειακό ή το φορολογικό καθεστώς που διακινούνται τα φορτία. Δηλαδή:

A) Φορτία υποκείμενα σε ΦΠΑ

Σε αυτό το σημείο κρίνεται χρήσιμο να προστεθούν μερικές διευκρινήσεις: Είναι γνωστό ότι με την κατάργηση των εσωτερικών συνόρων της ΕΕ έχουν ενταχθεί στην φορολόγηση των εμπορευμάτων διάφορες ρυθμίσεις. Οι φιλοσοφία των ρυθμίσεων αυτών δεν αποβλέπει στην τεχνική πλευρά της

μεταφοράς – μετακόμισης των φορτίων. Τα Υπουργεία Οικονομικών της ΕΕ και οι διάφορες υπηρεσίες τους αδιαφορούν αν το υποκείμενο αγαθό σε φορολογία μεταφέρεται επί οδικού οχήματος ή σιδηροδρομικού βαγονιού, ή στις αποσκευές ενός επιβάτη. Οι φορολογικές αρχές διακρίνουν τα μεταφερόμενα εμπορεύματα με βάση τις αξίες τους και τα κατατάσσουν σε 2 κυρίως κατηγορίες. Αυτά για τα οποία οφείλεται ΦΠΑ και αυτά που υπόκεινται επιπλέον και σε λοιπούς δασμούς και φόρους.

Τα εμπορεύματα που μεταφέρονται υποκείμενα μόνο σε ΦΠΑ είναι κυρίως 2 κατηγοριών:

α) Αυτά που μεταφέρεται η **αξία** τους εντός των ορίων ενός κράτους μέλους της ΕΕ. Σε αυτά τα εμπορεύματα ο αριθμός φορολογικού μητρώου προμηθευτή και αγοραστή αρχίζει με τα ίδια διακριτικά του κράτους μέλους. (πχ για την χώρα μας EL ή DE για την Γερμανία.)

β) Αυτά που ο ΑΦΜ προμηθευτή και αγοραστή αρχίζει με διαφορετικά στοιχεία κράτους μέλους. Εδώ πρόκειται για την λεγόμενη ενδοκοινοτική κτήση του αγοραστή, ο οποίος παραλαμβάνοντας τα αγαθά οφείλει να αποδώσει τον αναλογούντα ΦΠΑ της **αξίας** των στην φορολογική αρχή της χώρας του.

Διευκρινίζεται επίσης ότι τα αγαθά που τα προμηθεύεται ένα πρόσωπο στην λιανική, έχει καταβάλει δηλαδή στο κράτος μέλος τον ΦΠΑ, δεν υποχρεούται να καταβάλει εκ νέου ΦΠΑ όταν το προϊόν αυτό το μεταφέρει σαν αποσκευή ως επιβάτης σε άλλο κράτος μέλος. Πρέπει να διευκρινιστεί επίσης ότι τα πρόσωπα που προμηθεύονται αγαθά στην «λιανική» δεν είναι επιτηδευματίες. Δηλαδή προμηθεύονται τα συγκεκριμένα αγαθά για προσωπική ή οικογενειακή τους χρήση. Αντίθετα τα πρόσωπα που προμηθεύονται αγαθά στην «χονδρική» πώληση είναι υποχρεωτικά εκ του Νόμου επιτηδευματίες και έχουν δικαίωμα να μεταπωλούν στην λιανική. Στις δύο αυτές συμβάσεις πωλήσεων υπάρχουν ουσιώδεις οργανωτικές διαφορές.:

A) στην λιανική πώληση εκδίδεται απόδειξη λιανικής και ο καταβαλλόμενος ΦΠΑ δεν εκπίπτει από τον αγοραστή.

B) στην χονδρική πώληση εκδίδεται υποχρεωτικά τιμολόγιο πώλησης, το οποίο καταχωρείται από τον αγοραστή στα λογιστικά του βιβλία, για να θεμελιωθεί με τον τρόπο αυτό το δικαίωμα εκπτώσεως ή συμψηφισμού του ΦΠΑ.

B) Φορτία υποκείμενα σε τελωνειακούς δασμούς και φόρους

Τα εμπορεύματα που μεταφέρονται ως υποκείμενα σε λοιπούς δασμούς και φόρους

διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες, τα λεγόμενα στην πράξη της μεταφοράς «τελωνειακά καθεστώτα». Όλα τα καθεστώτα αυτά έχουν άμεση σχέση με την καταγωγή, τους Προμηθευτές και τους Αγοραστές αυτών των εμπορευμάτων, οι οποίοι είναι και οι άμεσοι οφειλέτες των κάθε είδους δασμών και φόρων, ή είναι υπόχρεοι λοιπών φορολογικών υποχρεώσεων. Θα πρέπει όμως να διακρίνουμε επιπλέον και λοιπά προστιθέμενα πρόσωπα που

συμμετέχουν στην αλληλουχία των λειτουργιών για την διακίνηση των εμπορευμάτων που υπόκεινται σε κάποιο καθεστώς κοινοτικής διαμετακόμισης.

Το κυριότερο από όλα είναι ο Μ, τον οποίο ο ελληνικός τελωνειακός κώδικας του 1918 αποκαλούσε «αγωγιάτη». Σήμερα ισχύει πλέον ως γνωστό από το 1993 ο ενιαίος Κοινοτικός Τελωνειακός Κώδικας. Ο νέος αυτός κοινοτικός κώδικας προβλέπει επιπλέον και άλλα πρόσωπα ως πχ τον «εξουσιοδοτημένο παραλήπτη» ή «κύριο υπόχρεο», όπως ονομάζεται από το τελωνείο το υπεύθυνο σιδ/κό δίκτυο – μεταφορέας, που μεταφέρει υποκείμενα εμπορεύματα. Σημειωτέον ότι βρισκόμαστε προ της ισχύος νέου κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα που προβλέπεται να ισχύσει από το 2013. Το έχουμε επισημάνει πολλές φορές εξάλλου, πως όλα στην μεταφορά μεταλλάσσονται διαρκώς...

Τελωνείο και τελωνειακά καθεστώτα

Ως γνωστό τα εμπορεύματα διακινούνται κάτω από φορολογικό έλεγχο, είτε αυτά είναι ελεύθερα τελωνείου είτε όχι. Για να γίνει εφικτός ο έλεγχος υπόκεινται τα διακινούμενα φορτία σε κατηγοριοποιήσεις, προκειμένου να απλοποιηθεί ο έλεγχος και να εντοπιστεί στην μεταφορά των αξιών και στην μεταφορά των φορτίων. Για την σφαιρική αντίληψη του ζητήματος αυτού αναφερόμαστε περιληπτικά σε ορισμένες έννοιες γύρο από την διακίνηση των εμπορευμάτων.

A) Η τριγωνική μεταφορά και η τριγωνική πώληση

Έχει γίνει προσπάθεια σε πολλά σημεία του παρόντος να υπογραμμιστεί το γεγονός ότι τα μέσα μεταφοράς δεν είναι απεριόριστα και επομένως είναι απόλυτα αναγκαίο να επιλέγονται και να χρησιμοποιούνται με φειδώ. Ταυτόχρονα έχουμε επισημάνει το πραγματικό γεγονός ότι τα εμπορεύματα ακολουθούν μια ροή προκειμένου να εκπληρωθούν οι όροι της σύμβασης πώλησης, ή όπως αναφέρεται στην θεωρία, η προσφορά σε αυτά να συναντήσει την ζήτησή τους. Αντίθετα τα μέσα μεταφοράς είναι υποχρεωμένα να ακολουθήσουν εξ ανάγκης το δρομολόγιο επιστροφής στην έδρα τους.

Αυτό όμως σημαίνει πολλά χιλιόμετρα που διανύουν τα φορτηγά κενά φορτίου επιστροφής, και επομένως υποχρεωμένα στην καταβολή δαπανών, χωρίς την είσπραξη αντίστοιχα εσόδων. Αποτέλεσμα αυτού του προβληματισμού των ΜΕ είναι να επιβαρύνουν το κόστος της φορτωμένης διαδρομής, μετακυλώντας σε αυτήν την τυχόν καθυστέρηση και το κόστος της διαδρομής για την επιστροφή του φορτηγού κενού ή με μειωμένο φορτίο.

Ομοιογενής λύση σε αυτό το πρόβλημα δεν είναι δυνατόν να υπάρξει, γιατί η κάθε διαδρομή και προορισμός οδηγούν σε διάφορες αγορές, όπου η παραγωγή και η αποστολή αγαθών προς πώληση σε άλλους προορισμούς, καθώς και η κατανάλωση και η αγορά αγαθών από άλλους τόπους δεν είναι

πάντα ομοιόμορφα κατανεμημένες. Αυτό σημαίνει έλλειψη ισοζυγίου των ποσοτήτων των αποστολών στις δύο κατευθύνσεις στην εκάστοτε διαδρομή. Η βαθιά γνώση και η πείρα του κάθε στελέχους των ΜΕ έχει την βάση και την σημασία της στο σημείο αυτό.

Δεν δύνανται να θεωρηθεί έμπειρο το στέλεχος μίας ΜΕ που να μην γνωρίζει την φύση και τις ποσότητες των φορτίων που διακινούνται και προς τις δύο κατευθύνσεις ενός άξονα, ή μιας ενδιάμεσης διαδρομής του. Στην λεπτομέρεια αυτή στηρίζεται η βάση υπολογισμού των κομίστρων που θα προσφερθεί στον κάθε πελάτη. Η άλλη παράμετρος που αναζητείται σε αυτές τις περιπτώσεις είναι η ποσότητα που θα δεσμευτεί ο κάθε πελάτης της ΜΕ, ότι θα προσφέρει για μεταφορά, ως και η συχνότητα των αποστολών της κάθε παρτίδας. Ο στόχος αυτής της οργάνωσης αποσκοπεί στο ότι το κάθε φορτηγό κατά την αναχώρηση, να έχει εξασφαλίσει όσο είναι δυνατόν και το φορτίο επιστροφής του.

Αυτό επιτυγχάνεται έστω και αν χρειαστεί να διενεργήσει μία **τριγωνική μεταφορά**. Στην περίπτωση αυτή το φορτηγό αναλαμβάνει ένα πλήρες φορτίο προς ένα άλλο προορισμό, στον οποίο μετά την εκφόρτωση θα αναλάβει φορτίο για την επιστροφή στην έδρα του. Άλλος συνδυασμός είναι να αναλάβει ένα μικρό μέρος φορτίου επιστροφής με προορισμό την έδρα του και να συμπληρώσει με άλλο με φορτίο το όχημα, το οποίο θα αποθέσει κάπου στην διαδρομή σε μία αποθήκη επαναποστολής - αναδιανομής. Από αυτήν την αποθήκη θα αναλάβει, μετά την εκφόρτωση του τριγωνικού φορτίου, την επιπλέον αποστολή για να αναχωρήσει ως πλήρες φορτηγό πλέον, με προορισμό την έδρα του.

Σε αντίθετη περίπτωση η ΜΕ θα αντιμετωπίζει προβλήματα δυσλειτουργίας ορθολογικής εκμετάλλευσης των φορτηγών, και επιβάρυνση με σοβαρές επιπρόσθετες δαπάνες που θα την θέτουν εκτός ανταγωνισμού. Άριστη οργάνωση στην τριγωνική μεταφορά δεν υπάρχει, γιατί πρόκειται κυρίως για έκτακτο, ή και εποχικό έργο. Η τριγωνική μεταφορά είναι απλά μια λύση ανάγκης και προσφέρεται ως μάνα εξ ουρανού στο φορτηγό.

Ένα σημείο τριβής μεταξύ των ελλήνων Μ και των ανταγωνιστών τους αλλοδαπών Μ υπήρξαν πάντα οι τριγωνικές μεταφορές. Το πρόβλημα ήταν η προσπάθεια που κατέβαλλαν οι αλλοδαποί μεταφορείς που ξεφόρτωναν στην Χώρα μας να φορτώσουν εκ νέου προς μία άλλη χώρα, αντί όπως προβλέπεται να επιστρέψουν κενά ή φορτωμένα προς την χώρα που ήταν ταξινομημένο το ΦΔΧ τους. Η φόρτωση προς μία Τρίτη Χώρα επιτρέπεται εφ' όσον ο αλλοδαπός μεταφορέας είναι εφοδιασμένος με την άδεια τρίτης χώρας. Το ΥΜΕΤ σε συνεργασία με τα ελληνικά τελωνεία προσπαθούσαν πάντα να ελέγξουν αυτήν την ενέργεια που έβαινε σε βάρος των ελλήνων Μ.

Σε γενικές γραμμές πρέπει να εξετάζεται η τριγωνική μεταφορά σε συνάρτηση με την **ενδομεταφορά** (cabotage). Είναι εντελώς διαφορετική μεταφορά ενός φορτίου από την Ολλανδία στην Γερμανία και από εκεί η λήψη νέου

φορτίου για την Ελλάδα, από μια μεταφορά πχ από την Φρανκφούρτη στο Μάνχαϊμ και από εκεί στην Ελλάδα. Το πρόβλημα στην ενδομεταφορά είναι φορολογικό, γιατί τα κόμιστρα της ενδομεταφοράς, δηλαδή στο παράδειγμα μας από την Φρανκφούρτη στο Μάνχαϊμ, υπόκειται σε ΦΠΑ καταβλητέο στο κράτος που διενεργείται η ενδομεταφορά. Σε αυτήν την περίπτωση ο Μ πρέπει να δηλώσει ένα φορολογικό εκπρόσωπο, στην Γερμανία του παραδείγματος μας, ο οποίος θα εισπράττει και θα αποδίδει τον ΦΠΑ επί των κομιστρών των ενδομεταφορών στο κράτος όπου διενεργήθηκαν.

B) Η σύγκριση της τριγωνικής πώλησης με την τριγωνική μεταφορά

Η έννοια τριγωνική πώληση είναι κάτι διαφορετικό από την τριγωνική μεταφορά.

A) **Στην περίπτωση τριγωνικής πώλησης** ενδεχόμενα το εμπόρευμα αλλάξει κατά τα γνωστά προορισμό και παραλήπτη. Δηλαδή το εμπόρευμα πωλείται σε μία επιχείρηση, η οποία το πωλεί αμέσως μετά σε μία τρίτη. Το τιμολόγιο που συνοδεύει το εμπόρευμα είναι του αρχικού αγοραστή, ο οποίος το μεταπωλεί σε τρίτο πρόσωπο, εκδίδοντας για τον λόγο αυτό το δικό του τιμολόγιο πώλησης. Η σύμβαση αυτή πώλησης συνάπτεται, ανεξάρτητα από την θέση που βρίσκεται το εμπόρευμα, είτε:

- A1) αυτό είναι επάνω σε ένα μεταφορικό μέσο, ή
- A2) σε μια ενδιάμεση αποθήκη,
- A3) ή ακόμα και σε χώρο του πωλητή,
- A4) ή ενδεχόμενα σε τελωνειακό χώρο.

B) **Στην τριγωνική μεταφορά** αντίθετα το εμπόρευμα μεταφέρεται πάντα με βάση την ίδια σύμβαση πώλησης. Το αρχικό τιμολόγιο πώλησης του προμηθευτή ακολουθεί το εμπόρευμα στον προορισμό. Το μόνο που αλλάζει είναι ο τρόπος που οργανώνει η ΜΕ την μετακόμιση. Η αλλαγή συνίσταται στην παράκαμψη που κάνει το ΦΔΧ στο αρχικό δρομολόγιο, προκειμένου να μεταφέρει σε ένα τμήμα της παράκαμψης ένα φορτίο με προορισμό άλλη χώρα, από αυτήν που είναι απογραμμένο το ΦΔΧ.

Η τριγωνική μεταφορά εφαρμόζεται μαζικά στις ελληνικές εθνικές μεταφορές των ΕΒΕ. Αυτό συμβαίνει κυρίως, όταν οι αποστολές των ΕΒΕ αποτελούνται από μικρές παρτίδες και για τον λόγο ότι δεν καλύπτουν τον ωφέλιμο όγκο ή το βάρος των ΦΔΧ. Στις περιπτώσεις αυτές ακολουθεί εξ ανάγκης η ροή των φορτίων τον μεταφορικό άξονα που έχει οργανώσει η ΜΕ. Όταν υπάρχουν πχ 2 τόνοι ζυμαρικά από την Αθήνα για τα Ιωάννινα υπάρχει το ενδεχόμενο να ομαδοποιηθούν και να σταλούν στην Θεσσαλονίκη. Στο σημείο αυτό συγκεντρώνονται και άλλα φορτία από την γύρο περιοχή, Βέροια, Κιλκίς, Κατερίνη, αλλά και από την Αν. Μακεδονία και την Θράκη. Στην συνέχεια από εκεί αναχωρούν με πλήρες ΦΔΧ για τα Ιωάννινα, όλες οι μικρές αποστολές. Αυτή η οργάνωση αποτελεί την τριγωνική μεταφορά.

Η παραπάνω οργάνωση δεν αποκλείει βέβαια την λειτουργία και άλλου άξονα για τα Ιωάννινα. Πχ αποστολή των ζυμαρικών στην Πάτρα, όπου συγκεντρώνονται φορτία από όλη την Πελοπόννησο για την Ήπειρο, Αθήνα και αλλαχού. Η ΕΒΕ που διαθέτει προϊόντα στα Ιωάννινα πρέπει να κάνει έρευνα αγοράς και να επιλέγει την ΜΕ που πέραν των ανταγωνιστικών τιμών, παρέχει και ικανοποιητική ποιότητα μεταφοράς. Τα κριτήρια για την αξιολόγηση της κάθε ΜΕ είναι πολλά. Ο ΔΜ οφείλει να έχει επαφή με όλες τις ΜΕ και να επιλέγει πάντα την πλέον αξιόπιστη, που δεν είναι σε όλες τις περιπτώσεις και η πιο φθηνή. Υπάρχει όμως απαίτηση της ΕΒΕ που καταβάλει την υψηλή τιμή να μην φορτωθούν πχ τα ζυμαρικά μαζί με ένα δύσσομο προϊόν, ή να στοιβαχτούν και ζουλιχτούν με συνέπεια να μειωθεί η επιθυμία των καταναλωτών να τα αγοράσουν.

Γ) Η τριγωνική μεταφορά μας υποχρεώνει να τονίσουμε και από το σημείο αυτό την γνώμη μας, ότι η έννοια «εφοδιαστική αλυσίδα» δεν έχει σχέση με την μεταφορά και γενικότερα με την ροή φορτίων. Η έννοια της μεταφοράς είναι δυναμική και δεν τελειώνει εκεί που μια ΕΒΕ έστειλε για δικούς της λόγους τα φορτία της. Αυτό διότι η ΜΕ έχει κενά φορτηγά στο σημείο αυτό και επομένως θα πρέπει να τα εκμεταλλευτεί οικονομικά και ορθολογικά. Αυτό σημαίνει την αναζήτηση μιας νέας ΕΒΕ, που θα έχει ανάγκη να μεταφέρει φορτία από το σημείο εκείνο, ή κάποιο παραπλήσιο, προς την αντίθετη, ή έστω στην ανάγκη και προς μια άλλη διαδρομή.

Γ) Τα τελωνειακά καθεστώτα

Παρενθετικά στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινιστεί κάτι σχετικό με την ροή φορτίων που έχει σχέση με την τελωνειακή κατάσταση του εμπορεύματος, ή πολλές φορές και με τους κτηνιατρικούς, κλπ ελέγχους, ή ενδεχόμενα την απαγόρευση εισαγωγής στην κοινότητα:

Χώρα καταγωγής ενός εμπορεύματος είναι η χώρα που παρήγαγε το προϊόν αυτό, πχ ΗΠΑ.

Χώρα προελεύσεως είναι η πρώτη χώρα εισόδου στην ΕΕ. Πρόκειται για την χώρα που αρχίζει να εκτυλίσσεται εντός της ΕΕ η ροή του φορτίου προς τον τελικό προορισμό. Πχ το παραπάνω εμπόρευμα καταγωγής των ΗΠΑ, μέσω του λιμανιού του Αμβούργου στην Γερμανία όπου έφθασε με το πλοίο από τις ΗΠΑ για την Ελλάδα. Στην περίπτωση λοιπόν αυτή χώρα προελεύσεως είναι η Γερμανία και καταγωγής οι ΗΠΑ.

Χώρα αναχωρήσεως είναι η χώρα που ξεκινά το φορτωμένο βαγόνι ή ΦΔΧ και εκδίδεται ο τίτλος της μεταφοράς αυτής, με τον οποίο θα φθάσει στην χώρα προορισμού.

Χώρα προορισμού επομένως είναι η χώρα που προβλέπει ο τίτλος μεταφοράς της χώρας αναχωρήσεως.

Χώρα διελύσεως είναι η χώρα που το μεταφορικό μέσο διέρχεται δια μέσου αυτής με έναν ενιαίο τίτλο μεταφοράς, με βάση τον οποίο εισέρχεται και εξέρχεται της χώρας αυτής.

Χώρα επαναποστολής είναι η χώρα, στην οποία το μεταφορικό μέσο εισέρχεται με άλλον τίτλο μεταφοράς, από αυτόν που εξέρχεται της χώρας αυτής.

Ο έμπειρος αναγνώστης θα έχει ήδη αντιληφθεί τον λόγο που επιλέγεται η κατάρτιση μιας νέας σύμβασης έργου και έκδοση νέου τίτλου μεταφοράς. Επειδή όμως η διαδικασία αυτή είναι η κορυφαία για την διαχείριση της χερσαίας μεταφοράς:

- α) σε διεθνές επίπεδο,
- β) σε κοινοτικό επίπεδο,
- γ) σε εθνικό επίπεδο,

θα την διευκρινίσουμε για την εμπέδωση της, στους παρακάτω έξι λόγους, οι οποίοι συνυπάρχουν, ανεξάρτητα της αποστάσεως, που έχει διανυθεί μέχρι τότε, ή πρόκειται να διανυθεί σε μεταγενέστερο χρόνο.

α) Ο πρώτος λόγος ίσως είναι η εκτέλεση της σύμβασης πώλησης (INCOTRMS) με βάση τους όρους της οποίας ο πωλητής παραδίδει στον συμφωνηθέντα τόπο παράδοσης το εμπόρευμα στον αγοραστή.

Αυτό σημαίνει ότι μέχρι το σημείο εκείνο το μεταφορικό μέσο κινείται, κατά τα προηγούμενα, με βάση τις συμβάσεις που είχε συνάψει με τις ΜΕ ή τις ΔΕ ο πωλητής ή ένας εκπρόσωπος του. Από το σημείο εκείνο και για την ολοκλήρωση της μετακόμισης του φορτίου το μεταφορικό μέσο κινείται πλέον στην διαταγή του αγοραστή ή ενός εκπροσώπου του, με βάση τις νέες συμβάσεις έργου που καταρτίστηκαν. Οι νέες συμβάσεις είναι ενδεχόμενο να συναφθούν με τις ίδιες ΜΕ ή ΔΕ που είχαν μέχρι τότε την επιμέλεια της μεταφοράς, ή ίσως και με άλλες νέες ΜΕ, ή ΔΕ, της επιλογής από τούδε της πλευράς του αγοραστή!

β) Ο δεύτερος λόγος που διενεργείται η επαναποστολή είναι τεχνική επιλογή της ΜΕ ή της ΔΕ για την εκτέλεση του συνόλου της διαδικασίας της μετακόμισης του φορτίου, στα πλαίσια των ισχυουσών μικτών διαδοχικών συμβάσεων που συνάπτουν μεταξύ τους για την ολοκλήρωση της μεταφοράς. Οι ίδιες δηλαδή ΜΕ ή οι ΔΕ με βάση τις νέες συμβάσεις έργου που καταρτίζουν μεταξύ τους, (όχι πλέον με τον πωλητή ή τον αγοραστή, δηλαδή τον κύριο του φορτίου, γιατί με αυτόν ισχύουν πάντα οι αρχικές καταρτισθείσες κατά την ανάληψη της εντολής της μεταφοράς), συνεχίζουν να επιμελούνται της συνέχειας της μεταφοράς μέχρι τον τελικό προορισμό των φορτίων. Η συνέχεια της μετακόμισης του φορτίου είναι εσωτερική υπόθεση των ΜΕ και των ΔΕ και διενεργείται με το ίδιο μεταφορικό μέσο, ίσως όμως και με άλλο.

Εδώ πρόκειται για την **διακίνηση του φορτίου**, δηλαδή για συμβάσεις που καταρτίζονται μεταξύ τρίτων εμπλεκομένων στην μεταφορά, στις οποίες δεν

συμμετέχει ο κύριος του φορτίου. Για τον λόγο αυτό εκδίδονται και οι νέοι τίτλοι μεταφοράς στις χώρες επαναποστολής. Στην μία περίπτωση έχουμε την επιλογή του πωλητή και του αγοραστή σε εκτέλεση των INCOTRMS της σύμβασης πώλησης. Στην άλλη περίπτωση έχουμε την επιλογή των λοιπών εμπλεκόμενων ΜΕ ή ΔΕ για την εκτέλεση της μετακόμισης των φορτίων με βάση τις συμβάσεις έργου, που καταρτίζουν μεταξύ τους.

γ) **Ο τρίτος λόγος** είναι ενδεχόμενα η **Τριγωνική πώληση**, η οποία είναι μια μεταγενέστερη σύμβαση πώλησης, με βάση την οποία το διακινούμενο φορτίο άλλαξε πωλητή κατά την διάρκεια της μεταφοράς του. Υπενθυμίζεται ότι η μεταφορά αρχίζει με την σύμβαση πώλησης ανεξάρτητα που βρίσκεται εκείνη την στιγμή το εμπόρευμα! Κάθε επόμενη σύμβαση πώλησης που λαμβάνει χώρα κατά την διάρκεια της αποθήκευσης, ή της μετακόμισης του αγαθού και μέχρι να τεθεί το εμπόρευμα στον τελικό προορισμό στην διαταγή του αγοραστή λέγεται τριγωνική. Στα πλαίσια μίας τριγωνικής πώλησης είναι ενδεχόμενο επομένως να εκδοθεί και νέος τίτλος μεταφοράς στην χώρα επαναποστολής.

δ) **Ο τέταρτος λόγος** είναι η υποχρέωση του ΕΟΦ να διενεργήσει τελωνειακές διαδικασίες στην χώρα επαναποστολής με συνέπεια να αλλάξει μεταξύ άλλων και ο τίτλος μεταφοράς. **ΕΟΦ - Εξουσιοδοτημένος οικονομικός φορέας** είναι το πρόσωπο που έχει εγκριθεί από τις κοινοτικές τελωνειακές αρχές, και φέρει ενώπιον αυτών την ευθύνη της διαχείρισεως των υποκειμένων εμπορευμάτων κατά την διάρκεια της μετακόμισης τους εντός του εδάφους της ΕΕ από τον πωλητή της τρίτης χώρας προς τον αγοραστή, ή αντίστροφα. (βλέπε και αλλαχού στο τέταρτο μέρος.)

ε) **Ο πέμπτος λόγος** επιβάλλεται από τις διμερείς συμφωνίες μεταφορών που έχει συνάψει η χώρα μας με τρίτες χώρες, ως πχ το Ιράν, ή το Ιράκ και πολλές άλλες κυρίως πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες. Με βάση τις συμφωνίες αυτές δεν δικαιούται πχ ένα ελληνικό ΦΔΧ να μεταφέρει κατευθείαν στο Ιράκ, επομένως πρέπει να μεταφορτώσει εντός Τουρκίας το φορτίο σε ιρακινό φορηγό.

στ) **Ο έκτος λόγος είναι τεχνικός**, στις σιδ/κες μεταφορές σε όποια σύνορα ομόρων χωρών υπάρχει διαφορετικό εύρος γραμμής πρέπει το φορτίο να μεταφορτωθεί από ένα βαγόνι σε άλλο για να μπορέσει να συνεχίσει το φορτίο την διαδρομή του προς τον τελικό προορισμό. Αυτό συμβαίνει πχ στα σύνορα της Ευρώπης με τις πρώην σοβιετικές Δημοκρατίες. (βλέπε σχετικά στην σελίδα 168 σχετικά με το σιδ/κο δίκτυο.)

Τα ισχύοντα τελωνειακά καθεστώτα είναι:

Η Θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία (δηλαδή η ενδοκοινοτική κτήση ή τα τελωνισμένα εμπορεύματα)

Η Διαμετακόμιση. Υπάρχουν 2 καθεστώτα:

Η εξωτερική κοινοτική διαμετακόμιση με κωδικό T1, τα αποκαλούμενα στο παρελθόν «υποκείμενα». Τα εμπορεύματα αυτά μετά τον τελωνισμό τους τίθενται εντός της ΕΕ σε ελεύθερη κυκλοφορία.

Προσοχή:

Με βάση το άρθρο 451 του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, όπως ισχύει, νοείται ως **«διαμετακόμιση»** η μεταφορά εμπορευμάτων από τελωνείο το οποίο βρίσκεται στο τελωνειακό έδαφος της κοινότητας, προς άλλο τελωνείο που βρίσκεται στο ίδιο έδαφος. Αυτό ισχύει δηλαδή για εμπορεύματα που δεν τελωνίζονται στο τελωνείο αφίξεως εντός της ΕΕ, αλλά συνεχίζουν ως υποκείμενα προς ένα άλλο κοινοτικό τελωνείο.

Και η **εσωτερική** κοινοτική διαμετακόμιση με κωδικό T2 που αναφέρεται στα κατά το παρελθόν αποκαλούμενα «ελεύθερα» τα οποία ταυτίζονται σήμερα με την ενδοκοινοτική κτήση, ή ενδοκοινοτική διαμετακόμιση.

Η εξαγωγή (δηλαδή το Τελωνείο επιτρέπει στο εμπόρευμα να εξέλθει του κοινοτικού εδάφους)

Η τελωνειακή αποταμίευση: (το εμπόρευμα αποθηκεύεται στο όνομα του εμπόρου, για να τελωνιστεί σε μέλλοντα χρόνο)

Η τελειοποίηση για επανεξαγωγή: (πχ εισάγονται ενδύματα στην ΕΕ, τους προστίθενται τα κουμπιά και εξέρχονται εκ νέου της ΕΕ.)

Η τελειοποίηση για επανεισαγωγή: (το αντίθετο του ανωτέρω, δηλ. εξάγονται τα ενδύματα εκτός ΕΕ για τους προστεθούν τα κουμπιά και να επιστραφούν εντός της κοινότητας.)

Η μεταποίηση υπό τελωνειακό έλεγχο: Όταν υπάρχει εισαγωγή αναλώσιμων υλικών που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή αγαθών, δεν είναι δυνατή η άμεση καταμέτρηση των ποσοτήτων που βιομηχανοποιήθηκαν. Για τον σκοπό αυτό υπάρχει ο έλεγχος της Χημικής Υπηρεσίας του Τελωνείου, η οποία ελέγχει και διαπιστώνει την αναλογία εισαχθέντων υλικών σε σχέση με τα παραχθέντα προϊόντα. Ένα παράδειγμα που αντιπροσωπεύει το συγκεκριμένο αυτό τελωνειακό καθεστώς είναι η εισαγωγή αλκοόλης, για την παρασκευή οινοπνευματωδών ποτών.

Τέλος έχουμε και την προσωρινή εισαγωγή: εδώ πρόκειται για διάφορα υλικά που εισέρχονται στην ΕΕ για περιορισμένο χρόνο και για συγκεκριμένο σκοπό, με την υποχρέωση να εξέλθουν της ΕΕ ως έχουν, μετά την εκπλήρωση των λόγων για τους οποίους εισήχθησαν, ως πχ μηχανήματα εργοταξίων για εκτέλεση έργων, ή άλλα είδη για συμμετοχή σε μία έκθεση κλπ. (Βλέπε και σχετικά στο τέλος του πρώτου μέρους για το ΕΔΕ.)

Δ) Ο όρος διαμετακόμιση στην μεταφορά

Ανακεφαλαιώνοντας τις παραπάνω έννοιες και σαν επιβεβαίωση των διαφόρων ορισμών μας αναφέρουμε τον ορισμό για τον όρο **«διαμετακόμιση»:** Είναι η μεταφορά εμπορευμάτων από τελωνείο το οποίο βρίσκεται στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας προς άλλο τελωνείο που

βρίσκεται στο ίδιο έδαφος. Επιπλέον έχουν εισαχθεί στον Κοινοτικό Τελωνειακό Κώδικα δύο ακόμα έννοιες:

- A) Η έννοια **εσωτερική** κοινοτική διαμετακόμιση συμπεριλαμβάνει όλες τις παραμέτρους της μετακόμισης των ελεύθερων τελωνειακά φορτίων,
- β) Η **εξωτερική** κοινοτική διαμετακόμιση που αναφέρεται επιπρόσθετα και σε εμπορεύματα που μετακομίζουν κάτω από ένα τελωνειακό καθεστώς.

Ο όρος εξωτερική κοινοτική διαμετακόμιση αντικατέστησε τον όρο «in transit», που στην ελληνική μεταφραζόταν «υπό διαμετακόμιση». Στην απλή γλώσσα της μεταφοράς ο όρος αυτός σήμαινε με βάση τον ελληνικό τελωνειακό κώδικα, πως το εμπόρευμα που βρισκόταν στην Χώρα μας υπό διαμετακόμιση ή άλλως σε καθεστώς «in transit» θα έπρεπε:

- A) ή να τελωνιστεί και να καταβληθούν οι αναλογούντες δασμοί και φόροι, ή
- B) να εξέλθει της Χώρας μας ως έχει, δηλαδή ίδιο βάρος, ποσότητες, αξίες, κλπ.

Οι εισαγωγείς προ του 1993, που ίσχυε ο ελληνικός τελωνειακός κώδικας, για να αποφύγουν τελωνειακές γραφειοκρατικές δεσμεύσεις δήλωναν προληπτικά στα φορτωτικά έγγραφα δίπλα από τον προορισμό την δήλωση «in transit», δηλαδή «υπό διαμετακόμιση», πχ «Athens in transit». Με την δήλωση αυτή είχαν το δικαίωμα να επανεξάγουν το εμπόρευμα χωρίς να έχουν εμπόδια ελέγχου συναλλάγματος από την Τράπεζα της Ελλάδος. Προς τον σκοπό αυτό αρκούσε μια απλή υπεύθυνη δήλωση του εισαγωγέα ότι... «δεν εξήχθη ούτε πρόκειται να εξαχθεί συνάλλαγμα». Αν δεν δηλώνονταν η ένδειξη in transit στα φορτωτικά έγγραφα, το τελωνείο θεωρούσε ότι η αξία του εμπορεύματος είχε καταβληθεί ήδη στον εξαγωγέα της χώρας αποστολής. Για τον λόγο αυτό απαιτούσε την είσπραξη των δασμών και φόρων, για τα ποσά που τεκμαίρονταν ότι καταβλήθηκαν σε εξόφληση της αξίας του εμπορεύματος.

Από εκεί και πέρα ο εισαγωγέας που δεν θέλησε να παραλάβει το εμπόρευμα είχε να αντιμετωπίσει διαδικαστικά προβλήματα για να το επιστρέψει ως έχει στον προμηθευτή. Ένα από αυτά ήταν να αποδείξει ο εισαγωγέας, ότι το εμπόρευμα δεν ήταν πληρωμένο. Σε αντίθετη περίπτωση έπρεπε να επιστραφεί στην Χώρα μας η καταβληθείσα αξία των εμπορευμάτων που για τον οποιοδήποτε λόγο επιστρέφονται.

Εισαγωγικά για την έννοια της ΣΜ

Πριν αναλύσουμε τις συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να δηλωθεί εξ' αρχής ότι η

μεταφορά ενός ε/κ ή κινητού αμαξώματος με τον σιδ/μο, ανεξάρτητα αν ταξιδεύει μαζί με τους τροχούς του ή όχι, είναι κατ' αρχήν σιδ/κή μεταφορά. Αν αντίστοιχα το μεταφέρουμε με ένα οδικό όχημα έχουμε μια οδική μεταφορά του ε/κ, ή του κινητού αμαξώματος (κ/α). Το αντίστοιχο συμβαίνει βέβαια και με την μεταφορά ενός ε/κ ή κ/α με το πλοίο. Θα έχουμε ως είναι αυτονόητο κατά τα προηγούμενα, και στην περίπτωση αυτή αντίστοιχα μια

θαλάσσια μεταφορά ενός ε/κ ή ενός κ/α. Αν περαιτέρω το ίδιο ε/κ ή το κ/α το παραλάβει ή το παραδώσει στο πλοίο, ή στον σιδ/μο ένα φορτηγό αυτοκίνητο, με χωριστή σύμβαση μεταφοράς, τότε βέβαια έχουμε μία συνολικά μικτή μεταφορά του ε/κ ή του κ/α. Αν τέλος τα παραπάνω μεταφερθούν επί οδικού οχήματος, το οποίο για ένα μέρος της διαδρομής κινείται επί άλλου μεταφορικού μέσου, πχ ενός πλοίου, ή βαγονιού, έχουμε κατ' αρχήν για το τμήμα αυτό της διαδρομής μία σύνθετη μεταφορά των δύο αυτών τεχνικών μέσων.

Άρα πρέπει να δεχθούμε ότι στην σύνθετη μεταφορά έχουμε το τεχνικό χαρακτηριστικό ότι δεν είναι αποκλειστικά οδική ή σιδ/κή. Αυτό διότι έχουμε την μετακίνηση του φορτίου με την ταυτόχρονη χρησιμοποίηση **δύο μεταφορικών μέσων**. Αυτό το σημείο χρήζει ιδιαίτερης προσοχής, διότι με βάση αυτόν τον συλλογισμό θα γίνει κατανοητή και η έννοια της ΣΜ. Για να γίνει επομένως λόγος για μία ΣΜ ενός ε/κ ή ενός κ/α αμαξώματος θα πρέπει να συντρέξουν ταυτόχρονα και διάφοροι άλλοι παράγοντες, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και προϋποθέσεις, όπως περιγράφονται διεξοδικά σε αυτά που ακολουθούν.

Οι θεμελιώδεις προϋποθέσεις της Συνδυασμένης Μεταφοράς (ΣΜ)

Είμαστε υποχρεωμένοι να τονίσουμε ευθύς εξ' αρχής την προϋπόθεση χαρακτηρισμού μιας μεταφοράς ως συνδυασμένης. Πρόκειται για την «αρχή της δυναμικής επιλογής του οδικού μεταφορέα» η οποία πρέπει απαραίτητα να συνυπάρχει. Ο μεταφορέας δηλαδή της ΣΜ πρέπει να έχει κατ' αρχήν την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα, όπως ορίζει το πδ 431/95 άρθρο 4 παρ. 3. Ταυτόχρονα όμως πρέπει να υπάρχει απαραίτητα, κατά την γνώμη μας, η δυνατότητα εκτελέσεως της συγκεκριμένης μεταφοράς από αυτόν οδικά και στο σύνολο της διαδρομής. Με τον τρόπο αυτό προσφέρεται στον οδικό μεταφορέα σαν δεύτερη επιλογή του, εις το να στραφεί στο συνδυασμό του φορτηγού του με το άλλο μεταφορικό μέσο δηλαδή το πλοίο, τον σιδ/μο κλπ. Εφ' όσον λοιπόν υπάρχει η προϋπόθεση αυτής της διεξοδικής επιλογής του οδικού μεταφορέα, τότε δυνάμεθα να εξετάσουμε σε βάθος τα λοιπά χαρακτηριστικά για να καταλήξουμε αν η μεταφορά του είναι συνδυασμένη ή όχι.

Όταν όμως η γεωγραφική θέση μίας κοινοτικής χώρας δεν της παρέχει την δυνατότητα οδικής πρόσβασης προς τις λοιπές χώρες της ΕΕ ως πχ 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 βέβαια 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 ΣΜ. Σε αυτήν την περίπτωση θα έχουμε στο σύνολο της διαδρομής μία μικτή μεταφορά, της οποίας ένα τμήμα είναι θαλάσσια και το άλλο συγκεντρώνει τα χαρακτηριστικά της ΣΜ.

Διευκρινίζεται επίσης ότι είναι ενδεχόμενο να εκτελείται μία μεταφορά με όλες τις προϋποθέσεις της συνδυασμένης, και παρ' όλα αυτά να μην είναι βέβαιο ότι θα θεωρηθεί και για την ΕΕ 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 μπορεί να αναφερθεί και μία μεταφορά με πλοίο από ένα λιμένα της Ν. Γαλλίας προς αντίστοιχα ένα λιμένα 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 ως ΣΜ εναπόκειται στο κράτος αυτό και όχι στην ΕΕ. Η ΣΜ επομένως εξ' ορισμού της ΕΕ 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 αντίστοιχα η αρχική και αντίστοιχα η τελική οδική διαδρομή να διενεργείται αποκλειστικά εντός της χώρας προορισμού ή αναχωρήσεως.

Παρενθετικά ένας προβληματισμός εργασίας

Νεότερες αντιλήψεις της ΕΕ ορίζουν μάλιστα πως η επιλογή του κατάλληλου σταθμού πρέπει να στοχεύει εις το να γίνει η οδική διαδρομή όσο το δυνατόν μικρότερη. Ο μακροπρόθεσμος αυτός προγραμματισμός της ΕΕ χρήζει μιας εξωτερίκευσης ορισμένων συλλογισμών. Ο απόηχος κάθε εξαγγελίας, αδιάφορο από πού προέρχεται και ποιος είναι ο στόχος της, πρέπει να προβληματίζει τον ΔΜ και να τον αναγκάζει να επανεξετάσει τον τρόπο λειτουργίας της εταιρείας του, κατά πόσο είναι σε θέση να παραμείνει στο παιχνίδι των εξελίξεων της αγοράς της μεταφοράς, εν όψει των κάθε είδους ενδεχομένων μεταβολών της. Πρέπει δηλαδή να σταθμίσει τους παράγοντες της αγοράς που ισχύουν την στιγμή εκείνη, και να αξιολογήσει τις ενδεχόμενες μεταβολές, κατά πόσο αυτές θα επηρεάσουν την λειτουργία της εταιρείας, η οποία ίσως να χρήζει επανεξέτασης και επαναπροσδιορισμού της:

- Α) Τι σημαίνει «μικρότερη»; Πλησίον της κατανάλωσης, ή πλησίον των αποθηκών ενδιάμεσης απόθεσης των εμπορευμάτων; Πλησίον τίνος σημείου δηλαδή να γίνει μικρότερη;
- Β) Πως θα γίνει η οδική απόσταση μικρότερη; Με πρόωθηση των μεμονωμένων βαγονιών ΣΜ στο σημείο που ενδείκνυται προς τον σκοπό αυτό;
- Γ) Ποιος ο ρόλος των ιδιωτικών ΣΕ στην προοπτική αυτή; Ή του νέου εντύπου της φορτωτικής για τις ΣΜ, που κάποια στιγμή θα τεθεί σε ισχύ;
- Δ) Γιατί άραγε προβλέπεται στον Νόμο, ότι στα εμπορευματικά κέντρα πρέπει να λειτουργεί δίχως εξαίρεση και σταθμός ΣΜ;
- Ε) Θα αναλάβουν και οι εγκεκριμένοι παραλήπτες, με την βοήθεια κινητών γερανών επιπλέον και έργο των τερματικών σταθμών; Θα επιτραπεί να συντεθούν μικτοί συρμοί με παραδοσιακά βαγόνια μαζί με βαγόνια ΣΜ;

Με τον τρόπο αυτό πρέπει να προβληματίζονται και να αναλύονται από τους ΔΜ οι διάφορες πληροφορίες ή οι ανακοινώσεις των διαφόρων θεσμικών οργάνων, που γίνονται γνωστές στην αγορά. Η μεταφορά είναι μία ρευστή και εύπλαστη λειτουργία, γιατί είναι μια συλλογική δράση με εκ διαμέτρου αντίθετα συμφέροντα, των συμμετεχόντων σε αυτήν.

ΠΔ 431/1995

Σαν βάση για την παραπέρα ανάλυσή μας θα πρέπει να στηριχτούμε στην κοινοτική νομοθεσία και τον ορισμό που μας δίνει η ΕΕ. Δεν πρέπει παρ' όλα αυτά να διαφεύγει της προσοχής μας, ότι η ΕΕ είναι ο τελικός κριτής του χαρακτηρισμού μίας ροής φορτίων, σε προκαθορισμένη διαδρομή και με συγκεκριμένη τεχνολογία, ως ΣΜ. Διευκρινίζεται ότι ροή φορτίων ονομάζουμε την συνολική διαδρομή που ακολουθούν τα μη πωληθέντα αγαθά, προκειμένου η προσφορά σε αυτά να συναντήσει σε μελλοντικό απροσδιόριστο χρόνο την ζήτησή τους, ή αντίστοιχα τα πωληθέντα αγαθά προκειμένου να εκπληρωθούν οι όροι της σύμβασης πώλησης τους. Αντίστοιχα μεταφορικός άξονας είναι οι χαράξεις των δρομολογίων που ακολουθούν τα μέσα μεταφοράς που εκτελούν τις μετακομίσεις αυτές. **Λόγω της σπουδαιότητας των εννοιών αυτών θα επανέλθουμε αναλυτικά στο τέταρτο μέρος.**

Η διαφορά των δύο εννοιών συνίσταται στο γεγονός ότι τα φορτία στον κάθε άξονα ακολουθούν δρομολόγια χωρίς επιστροφή. Αντίθετα τα μεταφορικά μέσα είναι εκ του τρόπου διενεργείας του μεταφορικού έργου υποχρεωμένα να δρομολογούνται φορτωμένα και προς τις δύο κατευθύνσεις. Συσχετίζοντας αυτές τις δύο έννοιες καταλήγουμε στην σημαντικότερη προϋπόθεση για την ορθολογική λειτουργία των ΜΕ.

Καταλήγουμε επομένως στον τρίτο και σπουδαιότερο ορισμό αναφορικά με την ορθολογική λειτουργία των επιχειρήσεων χερσαίων μεταφορών: **Εντατική εκμετάλλευση του μεταφορικού μέσου** είναι η διαρκής προσπάθεια του διαχειριστή της ΜΕ για την σταθερή εξασφάλιση φορτίων και προς τις δύο κατευθύνσεις των μεταφορικών αξόνων. Θεωρείται ως αυτονόητο ότι η εξασφάλιση των φορτίων πρέπει να επιτυγχάνεται μέσα στα πλαίσια του ορθολογισμού και των οικονομικών αρχών, καθώς βέβαια και της άριστης οργάνωσης της ΜΕ, και συγκεκριμένα:

Α) Δίχως απώλεια χρόνου

Β) Δίχως μείωση της τιμής των κομίστρων

Γ) Δίχως την παροχή δωρεάν πρόσθετων ή βοηθητικών υπηρεσιών μεταφοράς, όπως πχ. περισυλλογές μικρών αποστολών από διαφορετικά σημεία.

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

Ε) Δίχως την εκτέλεση κενών διαδρομών, προκειμένου να εξασφαλιστεί το δρομολόγιο επιστροφής.

ΣΤ) Δίχως να είναι αναγκασμένο το όχημα να αναχωρήσει με φορτίο κάτω του ωφέλιμου βάρους ή όγκου που προβλέπεται από τις κατασκευαστικές προδιαγραφές του ότι δύναται και του επιτρέπεται να μεταφέρει. Αυτό προκύπτει συνήθως αν η φόρτωση στον τόπο αναχώρησης λάβει χώρα σε διάφορα σημεία. Τότε έχουμε την τοποθέτηση της κάθε παρτίδας στην ελεύθερη επιφάνεια φόρτωσης. Η συνέπεια είναι να αναχωρήσει το φορτηγό με σίγουρη απώλεια ωφέλιμου όγκου, ή ίσως και βάρους.

Ζ) Χωρίς ασφαλή και οριοθετημένη φόρτωση, στήριξη και στοίβαγμα του φορτίου επί του φορτηγού, οι οποίες συνιστούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις, που θα βοηθήσουν στον προορισμό τον εύκολο και ανέξοδο εντοπισμό των παρτίδων. Αυτό βοηθά στην διαχείριση των κωδικών των εμπορευμάτων σε ότι αφορά την διαλογή για την παραπέρα ταξινόμηση τους.

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 σιδ/μου και ΦΔΧ αυτοκινήτου που μας ενδιαφέρουν είναι το ακόλουθο: «Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος διατάγματος, νοούνται ως ΣΜ, οι εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Κρατών – μελών κατά τις οποίες το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημ/νο, με ή χωρίς ρυμουλκό, το κινητό αμάξωμα 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 σιδ/κός σταθμός νοείται: «Ο σιδ/κός σταθμός που έχει την κατάλληλη υποδομή για την φόρτωση και εκφόρτωση οχήματος, για την εκτέλεση της ΣΜ και βρίσκεται πλησιέστερα προς το σημείο φόρτωσης ή εκφόρτωσης της αρχικής ή της τελικής διαδρομής».

Τον ορισμό του «πλησιέστερου κατάλληλου σιδηροδρομικού σταθμού» όπως είδαμε στα προηγούμενα τον ερμήνευσε επαρκώς η ΕΕ αφήνοντας ελεύθερο τον χρήστη να τον επιλέξει ανεξάρτητα από την γεωγραφική του θέση. Σχετικά όμως με την έννοια της ΕΕ στο ΠΔ 431/95 στην λέξη «σιδηροδρομικός» ακολούθησαν λανθασμένες σκέψεις, όπως ότι «σιδηροδρομικός σταθμός» είναι κατά την έννοια του ΠΔ 431/95 μόνο οι τερματικοί σταθμοί ιδιοκτησίας κρατικών σιδηροδρόμων! Με άλλα λόγια επιδιώχθηκε να κατευθύνεται το μεταφορικό έργο των ΣΜ μονοπωλιακά αποκλειστικά και μόνο στους κρατικούς σιδ/μους, και όχι κατ' επιλογή των χρηστών των ΣΜ και στους ιδιωτικούς τερματικούς σταθμούς ή τα ιδιωτικά εμπορευματικά κέντρα.

Οι σκέψεις αυτές δεν ελήφθησαν τελικά υπόψη από την ΕΕ, γιατί υπήρξαν αντιδράσεις και κατέστη σαφές, ότι θα επανέλθει η πλευρά των χρηστών των ΣΜ εκ νέου στην ΕΕ. Όλοι οι ανταγωνιστές και οι πολέμιοι των ΣΜ αντελήφθησαν ότι δεν υπήρχε περίπτωση να γίνουν αποδεκτά από την ΕΕ αιτήματα που θα ευνοούσαν τώρα πλέον μονοπωλιακές ή συντεχνιακές

καταστάσεις. Όπως αναπτύξαμε σε άλλο σημείο, σε όλη την Ευρώπη πνέει σήμερα ο αέρας του φιλελευθερισμού και όλοι οι σιδ/μοι αναδιοργανώνονται για να εργαστούν με βάση την πολιτική της ΕΕ που στηρίζει την ελεύθερη αγορά. Όλα τα κριτήρια των επιλογών επομένως της ΕΕ στοχεύουν στην οικονομική ανάπτυξη μέσα στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού και της υγιούς ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Ας μην ξεχνάμε τον ορισμό των ΣΜ όπου στο πδ 431/95 προβλέπει ότι οι μεταφορές αυτές διενεργούνται από ένα κράτος μέλος προς ένα άλλο κράτος μέλος. Ενδεχόμενα να ήταν ορθές οι ως άνω σκέψεις, αν οι μεταφορές αυτές δεν γίνονταν κάτω από το καθεστώς της εξωτερικής κοινοτικής διαμετακόμισης και έπρεπε να διεκπεραιωθούν μέσω των ελληνικών τελωνείων. Σε αυτήν την περίπτωση θα μπορούσαν να ισχυριστούν οι ανταγωνιστές των ΣΜ ότι οι σιδ/κές γραμμές που αποτελούν για την ελληνική νομοθεσία τελωνειακό χώρο, είναι μόνο αυτές των κρατικών σιδ/μων, και όχι οι ιδιωτικές... Η ΕΕ όμως έχει κρυστάλλινη πολιτική, και ήδη προγραμμάτιζε και ρύθμιζε τον διαχωρισμό της υποδομής των σιδ/μων από την εκμετάλλευση! Ήδη δύο χρόνια πριν την ισχύ του ΠΔ 431/95 δηλαδή από το 1993 είχε καταργήσει η ΕΕ τα εσωτερικά σύνορα μεταξύ των κρατών μελών. Επομένως οι διάφοροι ιδιωτικοί σιδ/κοί σταθμοί είχαν βάσει του ενιαίου κοινοτικού τελωνειακού κώδικα το δικαίωμα να γίνουν και εγκεκριμένοι παραλήπτες,* που σημαίνει ότι μπορούν να μεταλλαχθούν οι ιδιωτικοί σιδ/κοί τερματικοί σταθμοί τους και σε τελωνειακό χώρο.

(*βλέπε σχετικά άρθρα του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα, ή τον Νόμο για τα εμπορευματικά κέντρα)

Ενιαίος τίτλος μεταφοράς η φορτωτική CMR

Το προεδρικό διάταγμα 431/95 στο άρθρο 4 προβλέπει για τα συνοδευτικά έγγραφα της ΣΜ. Ερμηνεύοντας το άρθρο αυτό παρατίθενται παρακάτω οι επικρατούσες απόψεις για την πληρέστερη κατανόηση της εννοίας και του τρόπου διενεργίας των ΣΜ:

Οι ΣΜ είναι οδικές μεταφορές. Αυτό συνάγεται και από την σύμβαση TIR, από την σύμβαση CMR και βέβαια από το ΠΔ 431/95 που έχει συνταχθεί με το ίδιο σκεπτικό με αυτές ορίζοντας ότι «μεταφορέας» **είναι αυτός που έχει τις προϋποθέσεις πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα** (άρθρο 4 παρ. 3). Για να διενεργηθεί η ΣΜ λοιπόν θα πρέπει να διακρίνουμε γεωγραφικά το καθαρά οδικό τμήμα της διαδρομής και το τμήμα της διαδρομής που υπάρχει ο συνδυασμός αυτοκινήτου και σιδ/μου. Δηλαδή εκείνο το τμήμα που συνταξιδεύει ο τεχνολογικός συνδυασμός των δύο μέσων μεταφοράς. Για τα οδικά τμήματα των αρχικών και τελικών διαδρομών πρέπει να εκδοθεί η φορτωτική CMR κατά την αναχώρηση, η οποία αποτελεί και την σύμβαση μεταφοράς μεταξύ της επιχείρησης οδικών μεταφορών και αποστολέα - εντολέα της μεταφοράς. Αυτό άλλωστε είναι το έγγραφο που εκδίδει ο οδικός μεταφορέας διεθνών μεταφορών. Εδώ πρέπει να υπάρξει

διάσταση μεταξύ των κρατούντων στην χώρα μας και των λοιπών κρατών μελών της ΕΕ.

Στην Ελλάδα βάσει του άρθρου 16 του ΚΒΣ* εκδίδει ο οδικός μεταφορέας την φορτωτική του, η οποία γίνεται αποδεκτή και ως παραστατικό για την καταχώρηση της δαπάνης των κομίστρων. Άρα ο Έλληνας οδικός μεταφορέας ΣΜ δεν μπορεί να κάνει τίποτα άλλο από την χρέωση προς τον πελάτη του με την διεθνή φορτωτική CMR. Ο κοινοτικός όμως οδικός μεταφορέας έχει την δυνατότητα να χρεώνει τα κόμιστρα και τα λοιπά του έξοδα της ΣΜ με βάση ένα «τιμολόγιο», το οποίο είναι ανεξάρτητο από το σώμα της καταρτισθείσης σύμβασης μεταφοράς, δηλαδή την CMR. Στην Ελλάδα δηλαδή γίνεται μια κατά συνθήκη παράβαση του ΚΒΣ από τον ίδιο τον ΚΒΣ με ταυτόχρονη απόκλιση από τα κρατούντα συναλλακτικά ήθη της ΕΕ. Οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς βάσει του ΚΒΣ αποδεσμεύονται από την έκδοση τιμολογίου παροχής υπηρεσιών, δεδομένου ότι το πδ 186/26.05.1992 στο άρθρο 16 παρ. 5 (ΦΕΚ 84/92 τεύχος πρώτο) ορίζει πως ένα από τα αντίτυπα της φορτωτικής, (διάβαζε σύμβασης μεταφοράς), που ονομάζεται «αποδεικτικό δαπάνης», θεωρείται σαν φορολογικό στοιχείο και καταχωρείται δεόντως σαν παραστατικό δαπάνης, ή αντίστοιχα εσόδου, στα λογιστικά βιβλία του Μ και του πελάτη του.

(*Πρόσφατα καταργήθηκε ο παραπάνω ΚΒΣ και τέθηκε σε ισχύ νέος νόμος για την φορολόγηση των συναλλαγών. Ο Νόμος φέρει την ονομασία **«Κώδικας Φορολογικής Απεικόνισης των Συναλλαγών (ΚΦΑΣ)»** Δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 222/12.11.2012 τεύχος Α . Για την ανάπτυξη του έργου μας δεν είναι σημαντικό γιατί η προσέγγιση της ύλης γίνεται με τρόπο διαχρονικό και διαρκώς επίκαιρο.)

Το πδ 431/95 στο άρθρο 4, στην τελευταία παράγραφο αναφέρει ρητά ότι: «η αρχική ή η τελική διαδρομή μιας ΣΜ απαλλάσσεται από οποιοδήποτε υποχρεωτικό καθορισμό κομίστρων». Αυτό ορίζεται διότι η ΣΜ είναι μία ενιαία μεταφορά και το κόμιστρο της καθορίζεται από τον οδικό μεταφορέα στο σύνολο της οδικής και σιδ/κής διαδρομής. Επιπλέον δε, ότι δεν επιτρέπεται να δεχθεί ο πελάτης την χρέωση των κομίστρων της ΣΜ με «σπαστά» κόμιστρα, δηλαδή με δύο ή περισσότερα παραστατικά. Αυτό σημαίνει επιπλέον ότι η ΣΜ είναι αντικείμενο μίας και μόνο σύμβασης έργου, μεταξύ του οδικού Μ και του πελάτη. Όπως δηλαδή ο Μ χρεώνει μια διαδρομή από την Γερμανία στην Ελλάδα μέσω Ιταλίας με πλοίο προς την Πάτρα με ένα παραστατικό, έτσι αντίστοιχα προβλέπει και η ΣΜ με τον σιδ/μο την χρέωση με ένα παραστατικό.

Η εκτέλεση της ΣΜ

Για να γίνει αντιληπτός ο τρόπος που διενεργείται η ΣΜ θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ποια **πρόσωπα** μεσολαβούν για την εκτέλεση μίας ΣΜ.

Κατ' αρχήν έχουμε τον **εκμεταλλευτή της σιδηροδρομικής υποδομής**. Αυτός είναι σήμερα το κρατικό σιδ/κο δίκτυο της κάθε χώρας. Για την Ελλάδα ως γνωστό είναι ο ΟΣΕ.

Στην συνέχεια έχουμε την **σιδ/κή επιχείρηση**. Για την Ελλάδα είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Στην Ευρώπη όμως γνωρίσαμε σε άλλο σημείο του παρόντος ότι έχουν αρχίσει και πιστοποιούνται και άλλες ιδιωτικές ή μικτές σιδ/κες εταιρείες.

Στο περιβάλλον αυτό ενεργεί ο **εκμεταλλευτής του μεταφορικού άξονα**, ο οποίος επενδύει σε μέσα μεταφοράς και δρομολόγια, για την εκτέλεση μεταφορικού έργου.

Τέλος έχουμε και τους **εκμεταλλευτές τερματικών σταθμών**. Στην Ελλάδα η ΤΡΑΙΝΟΣΕ διενεργεί ΣΜ στο Θριάσιο και στην Θεσσαλονίκη στον παλιό Σταθμό. Λειτουργούν όμως και ιδιωτικοί σταθμοί στην Σίνδο στην Οινόη, στην Γέφυρα, και αλλαχού.

Σε όλη αυτήν την αγορά προστίθενται και οι πελάτες της ΣΜ που πρέπει να είναι κατά κανόνα **οι οδικοί μεταφορείς**. Επιπλέον όμως σε αυτούς συγκαταλέγονται και **οι Δ, οι εταιρείες αποθηκευτών και διανομέων**. Οι πελάτες αυτοί παραδίδουν στον αρχικό σταθμό αποστολής και παραλαμβάνουν στον τερματικό σταθμό προορισμού.

Ο οδικός μεταφορέας μετά την παραλαβή του εμπορεύματος από την αποθήκη του αποστολέα επί του φορτηγού του, έχει την επιλογή να ταξιδεύσει με βάση την φορτωτική CMR όλη την διαδρομή οδικά, ή να επιλέξει τον σιδ/μο και την ΣΜ. Εφ' όσον επιλέξει και συμβληθεί με τον εντολέα του την ΣΜ, θα μεταβεί στον κατάλληλο σταθμό της επιλογής του και θα φορτώσει στο βαγόνι το εμπόρευμα, όπως αυτό είναι φορτωμένο μαζί με την καρότσα του φορτηγού του ή ενδεχόμενα το ε/κ. Η επιλογή του τεχνικού μέρους της μεταφοράς έχει πλέον τρεις τεχνικές προϋποθέσεις και δυνατότητες

Α) Αυτή που του επιτρέπει το ΠΔ 431/95

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

Γ) Η αξιοπιστία και η ικανότητά του Μ, εις το να συνεργάζεται με τρίτους, οι οποίοι μεταξύ άλλων του εξασφαλίζουν φορτία επιστροφής. Οι διάφοροι τρίτοι ανάλογα με την οργάνωση του οδικού Μ είναι κατά κανόνα τα εργοστάσια, αλλά και ενδεχόμενα άλλες ομοειδείς με αυτόν συνεργαζόμενες ΜΕ, ή ΔΕ.

Ο σιδ/μος από την πλευρά του διαθέτει πλήθος διαφόρων τύπων βαγονιών που επιτρέπουν στην κάθε ΜΕ να παραδώσει στον σιδ/μο ότι επιθυμεί. Είναι αυτονόητο όμως ότι η σύγχρονη τεχνολογία απαιτεί να φορτώνεται στο σιδ/μο μόνο το κινητό αμάξωμα χωρίς τροχούς, και βέβαια χωρίς το ρυμουλκό. Ορθολογικό είναι επίσης να παραδίδονται και ε/κ άνω των 20 ποδών. Βεβαίως στον ορισμό της ΕΕ αναφέρονται όλα τα ενδεχόμενα και οι τεχνολογίες από το πλήρες φορτηγό μέχρι την μικρότερη μονάδα, που είναι το ε/κ των 20 ποδών. Ο ορισμός της ΕΕ μας βρίσκει σύμφωνους για την

εποχή που συντάχθηκε. Είναι προφανές ότι η πολιτική βούληση και ο προγραμματισμός της ΕΕ έριξαν το βάρος τους εις το να γίνει εφικτή η ΣΜ με ότι οδικά μεταφορικά μέσα διέθεταν την εποχή εκείνη οι ΜΕ. Αυτό δεν σημαίνει ότι σήμερα θα πρέπει να εξακολουθούμε να θεωρούμε όλους τους συνδυασμούς οχημάτων της ΕΕ του ΠΔ 431/95 αδιάκριτα σαν ορθολογικές ΣΜ.

Η εξέλιξη της σχέσης μεταξύ των κρατών μελών, σε συνδυασμό με την πρόοδο της τεχνολογίας, και την εμπειρία που προέκυψε από την υλοποίησή τους, μας επιτρέπουν σήμερα να τις αναλύσουμε σε βάθος και να τις κατατάξουμε σε διάφορες κατηγορίες. Η κατάταξή τους πρέπει να γίνει με διάφορα κριτήρια ανάλογα με τον τεχνολογικό τρόπο που υλοποιούνται, το πρόσωπο που τις διενεργεί και ως είναι αυτονόητο με γνώμονα το νομικό πλαίσιο μέσα στο οποίο κινούνται τα πρόσωπα, που λαμβάνουν μέρος σε αυτές. Κυρίαρχο ρόλο πάνω από όλα όμως έχει το νομικό καθεστώς, που κινείται το φορτίο καθώς και οι συμβάσεις που έχουν συναφθεί και οφείλουν να εκτελέσουν όλα τα μέρη που εμπλέκονται στην μεταφορά έως ότου παραδοθεί το φορτίο εντός του ε/κ από τον αποστολέα στον τελικό παραλήπτη.

Με βάση τις οικονομικές αρχές θα πρέπει να γίνει σαφής διάκριση μεταξύ των ελληνικών ΣΜ και των αντίστοιχων των λοιπών κρατών της ΕΕ. Δεν πρέπει να παραβλέπουμε ότι εμείς επικεντρωνόμαστε και εξετάζουμε το σύστημα αυτό των χερσαίων μεταφορών από καθαρά πρακτικής πλευράς και με την ανάλυσή μας στραμμένη στις ελληνικές χερσαίες μεταφορές. Θέτουμε λοιπόν πάνω από όλα το θεμελιώδες αξίωμα ότι οι ΣΜ πρέπει να είναι βιώσιμες κερδοφόρες και ανταγωνιστικές. Οι κάθε είδους δαιδαλώδεις τεχνικοί συνδυασμοί και τα πρόσωπα που εκτελούν τις ΣΜ δεν μας ενδιαφέρουν. Πολύ περισσότερο δεν μας ενδιαφέρει η θεωρητική προσέγγιση και οι κανόνες της ΕΕ, η οποία εκ των πραγμάτων είναι υποχρεωμένη να λαμβάνει υπόψη όλες τις περιπτώσεις και επιθυμίες των κρατών μελών. Εμείς όμως κάνουμε σωστά την δουλειά μας επιλέγοντας από το μέγιστο που μας επιτρέπει η ΕΕ, το βέλτιστο που θα είναι για τις δικές μας επιχειρηματικές επιλογές και αποφάσεις μία βιώσιμη και κερδοφόρος επαγγελματική δραστηριότητα.

Τεχνική εξέταση και κατάταξη των ΣΜ

Σε γενικές γραμμές για να κατατάξουμε μια μεταφορά σαν ΣΜ, πρέπει να ερευνήσουμε τον συγκεκριμένο τρόπο αποστολής για το σύνολο της διαδρομής από πόρτα σε πόρτα, και όχι βέβαια μόνο το σιδ/κό τμήμα συνδυασμού των δύο τεχνολογιών:

- Εάν φορτώθηκε στην κοινοτική χώρα από ρυμουλκό της επιχείρησης το ημ/νο με τους τροχούς έχουμε στην ουσία μια αντικοινωνική και αναχρονιστική, εκ του ορισμού της από την ΕΕ, ΣΕ. Με την βασική προϋπόθεση βέβαια ότι και στην χώρα προορισμού θα έχει γίνει η παράδοση με ρυμουλκό και οδηγό της ίδιας κοινοτικής εταιρείας της χώρας αποστολής. (εκ του ορισμού της ΕΕ αναφέρεται όπως διαπιστώσατε σαν ΣΜ, στην ουσία

πρόκειται κατά την γνώμη μας για σύνθετη μεταφορά. Αυτό θα αποδειχθεί σε αυτά που ακολουθούν).

- Εάν φορτώθηκε αντίστοιχα μόνο το ε/κ ή το κινητό αμάξωμα με το ρυμουλκό της ίδιας εταιρείας έχουμε την ΣΜ. Αυτό υπό την προϋπόθεση βέβαια, ότι και στον προορισμό αντίστοιχα το ε/κ ή το κινητό αμάξωμα θα παραδοθεί από τον τερματικό σιδ/κό σταθμό στον τελικό παραλήπτη με φορτηγό και οδηγό της ίδιας κοινοτικής εταιρείας.

- Εάν φορτώθηκε όλο το φορτηγό επάνω στο βαγόνι τότε έχουμε και εδώ για τα ελληνικά δεδομένα μια αντιοικονομικότερη σύνθετη μεταφορά.

Ο ορισμός της ΕΕ βέβαια έχει, όπως εξετάσαμε πριν από λίγο, μια αντίθετη άποψη. Πρέπει να ληφθεί όμως στο σημείο αυτό σοβαρά υπόψη μας ο γεωγραφικός χάρτης της Ευρώπης. Η ΕΕ ορίζοντας την ΣΜ και για ολόκληρο το φορτηγό είχε κατά νουν και διαδρομές λίγων ωρών μεταξύ των κρατών της Δ. Ευρώπης, κατά την διάρκεια των οποίων ήταν δυνατόν να καλυφθούν, με τις σύγχρονες αμαξοστοιχίες που διαθέτουν, αποστάσεις πολλών εκατοντάδων χιλιομέτρων. Η Ελλάδα όμως κείται μακράν των λοιπών χωρών της ΕΕ και λόγω των κακών σιδ/κών υποδομών που μεσολαμβάνουν και των αποστάσεων δεν είναι εύκολη, γρήγορη και ανταγωνιστική η σιδ/κή μεταφορά πλήρους φορτηγού.

Σαν απόδειξη αυτού είναι το γεγονός ότι δεν έχει διενεργηθεί από υπάρξεως των ΣΜ, δηλαδή από 40 ετών και πλέον μέχρι και σήμερα, τέτοια μεταφορά από και προς την Ελλάδα! Ευχαριστούμε επομένως την ΕΕ που μας τις υποδεικνύει, αλλά εμείς δεν τις χρησιμοποιήσαμε, γιατί θα ήταν για τις ελληνικές και τις λοιπές κοινοτικές επιχειρήσεις άχρηστες και ζημιογόνες. Η περίπτωση αυτή θα είχε εξασφαλισμένη επιτυχία, αν ο ΟΣΕ οργάνωνε ένα νυκτερινό τρένο μεταξύ Αθηνών και Θεσ/κης. Το πρόβλημα μέχρι τώρα είναι το ασαφές περιτύπωμα...

Τι συμβαίνει στην Ευρώπη

Για να υπάρχει ένα μέτρο σύγκρισης υπάρχουν στατιστικά δεδομένα που φανερώνουν ότι το 70% περίπου των φορτίων διακινούνται σε ε/κ ή κ/α και το υπόλοιπο 30% κατανέμεται εξ ημισείας στις νταλικές και σε ολόκληρα ΦΔΧ. Πέραν αυτών και το ποσοστό αυτό αλλάζει στις «εθνικές»* μεταφορές, γιατί όσο μικρή γίνεται η απόσταση, τόσο πιο ευνοϊκή γίνεται για τις μεταφορές ολόκληρου του οχήματος επί του βαγονιού. Σε αυτές το κόστος του οδηγού είναι σημαντικά μειωμένο.

Σχόλια για τις «εθνικές συνδυασμένες μεταφορές»

Ο ορισμός της ΕΕ ορίζει σαν ΣΜ αυτές που διενεργούνται από ένα κράτος μέλος προς ένα άλλο κράτος μέλος. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι οι ΜΕ δεν λογαριάζουν το κόστος τους και ότι με βάση αυτό λαμβάνουν και τις επιχειρηματικές τους αποφάσεις. Ήδη από την εποχή του 1978 η εταιρεία Wohlfahrt Transport KG της Γερμανίας που οργάνωνε σεμινάρια για τις ΣΜ, λογάριζε τότε ότι για σιδ/κή διαδρομή άνω των 100 χλμ στην Γερμανία

αρχίζει να γίνεται συμφέρουσα η ΣΜ. Η άποψη αυτή έγινε αποδεκτή και από την ΕΕ, η οποία όρισε πως για την ΣΜ μεταξύ ΦΔΧ και πλοίου το οδικό τμήμα των τερματικών ή αρχικών διαδρομών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 150 χιλ. Η γερμανική εταιρεία για την οποία αναφερόμαστε διέθετε ένα στόλο από περίπου 600 ρυμουλκά και πάνω από 1000 φορεία για τα μερικών χιλιάδων κ/α που διέθετε. Πέραν αυτών είχε στην ιδιοκτησία και εκμετάλλευση δεκάδες αποθήκες αναδιανομής και διανομής φορτίων.

Σε παρατήρηση, ότι στην Ελλάδα δεν διενεργούνται ΣΜ απαντούσε ο ίδιος ο Wohlfahrt, ότι αυτό συμβαίνει γιατί: «δεν ξέρετε να λογαριάζετε και να ασκείτε επιχειρηματική δραστηριότητα με βάση το κόστος». Το απογοητευτικό είναι ότι και σήμερα ύστερα από 40 ολόκληρα χρόνια, δεν είναι σε θέση οι Ελληνικές επιχειρήσεις οδικών μεταφορών να οργανωθούν σε μεγάλες επιχειρήσεις, και να εργαστούν με βάση το κόστος! Τώρα πιστεύουμε ότι έγινε αντιληπτό γιατί στην λοιπή ΕΕ έχουν αναπτυχθεί οι «εθνικές συνδυασμένες μεταφορές», ενώ στην χώρα μας αυτό παραμένει ανεφάρμοστο. Αυτό συμβαίνει γιατί λείπει η πείρα, και η ή τεχνολογική οργάνωση προς τούτο. Πέραν αυτών θα ήταν και για τον ΟΣΕ δύσκολο, να αναλάβει από πλευράς δρομολογίων και λοιπής υποδομής την διενέργεια εθνικών ΣΜ. Πάνω από όλα όμως λείπει ακόμα και σήμερα σε όλους που εμπλέκονται στην Ελλάδα στις χερσαίες μεταφορές η φιλοσοφία για:

- A) Τι είναι επιτέλους αυτές οι περιβόητες ΣΜ,
- B) Ποιος είναι ο ρόλος του καθενός για την ανάπτυξη των,
- Γ) Ποια εμπορεύματα ανήκουν σε αυτές,
- Δ) Ποιες διαδρομές επιβάλλεται να αποδοθούν σε αυτές,
- Ε) Ποιοι μεταφορείς θα κληθούν να τις υλοποιήσουν,
- ΣΤ) Κυρίως όμως αν κατά βάθος τις θέλουμε ή όχι!
- Ζ) Και πάνω από όλα αν η πολιτεία έχει την πολιτική βούληση να ιδρύσει ένα φορέα που θα αναλάβει υπεύθυνα να τις οργανώσει και να τις αναπτύξει!

Ο σιδ/μος διενεργεί κάθε τεχνικής σιδ/κές μεταφορές

Ο σιδ/μος λοιπόν όπως έχουμε διευκρινίσει εκτελεί κατ' αρχάς μόνο σιδ/κές μεταφορές, γιατί αυτό είναι και το αντικείμενο που γνωρίζει, και αποτελεί ταυτόχρονα και τον καταστατικό σκοπό του. Για όλες ανεξαιρέτως τις μεταφορές του εκδίδει το κάθε σιδ/κό δίκτυο το προβλεπόμενο έγγραφο μεταφοράς, που συνοδεύει το φορτωμένο βαγόνι μέχρι τον τερματικό σιδ/κό σταθμό προορισμού. Ο σιδ/μος δηλαδή εκδίδει πάντα ένα έγγραφο μεταφοράς ανεξάρτητα από την τεχνική της σιδ/κής μετακόμισης του αγαθού. Ο σιδ/μος πολύ περισσότερο δεν ασχολείται και με το εμπορικό, το νομικό, το φορολογικό ή το τελωνειακό καθεστώς που διακινείται το φορτίο στο σύνολο της διαδρομής. Ο σιδ/μος ενδιαφέρεται για την εκτέλεση της μεταφοράς εντός των πλαισίων των ισχυουσών ρυθμίσεων.

Αν οι σιδ/κές 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 σιδ/μο. **Τις**

συνδυασμένες μεταφορές τις διενεργούν οι οδικοί μεταφορείς και όχι τα σιδ/κά δίκτυα. Αυτό που θα προκύψει με τις αλλαγές που έχουν συντελεστεί από την 01.07.2006 δεν μας απασχολεί τουλάχιστον σε αυτό το σημείο. Εάν δηλαδή εμφανιστούν σιδ/κές επιχειρήσεις που θα αναλάβουν να εκτελέσουν, ταυτόχρονα με τους οδικούς μεταφορείς, και τις αρχικές και τελικές οδικές διαδρομές δικών τους εντολών μεταφοράς. Για την εξέλιξη αυτή θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ το νέο έγγραφο σιδ/κής ΣΜ, γεγονός που δεν έχει διαφανεί μέχρι το τέλος του Δεκεμβρίου 2012.

Άφιξη σε τερματικό σταθμό άρση αναστολής ισχύος φορτωτικής CMR

Στον τερματικό σταθμό, που ολοκληρώνεται το σιδ/κό τμήμα της ΣΜ, δηλαδή το τμήμα της διαδρομής που συνταξιδεύουν τα δύο μέσα – τεχνολογίες - μεταφοράς, παραλαμβάνει ο οδικός μεταφορέας το εμπόρευμα με το μέρος του οχήματός του που είχε παραδώσει στον σιδ/μοτο (κινητό αμάξωμα, ε/κ) και με άλλο φορτηγό της εταιρείας του θα το προωθήσει στον τελικό προορισμό εκφορτώσεως που προβλέπει η σύμβαση CMR που έχει συνάψει κατά την αναχώρηση στον τόπο αποστολής. Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι η φορτωτική CMR είναι ο ενιαίος τίτλος ΣΜ 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 μέσου που περιέχει το φορτίο.

Πρέπει να σημειωθεί στο σημείο αυτό, ότι το έγγραφο σιδ/κής μεταφοράς και ο ενιαίος τίτλος της ΣΜ είναι δύο διαφορετικά έγγραφα. Το σιδ/κό έγγραφο καλύπτει ένα τμήμα της όλης διαδρομής της μεταφοράς που είναι το σιδ/κό, ενώ ο ενιαίος τίτλος καλύπτει το σύνολο της διαδρομής που περιλαμβάνει επιπλέον και τις αρχικές και τις τελικές διαδρομές, ως επίσης και παρεχόμενες βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς. Η προσωρινή αναστολή της σύμβασης CMR κατά την μετακόμιση του φορτίου στον σιδ/μο δεν τροποποιεί την ΣΜ. 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 κατά τα γνωστά από την σύμβαση CMR. Οι δύο αυτοί τόποι καλύπτουν ευρύτερο γεωγραφικό χώρο εντός του οποίου κείνται ο αρχικός και ο τερματικός σιδ/κός σταθμός. Ο οδικός μεταφορέας όταν συμβληθεί επομένως με τον σιδ/μο για το σιδ/κό κομμάτι της μεταφοράς, ορίζει επίσης τον ενδιάμεσο τόπο αποστολής και προορισμού που είναι τμήμα της συνολικής διαδρομής. Εξ' ορισμού της ΣΜ η σιδ/κή διαδρομή καλύπτεται από την σύμβαση CIM / COTIF των σιδ/μων 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 ΜΕ.

Το έγγραφο σιδηροδρομικής μεταφοράς - νέο έγγραφο

Εδώ είναι αναγκαία μόνο η διευκρίνιση ότι από την 1.7.2006 λόγω αναλήψεως του έργου των ΣΜ και από νέα πρόσωπα θα τεθεί σε ισχύ εκτός από την φορτωτική CIM και το νέο έγγραφο της CIM-ΣΜ. Τα πρόσωπα αυτά δεν θα έχουν κατ' αρχήν ανάμειξη με το οδικό μέρος όσο με το σιδ/κό κομμάτι της μεταφοράς. Η ουσία όμως ως προς την έννοια και τις προϋποθέσεις της ΣΜ δεν αλλάζει. Σημαντικό είναι προς το παρόν να γίνει κατανοητό ότι και το έγγραφο αυτό φέρει τα στοιχεία του σιδ/κού σταθμού αναχωρήσεως, ημερομηνία κλπ, ως και αντίστοιχα του τερματικού σταθμού προορισμού. Οι δύο ενδείξεις είναι σημαντικές και παίζουν ένα καθοριστικό ρόλο για το νομικό, συγκοινωνιακό και τελωνειακό καθεστώς της ΣΜ. Η φορτωτική CIM - ΣΜ δεν είναι προς το παρόν εφικτό να τεθεί σε εφαρμογή, γιατί δεν έχουν καθοριστεί οι τελωνειακές ρυθμίσεις για την κάλυψη των κοινοτικών τελωνείων. Αυτό διότι στην φορτωτική ΣΜ θα υπάρχει η βασική μεταβολή ότι θα αναφέρεται το ε/κ, το οποίο θα αποτελεί το αντικείμενο ελέγχου για το τελωνείο.

Προς το παρόν λοιπόν για ένα ε/κ που μετακομίζει σιδ/κα, ως αντικείμενο ελέγχου για το τελωνείο είναι η ΣΕ και το βαγόνι! Με άλλα λόγια το τελωνείο θεωρεί το ε/κ ως ένα κοινό εμπόρευμα επί του βαγονιού, και όχι σαν μια ανεξάρτητη τεχνολογία μετακόμισης φορτίων. Το σιδ/κό βαγόνι χωρίζεται σε δύο κύρια ενιαία και αναπόσπαστα μέρη:

A) το πλαίσιο και τους άξονες και

B) την υπερκατασκευή, που είναι ο κλειστός χώρος εντός του οποίου διευθετείται το φορτίο.

Στην ΣΜ την θέση της υπερκατασκευής λαμβάνει το ε/κ. Αυτό σημαίνει ότι το τελωνείο δεν είναι δυνατόν να ελέγξει τον σιδ/μο τελωνειακά με βάση τον αριθμό του βαγονιού, αλλά με βάση τον αριθμό του ε/κ. Αυτό διότι στην διαδρομή ανά πάσα στιγμή και για διάφορους λόγους τα ε/κ μεταφορτώνονται από βαγόνι σε βαγόνι. Σε άλλο σημείο προσεγγίζεται το θέμα εκ νέου. (βλέπε και για τους ΕΟΦ στο τέταρτο κεφάλαιο).

Στο σημείο αυτό θα περιοριστούμε επίσης να αναφέρουμε ότι το έγγραφο σιδ/κής μεταφοράς αποδεικνύει για το τελικό οδικό τμήμα της διαδρομής ότι πρόκειται για ΣΜ. Αυτό το έγγραφο επομένως νομιμοποιεί το ΦΔΧ της κοινοτικής επιχείρησης μιας άλλης κοινοτικής χώρας να το παραλάβει από τον σιδ/μο και να το μεταφέρει στον παραλήπτη. Σε αντίθετη περίπτωση θα υπόκειντο τα κοινοτικά ΦΔΧ στις διατάξεις περί ενδομεταφορών (cabotage), ή ελληνικών εσωτερικών μεταφορών, και θα δικαιούνταν να κυκλοφορήσουν στην Ελλάδα μόνο σαν μισθωμένα οχήματα από μία ελληνική μεταφορική επιχείρηση. Ως γνωστόν η κυκλοφορία των κοινοτικών φορτηγών στην Ελλάδα με τους τρόπους αυτούς, δηλαδή την ενδομεταφορά, ή την μίσθωσή τους, δεν έχουν σχέση με τις ΣΜ.

Πρακτικός ορισμός εργασίας των συνδυασμένων μεταφορών

Όταν επομένως μιλάμε για απελευθέρωση των ΣΜ μεταξύ της Ελλάδος και των λοιπών κοινοτικών χωρών του άρθρου 3 του ΠΔ 431/95, εννοούμε την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας με την κοινοτική, με βάση την οποία παρασχέθηκε η δυνατότητα στα κοινοτικά ΦΔΧ να εκτελούν αρχικές και τελικές διαδρομές εντός της ελληνικής επικράτειας. Στο παρελθόν λόγω του προστατευτισμού που υπήρχε υπέρ των ελλήνων μεταφορέων, θα ήταν κάτι τέτοιο αδιανόητο. Για τον λόγο αυτό στις ΣΜ στην Ελλάδα, για τις αρχικές και τις τελικές διαδρομές χρησιμοποιούνται έλληνες οδικοί μεταφορείς. Κατά συνέπεια δεν υπήρχε ενιαίος τίτλος οδικής μεταφοράς, δηλαδή φορτωτική CMR του κοινοτικού μεταφορέα, μέχρι τον τελικό προορισμό της εκφορτώσεως του εμπορεύματος. Η ισχύς της φορτωτικής CMR του οδικού μεταφορέα της ΣΜ έληγε στον σιδ/κό σταθμό αναχωρήσεως. **Επρόκειτο δηλαδή στο σύνολο της διαδρομής για οδική μεταφορά μικτών διαδοχικών συμβάσεων.**

Ενδεχόμενα μάλιστα να μην είχε εκδοθεί τέτοια διεθνής φορτωτική, αλλά μια φορτωτική εθνικών μεταφορών της κοινοτικής χώρας αποστολής. Ενδεχόμενα επίσης να μην χρειάστηκε οδική μεταφορά, επειδή το ε/κ να φορτώθηκε επάνω στο βαγόνι στην παρακαμπτήριο γραμμή του αποστολέα, ή σε έναν ιδιωτικό τερματικό σταθμό. Στην συνέχεια να συντασσόταν η σύμβαση σιδ/κής μεταφοράς για το τμήμα του συνδυασμού των δύο τεχνολογικών μέσων μεταφοράς. Το έγγραφο όμως του σιδ/μου ήταν άχρηστο για τον χρήστη της τεχνολογίας της εκτελέσεως της ΣΜ, δεδομένου ότι από το δίκτυο τερματισμού η προώθηση του ε/κ δεν γινόταν από το κοινοτικό μεταφορέα και τα κοινοτικά φορτηγά του. Από τον τερματικό σιδ/κό σταθμό στην χώρα προορισμού, την Ελλάδα για την περίπτωση μας, ίσχυε η φορτωτική του τοπικού έλληνα Μ, ο οποίος προνομιακά είχε το δικαίωμα να προστεθεί στην αλληλουχία των συμμετεχόντων στην ΣΜ παρέχοντας την υπηρεσία της μετακόμισης του φορτίου μέχρι τον τελικό παραλήπτη.

Ύστερα από τα παραπάνω είναι εύκολο να περιγραφεί με τον δικό μας ορισμό η έννοια της ορθολογικής ΣΜ σιδ/μου και αυτοκινήτου: **«Είναι η οδική μεταφορά μεταξύ δύο κοινοτικών χωρών που το κινητό αμάξιμο του οχήματος που περιέχει το εμπόρευμα ή το ε/κ των 20 και πλέον ποδών μεταφέρεται οδικά με όχημα του οδικού μεταφορέα στον σιδ/κό σταθμό αναχωρήσεως, για να διανύσει την σιδ/κή διαδρομή μέχρι ενός τερματικού σταθμού επιλογής του οδικού μεταφορέα στην χώρα προορισμού, και ύστερα να συνεχίσει από εκεί με βάση την φορτωτική της διεθνούς συμβάσεως CMR, που εκδόθηκε στον τόπο αρχικής αποστολής, και το έγγραφο μεταφοράς του σιδ/μου, με άλλο όχημα και άλλον οδηγό του ίδιου κοινοτικού οδικού μεταφορέα που είναι εγκατεστημένο στην χώρα προορισμού του ε/κ, ή του κ/α το δρομολόγιό του μέχρι την αποθήκη του τελικού παραλήπτη».**

Η αναφορά επομένως του πλήρους φορτηγού με τον ελκυστήρα στον ορισμό της ΕΕ του ΠΔ 431/95 είναι απλά ένας ηθελημένος, πλην όμως αυτονόητος, πλεονασμός. Δεν έχει όμως για την γεωγραφική θέση της Χώρας μας μια 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. Ακόμα χειρότερα και ένα οδηγό με το επιπλέον κόστος που επιβαρύνει την επιχείρηση του για την μετακίνηση του αυτή. Στην καλύτερη περίπτωση μια τέτοια μεταφορά μας κοστίζει σχεδόν τα διπλάσια χρήματα, από ότι αν έστελνε μόνο το ε/κ ή το κινητό αμάξωμα και είχε μόνιμα εγκατεστημένα ρυμουλκά και οδηγούς στον τόπο προορισμού.

Για τις κοινοτικές χώρες που προαναφέραμε τα πράγματα είναι εντελώς διαφορετικά. Εκεί τηρούνται τα ωράρια των οδηγών με ευλαβική ακρίβεια. Αντί λοιπόν να χρησιμοποιούνται δύο οδηγοί, χρησιμοποιείται ένας, ο οποίος κατά την διάρκεια της σιδ/κής 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 που θα τον επιστρέψει στην έδρα του, ή τέλος πάντων στον νέο του προορισμό. Αυτή η διακίνηση ενδεχόμενα να είναι ενδιαφέρουσα και ανταγωνιστική για τις εργασίες ορισμένων εταιρειών της Δ. Ευρώπης. Θα πρέπει όμως να υπάρχουν για αυτές και ορισμένες προϋποθέσεις:

Α) Ότι η πλήρης αμαξοστοιχία θα διανύσει την σιδ/κή 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.

Β) Ότι η διάρκεια της σιδ/κής διαδρομής θα είναι της τάξεως των 10 - 12 ωρών περίπου. Ο υπολογισμός είναι εμπειρικός και γνωρίζουμε ότι μέσα σε αυτόν τον χρόνο είναι δυνατή η κάλυψη πολλών εκατοντάδων χιλιομέτρων. Αυτό σημαίνει διαδρομές μεταξύ Γερμανίας - Ιταλίας κλπ. Γεγονός είναι πως δεν διενεργούνται πλέον σε ολόκληρη των Ευρώπη αξιόλογες μεταφορές με πλήρη φορτηγά ΦΔΧ επί του σιδ/μου, εκτός των δρομολογίων που οι συρμοί διέρχονται δια μέσου ορισμένων κρατών, τα οποία από καιρού εις καιρόν επιβάλλουν ορισμένες διαδρομές να διανυθούν με το φορτηγό εποχούμενο επί σιδ/κών βαγονιών.

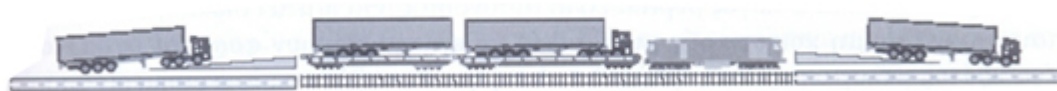
Γ) Τέλος πρέπει να υπογραμμισθεί ότι οι συρμοί αυτοί που μεταφέρουν πλήρη φορτηγά δεν μεταφέρουν τεχνολογία ΣΜ. Οι συρμοί αυτοί δεν μεταφέρουν τίποτα άλλο παρά μόνο πλήρεις συρμούς φορτηγών ή και ημ/νων με τους άξονές τους. Δηλαδή φορτηγά σε κάθε περίπτωση οχήματα που κυκλοφορούν και στον δρόμο όπως παραδίδονται στον σιδ/μο! Πρόκειται δηλαδή από πλευράς τεχνικής για συρμούς συνθέτων μεταφορών!

Η συνδυασμένη μεταφορά σε εικόνες



Εάν το συνδυασμένο τμήμα της μεταφοράς γίνει και με το ρυμουλκό και την συνοδεία ίδιου του οδηγού του ΦΔΧ τότε έχουμε μια σύνθετη μεταφορά γιατί κινούνται και απασχολούνται συγχρόνως δύο μεταφορικά μέσα. Δεν υπάρχει επομένως «συνδυασμός» σιδηροδρόμου και αυτοκινήτου, αλλά σύνθεση δύο μεταφορικών μέσων, και αυτό επειδή μεταφέρεται το εμπόρευμα συγχρόνως με ταυτόχρονη παρουσία τόσο της μηχανής έλξης του σιδ/μου όσο και του ημ/νου με ή χωρίς το ρυμουλκό του, που είναι μονάδα εμπορευματικής οδικής μεταφοράς.

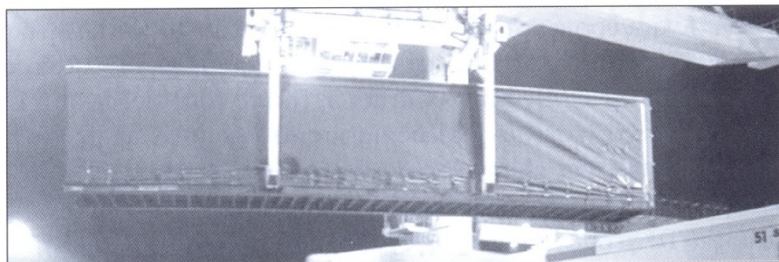
Η σύνθετη μεταφορά σε εικόνες



Συμπέρασμα

Συνδυασμό κατά την γνώμη μας έχουμε όταν από δύο μεταφορικά μέσα, συνδυάζεις την τεχνολογία τους, για να λάβεις εκ των δύο αυτών ένα μόνο φορτωμένο μεταφορικό μέσο. Στην συνδυασμένη μεταφορά δηλαδή μεταφέρεται επάνω στο βαγόνι, για ένα τμήμα της συνολικής διαδρομής, το μέρος μόνο του οχήματος που περιέχει το εμπόρευμα.

Η φωτογραφία που ακολουθεί είναι χαρακτηριστική της τεχνικής των ΣΜ και αναφέρεται στο μέρος του οχήματος που περιέχει το εμπόρευμα. Όπως διαπιστώνετε πρόκειται για ένα ε/κ το οποίο θα μπορούσε να έχει την τεχνολογία να δεχθεί και ένα φορείο αξόνων όπως αυτά που φέρουν τα ημ/να.



Το ΠΔ 431/95 και η σχετική οδηγία της ΕΕ ως προς αυτό το σημείο είναι σήμερα ξεπερασμένα. Αν με την άφιξη του τραίνου έρχεται στην χώρα

προορισμού και το φορτηγό με τον ελκυστήρα τότε δεν υπήρχε λόγος να μιλάμε για απελευθέρωση των ΣΜ. Ανέκαθεν η άφιξη στην Ελλάδα οδικά, με πλοίο ή με τραίνο ενός αλλοδαπού ΦΔΧ με τον οδηγό του, για να παραδώσει και να παραλάβει νέο φορτίο και στην συνέχεια να εξέλθει της Ελλάδος, ουδέποτε απαγορευόταν. Άρα το ΠΔ 431/95 αυτό ακριβώς απελευθέρωσε για τα δικά μας δεδομένα: Να εγκαθίσταται ο κοινοτικός μεταφορέας στην χώρα μας με τον ελκυστήρα, το ημ/νο και τον οδηγό του, περιμένοντας το κινητό αμάξωμα ή το ε/κ να φθάσει με τον σιδ/μο, για να το παραλάβει και να το προωθήσει οδικά με το δικό του όχημα στον τελικό παραλήπτη.

Μεταφορές ε/κ μεταξύ της Ελλάδος με τις Βαλκανικές χώρες

Δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής μας και ο ορισμός της ΣΜ με βάση το πδ 431/95. Στον ορισμό αναφέρεται ρητά: «από ένα κράτος μέλος προς ένα άλλο κράτος μέλος». Άρα δεν μπορούν να υπάρχουν σήμερα ΣΜ μεταξύ Σκοπίων, Σερβίας, και της Ελλάδος. Υπάρχουν όμως σιδ/κές μεταφορές ε/κ από και προς τις δύο αυτές χώρες που διενεργούνται από την βόρεια Ελλάδα. Ο λόγος βέβαια είναι αυτονόητος. Θα πρέπει δηλαδή 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 τόσοσν εξ' ορισμού όσο και επί της ουσίας έχουμε μικτές μεταφορές ε/κ μεταξύ ΦΔΧ και σιδ/μου προς και από τις μη κοινοτικές χώρες των Βαλκανίων και όχι ΣΜ.

Χαρακτηριστικά και προϋποθέσεις της συνδυασμένης μεταφοράς

Συμπερασματικά οφείλουμε επιπλέον να κάνουμε και ορισμένες πρακτικές διαπιστώσεις που ξεχωρίζουν την ΣΜ με τον σιδ/μο από την μικτή ή την σύνθετη σιδ/μου - αυτοκινήτου. Η ΣΜ έχει ορισμένες ουσιαστικές προϋποθέσεις και χαρακτηριστικά που δεν είναι δυνατόν να περάσουν απαρατήρητες:

Α) Η διακρατική οργάνωση του οδικού μεταφορέα ΣΜ.

Έχοντας το δικαίωμα εκ της κοινοτικής νομοθεσίας ο μεταφορέας ΣΜ 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 και με την ισχύ της ίδιας σύμβασης. Η εκτέλεση των αρχικών και τελικών διαδρομών από τον ίδιο κοινοτικό 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 ΣΜ του επιτρέπει να μην κάνει έναρξη στην Δ.Ο.Υ. του άλλου κράτους μέλους ούτε έχει υποχρέωση δηλώσεως φορολογίας εισοδήματος ή ΦΠΑ στο κράτος αυτό.

Β) Θεμελιώδης προϋπόθεση για την κερδοφόρα διενέργεια των ΣΜ

είναι ο γεωγραφικός καταμερισμός της προσφερόμενης υπηρεσίας προς την πελατεία. Επειδή τα μέσα μεταφοράς δεν είναι απεριόριστα θα πρέπει η επιχείρηση ΣΜ να τα θέτει στην διάθεση της αγοράς με σύνεση και με βάση την θεμελιώδη αρχή της διαχείρισης 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 ΣΜ θα αναλαμβάνει την διακίνηση των φορτίων. Δεν είναι ορθολογικό η επιχείρηση ΣΜ 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. Εμάς στο σημείο αυτό δεν μας ενδιαφέρει η εμπορική πολιτική ή το γόητρο της κάθε ΜΕ, 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 ε/κ σε ένα τόπο, που θα εξαναγκάσει την επιχείρηση των ΣΜ να μειώσει τις τιμές της για να εξασφαλίσει ικανοποιητική απασχόληση του τροχαίου υλικού με φορτία άμεσης επιστροφής.

Γ) Μία άλλη προϋπόθεση είναι η μαζικότητα!

Όταν μια μεταφορική επιχείρηση εκμεταλλεύεται μικρό στόλο φορτηγών και ε/κ δεν αξίζει οικονομικά να ασχοληθεί με τις ΣΜ. 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. 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 εγκατασταθεί μικρότερος αριθμός ρυμουλκών στην άλλη χώρα και να προκρίνεται σε περιόδους αιχμής η ναύλωση τοπικών μεταφορέων. Η εγκατάσταση υπεράριθμων φορτηγών και οδηγών συνεπάγεται επιπλέον περιττό κόστος προκαλούμενο από τις

σταθερές δαπάνες, λόγω των συντελεστών της παραγωγής που θα υποαπασχολούνται, δηλαδή των οδηγών, των ελκυστήρων, των γερανών και των ε/κ.

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 σιδ/κού προορισμού μονίμων ρυμουλκών οχημάτων και οδηγών για την εκτέλεση των αρχικών ή των τελικών διαδρομών.

Στις σύνθετες αυτές μεταφορές διακρίνουμε δύο περιπτώσεις:

G1) Τα οχήματα που είναι 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 ημ/να επιπλέον. Ο οδηγός με το ένα ρυμουλκό παραδίδει τα φορτία στον προορισμό και παραλαμβάνει νέα φορτία από την περιοχή, τόσο για το πλήρες φορτηγό του όσο και των λοιπών ημ/νων, και στην συνέχεια επιστρέφουν όλα μαζί πάλι όπως έφθασαν, στην έδρα των ή προς τις αποθήκες των νέων παραληπτών.

G2) Τα οχήματα που είναι ασυνόδευτα από οδηγούς.

Πρόκειται για ημ/να τα οποία έλκονται κυρίως με «τρακτόρευση», με σύμβαση έλξης (έργου) δηλαδή, με άλλον τοπικό μεταφορέα. Την θεωρητική περίπτωση να υπάρχει μόνιμος οδηγός και ελκυστήρας της ίδιας εταιρείας στον προορισμό δεν την εξετάζουμε, γιατί θα είναι συνολικά μια αντισυμβατική μεταφορά. Οι σποραδικές ή οι ευκαιριακές μεταφορές προς έναν τόπο ή μία διαδρομή, δεν είναι δυνατόν να μεταλλαχθούν σε ορθολογικές συνδυασμένες. Το ζητούμενο στις ΣΜ είναι να έχουν κερδοφόρο οικονομικό αποτέλεσμα, με ταυτόχρονη παροχή άριστων και ανταγωνιστικών υπηρεσιών στην αγορά.

Δ) Ένας παράγοντας ακόμα είναι η ακρίβεια των δρομολογίων

που πρέπει να χαρακτηρίζει απαρέγκλιτα τις ΣΜ είναι η προγραμματισμένη χρονική ακρίβεια αφίξεων και αναχωρήσεων των συρμών και των φορτηγών. Όπως σχολιάζεται στους κύκλους των εργαζομένων στην μεταφορά οι ΣΜ είναι μία προκαθορισμένη συνάντηση (rendez vous) μεταξύ βαγονιού και φορτηγού. Όποιο και να φθάσει από τα δύο καθυστερημένο στον τερματικό σιδ/κό σταθμό δημιουργεί πρόβλημα δυσλειτουργίας, καθυστερήσεων και κόστους, που προέρχεται μεταξύ άλλων από την αδράνεια του τροχαίου υλικού και από τις επιπλέον κινήσεις των γερανών. Οι τερματικοί σιδ/κοί σταθμοί πρέπει να λειτουργούν σαν αποθήκες αναδιανομής των μεταφερομένων φορτίων των ε/κ 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 στον σταθμό.

Παρενθετικά για την διαχείριση του στόλου των ΦΔΧ στις ΣΜ

Στις ΣΜ είναι απόλυτα αναγκαίο να υπάρχει συντονισμός των ΦΔΧ που διακινούν τα ε/κ είτε πρόκειται για περισυλλογή από τα εργοστάσια προς τον αρχικό σταθμό, είτε αντίστροφα για παραδόσεις φορτίων από τον τερματικό σταθμό προς τους παραλήπτες. Προκειμένου να αποφεύγονται οι κενές διαδρομές θα πρέπει ο υπεύθυνος που εκτελεί το πρόγραμμα παραλαβών και παραδόσεων των ε/κ να είναι ανά πάσα στιγμή ενήμερος για την θέση των ΦΔΧ. Εάν δηλαδή το κάθε όχημα βρίσκεται φορτωμένο με προορισμό να παραδώσει το περιεχόμενο του ε/κ σε πελάτη, ή αντίθετα φορτωμένο να κατευθύνεται προς τον αρχικό σταθμό για να φορτωθεί σε βαγόνι του συρμού της προσεχούς αναχωρήσεως.

Πάνω από όλα όμως πρέπει να οργανώνει την εκ νέου φόρτωση του ε/κ σε τρόπο που το φορτηγό να κατευθύνεται από τον τόπο εκφόρτωσης στον νέο τόπο φόρτωσης χωρίς χρονοτριβή, δίχως να διανύει απαράδεκτα πολλά χιλιόμετρα και βέβαια να βρίσκεται έγκαιρα στον τερματικό σταθμό για να προλάβει την αναχώρηση του συρμού. Η διαχείριση του στόλου στις ΣΜ είναι ένα πολύ σημαντικό εγχείρημα για τις ΜΕ και οι υπεύθυνοι του τομέα αυτού είναι ικανότατα και άρτια καταρτισμένα στελέχη. Δεν είναι υπερβολή να τονιστεί στο σημείο αυτό, ότι η εργασία που παρέχουν είναι νευραλγικής σημασίας και άπτεται άμεσα σε τέσσερις παράγοντες ζωτικής σημασίας για τις λειτουργίες της ΜΕ:

- 1) εξοικονομούν κόστος και ανώφελες δαπάνες από τις καθυστερήσεις ή τις κενές διαδρομές των φορτηγών.
- 2) εξυπηρετούν άριστα την αγορά με την παροχή υπηρεσιών προσαρμοσμένων στις απαιτήσεις και τις ανάγκες της πελατείας.
- 3) εκμεταλλεύονται εντατικά τα φορτηγά σε περίοδο ελλείψεως φορτίων για παραλαβή από τις ΕΒΕ, ή κατά την αναμονή αφίξεως του συρμού, με την ναύλωσή τους σε εκτέλεση τοπικών δρομολογίων παραδόσεως και παραλαβής ε/κ ή άλλων αποστολών.
- 4) Προβαίνουν σε εργασίες μικρών συντηρήσεων και επισκευών, σε τρόπο που χωρίς καθυστερήσεις, να είναι σε άριστη κατάσταση και ετοιμότητα να διεκπεραιώσουν το έργο.

Ε) Άλλος παράγοντας ή προϋπόθεση: ρυθμός απορρόφησης φορτίων

Στις σύγχρονες ορθολογικές ΣΜ σημαντικός είναι ο ρυθμός απορρόφησης των φορτίων από τους παραλήπτες. Δεν είναι φρόνιμο δηλαδή να αποστέλλονται από τους προμηθευτές – αποστολείς των φορτίων - ποσότητες εμπορευμάτων μεγάλες, που δεν μπορούν να προωθηθούν και να παραληφθούν 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 σιδ/μος. Για να γίνει

μάλιστα εφικτή αυτή η προϋπόθεση, τα σιδ/κά δίκτυα λειτουργούν ένα ολοκληρωμένο μηχανισμό συνεχούς ενημέρωσης των πελατών. 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.

ΣΤ) καθοριστικός παράγοντας είναι η τεχνολογική ομοιομορφία

των μερών των οχημάτων που περιέχουν τα εμπορεύματα και παραδίδονται από την εταιρεία οδικών μεταφορών στον σιδ/μο. Αυτό βοηθά στην γρήγορη φόρτωση, ή εκφόρτωση των βαγονιών, ως και στην άρτια σύνθεση των συρμών. Ταυτόχρονα διευκολύνει και στην εύκολη ανεύρεση εκ μέρους του δικτύου του κατάλληλου βαγονιού. Αυτό συμβαίνει γιατί τα ίδια τα βαγόνια της αφίξεως έχουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά για να παραλάβουν τα φορτία αποστολής. Είναι μάλιστα τόσο σημαντική προϋπόθεση ο κανόνας αυτός, που δίνεται σημασία ακόμα και στην σειρά που κατέχουν τα βαγόνια στον συρμό. Με τον τρόπο αυτό ο τερματικός σταθμός υποδοχής ή και αναδιανομής των φορτίων προετοιμάζει έγκαιρα την θέση των φορτίων και τα διευθετεί σε τρόπο ώστε να μην εκτελεί περιττές κινήσεις ο γερανός.

Σε διαφορετική περίπτωση θα πρέπει το δίκτυο να εκτελεί και επιπλέον ελιγμούς, για την απομάκρυνση από τις γραμμές που εξυπηρετούν οι γερανοί των ακατάλληλων βαγονιών, ή φορτίων, προκειμένου να φέρουν στην γραμμή φορτώσεως αυτά που είναι κατάλληλα για να παραλάβουν τα νέα φορτία. Οι άριστα οργανωμένες ΣΜ 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 ε/κ.

Ζ) καθοριστικός παράγοντας είναι η διεκπεραίωση των διοικητικών διατυπώσεων

χωρίς την διάσπαση των βαγονιών από τους πλήρεις συρμούς. Η παρέμβαση του Κράτους για τους διαφόρων ειδών ελέγχους είναι ευχαρίστως 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 πύλες των συνοριακών σταθμών εισόδου, των σταθμών διαλογής, των εμπορευματικών κέντρων, καθώς και των τερματικών σταθμών πρέπει να είναι πάντα ανοικτές και ταυτόχρονα να είναι απόλυτα ασφαλείς. 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 ε/κ από

- Το τελωνείο για την διαπίστωση ή όχι του κοινοτικού χαρακτήρα,
- Την αστυνομία για την διακίνηση εκρηκτικών και όπλων, κλπ.

- Το ΣΔΟΕ ή τέλος πάντων της φορολογικής αρχής όπως λέγεται σήμερα Υπηρεσία ειδικών ελέγχων (ΥΕΕ)
- Τους κτηνιάτρους για την αποφυγή εισόδου ασθενειών στην Ελλάδα,

θα πρέπει τα όργανα ελέγχου να μεταβαίνουν έγκαιρα στα βαγόνια, και όχι βέβαια να απαιτούν να αποσπαστούν τα βαγόνια από τον συρμό για να τα επισκεφθούν σε μεταγενέστερο χρόνο προκειμένου να διενεργήσουν τον έλεγχο. Πέραν τούτου είναι απαράδεκτη η απαίτηση ορισμένων οργάνων να οδηγούνται τα... βαγόνια πλησίον των γραφείων τους! Σε γενικές γραμμές θα πρέπει να γίνει σαφές προς κάθε κατεύθυνση ότι τα ελεγκτικά όργανα πρέπει να μεταβαίνουν στον χώρο που είναι το υπό έλεγχο μεταφορικό μέσο και όχι αντίστροφα. Ο προληπτικός ή ο κατασταλτικός έλεγχος των διαφόρων αρχών πρέπει να είναι εντατικός, διαρκής, έντιμος και εις βάθος, πλην όμως διακριτικός, σύντομος και έξυπνος.

(σε άλλο σημείο αναφέρουμε για την ΤΑΧΥΔ 2006/1450/29.06.2007 στην οποία η ΕΕ ορίζει μεταξύ άλλων και συγκεκριμένους ελέγχους των φορέων που διενεργούν μεταφορές και διαχειρίζονται εμπορεύματα ως ΕΟΦ.)

Παρενθετικά για την σύνθεση των κλειστών ή πλήρων αμαξοστοιχιών

Η ιπποδύναμη των μηχανών έλξης των δικτύων, η μορφολογία του εδάφους της διαδρομής από πλευράς υψομέτρων, καμπυλών διαδρομών κλπ., καθώς και η αντοχή των συνδέσμων των βαγονιών μεταξύ των επιβάλουν για λόγους ασφαλείας το μέγιστο μήκος και το ανώτατο μικτό βάρος των συρμών, και των βαγονιών που τις συνθέτουν. Αυτό ως είναι φυσικό 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 ΣΜ ισχύει ως ανώτατο μικτό φορτίο (δηλαδή βάρος του βαγονιού, του ε/κ και του εμπορεύματος) οι 1300 τόνοι και ως μέγιστο μήκος τα 520 μέτρα. Σε γενικές γραμμές αυτό σημαίνει περίπου 17 βαγόνια των 6-αξόνων φορτωμένα με 34 σύγχρονα ε/κ μήκους 13,60, πλάτους ευρωπαϊκής, και ύψους 2,90 μέτρα έκαστο!

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι κανόνες 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 ο κάθε ειδικός στα θέματα αυτά γνωρίζει με βάση τον κωδικό αριθμό και τα παραπάνω τεχνικά στοιχεία που δεσμευτικά πρέπει να συγκεντρώνει ο συρμός. Το δρομολόγιο του συρμού προσδιορίζεται και από λοιπά απαραίτητα χαρακτηριστικά, όπως πχ τα ωράρια κυκλοφορίας του συρμού, τους συνοριακούς σταθμούς διελεύσεως, τον τρόπο εισπράξεως των κομίστρων και άλλα. Για την διευκόλυνση των δικτύων και των πελατών έχει θεσπιστεί πως όλοι οι συρμοί

που κινούνται από βορά προς νότο (δηλαδή οι συρμοί που έρχονται από την αλλοδαπή προς την Χώρα μας) να αριθμούνται με περιττό αριθμό. Για παράδειγμα οι συρμοί των ΣΜ έχουν τους αριθμούς 40763, 40765, 40513 κλπ. Αντίστοιχα οι συρμοί των ΣΜ που αναχωρούν από την Ελλάδα προς την αλλοδαπή φέρουν άρτιους αριθμούς ως πχ 40760, ή 40764, 40608, κλπ.

Επιπλέον αυτών η κάθε αναγγελία κυκλοφορίας ή αναχώρησης των κλειστών συρμών των ΣΜ 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 (πχ από βορά προς νότο) και τα τρία επόμενα στον αύξοντα αριθμό του συγκεκριμένου δρομολογίου. Για παράδειγμα ο συρμός 40601 λαμβάνει πχ για το έτος 2012 αύξοντα αριθμό από 80001, 80002, 80003 κοκ. Η αντίστοιχη αρίθμηση του ίδιου συρμού που επιστρέφει από την Ελλάδα πχ ο 40604 λαμβάνει κωδικό που αρχίζει από 80501, 80502, 80503 κοκ. Πρόκειται για λογιστικό και οργανωτικό θαύμα, γιατί οδηγεί σε εκκαθαρίσεις κομίστρων μεταξύ των δικτύων και των πελατών χωρίς λάθη, παρανοήσεις και παραλήψεις. Η αρίθμηση αυτή προϋποθέτει ότι θα διενεργηθούν με τον συρμό αυτό 499 δρομολόγια ανά διαδρομή τον κάθε χρόνο. Αυτό είναι απόλυτα ελεγχόμενο, γιατί ο κάθε συρμός δρομολογείται κατά κανόνα μια φορά την ημέρα, άρα το ανώτατο 366 φορές, και έτσι δεν υπάρχει σύγχυση ή κίνδυνος λάθους στις εκκαθαρίσεις των λογαριασμών.

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 διαφόρους λόγους. (Ζημιά, διοικητικό έλεγχο κλπ.) Το διαδίκτυο και η τεχνολογία των Η/Υ έχει βοηθήσει τα μέγιστα στην αυτόματη ενημέρωση των πελατών. Πρόκειται για ένα σύστημα διαρκούς απεικόνισης της θέσεως του συρμού και των βαγονιών. Ως είναι αυτονόητο μια εξ ίσου σοβαρή προϋπόθεση καλής συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών είναι η έγκαιρη αναγγελία ή η κατάργηση των συρμών που είναι προγραμματισμένοι. Αυτό αποσοβεί σοβαρές ζημιές στα δίκτυα που δεν θα αναμένουν εις μάτην την άφιξη του καταργημένου συρμού στα σύνορά τους.

Λοιπά χαρακτηριστικά και προϋποθέσεις των συνδυασμένων μεταφορών

Με βάση τον ορισμό και τις διευκρινήσεις και τις προσεγγίσεις το τοπίο των ΣΜ έχει αναλυθεί κυρίως από την τεχνική πλευρά του. Οι ΣΜ πρέπει όμως να αναλυθούν επιπλέον και από νομικής πλευράς, από εργατικής για τον οδηγό του ΦΔΧ, ασφαλιστικής για την ασφάλιση του οδηγού από έναν ασφαλιστικό φορέα και βέβαια από φορολογικής πλευράς. Η διαχείριση της μεταφοράς είναι πολυσύνθετη εργασία και προϋποθέτει την αρμονική συνεργασία όλων

των θέσεων εργασίας μεταξύ των. Αυτός είναι κι ο ρόλος του ΔΜ, να οργανώσει την λειτουργία της εταιρείας ΣΜ σε τρόπο ώστε να προσφέρει άριστες υπηρεσίες σε τιμή ανταγωνισμού. Ταυτόχρονα όμως να καλύπτει την εταιρεία του έναντι των φορολογικών, των τελωνειακών και λοιπών υποχρεώσεων.

Διάκριση της ΣΜ και της σύνθετης από νομικής άποψης

Για να γίνει κατανοητή η έννοια της ΣΜ και η διαφορά της από την σύνθετη μεταφορά θα πρέπει να γίνει προσέγγιση του αντικειμένου και από την νομική του πλευρά, η οποία αναφέρεται κατά κανόνα στα θέματα των συμβάσεων και της ευθύνης των σιδ/μων και των οδικών μεταφορέων έναντι των πελατών και των φορολογικών αρχών. ήτοι:

Του οδικού μεταφορέα με βάση την διεθνή σύμβαση CMR, και του σιδ/μου με βάση την σύμβαση CIM.

Εάν προξενήσει κάποια ζημιά ο σιδ/μος στο μεταφερόμενο εμπόρευμα τότε αυτός ο ίδιος οφείλει να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο με βάση την σύμβαση CIM. Εάν όμως προξενήσει την ζημιά ο ελκυστήρας του ΦΔΧ, το ημιρυμουλκούμενο ή ο οδηγός που συνταξιδεύουν με το εμπόρευμα τότε αποζημιώνει ο οδικός μεταφορέας με βάση την σύμβαση CMR (βλέπε σχετικά το κεφάλαιο με τις παρατηρήσεις για την εισαγωγή στην έννοια της ΣΜ – έννοια της οδικής μεταφοράς).

Διαπιστώνεται με την ανάλυση αυτή η διαφορά της έννοιας της ΣΜ με την έννοια της σύνθετης μεταφοράς. Στην ΣΜ δεν δύναται να αναζητηθεί αδικοπρακτική ή συμβατική ευθύνη του οδικού μεταφορέα γιατί είναι «απών» αυτός ο ίδιος ή ο οδηγός του, το ημ/νο του και το ρυμουλκό του κατά την εκτέλεση της. Δεν υπάρχει δηλαδή καθ' οιονδήποτε τρόπο φυσική παρουσία τους κατά το χρονικό διάστημα της σιδ/κής μεταφοράς. Στην σύνθετη μεταφορά όμως υπάρχει η παρουσία του οδικού μεταφορέα λόγω της παρουσίας κατά την μεταφορά του ελκυστήρα ή του ημιρυμουλκούμενου του ή και του οδηγού στον συρμό. Επομένως αν συμβεί με ευθύνη του ζημιά στο εμπόρευμα φέρει την εξ αυτής ευθύνη, γιατί τότε τίθεται αυτόματα σε ισχύ και η σύμβαση CMR, που πηγάζει από την συναφθείσα σύμβαση του οδικού μεταφορέα με τον αποστολέα - εντολέα του. (πχ ψευδής δήλωση του φορτίου, απόκρυψη επικίνδυνων φορτίων κλπ). Ταυτόχρονα δεν αποκλείεται όμως στην συγκεκριμένη περίπτωση και η **συρροή ευθύνης του οδικού μεταφορέα** και από την αδικοπρακτική αιτία. Είναι αυτονόητο ότι έναντι των τρίτων επέχει ο οδικός μεταφορέας κατά την διάρκεια της σιδ/κής μεταφοράς στο πλαίσιο ΣΜ μόνο **αδικοπρακτικής ευθύνης**. Ως είναι επίσης αυτονόητο η ευθύνη αυτή του οδικού Μ επεκτείνεται και έναντι των τελωνείων.

Με άλλα λόγια θεωρούμε ότι έχουμε ΣΜ, μεταξύ άλλων προϋποθέσεων, εφόσον δεν είναι δυνατόν εκ διαφόρων περιστατικών και συμβάντων κατά το σιδ/κό τμήμα της μεταφοράς να καταλογισθεί αδικοπρακτική ευθύνη του

οδικού μεταφορέα, αλλά ούτε και συμβατική ευθύνη του με βάση των σύμβαση CMR. Στην σύνθετη μεταφορά για παράδειγμα αν ένα φορτηγό φορτωθεί στον σιδ/μο μαζί με τον ελκυστήρα είναι ενδεχόμενο πχ να ξεχαστεί ο κινητήρας αναμμένος και να προξενήσει πυρκαγιά. Ή ενδεχόμενα να μετατοπιστεί ένα φορτίο του φορτηγού κατά την φόρτωση και να πέσει επάνω σε άλλο ε/κ και να προξενήσει ζημιά σε τρίτους, με τους οποίους ο οδικός μεταφορέας δεν έχει συνάψει σύμβαση ούτε και έχει μαζί τους κάποια έννομη σχέση. Ακόμα και μόνο το ημ/νο να φορτωθεί είναι ενδεχόμενο να κλατάρει ένας τροχός και να προξενήσει ζημιές. Η ΣΜ αντίθετα είναι αυτή που νομικά καλύπτεται αποκλειστικά και μόνο κατά την διάρκειά του σιδ/κού τμήματος από την σύμβαση CIM, ανεξάρτητα από τα συμβάντα που μπορούν να προκληθούν από το μεταφερόμενο εμπόρευμα ή το μέρος που περιέχεται αυτό.

Ο μόνος τρόπος να υπόκειται η σιδ/κή διαδρομή της ΣΜ αποκλειστικά και μόνο στην CIM είναι να ταξιδεύει στο βαγόνι μόνο το κινητό αμάξωμα και σε καμιά περίπτωση ο ελκυστήρας, το ημ/νο και ο οδηγός του φορτηγού. Αν συνταξιδεύουν μαζί ελλοχεύει ο κίνδυνος να προξενήσουν ζημιές στον σιδ/μο ή τρίτους και επομένως για την ρύθμισή τους αναβιώνει αυτόματα και τίθεται σε ισχύ η σύμβαση CMR. Συμπερασματικά λοιπόν θεωρείται ότι στην έννοια της ΣΜ όλα τα ε/κ και τα μέρη των οχημάτων που παραδίδονται στον σιδ/μο για μεταφορά, είναι για την νομική έννοια της ΣΜ συσκευασίες των μεταφερομένων φορτίων και σε καμιά περίπτωση οδικά μεταφορικά μέσα, που δύνανται να κυκλοφορήσουν νόμιμα* και στον δρόμο, όπως παραδίδονται για μεταφορά στον σιδ/μο.

* Στο «νόμιμα» συμπεριλαμβάνεται και η υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη του ρυμουλκού και του ημ/νου ως ανεξάρτητα οδικά οχήματα. Αντίθετα το κ/α ή το ε/κ δεν ασφαλιζονται σαν οδικά οχήματα, γιατί απλούστατα δεν είναι. Ειδικά για το κ/α οι πινακίδες κυκλοφορίας προσαρμόζονται στο φορείο ή το πλαίσιο του ΦΔΧ και όχι στο κ/α. Αντίστοιχα και το ε/κ ή το κ/α δεν φέρουν πινακίδες κυκλοφορίας. Σχετικά με τον αριθμό των ε/κ παρέχονται αναλυτικά οι διευκρινήσεις στα επόμενα.

Επιπλέον αυτών σαν επιβεβαίωση των ισχυρισμών μας και η ισχύουσα από την 1.7.2006 νέα σύμβαση σιδ/κών μεταφορών CIM στο άρθρο παρ. 3 αναφέρει σχετικά επί λέξει: «Όταν μία διεθνής μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου περιλαμβάνει, συμπληρωματικά της διασυννοριακής σιδ/κής μεταφοράς, μία οδική μεταφορά ή μια μεταφορά μέσω ποταμίων πλωτών οδών στην εσωτερική κυκλοφορία ενός Κράτους μέλους, εφαρμόζονται οι παρόντες ενιαίοι κανόνες». Αυτό σημαίνει ότι ο σιδ/μος ενδιαφέρεται για το δικό του σιδ/κό τμήμα της μεταφοράς και την σύμβαση του CIM, την οποία εφαρμόζει σε όλες ανεξαιρέτως τις μεταφορές που διενεργεί. Ο σιδ/μος δηλαδή παραμένει αδιάφορος σε ότι αφορά στις μεταφορές και τις συμβάσεις που τις καλύπτουν, εφ' όσον αυτές λαμβάνουν χώρα πριν ή και μετά την σιδ/κή διαδρομή. Επομένως οφείλουμε να καταλήξουμε σε ένα συμπέρασμα που αποτελεί για το παρόν έργο το **πρώτο**

Θεμελιώδες αξίωμα, ότι οι μεταφορές δηλαδή που διενεργεί ο σιδ/μος είναι από νομικής πλευράς αποκλειστικά και μόνο σιδ/κές, δηλαδή δεν είναι σύνθετες, ή ΣΜ, ή μικτές!

Το ίδιο συμβαίνει αντίστοιχα με τις θαλάσσιες μεταφορές. Το κάθε οχηματαγωγό πλοίο στο ίδιο δρομολόγιο μεταφέρει κάθε είδους και τεχνολογίας οχήματα από δίκυκλα και ΙΧ επιβατικά, μέχρι και πλήρεις οδικούς συρμούς μικτού φορτίου 40 τόνων. Εκτελεί δηλαδή θαλάσσια μεταφορά όλων αυτών των οδικών οχημάτων. Ποιες όμως από αυτές θα χαρακτηριστούν ως συνδυασμένες δεν θα το κρίνουμε μόνο από το τμήμα της θαλάσσιας διαδρομής αλλά και από την συνολική διαδρομή της μεταφοράς, από την αποθήκη του αποστολέα μέχρι την αποθήκη του παραλήπτη. Επιπλέον δε και από τα πρόσωπα που συμμετέχουν σε αυτήν και τις συμβάσεις που έχουν καταρτίσει και υπογράψει.

Με άλλα λόγια το μοναδικό συμβόλαιο για το σύνολο της διαδρομής της διεθνούς οδικής μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα είναι η φορτωτική CMR του οδικού μεταφορέα. Η ισχύς της σύμβασης αυτής κατά την διάρκεια της σιδ/κής μεταφοράς αναστέλλεται, για να τεθεί σε ισχύ αποκλειστικά και μόνο η σιδ/κή σύμβαση CIM. Μετά το πέρας της σιδ/κής μεταφοράς του ε/κ, τίθεται εκ νέου σε ισχύ η σύμβαση CMR. Αυτό διότι μετά την μεταφόρτωση στον τερματικό σταθμό θα έχει συναρμολογηθεί ένα φορτωμένο ΦΔΧ του ίδιου αρχικού μεταφορέα (δηλ. ελκυστήρας + ημ/νο + ε/κ, ή + κ/α), που θα μεταφέρει η πλήρης αυτή οδική μεταφορική μονάδα το εμπόρευμα στον παραλήπτη. Κατά συνέπεια οφείλουμε να καταλήξουμε στο σημείο αυτό **στο δεύτερο συμπέρασμα που αποτελεί για το παρόν έργο το δεύτερο θεμελιώδες αξίωμα, ότι δηλαδή την ΣΜ την διενεργεί ο οδικός μεταφορέας.**

Σαν απόδειξη πρέπει να λάβουμε επίσης υπόψη και την πρακτική πλευρά. Τα οχηματαγωγά πλοία της Πάτρας και Ηγουμενίτσας ή οι σιδ/κες επιχειρήσεις που διενεργούν μεταφορές οδικών οχημάτων, καταχωρούν στα έγγραφα μεταφοράς τον αριθμό κυκλοφορίας του ΦΔΧ οχήματος. Αυτό είναι επιβεβλημένο γιατί η μεταφορά τους είναι σύνθετη, και για τον λόγο αυτό παραλαμβάνουν για μεταφορά ένα οδικό όχημα που έχει άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας και είναι ασφαλισμένο όπως όλα τα οδικά οχήματα. Υπάρχει επιπλέον ενδεχόμενα και η φυσική παρουσία του ίδιου του οδηγού. Το πρόσωπο αυτό, ο οδηγός δηλαδή, και ο ελκυστήρας, συμμετέχουν πολλές φορές στην φόρτωση και στην εκφόρτωση του ημ/νου στο πλοίο ή τον σιδ/μο.

Στις ΣΜ μεταφορές όμως η φόρτωση και η εκφόρτωση των συρμών γίνεται αποκλειστικά από τα μέσα των σιδ/μων που βρίσκονται στους αρχικούς και τους τερματικούς σταθμούς. Στην σιδ/κή ΣΜ αναγράφεται μόνο το μέρος του οχήματος – το κινητό αμάξωμα δηλαδή, ή το ε/κ, που περιέχει το εμπόρευμα. Για τον λόγο αυτό οι ορθολογικά οργανωμένες εταιρείες ΣΜ δεν παραδίδουν με βάση τον αριθμό κυκλοφορίας του ρυμουλκού του φορτηγού ή τυχόν του

ημ/νου, αλλά με βάση το μέρος του φορτηγού που περιέχει το εμπόρευμα και είναι αυτό κατά κανόνα ένα πιστοποιημένο και αυθεντικό ε/κ, ή ένα κ/α, που φέρει σημεία και αριθμούς ενός πιστοποιημένου ε/κ!

Για την ιστορία οφείλουμε να αναφέρουμε ότι προ δεκαπενταετίας περίπου διενεργήθηκαν σιδ/κα προς την Γερμανία μεταφορές ημ/νων για λογαριασμό μιας ελληνικής εταιρείας από τον τερματικό σταθμό της Θεσ/κης προς την Γερμανία και αντίστροφα. Οι μεταφορές όμως δεν ήταν ανταγωνιστικές και σταμάτησαν. Έλειπαν βλέπετε πολλά από τα λοιπά κύρια χαρακτηριστικά και προϋποθέσεις αυτών που με την ευρεία έννοια ονομάζουμε ΣΜ. Δεν επαρκεί ένας μικρός αριθμός 8 ή 10 ημ/νων για να εκτελείς ΣΜ μεταξύ σιδ/μου και αυτοκινήτου. Το γεγονός ότι οι σύνθετες αυτές μεταφορές έχουν εφαρμογή ή ενδεχόμενα και επιτυχία μεταξύ των οδικών μεταφορέων στην διαδρομή από Πάτρα και Ηγουμενίτσα προς και από τα λιμάνια της Ιταλίας, δεν σημαίνει ότι θα έχουν εφαρμογή, ανταγωνιστικότητα ή επιτυχία και στις ΣΜ του σιδ/μου.

Τεχνολογία συνδυασμένων μεταφορών

Η άριστη είναι αυτή που το ε/κ έχει την τεχνολογία να δεχθεί τους οδικούς άξονες και να μετατραπεί σε ημ/νο. Έχει όμως και την τεχνολογία να δεχθεί 2 σιδ/κά φορεία και να μετατραπεί σε τετραξονικό σιδ/κό βαγόνι.

Το όφελος εδώ είναι διπλό. Από την μία πλευρά ωφελείσαι από το 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 ΣΜ. Ο Wohlfahrt, που εκτελούσε ΣΜ στην γραμμή Γερμανία – Ισπανία με κινητά αμαξώματα από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, είχε αποκαλύψει ότι το σύστημα αυτό το είχε αντιγράψει από τις ΗΠΑ και το εφάρμοσε πρώτος στην Ευρώπη!

Υπόθεση και συμπέρασμα εργασίας:

Κανονικά θα έπρεπε να αρκούσε σε αυτήν την τεχνική στις ΗΠΑ από ένας μόνο άξονας στο κάθε άκρο του ε/κ. Με βάση αυτά που αναλύσαμε περί αξονικού βάρους στο κεφάλαιο για τις σιδ/κές μεταφορές θα ήταν επαρκές για ένα μικτό βάρος 40 τόνων που σημαίνει για το ε/κ βάρος με το εμπόρευμα 36 περίπου τόνους και 4 τόνους για τους δύο άξονες. Ενδεχόμενα οι ΗΠΑ να έχουν και πολύ μεγαλύτερα αξονικά βάρη. Το γεγονός ότι θέτουν στα ε/κ σιδ/κα φορεία 2 αξόνων σημαίνει ότι θέλουν να ανεβάσουν το μικτό βάρος στους 80 και πλέον τόνους, μετατρέποντας το ε/κ σε βαγόνι 4 αξόνων. Γιατί άραγε; Το έχουμε δει επίσης και αυτό σε φωτογραφίες και στην τηλεόραση και συμπεραίνουμε αυτεπάγγελτα, ότι το κάνουν για τον λόγο, ότι φορτώνουν στο ένα ε/κ άλλο ένα από πάνω του.

Με αυτόν τον τρόπο είναι αδύνατον να μπορεί να μεταφερθεί το βάρος των δύο ε/κ 40 ή 45 ποδών επί δύο μόνο αξόνων και για αυτό τα θέτουν σε φορεία που δημιουργούν βαγόνι 4-αξόνων. Οι αχανείς εκτάσεις των ΗΠΑ χωρίς σήραγγες επιτρέπει στην σιδ/κή μεταφορά την φόρτωση ενός ε/κ επί ενός άλλου. Δηλαδή πρόκειται για συνολικά ύψος περίπου 7 μέτρων από την

σιδ/κή γραμμή! Στην Ευρώπη δεν υπάρχει τέτοια δυνατότητα στην διεθνή μεταφορά. Από το ύψος 4 μ. από την σιδ/κή γραμμή αρχίζει το πρόβλημα και απαιτείται σχολαστικός έλεγχος του περιτυπώματος για την διαπίστωση της δυνατότητας μεταφοράς του ε/κ στην συγκεκριμένη διαδρομή.

Η λιαν καλή είναι αυτή που το ε/κ είναι ένα απλό κινητό αμάξωμα, που μπορεί να δεχθεί στον προορισμό το φορείο των αξόνων και να μετατραπεί σε νταλικά - ημ/νο. Εδώ το όφελος είναι το απόβαρο των αρχικών και τερματικών οδικών διαδρομών και υπολογίζεται γύρο στους 2 τόνους (δηλαδή το βάρος του πλαισίου της νταλίκας, αφού το ίδιο το ε/κ λειτουργεί και σαν πλαίσιο).

Η καλή είναι αυτή που το ε/κ φορτώνεται και μεταφέρεται σε κοινή ή ειδική νταλικά για ε/κ. Εδώ το όφελος προκύπτει μόνο από την σύγχρονη κατασκευή της νταλίκας. Για να ωφεληθείς απόβαρο πρέπει να είναι ειδικής κατασκευής για ε/κ με ελαφρά κράματα αλουμινίου κλπ. Υπολογίζεται εδώ ένα όφελος για το πλαίσιο γύρο στον 1 τόνο, και βέβαια για τους άξονες αν είναι σύγχρονης τεχνολογίας γύρο στον 1,5 τόνο.

Η μέτρια είναι αυτή που μεταφέρεται η νταλικά με τους τροχούς στα βαγόνια τσέπης ή καγκουρό. Προσωπικά την θεωρούμε ως σύνθετη μεταφορά, παρ' όλο που ενδεχόμενα να υπάρχουν και αντίθετες απόψεις. Η αναφορά μας σε αυτήν γίνεται γιατί υπάρχει στον ορισμό της ΕΕ. Η περίπτωση είναι οριακή και επομένως τον τελευταίο λόγο τον έχει το οικονομικό αποτέλεσμα για την επιλογή και πρόκριση από τις επιχειρήσεις του είδους αυτού της χερσαίας μεταφοράς. Το μειονέκτημα εδώ είναι το επιπλέον βάρος που μεταφέρεται επί του βαγονιού καθώς και το κόστος της σιδ/κής μεταφοράς, λόγω της χρήσεως ακριβού βαγονιού, ειδικής τεχνολογίας. Ενδεχόμενα μάλιστα να υπάρχει και πρόβλημα στις φορτώσεις και εκφορτώσεις επί των βαγονιών, αν η νταλικά δεν είναι ειδικής κατασκευής να την φορτώνουν και εκφορτώνουν οι γερανοί των τερματικών σταθμών. Το επιπλέον βάρος των αξόνων υπολογίζεται για τους τροχούς με ζάντες αλουμινίου, που είναι η καλύτερη περίπτωση, σε 1,5 τόνο.

Η κακή είναι αυτή που μεταφέρεται ολόκληρο το φορτηγό σε βαγόνια, κυλιόμενους αυτοκινητόδρομους, όπως τα αποκαλούν. Εδώ κατά την γνώμη μας δεν έχουμε πλέον συνδυασμένη μεταφορά. Την περίπτωση την αναφέρουμε μόνο επειδή υπάρχει και αυτή ακόμα στον ορισμό της ΕΕ για τις ΣΜ. Τονίζεται πάντως για μία ακόμα φορά, ότι αυτές οι μεταφορές είναι από υπέρθεω των ΣΜ μέχρι σήμερα αντιοικονομικές και εξ' αυτού του λόγου ήταν κατά το παρελθόν και παραμένουν ανεφάρμοστες για τις ελληνικές χερσαίες μεταφορές.

Το εργασιακό

Σε ότι αφορά στο εργατικό και στο ασφαλιστικό σκέλος της εργασίας του οδηγού της ΣΜ, θα πρέπει να ελέγξουμε τον τρόπο διαμονής στην Ελλάδα των οδηγών του κοινοτικού μεταφορέα. Είναι γνωστό ότι υπάρχουν διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών περί αποφυγής της διπλής φορολογίας. Είναι επίσης γνωστό πως ο οδηγός θεωρείται ότι έχει την συνήθη κατοικία του εκεί όπου διανυκτερεύει τις 185 + 1 ημέρες του έτους ή εκεί που τέλος πάντων έχει τους δεσμούς του, δηλαδή την κατοικία της οικογένειας, εκεί που πηγαίνουν τα παιδιά σχολείο και άλλα ζητούμενα τελωνειακής φύσεως. Εάν ο οδηγός είναι κοινοτικός κάτοικος με συνήθη κατοικία την κοινοτική χώρα και ασφάλιση στον εκεί φορέα δεν υπάρχει θέμα παρεμβάσεως του ΙΚΑ. Εάν όμως ο οδηγός είναι έλληνας ή κοινοτικός υπήκοος ή υπήκοος τρίτης χώρας με συνήθη κατοικία στην Ελλάδα τότε υπάρχει θέμα ΙΚΑ, δηλαδή υποχρεωτικής ασφαλίσεώς του στον ελληνικό ασφαλιστικό φορέα ΙΚΑ και όχι στον κοινοτικό.

Την περίπτωση αυτή την προβλέπει το ΙΚΑ για την απογραφή του αλλοδαπού εργοδότη που δεν έχει εγκατάσταση στην Ελλάδα. Ο εργοδότης απογράφεται με βάση την κωδικοποίηση νομικών μορφών – ειδών επιχείρησης του ΙΚΑ στον κωδικό 60. Σαν αρμόδιο γραφείο ΙΚΑ είναι αυτό της κατοικίας του εργαζόμενου στην Ελλάδα, ο οποίος εργαζόμενος αναφέρεται στην απογραφή ως υπεύθυνος του εργοδότη. Για λεπτομέρειες βλέπε έγγραφο Ε40/46 της 15/4/1998 καθώς και την εγκύκλιο 25/97 Διεθνών ασφαλιστικών σχέσεων ΙΚΑ Διοίκηση Αγ. Κωνσταντίνου 3 στην Αθήνα. Με την απογραφή αυτή ο εργαζόμενος λαμβάνει, εκτός από την αμοιβή του από την κοινοτική επιχείρηση και τις εργοδοτικές εισφορές, τις οποίες οφείλει να καταβάλει στα ταμεία του ΙΚΑ, εντός των προβλεπομένων ημερομηνιών και προθεσμιών για τις κανονικές επιχειρήσεις.

Το φορολογικό

Η κοινοτική ΜΕ που εκτελεί στην Ελλάδα ΣΜ δεν είναι υποχρεωμένη να κάνει έναρξη στην Ελληνική Δ.Ο.Υ., ούτε είναι υπόχρεη υποβολής δήλωσης φορολογίας εισοδήματος. Αυτό το συμπέρασμα δεν προβλέπεται σε κάποια εγκύκλιο του Υπ. Οικ. ή στην κοινοτική νομοθεσία. Η γνώμη μας αυτή στηρίζεται στην όλη φιλοσοφία των ΣΜ και στο ΠΔ 431/95 που ορίζει ρητά στο άρθρο 4 παρ. 3 στις τρεις τελευταίες σειρές: «Η αρχική ή τελική οδική διαδρομή μιας συνδυασμένης μεταφοράς απαλλάσσεται από οποιοδήποτε υποχρεωτικό καθορισμό κομίστρων.» Αυτό σημαίνει πως ο Μεταφορέας ΣΜ δεν επιτρέπεται να κάνει διαχωρισμό των κομίστρων, αλλά να τα προσφέρει και να τα χρεώνει στον πελάτη συνολικά για όλη την διαδρομή. Αν χρεώσει χωριστά το οδικό κομμάτι τότε υπάρχει σοβαρό πρόβλημα παραβατικότητας, γιατί το είδος της μεταφοράς δεν είναι πλέον καθαρό ΣΜ, και δέον να εξεταστούν άλλοι παράγοντες όπως η ενδομεταφορά (cabotage), ή η υποχρέωση σε δήλωση ΦΠΑ και δήλωση φόρου εισοδήματος, απογραφή ως

εργοδότη στο ΙΚΑ και άλλες υποχρεώσεις δευτερεύουσας σημασίας, σαν να τηρούσε υποκατάστημα στην Χώρα μας. Ο ΔΜ οφείλει να εξετάσει αυτούς τους παράγοντες αν λάβει εντολή να οργανώσει στην Ελλάδα μια επιχείρηση που εκτελεί και ΣΜ.

ΟΣΕ και φορολογικά θέματα ΦΠΑ συνδυασμένων μεταφορών

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

Αν ο λήπτης της υπηρεσίας έχει ελληνικό ΑΦΜ τότε επιβαρύνεται από τον ΟΣΕ με ΦΠΑ.

Αν έχει ΑΦΜ κοινοτικής ή τρίτης χώρας τότε ο λήπτης απαλλάσσεται του ΦΠΑ (Ν. 2166/93 ΦΕΚ 137 Α / 24.08.1993).

Πέραν αυτού και το έγγραφο του Υπουργείου Οικονομίας & Οικονομικών 1095876/ 6454/1049/Β0014 με ημερομηνία 11. Οκτ. 2005 με θέμα «Υπηρεσίες μεταφοράς αγαθών που παρέχονται από τον ΟΣΕ, φορολογική μεταχείριση για σκοπούς ΦΠΑ» στην ουσία επιβεβαιώνει τα προαναφερθέντα που ισχύουν με τον Ν. 2166/93, συμπεριλαμβανομένων και των τροποποιήσεων του μέχρι σήμερα.

Ενδιαφέρον θα παρουσιάζει στο μέλλον σχετικά με τον ΦΠΑ ο τρόπος διανομής των κομιστρων μεταξύ των σιδ/κών ενώσεων (εξ' όσων φημολογείται δεν έχει συσταθεί μέχρι στιγμής κάποια σιδ/κή ένωση μεταξύ ΟΣΕ και άλλου δικτύου). Άτυπες συμφωνίες προς το παρόν μεταξύ ΟΣΕ και λοιπών Βαλκανικών κρατών είναι ενδεχόμενο να υπάρχουν σε ισχύ, με βάση και το πλαίσιο του σιδ/κού τιμολογίου Ευρώπης Ασίας (ΤΕΑ). Μέχρι τώρα δεν ετίθετο όμως θέμα ΦΠΑ γιατί ο λήπτης – σιδ/κό δίκτυο είχε ΑΦΜ άλλης χώρας. Ο ΟΣΕ επομένως διανέμοντας, εισπράττοντας ή συμψηφίζοντας κόμιστρα και τέλη με τα ξένα δίκτυα δεν αναζητούσε την ενδεχόμενη επιβολή ΦΠΑ. Τώρα πλέον πρέπει πρώτα από όλα να εξετασθεί αν οι σιδ/κές ενώσεις θα εργάζονται με έναν ενιαίο ΑΦΜ, έχοντας ιδρύσει από κοινού ένα νομικό πρόσωπο. Είναι όμως ενδεχόμενο στο κάθε δίκτυο, η εμπορική θυγατρική του, να εργάζεται με έναν διαφορετικό ΑΦΜ. Είναι θέμα χρόνου δηλαδή να διαπιστώσουμε σε ότι μας αφορά την οργάνωση και λειτουργία της δικής μας θυγατρικής του ΟΣΕ την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, η οποία όπως φημολογείται οδεύει προς ιδιωτικοποίηση.

Εμπόδια κατά την παράδοση

Πολλές φορές συμβαίνει να προκύψουν διάφορα προβλήματα κατά την παράδοση των ε/κ. ή των βαγονιών γενικότερα. Οι ΣΕ μέσα στα πλαίσια της διεθνούς συμβάσεως COTF – CIM και σε συνεργασία με τα τελωνεία έχουν δοθεί οδηγίες για τις κυριότερες περιπτώσεις προβλημάτων και εμποδίων που προκύπτουν κατά την άφιξη των εμπορευμάτων.

Εμπόδια κατά την παράδοση των εμπορευμάτων - ε/κ, ή βαγονιών είναι:

Α) Ο παραλήπτης να αρνείται την παραλαβή του φορτίου.

- Β) Δεν είναι δυνατή η ανεύρεση του παραλήπτη που είναι άγνωστος.
Γ) Ο παραλήπτης δεν παραλαμβάνει το φορτίο μέσα σε δύο ημέρες από την άφιξη.
Δ) Δεν είναι δυνατή η παράδοση του ε/κ για διαφόρους λόγους, ως πχ λόγω κατάσχεσης του φορτίου.

Διευκρινίζεται ότι η κατάσχεση στα χέρια τρίτου είναι μια ανεπιθύμητη δυσλειτουργία, την οποία καλείται σποραδικά και σε ειδικές περιπτώσεις να αντιμετωπίσει ο ΔΜ. Κατά την μεταφορά του εμπορεύματος είναι ενδεχόμενο να επιδοθεί στον Μ από έναν δικαστικό επιμελητή ένα κατασχετήριο έγγραφο. Ο Μ οφείλει μέσα σε 8 ημέρες να επιβεβαιώσει ότι κατέχει τα κατασχεθέντα πράγματα, και να τα δηλώσει στον ειρηνοδίκη της περιοχής του. Η κατοχή των κατασχεμένων πραγμάτων εξακριβώνεται από την σύμβαση που έχει συνάψει ο Μ με τον πελάτη του, από το τιμολόγιο, ή και το δελτίο αποστολής που συνοδεύουν το εμπόρευμα.

Αν πράγματι ο Μ κατέχει τα πράγματα ενεργεί ως μεσεγγυούχος και τα φυλάσσει, ή τα παραδίδει στον επιμελητή για να συνεχίσει την εκτέλεση της κατασχέσεως. Επειδή η συνέχεια της κατασχέσεως είναι ο πλειστηριασμός οφείλει ο ΔΜ προς όφελος της εταιρείας του να διαπιστώσει αν έχουν εισπραχθεί τα κόμιστρα και κάθε άλλη οφειλή για τα κατασχεθέντα εμπορεύματα. Αν υπάρχουν οφειλές τότε θα πρέπει ο ΔΜ να εγείρει ένσταση και να ασκήσει το δικαίωμα της επίσχεσης, για το οποίο έχουμε κάνει λόγο και σε άλλο σημείο.

Εμπόδια κατά την μεταφορά

Η ΣΕ πρέπει να ειδοποιεί τον εντολέα ή τον αποστολέα στην περίπτωση που παρουσιάζεται ένα εμπόδιο κατά την μεταφορά. Εμπόδια κατά την μεταφορά είναι αυτά που δεν μπορούν να παρακάμψουν τα δίκτυα και οφείλουν να λάβουν οδηγίες από άλλη ΣΕ ή τον ίδιο τον πελάτη. Εμπόδιο κατά την μεταφορά είναι για παράδειγμα η έλλειψη πιστοποιητικών αστυνομικών αρχών που συνοδεύουν ορισμένες κατηγορίες εμπορευμάτων. Η έλλειψη αυτή καθιστά απαγορευτική την συνέχιση του δρομολογίου του βαγονιού και την απομάκρυνσή του από τον συρμό, έως ότου οι αστυνομικές αρχές λάβουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά. Αντίστοιχα σοβαρό πρόβλημα που καθιστά απαγορευτική την συνέχιση του δρομολογίου, και συνιστά για τον λόγο αυτό εμπόδιο κατά την μεταφορά, είναι η έλλειψη πιστοποιητικών κτηνιάτρων. Τα πιστοποιητικά αυτά συνοδεύουν τα προϊόντα ζωικής προελεύσεως και είναι απόλυτα αναγκαία για την διέλευση των συνόρων. Χωρίς αυτά απαγορεύεται η είσοδος στην ελληνική επικράτεια των ε/κ.

Οι παραπάνω δύο περιπτώσεις αποτελούν μια παρέμβαση των αρχών στους φορείς που συμμετέχουν στην ροή φορτίων. Άλλα συχνά εμπόδια είναι η ανωτέρα βία, η μη αποδοχή φορτίων σε ένα σταθμό, η αναγγελία διακοπής της λειτουργίας μίας γραμμής, η απεργία, κλπ.

Τα βαγόνια των συνδυασμένων και σύνθετων μεταφορών

Αν και έχουμε αναφερθεί έμμεσα στα βαγόνια των ΣΜ θα πρέπει να επαναλάβουμε ορισμένες πληροφορίες και στο σημείο αυτό για να διευκρινιστούν ορισμένα σημεία. Πρέπει να λάβουμε υπόψη δηλαδή ότι το κόστος διαθέσεως των βαγονιών του σιδ/μου που είναι κατάλληλα για τις ΣΜ, δεν είναι το ίδιο για όλους τους τύπους βαγονιών. Πέραν τούτου και η διάθεσή τους δεν είναι πάντα εφικτή ή απεριόριστη. Οι ΣΜ κατά τον ορισμό του ΠΔ 431/95 περιλαμβάνουν από το μέγιστο που είναι ολόκληρο το φορτηγό μέχρι το ελάχιστο δηλαδή το ε/κ των 20 ποδών. Ως είναι φυσικό ο στόλος των βαγονιών που διαθέτουν τα σιδ/κά δίκτυα και οι ιδιωτικές ΣΕ είναι ανάλογα κατασκευασμένος να δέχεται όλα τα είδη οχημάτων, των μερών αυτών, ή και όλων των τύπων και μεγεθών ε/κ. Υπάρχουν δηλαδή βαγόνια κάθε τύπου που διακρίνονται κυρίως σε τρεις κατηγορίες:

Η πρώτη κατηγορία είναι τα βαγόνια που δέχονται επάνω τους ολόκληρο το ΦΔΧ. Τα βαγόνια εκ του λόγου αυτού ονομάστηκαν στην πράξη «κυλιόμενοι αυτοκινητόδρομοι». Πρόκειται για βαγόνια μεγάλου κόστους εκμεταλλεύσεως που δεν είναι οικονομικό και ορθολογικό να διακινούνται σε μεγάλες αποστάσεις με μεγάλη χρονική διάρκεια του δρομολογίου, ούτε βέβαια να παραμένουν σε αργία αναμένοντας έργο. Ένα τέτοιο βαγόνι στην διαδρομή από και προς την Ελλάδα θα είναι σίγουρα ζημιογόνο για όλους. Δηλαδή για το σιδ/κο, δίκτυο, την ΣΕ, ή την ιδιωτική ΜΕ που το εκμεταλλεύεται, ή ακόμα και τον ίδιο τον οδικό μεταφορέα και τον πελάτη του.

Η αποστολή του φορτηγού στο σύνολο των μερών που το απαρτίζουν σημαίνει ότι το όχημα συνοδεύεται και από τον οδηγό του. Αυτό σημαίνει και επιπλέον κόστος οδηγού για τις μέρες της σύνθετης διαδρομής σε βασικούς μισθούς και εργοδοτικές εισφορές και βέβαια σε κόστος διατροφής. Το βασικό κόστος είναι βέβαια και το τεράστιο περιττό βάρος που μεταφέρεται από το ρυμουλκό και τους πίσω άξονες του φορτηγού. Τα βαγόνια αυτά χρησιμοποιούνται σε ότι αφορά τις ελληνικές μεταφορές στην διέλευση δια μέσου της Αυστρίας. Στο κράτος αυτό, υπό την διαχείριση συγκεκριμένης εταιρείας, τα ελληνικά φορτηγά μαζί με τον οδηγό τους διανύουν επί αυτών των βαγονιών όλη την Αυστρία.

Η δεύτερη κατηγορία είναι βαγόνια που με αυτά μεταφέρεται μόνο το ημ/νο με τους πίσω άξονες. Επειδή έχουν ειδικό βύθισμα για να δεχθούν τους άξονες και τους τροχούς συνηθίζεται να τα ονομάζουν βαγόνια «τσέπη», ή βαγόνια «καγκουρό» για τον λόγο ότι την «τσέπη» την παρομοιάζουν με τον μάρσιπο των θηλαστικών της Αυστραλίας. Με τα βαγόνια αυτά δεν μεταφέρεται το ρυμουλκό και ο οδηγός παρά μόνο το ημ/νο. Είναι κάτι καλύτερο και ορθολογικότερο από την προηγούμενη κατηγορία. Σε ότι αφορά τις ελληνικές οδικές μεταφορές δεν είναι όμως το ορθό και οικονομικό, και είναι εξ' αυτού του λόγου ελάχιστα έως καθόλου διαδεδομένο. Ένας σπουδαίος λόγος για αυτό είναι δυστυχώς το γεγονός ότι η τεχνολογία των ελληνικών ημ/ων δεν επιτρέπει την ανύψωσή τους με τους γερανούς των

τερματικών σταθμών. Η εκδοχή να ρυμουλκούνται από ειδικό ρυμουλκό στους τερματικούς σταθμούς για να τα εκφορτώσει είναι τεχνικά δυνατή. Η διαδικασία αυτή όμως φορτώσεως και εκφορτώσεως των ημ/νων στα βαγόνια των συρμών των ΣΜ είναι οικονομικά και ορθολογικά ασύμφορος γιατί κοστίζει πάρα πολύ σε:

- α) Χρόνο φορτώσεως και εκφορτώσεως στους τερματικούς σταθμούς,
- β) Χρόνο και κόστος συνθέσεως της σειράς των βαγονιών που απαρτίζουν την αμαξοστοιχία,
- γ) Κίνδυνο δυστυχημάτων από την ταυτόχρονη ανάμειξη δύο τεχνικών για την διεκπεραίωση των φορτίων των συρμών, δηλαδή του γερανού και του ρυμουλκού.

Δυστυχώς για τον κλάδο των ελλήνων οδικών μεταφορέων δεν είχαν την τεχνική βοήθεια ή την προνοητικότητα για να κατασκευάζουν τα «Ρ» με τρόπο που να αφαιρούνται οι πίσω άξονες, ή έστω να μπορούν να τα κοτσάρει ο γερανός των τερματικών σταθμών. Η συνέπεια είναι να μην έχουν την δυνατότητα σήμερα να εκτελέσουν ΣΜ με τον σιδ/μο. Ποιος ευθύνεται άραγε για αυτήν την παράληψη; Οι βιομηχανίες κατασκευής τέτοιων οχημάτων; Το Υπ. Μεταφορών; Η ΟΦΑΕ; Το ΣΧΕΜ; Οι συνδικαλιστές; ή οι ίδιοι οι Μ;

Εδώ πιστεύεται πως φταίνε οι ίδιοι οι μεταφορείς, και λιγότερο οι συνδικαλιστές τους! Οι ίδιοι οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς στα δρομολόγια τους προς τις χώρες της Δ. Ευρώπης είχαν την ευκαιρία να βλέπουν την τεχνολογία αυτήν στην πράξη. Με βάση λοιπόν την προσωπική εμπειρία αυτή θα έπρεπε να έχουν την διορατικότητα και την επαγγελματική ικανότητα να αντιληφθούν αμέσως τα πλεονεκτήματα που θα είχαν από αυτήν την εξέλιξη της τεχνολογίας. Θα είχαν ύστερα την δυνατότητα να συζητήσουν το θέμα μεταξύ των, ή με τους συνδικαλιστές και το ΥΜΕΤ και να εξετάσουν το ενδεχόμενο να προμηθευτούν το νέο ημ/νο, όταν θα ερχόταν ο καιρός να αντικαταστήσουν το παλαιό, με ένα σύγχρονης τεχνολογίας.

Η τρίτη κατηγορία είναι η συνηθέστερη και ουσιαστικά ή ορθολογική τεχνολογία για τις ΣΜ. Πρόκειται για βαγόνια επίπεδα με ειδικά κλειδιά για να στερεώνεται επάνω τους το κινητό αμάξωμα ή το ε//κ την κατηγορία αυτή έχουμε διαφόρους τύπους βαγονιών που διαφέρουν:

- 1) ως προς τον αριθμό των αξόνων που έχουν κατασκευαστεί.
- 2) ως προς το μήκος τους ή αν είναι ή όχι αρθρωτά.
- 3) ως προς το ωφέλιμο φορτίο που δύνανται να μεταφέρουν.
- 4) ως προς το ιδιοκτησιακό ή το καθεστώς χρήσης τους.

Η διάθεση των αιτουμένων βαγονιών

Στην καθημερινή πρακτική των ΣΜ η διάθεση των βαγονιών στην πελατεία γίνεται κατά βάση και με την προϋπόθεση να υπάρχουν την δεδομένη στιγμή που τα χρειάζεται ο πελάτης. Υπάρχουν πέντε τρόποι να βρεθούν τα βαγόνια,

ύστερα από αίτηση του πελάτη στον τερματικό σταθμό για να τεθούν στην διάθεση του:

- A) Να βρίσκονται ήδη στον τερματικό σταθμό.
- B) Να βρίσκονται σε ένα σταθμό διαλογής του σιδ/κού δικτύου
- Γ) Να κινούνται φορτωμένα από άλλο πελάτη και να βρίσκονται επί συρμού που θα αφιχθεί προσεχώς στον τερματικό σταθμό.
- Δ) Να έχουν αποσταλεί από άλλο σταθμό κενά για να εξυπηρετηθεί ο πελάτης.
- E) Ο πέμπτος τρόπος είναι η διακίνηση των βαγονιών σε κλειστά τραίνα, που σημαίνει ότι τα βαγόνια της αφίξεως διατίθενται αυτόματα ως έχουν αφιχθεί στον ίδιο πελάτη για επαναφόρτωση και αποστολή.

Όλα τα διαθέσιμα βαγόνια ανεξαρτήτως ιδιοκτησιακού καθεστώτος κινούνται πάντα στα πλαίσια συμβάσεων μεταξύ ιδιοκτητών, χρηστών και ΣΕ και απεικονίζονται σε ειδικούς πίνακες που διαθέτουν τα δίκτυα και οι ιδιώτες που τα εκμεταλλεύονται. Οι πίνακες αυτοί έχουν σαν τίτλους στις διάφορες στήλες που χωρίζονται τα βαγόνια και τις βασικές πληροφορίες που χρειάζονται για την επιλογή τους:

- 1) Τον τύπο του βαγονιού που όπως έχουμε περιγράψει και αλλού είναι ένα κεφαλαίο γράμμα της λατινικής αλφαβήτου (L , S, K κλπ.).
- 2) Την σειρά αρίθμησης
- 3) Το ιδιοκτησιακό καθεστώς
- 4) Τον αριθμό των αξόνων
- 5) Το απόβαρο και τα όρια φορτώσεως
- 6) Το μήκος
- 7) Τον τύπο του ε/κ που μπορούν να φορτώσουν.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τα ε/κ έχουν διάφορες θέσεις για τα κλειδιά, διάφορα μήκη και δυνατόν να φορτώνονται δύο ή και περισσότεροι διαφορετικοί τύποι ε/κ στο κάθε βαγόκι. Η σαφής εκ των προτέρων γνώση του τύπου των ε/κ παρέχει την δυνατότητα στους σιδ/κούς υπαλλήλους να παραγγέλνουν βαγόνια για φόρτωση με τέτοιο τρόπο, που ο πελάτης να μείνει από την δική του πλευρά ευχαριστημένος. Ταυτόχρονα όμως και η σύνθεση της αμαξοστοιχίας να γίνει με τον άριστο τρόπο για την εκμετάλλευση του μικτού βάρους του συρμού, σε συνδυασμό και με το ελάχιστο δυνατόν μήκος του, δηλαδή με τον ελάχιστο αριθμό αξόνων των βαγονιών.

Για παράδειγμα ας πάρουμε ένα βαγόκι 18 μέτρων που ως γνωστόν φορτώνει συνολικά ε/κ 60 ποδών. Σε ένα τέτοιο βαγόκι μπορούν να φορτωθούν 3 των 20 ποδών, ένα 20 και ένα 40 ποδών, ή τέλος 2 ε/κ των 30 ποδών. Η φόρτωση λοιπόν σε ένα τέτοιο βαγόκι ενός ε/κ 45 ποδών, που είναι τα μήκη των σύγχρονων ημ/νων μήκος 13,60 μέτρων, είναι αντιοικονομική γιατί στο υπόλοιπο ωφέλιμο μήκος των 15 ποδών δεν υπάρχει δυνατότητα να φορτωθεί ε/κ. Άρα το μήκος των 15 ποδών από το συνολικό των 60 ποδών του βαγονιού θα πάει χαμένο.

Σε γενικές γραμμές τα σύγχρονα βαγόνια είναι κυρίως 2 τύπων και φορτώνουν άριστα:

A) Τα αρθρωτά βαγόνια 6 αξόνων, μήκους ανάλογα τον τύπο 30 μέτρων περίπου.

2 ε/κ 45 ποδών, ή 2 ε/κ 30 ποδών, ή 4 – 6 ε/κ των 20 ποδών, ανάλογα με το βάρος τους.

B) πρόκειται για τετραξονικά βαγόνια μήκους 19 μέτρων περίπου

2 ή 3 ε/κ 20 ποδών, 1 ε/κ 45 ποδών, 1 ή 2 ε/κ 30 ποδών

Εδώ πέραν του μέγιστου μήκους των 60 ποδών λαμβάνεται υπόψη και το βάρος των ε/κ. Σχετικά έχουμε αναφερθεί και αλλαχού, ότι δηλαδή σημαντικός παράγων είναι το αξονικό βάρος. Τα βαγόνια αυτά στην ελληνική διαδρομή φέρουν μέγιστο μικτό φορτίο 82 τόνων, ενώ στις ξένες διαδρομές 90 τόνων.

Γενικά τελωνειακά θέματα για τα ε/κ

Οι τελωνειακές αρχές των χωρών της Ευρώπης καθώς και η Ευρωπαϊκή Ένωση από τα πρώτα βήματα των διεθνών ΣΜ, στις αρχές την δεκαετίας του 1970, προσπάθησαν να θέσουν τις βάσεις απλοποιημένων τελωνειακών διαδικασιών για την διακίνηση των μεγάλων ε/κ. Ήδη οι διεθνείς συμβάσεις TIR και CMR είχαν θέσει τα θεμέλια για να υπάρξουν διευκολύνσεις και απλοποιήσεις στην διακίνηση από τελωνειακής σκοπιάς των ε/κ. Η βασική διευκόλυνση των παραπάνω συμβάσεων ήταν το γεγονός ότι επέτρεπαν τον διαχωρισμό του οδικού φορτηγού οχήματος από τεχνικής πλευράς σε διάφορα τμήματα. Αυτό διευκόλυνε στις μεταφορικές επιχειρήσεις να αναπτύξουν η κάθε μία από αυτές την δική της τεχνολογία.

Η τεχνολογία στις ΣΜ έθετε σαν στόχο:

- Να διακινείται όσο το δυνατόν μικρότερο απόβαρο επάνω στο βαγόνι στο τμήμα της διαδρομής που υπήρχε ο συνδυασμός των δύο μεταφορικών μέσων, δηλ. του βαγονιού και του μέρους του φορτηγού αυτοκινήτου που περιείχε το φορτίο.

- Να είναι όσο το δυνατόν εύκολη και ασφαλής η φόρτωση και η εκφόρτωση του μεταφερόμενου τμήματος του φορτηγού αυτοκινήτου από τα μέσα που διαθέτουν οι τερματικοί σταθμοί των ΣΕ, δηλαδή των γερανών, των γερανογεφυρών, των περονοφόρων οχημάτων, κλπ.

- Να είναι εύκολη, απλή και σίγουρη η εναπόθεση των ε/κ ή των επ/νων, των κ/α κλπ στους χώρους των τερματικών σταθμών.

- Να δύνανται τα ε/κ ανάλογα με τις επιθυμίες των εταιρειών να συναρμολογούνται και να αποσυναρμολογούνται σε τρόπο ώστε να τίθενται το ένα επί του άλλου και έτσι η επιστροφή τους ως κενών φορτίου να είναι πολύ πιο φθηνή από ότι αν μεταφέρονταν συναρμολογημένα.

Τελωνειακή μεταχείριση του ε/κ

Ας μην ξεχνάμε κατά πρώτον ότι για τις τελωνειακές αρχές όλων των χωρών πρώτιστο μέλημα είναι η είσπραξη δασμών και λοιπών φόρων για το εισαγόμενο εμπόρευμα. Κατά δεύτερο λόγο ενδιαφέρονται οι τελωνειακές αρχές για την προσωρινή εισαγωγή του ε/κ. Σε ειδικές περιπτώσεις τέλος και για το καθεστώς εισόδου και παραμονής του ίδιου του φορτηγού αυτοκινήτου ή και του οδηγού.

Τα ε/κ τρίτων χωρών εισέρχονται στην ΕΕ χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις, ή υποχρέωση υποβολής εγγυήσεων και καταβολής δασμών και φόρων. Υπάρχει όμως η προϋπόθεση να έχουν επίσημα στοιχεία και αριθμούς για να είναι εύκολη η ταυτοποίησή τους καθώς και ο έλεγχος της αυθεντικότητάς τους. Με αυτήν την προϋπόθεση έχουν δικαίωμα προσωρινής παραμονής εντός του κοινοτικού εδάφους για ένα έτος από την είσοδό τους σε οποιονδήποτε λιμένα ή ηπειρωτικό σύνορο.

Έλεγχος αυθεντικότητας των εμπορευματοκιβωτίων (ε/κ)

Ο έλεγχος της αυθεντικότητας των ε/κ γίνεται με βάση τα σημεία και αριθμούς που φέρουν επάνω τους. Όλα τα ε/κ φέρουν ένα μικτό αριθμό που αποτελείται από τέσσερα γράμματα της αγγλικής αλφαβήτου και έξι ψηφία που είναι ο αριθμός σειράς. Επιπλέον αυτών υπάρχει και ένα έβδομο ψηφίο που είναι γραμμένο σε ένα μικρό πλαίσιο ακριβώς δίπλα από τα προαναφερθέντα έξι ψηφία και τα τέσσερα γράμματα. Το τελευταίο αυτό ψηφίο καλείται ψηφίο ελέγχου.

Όλα τα νόμιμα ε/κ είναι καταχωρημένα στο διεθνές γραφείο ε/κ BIC (Bureau International des Containers: 167, rue de Courcelles, 75017 Paris – France). Για τον έλεγχο της αυθεντικότητας έχει οριστεί από το γραφείο αυτό ένας συγκεκριμένος τρόπος αριθμήσεως και καταχωρήσεως των ε/κ που φανερώνει τον ιδιοκτήτη και τον αριθμό του. (βλέπε έγγραφο E.421/103/A0034/ 09.02.1995 του Υπ. Οικ. Γεν. Διεύθυνσης Τελωνείων και Ε.Φ.Κ. Διεύθυνση 33 ελέγχου Τελωνείων Τμήμα Α)

Για τον σκοπό αυτό έχουν δημοσιευτεί τρεις (3) πίνακες που χρησιμοποιούνται για την διαπίστωση της αυθεντικότητας του ε/κ:

Ο πρώτος αποτελείται από γράμματα και δηλώνει τον ιδιοκτήτη του ε/κ.

Ο δεύτερος με ψηφία από το μηδέν (0) έως το εννέα (9) για τον αριθμό σειράς του ε/κ

Και ένας τρίτος που είναι πίνακας πολλαπλασιαστών, οι οποίοι χρησιμοποιούνται για την εύρεση του ψηφίου ελέγχου.

Για να ελέγξουμε τα σημεία και τους αριθμούς των ε/κ αντιστοιχούμε κατά πρώτον τα γράμματα της αγγλικής αλφαβήτου με συγκεκριμένους αριθμούς. Για το κάθε γράμμα αρχίζοντας από το Α αντιστοιχούμε το δέκα (10) έως το τριάντα οκτώ (38) που αντιστοιχούμε το Ζ, παραλείποντας όμως τους αριθμούς 11, 22 & 33. Με τον τρόπο αυτό μεταβάλλονται για τον έλεγχο τα γράμματα σε αριθμούς. Σημειωτέον ότι το (4ο) γράμμα του ε/κ πρέπει να είναι πάντα το U. Στην συνέχεια πολλαπλασιάζουμε με βάση τον πίνακα των

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

πολλαπλασιαστών τόσο τους τέσσερεις (4) αριθμούς που προέκυψαν από τα γράμματα όσο και τα έξι (6) ψηφία του ελεγχόμενου αριθμού του ε/κ. Ο πίνακας των πολλαπλασιαστών προκύπτει από τον αριθμό ένα (1) διπλασιάζοντας τον 10 φορές δηλ. 1, 2, 4, 8, 32, 64 κοκ μέχρι το 512.

Στην συνέχεια προσθέτουμε τους αριθμούς που προέκυψαν και τους διαιρούμε πάντα με τον αριθμό (11) ένδεκα. Το **υπόλοιπο της διαιρέσεως σε δέκατα**, είναι πάντα μονοψήφιος αριθμός και αποτελεί τον ζητούμενο αριθμό ελέγχου. Αν το υπόλοιπο είναι μηδέν (0) ή δέκα (10) το ψηφίο ελέγχου είναι το μηδέν (0). Είναι αυτονόητο ότι το υπόλοιπο δεν μπορεί να είναι ο αριθμός 11 ή μεγαλύτερος γιατί ο διαιρέτης μας είναι πάντα το ένδεκα (11). Αν ο αριθμός ελέγχου συμπίπτει με τον αριθμό ελέγχου που είναι γραμμένος στο εμπορευματοκιβώτιο τότε συνάγεται αυτό είναι γνήσιο και απογεγραμμένο στο BIC. Σε διαφορετική περίπτωση που δεν είναι ο ίδιος το ε/κ δεν είναι γνήσιο και τότε γίνεται σε βάθος έλεγχος του περιεχομένου και των προσώπων που αναφέρονται στα φορτωτικά έγγραφα. Η μέθοδος αυτή ελέγχου της αυθεντικότητας δεν εφαρμόζεται για τα ε/κ της εταιρείας HAPAG LLOYD.

(προσοχή η διαίρεση πρέπει να γίνεται στο χέρι, γιατί με τις ηλεκτρονικές αριθμομηχανές εμφανίζεται το ηλίκον και όχι το υπόλοιπό!)

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Έστω το εμπορευματοκιβώτιο GLDU 227997 - 6

G	L	D	U	2	2	7	9	9	7
17	23	14	32						
1	2	4	8	16	32	64	128	256	512
17	46	56	256	32	64	448	1152	2304	3584

προσθέτουμε τους παραπάνω αριθμούς που προέκυψαν:

$17 + 46 + 56 + 256 + 32 + 64 + 448 + 1152 + 2304 + 3584 = 7959 : 11 = 723$ ακέραιος αριθμός και αν γίνει στο χέρι η διαίρεση μένει το υπόλοιπο 6.

Το υπόλοιπο που προκύπτει από την ατελή **διαίρεση με το χέρι** είναι ο αριθμός ελέγχου και όπως βλέπουμε είναι στο παράδειγμά μας το έξι (6) και συμφωνεί με τον αναφερόμενο αριθμό ελέγχου 6 στο παραπάνω ε/κ. Το γεγονός αυτό, δηλαδή η συμφωνία του υπολοίπου της ατελούς διαιρέσεως με τον αριθμό ελέγχου που φέρει το ε/κ σημαίνει ότι είναι αυθεντικό γνήσιο και ο ιδιοκτήτης έγκυρος και γνωστός.

Για την διευκόλυνση των ενδιαφερομένων παραθέτουμε παρακάτω τους πίνακες:

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ	ΨΗΦΙΑ ΤΗΣ ΣΕΙΡΑΣ
A	10	0
B	12	1
C	13	2

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

D	14	3
E	15	4
F	16	5
G	17	6
H	18	7365
I	19	8
J	20	9
K	21	ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣΤΩΝ
L	23	1
M	24	2
N	25	4
O	26	8
P	27	16
Q	28	32
R	29	64
S	30	128
T	31	256
U	32	512
V	34	
W	35	
X	36	
Y	37	
Z	38	

Σχόλια για τα μέσα μεταφοράς και τα πρόσωπα που συμμετέχουν σε αυτήν

Μέχρι τώρα γνωρίσαμε όλα τα μέσα της χερσαίας μεταφοράς και τα πρόσωπα που τα εκμεταλλεύονται. Διαπιστώσαμε δηλαδή ότι όλα τα μέσα είναι πιστοποιημένα ως προς τον κάτοχο και το καθεστώς που κυκλοφορούν:

Τα ε/κ θεωρούνται ως μέσα μεταφοράς, εφ' όσον είναι απογραμμένα και πιστοποιημένα όπως παραπάνω περιγράψαμε. Σε διαφορετική περίπτωση θεωρούνται ως συσκευασία των φορτίων που μετακομίζουν μέσα σε αυτά.

Τα βαγόνια αντίστοιχα είναι καταχωρημένα στους φορείς των σιδ/μων και κυκλοφορούν με συγκεκριμένο πλαίσιο κανόνων που έχουν θεσπιστεί. Στο δεύτερο μέρος περιγράψαμε τον τρόπο εκμεταλλεύσεως των βαγονιών.

Τα ΦΔΧ είναι και αυτά απογραμμένα και κυκλοφορούν στην εκμετάλλευση ενός φυσικού, ή νομικού προσώπου. Στο πρώτο μέρος προσπαθήσαμε να περιγράψουμε το νομικό πλαίσιο που θεσπίζει την λειτουργία των ελληνικών επιχειρήσεων οδικής μεταφοράς.

Τα ΦΙΧ είναι οχήματα τα οποία κυκλοφορούν στο όνομα μιας επιχείρησης, για την κάλυψη αποκλειστικά των αναγκών της. Ο τρόπος που μετακομίζει τα προϊόντα της μία ΕΒΕ με ΦΙΧ, δεν συνιστά σύμβαση έργου, αλλά ένα όρο της σύμβασης πώλησης. Πρόκειται δηλαδή μία λειτουργία εκμεταλλεύσεως της

ΕΒΕ. Η ένταξη της λειτουργίας αυτής στην αγορά της μεταφοράς, μόνο ως προσφορά μέσω μεταφοράς δύναται να αναλυθεί.

Ο αυστηρός έλεγχος της λειτουργίας των ΜΕ είναι μία θεμελιώδης υποχρέωση της πολιτείας. Οι πελάτες των ΜΕ εμπιστεύονται σε αυτές την περιουσία τους και πρέπει να έχουν την βεβαιότητα πως η κάθε ΜΕ λειτουργεί σύννομα και έχει νόμιμη εκπροσώπηση. Πέραν αυτών και οι ίδιες ΜΕ φροντίζουν επιπλέον να πιστοποιηθούν και από ειδικές εταιρείες. Αυτό το επιδιώκουν για να πειστούν οι πελάτες τους, ότι έχουν τις κατάλληλες προδιαγραφές τηρήσεως υψηλών προτύπων, (ISO), που εγγυώνται την άριστη εκτέλεση της εντολής μεταφοράς που θα τους ανατεθεί.

Αντίστοιχα διακρίνουμε:

Την βιομηχανία, η οποία σχεδιάζει και παράγει τα αγαθά με βάση το πρόγραμμα των πωλήσεων που έχει καταρτίσει.

Τις εμπορικές επιχειρήσεις που προμηθεύονται τα κάθε είδους εμπορεύματα με σκοπό την μεταπώληση τους.

Τις συμβάσεις έργου που καταρτίζονται για την εκτέλεση της κάθε φάσης μεταφοράς μεταξύ των εμπλεκόμενων ΕΒΕ και των προσώπων που εκμεταλλεύονται τα μέσα μεταφοράς.

Τις συμβάσεις πώλησης που συνάπτονται μεταξύ των ΕΒΕ για την εκτέλεση του σκοπού της κάθε μίας,

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται η διαφορά που διακρίνει την ανάλυση και περιγραφή μίας **μεταφοράς**, από την ανάλυση των **μεταφορών** στο σύνολο τους:

Στην περίπτωση της «μεταφοράς» δηλαδή συμμετέχουμε ενεργά σε μία από τις λειτουργίες της αγοράς της μεταφοράς.

Στην άλλη περίπτωση των «μεταφορών» ασχολούμεθα σαν απλοί παρατηρητές της μεταφοράς. Η εργασία που εκτελούμε σε αυτήν την περίπτωση όμως είναι δευτερεύουσας σημασίας, γιατί στοχεύει στην συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων και στην σύνταξη απολογιστικών μελετών.

Δικαίωμα διάθεσης του Εμπορεύματος στις ΣΜ και κοινές σιδ/κες μεταφορές

(CIM άρθρο 18)

Το ζήτημα αυτό είναι σοβαρό για τον λόγο αυτό αναφέρουμε αποσπασματικά τα προβλεπόμενα στο ισχύον σήμερα άρθρο:

Ο αποστολέας έχει το δικαίωμα να διαθέσει το εμπόρευμα και να τροποποιήσει, με μεταγενέστερες εντολές, το συμβόλαιο μεταφοράς. **Ο αποστολέας δύναται** κυρίως να ζητήσει από τον μεταφορέα, δηλαδή την ΣΕ:

- Να διακοπεί η μεταφορά του εμπορεύματος.
- Να αναβάλει την παράδοση του εμπορεύματος.

- Να παραδώσει το εμπόρευμα σε διαφορετικό παραλήπτη από αυτόν που έχει δηλωθεί επί της φορτωτικής.

- Να παραδώσει το εμπόρευμα σε ένα τόπο διαφορετικό από αυτόν που έχει δηλωθεί επί της φορτωτικής.

Το δικαίωμα του αποστολέα να τροποποιήσει το συμβόλαιο μεταφοράς, ακόμα και αν κατέχει το αντίγραφο της φορτωτικής, παύει να ισχύει στις περιπτώσεις όπου:

1) Ο παραλήπτης παρέλαβε την φορτωτική.

2) Ο παραλήπτης αποδέχτηκε το εμπόρευμα.

3) Αν ο παραλήπτης ασκήσει τα δικαιώματά του που προβλέπονται για την απώλεια ή την καθυστερημένη άφιξη του εμπορεύματος.

4) Ο παραλήπτης είναι αρμόδιος να δίνει εντολές αμέσως μετά την σύνταξη της CIM εκτός αν υπάρχει αντίθετη μνεία επί της φορτωτικής από τον αποστολέα.

Σημείωση: η αντίθετη μνεία επί της φορτωτικής CIM που πρέπει να τίθεται στο πεδίο 7 της φορτωτικής CIM στην γερμανική γλώσσα είναι «Empfänger nicht verfuegungsberechtigt», δηλαδή «παραλήπτης μη δικαιούχος διάθεσης».

Το δικαίωμα του παραλήπτη να τροποποιήσει το συμβόλαιο μεταφοράς παύει όταν αυτός:

- Παρέλαβε την φορτωτική.

- Παρέλαβε το εμπόρευμα.

- Άσκησε τα δικαιώματά του για την απώλεια ή την καθυστερημένη άφιξη του εμπορεύματος.

- Καθόρισε να παραδοθεί το εμπόρευμα σε ένα τρίτο και αυτός ο τρίτος άσκησε τα δικαιώματά του για την απώλεια ή την καθυστερημένη άφιξη.

- Ο παραλήπτης καθόρισε να παραδοθεί το εμπόρευμα σε ένα τρίτο και ο τρίτος αυτός δεν έχει το δικαίωμα να τροποποιήσει το συμβόλαιο μεταφοράς.

- Για την άσκηση του δικαιώματος διάθεσης προβλέπονται ρητά οι προϋποθέσεις στο άρθρο 19 της CIM, στο οποίο και παραπέμπουμε. Πρόκειται για λίγες σύντομες παραγράφους. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο αποστολέας πρέπει να προσκομίσει στον σιδ/μο το αντίγραφο της φορτωτικής. Η τροποποίηση πρέπει να είναι δυνατή και θεμιτή, δεν πρέπει να αναφέρεται σε τμήμα της αποστολής αλλά στο σύνολο. Αν ο σιδ/μος αδυνατεί να εκτελέσει την εντολή, οφείλει να ειδοποιήσει εκεί όπου την έλαβε.

Όλα τα παραπάνω δείχνουν εκ πρώτης ανάγνωσης πολύπλοκα και δύσχρηστα. Η σύμβαση CIM αποσαφηνίζει όλα τα θέματα σιδ/κων μεταφορών και στην πράξη γίνονται σαφή και κατανοητά. Μην ξεχνάμε ότι εκτός από την μεταφορά των φορτίων υπάρχει και η αξία τους που πρέπει να καταβληθεί στον πωλητή. Η παραλαβή του εμπορεύματος χωρίς να έχει κατοχυρωθεί η πληρωμή της αξίας του είναι ένας σοβαρός κίνδυνος. Για τον λόγο αυτό δυνατόν να ορίζεται παραλήπτης τρίτο πρόσωπο που θα φροντίζει για την είσπραξη της αξίας του πωληθέντος αγαθού. Στην συνέχεια να δίνεται η

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

εντολή στον σιδ/μο να παραδώσει το εμπόρευμα στον παραλήπτη, ή σε δικαιούχο τρίτο.

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ Ο ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΛΟΓΙΣΜΟΣ

**Η Λογιστική της Μεταφοράς
και το
Λογιστικό Διαδίκτυο Εμπορευμάτων & Προϊόντων**

Η έννοια και η χρησιμότητα της Λογιστικής της Μεταφοράς (ΛΜ)

Στο βιβλίο αυτό έχουμε προσπαθήσει σε πολλά σημεία να τονίσουμε το γεγονός ότι μεταφορά δεν είναι μόνο η μετακόμιση του φορτίου αλλά και μία πληθώρα λοιπών άλλων διαδικασιών και λειτουργιών, που τις εκτελούν ταυτόχρονα και τρίτα πρόσωπα επιπλέον του Μ. Μια από αυτές τις διαδικασίες είναι και η ΛΜ, που έχει σαν σκοπό από την μία πλευρά να περιγράψει και να απεικονίσει όλα τα στάδια εκτελέσεως της μετακόμισης των αγαθών. Από την άλλη να παράσχει μεταξύ άλλων και οικονομικής ή φορολογικής φύσεως πληροφορίες που άπτονται της αξίας της μεταφερόμενης παρτίδας. Κύριο αντικείμενο της ΛΜ είναι η διαρκής περιγραφή των οικονομικών και οργανωτικών μεταβολών που υφίσταται η περιουσία της ΕΒΕ, είτε πρόκειται:

- α) για αυτήν που πωλεί τα εμπορεύματα,
- β) είτε για αυτήν που τα προμηθεύεται, ή
- γ) ή και για την ΕΒΕ που επιλέγει να διακινεί για διαφόρους λόγους και να αποκεντρώνει την θέση των προϊόντων σε άλλους χώρους μακράν της παραγωγής.

Κατά συνέπεια επιβάλλεται οργανωτικά να αναπτύσσονται στο λογιστικό σχέδιο των επιχειρήσεων που αγοράζουν ή πωλούν αγαθά και λογαριασμοί που να παραθέτουν με ακρίβεια τις διάφορες φάσεις της εκτέλεσης της σύμβασης έργου. Κάθε σύμβασης δηλαδή που έχει συναφθεί για την μετακόμιση των εμπορευμάτων, την αποθήκευση, ως και τις μεταβολές της μεταφοράς των αξιών της κάθε μεταφερόμενης παραγγελίας. Επιπλέον αυτών οι φορολογικές και οι τελωνειακές αρχές διενεργούν πέραν των φυσικών επιτόπιων ελέγχων στα φορτία, επιπλέον αυτών και ελέγχους στα λογιστήρια των επιχειρήσεων που τα διακινούν. Αυτό επιβάλλει την τήρηση της ΛΜ, με τρόπο που να απεικονίζει στα τηρούμενα λογιστικά βιβλία των εταιρειών τα δεδομένα που αναζητούν:

- α) τόσο τα αρμόδια κρατικά όργανα από τους κατόχους και τους διαχειριστές των αγαθών,
- β) όσο όμως και οι επιχειρηματίες, για να γνωρίζουν την εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών της επιχείρησής τους, για να λαμβάνουν αποφάσεις.

Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα για λόγους οργανωτικούς γίνονται επομένως αντικείμενο στενής παρακολουθήσεως από όλους τους εμπλεκόμενους, δηλαδή το κράτος, τις ΕΒΕ και τις ΜΕ, ή τις ΔΕ, γιατί ο καθένας επιθυμεί για λογαριασμό του να γνωρίζει μέσω του λογιστηρίου του την θέση του εμπορεύματος ανά πάσα στιγμή. Ταυτόχρονα όμως με την θέση του εμπορεύματος, παρουσιάζει ενδιαφέρον και η κάθε εξέλιξη του έργου που έχει σαν επακόλουθο να μεταβάλει το νομικό, το ιδιοκτησιακό, ή το τελωνειακό, κλπ. καθεστώτα του φορτίου.

Όλες αυτές οι μεταβολές που αναφέρθηκαν αποτελούν ένα λογιστικό γεγονός για την ΛΜ των ΕΒΕ, το οποίο έχει σαν παραστατικό την σύμβαση που έχει καταρτιστεί με την ΜΕ, ή την ΔΕ. Από το παραστατικό της σύμβασης, ανεξάρτητα αν συνάπτεται ηλεκτρονικά μέσω διαδικτύου ή με άλλο τρόπο,

εξάγεται η αιτιολογία ή ο κωδικός κίνησης, για την διενέργεια της προβλεπόμενης φορολογικής εγγραφής. Αντίστοιχα όμως δύναται να διενεργηθεί μια εγγραφή για λόγους εσωτερικού ελέγχου και οργανώσεως στα λογιστήρια των εμπλεκομένων ΕΒΕ στην μεταφορά.

Σε ότι αφορά στον παραγωγό ή τον προμηθευτή ως κυρίαρχο παραστατικό είναι η σύμβαση της πώλησης του εμπορεύματος. Με βάση αυτήν είναι υποχρεωμένος να το παραδώσει εμπρόθεσμα προς μεταφορά, και να αναλάβει το κόστος που τον επιβαρύνει, σε εφαρμογή των σχετικών όρων της σύμβασης πώλησης που αναφέρονται στην κατανομή του κόστους της μετακόμισης. Είναι επίσης υποχρεωμένος να διενεργεί ελέγχους σε ότι αφορά στην ποιότητα του αγαθού, και ταυτόχρονα ένα πλήθος λογιστικών εγγραφών, με σκοπό να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τις πληροφορίες που τον αφορούν, για το εμπόρευμα που έχει πουλήσει. Αυτές τις εργασίες οφείλει να τις εκτελεί μέχρι να παραδοθεί το εμπόρευμα και τα εμπορικά έγγραφα που το συνοδεύουν στους δικαιούχους ή τους εκπροσώπους τους, σε εκπλήρωση των όρων της σύμβασης πώλησης που έχει συνάψει.

Ταυτόχρονα είναι υποχρεωμένος έναντι των πελατών του να οργανώνει να προγραμματίζει και να εκτελεί όλες τις λοιπές βοηθητικές εργασίες, μέχρι την εκτέλεση και της τελευταίας υποχρεώσεώς του για την εκπλήρωση των δεσμεύσεων έναντι του πελάτη του που έχει αναλάβει. Ανάλογα με την οργάνωση, το είδος και το μέγεθος της επιχειρήσεως του προμηθευτή, είτε πρόκειται για εμπορική ή για βιομηχανική επιχείρηση, είναι υποχρεωμένος να τηρεί στο λογιστήριό του διάφορους λογαριασμούς παραγωγής ή προμήθειας πρώτων υλών, εμπορευμάτων, κλπ. Οι λογαριασμοί αυτοί μεταξύ άλλων του παρέχουν και τις πληροφορίες, που είναι χρήσιμες για την παρακολούθηση των διαδικασιών της επικείμενης αποστολής – παράδοσης προς μεταφορά που τον αφορά.

Οι συμβάσεις αυτές λαμβάνουν στο λογιστήριο του προμηθευτή έναν κωδικό αριθμό αναφοράς στον οποίο αναφέρεται τόσο ο μεταφορέας, όσο και ο αγοραστής των προϊόντων - πελάτης του. Η κρίσιμη ημερομηνία είναι η ημέρα και η ώρα που συμφωνήθηκε μεταξύ τους για την παράδοση του αγαθού. Ο προμηθευτής είναι υποχρεωμένος να την προβλέπει και να την ανακοινώνει έγκαιρα στον πελάτη του και οπωσδήποτε στον Μ ή τον Δ. Αυτό γίνεται εφικτό μόνο με την τήρηση αναλυτικής κατά φάση λογιστικής κοστολόγησης, με παράλληλη σαφή γνώση της φύσης του προϊόντος και της αναγκαίας συσκευασίας μεταφοράς των αποστολών, που θα περιέχουν τα έτοιμα προϊόντα του. Ο Μ ή και ο Δ σε κάθε περιπτώσει πρέπει να γνωρίζει έγκαιρα:

- Α) την προβλεπόμενη ημερομηνία φορτώσεως,
- Β) το είδος της συσκευασίας των προϊόντων,
- Γ) το βάρος, τις διαστάσεις και ενδεχόμενα το ωφέλιμο μήκος της επιφανείας του φορτηγού που θα καταλάβουν,
- Δ) Τον τόπο στον οποίο θα φορτωθεί το εμπόρευμα κατά την παράδοση στον πρώτο μεταφορέα,

Ε) την προβλεπόμενη ώρα φορτώσεως του φορτηγού, καθώς και το ωράριο εργασίας του αποθηκευτικού χώρου από την οποία θα φορτωθεί και θα αναχωρήσει το εμπόρευμα.

Ο προμηθευτής άλλως και πωλητής οφείλει να παρακολουθεί λογιστικά όλες της φάσεις της μεταφοράς, για τις οποίες με βάση την σύμβαση πώλησης είναι υποχρεωμένος να αναλάβει το κόστος, και την ευθύνη που συνεπάγονται. Μετά το πέρας της μεταφοράς οφείλει για την τάξη να αναζητήσει μια επιβεβαίωση από τον πελάτη του, ότι όλα πήγαν καλά, τόσο για την ποιότητα και τα είδη των αγαθών που προμηθεύτηκε, όσο και για την ποιότητα της μεταφοράς, ως προς τον χρόνο, τις τυχόν ζημιές ή απώλειες των αγαθών, τις εγερθείσες αξιώσεις τρίτων επί των εμπορευμάτων, κλπ. Πρόκειται για μία αυτονόητη ενέργεια για να διατήρηση η ΕΒΕ την επαφή της με την αγορά, που ονομάζεται εξυπηρέτηση μετά την πώληση.

Στην Γενική Λογιστική έστω και με την μέθοδο της διαρκούς απογραφής δεν καλύπτονται πλήρως οι απαιτήσεις της σύγχρονης αγοράς της μεταφοράς. Ο λόγος είναι ότι ουδέν λογιστικό γεγονός στην λογιστική θεωρείται λαμβάνει υπόψη ταυτόχρονα με την καταχώρηση του τιμολογίου πώλησης του αγαθού και τους INCOTERMS. Αυτό σημαίνει ότι ο πωλητής δεν είναι δυνατόν να παραβλέπει το γεγονός ότι η αποστολή εξακολουθεί να παραμένει στην κατοχή και την ευθύνη του,

α) έως ότου παραδοθεί το φορτίο στην διαταγή του αγοραστή, ή
β) Απολέσει ο πωλητής το δικαίωμα του, να τροποποιήσει το συμβόλαιο μεταφοράς.

Η οργάνωση της ΕΒΕ του πωλητή δεν είναι δυνατόν να καταχωρεί την σύμβαση πώλησης με βάση το σχετικό τιμολόγιο πώλησης μόνο, θεωρώντας ότι δεν υπάρχει πλέον κάποια συμβατική σχέση με τους κατόχους του πωληθέντος εμπορεύματος που μετακομίζει:

Α) Πώς οργανώνεται ο πωλητής για να παρακολουθεί την εν εξελίξει σύμβαση ασφαλιστικής κάλυψης του φορτίου που μετακομίζει με ευθύνη του;

Β) Πώς οργανώνεται ο πωλητής για να παρακολουθεί την εν εξελίξει σύμβαση έργου με τον μεταφορέα για την μετακόμιση της συγκεκριμένης παρτίδας;

Γ) Πως οργανώνεται από τον πωλητή η εκπλήρωση των λοιπών συμβατικών του υποχρεώσεων που ανέλαβε, για τις λοιπές βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς;

Αν δεν υπάρχει οργάνωση να παρακολουθείται λογιστικά η εκάστοτε σύμβαση χωριστά δεν είναι δυνατόν να οργανωθεί ορθολογικά η σύγχρονη ΕΒΕ. Το γεγονός αυτό προσπαθούμε σε πολλά σημεία του παρόντος να το διευκρινίσουμε: **Η σύμβαση πώλησης με βάση τους INCOTERMS καταχωρείται στην γενική λογιστική κατά κανόνα με βάση το τιμολόγιο πώλησης. Το εμπόρευμα όμως δεν μετακομίζει με βάση τους INCOTERMS, αλλά με βάση τις επί μέρους συμβάσεις έργου που συνάπτονται με τις ΜΕ, τις ΔΕ, τους Μ, ή τους διάφορους τρίτους που παρέχουν τις λεγόμενες βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς.**

Η αντιμετώπιση οργανωτικά αυτών των συμβάσεων οδηγεί τις ΕΒΕ στην ανάθεση της μεταφοράς σε οργανωμένες ΜΕ, ή ΔΕ, και με τον τρόπο αυτό παρακολουθούν την εκτέλεση της σύμβασης πώλησης **με μία** μόνο σύμβαση, που έχουν συνάψει με την εξειδικευμένη ΜΕ, ή ΔΕ, για την διακίνηση των εμπορευμάτων τους. Αν συμβεί το αντίθετο οι ΕΒΕ θα υποχρεωθούν να είναι «παρούσες» σε όλη την διάρκεια της μετακόμισης. Με τον τρόπο αυτό θα δύνανται να συνάπτουν σταδιακά τις αναγκαίες συμβάσεις με τους εμπλεκόμενους, που προστίθενται στην διαδικασία της μετακόμισης των φορτίων προς τον τελικό προορισμό. Η υποχρέωση αυτή θα διαρκούσε μέχρι την εκπλήρωση του συνόλου των υποχρεώσεων, που έχει αναλάβει η ΕΒΕ με βάση την σύμβαση πώλησης και τους INCOTERMS.

Αντίστοιχες είναι και οι ενέργειες του αγοραστή αν συμβληθεί με τον προμηθευτή του, να αγοράσει το εμπόρευμα «από εργοστάσιο», ή «από αποθήκη». Στην περίπτωση αυτή θα υποχρεωθεί να διαπραγματευτεί και να συνάψει με τις ΜΕ και τις λοιπές εμπλεκόμενες επιχειρήσεις τις αναγκαίες συμβάσεις έργου. Το ίδιο θα ισχύσει επίσης αν ο αγοραστής συμφωνήσει να του παραδοθεί το εμπόρευμα σε ένα ενδιάμεσο σημείο της διαδρομής. Η συνέχιση της εκτέλεσης της μεταφοράς στην διαταγή του αγοραστή, ξεκινά από το συμφωνηθέν σημείο παράδοσης από τον πωλητή.

Σε ότι αφορά στον αγοραστή: Αυτός οφείλει να τηρεί διαρκή απογραφή των εμπορευμάτων που μεταπωλεί ή των πρώτων υλών που αναλώνει, έτσι ώστε να γνωρίζει έγκαιρα τον ρυθμό απορρόφησής τους από την παραγωγική μονάδα, ή της μεταπώλησης τους στην αγορά. Με αυτόν τον τρόπο παραγγέλλει τα εμπόρευμα ή τις πρώτες ύλες κλπ εφόδια με οικονομία πόρων, αφού δεσμεύει τα ελάχιστα αναγκαία κεφάλαια κινήσεως. Πρόκειται για σημαντικές πληροφορίες, επειδή οι προθεσμίες της παράδοσης των παραγγελιών και η διάρκεια της μετακόμισης των εμπορευμάτων που προμηθεύεται είναι πολύ κρίσιμες. Με βάση λογιστικές εγγραφές οφείλει η ΕΒΕ να γνωρίζει την εξέλιξη της κάθε φάσης που βρίσκεται το φορτίο, για το οποίο έχει συνάψει την σύμβαση πώλησης με τον προμηθευτή του. Η πρώτη εγγραφή κατά κανόνα διενεργείται με το παραστατικό της καταβληθείσας προκαταβολής, ή από κάποια επιβεβαίωση της παραγγελίας, ή ακόμα και από αντίγραφο της φορτωτικής για την παράδοση προς μεταφορά, κλπ.

Ανάμεσα στον πωλητή και τον αγοραστή των εμπορευμάτων μεσολαβεί ο Μ ή ο Δ και οι λοιποί τρίτοι που παρεμβαίνουν στην διενέργεια της διακίνησης των φορτίων. Με άλλα λόγια δηλαδή η παρέμβαση τους αποσκοπεί από την μία πλευρά στην μετακόμιση των φορτίων και από την άλλη στην μεταφορά των αντίστοιχων αξιών των φορτίων αυτών. Την συνολική εργασία και το περιβάλλον εντός του οποίου εκτελείται η μεταφορά των αξιών των εμπορευμάτων και η διακίνηση των φορτίων την ονομάσαμε **«αγορά της μεταφοράς»**. Η εκάστοτε κατάσταση της αγοράς της μεταφοράς διαμορφώνεται κυρίως από τα ελεγκτικά κρατικά όργανα, τους ανταγωνιζόμενους φορείς των μέσων μεταφοράς, τους παρέχοντες βοηθητικές υπηρεσίες, τους συνδικαλιστές, το τραπεζικό σύστημα, κλπ.

Με τον τρόπο αυτό η διαμορφωμένη κατάσταση παίζει κάθε φορά και τον ρόλο της για την επιλογή του μεταφορικού μέσου, του δρομολογίου, ή της ΜΕ, ή ΔΕ στην οποία θα ανατεθεί η επίβλεψη και η εκτέλεση του συνολικού πακέτου της μεταφοράς. Ταυτόχρονα όμως και για την επιλογή προμηθευτή του υλικού που θα αγοραστεί, τον τρόπο που θα πληρωθεί η αξία του, τις ποσότητες και τον ρυθμό παραλαβής των αποστολών, τον χρόνο αναλώσεως της ποσότητας που αγοράστηκε, καθώς και την αιτία και τις συνθήκες της μόνιμης, ή της προσωρινής αποθηκείσεως, κλπ.

Τελωνειακό καθεστώς – εμπόριο και μεταφορά

Τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα μετά την κατάργηση των εσωτερικών συνόρων μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ αναπτύχθηκε ο νέος τρόπος για τις διαδικασίες διεκπεραίωσης και διακίνησης των φορτίων που αναχωρούσαν ή έφθαναν στην Ελλάδα. Με το νέο καθεστώς που ονομάστηκε εσωτερική και εξωτερική κοινοτική διαμετακόμιση, όπως γνωρίσαμε και σε άλλο σημείο του παρόντος, υποκαταστάθηκαν οι πασιγνώστοι όροι «υποκείμενα» και «ελεύθερα» του Ελληνικού Τελωνειακού Κώδικα. Ο νέος τρόπος ήταν πλέον η προσαρμογή της αγοράς της μεταφοράς στις διατάξεις της εφαρμογής του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, που τέθηκε σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 1994. Πρόκειται συγκεκριμένα για τον κανονισμό 2454/1993, που έφερε τα πάνω κάτω στις χερσαίες μεταφορές και αποθηκείσεις. Είναι όμως φρόνιμο να γίνει μια σύντομη αναδρομή για να καταστεί η σύγχρονη διακίνηση των αγαθών πιο προσιτή στον ενδιαφερόμενο να ασχοληθεί με την διαχείριση της μεταφοράς.

Καθεστώς προ του 1993

Πριν τεθεί σε ισχύ ο νέος τελωνειακός κώδικας όλα τα εμπορεύματα διέρχονταν από τα τελωνεία. Σε πρώτη φάση ο μεταφορέας για να καταθέσει το δηλωτικό εισαγωγής και να παραδώσει το εμπόρευμα στο τελωνείο, (εκτελούσε δηλαδή μία διαδικασία της μεταφοράς φορτίων). Ταυτόχρονα παρέδιδε στην μεσολαβούσα τράπεζα τα φορτωτικά έγγραφα, (δηλαδή εκτελούσε και μία διαδικασία της μεταφοράς αξιών). Στην συνέχεια ο εισαγωγέας κατέβαλε την αξία των αγορασμένων ειδών στην Τράπεζα και ελάμβανε τα φορτωτικά έγγραφα στην διαταγή του. Αυτό τον νομιμοποιούσε σαν κύριο πλέον των ειδών αυτών για την κατάθεση στο Τελωνείο της διασάφησης εισαγωγής των φορτίων, να προβεί στις τελωνειακές εργασίες, να καταβάλει τους δασμούς και λοιπούς φόρους, για να απελευθερώσει και να παραλάβει το εμπόρευμα. Ύστερα από αυτές τις διαδικασίες τα φορτία επιτρεπόταν να κυκλοφορήσουν ελεύθερα στην ελληνική αγορά. Η διαδικασία τελωνισμού των εμπορευμάτων ήταν κατά κύριο λόγο χωρισμένη από την πλευρά των μεταφορικών επιχειρήσεων σε δύο κατηγορίες.

1) Από την μία μεριά ήταν τελωνισμός των εμπορευμάτων επί του μεταφορικού μέσου, η οποία ονομάστηκε **«άμεση παράδοση»**. Η άμεση παράδοση γινόταν σχεδόν για όλα τα βαγόνια και στα αυτοκίνητα κατά κανόνα κυρίως για τα πλήρη φορτία. Η άμεση παράδοση ήταν οικονομικά συμφέρουσα γιατί τα έξοδα εκφορτώσεως στο τελωνείο και τα αποθήκευτρα ήταν πολύ υψηλά. Η άμεση παράδοση είχε όμως και δύο βασικές προϋποθέσεις:

1.1 ότι δηλαδή ο αγοραστής των εμπορευμάτων θα έχει τα χρήματα για να πληρώσει τους δασμούς και φόρους στο τελωνείο.

1.2. ότι ο αγοραστής εισαγωγέας θα έπρεπε να έχει ρυθμίσει κατά κανόνα και την πληρωμή στην μεσολαβούσα ελληνική τράπεζα, την **αξία** των εμπορευμάτων στον προμηθευτή του.

2) Ο άλλος τρόπος ήταν η εκφόρτωση του εμπορεύματος που έφθανε στον προορισμό στον τελωνειακό χώρο. Η εκφόρτωση στον τελωνειακό χώρο είχε τα έξοδά της, είχε όμως και τα οφέλη της.

2.1. Εξασφάλιζε αποθηκευτικό χώρο, προστασία και ασφάλεια στο εμπόρευμα, που δεν επιθυμούσε ο αγοραστής του να το παραλάβει.

2.2. Διευκόλυνε τον αγοραστή, που δεν είχε ρευστότητα να πληρώσει και να παραλάβει άμεσα το εμπόρευμά του.

2.3. Έδινε τον χρόνο στον αγοραστή - εισαγωγέα, μέχρις ότου εκτελωνίσει το εμπόρευμα, να ανεύρει πελάτη για να το πουλήσει.

2.4. Έδινε την δυνατότητα τμηματικής παραλαβής των εμπορευμάτων από μεγαλύτερες παρτίδες, γεγονός που διευκόλυνε την ρευστότητα όλων των εισαγωγέων.

Ως είναι αυτονόητο οι παραπάνω διεργασίες έχουν εν μέρει ισχύ και σήμερα, σε ότι αφορά στα εισαγόμενα εμπορεύματα από τρίτες Χώρες.

Μεταφορέας και εισαγωγέας – άσπονδοι... συνεργάτες

Η πληρωμή της αξίας του εμπορεύματος, ο τελωνισμός, και η πώληση του σε παλαιότερες εποχές ήταν αντικείμενο επισταμένης μελέτης. Οι εισαγωγείς λογάριζαν με χρόνους μεταφοράς πολλαπλάσιους από αυτούς που ισχύουν σήμερα. Από αυτόν τον λόγο έπρεπε να υπολογίζουν τα αποθέματα ασφαλείας των εμπορευμάτων και των πρώτων υλών με μεγάλη ακρίβεια, για να μην παρουσιαστούν ελλείψεις. Η μέριμνα λοιπόν της παρακολουθήσεως των αποθεμάτων τους ήταν βασανιστικά δύσκολη και συγχρόνως σημαντικός παράγοντας καλύτερης διαχείρισης των κεφαλαίων κινήσεως και βέβαια της ρευστότητας της κάθε εταιρείας. Η καλή συνεργασία λοιπόν με αξιόλογους μεταφορείς ήταν καταλυτική, αυτό άλλωστε ισχύει διαχρονικά και σήμερα. Κυριότερο κριτήριο από αυτόν τον λόγο για την επιλογή του μεταφορέα, ήταν και παραμένει η αξιοπιστία του για την τήρηση των προθεσμιών και των δρομολογίων.

Ένας αξιόπιστος μεταφορέας τηρεί τον λόγο του και τις υποσχέσεις σχετικά με τον χρόνο παραλαβής του εμπορεύματος, την διάρκεια της μεταφοράς και την ώρα παραδόσεως του εμπορεύματος στον παραλήπτη, τον προβλεπόμενο

τόπο εκφορτώσεως, την αδιάλειπτη και άμεση παροχή πληροφοριών κλπ. Σε αυτά βασίζεται και ο πελάτης του για να καθορίσει το άριστο ύψος της παραγγελίας και τον χρόνο που θα προμηθευτεί τα εμπορεύματα ή τις πρώτες ύλες. Η τιμή κόστους της μεταφοράς παίζει καθοριστικό επίσης ρόλο, με την μόνη διαφορά ότι μόνη της δεν επαρκεί για την επιλογή και πρόκριση του μεταφορέα. Η σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ μεταφορέα και πελάτη παίζει επίσης καθοριστικό ρόλο και είχε πολλές και διάφορες παραμέτρους, που βρισκόνταν πέρα και από τα όρια της φαντασίας.

Θα δώσουμε δύο μόνο παραδείγματα για να γίνει κατανοητό

Παράδειγμα πρώτο

Στην δεκαετία 1965 -1975 περίπου υπήρχε έξαρση εισαγωγής αγροτικών μηχανημάτων, πρέσας σκυροδέματος, βαρέλας μεταφοράς σκυροδέματος, σφυριών και τσάπας εκσκαφών και άλλων μηχανημάτων κατασκευών. Ο εισαγωγέας - έμπορος τέτοιων μηχανημάτων είχε την δυνατότητα να αγοράσει στο εξωτερικό το μηχάνημα, να το μεταφέρει στην Ελλάδα, και να το πουλήσει χωρίς να ξοδέψει δεκάρα και χωρίς βέβαια να παρανομήσει! Προς τον σκοπό αυτό ίδρυε στην χώρα που θα αγόραζε τα μηχανήματα μια αντίστοιχη επιχείρηση προμήθειας και εμπορίας αυτών των ειδών.

Η ελληνική εταιρεία του άνοιγε μία τραπεζική πίστωση υπέρ της δικής του εταιρείας που λειτουργούσε στον τόπο της χώρας που προσφέρονταν για πώληση πολλά τέτοια μεταχειρισμένα μηχανήματα. Ο όρος της πιστώσεως προέβλεπε πληρωμή της αξίας του εμπορεύματος από την ανταποκρίτρια τράπεζα της ελληνικής «έναντι αποδείξεως παραλαβής της μεταφορικής εταιρείας...». Ο έλληνας εισαγωγέας μετέβαινε στον τόπο αγοράς του μηχανήματος και με την απόδειξη παραλαβής του μεταφορέα στο χέρι. Κατέθετε την απόδειξη στην ξένη τράπεζα και εισέπραττε την αξία του εμπορεύματος - μηχανήματος - σε εκπλήρωση των όρων της πιστώσεως που ο ίδιος είχε ορίσει από την Ελλάδα. Αφού έβρισκε στην συνέχεια το μηχάνημα το αγόραζε, το πλήρωνε με τα χρήματα που είχε εισπράξει ήδη από την τράπεζα και το παρέδιδε στον μεταφορέα του, που του είχε εμπιστευτεί την απόδειξη της εικονικής παραλαβής.

Ο μεταφορέας το μετέφερε στην Ελλάδα, το εκφόρτωνε στο τελωνείο και για την τάξη παρέδιδε τα φορτωτικά έγγραφα στην ελληνική τράπεζα, που είχε εκδοθεί η πίστωση. Στην συνέχεια ο εισαγωγέας έβρισκε και πούλαγε το μηχάνημα, το οποίο την στιγμή εκείνη ήταν «υποκείμενο» εντός του τελωνειακού χώρου. Με τα χρήματα από την προκαταβολή της αξίας πώλησης πλήρωνε την τράπεζα και ελευθέρωνε το μηχάνημα από το τελωνείο, και το έθετε στην διάθεση του αγοραστή! Ήταν κυριολεκτικά μια καθ' όλα σύννομη διαδικασία που επέτρεπε να εκμεταλλευτείς τα συναλλακτικά ήθη και τον τρόπο που λειτουργούσε η αγορά προκειμένου να αξιοποιείς πλήρως το κεφάλαιο κινήσεως.

Παράδειγμα δεύτερο και συμπέρασμα

Ένα ακόμα παράδειγμα που αναφέρεται στην ελληνική εξαγωγή φρούτων: Η περίοδος της εξαγωγής διαρκούσε περίπου 2 μήνες του Καλοκαιριού. Τα χιλιάδες βαγόνια που εξαγονταν με βερίκοκα και ροδάκινα στο Μόναχο, με όρο πληρωμής του σιδ/κού κομίστρου «στον προορισμό». Μετά την άφιξη των φρούτων πωλούντο και ο παραλήπτης – έμπορος κρατούσε τα κόμιστρά του, φροντίζοντας να λάβει το υπόλοιπο ποσό ο έλληνας εξαγωγέας. Αυτός στην συνέχεια πλήρωνε τους παραγωγούς και εξοφλούσε τις λοιπές δαπάνες συσκευασίας, προψύξεως των φρούτων στο συσκευαστήριο κλπ.

Βλέπουμε λοιπόν ότι ο διεθνής Μ και η διαμετακόμιση, είναι πέρα από αυτό, που εκ πρώτης όψεως φαίνεται. Τα παραδείγματα αυτά επελέγησαν σκόπιμα από το μακρινό παρελθόν γιατί δεν θέλουμε σε καμία περίπτωση το έργο αυτό να είναι κάτι παραπάνω από ένα κίνητρο να παροτρύνει τους χρήστες της μεταφοράς να είναι πιο υπεύθυνοι και διορατικοί. Θέλουμε να δείξουμε με τα παραδείγματα ότι η μεταφορά είναι ένας σημαντικός παράγοντας στην οικονομία, και πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη από όλους όταν πρόκειται να πάρουν αποφάσεις για τον τρόπο που θα διακινήσουν τα φορτία τους. Δεν πρέπει με κανένα τρόπο να διαφεύγει της προσοχής των ενδιαφερομένων, ότι το εμπόρευμα στο δρόμο είναι κεφάλαιο κινήσεως σε αχρηστία και αδράνεια. Η διάρκεια λοιπόν της μεταφοράς δεν είναι τίποτα άλλο από μια ενδιάμεση παρατεταμένη και μετακινούμενη αποθήκευση του προϊόντος. Αυτό δεν εμποδίζει την εμπορική εκμετάλλευση των αγαθών αυτών, κατά την διάρκεια της μετακόμισης ή της διακίνησής τους.

Θα πρέπει να γίνει σαφές ότι για λόγους ρευστότητας και οικονομίας το εμπόρευμα μπορεί να διακινηθεί με άλλο όρο παραδόσεως από ότι μετακομίζει το μεταφορικό μέσο. Για παράδειγμα ένας αποστολέας – προμηθευτής έχει πουλήσει «CIF» μια συγκεκριμένη ποσότητα προϊόντων του. Προς τον σκοπό αυτό επιλέγει ένα Δ στον οποίο καταβάλει τον ναύλο που συμφωνήθηκε για την μεταφορά και παράδοση του εμπορεύματος στον πελάτη του, στον τόπο του τελικού προορισμού μετά το πέρας της μετακόμισης. Από την πλευρά του ο Δ ναυλώνει το μεταφορικό μέσο με κόμιστρα πληρωτέα στον προορισμό. Δηλαδή το μεταφορικό μέσο δεν ταξιδεύει ελεύθερο κομίστρου, σε εφαρμογή των όρων της σύμβασης πώλησης του αγαθού, αλλά με κόμιστρα οφειλόμενα και ο μεταφορέας απαιτεί από τον παραλήπτη στον τόπο προορισμού την αξία του ναύλου, για να παραδώσει το εμπόρευμα. Στην συνέχεια παρεμβαίνει ο ανταποκριτής – αντιπρόσωπος του Δ στον τόπο προορισμού ο οποίος καταβάλει τον ναύλο στο φορτηγό και τον χρεώνει στον τρεχούμενο λογαριασμό τους με τον αποστολέα Δ και συνεργάτη του.

Εάν πρόκειται για μία μεμονωμένη μεταφορά η παραπάνω διαδικασία είναι υπερβολική. Στο παράδειγμα των φρούτων που προαναφέρθηκε ή για άλλες μαζικές μεταφορές πρόκειται για πολλές καθημερινές αναχωρήσεις, που αθροιστικά στην κάθε εποχή επρόκειτο για χιλιάδες βαγόνια. Σε αυτές τις περιπτώσεις βέβαια τα χρήματα είναι πολλά και το όφελος από την διατήρηση της ρευστότητας σημαντικό. Οι συμψηφισμοί των κομίστρων μεταξύ των Δ

είναι σε αυτές τις περιπτώσεις επωφελείς και αναγκαίοι. Υπάρχει βέβαια και μια προϋπόθεση, ότι δηλαδή θα πρέπει να υπάρχει αμοιβαία εμπιστοσύνη μεταξύ των συνεργαζομένων Δ. Αυτό διότι υπάρχει και το ενδεχόμενο της αφερεγγυότητας ενός εκ των δύο. Στην περίπτωση αυτή ο παραλήπτης Δ αντί να παραδώσει το εμπόρευμα και να χρεώσει τον αποστολέα – Δ, αρνείται την παράδοση του φορτίου εκβιάζοντας να εισπράξει από τον αποστολέα Δ καθυστερημένες οφειλές προγενέστερων μεταφορών!

Σε άλλες περιπτώσεις ανωμαλίας σχετικά με την καταβολή του ναύλου ο οδικός Μ, ο οποίος σαν «αγωγιάτης» ήταν υπεύθυνος για την παράδοση του εμπορεύματος και του δηλωτικού στο τελωνείο, αντί να καταθέσει το δηλωτικό στο όνομα του εντολέα του, ή του παραλήπτη, το κατέθετε στο όνομα του. Στην ενέργεια αυτή προέβαινε για να εκβιάσει την είσπραξη του κομίστρου, επειδή θεωρούσε επισφαλή την είσπραξή του μετά την παράδοση του φορτίου. Μετά την είσπραξη του ναύλου κατέθετε στο τελωνείο υπεύθυνη δήλωση και εκχωρούσε με αυτήν τα εμπορεύματα στον εντολέα – δικαιούχο ή τον παραλήπτη. Η ενέργεια αυτή των μεταφορέων ήταν απόλυτα νόμιμη, γιατί προβλέπεται στο εμπορικό δίκαιο ως ένα προνόμιο του μεταφορέως. Πρόκειται για το **δικαίωμα επισχέσεως** του μεταφορέα, ο οποίος αποκτά προνομιακά το δικαίωμα να εισπράξει τα ναύλα από την εκποίηση του εμπορεύματος που μεταφέρει. (βλέπε ανάλυση αλλαχού).

Η εμπορική ιστορία επαναλαμβάνεται

Στα προηγούμενα έγινε κατανοητό πως στο παρελθόν ο μεταφορέας με τον πελάτη του, ανεξάρτητα με τις διάφορες ιδιότητες που προσλάμβανε, πχ εντολέας, προμηθευτής, αποστολέας, κλπ, συνεργάζονταν αρμονικά και συμπίζαν το κόστος μεταφοράς. Διαχρονικά ισχύει με διάφορες μεταλλάξεις ο ίδιος τρόπος συναλλαγών. Διαπιστώσαμε δηλαδή ότι πχ οι **πατατοπαραγωγοί του Έβρου** ναύλωσαν ΦΔΧ, φόρτωσαν επάνω τα προϊόντα τους, και τα μετέφεραν στην Κατερίνη, όπου μετέβαλλαν το φορτηγό όχημα ΔΧ, σε κατάσταση λιανικής πώλησης! (βλέπε σελίδα 443 για το «Cross Docking».)

Το γεγονός αυτό αποτελεί σοβαρό επιστημονικό γεγονός μεταφοράς, και βιομηχανικού λογισμού, που χρήζει ανάλυσης. Για να υλοποιηθεί αυτή η μεταφορά συνέβησαν ένα πλήθος από λογιστικά γεγονότα. Το βέβαιο είναι ότι οι συμπαθείς μας αγρότες παραγωγοί δεν έδωσαν βαρύτητα σε αυτά. «Η δουλειά έγινε στο πόδι», όπως λέμε στην καθημερινότητα. Για τους παραγωγούς ήταν εύλογο να συμβεί αυτό. Μόνοι τους φόρτωσαν τις πατάτες από τις αποθήκες, μόνοι τους συνόδευσαν το φορτηγό και μόνοι τους διαχειρίστηκαν τα ποσά των εσόδων και των δαπανών. Η συναλλαγή αυτή είχε δύο χαρακτηριστικά που χρήζουν διευκρινήσεων:

Από την μια πλευρά έχουμε μετακόμιση φορτίου με ΦΔΧ. Δεν έχουμε όμως από την άλλη στοιχειώδεις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στην

σύμβαση έργου του Μ με τον αποστολέα, όπως πχ ποιός είναι ο παραλήπτης; Τι δηλώθηκε πχ στην φορτωτική ως αποστολέας και παραλήπτης; Ίσως «διάφοροι»; Πως γνώριζε ο καθείς από τους αγρότες τις ποσότητες που διακινεί; Μήπως είχαν αγοραστεί προηγούμενα οι πατάτες από έναν έμπορο ή ένα συνεταιρισμό;

Από την άλλη αν η μεταφορά εκτελείτο με αγροτικά φορτηγά οχήματα, θα έπρεπε να μεταφέρει ο κάθε αγρότης μόνο τα δικά του προϊόντα στο όχημα του.

Η παράδοση του προϊόντος στους καταναλωτές θα μπορούσε να εκτελεστεί επάνω στο ΦΔΧ ή στο αγροτικό μηχάνημα ακριβώς στο χωράφι, όπου οι παραγωγοί θα εναπόθεταν ο καθείς την σοδειά του. Αυτό θα σήμαινε μηδέν μετακόμιση του φορτίου επί του ΦΔΧ. Η πώληση πάντως του προϊόντος θα ήταν σύννομη. Αυτό επιβεβαιώνει το γεγονός ότι μεταφορά υπάρχει πάντα, όταν διενεργείται σε εκτέλεση σύμβαση πώλησης!

Τι είδους οργάνωση θα ήταν επιβεβλημένη αν η πώληση των προϊόντων αυτών αναφερόταν σε πολλές εκατοντάδες ή χιλιάδες φορές μεγαλύτερα μεγέθη;

Δεν επιτρέπεται να οργανωθούν τα φορτία με τον ίδιο παραπάνω τρόπο, αν αναφερόμαστε σε μία εμπορική ή και μία βιομηχανική επιχείρηση. Εκεί δεν εργάζεται ο ίδιος ο επιχειρηματίας σε όλες τις θέσεις εργασίας και απαιτεί εξ αυτού του λόγου να έχει υπό τον έλεγχο του όλες τις συναλλαγές των υπαλλήλων του. Επιπλέον αυτού ο Οικονομικός έφορος δεν είναι τόσο ελαστικός προς τον επιχειρηματία, όπως είναι στους αγρότες... **Με βάση τις φορολογικές διατάξεις θα έπρεπε να υπάρχουν στην Κατερίνη τόσες ταμειακές μηχανές, όσοι και οι συμμετέχοντες αγρότες - παραγωγοί του Έβρου!...**

Το κυριότερο όμως είναι ότι ο κάθε επιχειρηματίας οργανώνει την επιχείρηση του με τρόπο ώστε να υπάρχει εσωτερική πληροφόρηση. Η εσωτερική οργάνωση από την μία πλευρά και οι φορολογικές υποχρεώσεις από την άλλη επιβάλλουν την τήρηση ενός ενιαίου τρόπου περιγραφής και καταχωρήσεως της εργασίας εκάστου στελέχους της ΕΒΕ. Στην ΛΜ θα εμφανίζονται συνολικά όλες οι πράξεις που αναφέρονται στο αντικείμενο των εργασιών κάθε στελέχους, που συμμετέχει στις συναλλαγές της εταιρείας. Με τον τρόπο αυτό θα ήταν:

α) κάτω από τον έλεγχο του Λογιστή οι ποσότητες και οι αξίες που διακινήθηκαν,

β) κάτω από τον έλεγχο του ΔΜ, ή του Λογιστή της ΕΒΕ οι συμβάσεις έργου που είχαν συναφθεί για την μεταφορά του προϊόντος.

Οργάνωση της διάθεσης της παραγωγής στην Ελληνική αγορά

Αν λοιπόν επιλέξουμε να αντικαταστήσουμε τις πατάτες με ένα προϊόν, ως πχ τις ηλεκτρικές κουζίνες, τότε έχουμε την αλληλουχία διαφόρων φάσεων μεταφοράς που χρήζουν ιδιαίτερης επίβλεψης με λεπτομερή λογιστική απεικόνιση:

- 1) Μετάβαση πωλητή της εταιρείας στην Κατερίνη για λήψη και αποστολή παραγγελιών.
- 2) Λήψη παραγγελίας από την ΕΒΕ, διαπίστωση αρκετού αποθέματος, συσκευασία και δέσμευση του είδους ως πωληθέν.
- 3) Σύμβαση με μεταφορέα για την μετακόμιση των συσκευών στην Κατερίνη.
- 4) Σύμβαση με παραλήπτη για την οργάνωση της παραλαβής και προσωρινής αποθέσεως των συσκευών. Εδώ **δεν** πρόκειται για ομοιόμορφη συσκευασία του ίδιου εμπορεύματος! Τις πατάτες τις παραδίδεις στον κάθε αγοραστή χωρίς να γίνεται διάκριση του περιεχομένου των σάκων, μιας και όλοι οι σάκοι είναι όμοιοι.
- 5) Παραλαβή και ταξινόμηση λοιπόν των συσκευών στην αποθήκη με ταυτόχρονη φορολογική ενημέρωση του βιβλίου αποθήκης. Οι παραγόμενες συσκευές είναι διάφορων τύπων, χρωμάτων και σχεδίων και ως εκ τούτου χρειάζονται ταξινόμηση με βάση τον κωδικό τους, για την ευχερή ανεύρεση τους.
- 6) Εκκαθάριση του κόστους μετακόμισης και τερματισμός της σύμβασης με τον μεταφορέα.
- 7) Αναγγελία εκτελέσεως της σταδιακής παράδοσης των συσκευών στην επιχείρηση - προμηθευτή.
- 8) Εκκαθάριση των ποσών των πωλήσεων, των εξόδων, απολογιστικός έλεγχος, κλπ.

Γίνεται αντιληπτό επομένως πως η κάθε μεταβολή που συμβαίνει στην λειτουργία της ΕΒΕ πρέπει να απεικονίζεται λογιστικά για να υπάρχει έλεγχος. Πρέπει να λάβουμε ταυτόχρονα υπόψη ότι στην μεταφορά διακινούνται από τις ΜΕ για λογαριασμό της κάθε ΕΒΕ ένας σημαντικός αριθμός μονάδων προϊόντων. Αυτό μας υποχρεώνει να δεχθούμε, ότι θα πρέπει άπαντα τα μεταφερόμενα είδη να είναι κάτω από την διαχείριση της ΜΕ, η οποία έχει καταστεί κάτοχος των φορτίων. Η οργάνωση επομένως και ο έλεγχος εντός των επιχειρήσεων επιβάλλει δίχως αμφισβήτηση την διενέργεια λογιστικών εγγραφών μεταφοράς. Οι εγγραφές αυτές έχουν μεταξύ άλλων σαν αντικείμενο την απεικόνιση της εξέλιξης των μικτών διαδοχικών συμβάσεων. Τις συμβάσεις δηλαδή που καταρτίζουν οι ΜΕ με τις ΕΒΕ για την μεταφορά των φορτίων!

Όλη η διακίνηση των φορτίων και των αξιών πρέπει να είναι διαρκώς καταχωρημένες στα έντυπα ή στα ηλεκτρονικά βιβλία της ΕΒΕ. Σε αντίθετη περίπτωση δεν πρόκειται να σταθεί η σύγχρονη μεγάλου μεγέθους επιχείρηση στην αγορά. Αυτό είναι επιβεβλημένο αν αναλογιστεί ο καθένας πως το παραπάνω συμβάν επαναλαμβάνεται σε καθημερινή βάση στις μεγάλες

επιχειρήσεις κατά χιλιάδες φορές και για χιλιάδες κωδικούς εμπορευμάτων! Γίνεται αντιληπτό επομένως, πόσο σοβαρός είναι ο ρόλος των προσώπων που φέρουν την ευθύνη για την οργάνωση και την διαχείριση όλων αυτών των συναλλαγών μεταφοράς αξιών και φορτίων.

Στις μεγάλες σύγχρονες επιχειρήσεις εκτίθενται τα προϊόντα σε μεγάλες αίθουσες, προσιτά στους υποψήφιους αγοραστές, ή ακόμα και σε εκθεσιακούς χώρους για να τα ελέγξουν και να διαπραγματευτούν την αγορά τους. Από την στιγμή που συμφωνούνται οι όροι της σύμβασης πώλησης υπάρχουν διάφορες βαθμίδες «μεταφοράς» του πωληθέντος είδους. Αυτές ως είναι επόμενο διαμορφώνονται ανάλογα με την φύση, το μέγεθος και τις ιδιότητες του αγαθού, ταυτόχρονα όμως και από την οργάνωση της κάθε επιχείρησης:

- α) Παραλαβή άμεσα από το ράφι του προμηθευτή,
- β) Παραλαβή από ειδικό τμήμα του προμηθευτή στο ίδιο κτίριο.
- γ) Παραλαβή από άλλο παρακείμενο χώρο του προμηθευτή,
- δ) Παραλαβή στο σπίτι ή την αποθήκη του αγοραστή ύστερα από μεταφορά,
- ε) Παραλαβή ύστερα από μεταγενέστερο χρόνο, όταν υπάρχει η ετοιμότητα για την παράδοση,
- στ) Παραλαβή ύστερα από την κατασκευή του αγορασθέντος είδους ειδικών προδιαγραφών.
- ζ) παραλαβή από τρίτο πρόσωπο, σε τόπο που καθορίστηκε αργότερα, λόγω του ότι το είδος αυτό μεταπουλήθηκε.

Είναι προφανές από τα παραπάνω ότι: η **απόσταση** και ο **χρόνος** αποτελούν πάντα σημαντικούς παράγοντες που λαμβάνονται σοβαρά υπόψη, από όποιο σημείο και αν προσεγγίζουμε ή περιγράψουμε την έννοια «μεταφορά»! Αυτό επιβάλλει να διασταλεί και η έννοια της μετακομίσεως του φορτίου από την έννοια της μεταφοράς του ίδιου αυτού φορτίου. Η μετακόμιση είναι τεχνική έννοια, σε αντίθεση με την μεταφορά, που όπως έχουμε περιγράψει είναι μια ευρύτερη και σύνθετη έννοια, μέσα στην οποία εκτός από την μετακόμιση του φορτίου συμπεριλαμβάνεται μεταξύ άλλων και η διαδικασία είσπραξης της αξίας του τιμολογίου πώλησης.

Πρέπει όμως πάνω από όλα να γίνει κατανοητό πως δεν είναι δυνατόν να οργανωθεί το παραπάνω έργο, αν δεν υπάρχει μία βάση δεδομένων για να καταχωρείται η κάθε βαθμίδα της συναλλαγής. Επιπλέον δεν είναι δυνατόν να αναφερόμαστε σε διαφορετικές έννοιες για την μεταβολή που υφίσταται ένα εμπόρευμα, αν το αγαθό αυτό σε εφαρμογή της σύμβασης πώλησης του, μετακομίζει ένα μέτρο, χίλια μέτρα ή 2000 χιλιόμετρα, ή ενδεχόμενα ουδόλως μετακομίζει, αλλά παραμένει στην ίδια θέση που βρίσκεται κάτω από τις εντολές όμως του νέου αγοραστή - ιδιοκτήτη. **Σε όλες τις περιπτώσεις έχουμε το ίδιο λογιστικό γεγονός σε ότι αφορά στην μεταφορά των αξιών, δεν έχουμε όμως το ίδιο λογιστικό γεγονός σε ότι αφορά στην μεταφορά του φορτίου και την ανάγκη να την έχουμε υπό έλεγχο.**

Οργάνωση του σημερινού καθεστώτος της ενδοκοινοτικής απόκτησης

Μετά την εφαρμογή της νέας τελωνειακής διαδικασίας τα εμπορεύματα είναι ελεύθερα να κυκλοφορήσουν στην αγορά. Τα κοινοτικά εμπορεύματα δεν επιβαρύνονται πλέον με εισαγωγικούς δασμούς παρά μόνο με ΦΠΑ και δεν υπάρχει υποχρέωση να περάσουν από τελωνειακό έλεγχο ή να υποστούν τελωνειακές διαδικασίες. Ο ΦΠΑ της ενδοκοινοτικής απόκτησης όπως λέγεται, καταβάλλεται εντός του επομένου μηνός της αφίξεως των εμπορευμάτων στην Δ.Ο.Υ.. Αν λοιπόν ένα εμπόρευμα παραληφθεί περί το τέλος του μηνός είναι υποχρεωμένος ο λήπτης να καταβάλει τον ΦΠΑ εντός του επομένου μηνός, (δηλαδή μέχρι την 26ην, ή όπως ισχύει), περίπου δηλαδή σε 30 ημέρες μετά την άφιξη.

Αν όμως προγραμματισθεί η μεταφορά διαφορετικά και παραληφθεί το εμπόρευμα από τον προμηθευτή λίγες μέρες αργότερα, τότε θα καταχωρηθεί η άφιξη στις αρχές του επομένου μηνός. Με αυτόν τον τρόπο ο ΦΠΑ θα καταβληθεί σε 50 ημέρες περίπου από την άφιξη. Σε μία αγορά που στενάζει για μετρητά, η σύννομη καταβολή του ΦΠΑ με καθυστέρηση μερικών εβδομάδων είναι σίγουρα μεγάλη ανακούφιση στην ρευστότητα των ΕΒΕ. Όλα είναι θέμα ορθής επιλογής του Μ ή του Δ και προγραμματισμού του έργου, με ένα αξιόπιστο προμηθευτή.

Γίνεται εύκολα αντιληπτό λοιπόν πόσο σημαντικός είναι αυτός ο προγραμματισμός των παραγγελιών στους προμηθευτές και των αποστολών των εμπορευμάτων προς τον τόπο προορισμού, ως και η επίδραση τους στην ρευστότητα της επιχείρησης. Το κόστος του χρήματος ήταν πάντα ένας καθοριστικός παράγοντας, που λαμβανόταν υπόψη από αυτούς που μετέφεραν εμπορεύματα. Η γενική θεώρηση της αγοράς της μεταφοράς σήμερα είναι συνάρτηση με το κόστος διακίνησης των εμπορευμάτων και την ικανοποίηση των αναγκών της πελατείας. Ο παράγοντας του κόστους μεταφοράς είναι θεμελιώδης και εξετάζεται τόσο από την σκοπιά της ΜΕ, όσο και από αυτή του χρήστη του μεταφορικού μέσου.

Η προσοχή που καταβάλλουν από κοινού και οι δύο πλευρές για την συμπίεση του κόστους μεταφοράς στοχεύει κυρίως:

Α) Στην πληρότητα κατά το δυνατόν του ωφέλιμου φορτίου και όγκου του οχήματος του ε/κ, του βαγονιού ή του αυτοκινήτου.

Β) Στις προγραμματισμένες τακτικές αναχωρήσεις με απόλυτη προτεραιότητα στο ζητούμενο για κατανάλωση, ή βιομηχανοποίηση, ή στο ήδη πουλημένο εμπόρευμα.

Γ) Στην κατά το δυνατόν προγραμματισμένη ώρα αφίξεως του οχήματος για την έγκαιρη παραλαβή ή παράδοση του εμπορεύματος.

Δ) Στον προορισμό του εμπορεύματος σε τόπους που ευνοούν την οικονομική παραπέρα προώθησή του ή την άμεση διάθεσή τους στην αγορά.

Ε) στην λειτουργία μηχανισμού άμεσης ενημέρωσης όλων των συμμετεχόντων για την εκάστοτε θέση της αποστολής.

Προβληματισμοί για το σημερινό καθεστώς της ενδοκοινοτικής κτίσης

Η εξέλιξη μέσα στην ΕΕ επέδρασε ριζικά στον τρόπο συσκευασίας και μεταφοράς των προϊόντων. Στο παρελθόν οι δασμοί και φόροι ήταν υψηλότεροι στα έτοιμα προϊόντα για να διατεθούν στην κατανάλωση, σε σχέση με τα ημιτελή ή τις πρώτες ύλες. Οι εισαγωγείς μας επεδίωκαν να προμηθεύονται τα προϊόντα, κατά το δυνατόν σε κατάσταση που να επιδέχονται μετά τον τελωνισμό τους κάποια πρόσθετη εργασία, πριν διατεθούν στην κατανάλωση.

Ήταν ένας θεμιτός για την εποχή τρόπος και αποδεκτός από το τελωνείο, γιατί πρόσφερε εργασία σε ελληνικά χέρια. Για παράδειγμα εισάγονταν χωριστά οι ραπτομηχανές από τα έπιπλα τους, χωριστά τα έπιπλα τηλεοράσεων από τις οθόνες τους, τα πυρίμαχα τούβλα χωριστά από τους θερμοσυσσωρευτές, τα αιθέρια έλαια ή τα αρώματα και τα καλλυντικά σε μεγάλα δοχεία για να συσκευαστούν στην συνέχεια για να προσφερθούν στην κατανάλωση σε μικρά φιαλίδια, μεγάλα μηχανήματα αποσυναρμολογημένα για να εκληφθούν ως εξαρτήματα, ή μέρη μηχανών, και να δασμολογηθούν με ευνοϊκό συντελεστή φόρων, κλπ.

Σήμερα δεν έχει πια σημασία ο βαθμός κατεργασίας των προϊόντων και θεωρείται εντελώς αντισυμβαλλόμενο να οργανώνονται τέτοιου είδους εργασίες προστιθέμενης αξίας, με στόχο να μεταφέρονται ημιτελή προϊόντα. Τα προϊόντα εισαγωγής τρίτων χωρών στην ΕΕ διακινούνται τώρα πλέον έτοιμα για να προωθηθούν στην άμεση κατανάλωση. Η μόνη προσπάθεια των ενδιαφερομένων στρέφεται εις τον τρόπο, που θα τους επιτρέψει να αποφύγουν ή να περιορίσουν το περιττό κόστος εκ της συγκεντρώσεως μεγάλων αποθεμάτων στις αποθήκες και παράλληλα να εφοδιάζουν την κατανάλωση έγκαιρα με τον ζητούμενο αριθμό ποσοτήτων των προϊόντων.

Από την πλευρά τους και τα ίδια τα εμπορικά καταστήματα, που έχουν οργανωθεί και συμβληθεί με διακαιόχρηση* έχουν διευρύνει τα δίκτυα διανομής και την σχέση μεταξύ παραγωγού και μεγάλου πελάτη. Πρόκειται και εδώ για ένα τυπικό παράδειγμα που αναφέρεται σε κύρια πρόσωπα του εμπορικού δικτύου εφοδιασμού. Τα πρόσωπα που συμμετέχουν στο σύστημα προγραμματίζουν μεταξύ άλλων από κοινού και τις μαζικές προμήθειες εμπορευμάτων, εξασφαλίζοντας χαμηλές τιμές και ευνοϊκούς όρους πληρωμής. Η μετάλλαξη αυτή του εμπορίου ανάδειξε το πρόβλημα της έγκαιρης και ορθολογικής τροφοδοσίας των καταστημάτων λιανικής πώλησης.

Η σοβαρή πρόκληση των στελεχών των επιχειρήσεων στην σύγχρονη αγορά της μεταφοράς, συνίσταται σήμερα εις το να αποφεύγεται η υπέρ το δέον αποθεματοποίηση των αγαθών, και ταυτόχρονα να είναι ανά πάσα στιγμή εφοδιασμένα τα καταστήματα με ετοιμοπαράδοτα προϊόντα. Από τεχνικής πλευράς η τροφοδοσία των καταστημάτων με τα είδη που διακινούνται έχει την δυνατότητα να εκτελεστεί με τρεις τρόπους, Δηλαδή:

α) μόνο με ΦΔΧ,

β) μόνο με ΦΙΧ, ή

γ) με ένα μικτό σύστημα, ανάλογα τις ποσότητες και τις αποστάσεις των προορισμών.

***Δικαιόχρηση** (franchise) είναι η σύμβαση μεταξύ δύο προσώπων με βάση την οποία παραχωρείται η εμπορική επωνυμία, η τεχνογνωσία, η παροχή εξοπλισμού, η οργάνωση καταστημάτων, κλπ, με την υποχρέωση μεταξύ άλλων της από κοινού μαζικής προμήθειας των εμπορευμάτων.

Ηλεκτρονική ταυτότητα των προϊόντων

Για να γίνει εφικτή η σύγχρονη διακίνηση των εμπορευμάτων έπρεπε να διαμορφωθεί παράλληλα με την συσκευασία και ένα είδος ταυτότητας της κάθε μονάδας εμπορεύματος, που θα αποτελούσε ταυτόχρονα και τον αριθμό παραστατικού για τις καταχωρήσεις της ΛΜ. Στο παρελθόν οι αποστολές των παρτίδων των μεταφερομένων φορτίων συνοδεύονταν από το λεγόμενο «**κιβωτολόγιο**», ή «**πίνακα περιεχομένου**», δηλαδή τον πίνακα περιγραφής του περιεχομένου, των ποσοτήτων, των ποιοτήτων, των συσκευασιών, των αξιών κλπ, που είχε συντεθεί η αποστολή.

Συνέπεια αυτών ήταν να καθίσταται αναγκαία μετά την άφιξη η απόρριψη της συσκευασίας μεταφοράς των προϊόντων και η εκ νέου συσκευασία τους σε ποσότητα και βάρη που επέτρεπαν να πωληθούν στην λιανική πώληση. Σήμερα για τα καταναλωτικά κυρίως προϊόντα υπάρχει τάση να εξαλειφθούν αυτές οι τεχνικές μεταφοράς και συσκευασίας. Η σύγχρονη αγορά της μεταφοράς των φορτίων έχει εξαλείψει τις παλαιές τεχνικές, της εν γένει διακίνησης των καταναλωτικών κυρίως αγαθών.

Ταυτότητα προϊόντος και συσκευασία για το ράφι ή το σπίτι

Οι παραγωγικές μονάδες κατά την επιθυμία των πελατών τους φροντίζουν να θέτουν επάνω στο προϊόν μια ηλεκτρονική ταυτότητα που το ακολουθεί μέχρι το σπίτι του καταναλωτή. Με βάσει τα στοιχεία που περιέχει γίνεται και η παραπέρα διακίνηση του προϊόντος. Εμείς με το παρόν έργο δεν ενδιαφερόμαστε για την εμπορική πλευρά του θέματος. Για εμάς το θέμα είναι πως πρέπει να οργανώνονται οι μεταφορές αυτές από το εργοστάσιο παραγωγής μέχρι το ράφι του καταστήματος λιανικής πώλησης ή την οικία του καταναλωτή, με γνώμονα τα παρακάτω στοιχεία που είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την ποιότητα και την αρτιότητα της διαχείρισης της σύγχρονης χερσαίας μεταφοράς:

- A) Χωρίς να προκαλούνται ζημιές στα εμπορεύματα
- B) Χωρίς ελλείμματα από κλοπές, μιας και τα έτοιμα προϊόντα είναι δελεαστικά και προκαλούν τις λαθροχειρίες.
- Γ) Χωρίς να υπάρχουν καθυστερήσεις στον χρόνο μετακόμισης με συνέπεια να παρατηρούνται ελλείψεις του προϊόντος.
- Δ) Χωρίς ενδιάμεσες αποθηκεύσεις ή τυχόν ανασυσκευασίες στις παρτίδες που κοστίζουν σε χρόνο και χρήμα.
- Ε) Δίχως σφάλματα κατά την διαδικασία διεκπεραίωσης των γραφειοκρατικών εργασιών.

Η Λογιστική της μεταφοράς και το ειδικό κόστος πώλησης

Όπως αναφέραμε στον ορισμό της «μεταφοράς» δεχόμαστε ότι αυτή αρχίζει με την

σύμβαση πώλησης, με βάση τους όρους της οποίας θα μετακομίσει το εμπόρευμα και θα αναληφθούν οι δαπάνες που επιβαρύνεται η κάθε πλευρά, δηλαδή ο πωλητής και ο αγοραστής. Υπάρχει όμως και ένας επιπλέον λόγος να μετακομίσει ένα εμπόρευμα ή ένα προϊόν χωρίς να υπάρχει σε ισχύ μια σύμβαση πώλησής του. Πρόκειται για την **ενδοεπιχειρησιακή διακίνηση, ή διανομή** των προϊόντων, ή και των πρώτων υλών σε τόπους που επέλεξε η ίδια ΕΒΕ να τα αποθέσει. Το κάθε εργοστάσιο ευθύς ως παραχθεί ένα προϊόν ή αντίστοιχα μία εμπορική επιχείρηση που θα προμηθευτεί μια ποσότητα εμπορευμάτων για μεταπώληση, είναι υποχρεωμένες ευθύς εξ αρχής εις το να επιλέξουν και τον τόπο εναπόθεσης τους. Αυτό διότι το προϊόν υπόκειται πλέον στην διαδικασία της φύλαξης του, μέχρι να πωληθεί και αρχίσει η διαδικασία μετακόμισης του στα πλαίσια μιας νέας σύμβασης πώλησης, στην διαταγή του νέου κύριου – αγοραστή και εντολέα του μεταφερόμενου πράγματος.

Σε αυτήν την χρονική διάρκεια που αρχίζει από την ολοκλήρωση της παραγωγής, ή την άφιξη του αγορασμένου εμπορεύματος στην αποθήκη της εμπορικής επιχείρησης, ή την ενδιάμεση απόθεση του προϊόντος σε ένα κέντρο μεταφορτώσεων, ή μια αποθήκη αναδιανομής, και μέχρι την κατάρτιση της νέας σύμβασης πώλησης του, καταλογίζονται στο κόστος του αγορασθέντος αγαθού, ή του παραχθέντος αυτού προϊόντος, σημαντικές δαπάνες όπως ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε παρακάτω:

- A) κόστος στοιβάσματος και αποθέσεως στον ίδιο τον χώρο παραγωγής
- B) κόστος ενδοεπιχειρησιακής (διεπιχειρησιακής) μετακόμισης του έτοιμου προϊόντος σε προεπιλεγμένη αποκεντρωμένη ιδιόκτητη αποθήκη ή αποθήκη ιδιοκτησίας τρίτου.
- Γ) εργατικά εκφορτώσεως και στοιβάσματος στην νέα αποθήκη.
- Δ) ημερήσια επιβάρυνση της ενδιάμεσης αποθήκευσης μέχρι να πουληθεί το εμπόρευμα, για να τεθεί κάτω από την διαχείριση του νέου εντολέα και

κυρίου πλέον του εμπορεύματος, με βάση τις οδηγίες του οποίου θα μετακομίσει.

Ε) αναλογία στην επιβάρυνση των σταθερών δαπανών του χώρου που έχει εναποτεθεί.

Ως είναι αυτονόητο για όλες τις παραπάνω λειτουργίες των επιχειρήσεων θα μπορούσε να συγγραφεί ολόκληρη σειρά επιστημονικών συγγραμμάτων. Εμάς όμως δεν μας ενδιαφέρει η ανάλυση σε βάθος αυτών των διαδικασιών. Η κάθε ΕΒΕ με βάση τις αρχές του Βιομηχανικού Λογισμού, μελετά και οργανώνεται σε αυτόν τον τομέα αναλόγως:

α) με το μέγεθος της ΕΒΕ,

β) την φύση των πραγμάτων και την απόσταση που τα διακινεί,

γ) τις απαιτήσεις της πελατείας,

δ) τον ρυθμό απορρόφησης των εμπορευμάτων από την αγορά που εξυπηρετεί,

ε) τις ίδιες ανάγκες της λειτουργίας της, και

στ) την επιλογή να μετακομίζει τα φορτία της η κάθε ΕΒΕ με ΦΙΧ, ΦΔΧ, ή με ένα μικτό ενδιάμεσο σύστημα.

Όλα αυτά όμως αλλάζουν συνεχώς και υπόκεινται για αυτόν τον λόγο σε συνεχείς αναπροσαρμογές στα κρατούντα στην αγορά. Στην αρχή του τρίτου μέρους όταν αναφερόμαστε σε γενικές έννοιες της μεταφοράς δηλώσαμε επί λέξει: «Οι επιλογές που ίσχυαν πριν από λίγες ημέρες, λίγους μήνες ή χρόνια δεν αποτελούν (για αυτόν) προϋπόθεση, δέσμευση ή κριτήριο να πάρει ακριβώς τις ίδιες αποφάσεις.»...

Το κόστος πωλήσεων υπό το πρίσμα της μεταφοράς

Όλες οι παραπάνω δαπάνες αποτελούν για την επιχείρηση του παραδείγματός μας το λεγόμενο **κόστος διαθέσεως, ή πωλήσεων**. Η κάθε είδους ΕΒΕ δηλαδή, είναι υποχρεωμένες να επιβαρύνονται με το συνεπαγόμενο κόστος που προκύπτει εκ της υπάρξεως των έτοιμων προϊόντων ή εμπορευμάτων προς πώληση. Το κόστος αυτό προστίθεται στο εκάστοτε κόστος παραγωγής, ή προμήθειας των έτοιμων προς μεταπώληση προϊόντων. Έχουμε επομένως διαρκώς στην σκέψη μας, κατά την στιγμή των διαπραγματεύσεων για την κατάρτιση της σύμβασης πώλησης του κάθε είδους εμπορεύματος, την τιμή που θα το προσφέρουμε, όπως αυτή διαμορφώνεται με βάση το διαρκώς μεταβαλλόμενο ως άνω επιπλέον κόστος πωλήσεων. Αυτό δημιουργείται από τις δαπάνες που επιβαρύνεται η επιχείρηση από την ενδιάμεση απόθεση / αποθήκευση του προϊόντος, ανεξάρτητα από το εκάστοτε σημείο που βρίσκεται ο **αποθηκευτικός χώρος**.

Αποθηκευτικός χώρος για την δική μας προσέγγιση είναι εντελώς διαφορετική έννοια από ότι ο όρος αποθήκη, ή αντίστοιχα, η βιομηχανική, από την εμπορική αποθήκη. Για τους όρους αυτούς ασχολούμεθα διάσπαρτα όπου κρίνεται αναγκαίο. Η διοχέτευση των αγαθών στην αγορά έχει πολλές

ιδιαιτερότητες και είναι φρόνιμο να διευκρινίζεται το πλαίσιο της υποδομής και της συνολικής λειτουργίας της αγοράς. Το βέβαιο είναι ότι η έννοια αποθήκη επιβάλλεται να εκλαμβάνεται:

α) λογιστικά σε ότι αφορά στην μεταφορά των αξιών ως γενική περιγραφή ενός λογαριασμού στο λογιστικό σχέδιο της ΕΒΕ.

β) Αντίστοιχα σε ότι αφορά στην μεταφορά των φορτίων η έννοια αποθήκη πρέπει να εκλαμβάνεται σαν ένας χώρος από τον οποίο αποστέλλονται ή παραλαμβάνονται φορτία.

Η ανάπτυξη επομένως ενός παραδείγματος για την λειτουργία μιας συγκεκριμένης ΕΒΕ, μόνο σύγχυση μπορεί να προκαλέσει, γιατί τα λογιστικά, ή τα τεχνικά στοιχεία δεν είναι συγκρίσιμα, πχ:

Το είδος του προϊόντος,

Η απόσταση των διαδρομών,

Οι ποσότητες και η συσκευασία εκάστης παρτίδας,

Οι προθεσμίες παραδόσεως,

Το είδος της μεταφοράς που είναι κατάλληλη, κλπ.

Κατά την στιγμή της κατάρτισης της σύμβασης πώλησης θα πρέπει ο υπολογισμός του τελικού κόστους του αγαθού να περιλαμβάνει επομένως τουλάχιστον:

1) Το κόστος παραγωγής του προϊόντος, ή ενδεχόμενα το κόστος της προμήθειας του έτοιμου εμπορεύματος, εφ' όσον πρόκειται για εμπορικές επιχειρήσεις,

2) Το κόστος εσωτερικής διακινήσεως καθώς και της ενδιάμεσης απόθεσης του έως την στιγμή της μετακόμισής του, από τον χώρο που βρίσκεται, με προορισμό τον τόπο που συμφωνήθηκε με τον αγοραστή.

3) Το κόστος συγκεντρώσεως, συσκευασίας μεταφοράς, φόρτωσης και στοιβάσματος στο μέσο μεταφοράς που θα παραλάβει το εμπόρευμα από την αποθήκη.

4) Ενδεχόμενα το κόστος της μετακόμισης και των ασφαλιστρών να βαρύνει τον πωλητή. Αυτό μάλιστα για ένα τμήμα ή και για όλη την διαδρομή από το ράφι της αποθήκης φορτώσεως, έως τον προβλεπόμενο στην σύμβαση πώλησης χώρο παραδόσεως του εμπορεύματος στον αγοραστή.

Για τον λόγο αυτό και για την αποφυγή παρανοήσεων όταν συνάπτεται μία σύμβαση πώλησης διευκρινίζεται πάντοτε από τις δύο πλευρές, δηλαδή του πωλητή και του αγοραστή, ποιες δαπάνες συμπεριλαμβάνει η προσφερόμενη τιμή πώλησης, επιπλέον της αξίας της παραγωγής ή της προμήθειας του μεταπωλημένου αυτού εμπορεύματος. Κυρίως όμως ορίζει με σαφήνεια τον τόπο και τον τρόπο που συμφωνήθηκε να γίνει η παράδοση του φορτίου. Ο τόπος αυτός σε πολλές περιπτώσεις ορίζεται:

A) Σε ένα τμήμα της όλης διαδρομής από την πόρτα του αποστολέα ή κατόχου του εμπορεύματος ή πωλητή μέχρι το σημείο παράδοσης που συμφωνήθηκε.

B) Μέχρι την πόρτα του αγοραστή ή του παραλήπτη.

Γ) Σε άλλες περιπτώσεις θεωρείται ως παράδοση του εμπορεύματος η εκχώρηση των φορτωτικών εγγράφων και η συνέχιση της μετακόμισης προς τον προορισμό στην διαταγή του αγοραστή, ή άλλου προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του.

Δ) Τέλος ως τόπος παράδοσης του αγαθού θεωρείται σε πολλές περιπτώσεις ο χώρος που βρίσκεται εκείνη την στιγμή αποθηκευμένο.

Σε ειδικές περιπτώσεις ως παράδοση θεωρείται επιπλέον:

E) Η παράδοση του εμπορεύματος σε τελωνειακές αποθήκες,

ΣΤ) Η διάθεση του φορτίου στην διαταγή του Ειρηνοδίκη λόγω κατασχέσεως,

Z) Η εκφόρτωση του εμπορεύματος από τον Μ, λόγω ψευδούς δηλώσεως του είδους, ενώ επρόκειτο για επικίνδυνα εμπορεύματα, (ADR, ή RID).

Τα πρόσωπα που παραλαμβάνουν τα εμπορεύματα στην διαταγή τους καθίστανται πλέον οι εντολείς ή οι αποστολείς κάθε επόμενης μεταφοράς και δικαιούνται να χειριστούν τα εμπορεύματα κατά την κρίση τους για ίδιες ανάγκες, ή με βάση τις εντολές που έχουν λάβει από τους εντολείς πελάτες τους. Ως είναι αυτονόητο αναλαμβάνουν ταυτόχρονα την επιλογή των μεταφορέων και των μέσων μεταφοράς που θα συνεχίσουν την μετακόμιση των φορτίων, την καταβολή των κομίστρων, καθώς και των λοιπών εξόδων της μεταφοράς, που θα τους επιβαρύνει.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω συνάγεται ένα ακόμα αξίωμα της μεταφοράς, ότι δεν υπάρχουν **ορφανά φορτία!** Για την κηδεμονία της μεταφοράς επομένως πρέπει να ορίζεται από την εκάστοτε ισχύουσα σύμβαση ένα πρόσωπο που στην κάθε βαθμίδα της εξέλιξης του μεταφορικού έργου θα κατέχει το φορτίο, θα εποπτεύει και θα καθοδηγεί τις τεχνικές εργασίες της μεταφοράς φορτίων. Επιπλέον αυτών θα έχει υπό τον έλεγχο του και τις συνεπαγόμενες οικονομικές συναλλαγές και τα έγγραφα της μεταφοράς των αξιών των αγαθών που διακινούνται.

Όταν λοιπόν πχ αναφέρεται στην σύμβαση πώλησης ΕΥΡΩ 1.000,00 για 100 μονάδες προϊόντος παραδοτέες επί φορτηγού αυτοκινήτου «στις αποθήκες μας στην Σίνδο» ή «στον Ασπρόπυργο» αυτό σημαίνει ότι ο προμηθευτής – πωλητής του αγαθού στην τελική τιμή των χιλίων Ευρώ συμπεριλαμβάνει πέραν του κόστους παραγωγής ή προμήθειας και το κόστος αποθηκεύσεως μέχρι την ημέρα της παράδοσης στο μεταφορικό μέσο καθώς και τα έξοδα εσωτερικής διακίνησης στην αποθήκη κατά την ημέρα της φορτώσεως και αναχωρήσεως, ως είναι τα εργατικά, η χρήση τεχνικών μέσων, τα έξοδα φόρτωσης και στήριξης της παρτίδας στο μεταφορικό μέσο, κλπ.

Όταν αντίστοιχα ο όρος παραδόσεως προβλέπει «επί οχηματαγωγού πλοίου στην

Πάτρα» ή «επί βαγονιού» σε ένα συνοριακό σταθμό πχ στα σύνορα μεταξύ Ουγγαρίας και Αυστρίας, αυτό σημαίνει πως τα κόμιστρα και λοιπά τέλη μιας μεταφοράς από την Γερμανία στην Αθήνα, ή και αντίστροφα, επιμερίζονται με βάση τους INCOTERMS και στις δύο πλευρές, δηλ. του αγοραστή και του προμηθευτή. Η κάθε πλευρά αναλαμβάνει την επιμέλεια της μετακόμισης των πραγμάτων συντάσσοντας τις απαιτούμενες συμβάσεις έργου με τα πρόσωπα που επιλέγει, για να τους αναθέσει την μεταφορά και τις βοηθητικές υπηρεσίες που την συμπληρώνουν.

Οι συνδυασμοί αυτών των όρων παραδόσεως είναι πολυάριθμοι και συμφωνούνται πάντοτε με σαφήνεια. Τον καταλυτικό ρόλο σε αυτήν την διαδικασία αναλαμβάνει ο ΔΜ, ο οποίος γνωρίζει όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά της μεταφοράς και τα κόστη που την επιβαρύνουν σε όλες τις φάσεις και τα διαδοχικά στάδια της εκτέλεσης της. Για τον λόγο αυτό θα αναφέρουμε αναλυτικότερα τους δύο κυριότερους όρους παραδόσεως, εντός των οποίων περιλαμβάνονται από πλευράς αναλήψεως του κόστους όλοι οι υπόλοιποι:

A) Από εργοστάσιο ή από αποθήκη. Στον όρο αυτό περιλαμβάνονται όλα τα έξοδα φορτώσεως, τυχόν αποθήκευτρα ή άλλες δαπάνες για την ετοιμότητα του φορτίου, ενδεχόμενα εκτελωνιστικά, δαπάνες τυχόν διοικητικών διατυπώσεων, συμβάσεως της ασφαλιστικής κάλυψης, ή έκδοσης εγγράφων, κλπ. Επειδή όλες αυτές τις δαπάνες δεν είναι δυνατόν να τις ελέγξει από μακριά **ο αγοραστής**, στην πράξη συμφωνείται η επόμενη βαθμίδα που είναι σε ότι αναφέρεται στην χερσαία μεταφορά ή «ελεύθερο επί αυτοκινήτου ή επί βαγονιού», πάντα με καθορισμό επακριβώς και του τόπου που γίνεται η παράδοση. Για λόγους απλουστεύσεως των συναλλαγών έχει καθιερωθεί τα τελευταία χρόνια να μην αναλαμβάνεται κατά κανόνα το κόστος τμήματος της διαδρομής εντός της ΕΕ, παρά μόνο το κόστος στο σύνολο της διαδρομής. Αντίθετα για μεταφορές από τις άλλες Ηπείρους τα δύο μέρη πωλητή και αγοραστή συμφωνούν κυρίως FOB, ή CIF σε ένα κοινοτικό λιμάνι.

B) Ελεύθερο στην πόρτα του παραλήπτη. Στον όρο αυτόν πέραν των δαπανών μέχρι να φθάσει το φορτηγό στον προορισμό υπάρχουν στον προορισμό πολλές «κρυφές» επιβαρύνσεις ως πχ εργατικά αποσυναρμολογήσεως του φορτίου, έξοδα εκφορτώσεως, τυχόν τελωνειακές διατυπώσεις, κλπ, που δεν είναι δυνατόν λόγω της αποστάσεως να ελεγχθούν αντίστοιχα και να αναληφθούν από **τον αποστολέα**. Για τον λόγο αυτόν στην πράξη τίθεται ο προηγούμενος όρος παράδοσης που είναι «ελεύθερο ατελώνιστο επί αυτοκινήτου ή επί βαγονιού». Και εδώ καθορίζεται ακριβώς και ο τόπος παράδοσης.

Τα έξοδα αυτά που προαναφέραμε είναι πολύ σημαντικά γιατί επηρεάζουν αποφασιστικά την ανταγωνιστικότητα της κάθε ΜΕ. Αυτό διότι πέραν των δαπανών σπουδαίο ρόλο παίζει και η αξιοπιστία της επιχείρησης, για να είναι σε θέση να φορτώσει και να παραδώσει γρήγορα και σωστά τα αγαθά που έχουν πωληθεί. Οι οργανωμένες ΕΒΕ προγραμματίζουν αυστηρά την ώρα προσελεύσεως των φορτηγών για την φόρτωση (ή την εκφόρτωση των αποστολών), σε τρόπο που να αποφεύγεται η συμφόρηση, ο εκνευρισμός οι καθυστερήσεις και τα λάθη. Κατά την διαδικασία αυτή της παραλαβής των φορτίων από ένα ΦΔΧ δεν πρέπει να εμφανίζεται στην πύλη φόρτωσης της αποθήκης άλλο φορτηγό από το προγραμματισμένο. Αυτό διότι στην έξοδο της κάθε πύλης βρίσκονται ετοιμοπαράδοτες οι προγραμματισμένες παρτίδες των αποστολών για φόρτωση στο συγκεκριμένο φορτηγό, και όχι αυτές του αιφνιδώς εμφανισθέντος και απρογραμμάτιστου ΦΔΧ.

Η Λογιστική μεταφοράς και το κόστος αγορών ή προμηθειών

Εκ διαμέτρου αντίθετα βρίσκονται οργανωτικά ή λειτουργικά οι **αγορές** των πρώτων υλών, των ημικατεργασμένων προϊόντων, ή των έτοιμων εμπορευμάτων. Στα προηγούμενα εξετάσαμε την διακίνηση των πραγμάτων από την πλευρά της διαθέσεως τους στην αγορά. Οι επιχειρήσεις όμως δεν πωλούν μόνο εμπορεύματα! Για να κατέχουν τα προϊόντα θα πρέπει να τα παράγουν ή να τα προμηθευτούν έτοιμα από άλλες επιχειρήσεις. Σε ότι αφορά στην παραγωγή η κάθε βιομηχανία είναι υποχρεωμένη να προμηθεύεται τις πρώτες ή τις βοηθητικές ύλες, τα διάφορα υλικά συσκευασίας κλπ. Ανάλογα λοιπόν με το μέγεθος και την οργάνωση των επιχειρήσεων, διακινούνται και μικρές ή μεγάλες ποσότητες φορτίων, για να στηρίξουν τις λειτουργίες αυτές.

Αν λάβουμε ταυτόχρονα υπόψη ότι υπάρχουν σήμερα πχ υπερπαντοπωλεία – υπεραγορές (Super Markets – υ/π), τα οποία διακινούν πολλές δεκάδες χιλιάδες κωδικούς αναφοράς εμπορευμάτων, μπορεί να γίνει αντιληπτό το μέγεθος της οργανωτικής προσπάθειας που απαιτείται, για να επιλεγούν τα είδη των εμπορευμάτων, ή των υλικών, ο κατάλληλος προμηθευτής, να γίνει η διαπραγμάτευση των τιμών, των όρων πληρωμής, ο τρόπος και το μέσο μεταφοράς, το είδος και οι μονάδες συσκευασίας, ο καταμερισμός του κόστους μεταφοράς μεταξύ πωλητή και αγοραστή, να καθοριστούν οι ημερομηνίες παραδόσεως κλπ. Όλες αυτές οι διαδικασίες που αναφέρθηκαν, καθώς και οι δαπάνες της οργάνωσης των δραστηριοτήτων αυτών αποτελούν για τις επιχειρήσεις το **κόστος αγοράς, ή άλλως κόστος προμηθειών.**

Η Λογιστική της μεταφοράς και το κόστος διαχειρίσεως των αποθεμάτων

Από την στιγμή της αφίξεως των αγορασθέντων ειδών αρχίζει για την κάθε επιχείρηση ένα άλλο είδος κόστους το οποίο ονομάζουμε **κόστος διαχειρίσεως των αποθεμάτων** και περιλαμβάνει τις δαπάνες που βαρύνεται η επιχείρηση μέχρι να πουληθεί, εάν βέβαια πρόκειται για

εμπορεύσιμο είδος, ή να βιομηχανοποιηθεί αν πρόκειται για πρώτη, ή βοηθητική ύλη. Το κόστος αυτό συμπεριλαμβάνει τα εργατικά, τις δαπάνες χώρου, τα ασφάλιστρα, τις αποσβέσεις των τεχνικών μέσων, το κόστος μικρής εκτάσεως ζημιών, φθορών, ή κλοπών, κλπ. Ο καταμερισμός του κόστους αυτού βαρύνει το κόστος παραγωγής εάν πρόκειται για πρώτες ή βοηθητικές βιομηχανικές ύλες. Εάν πρόκειται βέβαια για εμπορεύματα προς μεταπώληση βαρύνει κατά τα προηγούμενα τα έξοδα πωλήσεων.

Εμείς στο σημείο αυτό δεν επιθυμούμε να αναλύσουμε το εμπορικό κοστολόγιο, ή την βιομηχανική λογιστική και κοστολόγηση. Με αυτά ασχολείται ο Βιομηχανικός Λογισμός. Κατά συνέπεια δεν επιθυμούμε ούτε στοχεύουμε με το παρόν έργο μας να αναλωθούμε ή και να προβληματιστούμε με υποθετικές κοστολογήσεις για τις επιλογές της ενδιάμεσης απόθεσης των υλικών και των εμπορευμάτων. Όλα αυτά είναι εύκολα για την κάθε επιχείρηση που γνωρίζει όλα τα χαρακτηριστικά της λειτουργίας της, καθώς και τους παράγοντες κόστους που την επηρεάζουν.

Η Λογιστική των συμβάσεων έργου και πώλησης

Η λογιστική καταχώρηση της σύμβασης πώλησης, είναι γνωστή από την Γενική Λογιστική. Η οργάνωση του λογιστικού σχεδίου της ΕΒΕ για τον έλεγχο των πωλήσεων είναι εύκολη και επιλογή της κάθε επιχείρησης. Η οργάνωση αυτή προϋποθέτει ότι το εμπόρευμα πωλείται «από αποθήκη», ή «ελεύθερο επί του μεταφορικού μέσου». Αυτό σημαίνει ότι ο πωλητής δεν αναλαμβάνει την ναύλωση φορτηγού, για να παραδώσει με δαπάνες του το εμπόρευμα στον χώρο που όρισε ο αγοραστής. Η εγγραφή είναι κατά τα γνωστά με βάση την μέθοδο της διαρκούς απογραφής η εξής:

Πελάτες	XXX
Νικολάου XXX	
Πωλήσεις	XXX
Προϊόν Α 10 Μονάδες	

Τα πράγματα διαφέρουν όταν ο πωλητής ΕΒΕ έχει αναλάβει με βάση τον όρο πώλησης να παραδώσει με ΦΔΧ ή με βαγόνι το εμπόρευμα στον χώρο του αγοραστή. Εκεί πλέον είναι η ΕΒΕ υποχρεωμένη να καταχωρεί λογιστικά τις διάφορες συμβάσεις που έχει συνάψει, από τις οποίες θα προκύπτει:

- α) ότι η ΕΒΕ εξακολουθεί να είναι κύριος του εμπορεύματος, παρόλο που αυτό βρίσκεται στην κατοχή του Μ, ή το Δ.
- β) ότι έχει συνάψει μια σύμβαση έργου με ένα μεταφορέα,
- γ) ίσως και μία σύμβαση ασφάλισης του εμπορεύματος, ή ενδεχόμενα σύμβαση με ένα αποθηκευτή, ή κάτοχο γερανού.

Για την λογιστική επάρκεια της ΕΒΕ πρέπει επιπλέον της παραπάνω εγγραφής, να τηρηθούν από τον ΔΜ και οι λογαριασμοί που θα απεικονίζουν τις προαναφερθείσες συμβάσεις, πχ:

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Αποστολές σε εξέλιξη XXX
Προϊόν Α 10 Μονάδες
Συμβάσεις μεταφορικού έργου υπό εκτέλεση XXX
Μεταφορέας Νίκου φορτωτική Νο ...

ή

Παραγγελίες σε εξέλιξη Προϊόν Β 15 μονάδες
Περικλέους - Θήβα
ΦΙΧ Νο 5, Αποθήκη Ασπροπύργου Προϊόν Β 15 μονάδες
Δελτίο αποστολής Νο ...

Παρατήρηση: Η φορτωτική κατά τα γνωστά είναι το έγγραφο του Μ για την καταρτισθείσα σύμβαση έργου για την μεταφορά. Το δελτίο αποστολής είναι το έγγραφο μεταφοράς της ΕΒΕ - πωλητή για τα μη πωληθέντα εμπορεύματα. Το τιμολόγιο πώλησης είναι το έγγραφο της σύμβασης πώλησης, που εκδίδεται μεταγενέστερα. Το δελτίο αποστολής - τιμολόγιο είναι έγγραφο μεταφοράς και σύμβαση πώλησης. Το εμπόρευμα που αποτελεί τα αντικείμενο πώλησης πρέπει να μεταφερθεί με ΦΔΧ και όχι με ΦΙΧ του πωλητή ΕΒΕ.

Μετά την παράδοση του φορτίου επιστρέφει ο Νίκου την εξοφλημένη φορτωτική από τον αγοραστή - παραλήπτη και χρεώνει την ΕΒΕ με το τιμολόγιό του. Αυτό επιβάλλει την διενέργεια αντιστροφής της παραπάνω εγγραφής, για να κλείσουν οι καρτέλες και ο φάκελος της συγκεκριμένης σύμβασης με τον Μεταφορέα Νίκου. Επιπλέον με βάση το τιμολόγιο του Νίκου πρέπει να διενεργηθεί η εγγραφή της οφειλής των κομιστρων στον Νίκου ήτοι:

Δαπάνες Κομιστρων XX
Προμηθευτές Μεταφορείς XX
Νίκου Τ.Π.Υ. ... 10 Μονάδες Α

Αντίστοιχοι λογαριασμοί δέον να τηρούνται και για άλλες συμβάσεις έργου που καταρτίζονται, με αντίστοιχο λογιστικό χειρισμό κατά τα ανωτέρω, πχ:

- α) «Συμβάσεις ασφάλισης μεταφοράς σε ισχύ»,
- β) «συμβάσεις χρήσης βοηθητικών μέσων»,
- γ) «συμβάσεις τελωνισμού υποκειμένων»,
- δ) «συμβάσεις έργου με εντολή τρίτου» και ενός Μ, ο οποίος θα αναλάβει να παραλάβει και να μεταφέρει μια ποσότητα πρώτων υλών, ή εμπορευμάτων από τους χώρους των πωλητών - προμηθευτών, ή του τελωνείου προς τους χώρους της ΕΒΕ, κλπ.

Στην πράξη αυτό συμβαίνει πχ στα τελωνεία. Μετά τον τελωνισμό ναυλώνει ο εκτελωνιστής ένα ΦΔΧ σαν εκπρόσωπος του αποστολέα, εκδίδει δελτίο αποστολής και στέλνει το τελωνισμένο είδος στον παραλήπτη - πελάτη του!

Αντίστοιχο παραστατικό θα ήταν έγκυρο και το σημείωμα εξόδου του αποθηκάρου του τελωνείου, εφόσον όμως αναγραφόταν στο έγγραφο ο αριθμός κυκλοφορίας του φορτηγού, η ημερομηνία και η ώρα φόρτωσης και αναχώρησης της αποστολής. Στις ΣΜ συμβαίνει κάτι αντίστοιχο και ως παραστατικό χρησιμοποιείται το δελτίο παραδόσεως της μεταφοράς με τον σιδ/μο.

Η σχέση της μεταφοράς και του τόπου εγκαταστάσεως των ΕΒΕ

Στο σημείο αυτό πρέπει να ανακεφαλαιώσουμε μόνο το αξίωμα ότι «μεταφορά κάνουν όλοι». Τόσο ο εργαζόμενος στην ΕΒΕ όσο και ο συνεργάτης του στην ΜΕ, ή την ΔΕ, γιατί έχουν και οι τρεις ακριβώς την ίδια φροντίδα, να εκτελεστούν δηλαδή όλες οι συμβάσεις, και να λειτουργήσουν όλες οι αυτοτελείς φάσεις των εργασιών με βάση τον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό. Μια βασική προϋπόθεση προς τούτο είναι η κατά το δυνατόν ορθολογική επιλογή του τόπου ασκήσεως των λειτουργιών της κάθε επιχείρησης. Η άσκηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε ιδιόκτητες, σε μισθωμένες, ή σε αγορασμένες με σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης εγκαταστάσεις, δεν άπτονται του παρόντος έργου, γιατί αποτελούν και αυτές το αντικείμενο του Βιομηχανικού Λογισμού.

Θα ήταν ευτυχής συγκυρία για την κάθε επιχείρηση να διαθέτει τους κατάλληλους χώρους στον κατάλληλο τόπο. Αυτό όμως δεν είναι εφικτό εις το διηνεκές. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα, που έχει συνάρτηση με την χερσαία μεταφορά, είναι παραδείγματος χάριν οι παρακαμπτήριες σιδ/κές γραμμές. Οι γραμμές αυτές που συνέδεαν τους περιβάλλοντες χώρους των βιομηχανικών κυρίως επιχειρήσεων με τον σιδηρόδρομο, γνώρισαν στην χώρα μας μεγάλη άνθιση στις δεκαετίες του 60 και του 70. Στην συνέχεια όμως ατόνησαν και πολλές καταργήθηκαν ή αδρανοποιήθηκαν, γιατί αναπτύχθηκαν οι οδικές μεταφορές, τις οποίες ο σιδ/μος δεν μπόρεσε να ανταγωνιστεί. Σήμερα όμως προκαλούν εκ νέου δαλεαστικά τις επιχειρήσεις να εξετάσουν την ανταγωνιστικότητα του σιδ/μου και την δυνατότητα να μεταφέρουν τα φορτία τους με βαγόνια μέχρι τις εγκαταστάσεις τους, ή σε ένα εμπορευματικό κέντρο. **Ο σιδ/μος είναι σήμερα πολύ πιο σύγχρονος και ανταγωνιστικός από ότι πολλοί πιστεύουν!**

Η κάθε ορθολογική επιλογή του τόπου εγκαταστάσεως της ΕΒΕ υπόκειται επομένως μεταξύ άλλων στην φθορά του χρόνου, στην εξέλιξη της τεχνολογίας και των αγορών, καθώς και στην ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν τα μέσα μεταφοράς. **Η γενική αρχή πάντως που διέπει την επιλογή του τόπου εγκατάστασης σε συνάρτηση με την μεταφορά είναι διαχρονική: Οικονομική μεταφορά είναι η όσον το δυνατόν λιγνή μεταφορά!** Άρα η προϋπόθεση στην κάθε μελέτη για την επιλογή του τόπου εγκαταστάσεως της επιχείρησης είναι η σχέση του βάρους, του όγκου, αλλά και της αξίας των πραγμάτων που διακινούνται. Οι παράγοντες αυτοί αξιολογούνται ταυτόχρονα με τις αποστάσεις των σημείων που προέρχονται οι προμήθειες και αντίστοιχα

των σημείων που διοχετεύονται τα προϊόντα για να προσφερθούν προς πώληση στην αγορά.

Επιπλέον αποφασιστικής σημασίας παράγων είναι και ο χρόνος που διαρκεί η μετακόμιση των αγαθών στις διάφορες φάσεις της, από την παραγωγή, την αποθήκευση, την συγκέντρωση των φορτίων σε αποθήκες αναδιανομής έως και την παράδοση στον τελικό παραλήπτη, ή την κατανάλωση εντός ενός καταστήματος λιανικής πώλησης. Η συνάρτηση όλων αυτών των παραγόντων, μεταξύ και διαφόρων άλλων που δεν είναι της παρούσης, επιβάλλει ή υποδεικνύει τον πλέον πρόσφορο τόπο εγκατάστασης των επιχειρήσεων. Η κάθε επιχειρηματική απόφαση για την ορθολογική επιλογή του τόπου εγκατάστασης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων κατά τον χρόνο που λαμβάνεται, δεν είναι διαρκώς χρήσιμη στην εξέλιξη του χρόνου και επωφελής στο μέλλον.

Σημαντικό είναι επομένως να εφαρμόζονται τα διαχρονικά αξιώματα της μεταφοράς των φορτίων: **με ακρίβεια στις παραδόσεις και παραλαβές των φορτίων και συγχρόνως με όλα αυτά όσο το δυνατόν πιο οικονομικά.** Η ακρίβεια στις προθεσμίες είναι θεμελιώδους σημασίας, γιατί καθορίζει επακριβώς και τις εκάστοτε ποσότητες που θα διακινηθούν. Αυτό σημαίνει ότι η οικονομική διοίκηση των επιχειρήσεων πρέπει να είναι διαρκώς ενήμερη για το παρόν και την εξέλιξη της αγοράς της μεταφοράς. Επιβάλλεται λοιπόν οργανωτικά να διαβλέπει με το επιχειρηματικό της ένστικτο στο μέλλον, σε τρόπο ώστε η επιλογή του τόπου των εγκαταστάσεων της ή του τόπου που αποκεντρώνει την παραγωγή της, να διευκολύνει την απρόσκοπτη και άμεση προώθηση των αποστολών ή των παραλαβών της. Η ανάγκη αυτή υποχρεώνει την ηγεσία της εκάστοτε επιχείρησης στην διαρκή αναθεώρηση των κοστολογίων της προμήθειας, της πώλησης και της απόθεσης των διακινουμένων πρώτων υλών και έτοιμων προϊόντων.

Η επίδραση του χώρου και του χρόνου στην μεταφορά

Στην περίπτωση μεταφοράς με ΦΙΧ δεν υφίσταται σύμβαση έργου για την μετακόμιση του πωληθέντος εμπορεύματος. Υπάρχει μόνο σε ισχύ:

- α) μία παραγγελία, η οποία προκαλεί οργανωτική λογιστική εγγραφή, ή
- β) μια σύμβαση πώλησης, μια αντιπροσωπευτική εγγραφή της οποίας παραθέσαμε.

Η μεταφορά με ΦΙΧ όσο μεγάλη και να είναι η απόσταση, θεωρείται από πλευράς της πολιτείας σαν μηδενική και ως μη γενομένη! Ο λόγος είναι ότι δεν έχουν εκπληρωθεί οι όροι της σύμβασης πώλησης, από την στιγμή που το εμπόρευμα είναι πάντα στην κατοχή και την κυριότητα του πωλητή! **Στην περίπτωση αυτή επιβάλλονται μόνο οργανωτικές εγγραφές που να απεικονίζουν την λήψη από την αποθήκη της αποστολής και την φόρτωση του εμπορεύματος στο ΦΙΧ.** Οι φορολογικές διατάξεις προβλέπουν την πώληση από περιοδεύοντα ΦΙΧ. Στην περίπτωση αυτή

αναχωρούν τα ΦΙΧ από την αποθήκη με ένα δελτίο αποστολής, στο οποίο περιγράφονται οι ποσότητες και οι κωδικοί των ειδών.

Μετά την επιστροφή του ΦΙΧ στην έδρα, διενεργείται

α) απογραφή των ειδών που δεν πουλήθηκαν για να διενεργηθούν οι σχετικές εγγραφές και να ταξινομηθούν τα είδη στην νέα τους θέση στην αποθήκη,
β) να διενεργηθούν οι λογιστικές εγγραφές που προέκυψαν από τις πωλήσεις του συγκεκριμένου ΦΙΧ.

γ) Η απογραφή των ειδών που διαχειρίστηκε το ΦΙΧ μετά την επιστροφή του πρέπει να είναι μηδενική. Θα πρέπει δηλαδή να καταχωρηθούν τα λογιστικά γεγονότα που ενδεχόμενα να προέκυψαν μετά την επιστροφή του ΦΙΧ, ως πχ επιστροφή πωληθέντων, καταστραμμένων, λαθεμένης συσκευασίας, ελαττωματικών, πρώτων ή βοηθητικών υλών που αγόρασε ο οδηγός, ή υλικών συσκευασίας, κλπ. Στο τέλος των καταχωρήσεων των όλων των λογιστικών γεγονότων, θα πρέπει η απογραφή της κινητής αποθήκης «ΦΙΧ Νο...» να παρουσιάζει μηδέν.

Η αγορά της μεταφοράς εκμεταλλεύεται κάθε δυνατότητα της τεχνολογίας και των ΗΥ, που θα βοηθήσει στην ορθολογική λειτουργία της ΕΒΕ, δηλαδή στην μείωση των δαπανών, ή την αύξηση των εσόδων. Οι επιμέρους δράσεις εκτελούνται πάντα δυναμικά μέσα στον χώρο και τον χρόνο:

α) Σε ότι αφορά στον χώρο:

Υπενθυμίζουμε την αναφορά μας, ότι το μεταφορικό μέσο ως χώρος είναι μια μετακινούμενη αποθήκη! Προ ετών ο ΟΣΕ διέθετε στα Ελληνικά Ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ) ένα βαγόνι στον συρμό. Κατά την διάρκεια του ταξιδιού ταξινομούσαν μέσα σε αυτό οι υπάλληλοι των ΕΛΤΑ την αλληλογραφία, και έτσι ήταν έτοιμη να παραδοθεί στον προορισμό στους διανομείς για να την επίδοση της στους παραλήπτες. Αν πέτυχε ή όχι το εγχείρημα δεν έχει σημασία. Το γεγονός είναι πως αποδεικνύεται, ότι η μεταφορά εξελίσσεται σε χώρο και χρόνο, εντός των οποίων το μεταφερόμενο είδος υφίσταται κάθε είδους παρεμβάσεις. Αν ο χώρος είναι μετακινούμενος, ή σταθερός αυτό δεν έχει σημασία για την διενέργεια της μεταφοράς!

β) σε ότι αφορά στον χρόνο:

Σε ότι αφορά στον χρόνο έχουμε έκδηλη την επιρροή του στις συμβάσεις πώλησης, των οποίων οι όροι σε σχέση με την παράδοση του εμπορεύματος ποικίλουν. Είναι ενδεχόμενο για παράδειγμα:

α) ο πωλητής να μην διαθέτει το είδος που πούλησε και να προσπαθεί να το προμηθευτεί ο ίδιος εκείνη την στιγμή από την αγορά,
β) ο πωλητής να είναι αντιπρόσωπος εργοστασίου και να παραγγέλλει στο εργοστάσιο, την κατασκευή του είδους που ήδη πούλησε,
γ) είναι επίσης ενδεχόμενο να πρόκειται για τριγωνική πώληση, κλπ.

Από τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι **οι συμβάσεις πώλησης** σε σχέση με τον χρόνο ενδεχόμενα να μην έχουν σαν αντικείμενο ένα υπαρκτό προϊόν. Αντίστοιχα «μη υπαρκτό» προϊόν είναι προς στιγμή και αυτό που το μετακομίζει ο πωλητής για να το παραδώσει με ΦΙΧ στον αγοραστή. Αυτό διότι το ΦΙΧ θεωρείται ως χώρος σαν μια αποθήκη του πωλητή σε όλη την διάρκεια της μετακόμισης.

Αντίθετα προς αυτά το εμπόρευμα που παραδίδεται σε Μ, ΜΕ, ή ΔΕ είναι υπαρκτό, γιατί

αποτελεί πλέον μέρος **σύμβασης έργου**. Αυτό σημαίνει ότι η επιχείρηση που συνάπτει την σύμβαση παραλαμβάνει ταυτόχρονα και το είδος. Σε διαφορετική περίπτωση η επιχείρηση που παρέλαβε εικονικά, είναι σαν να υπογράφει μια λευκή επιταγή. Η ευθύνη αυτού που παραλαμβάνει το φορτίο έναντι του εντολέα του είναι πολύ μεγάλη, γεγονός που τον αποτρέπει από το να υπογράψει έγγραφα μεταφοράς, για φορτία που δεν παρέλαβε.

Όπως γνωρίσαμε στα προηγούμενα αυτό γινόταν σύννομα, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις στην διεθνή μεταφορά. Σήμερα ή εικονική παραλαβή φορτίου από μεταφορικές επιχειρήσεις συνιστά σοβαρή φορολογική παράβαση όλων των εμπλεκομένων! Σε άλλο σημείο περιγράψαμε τους λόγους που επιβάλλουν την τήρηση σχολαστικών κανόνων για την υποβολή προσφοράς και την ανάληψη φορτίου. Βλέπε σχετικά στις σελίδες από 229 και επόμενες

Ο ΔΜ λειτουργεί σε όλες τις ΕΒΕ, ΜΕ, ή ΔΕ

Το ζήτημα όμως δεν μπορεί και να κλείσει στο σημείο αυτό, γιατί σε όλες τις παραπάνω δραστηριότητες και λειτουργίες των επιχειρήσεων παρεμβάλλεται σαν καταλύτης επιπλέον η ανάγκη ανευρέσεως των πόρων για την χρηματοδότηση των προμηθειών και των πωλήσεων. Ανάμεσα στις δύο αυτές λειτουργίες των επιχειρήσεων υπάρχει η οικονομική παράμετρος που καθορίζει τα περιθώρια ρευστότητας για την παροχή πιστώσεων προς τους πελάτες – αγοραστές των εμπορευμάτων. Αντίστοιχα αυτό σημαίνει και διαπραγμάτευση με τους προμηθευτές πωλητές για τα περιθώρια πιστώσεων για την εξόφληση των τιμολογίων αγοράς.

Η διοίκηση των εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων είναι επομένως ο αρμόδιος για την διακίνηση των φορτίων. Όσο υψηλή και

συμφέρουσα να είναι η τιμή πώλησης ενός εμπορεύματος, ή αντίστοιχα ευνοϊκή η τιμή της αγοράς του, δεν είναι πάντα εφικτό να εγκριθεί αναγκαστικά και από την διοίκηση της επιχείρησης. Θα πρέπει να έχουν προβλεφθεί για να υπάρχουν και οι διαθέσιμοι πόροι της χρηματοδότησης της αξίας της αγοράς του εμπορεύματος, ή αντίστοιχα της παρεχόμενης πίστωσης στον αγοραστή, για την μεταγενέστερη εξόφληση της αξίας του τιμολογίου της πώλησης.

Είναι αναγκαίο δηλαδή η κάθε επιχείρηση να προγραμματίζει την μεταφορά αξιών και να κάνει συνυπολογισμούς για την ανάληψη του κόστους του χρήματος που θα πρέπει να δεσμευτεί για τις αγορές και τις πωλήσεις. Όλα αυτά υπαγορεύουν εις το να υπάρχει σε πρώτο στάδιο ευρύτερη ανάλυση των στόχων στα πλαίσια της εμπορικής πολιτικής της επιχείρησης. Αμέσως μετά θα πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια για την χρηματοδότηση εξ ιδίων πόρων, και στην συνέχεια ίσως να υπάρξει και η ανάγκη για την επιπλέον ενίσχυση της ρευστότητας μέσω της χρηματοδότησης. Επομένως θα πρέπει να διενεργείται διαρκής έρευνα και διαπραγμάτευση στην αγορά, για την ανεύρεση των αναγκαίων κεφαλαίων κινήσεως στην σύνομη ή και την ανεπίσημη αγορά του χρήματος.

Όλη αυτή η διεργασία ο προγραμματισμός και ο έλεγχος αποτελεί την κορωνίδα των περί την μεταφορά συναλλαγών και δραστηριοτήτων, που έχει εναποτεθεί στα πλέον κορυφαία, καταξιωμένα και έμπειρα στελέχη των σύγχρονων εμπορικών, βιομηχανικών και μεταφορικών επιχειρήσεων. Στο περιβάλλον αυτό έχουν θέση μόνο στελέχη με επιστημονική γνώση της μεταφοράς και πολύπλευρη πείρα. Πρόκειται για πρόσωπα που έχουν στην κυριολεξία την τύχη της εταιρείας στα χέρια τους. Οι ΔΜ είναι τεχνοκράτες που κατέχουν την μεταφορά αξιών και φορτίων σε βάθος, και παίζουν αδιάκοπα στην καθημερινότητα της εργασίας τους, με τον χρόνο και το κόστος του χρήματος!

Πέραν αυτού τα υψηλόβαθμα στελέχη της ΕΒΕ αποφασίζουν και προγραμματίζουν από κοινού την πολιτική της. Ο ΔΜ έχει μεταξύ αυτών πρωτίστως τον ρόλο να οργανώσει και να εκτελέσει ορθολογικά και οικονομικά την διακίνηση των προϊόντων και την προμήθεια των εμπορευμάτων, ή των πρώτων υλών. Ταυτόχρονα όμως και να παρεμβαίνει στην λειτουργία της εταιρείας του και να υποδεικνύει τον τρόπο βελτιώσεως:

- α) της τεχνικής οργάνωσης, για να μειωθεί το κόστος διαχείρισης των έτοιμων προϊόντων και των πρώτων υλών εντός των ΒΑ, ως και
- β) της οργάνωσης του δικτύου μεταφοράς, για την διάθεση των προϊόντων στην αγορά.

Διαχείριση μεταφοράς σημαίνει λογιστική μεταφοράς

Το όλο πλέγμα των ενεργειών της επίβλεψης και της απεικόνισης της δραστηριότητας που άπτεται του κόστους της μεταφοράς των αξιών, σε συνάρτηση και με το κόστος της μεταφοράς των φορτίων, έχει ονομαστεί από εμάς «**λογιστική παρακολούθηση της διακίνησης των εμπορευμάτων**», ή εν συντομία: **Λογιστική της Μεταφοράς (ΛΜ)**. Στο παρελθόν όλες οι ανωτέρω συναλλαγές και συμφωνίες εντός του περιβάλλοντος της αγοράς κλείνονταν με ταχυδρομική αλληλογραφία, και με τηλεγραφήματα, ύστερα εμφανίστηκαν οι τηλεομοιοτυπίες (FAX) και σήμερα με ηλεκτρονικό τρόπο.

Αντίστοιχα τα παραστατικά εκδίδονταν χειρόγραφα, ύστερα στην γραφομηχανή, κατόπιν στον ΗΥ και σήμερα πλέον μέσω διαδικτύου με

αυτόματη καταχώρηση των λογιστικών εγγραφών, ενημέρωση της αποθήκης ή του Μ, του αγοραστή, κλπ. Σήμερα βέβαια οι οργανωμένες επιχειρήσεις ενσωματώνουν στην διοίκηση της επιχειρήσεως και όλες αυτές τις παραπάνω συναλλαγές, τις μετακομίσεις πραγμάτων και τις μεταφορές αξιών σε μία κοινή βάση δεδομένων. Στα δεδομένα αυτά υπάρχει δυνατότητα αμοιβαίας πρόσβασης όλων των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων.

Ύστερα από τα παραπάνω είμαστε υποχρεωμένοι να δώσουμε ένα δικό μας ορισμό στην έννοια και την ουσία της διαρκούς λογιστικής απογραφής της διακίνησης των αγαθών. Ο ορισμός μας αυτός ίσως να περιγράφεται από άλλους επιστήμονες με διαφορετικό τρόπο. Εμείς συμφωνούμε προκαταβολικά με κάθε άλλη προσέγγιση και περιγραφή. Στο παρόν έργο δεν απορρίπτουμε μα ούτε και προσπαθούμε να ερμηνεύσουμε τις κρατούσες ορολογίες στην αγορά της μεταφοράς. Πολύ περισσότερο να σχολιάσουμε τις γνώμες άλλων επιστημόνων.

Η όλη προσπάθεια του έργου αυτού επικεντρώνεται στο να φωτογραφίσει με λέξεις την αγορά της μεταφοράς και την ροή φορτίων. Η ανάλυση που αναφέρεται στο τέταρτο μέρος έχει αυτόν ακριβώς τον σκοπό. Η κάθε ένσταση λοιπόν στο βιβλίο αυτό σχετικά με την ελληνική ορολογία που εμπνευστήκαμε ή δανειστήκαμε από τον Παπαδημητρίου, δεν πρέπει να σταθεί στον ίδιο τον όρο, ή τον ορισμό μας, αλλά εις το να τον περιγράψει διαφορετικά. Εμείς προσεγγίζουμε και αναλύουμε την μεταφορά με σαφή και πρακτική παράθεση των λειτουργιών της, όπως τις έχουμε αντιληφθεί ότι συμβαίνουν διαχρονικά στην αγορά της μεταφοράς μέσα σε συνθήκες ελεύθερης οικονομίας, εντός της ΕΕ.

Για το παρόν έργο ΛΜ είναι η τεχνική τηρήσεως του λογιστηρίου μιας ΕΒΕ από την οποία απορρέουν όλες οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται για την εκμετάλλευση του συνόλου των ειδών που διαχειρίζεται. **Άρα η ΛΜ είναι η διαρκής απεικόνιση των πωλήσεων και των προμηθειών, ως και η λογιστική καταχώρηση των συμβάσεων και των λοιπών λογιστικών γεγονότων, (αυτοτελών δράσεων), που άπτονται της μεταφοράς των αξιών και της μετακόμισης των φορτίων.**

Τα δεδομένα αυτά συμπεριλαμβάνονται στα λοιπά λογιστικά δεδομένα και τις πληροφορίες του επιχειρησιακού λογισμού της κάθε ΕΒΕ. Τα στοιχεία συγκεντρώνονται από τις διοικήσεις των επιχειρήσεων, για την σύναξη συμπερασμάτων, με στόχο την συνολική ορθολογική οργάνωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. **Αυτός είναι άλλωστε και ο σκοπός της λογιστικής και της οικονομικής ανάλυσης.** Με άλλα λόγια συνοψίζοντας τις σκέψεις μας δεχόμαστε επομένως, ότι η ορθολογική οργάνωση των ΕΒΕ, επιβάλλει μεταξύ άλλων και την σφαιρική αντιμετώπιση του όλου φάσματος των συναλλαγών εντός της αγοράς της μεταφοράς.

Αυτές συνεπάγονται για την ΕΒΕ μεταξύ άλλων **κόστος διάθεσης και κόστος προμηθειών.** Στην πράξη αυτό σημαίνει την συγχώνευση των

επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που άπτονται της μετακόμισης των φορτίων, με την διαρκή παρακολούθηση και λογιστική απεικόνιση της μεταφοράς των αξιών των ειδών που μετακομίζουν. Θα πρέπει να επισημανθεί στο σημείο αυτό, ότι εξ ορισμού όλες τις εργασίες αυτές τις εκτελούν οι ΕΒΕ. Οι ΜΕ, οι ΔΕ ή οι αποθηκευτικές επιχειρήσεις αναλαμβάνουν την εκτέλεση εντολών ενός μέρους των παραπάνω λειτουργιών. Αυτός είναι και ο λόγος που υπάρχουν μεγάλες επιχειρήσεις ή όμιλοι επιχειρήσεων:

- α) που ελέγχουν μία ΜΕ, για να εξασφαλίσουν προνομιακή μεταχείριση στον τομέα της μετακόμισης, ή της απόθεσης των ειδών που διακινούν, ή
- β) Άλλες πάλι οργανώνουν εντός των χώρων της ίδιας της επιχείρησης ένα τμήμα μεταφορών, αποθηκεύσεων, ή και ναυλώσεων, του οποίου ο αντικειμενικός σκοπός δεν διαφέρει από αυτόν των αμιγών μεταφορικών ή αποθηκευτικών επιχειρήσεων, ή
- γ) άλλες θέτουν σε κυκλοφορία ιδιόκτητα φορτηγά (ΦΙΧ) κοινού ή ειδικού φορτίου, για να θέσουν τα προϊόντα στην διάθεση του αγοραστή στον χώρο που επέλεξε, ή τέλος,
- δ) άλλες εφαρμόζουν ένα μικτό σύστημα λειτουργώντας σε πλήρη απασχόληση ένα αριθμό ΦΙΧ, και σε περιόδους αιχμής συνεργάζονται με οδικούς μεταφορείς, για να καλύψουν τις εποχικές ανάγκες τους, ή μια λειτουργική αδυναμία τους.
- ε) άλλες θέτουν τα προϊόντα τους στην διαχείριση μιας εξειδικευμένης επιχείρησης, η οποία σε εκτέλεση εντολών της ΕΒΕ φροντίζει για την παράδοση των φορτίων στους πελάτες.

Όλα τα παραπάνω αν μελετηθούν και εφαρμοστούν σωστά και ανταγωνιστικά είναι από όλους αποδεκτά, και λειτουργούν όσο οι συνθήκες της αγοράς το επιτρέπουν. Το κρίσιμο χρονικό σημείο τομής, στο οποίο αρχίζει η αρνητική εξέλιξη του κόστους είναι σημαντικό, για την λήψη των αποφάσεων. Η επιλογή πχ να θέσει ΦΙΧ σε κυκλοφορία μια ΕΒΕ στις αρχές της δεκαετίας του 1980, δεν είναι συγκρίσιμη με το 2000, ή το 2013. Σήμερα τα κόμιστρα των ΦΔΧ είναι τόσο χαμηλά, σε σχέση με το κόστος μεταφοράς με ΦΙΧ, που επιβάλλει ακόμα και την διακοπή της κυκλοφορίας των ΦΙΧ κοινού φορτίου. Με την επιλογή αυτή μπορεί η ΕΒΕ να συμβληθεί με μια ΜΕ, και είναι σχεδόν βέβαιο, ότι θα μειώσει αισθητά το κόστος διαθέσεως των προϊόντων της στην τοπική αγορά!

Προσέγγιση της λογιστικής της μεταφοράς των ΕΒΕ και των ΜΕ, ΔΕ

Στο προηγούμενο εξετάσαμε την λογιστική παρακολούθηση των εμπορευμάτων από την θέση της ΕΒΕ. Εκεί έγινε η πρώτη προσπάθεια να αναλυθεί η έννοια της ΛΜ όπως την αντιμετωπίζουν οι πελάτες των ΜΕ. Επρόκειτο επομένως για μία προσέγγιση από την πλευρά των ΕΒΕ, δηλαδή των ληπτών της υπηρεσίας της μεταφοράς. Η ΛΜ στις ΕΒΕ είναι λίγο έως πολύ γνωστή και από την γενική λογιστική. Η μόνη παράμετρος που πρέπει να επισημανθεί είναι:

α) η ανάγκη να εκτελεστούν και λογιστικές εγγραφές, που παρέχουν πληροφορίες για την εκάστοτε θέση του εμπορεύματος.

β) Ταυτόχρονα πρέπει να υπάρχει επίβλεψη και για τις συμβάσεις που έχουν συναφθεί ενδεχόμενα και από τρίτους, για την διακίνηση εν γένει των εμπορευμάτων και των προϊόντων.

Στον αντίποδα αυτών των ΕΒΕ λειτουργούν οι επιχειρήσεις που προσφέρουν τις υπηρεσίες μεταφοράς ή και τις βοηθητικές υπηρεσίες που την συμπληρώνουν. Εάν λάβουμε υπόψη το εύρος των υπηρεσιών αυτών στο σύνολό τους, καθώς και την πολυπλοκότητα των εργασιών και των επί μέρους διαδικασιών που εκτελούνται αντιλαμβανόμαστε την απόλυτη ανάγκη να υπάρχει μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών μια άριστη και ταυτόχρονα άμεση πληροφόρηση.

Η πληροφόρηση αυτή ως είναι αυτονόητο προέρχεται από τους φορείς που ενεργούν ο καθείς από την θέση εργασίας του για την υλοποίηση της μεταφοράς στο σύνολό της. Σε αυτήν την διαδικασία ενδιαφερόμενος τελικός λήπτης της υπηρεσίας είναι όπως πάντα η ΕΒΕ. Ταυτόχρονα όμως η υποχρέωση αυτή επιβάλλει την ενδιάμεση πληροφόρηση και των λοιπών εμπλεκόμενων με οποιαδήποτε ιδιότητα στην μεταφορά.

Η ανάγκη αυτή παρουσιάζεται, διότι θα πρέπει ο κάθε ένας που μεσολαβεί στις διάφορες βαθμίδες και διαδικασίες εκτελέσεως της μεταφοράς, να προετοιμαστεί για την υποδοχή του μέσου μεταφοράς και να οργανώσει έγκαιρα την προώθηση των φορτίων προς τον τελικό προορισμό τους. Η προώθηση αυτή πολλές φορές εκτελείται με το ίδιο μεταφορικό μέσο, πολλές φορές όμως όχι, γιατί χρειάζεται λόγου χάριν μία ενδιάμεση αποθήκευση, ή κάποια επεξεργασία του φορτίου, ή ακόμα σε πολλές περιπτώσεις άμεση μεταφόρτωση του φορτίου σε άλλο μέσο μεταφοράς.

Ανεξάρτητα όμως από αυτό το γεγονός η ανάγκη για την ενδιάμεση πληροφόρηση είναι σημαντική και για τις ίδιες τις ΜΕ. Ο λόγος είναι ότι τα μεταφορικά μέσα δεν είναι ανεξάντλητα και πρέπει να οργανώνεται η διαχείριση τους κατά τρόπο ορθολογικό. Οι ΜΕ οφείλουν επομένως να στοχεύουν στην επίτευξη του διπλού επιχειρηματικού τους στόχου.

α) Από την μία πλευρά να διαχειρίζονται τις παραγόμενες υπηρεσίες μεταφοράς ορθολογικά, στα πλαίσια του σκληρού ανταγωνισμού, και
β) από την άλλη να τις προσφέρουν σωστά και με άμεση πληροφόρηση στην επιλεκτική και απαιτητική πελατεία τους.

Για να γίνει αντιληπτή η ΑΜ της ΜΕ θα πρέπει να γίνει μία ευρεία περιγραφή του τρόπου και του χώρου λειτουργίας της ροής των φορτίων. Για να μπορέσει να υλοποιηθεί μια μεταφορά μιας παλέτας 300 χγρ, ή ενός φορτίου 20 τόνων χημικά, από ένα σημείο αποστολής σε ένα άλλο, είναι σήμερα μια διαδικασία καθημερινότητας σε μια ΕΒΕ. Το ίδιο μονότονο είναι και για ένα μεσαίο ή χαμηλόβαθμο στέλεχος μιας ΜΕ. Η μεταφορά όμως είναι μια διαρκώς μεταβαλλόμενη και εξελισσόμενη λειτουργία, μέσα στην οποία δρουν τα

χαμηλόβαθμα στελέχη των επιχειρήσεων. Αυτό συμβαίνει γιατί πρωτίτερα έχουν άλλοι προγραμματίσει και οργανώσει τους συντελεστές της παραγωγής, που πρέπει να λειτουργήσουν για την υλοποίηση έστω και της πιο απλής σύμβασης έργου ή πώλησης:

Η μεταφορά δεν αρχίζει με την παραγγελία κατασκευής του βαγονιού, ή του φορτηγού αυτοκινήτου, ή αντίστοιχα με την κατασκευή των αυτοκινητοδρόμων ή των σιδηροδρόμων! Δεν αρχίζει επίσης με την κατασκευή των αποθηκών ή την εφαρμογή συστήματος ΗΥ για την λογιστική οργάνωση της ΕΒΕ, της ΜΕ, ή της ΔΕ. **Η μεταφορά υπάρχει, εξελίσσεται και λειτουργεί διαχρονικά μέσα στον χώρο και τον χρόνο, ανεξάρτητα από τον βαθμό προσαρμογής της οργάνωσης των λειτουργιών των συμμετεχόντων σε αυτήν.**

Η Ορολογία αλλάζει η μεταφορά παραμένει αναλλοίωτη

Χάραξη και διαχείριση κομβικών σταθμών διελεύσεως

Για να επιτελέσουν τον σκοπό τους οι ΜΕ χαράσσουν και προγραμματίζουν κατά τρόπο λειτουργικό και οικονομικό τις διαδρομές των μεταφορικών μέσων, τους ενδιάμεσους σταθμούς, ως και τα κέντρα περισυλλογής ή μεταφορτώσεων κλπ. Γνωρίζουν ανά πάσα στιγμή την θέση του κάθε οχήματος, το φορτίο που περιέχει, την θέση που βρίσκεται το κάθε μεταφερόμενο είδος εντός του μέσου μεταφοράς και τις προβλεπόμενες ώρες αφίξεως στον κάθε επί μέρους ενδιάμεσο ή τελικό προορισμό. Την διαρκή παρακολούθηση της θέσεως των μεταφορικών μέσων από μία σταδιακά ενημερωμένη βάση δεδομένων της ΜΕ την ονομάζουμε **διαχείριση των κομβικών και τερματικών σταθμών διελεύσεως των μέσων μεταφοράς, ή άλλως και διαχείριση των κέντρων μεταφορτώσεων και αναδιανομής φορτίων.**

Η παραπάνω διαχείριση της υποδομής της μεταφοράς συμπληρώνεται σε διάφορα επιλεγμένα σημεία και από άλλα μέσα μεταφοράς και υπηρεσίες. Οι υπηρεσίες αυτές διακρίνονται:

- α) σε υπηρεσίες τοπικού χαρακτήρα, ως πχ αποθηκείσεων, διανομών, κλπ, και
- β) σε υπηρεσίες αλλαγής του μεταφορικού άξονα, ή ενδεχόμενα και του μεταφορικού μέσου για την συνέχιση της μεταφοράς, προς άλλη κατεύθυνση από αυτήν του προηγθέντος μεταφορικού άξονα.

Παράδειγμα λειτουργίας μεταφορικού άξονα

Για την κατανόηση του μηχανισμού που περιγράψαμε παραπάνω θα δώσουμε ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα μέσα από την πράξη και την καθημερινότητα των εργαζομένων στην μεταφορά. Ας υποθέσουμε ένα μεταφορικό σιδ/κο άξονα από την περιοχή της Κολωνίας της Γερμανίας προς την Κωνσταντινούπολη. Ως είναι αυτονόητο δεν είναι δυνατόν να υπάρχει από

την έναρξη μέχρι τον προορισμό του άξονα αυτού επαρκές μεταφορικό έργο για να προσφερθεί άριστη υπηρεσία μεταφοράς, με συχνά δρομολόγια και ανταγωνιστικές τιμές. Το έργο που προσελκύει ο άξονας αυτός μπορεί να προέρχεται από την Βιομηχανική Ζώνη της περιοχής αυτής, ή επίσης από τα Λιμάνια του Αμβούργου, του Ρότερνταμ κλπ. Για να καθιερωθεί στην αγορά της μεταφοράς ο άξονας αυτός έχει ανάγκη από την τροφοδοσία του με μεταφορικό έργο που αντλείται και από διάφορα ενδιάμεσα σημεία αυτής της διαδρομής.

Προς τον σκοπό αυτό ορίζονται σε ενδιάμεσα κομβικά σημεία της διαδρομής σταθμοί όπου διέρχονται διάφοροι άλλοι μεταφορικοί άξονες, ως πχ ένα κομβικό σημείο στην Ουγγαρία που διασταυρώνεται με διερχόμενο άξονα από την Ουκρανία προς Ιταλία. Ένα αντίστοιχο κομβικό σημείο στην Βουλγαρία με χαραγμένο άξονα από την Ρουμανία προς την Ελλάδα. Τα οχήματα που εκκινούν από την Κολωνία έχουν ως είναι αυτονόητο προορισμούς προς την Ουκρανία, την Ιταλία, την Ελλάδα, την Ρουμανία, την Τουρκία, κλπ. Για αντίστοιχους λόγους υπάρχουν φορτία που διακινούνται στις αντίθετες κατευθύνσεις, δηλαδή πχ από την Ιταλία προς την Τουρκία, την Ουκρανία ή την Γερμανία. Τα διερχόμενα οχήματα από τα σημεία που συναντούνται οι άξονες αυτοί αποκόπτονται από τους συρμούς εάν πρόκειται για σιδ/κά βαγόνια. Εάν αντίστοιχα πρόκειται για ομαδικό φορτίο που μεταφέρεται εντός ενός φορτηγού αυτοκινήτου, ή ενός βαγονιού εκφορτώνεται εντός μίας αποθήκης αναδιανομής φορτίων, που λειτουργεί στην περιοχή.

Λειτουργία και οργάνωση του μεταφορικού άξονα

Στα κομβικά αυτά σημεία αρχίζει πλέον ένας οργανωτικός οργανισμός για την διαχείριση αυτού του μεταφορικού έργου. Η προσπάθεια συνίσταται από τεχνικής πλευράς, δηλαδή σε ότι αφορά στην μεταφορά φορτίων, στην ανεύρεση, τον συντονισμό και την φόρτωση των μεταφορικών μέσων, που θα ναυλωθούν για την παραπέρα προώθηση των αποστολών. Επιπλέον αυτών και για την ενημέρωση και των λοιπών συνεργαζομένων μεταφορικών επιχειρήσεων συντάσσονται νέα έγγραφα μεταφοράς, δηλαδή συμβάσεις έργου όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο. Από την πλευρά της μεταφοράς αξιών επιβάλλεται να καταχωρηθούν στην βάση δεδομένων οι μεταβολές που έλαβαν χώρα για την προώθηση των φορτίων, με σκοπό την ενημέρωση της πελατείας των ΜΕ, που έχει κωδικό πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές. Το πλέον ουσιώδες όλων όμως είναι η αναγραφή στο πεδίο των επισυναπτομένων εγγράφων (των συνημμένων) του σώματος της σύμβασης έργου των εμπορικών εγγράφων που συνοδεύουν το εμπόρευμα.

Σημαντική παράμετρος στην επίβλεψη αυτή αποτελεί μεταξύ άλλων και η διαρκής καταγραφή των φορτηγών στους διάφορους σταθμούς της διαδρομής, που βρίσκονται σταθμευμένα σε αυτούς για διάφορους λόγους. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε ορισμένους από τους λόγους αυτούς, ως πχ:

α) την έλλειψη μεταφορικού έργου τοπικού χαρακτήρα, για παραδόσεις και παραλαβές φορτίων,

β) την είσοδο του φορτηγού σε συνεργείο επισκευής,

γ) την καθυστερημένη άφιξη του προς μεταφορά φορτίου κλπ.

Η απεικόνιση αυτή των μεταφορικών μέσων και των φορτίων δεν έχει σαν στόχο να μεταβάλει τα προκαθορισμένα κομβικά σημεία διελεύσεως που δραστηριοποιείται η επιχείρηση στον επιλεγμένο μεταφορικό άξονα που έχει χάραξει, οργανώσει και εκμεταλλεύεται.

Η χάραξη ή η αναδιοργάνωση των κομβικών σημείων μελετάται, προγραμματίζεται, και

οργανώνεται εκ των προτέρων για την μεσοπρόθεσμη υλοποίηση του σκοπού της ΜΕ. Με τον τρόπο αυτό η σύγχρονη ΜΕ εμφανίζεται στην αγορά με στόχο να καλύψει τις άμεσες ανάγκες του μεγάλου μεταφορικού έργου της πελατείας, σε αυστηρά οργανωμένες διαδρομές. Ως είναι αυτονόητο οι άξονες αυτοί και τα κομβικά σημεία διελεύσεως είναι απόλυτα προκαθορισμένα, έχουν γίνει συμβάσεις με τους επί μέρους εμπλεκόμενους στην υλοποίηση της μεταφοράς στο σύνολο της διαδρομής. Η αξιοπιστία της κάθε επιχειρήσεως επιβάλλει να τηρούνται απαρέγκλιτα έτσι ακριβώς όπως έχουν προσφερθεί στον πελάτη – λήπτη του συνολικού πακέτου της διακίνησης των φορτίων.

Η χάραξη αυτών των αξόνων δεν είναι σε καμιά περίπτωση εύκολη υπόθεση. Απαιτείται άριστη γνώση της αγοράς και του ανταγωνισμού, διενέργεια δοκιμαστικών φορτώσεων και αποστολών ή ακόμα και συνδρομή του πελάτη στην ανάληψη από κοινού του κόστους της οργανώσεως, προγραμματισμού και προετοιμασίας εκτελέσεως του έργου αυτού. Πάνω από όλα όμως απαιτείται διαρκής έλεγχος για την αποδοτικότητα των αξόνων και η προσαρμογή ή η βελτίωσή τους όπου ενδεχόμενα παρουσιάζεται ανάγκη. Οι κύριοι λόγοι που επιβάλουν την προσαρμογή και την βελτίωση των αξόνων είναι ο ανταγωνισμός, οι υποδομές, οι πολιτικές αστάθειες, η εξέλιξη της τεχνολογίας, το κόστος λειτουργίας, και βέβαια οι κάθε είδους εμπορικές ανταλλαγές. Αυτές επιφέρουν διαρκείς μεταβολές στην αποκαλούμενη στο παρόν σαν ροή φορτίων.

Τον μεταφορικό άξονα αιτούνται οι μεγάλοι πελάτες των σιδ/μων για την διενέργεια καθαρά σιδ/κών ή ΣΜ στα πλαίσια των κοινών δρομολογιακών συσκέψεων. Ο πελάτης λαμβάνει από τον σιδ/μο τον αριθμό και τις απαραίτητες τεχνικές πληροφορίες της αμαξοστοιχίας και τα ωράρια των δρομολογίων της. Οι σιδ/μοι εκπονούν στην συνέχεια τους γραφικούς πίνακες δρομολογίων που τους γνωστοποιούν στου υπαλλήλους της κυκλοφορίας, για να γνωρίζουν τις ανάγκες σε μηχανές έλξης για την δρομολόγηση των τραινών.

Αποσπασματικά ένας πίνακας είναι της μορφής που περιγράφεται παρακάτω.

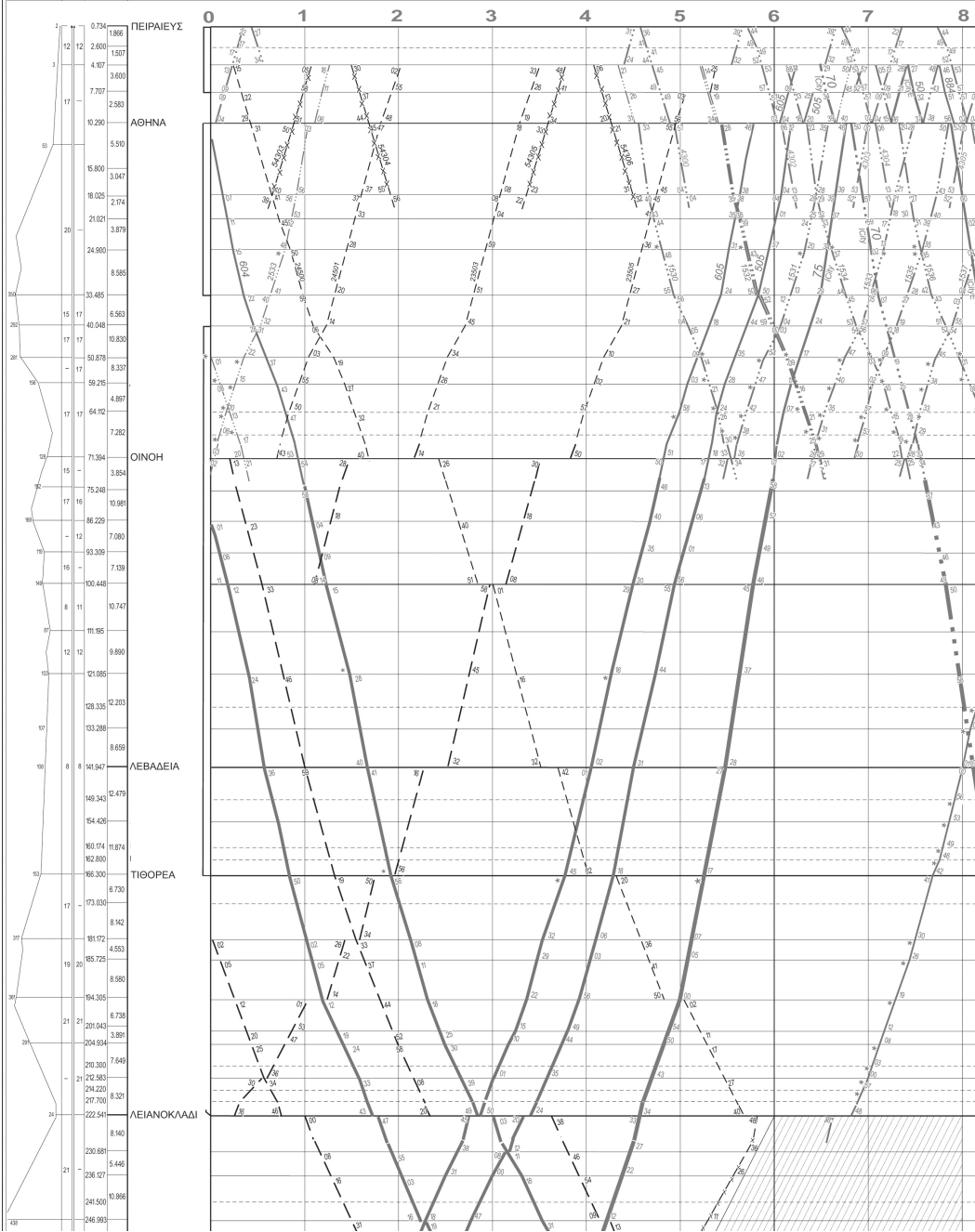
ΤΥΧΑΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ

ΓΡΑΦΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ

ΚΑΤΑ
ΜΗΚΟΣ
ΤΟΜΗ

Μεγέθη
σημείων
σταθμών
σταθμικών
Αποστάσεις
σταθμικών
σημείων

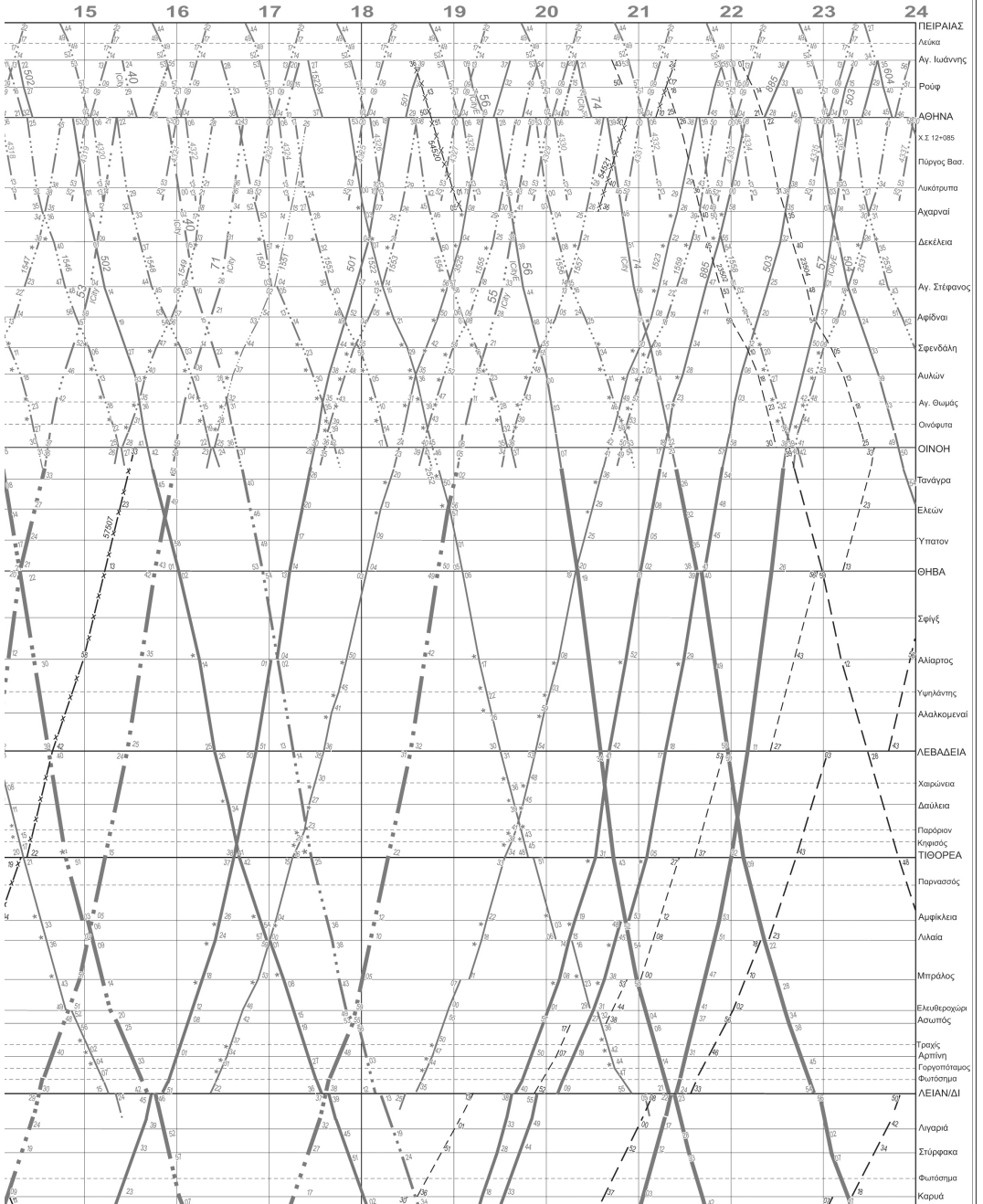
ΣΤΑΘΜΟΙ
ΚΑΙ
ΣΤΑΣΕΙΣ



ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

H

ΣΤΑΘΜΟΙ
ΚΑΙ
ΣΤΑΣΕΙΣ



Στο προηγηθέν σαλόνι σχεδιάσαμε στις δύο σελίδες ένα πίνακα δρομολογίων, για να υπάρξει μια εικόνα περί τίνος πρόκειται. Ο σκοπός της απεικόνισης είναι να καταστεί σαφές ότι οι σιδ/κοι συρμοί κινούνται με απόλυτη ακρίβεια ωραρίων και χρόνου διελεύσεως από σταθμό σε σταθμό είτε αυτός είναι μεθοριακός, είτε όχι.

Στην κάθετη στήλη αναφέρονται οι σταθμοί διελεύσεως. Στην οριζόντια σειρά αναφέρονται οι ώρες της διελεύσεως ή όπου μπορεί να σταθμεύσει για λίγο, ή να διέλθει μια αμαξοστοιχία. Είναι αυτονόητο ότι στα σημεία αυτά συγκαταλέγονται και οι διάφοροι σταθμοί ενδιάμεσων ή τελικών προορισμών. Οι χαράξεις που σχεδιάζονται εντός του πίνακα απεικονίζουν στην εκάστοτε συνισταμένη την θέση που προβλέπεται να κυκλοφορεί την στιγμή εκείνη η κάθε αμαξοστοιχία. Οι γραφικοί πίνακες των δρομολογίων των δικτύων είναι πυκνότατοι και περιλαμβάνουν πολλές δεκάδες, ή ίσως και εκατοντάδες δρομολόγια ημερησίως.

Το κάθε δίκτυο συντάσσει τους δικούς του πίνακες, οι οποίοι σε ότι αφορά στην διεθνή κυκλοφορία αρχίζουν:
από τους εμπορευματικούς σταθμούς
από τους σταθμούς ΣΜ
από τα εμπορευματικά κέντρα
και τερματίζουν στα σύνορα, ή και αντίστροφα.

Σε ότι αφορά στην διέλευση ενός συρμού δια μέσω ενός δικτύου οι πίνακες αρχίζουν:

Από ένα μεθοριακό σταθμό εισόδου και τερματίζουν σε ένα μεθοριακό σταθμό εξόδου, ή και αντίστροφα. Αντίστοιχοι πίνακες εκπονούνται και για τις ΣΜ. Σε ότι αφορά στις εταιρείες οδικών μεταφορών, ή στις ΔΕ δεν συντάσσονται αντίστοιχα ακριβείς πίνακες δρομολογίων. Οι άριστα οργανωμένες εταιρείες του είδους αυτού προβάλλουν μόνο τις εβδομαδιαίες αναχωρήσεις και τηρούν ταυτόχρονα λογιστική μεταφοράς, για να έχουν εικόνα της θέσεις των μεταφορικών μέσων που εκμεταλλεύονται.

Η Λογιστική των ΕΒΕ και ΜΕ υπό το πρίσμα της μεταφοράς

Η απεικόνιση επομένως στην βάση δεδομένων μιας ΜΕ της διαχείρισης των μεταφορικών μέσων και των σταθμών διελεύσεως από το σημείο περισυλλογής των εμπορευμάτων, μέχρι την παράδοση τους στον τελικό προορισμό και παραλήπτη, αποτελεί για εμάς την βάση της ορθολογικής λειτουργίας της ΜΕ. Αυτήν ακριβώς την λειτουργία περιγράφουμε. Τα διάφορα συνθήματα που πλουσιοπάροχα αναγράφονται σήμερα στα πλαϊνά των φορτηγών, ή στις διαφημιστικές εκστρατείες και τα έντυπα διαφόρων επιχειρήσεων δεν μας ενδιαφέρουν. Η κάθε είδους αναγραφή δεν σημαίνει το παραμικρό, γιατί απλά δεν έχει σχέση με την πραγματικότητα και το αντικείμενο των υπηρεσιών που παρέχουν αυτά τα σκόρπια φορτηγά και οι επιχειρήσεις τους.

Η αποσπασματική μεταφορά μεμονωμένων φορτίων σε κλάσματα της συνολικής διαδρομής από τον τόπο παραγωγής ή προελεύσεως στον τελικό καταναλωτή ή το κατάστημα λιανικής κλπ του εμπορεύματος που μετακομίζει, χαρακτηρίζει μόνο την μικρή ΜΕ, η οποία έχει ανεπαρκείς και περιορισμένες δυνατότητες. Οι επιχειρήσεις αυτές εκτελούν μικρής εκτάσεως μεταφορικό έργο τοπικού χαρακτήρα, για λογαριασμό πάντα της επιχειρήσεως που οργανώνει και παρακολουθεί λογιστικά από πόρτα σε πόρτα τα φορτία της τροφοδοσίας αποθηκών και καταστημάτων που της εμπιστεύονται οι μεγάλοι πελάτες της. Η διαφορά μεταξύ των δύο ΛΜ που αναφέραμε, δηλαδή αυτή των ΕΒΕ και αντίστοιχα αυτή των επιχειρήσεων οργάνωσης μεγάλων μεταφορικών δικτύων είναι πολύ σημαντική και συγχρόνως δυσδιάκριτη.

Στην μία περίπτωση έχουμε μία βάση δεδομένων της κυκλοφορίας των μεταφορικών μέσων των Μ ή των Δ επιχειρήσεων. Στην ουσία δηλαδή έχουμε την παρακολούθηση της **μεταφοράς των φορτίων**. Στην άλλη περίπτωση των ΕΒΕ έχουμε την παρακολούθηση της **μεταφοράς των αξιών** των κωδικών του είδους των μεταφερομένων αγαθών! Η ενημέρωση λοιπόν της ΛΜ της κάθε πλευράς είναι ως εύκολα συνάγεται διαφορετική. Στην μία περίπτωση, σε αυτήν δηλαδή των ΜΕ, αναφέρεται η θέση του μεταφορικού μέσου, περιγράφεται η παρτίδα που περιέχει, ή προβλεπόμενη άφιξη, ή η αποθήκη όπου ενδεχόμενα έχει ενδιάμεσα εναποτεθεί το φορτίο. Στην ουσία δηλαδή πρόκειται για την διαχείριση αλλότριων πραγμάτων τα οποία κατέχουν οι ΜΕ καθ' όλη την διάρκεια της μεταφοράς - μετακόμισης. **Η ενημέρωση δηλαδή της βάσης δεδομένων της ΜΕ με την σταδιακή εξέλιξη των φάσεων της μετακόμισης των πραγμάτων δεν είναι τίποτα άλλο από την τήρηση και ενημέρωση ενός είδους λογαριασμών τάξεως!**

Στην άλλη περίπτωση όμως των ΕΒΕ διενεργείται μια λογιστική εγγραφή. Η εγγραφή αυτή απεικονίζει οργανωτικά καταρχήν την εκάστοτε θέση του αγαθού εκ της ονομασίας του κινούμενου λογαριασμού. Στην ουσία δηλαδή καταχωρείται μία εγγραφή αντιλογισμού η οποία αντικατοπτρίζει την καταχώρηση της εκάστοτε θέσης του εμπορεύματος στην βάση δεδομένων της ΜΕ, από την οποία και αντλεί την πληροφορία. Το κλειδί που συνδέει τις πληροφορίες αυτές μεταξύ των ΜΕ και των πελατών τους είναι ο εκάστοτε **αριθμός αναφοράς ή μερίδας**, με τον οποίο αριθμούν τον φάκελο που ανοίγουν οι ΕΒΕ για να παρακολουθούν την σύμβαση της κάθε προμήθειας ή πώλησης που ενεργούν. Ταυτόχρονα όμως παραθέτει στις επιχειρήσεις αυτές και οικονομικές ή και φορολογικές κλπ πληροφορίες, γιατί ως γνωστό η διπλογραφική καταχώρηση μιας λογιστικής εγγραφής διενεργείται μεταξύ άλλων και για την χρηματοοικονομική απεικόνιση των **ποσοτήτων και των αξιών εις χρήμα** των συγκεκριμένων εμπορευμάτων.

Η χρησιμότητα της ΛΜ στις ΕΒΕ και ΜΕ

Με τον τρόπο αυτό παρακολουθούν οι ΕΒΕ το απόθεμα που υπάρχει από τον κάθε κωδικό αναφοράς στο ράφι ή την αποθήκη ενός καταστήματος λιανικής,

ή αν υπάρχει απόθεμα στην κεντρική αποθήκη. Ταυτόχρονα όμως έχει πρόσβαση και γνωρίζει ποιοι κωδικοί αναφοράς είναι επί φορτηγών και μετακομίζουν, ακόμα και σε ποια θέση στην επιφάνεια φορτώσεως του οχήματος βρίσκεται η παρτίδα, ή το μέγεθος της μεταφερόμενης ποσότητας. Επιπλέον τούτων δύναται να γνωρίζει τις ανάγκες για την τροφοδοσία του κάθε καταστήματος, τις παραγγελίες προς τους προμηθευτές των νέων αγορών που είναι σε εξέλιξη, τις προβλεπόμενες ημερομηνίες παραδόσεως προς αποστολή, τις αναμενόμενες ημερομηνίες αφίξεων, κλπ.

Πέραν αυτών η βάση δεδομένων της ΜΕ παρακολουθεί αποκλειστικά και μόνο τα δικά της μεταφορικά μέσα, τα ιδιόκτητα ή και αυτά που τυχόν έχει ναυλώσει και εκμεταλλεύεται για την κάλυψη των αναγκών της. Αντίθετα με αυτό η βάση δεδομένων της ΕΒΕ παρακολουθεί την διακίνηση όλων των παρτίδων της, μέσα από τις βάσεις δεδομένων όλων των λοιπών συνεργαζόμενων με αυτήν μεταφορικών ή αποθηκευτικών επιχειρήσεων. Με αυτές έχει συνάψει χωριστές συμβάσεις έργου για την κάλυψη των συνολικών αναγκών της για την διακίνηση των φορτίων. Αυτό σημαίνει επιγραμματικά ότι ο θεωρητικός όρος «**δίκτυο τροφοδοσίας της αγοράς**», δηλαδή η παραγωγή, η μεταφορά, η αποθήκευση και η παράδοση είναι μία δυναμική λειτουργία αποκλειστικά και μόνο των ΕΒΕ.

Για την υλοποίηση των σκοπών αυτής της λειτουργίας είναι υποχρεωμένες οι ΕΒΕ να αναθέτουν ένα μέρος των διαφόρων φάσεων των παραπάνω λειτουργιών σε τρίτες εξειδικευμένες προς τούτο επιχειρήσεις. Η ανάθεση λοιπόν του συνολικού πακέτου της διακίνησης όλων των φορτίων μιας μεγάλης ΕΒΕ σε μία μόνο ΜΕ, ή αποθηκευτική επιχείρηση, που αυτοπροβάλλεται ότι είναι σε θέση να την αναλάβει, δεν είναι εφικτή. Αυτό γιατί θα ήταν εκ προοιμίου μία κακοδιαχείριση και θα κόστιζε σε όλους συγκριτικά πολλαπλάσιες δαπάνες, καθυστερήσεις, δυσλειτουργία και ζημιές. Αν αντίθετα ανατεθεί το συνολικό έργο σε μία ΔΕ, τότε πλέον τα δεδομένα αλλάζουν, με την προϋπόθεση βέβαια ότι θα πρόκειται για μια σοβαρή μεγάλη και αξιόπιστη ΔΕ.

Οι βάσεις των δεδομένων της διακίνησης των φορτίων εντός μιας ΕΒΕ συμπεριλαμβάνει όλες τις πληροφορίες που αντλούνται από τις βάσεις δεδομένων πολλών επιχειρήσεων που ασχολούνται έμμεσα ή άμεσα με το αντικείμενο και με τις λειτουργίες που άπτονται της διακίνησης των αγαθών. Από την μία πλευρά έχουμε τους προμηθευτές και τους πελάτες των ΕΒΕ που είναι διασπαρμένοι προς όλες τις κατευθύνσεις όπου υπάρχουν σημεία παραλαβής ή παραδόσεως φορτίων.

Από την άλλη πλευρά έχουμε τις ΜΕ και συναφείς επιχειρήσεις που δεν είναι σε θέση να οργανώσουν ορθολογικά τις μεταφορές προς και από όλα τα προαναφερθέντα σημεία αποστολών και παραλαβών των παρτίδων του συνόλου των πελατών τους. Το πραγματικό αυτό γεγονός επιβάλλει στην αγορά της μεταφοράς να συμμαχούν οι ΜΕ μεταξύ τους, σε τρόπο που τα φορτία της κάθε διαδρομής να τα αναλαμβάνει η ειδικευμένη και οργανωμένη

σε αυτόν τον άξονα ΜΕ. Σε όλο αυτό το πλέγμα των συμβάσεων που καταρτίζονται, η διαμεσολάβηση σοβαρών και μεγάλων ΜΕ, ή ΔΕ, είναι καταλυτική και αποφασιστικής σημασίας.

Οι μεγάλοι οργανωτές και εκμεταλλευτές μεταφορικών αξόνων

Στο σημείο αυτό επαναλαμβάνουμε και τους όρους που αναφέρονται στα σημεία παραγωγής και κατανάλωσης των αγαθών που αναφερθήκαμε στις σιδ/κες μεταφορές και στις ΣΜ, γιατί έχουν απόλυτη εφαρμογή σε όλες τις διαδικασίες και την οργάνωση της μετακόμισης των φορτίων. Για να γίνει κατανοητή η έννοια του μεταφορικού άξονα θα ήταν φρόνιμο να υπενθυμίσουμε ορισμένες έννοιες που χρησιμοποιήσαμε στα προηγούμενα. Πρόκειται δηλαδή για τις έννοιες Γραμμή, Διαδρομή, και Δρομολόγιο, που αναφέραμε στην σελίδα 126.

Η αγορά της μεταφοράς από την πλευρά των εταιρειών που παρέχουν τις υπηρεσίες τους στις διάφορες φάσεις της ροής των φορτίων είναι πολύ μεγάλη και σύνθετη. Για το σύνολο της μεταφοράς φορτίων επιστρατεύονται μεταξύ άλλων και μεταφορικά μέσα, υποδομές ή και τα λοιπά βοηθητικά μέσα. Η οργάνωση όλων αυτών των συντελεστών της παραγωγής είναι αντικείμενο της οργάνωσης της κάθε επιχείρησης, η οποία ενδεχόμενα διαθέτει δικά της μέσα ή εκμεταλλεύεται ταυτόχρονα και τα μέσα τρίτων.

Γεγονός αναμφισβήτητο παραμένει ότι ουδείς είναι σε θέση να εκτελέσει ορθολογικά το σύνολο των λειτουργιών της μεταφοράς, της αποθήκευσης και της διανομής, για να καλύψει στην αγορά της μεταφοράς το σύνολο του εύρους της ζήτησης των υπηρεσιών που άπτονται της διακίνησης των φορτίων. Ο λόγος είναι ότι τα μέσα είναι πάντα περιορισμένα και κοστίζουν μεταξύ άλλων σε σταθερά και μεταβλητά έξοδα, δαπάνες κενών διαδρομών, αδράνειας από έλλειψη έργου, κλπ. Αυτό επιβάλλει την συνεργασία των ΜΕ, σε τρόπο που να διακινούνται τα φορτία για λογαριασμό των ΕΒΕ γρήγορα συντονισμένα και ορθολογικά.

Η ανάγκη αυτή έχει οδηγήσει πολλές εταιρείες στην ανάπτυξη και οργάνωση διαφόρων δικτύων κάθε είδους και τεχνικής χερσαίας μεταφοράς. Το δίκτυο το θέτουν στην διάθεση όλων των ενδιαφερομένων, ανεξάρτητα αν πρόκειται για μεταφορική, βιομηχανική, εμπορική, ναυτιλιακή, ή άλλου είδους επιχείρηση. Στο σημείο αυτό υποχρεούμαστε να διευκρινίσουμε ότι:

μεταφορικός άξονας μεταξύ δύο σημείων είναι το άθροισμα των δρομολογίων, των γραμμών, και των διαδρομών, που κυκλοφορούν τα μεταφορικά μέσα στα πλαίσια της ροής φορτίων. (βλέπε σχετικά και στην σελίδα 126,)

Αντίστοιχα ονομάζουμε:

Μεταφορικό δίκτυο τον μεταφορικό άξονα στον οποίο προσθέτουμε, σε επιλεγμένα σημεία του, επιπλέον και τις λοιπές παρεχόμενες βοηθητικές υπηρεσίες, ως είναι η αποθήκευση, η διανομή, η παράδοση φορτίων, η μεταφόρτωση σε άλλο μεταφορικό μέσο, οι τελωνειακές εργασίες η ανασυσκευασία, επιπλέον αυτών και η συνολικά παρεχόμενη υπηρεσία στα εμπορευματικά κέντρα, κλπ.

Πυκνότητα δικτύου σημαίνει ένα αριθμό σημείων παραδόσεως και παραλαβής των φορτίων, τα οποία κυκλοφορούν στο δίκτυο, καθώς και τον τρόπο που αυτά είναι διασπαρμένα στην κάθε διαδρομή.

Παραγωγικότητα του δικτύου είναι στατική έννοια, η οποία αναφέρεται στο έργο που δύναται να εξυπηρετήσει το κάθε δίκτυο, με βάση την υφιστάμενη υποδομή τα δρομολόγια, τα ωράρια, κλπ.

Δυναμικότητα του δικτύου είναι το επιπλέον του κανονικού έργου που δύναται να εξυπηρετήσει λόγω της επιπλέον δρομολογήσεως μέσω μεταφοράς, ή της ταχύτητας των δρομολογίων, ή της χρήσης καλύτερης ποιότητας μέσων μεταφοράς, κλπ.

Αξιοπιστία του δικτύου είναι η αυστηρή τήρηση της ποιότητας των υπηρεσιών που υπόσχεται. Εδώ πρόκειται για την θεμελιώδη προϋπόθεση της ΜΕ για την συνεργασία με τις ΕΒΕ. Ο λόγος είναι κατά τα γνωστά, ότι η αξιοπιστία και ο χρόνος μεταφοράς, αποτελούν τους βασικούς παράγοντες κόστους της αποθήκευσης, και του κόστους του χρήματος που δεσμεύεται από την διατήρηση μεγάλου αριθμού αποθεμάτων.

Δεν θα μπορούσε άλλωστε να γίνει και διαφορετικά γιατί η εξειδίκευση σε ένα τρόπο μεταφοράς και η συγκέντρωση του έργου σε αυστηρά προκαθορισμένους τόπους και διαδρομές είναι οργανωτικά επιβεβλημένα. Η παραπέρα μετακόμιση του φορτίου μέσω μεταφορικών αξόνων, που είναι άριστα οργανωμένοι, αποτελεί την προϋπόθεση της βιώσιμης λειτουργίας της σύγχρονης ΜΕ. Τις επιχειρήσεις αυτές τις ονομάζουμε **εκμεταλλευτές μεταφορικών αξόνων**. Οι ίδιες αυτές μεταφορικές εταιρείες προβάλλονται στην αγορά της χερσαίας μεταφοράς παραθέτοντας, με το δίκαιο τους, στον διακριτικό τίτλο τους, την εμπορική τους επωνυμία, ή και στην διαφημιστική τους εκστρατεία και την λέξη **«Operator» ή «Transport Operator»**.

Η χάραξη, ο προγραμματισμός των δρομολογίων και η αποκλειστική εκμετάλλευση από μία επιχείρηση περισσότερων του ενός αξόνων είναι ένα πολύ τολμηρό εγχείρημα, γιατί θα πρέπει να διασφαλιστούν σημαντικοί παράγοντες που θα εγγυηθούν την βιωσιμότητα του νέου αυτού μεταφορικού άξονα. Θα πρέπει δηλαδή να μελετηθεί ο όγκος του έργου που διακινείται στην γραμμή αυτή, ο βαθμός της ανταγωνιστικότητας σε σχέση με υφιστάμενους άξονες ομοειδών επιχειρήσεων, η άλλους άξονες που διανύουν παραπλήσιες διαδρομές, ή άξονες άλλης τεχνικής μεταφορικών μέσων.

Οι επιχειρήσεις αυτού του μεγέθους και οργανώσεως ειδικεύονται έχοντας κατά βάση υπόψη τους την ροή των φορτίων που καλύπτει τις ανάγκες των ΕΒΕ και τελικά της κατανάλωσης. Ταυτόχρονα μελετούν τον πλέον πρόσφορο και ορθολογικό τρόπο οργάνωσης των αναγκαίων μεταφορικών μέσων, για να καλύψουν τις ανάγκες μιας ομαλής διακίνησης της ροής αυτών των φορτίων. Διευκρινίζεται ότι μεταξύ της **ροής των φορτίων** και του **μεταφορικού άξονα** υπάρχει συνάφεια και αλληλεξάρτηση. Η μία έννοια υπάρχει και λειτουργεί, επειδή ακριβώς υπάρχει και λειτουργεί η άλλη! **Όπως δηλαδή η φύση σχημάτισε την κοίτη του ποταμού που κυλούν τα νερά, έτσι και η ροή φορτίων ανάγκασε τις ΜΕ να οργανώσουν τους μεταφορικούς άξονες για να κυλίσει, δηλαδή να λειτουργήσει, η ροή των φορτίων!**

Αντίθετα με την παραπάνω περιγραφή και διαπίστωση, δεν υπάρχει συνάφεια μεταξύ της έννοιας «ροής των φορτίων» και της «διακίνησης» των φορτίων:

Η έννοια της ροής φορτίων είναι κυρίως τεχνική και εξελίσσεται εντός χρόνου διενεργείας μεταφοράς, δηλαδή το φορτίο κινείται σε μεταφορικό άξονα, με βάση τις συναφθείσες συμβάσεις, στην πορεία του προς τον τελικό προορισμό.

Η έννοια της διακίνησης είναι ευρύτερη και αναφέρεται κατ' αρχήν σε χρόνο στην διάρκεια του οποίου το φορτίο κινείται πάνω στον μεταφορικό άξονα. Επιπλέον όμως και σε ένα ενδιάμεσο χρόνο εκτός διενεργείας μεταφοράς, στην διάρκεια του οποίου το είδος αυτό:

- α) βρίσκεται προσωρινά σε ένα χώρο εναπόθεσης,
- β) υφίσταται μια πρόσθετη εργασία,
- γ) βρίσκεται σε αναμονή αφίξεως του επόμενου μεταφορικού μέσου,
- δ) εκτελούνται σε αυτό τελωνειακές εργασίες,
- ε) γίνεται αντικείμενο δικαστικής διαμάχης, τελωνειακών, ή διοικητικών ελέγχων, κλπ.

Επίκαιρο παράδειγμα για την επιβεβαίωση της παραπάνω γνώμης μας για την ροή των φορτίων αποτελεί η διαρκής προσπάθεια της ΤΡΑΙΝΟΣΣΕ να οργανώσει από μηδενική βάση ένα μεταφορικό άξονα από τον Πειραιά προς και από την Τσεχία. Το έργο της Hewlett Packard καθώς και κάθε άλλης επιχείρησης που θα δηλώσει ενδιαφέρον για την γραμμή αυτή είναι νέο και δεν υπάρχει οργανωμένος μεταφορικός άξονας. Τα φορτία δεν έχουν επομένως αυτήν την στιγμή τρόπο για να διακινηθούν. Το έργο είναι τεράστιο για να χαραχθεί ο μεταφορικός άξονας και να οργανωθούν οι λειτουργίες που απαιτούνται για να λειτουργήσει και σαν μεταφορικό δίκτυο. Να προστεθούν δηλαδή σε αυτόν οι αναγκαίες τερματικές υπηρεσίες στην αρχή και στο τέλος του άξονα. Το όλο εγχείρημα απαιτεί πείρα γνώση και συντονισμό πολλών παραγόντων, πχ:

- α) δημιουργία τερματικού σταθμού στο Ικόνιο και δήλωση του σταθμού αυτού στα διεθνή όργανα των σιδ/μων,
- β) σύμβαση με τα λοιπά σιδ/κα δίκτυα για την χάραξη δρομολογίων,
- γ) καθορισμό τιμών κομίστρων με τα μεσολαβούντα δίκτυα,

δ) ρύθμιση των τελωνειακών θεμάτων από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να αναγνωριστεί ως ΕΟΦ και να μπορεί να στέλνει συρμούς από τον Πειραιά, ή να παραλαμβάνει συρμούς από τους BDZ (βουλγαρικούς σιδηροδρόμους) στον Προμαχώνα,

ε) Προμήθεια ή μίσθωση του αναγκαίου αριθμού βαγονιών, ή και μηχανών έλξης,

στ) εξασφάλιση φορτίων επιστροφής προς τον Πειραιά, για την αποφυγή κενών διαδρομών. Αυτό θα προέλθει μεταξύ άλλων και με την προσέλκυση έργου από την κεντρική Ευρώπη προς την Κίνα, το οποίο διεκπεραιώνεται τώρα μέσω της Βόρειας Ευρώπης.

ζ) οργάνωση ΛΜ και λογιστικού διαδικτύου, μεταξύ των εμπλεκομένων, για την σύναψη των συμβάσεων, την έκδοση των εγγράφων μεταφοράς, την παρακολούθηση της θέσης των βαγονιών, τις τελωνειακές διαδικασίες, την χρέωση του πελάτη, κλπ.

Η άποψη μας για την έννοια «ροή» στην αγορά της μεταφοράς

Όταν αναφερόμαστε στο παρόν στην έννοια «ροή» δεν εννοούμε κάποια συγκεκριμένη

επιχείρηση, πρόσωπο ή φορέα, ή πολύ περισσότερο τα μέσα μεταφοράς. Με βάση τις απόψεις μας **ροή είναι η χάραξη των μεταφορικών αξόνων που αρχίζουν στους τόπους παραγωγής ή βιομηχανικής αποθήκευσης, διέρχονται από εμπορικές αποθήκες, ή χώρους ενδιάμεσης αποθήκευσης, ή αναδιανομής και τερματίζουν σε τόπους κατανάλωσης.** Ο κάθε επιστήμονας αναλύοντας με τον δικό του τρόπο τις λειτουργίες αυτές μπορεί να δώσει τους σχετικούς ορισμούς και τις διευκρινήσεις του.

Η λέξη «ροή» πάντως χρησιμοποιήθηκε από τον Βιομηχανικό Λογισμό ήδη από την δεκαετία του '60. Η έννοια «ροή» χρησιμοποιήθηκε εκείνη την εποχή, μεταξύ άλλων και για την διάκριση της διαδικασίας παραγωγής, αν δηλαδή:

α) η παραγωγή εκτελείται σε διάφορες φάσεις, ή περισσότερες της μιας δράσεις. Στην περίπτωση αυτή το υπό βιομηχανοποίηση προϊόν έχει την δυνατότητα να εμφανιστεί και σαν μισοτελειωμένο, ή

β) ενδεχόμενα πρόκειται για παραγωγή μιας συνεχούς ροής, καθώς και μιας **αυτοτελούς δράσης.** Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι το υπό βιομηχανοποίηση προϊόν δεν εμφανίζεται ως μισοτελειωμένο, αλλά προωθείται συνεχώς για παραπέρα κατεργασία, μέχρι να παραχθεί ολοσχερώς. Το προϊόν εμφανίζεται τότε αυτοτελώς, από την μια και μοναδική συνολική διαδικασία βιομηχανοποίησης που υποβλήθηκε!

Η παραπάνω έννοιες είναι σημαντικές γιατί έχουν άμεση σχέση και με την αποθήκευση. Ο λόγος είναι ότι τα προϊόντα που παράγονται με συνεχή ροή, πχ οδοντόκρεμες, δεν δύνανται να αποθηκευτούν ως μισοτελειωμένα. Αντίθετα άλλα προϊόντα ως πχ ηλεκτρικές συσκευές έχουν την δυνατότητα να αποθηκευτούν, για διάφορους τεχνικούς ή εμπορικούς λόγους, σε μια

ενδιάμεση φάση της παραγωγής τους. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται και τα προϊόντα, που μεταφέρονται σαν μισοτελειωμένα σε μια άλλη παραγωγική μονάδα, για να συνεχιστεί εκεί η ολοκλήρωση της παραγωγής τους.

Στην μεταφορά αξιών και φορτίων δεν συμβαίνει κάτι αντίστοιχο με την συνεχή ροή της βιομηχανικής παραγωγής, ή με την «ροή των αγαθών» της θεωρίας. Αυτό διότι η μεταφορά εξελίσσεται σταδιακά, με την αλληλουχία εκτέλεσης συμβάσεων έργου και πώλησης. Πρόκειται δηλαδή για **αυτοτελείς δράσεις**, που διαδέχεται η μία την άλλη και προκαλούν λογιστικές εγγραφές. Το γεγονός αυτό επιβάλλει όταν χρησιμοποιείται η λέξη «ροή» να συνοδεύεται από διευκρινίσεις, άλλως ανάγεται στην θεωρία και στην μακροοικονομία. Το θέμα αυτό το διευκρινίσαμε επαρκώς, διαστέλλοντας στην αρχή του τρίτου μέρους την έννοια μεταφορά, από την έννοια μεταφορές.

Στον ορισμό της μεταφοράς στην σελίδα 215 αναφέραμε ότι η μεταφορά είναι ένα **σύνολο** δραστηριοτήτων, κλπ, που προκαλούν λογιστικά γεγονότα. **Αυτό σημαίνει ότι η κάθε επί μέρους δράση για την ολοκλήρωση της μεταφοράς, πρέπει να οργανώνεται και να διερευνάται επισταμένα. Η δράση για την εκτέλεση της μεταφοράς από οπουδήποτε και αν προσφέρθηκε, από την στιγμή που προκαλεί λογιστικό γεγονός, θεωρείται ως αυτοτελής και πρέπει να καταχωρείται φορολογικά ή να απεικονίζεται με οργανωτικές εγγραφές στα λογιστικά βιβλία!**

Για τον λόγο αυτό εμείς κρατάμε μόνο ένα κύριο γνώρισμα, ότι περιγράφουμε την «ροή» στην πράξη. Δηλαδή περιγράφουμε τις συναλλαγές μεταξύ των επιχειρήσεων, που έχουν σαν αντικείμενο τις συμβάσεις, οι οποίες καταρτίζονται για την πώληση των εμπορευμάτων, καθώς και τις συμβάσεις για την κυκλοφορία των μέσων μεταφοράς και των φορτίων εντός των μεταφορικών αξόνων.

Το γεγονός ότι η δράση εκάστου των συμμετεχόντων για την ολοκλήρωση της μεταφοράς αξιών και φορτίων **είναι αυτοτελής**, σημαίνει ότι ο καθένας εκτελεί ολοσχερώς το έργο που έχει συμβληθεί και αναλάβει και προετοιμάζει ταυτόχρονα την δράση του αμέσως επόμενου εμπλεκόμενου. **Στην ουσία πρόκειται για αυτό που ονομάσαμε «μεταφορά από οργανωτικής πλευράς»!** (βλ. 259)

Παραδείγματα αυτοτελών δράσεων συμμετεχόντων στην μεταφορά:

- α) έκδοση τιμολογίου πώλησης,
- β) εντολή ανάληψη ποσότητας από την αποθήκη,
- γ) έκδοση εγγράφων μεταφοράς, σύναψη σύμβασης με τον μεταφορέα,
- δ) προετοιμασία και αποστολή εμπορεύματος, αναγγελία αναχώρησης στον πελάτη.
- ε) επιβεβαίωση τραπέζης για λήψη εμβάσματος για την εξόφληση του τιμ. πώλησης.

στ) εξόφληση της καθαρής φορτωτικής του Μ, μετά την παράδοση του φορτίου.

ζ) παραλαβή τελωνισμένου εμπορεύματος με βάση τα έγγραφα του εκτελωνιστή, κλπ.

Από τα ενδεικτικά παραδείγματα συνάγεται ότι η ορθολογική οργάνωση της μεταφοράς στηρίζεται στις αυτοτελείς δράσεις. Οι δράσεις αυτές επιβάλουν κατά τα γνωστά την διενέργεια λογιστικών εγγραφών. **Αυτό εμείς το ονομάσαμε «λογιστική της μεταφοράς»**, η οποία εντάσσεται στην ευρύτερη λειτουργία που αποκαλέσαμε «διαχείρισης της χερσαίας μεταφοράς». Αυτός ήταν και ο τίτλος της προηγούμενης έκδοσης. Επειδή η χερσαία μεταφορά εκτελείται με σχεδιασμό και εντός του πλαισίου του βιομηχανικού λογισμού, ονομάσαμε το παρόν έργο με τον ευρύτερο όρο: «επιχειρησιακός λογισμός χερσαίας μεταφοράς». Η μεταφορά επομένως είναι ένα προϊόν «σχεδιασμένης κατά φάση παραγωγής και κοστολόγησης», με δύο περιπτώσεις ολοκλήρωσης των φάσεων:

α) Με ανάληψη του κόστους όλων των φάσεων από μια επιχείρηση μέχρι την ολοσχερή ολοκλήρωση όλων των αυτοτελών δράσεων, πχ από τον πωλητή ή τον αγοραστή,

β) Με ανάληψη μέρους των φάσεων από τον πωλητή και παράδοση του φορτίου στον αγοραστή, σαν μισοτελειωμένη παραγωγική διαδικασία, για την ολοκλήρωση των υπόλοιπων φάσεων με δαπάνες του αγοραστή. Ως γνωστό ο προσδιορισμός της φάσης που μετακυλύει ο πωλητής το κόστος μεταφοράς στον αγοραστή, καθορίζεται με βάση τους όρους των INCOTERMS.

Κάθε προσπάθεια επομένως να ερμηνευτεί η έννοια «ροή» δίχως να ληφθούν υπόψη οι αυτοτελείς δράσεις που περιέχει για την εκτέλεση της μεταφοράς, είναι θεωρητική και δεν θα είχε σχέση με την έννοια που της αποδίδουμε στο παρόν έργο μας. Τα λογιστικά γεγονότα μεταφοράς αξιών και φορτίων, καθώς και οι δράσεις που τα προκαλούν, εκτυλίσσονται εντός των μεταφορικών αξόνων μέσα στους οποίους λειτουργεί και η ροή. Η «λογιστική», η «μεταφορά», οι «μεταφορικές καταχωρήσεις» και η «ροή» είναι έννοιες ταυτόσημες και αλληλένδετες, οι οποίες λειτουργούν ταυτόχρονα σαν αναπόσπαστο μέρος ή μια της άλλης. Για τον λόγο αυτό δεν είμαστε σε θέση να αναλύσουμε την λέξη «ροή» με βάση τις αποσπασματικές προσεγγίσεις, ή τον τρόπο και την περίπτωση που την αναφέρουν άλλοι θεωρητικοί επιστήμονες, ή οι φοιτητές στις εργασίες τους.

Άρα με βάση τις απόψεις του παρόντος: Ως **ροή στην μεταφορά** νοείται η αλληλουχία των αυτοτελών δράσεων, που εκτελούνται σε εφαρμογή μικτών διαδοχικών συμβάσεων εντός της αγοράς της μεταφοράς, οι οποίες έχουν ως αντικειμενικό σκοπό την σταδιακή προώθηση και παράδοση του αγαθού στον τόπο και το πρόσωπο που συμφωνήθηκε και την είσπραξη του τιμολογίου πώλησης.

Το θεμελιώδες αξίωμα στην διαχείριση της χερσαίας μεταφοράς, το οποίο αναλύεται στο παρόν είναι, **ότι τα μέσα μεταφοράς πρέπει να επιστρέφουν κενά ή φορτωμένα στην έδρα τους, ή στην αφετηρία του νέου δρομολογίου.** Κατά συνέπεια η «ροή», ή η «ροή των αγαθών», κλπ, πρέπει να διακριθεί από το σημείο έρευνας των ΕΒΕ, αλλά ταυτόχρονα όμως και από το σημείο έρευνας των ΜΕ και των ΔΕ.

Στην ανάλυση αυτή δεν έχει χώρο η θεωρία, γιατί όλοι θέλουν να κερδίζουν από την εργασία τους. Ουδενμία ΕΒΕ στέλνει τα είδη της σε προορισμό που θα είναι άχρηστα με περιορισμένη, ή μηδενική ζήτηση. Ουδενμία ΜΕ οργανώνει ένα μεταφορικό άξονα που δεν πρόκειται σε αυτόν να διακινηθούν φορτία. Η ροή επομένως υπάρχει στην συνείδηση όλων ανεξαιρέτως που ασχολούνται με την μεταφορά. Όλοι την θεωρούν ως αυτονόητη και δεδομένη και για τον λόγο αυτό δεν λαμβάνεται υπόψη στις διαπραγματεύσεις των ΕΒΕ με τις ΜΕ κατά την κατάρτιση των συμβάσεων. **Η διάκριση όμως της έννοιας «ροή» έχει με βάση το παρόν έργο δύο προσεγγίσεις:**

1) Η ροή από την πλευρά της ΕΒΕ

Η μία είναι από την πλευρά των ΕΒΕ, λαμβάνεται υπόψη δηλαδή από την **βιομηχανία και το εμπόριο.** Για τον λόγο αυτό αναλύεται στο να σχεδιάζει την παραγωγή και να μελετά κατά κύριο λόγο τα σημεία παραγωγής και κατανάλωσης. Αυτό σημαίνει ότι η ΕΒΕ αναφέρεται σε φορτία που κινούνται προς μία μόνο κατεύθυνση. Με άλλα λόγια οι ΕΒΕ αναλύοντας την έννοια ροή στις επιλογές για την διακίνηση των εμπορευμάτων τους, έχουν κατά νου μόνο την **μεταφορά αξιών.**

Πρόκειται δηλαδή για μια επί μέρους:

- Α) λειτουργία διοχετεύσεως των προϊόντων στην αγορά,
- Β) άλλως για μια λειτουργία οργανώσεως των πωλήσεων,
- Γ) άλλως για τον τελικό σκοπό της κάθε ΕΒΕ να τροφοδοτήσει την αγορά με τα είδη της,
- Δ) άλλως σαν τον αντικειμενικό σκοπό της ΕΒΕ να σχεδιάσει την παραγωγή και να οργανώσει την κατανομή και την διάθεση των προϊόντων στην αγορά.

Όποιος όρος ή έννοια και να χρησιμοποιείται από τους παραπάνω, ή ενδεχόμενα και ένας άλλος θεωρητικός, ως πχ «εφοδιαστική αλυσίδα», «Logistics», «δίκτυο», «3PL», «οργάνωση διανομών», κλπ μεταξύ των στελεχών μιας ΕΒΕ, πρόκειται πάντα για το ίδιο παραπάνω αντικείμενο της μεταφοράς των αξιών. **Η γνώμη του παρόντος είναι, ότι οι ΕΒΕ πρέπει να αποφεύγουν τον όρο «ροή». Το ορθό είναι να χρησιμοποιείται από τις ΕΒΕ ο όρος «διάθεση»,** δηλαδή «διάθεση των προϊόντων στην αγορά».

Ο **όρος διάθεση** για την ΕΒΕ είναι **μικροοικονομικός** και για να λειτουργήσει έχουν προσληφθεί εργαζόμενοι, οι οποίοι δρουν για την προώθηση των πωλήσεων και την σύναψη των σχετικών συμβάσεων. Προς τον σκοπό αυτό αναλαμβάνει ο καθένας ένα μέρος της εργασίας, ως πχ την επαφή με τους πελάτες, την λήψη παραγγελιών, την διαφήμιση, την είσπραξη των

τιμολογίων, την οργάνωση και τον συντονισμό της διακίνησης των προϊόντων, κλπ. **Συμπεραίνουμε επομένως, ότι ο όρος διάθεση αναφέρεται σε δράσεις εντός των ΕΒΕ, που τους προκαλούν λογιστικά γεγονότα.**

Ο **όρος «ροή»** αντίθετα για την ΕΒΕ είναι **μακροοικονομικός** και θεωρητικός, γιατί η ΕΒΕ **δεν** έχει στον αντικειμενικό σκοπό της την μετακόμιση των εμπορευμάτων. **Άρα η «ροή» είναι θεωρητική έννοια για την ΕΒΕ, γιατί η δράση για την εφαρμογή της στην αγορά δεν προκαλεί για την ίδια λογιστικά γεγονότα!** Πρόκειται για ένα αυτόνοτο αξίωμα - συμπέρασμα, γιατί η δράση για την μετακόμιση των φορτίων εκτελείται από τους εργαζόμενους στην μεταφορά ή στις βοηθητικές υπηρεσίες της μεταφοράς, και όχι βέβαια από τους εργαζόμενους στην ΕΒΕ. Η ΕΒΕ δέχεται απλά τις χρεώσεις των ΜΕ και των ΔΕ για τις υπηρεσίες που της παρασχέθηκαν.

Οι ΕΒΕ εκ του σκοπού τους παράγουν τα προϊόντα και συμβάλλονται με ΜΕ ή ΔΕ για να τα μεταφέρουν, δηλαδή να τα εντάξουν στην ροή των μεταφορικών αξόνων. Με τον τρόπο αυτό από **τεχνικής πλευράς των ΜΕ** θα **«εκβάλλουν στην αγορά»**. Ή άλλως από **εμπορικής πλευράς «θα πλημμυρίσουν την αγορά»**, θα διατεθούν δηλαδή, στους τόπους προορισμού που συμφωνήθηκε. Εκεί υπάρχουν δύο εκδοχές:

α) τα είδη να τεθούν εκ νέου στην διαταγή της ίδιας ΕΒΕ που τα αποκέντρωσε σε αυτόν τον προορισμό, με σκοπό να βρίσκονται σε μία ευνοϊκή θέση στην αγορά, ή

β) να τεθούν στην διαταγή του αγοραστή, για να τα χρησιμοποιήσει για τον σκοπό που τα προμηθεύτηκε.

2) Η ροή από την πλευρά της ΜΕ ή της ΔΕ

Η ροή όμως έχει δυναμική έννοια και αναλύεται επιπλέον και από τις ΜΕ, ή τις ΔΕ, γιατί λαμβάνει υπόψη επιπλέον του δρομολογίου, τα μεταφορικά μέσα, και τον παράγοντα χρόνο. Η ροή φορτίων λειτουργεί εντός χρόνου διενεργείας της μεταφοράς. Επιπλέον λαμβάνει υπόψη τον ρυθμό και τις ποσότητες που εμφανίζονται τα φορτία **και προς τις δύο κατευθύνσεις**, γεγονός που διαπιστώσαμε με το παραπάνω παράδειγμα του υπό σύσταση άξονα της Τσεχίας.

Το κυριότερο από όλα όμως είναι η διαπίστωση ότι οι ΜΕ και οι ΔΕ έχουν πάντα κατά

νου, ότι τα μέσα μεταφοράς πρέπει να επιστρέψουν με κάθε κόστος στην έδρα τους. Άρα αυτό σημαίνει, ότι οι ΜΕ ή οι ΔΕ έχουν κατά νου την **μεταφορά φορτίων**. Σε άλλο σημείο του παρόντος που ακολουθεί θα δοθούν διευκρινήσεις για τις μεταφορές αυτές και θα διακριθούν σε διάφορες κατηγορίες, όπως πχ στις τακτικές, στις έκτακτες, στις εποχικές μεταφορές, τις τριγωνικές, κλπ.

Οι συνθήκες αυτές για την εκτέλεση της μεταφοράς υπαγορεύουν τον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό, καθώς και την στενή συνεργασία που πρέπει να έχουν οι ΔΜ και οι Λογιστές μεταξύ τους για τον σχεδιασμό και την ορθολογική διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου. Σαν ένα απλό καθημερινό παράδειγμα οργάνωσης είναι πχ:

α) η από κοινού φόρτωση ενός οχήματος προς μία διαδρομή, αντί της φόρτωσης και αναχώρησης δύο οχημάτων με μειωμένο φορτίο έκαστο,
β) Αντίστοιχα η παραλαβή από μια βιομηχανική αποθήκη δύο διαφορετικών παρτίδων, εκ των οποίων η μία θα παραμείνει σε προσωρινή εναπόθεση στον αποθηκευτικό χώρο του Μεταφορέα, μέχρις ότου να συμπληρωθεί από την παραγωγική μονάδα η συνολικά προβλεπόμενη ποσότητα της παρτίδας. Ή ενδεχόμενα συμφορτωθεί με άλλα είδη.

Η Θεώρηση χερσαίας μεταφοράς ως σύνολο

Η χερσαία μεταφορά αναλύεται και διαχειρίζεται από τους εμπλεκόμενους με γνώμονα το σύνολο των φορτίων και των μεταφορικών μέσων. Κατά κύριο λόγο η προσοχή στρέφεται στα φορτία που φθάνουν στα λιμάνια της ΕΕ, τα λεγόμενα «**θαλασσινά**». Από την άλλη πλευρά συνυπολογίζονται και τα «**ηπειρωτικά**» φορτία, δηλαδή αυτά που μετακομίζουν από ένα σημείο της Ηπειρωτικής Ευρώπης προς ένα άλλο. Τα θαλασσινά φορτία ανέρχονται στο 70 με 80% περίπου του συνόλου των φορτίων που μετακομίζουν εντός της Δυτικής Ευρώπης.

Για τον λόγο αυτό επηρεάζουν αποφασιστικά και τα φορτία της Ηπειρωτικής Ευρώπης, γιατί λόγω του μεγάλου όγκου τους επωφελούνται ταχύτερων και πυκνότερων δρομολογίων. Αν για παράδειγμα λειτουργεί ένας άξονας ΣΜ από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με φορτία για την Βουλγαρία και την Ρουμανία είναι επόμενο να μετακομίζουν με τον ίδιο άξονα και τα φορτία ελληνικής προελεύσεως, ή προορισμού προς και από τις χώρες αυτές.

Η αγορά όμως συνεχώς μεταβάλλεται και θα ήταν **πχ** ενδεχόμενο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης λόγω κακής λειτουργίας, ή διαφοροποίησης της κατάστασης της αγοράς να κριθεί ακατάλληλο για την προσέγγιση πλοίων που μεταφέρουν φορτία για την Βουλγαρία ή την Ρουμανία. Ένας από τους λόγους ενδεχομένως είναι ότι τα φορτία τα κέρδισε μία άλλη εταιρεία η οποία προσεγγίζει την Ευρώπη με πλοία πολύ μεγαλύτερα, με δυνατότητα μεταφοράς περισσότερων φορτίων διαφόρων τελικών προορισμών.

Αυτό σημαίνει πως τα πλοία αυτά δεν έχουν την δυνατότητα να προσεγγίζουν και άλλα λιμάνια για την εκφόρτωση των φορτίων. Η νέα αυτή εξέλιξη θα σήμαινε ότι κατά πάσα πιθανότητα να έχει επιλεγεί και ένα άλλο λιμάνι **πχ** της ανατολικής Αδριατικής. Από αυτό το λιμάνι αναχωρούν τότε πέραν των φορτίων της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, επιπλέον και φορτία για την Αυστρία ή την Ουγγαρία. Ενδεχόμενα να αναχωρούν από αυτό το λιμάνι και φορτία για την Ελλάδα, στα οποία προστίθενται και άλλα φορτία σε κάποιον σταθμό αναδιανομής των βαγονιών, που προέρχονται από διάφορους άλλους

άξονες πχ εντός της Σερβίας, με τελικό προορισμό μεταξύ άλλων και την Ελλάδα.

Η παραπάνω ανάλυση εγγίζει πλέον τα όρια της μακροοικονομίας, η οποία ερευνά ως γνωστόν τις μεταφορές στο σύνολό τους. Η διαφορά της δικής μας προσέγγισης είναι ότι τα πάντα που περιγράψαμε συμβαίνουν πραγματικά στην αγορά και δεν είναι προϊόν θεωρητικής ανάλυσης. Στην χώρα μας υπάρχει για παράδειγμα το γεγονός της επιθυμίας των κινέζων να εγκατασταθούν στον Πειραιά. Αυτό αποδεικνύει την αλήθεια των συλλογισμών μας. Οι μεταφορικοί άξονες είναι μία **σκακιέρα** στην οποία οι φιγούρες έχουν τον ρόλο των εκμεταλλευτών των διαφόρων μεταφορικών αξόνων. Τα πιόνια είναι οι λοιποί παράγοντες που επηρεάζουν τις αποφάσεις!

Στην αγορά της μεταφοράς διεξάγεται μια διαρκής προσπάθεια να επικρατήσει ο ένας ή ο άλλος εκμεταλλευτής μεταφορικών αξόνων στην κάθε διαδρομή. Ο κάθε ένας εφαρμόζει την βραχυπρόθεσμη καθώς και την μεσοπρόθεσμη πολιτική του, χωρίς όμως να αποβάλλει από τις επιλογές του για την λήψη των αποφάσεων και τον μακροχρόνιο προγραμματισμό του. Προς αυτήν την επιλογή εξαναγκάζεται από διάφορους παράγοντες και από τις προβλεπόμενες εξελίξεις της αγοράς.

Στο πλαίσιο αυτό είναι ενδεχόμενο:

- α) να εκμεταλλεύεται ένα μεταφορικό άξονα για λόγους γοήτρου ή για να έχει επαφή με πελάτες του άλλων διαδρομών, χωρίς να επενδύει σημαντικούς πόρους ή μέσα,
- β) να προσφέρει τιμές γύρο από το οριακό κόστος για να ζημιώνεται ο ανταγωνιστής, μέχρις ότου εξουθενωθεί και αποχωρήσει από τον άξονα.
- γ) να τηρεί τακτική αναμονής να κρατήσει την πελατεία εν όψει μεταβολών στην αγορά, δ) να έχει σχεδιάσει ως μακροπρόθεσμο προγραμματισμό του να μετατοπίσει το έργο του συγκεκριμένου άξονα, σε έναν νέο άξονα που οργανώνει.

Με άλλα λόγια θυσιάζει πρόσκαιρα μία δύναμη στην σκακιέρα της μεταφοράς, για να επιτύχει σε μία επόμενη κίνηση «ματ», να ανακτήσει αυτήν την χαμένη του δύναμη, - μερίδα στην αγορά, - στο πολλαπλάσιο.

Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και στην μεταφορά εντός της Χώρας μας. Η μόνη διαφορά είναι ότι οι αποστάσεις μειώνονται και τα φορτία μικραίνουν. Η επιλογή όμως των μέσων μεταφοράς και των ΜΕ, ή ΔΕ που τα εκμεταλλεύονται τους μεταφορικούς άξονες παραμένει αναλλοίωτη. Εμείς αποφεύγουμε να δώσουμε παραδείγματα από την πράξη, γιατί δεν θα έχουν ιδιαίτερη χρησιμότητα στον αναγνώστη, αντίθετα υπάρχει περίπτωση να τον αποπροσανατολίσουν. Η αγορά της εσωτερικής μεταφοράς είναι ευρύτατα γνωστή και οι ενασχολούμενοι έχουν να αξιολογήσουν πλείστες όσες επιλογές, ως πχ:

- α) χρήση ΦΙΧ, ή ΦΔΧ, ή συγχρόνως και των δύο μέσων μεταφοράς, ίσως και του τραίνου και του πλοίου σε ειδικές περιπτώσεις,

β) φόρτωση και αποστολή από την παραγωγή στον προορισμό που όρισε ο αγοραστής, γ) φόρτωση από την παραγωγή προς μία αποκεντρωμένη αποθήκη της **ίδιας** ΕΒΕ,

δ) φόρτωση και αποστολή προς ένα **αποθηκευτικό χώρο**, η **χώρο φύλαξης ενός τρίτου**, με τον οποίο συνάπτονται διαφόρων ειδών συμβάσεις συνεργασίας,

ε) περισυλλογή του εμπορεύματος από μια ΜΕ, ή οποία θα εναποθέσει το εμπόρευμα σε χώρους της, αναμένοντας εντολές για την παραπέρα διακίνηση του, ή ενδεχόμενα για να το ομαδοποιήσει με άλλα φορτία για την άμεση αναχώρηση του.

στ) αποστολή του εμπορεύματος, ή προϊόντος σε άλλη επιχείρηση για την εκτέλεση μιας πρόσθετης εργασίας σε αυτό, κλπ.

Η οργάνωση μεταφορικών αξόνων από τα σιδ/κα δίκτυα

Οι προϋποθέσεις αυτές επιβάλουν την εξειδίκευση των εκμεταλλευτών μεταφορικών αξόνων σε διαφορετικό τομέα των χερσαίων μεταφορών εκάστου εξ αυτών. Η απλούστερη μορφή είναι αυτή των οδικών μεταφορών. Στην συνέχεια είναι αυτή των σιδ/κών, και τέλος η πλέον δύσκολη και απαιτητική είναι αυτή των ΣΜ. Η χάραξη, ο προγραμματισμός των δρομολογίων και η εκμετάλλευση από μία επιχείρηση περισσότερων του ενός διαφορετικών αξόνων είναι ένα πολύ τολμηρό εγχείρημα. Θα πρέπει να διασφαλιστούν και να προβλεφθούν κατά την μελέτη σκοπιμότητας πολλοί σημαντικοί παράγοντες που θα εγγυηθούν την βιωσιμότητα του νέου αυτού άξονα.

Θα πρέπει δηλαδή κατ αρχήν να μελετηθεί ο όγκος, η ροή και το είδος του έργου που διακινείται στην γραμμή αυτή, η υφιστάμενη υποδομή ως και ο βαθμός της ανταγωνιστικότητας σε σχέση με λειτουργούντες άξονες ομοειδών επιχειρήσεων. Στην συνέχεια θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη η ύπαρξη και η λειτουργία και άλλων αξόνων που διανύουν παραπλήσιες διαδρομές, ή ακόμα και άξονες άλλης τεχνικής μεταφορικών μέσων, κλπ. Πάνω από όλα όμως θα πρέπει να διαπιστωθεί η δυνατότητα συνεργασίας στον άξονα αυτόν με ομοειδείς επιχειρήσεις, χωρίς να υποβόσκει μεταξύ τους ο δόλος, ή ο αθέμιτος ανταγωνισμός.

Διευκρινίζουμε ότι μια επιχείρηση είναι ενδεχόμενο να λειτουργεί τον ίδιο άξονα με δύο διαφορετικές τεχνικές. Να λειτουργεί παραδείγματος χάριν κατά βάσει με οδικές μεταφορές και συμπληρωματικά να διατηρεί στον άξονα και σιδ/κές ή ΣΜ. Αντίστοιχα και οι μεγάλοι πελάτες των εκμεταλλευτών μεταφορικών αξόνων διακινούν τα φορτία τους διαμοιράζοντας (κατανέμοντας) το μεταφορικό έργο σε διαφορετικές τεχνικές ή και ανταγωνιστικούς άξονες. Αυτό αποτελεί μια έξυπνη πλην όμως και μία αρκετά δύσκολη λύση, γιατί έχει τα οφέλη της, έχει όμως και τα μειονεκτήματά της. Για αυτονόητους λόγους δεν αναλύονται στο παρόν, γιατί όπως έχουμε διευκρινίσει δεν επιθυμούμε να αποτελέσει το σύγγραμμα αυτό τίποτα άλλο,

από ένα διαχρονικό τρόπο σκέψης και κριτήριο επιλογών πάνω στην διαχείριση της χερσαίας εμπορευματικής μεταφοράς.

Τα επιτελικά όργανα των σιδ/μων έχουν πλήρη επίγνωση της εξέλιξης των μεταφορών και των αξόνων δια μέσου των οποίων κυκλοφορούν ορθολογικά τα μέσα μεταφοράς. Η ανάπτυξη ενός άξονα στην διεθνή μεταφορά δεν είναι υπόθεση ενός μόνο Κράτους και του δικτύου του. Η σπουδή και η μελέτη για την χάραξη ενός άξονα είναι πρόβλημα και προγραμματισμός από κοινού όλων των εμπλεκόμενων κρατών. Το ζήτημα δεν είναι μόνο τεχνικό, αλλά και νομικό, γιατί το ζητούμενο είναι να γίνει εφικτή η διεθνής μεταφορά με μία μόνο ενιαία σύμβαση. Στο άρθρο 24 της COTIF αναφέρεται ρητά η έννοια «γραμμή», γιατί έτσι μεταφράστηκε η λέξη «Linie». Εμείς την ονομάσαμε «άξονα», γιατί θέλουμε να είμαστε και πρακτικοί και να κυριολεκτήσουμε. Η γραμμή είναι ένα ενιαίο γεωμετρικό σχήμα, δηλαδή δεν είναι διακεκομμένη, γιατί τότε έχουμε «γραμμές»!

Άρα και στην μεταφορά σημαίνει ότι έχουμε να διανύσουμε μια συγκεκριμένη διαδρομή, που αποτελείται από πολλές γραμμές, που τις διανύουν ενδεχόμενα και διαφορετικά μέσα μεταφοράς! Με άλλα λόγια σε ένα άξονα και για την μετακόμιση του ίδιου φορτίου είναι ενδεχόμενο να χρησιμοποιούνται αθροιστικά διαφορετικά μεταφορικά μέσα. Ας μην λησμονούμε ότι ελάχιστες συμβάσεις έργου είναι απλές, με την έννοια ότι το έργο που τα δύο μέρη έχουν συμφωνήσει αποτελεί το αντικείμενο μιας μόνο τεχνικής χερσαία μεταφοράς. Η συντριπτική πλειοψηφία των συμβάσεων στην χερσαία μεταφορά είναι μικτές διαδοχικές, γιατί στην πράξη καταρτίζονται από πολλά πρόσωπα, τα μέσα μεταφοράς είναι ποικίλα, όπως και ποικίλες είναι και οι βοηθητικές υπηρεσίες που τις συμπληρώνουν.

Για μία μεταφορά πχ ενός ε/κ από την Αθήνα στην Μόσχα υπάρχει κατ' αρχήν η σιδ/κη γραμμή από την Αθήνα προς το Sopron. Στην συνέχεια πχ μια γραμμή οδικών μεταφορών προς ένα παραποτάμιο λιμάνι προς τον Εύξεινο Πόντο. Στην συνέχεια μία θαλάσσια γραμμή απέναντι προς το Nonorossijsk, και τέλος σιδ/κή γραμμή προς την Μόσχα. Το άθροισμα των γραμμών αυτών αποτελεί ένα ενδεχόμενο άξονα από την Αθήνα προς την Μόσχα. Αυτό δεν σημαίνει ότι ο άξονας αυτός είναι ανταγωνιστικός από έναν άλλο που θα οργανωθεί με άλλα μέσα μεταφοράς για να διανύσει το κάθε ένα κάποια άλλη γραμμή στην οποία κινείται. Αποφασιστικός παράγων είναι η εκμετάλλευση του ωφέλιμου φορτίου των μεταφορικών μέσων στην κάθε διαδρομή. Η απόσταση μόνη της δεν είναι αποφασιστικής σημασίας για την επιλογή του ενός ή του άλλου άξονα.

Τα πάντα είναι αποτέλεσμα υπολογισμών πάνω στην ορθολογική εκμετάλλευση των μεταφορικών μέσων. Κύριος σκοπός της οργάνωσης του έργου είναι η δυνατότητα της οικονομικής επιστροφής των μεταφορικών μέσων στην έδρα τους! Το παράδειγμα μας έχει σαν σκεπτικό να καταστήσει σαφές, αφ' ενός μεν ότι η μεταφορά οδεύει στην όσο το δυνατόν ενοποίηση των διεθνών νομικών κανόνων που την ρυθμίζουν. Αφ' ετέρου δε ότι ο

στόχος της συνεργασίας των κρατών είναι να διευκολύνει το ένα το άλλο στην αρμονική συνεργασία των ΜΕ, εις τρόπον ώστε να μετακομίζονται τα αγαθά απρόσκοπτα προς όφελος της ελεύθερης αγοράς και του ανταγωνισμού.

Προσέγγιση στο κόστος διανομών των ΦΔΧ

Τα φορτηγά αυτά περισυλλέγουν η παραδίδουν φορτία των πελατών τους. Κατά κανόνα

έχουν συνάψει μια συμφωνία να προσφέρουν το έργο μιας ημέρας έναντι συμφωνημένου μισθώματος. Ανεξάρτητα όμως από αυτό το παραγόμενο έργο από τα φορτηγά που εκμεταλλεύεται διακρίνεται σε τέσσερις κυρίως υπηρεσίες μεταφοράς:

Α) Το φορτηγό εκκινεί από την αποθήκη και διανέμει σταδιακά το φορτίο του έως τις πόρτες των διαφόρων τελικών παραληπτών.

Β) Το φορτηγό μεταφέρει τα πωληθέντα φορτία των διαφόρων παραληπτών σε μία αποθήκη αναδιανομής, από όπου θα μετακομίσουν άμεσα με άλλα φορτηγά προς διάφορες αποθήκες νέων προορισμών, με σκοπό την τελική παράδοση στους παραλήπτες – αγοραστές.

Γ) Το φορτηγό μεταφέρει το φορτίο σε μία αποθήκη όπου παραμένει σε απόθεση αναμένοντας την μελλοντική πώληση, ή μετακόμιση του.

Δ) το φορτηγό μεταφέρει το φορτίο σε ένα χώρο μεταφορτώσεων όπου θα παραληφθεί για να συνεχίσει το δρομολόγιο του μέσω ενός άλλου μεταφορικού άξονα που τον εκμεταλλεύεται άλλη εταιρεία με την οποία έχουν συνεργασία.

Επειδή όμως κατά την διάρκεια της ημέρας μεταφέρουν διάφορες παρτίδες, ο εντολέας τους, που είναι ένας Δ ή ένας αποθηκευτής πρέπει να εξεύρει λογιστικές τεχνικές για τον επιμερισμό του κόστους των διαφόρων παρτίδων που μεταφέρουν τα φορτηγά μέσα στην ημέρα. Ας υποθέσουμε ότι η συμφωνηθείσα ημερήσια αποζημίωση του φορτηγού είναι 210 ΕΥΡΩ. Ας υποθέσουμε επίσης ότι κατά την διάρκεια της ημέρας περισυλλέγει τέσσερις αποστολές αποτελούμενες από 2, 3, 5, και 7 παλέτες η κάθε μία. Αντίστοιχα παραδίδει τρεις αποστολές αποτελούμενες από 4, 6, και 8 παλέτες.

Γίνεται αντιληπτό πως η επιχείρηση πρέπει να κοστολογήσει την κάθε αποστολή χωριστά για να προσφέρει αρχικά την συνολική τιμή προς τον πελάτη. Στην συνέχεια για να χρεώσει τον πελάτη με την σχετική προσαύξηση του κέρδους της. Υπάρχουν διάφορες μέθοδοι που έχουν εφαρμογή σε αυτές τις περιπτώσεις. Σαν βάση αυτών των μεθόδων πρέπει να οριστούν και οι παράγοντες που θα ληφθούν υπόψη για τον επιμερισμό του κόστους των 210 ΕΥΡΩ στις 7 συνολικά παρτίδες που διακινήθηκαν. Με μία πρώτη ανάλυση θα ήταν δυνατόν να ληφθεί υπόψη ως μονάδα για τον υπολογισμό:

- 1) ο χρόνος που δαπάνησε το φορτηγό για την κάθε παρτίδα,
- 2) το βάρος της κάθε αποστολής,

- 3) τα διανυθέντα χιλιόμετρα για την κάθε αποστολή,
- 4) ή τέλος το πηλίκο της διαιρέσεως του ποσού των 210 ΕΥΡΩ δια των συνολικά 35 παλετών του παραδείγματος μας.

Εάν επρόκειτο για ένα δρομολόγιο φορτηγού σποραδικά για τις ανάγκες μιας μικρής επιχειρήσεως, δεν θα ήταν ανάγκη να υπάρχει ανάλυση σε βάθος. Αν όμως πρόκειται για πολλές δεκάδες φορτηγά και εκατοντάδες αποστολές, τότε βέβαια τα δεδομένα διαφέρουν. Χρήζει λοιπόν αναλύσεως σε βάθος, την οποία θα διερευνήσουμε, με βάση την πείρα και τα διεθνώς κρατούντα:

A) Την συνολική χρέωση ανά παλέτα, δηλαδή $210 : 35 = 6$ δεν την προκρίνουμε, γιατί για τις 2 παλέτες πχ ίσως διανύθηκαν πάρα πολλά χιλ. Δεν θεωρείται ως εκ τούτου αντικειμενική.

B) την χρέωση με βάση το βάρος επίσης δεν την προκρίνουμε για τον παραπάνω λόγο.

Τον υπολογισμό όμως με βάση τα χιλ. ή τον χρόνο, τον βρίσκουμε αντιπροσωπευτικό, με βάση ορισμένα κλειδιά μερισμού του κόστους, ως πχ:

1) για τα χιλ. που διανύονται από το φορτηγό. Υπολογίζουμε για την κάθε αποστολή τα χιλ. που θα διάνυε το φορτηγό, αν επρόκειτο να μεταφέρει μόνη την κάθε αποστολή και να επέστρεφε ύστερα στην αποθήκη. Αντίστοιχα ενεργούμε για όλες τις άλλες αποστολές. Αθροίζοντας τα χιλ. έχουμε το συνολικό κόστος που κατανέμονται τα 210 ΕΥΡΩ. Για την ευκολία ας το υποθέσουμε σε 280 χιλ. Με μία απλή μέθοδο έχουμε στην συνέχεια το κόστος ανά χιλ. Πχ $210 \text{ ΕΥΡΩ} : 280 \text{ χιλ.} = 0,75 \text{ ΕΥΡΩ}$ ανά χιλ. Πολλαπλασιάζοντας τα χιλ. της κάθε παρτίδας έχουμε ένα πρώτο επιμερισμό του κόστους των αποστολών αυτού του φορτηγού.

2) Αντίστοιχο υπολογισμό δυνάμεθα να λογαριάσουμε με βάση τον χρόνο διενεργείας της κάθε ημερήσιας μεταφοράς χωριστά. Στην περίπτωση αυτή αν υποθέσουμε ότι το ΦΔΧ εντός 9 ωρών εκτέλεσε όλες τις παραδόσεις και παραλαβές. Αυτό σημαίνει ότι η κάθε ώρα κόστισε $210 : 9 = 23,30 \text{ ΕΥΡΩ}$ η ώρα. Υπολογίζουμε και εδώ πόσο χρόνο θα χρειαζόταν μεμονωμένα για την κάθε παρτίδα και εξάγουμε τα ποσά που αναλογούν στον κάθε πελάτη.

Στην συνέχεια οφείλουμε να ορίσουμε συντελεστές ισοτιμίας ή άλλως συντελεστές βαρύτητας στο παραπάνω κόστος, το οποίο θα αυξομειωθεί ανάλογα με τον αριθμό των παλετών της κάθε παρτίδας, το βάρος τους, την αξία των εμπορευμάτων, κλπ. Το σύνηθες σε αυτές τις περιπτώσεις είναι να εξευρίσκονται οι συντελεστές με βάση τις πραγματικές συνθήκες της κάθε περιοχής που διακινούνται τα φορτία. Η πρακτική υπαγορεύει να διακριθούν οι περιοχές σε δύο κυρίως κατηγορίες:

- A) στις ζώνες που λαμβάνεται υπόψη ο χρόνος και
- B) στις ζώνες που λαμβάνεται υπόψη η απόσταση.

Επιπλέον αυτών βέβαια υπάρχουν και οι λοιποί παράγοντες της αγοράς που παίζουν ένα καθοριστικό ρόλο στην διακύμανση του κόστους και στην διαμόρφωση των τιμών, όπως παραδείγματος χάριν:

- 1) οι τιμές του ανταγωνισμού,
- 2) η προσφορά ικανού αριθμού ΦΔΧ,
- 3) η φύση των εμπορευμάτων,
- 4) η σπουδαιότητα του πελάτη,
- 5) η προσβασιμότητα στο σημείο παράδοσης, ή παραλαβής, κλπ.

Προσέγγιση στο κόστος διελεύσεως αποθήκης

Στο ανωτέρω κόστος παραδόσεων και παραλαβών πρέπει να συμπεριληφθεί αναλογικά και το κόστος της διελεύσεως από την αποθήκη αναδιανομής, ή προσωρινής εναπόθεσης. Μια σύγκριση του κόστους μεταφοράς και του αντίστοιχου κόστους της αποθηκείσεως σε αποθηκευτικό χώρο, μας δίνει την εντύπωση ότι πρόκειται για παράγοντες κόστους που είναι ταυτόσημοι:

- 1) Ο χώρος του μεταφορικού μέσου είναι ταυτόσημος με αυτόν της αποθήκης, γιατί και αυτός διακρίνεται σε επιφάνεια ή όγκο που καλύπτεται από φορτία, και αντίστοιχα σε χώρο που παραμένει ανεκμετάλλευτος.
- 2) Στο κόστος λειτουργίας της αποθήκης καταλογίζεται κόστος βοηθητικών υπηρεσιών, όπως αντίστοιχα καταλογίζεται και στην μεταφορά.
- 3) Στο κόστος λειτουργίας της αποθήκης καταλογίζονται δαπάνες προσωπικού, όπως το αυτό συμβαίνει αντίστοιχα στην μεταφορά.
- 4) Στο κόστος αποθήκης υπάρχουν δαπάνες χώρου, όπως αντίστοιχες είναι οι δαπάνες ενοικίων ή επισκευών και οι αποσβέσεις των μεταφορικών μέσων, κλπ.

Αυτό όμως που είναι κατ' εξοχήν ταυτόσημο είναι το γεγονός ότι συνολικά τα κόστη της εναποθηκείσεως καταλογίζονται και αυτά:

- α) αρχικά στον χρήστη της αποθήκευσης υπηρεσίας,
- β) μέσω του χρήστη στον πελάτη του,
- γ) από αυτόν στο προϊόν,
- δ) δηλαδή τελικά στον αγοραστή των εμπορευμάτων.

Οργανωτικά όμως οφείλουμε να τα διαστείλουμε:

A) **Στο κόστος αποθέσεως** σε μία αποθήκη, που καταλογίζεται σε ότι αφορά στις πρώτες ύλες στην παραγωγή της ΕΒΕ. Σε ότι αφορά στο κόστος πωλήσεων δεν εμβαθύνουμε στο σημείο αυτό, επειδή το κόστος πωλήσεων διακρίνεται:

- α) σε αυτό που δημιουργείται από την ύπαρξη και μόνο των προϊόντων στον χώρο που είναι ταξινομημένα και δημιουργείται **πριν** από την κατάρτιση σύμβασης πώλησης και επιβαρύνει την ίδια ΕΒΕ, και
- β) σε αυτό που προκαλείται **σε εκτέλεση των όρων της σύμβασης πώλησης** και επιβαρύνει τον πωλητή ΕΒΕ, ή τον αγοραστή με βάση την σύμβαση που καταρτίστηκε.

Β) **Στο κόστος διελεύσεως** δια μέσου μιας αποθήκης αναδιανομής, ή ίσως και προσωρινής εναπόθεσης, που είναι κόστος μεταφοράς, το οποίο καταλογίζεται στις πωλήσεις. Το κόστος αυτό καταλογίζεται μέσω της σύμβασης έργου, μεταξύ Μ και πελάτη και επιβαρύνει πάντα την μετακόμιση των φορτίων της συγκεκριμένης παρτίδας.

Στο σημείο αυτό θα αναφερθούμε περιληπτικά για το **κόστος αποθήκης αναδιανομής** την οποία λειτουργεί η ΜΕ, για να συγκεντρώνει και να ομαδοποιεί τα διάφορα φορτία. Αυτό επιβάλλει την εφαρμογή λογιστικής τεχνικής, στους λογαριασμούς της οποίας θα καταχωρούνται και θα συγκεντρώνονται τα συνολικά κόστη της αποθήκης. Τα κόστη αυτά επιβαρύνουν όλα τα φορτία που διέρχονται από εκεί. Ανάλογα με τον όγκο των εμπορευμάτων και την σπουδαιότητα του πελάτη δύναται να καταλογιστεί το κόστος της αποθήκης αναδιανομής υπολογισμένο λαμβάνοντας υπόψη:

- α) Τα εργατικά,
- β) Την χρήση τεχνικών μέσων,
- γ) Τον χρόνο παραμονής στην αποθήκη,
- δ) Τον όγκο ή το βάρος των εμπορευμάτων
- ε) Το είδος συσκευασίας
- στ) Την αξία των εμπορευμάτων, ή την φύση του είδους, κλπ.

Το παραπάνω κόστος πρέπει να προϋπολογιστεί από την ΜΕ κατά τον χρόνο υποβολής της συγκεκριμένης προσφοράς της μεταφοράς στον πελάτη για το σύνολο της διαδρομής, από τον τόπο αναχώρησης μέχρι τον τόπο προορισμού και εκφόρτωσης. Ο υπολογισμός του κόστους αυτού βασίζεται σε διάφορους συντελεστές βαρύτητας, οι οποίοι έχουν προκύψει από την πείρα της κάθε επιχείρησης. Πολλές φορές επιβάλλεται από τον ανταγωνισμό, που αναγκάζει την ΜΕ να προσφέρει μια συνολικά χαμηλή τιμή για όλο το πακέτο της μεταφοράς.

Στην λειτουργία της ΜΕ ή της ΔΕ λαμβάνεται σοβαρά υπόψη το κόστος των τοπικών παραδόσεων και παραλαβών ή της ενδιάμεσης αποθέσεως σε σχέση με το συνολικό κόστος της μεταφοράς, που είναι το κύριο αντικείμενο της λειτουργίας τους. Πέρα και πάνω από όλα όμως σημαντικός παράγων είναι η εμπορική πολιτική, το μέγεθος και η οργάνωση της ΜΕ. Σε αυτήν την περίπτωση είναι ενδεχόμενο:

Α) Να προσφέρεται στον πελάτη η υπηρεσία διελεύσεως από την αποθήκη αναδιανομής κοστολογημένη στην συνολική προσφορά της μεταφοράς που έχει αναληφθεί. Στην περίπτωση αυτή δεν επιδιώκεται η επίτευξη χωριστού αποτελέσματος για τις πόρτα – πόρτα παραδόσεις και παραλαβές, ή ακόμα και για τις ενδιάμεσες αποθηκεύσεις. Η ΜΕ σε αυτήν την περίπτωση θεωρεί το κόστος αυτό ως «ειδικά έξοδα μεταφοράς», ομού με άλλα παρεμφερή κόστη, που έχουμε γνωρίσει διάσπαρτα στο παρόν, όπως είναι πχ οι λεγόμενες βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς.

Τα κόστη αυτής της μορφής των ΜΕ λογίζονται στα τμήματα με συντελεστές ισοτιμίας, και φύλλα μερισμού με βάση τον χρόνο που έχει καθορίσει η ΜΕ να συντάσσει καταστάσεις αποτελεσμάτων. Για τον εσωτερικό έλεγχο της ΜΕ ή της ΔΕ ενδείκνυται να συντάσσονται αυτοί οι πίνακες ανά μήνα, τρίμηνο και εξάμηνο. Στο τέλος της χρονιάς συντάσσεται ο ισολογισμός, ο οποίος με σεβασμό στην αυτοτέλεια των χρήσεων ανακεφαλαιώνει τα κόστη και τα έσοδα και προσδιορίζει το οικονομικό αποτέλεσμα με απόλυτη ακρίβεια.

Β) Μία άλλη ορθολογική οργάνωση για την ΜΕ, θα ήταν το τμήμα της που εκτελεί την

βοηθητική υπηρεσία μεταφοράς, δηλαδή την ενδιάμεση αποθήκευση αναδιανομής και την διανομή και παράδοση του φορτίου στον παραλήπτη, να εξάγει ανεξάρτητο οικονομικό αποτέλεσμα εντός της ΜΕ ή της ΔΕ. Σε αυτήν την περίπτωση πωλεί τις υπηρεσίες στα λοιπά τμήματα της ΜΕ και τα αναγκάζει με τον τρόπο αυτό να εργαστούν εντατικά δίχως να αδιαφορούν και να επαναπαύονται σε ένα άναρχο οργανωτικό τοπίο. Αυτό θα επέτρεπε σε ορισμένους υπαλλήλους να έχουν χαμηλή παραγωγικότητα, δίχως να γίνεται αντιληπτή από την διαδικασία ελέγχου της ηγεσίας της ΜΕ, ή ΔΕ. Στις επιλογές των εταιρειών αυτών είναι ενδεχόμενο να πωλούνται οι βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς, δηλαδή της διελεύσεως από την αποθήκη και τις παραδόσεις και παραλαβές, σε τρίτες συνεργαζόμενες ή ακόμα και ανταγωνιστικές εταιρείες!

καταλογισμός του κόστους μεταφοράς της ΕΒΕ

Ανακατάταξη και επαναπροσδιορισμός δαπανών της διάθεσης των αγαθών

Όπως διαπιστώσαμε διάσπαρτα στο παρόν υπάρχει μια σημαντική επιβάρυνση στις ΕΒΕ για την επίτευξη του τελικού σκοπού τους, για την διάθεση των προϊόντων στην αγορά. Αν οι δαπάνες αυτές καταχωρούνται σε περιληπτικούς λογαριασμούς στο λογιστήριο της ΕΒΕ, θα πρέπει στην συνέχεια να υπάρξει ένας επαναπροσδιορισμός. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να κοστολογηθούν με αντικειμενικό τρόπο για να καταλογιστούν στα κέντρα κόστους που ανήκουν.

Για την επιτυχή και αντικειμενική απεικόνιση των κοστολογήσεων επιβάλλεται η τήρηση ενός άριστα οργανωμένου και αναπτυγμένου λογιστικού σχεδίου. Η ανακατανομή των ποσών από τους λογαριασμούς αυτούς με βάση τα παραπάνω είναι γνωστή και εύκολη διαδικασία με βάση τις αρχές της Γενικής Λογιστικής και του βιομηχανικού λογισμού.

Στην μεταφορά με ΦΙΧ ή και ΦΔΧ διακινούνται ταυτόχρονα στο ίδιο δρομολόγιο κάθε είδους φορτία για τις ανάγκες της ΕΒΕ, τα οποία επιβαρύνουν τους γνωστούς λογαριασμούς των μεταφορών, των αγορών, των πωλήσεων, κλπ. Εάν πρόκειται για μεγάλου μεγέθους ΕΒΕ, η οποία διακινεί μεγάλες ποσότητες, τότε επιβάλλεται να υπάρξει και για αυτήν την περίπτωση αναλυτική κοστολόγηση μεταξύ άλλων και των δαπανών

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

μεταφοράς. Στην συνέχεια να συνταχθούν πίνακες ποσών και ποσοτήτων, οι οποίες αναλογούν στην κάθε επί μέρους λειτουργία της ΕΒΕ, πχ:

Σαν μονάδα έργου για την κατανομή του κόστους στην κάθε μια από τις παραπάνω λειτουργίες, λαμβάνεται διαχρονικά υπόψη, ανάλογα με την περίπτωση, πχ:

Οργανωτική μονάδα

Τμήμα αποθηκών προϊόντων
Τμήμα προωθήσεως πωλήσεων
Τμήμα μεταφορών και παραδόσεων
ποσότητα
Τμήμα αποθηκών

μονάδα έργου

εξαχθείσα ποσότητα
αριθμός επισκέψεων
μεταφερόμενη
εξαχθείσα ποσότητα

Σε ότι αφορά στις επί μέρους λειτουργίες των παραπάνω τμημάτων και για ακριβέστερη κοστολόγηση, δύνανται να εφαρμοστούν λεπτομερέστερες μονάδες έργου, πχ:

Επί μέρους λειτουργία

Αποθήκευση των προϊόντων
Συσκευασία και φόρτωση
Επιδίωξη πωλήσεων
Είσοδος και παρακολούθηση παραγγελιών
Εισπράξεις λογαριασμών πελατών

μονάδα έργου

καταλαμβανόμενη επιφάνεια ή όγκος
ποσότητα σε βάρος ή τεμάχια
αριθμός επισκέψεων
αριθμός γραμμών τιμολόγησης
αριθμός τιμολογίων

Ένα ΦΔΧ μεταφέρει και παραδίδει στον πελάτη μια παρτίδα και στην επιστροφή του περισυλλέγει μια παρτίδα πρώτες ύλες, ή υλικά συσκευασίας για την ανάγκη της παραγωγής της ΕΒΕ. Αν η καταχώρηση του τιμολογίου της ΜΕ στο λογιστήριο της ΕΒΕ διενεργείται ως προς το σκέλος της συνολικής δαπάνης αυτού του δρομολογίου σε ένα μόνο λογαριασμό, τότε είναι οργανωτικά αναγκαίο να επανακαθοριστούν τα ποσά και να καταλογιστούν οι δαπάνες στα τμήματα της ΕΒΕ που ανήκουν. Σαν κριτήριο δύναται να ληφθεί με βάση τα παραπάνω η ποσότητα, το βάρος, οι αξίες των ειδών, ή ο χρόνος, η απόσταση, κλπ.

Η αρχή που επιβάλει τον καταλογισμό των δαπανών μεταφοράς:

α) μιας βιομηχανικής επιχείρησης, πρέπει να έχει σαν τελικό κοστολογικό προορισμό **στην παραγωγή ή στις πωλήσεις.**

β) Αντίθετα η εμπορική επιχείρηση πρέπει να έχει σαν κοστολογική οργάνωση τον καταλογισμό αυτού του κόστους μεταφοράς **στις αγορές ή στις πωλήσεις!**

γ) Το ενδιάμεσο συνεπαγόμενο κόστος εκ της υπάρξεως των αποθεμάτων στους αποθηκευτικούς χώρους των ΕΒΕ, πρέπει να καταλογιστεί κατά τα γνωστά στους λογαριασμούς κόστους διαχειρίσεως των αποθεμάτων. Το

κόστος αυτό επιβάλλεται να επανακαθοριστεί και να καταλογιστεί σε μια από τις παραπάνω οργανωτικές μονάδες που ανήκει.

Το κόστος μεταφοράς αξιών και φορτίων είναι κρίσιμο, για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Ανεξάρτητα με την δράση που επιβαρύνει κατά την στιγμή της δημιουργίας του, καταλογίζεται στο τέλος να επιβαρύνει την τιμή πωλήσεως του αγαθού. Λόγω της σπουδαιότητας του κόστους αυτού, επανερχόμαστε στο παρόν όπου κρίνεται χρήσιμο.

Κανονισμός (ΕΚ) 1071/21.10.2009 για τον Διαχειριστή Μεταφοράς

Ύστερα από την ημερομηνία που τέθηκε σε ισχύ ο Ν. 3887/2010 για τις οδικές μεταφορές άρχισε να γίνεται λόγος και για τον ΔΜ. Το πρόσωπο αυτό προβλέπεται σε κοινοτική οδηγία που τέθηκε σε ισχύ στην Ελλάδα με το προεδρικό διάταγμα 346/2001. Βλέπε σχετικά και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθμός 1071/ 21.10.2009. Τον ΔΜ τον προβλέπει επίσης και η σιδ/κή μεταφορά. Τα προσόντα που πρέπει να έχει αποκτήσει το πρόσωπο αυτό για να συγκεντρώνει τις νόμιμες προϋποθέσεις να ηγηθεί σε μία ΜΕ είναι περίπου αυτά που αναφέρονται στον παρόντα τόμο. Πρόκειται δηλαδή για τον συνδυασμό γνώσεων που πρέπει να συγκεντρώνει ο ΔΜ στην οικονομία, στην λογιστική, στην τεχνική της μεταφοράς, στα εμπορικά και στα τελωνειακά ζητήματα, στο Δίκαιο κλπ.

Οι απαιτούμενες γνώσεις του ΔΜ του επιτρέπουν να εργαστεί σε ΜΕ κάθε είδους, αλλά ταυτόχρονα και στις ΕΒΕ. Αυτό είναι αυτονόητο από την στιγμή που ο ΔΜ πρέπει να εμβαθύνει γνώση και πείρα στους παρακάτω τομείς:

- 1) Την διαχείριση της υποδομής των μεταφορών,
- 2) Την διαχείριση του στόλου των μεταφορικών μέσων,
- 3) Την διαχείριση της ποσόστωσης, ή της κατανομής και της απόθεσης των αγαθών σε εμπορευματικά κέντρα, ή αποθήκες διανομής, ή αναδιανομής των φορτίων,
- 4) Την διαχείριση αποστολών και παραλαβών των εμπορευμάτων,
- 5) Την διαχείριση της χρηματοδότησης του μεταφορικού έργου. και τέλος
- 6) Την φορολογική και τελωνειακή διαχείριση των εμπορευμάτων.

Σε ότι αφορά στην διαχείριση της υποδομής πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι πρόκειται για τον σπουδαιότερο παράγοντα που ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της κάθε μεταφορικής επιχειρήσεως. Το πρόσωπο που κατέχει την υποδομή των μεταφορών γνωρίζει με ακρίβεια:

- 1) τους οδικούς και σιδηροδρομικούς μεταφορικούς άξονες,
- 2) τα εμπορευματικά κέντρα,

- 3) τις ελεύθερες ζώνες και τα τελωνεία,
- 4) τις εναλλακτικές λύσεις δρομολογίων σε περίπτωση απεργιών, καταλήψεων κλπ,
- 5) τις ομοειδείς επιχειρήσεις που αναπτύσσουν έργο στις υποδομές αυτές,
- 6) τις τιμές ανταγωνισμού που καταβάλλονται στα μεταφορικά μέσα,
- 7) τις τιμές αγοράς που καταβάλουν οι έμποροι και βιομήχανοι στις μεταφορικές επιχειρήσεις.

Σε ότι αφορά στην διαχείριση του στόλου των μεταφορικών μέσων έχουμε αναφερθεί και σε άλλο σημείο. Πρόκειται για μία εργασία απόλυτου συντονισμού των προσώπων, των μέσων και της τεχνολογίας που λαμβάνουν μέρος την υλοποίηση της μεταφοράς. Ουδεμία εργασία πρέπει να αφήνεται στην τύχη. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι για την διαχείριση του στόλου πρέπει να λαμβάνεται υπόψη:

- 1) Το ωρομίσθιο και οι εκτός έδρας απολαβές των οδηγών,
- 2) Το κόστος των καυσίμων και των διοδίων στην κάθε διαδρομή
- 3) Αντίστοιχα οι τιμές κομιστρων των σιδ/κών δικτύων,
- 4) Την διάρκεια του δρομολογίου στην κάθε διαδρομή και των δύο μέσων μεταφοράς,
- 5) Την ασφάλεια του φορτίου και του μεταφορικού μέσου λόγω ποιότητας της υποδομής
- 6) Την αξιοπιστία του δρομολογίου και των φορέων που το εκμεταλλεύονται.
- 7) Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων.

Σε ότι αφορά στην διαχείριση της ποσόστωσης της κατανομής των φορτίων σε αποθήκες αναδιανομής των φορτίων θα πρέπει να τονιστεί

ότι εδώ πρόκειται για μεταφορές ή άλλως διακίνηση των φορτίων με εντολέα της μεταφοράς την ίδια ΕΒΕ. Ενδεχόμενα ο εντολέας αυτός να αναφέρεται στα φορτωτικά έγγραφα και ως αποστολέας ή παραλήπτης. Σε πολλές περιπτώσεις ως αποστολέας ή παραλήπτης είναι σύνηθες να εμφανίζεται και μια ΜΕ, ή ένας Δ. Πρόκειται δηλαδή στην ουσία ότι η μεταφορική αυτή επιχείρηση λειτουργεί σαν ένας διαχειριστής μιας αποκεντρωμένης αποθήκης του πελάτη του. Ανεξάρτητα από αυτά ο διαχειριστής των μεταφορών θα πρέπει να φροντίζει σε αυτές τις περιπτώσεις για:

- 1) Την διαρκή τροφοδοσία των αποθηκών αναδιανομής με τον άριστο αριθμό μονάδων των κωδικών των αγαθών,
- 2) Την διαρκή ενημέρωση του για τις ανάγκες της κατανάλωσης στα διάφορα σημεία όπου προσφέρονται στην κατανάλωση τα αγαθά αυτά.
- 3) Την ετοιμότητα αποστολής προς τις αποθήκες διανομής ανά πάσα στιγμή των αιτουμένων ποσοτήτων.
- 4) Την τήρηση αποθεμάτων ασφαλείας για την αποφυγή ελλείψεως μονάδων των εμπορευμάτων σε περίπτωση καθυστερήσεων.

Σε ότι αφορά στην διαχείριση των εμπορευμάτων από τις αποθήκες διανομής των φορτίων, το πρώτο μέλημα του ΔΜ πρέπει να είναι ο σεβασμός στην περιουσία και τον μόχθο του πελάτη του που εργάστηκε για την παραγωγή της κάθε μονάδας, σεβόμενος τις προθεσμίες παραλαβής των

φορτίων. Αντίστοιχα πρέπει να σέβεται την ανάγκη του αγοραστή του εμπορεύματος και να τηρεί με ακρίβεια τις προθεσμίες παραδόσεως των αποστολών. Είναι προφανές πως η διαχείριση των εμπορευμάτων έχει σαν άμεσο πελάτη ή συναλλασσόμενο διαφορετικά πρόσωπα. Πλέον αυτού ο ΔΜ πρέπει σε ότι αφορά στην διαχείριση των εμπορευμάτων:

- 1) Να γνωρίζει την φύση του προϊόντος για να επιμεληθεί στην επιλογή του κατάλληλου μεταφορικού μέσου,
- 2) Να υποδείξει την οικονομική και την κατάλληλη συσκευασία,
- 3) Να ενημερώνει έγκαιρα τον αποστολέα για την ετοιμότητα του μεταφορικού μέσου προς ανάληψη του φορτίου,
- 4) Να φορτώνει το εμπόρευμα με τρόπο που να εξυπηρετεί τον παραλήπτη κατά την εκφόρτωση,
- 5) Να ενημερώνει έγκαιρα τον παραλήπτη για την εκάστοτε θέση του μεταφορικού μέσου,
- 6) Να σέβεται την υπόδειξη του παραλήπτη για την προσέλευση του μεταφορικού μέσου στην προγραμματισμένη ώρα εκφορτώσεως.
- 7) Να παρευρίσκεται κατά την εκφόρτωση ο ίδιος ή εκπρόσωπος του για την διαπίστωση τυχόν ζημιών ή ελλειμμάτων κατά την μεταφορά.
- 8) Να διαπιστώνει το ορθό ή όχι στοίβασμα των εμπορευμάτων, τόσο από πλευράς ασφαλείας κατά την μεταφορά, όσο και από πλευράς ορθολογικής εκμεταλλεύσεως του μεταφορικού μέσου.

Σε ότι αφορά στην διαχείριση της χρηματοδότησης του μεταφορικού έργου

θα πρέπει ο ΔΜ να έχει διαρκή ενημέρωση για την κατάσταση της οικονομίας ως προς το κόστος του χρήματος. Προς τον σκοπό αυτό οφείλει να έχει διαρκώς στραμμένη την προσοχή του στην αγορά της μεταφοράς και να δίνει έμφαση στις επιπτώσεις της πάνω στην ρευστότητα της ΜΕ:

- 1) Να ελέγχει τις ταμιακές ροές της εταιρείας του στο σύνολο τους,
- 2) Να διαπραγματεύεται με σαφήνεια τις προθεσμίες πληρωμής των μεταφορικών μέσων που ναυλώνει,
- 3) Να ελέγχει τις προθεσμίες για τις εισπράξεις των κομίστρων από τους πελάτες,
- 4) Να έχει διαρκώς εναλλακτικές λύσεις φθηνής χρηματοδότησεως της εταιρείας του μέσω των εμπορικών τραπεζών.

Σε ότι αφορά στην φορολογική και τελωνειακή διαχείριση των εμπορευμάτων

- 1) Να τηρεί σύννομα το βιβλίο αποθήκης, τις μεταφορικές καταχωρήσεις και να θέτει τα δεδομένα των λογιστικών εγγραφών στην διάθεση των φορολογικών αρχών.
- 2) Να διαχωρίζει τα εμπορεύματα ανάλογα αν είναι ελεύθερα, υποκείμενα, μεγάλης ή ευτελούς αξίας.
- 3) Να έχει άμεσο έλεγχο στην προσβασιμότητα στους χώρους εντός των οποίων φυλάσσονται τα εμπορεύματα.
- 4) Να ελέγχει τις συμβάσεις με τους εξωτερικούς μεταφορείς ή πράκτορες για την εξασφάλιση ασφαλούς μεταφοράς.

Οι θέσεις εργασίας στην μεταφορά

Ανακεφαλαιώνοντας τα παραπάνω διαπιστώνουμε το ευρύτατο φάσμα των συναλλαγών που διενεργούνται, των τεχνικών μέσων που επενδύονται, καθώς και των προσώπων που εμπλέκονται για την διακίνηση των αγαθών. Η παραπάνω ανάλυση βοηθά τον κάθε ενασχολούμενο με την μεταφορά να εντοπίσει σε πιο στάδιο της όλης διαδικασίας εργάζεται. Είναι σημαντικό αυτό το σημείο, γιατί όσο πιο υψηλόβαθμο στέλεχος είναι κάποιος σε μία επιχείρηση, τόσο μεγαλύτερο φάσμα εξουσιών και αρμοδιοτήτων επιφορτίζεται. Αυτές βέβαια επεκτείνονται και λαμβάνουν χώρα μέσα σε χρόνο που διαρκώς εξελίσσεται, και σε χώρο που διαρκώς μεταβάλλεται.

A) Είναι εντελώς διαφορετική η θέση εργασίας ενός προσώπου που καταχωρεί τις καθημερινές αφίξεις ή αναχωρήσεις των αποστολών σε μία αποθήκη,

B) από τον προϊστάμενο της ίδιας αποθήκης, που επιφορτίζεται να οργανώσει σε μόνιμη βάση όλες τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις στην ίδια αυτή αποθήκη.

Γ) Αντίστοιχα οι παραπάνω θέσεις εργασίας είναι δευτερεύουσας σημασίας σε σύγκριση με την θέση ενός στελέχους που πρέπει να επιμεληθεί στην διακίνηση των φορτίων από την παραγωγή μιας βιομηχανίας προς ένα μεγάλο εμπορευματικό κέντρο, από όπου εξυπηρετείται ένα μεγάλο διαμέρισμα μίας χώρας.

Δ) Οι απαιτήσεις της θέσης εργασίας διευρύνονται ακόμα περισσότερο, αν ο ΔΜ πρέπει να οργανώσει το έργο σε διεθνές επίπεδο. Εδώ πρόκειται πλέον για την διεθνή αποκέντρωση των προϊόντων σε τόπους, από όπου στην συνέχεια τροφοδοτούνται οι ανάγκες για ζήτηση μίας ή περισσότερων χωρών.

E) Αλλά και αυτή η θέση είναι υποδεέστερη σε σχέση με την αρμοδιότητα και την ευθύνη που αναλαμβάνει κάποιο στέλεχος, αν επιπλέον των ανωτέρω, πρέπει να οργανώσει και να χρηματοδοτήσει τα μεταφορικά μέσα, που θα διακινήσουν τα φορτία.

ΣΤ) Στο τέλος όλες οι παραπάνω θέσεις είναι υποδεέστερες, γιατί τίθενται κάτω από τις εντολές της Διοίκησης της επιχείρησης, η οποία έχει την ευθύνη της λειτουργίας της. Όσο το μέγεθος της ΕΒΕ επεκτείνεται διακρατικά, γίνεται πιο σύνθετη και διοίκηση της.

Το κάθε αγαθό, η κάθε παρτίδα, ή το κάθε μεταφορικό μέσο δεν είναι δυνατόν να διακινηθούν από την παραγωγή στον τελικό καταναλωτή, χωρίς να μεσολαβήσουν πολλά πρόσωπα και διάφορες βαθμίδες μεταφοράς και διακίνησης. Η ομαδοποίηση των αποστολών από και προς μεγαλύτερα κέντρα παραλαβής και επαναποστολής των φορτίων είναι η βάση για την ορθολογική μεταφορά αξιών και φορτίων. Ο έμπειρος και ικανός ΔΜ οφείλει να γνωρίζει σε βάθος όλο το φάσμα και τα στάδια των λειτουργιών αυτών. Πέρα και πάνω

από όλα όμως πρέπει να εξευρίσκει και τους πόρους για να χρηματοδοτήσει το μεγάλο αυτό και σημαντικό παραγωγικό έργο.

Τα θεσμοθετημένα πρόσωπα της μεταφοράς αξιών και φορτίων

Ανεξάρτητα από την εσωτερική ορολογία και οργάνωση στην κάθε επιχείρηση, η ΕΕ από το 2009 έχει ορίσει σαφώς την εξειδίκευση του Διαχειριστή Μεταφοράς. Ταυτόχρονα περιέγραψε και τα προσόντα που πρέπει να συγκεντρώνει, καθώς επίσης και τις αρμοδιότητες και ευθύνες που αναλαμβάνει. Η εξειδίκευση αυτή προστέθηκε στην ήδη υπάρχουσα του ΛΟΓΙΣΤΗ.

Τώρα πλέον η λειτουργία της αγοράς της μεταφοράς αξιών και φορτίων είναι άριστα οργανωμένη, με την βοήθεια της τεχνολογίας και των ΗΥ. Στην λειτουργία των επιχειρήσεων δρουν κατά κύριο λόγο, αφενός:

α) οι νόμιμοι εκπρόσωποι των ΕΒΕ, οι οποίοι έχουν την ευθύνη του σχεδιασμού, του προγραμματισμού και του ελέγχου της επιχειρηματικής δραστηριότητας, αφετέρου δε,

β) επιπλέον αρμοδίως θεσμοθετημένα πρόσωπα, ως είναι ο Λογιστής και ο Διαχειριστής Μεταφοράς, Στα πρόσωπα αυτά έχουν κατανεμηθεί εξουσίες και αρμοδιότητες και είναι υπεύθυνα έναντι των φορολογικών και των τελωνειακών αρχών:

β1) **Ο Λογιστής** σε ότι αφορά στην μεταφορά των αξιών. Αυτό σημαίνει ότι:

- όσο μεγάλη έκταση έργου και αν διαχειρίζεται,
 - όσοι αποθηκευτικοί χώροι και αν λειτουργούν,
 - όσα πρόσωπα και αν παρεμβαίνουν στην εκτέλεση των συμβάσεων πώλησης,
 - όσοι και να παρεμβαίνουν γενικότερα στην διακίνηση των εμπορευμάτων,
 - όσες εργασίες και κωδικοί κινήσεως και αν έχουν προγραμματιστεί στον ΗΥ.
 - όσες αγορές πρώτων υλών, ή έτοιμων προϊόντων και αν εκτελούνται,
- τίθενται άπαντες κάτω από την ιεραρχική πυραμίδα του Λογιστή!**

και

β2) **Ο Διαχειριστής Μεταφοράς** σε ότι αφορά στην μεταφορά των φορτίων. γιατί έχει τα προσόντα να ηγηθεί μιας ΜΕ, αυτό σημαίνει:

- α) ότι ο ΔΜ γνωρίζει τους μεταφορικούς άξονες και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων που τους λειτουργούν,
- β) ότι είναι υπεύθυνος για την διακίνηση των εμπορευμάτων και την σύναψη των σχετικών συμβάσεων με τις ΕΒΕ,
- γ) γνωρίζει την πελατεία, τα είδη των φορτίων, τις συσκευασίες, τους ρυθμούς που διακινούνται,
- δ) γνωρίζει τους τόπους φορτώσεων και παραδόσεως των αποστολών,

ε) έχει λόγω της ηγετικής του θέσης στην ΜΕ, ή την ΔΕ την επιλογή και την δυνατότητα να αναπροσαρμόζει τις προσφερόμενες υπηρεσίες στην πελατεία, σε τρόπο που να διατηρεί την ανταγωνιστικότητα της επιχείρησής του.

(Για την ένταξη του ΔΜ στην δράση των επιχειρήσεων και στις αρμοδιότητες του, έχει αναφερθεί η ΕΕ στον σχετικό κανονισμό 1071/2009. Βλέπε σχετικά στην σελίδα 347 και επόμενες).

Μεταφορά και διαχείριση κρίσεων

Στην μεταφορά οι κρίσεις προκύπτουν ανά πάσα στιγμή και από διάφορες αιτίες. Οι απεργίες, οι καταλήψεις, ή οι θεομηνίες, που έχουν σαν συνέπεια τον παγετό, την θαλασσοταραχή, τις πλημύρες και άλλες, έχουν άμεσες επιπτώσεις στην απρόσκοπτη διενέργεια του μεταφορικού έργου. Ακόμα και η πτώχευση ενός μεγάλου πελάτη συνιστά σοβαρό λόγο, που επιβάλλει την λήψη άμεσων μέτρων εκ μέρους των δανειστών για την αντιμετώπιση της επικείμενης στενότητας κεφαλαίων κινήσεως. Η μη δυνατότητα εκπλήρωσης των υποχρεώσεων μιας εταιρείας, λειτουργεί αλυσιδωτά στην αγορά και επηρεάζει κάθε εταιρεία, που προγραμμάτιζε την ρευστότητα της, με βάση την προσδοκώμενη είσπραξη από την πελάτη της που πτώχευσε.

Αυτά τα περιστατικά και τα συμβάντα αναγκάζουν τους ΔΜ και τους φορείς των μέσων μεταφοράς, ή τους Δ να τροποποιήσουν υπό το βάρος των συμβάντων τον τρόπο λειτουργίας των ΜΕ, ή των ΔΕ σε ότι αφορά στην χρηματοοικονομική πολιτική, στα δρομολόγια, ή στα ωράρια των δρομολογίων, ακόμα και τον τρόπο συσκευασίας και τις ποσότητες των παρτίδων. Αυτό είναι επιβεβλημένο γιατί πρέπει να αναπροσαρμοστούν όλα τα πρότυπα της εργασίας τους, με βάση τα οποία διακινούνταν μέχρι εκείνη την στιγμή τα φορτία.

Οι διορατικοί επιχειρηματίες που ασχολούνται με την μετακόμιση των εμπορευμάτων, αλλά και οι πελάτες των ΜΕ, οφείλουν να έχουν προβλέψει και αυτές τις καταστάσεις, για να είναι σε ετοιμότητα να αντιμετωπίσουν κάθε εμπόδιο ή κρίση στην αγορά της μεταφοράς. Οι πελάτες των ΜΕ πρέπει να συνεργάζονται με περισσότερες της μιας ΜΕ, για να έχουν ανά πάσα στιγμή συγκριτικά τις τιμές των κομίστρων, σύγκριση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, αλλά και διεξόδους αν οι μία από τις ΜΕ αντιμετωπίζει προβλήματα στην διακίνηση των φορτίων.

Αν πχ η μία ΜΕ έχει πρόβλημα διαθέσεως ενός επιπλέον μέσου, τότε την λύση θα την αναζητήσει ο πελάτης της σε μία άλλη. Με την δεύτερη αυτή επιχείρηση διατηρεί μεν περιορισμένη συνεργασία, πλην όμως διαθέτει τις τιμές των κομίστρων που έλαβε από αυτήν προκαταβολικά και σε ανύποπτο χρόνο. Οι τιμές αυτές είναι κατά συνέπεια λογικές και δεν έχουν σημαντικές και ζημιογόνες επιπτώσεις για την εταιρεία. Αν αντίστοιχα εκδηλώνεται απεργία σε ένα μέσο μεταφοράς, πχ στα ΦΔΧ, τότε αναζητάτε ή λύση του υποκατάστατου μέσου που είναι ενδεχόμενα το τραίνο.

Στο σημείο αυτό κρίνεται φρόνιμο να διευκρινίσουμε ένα όρο που πρέπει να έχουν κατά νου τόσο οι πελάτες, όσο και οι ίδιοι οι ΔΜ των ΜΕ. Πρόκειται για την **ευθυγράμμιση του κομίστρου** και των λοιπών δαπανών που καταβάλλονται για την διακίνηση των φορτίων. Η ορθολογική οργάνωση της ΕΒΕ επιβάλλει την επιδίωξη συνεργασίας με σοβαρές και μεγάλες ΜΕ. Ο λόγος είναι ότι οι προσφερόμενες τιμές στην αγορά από αυτές τις επιχειρήσεις είναι σταθερές και δεσμευτικές έναντι των πελατών για συγκεκριμένο χρόνο. Αυτή είναι και η ευθυγράμμιση των κομίστρων. Αντίθετα αν ένας πελάτης επιδιώκει να επιλέγει την ΜΕ και το μεταφορικό μέσο την τελευταία στιγμή, χωρίς να έχει συνάψει μαζί της προκαταβολικά μια συμφωνία συνεργασίας, τότε οι τιμές θα είναι υψηλές σε εποχές αυξημένης ζήτησης μεταφορικών μέσων και χαμηλότερες σε περίοδο περιορισμένης ζήτησης μεταφορικών μέσων.

Η επιλογή των πελατών της μεταφοράς πρέπει να επηρεάζεται επομένως όχι μόνο από την τιμή που καταβάλλεται για μία συγκεκριμένη μεταφορά την δεδομένη στιγμή, αλλά και από το συνολικό κόστος του μεταφορικού έργου σε ετήσια βάση. Στην περίπτωση αυτή λαμβάνονται επίσης και άλλοι παράγοντες υπόψη, όπως είναι πχ το λογιστικό κόστος, η επιβάρυνση σε δαπάνες προσωπικού που θα ασχολούνται με την ανεύρεση του πιο φτηνού μεταφορικού μέσου, ή για την αναγκαία εκκαθάριση και εξόφληση πολυάριθμων λογαριασμών διαφόρων ΜΕ και ΔΕ. Επιπλέον δε και με τις ζημιές ή τις απώλειες ποσοτήτων και την ανυπαρξία ασφαλιστικής κάλυψης του Μ για τα λάθη, την συμπεριφορά προς τους πελάτες, τις καθυστερήσεις και τις παραλήψεις του.

Αντίστοιχα αν προκύψει κρίση στην σιδ/κή μεταφορά εξ αιτίας διαφόρων συμβάντων, τότε τα σιδ/κά δίκτυα οφείλουν να έχουν προβλέψει εναλλακτικές λύσεις. Οι λύσεις αναφέρονται στην αλλαγή δρομολογίων, στα ωράρια των δρομολογίων, στην χρήση άλλου τύπου βαγονιών, ή και στην ανάγκη εκτελέσεως τελωνειακών διατυπώσεων. Αν η αντιμετώπιση της κάθε κρίσης αναζητηθεί την στιγμή που προκύπτει, τότε πλέον είναι πολύ αργά, ή ίσως και να έχει σοβαρές επιβαρύνσεις ως και μεγάλες καθυστερήσεις προσαρμογής. Αυτό επιβάλλει την έκδοση εκτελεστικών διατάξεων από την διοίκηση των σιδ/μων, σε τρόπο ώστε να έχουν οι σιδ/κοί υπάλληλοι ανά πάσα στιγμή τις αναγκαίες οδηγίες για την συνέχιση του μεταφορικού έργου.

Για να συμβεί αυτό θα πρέπει να είναι γνωστά όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά του σιδ/κού δικτύου, η ελκτική ικανότητα των μηχανών, ή το περιτύπωμα. Επίσης θα πρέπει να υπάρχουν έτοιμα τιμολόγια για εφαρμογή, καθώς και ετοιμότητα προσωπικού για να στελεχωθούν τυχόν σταθμοί που δεν λειτουργούν! Στον Ελληνικό Σιδ/μο έχουν προκύψει κρίσεις διαφόρων ειδών και προελεύσεων. Πέραν των απεργιών έχει προκύψει πχ η ανάγκη να μεταφέρουν ΦΔΧ με τον σιδ/μο την περίοδο που έκλεισαν τα Τέμπη εξ αιτίας των κατολισθήσεων. Αντίστοιχα σοβαρή κρίση προέκυψε για τον ΟΣΕ την περίοδο πλημμυρών στην Βουλγαρία, γεγονός που είχε σαν συνέπεια την ανάγκη να μεταφέρονται δια μέσου της Ελλάδος, από τον Προμαχώνα προς

το Πύθιο και αντίστροφα, πολλοί συρμοί την ημέρα και προς τις δύο κατευθύνσεις από την Ευρώπη προς την Τουρκία. Προ δύο ετών περίπου λόγω εκτροχιασμού καταστράφηκε μέρος της γραμμής κοντά στην Ειδομένη. Αυτό επέβαλε την αλλαγή του δρομολογίου για λίγες εβδομάδες μέσω της Βουλγαρίας από τον μεθοριακό σταθμό του Προμαχώνα.

Αν προκύψει πρόβλημα και κρίση στην οδική μεταφορά θα πρέπει αντίστοιχα να είναι σε θέση οι οδικοί Μ να έχουν εναλλακτικές λύσεις. Η άμεση λύση είναι η γνώση και του αντικειμένου της ΣΜ. Η εμπειρία στο αντικείμενο προσφέρει την δυνατότητα στις ΜΕ να συνεχίσουν την εκτέλεση των εντολών μεταφοράς χωρίς διακοπή. Έμμεσος τρόπος είναι και η εκτέλεση των εντολών με την τεχνική της σιδ/κης μεταφοράς. Προς τον σκοπό αυτό πρέπει να διαθέτει ο οδικός Μ έμπειρα στελέχη που να έχουν διαθέσιμες λύσεις ανά πάσα στιγμή. Αυτό επιβάλλει να φροντίζουν σε τρόπο ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθεί τεχνολογικά ο στόλος των φορτηγών και σε άλλου είδους και τεχνικής μεταφορές.

Η διάθεση λοιπόν κ/α ή ε/κ είναι μία άμεση λύση. Η επιλογή άλλων δρομολογίων από τα συνηθισμένα είναι επίσης μια δεύτερη επιλογή. Όλα αυτά όμως για να υλοποιούνται χρειάζεται να λειτουργούν οδικές ΜΕ μεγάλου μεγέθους. Αυτό σημαίνει ότι ο σκόρπιος οδικός Μ δεν είναι σε θέση να αντιμετωπίσει και να διαχειριστεί με επιτυχία μία κρίση. Η μόνη ελπίδα που του απομένει είναι να αφηθεί στην τύχη του και να αναμείνει μοιρολατρικά την εξέλιξη.

Διάκριση των φορτίων

Στα προηγούμενα πιστεύουμε ότι έγινε κατανοητή η έννοια της ροής φορτίων, του δικτύου διανομής, ή και αυτού που εμείς ονομάζουμε λογιστική παρακολούθηση της διακίνησης των εμπορευμάτων. Με βάση αυτά θα πρέπει να διευκρινίσουμε και τις ιδιότητες των φορτίων, σαν αντικείμενα των διαφόρων ειδών συμβάσεων που αναλύσαμε σε άλλο μέρος του παρόντος. Τα μεταφερόμενα φορτία είναι η αφορμή για την λειτουργία του μηχανισμού ολόκληρης της οικονομίας. Αυτό επιβάλλει να τα αναλύσουμε και να τα προσεγγίσουμε από όλες τις πλευρές που περιλαμβάνουν όλα τα πρόσωπα που ασχολούνται με αυτά.

Ως είναι αυτονόητο δεν δυνάμεθα να έχουμε την ίδια αντιμετώπιση και να εξετάζουμε κάτω από το ίδιο πρίσμα όλα τα διακινούμενα φορτία. Ένα φορτίο λιπάσματα που φθάνει στην κεντρική αποθήκη ενός συνεταιρισμού ή μιας ΜΕ, με σκοπό να διανεμηθεί μετά από λίγους μήνες στις περιφέρειες και τελικά στους αγρότες, δεν μπορεί να ταυτίζεται με ένα φορτίο κτηνιατρικά φάρμακα, που πρέπει να διατεθούν άμεσα για την καταπολέμηση μιας επιδημίας. Το αντίστοιχο ισχύει για ένα βυτίο χημικών βάρους 23 τόνων με έναν αποστολέα και ένα παραλήπτη, που θα είναι ο ίδιος και ο τελικός καταναλωτής όλου του φορτίου, με μία παλέτα σχολικά είδη που πρέπει να διατεθεί μετά την άφιξη της σε 50 βιβλιοχαρτοπωλεία διάσπαρτα σε όλη την Χώρα.

Παραπέρα δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής μας, ότι ο μεταφορέας και το μεταφορικό μέσο αντιμετωπίζουν με τον δικό τους τρόπο αυτό που ο εντολέας τους το χαρακτηρίζει ως «επείγον». Ο λόγος είναι ότι για να χαρακτηριστεί ένα φορτίο ως επείγον θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με διαφορετικά κοστολογικά κριτήρια από ότι αν επρόκειτο για εμπόρευμα, που διακινείται στα πλαίσια του προγραμματισμού μεταξύ εντολέα – αποστολέα και Μ. Για τον λόγο αυτό δεν ισχύει πλέον η τρέχουσα προσφορά του Μ προς την επιχείρηση, αλλά μια νέα που θα κοστολογηθεί και θα ισχύσει για την συγκεκριμένη εξαιρετική μεταφορά, με την έννοια του περιορισμένου χρόνου που τίθεται σαν προϋπόθεση για την εκτέλεσή της.

Άλλη είναι η έννοια του «επείγοντως» όταν βρίσκεται ένα πλοίο αγκυροβολημένο σε ένα λιμάνι και θέλει να μεταφέρει την αλυσίδα της άγκυρας του σε αντικατάσταση αυτής που έσπασε ή την έχασε και δεν μπορεί να αποπλεύσει. Άλλη πάλι είναι η έννοια του «επείγοντος» που επικαλείται στον Μ ένας νεαρός υπάλληλος μιας βιομηχανίας, που το φωνάζει πολύ δυνατά για να τον ακούσουν οι συνάδελφοί του, ή και ο εργοδότης του, και να τον θεωρήσουν σαν φιλότιμο, ευσυνείδητο, εργατικό και απαιτητικό έναντι των προμηθευτών.

Στην πρώτη περίπτωση η ναυτιλιακή εταιρεία πληρώνει όσο και να της ζητήσουν, γιατί η κάθε χαμένη ώρα κοστίζει γι' αυτήν ίσως και χιλιάδες δολάρια. Στην άλλη περίπτωση ο νέος υπάλληλος όχι μόνο δεν είναι διατεθειμένος να πληρώσει ένα επιπλέον ποσό, αλλά αντίθετα ζητά με στόμφο από τον Μ να παράσχει και μία έκπτωση. Αυτό όμως το προκαλεί στα πλαίσια της προβολής ή της επιβολής που προσπαθεί να επιτύχει στην κρίση των διευθυντών του, σε βάρος δυστυχώς των λοιπών συναδέλφων του.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι τα διακινούμενα φορτία έχουν σε γενικές γραμμές συγκεκριμένα χαρακτηριστικά τα οποία έχουν διαφορετική θεώρηση από την πλευρά του Μ και βέβαια από την πλευρά του πελάτη του. Χωρίς να παραβλέψουμε την διάκριση των φορτίων που επιβάλει ο νόμος και η πολιτεία, δηλ. υποκείμενα ή ελεύθερα τελωνειακά, ή υποκείμενα σε λοιπούς κρατικούς ελέγχους και φόρους, θα επιδιώξουμε παρακάτω να διακρίνουμε τα φορτία με βάση τους παράγοντες της αγοράς της μεταφοράς.

A) Από την πλευρά των πελατών των μεταφορέων

Οι πελάτες των μεταφορικών επιχειρήσεων έχουν ανάγκη από τις υπηρεσίες μεταφοράς γιατί με αυτές μειώνουν τις αποστάσεις που τους χωρίζουν από τους πελάτες τους. Με άλλα λόγια φέρνουν την αγορά πιο κοντά από πλευράς χώρου. Η υπηρεσία της μεταφοράς επομένως πρέπει να παρέχεται και στον κατάλληλο χρόνο, δηλαδή τότε που η προσφορά και η ζήτηση πρέπει να συναντηθούν. Κάθε ετεροχρονισμένη συνάντηση της προσφοράς και της ζήτησης των εμπορευμάτων έχει σαν αποτέλεσμα ζημιές, περιττές δαπάνες ή άσκοπες δεσμεύσεις κεφαλαίων κινήσεως. Για τον λόγο αυτό οι επιχειρήσεις που διακινούν εμπορεύματα ή πρώτες ύλες και ανταλλακτικά, μελετούν με

προσοχή τον παράγοντα χρόνο για να υπολογίσουν πότε πρέπει να παραγγείλουν και να μεταφέρουν τις ποσότητες που χρειάζονται. Οι μεταφορές επομένως που εκτελούν οι πελάτες των μεταφορέων χωρίζονται από πλευράς χρόνου σε:

1) **Προγραμματισμένες μεταφορές.** Είναι αυτές που ανατίθενται στον μεταφορέα με βάση την ομαλή ροή και τον χρόνο που αναλώνονται τα φορτία που προμηθεύονται. Για παράδειγμα οι πρώτες ύλες ενός εργοστασίου με συνεχή άσκηση της λειτουργίας - δραστηριότητας του.

2) **Επείγουσες μεταφορές.** Είναι αυτές που ανατίθενται στον μεταφορέα για να καλυφθούν έκτακτες ανάγκες που προέρχονται από ευνοϊκές εξελίξεις της αγοράς. Για παράδειγμα μία μεγάλη έκτακτη παραγγελία ενός νέου πελάτη, ή μια ευνοϊκή προσφορά για την προμήθεια μιας παρτίδας πρώτων υλών ή εμπορευμάτων.

3) **Μεταφορές με προθεσμία παραδόσεως.** Πρόκειται για μεταφορές που ο πελάτης αξιώνει να γίνει η μεταφορά του μέσα σε συγκεκριμένο χρόνο. Για παράδειγμα μεταφορά γαλακτοκομικών προϊόντων, που ως γνωστόν έχουν σύντομη ημερομηνία λήξης. Επίσης για μεταφορά που διενεργείται με την άδεια τελωνειακών ή αστυνομικών διαδικασιών που προβλέπουν την εκτέλεσή της σε ορισμένη χρονική προθεσμία, όσο δηλαδή ισχύει η σχετική άδεια της κρατικής υπηρεσίας.

4) **Βιαστικές μεταφορές.** Πρόκειται για επείγουσες μεταφορές που προκύπτουν από λάθη και παραλήψεις των πελατών των ΜΕ. Για παράδειγμα ξέχασαν να παραγγείλουν νέα αποστολή, ή παράγγειλαν λάθος παρτίδα και έχουν έλλειψη από αυτήν που χρειάζονται τα υλικά της. Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι αυτές οι μεταφορές γίνονται κάτω από το καθεστώς βίας και πανικού, για τις επιπτώσεις που έχουν στην επιχείρηση και προσωπικά στο στέλεχος που φέρει την ευθύνη του λάθους.

5) **Ειδικές μεταφορές.** Πρόκειται για μεταφορές που υπόκεινται σε ειδικό καθεστώς διοικητικών διαδικασιών και ελέγχων, για παράδειγμα μεταφορά όπλων ή εκρηκτικών, μεταφορά ζώντων ζώων ή μεταφορές με συνοδεία τελωνειακών οργάνων, κλπ.

6) **Εξαιρετικές μεταφορές.** Εδώ πρόκειται για μεταφορές που χρήζουν ειδικών διαδικασιών λόγω των βαρών και των διαστάσεων των φορτίων. Για παράδειγμα στην μεταφορά μεγάλου βάρους και όγκου θα πρέπει να ζητηθεί έγκριση από τις αρμόδιες αρχές των κρατών διελεύσεως, που ορίζουν το δρομολόγιο που πρέπει να ακολουθήσει το όχημα με το ογκώδες και βαρύ φορτίο, τα λοιπά οχήματα συνοδείας, ή ρυθμίσεως της κυκλοφορίας, κλπ.

B) Από την πλευρά των μεταφορικών επιχειρήσεων

Το έχουμε τονίσει και αλλού, ότι η θεμελιώδης προϋπόθεση της αξιοπιστίας ενός μεταφορέα είναι ο προγραμματισμός και η ευλαβική τήρηση των δρομολογίων του. Ο χρόνος έναρξης των δρομολογίων και η διάρκειά τους είναι καταλυτικός παράγοντας για την πελατεία του στο να μειώσει το κόστος διατήρησης υπερόγκων αποθεμάτων στις ΕΒΕ, ή να εδραιώσει και να διατηρήσει καλή φήμη στην αγορά, ικανοποιώντας έγκαιρα την ζήτηση σε εμπορεύματα και πρώτες ύλες των πελατών του.

Οι οργανωμένοι μεταφορείς λοιπόν, δεν προσπαθούν να μεταφέρουν τα πάντα παντού, γιατί αυτό ενδεχόμενα να είναι εφικτό, δεν είναι όμως ορθολογικό και οικονομικό. Για τον λόγο αυτό επιλέγουν συγκεκριμένες διαδρομές και προσπαθούν να επικεντρώσουν τις πωλήσεις των υπηρεσιών μεταφοράς προς πελάτες που διακινούν φορτία σε αυτόν μόνο τον άξονα. Επειδή ο χρόνος ή άλλως η διάρκεια δρομολογίου είναι καταλυτική, θεωρούμε ότι η μεταφορά με βάση τον παράγοντα χρόνο και τον προγραμματισμό από την πλευρά των μεταφορικών επιχειρήσεων διακρίνονται σε:

1) **Τακτικές μεταφορές ή δρομολόγια.** Οι μεταφορές αυτές είναι με προκαθορισμένες ώρες και ημέρες αναχώρησης που είναι γνωστές στην πελατεία. Η πελατεία προσαρμόζει, ανάλογα τις παραγγελίες στον προμηθευτή και ενημερώνει έγκαιρα τον μεταφορέα, για την παρτίδα που θα του αναθέσει για την συγκεκριμένη αναχώρηση. Με τον τρόπο αυτό ο μεταφορέας γνωρίζει έγκαιρα τα φορτία και επιλέγει τα κατάλληλα μέσα για την εκτέλεσή της. Οι πελάτες από την δική τους πλευρά αντιλαμβάνονται πως η έγκαιρη με βάση το πρόγραμμα αναχώρηση, σημαίνει απρόσκοπτη εξέλιξη όλου του δρομολογίου. Αυτό διότι το ΦΔΧ πρέπει να προλάβει να επιβιβασθεί στο οχηματαγωγό πλοίο που έκλεισε ήδη θέση, ή να φορτωθεί έγκαιρα το φορτίο στο βαγόνι για να αναχωρήσει με τον προβλεπόμενο συρμό από τον αρχικό σταθμό και στην συνέχεια από τον σταθμό διαλογής της συγκεκριμένης ημέρας.

2) **Έκτακτες μεταφορές.** Είναι αυτές που προσπαθεί να εκτελέσει ο μεταφορέας επιπλέον των τακτικών για να ικανοποιήσει νέους πελάτες ή επιπλέον φορτία των τακτικών γραμμών. Οι μεταφορές αυτές προκαλούν τους μεταφορείς να αθετήσουν τις υποσχέσεις και δεσμεύσεις τους για τις τακτικές και προγραμματισμένες αναχωρήσεις, για να κερδοσκοπήσουν από την διάθεση του μεταφορικού μέσου σε άλλους νέους ή ευκαιριακούς πελάτες. Πρόκειται για την κατ' εξοχήν διαπίστωση και έλεγχο της αξιοπιστίας ενός μεταφορέα από τον μόνιμο πελάτη του. Αυτές οι μεταφορές προκύπτουν μεταξύ άλλων από την αναξιοπιστία ενός άλλου μεταφορέα, ή από ανωτέρα βία, ή ακόμα από σφάλμα ή και απρόβλεπτη κατάσταση στην αγορά. Πχ προαναγγελία μια σοβαρής κακοκαιρίας, ή απεργίας, που αναγκάζει σε άμεση αναχώρηση σε σχέση με την προγραμματισμένη.

3) **Εποχικές μεταφορές.** Είναι οι μεταφορές που δεν είναι συνεχείς για να καλυφθούν από τις τακτικές αναχωρήσεις. Αυτές προέρχονται κυρίως από την περιοδική εμφάνιση των φορτίων, όπως για παράδειγμα τα φρούτα το

Καλοκαίρι, ή το ελαιόλαδο τον Χειμώνα. Επιπλέον έχουμε και τις μεταφορές καταναλωτικών ειδών εποχικού χαρακτήρα όπως πχ ειδών εξοχής ή ειδών διακοπών, παιχνιδιών κλπ. Οι εποχικές μεταφορές προέρχονται επίσης από την περιοδική άφιξη άλλου μεταφορικού μέσου στα πλαίσια άλλου είδους μεταφορών. Για παράδειγμα άφιξη πλοίου μία φορά τον μήνα με ε/κ από την Άπω Ανατολή. Ο συγκεκριμένος μεταφορέας εκτελεί για μία δύο ή τρεις ημέρες παραδόσεις ε/κ και περιμένει εκ νέου άλλες αντίστοιχες μεταφορές μετά ένα μήνα.

4) **Ειδικές μεταφορές από πλευράς χρόνου** είναι οι μεταφορές που οργανώνονται για συγκεκριμένη έκτακτη περίοδο και σκοπό. Για παράδειγμα μεταφορά εκθεμάτων διαφόρων πελατών για την συμμετοχή τους σε μία διεθνή έκθεση, ή μεταφορά εξοπλισμού ενός εργοταξίου σε μία προγραμματισμένη μελλοντική περίοδο.

5) **Ειδικές μεταφορές από πλευράς φορτίου** πρόκειται για μεταφορές που απαιτούν την χρήση ειδικού οχήματος λόγω του βάρους, της φύσεως, ή των διαστάσεων του φορτίου.

Στην φωτογραφία που ακολουθεί διακρίνουμε ένα τυπικό παράδειγμα για την μεταφορά ενός φορτίου που εκ της φύσεώς του είναι ένας αδιαίρετος όγκος. Αυτό απαιτεί ένα ειδικό όχημα μεγάλου ωφέλιμου φορτίου, το οποίο πρέπει να κατανεμηθεί σε πολλούς άξονες, για να γίνει τεχνικά εφικτή η μεταφορά του. Αυτού του είδους οι μεταφορές απαιτούν σε πολλές περιπτώσεις την συνοδεία του βαρέως οχήματος από περιπολικά της τροχαίας, ή οχήματα της ΜΕ με φάρο, (ένα ειδικό μπλε φως επί της οροφής του οχήματος που ανάβει και σβήνει εκ περιτροπής ειδοποιώντας για τον κίνδυνο τα λοιπά οχήματα). Το προσωπικό των βοηθητικών οχημάτων παρεμβαίνει κατά διαστήματα, για να



ρυθμίσει και να διασφαλίσει την ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Γ) Διάκριση των φορτίων βάσει της φύσεως και του μεγέθους τους.

Δεν θα αναλωθούμε βέβαια στο σημείο αυτό κάνοντας μόνο τεχνικές αναλύσεις για τις φυσικές ιδιότητες των εμπορευμάτων. Το βέβαιο είναι ότι παράγονται και διακινούνται επειδή παρέχουν χρησιμότητες. Είναι γνωστοί πάντως οι τέσσερις κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν τα μεταφερόμενα φορτία κατά την διάρκεια της μετακόμισής τους.

Πρόκειται δηλαδή:

α) για την **φύρα, ή φυσικές απώλειες**, δηλαδή την βαθμιαία ελάττωση του βάρους ή του όγκου λόγω πχ λόγω εξάτμισης ή τριβής, κλπ. (ο καθορισμός τους γίνεται από το τελωνείο, το οποίο δεν φορολογεί ότι κρίνει ότι περιλαμβάνεται στα όρια του φυσικού.)

β) Πρόκειται επίσης και για την **απομείωση, ή χειροτέρευση** δηλαδή για κάτι αντίστοιχο με την φύρα, που έχει σχέση ταυτόχρονα και με την φυσική κατάσταση του φορτίου, ότι π.χ. λόγω της θερμοκρασίας μετατρέπεται κατά την διάρκεια της μετακόμισης του από υγρό σε στερεό, ή εξατμίζεται, μειώνεται η ποιότητα, κλπ.

γ) τέλος υπάρχει και η **αχρήστευση** του μεταφερόμενου υλικού, αν πχ υποστεί σήψη, σκουριά, διάβρωση, αλλοίωση, κλπ.

δ) Ο τέταρτος παράγοντας είναι οι **ζημιές και οι απώλειες** των φορτίων κατά την διάρκεια της μεταφοράς.

Όλα αυτά έχουν έμμεση σχέση με την μεταφορά, γιατί πρόκειται απλά και μόνο για θέμα της φύσης, του ανθρώπινου παράγοντα και βέβαια της κατάλληλης συσκευασίας και του στοιβάγματος των μεταφερομένων εμπορευμάτων. Ταυτόχρονα όμως είναι και προϋπόθεση της διαθέσεως του κατάλληλου οχήματος, αν πρόκειται για χύδην υγρά, ή στερεά φορτία, πακεταρισμένα ή στοιβαγμένα σε παλέτες, κλπ. Δεν πρέπει να παραβλέψουμε επίσης και τον παράγοντα διάρκεια της μεταφοράς, ή τις προθεσμίες παραδόσεως που έχουν σχέση μεταξύ άλλων και με την **απαρχαίωση του είδους**. Πρόκειται δηλαδή για την δραστική μείωση της ζήτησης λόγω της **εποχικότητας**. Αυτό υποχρεώνει την προσφορά του είδους στον κατάλληλο χρόνο, όταν δηλαδή υπάρχει ενεργή ζήτηση. Πχ οι λαμπάδες του Πάσχα, τα αντηλιακά το Καλοκαίρι, τα στολίδια των δένδρων των Χριστουγεννιάτικων, τα είδη των απόκρεω, κλπ.

Την μεταφορά ενδιαφέρει ταυτόχρονα μήπως τυχόν πρόκειται για επικίνδυνα εμπορεύματα που εμπίπτουν στις διεθνείς συμβάσεις RID και ADR, ή πρόκειται για άλλου είδους και φύσεως εμπορεύματα, που πρέπει να συνοδεύονται από διαφόρων ειδών πιστοποιητικά αρμοδίων αρχών. Στις ειδικές αυτές περιπτώσεις πρέπει ο μεταφορέας να φροντίσει να έχει λάβει τα αναγκαία προληπτικά μέτρα, για την σύννομη και ασφαλή διακίνηση του φορτίου. Ο εντολέας της μεταφοράς, ή ο αποστολέας κατά περίπτωση οφείλουν να δηλώσουν κάθε ιδιαιτερότητα του φορτίου και να εφοδιάσουν

τον μεταφορέα με κάθε χρήσιμο έντυπο ή και πληροφορίες για την φύση του φορτίου.

Οι πληροφορίες αυτές είναι χρήσιμες για όλους τους εμπλεκόμενους στην συγκεκριμένη μεταφορά, προκειμένου να λάβει ο καθείς τα ενδεδειγμένα μέτρα ασφαλείας. Ο Μ με την σειρά του υποβάλλει στις αρχές διελεύσεως των κρατών που διανύει το ΦΔΧ ή το βαγόνι τις πληροφορίες που έχει λάβει. Η δήλωση γενικά των επικινδύνων εμπορευμάτων στις αρμόδιες αρχές καθώς και στους διαχειριστές των μέσων μεταφοράς που τα διακινούν είναι υποχρεωτική και επιβεβλημένη για λόγους ασφαλείας αυτών που έρχονται σε επαφή με τα υλικά αυτά. Σε περίπτωση αποκρύψεως από τον αποστολέα των πληροφοριών για επικίνδυνα εμπορεύματα, δίδει στον μεταφορέα το δικαίωμα να διακόψει την μεταφορά και να εκφορτώσει το εμπόρευμα!

Αν η συσκευασία είναι η κατάλληλη και η περιγραφή του περιεχομένου ορθή, τότε για την αντιμετώπισή της από την σκοπιά της ΜΕ, θεωρείται ότι διενεργείται η αποστολή παλετών, βαρελιών, ρολών, σκελετοκιβωτίων, χύδην υγρών ή στερεών φορτίων, κλπ. Αυτό που παίζει καθοριστικό ρόλο για την ανάλυσή μας στις διεθνείς ή τις εθνικές χερσαίες μεταφορές είναι η συχνότητα και η εκάστοτε ποσότητα που θα παραδοθεί για μεταφορά. Το ζητούμενο είναι αν η παρτίδα καλύπτει εκ του βάρους και του όγκου της, τις ωφέλιμες διαστάσεις και τα βάρη του μεταφορικού μέσου:

α) Αν καλύπτει σε βάρος ή με τις διαστάσεις όλο τον ωφέλιμο χώρο του μεταφορικού μέσου, δηλαδή το βαγόνι, το φορτηγό αυτοκίνητο, το ε/κ, τότε συμπεραίνουμε ότι έχουμε ένα **πλήρες φορτίο**.

β) Αν το εμπόρευμα καλύπτει μόνο μέρος του φορτηγού τότε λέμε ότι έχουμε **ομαδικό φορτίο**, γιατί για να συμπληρωθεί το ωφέλιμο βάρος ή ο όγκος του μεταφορικού μέσου χρειάζεται και άλλο φορτίο που θα μας παραδοθεί για μεταφορά από άλλους πελάτες.

Σε αντίθετη περίπτωση η μεταφορά θα είναι βέβαια ενός πλήρους φορτίου, θα είναι όμως ασύμφορος:

1) για τον εντολέα της μεταφοράς, γιατί το μεταφορικό όχημα θα πρέπει να αναχωρήσει με μειωμένο φορτίο. Αυτό σημαίνει μεγαλύτερο αναλογικά κόστος ανά μεταφερόμενη μονάδα προϊόντος.

2) Θα είναι πάλι ασύμφορος και από την πλευρά του μεταφορέα, αν πρέπει να αναβάλει την αναχώρηση, με την προσδοκία να παρουσιαστεί επιπλέον φορτίο για την συμπλήρωση του ωφέλιμου φορτίου του μεταφορικού μέσου.

Η καθυστέρηση όμως είναι ολέθρια, γιατί κοστίζει στην ΜΕ ζεστό και πανάκριβο χρήμα, μειώνοντας ταυτόχρονα αισθητά την συνολικά παρεχόμενη ποιότητα της υπηρεσίας μεταφοράς προς τους λοιπούς πελάτες.

Οι παραπάνω ορισμοί δεν είναι απόλυτοι και δεν ισχύουν με την ίδια έννοια ή και δεν γίνονται από όλους αντιληπτοί με τον ίδιο τρόπο, στα πλαίσια των συνεννοήσεων και των συμφωνιών μεταξύ των εμπλεκομένων στην χερσαία μεταφορά. Για παράδειγμα ένας πελάτης θεωρεί το φορτίο του ομαδικό γιατί είναι μόνο μια παλέτα 450 χγρ. Για ένα Δ δεν είναι ομαδικό, αν μπορεί από τον τόπο που προέρχεται να το ομαδοποιήσει με άλλες μικρές παρτίδες και θα καλύψει με αυτές όλο το ωφέλιμο φορτίο του μεταφορικού μέσου. Σε αντίθετη περίπτωση θα είναι και για αυτόν ομαδικό φορτίο,

A) Γιατί θα αναγκαστεί να το παραδώσει προς μεταφορά σε έναν άλλο μεταφορέα που έχει άριστο οργανωμένο και πυκνό δίκτυο στην διαδρομή αυτή.

B) Είναι ενδεχόμενο επίσης να ζητήσει την συνεργασία άλλης ΜΕ για την μεταφορά της εν λόγω παλέτας μέχρι ένα ενδιάμεσο προορισμό που συγκεντρώνει σε αποθήκη τα φορτία του για την Ελλάδα, ή και αντίστροφα.

Άρα η σύμβαση, που θα συνάψει τελικά ο Δ με τον σιδ/μο ή τον οδικό Μ, θα είναι σύμβαση ενός πλήρους οχήματος με έναν αποστολέα και παραλήπτη, δηλαδή τον ίδιο τον Δ ή ένα αντιπρόσωπο του. Το κόμιστρο αυτής της μεταφοράς που θα κλιθεί να καταβάλει ο Δ είναι το προβλεπόμενο για αυτήν την διαδρομή, ανεξάρτητα αν καλύφθηκε η όχι όλη η χωρητικότητα του μεταφορικού μέσου. Αντίστοιχα το κόμιστρο που θα κλιθεί να καταβάλει ο πελάτης – εντολέας της μεταφοράς της παλέτας του παραδείγματος μας, θα είναι αυτό της τμηματικής του αποστολής. Το κόμιστρο αυτό αποτελεί ένα μόνο μικρό κλάσμα, δηλαδή μια αναλογία του συνολικού κομίστρου, που προβλέπεται να καταβληθεί για το πλήρες φορτηγό όχημα που θα διανύσει την συγκεκριμένη διαδρομή.

Η παρέμβαση του κοινοτικού τελωνείου στην μεταφορά

Εισαγωγικά

Η ΕΕ έχει μεταξύ άλλων σαν στόχο να παρακολουθεί για διαφόρους λόγους τα αγαθά που διακινούνται με κάποιο τελωνειακό καθεστώς, θεσμοθετώντας προς τούτο και το πλαίσιο των διαδικασιών ελέγχου. Τα τελωνειακά όργανα παρεμβαίνουν σε όλες τις λειτουργίες της αγοράς της μεταφοράς, και μάλιστα από την παραγωγή μέχρι την κατανάλωση. Δεν είναι όμως εφικτό να παρακολουθούν στενά το κάθε προϊόν σε όλη την διάρκεια της μεταφοράς ή αποθήκευσης και για τον λόγο αυτό έχουν ορίσει κανόνες:

α) έτσι ώστε το εμπόρευμα να βρίσκεται ανά πάσα στιγμή υπό την διαχείριση αρμοδίως εξουσιοδοτημένων προσώπων.

β) η διαχείριση των εμπορευμάτων να απεικονίζεται με βάση τις αρχές της λογιστικής.

Στην αλληλουχία αυτών των εμπλεκόμενων διατηρεί ο κάθε ένας στην διάρκεια της εξέλιξης της μεταφοράς την δική του νομική αυτοτέλεια και οικονομική αυθυπαρξία. Αυτό είναι αναγκαίο, διότι η δραστηριότητα όλων των ενασχολημένων στην μεταφορά είναι μια διαδοχική λειτουργία μεταξύ ανεξαρτήτων προσώπων. Το άθροισμα όμως όλων των λειτουργιών που έχουν σαν τελικό αποτέλεσμα να εκπληρωθούν όλοι οι όροι της σύμβασης πώλησης, δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί με ένα μόνο απλό όρο. Το ορθό είναι να ονομαστεί ανάλογα με τον τρόπο προσέγγισης ως αγορά της μεταφοράς, ή ροή φορτίων, ή μεταφορά αξιών και φορτίων, όπως έχουμε σε άλλα σημεία του παρόντος αναφερθεί, και περιγράψουμε αναλυτικά σε αυτά που ακολουθούν:

Σχετικά με την θέσπιση νομοθετικού πλαισίου για την «εφοδιαστική αλυσίδα»

Το ΥΜΕΤ προσπαθεί να περιγράψει και να βελτιώσει μέσα στην αγορά της μεταφοράς αυτό που εμείς αποκαλούμε «μεταφορά αξιών και φορτίων». Προς τον σκοπό αυτό θεσμοθέτησε με την Φ21.6/ΟΙΚ.50284/4760 την σύσταση μιας επιτροπής. **«Σκοπός αυτής της επιτροπής είναι η διερεύνηση του νομοθετικού πλαισίου που αναφέρεται στην εφοδιαστική αλυσίδα»**, και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 337/18.10.2010 «τεύχος υπαλλήλων ειδικών θέσεων και οργάνων διοίκησης φορέων του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα». Ανεξάρτητα από τα πορίσματα της επιτροπής το παρόν έργο πραγματεύεται και αναλύει την έννοια «εφοδιαστική αλυσίδα» μέσα από την πράξη. Για τον λόγο αυτό δεν διευκρινίστηκε μέχρι τώρα ως όρος στην ανάπτυξη των κειμένων του βιβλίου.

Η έννοια «εφοδιαστική αλυσίδα» που έτυχε να χρησιμοποιηθεί από το ΥΜΕΤ, έχει απεικονιστεί παραστατικά από την ΕΕ, χωρίς να ονοματιστεί! Στην πράξη πρόκειται για ένα περιβάλλον, που στο παρόν αποκαλείται αγορά της μεταφοράς, ή ροή φορτίων και είναι ένας μηχανισμός που λειτουργούσε από την εποχή του αγωγιάτη. Ο μηχανισμός αυτός της αγοράς υπάρχει και λειτουργεί σήμερα, όπως αναλυτικά αναπτύσσουμε στον παρόντα τόμο, και θα συνεχίσει να μεταβάλλεται και να ρυθμίζει τους κανόνες της αγοράς της μεταφοράς εις το διηνεκές. Η επιτροπή επομένως δεν θα ήταν εφικτό να ανακαλύψει για να διερευνήσει ένα νομοθετικό πλαίσιο, για μία εμπορική και τεχνική δραστηριότητα, χωρίς να προσδιοριστεί επακριβώς, περί τίνος τομέα και λειτουργία της οικονομίας και της αγοράς της μεταφοράς πρόκειται.

Εμείς πιστεύουμε ότι η επιτροπή οργανώθηκε από το ΥΜΕΤ σε εφαρμογή της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής TAXUD 2006/1450/29.06.2007, που έχει σαν σκοπό να περιγράψει αρχικά την λειτουργία εκάστου εμπλεκόμενου στις εμπορικές ανταλλαγές, αυτό όμως που εμείς καλούμε ροή φορτίων. Στην συνέχεια να καθορίσει ενιαίους κανόνες για την ασφαλή φορολογική εποπτεία

από το ευρωπαϊκό τελωνείο και τις λοιπές φορολογικές και ελεγκτικές αρχές όλων των συμμετεχόντων στην διαχείριση της ροής των φορτίων.

Η ροή των φορτίων όπως ορίστηκε σχηματικά το ίδιο το κοινοτικό τελωνείο στην παραπάνω TAXUD έχει έτσι:



Ίσως για τον λόγο αυτό να προέκυψε στην αγορά και ο όρος «εφοδιαστική αλυσίδα».

Όποιος όμως βλέπει αλυσίδα στο παραπάνω σχήμα δεν έχει εντυφλήσει ακόμα στην μεταφορά. Εμείς επιμένουμε στον δικό μας ορισμό, και στην αναλυτική περιγραφή της μεταφοράς. Με βάση αυτόν διακρίνουμε και τα πρόσωπα που απεικονίζονται. Είναι φανερό ότι τα πρόσωπα αυτά χωρίζονται με βάση την δική μας προσέγγιση στο παρόν έργο σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

Η πρώτη περιλαμβάνει τα πρόσωπα που συμμετέχουν στην μεταφορά αξιών, δηλαδή αυτοί που πουλούν και αγοράζουν τα εμπορεύματα. Πρόκειται επομένως από τα παραπάνω πρόσωπα της αλυσίδας της ΕΕ, για τον παραγωγό, τον εξαγωγέα και τον εισαγωγέα. (επιπλέον: αγοραστή, πωλητή)

Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει αυτούς που διενεργούν την μεταφορά φορτίων. Εδώ πρόκειται για τον Διαμεταφορέα και τον Μεταφορέα, που είναι στην πράξη ο εκμεταλλευτής των μεταφορικών μέσων.

Η τρίτη περιλαμβάνει αυτούς που παρέχουν βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς. Εδώ πρόκειται για τον εκτελωνιστή και τον αποθηκευτή.

Και οι τρεις παραπάνω κατηγορίες των προσώπων, που συνδέονται στο σχέδιο με κρίκους αλυσίδας από το τελωνείο της ΕΕ, αποτελούν για εμάς ένα μέρος του συνόλου της αγοράς της μεταφοράς. Ο λόγος είναι ότι συμμετέχουν σε ένα μέρος της ροής φορτίων. Οι λόγοι είναι πολλοί ως πχ:

1) Ότι οι εισαγωγείς ενδεχόμενα να διαχειρίζονται επιπλέον εμπορεύματα και προϊόντα,

τα οποία δεν διαμετακομίζονται κάτω από ένα τελωνειακό καθεστώς. Δηλαδή είναι ελεύθερα κοινοτικά αγαθά.

2) Ή επιπλέον αυτού και τα ίδια τα τελωνισθέντα εμπορεύματα της τρίτης χώρας να τα προωθεί και να τα διοχετεύει ο ίδιος κοινοτικός εισαγωγέας στην ελεύθερη αγορά της ΕΕ.

3) Ή τέλος ο εισαγωγέας να τα διαμετακομίζει υποκείμενα ως έχουν σε μία τρίτη χώρα. Πχ εισαγωγή ΗΥ από τις ΗΠΑ και απ' ευθείας πώληση προς την Ρωσία. Η εμπορεία αυτή ενδεχόμενα να χαρακτηριστεί ανάλογα την περίπτωση και σαν τριγωνική πώληση ή και σαν τριγωνική μεταφορά.

Αυτός είναι και ο λόγος που αδυνατούμε να περιγράψουμε την μεταφορά με βάση τον όρο εφοδιαστική αλυσίδα. Τον ρόλο και την λειτουργία του κάθε προσώπου της παράστασης αυτής εξ' ανάγκης τον αναλύουμε από

διαφορετικό σημείο προσέγγισης, από ότι το κοινοτικό τελωνείο. Ο λόγος προς τούτο είναι απλός: Μέσα στην αγορά της μεταφοράς τα πρόσωπα της παραπάνω παράστασης κάνουν την δουλειά τους, που είναι η μεταφορά αξιών και φορτίων. Το κοινοτικό τελωνείο κάνει την δική του, ορίζοντας τους κανόνες της μεταφοράς, ελέγχοντας ταυτόχρονα για την ορθή εφαρμογή τους.

Στο παρόν γίνεται διαρκής προσπάθεια για να περιγραφεί αναλυτικά η λειτουργία όλων αυτών των προσώπων, χωρίς διάθεση να ονοματίσουμε την λειτουργία εκάστου. Ο στόχος είναι την περιγράψουμε μόνο, για να καταστεί η αγορά της μεταφοράς προσιτή σε όλους. Για εμάς αν αντί για τους κρίκους αλυσίδας, απεικονίζονταν ΦΔΧ, ή βαγόνια, ή περονοφόρα, ή γερανοί, ή ράφια, δεν θα αλλάζαμε στο παραμικρό την δομή του βιβλίου. Ούτε αντίστοιχα θα την αλλάζαμε, αν αντί των κρίκων απεικονίζονταν αυτοκινητόδρομοι, σιδηρόδρομοι και λιμάνια. Πολύ περισσότερο δεν θα τον αλλάζαμε, αν στην θέση των κρίκων αναφέρονταν, το αστικό ή το εμπορικό δίκαιο, ή οι συμβάσεις πώλησης και έργου, με τους όρους των οποίων διακινούνται τα εμπορεύματα. Για τον λόγο αυτό δεν μπορούμε να αποδεχθούμε τον όρο «εφοδιαστική αλυσίδα» του ΥΜΕΤ, επειδή βλέπουμε απλά και μόνο στο σχήμα της ΕΕ κρίκους αλυσίδας!

Ο μόνος λόγος που θα έπρεπε να αλλάξει η δομή του βιβλίου θα ήταν, αν τους κρίκους τους παράστασαν ΦΙΧ. Εκεί πλέον θα επρόκειτο για μία εσωτερική λειτουργία της ΕΒΕ, που υπόκειται σε όλους τους περιορισμούς και τις λοιπές ρυθμίσεις που αναλύσαμε στο παράρτημα του πρώτου μέρους. **Επιπλέον θα περιοριζόταν το έργο αποκλειστικά σε φορτία ελεύθερα τελωνείου.** Η έννοια λοιπόν «εφοδιαστική αλυσίδα» είναι καθαρά θεωρητική και μακροοικονομική και για αυτό έγινε προσπάθεια να μην αναφερθεί, ή να περιγραφεί ο όρος αυτός στο παρόν έργο μας, ή κατά μείζονα λόγο να ερμηνευτεί.

Ο λόγος είναι ότι όλο το βιβλίο αναφέρεται αναλυτικά στις επί μέρους λειτουργίες που εκτελούν οι επαγγελματίες και οι επιχειρήσεις, που αποσκοπούν κατά μία έννοια μεταξύ άλλων και στους εφοδιασμούς. Ανέκαθεν ρυθμίζονται οι λειτουργίες αυτές από την υφιστάμενη οργάνωση της δομής του κράτους, τόσο στον τομέα της μεταφοράς, όσο και της οικονομίας, του εμπορίου και ευρύτερα του τρόπου λειτουργίας της αγοράς.

Εκτός αυτού εμείς την έννοια **«αλυσίδα»** ίσως να την περιγράψαμε στο τρίτο μέρος ως «μεταφορά από οργανωτικής πλευράς»! **Εκεί δηλώσαμε ότι: «οργάνωση σημαίνει να εκτελεί ο κάθε εμπλεκόμενος στην μεταφορά την εργασία του, και να προετοιμάζει ταυτόχρονα και την εργασία του αμέσως επόμενου εμπλεκόμενου».** Αυτό σημαίνει την έκδοση των σωστών εγγράφων, την έγκαιρη αναγγελία αναχώρησης, την σωστή διευθέτηση του φορτίου, και την καταχώρηση των λογιστικών γεγονότων, για να υπάρξει εσωτερική ενημέρωση της επιχείρησης, καθώς και όλων των άλλων ενδιαφερομένων.

Πέραν αυτού η μεταφορά διενεργείται σε καθεστώς ελεύθερης αγοράς. Αυτό σημαίνει επίσης ότι ο κάθε επόμενος «κρίκος της αλυσίδας» δεν είναι εκ προοιμίου γνωστός. Η ένταξη του κάθε εμπλεκόμενου δηλαδή στην κάθε φάση της μεταφοράς και στην ροή φορτίων, είναι αποτέλεσμα διαπραγματεύσεων της στιγμής εκείνης και σύναψης ή εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων. Η ισχύουσα ορολογία μεταξύ των εμπλεκόμενων για την καθημερινή εργασία τους, είναι δικαίωμα τους και πρέπει να γίνεται de facto αποδεκτή από όλους. Η ορολογία όμως στα κείμενα της πολιτείας πρέπει να είναι προσεγμένη ενιαία και σαφής, γιατί αναφέρεται και στα κείμενα των συμβάσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων προσώπων στην μεταφορά. Αυτό σημαίνει ότι σε περίπτωση αντιδικίας λαμβάνεται de jure υπόψη από τον δικαστή η έννοια του όρου, όπως αναφέρεται στον Νόμο ή στην Υπουργική Απόφαση, κλπ.

Κάτω από αυτό το πρίσμα η έννοια της εφοδιαστικής αλυσίδας όπως την αναφέρει το ΥΜΕΤ ή την απεικόνισε σχηματικά η ΕΕ είναι θεωρητική και μακροοικονομική. Δεν είναι δυνατόν εξ άλλου το ΥΜΕΤ ή το Υπ. Οικ. ή οποιασδήποτε κοινοτική αρχή να περιγράψει ή να υποδείξει τον τρόπο που θα διακινούνται τα αγαθά από τους παραγωγούς, τις ΜΕ, και τους εμπλεκόμενους τρίτους. Το κράτος παρεμβαίνει μόνο για να θεσμοθετεί και να επιβλέπει την μεταφορά με την διενέργεια κάθε είδους και σκοπού ελέγχων εφαρμογής των ρυθμίσεων και των κανόνων που θεσπίζει, όπου και όποτε κρίνει απαραίτητο.

Επιπλέον η πολιτεία οφείλει να προβλέπει, να βοηθά και να καθοδηγεί την επιχειρηματική δραστηριότητα με βάση τις πολιτικές αποφάσεις που προγραμματίζει να λάβει. Αυτές πράγματι δύνανται να έχουν σχέση με τον θεωρητικό όρο «εφοδιαστική αλυσίδα» που επέλεξε και χρησιμοποίησε το ΥΜΕΤ στην παραπάνω απόφασή του, ως πχ:

Η πολιτική βούληση να παραχωρηθεί δωρεάν γη σε νέους αγρότες, για καλλιέργειες που θα παράγουν τρόφιμα, τα οποία μέχρι τώρα εισάγονται,

Η απόφαση της πολιτείας πχ να χρηματοδοτήσει στην Θεσσαλία ένα εργοστάσιο πολτού και χάρτου, που μέχρι τώρα εισάγεται,

Η επιλογή να λειτουργήσουν στην χώρα εργοστάσια παραγωγής σακχάρως, που μέχρι τώρα εισάγεται,

Η χρηματοδότηση για την επανίδρυση κλωστηρίων ή βιομηχανιών υφασμάτων με εξαγωγικό προσανατολισμό, οι οποίες λειτουργούσαν και διέκοψαν την λειτουργία τους.

Η επιλογή της πολιτείας να παραχωρήσει ένα λιμάνι για να διακινηθούν δια μέσου αυτού φορτία τρίτων χωρών προς το εσωτερικό της ΕΕ, κλπ.

Οι παραπάνω πολιτικές επιλογές θα είχαν σαν συνέπεια, μετά την υλοποίηση εκάστης εξ αυτών, να μεταβάλει αυτό που εμείς ονομάσαμε ροή φορτίων, δηλαδή την διαδρομή που ακολουθεί ένα αγαθό για να εκπληρωθούν οι όροι της σύμβασης πώλησης. Αυτό διότι θα δημιουργήσει νέα δεδομένα σε ότι αφορά στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων και στην μεταβολή των μεταφορικών

αξόνων. Ταυτόχρονα θα απαιτηθεί να προγραμματιστεί το μεταφορικό έργο με βάση τους νέους τόπους φόρτωσης και αναχώρησης των αγαθών, αλλά ίσως και χρήση άλλης τεχνολογίας μέσων μεταφοράς.

Η εφοδιαστική αλυσίδα ως θεωρητική έννοια δεν έχει σχέση με αυτήν την λειτουργία και την εξέλιξη της αγοράς της μεταφοράς και την ροή των φορτίων. Για τον λόγο αυτό δεν δύναται να ανιχνευτεί και να θεσμοθετηθεί σε ένα νομικό πλαίσιο, όπως αναφέρει το ΥΜΕΤ. Το νομικό πλαίσιο εμφανίζεται για να ρυθμίσει κάτι το νέο. Η αγορά της μεταφοράς ουδέποτε εμφανίστηκε από το μηδέν. Αυτό που «εμφανίζεται» είναι το νομικό πλαίσιο που θεσμοθετείται για να ρυθμίσει εκ των υστέρων, τους **νέους** τρόπους λειτουργίας της αγοράς της μεταφοράς, που θα εμφανιστούν εξ αιτίας διαφόρων μεταβολών που θα παρατηρηθούν, ως πχ:

A) στις εμπορικές,
B) στις φορολογικές,
Γ) στις τελωνειακές,
Δ) στις νομικές,
E) στις τεχνικές,
και στις άλλες μεταβολές που υφίσταται διαρκώς το περιβάλλον λειτουργίας της μεταφοράς.

Η πρόθεση να αναλυθούν τα πάντα εξ αρχής και να κωδικοποιηθούν είναι αδύνατη, όπως αδύνατη είναι και η επιβολή κανόνων που αντίκεινται στην ήδη λειτουργούσα οικονομία της ελεύθερης αγοράς.

Η αγορά της μεταφοράς μεταβάλλεται διαρκώς παρακολουθώντας όλα τα επί μέρους στοιχεία και τους παράγοντες που την συνθέτουν. Από την στιγμή που θα μεταβληθεί η γεωγραφία των τόπων της παραγωγής, της καταγωγής, και της προελεύσεως των κάθε είδους αγαθών είναι βέβαιο ότι θα αναγκαστεί να προσαρμοστεί και η υποδομή της μεταφοράς αξιών και φορτίων στις νέες συνθήκες. Έως την στιγμή εκείνη οι τόποι που προέρχονται τα φορτία είναι δεδομένοι και οι ποσότητες γνωστές. Επιπλέον δε και η αγορά της μεταφοράς είναι πλήρως διαμορφωμένη. Η οποιαδήποτε έρευνα ή μελλοντικός προγραμματισμός δεν αναστέλλει ή διαφοροποιεί την διενέργεια του μεταφορικού έργου ως έχει τούτο την δεδομένη στιγμή που εκτελείται.

Πέραν αυτού από την πλευρά του Κοινοτικού Τελωνείου η σχηματική απεικόνιση τερματίζει στον κοινοτικό εισαγωγέα, ο οποίος καθίσταται κύριος και κάτοχος των εμπορευμάτων που αγόρασε από μία τρίτη χώρα και τα τελώνισε:

A) Αυτό σημαίνει πως τα τελωνισμένα αυτά φορτία επιτρέπεται να συνεχίσουν να μεταφέρονται και εντός του κοινοτικού εδάφους σαν ελεύθερα εμπορεύματα από δασμούς και φόρους, όχι όμως ανεξέλεγκτα από φορολογικής πλευράς για τον ΦΠΑ της ενδοκοινοτικής κτήσης!

Β) Επιπλέον είναι ενδεχόμενο να μην τελωνιστούν από τον αγοραστή στον πρώτο σταθμό προορισμού εντός της ΕΕ, αλλά να συνεχίσουν ως υποκείμενα προς άλλους διάσπαρτους προορισμούς εντός του κοινοτικού εδάφους.

Διευκρινίζουμε επίσης, ότι η σχηματική απεικόνιση της ΕΕ ισχύει και με την αντίθετη φορά, δηλαδή να ξεκινά από τον κοινοτικό εξαγωγέα και να τερματίζει στον εισαγωγέα της τρίτης χώρας! Άρα επαναλαμβάνουμε ότι ο όρος εφοδιαστική αλυσίδα του ΥΜΕΤ, ή όποιου άλλου χρησιμοποιεί τον όρο αυτό, είναι μέρος ενός συνόλου λειτουργιών, που εμείς ονομάζουμε ροή φορτίων και αγορά της μεταφοράς.

Η παρέμβαση όμως μεταξύ πολλών άλλων που δρα καταλυτικά σε όλη αυτή την κατάσταση της αγοράς είναι το κοινοτικό τελωνείο. Η ΕΕ επιθυμεί να ελέγχει το φάσμα της διακίνησης των φορτίων από την παραγωγή έως την κατανάλωση, υπό την έννοια ότι θα γνωρίζει προκαταβολικά και θα έχει εξουσιοδοτήσει τα πρόσωπα που διαχειρίζονται τα υποκείμενα εμπορεύματα σε δασμούς και φόρους. Για το κοινοτικό τελωνείο επομένως η ορολογία «εφοδιαστική αλυσίδα» ή η οποιαδήποτε άλλη επιλέξει το ΥΜΕΤ να χρησιμοποιήσει το αφήνει αδιάφορο. **Το κοινοτικό τελωνείο ορίζει σαφώς το μέρος της ροής φορτίων που το ενδιαφέρει, δηλαδή:**

α) από το σημείο εισόδου στην ΕΕ μέχρι το σημείο εντός της ΕΕ, που θα τελωνιστεί το υποκείμενο εμπόρευμα και θα καταβληθούν οι αναλογούντες δασμοί και φόροι.

β) από το σημείο εντός της ΕΕ που υπεβλήθη η διασάφηση εξαγωγής, και αναχωρεί το προς εξαγωγή εμπόρευμα, μέχρι το σημείο εξόδου από το τελωνειακό έδαφος της κοινότητας.

Η ΕΕ ενδιαφέρεται να έχει άμεση πρόσβαση στα υποκείμενα φορτία, και στα πρόσωπα που τα διαχειρίζονται, ανεξάρτητα αν αυτά τα εμπορεύματα εμφανίζονται για μεταφορά με καθεστώς διαμετακόμισης για πρώτη φορά, ή ίσως να διακινούνται από μακρού χρόνου. Σκοπός του κοινοτικού τελωνείου είναι η ασφαλής διακίνηση του εμπορεύματος, γεγονός που επιβάλλει να διενεργείται από πρόσωπα που συμμετέχουν από κοινού το καθένα από την θέση δραστηριότητας του, σε ένα πλαίσιο απόλυτα προκαθορισμένων κανόνων. Η πολιτική επιλογή των κανόνων αυτών στοχεύει στο να διασφαλίζεται η αδιάβλητη διακίνηση των φορτίων, προς τον σκοπό της προστασίας του Δημοσίου (κοινοτικού) συμφέροντος.

Η λέξη **«αλυσίδα»** που χρησιμοποίησε το ΥΜΕΤ για την σύσταση της επιτροπής έχει επομένως κατά την γνώμη μας την έννοια, ότι σε όλη την διάρκεια της εκτελέσεως της σύμβασης πώλησης το υποκείμενο εμπόρευμα θα βρίσκεται πάντοτε **χωρίς διακοπές** κάτω από το άγρυπνο μάτι του τελώνη και των τελωνειακών διαδικασιών και οπωσδήποτε υπό την διαχείριση εξουσιοδοτημένων προσώπων. Όπως οι κρίκοι της αλυσίδας αποτελούν ένα ενιαίο σύνολο, έτσι αντίστοιχα και όλες οι βαθμίδες της διακίνησης των

εμπορευμάτων πρέπει να είναι έναντι των τελωνείων συνεχείς, σαφείς, διαυγείς και επώνυμες. Η έννοια επομένως της λέξης «**αλυσίδα**» από πλευράς τελωνείου, πρέπει να συσχετιστεί και να αναλυθεί υπό το πρίσμα των διαφόρων προσώπων που ασχολούνται με την μεταφορά, ως πχ ενδεικτικά δύνανται να αναφερθούν ο παραγωγός, ο εξαγωγέας, ο εισαγωγέας, ο αγοραστής, ο Μ, ο Δ, ο διαχειριστής αποθήκης, ο εκτελωνιστής, κλπ.

Όλα αυτά τα πρόσωπα της αγοράς της μεταφοράς ενδεχόμενα υπό προϋποθέσεις να αποτελούν κρίκους της αλυσίδας! Η λειτουργία κατά συνέπεια της **αλυσίδας** για την ΕΕ είναι κυρίως φορολογική. Αυτό διότι το τελωνείο έχει το δικαίωμα να επιλέξει τα πρόσωπα που συμμετέχουν στους κρίκους της, δηλαδή συνάπτουν τις συμβάσεις έργου για την μεταφορά των φορτίων με ένα καθεστώς διαμετακόμισης. Για τον λόγο αυτό τα κοινοτικά τελωνεία θέτουν όρους, για να εξουσιοδοτήσουν τους φορείς εκείνους που θα παρεμβαίνουν τεχνικά στην διενέργεια της μεταφοράς φορτίων, για να παραμείνει η αλυσίδα ασφαλής, δηλαδή χωρίς αδύναμους κρίκους, δηλαδή με κενά εποπτείας και ελέγχου των υπευθύνων, εκ μέρους του τελωνείου!

Για τα τελωνεία οι όροι παραδόσεως των εμπορευμάτων που αναφέρονται στην σύμβαση πώλησης, δηλαδή οι INCOTERMS, αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο για τον διαρκή έλεγχο της διακίνησης του φορτίου. Τον σπουδαίο αυτό παράγοντα τον έχουμε αναλύσει στην σελίδα 223 του παρόντος. Εκεί εξηγήσαμε πως τα μεταφορικά μέσα μετακομίζουν με τους όρους πληρωμής των κομίστρων, που προβλέπονται στις συμβάσεις έργου, που είναι διαφορετικοί, από ότι έχουν συμφωνήσει ο πωλητής με τον αγοραστή στην σύμβαση πώλησης.

Για το κοινοτικό τελωνείο η διαφοροποίηση αυτή «σπάει» (διακόπτει) την αλυσίδα, δηλαδή η αλυσίδα παύει να είναι ασφαλής, γιατί χάνεται το ιδιοκτησιακό καθεστώς του φορτίου, που τώρα πλέον μετακομίζει, με βάση συμβάσεις έργου, στην κατοχή και την διαταγή άλλων προσώπων. Για τον λόγο αυτό το κοινοτικό τελωνείο έχει θεσπίσει την έννοια και τον ρόλο ενός προσώπου, του **εξουσιοδοτημένου* οικονομικού φορέα (ΕΟΦ)**, η οποία αναφέρεται σε ένα εγκεκριμένο πρόσωπο που διαχειρίζεται ή μετακομίζει τα υποκείμενα φορτία ακολουθώντας πιστά τους κανόνες ασφαλείας που έχουν θεσπιστεί από τα τελωνεία. *(εξουσιοδοτημένου ίσως και εγκεκριμένου...)

Ως ΕΟΦ νοείται το πρόσωπο το οποίο κατά τις επιχειρηματικές του εργασίες **συμμετέχει σε δραστηριότητες που διέπονται από την Τελωνειακή Νομοθεσία.** Είναι αυτονόητο πως από τον τόπο της παραγωγής, ο οποίος βρίσκεται απανταχού της γης, μέχρι τον τόπο προορισμού και τελωνισμού του υποκειμένου εμπορεύματος εντός της ΕΕ, ή και αντίστροφα, εμπλέκονται σταδιακά και αδιάλειπτα περισσότεροι του ενός ΕΟΦ. Η λειτουργία όλων αυτών των προσώπων συνίσταται στην παροχή των προβλεπομένων υπηρεσιών, προκειμένου να ολοκληρωθούν όλες οι φάσεις της μεταφοράς υποκειμένων εμπορευμάτων. Σε αυτές συμπεριλαμβάνεται και η τελευταία

διαδικασία, δηλαδή αυτή του τελωνισμού της παρτίδας, για να τεθεί το εμπόρευμα σε ελεύθερη κυκλοφορία εντός της ΕΕ. Αντίστοιχα όμως είναι να εκτελεστεί η τελωνειακή διαδικασία, για να εξαχθεί ένα εμπόρευμα από το έδαφος της ΕΕ.

Με βάση τα παραπάνω πρέπει να ξεκαθαριστεί το τοπίο και η λειτουργία της αλληλουχίας των ΕΟΦ της σχηματικής παράστασης της ΕΕ:

1) Ο παραγωγός που εδρεύει εντός της ΕΕ και προμηθεύεται πρώτες ύλες που έχουν ήδη τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία, δίχως να συμμετέχει σε τελωνειακές δραστηριότητες, δεν δικαιούται να αναγνωριστεί ως ΕΟΦ.

2) Αντίστοιχα και ο Μεταφορέας που διακινεί μόνο εμπορεύματα σε ελεύθερη κυκλοφορία εντός του εδάφους της ΕΕ δεν πληροί τις προϋποθέσεις για να αναγνωριστεί ως ΕΟΦ.

3) Αντίστοιχα και ένας όμιλος επιχειρήσεων που εργάζεται με το σύστημα της δικαιόχρησης (franchises) δεν δικαιούται να αναγνωριστεί ως ΕΟΦ.

4) Αντίστοιχα μια βιομηχανία που μεταφέρει τα υλικά, ή τα προϊόντα της από μια μονάδα παραγωγής προς μια άλλη, δεν δικαιούται να αναγνωριστεί ως ΕΟΦ.

5) Τέλος και η κάθε οργανωμένη μαζική μετακόμιση, ή αποθήκευση προϊόντων από ένα εμπορικό όμιλο για την κάλυψη των αναγκών του, ή την τροφοδοσία των καταστημάτων του, δεν δικαιούται να καταστεί ΕΟΦ.

6) Είναι αυτονόητο ότι ο έχον δικαίωμα να θέσει ΦΙΧ σε κυκλοφορία, δεν δύναται να καταστεί ΕΟΦ.

Οι διακρίσεις αυτές των ΜΕ και των ΕΒΕ από την ΕΕ φανερώνουν ότι δεν είναι δυνατόν να λειτουργούν δύο ειδών εφοδιαστικές αλυσίδες. Η μία δηλαδή των φορτίων που κινούνται κάτω από τελωνειακό καθεστώς από τους ΕΟΦ, ή μία δεύτερη με την οποία θα διακινούνται αγαθά ελεύθερα τελωνείου, πλην όμως με φορολογικές υποχρεώσεις ΦΠΑ. Άρα η πράξη της αγοράς της μεταφοράς έχει λειτουργήσει την **ροή φορτίων**, η οποία διακινεί με όλα τα μέσα χερσαίας μεταφοράς και τα δύο είδη των φορτίων, δηλαδή τα υποκείμενα σε δασμούς, ή τελωνειακές διαδικασίες και τα ελεύθερα τελωνείου.

Το τελωνείο από την πλευρά του έχει επιλέξει τους ΕΟΦ που λειτουργούν εντός του συστήματος της ροής φορτίων για να διακινούν τα είδη που το ενδιαφέρουν, δηλαδή αυτά που εντάσσονται σε ένα τελωνειακό καθεστώς! Ορθό είναι λοιπόν η έννοια «εφοδιαστική αλυσίδα» να χρησιμοποιείται με φειδώ, ή τουλάχιστον με διευκρίνιση περί τίνος «κρίκου» της αλυσίδας πρόκειται, καθώς και την θέση ή και την λειτουργία του προσώπου που υποκρύπτει ο κρίκος αυτός, στην αγορά της μεταφοράς.

Επειδή τα φορτία που μετακομίζουν ή αποθηκεύονται στην ροή φορτίων είναι μικτά, δηλαδή άλλα είναι ελεύθερα τελωνείου και άλλα υποκείμενα σε τελωνειακές και φορολογικές διαδικασίες, οι αρχές της ΕΕ διενεργούν τακτικούς και αιφνίδιους επιτόπιους ελέγχους, ή ελέγχους στα λογιστήρια, σε άπαντες που κατέχουν υποδομή μεταφοράς και διακινούν εμπορεύματα. Επειδή οι ΕΟΦ τηρούν τους υποδειχθέντες από τα τελωνεία αυστηρούς

κανόνες και τυχαίνουν για τον λόγο αυτό της εμπιστοσύνης των τελωνείων δικαιούνται:

- 1) Να ζητήσουν λιγότερους φυσικούς ελέγχους.
- 2) Διεκπεραίωση των ελέγχων με προτεραιότητα.
- 3) Να αιτήσουν τον έλεγχο σε συγκεκριμένο τόπο.

Σε άλλο σημείο του παρόντος αναφέρθηκε η ίδια παραπάνω διαπίστωση με τον αφορισμό ότι ...«ορφανά φορτία δεν υπάρχουν»! Αυτό ακριβώς εννοούσαμε, ότι τα φορτία βρίσκονται πάντα στην διαχείριση ενός υπεύθυνου προσώπου, το οποίο είναι υπόλογο στις φορολογικές αρχές! Τονίστηκαν επίσης διεξοδικά κρίσιμα σημεία σε ότι αφορά στην σύμβαση πώλησης που συνάπτει ο πωλητής με τον αγοραστή. Εξηγήσαμε επαρκώς όταν ήταν σκόπιμο, ότι η σύμβαση έργου που αναφέρεται στην μεταφορά είναι μικτή, δηλαδή περιέχει περισσότερες της μίας παροχές του μεταφορέα, εκτός από την μετακόμιση του φορτίου. Παραθέσαμε αναλυτικά τα πρόσωπα που συμμετέχουν με διαφορετική ιδιότητα το κάθε ένα στην μεταφορά. Καταλήξαμε ύστερα από αυτές τις αναλύσεις στο συμπέρασμα, ότι για την ολοκλήρωση της μετακόμισης του φορτίου συνάπτονται πολλές διαδοχικές συμβάσεις.

Αυτή ακριβώς είναι και η φροντίδα και ο έντονος προβληματισμός του ευρωπαϊκού τελωνείου! **Να έχει υπό τον έλεγχο του όλους τους εμπλεκόμενους σε αυτές τις συμβάσεις έργου, που καθίστανται εξ αυτού του λόγου κάτοχοι των υποκειμένων εμπορευμάτων.** Σκοπός του κοινοτικού τελωνείου είναι να καταστεί ασφαλής η διαμετακόμιση του φορτίου προς όφελος του Δημοσίου, με την εφαρμογή κανόνων ελέγχου, των κατόχων των αγαθών, ή άλλως ΕΟΦ, ή άλλως ΔΜ, που έχουν θεσπιστεί από την ΕΕ και το κοινοτικό τελωνείο ειδικότερα.

Υπενθυμίζουμε παρενθετικά στο σημείο αυτό για μία ακόμα φορά την έννοια του **ΔΜ** και την επιθυμία της ΕΕ να θεσπιστεί η **ηγετική αυτή θέση** στις κάθε είδους μεταφορικές επιχειρήσεις. Επιπλέον δε και σε πρόσωπα που διαχειρίζονται εμπορεύματα που υπόκεινται σε ένα τελωνειακό καθεστώς. Το κοινοτικό τελωνείο δεν επιθυμεί να διερευνά μεταξύ των πολλών υπαλλήλων μιας ΣΕ να ανακαλύψει ποιος είναι υπεύθυνος για την παρανομία κατά την μετακόμιση ενός φορτίου με τον σιδ/μο. Ούτε βέβαια αντίστοιχα να διερευνά μεταξύ των μελών μιας επιχείρησης οδικών μεταφορών να προσδιορίσει τον υπεύθυνο, όταν τα μέλη των εταιρειών αυτών δεν θα έχουν την απαιτούμενη συνοχή, σε τρόπο ώστε να γνωρίζονται τα ίδια τα μέλη τουλάχιστον μεταξύ τους!

Ο ΔΜ επομένως είναι μια εξειδίκευση για την διαχείριση μεταξύ άλλων και των φορτίων που μετακομίζουν κάτω από ένα καθεστώς κοινοτικής διαμετακόμισης. Ο ΔΜ εκ του λόγου αυτού συνάπτει ως εκπρόσωπος της εταιρείας του, τις συμβάσεις που καθιστούν την ΣΕ, ή την ΜΕ οδικών, ή

συνδυασμένων μεταφορών κάτοχο και διαχειριστή των υποκειμένων φορτίων.

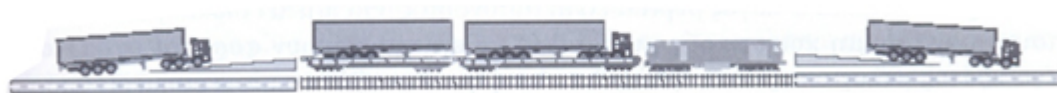
Έχουμε αναφερθεί επίσης εκτενώς και στην έννοια της σύνθετης ή της ΣΜ μεταφοράς και εξηγήσαμε ότι η τεχνική αυτή σημαίνει ότι συνταξιδεύει το φορτίο ταυτόχρονα με την τεχνική δύο μεταφορικών μέσων, το ένα εντός του άλλου. Το τελωνείο αδιαφορεί για το τεχνικό μέρος σε αυτήν την περίπτωση και ορίζει ποιος είναι ο υπεύθυνος για την ασφαλή μετακόμιση του φορτίου από την τελωνειακή - φορολογική πλευρά. Εκεί εξηγήθηκε πως το τελωνείο διακρίνει τρεις περιπτώσεις, όσες είναι και οι τεχνικές της μεταφοράς κατά την στιγμή της εισόδου στην ΕΕ του μεταφορικού μέσου, ή και αντίστροφα, και του υποκειμένου φορτίου που εισάγεται ή εξάγεται από την ΕΕ:

Την σύνθετη μεταφορά.

Εάν το μέσο που εισέρχεται στην ΕΕ από την Τρίτη Χώρα επί άλλου μέσου είναι τεχνικά επαρκές να συνεχίσει την μετακόμιση του φορτίου εντός του εδάφους της ΕΕ, (πχ ένα ΦΔΧ που μεταφέρεται εντός πλοίου, ή επί σιδ/κου βαγονιού), τότε το φορτίο μετακομίζει οδικά, μετά την άφιξη στον πρώτο ενδιάμεσο προορισμό εντός του κοινοτικού εδάφους, με ευθύνη του ΕΟΦ του ΦΔΧ, μέχρι το τελωνείο του τελικού προορισμού εντός της ΕΕ.

Η επανάληψη της εικόνας της σύνθετης μεταφοράς στο σημείο αυτό είναι επιβεβλημένη:

Η σύνθετη μεταφορά σε εικόνες



Το ΦΔΧ που φορτώνεται στον σιδ/μο, (ή το πλοίο), είναι ήδη υπό την διαχείριση ενός ΕΟΦ οδικής μεταφοράς, πχ με βάση το δελτίο TIR. Μετά την άφιξη στο λιμάνι ή τον σιδ/κό σταθμό συνεχίζει την μετακόμιση του φορτίου με ισχύ του ίδιου δελτίου TIR, γιατί είναι τεχνικά επαρκές για αυτήν την μετακόμιση.

Προσοχή στο σημείο αυτό: Το ασυνόδευτο επ/νο καλύπτεται από δελτίο TIR και ο οδικός ΕΟΦ που το διαχειρίζεται είναι γνωστός ήδη κατά την στιγμή της αναχώρησης στο τελωνείο. Με φορτηγό ελκυστήρα του ίδιου Μ, που συνταξιδεύει στον συρμό, ή που είναι σταθμευμένος στον σταθμό προορισμού, έχει το δικαίωμα να συνεχίσει την μετακόμιση του επ/νου προς το τελωνείο προορισμού. Αν ο οδικός ΕΟΦ συνάπτει στην συνέχεια στον σταθμό προορισμού της σιδ/κης μεταφοράς συμβάσεις έργου (τρακτορεύσεις) με άλλους οδικούς μεταφορείς και παραδίδει το επ/νο για την συνέχιση της

μεταφοράς σε τρίτους, αυτό δεν ενδιαφέρει το τελωνείο. Για το τελωνείο υπεύθυνος παραμένει ο ΕΟΦ που έχει χρεωθεί με το εκδοθέν δελτίο TIR από το τελωνείο αναχώρησης. **Η συμβατική σχέση των δύο μεταφορέων δεν ενδιαφέρει το τελωνείο.**

Αν κατά την διάρκεια της αρχικής ή της τελικής οδικής διαδρομής διαπιστωθεί τελωνειακή παράβαση, ως υπεύθυνος θεωρείται πάντα από το τελωνείο ο αρχικός οδικός ΕΟΦ, που έχει χρεωθεί με το δελτίο TIR. Όπως έχουμε αναφέρει, το κοινοτικό τελωνείο δεν επιτρέπει να συνάπτονται συμβάσεις από τους ΕΟΦ, με βάση τις οποίες καθίστανται κάτοχοι των υποκείμενων φορτίων τρίτα πρόσωπα, που δεν έχουν εγκριθεί σαν ΕΟΦ, ή η ανάθεση της συνέχισης της μεταφοράς του φορτίου γίνεται ερήμην του τελωνείου. Αυτό σημαίνει ότι:

A) Ο οδικός Μ - ΕΟΦ έχει δικαίωμα να παραδώσει στα πλαίσια σύνθετων μεταφορών το επ/νο που συνοδεύεται με δελτίο TIR σε έναν ΕΟΦ - ΣΕ ή ΕΟΦ ναυτιλιακή εταιρεία.

B) Ο οδικός Μ - ΕΟΦ δεν έχει δικαίωμα να παραδώσει το ίδιο επ/νο σε έναν οδικό Μ ερήμην του τελωνείου, έστω και αν ο προστιθέμενος οδικός Μ έχει το δικαίωμα να διαχειριστεί φορτία που μετακομίζουν κάτω από ένα τελωνειακό καθεστώς.

Την θαλάσσια ή σιδ/κή μεταφορά.

Εάν αντίθετα το φορτίο μεταφέρεται πάνω σε άλλο μέσο μεταφοράς, που δεν έχει τεχνικά την δυνατότητα να το μετακομίσει το φορτίο εντός της ΕΕ, ως πχ ένα ε/κ καταγωγής τρίτης χώρας έχουμε δύο περιπτώσεις:

A) Να εισέλθει το ε/κ σιδ/κά στην ΕΕ πχ μέσω Πυθίου από την Τουρκία.

B) Να εισέλθει το ε/κ δια θαλάσσης στην ΕΕ πχ από τον Πειραιά.

Στις περιπτώσεις αυτές υπεύθυνος έναντι των τελωνείων είναι η επιχείρηση που συνεχίζει την μετακόμιση του φορτίου εντός της ΕΕ. Σε αυτήν την περίπτωση το πλοίο δεν έχει τεχνικά την δυνατότητα να συνεχίσει την μετακόμιση εντός της ΕΕ και παραδίδει το ε/κ στο τελωνείο της ελεύθερης ζώνης του λιμανιού. Άρα στην θαλάσσια και την σιδ/κή μεταφορά υπάρχουν τεχνικά δύο περιπτώσεις για να συνεχιστεί η μετακόμιση του φορτίου, δηλαδή:

- Με το ΦΔΧ από το τελωνείο του λιμανιού μέχρι το κοινοτικό τελωνείο αφίξεως με βάση την σύμβαση CMR, και το δελτίο TIR (ή το ΕΔΕ) και την κανονική διαδικασία, δηλαδή με διασταύρωση των τελωνειακών εγγράφων μεταξύ τελωνείου αναχώρησης και αφίξεως.

- ή ο σιδ/μος μέχρι τον σταθμό προορισμού με βάση την σύμβαση CIM καταθέτοντας την ΣΔΕ (συνοπτική διασάφηση εισόδου ή ENS, Entry Summary Declaration) στο τελωνείο εισόδου στην ΕΕ, που υπόκειται στην

απλοποιημένη διαδικασία, δηλαδή χωρίς την διασταύρωση των τελωνειακών εγγράφων.

Την Συνδυασμένη Μεταφορά (ΣΜ).

Έχει διευκρινιστεί επαρκώς ότι ο σιδ/μος και το πλοίο εκτελούν αποκλειστικά και μόνο σιδ/κες ή θαλάσσιες μεταφορές, και πως τις ΣΜ τις εκτελεί ο οδικός Μ. Αυτό σημαίνει πως το πλοίο και ο σιδ/μος είναι ο ΕΟΦ όσο μετακομίζουν το ε/κ εντός του κοινοτικού εδάφους. (Η έννοια «κοινοτικό έδαφος» στην τελωνειακή ορολογία αναφέρεται στην ξηρά, την θάλασσα και τον αέρα.) Στην συνέχεια ο φορέας του ΦΔΧ είναι ο ΕΟΦ που εκτελεί εντός του κοινοτικού εδάφους τις αρχικές και τις τελικές οδικές διαδρομές από το λιμάνι ή τον σιδ/κο σταθμό, προς και από το κοινοτικό τελωνείο.

Δέον να σημειωθεί επίσης ότι η έννοια του τελωνείου στις λέξεις «τεχνικά επαρκές» χρήζουν διευκρινήσεων. Το τελωνείο θεωρεί το μέσο μεταφοράς ως «επαρκές» αν η αλλαγή του μεταφορικού μέσου, δηλαδή από τον σιδ/μο (ή το πλοίο) στο ΦΔΧ, ή αντίστροφα, είναι εφικτή χωρίς να παραβιαστούν οι σφραγίδες που αποτρέπουν την πρόσβαση στο φορτίο. Στην παρακάτω εικόνα πρέπει να διακρίνουμε από τελωνειακής πλευράς δύο περιπτώσεις:

Η συνδυασμένη μεταφορά σε εικόνες



Στην πρώτη περίπτωση το ε/κ είναι τελωνειακά επαρκές. Αυτό σημαίνει ότι συνοδεύεται πχ από δελτίο TIR. Αυτό σημαίνει επίσης ότι μετά την άφιξη του στον σιδ/κο σταθμό, (ή το λιμάνι) συνεχίζει οδικά το ε/κ το δρομολόγιο του με βάση το τελωνειακό του έγγραφο και υπεύθυνο ΕΟΦ τον ίδιο οδικό Μ που παρέδωσε κατά την αναχώρηση το ε/κ με το υποκείμενο φορτίο στο τρένο ή το πλοίο! Στον προορισμό παραδίδεται το ε/κ από τον **ίδιο αρχικό** οδικό Μ στο τελωνείο, για να εξοφληθεί το δελτίο TIR.

Στην δεύτερη περίπτωση το ε/κ δεν είναι τελωνειακά επαρκές για να συνεχίσει οδικά την μετακόμιση του. Ο σιδ/μος (ή το πλοίο) σε αυτήν την περίπτωση παραδίδουν το ε/κ στο αρμόδιο τελωνείο αφίξεως δηλώνοντας ταυτόχρονα και τον δικαιούχο παραλήπτη του φορτίου. Ο παραλήπτης στο σημείο αυτό της μεταφοράς έχει δύο επιλογές:

Α) ή να τελωνήσει το φορτίο και το διαχειριστεί όπως αυτός έχει προγραμματίσει,

Β) ή να εκτελέσει τελωνειακές διαδικασίες μεταφορτώσεως υπό τελωνειακό καθεστώς και συνεχίζει την μετακόμιση του φορτίου οδικά, ή όπως έχει επιλέξει με βάση τις ανάγκες ή τον προγραμματισμό του.

Σε κάθε περίπτωση πάντως το φορτίο στον τελικό προορισμό παραδίδεται από ένα οδικό ΕΟΦ στο προβλεπόμενο τελωνείο αφίξεως! Επιπλέον αυτού πρέπει να ληφθεί υπόψη, ότι στην φάση αυτή της ΣΜ για την μετακόμιση του φορτίου, επιβάλλεται η σύναψη μίας νέας επιπλέον σύμβασης έργου μεταξύ της ΜΕ και ενός αποστολέα ή εντολέα, ή ενός εκπροσώπου τους.

Επιβεβαιώνεται στο σημείο αυτό επίσης, ότι η μεταφορά είναι πολυσύνθετη έννοια, και πως επιβάλλεται για την σφαιρική κατανόηση της να προσεγγιστεί από πολλά σημεία. Ειδικά για τα υποκείμενα φορτία πρέπει να είναι διαρκώς υπό τον έλεγχο των ενδιαφερομένων, και να παρακολουθείται κυρίως μέσα από τα έγγραφα των εκάστοτε ισχυουσών συμβάσεων έργου που καταρτίζονται με τους ΕΟΦ.

Ανακεφαλαιώνοντας επιβάλλεται να διευκρινίσουμε εκ νέου στο σημείο αυτό και να επιβεβαιώσουμε και από πλευράς τελωνείου τον πρακτικό ορισμό μας για την ΣΜ. Είχαμε τονίσει ότι το μέρος του οχήματος που περιέχει το φορτίο, πρέπει να ανήκει **στην ίδια ΜΕ**. Αυτή η προϋπόθεση αποτρέπει την ανάγκη να καταρτίσει ο ΕΟΦ μία σύμβαση έργου με την οποία θα καταστήσει κάτοχο του φορτίου μια άλλη ΜΕ, που θα εκτελέσει την αρχική ή την τελική οδική διαδρομή. Υπενθυμίζεται επίσης, ότι ο ενιαίος τίτλος μεταφοράς στην **αυθεντική ΣΜ** είναι ή φορτωτική CMR του οδικού Μ, που μετακομίζει το φορτίο από την πόρτα του αποστολέα, έως την πόρτα του παραλήπτη!.

Αυτό μάλιστα ανεξάρτητα αν το μέρος του φορτηγού που περιέχει το φορτίο μετακομίζει κατά την διάρκεια της μεταφοράς επάνω σε πλοία, ποταμόπλοια, αεροπλάνα και τραίνα! (βλέπε αλλαχού για τις συμβάσεις CMR και TIR.) Στην περίπτωση τελωνειακής παράβασης στην αυθεντική ΣΜ δεν δύναται ο οδικός Μ - ΕΟΦ να επικαλεστεί την ευθύνη του τρίτου, που του ανάθεσε αυθαίρετα την συνέχιση της αρχικής ή τελικής διαδρομής της μεταφοράς.

Συμπεράσματα για την λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας της ΕΕ

Ο αναγνώστης θα διαπίστωσε για μία ακόμα φορά, ότι η «μεταφορά» δεν είναι δυνατόν

να γίνει κατανοητή, αν δεν προσεγγιστεί πολύπλευρα! Ο έμπειρος αναγνώστης θα διαπίστωσε όμως ταυτόχρονα, ότι στην πράξη της μεταφοράς είναι τελωνειακά αποδεκτό, και προβλέπεται η διαδικασία, για τον τρόπο που θα πραγματοποιηθεί αυτή η ανάθεση της μεταφοράς των υποκειμένων

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

φορτίων, από τον αρχικό οδικό Μ - ΕΟΦ, ή από την ΣΕ - ΕΟΦ σε έναν προστιθέμενο οδικό Μ.

Όπως γνωρίσαμε σε άλλο σημείο αυτό θα ήταν εφικτό με την μεταφόρτωση υπό τελωνειακό καθεστώς, δηλαδή με εξόφληση του αρχικού δελτίου TIR. Στην συνέχεια με την ισχύ νέου δελτίου TIR, του προστιθέμενου διαδοχικού οδικού Μ - ΕΟΦ, να συνεχιστεί η μεταφορά προς το τελωνείο του τελικού προορισμού. Η μη συμμόρφωση της προβλεπόμενης διαδικασίας συνιστά τελωνειακή παράβαση, η οποία επισείει ποινή από το δικαστικό του τελωνείου, ύψους τουλάχιστον 1500 Ευρώ! Αυτό μάλιστα αν διαπιστωθεί ότι δεν παραβιάστηκαν οι σφραγίδες του εμπορεύματος που τέθηκαν κατά την αναχώρηση από το τελωνείο. Αν υπάρχει επιπλέον και παραβίαση των σφραγίδων, τότε ο φάκελος της παράβασης κατατίθεται και στον εισαγγελέα.

Τέλος θα έγινε επίσης κατανοητό, γιατί διαστείλαμε την «εθνική ΣΜ» από την «διεθνή ΣΜ» με την έννοια ότι πρέπει το ε/κ να διέρχεται επάνω στον σιδ/μο τουλάχιστον την μεθόριο δύο όμορων κρατών. Στην μία περίπτωση ισχύει ο κοινοτικός τελωνειακός κώδικας. Στην άλλη ισχύει ο εθνικός τελωνειακός κώδικας του κάθε κράτους μέλους! Επομένως πρόκειται για διαφορετική ΣΜ:

Α) Η μετακόμιση ενός ε/κ με εμπορεύματα καταγωγής Κίνας από τον Πειραιά προς την Θεσσαλονίκη,

Β) από την μεταφορά του ίδιου ε/κ από τον Πειραιά προς την Βουλγαρία.

Στην πρώτη περίπτωση έχει εφαρμογή ο Ελληνικός - Εθνικός τελωνειακός κώδικας, που έχει τεθεί σε ισχύ με τον νόμο 2960/2001 (ΦΕΚ 265 Α από 22.11.2001).

Στην δεύτερη περίπτωση έχει εφαρμογή ο γνωστός μας κοινοτικός τελωνειακός κώδικας. (κανονισμός (ΕΟΚ) 2454/1993, όπως ισχύει σήμερα, περί της θεσπίσεως Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα Εφημ. Ε.Ε.Λ. 302/19.10.1992).

Υπενθυμίζεται επίσης στο σημείο αυτό η ύπαρξη της φορτωτικής CIM - ΣΜ με την διευκρίνιση ότι εφ' όσον οι ΣΕ δεν έχουν οργανωθεί και εγκριθεί από το τελωνείο σαν ΕΟΦ στον τομέα της οδικής μεταφοράς, δεν δικαιούνται προς το παρόν να εκτελούν τις αρχικές και τις τελικές οδικές διαδρομές των υποκειμένων εμπορευμάτων. Αυτός είναι ο λόγος που δεν έχει εισέτι τεθεί σε εφαρμογή στην Χώρα μας η φορτωτική CIM - ΣΜ. Το ενδεχόμενο να προωθούν οι ΣΕ τα ε/κ με οδικούς μεταφορείς δεν το εξετάζουμε, γιατί αντίκειται προς το παρόν και αυτό στην φιλοσοφία της ΕΕ για τον έλεγχο της αλληλουχίας των προσώπων της μεταφοράς, ή της εφοδιαστικής αλυσίδας βάσει του ΥΜΕΤ. Η ΕΕ όπως προαναφέραμε, δεν επιθυμεί να συνάπτουν και

οι ΕΟΦ των ΣΜ συμβάσεις, για να καταστήσουν με αυτές κατόχους των εμπορευμάτων τρίτα πρόσωπα άγνωστα και μη εγκεκριμένα από το τελωνείο.

Άρα δεν νομιμοποιείται μια ΣΕ – ΕΟΦ να ορίσει ένα τρίτο οδικό Μ να εκτελέσει στα πλαίσια των ΣΜ μια αρχική ή τελική διαδρομή, άλλως να σπάσει (διακόψει) την εφοδιαστική αλυσίδα της ΕΕ. Ούτε βέβαια επιτρέπει η ΕΕ να ορίσει μια ΣΕ – ΕΟΦ (πχ ΟΣΕ) μια άλλη ΣΕ που δεν είναι ΕΟΦ (πχ την ΤΡΑΙΝΟΣΕ) να διενεργήσει μια σιδ/κη μεταφορά υποκειμένων εμπορευμάτων. Η μόνη λύση που υπάρχει σήμερα στις ΣΕ είναι η μεταφορά των ε/κ και γενικά των φορτίων των ΣΜ που είναι υποκείμενα με την μεσολάβηση ενός ΕΟΦ σιδ/κων μεταφορών, μέχρι ένα εμπορευματικό κέντρο. Αυτό τις απαλλάσσει από την υποχρέωση της εγκρίσεως τους σαν ΕΟΦ οδικών μεταφορών. Τα εμπορευματικά κέντρα έχουν εκ του νόμου δύο σημαντικά πλεονεκτήματα:

Το ένα είναι ότι υποχρεωτικά σε αυτά λειτουργεί τερματικός / αρχικός σταθμός ΣΜ.

Το δεύτερο είναι ότι τα εμπορευματικά κέντρα είναι επιπλέον και τελωνειακός χώρος.

Αυτό σημαίνει ότι θα υπάρχει η δυνατότητα της μεταφορτώσεως **υπό τελωνειακό καθεστώς του ε/κ**, και η σύννομη προώθηση του με τον ΕΟΦ του ΦΔΧ σε άλλο τελωνείο για τελωνισμό του φορτίου. Υπενθυμίζεται στο σημείο αυτό η πρόθεση της ΕΕ να διαφοροποιήσει την έννοια του «πλησιέστερου» κατάλληλου σταθμού σε σχέση με την απόσταση. Αυτό σημαίνει ενδεχόμενα και την υποχρεωτική υποβολή της ΣΔΕ (συνοπτική διασάφηση εισόδου) με ένα τελωνείο προορισμού εντός ενός εμπορευματικού κέντρου. Με άλλα λόγια η ΕΕ στοχεύει να «δέσει» και τον κρίκο της τελωνειακής εποπτείας της, σε ότι αφορά στην αλλαγή του μεταφορικού μέσου. Προς τον σκοπό αυτό στοχεύει την αλλαγή αυτή να την επιτρέπει σε σημείο όπου τεχνικά θα είναι δυνατή, με ταυτόχρονη παρουσία όμως του τελωνείου, που θα είναι μόνιμα εγκατεστημένο στον χώρο αυτό.

Αυτήν την στιγμή στην Χώρα μας υπάρχει δυνατότητα λειτουργίας τεσσάρων σταθμών

ΣΜ. Στην Γέφυρα Θεσ/κης, στην Σίνδο, στην Οινόη και το Θριάσιο. Ουδείς όμως από τους σταθμούς αυτούς είναι εμπορευματικό κέντρο, γιατί δεν έχει στους χώρους του τελωνείο. Αυτό σημαίνει ότι δεν έχουν το δικαίωμα να μεταφορτώσουν υποκείμενα φορτία που είναι φορτωμένα σε ε/κ. Η μόνη λύση για αυτό είναι τα ε/κ να συνοδεύονται με Δελτία TIR. Η δυνατότητα αυτή ισχύει από το τέλος της δεκαετίας του 1979 και είναι προνόμιο του οδικού μεταφορέα. Ένας οδικός μεταφορέας λοιπόν με την κάλυψη του

Δελτίου TIR νομιμοποιείται από την ΕΕ για την εκτέλεση της αρχικής ή της τελικής διαδρομής της ΣΜ των υποκειμένων εμπορευμάτων.

Στην περίπτωση αυτή το υποκείμενο εμπόρευμα όσο κινείται επάνω στο βαγόνι έχει **κύριο υπόχρεο**, δηλαδή ΕΟΦ την ΣΕ. Στην οδική μεταφορά αναφέραμε ότι το πλοίο ή το τραίνο που μεταφέρουν το **όχημα** ευθύνονται με βάση την σύμβασή τους για τις ζημιές που θα προξενήσουν στο όχημα και το φορτίο του. Τώρα πλέον πρέπει να συμπληρώσουμε, ότι το πλοίο και ο σιδ/μος ευθύνονται και έναντι των τελωνείων για τους απολεσθέντες δασμούς και φόρους, που θα προκληθούν για οποιοδήποτε λόγο από την απώλεια ή την ζημιά των εμπορευμάτων που είναι φορτωμένα στο όχημα, που μετακομίζει πάνω στο βαγόνι ή στο πλοίο. (Στο σημείο αυτό έχουμε αναφερθεί και από άλλο σημείο προσέγγισης.) Ύστερα από την εκφόρτωση του οχήματος από το πλοίο ή το τραίνο το ΦΔΧ με βάση και την κάλυψη του Δελτίου TIR, συνεχίζει οδικά την διαδρομή του. Ο οδηγός όμως οφείλει κατά την παραλαβή του φορτίου από το πλοίο ή το τραίνο, να ελέγξει επισταμένα την καλή εξωτερική κατάσταση του ε/κ ή του οχήματος, και κυρίως ότι οι τελωνειακές σφραγίδες δεν έχουν παραβιαστεί.

Η εφοδιαστική αλυσίδα της ΕΕ και ο Ελληνικός σιδ/μος

Ειδικά για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, (όπως και κάθε άλλη σιδ/κη επιχείρηση, που λειτουργεί, ή θα ιδρυθεί), προκειμένου να εγκριθεί σαν ΕΟΦ σιδ/κών μεταφορών και να προστεθεί στην εφοδιαστική αλυσίδα του ευρωπαϊκού τελωνείου, θα πρέπει να ελεγχθεί το νομικό πλαίσιο που λειτουργεί σήμερα και να διαχωριστεί πλήρως από τις λοιπές εταιρείες του ομίλου ΟΣΕ, σε τρόπο ώστε να αποκτήσει νόμιμη εκπροσώπηση, νομική αυτοτέλεια και οικονομική αυθυπαρξία. Με τον τρόπο αυτό θα γίνεται εφικτός ο προβλεπόμενος έλεγχος από το κοινοτικό τελωνείο:

- 1) Σε ότι αφορά στην ακίνητη περιουσία σε πάγια, ήτοι εδαφικές εκτάσεις, τερματικούς σταθμούς ΣΜ, έπιπλα, σκεύη και λοιπό εξοπλισμό.
- 2) Σε ότι αφορά στην οργάνωση περιφραγμένων, φυλασσομένων, φωτιζόμενων και ασφαλισμένων αποθηκευτικών χώρων για την προστασία των υποκειμένων φορτίων.
- 3) Σε ότι αφορά στο μετοχικό κεφάλαιο, την πλειοψηφία στην ΓΣ, την σύνθεση του ΔΣ και τον ΔΜ.
- 4) Σε ότι αφορά στις εγγυήσεις που θα καταθέσει στο τελωνείο για την απόδειξη της αξιοπιστίας της έναντι της ΕΕ, για κάλυψη τυχόν απώλειας δασμών.

5) Να καταρτίσει σαφή απογραφή ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς, των βαγονιών, καθώς και το καθεστώς ιδιοκτησίας και κυκλοφορίας των μηχανών έλξης.

6) Να αποσαφηνίσει τις συμβατικές σχέσεις της με τις λοιπές ΣΕ που θα συμβληθεί για να συνεκμεταλλευτεί ενδεχόμενα το μεταφορικό έργο των υποκειμένων εμπορευμάτων της Κίνας, ή τυχόν το έργο άλλων πελατών.

7) Τέλος θα πρέπει και ο ΟΣΕ να εκπονήσει το τιμολόγιο του για να γνωστοποιήσει στην αγορά της μεταφοράς το τέλος για την χρήση της υποδομής του. Το τέλος αυτό θα το καταβάλει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς και κάθε άλλη σιδ/κη επιχείρηση που θα θελήσει να μεταφέρει με δικές της μηχανές έλξης συρμούς στο ελληνικό σιδ/κο δίκτυο.

Η επιτροπή επομένως του ΥΜΕΤ συνεστήθη προφανώς για να βοηθήσει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ εν όψει της ιδιωτικοποίησης της να αναγορευτεί σαν ΕΟΦ για να επιτραπεί:

1) Να συνεταιριστεί με τρίτους για την διενέργεια μεταφορών από τρίτες χώρες πχ μέσω του λιμανιού του Πειραιά, για το οποίο γίνεται στα τελευταία χρόνια πολύς λόγος.

2) Να λειτουργήσει αποθήκες τελωνειακής αποταμίευσης,

3) Επιπλέον αυτού αν αργότερα θελήσει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ να καταστεί και ΕΟΦ – ΣΜ θα πρέπει να εκμεταλλευτεί το προνόμιο που της παρέχει ο Νόμος και να θέσει κατ' αρχήν σε κυκλοφορία ΦΔΧ. Από εκεί και πέρα σε ότι αφορά στο οδικό κομμάτι της διαδρομής θα πρέπει να λειτουργήσει σε συνδυασμό και με τις υποχρεώσεις του ΕΟΦ της οδικής μεταφοράς, όπως παρακάτω αναφέρουμε.

Για όλα αυτά είναι αυτονόητο, ότι πράγματι υπάρχει αντικείμενο έρευνας για την σύσταση της επιτροπής του ΥΜΕΤ που προαναφέρθηκε. Ο σκοπός της επιτροπής να εξετάσει δηλαδή και να εφαρμόσει το νομικό πλαίσιο για να καταστεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ένας ΕΟΦ σιδ/κων ή ακόμα και οδικών μεταφορών ήταν για το ΥΜΕΤ ένας μονόδρομος. Σε αντίθετη περίπτωση η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν θα ήταν ελκυστική να ιδιωτικοποιηθεί, γιατί δεν θα παρουσίαζε ενδιαφέρον στους υποψήφιους επενδυτές, οι οποίοι δεν θα δικαιούνται να μεταφέρουν τα ε/κ εισαγωγής τρίτων χωρών στο εσωτερικό της ΕΕ.

Ούτε βέβαια και το Υπ. Οικ. θα εμπιστευόταν την ιδιωτικοποιημένη πλέον ΤΡΑΙΝΟΣΕ να μετακομίζει στο μέλλον υποκείμενα φορτία, επειδή στο παρελθόν ήταν κρατική! Η κάλυψη που της παρέχει σε αυτόν τον τομέα σήμερα ο ΟΣΕ δεν γίνεται πλέον στο μέλλον ανεκτός από το ΥΜΕΤ, το Υπ. Οικ. και βέβαια από την ΕΕ.

Ταυτόχρονα με την παραπάνω οργανωτική προσπάθεια του ΥΜΕΤ, θα πρέπει να εξετασθεί και μια άλλη προσέγγιση για την βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών του ελληνικού σιδ/μου. Η ενδεχόμενη λύση θα ήταν η σύσταση και πιστοποίηση μίας νέας ΣΕ, οποία θα απορροφούσε μόνο τα υγιή στοιχεία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για να αναλάβει ως ΕΟΦ το νέο διαμετακομιστικό έργο του Πειραιά ή και ενδεχόμενα μελλοντικά και της Θεσσαλονίκης. Κατά συνέπεια η υφιστάμενη ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα είχε με τον τρόπο αυτό την δυνατότητα να διεκπεραιώσει το υπάρχον παραδοσιακό μεταφορικό έργο.

Ότι και όπως εξελιχθεί θα έχει μία πρακτική προϋπόθεση: Για την τελωνειακή και οργανωτική λειτουργία του διαμετακομιστικού έργου του Πειραιά, θα πρέπει να οργανωθεί εμπορικός σταθμός μέσα στην ελεύθερη ζώνη του λιμανιού, με τήρηση όλων των προϋποθέσεων που ορίζουν οι διεθνείς κανόνες της UIC και των ευρωπαϊκών τελωνείων. Η υπόθεση δεν είναι εύκολη, γιατί θα πρέπει να ξεκαθαρίσει το τοπίο, σε ότι αφορά:

α) στην κυριότητα του χώρου που διακινούνται τα ε/κ, δηλαδή σε ποιόν θα ανήκει ο χώρος; Στον ΟΛΠ, στον ΟΣΕ, ή την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην COSCO, σε κρατικά κινέζικα συμφέροντα; θα είναι ίσως μισθωμένος;

β) Θα λειτουργήσει σαν διεθνές εμπορευματικό κέντρο; Ή θα εξυπηρετεί αποκλειστικά τα φορτία της Κίνας;

γ) Θα λειτουργήσει σαν ιδιωτικός σταθμός, όπως πχ λειτουργεί στην Σίνδο, στην Γέφυρα Θεσσαλονίκης, ή την Οινόη;

δ) Ίσως όμως μισθωθεί ο χώρος με μακροχρόνια σύμβαση από μια σιδ/κη επιχείρηση που θα ιδρυθεί.

ε) Το ενδεχόμενο να διεκπεραιωθεί το έργο μέσω του Θριασίου είναι για διάφορους λόγους ανέφικτο. Θα υπάρχει κενό τελωνειακής εποπτείας και καθυστερήσεις.

Διαπιστώνεται για μία ακόμα φορά και στο σημείο αυτό το **αξίωμα της μεταφοράς**, πως πρώτα δηλαδή εμφανίζεται η ανάγκη για μια θεσμική μεταβολή στην αγορά της μεταφοράς, και στην συνέχεια σπεύδει το Κράτος εκ των υστέρων να την θεσμοθετήσει. Διαπιστώνεται όμως ταυτόχρονα ότι και η κάθε έννοια και ορολογία στην πράξη της μεταφοράς επιβάλλεται να συνοδεύεται με τις ανάλογες επεξηγήσεις. Στο σημείο αυτό διευκρινίστηκε επαρκώς η έννοια της σχηματικής παράστασης της ροής φορτίων της ΕΕ και του κοινοτικού τελωνείου.

Μήπως υπάρχουν και άλλες σχηματικές παραστάσεις «αλυσίδων» εκτός από αυτήν της ΕΕ;

Ο όρος «εφοδιαστική αλυσίδα» που εμφανίστηκε στην αγορά δεν έχει χρησιμοποιηθεί από το κοινοτικό τελωνείο, για τους λόγους που αναφέραμε. Το ΥΜΕΤ από την πλευρά του χρησιμοποίησε τον όρο για την σύσταση της επιτροπής χωρίς να δηλώσει τι εννοεί. Αυτό έρχεται σε αντίφαση με την μέχρι τώρα πρακτική του ΥΜΕΤ, που στα κείμενα του διευκρινίζει πάντα την έννοια των όρων που θα χρησιμοποιούσε. Με τον τρόπο αυτό βρήκε η θεωρία μια διέξοδο για να ονοματίσει με διαφορετικό τρόπο την ροή των φορτίων μέσα στην αγορά της μεταφοράς. Το ορθό θα ήταν να περιγραφεί ο όρος «εφοδιαστική αλυσίδα»:

- α)** με περιγραφή του θεσμικού πλαισίου που εντάσσεται η λειτουργία της,
- β)** να αναφέρει τις συμβάσεις που συνάπτονται και τα πρόσωπα που συμμετέχουν σε αυτές για την διαμετακόμιση των υποκειμένων ή των ελεύθερων εμπορευμάτων,
- γ)** να περιγραφεί το τελωνειακό καθεστώς της διαμετακόμισης των εμπορευμάτων ή των προϊόντων που διακινεί η όποια εφοδιαστική αλυσίδα έχουμε κατά νου.
- δ)** να διευκρινιστεί αν στην εφοδιαστική αλυσίδα συμπεριλαμβάνεται και η μεταφορά με ΦΙΧ. (Κατά κανόνα αυτό απαγορεύεται, αλλά κάτω από ειδικές συνθήκες και με την άδεια της τελωνειακής αρχής θα ήταν εφικτό να επιτραπεί.)
- ε)** Να διευκρινιστεί τέλος αν η εφοδιαστική αλυσίδα είναι μακροοικονομική έννοια και αφορά το σύνολο των ΕΒΕ, ή πρόκειται για μια «αλυσίδα» της κάθε ΕΒΕ χωριστά.

Σε ότι αφορά στους διακριτικούς τίτλους και την διαφημιστική προβολή των δυνατοτήτων των κάθε είδους ΕΒΕ, ΜΕ, ή ΔΕ, ή αποθηκευτικών επιχειρήσεων, ή των οργανωτών εκθέσεων, που χρησιμοποιείται η έννοια «εφοδιαστική αλυσίδα», θα πρέπει να υπάρξουν διευκρινήσεις. Η κάθε επιχείρηση δηλαδή οφείλει να ενημερώσει την αγορά, και να δηλώσει με σαφήνεια, το μεταφορικό έργο και τις βοηθητικές υπηρεσίες που δύναται να αναλάβει, αλλά και να εκτελέσει. Σε κάθε περίπτωση πάντως θα πρέπει να ενταχθεί ο όρος «εφοδιαστική αλυσίδα» στον χώρο της μακροοικονομίας. Αυτό διότι αναφέρεται στο σύνολο των ΕΒΕ και επομένως πρέπει να αναλυθεί από τους θεωρητικούς επιστήμονες. Η θεωρία έχει το ελεύθερο να εντοπίζει, να αναλύει και να περιγράφει συνολικά τους κλάδους της οικονομίας, και να δίνει τους δικούς της ορισμούς.

Η δυνατότητα όμως της πρακτικής εφαρμογής των κανόνων ή των διαπιστώσεων της θεωρίας δεν έχουν ανταπόκριση από την αγορά της μεταφοράς. Η αγορά της μεταφοράς λειτουργεί με βάση τους νόμους, τα προεδρικά διατάγματα, τις φορολογικές ρυθμίσεις, ή τους κοινοτικούς

κανονισμούς κλπ. Τον λόγο σε αυτές τις περιπτώσεις έχουν οι ενασχολούμενοι με τον χώρο, οι οποίοι διαπιστώνουν στην κάθε περίπτωση τις αρρυθμίες, ή τα κενά του Νόμου. Στην συνέχεια τις γνωστοποιούν στις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες, για την αναπροσαρμογή των κανόνων που εμποδίζουν την ομαλή λειτουργία της αγοράς.

Για να διευκρινιστεί επομένως αντικειμενικά και σφαιρικά, ή να ανιχνευτεί **η έννοια** «εφοδιαστική αλυσίδα» στην ευρύτερη αγορά της μεταφοράς, πρέπει να ενταχθεί πρώτα από όλα σε ένα συγκεκριμένο επαγγελματικό χώρο. Ταυτόχρονα θα πρέπει να διευκρινιστεί αν οι «εφοδιασμοί» εκτελούνται με ΦΙΧ, ή ΦΔΧ. Στην συνέχεια να προσεγγιστεί για να αναλυθεί η λειτουργία της μέσα σε αυτόν τον χώρο. Κύρια διευκρίνιση στην αναλυτική προσέγγιση της έννοιας της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι η διάκριση της εκμεταλλεύσεως της ΕΒΕ, δηλαδή της παραγωγικής λειτουργίας, από τις συναλλαγές της ΕΒΕ, δηλαδή μεταξύ άλλων στις πωλήσεις και στην λειτουργία της αγοράς της μεταφοράς:

Η παραγωγή είναι μια λειτουργία **εκμεταλλεύσεως**, που εκτελείται εξαιρετικών ειδικών περιπτώσεων, κατά κανόνα εκτός χρόνου διενεργείας της μεταφοράς, δηλαδή πρόκειται για μια εσωτερική λειτουργική διαδικασία της ΕΒΕ,

Η μεταφορά με ΦΙΧ είναι και αυτή μια εσωτερική λειτουργία εκμεταλλεύσεως της ΕΒΕ, διότι εκτελείται με τα δικά της τεχνικά μέσα, όπως ακριβώς και η παραγωγή, αντίθετα...

Η μεταφορά με ΦΔΧ ή βαγόνι είναι μία **συναλλαγή** της ΕΒΕ, δηλαδή πρόκειται για συμβάσεις που συνάπτει με τρίτους, για την εκτέλεση των όρων των πωλήσεων, των προμηθειών, ή των συμβάσεων έργου, που συνάπτει για την μετακόμιση, ή την απόθεση των εμπορευμάτων και των προϊόντων της.

Από την δική μας πρακτική πλευρά μπορούμε με βεβαιότητα να περιγράψουμε

όλες τις έννοιες «εφοδιαστική αλυσίδα», από οπουδήποτε προέρχονται και για οποιοδήποτε λόγο αναφέρονται. Προς τούτο χρειάζεται να προσεγγίσουμε όλες ανεξαιρέτως τις απόψεις από τα δύο κοινά τους σημεία, που εμφανίζονται σε όλες τις περιπτώσεις μεταφοράς, ή διακίνησης φορτίων γενικότερα, ήτοι:

Το πρώτο είναι από την πλευρά της ΜΕ ή της ΔΕ

1) Για την ΜΕ πρόκειται κατά βάση για μία τεχνική λειτουργία, μετακόμισης φορτίων,

2) Πρόκειται επίσης για παροχή βοηθητικής ή υποστηρικτικής υπηρεσίας σε ότι αφορά στις λειτουργίες τρίτων προσώπων επιπλέον του μεταφορέα, οι οποίοι εμπλέκονται στις υπηρεσίες αυτές εντός της αγοράς της μεταφοράς, ως είναι πχ η αποθήκευση, η χρήση των μέσων εκφορτώσεων, των συσκευασιών, των φορτώσεων, κλπ.

3) Σε ότι αφορά στην ΔΕ πρόκειται για διάφορες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, για τις οποίες γίνεται λόγος σε άλλο σημείο στα επόμενα.

Το δεύτερο είναι από την πλευρά της ΕΒΕ.

A) Για την ΕΒΕ πρόκειται για μια λειτουργία παραγωγής ή διαχείρισης των ειδών που παράγει ή εμπορεύεται.

B) Για την ΕΒΕ πρόκειται για μία οργανωτική λειτουργία διαθέσεως, εάν μετακομίζει τα **προϊόντα** της για διάφορους δικούς της λόγους, ή τα διατηρεί σε μία οποιαδήποτε αποθήκη, από όπου τα διαχειρίζεται αναλόγως του σκοπού και των αναγκών της.

Γ) Για την ΕΒΕ πρόκειται για μια εμπορική λειτουργία αν μεταφέρει τα **εμπορεύματα** της προς τους αγοραστές σε εκτέλεση μιας σύμβασης πώλησης.

Κάθε προσπάθεια επομένως αυτοπροβολής του οιοδήποτε Μ, ή Δ, ή αποθηκευτή, ή της κάθε ΕΒΕ,

A) να δηλώσει σαν επάγγελμα,

B) ή σαν σκοπό της λειτουργίας της επιχειρηματικής δραστηριότητας,

Γ) ή σαν ειδικότητα των εργασιών του, την έννοια «εφοδιαστική αλυσίδα»,

Δ) ή να θεωρήσει ότι έχει τον τρόπο να διακινήσει αγαθά, τα οποία δεν θα αποτελούν αντικείμενο σύμβασης πώλησης, ή σύμβασης έργου,

Ε) ή να κάνει χρήση του όρου αυτού σε διάφορες καταχωρήσεις, δίχως να παράσχει στην αγορά τις απαραίτητες διευκρινήσεις, **είναι ανεδαφική και υπερβολική.**

Το ορθό είναι να επιλέξει και να καθορίσει ο κάθε επιχειρηματίας σε ποια από τις λειτουργίες της «εφοδιαστικής αλυσίδας» που έχει στο νου του συμμετέχει, και σαν τι είδους «κρίκος» έχει δηλωθεί στην Δ.Ο.Υ.! Ύστερα από αυτά θα έχει ενταχθεί σε μια θέση στην ελεύθερη οικονομία με το επάγγελμα που επέλεξε. Με την επιλογή αυτή θα συμμετέχει ενεργά στην απεραντοσύνη των λειτουργιών της αγοράς της μεταφοράς και στις διάφορες συμβάσεις έργου, που καταρτίζουν οι εμπλεκόμενοι για την εκτέλεση της ροής των φορτίων! Στα επόμενα αναλύουμε τούς κωδικούς επαγγέλματος, (ΚΑΔ), σε συνάρτηση με την έννοια Logistics. (βλέπε σχετικά στην σελίδα 415 και επόμενες.)

Πάνω από όλα πρέπει να υπάρχει αυτογνωσία και ειλικρίνεια σε τρόπο ώστε να αντιληφθεί ο καθένας, πως στην αγορά της μεταφοράς αξιών και φορτίων υπάρχει το κλασικό τρίπτυχο, που περιγράφει διαχρονικά τους κρίκους της όποιας εφοδιαστικής αλυσίδας έχουμε στον νου μας: «ή αγοράζεις, ή πουλάς, ή κουβαλάς!» Ουδμία επιχείρηση είναι σε θέση να εκτελέσει μόνη της όλες αυτές τις λειτουργίες στο σύνολό τους, αν δεν συμβληθεί με άλλες.

Η μόνη λειτουργία που δεν χρειάζεται υποχρεωτικά την σύναψη μιας σύμβασης είναι η διαδικασία της παραγωγής. Πρόκειται για τον σχεδιασμό και την οργάνωση της ΕΒΕ για

την παραγωγή του προϊόντος. Στην συνέχεια:

α) τόσο ο σχεδιασμός για την προμήθεια των πρώτων υλών και ο προγραμματισμός των ποσοτήτων και των ειδών που θα παραχθούν,

β) όσο η μεθόδευση για την διοχέτευση της παραγωγής στην αγορά, είναι μέγα θέμα, το οποίο όμως ανάγεται στις αρχές του βιομηχανικού λογισμού. Ως εκ τούτου θα πρέπει να αναλυθεί κατά περίπτωση με τα δεδομένα της κάθε ΕΒΕ.

Στο παρόν έργο προσπαθούμε να αναλύσουμε σε βάθος όλες τις διαδικασίες και τις συναλλαγές που εκτελούνται,

α) για να προμηθευτεί η βιομηχανία τις πρώτες και τις βοηθητικές ύλες,

β) για να διοχετευτεί η παραγωγή στην αγορά,

γ) για να προμηθευτεί αφενός η εμπορική επιχείρηση τα είδη της, αφετέρου να προωθήσει τα είδη αυτά στην κατανάλωση.

Ο μόνος όμως που οφείλει να κατέχει σφαιρικά όλες τις λειτουργίες της αγοράς είναι ο ΔΜ, ανεξάρτητα από το αντικείμενο της επιχείρησης που εργάζεται. Με εφόδιο την γνώση και την πείρα ο ΔΜ έχει

την δυνατότητα να οργανώσει τους συντελεστές της παραγωγής, και τις επιχειρήσεις ή τα πρόσωπα, που πρέπει να συμμετέχουν στην κάθε περίπτωση, για να φθάσει το προϊόν στον καταναλωτή. Με τον τρόπο αυτό οργανώνει ορθολογικά την κάθε διακίνηση των προϊόντων ή των εμπορευμάτων για την επιχείρηση που εργάζεται.

Ακόμα και η επιλογή της μεταφοράς της παραγωγής από το εργοστάσιο ή την αποθήκη κατ' ευθείαν στον αγοραστή, ή ενδεχόμενα μέσω αποθηκών αναδιανομής, είναι πολύ δύσκολη απόφαση. Η κάθε περίπτωση χρήζει χωριστής επισταμένης μελέτης και ανάλυσης, αν και κατά πόσο πρέπει να χρησιμοποιούνται ΦΙΧ, ή ΦΔΧ, ή ενδεχόμενα και ΣΜ. Πολύ περισσότερο καθίσταται η επιλογή πολύπλοκη, αν η ΕΒΕ είναι μεγάλου μεγέθους και

καλύπτει ένα ευρύτατο χώρο διαθέσεως των προϊόντων της στην αγορά. Σε αυτήν την περίπτωση επιβάλλεται η χρήση όλων των μέσων και των τεχνικών της μεταφοράς.

Αν η μεταφορά στο σύνολο της οργανώνεται σωστά στην κάθε περίπτωση, τότε πλέον είναι αυτονόητο, ότι και κάθε άλλη μεταφορά που έπεται, θα οργανώνονται και θα εκτελείται ορθολογικά, από τον ΔΜ και τους συνεργάτες του. Μόνο με αυτήν την μεθοδική οργάνωση, την συλλογική εργασία, και την συνεργασία ειδικευμένων επιχειρήσεων, καθίσταται δυνατόν να εφαρμοστούν και στην πράξη οι παραπάνω λειτουργίες του τρίπτυχου!

Στην αγορά της μεταφοράς η πράξη διαστέλλεται μέσα από τις οικονομικές συναλλαγές των συμβάσεων πώλησης, καθώς επίσης και μέσα από την κατάρτιση των συμβάσεων έργου, που συνάπτονται μεταξύ των ΕΒΕ και των ΜΕ, των ΔΕ, ή των Μ:

Α) για την μετακόμιση,

Β) την αποθήκευση και

Γ) την παροχή λοιπών βοηθητικών υπηρεσιών,

που αποσκοπούν στην εκτέλεση της ροής φορτίων, εντός των πλαισίων της αγοράς της μεταφοράς. **Ο ρόλος του καθενός στον χώρο της σύγχρονης αγοράς της μεταφοράς είναι διακριτός και κωδικοποιημένος. Η εποχή που ότι δήλωνες ήσουνα, έχει παρέλθει οριστικά!** Επειδή ο προσδιορισμός της λειτουργίας εκάστου στην αγορά της μεταφοράς είναι θεμελιώδους σημασίας, θα επανέλθουμε στα επόμενα από διαφορετικό σημείο προσέγγισης.

Η οργάνωση μιας ΕΒΕ να διακινήσει τα προϊόντα της από την παραγωγή μέχρι τον πελάτη της με ΦΙΧ, δηλαδή φορτηγά ιδιοκτησίας της, είναι εσωτερική υπόθεση της κάθε ΕΒΕ και επομένως έχει το δικαίωμα να την ονομάζει όπως επιθυμεί. Σε αυτήν την περίπτωση δεν υπάρχει εμπορευματική μεταφορά, αλλά παράδοση προϊόντων στον πελάτη, ή ίσως πώληση επάνω στο ΦΙΧ. Το είδος αυτό της μεταφοράς μας απασχόλησε στο τέλος του πρώτου μέρους. Σε γενικές γραμμές αυτή η κυκλοφορία ΦΙΧ έχει αντικείμενο σπουδής, αν οι παραδόσεις αυτές είναι συχνές και διενεργούνται σε μικρές αποστάσεις.

Όσο η απόσταση ΕΒΕ – Πελάτη μεγαλώνει τόσο δυσανάλογα μεγαλώνει και το κόστος των παραδόσεων με ΦΙΧ, έως ότου αυτό καθίσταται απαγορευτικό. Πρόκειται για ένα αξίωμα θεμελιώδους σημασίας για την οργάνωση της μεταφοράς. Κρίνεται φρόνιμο λοιπόν να επαναλαμβάνεται στο παρόν όπου και όταν κρίνεται χρήσιμο. Το ζητούμενο λοιπόν είναι να έχει μελετηθεί

προκαταβολικά η επιλογή της μεταφοράς με ΦΙΧ, σε συνδυασμό με τον σχεδιασμό για τον τόπο που θα διοχετευτεί η παραγωγή.

Σε διαφορετική περίπτωση θα έχουν επενδυθεί κεφάλαια με μειωμένη απόδοση, και αυτό είναι αντιοικονομικό. Πρόκειται για εντελώς διαφορετικό σχεδιασμό αν έχουμε να αντιμετωπίσουμε τα δεδομένα για την λήψη απόφασης που θα αναφέρεται:

- α) Σε μια βιοτεχνία στο Κορωπί που θα διανέμει πίτες για σουβλάκια εντός των Αθηνών του Πειραιώς και των περιχώρων,
- β) Σε μια βιομηχανία ζυμαρικών που έχει αναπτύξει δίκτυο πελατών σε όλη την Ελλάδα,
- γ) Σε μια αγροτική βιομηχανία κονσερβών που έχει δίκτυο πελατών σε όλη την Ευρώπη!

Παρακάτω περιγράφονται οι ΕΟΦ της ΕΕ. Υπενθυμίζουμε και την αναφορά μας στο δεύτερο μέρος για τις σιδ/κες μεταφορές, (σελίδα 114), τον προγραμματισμό της ΟΤΙΦ να εντάξει τις μεταφορές από τον Ατλαντικό και τον Ειρηνικό Ωκεανό προς την ΕΕ σε ενιαίους κανόνες δικαίου. Είναι βέβαιο λοιπόν ότι στο μέλλον και το Κοινοτικό Τελωνείο θα ελέγξει τα πρόσωπα των συμβάσεων που θα συνάπτονται, με βάση τους κανόνες δικαίου, αν έχουν και τις απαραίτητες προϋποθέσεις να καταστούν ΕΟΦ!

Οι ΕΟΦ της ΕΕ για την εκτέλεση της Σιδ/κης Μεταφοράς

Οι ΕΟΦ της σιδ/κης μεταφοράς καθορίζονται στα πλαίσια των διεθνών συσκέψεων μεταξύ των κοινοτικών τελωνείων και των κοινοτικών σιδ/μων. Δέον να σημειωθεί ότι σε τακτά διαστήματα συνέρχονται τα τελωνεία και οι σιδ/μοι της ΕΕ σε κοινές συσκέψεις με σκοπό την διαβούλευση για την επιβολή τελωνειακών κανόνων, που θα εφαρμόζονται από τους ΕΟΦ στην μεταφορά με τον σιδ/μο. Στο σχετικό κεφάλαιο γνωρίσαμε την έννοια του κύριου υπόχρεου στην σιδ/κη μεταφορά, που δεν αποτελεί τίποτα άλλο για το τελωνείο, παρά μόνο έναν ΕΟΦ. Το Ελληνικό Τελωνείο ο ΟΣΕ, (ή ίσως και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ) σαν ΣΕ έχουν δικαίωμα συμμετοχής στις διαδικασίες αυτές. Το ελληνικό τελωνείο ενημερώνει διαρκώς την αγορά της μεταφοράς με τα πορίσματα και τις αποφάσεις αυτών των συσκέψεων. Ενδεικτικά αναφέρουμε επί λέξει το έγγραφο της Γεν. Δ/νσης Τελωνείων του Υπ. Οικ. Β612/6/Β0019 από 12.03.2008, το κείμενο του οποίου έχει ως εξής:

«Σε συνέχεια της ανωτέρω αναφερόμενης ΔΥΟ σας αποστέλλουμε νέο επικαιροποιημένο, με ημερομηνία αναφοράς 25.02.2008 κατάλογο «σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που δικαιούνται να χρησιμοποιούν το απλουστευμένο καθεστώς διαμετακόμισης για τους σιδηροδρόμους» και

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

παρακαλούμε όπως προβείτε στην αντικατάσταση του προηγούμενου ο οποίος σας διαβιβάστηκε στις 29.06.2007 με την υπ' αριθμ. Τ3154/71/Β0019 ΔΥΟ.»

Στο κεφάλαιο της σιδ/κης μεταφοράς έχουμε αναφερθεί σε ένα τέτοιο πίνακα και σας παραπέμπουμε στον εκάστοτε ισχύοντα πίνακα των σιδ/κων επιχειρήσεων - ΕΟΦ. Εκεί αναφέραμε και την Συνοπτική Διασάφηση Εισόδου (ΣΔΕ) που πρέπει να καταθέσουν στο τελωνείο εισόδου στην ΕΕ για την συνέχιση της μεταφοράς εντός του κοινοτικού εδάφους. Από την στιγμή που οι σιδ/μοι συντάσσουν ενιαίους νομικούς κανόνες για τις μεταφορές από απανταχού της Γής προς την Ευρώπη, ή και αντίστροφα, επιβάλλουν αυτόματα και τα τελωνεία από κοινού τους κανόνες τους, για να εντοπίζουν τον εκάστοτε ΕΟΦ, που αποτελεί την μία εκ των πλευρών που συνάπτουν τις μικτές διαδοχικές συμβάσεις για την ολοκλήρωση μεταξύ άλλων και της σιδ/κης, ή της ΣΜ μεταφοράς.

Σε ότι αφορά στον όρο του κειμένου «απλουστευμένο καθεστώς διαμετακόμισης» υπενθυμίζουμε ότι σε αυτό το καθεστώς δεν διενεργείται από τα τελωνεία διασταύρωση στοιχείων. Αντίθετα στο «κανονικό καθεστώς» διενεργείται διασταύρωση στοιχείων μεταξύ του τελωνείου αναχωρήσεως και του τελωνείου αφίξεως, για τον έλεγχο και την απαλλαγή του υπεύθυνου προσώπου που επιμελήθηκε της μετακόμισης των υποκειμένων εμπορευμάτων.

Οι ΕΟΦ για την εκτέλεση της Οδικής Μεταφοράς

Σε ότι αφορά στον ΕΟΦ της οδικής μεταφοράς το θέμα είναι διαφορετικό. Το αντικείμενο το προσεγγίσαμε από διαφορετική σκοπιά στο μέρος της οδικής μεταφοράς. Οι φορείς οδικών μεταφορών έχουν ιδρύσει την IRU, International Road Transport Union, (www.iru.org), η οποία έχει αναλάβει έναντι των Τελωνείων την οργάνωση της οδικής μεταφοράς των υποκειμένων εμπορευμάτων. Στην ουσία δηλαδή η IRU λειτουργεί σαν τον ΕΟΦ των οδικών μεταφορών.

Προς τον σκοπό αυτό η IRU εκδίδει τα Δελτία (Carnet) TIR, τα οποία διανέμει στα συμβαλλόμενα κράτη. Στην Χώρα μας τα παραλαμβάνει (τα χρεώνεται) το Υπ. Οικ., το οποίο τα παρέδωσε στην διαχείριση της ΟΦΑΕ, η οποία θεωρείται μέλος της IRU. Η ΟΦΑΕ για το κάθε δρομολόγιο ΦΔΧ που θα μεταφέρει υποκείμενα εμπορεύματα, παραδίδει ένα Δελτίο TIR στον Μ έναντι καταθέσεως εγγυήσεως από αυτόν για την ορθή και σύννομη χρήση του. Κοντολογίς η IRU έχει αναλάβει έναντι των τελωνείων της ΕΕ την ευθύνη να εποπτεύει την σύννομη οδική μετακόμιση των υποκειμένων εμπορευμάτων. Τον σκοπό αυτόν τον επιτυγχάνει με την αποκέντρωση των ευθυνών στα Υπ. Οικ. η στους φορείς των ΦΔΧ των συμμετεχόντων κρατών.

Η διαχείριση των δελτίων TIR από την ΟΦΑΕ ρυθμίζεται πάντα με αποφάσεις του Υπ. Οικ.. Ήδη με την απόφαση Τ. 1/1/31.12.1976, δηλαδή ταυτόχρονα με την ισχύ του τότε νέου Νόμου 383/76 για τις οδικές μεταφορές,

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

γνωστοποιήθηκε η πρώτη γνωστή σε εμάς Υπουργική απόφαση. Στην συνέχεια τροποποιήθηκε με την Τ. 1754/21 που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 539 τεύχος δεύτερο της 17.06.1980. η ισχύουσα σήμερα είναι η Τ 1861/34/Β0019/15.04.2008, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 836 Β΄ της 12.05.2008. Σε όλες τις μεταβολές παραμένουν τα βασικά σημεία σταθερά. Αυτό που αλλάζει είναι τα ποσά των εγγυήσεων, που καταβάλουν οι Μ στην ΟΦΑΕ για να λάβουν το δελτίο TIR.

Τα ποσά των εγγυήσεων που ισχύουν στην κάθε περίοδο καλύπτουν αλληλέγγυα τους οδικούς Μ, στην περίπτωση που υποπέσουν σε τελωνειακή παράβαση και τους επιβληθεί πρόστιμο, ή απαιτηθεί η καταβολή των δασμών και φόρων. Το Υπ. Οικ. αποζημιώνει δια της ΟΦΑΕ την IRU και αυτή με την σειρά της το Τελωνείο που καταλόγισε την παράβαση στο ΦΔΧ. Ο οδικός Μ που υπέπεσε στην παράβαση ανάλογα την περίπτωση καλείται να επιβαρυνθεί το ποσόν, ή ίσως να διωχθεί και ποινικά για την ενδεχόμενη παρανομία της λαθρεμπορίας.

Το Δελτίο TIR ως γνωστόν αποτελείται από πολλά φύλα. Το τελωνείο εισόδου θεωρεί το δελτίο και κρατά ένα φύλο. Το τελωνείο εξόδου της ίδιας χώρας θεωρεί το δελτίο και κρατά ένα φύλο, κοκ. Το τελωνείο του κάθε κράτους συσχετίζει το φύλο εισόδου και εξόδου και έτσι απαλλάσσεται ο Μ από την ευθύνη. Η διαδικασία των τελωνείων όπου διασταυρώνεται το τελωνειακό έγγραφο από το τελωνείο αναχωρήσεως και το τελωνείο αφίξεως ονομάζεται κατά τα γνωστά «κανονική διαδικασία». Αν αντίστοιχα το τελωνείο αφίξεως λόγω εμπιστοσύνης προς τον ΕΟΦ δεν διασταυρώνει το έγγραφο με το τελωνείο αναχωρήσεως, ή ελέγχει με διαφορετικό τρόπο στην έδρα του ΕΟΦ, τότε έχουμε κατά τα γνωστά την «απλουστευμένη διαδικασία».

Σημειωτέον ότι το χρησιμοποιημένο Δελτίο επιστρέφεται εξοφλημένο από τα τελωνεία στον Μ και αυτός στην ΟΦΑΕ για την απαλλαγή του και την ανάκτηση του δικαιώματος να του παραδοθεί άλλο για να εκτελέσει την νέα εντολή μεταφοράς υποκειμένων που θα του ανατεθεί. Πριν από το άνοιγμα των συνόρων το Δελτίο TIR χρησιμοποιείται κατά χιλιάδες. Τώρα πλέον έχει μειωθεί σημαντικά η χρήση του. Κρίθηκε όμως φρόνιμο να γίνει μια αναφορά για αυτό. Το πρώτο μέλημα ενός ΔΜ που έχει να εξάγει ένα φορτίο πχ για την Τουρκία που δεν είναι κοινοτική χώρα, είναι να απαιτήσει πριν από την φόρτωση να του επιδειχθεί το Δελτίο TIR από τον οδηγό. Αν υπάρχει το δελτίο μαζί και τα έγγραφα εξαγωγής, τότε η μεταφορά είναι σύννομη. Σε τι ωφελεί λοιπόν η αναγραφή στον μουςαμά της καρότσας του ΦΔΧ ή προβολή της επαγγελματικής ικανότητας του Μ όπως πχ «Transport Operator», αν η ΟΦΑΕ δεν τον θεωρεί αξιόπιστο να τον εφοδιάσει με Carnet TIR;

Ανακεφαλαιώνοντας τα παραπάνω διαπιστώνουμε στην πράξη ότι υπάρχουν δύο θεσμικοί ΕΟΦ στην χερσαία μεταφορά.

A) Από την μία πλευρά τα διεθνή όργανα των σιδ/μων, CIT, UIC, OTIF, που αποκεντρώνουν την διεκπεραίωση του έργου προς τους ΕΟΦ της σιδ/κής μεταφοράς. Αυτό σημαίνει πως οι ΣΕ είναι ΕΟΦ μόνο για το χρονικό

διάστημα, κατά το οποίο το υποκείμενο εμπόρευμα βρίσκεται επάνω στο βαγόνι.

B) Και από την άλλη του διεθνούς οργάνου των οδικών μεταφορών IRU, που αποκεντρώνει την διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου στα ΦΔΧ που είναι εφοδιασμένα από τον φορέα τους με το Δελτίο TIR. Αυτό σημαίνει για το χρονικό διάστημα που το **όχημα*** κυκλοφορεί στο δρόμο.

* Την λέξη «όχημα» την έχουμε υπογραμμίσει και άλλες φορές, όταν διευκρινίζαμε την έννοια της ΣΜ. Από τελωνιακής πλευράς μπορούμε τώρα για μια ακόμα φορά να συγκρίνουμε και να ανακεφαλαιώσουμε:

Το ε/κ και το φορτηγό όχημα ως πλήρης μονάδα ή σαν επ/νο δεν φέρουν ευθύνη έναντι του τελωνείου για τους δασμούς και φόρους για όλο το διάστημα που μετακομίζουν επί του πλοίου ή του βαγονιού. Η ευθύνη για το μεταφερόμενο εμπόρευμα έναντι του τελωνείου καταλογίζεται στον ΕΟΦ του πλοίου ή του σιδ/μου. Στην οδική διαδρομή την ευθύνη φέρει ο οδικός Μ – ΕΟΦ στον οποίο έχει παραδοθεί από το τελωνείο το φορτίο.

Σύμβαση πώλησης και σύμβαση έργου στην πράξη

A) Οι εργασίες στην αρχή και στο τέλος των μεταφορικών αξόνων

Οι ΕΒΕ διακινούν τα προϊόντα τους με βάσεις τις συμβατικές υποχρεώσεις τους έναντι των τρίτων, και βέβαια ταυτόχρονα με βάση τις εσωτερικές οργανωτικές τους ανάγκες. Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και με τις ΜΕ που συνεργάζονται με τις ΕΒΕ και με άλλες επιχειρήσεις για να εκτελέσουν το μεταφορικό έργο. Στις καθημερινές αυτές συναλλαγές χρησιμοποιούνται κάθε είδους ονομασίες στα μεταφερόμενα είδη και στην οργάνωση της διακίνησης τους από τις επιχειρήσεις. Από την πλευρά της μεταφοράς που μας ενδιαφέρει, κατατάσσονται ανάλογα με την προέλευσή τους, αν συγκεντρώνονται σε διάφορα κέντρα κατανομής, ή περισυλλογής φορτίων, ή αν μετακομίζουν ως πλήρη ή ομαδικά φορτία. Από εκεί οργανώνεται ανάλογα με την παρτίδα η διαδικασία της διακίνησης τους, προκειμένου να μεταφερθούν σταδιακά ή άμεσα, στον τόπο ενδιάμεσου ή τελικού προορισμού, ή ενδεχόμενα πλησίον της κατανάλωσης.

Κοινό χαρακτηριστικό όλων των φορτίων είναι ότι άλλα εξ αυτών διακινούνται με βάση την σύμβαση πώλησης και τις γνωστές μας μικτές διαδοχικές συμβάσεις έργου. Άλλα πάλι στα πλαίσια της οργανωτικής αποκέντρωσης των χώρων που φυλάσσονται. Η οργάνωση της διακίνησης πάνω στους μεταφορικούς άξονες έχει σαν αρχή την περισυλλογή από την βιομηχανική αποθήκη της αποστολής. Συνεχίζει με την μετακόμιση επί του μεταφορικού άξονα της ΜΕ που τον εκμεταλλεύεται, και τερματίζει στον προορισμό του άξονα. Το συνολικό μήκος του μεταφορικού άξονα παίζει σημαντικό ρόλο, δεν είναι όμως ο αποφασιστικός παράγοντας για την οργάνωση του μεταφορικού έργου.

Στο επιλεγμένο σημείο του μεταφορικού άξονα αρχίζει η διαχείριση των φορτίων για την διάθεση τους στους παραλήπτες. Οι σύγχρονες ΜΕ έχουν

άρτια οργάνωση για να καλύψουν όλες τις ανάγκες της αγοράς. Δεν είναι εύκολο όμως να περιγραφούν όλες με τον ίδιο τρόπο. Θα προσπαθήσουμε στο σημείο αυτό να περιγράψουμε μια χαρακτηριστική περίπτωση για την προώθηση των προϊόντων για εφοδιασμό των αποθηκών ενός ομίλου επιχειρήσεων, ή μιας ΕΒΕ. Το βέβαιο είναι ότι τον μεταφορικό άξονα δεν τον χαρακτηρίζει η απόσταση και μόνο, όπως προαναφέραμε, αλλά επιπλέον και οι ανταποκρίσεις άλλων μέσων μεταφοράς σε επιλεγμένα σημεία του. Ταυτόχρονα όμως αποφασιστικό ρόλο παίζει και η αλληλουχία των συμβάσεων που εκτελούνται, και καθορίζουν την διακίνηση των φορτίων.

Στο σημείο τερματισμού του μεταφορικού άξονα έχει πολλές τεχνικές λειτουργίες για την

διαχείριση των φορτίων. Η αντιμετώπιση ενός πλήρους φορτηγού με ηλεκτρικά ψυγεία από το εργοστάσιο παραγωγής στην Γερμανία, ή με προέλευση εκτός ΕΕ, μέχρι τον Ασπρόπυργο Αττικής που βρίσκεται η πρώτη αποθήκη όπου το φορτηγό θα εκφορτώσει τα ψυγεία, είναι εντελώς διαφορετική από την μεταφορά μίας παλέτας με σχολικά είδη. Αυτή πρέπει πρώτα να μεταφερθεί σε μία αποθήκη στην χώρα αποστολής για να ομαδοποιηθεί με άλλες μικρές παρτίδες που θα αποτελέσουν το πλήρες φορτίο του οχήματος που θα αναχωρήσει για την Ελλάδα. Αλλά και στον ενδιάμεσο τόπο αφίξεως στην Ελλάδα θα πρέπει να αποσυσκευαστεί για να αποτελέσει μικρά δέματα που θα διανεμηθούν στα διάφορα καταστήματα – παραλήπτες που είναι διάσπαρτοι στην ελληνική επικράτεια.

Αντίθετα το πλήρες φορτίο με τα ψυγεία, θα αναχωρήσει με ένα σύστημα χερσαίας μεταφοράς, από το εργοστάσιο μέχρι τον προορισμό στην πρώτη αποθήκη του παραλήπτη στην Ελλάδα. Από εκεί ανάλογα με την οργάνωση του δικτύου της διανομής της ΜΕ και της σύμβασης που έχει δεσμευτεί να εκτελέσει, θα ακολουθήσει το δρόμο της ενδιάμεσης αποθέσεως ή θα συνεχίσει η κάθε επί μέρους παρτίδα την πορεία της προς τους τελικούς ή ενδιάμεσους παραλήπτες.

Ο τρόπος που φθάνει μια αποστολή στην πρώτη αποθήκη για την αρχή της διανομής των φορτίων είναι αποφασιστικής σημασίας. Παράλληλα όμως είναι σκόπιμο να

διερευνηθεί αν η αποθήκη αυτή:

- α) Είναι υπό την διαχείριση μεταφορικής εταιρείας ή
- β) Είναι υπό την διαχείριση ενός εμπορικού δικτύου καταστημάτων λιανικής πώλησης.
- γ) τροφοδοτεί αποκλειστικά και μόνο το κατάστημα που συστεγάζεται με αυτήν.
- δ) Να είναι κάτι ενδιάμεσο, δηλαδή η αποθήκη να λειτουργεί υπό την διαχείριση του εμπορικού δικτύου και η ΜΕ ή ο αποθηκευτής να είναι υπεύθυνος βάσει της σύμβασεως διανομής - μεταφοράς να προωθεί τα εμπορεύματα από τους χώρους της αποθήκης μέχρι τους τελικούς παραλήπτες ή τους ενδιάμεσους προορισμούς.

ε) Να εκτελούνται εντός της αποθήκης ορισμένες εργασίες, που προσαρμόζουν τα εμπορεύματα στις ανάγκες των πελατών, πριν από την προώθησή τους στην αγορά.

στ) Η αποθήκη να εντάσσεται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο συνεργασιών, των οποίων το αντικείμενο έχει σχεδιαστεί για να καλύπτει τις ανάγκες μίας μεγάλης ΕΒΕ. Στην περίπτωση αυτή όλες οι επιχειρήσεις εκτελούν τις άνωθεν εντολές της ΕΒΕ, χωρίς να έχουν την δυνατότητα, ή την επιλογή, να συνάψουν μεταξύ τους συμβάσεις, χωρίς την άνωθεν έγκριση. (βλέπε για την μεταφορά με λογισμό σελίδα 411)

B) Καθετοποίηση των αποθηκών και οι μεταφορικοί άξονες

Η σύγχρονη διακίνηση των εμπορευμάτων προϋποθέτει λειτουργία μιας σειράς αποθηκών αναδιανομής των φορτίων που αφικνούνται από το εξωτερικό της Ελλάδος ή και αντίστροφα, με προορισμούς προς τα διάφορα διαμερίσματα της χώρας, όπου βρίσκονται διάσπαρτοι οι τελικοί παραλήπτες. Στα πλαίσια των χερσαίων μεταφορών, που αναπτύσσουμε, η πρώτη αποθήκη ως είναι εύλογο θα είναι η μεγαλύτερη και θα διαχειρίζεται τα προϊόντα σαν **κέντρο ή βάση μεταφοράς και διανομής** με προορισμό μεγάλα γεωγραφικά διαμερίσματα τις χώρες. Το εμπόρευμα θα οδηγείται αυτόματα στο κινητό αμάξωμα που πρόκειται να κινηθεί προς αυτήν την περιοχή πχ την Θράκη.

Στις βάσεις μεταφοράς αποτίθενται και οι αποστολές προϊόντων ελληνικής παραγωγής, για να διακινηθούν μαζικά με τα φορτία του ίδιου δρομολογίου. Από τα μεγάλα διαμερίσματα με τον ίδιο τρόπο διανέμονται τα προϊόντα ανά μικρότερη περιφέρεια. Δηλαδή τα προϊόντα στο κέντρο αναδιανομής της Θράκης θα φορτώνονται εκ νέου προς το μικρότερο κέντρο σε ακτίνα νομού πχ στις πόλεις Ξάνθη, Κομοτηνή, κλπ. Στην συνέχεια από εκεί με την ίδια τεχνική θα συνεχίζουν την παράδοση στην εγκατάσταση της ΕΒΕ, σε κάθε κατάσταση λιανικής ή τον πελάτη που αγόρασε το προϊόν, πχ μια ηλεκτρική συσκευή, ή ένα ανταλλακτικό.

Εξυπακούεται ότι όσο μεταφέρουμε προϊόντα από το εργοστάσιο παραγωγής προς τους ενδιάμεσους **σταθμούς αναδιανομής των φορτίων**, τόσο πιο μικρά οχήματα και αποθήκες θα μας είναι αναγκαία. Αυτό για τους λόγους ότι και τα φορτία και οι παρτίδες γίνονται σταδιακά μικρότερες, αλλά και για τον λόγο ότι τα μικρά οχήματα τροφοδοσίας προς τους τελικούς προορισμούς εκφορτώσεως είναι πιο ευέλικτα σε μικρούς, στενούς ή και πολυσύχναστους δρόμους. Την κατά σειράν τελευταία αποθήκη, από την οποία αναχωρεί το τελευταίο όχημα που θα παραδώσει το εμπόρευμα, την ονομάζουμε **αποθήκη διανομής, ή παραδόσεων**. Η διαφορά μεταξύ των δύο αποθηκών είναι ότι:

α) το εμπόρευμα από την αποθήκη διανομής έχει σαν παραλήπτη τον τελικό παραλήπτη / αγοραστή του αγαθού, ή ένα εκπρόσωπο του, στον οποίο και παραδίδεται. Το πρόσωπο αυτό ως γνωστό είναι ένα μια ΕΒΕ, ένα κατάστημα λιανικής, ή ένας τελικός καταναλωτής.

β) Αντίθετα το εμπόρευμα ή το προϊόν που αναχωρεί από την αποθήκη αναδιανομής, έχει σαν παραλήπτη την ίδια αρχική, ή μία άλλη συνεργαζόμενη με αυτήν μεταφορική επιχείρηση. Ως τόπος για την εκφόρτωση του φορτίου θα είναι μία αποθήκη αναδιανομής ή κατά τα προηγούμενα μία αποθήκη διανομής.

Θεμελιώδεις ορισμοί της αγοράς της μεταφοράς

Ύστερα από τις παραπάνω διευκρινήσεις οφείλουμε να αναφέρουμε και τους ορισμούς, ή τις διευκρινήσεις, που αναφέρονται στις καθημερινές δράσεις που άπτονται της μεταφοράς αξιών και φορτίων. Στην καθημερινότητα της εργασίας και κάτω από την πίεση του χρόνου χρησιμοποιούνται και όροι που δεν είναι πάντα ακριβείς. Παρακάτω δίνουμε μερικούς κρίσιμους και πρακτικούς για εμάς ορισμούς, έτσι ώστε να έχουμε όλοι κατά νου την ίδια έννοια και αντίληψη για τον κάθε όρο:

Κατανομή είναι μια λειτουργία της ΕΒΕ η οποία σχεδιάζει και προγραμματίζει την διάθεση της παραγωγής, με σκοπό να εκμηδενίσει κατά το δυνατόν τον τόπο και τον χρόνο μεταξύ της παραγωγής και της κατανάλωσης. Πρόκειται δηλαδή για την σύλληψη και επεξεργασία ενός σχεδίου μιας επιχειρηματικής απόφασης της ΕΒΕ. Αντικειμενικός σκοπός του σχεδίου είναι να αποκεντρώσει η ΕΒΕ με ορθολογικό τρόπο τα προϊόντα της και να τα αποθέσει σε επιλεγμένα σημεία πλησίον της επιδιωκόμενης κατανάλωσης.

Πρόκειται για μία επιστημονικά τεκμηριωμένη επιχειρηματική απόφαση, για την επιλογή των τόπων που θα καταλείψει (μοιράσει) η ΕΒΕ την παραγωγή των προϊόντων της. **Με βάση τις απόψεις μας πρόκειται δηλαδή για μία λειτουργία της μεταφοράς αξιών!**

Διανομή είναι μια λειτουργία της ΜΕ, ή ΔΕ και αναφέρεται στην δράση της εταιρείας αυτής, η οποία σε εκτέλεση εντολής μετακομίζει εντός των πλαισίων και των κανόνων της μεταφοράς, διαδοχικά την μία κατόπιν της άλλης, μία ή περισσότερες παρτίδες εμπορευμάτων, από τον χώρο που φυλάσσονταν στους χώρους που όρισε ο κύριος του είδους αυτού. Πρόκειται για την εφαρμογή της παραπάνω απόφασης της ΕΒΕ, για να διοχετεύσει την παραγωγή της στην αγορά. **Με βάση τις απόψεις μας πρόκειται δηλαδή για μία λειτουργία της μεταφοράς φορτίων!**

Παράδοση εμπορεύματος καλείται η διαδικασία κατά την διάρκεια της οποίας εκχωρούνται τα φορτωτικά έγγραφα στην διαταγή του δικαιούχου. Η εκχώρηση ίσως να λαμβάνει χώρα και σε διαφορετικό τόπο από αυτόν που βρίσκεται το εμπόρευμα, πχ σε ένα τελωνείο, σε μια τράπεζα, κλπ, ίσως όμως να συμβαίνει ταυτόχρονα και στον ίδιο τόπο που βρίσκεται το εμπόρευμα. **Με βάση τις απόψεις μας πρόκειται για μια λειτουργία της μεταφοράς αξιών.**

Η διάθεση του εμπορεύματος είναι η απελευθέρωση του εμπορεύματος, στον χώρο που βρίσκεται, ή επί του φορτηγού αν το εμπόρευμα βρίσκεται φορτωμένο, που τίθεται πλέον στην διαταγή του δικαιούχου παραλήπτη ή τυχόν εκπρόσωπου του. Πρόκειται δηλαδή για μία διαδικασία, η οποία έπεται της πληρωμής της αξίας του εμπορεύματος και της εκχωρήσεως των εγγράφων. Η διάθεση δηλαδή είναι μέρος της μεταφοράς αξιών και από αυτήν συνάγεται λογιστικό γεγονός. Η τεχνική εργασία της ανάληψης του εμπορεύματος από τον δικαιούχο παραλήπτη ανάγεται στην μεταφορά φορτίων.

Σημείωση: Η παραπάνω διαδικασία της «διάθεσης» είναι καθαρά εμπορική πράξη και αναφέρεται σε συγκεκριμένη παρτίδα. Αντίστοιχα στην τελωνειακή αποθήκη εκδίδεται το σημείωμα εξόδου για να τεθεί το τελωνισμένο εμπόρευμα στην διάθεση του εισαγωγέα. Η φάση αυτή της εκτέλεσης της μεταφοράς είναι κρίσιμη, γιατί στο χρονικό αυτό σημείο εκπληρώνονται οι όροι της σύμβασης πώλησης εκ μέρους του πωλητή.

Στην αγορά ακούγεται συχνά η λέξη διάθεση σε εκφράσεις τις μορφής: «διάθεση της παραγωγής στην κατανάλωση», «διάθεση των προϊόντων στην αγορά», κλπ. Οι φράσεις αυτές δεν ενδιαφέρουν το έργο μας, γιατί είναι γενικόλογες, θεωρητικές και δεν συνάγονται από αυτές λογιστικά γεγονότα. Κατά συνέπεια ανήκουν και αυτές στο ίδιο θεωρητικό πεδίο που κατατάσσονται οι «αλυσίδες», τα «Logistics», οι μεταφορές, κλπ.

Αναδιανομή, ή ομαδοποίηση φορτίων είναι η μετακόμιση φορτίων μεταξύ δύο αποθηκευτικών χώρων, στην οποία αποστολέας και παραλήπτης είναι η ίδια ΜΕ, ή ΔΕ, **και όχι η ΕΒΕ**. Πρόκειται δηλαδή για μία τεχνική λειτουργία μιας ΜΕ, ή μια συνεργασία μεταξύ δύο ΜΕ, ή ΔΕ, για την οικονομική και ποιοτική μεταφορά του φορτίων.

περισυλλογή: Πρόκειται για την λειτουργία, κατά την οποία το ΦΙΧ εκκινεί κενό φορτίου από την έδρα της ΕΒΕ, για την παραλαβή του είδους από την αποθήκη του αποστολέα, ή του προμηθευτή.

Παρατηρήσεις σχετικά με τα ΦΙΧ και την περισυλλογή:

- α) Η παραλαβή μίας παρτίδας με ΦΙΧ από ένα χώρο, αν πρόκειται για πρώτη ύλη, συνιστά για την ΕΒΕ μια λειτουργία της παραγωγής,
- β) Αντίστοιχα πρόκειται για κόστος των αγορών ή των πωλήσεων αν αφορά σε εμπόρευμα.

Τα ΦΔΧ δεν εκτελούν περισυλλογές:

- α) διότι μεταφέρουν εμπορεύματα τρίτων, επομένως ο όρος περισυλλογή πρέπει να αποφεύγεται.

β) διότι οι ΜΕ εκτελούν όρους συμβάσεων, οι οποίες περιλαμβάνουν τον όρο της παραλαβής της παρτίδας από συγκεκριμένο χώρο, αδιάφορο από πιο σημείο εκκινεί το ΦΔΧ. Η κενή διαδρομή για την ανάληψη φορτίου ενός ΦΔΧ δεν αποτελεί μέρος της σύμβασης έργου, μεταξύ της ΜΕ και της ΕΒΕ. Η κενή διαδρομή υπολογίζεται μόνο στο κόστος της ΜΕ κατά την υποβολή της προσφοράς στην ΕΒΕ, για την ανάληψη της συγκεκριμένης μεταφοράς.

γ) η ανάληψη μικρών ή μεγάλων παρτίδων από χώρους παραδόσεως φορτίων, συνιστά για μια ΜΕ, απλά την οργάνωση για την εκτέλεση μίας φάσης της μεταφοράς.

Αναδρομή στην εξέλιξη της αποθήκευσης

Η αναδρομή αυτή κρίνεται φρόνιμο να αναφερθεί, για να υπάρχει μια εικόνα για την εξέλιξη της λειτουργίας της φύλαξης των αγαθών μέσα στα τελευταία 50 περίπου χρόνια. Το μόνο όφελος για τον αναγνώστη είναι ότι θα έχει ένα μέτρο σύγκρισης σε σχέση με τα ισχύοντα, γιατί παρακάτω αναλύουμε την έννοια αποθήκη και εκθέτουμε την δική μας άποψη. Εξ άλλου αναδρομική προσέγγιση περιγράφεται στο παρόν όπου κρίνεται αναγκαίο στις διάφορες ενότητες. Με τον τρόπο αυτό γίνεται εύκολα κατανοητή η κάθε εξέλιξη στην αγορά της μεταφοράς.

Μια πρώτη αντιπροσωπευτική επαφή στην ελληνική αγορά σχετικά με την διακίνηση των εμπορευμάτων μέσω αποθηκών, είναι η δεκαετία του 1960. Την εποχή εκείνη εκφορτώνονταν τα ομαδικά φορτία στις αποθήκες των τελωνείων, των ελευθέρων ζωνών του ΟΛΠ, ή του ΟΛΘ. Όταν τα βαγόνια ξεφορτώνονταν ή και τα ΦΔΧ με τα ομαδικά φορτία, οι διάφορες αποστολές τοποθετούνταν επί του δαπέδου στις αχανείς αποθήκες πλησίον της κάθε κολώνας που στήριζε το κτίριο. Για να είναι δυνατή η ανεύρεση του εμπορεύματος κατά την παραλαβή από τον εκτελωνιστή, αναγραφόταν από τον αποθηκάριο του πχ του ΟΛΠ στον πίνακα περιεχομένου του φορτηγού **ο αριθμός της κολώνας της αποθήκης**, πλησίον της οποίας είχε τοποθετηθεί ο κάθε στίχος δηλαδή η κάθε παρτίδα.

Το πρόβλημα όμως ήταν αν ο χώρος δεν επαρκούσε στην ίδια κολώνα για το σύνολο της παρτίδας και η αποστολή διασκορπιζόταν σε περισσότερες κολώνες. Επιπλέον αυτού δεν υπήρχαν μηχανικά μέσα και η εργασία γινόταν χειρονακτικά. Με την πάροδο των ετών οι ΜΕ της Δυτικής Ευρώπης εναρμόνισαν την διακίνηση των φορτίων με μεθόδους που απέτρεπαν τις αποθέσεις σε ορόφους, ή την διασπορά των παρτίδων σε πολλά σημεία της επιφανείας της αποθήκης. Η εκφόρτωση σε ορόφους ήταν σχετικά εύκολη, γιατί εκτελείτο με τα μηχανικά μέσα των πλοίων ή του προβλήτα. Τα ΦΔΧ ή τα βαγόνια εκφορτώνονταν κατά κανόνα χειρονακτικά, ή με την βοήθεια περνοφόρων οχημάτων.

Αποθήκευση προ του 1994

A) Η αποθήκευση των υποκειμένων εμπορευμάτων σε δασμούς και φόρους της περιόδου αυτής ήταν εφικτή με τους παρακάτω τρόπους:

1. Το υποκείμενο εμπόρευμα παρέμενε εντός του τελωνειακού χώρου της κρατικής τελωνειακής αποθήκης. Η ανεύρεση των ειδών στηριζόταν στην πείρα του αποθηκάριου και όχι σε ένα λογιστικό σχέδιο. Η κάθε εταιρεία που απόθετε φορτία στο τελωνείο κατέθετε και τον πίνακα των ειδών. Στην συνέχεια παραλαμβάνονταν από εκεί τμηματικά ή συνολικά με βάση την επιθυμία και τον προγραμματισμό του εισαγωγέα. Μετά τον τελωνισμό και την παραλαβή μιας παρτίδας διέγραφε απλά ο αποθηκάριος από τον πίνακα τα παραληφθέντα κομμάτια.

Το πλεονέκτημα αυτής της αποθηκείσεως ήταν, ότι ο εισαγωγέας δεν συντηρούσε δικές του αποθήκες για την απόθεση των προϊόντων. Το μειονέκτημα είναι τα υψηλά εργατικά των σωματίων των εργατών και τα αποθηκευτικά των τελωνειακών χώρων. Είναι αυτονόητο ότι και σήμερα τα εμπορεύματα τρίτων χωρών που φθάνουν στην Ελλάδα εκφορτώνονται σε τελωνειακούς χώρους, ιδιωτικούς ή δημόσιους, ή τελωνίζονται με την διαδικασία της άμεσης παραλαβής και παράδοσης.

2. Το υποκείμενο εμπόρευμα αποθηκευόταν σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο, με την άδεια της τελωνειακής αρχής, εντός των εγκαταστάσεων του εισαγωγέα. Πλεονέκτημα είναι η αμεσότητα χωρίς γραφειοκρατικές διαδικασίες τμηματικών παραλαβών εμπορευμάτων και το μειωμένο κόστος αποθηκείσεως.

B) Σε ότι αφορά στα ελεύθερα εμπορεύματα από τελωνειακές υποχρεώσεις, ή τα προϊόντα ελληνικής παραγωγής, ή εμπορίας ύστερα από τελωνισμό και εισαγωγή τους, υπήρχαν μόνο φορολογικές υποχρεώσεις.

Η αποθήκευση γινόταν σε ελεύθερες αποθήκες των ίδιων των ΕΒΕ, ή σε μισθωμένες ιδιοκτησίας τρίτων. Σαν πλεονέκτημα είχαν την προβολή του γοήτρου της επιχείρησης, την αμεσότητα πωλήσεως των εμπορευμάτων, και των εκτελέσεων των αποστολών των παραγγελιών στους πελάτες, λόγω της εύκολης πρόσβασης που είχαν σε αυτά.

Πέραν αυτών λόγω των συναλλαγματικών διακυμάνσεων και του πληθωρισμού που μάστιζε το εμπόριο εκείνες τις εποχές ανάγκαζε τους εισαγωγείς να επενδύουν σε αποθέματα. Με τον τρόπο αυτό εξασφάλιζαν συμφέρουσες αγορές αποφεύγοντας τις συναλλαγματικές επιβαρύνσεις με αγορές σε μέλλοντα χρόνο. Παράλληλα εξασφάλιζαν πληρωμή χαμηλότερων δασμών και λοιπών φόρων που ως γνωστόν υπολογίζονται επί της αξίας CIF των εισαγόμενων εμπορευμάτων. Μειονέκτημα ήταν η δέσμευση κεφαλαίων και τα έξοδα συντηρήσεως και λειτουργίας των αποθηκευτικών αυτών χώρων.

Οι φορολογικές διατάξεις της εποχής προέβλεπαν ότι η ΕΒΕ που διαχειριζόταν εμπορεύματα και σημείωνε ένα κύκλο εργασιών άνω ενός συγκεκριμένου ποσού, ήταν υποχρεωμένη να τηρεί επιπλέον των λοιπών λογιστικών βιβλίων και βιβλίο αποθήκης. Στο βιβλίο αποθήκης καταχωρούντο λογιστικές εγγραφές, με τις οποίες παρακολουθούντο οι κινήσεις των ειδών της ΕΒΕ.

Άρα προ του έτους 1994 και του ανοίγματος των συνόρων, υπήρχε φορολογική υποχρέωση στις ΕΒΕ:

α) τόσο για την τήρηση του λογιστηρίου γενικής, ή βιομηχανικής λογιστικής, β) όσο όμως και σε συγκεκριμένες προϋποθέσεις, για την τήρηση βιβλίου αποθήκης.

Η οργάνωση των λογιστηρίων και η τήρηση των βιβλίων ήταν κάτω από τον έλεγχο της φορολογικής αρχής. Η τήρηση των λογιστικών βιβλίων από τις ΕΒΕ είχε και έχει, όπως διαχρονικά ισχύει, τρεις κυρίως λόγους:

1) να δίνει στην δυνατότητα στην φορολογική αρχή να εξάγει την φορολογητέα ύλη,

2) να δίνει την δυνατότητα στην ΕΒΕ να αντλεί τις πληροφορίες για την εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών και τον προσδιορισμό του αποτελέσματος,

3) Να δίνει την δυνατότητα στην Διοίκηση της ΕΒΕ να αξιολογεί τις πληροφορίες του λογιστηρίου, έτσι ώστε σε συνάρτηση με τις συνθήκες της αγοράς, να σχεδιάζει και να προγραμματίζει ανταγωνιστικά και ορθολογικά την συνολική δράση της επιχείρησης.

Η οργάνωση του λογιστηρίου ήταν επομένως πάρα πολύ σημαντική, γιατί έπρεπε να συνδυάζει με την ανάπτυξη του λογιστικού σχεδίου,

α) τόσο την επάρκεια και το κύρος των βιβλίων έναντι της φορολογικής αρχής, όσο

β) και την απρόσκοπτη λειτουργία και οργάνωση της ΕΒΕ.

Κάθε επιχείρηση ανάλογα το μέγεθος της και την οικονομική επιφάνεια, επένδυε πόρους για την εύρυθμη λειτουργία του λογιστηρίου. Με την πάροδο του χρόνου εξελισσόταν η τήρηση του λογιστηρίου από χειρόγραφη σε μηχανογραφική.

Την εποχή εκείνη δεν υπήρχε διάταξη να επιτρέπει την φύλαξη εμπορευμάτων σε χώρους των ΜΕ, ή των ΔΕ. **Δεν υπήρχε δηλαδή η δυνατότητα να λειτουργούν αποθήκες, στις οποίες να στοιβάζονται εμπορεύματα τρίτων.** Τυχόν αποθήκες που λειτουργούσαν εκείνη την εποχή οι ΜΕ, ή οι ΔΕ ήταν χώροι αποθέσεως υλικών συσκευασίας, ή οικοσκευών. Άρα οι εταιρείες αυτές τηρούσαν το προβλεπόμενο από την φορολογική νομοθεσία λογιστήριο γενικής λογιστικής. Εμπορεύματα δεν δικαιούνταν να αποθηκεύουν, δεν είχαν επομένως την υποχρέωση τήρησης βιβλίου αποθήκης.

Οι ΜΕ και οι ΔΕ είχαν παρόλα αυτά διαρκώς στην κατοχή τους τις τεράστιες ποσότητες εμπορευμάτων που μετακόμιζαν πάνω στα μέσα μεταφοράς. Η εκφόρτωση ή η παραλαβή των φορτίων γινόταν από, ή στον χώρο της ΕΒΕ ή του τελωνείου. Οι ΕΒΕ μόνο είχαν προ του 1994 το δικαίωμα να διαχειρίζεται εμπορεύματα και προϊόντα, με την υποχρέωση να δηλώνουν στην φορολογική αρχή, όλους τους αποθηκευτικούς χώρους που λειτουργούσαν.

4. Μία άλλη λύση αποθηκεύσεων προ του 1994 παρείχε επιπλέον η ΠΑΕΓΑΕ (Προνομιούχος Ανώνυμος Εταιρεία Γενικών Αποθηκών Ελλάδος). Με την αποθήκευση των εμπορευμάτων στις αποθήκες αυτές λαμβάνονταν οι τίτλοι που ονομάζονταν «αποθετήριο» και «ενεχειρόγραφο». Ήταν έγγραφα που αποδείκνυαν την κατοχή των φορτίων και το ιδιοκτησιακό καθεστώς της αξίας των εμπορευμάτων. Με αυτά ο κύριος των εμπορευμάτων είχε την δυνατότητα να τα δεσμεύσει προκειμένου να λάβει τραπεζικές ή τυχόν άλλες χρηματοδοτήσεις ή πιστώσεις.

Δέον να σημειωθεί ότι το **ενέχυρο** ισχύει και σήμερα και είναι η εμπράγματη ασφάλεια μίας αξίωσης ενός προσώπου. Το πρόσωπο αυτό καλείται δανειστής και έχει συνάψει πρωτύτερα μια σύμβαση με τον οφειλέτη του. Αν ο οφειλέτης δεν ικανοποιήσει τον δανειστή, τότε αυτός έχει το δικαίωμα της εκποίησης του ενεχυριασμένου πράγματος -εμπορεύματος. Αυτό σημαίνει διαχρονικά, ότι αν ο λήπτης του δανείου δεν ικανοποιούσε τον δανειστή, ως πχ την τράπεζα, τότε η τράπεζα είχε το δικαίωμα να «βγάλει στο σφυρί», δηλαδή να εκποιήσει το ενεχυριασμένο εμπόρευμα.

Η αποθήκευση μετά το 1994

Η αποθήκευση διενεργείται μετά το 1994 κυρίως εντός αποθηκών ιδιοκτησίας των κυρίων των εμπορευμάτων. Επιπρόσθετα και εντός μισθωμένων αποθηκών που λειτουργούν υπό την διαχείριση των ιδίων των κυρίων των αγαθών, ή και σε ιδιωτικές αποθήκες υπό την διαχείριση τρίτων, για λογαριασμό της ΕΒΕ. Κοινό χαρακτηριστικό αυτών των αποθηκών είναι, ότι τα εμπορεύματα, που αποθηκεύονται σε αυτές, δεν έχουν ακόμα κατά κανόνα πουληθεί. Οι λόγοι που συγκεντρώνονται στις αποθήκες αυτές είναι πολλοί, και διαφέρουν ανάλογα με τις επιλογές, τα προγράμματα και τις ανάγκες της κάθε εμπορικής ή βιομηχανικής επιχείρησης:

1. Επειδή ο προμηθευτής των προϊόντων αυτών δεν επιθυμεί να τα κρατά σε ιδιόκτητους αποθηκευτικούς χώρους στον τόπο παραγωγής τους.
2. Για να βρίσκονται τα προϊόντα ετοιμοπαράδοτα κοντά στην ζήτηση – κατανάλωση.
3. Επειδή ο λήπτης - αγοραστής των εμπορευμάτων έχει περίσσια ρευστότητα και επιλέγει να την εκμεταλλευτεί αξιοποιώντας την σε κερδοσκοπικά αποθέματα.
4. Επειδή ο λήπτης – αγοραστής με την επίδειξη στην αγορά των εμπορευμάτων του, παρουσιάζει έμμεσα πλην σαφώς την οικονομική

επιφάνεια ή την οικονομική ευρωστία του, καθώς και την αξιοπιστία ή την πιστοληπτική του ικανότητα, κλπ.

5. Επειδή τα εμπορεύματα αυτά βρίσκονται σε αναμονή αφίξεως και άλλων εμπορευμάτων, για να αποτελέσουν όλα μαζί μια αποστολή προς ένα παραλήπτη.

Όπως είναι αυτονόητο οι αποθήκες αυτές είναι πλήρεις εμπορευμάτων, σε αντίθεση με τις αποθήκες αναδιανομής που διατηρούν φορτία για ελάχιστο χρόνο μέχρι να ολοκληρωθεί η φόρτωση και να συμπληρωθούν τα έγγραφα μεταφοράς. **Στις αποθήκες αποθέσεως** των εμπορευμάτων υπάρχει διαρκής προσπάθεια να γίνει εκμεταλλεύσιμο και το τελευταίο τετραγωνικό ή κυβικό μέτρο του χώρου τους. Αντίθετα **στις αποθήκες αναδιανομής** γίνεται προσπάθεια συντονισμού για να εξοικονομηθεί ακόμα και το κάθε λεπτό της ώρας, που θα έχει σαν ευνοϊκή συνέπεια να συμπιέσει τον συνολικό χρόνο διάρκειας της μεταφοράς.

Εμείς από την πλευρά την δική μας ενδιαφερόμαστε για την στήριξη και το στοίβασμα των αποθηκευμένων προϊόντων. Εμάς μας ενδιαφέρει επομένως από την πλευρά της μεταφοράς:

1. Να είναι τοποθετημένα τα εμπορεύματα σε παλέτες για να είναι εύκολη, γρήγορη, ασφαλής και φθηνή η φόρτωση και η εκφόρτωση τους.

2. Να είναι εύκολη η ανεύρεση τους μέσα στην αποθήκη για να παραδίδεται το προς μεταφορά εμπόρευμα σωστά και γρήγορα κατ' είδος, συσκευασία και παραλήπτη.

3. Να διαθέτει η αποθήκη έμπειρο προσωπικό για να εκδίδονται τα έγγραφα μεταφοράς χωρίς λάθη ή παραλήψεις. Αυτό προς αποφυγήν προστίμων από τα κλιμάκια ελέγχου στην διαδρομή ή την άρνηση της παραλαβής τους από τους αγοραστές.

4. Να υπάρχει αρμοδίως εξουσιοδοτημένο άτομο στην αποθήκη για να συνάπτει με τον Μεταφορέα μία έγκυρη σύμβαση μεταφοράς ως προς το είδος και την ποιότητα του εμπορεύματος, την διαδρομή, ως προς τον πληρωτή και το ύψος του κομίστρου, τους γενικούς όρους της σύμβασης της μεταφοράς, την συμφωνία για την τυχόν είσπραξη της αξίας του εμπορεύματος, κλπ.

Λειτουργία και ανάπτυξη των ιδιωτικών αποθηκών

Οι παμπάλαιες τελωνιακές αποθήκες έχουν τώρα πλέον ξεχαστεί και υποκατασταθεί από σύγχρονες ιδιωτικές. Τα πανάκριβα εργατικά φορτώσεων, εκφορτώσεων ή και φύλαξης των σωματίων των εργατών μέσα στα τελωνεία

υποκαταστάθηκαν από τα σύγχρονα και ασφαλή τεχνικά μέσα των ιδιωτικών αποθηκών. Οι σύγχρονες αποθήκες έχουν την δυνατότητα, επιπλέον της διαχείρισης των ελεύθερων εμπορευμάτων από δασμούς και φόρους, να διαχειρίζονται υπό προϋποθέσεις και εμπορεύματα τα οποία βρίσκονται κάτω από ένα τελωνειακό καθεστώς.

Στην περίπτωση αυτή λαμβάνουν οι αποθήκες την άδεια διαχείρισης εμπορευμάτων υπό το καθεστώς **τελωνειακής αποταμίευσης**. Οι ιδιωτικές αποθήκες πρόσθεσαν στην αγορά της μεταφοράς πολλά σημαντικά πλεονεκτήματα, γιατί διευκόλυναν την διακίνηση των εμπορευμάτων με βάση:

- α) τις εξελίξεις της τεχνολογίας,
- β) την τεχνολογία των μεταφορικών μέσων,
- γ) την ηλεκτρονική διεκπεραίωση των τραπεζικών συναλλαγών,
- δ) την εξέλιξη των προγραμμάτων των ΗΥ,
- ε) επιπλέον βέβαια βοήθησε τα μέγιστα και η κατασκευαστική τεχνική, ως και
- στ) ο τρόπος στοιβάγματος και ταξινόμησης των αγαθών εντός των νεόδμητων αποθηκών.

Η αλλαγή σταθμός όμως στην αγορά της μεταφοράς ήταν η εισαγωγή της διαρκούς απογραφής στην λογιστική παρακολούθηση της διαχείρισης και της διακίνησης των εμπορευμάτων.

Αυτή η εξέλιξη υπαγορεύτηκε από τις σύγχρονες ανάγκες λειτουργίας των επιχειρήσεων,

- α) για την άμεση εισαγωγή, ή άντληση πληροφοριών ή την άσκηση ελέγχου στην διακίνηση των εμπορευμάτων,
- β) για να υπάρχει επάρκεια των λογιστικών βιβλίων της επιχείρησης.
- γ) για να τίθενται στην διάθεση της διοίκησης των επιχειρήσεων στοιχεία, με την ανάλυση των οποίων θα υπήρχε έλεγχος των αποτελεσμάτων, ή σχεδιασμός για τις μελλοντικές δράσεις.
- δ) για να γνωρίζει η επιχείρηση ανά πάσα στιγμή τις ποσότητες των εμπορευμάτων εντός των αποκεντρωμένων αποθηκειακών χώρων, καθώς και τις ανάγκες για την κάλυψη της ζήτησης.

Αυτό επετεύχθη με την βοήθεια των Η/Υ και του διαδικτύου, που αναβάθμισαν τα μέγιστα τα προγράμματα και τον τρόπο τήρησης και οργάνωσης του λογιστηρίου. Οι ΗΥ διέπρυναν επιπλέον την εφαρμογή τους και στην **τεχνική οργάνωση των επιχειρήσεων. Η δυνατότητα δηλαδή να εκδίδονται μετά την καταχώρηση μιας λογιστικής εγγραφής ένα πλήθος από παραστατικά έγγραφα, σε επιλεγμένα τερματικά του προγράμματος, ήταν μια τεράστια συμβολή των προγραμματιστών Η/Υ στην ορθολογική λειτουργία των επιχειρήσεων.** Η αναβάθμιση αυτή εκμηδένισε τον χώρο και τον χρόνο σε ένα πλήθος συναλλαγών, μεταξύ των εμπλεκόμενων προσώπων και των επιχειρήσεων στην μεταφορά.

Οι εφαρμογές αυτές μετάλλαξαν τον τρόπο συνεργασίας τόσο των μεγάλων και άριστα οργανωμένων ΜΕ, ή ΔΕ, όσο και των μεγάλων εμπορικών και βιομηχανικών ομίλων. **Αυτό δηλαδή που ονομάζουμε Λογιστική της Μεταφοράς των εμπορικών, των βιομηχανικών, των αποθηκευτικών και των μεταφορικών επιχειρήσεων.**

Βιβλίο προσωρινής εναπόθεσης αγαθών

Ήδη από την 01.01.1995 καθιερώθηκε με την Α.Υ.Ο 1041614/4.4.1995 πολ. 1100 η υποχρέωση τήρησης θεωρημένου «διπλότυπου βιβλίου προσωρινής εναπόθεσης» από τις επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μεταφορές αγαθών από τις κοινοτικές χώρες προς την Ελλάδα. Πρόκειται δηλαδή για μια φορολογική υποχρέωση που ισχύει διαχρονικά μέχρι σήμερα, την οποία πρέπει να εφαρμόζουν οι ΜΕ και οι ΔΕ που εναποθέτουν τα διάφορα φορτία σε χώρους που ανήκουν σε αυτές ή εκμεταλλεύονται από αυτές.

Τέθηκε δηλαδή σε ισχύ μία νέα διάταξη του ΚΒΣ, της εποχής εκείνης, που είχε σαν σκοπό να θέτει κάτω από τον έλεγχο της πολιτείας τις μεταφορτώσεις, τις αναδιανομές, ή τις αποθηκεύσεις των εμπορευμάτων που έρχονται από τις κοινοτικές χώρες. Ως γνωστόν τα εισαγόμενα αγαθά στην Ελλάδα από τρίτες χώρες εκφορτώνονται αρχικά στα τελωνεία, ή σε ελεγχόμενους χώρους από τα τελωνεία, όπου καταβάλλεται εκτός των άλλων δασμών και φόρων και ο ΦΠΑ. Στην συνέχεια και τα είδη αυτά υπόκεινται στην διαχείριση τους, όπως και τα λοιπά ελεύθερα εμπορεύματα που προαναφέραμε.

Από την στιγμή που άλλαξε το καθεστώς της διαχείρισης των εμπορευμάτων μετά το άνοιγμα των συνόρων το 1994, επηρεάστηκε ανάλογα και η αγορά της μεταφοράς. Οι κοινοτικές και οι ελληνικές φορολογικές αρχές είχαν υποχρέωση να προσαρμόσουν τον έλεγχο της διακίνησης όλων των φορτίων στα νέα δεδομένα. Για τον λόγο αυτό ο έλεγχος της ΕΕ και των Δ.Ο.Υ. επεκτάθηκε και υποχρεώνει τις ΜΕ, τις ΔΕ, και τις αποθηκευτικές επιχειρήσεις να οργανώνουν τις εργασίες τους στο πλαίσιο τηρήσεως βιβλίου αποθήκης. **Να κάνουν δηλαδή φορολογική λογιστική για να υπάρχει διαχειριστικός έλεγχος στα είδη που διακινούνται από αυτές τις επιχειρήσεις, μέσα σε ιδιωτικούς αποθηκευτικούς χώρους.**

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι ανέκαθεν τηρείτο λογιστήριο για την καταχώρηση εγγραφών που απεικονίζουν την κίνηση των ειδών των ΕΒΕ. Η καινοτομία που έφερε η ΕΕ με το άνοιγμα των συνόρων ήταν η επέκταση του δικαιώματος να διαχειρίζονται εμπορεύματα επιπλέον και οι ΔΕ, οι ΜΕ. Το δικαίωμα αυτό όμως συνοδευόταν και από την υποχρέωση να ενημερώνουν οι επιχειρήσεις αυτές βιβλίο αποθήκης, για τα είδη που δεν κινούνται επάνω στα μέσα μεταφοράς, αλλά έχουν εναποτεθεί για οποιονδήποτε λόγο σε χώρους τους.

Για τα είδη αυτά εντός των χώρων που στοιβάζονταν, έπρεπε να υπάρχει δυνατότητα ελέγχου από τις εθνικές και τις κοινοτικές αρχές. Το ζητούμενο όμως ήταν ότι για να τηρηθεί αξιόπιστο και επαρκές λογιστήριο αποθήκης, θα έπρεπε να τηρηθούν οι λογαριασμοί στο λογιστικό σχέδιο, με τρόπο ομοιόμορφο και λειτουργικό σε όλη την ΕΕ. Η απόθεση «κάπου κοντά στην... κολώνα», ή η «απόθεση στο υπόγειο», κλπ, (βλέπε και σελίδα 392), δεν επιτρέπει την τήρηση ενός αξιόπιστου και φορολογικά επαρκούς λογιστηρίου. Επιπλέον δεν ήταν λειτουργικό για την διακίνηση των προϊόντων των μεγάλων εμπορικών ομίλων που λειτουργούσαν αποθήκες σε διάφορα κράτη. Η αποκέντρωση αυτή των προϊόντων επέβαλλε την ομοιόμορφη κατάρτιση του λογιστικού σχεδίου και ειδικότερα σε ότι αφορά στους λογαριασμούς αποθήκης, όλων των αποκεντρωμένων αποθηκευτικών χώρων.

Το κρίσιμο σημείο στην τήρηση επαρκούς βιβλίου αποθήκης είναι η ανεύρεση του είδους να στηρίζεται κατ' αρχήν στον λογαριασμό και στην καρτέλα του λογιστηρίου. Στην συνέχεια αν δεν υπάρχει επάρκεια του βιβλίου αποθήκης τότε πλέον ο επιτόπιος έλεγχος είναι υποχρεωτικός. Για να είναι εύκολος και αξιόπιστος ο έλεγχος εντός της αποθήκης θα έπρεπε να υπάρξει τάξη και οργάνωση στον χώρο. Αυτό δεν ήταν δυνατόν να γίνει σκαρφαλώνοντας πάνω σε κιβώτια, ή πηδώντας πάνω από παλέτες!...

Για τον λόγο αυτό υπήρξε χρηματοδότηση μέσω κοινοτικών πλαισίων στήριξης για την κατασκευή και την οργάνωση σύγχρονων αποθηκευτικών χώρων. Η κατασκευή των χώρων αυτών είχε ένα τεχνικό χαρακτηριστικό που επέτρεπε την περιγραφή των χώρων της αποθήκης στα λογιστικά βιβλία. Αυτό έδινε την δυνατότητα να «φωτογραφίζεται» μέσα στα λογιστικά βιβλία η γεωγραφία του χώρου της αποθήκης. Το αποτέλεσμα ήταν να καθίσταται η λειτουργία της αποθήκης αποτελεσματική και η λογιστική απεικόνιση της κίνησης των ειδών φορολογικά επαρκής.

Ταυτόχρονα με την κατασκευαστική τεχνική αναπτύχθηκαν και οι ΗΥ που διευκόλυναν τα μέγιστα την τήρηση του λογιστηρίου της αποθήκης, ανεξάρτητα από τον αριθμό και τον τόπο που ήταν διασπαρμένοι οι αποθηκευτικοί χώροι. Ταυτόχρονα όμως και την ένταξη του σύγχρονου λογιστηρίου αποθήκης, μέσα στο ήδη υπάρχον λογιστήριο της ΕΒΕ, ή της ΜΕ και της ΔΕ. Επιπλέον κατέστη δυνατή η ηλεκτρονική λογιστική επικοινωνία μέσω διαδικτύου, για την ανταλλαγή πληροφοριών, μεταξύ των ΕΒΕ, των ΜΕ των ΔΕ, των αποθηκευτικών επιχειρήσεων, και των φορολογικών αρχών. **Οι Η/Υ έχουν την δυνατότητα να προσαρμόζουν το πρόγραμμα στις ανάγκες των επιχειρήσεων. Με τον τρόπο αυτό καλύπτουν τις ιδιαιτερότητες του συνόλου των λειτουργιών και των κάθε είδους φορολογικών ή τελωνειακών υποχρεώσεων, καθώς και των οργανωτικών και επιχειρησιακών αναγκών, με την δυνατότητα διαδικτυακής επικοινωνίας των Η/Υ.**

Όπως έχουμε διευκρινίσει και σε άλλα σημεία, στο παρόν δεν αναπτύσσονται τα τεχνικά θέματα της μεταφοράς ως πχ τα προγράμματα ΗΥ, η τεχνολογία

των αυτοματισμών, των μεθόδων παραγωγής, της κατασκευής και του εξοπλισμού των αποθηκών, κλπ.

Το έργο μας δηλαδή προσπαθεί να οργανώσει και να συντονίσει:

- α) τις δράσεις των ΕΒΕ, που σχετίζονται με τον σχεδιασμό τον προγραμματισμό και την ανάπτυξη των πωλήσεων, για την διάθεση των προϊόντων στην αγορά,
- β) με τις δράσεις των ΜΕ, των ΔΕ και των αποθηκευτικών επιχειρήσεων, **για να λειτουργήσει αποτελεσματικά η μεταφορά των αξιών και των φορτίων.**

Δέον να σημειωθεί ότι η εσωτερική οργάνωση της αποθήκης, ή ο σχεδιασμός και η διαδικασία παραγωγής, ή η εμπορική πολιτική για την διάθεση των προϊόντων στην αγορά, δεν αφορούν στην μεταφορά, αλλά στον επιχειρησιακό λογισμό. **Αυτό διότι πρόκειται για εσωτερικό λειτουργικό και οργανωτικό θέμα της κάθε ΕΒΕ.** Πολύ περισσότερο δεν αφορά στην μεταφορά η παραπάνω διαδικασία όταν αναφέρεται στο σύνολο των επιχειρήσεων, γιατί τότε πλέον επεκτείνεται η ανάλυση στην θεωρία. Στο παρόν έργο δεν ασχολούμεθα με την θεωρία, κατά συνέπεια, όπως **επανελημμένα θα επισημαίνουμε** δεν μας αφορά η λειτουργία του συνόλου της οικονομίας και του συνόλου των επιχειρήσεων. Σε αυτές αντιστοιχεί πχ το επίσης θεωρητικό πεδίο της εφοδιαστικής αλυσίδας και του συνόλου των μεταφορών!

Οι αλλαγές μετά το '90 αφορούν κυρίως σε υποστηρικτικές προς την μεταφορά δραστηριότητες, οι οποίες έτυχαν ευρείας εφαρμογής στις ΜΕ, τις ΔΕ, ή τις αποθηκευτικές επιχειρήσεις.

Για τις ΕΒΕ δεν υπήρξε θεσμική αλλαγή, γιατί ανέκαθεν τηρούσαν λογιστήριο αποθήκης.

Επιπλέον δεν εμφανίστηκαν από το μηδέν ο σχεδιασμός και ο προγραμματισμός της παραγωγής, ή της μεθόδευσης και κοστολόγησης των πωλήσεων. Όλες αυτές οι δράσεις λειτουργούσαν ανέκαθεν εντός της ΕΒΕ και ήταν η πρωταρχική μέριμνα στην εκάστοτε διοίκηση τους. Όλα αυτά τα οικονομικά μεγέθη αποτελούσαν διαχρονικά το αντικείμενο έρευνας της **«Μικροοικονομικής Ανάλυσης της Εκμεταλλεύσεως»**, η οποία ως **επιστήμη είναι διαχρονική και θεμελιώδους σημασίας για την διοίκηση και την ορθολογική οργάνωση και λειτουργία των ΕΒΕ.**

Η Ορολογία και η τεχνολογία εξελίσσονται, η μεταφορά παραμένει αναλλοίωτη

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να αναπτύξουμε ορισμένες θεμελιώδεις και πρακτικές λειτουργίες της ροής των φορτίων. Προς τούτο θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το περιβάλλον που λειτουργεί η αγορά της μεταφοράς. Ο τρόπος συνεργασίας των επιχειρήσεων μεταξύ τους βασίζεται στις συνήθειες και στους κανόνες της αγοράς, καθώς και στην υφιστάμενη δομή του κράτους, στις φορολογικές διατάξεις και στους κανόνες που έχει θεσπίσει η

ΕΕ. Κατά κύριο λόγο θα πρέπει να προσεγγίσουμε την ροή φορτίων μέσα από στην λειτουργία της διάθεσης στην αγορά των προϊόντων της ΕΒΕ και τους κανόνες της αγοράς.

Οι κανόνες όμως της αγοράς εξ ανάγκης βρίσκονται διαρκώς σε επανεξέταση, γιατί τα πάντα εξελίσσονται και αλλάζουν. Η αγορά της μεταφοράς οφείλει και αυτή να προσαρμόζεται σταδιακά στο περιβάλλον που διαμορφώνουν οι συγκοινωνιακοί, οι φορολογικοί, και οι τελωνειακοί κλπ κανόνες λειτουργίας της. Στις δεκαετίες του '50 και του '60, όπως αναφέραμε στην εισαγωγή, αναγραφόταν επάνω στις καρότσες των φορτηγών ΔΧ η επιγραφή: «**Μεταφοραί - Εκδρομαί**». Αντίστοιχα η εξέλιξη της οδικής μεταφοράς μεταλλάχτηκε στις δεκαετίες του 1970 και 1980, όπου η προηγούμενη αναγραφή στις καρότσες εκσυγχρονίστηκε πλέον με τα κρατούντα εκείνα τα χρόνια. Σαν συνέπεια της προσαρμογής αυτής προστέθηκε η λέξη «**TRANS**» στα πλαϊνά των φορτηγών και στους τίτλους των επιχειρήσεων μεταφοράς.

Στις τελευταίες δεκαετίες του '90 και του 2000 ο εκσυγχρονισμός έγινε ακόμα πιο έντονος λόγω της κοινοτικής νομοθεσίας, που κατάργησε τα τελωνεία και τα εσωτερικά σύνορα. Η συνέπεια ήταν ότι άρχισε να τίθεται πλέον κατά τρόπο υπερβολικό και ανεξέλεγκτο στον τίτλο των μεταφορικών επιχειρήσεων, ίσως και στα οργανογράμματα των επιχειρήσεων και βέβαια στις καρότσες των φορτηγών η λέξη «**Logistics**». **Πρόκειται στην κυριολεξία για ένα παροξυσμό, δηλαδή παρόρμηση για την χρήση μίας λέξης, με τεράστιο εύρος θεωρητικών και αντιφατικών προσεγγίσεων στο σύνολο των επιχειρήσεων και γενικότερα της οικονομίας.**

Οι αλλαγές στην χερσαία μεταφορά μετά το 1990

Τα πράγματα έχουν όμως στην πράξη της αγοράς της μεταφοράς εντελώς διαφορετικά, από τον τρόπο που τα αντιμετώπισε η θεωρία, ή η ακαδημαϊκή κοινότητα. Από τις αρχές του '90 συνέβησαν οι παρακάτω μεταβολές, των οποίων οι επιπτώσεις δεν έγιναν άμεσα αντιληπτές στο σύνολο τους. Η ελληνική αγορά της μεταφοράς τις αφομοίωσε σταδιακά και αποσπασματικά. Πρόκειται για:

α) την υποχρέωση τηρήσεως φορολογικού λογιστηρίου αποθήκης, επιπλέον και από τις ΜΕ και τις ΔΕ για τα εμπορεύματα κοινοτικής προελεύσεως, τα οποία διατηρούν προσωρινά στους χώρους τους.

β) το δικαίωμα να θέσουν υπό προϋποθέσεις οι ΕΒΕ ΦΙΧ σε κυκλοφορία, για την κάλυψη των αναγκών τους,

γ) την χρηματοδότηση για την κατασκευή σύγχρονων χώρων φύλαξης των ειδών, εντός των οποίων παρέχονται και βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς, φύλαξης, διαχείρισης, ή και προστιθέμενης αξίας σε προϊόντα,

δ) μια σύγκριση στην αγορά, εξ αιτίας της ανάμειξης των ΕΒΕ στην μεταφορά με τα ΦΙΧ, και των ΜΕ, ή των ΔΕ σε ένα μέρος της παραγωγικής διαδικασίας. Εδώ πρόκειται για μικρής έκτασης παρεμβάσεις στα προϊόντα, εντός των χώρων των ΜΕ, ή των ΔΕ, ως πχ διαλογής, ανασυσκευασίας, σύνθεσης αποστολών, και εκτέλεση διαφόρων εντολών.

ε) αναπτύχθηκε μια καινούργια αγορά σε ότι αφορά:

ε1) στην δημιουργία προγραμμάτων ΗΥ για την διαχείριση των εμπορευμάτων,

ε2) στην κατασκευή αποθηκευτικών χώρων με ειδικές προδιαγραφές,

ε3) στην εσωτερική οργάνωση των αποθηκευτικών χώρων με ράφια, και θέσεις

ταξινόμησης των ειδών,

ε4) στον εξοπλισμό των αποθηκών με μέσα φορτώσεων - εκφορτώσεων, παλετοποιήσεων, κλπ.

ε5) καθιερώθηκε ομοιόμορφος τρόπος συσκευασίας μεταφοράς για συγκεκριμένες

κατηγορίες αγαθών, κυρίως καταναλωτικών, τα οποία διακινούνται μαζικά.

ε6) προστέθηκε στους κωδικούς επαγγέλματος (ΚΑΔ) **μετά το 2008** και η «Υπηρεσία

μεταφοράς με διαχείριση της αλυσίδας εφοδιασμού (logistics)», που αφορούσε

στις ΜΕ, στις ΔΕ, οι οποίες διαχειρίζονταν προϊόντα ή εμπορεύματα τρίτων στους

στους χώρους τους και λειτουργούσαν προς τούτο υποχρεωτικά λογιστήριο

λογιστήριο μεταφοράς και αποθήκης.

στ) Αναγνωρίστηκε από το Υπ.Οικ. το επάγγελμα του Διαμεταφορέα, το οποίο πρωτίτερα δεν αναγνωριζόταν, γιατί θεωρείτο ως «μεσάζοντας». Από την στιγμή που η ΕΕ έδινε το δικαίωμα να διαχειρίζεται ο Διαμεταφορέας εμπορεύματα τρίτων, μέσα σε δικούς του αποθηκευτικούς χώρους, δεν ήταν πλέον δυνατόν η Πολιτεία να μεροληπτεί υπέρ των οδικών μεταφορέων και να αρνείται να αποδεχθεί την ύπαρξη του επαγγέλματος του Διαμεταφορέα.

ζ) εγκαταλείφθηκαν οι έννοιες «εθνική μεταφορά», ή «διεθνής μεταφορά» από το ΥΜΕΤ και με την αποδέσμευση αυτή ενοποιήθηκαν λειτουργικά οι ΜΕ, οι ΔΕ και οι αποθηκευτικές επιχειρήσεις. Το Υπ.Οικ. προσαρμόστηκε επίσης με αυτήν την εξέλιξη σε ότι αφορά στον τρόπο φορολογικού ελέγχου της διακίνησης των αγαθών. Το βάρος και η προσοχή των φορολογικών και τελωνειακών ελέγχων στράφηκε κατά κύριο λόγο στα λογιστήρια των επιχειρήσεων, και δευτερευόντως στις καταμετρήσεις των ποσοτήτων, μέσα στους διάσπαρτους φυσικούς χώρους που φυλάσσονται ή διακινούνται τα αγαθά.

η) Το Υπ. Οικ. απέδωσε τελικά και κατακύρωσε τον όρο «Logistics» με τους ΚΑΔ που ισχύουν από το 2008, αποκλειστικά και μόνο στην δραστηριότητα της ΜΕ και της ΔΕ, η οποία διαχειρίζεται εμπορεύματα τρίτων σε δικούς της χώρους. Αυτή η απόφαση ήταν αναμενόμενη, γιατί όλες οι άλλες μεταβολές της αγοράς μετά το '94 στην λειτουργία των ΕΒΕ προϋπήρχαν.

θ) Ειδικότερα προϋπήρχε η δυνατότητα λειτουργίας από τις ΕΒΕ πολυάριθμων αποκεντρωμένων αποθηκευτικών χώρων. Η μόνη αλλαγή ήταν απλά η προσαρμογή της λειτουργίας των χώρων αυτών στην εξέλιξη της τεχνολογίας και των ΗΥ, που παρείχαν την δυνατότητα εξ αποστάσεως ενημέρωση των λογιστικών βιβλίων. Στους ΚΑΔ που ίσχυαν από τον Μάιο του 1997 μέχρι το 2008 δεν αναφέρεται η λέξη «Logistics» σε κάποια δραστηριότητα. Κάθε αναφορά ή χρήση επομένως της λέξης «Logistics» από άλλα πρόσωπα εξαιρουμένων των διαμεταφορέων και των μεταφορέων είναι αυθαίρετη και αντιδεοντολογική.

ι) Το Υπ. Οικ. και το ΥΜΕΤ αναγνώρισαν και διέκριναν, βασισμένα στις απόψεις άλλου συγγράμματος μας, εκδόσεως 2006, την διαφορά στις έννοιες «μεταφορά» από την έννοια «μεταφορέας». Το ΥΜΕΤ ειδικότερα αναγνώρισε με το σκεπτικό του σχεδίου του νόμου 3887/10 την έννοια «αγορά της μεταφορέας» που εισάγαμε πρώτοι το 2006. Το Υπ. Οικ. στους διάφορους ΚΑΔ 52, αναφέρει την έννοια «υπηρεσίες υποστηρικτικές της μεταφορέας». Η αποδοχή των απόψεων μας για την έννοια της «μεταφοράς», μας υποχρέωσε να αναλύσουμε με το παρόν και το περιβάλλον της μεταφοράς της σε βάθος.

κ) Πέραν αυτών άλλαξε και η οργάνωση της προμήθειας και της εισαγωγής των αγαθών προς την χώρα μας, καθώς επίσης και η αποκέντρωση των πωλήσεων στο εσωτερικό της χώρας. Σταδιακά εξέλειπε η ανάγκη υπάρξεως του λεγόμενου «τοπικού ή του γενικού αντιπροσώπου», δηλαδή μιας επιχείρησης που διαχειριζόταν τις παραγγελίες ή τις πωλήσεις των ξένων ή ντόπιων ΕΒΕ.

Οι αντιπρόσωποι εργοστασίων συντόνιζαν τις ποσότητες των διακινουμένων παρτίδων, ή διατηρούσαν αποθέματα προϊόντων σε προεπιλεγμένους τόπους, για να υπάρχει η δυνατότητα της άμεσης διάθεσης των προϊόντων στην αγορά. Ένα μεγάλο μέρος της εργασίας τους ανέλαβαν μετά το '94 οι ΜΕ, οι ΔΕ και οι κυρίως οι αποθηκευτικές επιχειρήσεις. Οι αντιπρόσωποι μεταλλάχτηκαν σταδιακά με βάση τα κρατούντα στην αγορά και την εξέλιξη της τεχνολογίας και των ΗΥ σε αποθηκευτικές επιχειρήσεις, οι οποίες διαχειρίζονται σήμερα σε ιδιόκτητους ή μισθωμένους χώρους, για λογαριασμό των ΕΒΕ, συγκεκριμένους κωδικούς, ποσότητες ειδών και ένα μέρος του πελατολογίου.

Σαν συνέπεια αυτών των εξελίξεων της αγοράς άρχισε σταδιακά από την μία πλευρά η κάθε ΕΒΕ να αναδιοργανώνει και να εκσυγχρονίζει με πρόγραμμα Η/Υ, μεταξύ άλλων και τον σχεδιασμό της λειτουργίας της αποθήκης, των

πωλήσεων και γενικότερα της διακίνησης των προϊόντων και των εμπορευμάτων εντός της αγοράς της μεταφοράς:

Άλλη ΕΒΕ οργανώνει τις αποστολές από την ΒΑ κατ' ευθείαν προς τον πελάτη.

Άλλη αναλόγως των αναγκών της οργανώνει και λειτουργεί αποκεντρωμένες αποθήκες,

Άλλη παραδίδει την παραγωγή της σε ειδικευμένες επιχειρήσεις που εκτελούν τις εντολές της ΕΒΕ για την παράδοση των παραγγελιών.

Άλλη διατηρεί ένα μικτό σύστημα και ενεργεί περιστασιακά από περίπτωση σε περίπτωση.

Άλλη ΕΒΕ μεταφέρει με ΦΙΧ, για να οργανώσει τις προμήθειες, ή τις πωλήσεις της,

Άλλη τέλος μεγάλου μεγέθους **πολυεθνική** επιχείρηση συνάπτει πλήθος συμβάσεων

με μεταφορικές, αποθηκευτικές, βιομηχανικές επιχειρήσεις, για την προμήθεια πρώτων υλών, την παραγωγή προϊόντων, την οργάνωση δικτύου πωλήσεων και την λειτουργία χώρων εναπόθεσης προϊόντων, από όπου τα διοχετεύει σε διάφορες αγορές.

Μέσα σε αυτό το περιβάλλον προσαρμόστηκε από την άλλη πλευρά και η ΜΕ, και η ΔΕ, οι οποίες αναγκάστηκαν να επεκτείνουν την παροχή των υπηρεσιών πέραν της μετακίνησης των φορτίων. Οι υπηρεσίες παρέχονταν στα ίδια τα προϊόντα, σε τόπους που ανήκαν στις ΜΕ, ή τις ΔΕ, ή εκμεταλλεύονταν από αυτές. Υπήρξε δε τόσο υψηλή ζήτηση σε **υπηρεσίες αποθήκης**, που σε ορισμένες περιπτώσεις υποκατέστησαν και ολόκληρα τμήματα των ΕΒΕ. Αυτό συνέβη κυρίως επειδή μειώθηκε αισθητά το κόστος συσκευασίας, οι δαπάνες χώρου και προσωπικού, ως και το κόστος μεταφοράς, λόγω της ομαδοποίησης των φορτίων σε μεγαλύτερες παρτίδες, κλπ.

Υπενθυμίζουμε την θέση μας, ότι η σύμβαση μεταφοράς είναι μικτή, γιατί περιέχει επιπλέον και άλλες παροχές του μεταφορέα, εκτός από την μετακίνηση του φορτίου! (βλέπε σχετικά στις σελίδες 214 για την έννοια της διακίνησης του φορτίου, ή στις σελίδες 241 και 242 για την έννοια της μικτής μεταφοράς.)

Προγράμματα Η/Υ & «Logistics», οι δύο όψεις του ίδιου νομίσματος;

Οι εφαρμογές των ΗΥ προσαρμόζονται για την κάλυψη της ανάγκης της λειτουργίας της κάθε ΕΒΕ. Σαν επακόλουθο της δυνατότητας αυτής ήταν να εκπονηθούν προγράμματα ΗΥ κατάλληλα για να καλύψουν τις ιδιαιτερότητες λειτουργίας όλων ανεξαιρέτως των επιχειρήσεων. Ο κάθε θεωρητικός ανάλογα με την ειδικότητα και την αιτία που ανέλυε το πρόγραμμα του ΗΥ, σε συνάρτηση με τον σκοπό και την λειτουργία μιας επιχείρησης, έδινε και τον δικό του ορισμό και τις σχετικές διευκρινήσεις.

Ταυτόχρονα και οι εργαζόμενοι για δικούς τους λόγους επέλεξαν να προσδιορίζουν μόνοι τους την εξειδίκευση της εργασίας τους, σε σχέση με την χρήση και την συμβολή των προγραμμάτων ΗΥ, στην οργάνωση και την λειτουργία των επιχειρήσεων. Οι κρίσεις που εξέφραζαν ήταν επηρεασμένες επιπλέον και από το πρόγραμμα σπουδών που ακολούθησαν. Σαν συνέπεια αυτών ήταν η εμφάνιση στην αγορά ενός πλήθους προσώπων διαφόρων ειδικοτήτων και συμφερόντων, τα οποία έδιναν με σκοπό την εμπορική εκμετάλλευση του όρου, διάφορους ορισμούς, ερμηνείες και χρήσεις για την λέξη «Logistics».

Αυτό ήταν αναπόφευκτο να συμβεί, γιατί όπως διαπίστωσε το παρόν έργο, η έννοια που λαμβάνει η λέξη Logistics από αυτούς που την χρησιμοποιούν, διαφέρει από περίπτωση σε περίπτωση, καθώς εξαρτάται, αν το εφαρμοζόμενο πρόγραμμα του ΗΥ, καλύπτει τις ανάγκες λειτουργίας, πχ:

- α) στην μεταφορική επιχείρηση,
- β) στην διαμεταφορική,
- γ) στην αποθηκευτική,
- δ) στην Βιομηχανική,
- ε) στην εμπορική,
- στ) στην πολυεθνική, και
- ζ) μην λησμονούμε την βιοτεχνία που παρασκευάζει πίτες για σουβλάκια, ή πατάτες και τις πουλάει περιοδεύοντας με ΦΙΧ στα ταχυφαγεία της περιοχής, ή ακόμα και
- η) το εστιατόριο, που αναφέραμε στο παράρτημα του πρώτου μέρους, ή επιπλέον με βάση τις αναφορές άλλων συγγραφέων για τα Logistics, πχ
- θ) τον στρατό, στα νοσοκομεία, επιχειρήσεις κοινής ωφελείας, το Δημόσιο, κλπ.

Η εμφάνιση της λέξης «Logistics»

Σε ότι αφορά αυτούς που χρησιμοποίησαν πρώτοι την λέξη Logistics στις αρχές του '90 οφείλουμε να δεχθούμε ότι κέρδισαν τις εντυπώσεις και γιατί βρήκαν πρόσφορο έδαφος:

- α) Στην αγορά της μεταφοράς, γιατί χορηγούντο χρηματοδοτήσεις από τα ΚΠΣ (κοινοτικά πλαίσια στήριξης) για την κατασκευή και οργάνωση αποθηκευτικών χώρων. Το γεγονός αυτό συντέλεσε να παρεισφρήσει στην αγορά ένα πλήθος επιχειρήσεων, οι οποίες με σύνθημα την λέξη Logistics αναλάμβαναν κατασκευές, ή προμήθειαν κάθε είδους προϊόντα και υπηρεσίες. Στον βασικό πελατολόγιο των επιχειρήσεων αυτών συγκαταλέγονταν οι επιχειρήσεις που ήθελαν να αποκτήσουν και να λειτουργήσουν νέους αποθηκευτικούς χώρους, ή άλλες ΕΒΕ να εκσυγχρονίσουν τους υφιστάμενους.

Το χρήμα ήταν πολύ και εύκολο, με αποτέλεσμα να ανθήσει και να αναπτυχθεί με γοργούς ρυθμούς η αγορά γύρω από την απορρόφηση των κονδυλίων των ΚΠΣ. Το ζητούμενο όμως είναι ότι χρησιμοποιήθηκε μια λάθος

λέξη – σύνθημα: το «Logistics». Ανώτερος στόχος ήταν να κατασκευαστούν κτίρια κατάλληλα για την φύλαξη αγαθών, να πουληθούν ράφια, να πουληθούν συσκευασίες, περνοφόρα, ή ακόμα και να εγκατασταθούν λογιστικά προγράμματα ΗΥ. Όσοι έχουν σαν αντικείμενο εργασίας την προσφορά αυτών των ειδών στις ΕΒΕ, δεν έχουν σχέση με την παραγωγή, την εμπορική εκμετάλλευση της αποθήκης, τις πωλήσεις και την μεταφορά. Παρόλα αυτά γίνεται κατάχρηση της έννοιας του όρου «Logistics», από άσχετα πρόσωπα προς την μεταφορά αξιών και φορτίων, καθώς και την παραγωγή ή την λογιστική της αποθήκης.

β) Αλλά και στην ακαδημαϊκή κοινότητα, που βρήκε ένα ευρύ και χρησιμότατο, αλλά μέχρι τότε άγνωστο στους ακαδημαϊκούς, και εξ αυτού παρεξηγημένο, περιφρονημένο, και υποβαθμισμένο αντικείμενο της πραγματικής οικονομίας για να ασχοληθεί: την μεταφορά! Κατά παράδοξο τρόπο εξετάζουν όμως οι θεωρητικοί, στα τελευταία χρόνια, υπό τον τίτλο «Logistics», τις παρυφές της μεταφοράς. Η θεωρία ασχολείται πχ με την ταξινόμηση των ειδών εντός της αποθήκης, τόσο για την παραλαβή, όσο και για την αποστολή των αγαθών, ή με την συσκευασία. Οι λειτουργίες αυτές όμως είναι δευτερεύουσες, τεχνικές, και αναφέρονται κυρίως σε διαχρονικά εκτελούμενες δράσεις και οργάνωση των ΕΒΕ.

γ) επιπλέον όμως και από τις ίδιες τις ΜΕ, τις ΔΕ, και τις αποθηκευτικές επιχειρήσεις, που πράγματι είχαν να προσφέρουν στις ΕΒΕ ένα νέο προϊόν, επιπλέον της κατασκευής και της τεχνικής οργάνωσης των αποθηκευτικών χώρων, δηλαδή:

γ1) το μηχανογραφημένο λογιστήριο με στήριξη ΗΥ για την διαχείριση των ειδών της αποθήκης, που είχαν στην κατοχή τους για λογαριασμό των ΕΒΕ, και

γ2) την λογιστική παρακολούθηση με την υποστήριξη ΗΥ των συμβάσεων, για την εκτέλεση του συνόλου της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων.

Σημερινή κατάσταση: Η καθιέρωση πλήθους εννοιών «Logistics»

Στην συνέχεια όμως προστέθηκαν για διάφορους λόγους πολλοί θιασώτες της λέξης αυτής, οι οποίοι θέλοντας να καινοτομήσουν, να προβληθούν, ή να την εκμεταλλευτούν εμπορικά, την ερμήνευαν από διαφορετικό σημείο προσέγγισης. Με τον τρόπο αυτό η λέξη έχασε την αρχική σημασία της, δηλαδή την υποχρέωση τηρήσεως λογιστηρίου αποθήκης σε ειδικές περιπτώσεις, επιπλέον και από τις ΜΕ και τις ΔΕ. Αντί αυτής απέκτησε πλήθος παρερμηνειών και χρήσεων, όσα ήταν και τα ενδιαφέροντα που την χρησιμοποίησαν ή τα συμφέροντα που την εκμεταλλεύτηκαν. Το αποτέλεσμα ήταν να θεωρείται σταδιακά η λέξη:

α) στην αγορά της μεταφοράς σαν πανάκεια προς κάλυψη του συνόλου των αναγκών και των λειτουργιών της κάθε ΕΒΕ, της ΜΕ, της ΔΕ, ή της αποθηκευτικής επιχείρησης.

β) Στην θεωρία σαν θέσφατο, γιατί έδινε την ευκαιρία στον καθένα, να αναπτύσσει ιδέες και να περιγράφει θεωρητικά ή αποσπασματικά τις περιπτώσεις στους τομείς της ευρύτερης αγοράς και της οικονομίας, στις οποίες κατά την κρίση του εφαρμόζονται τα «Logistics», που είχε στον νου του.

γ) Στην ακαδημαϊκή κοινότητα σαν «επιστήμη», όπου δινόταν η ευκαιρία να δημοσιεύονται υπό τον τίτλο «Logistics» διατριβές, εργασίες φοιτητών, μελέτες και σχόλια, με κάθε είδους προσεγγίσεις, χρησιμότητες και ερμηνείες, για τον κάθε τομέα της οικονομικής δραστηριότητας.

δ) **Κυρίως όμως** στην πράξη για την εκτέλεση της μεταφοράς αξιών και φορτίων, όπου χρησιμοποιήθηκε η λέξη σαν εφελτήριο από τους **τεχνικούς**, για να υποσκελίσουν τους **εμπορικούς**, δηλαδή αυτοί που ασκούν εκτελεστική, ή τεχνική εργασία εντός μιας ΕΒΕ, ή ΜΕ, ή ΔΕ, ή αποθηκευτικής επιχείρησης, υπερβάλουν εαυτόν:

α) καταρχήν για την ανάληψη της πρωτοκαθεδρίας στην εκπόνηση μελετών για την λήψη χρηματοδοτήσεων,

β) στην προσπάθεια τους να αναρριχηθούν στην ιεραρχία αυτών των επιχειρήσεων.

Προς τον σκοπό αυτό μεθοδεύθηκε η **υφαρπαγή της θεσμοθετημένης άσκησης του επαγγέλματος του λογιστή** με τον σχηματισμό εντύπωσης στην αγορά από τους τεχνικούς, ότι κατέχουν επιπλέον, τόσο το εμπορικό, όσο και το επιχειρηματικό σκέλος στην δράση των επιχειρήσεων. Ενώ δηλαδή έχουν τεχνικές γνώσεις, προσβλέπουν με αυτές:

γ1) να αναρριχηθούν στην διοίκηση των επιχειρήσεων,

γ2) να αυτοπαρουσιαστούν σαν γνώστες του διεθνούς εμπορίου,

γ3) να δηλώσουν ικανοί να αναλάβουν την διεύθυνση των πωλήσεων, των προμηθειών, ή ικανοί να υποκαταστήσουν τους λογιστές και τους οικονομικούς διευθυντές.

γ4) να παρουσιαστούν και ως διαχειριστές μεταφοράς και εξ αυτού γνώστες των τελωνειακών νόμων, των μεταφορικών καταχωρήσεων, των διεθνών συμβάσεων για την κυκλοφορία των μέσων μεταφοράς, κλπ.

Η ακαδημαϊκή κοινότητα όφειλε να πάρει θέση και να διαστείλει το εμπορικό από το τεχνικό μέρος, ορίζοντας δηλαδή το πλαίσιο δράσεων και τον χώρο που καλύπτει το καθένα. Στην συνέχεια να περιγράψει και να προσδιορίσει μεμονωμένα την εμπορική λειτουργία της αποθήκευσης, της πώλησης και της σύμβασης μεταφοράς. Αντίστοιχα να προσδιορίσει και την τεχνική λειτουργία της αποθήκης και των συσκευασιών, θέτοντας τους κανόνες για την προμήθεια και εγκατάσταση των κάθε είδους βελτιώσεων και τεχνολογιών που είναι αναγκαίες. Αυτό θα διευκόλυνε να μεταφραστεί και να

προσδιοριστεί **από κοινού** και ο όρος «Logistics», καθώς και κάθε άλλος ξένος όρος.

Η κατάσταση αυτή γινόταν με την πάροδο του χρόνου συνεχώς πιο ομιχλώδης, γιατί η χρήση της λέξης Logistics διαστρεβλώθηκε και διευρυνόταν συνεχώς προς την λάθος κατεύθυνση. Οι διάφορες χρησιμότητες που αποδίδουν οι χρήστες του όρου στα «Logistics», προσεγγίζονται θεωρητικά ή τεχνικά, **χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η επιστήμη του επιχειρησιακού λογισμού.** Μια επιστήμη δηλαδή που ισχύει και εφαρμόζεται διαχρονικά, η οποία καλύπτει τα **πάντα** γύρω από την οργάνωση των επιχειρήσεων, την λειτουργία, τις αυτοτελείς δράσης της μεταφοράς, κλπ.

Η μόνη καινοτομία που αναγνωρίζει το παρόν στα «Logistics». είναι η εφαρμογή των ΗΥ, και της τεχνολογίας στην λειτουργία του συνόλου των επιχειρήσεων. Παρόλα αυτά τα **«Logistics» αναλύονται από διαφορετικά σημεία προσέγγισης και περιγράφονται με θεωρητικές αναλύσεις:**

α) σαν να μην λειτουργούσε η αγορά και να μην υπήρχαν οι συμβάσεις πώλησης και έργου, για την μετακόμιση και γενικότερα την διακίνηση των εμπορευμάτων,

β) σαν να μην υπήρχε φορολογική και τελωνειακή νομοθεσία, η οποία να ορίζει τους κανόνες για την αποθήκευση, την μεταφορά και την διακίνηση των αγαθών,

γ) σαν να μην υπήρχε μέχρι την εμφάνιση των «Logistics» τεχνολογία, τεχνογνωσία, σχεδιασμός και οργάνωση από τις ΕΒΕ για τις πωλήσεις και την εν γένει διαχείριση των εμπορευμάτων, ή των προϊόντων ή και σαν να καρτερούσε το σύνολο της αγοράς και ο επιχειρησιακός λογισμός τα «Logistics» για να λειτουργήσει.

δ) σαν να μεταφέρονται τα φορτία θεωρητικά με την «φυσική ροή», όπως αναφέρεται στους διάφορους ορισμούς και στις διευκρινήσεις των «Logistics», και όχι με τα μέσα μεταφοράς και τους θεσμοθετημένους κανόνες για την κυκλοφορία τους.

ε) Δίχως να έχει δοθεί από τους ακαδημαϊκούς, ή τους θεωρητικούς, ταυτόχρονα με το πλήθος των ορισμών και των περιγραφών του «Logistics», τουλάχιστον **και ένας** ορισμός ή διευκρίνιση του όρου «μεταφορά», για να υπάρχει ένα μέτρο σύγκρισης των δύο όρων μεταξύ τους **και να κριθεί η χρησιμότητα και η λειτουργία εκάστου.**

στ) Δίχως να διευκρινιστεί από τους ακαδημαϊκούς και τους θεωρητικούς από την μία πλευρά η «αποθήκη ως πάγια» της επιχείρησης, δηλαδή κτίρια, εξοπλισμός, κλπ. Από την άλλη να δοθεί έμφαση και στην φορολογική έννοια «αποθηκευτικός χώρος», δηλαδή σαν κωδικοί, αξίες και ποσότητες των

ειδών, τα οποία διακινούνται στους χώρους αυτούς και ενημερώνονται σαν λογαριασμοί, τουλάχιστον στο λογιστήριο της ΕΒΕ.

Χρειάζεται στην αγορά ο όρος «Logistics»;

Το παρόν έργο κατανοεί τον λόγο που εμμένουν άπαντες στον ξένο όρο, καθώς και την δυσχερή θέση που έχει περιέλθει η αγορά, λόγω της έλλειψης σαφών διευκρινήσεων της έννοιας «Logistics» και της υπόλοιπης ξενόγλωσσης ορολογίας που την συνοδεύει:

α) αν μεταφραστεί και αποσαφηνιστεί θα καταρρεύσει καταρχάς ο μύθος, το μυστήριο και η σκοπιμότητα που έχει περιβληθεί η λέξη, για να παρεισφρήσει γύρο από αυτήν ένα εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών. Η μετάφραση θα έχει σαν αφορμή να απλοποιηθεί η κατάσταση και να κλονιστεί μία αγορά, στην οποία έχουν επενδυθεί πολλά χρήματα και συμφέροντα,

β) αν μεταφραστεί και αναλυθεί θα υποχρεώσει τους χρήστες του όρου να εντάξουν την έννοια που του αποδίδουν εξ ανάγκης στην επιστήμη του επιχειρησιακού λογισμού. Εκεί πλέον θα αποδειχθεί, ότι το μόνο που προσφέρουν τα «Logistics» μέσω της απορρόφησης κοινοτικών κονδυλίων, είναι η εξέλιξη της τεχνολογίας και η εφαρμογή των ΗΥ. Με άλλα λόγια οι ΗΥ και τα «Logistics προγράμματα» τους, πρόσφεραν την τεχνολογική υποστήριξη μεταξύ άλλων και στην αγορά της μεταφοράς. Με την χρήση τους αυτή διευκόλυναν τα μέγιστα στην αναβάθμιση της λειτουργίας των ΕΒΕ και στην εκτέλεση της μεταφοράς αξιών και των φορτίων.

γ) αν μεταφραστεί και συγκεκριμενοποιηθεί, θα αποσαφηνιστεί και θα διασταλεί εντός των ΕΒΕ η συνεισφορά και ο ρόλος των τεχνικών και των εμπορικών λειτουργιών στην διαχείριση και την διακίνηση των αγαθών. Πρόκειται πχ για εντελώς διαφορετική επιστήμη και δράσεις εντός της ΕΒΕ:

γ1) η κατασκευή και ο εξοπλισμός μιας αποθήκης, από
γ2) την επιχειρηματική εκμετάλλευση της αποθήκης αυτής, ή
γ3) από την εμπορική εκμετάλλευση της αποθήκης αυτής, ή
γ4) από τις φορολογικές υποχρεώσεις για την διαχείριση των ειδών που διέρχονται από την αποθήκη αυτή, ή
γ5) από τις συμβατικές υποχρεώσεις, που ρυθμίζουν τις επιχειρηματικές σχέσεις και τον τρόπο της συνεργασίας των εμπλεκόμενων προσώπων στην λειτουργία της αποθήκης. γ6) αν ληφθεί επιπλέον υπόψη και ο παράγοντας χρόνος, θα διαφοροποιηθούν οι δράσεις εντός αποθήκης που εκτελούνται εντός χρόνου διενεργείας της μεταφοράς, από τις λοιπές εργασίες στα είδη που εκτελούνται εκτός χρόνου μεταφοράς.

Αυτό σημαίνει ότι οι τεχνικοί θα πρέπει να περιοριστούν στα εκτελεστικά και τεχνικά τους καθήκοντα, και να αφήσουν τους υπεύθυνους λογιστές των ΕΒΕ και τους διαχειριστές μεταφοράς απερίσπαστους:

γ7) να εφαρμόσουν την επιστήμη τους προς όφελος της εταιρείας που εργάζονται,

γ8) να εκτελέσουν τα θεσμοθετημένα καθήκοντα τους έναντι των φορολογικών αρχών.

γ9) να συνάψουν, να εκτελέσουν και να επιβλέψουν τις συμβάσεις πώλησης και έργου για την επίτευξη του τελικού σκοπού της ΕΒΕ που εργάζονται.

δ) αν μεταφραστεί θα αποδειχθεί ότι η λέξη «Logistics» δεν πρόσθεσε το παραμικρό στην πράξη της αγοράς της μεταφοράς αξιών και φορτίων για τον σχεδιασμό και την κατανομή των προϊόντων. Όλες οι επί μέρους δράσεις ήταν αντικείμενο του επιχειρησιακού λογισμού και λειτουργούσαν και εξακολουθούν να λειτουργούν με το ελληνικό όνομα τους. Δεν υπήρχε λόγος επομένως μεταλλαχτούν οι δράσεις αυτές σε «επιστήμη Logistics», επειδή τους έχουν προσαφθεί ξενόφερτα ονόματα, για να εκληφθούν σαν μια νέα επιστήμη, ή σαν θεσμική αλλαγή στην λειτουργία της αγοράς.

Ξένη ορολογία: «Cross Docking», «order picking», κλπ

Η λειτουργία των ΗΥ έφερε εκ των πραγμάτων την χρήση της ξένης ορολογίας μεταξύ άλλων και στην μεταφορά αξιών και φορτίων. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι πρόκειται για ένα νέο τρόπο εργασίας. Η μεταφορά στην χώρα μας είχε ανέκαθεν την ίδια ορολογία με τους ξένους. Η ορολογία προέκυψε, είτε επειδή προϋπήρχε η δράση και ο όρος, είτε επειδή μεταφράστηκε η λειτουργία που πρωτοεμφανίστηκε. Pχ kombinierte Transporte = συνδυασμένες μεταφορές, Container = εμπορευματοκιβώτιο.

Δεν χρειάζεται πχ να θεωρείται εντυπωσιακό το «order picking», δηλαδή η εντολή για κάθε είδους εκτύπωση μέσω του ΗΥ σε ένα τερματικό του δικτύου, ή για την ανάληψη μιας παραγγελίας από τα ράφια. Το πιο απλό εγκεκριμένο λογιστικό πρόγραμμα μετά την καταχώρηση της εγγραφής, ερωτά τον χρήστη: «να εκτυπωθεί το παραστατικό; ΝΑΙ ή ΟΧΙ» Ο προγραμματιστής έχει ήδη εκπονήσει διάφορα προεκτυπωμένα έντυπα, τιμολογίων, φορτωτικών, εντολών φορτώσεων, δίνοντας λύση μέσω του ΗΥ για όλες τις επιλογές εκτυπώσεων. Η προετοιμασία αποστολής για μεταφορά διενεργείτο όμως άριστα και στο παρελθόν χειρόγραφα, με την «επαλήθευση», το «κιβωτολόγιο», ή τον «πίνακα περιεχομένου», καθώς και τα φορολογικά στοιχεία. (βλπ. σ. 311-312).

Ούτε πρόκειται βέβαια για καινοτομία στην αγορά, όταν γίνεται αναφορά των λέξεων της ορολογίας της «επιστήμης Logistics»: «Processes» ή «Activities», κλπ. Αυτό διότι ο βιομηχανικός λογισμός χρησιμοποιούσε ανέκαθεν αντίστοιχα τον λογιστικό όρο «αυτοτελής δράση», που συνάγεται, οργανώνεται, κοστολογείται και καταχωρείται στα λογιστικά βιβλία. (βλπ. σ. 339 και 351.)

Αντίστοιχα υπάρχει ελληνικός όρος σε ότι αφορά πχ και στην έννοια «Cost Drivers». Παραπέμπουμε σχετικά στο παρόν, όπου αναπτύξαμε στις σελίδες 35 και 118 λεπτομερέστατα τόσο τα κοστολόγια των οδικών, όσο και αυτά των σιδηρικών μεταφορών. Σε ότι αφορά στα κοστολόγια των ΕΒΕ

παραπέμπουμε στην οργάνωση και Διοίκηση των Επιχειρήσεων, στον επιχειρησιακό λογισμό και στην Βιομηχανική λογιστική. Ήδη από την δεκαετία του '60 οι επιστήμες αυτές είχαν ασχοληθεί μεταξύ άλλων με τον επαναπροσδιορισμό και την ανακατάταξη των λογαριασμών κόστους. Ειδικότερα στις πωλήσεις και το κόστος μεταφοράς και την τεχνική κοστολόγησης και αποθήκευσης υπήρχε σαφής ελληνική ορολογία του Παπαδημητρίου. (Βλπ. σ. 351.)

Πέραν αυτού δεν πρέπει να θεωρεί ο Έλληνας τεχνοκράτης μεταφοράς, ότι κάτι λείπει στην επιμόρφωση του, επειδή δεν γνωρίζει τον όρο «Cross Docking». Το πρώτο πράγμα που χρήζει διευκρινήσεων, εκ μέρους των θεωρητικών που τον χρησιμοποιούν, είναι αν αναφέρεται στην μεταφορά αξιών, ή φορτίων, ή στην εσωτερική αναδιάταξη της θέσης των προϊόντων μιας ΕΒΕ. Από την στιγμή που ο χρήστης του όρου δεν τον διευκρινίζει, αλλά περιγράφεται μόνο ως δράσεις, ή απεικονίζεται σε σχήματα και φωτογραφίες, παραπέμπει αυτόματα σε γενικόλογες αναφορές και συγκρίσεις ανόμοιων ή αποσπασματικών δράσεων μέσα στην αγορά της μεταφοράς.

Πολλές δεκαετίες πριν εμφανιστεί ο όρος αυτός στην χώρα μας, χρησιμοποιείτο πχ στην ελληνική αγορά ο όρος «μεταφόρτωση», «πρατήριο εργοστασίου», ή «πώληση χονδρική - λιανική». Επιπλέον η ελληνική αγορά εφαρμόζει όπου είναι δυνατόν τις λειτουργίες αυτές. Πχ όταν γυρνούν τα ψαροκάικα πουλάνε οι ψαράδες επί τόπου στην προκουμαία την ψαριά τους, παρακάμπτοντας τα ιχθυοπωλεία. Οι πατατοπαραγωγοί του Έβρου πριν λίγα χρόνια εφάρμοσαν ακριβώς την ίδια μέθοδο, (βλέπε σελίδα 307).

Ακόμα και στο παρελθόν, στις αρχές της δεκαετίας του '80, προσπάθησε η Πολιτεία να εφαρμόσει «Cross Docking», ξεκινώντας την λεγόμενη «μάχη του τελάρου». Η πολιτεία διευκόλυνε την εποχή εκείνη τους αγρότες για να αποφύγουν τον «μεσάζοντα» και τους παραχώρησε «πόστα», δηλαδή έδρα στην κεντρική λαχαναγορά του Ρέντη. Με τον τρόπο αυτό είχαν οι αγρότες την δυνατότητα να διαθέτουν κατευθείαν την παραγωγή τους στους οπωροπώλες, και όχι διαμέσου των χονδρεμπόρων της λαχαναγοράς. Πρόσφατα μάλιστα πουλάνε στην λιανική και μέσα στην κεντρική λαχαναγορά Ρέντη.

Επιστημονική εμβάθυνση της έννοιας «Cross Docking» στην μεταφορά

Επειδή το παρόν έχει προκληθεί να ανιχνεύσει και να σχολιάσει επιστημονικά και σε βάθος την έννοια «Cross Docking», θα δώσουμε τις απόψεις μας για την επίσημη χρήση του όρου, καθώς και την πρακτική εφαρμογή του, μέσα από τις θεσμοθετημένες ρυθμίσεις. Στην σκέψη του αναγνώστη πρέπει να υπάρχει ταυτόχρονα όλο το φάσμα των δράσεων και των προσώπων της μεταφοράς αξιών και φορτίων, τόσο από την πλευρά της ΕΒΕ, όσο όμως και από την πλευρά της ΜΕ, της ΔΕ και της αποθηκευτικής επιχείρησης. Σε

διαφορετική περίπτωση δεν θα μπορέσει να γίνει κατανοητή η παρακάτω επιστημονική ανάλυση μας.

Το κρίσιμο που πρέπει να γίνει συνείδηση όλων, είναι ότι οι ξένοι, που χρησιμοποιούν το όρο αυτό, ασκούν τις ίδιες δράσεις, με τα ίδια μέσα και τα γνωστά μας πρόσωπα της μεταφοράς, όπως ακριβώς και εμείς ενεργούμε. Αυτό σημαίνει ότι συνάπτονται προς τούτο συμβάσεις, σε εκτέλεση των οποίων εκτελούνται και στην χώρα μας διαδικασίες και δράσεις «Cross Docking». Άρα οι αρμόδιες αρχές και οι έλληνες τεχνοκράτες, θα τους έχουν δώσει ήδη ένα επίσημο ελληνικό όνομα.

Όταν μια αποστολή φθάνει σε ένα οποιονδήποτε αποθηκευτικό χώρο, ακολουθεί πάντα η διαδικασία παραλαβής και **λογιστικής καταχώρησης** της σχετικής εγγραφής του είδους, στην θέση που ταξινομήθηκε. Κάθε άλλη διαχείριση του είδους προξενεί οργανωτική ανωμαλία, ή φορολογική παράβαση, γιατί διακόπτεται η αλληλουχία των δράσεων και των συμβάσεων, με βάση τις οποίες διακινείται το είδος αυτό για να φθάσει μέχρι την συγκεκριμένη αποθήκη προορισμού. Πολύ περισσότερο το πρόβλημα διογκώνεται, όταν οι αφίξεις είναι συνεχείς, σε μεγάλες ποσότητες φορτίων, ή σε παρατεταμένη διάρκεια παραμονής στον χώρο της αποθήκης. Είναι προφανές, ότι η ελληνική αγορά της μεταφοράς αξιών και φορτίων γνώριζε, αντιμετώπιζε και έδινε λύσεις στα αντίστοιχα προβλήματα.

Στην χώρα μας το πρόβλημα λυνόταν διαχρονικά με την διαδικασία της «εναπόθεσης» του είδους στον χώρο. Εναπόθεση είναι η εκφόρτωση ενός είδους για διαφόρους λόγους, πχ εμπορικούς, βάρους, όγκου, επικινδυνότητας, οσμών, κλπ σε ένα χώρο, ο οποίος δεν αποτελεί μέρος της λογιστικά οργανωμένης αποθήκης, έτσι ώστε να επιτρέψει την καταχώρηση εγγραφής, και την ανεύρεση του είδους από τον λογαριασμό του, με βάση το υφιστάμενο λογιστικό σχέδιο. Η αποθήκη αυτή λειτουργεί με βάση τους «στίχους» και τα «Coli», ή «κόλα».

«Στίχος» καλείται συνολικά η κάθε παρτίδα που έχει εναποτεθεί στον χώρο της αποθήκης και περιγράφει την συσκευασία, τις ποσότητες, τα βάρη, τα σημεία και τους αριθμούς των δεμάτων, καθώς και την αναφορά τυχόν παρατηρήσεων.

«Coli» ή «κόλα» καλείται ο ενιαίος τρόπος περιγραφής του αθροίσματος του συνολικού αριθμού των διαφόρων ανόμοιων συσκευασιών των στίχων της κάθε παρτίδας. Δηλαδή πχ: όταν 3 στίχοι αποτελούνται: ο ένας από 10 κιβώτια, ο άλλος 5 παλέτες και ο τρίτος από 2 βαρέλια, τότε πλέον ο πελάτης έχει εναποθέσει 17 κόλα.

Ο χώρος εναπόθεσης, όπως θα αναλύσουμε στα επόμενα, ονομάζεται **ανοργάνωτη αποθήκη**. Σε αυτήν καταχωρείται η κίνηση των ειδών, για να γνωρίζεις μόνο την ύπαρξη της κάθε παρτίδας ή στίχου στην αποθήκη. Δεν υπάρχει όμως η δυνατότητα να εντοπίζεις και την θέση της, στην γεωγραφία

των αναλυτικών λογαριασμών των ειδών του λογιστικού σχεδίου της αποθήκης αυτής. Στην ανοργάνωτη αποθήκη περιγράφεται δηλαδή η **εξωτερική συσκευασία**, άλλως καλούμενη και **«συσκευασία μεταφοράς»**. Αντίθετα στην οργανωμένη αποθήκη περιγράφεται στην καρτέλα του λογιστηρίου ο κωδικός του είδους, η περιγραφή, η ποσότητα, η αξία, κλπ.

Για να εντοπιστεί επομένως εντός της ανοργάνωτης αποθήκης η θέση του είδους, πρέπει να περιφερθεί κάποιος στον στεγασμένο, ή υπαίθριο χώρο της και να το εντοπίσει από τα σημεία που φέρουν οι παρτίδες, ή από μία καρτέλα που έχει δεθεί επάνω τους, ή από μια επικολλημένη ετικέτα, κλπ..

Ο χώρος εναπόθεσης αποτελεί ένα ενιαίο φυσικό και χωροταξικά κατασκευαστικό συγκρότημα, με τον χώρο της οργανωμένης αποθήκης. Λογιστικά όμως πρόκειται για διαφορετικούς λογαριασμούς ταξινόμησης των ειδών και αποθηκευτικούς χώρους. Πχ οργανωμένη αποθήκη «No1 με θέσεις παλετών», ανοργάνωτη αποθήκη «No2 επί εδάφους στο υπόστεγο», ή «No3 σκόρπια στην αλάνα», ή «No4 οργανωμένη αποθήκη ψυγείο», κλπ.

Σε ότι αφορά στο καθεστώς λειτουργίας της ανοργάνωτης αποθήκης, στις συμβατικές σχέσεις των εμπλεκομένων προσώπων στην εναπόθεση, στον χρόνο παραμονής στην αποθήκη, ή στον λόγο και στην αιτία που διακινείται το είδος αυτό, σας παραπέμπουμε διάσπαρτα στο παρόν. **Ένα είναι βέβαιο, ότι και το φορτίο που εναποτίθεται διακινείται με βάση συμβάσεις πώλησης και έργου και δεν είναι ορφανό!** Την στιγμή εκείνη της παραλαβής ολοκληρώνεται η αυτοτελής δράση που μεταφέρθηκε το φορτίο στην αποθήκη και αρχίζει να ασκείται από νέα πρόσωπα της μεταφοράς, ή τα ίδια πρόσωπα που το μετέφεραν στην αποθήκη, η σύμβαση και η δράση της εναπόθεσης.

Άρα με βάση τις απόψεις μας: «Cross Docking» είναι μια αυτοτελής δράση της μεταφοράς αξιών και φορτίων και αναφέρεται στην διαδικασία παραλαβής, εναπόθεσης και παραμονής ενός είδους σε μια ανοργάνωτη αποθήκη.

Πλέον αυτών ο όρος **«προσωρινή εναπόθεση»** προβλέπεται για αντίστοιχες περιπτώσεις και στον Εθνικό Τελωνειακό Κώδικα, που ισχύει από το 1918, την εποχή του αγωγιάτη. Σας παραπέμπουμε επιπλέον και στην σελίδα 397, σχετικά με την υποχρέωση τηρήσεως από τους Διαμεταφορείς βιβλίου **«προσωρινής εναπόθεσης»**, για τις αποστολές που προέρχονται από την ΕΕ και τις φυλάσσουν προσωρινά σε δικούς τους αποθηκευτικούς χώρους, στην διαταγή των εντολών τους. Η φύλαξη των αποστολών καταχωρείται ως **φορτία και συσκευασίες μεταφοράς**, και **όχι λογιστικά ως κωδικούς ειδών, ποσότητες και αξίες**,

Αν δεν καλύφθηκε η έννοια **Cross Docking** με τον παραπάνω ορισμό της ορολογίας της **μεταφοράς, δηλαδή: «εναπόθεση σε ανοργάνωτη αποθήκη»**

ή την χρήση του όρου «εναπόθεση», από το ελληνικό τελωνείο και τις φορολογικές αρχές, υπάρχει και...

Το αστικό δίκαιο που χρησιμοποιεί τον όρο **«παρακαταθήκη»**. Στην περίπτωση αυτή η αποθήκευση είναι ενδεχόμενο να γίνει σε μια ιδιωτική, οργανωμένη, ή και ανοργάνωτη αποθήκη. Πρόκειται στην πράξη για μια σύμβαση φύλαξης πραγμάτων, τα οποία παραδίδει προς φύλαξη ο **παρακαταθέτης**, (κύριος του είδους), **στον θεματοφύλακα**, (τον αποθηκευτή). Θυμίζουμε ότι στην σελίδα 258 προσεγγίσαμε την μεταφορά μεταξύ άλλων και από νομικής πλευράς.

Για μια επιπλέον σύγκριση πρέπει ο αναγνώστης να λάβει υπόψη για την κατανόηση του «Cross Docking» και τον όρο του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα **«τελωνειακή αποταμίευση»**: «Πρόκειται για μια αποθήκη που την έχει εγκρίνει το τελωνείο, στην οποία μπορούν να αποθηκευτούν εμπορεύματα υπό ορισμένους όρους.»

Ανεξάρτητα από τον ορισμό μας και από τις παραπάνω εναλλακτικές προτάσεις για την κατανόηση του «Cross Docking», ή άλλων ειδικών περιπτώσεων αποθήκευσης, το σημαντικό είναι να εξεταστεί, αν η σύμβαση μεταξύ της αποθήκης και του πελάτη προβλέπει την ταξινόμηση του είδους, με τέτοιο τρόπο, ώστε να καταστεί δυνατή η έκδοση τιμολογίου πώλησης από το πρόγραμμα του ΗΥ.

Όταν ο ΗΥ της αποθήκης έχει καταχωρημένο το είδος ως φορτίο και κόλα σε ένα χώρο, δεν έχει την δυνατότητα να εκδώσει τιμολόγιο πώλησης, να συνάψει δηλαδή σύμβαση πώλησης. Αν αντίθετα είναι καταχωρημένο με κωδικό είδους, ποσότητα, αξία και καθεστώς ΦΠΑ, τότε υπάρχει οργανωτικά η δυνατότητα να εκδοθεί με την χρήση Η/Υ και τιμολόγιο πώλησης, άρα να συναφθεί και η αντίστοιχη σύμβαση. Στην περίπτωση αυτή πρόκειται πλέον για την οργανωμένη αποθήκη.

Είναι αυτονόητο ότι ο Η/Υ που εκδίδει τιμολόγιο πώλησης είναι αυτός της ΕΒΕ - κυρίου του εμπορεύματος, άσχετα με την λογιστική τεχνική που εκδίδεται και καταχωρείται το τιμολόγιο, ή την αποθήκη που φυλάσσεται το είδος. Δηλαδή μέσω διαδικτύου, με τερματικό της ΕΒΕ στον χώρο φύλαξης, με αναγγελία των στοιχείων από την αποθήκη στην ΕΒΕ, κλπ. Το βέβαιο είναι ότι δεν είναι δυνατή η έκδοση και η εκτύπωση ενός τιμολογίου μέσω ΗΥ από την ΕΒΕ, αν το είδος βρίσκεται σε ανοργάνωτη αποθήκη. Ο λόγος είναι ότι δεν ανιχνεύεται το είδος και ο κωδικός κίνησης στο λογιστικό σχέδιο της ΕΒΕ, για να την αναγνωρίσει το πρόγραμμα του ΗΥ. Την περίπτωση αποθήκευσης προσωπικών ειδών, ή ειδών οικοσκευής, δεν την εξετάζουμε, γιατί δεν είναι εμπορική πράξη. Έχει όμως ενδιαφέρον να αναφερθεί:

Εκ των πραγμάτων τα είδη οικοσκευής εναποτίθενται σε ανοργάνωτη αποθήκη, πχ τα 15 χ/τια ηλεκτρικές συσκευές, τα 10 δέματα χαλιά, οι 5 μπόγοι κλινοσκεπάσματα, τα 8 πακέτα γυαλικά εναποτίθενται σαν «38 κόλα

είδη οικοσκευής». Στην αποθήκη ενός τελωνείου είχε κατατεθεί δηλωτικό: «1 ιστιοσανίδα». Κατά την παραλαβή απαγόρευσε ο τελωνοφύλακας την έξοδο, γιατί εξέρχονταν της αποθήκης 2 κόλα. Το ένα ήταν το ιστίο και το άλλο η σανίδα. Το δηλωτικό ήταν οριστικοποιημένο και απαγορευόταν η αλλαγή στα κόλα. Η λύση δόθηκε με την κολλητική ταινία, που τύλιξε τον ιστό με την σανίδα και έτσι εξήλθε η «1 ιστιοσανίδα» της αποθήκης. Το παράδειγμα αυτό δείχνει, ότι η ανοργάνωτη αποθήκη έχει απλά την έννοια **«λογιστικά ανοργάνωτη αποθήκη»**. **Η διαχείριση και η ταξινόμηση των ειδών στις αποθήκες αυτές λειτουργούν άψογα.**

Η καταλυτική σημασία της εναπόθεσης στην αγορά της μεταφοράς

Από μία πρώτη ανάγνωση δημιουργείται η εντύπωση στον καθένα, ότι το παρόν έργο ασχολήθηκε σε βάθος με μια περίπτωση δευτερεύουσας σημασίας. Η εναπόθεση όμως έδειξε ότι τα πράγματα στην λειτουργία της αγοράς έχουν εντελώς διαφορετικά, γιατί παρουσιάζονται περιπτώσεις μεταφοράς αξίας ή φορτίου, οι οποίες δεν προβλέπονται στις υπό εκτέλεση συμβάσεις με μια αποθηκευτική επιχείρηση ή στην υφιστάμενη λογιστική οργάνωση και την λειτουργία των αποθηκευτικών χώρων της ΕΒΕ. Όπως όμως θα αναπτύξουμε στα επόμενα, έχει και η μεταφορά οργανωτική διάρθρωση και λειτουργική διαβάθμιση, με πλαίσια κανόνων εφαρμογής μεταξύ των συμμετεχόντων, για τα οποία ασχολούμαστε στην σ. 430.

Σε γενικές γραμμές πρέπει να γίνει στο σημείο αυτό σαφές, πως είναι μέρος της φυσιογνωμίας της αγοράς να αλλάζει συνεχώς και είναι υποχρέωση των τεχνοκρατών να την παρακολουθούν και να ενημερώνονται για την κάθε εξέλιξη. Οι ισορροπίες στις αλλαγές αυτές της αγοράς είναι δυσδιάκριτες και απαιτούν τεχνοκράτες ειδικών προσόντων και υψηλού επιπέδου, για να τις κατανοήσουν, πολύ περισσότερο να βρουν και τις ορθολογικές λύσεις για την εφαρμογή τους. Στην σ. 241 και επόμενες ανοίξαμε μια ομπρέλα και προσπαθήσαμε να καλύψουμε όσο το δυνατόν περισσότερες περιπτώσεις διακίνησης των αγαθών, από τις μέγιστες ως τις ελάχιστες.

Η μεταφορά αξίας ή φορτίου καλύπτει ανεξάρτητα από την απόσταση τα πάντα, γύρο από την ροή του αγαθού εντός των μεταφορικών αξόνων στην διαδρομή του από την παραγωγή στην κατανάλωση. Αναλύοντας τις έννοιες της μεταφοράς αποσπασματικά, πχ με φράσεις της μορφής: «λήψη και διαβίβαση εντολών», ή «επιχειρήσεις 3PL», ή «ξέρω να οδηγώ ΦΔΧ», ή «έχω χώρο με ράφια κατάλληλο για κάθε χρήση», ή «έχω γερανό 40 τόνων», κλπ, διαπιστώνουμε το ευρύ πεδίο δράσεις των προσώπων που λειτουργούν, για την ολοκλήρωση της μεταφοράς.

Ένα απαραίτητα προσόν που πρέπει να αποκτήσουν οι θεωρητικοί, είναι η ικανότητα, να διαβλέπουν πχ, πως η θεωρία και τα Logistics δεν μεταφέρουν τα φορτία. Στην περίπτωση του Cross Docking διαπιστώσαμε ότι διακόπηκε η παντοδυναμία που αποδίδεται στα Logistics, να παρακολουθούν την ροή των αγαθών από την παραγωγή στην κατανάλωση. Με άλλα λόγια «έσπασε» η

εφοδιαστική τους αλυσίδα! Επιπλέον κατάρρευσε η «επιστήμη Logistics» στην προσπάθεια, να έχει αδιάλειπτα τον έλεγχο της ροής των αγαθών, στην διαδρομή τους από τον παραγωγό στον καταναλωτή!

Με άλλα λόγια «μαύρισε» η οθόνη του Η/Υ του κυρίου του προϊόντος και δεν υπάρχει η δυνατότητα με την υφιστάμενη οργάνωση των πωλήσεων της ΕΒΕ να ανακτήσει την λογιστική εικόνα στον ΗΥ για την νέα θέση του προϊόντος. Ο λόγος είναι πολύ απλός:

Ο χώρος «Cross Docking» που έχει εναποτεθεί το είδος δεν έχει τεχνικά, ή φορολογικά την δυνατότητα να προστεθεί στο λογιστικό σχέδιο της ΕΒΕ – κυρίου του είδους σαν ένας αποθηκευτικός χώρος. Κάτι αντίστοιχο που συμβαίνει δηλαδή κατά την διάρκεια που το αγαθό μετακομίζει επάνω σε ένα μέσο μεταφοράς. Η αδυναμία αυτή υπάρχει ανεξάρτητα από την ικανότητα του προγραμματιστή του ΗΥ, να αναβαθμίσει το πρόγραμμα, με ένα ακόμα αναγκαίο κωδικό κίνησης.

Αυτό σημαίνει ταυτόχρονα, ότι και η άλλη πλευρά καταχωρεί εξ ανάγκης **στα βιβλία της την λογιστική εγγραφή της αναχώρησης, ή της άφιξης, με βάση τους δικούς της κωδικούς. Στην περίπτωση αυτή ο πελάτης και η συνεργαζόμενη αποθήκη, τηρούν ανεξάρτητο λογιστήριο, που δεν «βλέπει» το ένα πρόγραμμα του ΗΥ το άλλο. Η συνέπεια είναι να διενεργείται μια απλή μεταφορά, χωρίς την λογιστική επικοινωνία των συμμετεχόντων, σε τρόπο ώστε να διευκολύνει οργανωτικά η προηγηθείσα δράση, την δράση του αμέσως επόμενου εμπλεκόμενου. (βλπ. σ. 258, για την μεταφορά από οργανωτικής πλευράς.)**

Το θεμελιώδες συμπέρασμα από την ανάλυση της «εναπόθεσης», είναι ότι **η «μεταφορά» είναι ευρύτερη έννοια από τα «Logistics»**, ανεξάρτητα από όποια σημασία και σπουδαιότητα τους αποδίδεται από αυτούς που τα χρησιμοποιούν. Αυτό γιατί η μεταφορά περιέχει την συνολική δράση του περιβάλλοντος της αγοράς, για την μετακόμιση ή την διακίνηση των αγαθών. **Αντίθετα το Logistics είναι μια λογιστική και διαχειριστική επικοινωνία δύο επιχειρήσεων, οι οποίες δρουν στα πλαίσια των συναφθεισών συμβάσεων, με αντιπαροχή της μίας, για τις παρασχεθείσες υπηρεσίες που έλαβε από την άλλη.** Η ΕΒΕ που λαμβάνει την υπηρεσία ενδέχεται στα πλαίσια της διακίνησης του ίδιου αγαθού, να είχε συνάψει προηγούμενα άλλη αντίστοιχη σύμβαση με ένα εμπλεκόμενο τρίτο. Είναι επίσης ενδεχόμενο η ίδια ΕΒΕ να διαπραγματεύεται με άλλα τρίτα πρόσωπα μια νέα σύμβαση, για να εκτελεστεί η προώθηση της παρτίδας του προϊόντος, ή ενός μέρους της, προς ένα άλλο παραλήπτη και προορισμό.

Αυτό σημαίνει ότι ο κάθε εμπλεκόμενος στην μεταφορά εκτελεί τις υπηρεσίες που συμφώνησε με τον εντολέα του και παραδίδει την σκυτάλη της μεταφοράς στον επόμενο εμπλεκόμενο. Δεν πρόκειται δηλαδή για μια καινοτομία στην αγορά, γιατί διαχρονικά υπήρχε η στενή συνεργασία και πληροφόρηση μεταξύ των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων στην μεταφορά, για την απρόσκοπτη διακίνηση των αγαθών. Στην συνεργασία τους συγκαταλεγόταν μεταξύ άλλων δράσεων η **αναγγελία** αφίξεων,

αναχωρήσεων, ως και η ενημέρωση και η συμφωνία των λογιστικών τους λογαριασμών. Αυτό που μένει να ξεκαθαριστεί στα επόμενα είναι, αν ο δύο επιχειρήσεις λειτουργούν για λογαριασμό, και στο όνομα τους, ή ενδεχόμενα στο όνομα τους, για λογαριασμό μιας μεγάλης ή πολυεθνικής ΕΒΕ.

Η λογιστική δεν υποδεικνύει τρόπο συνεργασίας απλά τον απεικονίζει

Ο τρόπος που θα οργανώσουν και θα ονοματίσουν την συνεργασία τους οι δύο παραπάνω επιχειρήσεις είναι καθαρά δική τους εσωτερική υπόθεση. Το σημαντικό είναι ότι πρέπει να προσαρμοστεί στις ειδικές ανάγκες της λειτουργίας τους. Στην περίπτωση τους λειτουργούν απαρένκλιτα και οι δύο με ΑΦΜ ελληνικής Δ.Ο.Υ.. Με τον τρόπο αυτό η Δ.Ο.Υ. έχει πρόσβαση στο λογιστήριο στην έδρα της ΕΒΕ, για τον έλεγχο του λογιστηρίου και μεταξύ άλλων και του συνόλου των κινήσεων των αποθηκευτικών χώρων. Ταυτόχρονα όμως έχει την δυνατότητα σε συνεργασία και με άλλες Δ.Ο.Υ., ή το ΣΔΟΕ, να ελέγξει επιτόπου και τον κάθε αποθηκευτικό χώρο που στοιβάζονται τα είδη της υπό έλεγχο ΕΒΕ, που βρίσκεται εντός της χώρας, αλλά εκτός της περιοχής που είναι στην αρμοδιότητα της.

Η μεταφορά των ειδών όμως των δύο επιχειρήσεων του παραδείγματος μας υπόκειται στις ρυθμίσεις και στους κανόνες της αγοράς της μεταφοράς, όπως τους περιγράφουμε διάσπαρτα στο παρόν και ειδικότερα στις σ. 211 και 258. Για την εκτέλεση του συνολικού μεταφορικού τους έργου, οφείλουν επομένως να συμβληθούν οι δύο επιχειρήσεις του παραδείγματος μας και με τρίτους, πχ ΜΕ, ή ΔΕ, εταιρείες φόρτωσης - εκφόρτωσης, ή εκτελωνιστές, κλπ, αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα κατά τα γνωστά και την εκτέλεση των διαδικασιών και το κόστος των μετακομίσεων των αγαθών τους.

Είναι επίσης δική τους εσωτερική υπόθεση να δώσουν οι δύο αυτές επιχειρήσεις το όνομα «Logistics», ή «3PL», ή «εφοδιαστική αλυσίδα», στον τομέα της εργασίας τους, για να συνεννοούνται τα στελέχη τους μεταξύ τους. Επιπλέον αυτού έχουν τόσο την κατανόηση, όσο και την ανοχή της αγοράς, να θεωρούν ως πανάκια το αντικείμενο ή την οργάνωση της δραστηριότητας τους, για να βοηθήσουν στην αύξηση των πωλήσεων, ή της κερδοφορίας τους. Δεν ενδιαφέρουν όμως τις υπόλοιπες επιχειρήσεις της αγοράς η ορολογία που χρησιμοποιούν, ή ο τρόπος που θα συμβληθούν να οργανώσουν την λειτουργία τους, για να διακινήσουν μεταξύ τους τα είδη τους.

Δεν πρέπει επομένως να εμφανίζονται θεωρητικοί επιστήμονες, που να ξεπερνούν τα εσκαμμένα προβάλλοντας την περιγραφή της συνεργασίας, ή τον τρόπο οργάνωσης δύο επιχειρήσεων, σαν επιστήμη και θέσφατο. Δεν πρέπει δηλαδή να δίνεται έμφαση στην λέξη Logistics και να προβάλλεται μέσω αυτής στην αγορά ως μέγα γεγονός, πχ ότι εκτύπωσαν μέσω ΗΥ ένα τιμολόγιο, ή τους κωδικούς είδους μιας παραγγελίας, ή τα έγγραφα μεταφοράς. Η εξέλιξη της τεχνολογίας της αγοράς είναι κοινό κτήμα όλων και

ο κάθε επιχειρηματίας, ή τεχνοκράτης την αξιοποιεί επιλέγοντας με τα δικά του κριτήρια.

Η μεταφορά δεν «αποθηκεύεται» για να εγκλωβιστεί στον στενό χώρο λειτουργίας μιας επιχείρησης, ή να ενταχθεί στο πλαίσιο των κανόνων συνεργασίας δύο συγκεκριμένων επιχειρήσεων που δρουν στην ίδια χώρα. **Η μεταφορά είναι αλληλουχία αυτοτελών δράσεων των εμπλεκόμενων προσώπων ανά την υφήλιο, που λειτουργούν σε τόπο, που διαρκώς μεταβάλλεται και σε χρόνο που διαρκώς εξελίσσεται.** Οι δράσεις αυτές ήδη από την ολοκλήρωση της παραγωγής καταχωρούνται λογιστικά, σε επιταγή των θεσμοθετημένων ρυθμίσεων του αρμόδιου εφόρου, ή του τελώνη της χώρας. Αντίστοιχα όμως και των εντολών του επιχειρηματία προς τα στελέχη της επιχείρησης που ηγείται, για να λειτουργεί με βάση τις αρχές του επιχειρησιακού λογισμού και να προκύπτει αντικειμενικός προσδιορισμός των αποτελεσμάτων.

Στην συνέχεια «από μεταφορά» ...«σε μεταφορά», μέσα στα πλαίσια των μικτών διαδοχικών συμβάσεων, αλλάζει το αγαθό κάτοχο, διαχειριστή και λογιστικό λογαριασμό, στον οποίο βρίσκεται ανά πάσα στιγμή και φάση της μεταφοράς καταχωρημένο. **Αυτή η λειτουργία συνεχίζει αδιάλειπτα μέχρι να καταλήξει το αγαθό από την παραγωγή στην κατανάλωση και να πληρωθεί η αξία του.**

Η εναπόθεση δεν έχει σχέση με ξενόφερτες ορολογίες

Το παρόν έργο μας δεν επιθυμεί να ταυτιστεί η «εναπόθεση» και η περιγραφείσα άποψή μας για την πρακτική λειτουργία της αγοράς, με οποιαδήποτε θεωρητική έννοια των «Logistics» ή του «Cross Docking» κλπ. Η εναπόθεση είναι μέρος της λειτουργίας της μεταφοράς αξιών και φορτίων και εμφανίζεται για διάφορους επιχειρηματικούς λόγους. Το ίδιο συμβαίνει και σε όλες τις συμβάσεις συνεργασίας δύο επιχειρήσεων ξένων μεταξύ τους, που συνάπτονται στα πλαίσια λειτουργίας της αγοράς.

Ο τρόπος που θα οργανώσουν την διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου, ή την λογιστική οργάνωση των πωλήσεων μέσω ΗΥ, ή τους όρους πληρωμής και είσπραξης, κλπ, δεν περιγράφεται μονολεκτικά, πχ ως «3PL», «4PL», «Logistics», «αλυσίδα» ή «διανομές», «εφοδιαστική», κλπ. **Αντίστοιχα δεν περιγραφόταν μονολεκτικά, στην <προ Logistics εποχή>, με την λέξη «TRANS» η λογιστική οργάνωση, οι πωλήσεις, η συνεργασία των ΕΒΕ ή γενικότερα η μεταφορά των αξιών και των φορτίων.** Όπως θα εξηγήσουμε στα επόμενα η λέξη «TRANS» αντιστοιχεί στην λέξη «ΜΕΤΑΦΟΡΑ» και η εφαρμογή τους στην αγορά είναι το θεμέλιο της πραγματικής οικονομίας, (βλπ. σ. 497).

Για την συνεργασία εντός της αγοράς της μεταφοράς δύο επιχειρήσεων ξένων μεταξύ τους, υποβάλλονται προσφορές που αν γίνουν αποδεκτές καταρτίζεται σύμβαση, στην οποία περιλαμβάνεται **αναλυτικά η παροχή και η**

αντιπαροχή εκάστου των μερών. Στους όρους αυτούς καθορίζεται μεταξύ άλλων και η λογιστική συνδρομή της μίας προς την άλλη, για να υπάρχει λογιστική εικόνα της εκάστοτε θέσης του εμπορεύματος. Επιπλέον για να καθίσταται εφικτή και η έκδοση τιμολογίου πώλησης από τον ΗΥ της ΕΒΕ – κυρίου του προϊόντος.

Το αντίθετο όμως, όλες δηλαδή τις περιπτώσεις που δρα η ίδια ΕΒΕ με τον ίδιο ΑΦΜ, σαν αποστολέας, παραλήπτης και αποθηκευτής, για την διακίνηση των προϊόντων της, δεν τις εξετάζουμε. Ο λόγος καταρχήν είναι ότι δεν ισχύει μέχρι το χρονικό αυτό σημείο σύμβαση πώλησης, που έχει συναφθεί με άλλη επιχείρηση. Επιπλέον λειτουργεί με την οργάνωση αυτή μόνο μέσα στην χώρα. Για τέτοιες περιπτώσεις διακίνησης των αγαθών αναφερθήκαμε διάσπαρτα στο παρόν, καθώς και στην μεταφορά με ΦΙΧ, στο παράρτημα του πρώτου μέρους. Οι περιπτώσεις αυτές δεν είναι όμοιες και πρέπει να εξατομικευτούν, για να αναλυθούν χωριστά η κάθε μια περίπτωση, με βάση τις διάφορες διάσπαρτες αναφορές μας στο παρόν.

Το γεγονός είναι ότι στην κάθε μεταφορά αντιμετωπίζονται χωριστά οι συμβατικές υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει οι εμπλεκόμενοι. Σε κάθε περίπτωση έχει αναλυθεί επαρκώς μέχρι τώρα, η μεταβολή που υφίσταται ένα αγαθό:

- α) είτε αυτό μεταφερθεί από την υπόγεια αποθήκη στο ισόγειο κατάστημα πώλησης της ίδιας ΕΒΕ,
- β) είτε μεταφερθεί με την μεσολάβηση πολλών επιχειρήσεων, από την μια άκρη του κόσμου στην άλλη, για να τοποθετηθεί στο ράφι ενός καταστήματος, προκειμένου να προσφερθεί στην κατανάλωση.
- γ) είτε προσέλθει ο αγοραστής στο εργοστάσιο, για να παραλάβει τα εμπορεύματα που αγόρασε με ένα ΦΔΧ που ναύλωσε, ή τέλος,
- δ) διακινηθεί το αγαθό σε ένα χώρο για να εναποτεθεί, ή για να προστεθεί σε αυτό αξία.

Θεωρία και πράξη: «3PL» ή «χPL»; παράδοση με ΦΙΧ ή ΦΔΧ;

Επιπλέον του Cross Docking η γνώμη του παρόντος σχετικά με τα «PL» πρέπει να εντοπιστεί στο κριτήριο, που διαστέλλει την θεωρία από την πράξη στην μεταφορά:

- α) οι θεωρητικοί ή οι τεχνικοί αναπτύσσοντας τις απόψεις τους, αναφέρονται σε θέματα που τα άντλησαν από άλλους συγγραφείς,
- β) ίσως επιπλέον να τα πληροφορήθηκαν επί τόπου, για τον τρόπο δηλαδή που λειτουργούν και εφαρμόζονται σε διάφορες επιχειρήσεις, ή
- γ) αναφέρονται σε γενικότητες γύρω από την λειτουργία της αγοράς, ή
- δ) αναφέρονται σε γενικότητες γύρω από την λειτουργία της ελεύθερης οικονομίας, ή
- ε) αναφέρονται στην ορολογία των ΗΥ, παραβλέποντας την ορολογία της αγοράς.

Η άποψη μας σχετικά με την θεωρία και την πράξη στην μεταφορά, σε συνάρτηση με τις προσεγγίσεις της θεωρίας, δύναται να συνοψιστεί στους δύο παρακάτω ορισμούς:

Θεωρία στην μεταφορά καλείται η αναφορά στις γνώμες άλλων επιστημόνων, ή οι περιγραφές για τον τρόπο λειτουργίας διαφόρων επιχειρήσεων, οι οποίες ασχολούνται με το ίδιο, ή παρεμφερές αντικείμενο, που αναφέρεται στον σχεδιασμό και στην οργάνωση του τρόπου της μεταφοράς και της εν γένει διακίνησης και της διάθεσης της παραγωγής των αγαθών στην αγορά και στην κατανάλωση.

Πράξη στην μεταφορά καλείται η γνώση σε βάθος όλων των θεσμοθετημένων ρυθμίσεων, των συμβάσεων και των συναλλαγών εντός της αγοράς της μεταφοράς, η οποία δίνει την δυνατότητα να σχεδιαστούν, να προγραμματιστούν και να εντοπιστούν οι αυτοτελείς δράσεις για την αποθήκευση και την εκτέλεση της μεταφοράς ενός εμπορεύματος, προκειμένου να καταχωρηθούν οι λογιστικές, οι κοστολογικές και οι οργανωτικές εγγραφές, που απορρέουν από τις δράσεις αυτές. **(Για τις αυτοτελείς δράσεις βλέπε και την ροή βλέπε και αλλαχού.)**

Ο αναγνώστης του παρόντος δεν πρέπει να αισθάνεται μειονεκτικά, όταν αναφέρονται διάφορες εντυπωσιακές ξένες ορολογίες σχετικά με την λειτουργία της αγοράς. Αυτό γίνεται διότι οι θεωρητικοί δεν γνωρίζουν την αγορά της μεταφοράς και αγνοούν ή παραβλέπουν τις αντίστοιχες ελληνικές ορολογίες. Αυτό συμβαίνει πχ και με τον όρο «3PL», που αναφέρεται ευρέως στην θεωρία, γιατί δεκαετίες πριν, είχε χρησιμοποιήσει η ελληνική αγορά την φράση: «από την παραγωγή στην κατανάλωση». Ο αριθμός των «PL» που περιλαμβάνει η κλασική διαδρομή από την παραγωγή στην κατανάλωση, ήταν και παραμένει μια επιχειρηματική επιλογή και το αντικείμενο του διαχρονικού σχεδιασμού και οργάνωσης της ηγεσίας της κάθε ΕΒΕ χωριστά.

Ο κάθε θεωρητικός ή ακαδημαϊκός μπορεί να διακρίνει και να ορίσει τον αριθμό των «PL» που διαπιστώνει στις σύγχρονες επιχειρηματικές επιλογές. Το βέβαιο με βάση τις απόψεις μας είναι ότι ο αριθμός των «PL» της θεωρίας, πρέπει να περιλαμβάνει και το «ενάμισηPL», ή «1,5PL». Αυτό σημαίνει την χρήση ή ανάλωση του παραχθέντος προϊόντος, για τις ανάγκες της ίδιας επιχείρησης που το παρήγαγε. Οι φορολογικές διατάξεις ΦΠΑ, αναφέρουν αυτό το λογιστικό γεγονός ως **«αυτοπαράδοση αγαθών»**. Ή ακόμα και το «2PL», που αφορά στην σύμβαση πώλησης, σε εφαρμογή της οποίας ο αγοραστής παραλαμβάνει το αγορασθέν είδος με φορτηγό από τον χώρο του πωλητή.

Επιπλέον της παραπάνω οργάνωσης της πώλησης «από εργοστάσιο», ακολουθούν διάφορες μέθοδοι για την κατανομή της παραγωγής σε αποκεντρωμένους χώρους. Με βάση τις απόψεις μας θα πρέπει να εντοπιστούν οι συμβάσεις πώλησης και έργου, που έχουν σαν αντικείμενο την σταδιακή προώθηση του αγαθού προς την κατανάλωση και την είσπραξη του

τιμολογίου πώλησης. Ο σχεδιασμός, η οργάνωση, ο αριθμός, ο τόπος, ο χρόνος και το είδος των συμβάσεων, που καταρτίζονται για την επίτευξη αυτού του σκοπού, διαφέρει από ΕΒΕ σε ΕΒΕ και από περίπτωση σε περίπτωση. Ταυτόχρονα πρέπει να έχουμε στην σκέψη μας και την χρήση ΦΙΧ για την μετακόμιση ή την παράδοση αγαθών. (Βλέπε το παράρτημα του πρώτου μέρους.)

Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι ο κάθε επιχειρηματίας σταθμίζει τους δικούς του παράγοντες και οργανώνει τις εργασίες του αρχίζοντας από «μηδέν PL» ή «0PL». Αυτό σημαίνει μελέτη και οργάνωση της ΕΒΕ από μηδενική βάση, ανάλογα με τα δεδομένα της επιχείρησής του. Αυτό σημαίνει επίσης, ότι η αγορά της μεταφοράς αξιών και φορτίων λειτουργεί με βάση την επιχειρηματικότητα, για να σχεδιαστούν και να εκτελεστούν οι συναφθείσες συμβάσεις πώλησης και έργου. Αυτή η λειτουργία επιβάλλει στις ΕΒΕ να εφαρμόσουν ένα θεμελιώδες αξίωμα της μεταφοράς, δηλαδή:

Οι επιχειρηματικές επιλογές για την εκτέλεση της συμβάσεως για την διακίνηση της κάθε

παρτίδας, πρέπει να σχεδιάζονται με βάση την ανάλυση της εκάστοτε πραγματικής κατάστασης της αγοράς, τις θεσμοθετημένες ρυθμίσεις και στις προοπτικές εξέλιξης της. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι δεν επιτρέπεται να επαφίενται οι επιλογές στον υφιστάμενο προγραμματισμό και στις θεωρητικές υποδείξεις των «Logistics», της «εφοδιαστικής αλυσίδας», των «PL», κλπ. **Διευκρινίζουμε ότι στις θεωρητικές υποδείξεις κατατάσσουμε τις αμέσως προηγούμενως αναφερθείσες, καθώς και κάθε άλλη ορολογία, που δεν υπάρχει νομική, τεχνική, φορολογική ή τελωνειακή δυνατότητα να τεθεί ως όρος στα κείμενα των συμβάσεων έργου ή πώλησης.**

Όλα εξαρτώνται αφενός από τον υφιστάμενο αριθμό των τόπων, που έχει επεκτείνει η ΕΒΕ την κατανομή της παραγωγής και την οργάνωση των πωλήσεων. Αφετέρου από την διάκριση και τα χαρακτηριστικά των φορτίων, τα οποία διακινούνται, (βλπ. σ. 360). Η διάρθρωση αυτή υπαγορεύει την συνολική δράση και τον τρόπο εφαρμογής των «PL» στην πράξη της οργάνωσης της ΕΒΕ. Πρόκειται δηλαδή για εντελώς διαφορετικές δράσεις:

α) να κατανείμεις μαζί με την παραγωγή σε ιδιόκτητες βιομηχανικές αποθήκες.

β) από την οργάνωση να κατανείμεις τα είδη σε διάφορες αποθήκες τρίτων, και να συμβληθείς με αυτές για τον τρόπο που θα τροφοδοτηθεί από εκεί η αγορά, και τέλος

γ) από την κατηγορία και το καθεστώς κυκλοφορίας του φορτηγού, δηλαδή αν πρόκειται για ΦΙΧ, ιδιωτικό βαγόνι ή ΦΔΧ ή σιδ/κό βαγόνι και την συμβατική σχέση που συνδέει τον χώρο με το φορτηγό που εκκινεί από αυτόν, καθώς και την σχέση του φορτηγού με την ΕΒΕ που είναι κύριος του είδους.

Όλα τα παραπάνω πρέπει επιπλέον να ληφθούν υπόψη σε συνάρτηση με την εφαρμογή των επί μέρους όρων της κάθε σύμβασης πώλησης ή έργου που έχει καταρτιστεί και είναι υπό εκτέλεση. **Ο αριθμός των «PL»** είναι επομένως κυμαινόμενος, ακόμα και για την λειτουργία των δράσεων της ίδιας επιχείρησης. Πχ άλλα εμπορεύματα πωλούνται «από εργοστάσιο», άλλα από μια «αποκεντρωμένη αποθήκη» του ίδιου του εργοστασίου, άλλα μέσα από μια «αποθηκευτική επιχείρηση», άλλα «επί του φορτηγού», ή ακόμα και την ίδια στιγμή που διακινούνται, επιπλέον όμως και κατά παραγγελία, πριν ακόμα παραχθούν, κλπ.

Όταν γίνεται λόγος επομένως για «3PL», ή «4PL», κλπ, σημαίνει ότι η ΕΒΕ έχει αναπτύξει **μια επιπλέον δράση** για το κάθε «PL». Προκειμένου να διαχειριστεί την δράση λογιστικά, έχει αναπτύξει και τους απαραίτητους **λογαριασμούς στο λογιστικό της σχέδιο**. Με την οργάνωση αυτή καλύπτονται οργανωτικά από την ΕΒΕ οι συμβάσεις στον τομέα της εμπορικής πολιτικής και της διαχείρισης των πωλήσεων.

Εδώ έγκειται η διαφορά της θεωρίας από την πράξη. **Η θεωρία** έρχεται στην ΕΒΕ με έτοιμη την λύση για την εφαρμογή ενός συγκεκριμένου προγράμματος Η/Υ για την εκτέλεση του PL, γιατί με αυτήν εργάζεται και γιατί αυτήν γνωρίζει. Αντίθετα **η πράξη** θα μελετήσει με πόσες αυτοτελείς δράσεις εκτελούνται τα ήδη «εφαρμοζόμενα PL» των προμηθειών και των πωλήσεων, με στόχο να μειωθεί όσο το δυνατόν ο αριθμός, η αποδοτικότητα, η λειτουργικότητα και το κόστος τους. Στην συνέχεια θα αναδιοργανώσει τις επί μέρους δράσεις με ανάλογους κωδικούς κίνησης και θα προσαρμόσει τον ΗΥ, σε τρόπο ώστε να εξυπηρετεί την εσωτερική λειτουργία της ΕΒΕ. Ταυτόχρονα όμως να υπάρχει η δυνατότητα να επικοινωνεί και με άλλους ΗΥ μέσω διαδικτύου.

Η δράση αυτή είναι αντικείμενο της συνεργασίας του Λογιστή και του διαχειριστή μεταφοράς της κάθε ΕΒΕ, με την επιχείρηση που θα προσφέρει και θα στηρίζει το πρόγραμμα του ΗΥ. Στο έργο τους θα βοηθήσει τα μέγιστα η ενημέρωσή τους για την τρέχουσα κατάσταση και τις προοπτικές της αγοράς σε ότι αφορά:

α) στις τεχνικές λύσεις που προσφέρει η αγορά για την τεχνολογική βελτίωση και την εσωτερική λειτουργία της ΕΒΕ, ως πχ εγκαταστάσεις, αναβάθμιση προγράμματος ΗΥ, ή στην οικονομικότερη συσκευασία, τις φορτώσεις, τις εκφορτώσεις, ταξινομήσεις, κλπ.

β) Στις προσφερόμενες υπηρεσίες από την αγορά της μεταφοράς, σε ότι αφορά πχ στα κόμιστρα των ΜΕ, σε κόστος ενδιάμεσων αποθηκεύσεων και διανομών. Επιπλέον σε κόστος υπηρεσιών, ως πχ ασφαλιστρων, προμηθειών αντιπροσώπων, εργατικών, κλπ.

γ) Στην εμπορική διάρθρωση για την οργάνωση ιδίων αποθηκευτικών χώρων, ή με την συνεργασία αποθηκευτικών επιχειρήσεων, ή την πώληση «από

εργοστάσιο», κλπ, ανάλογα με τον όγκο των πωλήσεων, των αποστάσεων, της εποχικότητας και το ύψος της ζήτησης των προϊόντων της ΕΒΕ σε κάθε τόπο.

Η πορεία της λειτουργίας των ΕΒΕ εξελίσσεται δεν πρωτοεμφανίζεται

Η ΕΒΕ συνεχίζει να λειτουργεί και να δρα μετά το '94 όπως ανέκαθεν, γιατί είναι και αυτή μέρος της αγοράς της μεταφοράς, της οποίας η φυσιογνωμία αλλάζει συνεχώς. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι, η ηγεσία της ΕΒΕ παρακολουθεί την εξέλιξη της αγοράς και προς τον σκοπό αυτό αναδιοργανώνει, επανασχεδιάζει και προγραμματίζει την παραγωγή και τις πωλήσεις, κλπ, όπως έκανε πάντα. Η εξέλιξη της τεχνολογίας, των ΗΥ, των μεθόδων πώλησης, της κάθε καινοτομίας, του ανταγωνισμού, κλπ λαμβάνονται από την ΕΒΕ πάντα υπόψη για τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας και τον σχεδιασμό για την λήψη των εκάστοτε ενδεδειγμένων επιχειρηματικών αποφάσεων.

Η αγορά προσφέρει εκτός των άλλων για την διακίνηση των αγαθών και την δυνατότητα μέσω διαδικτύου της εύκολης επικοινωνίας μεταξύ των επιχειρήσεων. Με τον κωδικό «Logistics» και την βοήθεια του διαδικτύου έρχονται σε επικοινωνία όλοι με όλους. Δηλαδή όπως αναφέραμε και σε άλλο σημείο, «όσους αγοράζουνε, όσους πουλάνε και όσους κουβαλάνε» (βλέπε και αλλού). Αυτή είναι και η μοναδική χρησιμότητα που εντοπίζει το έργο μας στην λέξη «Logistics». Αυτό γιατί έχει καθιερωθεί σαν «λέξη κλειδί» που βοηθά στις αναζητήσεις στο διαδίκτυο. Πρόκειται δηλαδή για ένα σύγχρονο ηλεκτρονικό «χρυσό οδηγό» σημαντικής αξίας στον τομέα της πληροφόρησης.

Όλα αυτά περί τα «Logistics» είναι θεωρητικά και μακροοικονομικά και δεν αφορούν στην μεταφορά. Για τον λόγο αυτό διαφοροποιούμε όλες τις άλλες εξελίξεις της αγοράς και παραμένουμε στην διαχρονική ανάλυση της παροχής του μεταφορέα, επιπλέον και της μεταφοράς με υπηρεσίες, που παρέχονται σε χώρους παραδόσεως και παραλαβής φορτίων. Πρόκειται δηλαδή για την σύμβαση πώλησης και την σύμβαση έργου, Οι δράσεις αυτές ουδέποτε έπαψαν να σχεδιάζονται, να κοστολογούνται αυτοτελώς, να λειτουργούν από την διοίκηση των επιχειρήσεων και να ελέγχονται από τις φορολογικές και τις τελωνειακές αρχές.

Η μόνη διαφορά μετά το '93 είναι, ότι τώρα πλέον η ΕΒΕ έχει να αξιολογήσει για να προκρίνει **μια επιπλέον προσφορά υπηρεσιών** για την οργάνωση και την ανάθεση της διαχείρισης και της διακίνησης των προϊόντων της. Η προσφορά αυτή για την διάθεση των προϊόντων της ΕΒΕ στην αγορά, θα υποβληθεί από ορισμένες ΜΕ, ή ΔΕ, που εξειδικεύονται και προσφέρουν εκτός των υπηρεσιών μεταφοράς:

α) Επιπλέον και υπηρεσίες διαχείρισης της αποθήκης, ή και παροχής εντός αυτών και

πρόσθετης εργασίας στα προϊόντα.

β) Επιπλέον όμως αναλαμβάνουν και την εκτέλεση συγκεκριμένου πακέτου εντολών των ΕΒΕ, στα πλαίσια του προγραμματισμού να αποκεντρώσουν σε τρίτους ένα μέρος της διακίνησης των εμπορευμάτων και γενικότερα της λειτουργίας των πωλήσεων, ή των προμηθειών τους.

Η άποψη μας για την έννοια «Logistics»

Στο σημείο αυτό θα δώσουμε την γνώμη μας για την έννοια «Logistics», για να υπάρξει

ένα μέτρο σύγκρισης με τους δικούς μας ορισμούς της «μεταφοράς», της «μεταφοράς αξιών», της «διακίνησης» της «ροής», της «εναπόθεσης», της παροχής του μεταφορέα, κλπ. Ορισμό «Logistics» δεν μπορούμε να δώσουμε προς το παρόν, γιατί αντιλαμβανόμαστε ότι πρόκειται για την προσφορά στην αγορά της ίδιας πάντα υπηρεσίας. Το κρίσιμο σημείο είναι ότι δόθηκε έμφαση στις δυνατότητες που προσφέρει αυτή η υπηρεσία στις επιχειρήσεις **και όχι** να κατονομαστεί και να περιγραφεί ως παροχή στην ΕΒΕ και στην μεταφορά γενικότερα. Κατά συνέπεια θα γίνει μία αναφορά μόνο ορισμένων διαπιστώσεων μας.

Στην αναφορά της γνώμης μας δεν πρέπει να υπάρχει αντίρρηση από οποιονδήποτε άλλο θεωρητικό επιστήμονα, γιατί επιλέξαμε στο σημείο αυτό την απλή αναφορά του κοινού σημείου των αναλύσεων και των ορισμών των άλλων συγγραφέων. Πρόκειται στην ουσία για μια διαπίστωση του παρόντος, σχετικά με την έννοια «Logistics», η οποία ενώ δεν αναφέρεται από τους θεωρητικούς στους ορισμούς του όρου αυτού, παρόλα αυτά θεωρείται αυτονόητη από όλους.

Για την λέξη, ή τον όρο, ή την έννοια, ή την «επιστήμη Logistics» θα έπρεπε να υπάρχει κατά την γνώμη μας στον ορισμό ή στους ορισμούς που έχουν κατά καιρούς ανακοινωθεί, επιπλέον και η **διευκρίνιση ότι:**

«Logistics»: είναι η ονομασία που έδωσαν οι ξένοι και στα προγράμματα Η/Υ που εκπόνησαν, με τα οποία υποστηρίζεται και παρακολουθείται λογιστικά μεταξύ όλων των άλλων λειτουργιών των ΕΒΕ, επιπλέον και η διαχείριση των αποθηκευτικών χώρων, ως και οι συμβάσεις πώλησης και έργου για την μεταφορά, και την παράδοση των προϊόντων και των εμπορευμάτων.

Δεδομένου ότι οι ξένοι ονόμασαν τα προγράμματα ΗΥ «Logistics», αποτελεί γεγονός ιδιαίτερης τιμής για την χώρα μας και τον πολιτισμό μας! Αυτό όμως δεν εξουσιοδοτεί τον χρήστη του τερματικού ενός Η/Υ μιας αποθήκης, ή μιας ΕΒΕ, ή μιας ΜΕ να παρερμηνεύσει την ουσία του προγράμματος του ΗΥ που εργάζεται. Ούτε βέβαια να θεωρείται ως επιστήμων της διοίκησης των επιχειρήσεων ο τεχνικός που είναι γνώστης της εξέλιξης της τεχνολογίας, σε ότι αφορά στην συσκευασία, στο στοίβαγμα, στο φόρτωμα, στην έκδοση

φορτωτικών εγγράφων, στην διενέργεια απογραφής αποθήκης, στην λήψη και στην εκτέλεση μιας παραγγελίας, κλπ.

Οι εξειδικεύσεις και οι δράσεις αυτές εντός των επιχειρήσεων υπήρχαν ανέκαθεν και οπωσδήποτε πριν εμφανιστεί η «επιστήμη», ή η λέξη «Logistics». Αυτά σημαίνουν ότι ανέκαθεν υπήρχε στις ΕΒΕ η εμπειρία, η λειτουργία και η ορολογία του επιχειρησιακού και βιομηχανικού λογισμού, σχετικά με τις αγορές την διαχείριση των αποθεμάτων, την διάθεση των προϊόντων στην αγορά, τις πωλήσεις, τους προγραμματισμούς, τους σχεδιασμούς, τις συσκευασίες, τις κοστολογίες, κλπ.

Άρα λοιπόν δεν επιτρέπεται να παραβλέπεται το γεγονός ότι οι φορολογικές αρχές εισήγαγαν κωδικούς άσκησης δραστηριότητας που αναφέρεται σε **υποστηρικτικές προς την μεταφορά δραστηριότητες**. Το γεγονός αυτό εντάσσει τις τεχνικές εργασίες και την διαχείριση των αγαθών εντός της αποθήκης, επιπλέον όμως και τα προγράμματα ΗΥ, στις βοηθητικές ή **«υποστηρικτικές»** υπηρεσίες μεταφοράς. (με τους ΚΑΔ, δηλαδή τους **Κωδικούς Άσκησης Δραστηριότητας**, ασχολούμαστε με λεπτομέρεια στα αμέσως επόμενα.)

Το «Logistics» λειτουργεί, με βάση τους ισχυρισμούς όσων αποδέχονται την ύπαρξη του, εντός των χώρων που φυλάσσονται τα αγαθά. Δηλαδή στους ίδιους τους χώρους που προσφέρονται όσες εκτελεστικές εργασίες και δράσεις ευαγγελίζονται τα «Logistics» **και όχι** στον χώρο της διοικήσεως των ΕΒΕ, εκεί δηλαδή όπου λαμβάνονται οι επιχειρηματικές αποφάσεις, καταρτίζονται οι συμβάσεις, σχεδιάζεται και παρακολουθείται η εκτέλεση τους. Κατά συνέπεια με βάση τις αρχές του επιχειρησιακού λογισμού και την φορολογική νομοθεσία το «Logistics»:

α) προσφέρει μια υποστηρικτική υπηρεσία μεταφοράς. Πρόκειται δηλαδή για εργασία με την βοήθεια του Η/Υ, για να καταχωρούνται λογιστικά οι συμβάσεις έργου και πώλησης,

β) Το «Logistics» επομένως σαν βοηθητική, ή προπαρασκευαστική υπηρεσία της μεταφοράς, συνθέτει σε εκτέλεση εντολών, κυρίως τις αποστολές των αγαθών, και

γ) δεν έχει σχέση με τον σχεδιασμό και τις αποφάσεις της διοίκησης των ΕΒΕ, για τις πωλήσεις και γενικότερα για την εκτέλεση του τελικού σκοπού της λειτουργίας τους.

Το «Logistics», δηλαδή το πρόγραμμα, αποθηκεύει και επεξεργάζεται στον Η/Υ υπό τις εντολές του επιχειρησιακού λογισμού τις λογιστικές ενημερώσεις, καθώς και τις λοιπές πληροφορίες και τις μεταφορικές καταχωρήσεις, για την διαχείριση των πρώτων υλών, των εμπορευμάτων και των προϊόντων. Τα θέματα αυτά θα μας απασχολήσουν και στα επόμενα.

Πρέπει να αποκλειστεί επομένως να θεωρούνται σαν επιστήμη οι οδηγίες χρήσεως του προγράμματος του Η/Υ, παραβλέποντας την επιστήμη της οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων. Κυρίως όμως να έχουν γραφτεί χιλιάδες σελίδες και καταχωρήσεις στο διαδίκτυο με ευρύτατες αντιφατικές προσεγγίσεις του «Logistics», δηλαδή της υποστηρικτικής υπηρεσίας του Η/Υ στην μεταφορά, χωρίς να αναλωθούν πέντε μόνο γραμμές, για να οριστεί τι είναι η ίδια η μεταφορά, που υποστηρίζει ο ΗΥ και τα προγράμματα του. Η παράληψη αυτή εντάσσει αυτόματα το «Logistics» στο χώρο της θεωρίας, εκεί δηλαδή που ανήκουν στο σύνολο τους και οι μεταφορές.

Για να υπάρξει μια άμεση αντίληψη περί τίνος πρόκειται, περιγράψουμε παρακάτω ένα λογιστικό πρόγραμμα Η/Υ προς χρήση μιας μεταφορικής επιχείρησης.

Παράδειγμα φορολογικού - λειτουργικού προγράμματος Η/Υ μιας ΜΕ

Οι επιχειρήσεις που εκπονούν και συντηρούν τέτοια πλήρη προγράμματα, τους δίνουν και όνομα. Πχ το πρόγραμμα της θυγατρικής των Βελγικών Σιδ/μων INTERFERRY λέγεται «IRIS». Μέχρι το τέλος του 2010 που λειτουργούσε η INTERCONTAINER, για την εκτέλεση του έργου της μίσθωνε αντίστοιχα, πληρώνοντας αδρά με εκατοντάδες χιλιάδες ΕΥΡΩ τον χρόνο, ένα παρόμοιο πρόγραμμα ΗΥ, το οποίο είχε το όνομα «TOPAS – TIPAS». Με το πρόγραμμα αυτό η INTERCONTAINER εκτελούσε το 100% των εργασιών της. Ουδείς υπάλληλος είχε δυνατότητα να εργαστεί εκτός προγράμματος. **Τα πάντα** λειτουργούσαν μέσω του προγράμματος του Η/Υ δηλαδή:

- α) διακινούσε 1.000.000 TEU ετησίως,
 - β) κυκλοφορούσε 7.000 βαγόνια σε όλη την Ευρώπη,
 - γ) λειτουργούσε περί τους 100 αποθηκευτικούς χώρους διάσπαρτα ανά την Ευρώπη,
 - δ) είχε πολλούς πελάτες διάσπαρτα σε όλον τον κόσμο,
 - ε) είχε πολλούς προμηθευτές και συμβάσεις με όλους τους σιδ/μους της Ευρώπης, κλπ.
- Επιπλέον:

στ) με κωδικό πρόσβασης έμπαιναν στο πρόγραμμα οι πελάτες και έκλειναν θέση στα τραίνα, ή για να εκδώσουν το έγγραφο μεταφοράς, ή να εντοπίσουν την αποστολή τους,

ζ) άλλοι υπάλληλοι δούλευαν στο πρόγραμμα και γνώριζαν ποια βαγόνια πρέπει να περάσουν επιθεώρηση, ποια βαγόνια βρίσκονται σε συνεργεία για επισκευές, κλπ,

η) άλλοι υπάλληλοι είχαν την ευθύνη μέσα από το πρόγραμμα να ενημερώνουν τους πελάτες μέσω του Η/Υ για τα ωράρια κυκλοφορίας των συρμών, τα ωράρια λειτουργίας των τερματικών σταθμών, την αντοχή των γερανών, κλπ.

θ) άλλοι υπάλληλοι χάραζαν τους μεταφορικούς άξονες και εισήγαγαν τις τιμές ανά κατηγορία ε/κ και τις τιμές των προσφορών προς τους πελάτες, ή αντίστοιχα και τις τιμές της αγοράς των υπηρεσιών από τα σιδ/κά δίκτυα.

Με βάση το πρόγραμμα επιπλέον:

- α) γνώριζε την θέση του κάθε βαγονιού, ή ε/κ ανά πάσα στιγμή,
- β) μετά το πέρας κάθε βαθμίδας της μεταφοράς αποστέλλονταν αυτομάτως ηλεκτρονικό μήνυμα στον πελάτη,
- γ) μετά το πέρας της μεταφοράς εκδιδόταν το τιμολόγιο για την χρέωση του πελάτη, με βάση τον κωδικό αναφοράς της υποβληθείσας προσφοράς,
- δ) Στο τέλος κάθε μηνός εκδιδόταν αυτομάτως πίνακας με τις μεταφορές ανά δίκτυο και ε/κ, με βάση τον οποίο χρεωνόταν η εταιρεία από τα δίκτυα, γίνονταν πληρωμές και εκκαθαρίσεις λογαριασμών, κλπ.

Άπαντες οι εργαζόμενοι έμπαιναν με κωδικό χρήστη μέσω διαδικτύου στο σύστημα, «System» όπως αποκαλούσαν μεταξύ τους το πρόγραμμα «TOPAS – TIPAS» του Η/Υ. Ανάλογα με την θέση του καθενός, η πρόσβαση γινόταν σε ένα μόνο μέρος του προγράμματος για να κάνει την δουλειά του. Στην χρήση του συνόλου του προγράμματος είχε πρόσβαση η επιχείρηση που το εκμίσθωνε και το συντηρούσε, επιπλέον και ελάχιστα πρωτοκλασάτα στελέχη της INTERCONTAINER. Ο κάθε χρήστης επικοινωνούσε 365 ημέρες τον χρόνο και 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, κατευθείαν με τον εκμισθωτή του προγράμματος, για να του λύσει ένα αιφνίδιο πρόβλημα χρήσης, επιπλέον να βελτιώσει, ή να αναβαθμίσει μια επί μέρους λεπτομέρεια στην λειτουργία του προγράμματος.

Ουδεμία συναλλαγή διενεργείτο εκτός Η/Υ. Από την υποβολή μιας προσφοράς, ή την αποστολή με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο μιας επιστολής, ή την παρακολούθηση της εκτέλεσης του συνόλου της μεταφοράς, μέχρι και την είσπραξη του τιμολογίου από τον πελάτη μετά το πέρας της μεταφοράς. Ακόμα και οι οχλήσεις προς τους πελάτες, για την καθυστέρηση της πληρωμής του τιμολογίου, εκδίδονταν αυτόματα από το σύστημα και στέλνονταν με ηλεκτρονικό μήνυμα στον κάθε πελάτη, που καθυστερούσε την πληρωμή της οφειλής.

Κοντολογία όλη η εταιρεία λειτουργούσε μέσω αυτού του συστήματος ΗΥ, δίνοντας δυνατότητα πρόσβασης σε αυτό στους υπαλλήλους, στους συνεργάτες, στους πελάτες, στους προμηθευτές, κλπ, που ήταν εγκατεστημένοι σε όλον τον κόσμο! Είναι αυτονόητο ότι οι δαπάνες προσωπικού της INTERCONTAINER είχαν μειωθεί κατά 70%, με ταυτόχρονο διπλασιασμό της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

Τα εμπορικά προγράμματα ΗΥ

Για ευνόητους λόγους δεν αναφέρουμε άλλα προγράμματα Η/Υ, ή ελληνικές εταιρείες που τα εκπονούν και τα εκμισθώνουν. Γίνεται αντιληπτό

ότι στην αγορά της μεταφοράς τα προγράμματα διαφέρουν, ανάλογα αν πρόκειται για τις ΜΕ, ή τις ΔΕ, ή τις ΕΒΕ.

Η ουσιώδης διαφορά στα διάφορα προγράμματα Η/Υ που μας ενδιαφέρουν συνίσταται μεταξύ άλλων στην ανάπτυξη λογαριασμών για την κίνηση των ειδών εντός των αποθηκευτικών χώρων. Επιπλέον και στην διαβίβαση και εκτέλεση εντολών, ή την καταχώρηση εγγραφών μέσω διαδικτύου, εντός των διάσπαρτων αποθηκευτικών χώρων μιας ΕΒΕ, ίσως και απανταχού του πλανήτη μας.

Τα λογιστικά προγράμματα αποθήκης είναι γνωστά και διακρίνονται κυρίως:

- α) Σε αυτά που εξυπηρετούν τις ανάγκες της ΕΒΕ,
- β) Σε αυτά που καλύπτουν τις φορολογικές υποχρεώσεις μιας αμιγούς αποθηκευτικής επιχείρησης, ή της οργάνωσης της αποθήκης,
- γ) Σε αυτά που εξυπηρετούν μια ΜΕ, ή ΔΕ, ή
- δ) Σε μικτά προγράμματα για την ταυτόχρονη κάλυψη πολλών δραστηριοτήτων.

Η κάθε επιχείρηση αναπτύσσει το δικό της πρόγραμμα για να καλύψει τις ανάγκες της. Προς τον σκοπό αυτό δεν χρειάζεται να καταβληθούν υπέρογκες δαπάνες προμήθειας ή εκμίσθωσης ενός μεγάλου, πανίσχυρου και ακριβού προγράμματος, ίσως κόστους εκατοντάδων χιλιάδων ΕΥΡΩ ετησίως. Το ορθό είναι να επιλέγεται ένα βασικό λειτουργικό πρόγραμμα με δυνατότητες επεκτάσεως σε τερματικά δικτύου, επιπλέον πρόσβασης σε αυτό μέσω διαδικτύου και δυνατότητα ανοίγματος πολλών διάσπαρτων αποθηκευτικών χώρων:

1) Οι ΕΒΕ δίνουν έμφαση στην μεταφορά αξιών για να παρακολουθούν στενά την κίνηση των εμπορευμάτων και των προϊόντων. Προς τον σκοπό αυτό διενεργούνται λογιστικές εγγραφές κινήσεως των ειδών της ΕΒΕ εντός των ιδίων, ή των αποκεντρωμένων αποθηκευτικών χώρων, με τις οποίες συνεργάζεται. Η φάση αυτή της μεταφοράς πρέπει να επικεντρωθεί, με βάση τις απόψεις μας, στις παρακάτω διευκρινήσεις:

Οι λογιστικές εγγραφές διενεργούνται σε οποιονδήποτε χώρο βρίσκονται εγκατεστημένα τερματικά του ΗΥ του δικτύου της ΕΒΕ. Ενδεχόμενα να λειτουργεί ΗΥ άλλης επιχείρησης, με την βοήθεια του οποίου εκτελούνται μέσω διαδικτύου λογιστικές εγγραφές στα βιβλία της ΕΒΕ. Οι λογιστικές εγγραφές καλούνται **«ενημέρωση»** του λογιστηρίου, και δεν είναι τίποτα άλλο από την λογιστική εργασία της καταχώρησης των καθημερινών τρεχουσών εγγραφών της κίνησης των ειδών στα λογιστικά βιβλία.

Ο φυσικός χώρος που διενεργούνται οι **εγγραφές ενημέρωσης** δύναται να βρίσκεται και μακριά από την έδρα της ΕΒΕ, αρκεί να δηλώνεται στην αρμόδια Δ.Ο.Υ.. Ο αναγνώστης δεν πρέπει να εντυπωσιάζεται από την ονομασία των λογιστικών γεγονότων, όπως πχ παλετοποίηση, παραγγελιοληψία, δρομολόγηση, διαχείριση επιστροφών, κλπ, σημασία έχει ότι όλες αυτές οι δράσεις λειτουργούσαν ανέκαθεν και προκαλούν:

- α) κόστος για την αποθηκευτική επιχείρηση που το χρεώνει βάσει προσφοράς στην ΕΒΕ – πελάτη,
 - β) κόστος για την ίδια την ΕΒΕ αν λειτουργεί η αποθήκη υπό την διαχείριση της, τέλος
 - γ) λογιστικές, ή οργανωτικές εγγραφές στην ΕΒΕ.
- Οι εγγραφές αυτές καταχωρούνται στους αναλυτικούς ή κινούμενους λογαριασμούς και συγκεντρώνονται υποχρεωτικά στο τέλος του μηνός στους περιληπτικούς και στους πρωτοβάθμιους λογαριασμούς της ΕΒΕ.

Η έννοια **εκτύπωση στοιχείου**, πχ τιμολογίου δελτίου αποστολής: Στο παρελθόν ήταν υποχρεωτική η εκτύπωση των συμβάσεων έργου και πώλησης σε θεωρημένα και προσηκόντως αριθμημένα στελέχη εντύπων. Τα στοιχεία αυτά ήταν υποχρέωση του φορολογουμένου να τα μεταφέρει και να τα τηρήσει στην έδρα της επιχείρησης. Με την πάροδο των τελευταίων ετών δεν χρειάζεται πλέον η κατανάλωση χαρτιού και οι αρχές αρκούνται στην ηλεκτρονική εκτύπωση του παραστατικού. (βλέπε και στην σελίδα 170 για την έκδοση της ηλεκτρονικής σιδ/κης φορτωτικής)

2) Οι ΜΕ και οι ΔΕ τηρούν φορολογικό λογιστήριο, ή και αποθήκης μεταφορικών μέσων. Εάν επεκτείνουν την δραστηριότητα τους και στον χώρο της διακίνησης ειδών σε δικούς τους χώρους, ή χώρους εκμεταλλευόμενους από αυτές, τότε πλέον εκτελούν και λογιστικές εγγραφές στους λογαριασμούς αποθήκης των αγαθών που διακινούν για λογαριασμό των πελατών τους. Τα προγράμματα ΗΥ δύνανται να αναπτύσσουν κάθε είδους λογιστικά σχέδια, τα οποία καλύπτουν την λειτουργία όλων των επιχειρήσεων. Επιπλέον το διαδίκτυο διευκολύνει την συνεργασία της ΜΕ, ή της ΔΕ με την ΕΒΕ, για την διαχείριση από απόσταση των προϊόντων, των εμπορευμάτων και των μεταφορικών μέσων.

Διευκρινίσεις σχετικά με την λογιστική συνεργασία μέσω Η/Υ:

Α) Όταν το εμπόρευμα μιας ελληνικής ΕΒΕ βρίσκεται εντός της αποθήκης μιας αποθηκευτικής επιχείρησης μέσα στην χώρας μας, τότε ο χώρος αυτός φορολογικά είναι ένας αποκεντρωμένος αποθηκευτικός χώρος της ίδιας ΕΒΕ. Αυτό σημαίνει ότι οι κινήσεις των ειδών διενεργούνται με την βοήθεια του ΗΥ στο λογιστήριο της ίδιας αυτής ΕΒΕ. Η αποθηκευτική επιχείρηση δεν διαχειρίζεται δικά της προϊόντα, άρα δεν τηρεί για αυτά δικό της λογιστήριο αποθήκης, ίσως όμως να ενημερώνει μέσω διαδικτύου, ή με άλλο τρόπο το λογιστήριο αποθήκης του πελάτη της.

Ενδεχόμενα να λειτουργεί η αποθηκευτική επιχείρηση για δικούς της οργανωτικούς λόγους ένα λογιστικό πρόγραμμα για τα είδη που φυλάσσει στους χώρους της. Σε αυτήν την περίπτωση, όπως έχουμε αναφέρει στην σελίδα 334 πρόκειται για τήρηση λογιστηρίου διαχείρισης αλλότριων

πραγμάτων. Οι λογαριασμοί της αποθηκευτικής επιχείρησης σε αυτήν την περίπτωση λέγονται λογαριασμοί τάξεως. Για την περίπτωση αυτή συμφωνούμε με την άποψη ορισμένων, ότι τα Logistics που εφαρμόζουν δεν είναι λογιστική. Ίσως όμως κάνουν λάθος συλλογισμό. Τα «Logistics» που εφαρμόζουν:

A1) Είναι λογιστική του πελάτη τους, από την στιγμή που μέσω διαδικτύου διενεργούνται εγγραφές για τις κινήσεις των ειδών στα λογιστικά βιβλία του πελάτη.

A2) Είναι όμως και δική τους λογιστική, στο δικό τους ανεξάρτητα πρόγραμμα ΗΥ, καταχωρήσεως οργανωτικών εγγραφών. Οι εγγραφές αυτές διενεργούνται, για να γνωρίζουν τις ποσότητες και τα είδη που έχουν στην κατοχή τους. Πρόκειται δηλαδή για **λογιστική εναπόθεσης**, ή για τους θιασώτες της ξένης ορολογίας cross docking.

B) Όταν το εμπόρευμα μιας ΕΒΕ άλλου κράτους της ΕΕ, βρίσκεται στην χώρα μας εντός μιας αποθήκης στην κατοχή και στην διαχείριση μιας ΔΕ, τότε πλέον το λογιστήριο τηρείται με την βοήθεια των ΗΥ από τον χώρο της ΔΕ, στο λογιστήριο της αλλοδαπής ΕΒΕ. Η παραπέρα διαχείριση εντός της χώρας μας εκτελείται με βάση τις εντολές της ξένης επιχείρησης. Ενδεχόμενα η ΔΕ κατά τα ανωτέρω να τηρεί δικό της εσωτερικό πρόγραμμα λογαριασμών τάξεως, ή λογιστική εναπόθεσης, δηλαδή cross docking.

Για τον λόγο αυτό υπάρχει διαχρονικά η υποχρέωση τηρήσεως από τις ΔΕ του βιβλίου προσωρινής εναπόθεσης των αγαθών, που προέρχονται από την ΕΕ (βλέπε σελίδα 397). Η ΔΕ λειτουργεί σε αυτήν την περίπτωση σαν φορολογική έδρα στην χώρα μας της κοινοτικής επιχείρησης. Αυτό σημαίνει ότι οι ελληνικές φορολογικές αρχές θα επισκεφτούν την αποθήκη της ΔΕ για έλεγχο και δεν θα μεταβούν βέβαια απανταχού της Ευρώπης στην έδρα της κοινοτικής ΕΕ. Αυτό σημαίνει επίσης πως όταν πουληθεί ένα εμπόρευμα μιας ξένης ΕΒΕ που βρίσκεται στην χώρα μας, το τιμολόγιο πώλησης της ξένης ΕΒΕ στην χρέωση του έλληνα αγοραστή εκδίδεται χωρίς ΦΠΑ. Αυτό σημαίνει ότι ο ΦΠΑ θα καταβληθεί με δήλωση για την **ενδοκοινοτική κτήση** του έλληνα αγοραστή στο Ελληνικό Δημόσιο. Η ξένη ΕΒΕ - πωλητής σε ότι αφορά στον ΦΠΑ εξομοιώνεται με μια ελληνική, γιατί ο ΦΠΑ καταβάλλεται στο κράτος μέλος της κατανάλωσης του αγαθού.

Οι ρυθμίσεις προβλέπουν πως όποια ΔΕ κατέχει εμπόρευμα προερχόμενο από την ΕΕ τηρεί λογιστήριο έναντι των φορολογικών αρχών. Πλέον αυτού το αγαθό θεωρείται προς το παρόν ως προϊόν, γιατί είναι απούλητο. Ο κάτοχος του προϊόντος παρόλο που είναι ΜΕ, ή ΔΕ, θεωρείται φορολογικά ως **παραγγελιοδόχος, ή εντολοδόχος** του κυρίου του προϊόντος. Ευθύς ως πουληθεί θα εκδοθεί το σχετικό τιμολόγιο, θα μεταλλαχθεί το προϊόν σε εμπόρευμα και θα παραδοθεί στον αγοραστή, για να καταβάλλει τον ΦΠΑ της ενδοκοινοτικής χρήσης στην Δ.Ο.Υ.. Η αξία του τιμολογίου εμβάζετε από τον αγοραστή στον κοινοτικό πωλητή.

Το είδος αυτό ενδεχόμενα να βρίσκεται στην χώρα μας και για άλλο λόγο, όπως περιγράψαμε την «μεταφορά από εμπορικής και επιχειρηματικής πλευράς» στην σελίδα 258, ή κάτω από ένα τελωνιακό καθεστώς που αναφέραμε στην σελίδα 265. Δεν αποκλείεται επίσης να αγοραστεί και ο νέος κύριος του εμπορεύματος να ζητήσει κατά τα γνωστά να παραμείνει το είδος αυτό στον ίδιο χώρο της ΔΕ, στον οποίο έχει προσωρινά εναποτεθεί.

«Έδρα» της ΕΒΕ! και... «Logistics Center» τίνος;

Το λογιστήριο τηρείται σε ένα μόνο χώρο, στον οποίο καταλήγουν όλες οι εγγραφές των τερματικών του δικτύου, των αποκεντρωμένων αποθηκευτικών χώρων, των χώρων φύλαξης, των καταστημάτων, των υποκαταστημάτων, κλπ. Ο χώρος αυτός είθισται να καλείται **«έδρα» της ΕΒΕ**, προβλέπεται στην νομοθεσία και δηλώνεται στα καταστατικά συστάσεως των κεφαλαιουχικών επιχειρήσεων.

Πρόκειται για τον φυσικό χώρο που κατά κανόνα εργάζονται τα ηγετικά στελέχη της επιχείρησης. Στον χώρο της έδρας τίθεται και το λογιστήριο της ΕΒΕ στην διάθεση των αρχών, για την διενέργεια του τελωνιακού ή του φορολογικού ελέγχου. Στην έδρα της ΕΒΕ, όπως προαναφέραμε συγκεντρώνονται κάθε μήνα και οριστικοποιούνται από τον λογιστή οι κινήσεις των απανταχού διάσπαρτων εγγραφών στους αναλυτικούς, στους περιληπτικούς και στην συνέχεια στους πρωτοβάθμιους λογαριασμούς.

Στην θεωρία των Logistics αναφέρεται η ύπαρξη μιας κτιριακής εγκατάστασης στην οποία ελέγχεται το σύνολο των δραστηριοτήτων των Logistics. Τον χώρο αυτόν τον ονομάζει η θεωρία ως «Logistics Center» και μέσα σε αυτόν διενεργούνται ορισμένες λειτουργίες των Logistics». **Το παρόν από την στιγμή που αρνείται την έννοια ή την «επιστήμη Logistics» αρνείται και την ύπαρξη, ή την χρησιμότητα των «Logistics Center».**

Παραπάνω αναφερθήκαμε όμως στην έδρα της ΕΒΕ, στην οποία διενεργούνται μηνιαίες συγκεντρωτικές εγγραφές, όλων ανεξαιρέτως των κινήσεων των αναλυτικών λογιστικών λογαριασμών. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται και οι κινήσεις των λογαριασμών γύρω από τους χώρους αποθέσεως των αγαθών, των εργασιών προστιθέμενης αξίας στα προϊόντα, των αγορών, των πωλήσεων, κλπ. Δικαίως διερωτάται επομένως το παρόν: μήπως το «Logistics Center» είναι η έδρα της ΕΒΕ;

Σε ότι αφορά στην κτιριακή εγκατάσταση σας παραπέμπουμε στην «δήλωση έναρξης εργασιών» στην Δ.Ο.Υ.. Είναι γνωστό, ότι μεταξύ άλλων για την έναρξη στην Δ.Ο.Υ. είναι υποχρεωτική η κατάθεση μισθωτηρίου συμβολαίου, ή τίτλων ιδιοκτησίας του χώρου, εντός του Δήμου που δηλώθηκε ως έδρα, όπου θα τηρηθεί απαρεγκλίτως το λογιστήριο. Άρα και στην χώρα μας από την στιγμή που τηρούμε λογιστήριο, υποχρεούμαστε να διαθέτουμε και να δηλώσουμε στις αρχές τον χώρο που θα το στεγάσουμε (τηρήσουμε). Δέον να

τονιστεί η διαφορά των εννοιών: Η ενημέρωση λογιστηρίου είναι διαφορετική έννοια από την τήρηση του λογιστηρίου. Η τήρηση γίνεται στην έδρα και η ενημέρωση σε οποιοδήποτε χώρο εξυπηρετεί την ΕΒΕ, αρκεί να δηλωθεί προσηκόντως στην Δ.Ο.Υ..

Το ζητούμενο είναι να διευκρινίσουν οι θιασώτες του Logistics, και όσο ισχυρίζονται ότι το Logistics δεν είναι και δεν έχει σχέση με την λογιστική, αν η κάθε ΕΒΕ οφείλει να λειτουργεί 2 κτίρια. Το ένα ως έδρα για να στεγαστούν η διοίκηση της ΕΒΕ μαζί με τα πρωτοκλασάτα στελέχη της, καθώς και ο λογιστής και το φορολογικό λογιστήριο. Το άλλο κτίριο, το «Logistics Center», ενδεχόμενα για να το λειτουργήσει ως «πνευματικό κέντρο», για να στεγάσει την επιστήμη Logistics και τους Logician επιστήμονες. Το σημαντικό όμως είναι να διευκρινιστεί κυρίως με ποιόν ΑΦΜ εργάζεται το «Logistics Center»:

- α) με τον ΑΦΜ της ΕΒΕ, του κυρίου δηλαδή του εμπορεύματος;
- β) με τον ΑΦΜ ανεξάρτητης συνεργαζόμενης με την ΕΒΕ αποθηκευτικής επιχείρησης;
- γ) με τον ΑΦΜ της επιχείρησης που εκπονεί εκμισθώνει και συντηρεί το πρόγραμμα ΗΥ;
- δ) με τον ΑΦΜ μιας μητρικής, αδελφής, ή θυγατρικής επιχείρησης της ΕΒΕ;
- ε) με τον ΑΦΜ του ιδιοκτήτη του κτιρίου;
- στ) με τον ΑΦΜ μίας ΜΕ ή μιας ΔΕ;

Το παρόν είναι της άποψης, ότι το Logistics Center είναι η έδρα της ΕΒΕ. Αυτό συνάδει και με την μετάφραση, **ότι το Logistics είναι η λογιστική της ΕΒΕ**, που παρακολουθεί καταχωρεί και απογράφει μεταξύ άλλων και τις κινήσεις των ειδών, καθώς και τις συμβάσεις πώλησης και έργου για την διενέργεια του μεταφορικού έργου. Όλες αυτές δηλαδή τις λογιστικές κινήσεις των λογαριασμών, που συγκεντρώνει στο τέλος του μηνός ο λογιστής στο συγκεντρωτικό καθολικό, στην έδρα της ΕΒΕ, όπου έχει δηλωθεί στην Δ.Ο.Υ., ότι τηρείται λογιστήριο. Οποιαδήποτε άλλη λειτουργία στον ΑΦΜ της ΕΒΕ, με παράλληλες, δευτερές καταχωρήσεις για οποιοσδήποτε κινήσεις των ειδών της, παραπέμπει σε περιττή και διπλή λογιστική εργασία ενός **σκιώδους λογιστηρίου**.

Ανεξάρτητα αν συμφωνεί κάποιος ή διαφωνεί με τις παραπάνω απόψεις μας, θα πρέπει να διευκρινιστεί, ότι η φορολογική νομοθεσία της χώρας μας επιτρέπει και την τήρηση του λογιστηρίου και σε άλλο χώρο από αυτόν της έδρας της επιχείρησης. Προϋπόθεση προς τούτο είναι να δηλωθεί και να εγκριθεί από την Δ.Ο.Υ.. Στην περίπτωση αυτή και για την αρμονική συνεργασία και επικοινωνία των επιχειρήσεων, ή την προσαρμογή της ΕΒΕ στις φορολογικές διατάξεις, δηλώνεται η αποκέντρωση τήρησης του λογιστηρίου ως εξής:

- α) **Έδρα**, πχ στην Κηφισιά, οδός αριθμός, κλπ,
- β) **Γενική Διεύθυνση - Λογιστήριο**, στον Πειραιά, οδός αριθμός, κλπ.

Η μόνη εξαίρεση στις παραπάνω ρυθμίσεις που ισχύουν σε όλη την ΕΕ είναι ο τόπος ελέγχου των ΕΟΦ. Στην σελίδα 373 διευκρινίσαμε σχετικά, ότι οι ΕΟΦ

έχουν το δικαίωμα να ορίσουν τον τόπο που θα ελεγχτούν. Αυτό σημαίνει ότι την δεδομένη στιγμή που θα θελήσουν οι φορολογικές αρχές να ελέγξουν μια επιχείρηση ΕΟΦ, τότε η επιχείρηση αυτή θα δηλώσει και τον τόπο που τηρεί το λογιστήριο της, καθώς και τα λοιπά λογιστικά δεδομένα στην διάθεση του ελέγχου. Στην πράξη της μεταφοράς αυτό σημαίνει ότι οι φορολογικές αρχές δεν διενεργούν αιφνίδιους ελέγχους στους ΕΟΦ. Αντίθετα στις λοιπές επιχειρήσεις εμφανίζονται οι φορολογικές αρχές ανά πάσα στιγμή στην έδρα, ή στην γενική διεύθυνση μιας ΕΒΕ, για να διενεργήσουν ένα αιφνίδιο ή ένα τακτικό έλεγχο.

Μήπως το «Logistics Center» είναι το «εμπορευματικό κέντρο»;

Σε ότι αφορά στην εγκατάσταση μιας επιχείρησης σε ένα εμπορευματικό κέντρο σας παραπέμπουμε στον νόμο 3333/2005 «για την ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων και άλλες διατάξεις», που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 91 τεύχος Α. **Με επιφύλαξη αναφέρουμε μια άλλη μετάφραση, για την περίπτωση που οι θιασώτες των Logistics δεν καλύφθηκαν με την μετάφραση της έννοιας Logistics Center με την λέξη «έδρα» της επιχείρησης: Μήπως όσοι αποδέχονται την ύπαρξη των Logistics, αναφέροντας την ύπαρξη των "Logistics Center", εννοούν ένα εμπορευματικό κέντρο;**

Ανεξάρτητα από τους θεωρητικούς και ξενόφερτους όρους, το εμπορευματικό κέντρο είναι υπαρκτή υποδομή μεταφοράς. Στην σελίδα 378 έγινε η πρώτη αναφορά για τους χώρους αυτούς. Κρίνεται φρόνιμο στο σημείο αυτό να γίνει μια διαφορετική προσέγγιση, γιατί θα πρέπει να διασταλεί ο τρόπος λειτουργίας των επιχειρήσεων εντός των εμπορευματικών κέντρων και να εξεταστεί:

α) η συμβατική σχέση και οι δεσμεύσεις του ιδρυτή και εκμεταλλευτή του εμπορευματικού κέντρου έναντι των ιδιοκτητών του χώρου, των φορολογικών και τελωνειακών αρχών, και

β) οι συμβατικές σχέσεις μεταξύ του ιδρυτή και εκμεταλλευτή του εμπορευματικού κέντρου με τις επιχειρήσεις που επιθυμούν να εγκατασταθούν μισθώνοντας χώρους, ή υπηρεσίες και να λειτουργήσουν στον χώρο, επιπλέον

γ) οι προϋποθέσεις που πρέπει να εκπληρώνουν οι επιχειρήσεις έναντι των φορολογικών, κλπ αρχών για να εγκατασταθούν και να λειτουργήσουν στον χώρο.

Για να υπάρχει ένα μέτρο σύγκρισης των λειτουργιών των προγραμμάτων των ΗΥ εντός του ίδιου χώρου, θα αναφέρουμε σαν παράδειγμα το λιμάνι του Πειραιά.

1) Η COSCO έχει το δικό της πρόγραμμα Η/Υ, για τις ανάγκες του δικού της μεταφορικού έργου, δηλαδή των ε/κ που διακινεί στο λιμάνι.

2) Η Hewlett Packard και κάθε άλλος πελάτης που διακινεί ε/κ στον Πειραιά έχει το δικό του πρόγραμμα Η/Υ.

3) Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αν τελικά δουλέψει στο λιμάνι θα έχει το δικό της πρόγραμμα Η/Υ.

4) Ο διαχειριστής του λιμανιού, που είναι προς το παρόν ο ΟΛΠ, έχει και αυτός το δικό του πρόγραμμα Η/Υ.

5) τυχόν εκτελωνιστικό γραφείο, ή μια ΜΕ εθνικών μεταφορών ε/κ έχουν και λειτουργούν το δικό τους πρόγραμμα Η/Υ.

6) Τέλος ίσως να λειτουργεί στον χώρο και μια επιχείρηση φορτοεκφόρτωσης, η οποία λειτουργεί το δικό της πρόγραμμα Η/Υ, για να πληροφορεί που έχει ταξινομήσει τα ε/κ.

Η τεχνολογία βοηθά την κάθε μια από τις επιχειρήσεις να αναπτύσσει λειτουργικά το πρόγραμμα της. Ταυτόχρονα όμως το διαδίκτυο παρέχει την δυνατότητα επικοινωνίας των προγραμμάτων μεταξύ τους, γεγονός που καθιστά την συνεργασία των επιχειρήσεων αυτών για την διακίνηση των ε/κ οικονομική και λειτουργική.

Το ενδεχόμενο να ελέγχονται εταιρείες του παραπάνω μεγέθους από άλλες εταιρείες κολοσσούς, ή να ενεργούν για λογαριασμό άλλων μεγάλων ΕΒΕ, δεν το εξετάζει η αγορά της μεταφοράς. Οι συμβάσεις πώλησης και έργου, ή παροχής των βοηθητικών υπηρεσιών μεταφοράς, που συνάπτονται για την διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου, συντάσσονται και υπογράφονται από τους νόμιμους εκπροσώπους των συμμετεχουσών επιχειρήσεων. Στις συμβάσεις αυτές ενεργούν όλες οι επιχειρήσεις με νομική αυτοτέλεια και οικονομική αυθυπαρξία, ανεξάρτητα ποια συμφέροντα εκπροσωπούν.

Η λειτουργία των δράσεων εντός της αγοράς της μεταφοράς αξιών και φορτίων εκτελείται, ανεξάρτητα αν τα πλειοψηφικά πακέτα των μετοχών των επιχειρήσεων αυτών αλλάζουν καθημερινά χέρια. Το παρόν έργο μας δεν απορρίπτει το ενδεχόμενο, ορισμένες επιχειρήσεις, που συνάπτουν συμβάσεις εντός της αγοράς της μεταφοράς, να βρίσκονται υπό τον έλεγχο άλλων, ή να ενεργούν για λογαριασμό άλλων. Οι περιπτώσεις αυτές ανάγονται στην μεταφορά με λογισμό και διεκπεραιώνονται άριστα με την βοήθεια των Η/Υ και του διαδικτύου από την έδρα της ΕΒΕ. Αυτό μάλιστα ανεξάρτητα αν βρίσκεται σε κράτος με χαμηλή φορολογία, πχ την Βουλγαρία ή με υψηλή, πχ την Γερμανία.

Ενδεχόμενα σε ένα μεγάλο εμπορευματικό κέντρο να έχουν εγκαταστήσει την έδρα τους, ή την Γενική διεύθυνση περισσότερες επιχειρήσεις. Η κάθε μια έχει όμως τις δικές της φορολογικές και λοιπές υποχρεώσεις. Οι φορολογικές αρχές εντείνουν συνήθως τον έλεγχο στις ΕΒΕ, δηλαδή στις επιχειρήσεις που διαχειρίζονται εντός αυτών εμπορεύματα. Αντίθετα οι έλεγχοι είναι πιο χαλαροί

στις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών. Η αγορά της μεταφοράς αξιών και φορτίων αισθάνεται έντονα αυτήν την πίεση των αρχών, γιατί δεν επιτρέπεται να εκτελεστεί εξωλογιστικά η παραμικρή αυτοτελής δράση μεταφοράς, δηλαδή δίχως την έκδοση και καταχώρηση του προβλεπόμενου φορολογικού στοιχείου.

Οι ΚΑΔ και η εφαρμογή των Η/Υ στις επιχειρήσεις

Η βάση όλων των προγραμμάτων είναι όμοια: Πρόκειται κατά κανόνα για εγκεκριμένα λογιστικά προγράμματα. Για τις ανάγκες της κάθε επιχείρησης έχουν τα προγράμματα δυνατότητα επεκτάσεως. Δύνανται δηλαδή να προστεθούν κάθε είδους αποθηκευτικοί χώροι, λογαριασμοί ειδών, κωδικοί για τις κινήσεις πελατών, τις κινήσεις ειδών, κλπ. Όλες οι δράσεις των επιχειρήσεων προκαλούν λογιστικά γεγονότα που υποχρεώνουν **σε φορολογικές, ή οργανωτικές εγγραφές**. Αν με την βοήθεια του προγραμματισμού και την δυνατότητα του ΗΥ καταρτιστεί ένα λειτουργικό λογιστικό σχέδιο και εισαχθούν αντιπροσωπευτικοί κωδικοί κίνησης για **όλες** τις δράσεις της επιχείρησης, είναι βέβαιο ότι η ΕΒΕ θα είναι ορθολογικά οργανωμένη, ανταγωνιστική και βιώσιμη.

Αν αντίθετα άλλες δράσεις εντός της ΕΒΕ:

α) εκτελούνται εκτός φορολογικού προγράμματος του ΗΥ,
β) άλλες με το εγκεκριμένο φορολογικό πρόγραμμα και
γ) άλλες χειρόγραφα εκτός προγραμμάτων ΗΥ και διαδικτύου, και τέλος
δ) άλλες από τις συνεργαζόμενες με αυτήν ΜΕ, ή ΔΕ, με υποχρεωτική επανάληψη των λογιστικών εγγραφών στα βιβλία της ΕΒΕ – πελάτη, τότε πλέον δεν γίνεται λόγος για άριστα οργανωμένη ΕΒΕ. Αυτό συνεπάγεται κυρίως υψηλές δαπάνες προσωπικού, κινδύνους λαθών, καθυστερήσεις, υψηλό κόστος εσωτερικού ελέγχου, ίσως και ανεπάρκεια των λογιστικών βιβλίων.

Από τις πληροφορίες που αναφέρθηκαν διάσπαρτα σχετικά με τα σύγχρονα προγράμματα ΗΥ διαπιστώνουμε συνοπτικά ότι:

α) Για τις ΕΒΕ: Σε ότι αφορά στα προγράμματα των ΕΒΕ η καινοτομία μετά το '94 έγκειται στο γεγονός ότι προστέθηκαν:

α1) οι κωδικοί της κίνησης των ειδών που διακινούνται πάνω στα ΦΙΧ, τα οποία ενδεχόμενα έχουν θέσει σε κυκλοφορία,
α2) επιπλέον και στην ανάπτυξη των λογαριασμών για την παρακολούθηση των κινήσεων των ειδών εντός των ιδίων αποθηκευτικών χώρων,
α3) κυρίως όμως και σε ανάπτυξη αποκεντρωμένων αποθηκευτικών χώρων της ΕΒΕ υπό την διαχείριση μιας ΜΕ, ή ΔΕ, ή αποθηκευτικής επιχείρησης.

Κατά τα άλλα τα προγράμματα ΗΥ της γενικής, ή βιομηχανικής λογιστικής και λογιστικής αποθήκης, κοστολογίων, κλπ των ΕΒΕ, ήταν και είναι λίγο έως πολύ όμοια και διαχρονικά γνωστά. Οι ΚΑΔ των ΕΒΕ ποικίλουν επίσης ανάλογα τον σκοπό της καθεμιάς και τον τρόπο που επιλέγει η ηγεσία της, για τις πωλήσεις και την διάθεση των προϊόντων στην αγορά.

β) Για τις αποθηκευτικές επιχειρήσεις: Αντίστοιχα όπως τα παραπάνω προγράμματα των ΕΒΕ προσφέρονται και για τις ανάγκες των **αποθηκευτικών επιχειρήσεων**. Οι επιχειρήσεις αυτές όμως δεν έχουν το δικαίωμα να θέσουν ΦΙΧ, ή ΦΔΧ σε κυκλοφορία, γιατί δεν είναι ούτε ΕΒΕ, ούτε και ΜΕ. Στα προγράμματα αυτά δίνεται έμφαση στις εντολές που λαμβάνουν, στις συμβάσεις που συνάπτονται και στις εργασίες που εκτελούν στα προϊόντα, για λογαριασμό των ΕΒΕ - πελατών τους.

Ο **ΚΑΔ (κωδικός δραστηριότητας)** που λαμβάνουν από τις Δ.Ο.Υ. οι αποθηκευτικές επιχειρήσεις κατά την γνώμη του παρόντος είναι ο:

β1) 52.29.20.01, «Υπηρεσίες αποστολής εμπορευμάτων»,

β2) Ο 52.29.19.07, «Υπηρεσίες **τοπικής** συγκέντρωσης και **διανομής** εμπορευμάτων».

Ο κωδικός αυτός χρήζει διευκρινήσεων, γιατί αναφέρει δύο εκ διαμέτρου αντίθετες δράσεις. Από την μια πλευρά τα προϊόντα που μετακομίζουν επί του μεταφορικού μέσου, προς και από την αποθήκη. Επιπλέον όμως και σε χρόνο που βρίσκονται εντός της αποθήκης. Για το θέμα αυτό θα επανέλθουμε αναλυτικά στα επόμενα. (σελίδα 442.) Πέραν αυτών η λέξη «τοπικής» εννοεί κυρίως ελληνικής προέλευσης, διαστέλλοντας την από την αντίστοιχη «κοινοτική», ή την «προέλευση από τρίτες χώρες».

Ειδικά ο κωδικός:

β3) 52.24.19.04, «Υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και στοιβάγματος φορτίων σε εγκαταστάσεις τερματικών σταθμών κάθε είδους μεταφοράς.»

παραπέμπει κυρίως σε επιχειρήσεις που διαθέτουν τεχνικά μέσα, ως πχ γερανούς, περνοφόρα, γερανογέφυρες εκφορτώσεως ε/κ, τεχνολογία εκφόρτωσης χύδην φορτίων, φορτίων σε κόκκους, ή υγρών, κλπ. Ίσως οι θεωρητικοί να ανιχνεύουν στον κωδικό αυτό τον όρο «Cross Docking», δηλαδή μία φάση της μεταφοράς φορτίων που προσεγγίζεται από τεχνικής πλευράς. Το παρόν δεν πλατειάζει στην απεραντοσύνη της τεχνολογίας της μεταφοράς, γιατί είναι εσωτερική υπόθεση της κάθε επιχείρησης.

Το σημαντικό είναι ότι ο κωδικός αυτός είναι βοηθητική υπηρεσία μεταφοράς και δύναται να δηλωθεί στην Δ.Ο.Υ. σαν κύρια άσκηση δραστηριότητας, ενδεχόμενα όμως και σαν δευτερεύουσα. Επιπλέον δύναται η υπηρεσία αυτή να παρέχεται σε ίδιους χώρους, ή να μεταβαίνουν με τα βοηθητικά μέσα στις εγκαταστάσεις τρίτων. **Κύρια δραστηριότητα με βάση την φορολογική νομοθεσία** καλείται η δράση που σημειώνει στην επιχείρηση τον υψηλότερο κύκλο εργασιών.

γ) Οι Μεταφορικές Επιχειρήσεις έχουν εκ του Νόμου το δικαίωμα να θέσουν ΦΔΧ σε κυκλοφορία. Οι σχετικοί ΚΑΔ στην περίπτωση αυτή είναι 49.41.19... Αν θελήσουν να επεκτείνουν το αντικείμενο τους και με την

παροχή υπηρεσιών αποθήκης, τότε υποχρεούνται να λάβουν τον σχετικό κωδικό από την Δ.Ο.Υ.. Με τον τρόπο αυτό θα επεκταθεί και το πρόγραμμα τους εκτός από τους λογαριασμούς κινήσεως των μεταφορικών μέσων, επιπλέον και σε κωδικούς κινήσεως των ειδών που διακινούνται μέσω των αποθηκών τους, για λογαριασμό των πελατών τους.

Ο ΚΑΔ στην περίπτωση αυτή ποικίλει ανάλογα τις δράσεις:

γ1) 52.29.19.03 «Υπηρεσίες μεταφοράς με διαχείριση αλυσίδας εφοδιασμού (logistics)».

γ2) 52.24.19.04 «Υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και στοιβάγματος φορτίων σε εγκαταστάσεις τερματικών σταθμών κάθε είδους μεταφοράς»,

γ3) 52.29.19.07 «Υπηρεσίες τοπικής συγκέντρωσης και διανομής εμπορευμάτων».

δ) Οι Διαμεταφορικές Επιχειρήσεις δεν έχουν το δικαίωμα να θέσουν ΦΔΧ ή ΦΙΧ σε κυκλοφορία, έχουν όμως το δικαίωμα να εκμεταλλεύονται τα μεταφορικά μέσα τρίτων. Έχουν επίσης το δικαίωμα να λειτουργήσουν αποθηκευτικούς χώρους για την παροχή υπηρεσιών αποθήκης. Προς τούτο υποχρεούνται να δηλώσουν στην Δ.Ο.Υ. τις αποθήκες και να λάβουν κωδικό επαγγέλματος. Ταυτόχρονα θα υποχρεωθούν εξ ανάγκης να αναβαθμίσουν ανάλογα και το πρόγραμμα του ΗΥ, για να έχουν πληροφορίες για την διακίνηση των προϊόντων και των εμπορευμάτων των πελατών τους. Οι ΚΑΔ σε αυτήν την περίπτωση είναι δύο:

δ1) 52.29.19.02 «Υπηρεσίες Διαμεταφοράς».

δ2) 52.29.19.03 «Υπηρεσίες μεταφοράς με διαχείριση της αλυσίδας εφοδιασμού (logistics)». (Στους ΚΑΔ του 1997 δεν υπήρχε. Ο κωδικός ετέθη με τους ΚΑΔ του 2008.)

Διευκρινίσεις για τους κωδικούς άσκησης δραστηριότητας

Διευκρίνιση 1^η: η έννοια «Logistics» από πλευράς Δ.Ο.Υ.

Η λέξη «logistics» έχει τεθεί εντός παρενθέσεως από το Υπ. Οικ., γιατί το βάρος πέφτει στην λέξη «διαχείριση»! Για το Υπ. Οικ. με βάση την φορολογική νομοθεσία, διαχείριση σημαίνει την ενημέρωση και την τήρηση λογιστηρίου. Αν ετίθετο ο όρος «logistics» εκτός παρενθέσεως, θα όφειλε το Υπ. Οικ. να τον διευκρινίσει στην ελληνική γλώσσα. **Για τον λόγο αυτό το «logistics» αναφέρεται μέσα στην παρένθεση, ως απολιθωμά γλώσσας, όπως προγενέστερα θεωρείτο και ο όρος «TRANS». Με τον τρόπο αυτό θα γίνει κατανοητός ο όρος και θα τον αντιληφθούν, όσοι εισήλθαν στην αγορά της μεταφοράς στα 20 τελευταία χρόνια και παρερμήνευαν την λέξη.**

«Logistics» για τις φορολογικές αρχές σημαίνει την υποχρέωση τηρήσεως λογιστηρίου αποθήκης, από όλες τις ΜΕ και τις ΔΕ που διαχειρίζονται αγαθά κοινοτικής προελεύσεως. Οι φορολογικές αρχές έχουν θεσπίσει για όλες αυτές τις επιχειρήσεις αντίστοιχες διατάξεις τηρήσεως λογιστηρίου. Ο ΚΑΔ 52.29.19.03 επομένως είναι η μόνη επαγγελματική

δραστηριότητα που έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί τον όρο **«Logistics»**. Αυτό γιατί συνεργάζεται με ξένους και πρέπει να μιλάνε την ίδια γλώσσα της λογιστικής της μεταφοράς, για να συνεννοούνται μεταξύ τους.

Πρόκειται για τον μοναδικό κλάδο της οικονομίας, ο οποίος μετά το '93, ανέλαβε το βάρος της διαχείρισης και διακίνησης των αγαθών, που προέρχονταν από κοινοτικές χώρες. Υποκατέστησε δηλαδή την έδρα των κοινοτικών επιχειρήσεων στην χώρα μας. **Προγενέστερα χρησιμοποιούσε ο κλάδος αυτός στον διακριτικό τίτλο της κάθε εταιρείας τον όρο «TRANS» και παρέδιδε τα εμπορεύματα στο τελωνείο.**

Στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινιστεί η διαχείριση των εμπορευμάτων που έχει στην κατοχή της η διαμεταφορική επιχείρηση. Η διάκριση των περιπτώσεων ανάγεται στον χρόνο διενέργειας της μεταφοράς, ή στις συμβατικές σχέσεις που καθορίζουν τον τρόπο διενέργειας του μεταφορικού έργου. Πρόκειται για διαφορετική περίπτωση:

α) Ο χρόνος που το εμπόρευμα μετακομίζει επί του μεταφορικού μέσου,
β) Ο χρόνος που έχει εναποτεθεί προσωρινά το εμπόρευμα σε ένα χώρο προσωρινής εναπόθεσης, ή αναδιανομής του φορτίου εντός χρόνου διενέργειας της μεταφοράς, και γ) Ο χρόνος που το εμπόρευμα βρίσκεται εκφορτωμένο σε ένα αποθηκευτικό χώρο υπό την διαχείριση της ΔΕ, μετά την εκτέλεση της μεταφοράς της συγκεκριμένης παρτίδας από την ΕΕ προς την χώρα μας.

Για τις τρεις αυτές περιπτώσεις έχουμε αναφερθεί διάσπαρτα στο παρόν. Δεν χρήζει επομένως παρά μόνο να τονιστεί, ότι η θέση του εμπορεύματος απεικονίζεται στην εκάστοτε θέση του, στο λογιστήριο των εμπλεκομένων επιχειρήσεων. Ειδικά στην τρίτη περίπτωση η ΔΕ προσφέρει και υπηρεσίες αμιγούς αποθηκευτικής επιχείρησης. Ο χώρος όμως ανήκει λογιστικά στην ευθύνη της ξένης ΕΒΕ. Η ΔΕ όμως τηρεί έναντι των φορολογικών αρχών βιβλίο εναπόθεσης, η τήρηση του οποίου δηλώνεται στην Δ.Ο.Υ..

Διευκρίνιση 2^η: «Logistics» μεταξύ αποθήκης και ΕΒΕ.

Η αμιγής αποθηκευτική επιχείρηση, η οποία διαχειρίζεται εμπορεύματα τρίτων, τηρεί στην ουσία για την δική της εσωτερική οργάνωση λογαριασμούς τάξεως των ειδών. Ενδεχόμενα να έχει συμβατικές υποχρεώσεις, κυρίως έναντι μιας ΕΒΕ, με την οποία έχει συμβληθεί για να διαχειρίζεται τα προϊόντα της. Στην περίπτωση αυτή υπάρχουν διάφορες τεχνικές για την τήρηση του φορολογικού λογιστηρίου της ΕΒΕ:

α) με αποκεντρωμένο τερματικό του ΗΥ στην αποθηκευτική επιχείρηση, ή
β) αντίθετα με πρόσβαση του ΗΥ της αποθηκευτικής επιχείρησης στον ΗΥ της ΕΒΕ.

Αυτή η τεχνική επιτρέπει την εξ αποστάσεως καταχώρηση λογιστικών εγγραφών της ΕΒΕ, έκδοση φορολογικών στοιχείων, κατάρτιση έγκυρων συμβάσεων, κλπ. Όλες αυτές οι δράσεις, ή "εργασίες με το κομμάτι",

συνιστούν καθαρά μια παραγωγική διαδικασία της ΕΒΕ σε εγκαταστάσεις τρίτων. Οι δράσεις αυτές προκαλούν λογιστικά γεγονότα και κόστος στην ΕΒΕ το οποίο καταχωρείται με βάση τις αρχές της λογιστικής.

Οι παραπάνω εργασίες της αποθηκευτικής επιχείρησης προκαλούν κόστος σε αυτήν, το οποίο χρεώνει στην ΕΒΕ με βάση την προσφορά που της έχει υποβάλει. Είναι αυτονόητο ότι η αποθηκευτική επιχείρηση για την λειτουργία της τηρεί δικό της **φορολογικό λογιστήριο με βάση τον ΚΑΔ που έχει δηλωθεί στην Δ.Ο.Υ. και όχι «Logistics»**, ότι και να σημαίνει η αινιγματική αυτή λέξη, αν τύχει να την χρησιμοποιεί. Οι λογιστικές εγγραφές για την κίνηση των ειδών εντός μιας αποκεντρωμένης αποθηκευτικής επιχείρησης, καταχωρούνται με την βοήθεια του Η/Υ, ενημερώνοντας τα λογιστικά βιβλία της ΕΒΕ ανεξάρτητα από την απόσταση.

Πρόκειται για ένα αξίωμα της μεταφοράς που συνάγεται από σχεδόν όλους τους θεωρητικούς ορισμούς των «Logistics», όσο συγκαλυμμένα και αν το προβάλλουν: **Οποιαδήποτε εργασία παρέχεται από τρίτους εντός ενός αποθηκευτικού χώρου, ή χώρου φύλαξης εκτελείται κατ' εντολή και για λογαριασμό της ΕΒΕ - πελάτη - κυρίου του εμπορεύματος.** Ανεξάρτητα από την περιγραφή των παρεχομένων αυτών εργασιών από τη θεωρία, ή την πράξη, το βέβαιο είναι ότι η αποθηκευτική επιχείρηση δεν έχει ανάμειξη στις επιχειρηματικές επιλογές των κυρίων των εμπορευμάτων.

Κατά συνέπεια η εργασία στην αποθηκευτική επιχείρηση είναι μια αυτοτελής δράση της μεταφοράς, από την οποία συνάγονται λογιστικά γεγονότα κυρίως για τον πελάτη - ΕΒΕ. Αυτό σημαίνει ότι όπως ο εκμεταλλευτής ενός γερανού δεν «κάνει Logistics», άλλο τόσο δεν «κάνει Logistics» και ο αποθηκευτής, έστω και αν κάνει χρήση του Η/Υ, ή του διαδικτύου. Το σημαντικό είναι να εντοπιστεί σε ποιόν παρέχεται η υπηρεσία της αποθηκευτικής επιχείρησης:

α) αν παρέχεται στον κύριο του εμπορεύματος τότε η εργασία είναι μια δράση εντός χρόνου διενεργείας της μεταφοράς, σε ότι αφορά στην παραλαβή και στην αποστολή των εμπορευμάτων και το κόστος της χρεώνεται στην ΕΒΕ - κύριο του εμπορεύματος.

β) Ίσως όμως να παρέχεται στον κύριο του εμπορεύματος και η υπηρεσία εναπόθεσης, ή φύλαξης, προτιθέμενης αξίας και προστασίας των ειδών εντός της αποθήκης. Τότε πλέον ισχύουν επιπλέον και άλλες ειδικότερες συμβάσεις μεταξύ της ΕΒΕ και της αποθηκευτικής επιχείρησης, οι οποίες εκτελούνται και εκτός χρόνου διενεργείας της μεταφοράς. Πχ ανασυσκευασία, διαλογή, απογραφή, ταξινόμηση, φύλαξη, κλπ.

γ) αν παρέχεται σε τρίτο, ως πχ σε μια ΜΕ, ή ΔΕ, τότε πλέον πρόκειται για μία δράση της διακίνησης του εμπορεύματος. Το κόστος σε αυτήν την περίπτωση επιβαρύνει την ΜΕ, ή την ΔΕ, που έδωσε την εντολή για την εκτέλεση της εργασίας, πχ της φόρτωσης.

Για τα παραπάνω θέματα θα επανέλθουμε λόγω της σπουδαιότητας και στα επόμενα.

Διευκρίνιση 3^η: της έννοιας «εφοδιαστική αλυσίδα» και «εφοδιαστική διαχείριση»

Επιπλέον και για το τελωνείο και γενικά τις φορολογικές αρχές, «διαχείριση» σημαίνει την τήρηση λογιστηρίου. Στο άρθρο 14θ του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα αναφέρεται επί λέξει:

«Για να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να αποφανθούν ότι ο αιτών διαθέτει ικανοποιητικό σύστημα διαχείρισης εμπορικών και, κατά περίπτωση μεταφορικών καταχωρήσεων, ...ο αιτών πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) να διατηρεί σύστημα λογιστικής σύμφωνα με τις γενικά αποδεκτές αρχές της λογιστικής,

β) να επιτρέπει στην τελωνειακή αρχή την φυσική ή ηλεκτρονική πρόσβαση στις τελωνειακές και, κατά περίπτωση, στις μεταφορικές καταχωρήσεις,

γ) να διαθέτει σύστημα *εφοδιαστικής διαχείρισης** που επιτρέπει την διάκριση των κοινοτικών και μη κοινοτικών εμπορευμάτων. **(ορθό είναι λογιστικό σύστημα. Η μετάφραση είναι λάθος. Βλέπε αλλαχού πλήθος από σχόλια.)*

δ) να διαθέτει διοικητική οργάνωση ανάλογα με το είδος και το μέγεθος της επιχείρησης κατάλληλη για την διαχείριση της διακίνησης των εμπορευμάτων καθώς και εσωτερικούς ελέγχους με τους οποίους μπορούν να ανιχνεύονται οι τυχόν παράνομες, ή παράτυπες συναλλαγές.» κλπ...

Στο παραπάνω σημείο γ η ΕΕ δεν αναφέρει επίσημα την έννοια «εφοδιαστική διαχείριση», αλλά **λογιστικό σύστημα**. Η έννοια αυτή με βάση τα προηγούμενα, **δεν** έχει σχέση με την έννοια «εφοδιαστική αλυσίδα» διότι:

Α) Η **εφοδιαστική διαχείριση** ή **ορθά λογιστικό σύστημα**, είναι μια αυστηρά λογιστική έννοια των μεταφορικών καταχωρήσεων. Εδώ πρόκειται πιο συγκεκριμένα για την εντολή του τελωνείου προς τον Διαχειριστή Μεταφοράς, να τηρεί στο λογιστήριο διαφορετικούς κωδικούς είδους και κίνησης για τα αγαθά που είναι ελεύθερα τελωνείου, από τα αγαθά που διακινούνται κάτω από ένα τελωνειακό καθεστώς. Κατά τα λοιπά ισχύουν οι αρχές και οι μέθοδοι της λογιστικής.

Είναι αυτονόητο ότι ο κοινοτικός τελωνειακός κώδικας με τον όρο μεταφορικές καταχωρήσεις, εννοεί τις καταχωρήσεις με βάση τα Coli, ή κόλα, δηλαδή την συσκευασία μεταφοράς, και όχι βέβαια το είδος, την αξία, το καθεστώς ΦΠΑ, κλπ. Τα στοιχεία δηλαδή που είναι απαραίτητα για την λογιστική αποθήκης της ΕΒΕ, δεν καταχωρούνται ούτε δηλώνονται στα έγγραφα μεταφοράς. Το τελωνείο ή η Δ.Ο.Υ. έχει όμως πλήρη εικόνα για το μεταφερόμενο είδος, την αξία, τον πωλητή, τον αγοραστή, κλπ, διότι τα έγγραφα μεταφοράς συνοδεύονται κατά κανόνα από το τιμολόγιο πώλησης, ή το δελτίο αποστολής.

Επισημαίνουμε ότι το τελωνείο δεν έχει συναλλαγή με την ΕΒΕ για τα μεταφερόμενα εμπορεύματα κατά την διάρκεια της μεταφοράς, παρά μόνο με τον Διαχειριστή μεταφοράς και την ΜΕ. Η ΕΒΕ αποκτά τον έλεγχο των εμπορευμάτων μετά την κατάθεση του δηλωτικού στο τελωνείο αφίξεως. Εκεί

καταθέτει ο Μεταφορέας το δηλωτικό και εκχωρεί τα εμπορεύματα στην διαταγή του αγοραστή. (βλέπε και αλλαχού.)

Β) Η **εφοδιαστική αλυσίδα** για τις φορολογικές αρχές είναι κατά τα γνωστά θεωρητική και τεχνική έννοια χωρίς σημασία, από την στιγμή που λειτουργεί κατά την κρίση και την οργάνωση της κάθε ΕΒΕ χωριστά. Για τον λόγο αυτό έχει την επιλογή η ΕΒΕ να δίνει στον τρόπο εργασίας της ότι όνομα επιλέξει. Πολύ περισσότερο καθίσταται επουσιώδης η έννοια εφοδιαστική αλυσίδα, όταν αυτοί που την χρησιμοποιούν εντάσσουν το σύνολο των ΕΒΕ και της οικονομίας γενικότερα.

Στην ελεύθερη οικονομία λειτουργούν οι ΕΒΕ ανταγωνιστικά. Αυτό σημαίνει ότι η κάθε ΕΒΕ έχει την δική της οργάνωση για τις προμήθειες, ή την μεταφορά των προϊόντων της. Στο παραπάνω σημείο (δ) του άρθρου 14θ του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα φαίνεται ο έντονος προβληματισμός των φορολογικών αρχών σχετικά με την τήρηση λογιστηρίου με βάση τις αρχές της λογιστικής. Για τον λόγο αυτό υποχρεώνονται οι ΕΒΕ να τηρούν μεταξύ άλλων και λογιστήριο μεταφοράς, για να είναι λογιστικά επαρκής η λειτουργία των επιχειρήσεων και ομοιόμορφος και εύκολος ο φορολογικός έλεγχος.

Αυτά σημαίνουν ότι η εφοδιαστική αλυσίδα είναι μακροοικονομική έννοια και φορολογικά ανεπαρκής λειτουργία, γιατί δεν συνάγεται από αυτήν η κάθε αυτοτελής δράση, για να καταχωρηθεί λογιστικά. Αν όμως μια ΕΒΕ επιλέγει να ονομάζει εφοδιαστική αλυσίδα την οργάνωση της διάθεσης των δικών της μόνο προϊόντων και των εμπορευμάτων στην αγορά, σημαίνει ότι είναι οργανωμένη ορθολογικά με αλληλουχία αυτοτελών δράσεων. Θα πρέπει τότε να την εντάξει υποχρεωτικά μέσα στις θεσμοθετημένες ρυθμίσεις της λειτουργίας της **εφοδιαστικής διαχείρισης**. Οι κανόνες των ρυθμίσεων αυτών ορίζονται από τις φορολογικές αρχές και διακρίνονται:

Α) Στις συμβάσεις έργου και πώλησης που προκαλούν τα λογιστικά γεγονότα μεταφοράς αξιών και φορτίων.

Β) στην λογιστική της μεταφοράς που περιλαμβάνει πέραν της γενικής λογιστικής και τις μεταφορικές καταχωρήσεις.

Μεταφορικές καταχωρήσεις καλούνται οι εγγραφές που απεικονίζουν την κυκλοφορία των μέσων μεταφοράς εντός των μεταφορικών αξόνων, και περιγράφουν τα φορτία που μεταφέρονται με αυτά κάτω από ένα τελωνειακό καθεστώς. Κατ' επέκταση όμως και κάθε άλλη φορολογική ή οργανωτική καταχώρηση που διενεργεί η ΜΕ, ή η ΔΕ που διαχειρίζεται τα προϊόντα μιας ΕΒΕ. (βλέπε και δήλωση ENS σελίδες 195, και 371)

Η διαβάθμιση της μεταφοράς στην πράξη των Η/Υ

Η αναφερθείσα παραπάνω επίδραση των ΗΥ στην λειτουργία των επιχειρήσεων παραπέμπει αυτόματα και στην οργανωτική διαβάθμιση των λειτουργιών της μεταφοράς αξιών και φορτίων. Τονίζουμε ευθύς εξαρχής ότι

η οργάνωση και ο προγραμματισμός για την διακίνηση και διανομή των προϊόντων ανάγεται στις αρχές του επιχειρησιακού λογισμού. Η μεταφορά ανάλογα με τις διεξοδικές λύσεις που προτείνει στην ΕΒΕ – πελάτη, επηρεάζει αναλόγως και τις επιχειρηματικές αποφάσεις για την προώθηση των προϊόντων στην αγορά. Οι τελικές επιλογές είναι επομένως μία καθαρά εσωτερική υπόθεση της κάθε ΕΒΕ, η οποία είναι στελεχωμένη με ικανούς τεχνοκράτες, για να λαμβάνει τις ορθές αποφάσεις.

Για την τάξη κατηγοριοποιούμε την διαβάθμιση των συμβάσεων για την προώθηση της παραγωγής στην αγορά. Πρόκειται για την συνεργασία των προσώπων που συμμετέχουν στην αγορά της μεταφοράς για την διακίνηση των εμπορευμάτων. **Στην αναφορά μας δίνουμε τους διαχρονικά ισχύοντες πρακτικούς ελληνικούς όρους:**

α) **διευθέτηση, ταξινόμηση, στοίβασμα, απογραφή, προετοιμασία αποστολής κλπ.** δηλαδή η χειρονακτική, ή μηχανική, ή αυτοματοποιημένη παρέμβαση σε ένα προϊόν, εντός ενός χώρου διαχείρισεως, παραδόσεως, ή παραλαβής εμπορευμάτων. Εδώ ανήκει και η πώληση με εντολή του αγοραστή, να κρατηθεί το εμπόρευμα στον χώρο που βρίσκεται. Οποιαδήποτε παρέμβαση στα αγαθά εντός ενός χώρου απόθεσης, ή φύλαξης, κλπ, προκαλεί μια οργανωτική, ή υποχρεώνει σε μία φορολογική εγγραφή. Παραθέτουμε ενδεικτικά τους συνήθεις κωδικούς κίνησης για τις παρεμβάσεις στα είδη εντός της αποθήκης:

- α1) εισαγωγή είδους στην αποθήκη,
- α2) εξαγωγή από την αποθήκη λόγω πώλησης,
- α3) προσωρινή εισαγωγή είδους λόγω επικείμενης μεταφορτώσεως,
- α4) επιστροφή είδους στην αποθήκη,
- α5) διαλογή είδους ως ελαττωματικό, κλπ.

β) **μετακόμιση** δηλαδή τεχνική αλλαγή του τόπου ενός πράγματος, που δεν αποτελεί αντικείμενο σύμβασης πώλησης, πχ μεταφορά προσωπικών ειδών, ή ειδών οικοσκευής, ή υλικών συσκευασίας μιας ΜΕ, ή ΔΕ, ή τέλος μεταφορά με ΦΙΧ. Θυμίζουμε ότι στην μεταφορά με ΦΙΧ η σύμβαση πώλησης συνάπτεται στον τόπο παράδοσης που όρισε ο αγοραστής. Θυμίζουμε επίσης, ότι σε όλη την διάρκεια της μετακόμισης με ΦΙΧ το προϊόν έχει ως κύριο τον πωλητή. Αντίστοιχα έχει σαν κύριο τον αγοραστή, αν το εμπόρευμα αγοράστηκε «από αποθήκη». Στην περίπτωση αυτή το ΦΙΧ που παραλαμβάνει το εμπόρευμα, είναι του αγοραστή.

γ) **μεταφορά**, δηλαδή αλλαγή της θέσης ενός εμπορεύματος από μια ΜΕ, από ένα τόπο προς ένα προορισμό, χωρίς την διέλευση, ή την απόθεση του φορτίου από χώρο της ΜΕ, ή της ΔΕ. Λόγω αδυναμίας επικοινωνίας των ΗΥ μεταξύ τους η μεταφορά αυτή διενεργείται χωρίς την παροχή ενδιάμεσων πληροφοριών, ή εκτέλεση αυτοτελών δράσεων, οι οποίες θα υποχρέωναν στην διενέργεια οργανωτικής ή λογιστικής εγγραφής. Οι δράσεις αυτές εκτελούνται υποχρεωτικά με ταυτόχρονη εφαρμογή των φορολογικών, των

τεχνικών, κλπ ρυθμίσεων, που αφορούν στον καθένα χωριστά, από τους συμμετέχοντες σε αυτήν. (παράβαλε για την εναπόθεση σελ. 411.)

δ) **μεταφορά με λογιστική**, δηλαδή μεταφορά με αλλαγή του τόπου, ή του κυρίου ενός προϊόντος ή εμπορεύματος, με τήρηση επιπλέον και λογιστηρίου μεταφοράς, με ταυτόχρονη δηλαδή ανταλλαγή πληροφοριών και καταχώρηση λογιστικών εγγραφών, μεταξύ της ΜΕ, της ΔΕ και της ΕΒΕ – πελάτη. Το λογιστήριο αυτό τηρείται μεταξύ άλλων και για την παρακολούθηση των μεταβολών που υφίσταται το εμπόρευμα, ή το προϊόν, τα οποία προκαλούν μεταξύ άλλων και λογιστικά γεγονότα αποθήκης, ή και μεταφοράς αξιών και φορτίων. Τα γεγονότα αυτά αφορούν σε όλους τους εμπλεκόμενους, και προκαλούνται κατά την διάρκεια του χρόνου που εκτελείται η συγκεκριμένη σύμβαση πώλησης ή έργου. Πρόκειται δηλαδή για διενέργεια μεταφοράς που εκτελείται αθροιστικά από περισσότερες **αυτοτελείς δράσεις** των εμπλεκόμενων, οι οποίες προκαλούν τα λογιστικά γεγονότα.

ε) **μεταφορά με λογισμό**, δηλαδή την μεταφορά με λογιστική ενός εμπορεύματος, η οποία είχε ενταχθεί εξ αρχής στον ευρύτερο σχεδιασμό και τον προγραμματισμό της ΕΒΕ, για την προμήθεια των πρώτων υλών, την παραγωγή, την αποθήκευση και την διάθεση του συγκεκριμένου είδους στην κατανάλωση. Η διαφορά από την μεταφορά με λογιστική συνίσταται στο ότι στην μεταφορά με λογισμό συνάπτονται επιπλέον και πολυμερείς συμβάσεις, για την ενδιάμεση διακίνηση του προϊόντος ή του εμπορεύματος κατά την διάρκεια της μεταφοράς, μεταξύ περισσότερων εμπλεκόμενων. (Ο ορισμός της διακίνησης και της μεταφοράς αναφέρεται στις σελίδες 213, και 214.)

Αυτό σημαίνει ότι ο λογισμός σε αυτήν την περίπτωση είναι διεπιχειρησιακός, γιατί πρόκειται για τον ταυτόχρονο συλλογικό και μεθοδευμένο σχεδιασμό περισσότερων των δύο επιχειρήσεων. Ως είναι αυτονόητο η μεταφορά αυτή διενεργείται υποχρεωτικά με αλληλουχία δράσεων από όλους του συμμετέχοντες, οι οποίοι συνάπτουν μεταξύ τους διαφόρων ειδών συμβάσεις. Αυτό σημαίνει ότι η ανάληψη μιας εντολής, ή συμβάσεως από ένα εμπλεκόμενο είναι ενδεχόμενο να εκτελείται αυτοτελώς, ενδεχόμενα όμως όχι! (Για την αυτοτέλεια βλέπε στην «ροή» σελ. 336 και επόμενες.) Ο προγραμματισμός είναι κοινός και οι αποφάσεις συνοδεύονται από εντολές και χρονοδιαγράμματα προς την κάθε πλευρά, που οφείλει να αναλάβει και να εκτελέσει ένα συγκεκριμένο επί μέρους έργο. Η προσθήκη τρίτων για την ολοκλήρωση του επί μέρους έργου που έχει αναλάβει έκαστος των εμπλεκόμενων στην μεταφορά με λογισμό, κρίνεται χωριστά για την κάθε περίπτωση συμμετοχής.

Διευκρινίζουμε ειδικότερα τις δύο λέξεις στον όρο « **ΜΕΤΑΦΟΡΑ** » με « **ΛΟΓΙΣΜΟ** » »:

A) Σε ότι αφορά στον όρο «μεταφορά»

Σε ότι αφορά στην έννοια **«μεταφορά»**, την αναλύουμε και την προσεγγίζουμε πολύπλευρα και σε βάθος. Ειδικά για την χερσαία μεταφορά που επικεντρώνουμε την ανάλυση μας στο παρόν, δεν υπάρχει έστω και μία λειτουργία της, που να παραλείψαμε την αναφορά και την επιστημονική ανάλυση της, όπως αυτή θεσμοθετείται από την πολιτεία και εφαρμόζεται στην πράξη από τις επιχειρήσεις. Η ίδια η ΕΕ όρισε την έννοια του διαχειριστή μεταφοράς, με την οποία θα ασχοληθήκαμε στα προηγούμενα, στην **σελίδα 347 και επόμενες**.

Από την εμπάθυνση της έννοιας της μεταφοράς, καθώς επίσης και τους ΚΑΔ που προαναφέραμε κατέστη σαφές, ότι για την διενέργεια της μεταφοράς προσφέρεται ένα πλήθος από υποστηρικτικές προς την μεταφορά υπηρεσίες. Οι υπηρεσίες αυτές συνιστούν κατά κανόνα αντικείμενα συμβάσεων έργου. Με βάση τις αρχές του επιχειρησιακού λογισμού, και τις φορολογικές ρυθμίσεις, υποχρεούνται όσοι διαχειρίζονται τα εμπορεύματα και συμμετέχουν στην μεταφορά να τηρούν λογιστήριο. Στο λογιστικό σχέδιο οφείλουν να αναπτύσσουν και λογαριασμούς, στους οποίους να καταχωρούνται τα λογιστικά γεγονότα της διαχείρισης των εμπορευμάτων, που απορρέουν από τις συμβάσεις και τις συναλλαγές τους. Ενδεικτικά παραδείγματα:

- α) **σύμβαση** πώλησης είναι η συμφωνία για την πώληση 500 κιλών ζυμαρικών.
 - β) **Συναλλαγή** είναι η είσπραξη της αξίας του εκδοθέντος τιμολογίου πώλησης.
 - γ) **Σύμβαση** έργου με ένα μεταφορέα είναι η συμφωνία μεταφοράς των ζυμαρικών.
 - δ) **Συναλλαγή** είναι η εξόφληση της φορτωτικής του μεταφορέα.
- και οι τέσσερις παραπάνω δράσεις προκαλούν μεταξύ πολλών άλλων, τα λογιστικά γεγονότα της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων.

B) Σε ότι αφορά στον όρο «λογισμό»

Σε ότι αφορά στην έννοια **«λογισμό»** δεν αναφέρεται σε μια μεμονωμένη σύμβαση, αλλά στον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό ενός οργανωτικού πακέτου, που εκτείνεται πχ σε συμβάσεις με παραγωγούς πρώτων υλών, επιχειρήσεων παραγωγής υλικών συσκευασίας, επιχειρήσεων που εκτελούν εργασία με το κομμάτι σε προϊόντα, παραγωγικές μονάδες, ΜΕ, ΔΕ αποθηκευτές, κλπ.

Κύριο χαρακτηριστικό όλων αυτών είναι, ότι όλες οι συμβάσεις που συνάπτονται έχουν μια επιχείρηση σαν τελικό εντολέα, η οποία διακινεί μεγάλη ποικιλία προϊόντων κυρίως καταναλωτικών, ως και κάθε είδους πρώτες ύλες, ή εξοπλισμούς. Μια ειδική κατηγορία επιχειρήσεων που εμπλέκονται στην μεταφορά με λογισμό αναφέρεται και σε επιχειρήσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης, ή και άλλων μορφών χρηματοδότησης.

Τα εμπλεκόμενα πρόσωπα σε αυτήν την συλλογική διαδικασία και δράσεις εντός της αγοράς της μεταφοράς, ενεργούν κατά κανόνα ως αντιπρόσωποι για λογαριασμό της μεγάλης ΕΒΕ - εντολέα, ή των επιχειρήσεων χρηματοδοτήσεων:

α) Στα έγγραφα της μεταφοράς φορτίων εμφανίζονται σαν εξαγωγείς, αποστολείς, εντολείς, παραλήπτες, εκτελωνιστές, ναυτικοί πράκτορες, διαμεταφορείς, κλπ.

β) Σε ότι αφορά στην μεταφορά αξιών εμφανίζονται στα τιμολόγια πώλησης σαν πωλητές, αγοραστές, αντιπρόσωποι, φορολογικοί εκπρόσωποι, κλπ.

Άλλα από αυτά τα προϊόντα τα παράγει ή ίδια ΕΒΕ, άλλα τα προμηθεύεται από τρίτους, τα οποία στην συνέχεια συγκεντρώνει σε κέντρα αναδιανομής. Εκεί ενδεχόμενα προστίθεται στα είδη αυτά και μια επιπλέον εργασία, πριν οδηγηθούν στα καταστήματα πωλήσεως, ή στον χώρο που όρισε ο αγοραστής. Γίνεται αντιληπτό ότι εδώ πρόκειται πλέον για ένα οργανωτικό οργανισμό, τον οποίο σχεδιάζουν κορυφαία στελέχη της επιχείρησης αυτής.

Μεταξύ αυτών δεν θα πάσουμε να το δηλώνουμε ότι κυρίαρχη θέση κατέχει ο Διαχειριστής Μεταφοράς και ο Λογιστής! Ένας λογιστής σε συνεργασία με ένα διαχειριστή μεταφοράς, συγκεντρώνουν την γνώση και την πείρα να διαχειριστούν τις εντολές της διοικήσεως για την εκτέλεση της μεταφοράς με λογισμό. Με την βοήθεια των ΗΥ και του διαδικτύου, γίνεται εφικτός, από την έδρα, ή την Γεν. Διεύθυνση της πολυεθνικής ΕΒΕ, ο σχεδιασμός και η επίβλεψη του συνόλου του πολυδαίδαλου έργου της μεταφοράς με λογισμό.

Στον σχεδιασμό αυτό της ηγεσίας της ΕΒΕ, ή στις διαπραγματεύσεις μεταξύ των επιχειρήσεων δεν συμμετέχει βέβαια ένας τεχνικός, ή ο αποθηκάριος, ή ο χειριστής ενός οποιουδήποτε τερματικού στο πρόγραμμα του ΗΥ, ή έστω και ο προγραμματιστής του Η/Υ! Ο τελευταίος ίσως θα κληθεί να προσαρμόσει τον ΗΥ, σε τρόπο ώστε να λειτουργήσει το πρόγραμμα, καλύπτοντας μία νέα οργανωτική ανάγκη, ή ίσως ενδεχόμενα μια νέα φορολογική υποχρέωση, πχ:

- α) την εισαγωγή ενός νέου κωδικού κίνησης,
- β) την έκδοση τιμολογίου πώλησης άνευ ΦΠΑ, λόγω του ότι πρόκειται για νέα εξαγωγή, με πελάτη τον κάτοικο τρίτης χώρας,
- γ) ή ίσως να ανοίξει ένα νέο αποθηκευτικό χώρο,
- δ) ή να εισάγει ένα νέο είδος,
- ε) ή να εκδίδεται αποσπασματική απογραφή ενός μόνο είδους, ή
- στ) να ορίσει να εκδίδεται πίνακας με τα είδη που έχουν παραμείνει στην αποθήκη πλέον προβλεπόμενου συγκεκριμένου χρόνου,
- ζ) να εκδίδονται και να εκτυπώνονται τα έγγραφα μεταφοράς μετά την καταχώρηση μιας εγγραφής αναλήψεως κάποιας παρτίδας από την αποθήκη, κλπ.

Στον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό της μεταφοράς με λογισμό εντάσσονται τόσο η μεταφορά των αξιών, όσο όμως και η μεταφορά των

φορτίων. Μία μεγάλη επιχείρηση, πχ που διακινεί μεγάλες ποσότητες αγαθών, οργανώνει την παραγωγή και την διάθεση των προϊόντων της στην αγορά, με συλλογική συμμετοχή στις αποφάσεις όλων των επιφανών στελεχών της. Ο συνολικός σχεδιασμός και ο προγραμματισμός στηρίζεται στις αρχές του επιχειρησιακού λογισμού, και της οικονομικής ανάλυσης. Η ΕΒΕ με βάση τις αρχές αυτές, τις πληροφορίες από την αγορά και την πείρα της:

- α) γνωρίζει ποια προϊόντα και από ποιον θα τα προμηθευτεί έτοιμα,
- β) γνωρίζει ποια προϊόντα και σε ποια παραγωγική μονάδα θα τα παράγει,
- γ) από πού θα προμηθευτεί τις πρώτες ύλες και σε ποια παραγωγική μονάδα ενός τρίτου θα τις διαθέσει για την παραγωγή της προβλεπόμενης ποσότητας,
- δ) που, πότε και πως θα περισυλλέξει τα προϊόντα και που θα τα αποθέσει,
- ε) Πώς, που και πότε θα διαθέσει τα προϊόντα στην κατανάλωση.

Η Επιχείρηση αυτή έχει σχεδιάσει δηλαδή έγκαιρα και γνωρίζει ήδη πριν την έναρξη της βιομηχανοποίησης, ή της διοχέτευσης εμπορευμάτων στην αγορά:

- 1) τις ποσότητες που θα διακινηθούν, δηλαδή τα είδη, τα βάρη τις διαστάσεις,
- 2) τους τόπους που θα κατανεμηθεί η παραγωγή και τους χρόνους της διάθεσης της κάθε παρτίδας στον προορισμό που έχει προγραμματιστεί,
- 3) έχει συμβληθεί έγκαιρα για να οργανώσει τις μεταφορές των προϊόντων που θα διακινήσει. (παράβαλλε την ευθυγράμμιση κομίστρου)
- 4) έχει επιμεληθεί της εκδόσεως όλων των εγγράφων και πιστοποιητικών, για την σύννομη διακίνηση του κάθε είδους, κλπ.

Οι συμφωνίες για την ανάθεση της μεταφοράς συνάπτονται πολύ πριν οι επί μέρους παρτίδες η το προϊόν είναι έτοιμο για την αποστολή του. Επιπλέον δεν έχουν σαν αντικείμενο την αποστολή μιας μεμονωμένης παρτίδας, αλλά συνολικά το πακέτο του μεγάλου ή και μαζικού μεταφορικού έργου του συγκεκριμένου επιχειρησιακού σχεδίου της μεγάλης ΕΒΕ. Σε αντίθετη περίπτωση θα υπάρχει απόκλιση από τον αρχικό σχεδιασμό και τον προγραμματισμό, επομένως καθυστερήσεις, δυσλειτουργία και αθέτηση υποσχέσεων:

- α) της μεγάλης επιχείρησης έναντι των πελατών της,
- β) της ΜΕ προς την ΕΒΕ εντολέα - πελάτη της.
- γ) των διαφόρων λοιπών εμπλεκόμενων με τους εντολείς τους.

Με αυτό το δεδομένο, δεν μένει παρά να αναπτυχθούν και μέθοδοι σχεδιασμού της συνολικής λειτουργίας της ΕΒΕ. Μέσα σε αυτές τις δράσεις περιλαμβάνεται η οργάνωση της αποθήκης, και η λειτουργία των προμηθειών, ή της διάθεσης της παραγωγής στην αγορά, που υλοποιούνται μεταξύ άλλων και με την μεταφορά των αξιών και των φορτίων. Σε αυτές τις πολυμερείς συμβάσεις της μεταφοράς με λογισμό δεν έχουν θέση η θεωρία και οι επιχειρήσεις περιορισμένων δυνατοτήτων.

Στις διαπραγματεύσεις για την σύναψη των σχετικών συμβάσεων, σε ότι αφορά στις ΜΕ και τις ΔΕ, δύνανται να συμμετάσχουν ως γνωστόν:

- α) οι διεθνώς άριστα οργανωμένες,
- β) οι στελεχωμένες από ικανούς και εξειδικευμένους τεχνοκράτες,

- γ) οι έχουσες οικονομική επιφάνεια και γνωρίζουν σε βάθος την αγορά του χρήματος,
- δ) οι έχουσες διεθνή πείρα στην διακίνηση των εμπορευμάτων,
- ε) οι κατέχουσες την αγορά της προσφοράς και ζήτησης των μέσων μεταφοράς,
- στ) οι κατέχουσες τις διεθνείς συμβάσεις για την κυκλοφορία των μέσων μεταφοράς, και ζ) οι κατέχουσες τις τελωνειακές, τις αγορανομικές και τις φορολογικές ρυθμίσεις για την διακίνηση των εμπορευμάτων και των πρώτων υλών.

Παράδειγμα μεταφοράς με λογισμό από το παρελθόν

Όταν η ΔΕΗ κατασκεύαζε το εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος στην θέση

Καρδιά στην Πτολεμαΐδα το έργο είχε αναλάβει μια γαλλική εταιρεία. Με τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την επίβλεψη αυτής της εταιρείας παραγγέλλονταν σε διάφορους προμηθευτές η κατασκευή των διαφόρων μερών του έργου. Ταυτόχρονα ενημερωνόταν η ΔΕ, η οποία παρακολουθούσε την πρόοδο των κατασκευών και την ετοιμότητα για την αποστολή. Τα μέρη αυτά μεταφέρονταν στην συνέχεια από τους παραγωγούς σε άλλα εργοστάσια, για να προστεθούν σε αυτά άλλα εξαρτήματα ή και εργασία. Όταν τελικά το κάθε μέρος της κατασκευής ήταν έτοιμο έπαιρνε τον δρόμο για την Πτολεμαΐδα. Ενδεχόμενα να διερχόταν πρωτύτερα από μια αποθήκη για να ομαδοποιηθεί με άλλες παρτίδες, για να αποτελέσει μαζί με αυτές ένα πλήρες φορτίο για ένα βαγόνι, ή ένα ΦΔΧ.

Στην Πτολεμαΐδα, ή από τα κεντρικά γραφεία της ΔΕΗ στην Αθήνα εκτελούντο:

- α) τραπεζικές συναλλαγές για την πληρωμή της αξίας των αγορών, εκτέλεση τελωνειακών εργασιών, εκπλήρωση συναλλαγματικών υποχρεώσεων, κλπ.
- β) η συναρμολόγηση των μερών για την κατασκευή του εργοστασίου, και
- γ) ανοιγόταν ο δρόμος για την εκκαθάριση λογαριασμών των συμβάσεων έργου με τις ΜΕ, για την κάθε επί μέρους μεταφορά.
- δ) και η εκκαθάριση των λογαριασμών με την ΔΕ, που είχε αναλάβει το συνολικό πακέτο.

Επρόκειτο για μεταφορά με λογισμό εκείνης της εποχής, γιατί η μεταφορά των αξιών και των φορτίων έπρεπε να σχεδιαστεί συλλογικά και να οργανωθεί άριστα. Σε διαφορετική περίπτωση ενδεχόμενα:

- α) Ορισμένα μέρη για την κατασκευή του εργοστασίου ίσως δεν θα παραδίδονταν από τους προμηθευτές λόγω μη πληρωμής, από ασυνεννοησία, της αξίας τους.
- β) άλλα μέρη ίσως να κατέληγαν, από λάθη της επίβλεψης της μεταφοράς, σε άλλους προορισμούς.
- γ) Άλλα πάλι ίσως να έμεναν ξεχασμένα στα εργοστάσια που παραγγέλθηκαν και κατασκευάστηκαν.

δ) άλλα μέρη ίσως παραγγέλθηκαν δύο φορές, ή πληρώθηκαν οι αξίες, ή τα μεταφορικά τους διπλά, κλπ.

Όλα λειτούργησαν όμως βάσει του κοινού σχεδίου και του προγραμματισμού, γιατί η συνεργασία των στελεχών της ΔΕΗ, της γαλλικής κατασκευάστριας εταιρείας, των προμηθευτών, των λοιπών εμπλεκομένων, ως και της Διαμεταφορικής Επιχείρησης ήταν στενότερη και λειτουργική. Το βέβαιο είναι ότι τα στελέχη των επιχειρήσεων εκείνης της εποχής που συμμετείχαν στις συσκέψεις για την οργάνωση ενός πακέτου για μια μεταφορά με λογισμό που προαναφέραμε, θα αυτοαποκαλούνταν: πχ «Διευθυντής Οικ. Υπηρεσιών», ή «Διευθυντής σιδ/κων μεταφορών», «Διευθυντής Παραγωγής», κλπ.

Σημερινή εφαρμογή μεταφοράς με λογισμό

Η μόνη διαφορά για την εκτέλεση σήμερα ενός αντίστοιχου πακέτου είναι η επίδραση της εξέλιξης της τεχνολογίας και των ΗΥ, ως και του τρόπου διενεργίας των πωλήσεων και της επικοινωνίας μεταξύ των επιχειρήσεων μεταξύ τους. Στις διαπραγματεύσεις για την κατάρτιση συμβάσεων θα ληφθεί υπόψη το κείμενο των δεσμεύσεων και των υποχρεώσεων της κάθε πλευράς. Στο κείμενο αυτό είναι βέβαιο ότι δεν θα αναφέρεται η λέξη «Logistics», όπως προγενέστερα δεν αναγραφόταν στις αντίστοιχες συμβάσεις και η λέξη «TRANS».

Ίσως όμως κάποιος από τους συμμετέχοντες στις διαπραγματεύσεις για την κατάρτιση των συμβάσεων να δηλώνει: «Logistics Manager». Αυτό λίγο θα απασχολήσει τους λοιπούς συμμετέχοντες, γιατί κατά πάσα πιθανότητα θα τον θεωρήσουν σαν ένα προϊστάμενο ενός τμήματος του λογιστηρίου. Το βάρος σε αυτές τις συσκέψεις πέφτει στους όρους της σύμβασης, κατά πόσο δηλαδή είναι συμφέροντες για την εταιρεία τους. Επιπλέον αν είναι αρμοδίως εξουσιοδοτημένοι από την εταιρεία τους οι συμμετέχοντες στην σύσκεψη, για να υπογράψουν την υπό κατάρτιση σύμβαση.

Αυτά τα πακέτα συνεργασίας για την εκτέλεση του μεγάλου ή μαζικού μεταφορικού έργου εκτελούνται και στην εποχή μας καθημερινά. Η παραγωγικότητα στην λειτουργία των επί μέρους δράσεων στην αγορά της μεταφοράς στηρίζεται στην τεχνολογία και βέβαια στους ΗΥ. Οι υπολογιστές προγραμματίζονται ανάλογα με τις ανάγκες των επιχειρήσεων, για την διαβίβαση εντολών, την καταχώρηση των λογιστικών εγγραφών, και την ηλεκτρονική έκδοση των φορολογικών στοιχείων, καθώς και των λοιπών εγγράφων μεταφοράς. Οι ΗΥ καθιστούν με τον τρόπο αυτό την επικοινωνία μεταξύ των επιχειρήσεων εύκολη και την εσωτερική λειτουργία των επιχειρήσεων αποδοτική.

Για λόγους δεοντολογίας δεν επιθυμούμε να αναπτύξουμε ένα συγκεκριμένο σημερινό παράδειγμα μεταφοράς με λογισμό, ή να αναφέρουμε εταιρείες που τα προσφέρουν. Έμμεσα όμως δώσαμε μια ένδειξη περί τίνος πρόκειται:

α) αναφέροντας το υπερπαντοπωλείο με την διεθνή οργάνωση, στο παράρτημα του πρώτου μέρους που αφορούσε στην μεταφορά με ΦΙΧ, ή
β) αναφέροντας τα τεκταινόμενα στον Πειραιά για την οργάνωση του πακέτου του μεταφορικού έργου από την Κίνα προς την Κεντρική Ευρώπη μέσω του Πειραιά!

Αναπτύσσουμε όμως στην συνέχεια το περιβάλλον μέσα στο οποίο δρουν όλες οι επιχειρήσεις και τα πρόσωπα που συμμετέχουν στην μεταφορά με λογισμό. Με την ανάπτυξη αυτή επιβεβαιώνεται το εύρος των προσώπων που συμμετέχουν στην μεταφορά. Επιπλέον και την ανάγκη που επιβάλλει στον συμμετέχοντα, να εφαρμόζει πιστά τις αρχές του επιχειρησιακού λογισμού, για την ορθολογική εσωτερική λειτουργία, καθώς και την απρόσκοπτη διενέργεια των συναλλαγών της κάθε ΕΒΕ.

Το περιβάλλον λειτουργίας της μεταφοράς με λογισμό

Από τις μέχρι τώρα αναλύσεις διαπιστώνεται ότι για να λειτουργήσει συνολικά ένα σύγχρονο σύστημα αυτόματης και αδιάλειπτης διακίνησης των αγαθών, θα πρέπει πάνω από όλα να υπάρχει προγραμματισμός, τεχνική οργάνωση, έγκαιρη ενημέρωση και στενή συνεργασία όλων των συμμετεχόντων στην μεταφορά αξιών και φορτίων. Η **επικοινωνία μεταξύ των στελεχών γίνεται** τώρα πλέον μέσω του ΗΥ, έστω και αν οι θέσεις εργασίας απέχουν από λίγα μέτρα έως χιλιάδες χιλιόμετρα μεταξύ τους. Ο λόγος είναι ότι η κάθε επί μέρους δράση ενός στελέχους προετοιμάζει την εκτέλεση της αμέσως επόμενης δράσης άλλου στελέχους.

Αυτό σημαίνει ότι πρέπει η ενημέρωση των εμπλεκόμενων να γίνεται μέσω του ΗΥ, και να υπάρχει δυνατότητα άμεσης πρόσβασης σε αυτόν. Ο φυσικός χώρος που βρίσκεται ο αμέσως επόμενος εμπλεκόμενος, στην συγκεκριμένη φάση της μεταφοράς, είναι χωρίς σημασία την δεδομένη στιγμή, όπως επίσης και ποια είναι η επιχείρηση που εργάζεται. Οι εμπλεκόμενοι στην κάθε φάση της μεταφοράς προκύπτουν σταδιακά από την εξέλιξη των εκάστοτε συμβάσεων έργου και πώλησης που είναι σε ισχύ, οι οποίες έχουν καταρτιστεί και εκτελούνται βάσει σχεδιασμού και προγράμματος.

Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να προσδιορίσουμε πέραν του ΗΥ, μεταξύ άλλων και τον φυσικό χώρο, στον οποίο λειτουργεί στο σύνολο της η ροή φορτίων και η αγορά της μεταφοράς. Θα πρόκειται δηλαδή για σοβαρή παράληψη αν περιορίσουμε την μεταφορά στην παροχή του μεταφορέα και μόνο! Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η μεταφορά διενεργείται σε όποιον χώρο βρίσκονται ή διακινούνται εμπορεύματα, ή προϊόντα. Ο χώρος αυτός πρέπει να διακριθεί με βάση την δική μας πρόταση σε τέσσερις κυρίως ενότητες:

1) Τον χώρο ή άλλως το **περιβάλλον της μεταφοράς αξιών**, ήτοι τα γραφεία των ΜΕ, των ΔΕ, των παρεχόντων υποστηρικτικές υπηρεσίες μεταφοράς, των ΕΒΕ - πελατών τους, των τραπεζών, των τελωνείων, των Δ.Ο.Υ., το TAXIS κλπ.

2) Τον χώρο της **υποδομής της μεταφοράς**, ήτοι τον χώρο που κινούνται τα μεταφορικά μέσα, δηλαδή τα εμπορευματικά κέντρα, τους αυτοκινητοδρόμους, τους σιδηροδρόμους, τα λιμάνια, τους χώρους στάθμευσης, τους τερματικούς σταθμούς ΣΜ, τους σταθμούς διαλογής, τους χώρους παραδόσεως, η παραλαβής των φορτίων, κλπ. Παράβαλλε στην σελίδα 404 τον ΚΑΔ 52.24.19.04 «Υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και στοίβασης φορτίων σε εγκαταστάσεις τερματικών σταθμών κάθε μέσου μεταφοράς.»

3) Τον χώρο που **στοιβάζονται και φυλάσσονται τα έτοιμα προϊόντα**. Αυτοί οι χώροι καλούνται στην πράξη **παραγωγικές μονάδες**. Ειδικότερα καλείται «**βιομηχανική αποθήκη**» (ΒΑ), ο χώρος εντός των παραγωγικών μονάδων, ή ο αποκεντρωμένος χώρος των παραγωγικών μονάδων, στον οποίο στοιβάζονται και ταξινομούνται τα παραχθέντα προϊόντα. Η ΒΑ λειτουργεί πάντα εντός της χώρας, με τον ίδιο ΑΦΜ της μονάδας παραγωγής, γιατί πρόκειται για την ίδια επιχείρηση. Στην Δ.Ο.Υ. δηλώνεται ως αποθηκευτικός χώρος και στο εγκεκριμένο από την Δ.Ο.Υ. πρόγραμμα ΗΥ, ανοίγεται ο αντίστοιχος λογαριασμός αποθηκευτικού χώρου.

4) Σε αντιδιαστολή των ΒΑ έχουμε την επιλογή να καλούμε **«εμπορικές αποθήκες» (ΕΑ)** όλους τους άλλους χώρους που διακινούνται η αποτίθενται τα **προϊόντα** των ΕΒΕ, μακράν των παραγωγικών μονάδων και εκτός των ΒΑ. Για κάθε ΕΑ εντός της ίδιας χώρας ανοίγει υποχρεωτικά η ΕΒΕ στον ΗΥ και ένα νέο αποθηκευτικό χώρο.

Στις ΕΑ που λειτουργεί μία μεγάλη ΕΒΕ σε άλλα κράτη δεν ανοίγει αποθηκευτικό χώρο στον ΗΥ του δικού της λογιστηρίου. Αυτό διότι λειτουργεί η κάθε ΕΑ υποχρεωτικά με άλλον ΑΦΜ και τις φορολογικές υποχρεώσεις του κράτους αυτού. **Στην περίπτωση αυτή αρχίζει κατά τα γνωστά και η μεταφορά με λογισμό!**

Στην μεταφορά με λογισμό έχει την δυνατότητα η μεγάλη ΕΒΕ να επικοινωνεί με όλες τις επιχειρήσεις που συνεργάζεται, ανεξάρτητα τόπου εγκατάστασης, ή αν τις ελέγχει ή όχι. Μέσω διαδικτύου δίνει εντολές για αγορές, μεταφορά αξιών, ή φορτίων, συσκευασίες ειδών, επιλογή μέσων μεταφοράς, κλπ. **Αν η μεγάλη ΕΒΕ λειτουργεί και παραγωγικές μονάδες, τότε πλέον η διοίκηση για την διακρατική οργάνωση του όλου έργου, μπαίνει στα βαθιά της επιστήμης της οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων, του επιχειρησιακού και του βιομηχανικού λογισμού.**

Ύστερα από τα παραπάνω ως «**επιχειρησιακό λογισμό χερσαίας μεταφοράς**»: καλούμε την συγκέντρωση, την περιγραφή, την μελέτη και την ανάλυση των λειτουργιών και των παραγόντων που περιλαμβάνει το περιβάλλον δράσης όλων των εμπλεκομένων, για την εκτέλεση μιας μεταφοράς αξίας ή φορτίου. (βλέπε στην σελίδα 211 διάφορους παράγοντες.)

Η διαχείριση των ειδών που μετακομίζουν

Μεταφορά και Επιχειρησιακός ή Βιομηχανικός Λογισμός

Ως γνωστό ο επιχειρησιακός λογισμός έχει εφαρμογή σε όλες ανεξαιρέτως τις επιχειρήσεις και στα πρόσωπα που συμμετέχουν στην μεταφορά. Όσο όμως το μέγεθος της επιχείρησης μεγαλώνει, ή αναπτύσσεται διακρατικά, τόσο τα προβλήματα για την διοίκηση της επιχείρησης αυξάνονται. Τα προβλήματα καθίστανται επιπλέον πολύπλοκα ιδιαίτερα στις βιομηχανικές επιχειρήσεις.

Αντίστοιχα καλούμε «βιομηχανικό λογισμό» επιπλέον την οικονομική ανάλυση της βιομηχανικής επιχείρησης. Ο βιομηχανικός λογισμός είναι η επιστήμη που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων και την βιομηχανική λογιστική και το πρότυπο κόστος. Έχει σαν αντικείμενο επιπλέον και το εμπορικό κομμάτι της παραγωγής, δηλαδή τον σχεδιασμό, την επιλογή, τον προγραμματισμό, και την αιτία, για την οποία θα παραχθεί και θα συσκευαστεί το προϊόν, καθώς και τον τρόπο που θα διοχετευτεί στην αγορά και στην κατανάλωση.

A) Ο Βιομηχανικός λογισμός διαχειρίζεται αγαθά και αξίες

Ο βιομηχανικός λογισμός έχει σαν αντικείμενο την παραγωγή προϊόντων, που θα μεταλλαχθούν σε εμπορεύματα, για να προσφερθούν τελικά στην κατανάλωση σαν αγαθά. Ο Δ. Παπαδημητρίου, στο σύγγραμμα του «Βιομηχανικός Λογισμός», ήδη από την δεκαετία του '60, αναφέρει επί λέξει: «Τελικούς σκοπούς της επιχειρήσεως ονομάζομεν τους τιθέμενους βάσει σχεδίου σκοπούς παραγωγής και διαθέσεως χρησιμότητων εις την κατανάλωσιν προς επίτευξιν κέρδους».

Ο ορισμός επαναλαμβάνεται και στο σημείο αυτό, γιατί είναι επίκαιρος, διαχρονικός, ισχύει σήμερα, θα ισχύει και στο μέλλον. Αυτό γιατί ξεκαθαρίζει και προσδιορίζει με ακρίβεια μεταξύ άλλων το τοπίο και το περιβάλλον πολλών επί μέρους λειτουργιών της αγοράς της μεταφοράς. Από τότε μέχρι σήμερα ο επιχειρησιακός και ο βιομηχανικός λογισμός διδάσκεται και αναλύεται σε βάθος στα τμήματα διοίκησης των επιχειρήσεων των Οικονομικών Πανεπιστημίων. Άρα με βάση τις σημερινές αντιλήψεις και τις επιστημονικές απόψεις, ορίζουμε σαν «Χρησιμότητα», οποιοδήποτε προϊόν παράγεται με σχεδιασμό και διατίθεται στην αγορά με προγραμματισμό, για να

ικανοποιήσει τις συγκεκριμένες ανάγκες, που έχει διαπιστωθεί ότι ζητά να καλύψει η αγορά.

Αν σε αυτόν τον λακωνικό **ορισμό**, που εδόθη προ 50 ετών από τον Παπαδημητρίου, **προστεθεί η υποστήριξη του Η/Υ και του διαδικτύου, για την επίτευξη των τελικών σκοπών**, θα μπορούσε να αντιπαρατεθεί και να ανατρέψει επιστημονικά, ή να αποκαθλώσει πρακτικά, τις δεκάδες εισαγόμενους, ντόπιους, εξωπραγματικούς, γενικόλογους, θεωρητικούς και αντιφατικούς ορισμούς και περιγραφές των «Logistics». Αν κάποιος επιστήμονες ή θιασώτες των «Logistics» θελήσουν να προβάλλουν αντίλογο στις παραπάνω αναφορές μας ή στον παρακάτω ορισμό και στις απόψεις μας, θα πρέπει πρωτίτερα να τοποθετηθούν και να αποσαφηνίσουν χωρίς υπεκφυγές:

1) Αν τα «Logistics» που πρεσβεύουν υποκαθιστούν τον επιχειρηματία και το επιτελείο των εξειδικευμένων στελεχών του στην Διοίκηση των Επιχειρήσεων, για να καθορίσουν αυτά, τους σκοπούς και τα σχέδια της παραγωγής, τον προγραμματισμό καθώς και τον τρόπο της τοπικής, της νομαρχιακής, της εθνικής και της διακρατικής οργάνωσης της ΕΒΕ με στόχο την ετοιμότητα διάθεσης των προϊόντων στην αγορά, για την επίτευξη του τελικού σκοπού της επιχείρησης, που είναι το κέρδος,

2) αν τα «Logistics», όπως τα εννοούν, **συνιστούν** αθροιστικά την χρήση του ΗΥ, του διαδικτύου, της τεχνολογίας, κλπ, που διευκολύνουν διαχρονικά:

α) τον επιχειρηματία **και** τα στελέχη **της ΕΒΕ**, να εκτελέσουν τους παραπάνω τελικούς σκοπούς της επιχείρησης τους, για την παραγωγή και διάθεση προϊόντων στην αγορά για την επίτευξη του κέρδους και την είσπραξη του τιμολογίου πώλησης,

β) τις ΜΕ, τις ΔΕ, τις αποθηκευτικές επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις που προσφέρουν λοιπές υποστηρικτικές υπηρεσίες μεταφοράς, να προσαρμόσουν στις εκάστοτε εξελίξεις της αγοράς τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους στις ΕΒΕ, για να εξασφαλιστεί σύννομα και ορθολογικά η διακίνηση ή η πρόσθεση αξίας στα αγαθά, σε τιμές ανταγωνισμού.

3) να αντικρούσουν με επιχειρήματα τον ορισμό μας για τα «**Logistics**», όπως αυτά έχουν προβληθεί και διαστρεβλωθεί προς πάσα κατεύθυνση, που εκπονήσαμε χωρίς υστεροβουλία, μετά λόγου γνώσεως, με υπευθυνότητα, με επιστημονική γνώση και πείρα της εθνικής και διεθνούς αγοράς της μεταφοράς και είναι ο ακόλουθος:

«Ta Logistics είναι μια σκιά της αγοράς της μεταφοράς αξιών και φορτίων, που ελίσσονται οικιοθελώς με ασάφεια, αντιφάσεις και παρασιτικά στο περιβάλλον λειτουργίας της ελληνικής αγοράς, από την στιγμή που δεν επιθυμούν να ενταχθούν σε συγκεκριμένο επιστημονικό χώρο και να προσφέρουν από αυτόν την παραμικρή πρακτική ή ουσιαστική χρησιμότητα, σε μια οποιαδήποτε δράση μιας συγκεκριμένης ΕΒΕ, για την επίτευξη των τελικών σκοπών της.»

Με βάση τις απόψεις μας ο τρόπος που χρησιμοποιούνται τα «Logistics» είναι ασαφής. Εμείς διακρίνουμε στην αγορά δύο περιόδους εφαρμογής «Logistics» στις επιχειρήσεις:

α) Την «τεχνική - κατασκευαστική», που είναι η περίοδος των επενδύσεων της κάθε επιχείρησης σε πάγια, κτίρια, τεχνολογία, προγραμματισμούς ΗΥ, κλπ.

β) Την «οικονομική - εμπορική» που είναι η περίοδος μετά την επένδυση, που πρέπει η ΕΒΕ να εκμεταλλευτεί τις επενδύσεις, να εργαστεί με αυτές και να κερδίσει χρήματα.

Ταυτόχρονα διακρίνουμε και τις επιχειρήσεις που κατασκευάζουν ή προμηθεύουν τις παραπάνω υποδομές. Οι επιχειρήσεις αυτές είναι χρήσιμες στην αγορά και βοήθησαν στην ανάπτυξη της μεταφοράς. Το παράδοξο όμως είναι ότι χρησιμοποιείται το ίδιο σύνθημα: «Logistics», τόσο για την κατασκευή και εγκατάσταση της παραπάνω υποδομής, όσο όμως και στην μετέπειτα εμπορική εκμετάλλευση της.

Η σκιά που περιγράψαμε στον ορισμό μας πλανάται στην δεύτερη περίοδο, που αρχίζει μετά την προμήθεια και εγκατάσταση των νέων επενδύσεων. Οι επιχειρήσεις που προμήθευσαν τις υποδομές, τους Η/Υ, κλπ, πρέπει να αναζητήσουν νέους πελάτες - επενδυτές, **αντί να περιφέρονται σαν σκιά στους χώρους της ΕΒΕ, που κατασκεύασαν ή εξόπλισαν, προσπαθώντας να υποκαταστήσουν, να ανταγωνιστούν ή και να υποσκελίσουν και τα ίδια τα στελέχη της.**

Θα πρέπει επιπλέον οι «Logistician» να ενστερνιστούν τις διαφορές των παρακάτω δραστηριοτήτων, και να αποσαφηνίσουν, ποιο είναι το αντικείμενο της επιστήμης στην οποία εντάσσουν τις γνώσεις τους. Οι ευκαιριακές και οι αποσπασματικές επιλογές προβολής εξειδικεύσεων ή επιλεκτικών παρεμβάσεων, δεν έχουν θέση στο περιβάλλον της αγοράς της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων. Πρόκειται δηλαδή για διαφορετική παραγωγική δράση ή επιστημονικό πεδίο ή εξειδίκευση, για να επιτύχεις τον τελικό σκοπό της επιχείρησης:

α) να ξέρεις να κατασκευάζεις τραίνα, φορτηγά, αεροπλάνα, πλοία, ΗΥ και αποθήκες, β) από το να ξέρεις να εκμεταλλεύεσαι τραίνα, αεροπλάνα, φορτηγά, πλοία, αποθήκες.

γ) ή να ξέρεις να παράγεις και να διαθέτεις προϊόντα στην αγορά με σκοπό το κέρδος.

Προς το παρόν αναφέρθηκε ο ορισμός του τελικού σκοπού της επιχείρησης απλά σαν απόδειξη, ότι ο έλληνας τεχνοκράτης που δρα στην ελεύθερη οικονομία, γνώριζε διαχρονικά πώς να κερδίζει από την δουλειά του και δεν περίμενε να την μαθητεύσει στους ξένους. Οι ξένοι έφερναν στην χώρα μας την νέα τεχνολογία, τους ΗΥ, τα σύγχρονα μέσα μεταφοράς, κλπ. Ουδέποτε έφερναν και δεν φέρνουν την επιχειρηματικότητα, την γνώση και την πείρα. Αυτά ήταν ανέκαθεν κτήμα του έλληνα επιχειρηματία και του επιστήμονα διοίκησης των επιχειρήσεων, που σαν τεχνοκράτες εργαζόταν στην

παραγωγή, στην αποθήκευση, στις πωλήσεις και στην αγορά της μεταφοράς αξιών και φορτίων γενικότερα. Στις δράσεις τους αξιοποιούσαν τα εκάστοτε υφιστάμενα τεχνικά μέσα, τις υποδομές, κλπ, επιπλέον αυτών στα 30 περίπου τελευταία χρόνια σταδιακά τους ΗΥ και το διαδίκτυο.

ΟΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΤΗΣ ΕΒΕ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Με βάση τα προηγούμενα συμπεραίνουμε, ότι ο σκοπός συστάσεως και λειτουργίας της ΕΒΕ συνιστά επιστημονικό πεδίο του βιομηχανικού λογισμού, ο οποίος σχεδιάζει την παραγωγή και την διάθεση αγαθών, δηλαδή χρησιμοτήτων στην αγορά. Αυτό σημαίνει ότι ο βιομηχανικός λογισμός εκτός από τον σχεδιασμό και την εκτέλεση της παραγωγής, παρίσταται με την υποστήριξη των ΗΥ και του διαδικτύου και δρα σαν λειτουργία μακράν της παραγωγικής μονάδας, επιπλέον της παραγωγής, μεταξύ άλλων και:

- α) για την οργάνωση της αποθήκευσης και γενικά στην διαχείριση των προϊόντων,
- β) για την προώθηση και οργάνωση των πωλήσεων,
- γ) για την συσκευασία και την φόρτωση,
- δ) για την οργάνωση της μεταφοράς και την παράδοση των εμπορευμάτων.

Παρενθετικά πρέπει να σημειωθεί ότι στο αστικό δίκαιο δεν υφίσταται «σύμβαση αγοράς», παρά μόνο «σύμβαση πώλησης». Αυτό σημαίνει ότι όσοι «αγοράζουν» διενεργούν **μόνο** ανίχνευση της αγοράς. Όταν έχουν επιλέξει το είδος που θα προμηθευτούν, τότε συνάπτεται με τον πωλητή μια **σύμβαση πώλησης**. Ορθό είναι λοιπόν να μην συγχέεται ή να αναφέρεται από τους θεωρητικούς ο όρος «ροή», με ένταξη του στην λειτουργία της αγοράς της μεταφοράς με ανεύθυνες προσεγγίσεις, σε ότι αφορά στις προμήθειες και στις πωλήσεις. **Το αντικείμενο δράσης είναι ένα και «ρέει» μόνο με τις συμβάσεις πώλησης.**

Οι αγοραστές υποχρεούνται σε λογιστική οργάνωση «cross docking», γιατί δεν έχουν ακόμα στην κατοχή και στην διαχείριση τους τα είδη που αγόρασαν. Άρα παρόλο που γνωρίζουν τους κωδικούς, τις ποσότητες, κλπ, δεν τα έχουν ταξινομημένα στον δικό τους αποθηκευτικό χώρο και καταχωρημένα λογιστικά στον ΗΥ τους. Επομένως δεν έχουν τρόπο να μπορούν να διενεργήσουν λογιστικές εγγραφές πώλησης των ειδών αυτών, ή λόγω απόστασης δυνατότητα άμεσης ανάλωσης τους στην παραγωγή.

Δίχως την λογιστική εγγραφή μετά την άφιξη τους και την ταξινόμηση τους στην καρτέλα του λογιστηρίου, η κίνηση της πώλησης ή της ανάλωσης στην καρτέλα του είδους θα δείχνει «μείον». Αυτό δηλώνει μια οργανωτική ανωμαλία ή πλημμελή διαχείριση. Το ενδεχόμενο να διενεργηθεί η εγγραφή άφιξης ενώ τα φορτία είναι στον δρόμο δεν το συνιστούμε, γιατί θα προκύψει πρόβλημα με την ασφαλιστική τους κάλυψη, αν συμβεί μια ζημιά ή απώλεια καθοδόν. Πέραν αυτού θα αναζητείται το είδος στην αποθήκη και δεν θα εντοπίζεται. Πάνω από όλα όμως συνιστά μια σοβαρή φορολογική παράβαση.

Οι προμήθειες τερματίζουν με λειτουργίες που συνεπάγονται:

α) κόστη στην παραγωγή των Βιομηχανικών επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένης και της βιομηχανικής αποθήκευσης των παραχθέντων προϊόντων.

β) αντίστοιχα τερματίζουν με κόστη που μετακυλύουν στις πωλήσεις τους οι Εμπορικές Επιχειρήσεις.

Οι πωλήσεις αρχίζουν από μηδενική βάση με το κόστος λήψεως της παραγγελίας και του εμπορεύματος από τον χώρο που είναι ταξινομημένο, μέχρι να παραδοθεί τούτο στον αγοραστή, σε εφαρμογή των όρων της σύμβασης πώλησης. Από αυτά συνάγεται και η έννοια της τελικής τιμής πώλησης, που συμπεριλαμβάνει ως γνωστό:

α) το κόστος της παραγωγής, ή της προμήθειας, επιπλέον

β) το κόστος διαχείρισης του ως απούλητο και

γ) το συνολικό κόστος της μεταφοράς, μέχρι το σημείο παράδοσης, που αναλαμβάνει ο πωλητής τις δαπάνες που αναλογούν.

Σε ότι αφορά στην προσέγγιση των παραπάνω από την πλευρά της μεταφοράς αξιών και φορτίων, είναι αυτονόητο ότι οργανώνονται από τις **ΕΒΕ** **διάφορες επί μέρους δράσεις, οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο της λειτουργίας της διαθέσεως.** (Βλ. 351). Είναι περιττό να τονιστεί για μία ακόμα φορά, ότι ο Βιομηχανικός Λογισμός πέραν του σχεδιασμού και προγραμματισμού της παραγωγής, λειτουργεί επιπλέον:

α) πριν την κατάρτιση της σύμβασης έργου με τον μεταφορέα,

β) κατά την διάρκεια της παροχής του μεταφορέα, σε εκτέλεση της καταρτισθείσας σύμβασης και

γ) μετά το πέρας της λήξης της σύμβασης έργου με τον Μεταφορέα.

Αυτό ισχύει ανεξάρτητα αν το αγαθό παραδόθηκε στον αγοραστή, σε ένα αντιπρόσωπο του ή σε ένα ενδιάμεσο χώρο εναπόθεσης. Η εκπλήρωση των όρων της σύμβασης πώλησης, που αφορά στην μετακόμιση και στην παράδοση των ειδών που πουλήθηκαν (βλέπε: INCOTERMS σελίδα 224) είναι μέγα και σύνθετο θέμα και δεν περιγράφεται μονολεκτικά, και μάλιστα με ένα ξενόγλωσσο όρο, έστω και αν έχει ελληνική ρίζα.

B) Η Μεταφορά διαχειρίζεται φορτία

Αντίστοιχα η μεταφορά ασχολείται με τις πρώτες ύλες, τα εμπορεύματα και τα προϊόντα, τα οποία κατά την διάρκεια της μεταλλάσσονται **σε φορτία!** Δηλαδή η μεταφορά φορτίων εκτελείται:

α) στον χρόνο της φυσικής μετακόμισης των φορτίων ή

β) στον χρόνο που τα αγαθά φυλάσσονται προσωρινά σε χώρο των ΜΕ ή των ΔΕ κατ' εντολή και για λογαριασμό των ΕΒΕ.

Όταν τα φορτία εναποτίθενται σε χώρους αποθηκευτικών επιχειρήσεων ή των ΕΒΕ δεν βρίσκονται σε καθεστώς χρόνου διενεργείας της μεταφοράς.

Στην διάρκεια χρόνου μεταφοράς με ΦΔΧ ή βαγόνι δεν έχει λόγο ο Βιομηχανικός Λογισμός, ως προς τον τρόπο που θα οργανωθεί η ΜΕ για την κάλυψη της ανάγκης της κάθε ΕΒΕ. **Η ΕΒΕ έχει όμως την δυνατότητα επιλογής της ΜΕ ή της ΔΕ, η οποία θα προωθήσει με τον προσφορότερο τρόπο τα προϊόντα της, στον τόπο που σχεδίασε και προγραμματίσει να τα διαθέσει στην αγορά.** Η αναφορά αυτή είναι σημαντική, γιατί φανερώνει την λειτουργία της αγοράς της μεταφοράς, στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού και στο περιβάλλον της οικονομίας της αγοράς.

Η ΜΕ ή η ΔΕ επιλέγει την οργάνωση της, λαμβάνοντας υπόψη και τους λοιπούς πελάτες της, οι οποίοι διακινούν φορτία και προς τις δύο κατευθύνσεις. Αυτό σημαίνει ότι η ΜΕ χαράσσει ορθολογικά τα δρομολόγια και τις διαδρομές, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των φορτίων, και όχι βέβαια του κάθε πελάτη μεμονωμένα. Αυτό προϋποθέτει ότι η κάθε ΜΕ ή η ΔΕ είναι οργανωμένη να διακινεί φορτία με συγκεκριμένο τεχνικό τρόπο, επιλεγμένες διαδρομές, μεταφορικούς άξονες και ομαδοποίηση των φορτίων.

Από αυτό συμπεραίνουμε επίσης ότι η ΕΒΕ πχ που θέλει να στείλει εμπορεύματα στην Ρόδο, δεν θα απευθυνθεί σε μία επιχείρηση που ειδικεύεται στις μεταφορές προς την Ήπειρο. Το ίδιο ισχύει αντίστοιχα και στην διεθνή μεταφορά. Η εξειδίκευση της κάθε ΜΕ σε ένα μεταφορικό άξονα, ανεξάρτητα από το μήκος της διαδρομής που εκτείνεται, είναι μια αποκλειστικά τεχνική, εμπορική και οικονομική επιλογή των ΜΕ. Η κάθε ΕΒΕ επομένως δεν έχει την επιλογή να σχεδιάζει επί χάρτου την κατανομή της παραγωγής ή την οργάνωση των αγορών και των πωλήσεων. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στους σχεδιασμούς επιπλέον και η υφιστάμενη κατάσταση στην αγορά της μεταφοράς, σε ότι αφορά στην προσφορά κατάλληλων μέσων μεταφοράς, στην ύπαρξη οργανωμένων γραμμών, μεταφορικών αξόνων, κλπ.

Η ανάλογη μελέτη πρέπει να λάβει επιτακτικά υπόψη και την υφιστάμενη αγορά της μεταφοράς και η κάθε απόφαση πρέπει να είναι βασισμένη στις καλές υπηρεσίες μιας ΜΕ ή ΔΕ, που θα συνεργαστεί μαζί της. Αν το έργο της ΕΒΕ είναι σημαντικό, θα πρέπει από μηδενική βάση να διαπραγματευτεί η ΕΒΕ με υποψήφιας εταιρείες να αναλάβουν το έργο της. Τότε πλέον θα γίνουν συμφωνίες με βάση την ευθυγράμμιση του κομίστρου, για την οποία έχουμε αναφερθεί στην σελίδα 7 και 357. Αυτό σημαίνει επιλογή ΜΕ ή ΔΕ που να είναι ειδικευμένες σε τοπικές, νομαρχιακές, εθνικές και διεθνείς μεταφορές.

Σε ότι αφορά στην μεταφορά με **ΦΙΧ** ισχύουν άλλοι κανόνες που τους εξετάσαμε περιληπτικά στο παράρτημα του πρώτου μέρους. Άρα τους χώρους αποθέσεως των προϊόντων στις ΒΑ τους προσεγγίζουμε αντικειμενικά από την πλευρά της μεταφοράς φορτίων, αν δεν λάβουμε υπόψη το τεχνικό και το εμπορικό μέρος στην διαχείριση τους. **Αυτό διότι η λειτουργία των χώρων ταξινόμησης της παραγωγής και της παραπέρα διαχείρισης της, είναι μια καθαρά παραγωγική λειτουργία και επιστημονικό αντικείμενο**

Έρευνας και εφαρμογής του επιχειρησιακού και ειδικότερα του βιομηχανικού λογισμού και των επί μέρους λειτουργιών τους.

Βιομηχανικός λογισμός, δράσεις «από έδρας» της ΕΒΕ και μεταφορά

Στα προηγούμενα προσπαθήσαμε να παρουσιάσουμε την μεταφορά αξιών και φορτίων όπως λειτουργεί στην ελληνική αγορά, μεταξύ δύο ελληνικών επιχειρήσεων. Ακροθιγώς γνωρίσαμε και την έννοια της προσωρινής εναπόθεσης ή cross docking, μεταξύ μίας ξένης ΕΒΕ και μίας ελληνικής ΔΕ. Στην μεταφορά με λογισμό διαπιστώσαμε επίσης ότι λειτουργούν ταυτόχρονα δύο δράσεις. Η μία είναι η γνωστή μας μεταφορά αξιών και φορτίων και οι συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ των εμπλεκομένων, για την εκτέλεση τους. Η άλλη είναι οι δράσεις της μεγάλης πολυεθνικής ΕΒΕ, η οποία λειτουργεί στα πλαίσια του τελικού σκοπού της, δηλαδή για την επίτευξη κέρδους.

Η διαφορά στην πράξη της αγοράς της μεταφοράς αξιών και φορτίου είναι σημαντική, ταυτόχρονα όμως είναι δύσκολης προσπέλασης σε θεωρητικούς, τεχνικούς ή άπειρους στο αντικείμενο. Επιπλέον όμως και δυσπρόσιτη σε φοιτητές, ή μεταπτυχιακούς, που δεν έχουν ακόμα ενταχθεί στο περιβάλλον δράσης μίας μεγάλης ΕΒΕ. Ότι ισχύει για τους μεταφορικούς άξονες, που προσεγγίσαμε στην σελίδα 342, και τον τρόπο που τους εκμεταλλεύονται οι ΜΕ ή οι ΔΕ, ισχύει αντίστοιχα και στους τελικούς σκοπούς της πολυεθνικής ΕΒΕ – πελάτη της μεταφοράς.

Θα πρέπει να αναλύσουμε επομένως συγκριτικά και την λειτουργία των μεγάλων ΕΒΕ στο διεθνές εμπόριο και τις δράσεις τους σε παγκόσμια κλίμακα. Πρόκειται και εδώ για μία σκακιέρα του ανταγωνισμού των πολυεθνικών ΕΒΕ, στην οποία οι κινήσεις της κάθε φιγούρας, δηλαδή τι θα παραχθεί, τι θα προμηθευτεί η ΕΒΕ από τρίτους, πόσο και πώς θα χρηματοδοτηθεί, που και πώς θα διακινηθεί το προϊόν, ή το εμπόρευμα στις αγορές, κλπ. Όλες αυτές οι δράσεις οργανώνονται, καθοδηγούνται και ελέγχονται από την έδρα της μεγάλης ΕΒΕ, ανεξάρτητα από την χώρα και την πόλη που είναι εγκατεστημένη.

Τα πρόσωπα που κινούν τις φιγούρες, δηλαδή δρουν για την επίτευξη των τελικών σκοπών της μεγάλης ΕΒΕ, που είναι το κέρδος, ονομάζονται κατά την γνώμη μας κερδοσκόποι, ή για τους θιασώτες της ξένης ορολογίας «Businessman». Τα στελέχη αυτά δεν μετακινούνται απανταχού της γης, πίσω από κάθε επιχείρηση που ελέγχουν, ή συνεργάζονται, για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Πολύ περισσότερο δεν τρέχουν πίσω από κάθε φορτίο για να οργανώνουν και να παρακολουθούν την τεχνική, την νομική, την λογιστική, κλπ, εκτέλεση των εντολών και των δράσεων, για την διακίνηση του στην διάρκεια της διαδρομής, από την παραγωγή στην κατανάλωση.

Οι τηλεπικοινωνίες, οι ΗΥ, ή το διαδίκτυο, επιπλέον και οι τηλεδιασκέψεις, επιτρέπουν στους κερδοσκόπους να εκτελούν άριστα τον σκοπό της

επιχείρησής τους, από τον χώρο της έδρας της ΕΒΕ, ή κατά τα γνωστά από τον χώρο που δρα η Γενική Διεύθυνση της κάθε ΕΒΕ. Οι κερδοσκόποι ή επί το ευγενέστερο και Πρόεδροι, ή Διευθύνοντες σύμβουλοι των ΑΕ, ή και Διαχειριστές των Ε.Π.Ε., για την εκτέλεση των αποφάσεων, πέραν των δράσεων που αναλαμβάνουν προσωπικά οι ίδιοι, κατανέμουν εξουσίες και αρμοδιότητες:

- α) Σε ότι αφορά στην μεταφορά φορτίων στους Διαχειριστές Μεταφοράς,
- β) Σε ότι αφορά στην μεταφορά αξιών στους Λογιστές.
- γ) Σε ότι αφορά στην παραγωγή, ή τις συσκευασίες στους διευθυντές παραγωγής, κλπ.
- δ) Σε ότι αφορά στην φύλαξη των ειδών που διακινούν στους αποθηκάρχους,
- ε) Σε ότι αφορά το πρόγραμμα του ΗΥ συνεργάζονται με την επιχείρηση που το εκμισθώνει, το αναβαθμίζει και το συντηρεί.

Με την παραπάνω ανάλυση είμαστε της άποψης, ότι τώρα πλέον θα έγινε κατανοητό, γιατί στο παρόν δεν ασχολούμαστε με τα «PL» τις «εφοδιαστικές αλυσίδες», τους «logistician», τα «Logistics» και τα άλλα θεωρητικά. **Αυτά είναι κατά τα γνωστά η ορολογία για την συνεννόηση μεταξύ των στελεχών των επιχειρήσεών τους.** Ο λόγος είναι ότι η αγορά κινείται με βάση τις εντολές αυτών που κινούν τα νήματα, οι οποίες περιγράφονται με την ορολογία των θεσμοθετημένων ρυθμίσεων της πολιτείας και των όρων των συμβάσεων που καταρτίζονται. Τα εντυπωσιακά διαφημιστικά συνθήματα τα τεχνικά σχέδια, η ορολογία των Η/Υ, οι αναγραφές τίτλων στις κάρτες των στελεχών ή στις καρτότσες των φορτηγών, δεν επηρεάζουν την δράση και τις αποφάσεις των κερδοσκόπων των ΕΒΕ και των τεχνοκρατών της μεταφοράς.

Ύστερα από την παραπάνω ανάλυση μας θα πρέπει να πάψει να προβάλλεται ως «επιστήμη Logistics» η καθημερινή εργασία στους αποθηκευτικούς χώρους. Αυτό διότι πρόκειται, με βάση τα προηγούμενα, για δράσεις που εντάσσονται στην επιστήμη του επιχειρησιακού λογισμού. Σε διαφορετική περίπτωση θα πρέπει να διευκρινιστεί σε αυτούς τους εργαζόμενους, ότι απλά παρέχουν μια εκτελεστική βοηθητική υπηρεσία μεταφοράς. Επιπλέον να λάβουν γνώση, ότι ενεργούν κατά κανόνα για λογαριασμό των ελληνικών ΕΒΕ ή στο όνομα ελληνικών επιχειρήσεων, για λογαριασμό όμως των εντός της διεθνούς αγοράς δρώντων επιχειρηματιών - κερδοσκόπων.

Θα έγινε επίσης σαφές, ποια είναι η διαφορά στην πράξη της αγοράς, αν η βιοτεχνία του παραδείγματος μας, που παρασκευάζει πίτες για σουβλάκια στο Κορωπί:

- α) συνάψει σύμβαση παρασκευής 50.000 πιτών για σουβλάκια με μια μεγάλη ΕΒΕ,
 - β) από το να δεχθεί παραγγελία για 100 πίτες από ένα ελληνικό ταχυφαγείο.
- Έστω και αδελφός του βιοτέχνη πίτας να είναι ένας μεταφορέας, δεν έχει δυνατότητα να αναλάβει για μεταφορά από τον αδελφό του, έστω και ένα φορτίο της μεγάλης ΕΒΕ. Η σύμβαση έργου της συνολικής διακίνησης των

πιτών, έχει συναφθεί δεσμευτικά από άλλα πρόσωπα, τα οποία ενεργούν σαν φιγούρες στην σκακιέρα της αγοράς της μεταφοράς αξιών και φορτίων, σε εκτέλεση εντολής, για λογαριασμό των κερδοσκόπων της μεγάλης διεθνούς ΕΒΕ.

Στην περίπτωση της μεγάλης ΕΒΕ, ανεξάρτητα αν ελέγχει, ή όχι την οποιαδήποτε παραγωγική μονάδα, θα συναφθούν και άλλες συμβάσεις έργου, με ΜΕ, ή ΔΕ ή αποθηκευτικές επιχειρήσεις, για να κατανεμηθούν τα προϊόντα στους τόπους που έχει αποφασιστεί. Από εκεί με βάση νεότερες εντολές, ίσως θα διανεμηθούν σε ελληνικές επιχειρήσεις, ίσως και σε επιχειρήσεις του εξωτερικού. Το συμπέρασμα είναι, ότι θα συναφθούν συμβάσεις και αλληλουχία αυτοτελών δράσεων, για να ολοκληρωθεί η επιχειρηματική απόφαση των κερδοσκόπων της διοικήσεως της μεγάλης ΕΒΕ.

Στο παρόν αναλύουμε την πλοκή και τον τρόπο εκτέλεσης των επί μέρους δράσεων της μεταφοράς αξιών και φορτίων. Ταυτόχρονα όμως προσεγγίσαμε και την επίβλεψη του μεγάλου* ή μαζικού* μεταφορικού έργου και των συμβάσεων που καταρτίζονται. Η πιστή εφαρμογή και εκτέλεση του συνολικού έργου βρίσκεται κάτω από την ομπρέλα δράσης των παραπάνω στελεχών του δαιδαλώδους κόσμου της μεταφοράς με λογισμό. (* βλέπε ορισμούς στο ευρετήριο των όρων)

Ο σχεδιασμός όμως και η οργάνωση του συνόλου των λειτουργιών της ΕΒΕ, μέσα στις οποίες περιλαμβάνεται και η μεταφορά με λογισμό, εντάσσεται **αδιαπραγμάτευτα** στην δράση των κερδοσκόπων της ηγεσίας της μεγάλης ΕΒΕ. Οι επιστημονικές γνώσεις που συγκεντρώνουν για να σχεδιάσουν και να προγραμματίσουν τους τελικούς σκοπούς της ΕΒΕ είναι η Οργάνωση και Διοίκηση των Επιχειρήσεων και οι αρχές του Επιχειρησιακού και Βιομηχανικού Λογισμού! Την επιστημονική κατάρτιση βοηθούν επικουρικά η πείρα, η γνώση του ανταγωνισμού, η γνώση των αγορών, το οργανόγραμμα των επιχειρήσεων που ελέγχει η μεγάλη ΕΒΕ, ή των αδελφών επιχειρήσεων της ΕΒΕ, καθώς και των συνεργαζομένων με αυτήν επιχειρήσεων, κλπ.

Επιπλέον αυτών πρέπει να συνυπάρχει το επιχειρηματικό ένστικτο, καθώς και η έμφυτη παρόρμηση να αναλαμβάνουν επιχειρηματικούς κινδύνους. Για τον λόγο αυτό ορίσαμε και την σύμβαση έργου ή πώλησης, στην οποία δεν συμμετέχει ο κύριος του είδους ως «διακίνηση» του εμπορεύματος. Η διακίνηση σε παγκόσμιο επίπεδο σχεδιάζεται, οργανώνεται και προγραμματίζεται από τους αφανείς κερδοσκόπους των πολυεθνικών ΕΒΕ. Η διακίνηση όμως εκτελείται από την αλληλουχία των αυτοτελών δράσεων των **εμφανών** προσώπων της μεταφοράς, (αποστολέας, παραλήπτης, ΔΕ, ΜΕ, κλπ,) στα πλαίσια μικτών διαδοχικών συμβάσεων έργου. Για τον λόγο αυτό την αποκαλέσαμε **μεταφορά με λογισμό, (εννοείται επιχειρησιακό - βιομηχανικό).**

Παρακάτω θα γνωρίσουμε στον ορισμό του CLM (Council of Logistics

Management) το «σημείο προέλευσης», από το οποίο οδηγούνται τα αγαθά λογιστικά και τεχνικά στο «τελικό σημείο κατανάλωσης».

Προς το παρόν διευκρινίζουμε ότι υπάρχει και η διακίνηση των αγαθών που εξελίσσεται σε χώρο και χρόνο, πριν από την άφιξη στο «τελικό σημείο προέλευσης»:

- α) από την πρωτογενή παραγωγή,
- β) από την παραγωγή Πρώτων υλών,
- γ) από την παραγωγή μισοτελειωμένων προϊόντων,
- δ) από την παραγωγή προϊόντων που δεν είναι έτοιμα και δεν προορίζονται για πώληση στην λιανική,
- ε) από την παραγωγή προϊόντων που θα αποθηκευτούν κερδοσκοπικά, από
- στ) την παραγωγή αγαθών που προωθούνται για να προστεθεί σε αυτά αξία, κλπ.

Υπάρχουν δηλαδή πλείστες άλλες περιπτώσεις, από όπου προωθούνται τα αγαθά από οπουδήποτε βρίσκονται προς το «σημείο προέλευσης». Η διαφορά πρέπει να διακριθεί στο γεγονός, ότι από την παραγωγή και την καταγωγή των ειδών μέχρι την άφιξη και την αποθήκευση στο «τελικό σημείο προέλευσης», δεν πωλούνται τα αγαθά στην λιανική, γιατί μεταφέρονται σε ποσότητες και συσκευασίες μεταφοράς ή σε συσκευασίες πώλησης στην χονδρική. Τα αγαθά βρίσκονται δηλαδή διαρκώς είτε επί μεταφορικών μέσων, είτε σε χώρους προσωρινής εναπόθεσης, είτε σε χώρους που εκτελείται μια φάση παραγωγής, υφίστανται μια διαδικασία βελτιώσεως, συσκευασίας ή διάφορες προπαρασκευαστικές εργασίες για την προετοιμασία της διάθεσης τους στην κατανάλωση ή της πώλησης τους στην λιανική.

Πέραν αυτού τα αγαθά βρίσκονται σε τόπους που δεν έχουν σχέση με τον τόπο του τελικού σημείου κατανάλωσης και σε πολλές περιπτώσεις βρίσκονται στην κατοχή τρίτων προσώπων που δεν έχουν σχέση με τον κύριο των ειδών. Για τον λόγο αυτό εμείς έχουμε εισάγει:

α) την έννοια διακίνηση και την μεταφορά αυτή την ονομάζουμε μεταφορά με λογισμό. Κατά την διάρκεια της είναι δυνατή η πώληση των ειδών στην χονδρική.

Σε αντίθεση με την διακίνηση έχουμε ορίσει ως

β) μεταφορά με λογιστική, την μεταφορά από το «τελικό σημείο προέλευσης» προς το τελικό «σημείο κατανάλωσης».

Η κρίσιμη διαφορά έγκειται επιπλέον και στο γεγονός, ότι από την στιγμή που αρχίζει η μεταφορά με λογιστική είναι δυνατή μέσω ΗΥ η πώληση του αγαθού στην λιανική.

Συνοψίζοντας αναφέρουμε τον πιο κρίσιμο ορισμό σχετικά με την οργάνωση της μεταφοράς αξιών και φορτίων:

ξ «Τελικό σημείο προέλευσης» από πλευράς μεταφοράς αξιών καλούμε την καταχώρηση του είδους στο λογιστικό σχέδιο της επιχείρησης, που είναι κύριος του είδους, με περιγραφή των επί μέρους αναγκαίων πληροφοριών για την ταξινόμηση του σε οργανωμένη αποθήκη, δηλαδή με αναφορά της θέσης,

τιμής, ποσότητας, κωδικό ΦΠΑ, κλπ, σε τρόπο ώστε να είναι δυνατή η κατάρτιση της σύμβασης πώλησης στην λιανική»}.

Σημεία διελεύσεως ή προσωρινής εναπόθεσης (cross docking) από την πλευρά της μεταφοράς φορτίων καλούμε αντίστοιχα όλα τα σημεία από την καταγωγή των Π.Υ. των μισοτελειωμένων προϊόντων, των έτοιμων προϊόντων και των έτοιμων προϊόντων που διακινούνται για να τους προστεθεί αξία, προς τους χώρους που έχουν ορίσει οι κύριοι των αγαθών, μέχρι να φθάσουν τα είδη αυτά στον προορισμό τους, που είναι το παραπάνω τελικό σημείο προέλευσης.

Βιομηχανικός Λογισμός και αποθήκες

Οι βιομηχανικές αποθήκες δεν δηλώνονται στην Δ.Ο.Υ., γιατί ελέγχονται φορολογικά σε

ότι αφορά στις παραγόμενες ποσότητες, ποιότητες, είδη, κλπ, με βάση την αναλυτική λογιστική της εκμεταλλεύσεως. Η αμέσως επόμενη λογιστική εγγραφή αφορά στην απογραφή και την ταξινόμηση των ειδών στην θέση που τοποθετήθηκαν εντός του χώρου της παραγωγικής μονάδας, άλλως της Βιομηχανικής Αποθήκης. Σε ό,τι αφορά στην ανάληψη και αποστολή ποσοτήτων από αυτές, οι ΕΒΕ ελέγχονται φορολογικά πλέον με βάση τα έγγραφα μεταφοράς και τα ισχύοντα φορολογικά στοιχεία, δηλαδή δελτία αποστολής, ή τα δελτία αποστολής - τιμολόγια. Τα έγγραφα αυτά εκλαμβάνονται επιπλέον και ως παραστατικά για την διενέργεια των λογιστικών εγγραφών μεταφοράς.

Κατά συνέπεια σε ό,τι αφορά στην λειτουργία της ΒΑ που έχει σχέση με την μεταφορά οφείλουμε να την θεωρήσουμε:

- α) σαν μια υποδομή μεταφοράς για την αποστολή της παραγωγής, των φορτίων, ή των εμπορευμάτων,
- β) σαν μία υποδομή μεταφοράς για την παραλαβή των φορτίων, των πρώτων υλών, ή των εμπορευμάτων,
- γ) ταυτόχρονα όμως και σαν μια βοηθητική, ή υποστηρικτική υπηρεσία μεταφοράς, και
- δ) σαν ένα λογαριασμό στην ανάπτυξη του λογιστικού σχεδίου της κάθε ΕΒΕ.

Αν επιπλέον θελήσουμε να κατατάξουμε όλους τους άλλους εμπορικούς χώρους που στοιβάζονται κάθε είδους εμπορεύματα και προϊόντα σε διάφορες κατηγορίες τεχνικών και οργανωτικών λειτουργιών, πρέπει να λάβουμε υπόψη και άλλους παράγοντες. Τα κάθε είδους αγαθά που διακινούνται σε χώρους μακράν των ΒΑ των παραγωγικών μονάδων είναι αδύνατον να κωδικοποιηθούν και να περιγραφούν με ενιαίο τρόπο. Το μόνο βέβαιο είναι ότι οι χώροι αυτοί δηλώνονται στην Δ.Ο.Υ. και υπάρχει φορολογική υποχρέωση να καταχωρείται λογιστικά η κίνηση των ειδών, που έχουν αποτεθεί, ή διέρχονται από αυτές.

Επιπλέον πρέπει να λάβουμε υπόψη τα συναλλακτικά ήθη και τον ανταγωνισμό, που υπαγορεύουν το πλαίσιο, για να εφαρμοστεί στην πράξη η οργάνωση και η παροχή των υπηρεσιών της αποθήκης που προσφέρονται στην αγορά της μεταφοράς. Οι εμπορικές αποθήκες που λειτουργούν στα πλαίσια της αγοράς της μεταφοράς δεν έχουν σχέση με τις ΒΑ, που εξ ανάγκης αποτίθενται σε αυτές τα έτοιμα προϊόντα ευθύς ως παραχθούν. Οι λοιπές αποθήκες ως εμπορικοί χώροι και ως λειτουργίες πρέπει να διακριθούν με βάση την πρακτική της αγοράς, και να διασταλούν η μια από την άλλη, ως προς τον σκοπό που λειτουργούν, την σχέση των εμπλεκόμενων προσώπων σε αυτές, την τεχνολογία, κλπ, σε διάφορες κατηγορίες, λειτουργίες και οργάνωση, δηλαδή:

Άλλη είναι η αποθήκη μιας εξειδικευμένης αποθηκευτικής επιχείρησης στην οποία στοιβάζεται ένα έτοιμο προϊόν, εν όψει μελλοντικής διαχείρισέως του.

Άλλη είναι η αποθήκη στην οποία στοιβάζεται ένα εμπόρευμα εν όψει της μελλοντικής διαχείρισής του.

Άλλη είναι η αποθήκη από την οποία διέρχεται για λόγους οργανωτικούς και τεχνικούς μια αποστολή, ή λόγω των συνθηκών της μεταφοράς της.

Άλλη είναι η αποθήκη που έχει εναποτεθεί ένα φορτίο, εν αναμονή της εντολής να παραδοθεί στον παραλήπτη.

Άλλη είναι η αποθήκη που τοποθετήθηκε ένα φορτίο επειδή κατασχέθηκε,

Άλλη είναι η αποθήκη του τελωνείου.

Άλλη είναι η αποθήκη σε μια άκρη του δρόμου, που στοιβάζονται τα εμπορεύματα στο έδαφος, ύστερα από ένα συμβάν στο μέσο μεταφοράς.

Άλλη είναι η αποθήκη ενός φορτίου που παραμένει φορτωμένο στο μεταφορικό μέσο, από το οποίο παραλαμβάνεται τμηματικά, μέχρι την ολοσχερή ανάλωση του.

Άλλη είναι η αποθήκη ενός φορτίου που μετακομίζει επάνω σε ένα μεταφορικό μέσο.

Άλλη είναι η νοικιασμένη αποθήκη, η υπεκμισθωμένη, η συνεκμεταλλευόμενη, η ιδιόκτητη, κλπ.

Άλλη είναι η αποθήκη που εκτελεί διάφορες εργασίες στα εμπορεύματα ή τα προϊόντα.

Άλλη είναι η αποθήκη υπό την διαχείριση ενός ΕΟΦ.

Άλλη είναι η αποθήκη ενός αγαθού στο κατάσταση λιανικής πώλησης.

Άλλη τέλος είναι η αποθήκη της ΜΕ, της ΔΕ, ή της αμιγούς αποθηκευτικής εταιρείας.

Η παραπάνω υπερβολική διάκριση είχε σαν στόχο να **προστατεύσει** την αποθήκη από κάθε είδους θεωρητική προσέγγιση. Η αποθήκη παρέχει σε ότι αφορά στην μεταφορά, ένα συγκεκριμένο βοηθητικό έργο στην ΜΕ και στην ΕΒΕ, και λειτουργεί με τον τρόπο που επιλέγει αυτός που την οργάνωσε και την εκμεταλλεύεται. Κάθε προσπάθεια επομένως να τεθεί η έννοια της αποθήκης σε ένα πλαίσιο κανόνων λειτουργίας, περιγραφών ως χώρου, βαθμού μηχανοργάνωσης, τις σχέσεις των προσώπων που τις εκμεταλλεύονται, ή απλή αναφορά των υπηρεσιών που παρέχει, κλπ, θα προσκρούσει σε αντίθετη γνώμη ή αντίληψη ενός άλλου επιστήμονα, ή

τεχνοκράτη, που προσεγγίζει την αποθήκη από διαφορετικό σημείο παρατήρησης. Αυτό το παράδοξο, δηλαδή να αντιλαμβάνονται δυο πρόσωπα το ίδιο πράγμα με διαφορετικό τρόπο, συμβαίνει διαρκώς στην αγορά της μεταφοράς μεταξύ θεωρητικών και τεχνοκρατών και περιγράφεται με το παρακάτω παράδειγμα, που αντλείται από την θεωρία:

Δύο πρόσωπα συζητούν για αυτοκίνητα και το ένα ισχυρίζεται ότι τα ΙΧ επιβατικά αυτοκίνητα αναπτύσσουν ταχύτητα 350 χιλ. την ώρα, και ότι έχουν ιπποδύναμη 400 άλογα. Το άλλο πρόσωπο έχει την αντίθετη γνώμη, ότι τα αυτοκίνητα κινούνται με 100 χιλ. την ώρα και έχουν 80 άλογα ιπποδύναμη. Σε αυτήν την περίπτωση είναι προφανές, ότι και τα δύο αυτά πρόσωπα συζητούν για αυτοκίνητα. Το βέβαιο όμως είναι ότι το ένα έχει στο νου του ένα σύγχρονο και δυνατό αυτοκίνητο, σε αντίθεση με το άλλο πρόσωπο που έχει στο νου του ένα προπολεμικό αυτοκίνητο - αντίκα!

Ύστερα από αυτά θεωρούμε ως αυτονόητο, ότι επιβάλλεται να διασταλεί τουλάχιστον η ΒΑ από όλες τις **άλλες** εμπορικές αποθήκες που προαναφέραμε. Στην ΒΑ απογράφεται υποχρεωτικά και καταχωρείται λογιστικά το κάθε παραγόμενο προϊόν, έστω και αν αυτό αναχωρήσει από αυτήν άμεσα σε ελάχιστο, ή μηδέν χρόνο. Στην περίπτωση αυτή θα διενεργηθεί **πρώτα** η απογραφή και **ύστερα** η εγγραφή της αποστολής του είδους. Αν δεν συμβεί αυτό η καρτέλα του είδους θα εμφανίζει την ποσότητα της αποστολής με **αρνητικό πρόσημο**. Αυτό σημαίνει φορολογική παράβαση και οργανωτικό κενό.

Η βιομηχανική λογιστική και κοστολόγηση τερματίζουν με εγγραφές του αριθμού των μονάδων προϊόντων που παρήχθησαν με την συγκεκριμένη παρτίδα. Για τις μονάδες του προϊόντος την στιγμή εκείνη έχει η ΕΒΕ την δυνατότητα να γνωρίζει μόνο το κόστος παραγωγής τους, τα τυχόν υποπροϊόντα, τα ελαττωματικά, κλπ.

Η γενική λογιστική με βάση τις εγγραφές της λειτουργίας της αποθήκης και των πωλήσεων, **απογράφει** στην συνέχεια και ταξινομεί λογιστικά το κάθε παραχθέν είδος στην βιομηχανική αποθήκη. Η απογραφή του παραχθέντος προϊόντος έχει ως προς τούτο επίσης σημασία, ότι η αξία που απογράφεται έχει προσαυξηθεί και με το κέρδος, που θα διατεθεί το προϊόν στην αγορά. Προς τον σκοπό αυτό ανοίγεται λογαριασμός νέου είδους, ή καταχωρείται στην λογιστική καρτέλα αν υπάρχει ήδη το προϊόν αυτό στο λογιστικό σχέδιο. Στην καρτέλα του είδους αναφέρεται η ποσότητα, η τιμή πωλήσεως, το καθεστώς ΦΠΑ, η θέση του στην ΒΑ, οι τυχόν παρεχόμενες εκπτώσεις, το τυχόν τελωνειακό καθεστώς, κλπ.

Διευκρινίζουμε και στο σημείο αυτό, ότι η υποχρεωτική τήρηση βιβλίου αποθήκης από τις ΕΒΕ **προ** του 1994 είχε και αυτόν τον φορολογικό λόγο: Να υπάρχει σαφής προσδιορισμός της αξίας του προϊόντος καταχωρημένη στο βιβλίο αποθήκης. Με τον τρόπο αυτό δεν θα υπήρχε κενό ελέγχου από τις φορολογικές αρχές, τόσο στην απογραφή τέλους χρήσεως, όσο και στον προσδιορισμό των αποτελεσμάτων χρήσεως.

Οι ΕΒΕ στην απογραφή τέλους χρήσεως δεν είχαν την δυνατότητα να απογράψουν τα υπόλοιπα αποθήκης 31.12. με διαφορετικές τιμές από ότι ήταν απογραμμένα στο βιβλίο αποθήκης την ημέρα παραγωγής. Ως γνωστό με την απογραφή τέλους χρήσεως και τον καθορισμό των τιμών των εμπορευμάτων σε υψηλές ή χαμηλές αξίες των πραγματικών, προκύπτει ανάλογα ένα κερδοφόρο, ή ένα ζημιογόνο αποτέλεσμα τέλους χρήσεως. Για την απογραφή υπάρχουν διάφορες λογιστικές μέθοδοι, με βάση τις οποίες καθορίζεται η αξία των αποθεμάτων τέλους χρήσης. (Υπενθυμίζουμε, πχ: «πρώτο εισελθόν, πρώτο εξελθόν», ή «πρώτο εισελθόν, τελευταίο εξελθόν», κλπ.)

Ο βιομηχανικός λογισμός (ΒΛ) συνεχίζει να διαχειρίζεται στην συνέχεια προϊόντα με σκοπό την διάθεση τους στην αγορά και την σύναψη των σχετικών συμβάσεων. Τα προϊόντα παραμένουν υποχρεωτικά κατ' αρχήν στο χώρο της παραγωγής, την οποία εμείς καλούμε ΒΑ. Στην συνέχεια τα προϊόντα τέθηκαν στην διάθεση του τμήματος πωλήσεων για την προετοιμασία τους στην επικείμενη αναχώρηση, στην δαιδαλώδη διαδρομή προς την κατανάλωση. Οι θέσεις εργασίας για την λειτουργία αυτή ποικίλουν ανάλογα με την τεχνική οργάνωση, την μηχανοργάνωση και το μέγεθος της κάθε ΕΒΕ.

Επιπλέον ο Βιομηχανικός Λογισμός συνεχίζει να λειτουργεί για να εφαρμοστεί η παραπάνω εμπορική πολιτική της ΕΒΕ στην πράξη. Πρόκειται δηλαδή για την σχεδιασμένη και προγραμματισμένη διοχέτευση της παραγωγής στην κατανάλωση. Για την υλοποίηση αυτού του σκοπού συνάπτονται κατά τα γνωστά συμβάσεις με τους πελάτες, τους διαφημιστές, τις ΜΕ, ή τις ΔΕ, ή και τις αποθηκευτικές επιχειρήσεις, μέσα στα πλαίσια της λειτουργίας της αγοράς της μεταφοράς.

Διάκριση της εμπορικής από την βιομηχανική αποθήκη

Από τα παραπάνω διαπιστώσαμε ότι στους χώρους που υπάρχουν διάφορα είδη, αγαθά, προϊόντα, εμπορεύματα, Π.Υ., κλπ, υπάρχουν και πλείστες όσες βοηθητικές λειτουργίες που εκτελούνται. Αν αυτές τις λειτουργίες τις επικεντρώσουμε κατά τα γνωστά στην διαχείριση των προϊόντων και των εμπορευμάτων, τότε η αντίληψη για την διακίνηση των αγαθών μέσω αποθηκών θα αποσαφηνιστεί πολύ εύκολα. Προς τον σκοπό αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η ΛΜ, η οποία είναι αναγκαία για την παρακολούθηση και τον έλεγχο της μεταφοράς.

Βιομηχανική αποθήκη ονομάσαμε την αποθήκη που διαχειρίζεται τα προϊόντα της ΕΒΕ, δηλαδή την παραγωγή ενός εργοστασίου, η οποία δεν έχει ακόμα πουληθεί. Υπάρχει επίσης το ενδεχόμενο η συγκεκριμένη παρτίδα να μην είναι ακόμα ετοιμοπαράδοτη, γιατί εκκρεμούν ορισμένες παρεμβάσεις στα είδη της, που θα εκτελεστούν εντός της ΒΑ. Αυτό σημαίνει ότι η παραγωγή που στοιβάζεται σε αυτές τις αποθήκες είναι καταχωρημένη στο λογιστήριο της ΕΒΕ σαν συσκευασίες, μονάδες και κωδικούς πώλησης στην χονδρική.

Αυτή είναι και η διαφορά που διακρίνει την **πώληση χονδρικής**, από την **πώληση στην λιανική**:

α) **Στην χονδρική** η ελάχιστη ποσότητα είναι μία συσκευασία χονδρικής που περιέχει περισσότερες μονάδες προϊόντος και πωλείται με τιμολόγιο μόνο σε επιτηδεύματΙΑ. Οι κωδικοί κίνησης στον ΗΥ είναι «συμψηφιστική πώλησης», δηλαδή με πίστωση και η «συμψηφιστική πώλησης τοις μετρητοίς», με αυτόματη καταχώρηση και στις δύο περιπτώσεις της κίνησης του είδους στην αποθήκη. Το τιμολόγιο πώλησης δηλώνεται κατά τα γνωστά στους πίνακες πελατών προμηθευτών στο TAXIS.

β) **Στην λιανική** η ελάχιστη ποσότητα είναι μία μονάδα προϊόντος και πωλείται σε ιδιώτες με απόδειξη λιανικής πώλησης. Με χρήση απλής ταμειακής μηχανής ή με χρήση του Η/Υ, για να κινηθεί το είδος ταυτόχρονα και στη λογιστική αποθήκης.

Ο αποθηκευτικός χώρος, ή ο χώρος φύλαξης δεν έχει σημασία, γιατί είναι θέμα καθαρά οργανωτικό της ΕΒΕ. Κάθε σύνθεση αποστολής για μετακόμιση από τους χώρους της ΒΑ με προορισμό άλλη αποκεντρωμένη αποθήκη της ίδιας ΕΒΕ, καταχωρείται λογιστικά με βάση την ίδια συσκευασία πώλησης στην χονδρική. Η μετακόμιση του προϊόντος στα πλαίσια της αναδιάρθρωσης της θέσης των προϊόντων, υποχρεώνει την ΕΒΕ στην διενέργεια μιας οργανωτικής εγγραφής. Αυτό διότι το προϊόν εξακολουθεί να έχει σαν κύριο την ίδια την ΕΒΕ, που το παρήγαγε και το διακινεί εντός των δηλωμένων χώρων της στην εφορία, το οποίο είναι προς το παρόν απούλητο.

Εμπορική αποθήκη ονομάσαμε την αποθήκη τρίτων που διαχειρίζεται εμπορεύματα, ή προϊόντα. Πρόκειται δηλαδή για είδη που είναι πουλημένα, ή βρίσκονται με βάση μια σύμβαση που έχει καταρτιστεί, κάτω από την διαχείριση μιας άλλης ΜΕ, ΔΕ, ή αποθηκευτικής επιχείρησης. Τα είδη αυτά δηλαδή **δεν** διακινούνται πλέον στα πλαίσια εσωτερικής αναδιάταξης των ειδών, από ένα οποιοδήποτε χώρο της ΕΒΕ που τα παρήγαγε, προς ένα άλλο αποκεντρωμένο χώρο της ίδιας ΕΒΕ.

Ανεξάρτητα αν έχουμε να διαχειριστούμε με βάση τα παραπάνω μια βιομηχανική ή μια εμπορική αποθήκη, δεν πρέπει να λησμονούμε τις παρακάτω έννοιες του βιομηχανικού λογισμού, που έχουν σχέση με τον βαθμό ανάλωσης του είδους, το μέγεθος της παρτίδας και τον χρόνο που πρέπει να ληφθεί υπόψη για την παραγγελία. Αυτό που αποκαλείτο και «σιδηρούν απόθεμα» ή «άριστο μέγεθος παραγγελίας» κλπ, έχει την τεχνική του για να υπολογιστεί, γιατί το απόθεμα αυτό περιλαμβάνει επί μέρους ποσότητες, που υπολογίζονται με την στάθμιση διαφόρων παραγόντων:

α) Το **απόθεμα χρόνου παραγωγής ή προετοιμασίας της παραγγελίας** δηλαδή η ποσότητα πρώτων υλών που θα αναλωθεί στην παραγωγή, η εμπορεύματα που θα πουληθούν, από την στιγμή της διαβίβασης της παραγγελίας, μέχρι να εκτελεστεί η παραγγελία από τον προμηθευτή και δηλώσει την ετοιμότητα του είδους για την παραλαβή και αναχώρηση.

- β) Το **απόθεμα αποστάσεως** ο χρόνος που είναι αναγκαίος για την μεταφορά ανάλογα τον τρόπο μεταφοράς, οδικώς, δια θαλάσσης αεροπορικώς, κλπ, κατά την διάρκεια του οποίου αναλώνεται το υπάρχον απόθεμα στην αποθήκη,
- γ) Το **απόθεμα ασφαλείας** πρόκειται για μία επιπλέον ποσότητα που διατηρείται σαν επιπλέον απόθεμα, που χρησιμοποιείται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, πχ απεργία, επικείμενη προσωρινή έλλειψη του είδους στην αγορά, κλπ.

Οι παραπάνω οργάνωση για την παραγγελία ανάγεται στο παρελθόν από την εποχή των αντιπροσώπων. Σήμερα η ΕΒΕ ενημερώνει τις λογιστικές καρτέλες των ειδών μέσω διαδικτύου και γνωρίζει αυτοστιγμεί την ανάλωση των αποθεμάτων εντός των αποκεντρωμένων αποθηκευτικών χώρων. Με την τεχνολογική αυτή στήριξη οργανώνει έγκαιρα τις αποστολές για να καλύψει τις ελλείψεις των ειδών. Οι παραπάνω παράγοντες για τον υπολογισμό των ποσοτήτων είναι και παραμένουν παρόλα αυτά **κλασικοί** και λαμβάνονται διαχρονικά υπόψη. Τον τρόπο εργασίας με την χρήση ΗΥ για την διαπίστωση των αναλώσεων των ειδών τον γνωρίσαμε στο παράρτημα του πρώτου μέρους στο **u/π με τα τριάντα καταστήματα εντός Αττικής.**

Συσκευασία χονδρικής, συμβάσεις και έγγραφα μεταφοράς

Τα είδη που διακινούνται μέσα από τις εμπορικές αποθήκες ενδεχόμενα να έχουν υποστεί πρωτύτερα κάθε είδους επεξεργασία για την ικανοποίηση επί μέρους επιθυμιών του αγοραστή. **Όταν όμως αυτά είναι πλέον συσκευασμένα σε συσκευασία μεταφοράς, δεν επιδέχονται εκ νέου ανασυσκευασία, ή μετακόμιση τους με «σπάσιμο» της παρτίδας! Δηλαδή τα είδη αυτά πρέπει να μετακομίζουν κατά ποσότητες, ποιότητες συσκευασίες μεταφοράς, κλπ, όπως αυτά έχουν περιγραφεί στα έγγραφα μεταφοράς και έχουν συμφωνηθεί στην σύμβαση πώλησης με τον αγοραστή. Σύνθεση αποστολής ονομάζουμε την επανασυσκευασία των ειδών, προκειμένου να προσαρμοστεί η συσκευασία χονδρικής πώλησης στην συσκευασία μεταφοράς, πχ παλετάρισμα, ή σήμανση κωδικών, φόρτωση σε ε/κ, σε κλούβες, κλπ.**

Με την βοήθεια των ΗΥ εκτυπώνεται αυτόματα ο σχετικός πίνακας της σύνθεσης της αποστολής, αμέσως μετά την καταχώρηση της εγγραφής της σύμβασης πώλησης, δηλαδή του τιμολογίου – δελτίου αποστολής. Ή αντίστοιχα της ενδοεπιχειρησιακής διακίνησης των προϊόντων, δηλαδή κατά **κανόνα του Δελτίου Αποστολής.** (Παράβαλε αντίστοιχα με το κιβωτολόγιο, σε άλλα σημεία. Σε ότι αφορά στην διαδικασία και το κόστος για την ανεύρεση και την συσκευασία των ειδών που θα αποσταλούν, παράβαλε σχετικά με την οργανωμένη και την ανοργάνωτη αποθήκη.)

Δέον να αναφερθεί, ότι οι αποθηκευτικοί χώροι των προμηθευτών λειτουργούν με βάση τις εντολές των τμημάτων πώλησης. Εάν δεν υπάρχει βεβαίωση της τραπέζης του προμηθευτή, ότι πιστώθηκε η αξία του εμπορεύματος ύστερα από έμβασμα του αγοραστή, δεν υπάρχει ούτε και

εντολή για την προετοιμασία της σύνθεσης αποστολής για την μεταφορά. Αυτό είναι απόλυτα κατανοητό, γιατί θα δημιουργήσει στον αποθηκευτικό χώρο του προμηθευτή - αποστολέα οργανωτική δυσλειτουργία. Η ημέρα και ώρα παράδοσης της κάθε αποστολής δηλώνεται στον έλληνα, η οποιονδήποτε άλλο αγοραστή, όταν με βάση την εμπορική πολιτική του προμηθευτή, έχουν εκκληρωθεί άπαντες οι όροι της σύμβασης πώλησης.

Η λήψη μιας ποσότητας από την θέση που είναι ταξινομημένη στην αποθήκη συνιστά μια αυτοτελή δράση, δηλαδή ένα λογιστικό γεγονός, που επιβάλλει και την ταυτόχρονη έκδοση των εγγράφων της σύμβασης πώλησης και των εγγράφων της σύμβασης μεταφοράς. Η βιαστική προετοιμασία όμως της αποστολής μιας παρτίδας, που θα παραμείνει επ' αόριστον στην αποθήκη, καθιστά την λογιστική εγγραφή εικονική!

Αυτό σε μεγάλης έκτασης ποσοτήτων και πελατών θα προκαλέσει δυσλειτουργία και θα δημιουργήσει μια χαστική κατάσταση στην λειτουργία της αποθήκης. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι στην πράξη της μεταφοράς δεν συμβαίνουν παρεκκλίσεις στην εσωτερική τεχνική λειτουργία της αποθήκης. Το ζητούμενο είναι αν απεικονίζονται λογιστικά, ή τηρούνται σαν εκκρεμότητα στις προσωπικές σημειώσεις του αποθηκάρου.

Τα είδη που παραλαμβάνονται από τους αποθηκευτικούς χώρους είναι υποχρεωτικά υπό την διαχείριση της ΜΕ, ή της ΔΕ. Αν τα φορτία αυτά για λόγους συμπίεσης του κόστους μεταφοράς κατατμηθούν σε περισσότερες παρτίδες, η κριθεί αναγκαία ή ανασυσκευασία μαζί με άλλες μονάδες των ειδών αυτών, η μεταβολή αυτή δεν συνιστά λογιστικό γεγονός. Ο λόγος είναι ότι τα είδη αυτά θα υποστούν εκ νέου τις αναγκαίες εργασίες, έτσι ώστε να παραδοθούν στον παραλήπτη όπως τα αναμένει, με βάση την σύμβαση πώλησης που έχει καταρτίσει με τον αποστολέα - προμηθευτή του.

Κατά πόσο αυτή η παρέμβαση στο φορτίο θα είναι σε γνώση των ενδιαφερομένων, διαφέρει στη κάθε σύμβαση έργου, που εκτελεί η ΜΕ, ή η ΔΕ. Κατά κανόνα δεχόμαστε με βάση την συνήθεια στην αγορά ότι:

α) υπάρχει ανοχή σε αυτήν την παρέμβαση εκ μέρους της ΕΒΕ, αν αυτή σαν πελάτης επωφελείται καλύτερης τιμής και δεν μειώνεται η ποιότητα των προϊόντων, ή

β) υπάρχει αυθαιρεσία της ΜΕ, ή της ΔΕ, με ότι ευθύνες συνεπάγεται αυτή από την φθορά, ή την απώλεια, την ποιότητα της υπηρεσίας μεταφοράς, κλπ, που ενδεχόμενα θα προκληθεί στο εμπόρευμα από την αντισυμβατική τους συμπεριφορά.

γ) Υπάρχει τέλος και η μέση οδός, της έκδοσης δηλαδή από την ΜΕ ή την ΔΕ μιας σύμβασης για την παραλαβή και παράδοση της αποστολής, στην οποία δεν υπάρχει δέσμευση της μεταφορικής επιχείρησης για την τεχνική εκτέλεση

της μεταφοράς. Σε αυτήν την περίπτωση υπάρχουν δύο κύριες εφαρμογές στην πράξη:

γ1) **Η Συμφόρτωση**: πρόκειται για την σύμβαση μεταξύ ενός μεταφορέα και δύο αποστολέων ή παραληπτών για την παραλαβή, μετακόμιση και παράδοση των δύο αποστολών από τους συμφωνημένους χώρους, χωρίς παρεμβάσεις στα φορτία και με το ίδιο φορτηγό. Στην πράξη ονομάζεται η μεταφορά αυτή και «πόρτα - πόρτα».

γ2) **Το ομαδικό φορτίο**: Πρόκειται για σύμβαση μεταξύ τριών ή περισσότερων επιχειρήσεων για την παραλαβή και παραπέρα διαχείριση των αποστολών τους και παράδοση της κάθε αποστολής στον συμφωνηθέντα τόπο, κατά την κρίση και την τεχνική οργάνωση της ΜΕ, ή της ΔΕ, ή οποία αναλαμβάνει το συνολικό έργο αυτής της μεταφοράς.

Στην ουσία πρόκειται πλέον για ανάληψη ενός πακέτου **διακίνησης** του κάθε φορτίου. Η εφαρμογή αυτή στην αγορά σημαίνει εξ ανάγκης την κατάρτιση μικτών διαδοχικών συμβάσεων μεταξύ, πχ αποθηκευτών, τυχόν άλλων μεταφορέων, εκμεταλλευτών βοηθητικών μέσων μεταφοράς, εκτελωνιστών, ενδεχόμενα προσωρινή εναπόθεση των φορτίων, προσφορά πρόσθετης εργασίας στα είδη, κλπ. Είναι αυτονόητο ότι η επιφάνεια των χώρων που διακινούνται τα αγαθά κυμαίνεται από λίγες χιλιάδες ή πολλές χιλιάδες μέτρα και σε συγκροτήματα πολλών αποθηκών μέσα σε εμπορευματικά κέντρα.

Ο ορισμός της αποθήκης

Η ΕΑ και η ΒΑ ως φυσικοί χώροι είναι ενδεχόμενο να ταυτίζονται. **Η διάκριση όμως των χώρων στο λογιστικό σχέδιο των ενδιαφερομένων είναι φορολογικά υποχρεωτική.** Αυτό συμβαίνει επιπλέον και για τεχνικούς ή οργανωτικούς λόγους των προσώπων που συμμετέχουν στην λειτουργία των αποθηκών αυτών. Οι αποθηκευτικές επιχειρήσεις ειδικότερα είναι οργανωμένες λογιστικά και χωροταξικά, σε τρόπο ώστε να ικανοποιούν τις ανάγκες και τις απαιτήσεις των πελατών τους για την μεταφορά των αξιών. Η δική μας διάκριση και προσέγγιση γίνεται επιπλέον και από την πλευρά της διαχείρισης της μεταφοράς. Κατά συνέπεια πρόκειται και για ένα οργανωτικό, λογιστικό, φορολογικό και διαχειριστικό ζήτημα εκτελέσεως συμβάσεων μεταφοράς φορτίων.

Η μεταφορά στηρίζεται σε επιστημονική και επιχειρησιακή υποδομή με σκοπό την οργάνωση και τον προγραμματισμό, για την απρόσκοπτη εκτέλεση του μεταφορικού έργου. Ο τρόπος που είναι οργανωμένοι οι πελάτες ή οι συνεργάτες της μεταφοράς είναι σημαντικός και λαμβάνεται σοβαρά υπόψη. Η σπουδαιότητα του παράγοντα αυτού επηρεάζει όμως απλά και μόνο τον τρόπο που θα προσαρμοστεί η μεταφορά, για να καλύψει τις εξειδικευμένες ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες της μεταφοράς του κάθε πελάτη.

Ο βιομηχανικός λογισμός έχει την επιστημονική δυνατότητα να προσαρμόσει την λειτουργία της ΕΒΕ, σε τρόπο ώστε να απεικονίζει όλες τις δράσεις που εκτελούνται στις μονάδες παραγωγής, κατά τρόπο φορολογικά σύννομο και οργανωτικά οικονομικό. Με τον τρόπο αυτό αντλούνται οι κάθε είδους χρήσιμες πληροφορίες για τα αγαθά που παράγει, αποθηκεύει κατανέμει, ή τα διοχετεύει η ΕΒΕ στην κατανάλωση. Σε αυτό βοηθά και η ΛΜ, η οποία έχει τεχνικά την δυνατότητα να περιγράφει κάθε είδους οικονομική, ή οργανωτική μεταβολή που υφίσταται το προϊόν ή το εμπόρευμα ανεξάρτητα από την κατάσταση που βρίσκεται στην κάθε φάση της εν γένει διακίνησης του.

Ως **«κατάσταση»** εννοείται η νομική, η φορολογική, η τελωνειακή, η ιδιοκτησιακή, η τεχνική, κλπ του είδους αυτού.

Για τον λόγο ότι υπάρχουν πολλές προσεγγίσεις στην έννοια αποθήκη, πρέπει να δεχθούμε ένα κοινό χαρακτηριστικό, το οποίο ουδείς θα έχει αντίρρηση ότι το συγκεντρώνουν όλες ανεξαιρέτως οι «αποθήκες». Θα πρέπει να δεχθούμε επομένως το αξίωμα ή τον ορισμό ότι: **«αποθήκη», είναι η διαρκής απογραφή στον κάθε χώρο που βρίσκεται ένα προϊόν, εμπόρευμα, ή αγαθό, από την στιγμή της παραγωγής του, μέχρι την στιγμή της βιομηχανοποίησεως, της αναλώσεως, ή της πωλήσεως του στην κατανάλωση.**

Ο μόνος χώρος που συγκεντρώνει αυτήν την προϋπόθεση είναι τα λογιστικά βιβλία και η λογιστική μηχανοργάνωση, κατά κύριο λόγο της κάθε ΕΒΕ, και επικουρικά των ΜΕ, των ΔΕ, ή ενδεχόμενα με προϋποθέσεις και των αποθηκευτικών επιχειρήσεων!

Αυτό διότι η βιομηχανοποίηση, η φυσική μετακόμιση, ως και η προσωρινή εναπόθεση, των αγαθών, καταχωρείται λογιστικά, ή οργανωτικά, στα λογιστήρια των εμπλεκομένων επιχειρήσεων στην μεταφορά, άλλως δεν θα υπήρχε πληροφόρηση:

Α) για την φυσική θέση του φορτίου / παρτίδας / είδους ανά πάσα στιγμή. Σε ποια φυσική αποθήκη δηλαδή από τις παραπάνω που αναφέρθηκαν στοιβάζεται, ή μετακομίζει, ή ενδεχόμενα να βρίσκεται σε μία άλλη αποθήκη, που μας διέφυγε η περιγραφή, ή η αναφορά της.

Β) για το πρόσωπο που έχει ανά πάσα στιγμή το φορτίο στην **κατοχή του** . **Δηλαδή με ποια επαγγελματική ιδιότητα**, και κυρίως με εντολή ποίου προσώπου, από τα πρόσωπα της μεταφοράς, για τα οποία αναφερθήκαμε σε άλλο κεφάλαιο.

Γ) για το πρόσωπο που έχει το φορτίο στην **διαχείριση του**. Με βάση δηλαδή ποια σύμβαση διαχειρίζεται το φορτίο, και με ποιόν μεταξύ των προσώπων της μεταφοράς που γνωρίζουμε, έχει συνάψει αυτήν την σύμβαση. Το πρόσωπο αυτό είναι με βάση την δική μας προσέγγιση ένας **ΔΜ, δηλαδή ένα πρόσωπο, που έχει συνάψει μια σύμβαση, για να εκτελέσει μια φάση, ή το σύνολο μιας μεταφοράς.**

Δ) Δεν θα υπάρξει επίσης πληροφόρηση για την ολοκλήρωση της διενεργείας της κάθε φάσης της μεταφοράς, για να θεωρηθεί η σχετική σύμβαση ως εκτελεσθείσα. Το λογιστικό αυτό γεγονός είναι σπουδαίο, για να χρεωθεί ο εκάστοτε πελάτης, με το κόστος της υπηρεσίας που του παρασχέθηκε.

Με βάση τα παραπάνω θα πρέπει και ο όρος «διαρκής απογραφή» να καταγραφεί θετικά στο γόητρο του έλληνα τεχνοκράτη μεταφοράς αξιών και φορτίου. Πρόκειται για μια ακόμα αναμφισβήτητη απόδειξη ότι οι ξένοι δεν πρόσθεσαν το παραμικρό στην γνώση και την πείρα για την διαχείριση των προϊόντων. Κατά πόσο η «επιστήμη Logistics» εμπεριέχει την έννοια και την χρησιμότητα της διαρκούς απογραφής δεν αφορά στο παρόν. Το βέβαιο είναι ότι τα οι ΗΥ διαθέτουν προγράμματα που απεικονίζουν λογιστικά με κωδικούς κίνησης, εκτός των άλλων και τις λογιστικές καταχωρήσεις που άπτονται της διαρκούς απογραφής.

Οι τεχνικές της Λογιστικής της Μεταφοράς

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η επίβλεψη και η διαχείριση της μεταφοράς πρέπει να οργανωθεί με βάση δύο λογιστικές τεχνικές:

A) Την λογιστική των ΕΒΕ

Εδώ πρόκειται για το λογιστικό σχέδιο των ΕΒΕ, το οποίο αναλύεται στον ΗΥ ανάλογα με τον επιχειρησιακό λογισμό, την οργάνωση και το μέγεθος της επιχείρησης, μεταξύ άλλων και σε λογαριασμούς για να παρακολουθούν την κίνηση των ειδών τους.

Ενδεικτικά παραθέτουμε ένα σχέδιο ανάπτυξης λογαριασμού αποθήκης, ήτοι:

- 1) Κεντρική Βιομηχανική αποθήκη της μονάδας παραγωγής, (Α΄ Βαθμός λογαριασμού)
- 2) Αποθήκη κράτους Α, κράτους Β, κλπ. (Β΄ Βαθμός λογαριασμού)
- 3) Αποθήκη κράτους Α: Αποθήκη Νο 1, Αποθήκη Νο 2, κλπ. (Γ΄ βαθμός λογαριασμού)
- 4) Αποθήκη κράτους Α, Νο 1, Θέση Χ, Θέση Ψ, κλπ. (Δ΄ βαθμός λογαριασμού)
- 5) Αποθήκη κράτους Α, Νο 1, θέση Χ, ράφι 1, ράφι 2, κλπ (Ε΄ βαθμός ανάλυσης)
- 6) Και τέλος έχουμε τον τελευταίο βαθμό ανάλυσης που είναι κινούμενος λογαριασμός και αναφέρεται στον κωδικό του είδους του κάθε προϊόντος, στις ποσότητες και τις αξίες του. **Κάθε αυξομείωση της ποσότητας του κωδικού αυτού, υποχρεώνει την ΕΒΕ στην διενέργεια μιας φορολογικής, ή οργανωτικής εγγραφής.**

Παρατηρήσεις:

α) μέχρι τον Γ' βαθμό ανάλυσης αναπτύσσονται χωροταξικά οι αποθηκευτικοί χώροι, οι οποίοι δηλώνονται υποχρεωτικά στην Δ.Ο.Υ..

β) μετά τον Δ' βαθμό ανάλυσης αρχίζει η ανάπτυξη των λογαριασμών των ειδών, τα οποία διακινούνται εντός της αποθήκης. Η ονομασία «Θέση» στην ανάπτυξη του παραπάνω λογιστικού σχεδίου σημαίνει τον χώρο εντός της αποθήκης, όπου στοιβάζεται μια συγκεκριμένη ομάδα ειδών, πχ «οδοντόκρεμες», «επιστροφές πωληθέντων», «ελαττωματικά», «υποπροϊόντα», κλπ.

γ) στον Ε' βαθμό ανάλυσης αναφέρονται οι διάφοροι κωδικοί των ομάδων των ειδών, πχ «παιδικές οδοντόκρεμες», «οδοντόκρεμες με γεύση μέντας», κλπ.

δ) στον τελευταίο κινούμενο βαθμό ανάλογα με την οργάνωση αναφέρεται ο κωδικός του είδους, ένα όνομα προϊόντος, ή και τα δύο μαζί, κλπ.

ε) τον λόγο που διακινούνται οι διάφορες ομάδες των ειδών τον γνωρίσαμε περιληπτικά σε άλλα σημεία, όταν περιγράψαμε την μεταφορά από εμπορικής πλευράς.

στ) τα διάφορα προγράμματα ΗΥ, τα οποία προσφέρονται στην αγορά έχουν ως γνωστό την δυνατότητα βελτίωσης και επέκτασης για την προσαρμογή τους στις ανάγκες της κάθε ΕΒΕ.

Το λογιστικό σχέδιο των ΕΒΕ περιλαμβάνει και πολλούς άλλους λογαριασμούς που κινούνται ταυτόχρονα για την παρακολούθηση των αποθεμάτων, ως είναι των Πελατών, των Προμηθευτών, των Πωλήσεων, των Αγορών, των Συναφθεισών Συμβάσεων, κλπ. Η παραπάνω λογιστική οργάνωση αποθήκης είναι λειτουργικά η μέγιστη δυνατή, η οποία προσφέρει την δυνατότητα στην κάθε ΕΒΕ να γνωρίζει τις μεταβολές στις ποσότητες και στα είδη που διαχειρίζεται, οπουδήποτε και αν βρίσκονται στοιβαγμένα.

Αυτό δεν εμποδίζει βέβαια την επιλογή της ΕΒΕ στην αποκέντρωση των ειδών της σε ΕΑ, και την σύναψη συμβάσεων για την διακίνηση των ειδών της μέσω μεταφορικών, διαμεταφορικών και αποθηκευτικών επιχειρήσεων. Στην περίπτωση αυτή η λογιστική οργάνωση της ΕΒΕ επιβάλει:

α) την ανάπτυξη αναλόγου αριθμού αποθηκευτικών χώρων, και

β) το άνοιγμα αντίστοιχου αριθμού και βαθμού λογαριασμών των κωδικών των ειδών.

Τα είδη αυτά έχουν διανεμηθεί πλέον σε επιλεγμένα σημεία του δικτύου χώρων απόθεσης, που έχει οργανώσει η ΕΒΕ πλησίον ή εντός

εμπορευματικών κέντρων ή της κατανάλωσης. Η αγορά όπως προαναφέραμε προσφέρει σήμερα και για αυτήν την οργάνωση πλείστα όσα λογιστικά προγράμματα, που απλουστεύουν τα μέγιστα την διαχείριση των ειδών εντός των αποθηκευτικών χώρων. Οι επιχειρήσεις που τα στηρίζουν διαθέτουν την τεχνογνωσία να τα προσαρμόζονται στις απαιτήσεις και τις ανάγκες όλων των ΕΒΕ.

Συνάρτηση της Βιομηχανικής Λογιστικής με την ΛΜ

Η βιομηχανική λογιστική περιγράφει την σταδιακή μεταβολή της πρώτης ύλης σε προϊόν. Προς τον σκοπό αυτό με βάση την κοστολογική μέθοδο γνωρίζει ανά πάση στιγμή την φάση παραγωγής, Α,Β,Γ, κλπ που βρίσκεται η διαδικασία παραγωγής. Προς το τέλος της διαδικασίας παραγωγής συμβαίνουν διάφορες δυσδιάκριτες, πλην όμως σημαντικές λειτουργίες, που συνδέουν την παραγωγή και τον Βιομηχανικό Λογισμό με την μεταφορά:

- α) Η συσκευασία χρήσης του προϊόντος, πχ οδοντόκρεμα εντός του σωληναρίου,
- β) συσκευασία πώλησης στην λιανική του προϊόντος, πχ τοποθέτηση του σωληναρίου στο χάρτινο κουτάκι, με αναγραφή σε αυτό του κωδικού ως είδος, που τοποθετείται στα ράφια του καταστήματος λιανικής,
- γ) συσκευασία του προϊόντος σε μεγαλύτερες ποσότητες για την πώληση του στην χονδρική, με αναγραφή στην συσκευασία του κωδικού του περιεχομένου,
- δ) απογραφή, ταξινόμηση και λογιστική απεικόνιση της παραχθείσης παρτίδας, με την συσκευασία χονδρικής, στον αποθηκευτικό χώρο της παραγωγικής μονάδας, ή άλλως Βιομηχανικής Αποθήκης.

Όλες οι παραπάνω λειτουργίες που αναφέραμε, ανάγονται στην βιομηχανική παραγωγή και εκτελούνται σε εφαρμογή των φορολογικών υποχρεώσεων του εργοστασίου και του προγραμματισμού, των κανόνων και του σχεδιασμού του βιομηχανικού λογισμού της κάθε ΕΒΕ. Πρόκειται για ένα αχανές πεδίο, γιατί η κάθε ΕΒΕ έχει την δική της οργάνωση και το μέγεθος, για την εκπλήρωση των σκοπών της ιδρύσεως και της λειτουργίας της.

Πέραν αυτών η ιδιαιτερότητα των προϊόντων της κάθε ΕΒΕ και οι προδιαγραφές συσκευασιών, ποιοτήτων, κλπ, που θέτουν οι πελάτες, ικανοποιείται τώρα πλέον από την υπερπροσφορά ηλεκτρονικής και τεχνικής υποδομής, για την ικανοποίηση της κάθε απαιτήσεως για συγκεκριμένη προδιαγραφή των προϊόντων. Όλα αυτά όμως δεν αφορούν στην μεταφορά, αλλά στην **οργάνωση** και στον **σχεδιασμό των ειδών που θα παραχθούν**, για την κάλυψη των αναγκών της κατανάλωσης. Επιπλέον όμως και στην

Λειτουργία των πωλήσεων και τον τρόπο που έχει οργανώσει η ΕΒΕ την **κατανομή** και την **διάθεση** των προϊόντων της στην αγορά.

Από την ΒΑ με αφορμή μια εσωτερική προγραμματισμένη οργανωτική αποκέντρωση ενός είδους στους παραπάνω αποθηκευτικούς χώρους της ΕΒΕ, είτε με βάση μία σύμβαση πώλησης, θα πρέπει να αρχίσει να εκτυλίσσεται η διαδικασία και οι δράσεις της μεταφοράς. Αυτό σημαίνει την αναζήτηση κατ' αρχάς του είδους στον λογαριασμό στο λογιστικό σχέδιο της ΕΒΕ, και την εντολή για την ανάληψη του από την φυσική θέση που βρίσκεται στην ΒΑ στον χώρο της παραγωγής, επιπλέον δε:

- α) την συσκευασία του είδους προσαρμοσμένη στις συνθήκες της μεταφοράς,
- β) την διενέργεια των σχετικών ελέγχων της αποστολής,
- γ) την σύναψη των σχετικών συμβάσεων,
- δ) την φόρτωση στο μεταφορικό μέσο, και
- ε) την αναχώρηση για μεταφορά του είδους αυτού.

Όλες οι παραπάνω λειτουργίες ανάγονται στους κανόνες και στην λειτουργία της μεταφοράς, που αποτελούν το αντικείμενο του παρόντος έργου. Δεν είναι όμως δυνατόν να αναλυθούν σε βάθος, διότι θα είχαμε την ανάλυση της ίδιας λειτουργίας, η οποία θα προσεγγιζόταν διαφορετικά από την κάθε ΕΒΕ. Λόγω αυτής της ιδιομορφίας της λειτουργίας της κάθε μίας ΕΒΕ αναφερόμαστε σποραδικά όπου είναι αναγκαίο, για να παρουσιάσουμε τις απόψεις μας, σε ότι αφορά στην οργάνωση και στον σχεδιασμό, ή και στην παραγωγή και παράδοση του προϊόντος στον τελικό παραλήπτη.

Στα πρώτα τρία μέρη του βιβλίου παρουσιάσαμε αναλυτικά την κάθε είδους και τεχνικής χερσαία μεταφορά και τις συμβάσεις που συνάπτονται για την εκτέλεση της. Ο έμπειρος ΔΜ ή ο λογιστής με βάση αυτές τις γνώσεις είναι σε θέση να οργανώσει ορθολογικά την λειτουργία των προμηθειών, καθώς και την λειτουργία της διάθεσης των προϊόντων της εταιρείας του στην αγορά. Θα πρέπει δηλαδή να οργανώσει και να συντονίσει την πρόοδο των λειτουργιών που αναφέρεται στον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό της παραγωγής, σε συνάρτηση με την οργάνωση των δράσεων, για την λειτουργία της διάθεσης των προϊόντων της ΕΒΕ στην κατανάλωση.

Η λογιστική της μεταφοράς των ΕΒΕ στην πράξη

Η οργανωμένη ΕΒΕ διαθέτει με ευθύνη του Λογιστή ένα άριστα οργανωμένο μηχανογραφικό λογιστήριο, και εφαρμόζει στον Η/Υ ένα πρόγραμμα, το οποίο καταρχάς καλύπτει μεταξύ άλλων και τις ανάγκες παραγωγής και διαχείρισης των πωλήσεων. Στην συνέχεια σε ότι αφορά στην μεταφορά απαιτεί από την

ΜΕ, με την οποία έχει συνάψει την σχετική σύμβαση έργου, να έχει σταδιακή πληροφόρηση της θέσης του κάθε είδους, πρώτων υλών, προϊόντων, ή εμπορευμάτων, και συνολικά της διακινούμενης παρτίδας, σε όλη την διάρκεια της μεταφοράς.

Με άλλα λόγια οι ΕΒΕ έχουν υπό τον έλεγχο τους την διαρκή εικόνα της θέσης του μεταφερόμενου είδους, μέχρι να ταξινομηθεί τούτο στην νέα του θέση που το προορίζουν, ή να παραδοθεί στον πελάτη. Το κάθε είδος θα το αναζητήσει η ΕΒΕ στο λογιστήριο της, με βάση τον κωδικό του είδους, ή τις συμβάσεις που διακινείται για την παραπέρα διαχείριση του. Την πληροφόρηση αυτή την παρέχει η ΛΜ της ΜΕ, η οποία είναι οργανωμένη με τρόπο που να αντλούνται πληροφορίες που χρησιμεύουν σε όλους τους εμπλεκόμενους στην μεταφορά.

Όταν αναλύαμε την κοστολόγηση της μεταφοράς σε άλλο σημείο του βιβλίου υποδείξαμε ότι θα πρέπει η υπηρεσία μεταφοράς να χαρακτηριστεί σαν μια βιομηχανική, ή βιοτεχνική παραγωγική διαδικασία. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει μεταξύ άλλων να συνάγεται από την τήρηση του λογιστηρίου της ΜΕ η κάθε βαθμίδα – διαδικασία εκτέλεσης της μεταφοράς. Τα προγράμματα ΗΥ των ΜΕ προβλέπουν την αυτόματη αποστολή ηλεκτρονικών μηνυμάτων στην πελατεία, ευθύς ως καταχωρηθεί στο λογιστήριο τους η εκτέλεση μιας φάσης της μεταφοράς.

Αν δεν υπάρξει αυτή η προϋπόθεση, ούτε η ίδια η ΜΕ, αλλά και οι πελάτες της, θα έχουν εικόνα για την εκάστοτε θέση των μέσων μεταφοράς και των φορτίων. Για τον λόγο αυτό προσεγγίζουμε και την ΛΜ των ΜΕ, γιατί είναι για τις ΕΒΕ κατ' ένα τρόπο μια πηγή άντλησης λογιστικών γεγονότων. Τα λογιστικά αυτά γεγονότα της ΛΜ περιγράφονται με μία λέξη ως **συναλλαγές της ΕΒΕ**, δηλαδή ως **δοσοληψίες** που προκύπτουν από την εκτέλεση συμβάσεων πώλησης με τους πελάτες της, ή συμβάσεων έργου με τις ΜΕ. Οι συναλλαγές είναι πανομοιότυπες ανεξάρτητα από την απόσταση, τον χρόνο, τις ποσότητες ή τις αξίες των ειδών που διακινούνται.

Η λέξη «δοσοληψία» επιλέγηκε σκόπιμα, γιατί πρόκειται για ένα όρο που ανάγεται στην εποχή του «Μεταφοραί – Εκδρομαί». Εκείνη την εποχή ο όρος «χρέωση» και «πίστωση» δεν είχε ακόμα εισαχθεί στην λογιστική. Αντί αυτών χρησιμοποιούντο οι όροι «δούναι» και «λαβείν». Στην αγορά χρησιμοποιείτο προς το απλούστερο ο όρος «πάρε – δώσε», ή επί το ευγενέστερο «δοσοληψίες». Άλλες εποχές, άλλες... ορολογίες.

Σε αντίθεση με τις συναλλαγές η παραγωγή είναι μια διαδικασία **εκμεταλλεύσεως της ΕΒΕ**. Πρόκειται δηλαδή για την εσωτερική οργάνωση και τον προγραμματισμό που αρχίζει από την σύλληψη της ιδέας για την επένδυση της βιομηχανικής μονάδας με σκοπό την παραγωγή του προϊόντος, μέχρι να βρεθεί το προϊόν αυτό έτοιμο στοιβαγμένο στην αποθήκη της ΕΒΕ, στην μονάδα παραγωγής. Ως είναι αυτονόητο οι αρχές της μεταφοράς σαν επιστήμη, λαμβάνονται σημαντικά υπόψη στις παραπάνω επιλογές και αποφάσεις της παραγωγής, αρχής γενομένης από την μελέτη περί του τύπου εγκαταστάσεως της παραγωγικής μονάδας!

Το αντικείμενο όμως του παρόντος έργου δεν εμβαθύνει στο σημείο αυτό, γιατί στην ουσία θα πρόκειται για ένα άλλο σημαντικό, πλην όμως θεωρητικό σύγγραμμα γύρο από την επιχειρηματικότητα, άλλως τον επιχειρησιακό λογισμό. Το παρόν έργο όμως δέχεται την αγορά της μεταφοράς ως έχει, πχ με την υπάρχουσα τεχνολογία στα ΦΔΧ, τα προγράμματα ΗΥ, κλπ και όχι θεωρητικά, όπως θα εξελιχθεί στο μέλλον, ή όπως ενδεχόμενα την αντιλαμβάνεται ο κάθε ενασχολούμενος, με βάση τις εμπειρίες του.

Αντίστοιχα και ο βιομηχανικός λογισμός δέχεται την τεχνολογία ως έχει, για να εκτελέσει μια μεταφορά την δεδομένη στιγμή. Πχ την συσκευασία μεταφοράς που διαθέτει η ΕΒΕ, και όχι όπως εξελιχτεί στο μέλλον, ίσως δηλαδή 60% ελαφρύτερη και ίσως 50% πιο φθηνή! Ή όπως θα απαιτηθεί να συσκευαστεί το είδος για την μεταφορά του στο μέλλον, σε μία νέα διαδρομή και με διαφορετικό μέσο μεταφοράς.

Ακόμα και στην περίπτωση που πράγματι θα εμφανιστεί μία νέα τεχνολογία, αυτό δεν σημαίνει ότι θα αποσύρει πχ τα φορτηγά της η ΜΕ, για να προμηθευτεί καινούργια. Ούτε αντίστοιχα η ΕΒΕ θα απέσυρε πρόωρα τις αναπόσβεστες και πανάκριβες συσκευασίες μεταφοράς, ή τα περονοφόρα της, για να προμηθευτεί νέα. Ούτε βέβαια θα κατεδάφιζε τις αποθήκες της για να κατασκευάσει νέες, έστω και αν χορηγούνται προς τον σκοπό αυτό και δωρεάν χρηματοδοτήσεις από τα κοινοτικά πλαίσια στήριξης. Τα πάντα τίθενται πάνω στο τραπέζι και μελετώνται σε βάθος. Η ανταγωνιστική αγορά της μεταφοράς δεν επιτρέπει τις εντυπωσιακές, πλην όμως βραχύβιες ή αντικοινωνικές επενδύσεις, ή τον μιμητισμό στην αναδιοργάνωση, ή στις μεθόδους διάθεσης της παραγωγής στην κατανάλωση.

B) Την λογιστική των ΜΕ.

Οι ΜΕ οφείλουν επομένως να έχουν υπό τον έλεγχο τους και να γνωρίζουν την θέση των μεταφορικών μέσων, τα οποία κινούνται εντός των μεταφορικών αξόνων και των δικτύων μεταφοράς που εκμεταλλεύονται. Η

οργάνωση αυτή με ευθύνη του ΔΜ είναι μια δυναμική λειτουργία, γιατί τα μεταφορικά μέσα αλλάζουν διαρκώς τον χώρο που κυκλοφορούν, ή είναι σταθμευμένα. Η ΜΕ προκειμένου να εκτελέσει αυτήν την λειτουργία, καταχωρεί στους λογαριασμούς αποθήκης του λογιστηρίου της, τις ανάλογες πληροφορίες για τις μεταβολές που συντελούνται στην θέση των μέσων μεταφοράς. Η αποθήκη της ΜΕ από πλευράς χώρου αποκεντρώνεται σε επιλεγμένα σημεία, στα οποία έχουν φυσική πρόσβαση, ή κυκλοφορούν τα μέσα μεταφοράς.

Οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται στο λογιστήριο της ΜΕ χωρίζονται σε δύο κύριες κατηγορίες:

1) στην παρακολούθηση και την επιμέλεια των μεταφορικών μέσων

Οι πληροφορίες αυτές προέρχονται από άλλες εταιρείες που συνεργάζονται με την ΜΕ, ή από στελέχη της ίδιας, που εργάζονται επί τόπου. Η λειτουργία αυτή επικεντρώνεται:

- 1.1) Σε τόπους που προσφέρονται υπηρεσίες τοπικού χαρακτήρα, πχ Αθήνα, Κατερίνη, Βιέννη, Μόναχο, κλπ
- 1.2) Στο απόθεμα των μέσων μεταφοράς που βρίσκονται σταθμευμένα στον κάθε τόπο ανά πάσα στιγμή, τα οποία είναι διαθέσιμα στην πελατεία.
- 1.3) Στις οργανωμένες αναχωρήσεις των μέσων μεταφοράς.
- 1.4) Στην παρακολούθηση της κυκλοφορίας των μεταφορικών μέσων από τα σημεία της διελεύσεως του προκαθορισμένου δρομολογίου.
- 1.5) Στην άφιξη του μέσου στον προορισμό και την ειδοποίηση του πελάτη για την παραλαβή της αποστολής.
- 1.6) Στην καταχώρηση του μέσου μεταφοράς στην νέα του θέση ως κενό, από την οποία θα εκκινήσει για να τεθεί στην διάθεση του επόμενου πελάτη.

2) Στις συναλλαγές των ΜΕ με τους πελάτες

Οι εργασίες αυτές έχουν διπλή χρησιμότητα. Από την μία πλευρά εκδίδουν το έγγραφο μεταφοράς, επιπλέον ενημερώνουν τον πελάτη, ως προς την μεταφορά φορτίων, δηλαδή την πρόοδο της εκτέλεσης της σύμβασης έργου. Από την άλλη την υποβολή της προσφοράς και την χρέωση του πελάτη, για την υπηρεσία που του προσφέρθηκε. Εδώ πρόκειται κυρίως για τις ακόλουθες συνεργασίες μεταξύ ΜΕ και ΕΒΕ:

- 2.1) Υποβολή προσφοράς προς τον πελάτη,
- 2.2) Αποδοχή της αιτήσεως του πελάτη για το κλείσιμο χώρου στο μέσο μεταφοράς,
- 2.3) Έναρξη μεταφοράς, έκδοση του εγγράφου μεταφοράς και διαρκής ενημέρωση του πελάτη για την θέση του φορτίου,
- 2.4) Ειδοποίηση του πελάτη για την άφιξη,
- 2.5) Έκδοση του τιμολογίου για την χρέωση της υπηρεσίας που προσφέρθηκε,
- 2.6) Λογιστική επίβλεψη για την εξόφληση του εκδοθέντος τιμολογίου.

Η λογιστική συνεργασία της ΕΒΕ με την ΜΕ

Για την διενέργεια της μεταφοράς είναι απαραίτητη επομένως η συνεργασία της ΜΕ με την ΕΒΕ. Η συνισταμένη της λειτουργίας των παραπάνω δύο επιχειρήσεων δρα καταλυτικά για να ολοκληρωθεί με επιτυχία η υπηρεσία της μεταφοράς:

A) Η ΕΒΕ για να εκτελέσει μία σύμβαση πώλησης, ή να οργανώνει μία ανακατανομή της θέσης των προϊόντων της, οφείλει να ελέγξει στα υπόλοιπα των ειδών στο λογιστήριο, ποια παρτίδα και από ποιο χώρο θα διακινήσει το είδος αυτό. Οι ΗΥ και το διαδίκτυο διευκολύνουν τα μέγιστα την περιήγηση στους λογαριασμούς των ειδών στους αποθηκευτικούς χώρους της ίδιας ΕΒΕ, ή σε συνεργαζόμενες αποθήκες. Η επιλογή αυτή είναι θεμελιώδους σημασίας, γιατί θα πρέπει να ληφθούν υπόψη πολλοί παράγοντες. Αυτό σημαίνει ότι όλοι οι εργαζόμενοι στις απανταχού διάσπαρτες αποθήκες ή στα τμήματα πωλήσεων της επιχείρησης πρέπει να λειτουργούν με βάση τις οδηγίες και τις υποδείξεις του κεντρικού οργάνου της διοίκησης και όχι αποσπασματικά με δική τους πρωτοβουλία.

Δεν επιτρέπεται πχ να αυτοσχεδιάζει ο κάθε υπάλληλος ενός τμήματος:

α) να δίνει εντολή σε μία αποθήκη να αναληφθεί μια μεγάλη ποσότητα ενός είδους, για να μεταφερθεί σε άλλη αποθήκη, την στιγμή που επίκειται η πώληση του είδους αυτού,

β) να διαβιβάζει παραγγελία αγοράς, την στιγμή που η επιχείρηση διαπραγματεύεται την προμήθεια ενός νέου υποκατάστατου είδους,

γ) να ορίζει ναύλωση και αναχώρηση φορτηγού, την στιγμή που την επόμενη ημέρα είναι προγραμματισμένη αποστολή και άλλης παρτίδας προς την ίδια διαδρομή,

δ) Να επισπεύδει την παραγγελία αγοράς ενός είδους, όταν δεν έχουν εξευρεθεί μέχρι στιγμής οι πόροι για την χρηματοδότηση της αξίας της αγοράς του.

ε) Δεν επιτρέπεται να εκφορτώσει με πρωτοβουλία του ο αποθηκάριος ένα ΦΔΧ σε μια θέση στην αποθήκη, την στιγμή που η Διοίκηση της ΕΒΕ έχει προγραμματίσει, στην ίδια θέση την εκφόρτωση πχ ενός ε/κ που θα φθάσει με πλοίο, του οποίου ο κατάπλους επίκειται εντός των προσεχών ωρών, κλπ.

Έχοντας προκρίνει την πλέον συμφέρουσα επιλογή, θα δώσει εντολή η διοίκηση της ΕΒΕ στον διαχειριστή του χώρου που βρίσκεται το εμπόρευμα, για να παραδώσει την αποστολή στην ΜΕ. Ταυτόχρονα θα επικοινωνήσει με την ΜΕ για να κλείσει την θέση στο μέσο μεταφοράς. Στην ουσία δηλαδή στο σημείο αυτό συνάπτεται από την ΕΒΕ η σύμβαση έργου της μετακόμισης του φορτίου. Η συνήθης επιβεβαίωση της σύμβασης αυτής, για την ανάληψη του

έργου, είναι η έκδοση από την Μεταφορική επιχείρηση του εγγράφου μεταφοράς.

Επιπλέον αυτού ανάλογα και με την σχέση της ΕΒΕ με τον χώρο που βρίσκονται τα αγαθά, ή με τις συμβάσεις έργου που είναι σε εξέλιξη, είναι ενδεχόμενο να πρόκειται:

A1) Ή για μία εσωτερική υπόθεση και εντολή της ΕΒΕ προς τα στελέχη της, με τα οποία έχει σχέση εξαρτημένης εργασίας, ή

A2) Για μία σύμβαση έργου, αν η διαχείριση του χώρου διενεργείται από μια ανεξάρτητη επιχείρηση, με την οποία η ΕΒΕ έχει συνάψει σύμβαση συνεργασίας.

A3) Ή ενδεχόμενα να υπάρχει έλλειψη του είδους στα αποθέματα της ΕΒΕ και να ευρεθεί το είδος αυτό με την βοήθεια του διαδικτύου σε μία αποθήκη μιας αδελφής επιχείρησης της ΕΒΕ που είναι εγκατεστημένη σε άλλο κράτος.

A4) Ή ενδεχόμενα να εντοπιστεί το είδος μέσω διαδικτύου στην κατοχή της ΜΕ, ή οποία το μεταφέρει και θα φθάσει πχ σε 36 ώρες στην αποθήκη της ΕΒΕ.

Β) Η ΜΕ συγκεντρώνει τις συμβάσεις από όλους τους πελάτες της και αναχωρεί το μεταφορικό μέσο. Προς τον σκοπό αυτό η ΜΕ συνάπτει αντίστοιχα τις δικές της συμβάσεις έργου, όπου αυτό είναι αναγκαίο. Πχ ένας οδικός Μ με το οχηματαγωγό πλοίο, ή μια ΣΕ με το σιδ/κο δίκτυο, το οποίο θα διανύσει ο συρμός της.

Η ανάλυση του τρόπου οργάνωσης και λειτουργίας της αποθήκης σαν χώρου δεν ενδιαφέρει το παρόν έργο. Για τον λόγο αυτό δεν θα αναλωθούμε σε λεπτομέρειες, γιατί υπάρχουν πολλοί συνδυασμοί λειτουργιών εντός των χώρων των αποθηκών. **Η εμπορική αποθήκη** προσεγγίζεται στο παρόν από την πλευρά της μεταφοράς, δηλαδή σαν μια βοηθητική υπηρεσία παραλαβής και παραδόσεως φορτίων. **Η λειτουργία της Βιομηχανικής Αποθήκης σαν παραγωγικός χώρος αποτελεί ένα τμήμα της ΕΒΕ.** Ταυτόχρονα όμως δύναται να παρέχει και βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς, για την παραλαβή, ή την αποστολή φορτίων.

Ενδεχόμενα όμως να λειτουργεί μια αποθήκη και σαν μία εξειδικευμένη επιχείρηση που εκτελεί ένα συγκεκριμένο κατ' αποκοπή έργο, άλλως με το κομμάτι, για λογαριασμό μιας ΕΒΕ, ή μιας ΜΕ, ή μιας ΔΕ. Αυτή η λειτουργία ενδιαφέρει έμμεσα την μεταφορά, γιατί η αποθήκη αυτή, συμμετέχει στις συμβάσεις έργου που καταρτίζονται, ανάλογα με την περίπτωση, σαν ένα πρόσωπο της μεταφοράς. Η βοηθητική υπηρεσία όμως που παρέχει στην μεταφορά παραμένει η ίδια. Κάθε άλλη παραγωγική διαδικασία εντός της εμπορικής αποθήκης δεν αφορά στην μεταφορά, αλλά στις ΕΒΕ και στον Επιχειρησιακό και τον Βιομηχανικό Λογισμό.

Αυτό που έχει σημασία από την πλευρά της μεταφοράς, είναι ότι η ΕΒΕ έχει απαίτηση από την ΜΕ, με την οποία έχει συμβληθεί, να λαμβάνει έγκαιρα και αδιάλειπτα τις πληροφορίες για την θέση του φορτίου. **Όπως είναι αυτονόητο οι πληροφορίες αυτές αρχίζουν πάντα και τελειώνουν σε**

χώρους παραλαβής και παραδόσεως των φορτίων. Όλοι αυτοί οι χώροι στην καθημερινότητα της μεταφοράς καλούνται κατά τα γνωστά «αποθήκες». Η πληροφόρηση αυτή των ΜΕ προς τις ΕΒΕ εξελίχθηκε με την πάροδο του χρόνου και την ανάπτυξη της τεχνολογίας. Πριν 50 χρόνια γινόταν η πληροφόρηση με κοινή αλληλογραφία, και σήμερα αστραπιαία μέσω διαδικτύου.

Για τον λόγο αυτό την ενημέρωση των μηχανογραφικών βιβλίων όλων των προσώπων που συμμετέχουν στην μεταφορά, την ονομάσαμε λογιστική της μεταφοράς (ΛΜ)! Αυτός είναι ακριβώς και ο λόγος που τηρείται αυτή η λογιστική τεχνική. Προκειμένου δηλαδή άπαντα τα στελέχη των ΕΒΕ και των ΜΕ, να καταχωρούν στα λογιστήρια των επιχειρήσεων τους τις εγγραφές, οι οποίες απορρέουν μεταξύ άλλων και από την αλυσιδωτή φυσική μετατόπιση, ή την απόθεση των προϊόντων και των εμπορευμάτων. Οι εγγραφές αυτές διενεργούνται με την πρόσβαση του κάθε στελέχους με βάση ένα ατομικό κωδικό χρήστη, κατ' αρχήν μόνο στο λογιστήριο της εταιρείας του.

Ο Λογιστής της ΕΒΕ εκχωρεί δηλαδή στον κάθε χρήστη του λογιστηρίου της επιχείρησης του την εξουσιοδότηση για την διενέργεια ορισμένων κωδικών κίνησης λογιστικών εγγραφών της επιχείρησης. Πχ έκδοση τιμολογίων, καταχώρηση αγορών, πωλήσεων, κίνηση λογ/μου τραπέζης, κίνηση πελατών, λήψη παραγγελιών, διάφορες αναγγελίες, παρακολούθηση υπολοίπων των λογαριασμών, την παρακολούθηση της εκτέλεσης των συμβάσεων, κλπ.

Ο ΔΜ της ΜΕ, ή ΔΕ εκχωρεί αντίστοιχα στον κάθε χρήστη του λογιστηρίου της επιχείρησης, την εξουσιοδότηση με κωδικό χρήστη να παρακολουθεί την θέση των μέσων μεταφοράς, ή το απόθεμα του στόλου σε κάθε χώρο. Άλλο στέλεχος της ΜΕ είναι ενδεχόμενο να παρακολουθεί με τον δικό του κωδικό χρήστη, τις κινήσεις των λογαριασμών των πελατών, ή το κλείσιμο θέσεων στο μέσο μεταφοράς, τα υπόλοιπα λογαριασμών των προμηθευτών, να συνάπτει συμβάσεις με άλλες ΜΕ, κλπ.

Τα λογιστικά γεγονότα στην λογιστική της μεταφοράς

Α) Η βασική αρχή της θεωρίας της λογιστικής, προβλέπει την καταχώρηση εγγραφών, ακόμα και την στιγμή που υπάρχει ισόποση αυξομείωση του ενεργητικού. Η αλλαγή δηλαδή της θέσης εντός ενός χώρου που φυλάσσεται ένα πράγμα από μια επιχείρηση, αποτελεί λογιστικό γεγονός ισόποσης αυξομείωσης του ενεργητικού.

Β) Αντίστοιχα αποτελεί λογιστικό γεγονός η απόσταση. Αυτό σημαίνει ότι η επιχείρηση πρέπει να γνωρίζει ότι έχει ένα φορτίο υπό διαμετακόμιση. Και αυτή η λογιστική εγγραφή συνιστά μια ισόποση αυξομείωση του ενεργητικού.

Γ) Για την διενέργεια της εγγραφής καθοριστικό ρόλο παίζει και ο χρόνος ενάρξεως και λήξεως της μεταφοράς, δηλαδή η προθεσμία εκτελέσεως της σύμβασης έργου για την μετακόμιση ενός φορτίου, αυτό διότι,...

Δ) Αμέσως μετά την εκτέλεση της σύμβασης επιβάλλεται οργανωτικά ή φορολογικά η διενέργεια της λογιστικής εγγραφής, που απεικονίζει την απόθεση του προϊόντος στην νέα του θέση. **Στην θέση αυτή θα αναζητηθεί εκ νέου το προϊόν αυτό από την ΕΒΕ, για την παραπέρα διαχείριση του. Η αναζήτηση θα γίνει στο λογιστήριο της ΕΒΕ, μέσω του κωδικού αναφοράς του εμπορεύματος, και όχι βέβαια με την επί τόπου μετάβαση του στελέχους της ΕΒΕ, στο νέο σημείο που φυλάσσεται τώρα πλέον το είδος αυτό!**

Το λογιστικό διαδίκτυο εμπορευμάτων και προϊόντων, (ΔΕΠ)

Με βάση την δική μας προσέγγιση θα ήταν τολμηρό, αλλά ταυτόχρονα και πρακτικό, να ταυτίσουμε και να περιγράψουμε την κάθε συνεργασία στο περιβάλλον της σύγχρονης επαγγελματικής μεταφοράς με λογισμό, σαν ένα λογιστικό **διαδίκτυο εμπορευμάτων και προϊόντων, (ΔΕΠ)**. Στο λογιστήριο αυτό εισάγει το κάθε στέλεχος τις εγγραφές και τις πληροφορίες του, στις οποίες έχουν πρόσβαση με **κωδικό χρήστη** και άλλα εξουσιοδοτημένα στελέχη, δηλαδή συνάδελφοι του, της ίδιας επιχείρησης.

Είσοδο όμως με **κωδικό πρόσβασης** σε επιλεκτικές σελίδες μιας επιχείρησης, έχουν ταυτόχρονα και τα στελέχη άλλων επιχειρήσεων. Το κάθε ένα από αυτά τα στελέχη και οι επιχειρήσεις τους, συμμετέχουν σε μία φάση της μεταφοράς.

ΔΕΠ καλείται η εξουσιοδοτημένη επιλεκτική διαδικτυακή πρόσβαση μιας εταιρείας στο λογιστήριο της άλλης, για την άντληση, ή την εισαγωγή πληροφοριών, την καταχώρηση λογιστικών εγγραφών, την διαβίβαση εντολών, την έκδοση εγγράφων μεταφοράς, ή την σύναψη συμβάσεων, κλπ.

Σημειωτέον ότι οι φορολογικές και οι τελωνειακές αρχές της Χώρας μας, καθώς βέβαια και της ΕΕ, κάνουν ευρεία χρήση αυτής της διαδικτυακής τεχνολογίας, για την εκτέλεση πλήθους τελωνειακών κλπ εργασιών, που άπτονται της μεταφοράς. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγεται η ηλεκτρονική τιμολόγηση, η υποβολή δηλώσεων ενδοκοινοτικής κτήσης αγαθών και υπηρεσιών στο VIES, η κατάθεση και η **εξόφληση** διαφόρων εγγράφων.

Εξόφληση τελωνειακού εγγράφου καλείται η εκπλήρωση όλων των διατυπώσεων που απαιτούνται, για την οριστική απαλλαγή του υπόχρεου από τις υποχρεώσεις που συνεπαγόταν η έκδοσή του. Ειδικότερα στο άρθρο 14θ εδάφιο β του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα αναφέρεται ότι το τηρούμενο λογιστικό σύστημα: «να επιτρέπει στην τελωνειακή αρχή την φυσική ή ηλεκτρονική πρόσβαση στις τελωνειακές, και κατά περίπτωση, στις μεταφορικές καταχωρήσεις».

Το ΔΕΠ αποτελεί την πλέον σύγχρονη τεχνολογία στον τομέα αυτό. Η αγορά της μεταφοράς κάνει ευρεία χρήση αυτής της υψηλής τεχνολογίας, για την οργάνωση, την

επίβλεψη και την απρόσκοπτη εκτέλεση της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων. Το ΔΕΠ δεν έχει την παραμικρή σχέση με το «Logistics», παρόλο που πολλοί από αυτούς που μελέτησαν την πρώτη έκδοση του παρόντος, θέλησαν να συσχετίσουν την έννοια ΔΕΠ με το «Logistics». Το ΔΕΠ είναι μια τεχνολογία ενδοεπιχειρησιακών και διεπιχειρησιακών διαδικτυακών λειτουργιών, που διευκολύνει την συνεργασία μεταξύ των στελεχών των ΜΕ, των ΔΕ, των ΕΒΕ, των τελωνείων και των φορολογικών αρχών, για να εκτελέσουν, ή να ελέγξουν τις αυτοτελείς δράσεις της μεταφοράς αξιών και φορτίων.

Σε ότι αφορά στο «Logistics» θα αναφερθούμε εκτενώς στα επόμενα για να διαστείλουμε πλήρως τις δύο έννοιες. Το «Logistics» είναι ξένη λέξη και δεν μας αφορά, γιατί εμείς περιγράφουμε τις έννοιες ΔΕΠ στην ελληνική. Αν μεταφραστεί το «Logistics» θα διαπιστωθεί περί τίνος πρόκειται. Προς το παρόν διαπιστώνουμε ότι γίνεται μια προσπάθεια να προσκολληθεί το «Logistics» παρασιτικά στο έργο μας. Αυτό δεν είναι δυνατόν να συμβεί, για πολλούς λόγους.

Η κωδικοποίηση των εγγραφών ΔΕΠ

Αν θελήσουμε να κωδικοποιήσουμε τις εγγραφές ΔΕΠ, θα πρέπει να χωριστούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Στις δύο αυτές κατηγορίες εγγραφών περιλαμβάνονται οι πλέον σημαντικές συναλλαγές της αγοράς. **Αυτός είναι και ο λόγος που η μεταφορά θεωρείται από όλους, ως το θεμέλιο της οικονομίας και ένας βασικός παράγοντας για την ανάπτυξη ενός τόπου!** Ως μεταφορά **δεν** πρέπει όμως να θεωρηθεί μόνο η παροχή του μεταφορέα, **αλλά η μεταφορά αξιών και φορτίων**, δηλαδή το σύνολο των λειτουργιών και των αυτοτελών δράσεων της ροής των αγαθών.

A) **Η πρώτη** κατηγορία εγγραφών στο ΔΕΠ περιλαμβάνει τα λογιστικά γεγονότα μεταφοράς από την στιγμή που εκδίδεται ένα τιμολόγιο πώλησης, σε εκπλήρωση μίας σύμβασης πώλησης, μέχρι να εκτελεστούν άπαντες οι όροι της, και να εισπραχθεί η αξία του τιμολογίου αυτού. **Αυτήν την λειτουργία την ονομάσαμε μεταφορά αξιών**. Επιπλέον περιλαμβάνει τα λογιστικά γεγονότα που απορρέουν από τις συμβάσεις έργου που καταρτίζονται, από την στιγμή της ενάρξεως της αποστολής του **εμπορεύματος**, μέχρι να παραδοθεί τούτο στον παραλήπτη. **Αυτήν την λειτουργία την ονομάσαμε μεταφορά φορτίων**. Το κόστος της μεταφοράς των **εμπορευμάτων** επιμερίζεται μεταξύ πωλητή και αγοραστή, κατά τα γνωστά, με βάση τους INCOTRMS.

B) **Η δεύτερη** κατηγορία λογιστικών εγγραφών στο ΔΕΠ περιλαμβάνει τα λογιστικά γεγονότα μεταφοράς από την στιγμή της ανάθεσης μέχρι να

εκτελεστούν όλες οι συμβάσεις έργου, που συνάπτονται στα πλαίσια της μεταφοράς **προϊόντων**. Σε αυτήν περιλαμβάνονται επίσης η μετακόμιση, η αποθήκευση και η παροχή βοηθητικών υπηρεσιών μεταφοράς. Αυτές οι συμβάσεις προκαλούν δαπάνες που επιβαρύνουν την ίδια την ΕΒΕ, ή ένα όμιλο επιχειρήσεων, που διενεργεί εσωτερική αναδιάρθρωση της θέσης των προϊόντων του. Κατά τα γνωστά οι δαπάνες αυτές επιβαρύνουν τις ίδιες αυτές επιχειρήσεις του ομίλου. Τις δαπάνες αυτές τις έχουμε ονομάσει κόστος αγορών, ή κόστος πωλήσεων, ανάλογα την περίπτωση.

Αποθήκη, αποθηκευτικός χώρος και ο χώρος φύλαξης

Στα προηγούμενα δώσαμε ένα ορισμό της αποθήκης προκρίνοντας ένα κοινό γνώρισμα

που το συγκεντρώνουν δίχως αμφιβολία όλες οι αποθήκες. Ο λόγος είναι ότι με τον ορισμό της αποθήκης σαν «διαρκή απογραφή», περιγράφεται δίχως αντίρρηση η λογιστική οργάνωση της κάθε επιχείρησης που διακινεί εμπορεύματα ή προϊόντα. **Η διαρκής απογραφή αποθήκης επομένως, με βάση την φορολογική υποχρέωση των ΕΒΕ, είναι απλά και μόνο το οργανωμένο λογιστήριο που παρακολουθεί την κίνηση των ειδών, ανεξάρτητα από τον χρόνο, τον χώρο και την αιτία που βρίσκονται στοιβαγμένα σε αυτόν.**

Μετά από την διάκριση αυτή παραμένει σε εκκρεμότητα να περιγραφεί και ο φυσικός χώρος που βρίσκονται τα εμπορεύματα και τα προϊόντα. Η περιγραφή είναι αναγκαία, γιατί δεν πρέπει να υπάρχει συνωνυμία, δηλαδή να αποκαλούμε «αποθήκη» και τον λογιστικό, αλλά ταυτόχρονα και τον φυσικό χώρο. Την διάκριση αυτή την επιβάλει και η εσωτερική οργάνωση των ΕΒΕ, αλλά και οι συμβάσεις που συνάπτουν με τους τρίτους, για την διαχείριση ή την μετακόμιση των ειδών τους. Πάνω από όλα όμως πρόκειται και για μια φορολογική υποχρέωση, όλων των εμπλεκομένων στην μεταφορά. Κατά τα γνωστά οι αποθηκευτικοί χώροι, ή οι χώροι της προσωρινής εναπόθεσης προϊόντων, ή εμπορευμάτων δηλώνονται υποχρεωτικά στην Δ.Ο.Υ..

Αυτό μας υποχρεώνει να αναζητήσουμε μία άλλη ονομασία, που δεν θα υπάρχει και για αυτήν αντίρρηση, γιατί θα συγκεντρώνει ένα κοινό χαρακτηριστικό της κάθε φυσικής αποθήκης που έχουμε στον νου μας. Ο όρος αυτός πιστεύουμε ότι είναι: «**χώρος φύλαξης**» των εμπορευμάτων και των προϊόντων. Το κοινό χαρακτηριστικό όλων των χώρων φύλαξης είναι, ότι στον διαχειριστή τους διαβιβάζεται η εντολή, να εκτελεστεί έναντι αμοιβής εξαρτημένης εργασίας, ή ανεξαρτήτων υπηρεσιών, μια οποιαδήποτε εργασία στο ίδιο το εμπόρευμα, ή μία βοηθητική υπηρεσία σε μια φάση της μεταφοράς.

Υπάρχει ενδεχόμενο μια ΕΒΕ μικρού μεγέθους να διατηρεί ένα μόνο χώρο για την απόθεση των ειδών της, εντός της έδρας της επιχείρησης, στην οποία τηρείται και το λογιστήριο. Σε αυτήν την περίπτωση υπάρχει ενοποίηση της έννοιας «αποθήκη» και του «χώρου φύλαξης». Σε αυτήν την εκδοχή

πιστεύουμε ότι πρέπει να την καλούμε **αποθηκευτικό χώρο** της επιχείρησης αυτής και όχι απλά αποθήκη! Η λέξη αποθήκη χωρίς διευκρίνιση περί τίνος πρόκειται δεν έχει ουσιαστική χρησιμότητα και οδηγεί σε παρανοήσεις. Για την τάξη επομένως οφείλουμε να κάνουμε και εμείς την δική μας διευκρίνιση, για την έννοια της αποθήκης:

Αποθήκη με βάση την φορολογική οργάνωση των ΕΒΕ είναι απλά και μόνο το οργανωμένο λογιστήριο που παρακολουθεί την κίνηση των ειδών, ανεξάρτητα από τον χώρο που βρίσκονται. Αυτό σημαίνει για τις φορολογικές αρχές ότι οι τοίχοι, οι στέγες, τα ράφια, οι υπαίθριοι χώροι, τα περνοφόρα, οι διάφοροι αυτοματισμοί, κλπ, που λειτουργούν στους χώρους αυτούς, υπόκεινται σε διαφορετικούς ελέγχους. Οι έλεγχοι αυτοί είναι απολύτως όμοιοι με όλες τις λοιπές μονάδες και χώρους της κάθε ΕΒΕ. Την τεχνική ή την φυσική υποδομή των αποθηκευτικών χώρων, ή χώρων φύλαξης την παρακολουθεί η ΕΒΕ, λογιστικά και η Δ.Ο.Υ. φορολογικά, μέσω άλλων λογαριασμών στο λογιστήριο της. Αυτοί είναι οι λογαριασμοί των παγίων, αν είναι ιδιόκτητα, ή με λογαριασμούς κόστους, ως πχ ενοικίων κλπ, αν νοικιάζει τους χώρους. Αυτοί οι λογαριασμοί αφορούν στην Γενική ή την Βιομηχανική Λογιστική, και όχι την ΛΜ.

Αντίστοιχη οργάνωση των ΕΒΕ και διαδικασία ελέγχου από την Δ.Ο.Υ. εφαρμόζεται και στον λογαριασμό «Διαθέσιμα», δηλαδή το ταμείο της κάθε επιχείρησης. Με βάση την ανάπτυξη του λογαριασμού δηλώνεται η θέση, ή ο χώρος που βρίσκονται τα χρήματα, πχ «ταμείο κεντρικού», ή «ταμείο μισθοδοσίας». Αν τα χρήματα βρίσκονται στο συρτάρι ενός γραφείου, ή εντός ενός χρηματοκιβωτίου, ή ενδεχόμενα μέσα σε ένα πανάκριβο θησαυροφυλάκιο αυτό δεν ενδιαφέρει την Δ.Ο.Υ.. Όταν διενεργείται έλεγχος του ταμείου η διαδικασία επικεντρώνεται εις το να μετρηθούν τα χρήματα στο φυσικό σημείο που δηλώνονται στον λογαριασμό τους. Τα γραφεία, ή τα χρηματοκιβώτια, ή ενδεχόμενα το θησαυροφυλάκιο παρακολουθούνται και αυτά ως πάγια της ΕΒΕ, άλλως ως «έπιπλα και σκεύη» κλπ.

Ανακεφαλαίωση της σχέσης ΛΜ και των εννοιών «αποθήκης»

Για να ξεκαθαριστεί το τοπίο της έννοιας «αποθήκη» και από την πλευρά του επιχειρησιακού λογισμού, θα πρέπει να διακρίνουμε δύο κύριες περιπτώσεις:

1) Η πρώτη περίπτωση αναφέρεται στις μικρού μεγέθους και οργάνωσης ΕΒΕ, της οποίας το λογιστήριο και τα προϊόντα της βρίσκονται στον ίδιο χώρο. Αυτή η ελάχιστη χωροταξικά οργάνωση καλείται αποθήκη και εννοούμε βέβαια κατά τα γνωστά το λογιστήριο της συγκεκριμένης ΕΒΕ, **και όχι** τον αποθηκευτικό χώρο που είναι τοποθετημένα τα είδη μέσα στις εγκαταστάσεις της. Αυτό διότι τα πράγματα αυτά είναι ενδεχόμενο, να βρίσκονται την μία μέρα σε ένα σημείο και την επόμενη από έλλειψη χώρου σε άλλο, της ίδιας πάντα ΕΒΕ. Αυτή η μεταβολή **δεν συνιστά λογιστικό γεγονός**, γιατί τα

πράγματα παραμένουν λογιστικά στην ίδια αποθήκη – και τεχνικά στον ίδιο αποθηκευτικό χώρο.

Για την αποθήκη αυτής της λειτουργίας, όπου το λογιστήριο και τα είδη βρίσκονται στον ίδιο ενιαίο χώρο – κτίριο σχολιάζουμε ότι:

είναι **οργανωμένη**, αν στηρίζουμε την ανεύρεση του είδους στην αντίστοιχη θέση ή ράφι, που την καταχωρούμε και στο λογιστικό σχέδιο.

Αντίθετα κρίνουμε ως **ανοργάνωτη** την αποθήκη αυτής της ΕΒΕ, αν είμαστε αναγκασμένοι να αναζητούμε τα είδη, περιφερόμενοι στους αποθηκευτικούς χώρους της. (βλέπε και στην σελίδα 418 σχετικά με την σύνθεση αποστολής και 408 και επόμενες για τον ορισμό του Cross Docking.)

2) Η δεύτερη περίπτωση αφορά στις μεγάλοι μεγέθους ΕΒΕ που αποκεντρώνουν τα είδη τους σε διάφορα κράτη, πόλεις, κλπ. Σε αυτήν την περίπτωση το λογιστήριο της ΕΒΕ καλείται πάντα αποθήκη, και αντίστοιχα «**αποθηκευτικοί χώροι**», ή «**χώροι φύλαξης**», ανάλογα με την περίπτωση, και το σημείο που βρίσκονται τα προϊόντα της.

Η τεχνολογία και οι επικοινωνίες στον τομέα αυτό διευκολύνουν τα μέγιστα την εκτέλεση του μεταφορικού έργου της ΕΒΕ, δίχως να παρίσταται η ανάγκη, να μεταβαίνουν οι εργαζόμενοι από το λογιστήριο στους χώρους φύλαξης, ή αντίστροφα. Ο επιχειρησιακός λογισμός της κάθε ΕΒΕ προγραμματίζει και οργανώνει τις λειτουργίες αυτές με βάση τις οικονομικές αρχές. Προς τον σκοπό αυτό αποκεντρώνει τα προϊόντα με στόχο την αποτελεσματική και άμεση πρόσβαση στην αγορά και την κατανάλωση.

Στην παραπάνω δεύτερη περίπτωση πρόκειται για μια πρόκληση στις επιλογές της κάθε ΕΒΕ, να προβλέπει και να οργανώνει τις μετακομίσεις αυτές των ειδών στα διάφορα σημεία κατανομής, από τα οποία εκκινεί ή διανομή για την παράδοση των παρτίδων στους πελάτες. Η τελική επιλογή είναι απόρροια της μελέτης όλων των παραγόντων που επηρεάζουν τις αποφάσεις, ως πχ:

- α) οι ποσότητες που θα αποτεθούν στα σημεία που επελέγησαν,
- β) η προσβασιμότητα των μέσων μεταφοράς,
- γ) η ύπαρξη οργανωμένων μεταφορικών αξόνων,
- δ) ο χρόνος μεταφοράς και το κόστος της, κλπ.

Στην δεύτερη περίπτωση διακρίνουμε δύο πρακτικές εφαρμογές στην αγορά:

2.1) Στην μία

Πρόκειται για μισθωμένους ή ιδιόκτητους **αποκεντρωμένους αποθηκευτικούς χώρους**, οι οποίοι είναι υπό την διαχείριση της ΕΒΕ. Στην περίπτωση αυτή οι θέσεις, τα ράφια, κλπ, ταυτίζεται με τους λογαριασμούς αποθήκης στο λογιστήριο της ΕΒΕ. Οι εντολές προς τους αποθηκευτικούς χώρους της ΕΒΕ είναι σαφείς και κάθε ανωμαλία, ή δυσχέρεια για την ανεύρεση του είδους, ή τυχόν ζημιές και ελλείμματα, έχουν δυσμενείς επιπτώσεις για το στέλεχος της ΕΒΕ που ευθύνεται.

Οι αποκεντρωμένοι αποθηκευτικοί χώροι λειτουργούν υποχρεωτικά σαν οργανωμένες αποθήκες, δηλαδή συμφωνεί το υπόλοιπο του λογαριασμού στο λογιστήριο, με τον αριθμό των ειδών στην φυσική τους θέση. Η απόσταση που χωρίζει τον εργαζόμενο στο λογιστήριο της ΕΒΕ, που τηρεί τους λογαριασμούς αποθήκης, από αυτόν που εργάζεται στον αποθηκευτικό χώρο και ταξινομεί τα είδη, δεν έχει σημασία για την αρμονική τους συνεργασία τους, γιατί η τεχνολογία την έχει μηδενίσει!

Οι νομικές σχέσεις τις ΕΒΕ για το καθεστώς λειτουργίας, ή η εργασιακή σχέση με τους εργαζόμενους εντός του αποκεντρωμένου αποθηκευτικού χώρου της ΕΒΕ είναι ποικίλες, πλην όμως δεν ενδιαφέρουν την μεταφορά. Οι ΕΒΕ έχουν δηλαδή την επιλογή να απασχολούν προσωπικό κατ' αρχήν με σύμβαση εξαρτημένης εργασίας. Επιπλέον όμως και με συμβάσεις ανεξαρτήτων υπηρεσιών, ή συμβάσεων έργου, κλπ.

2.2 Στην άλλη

Ο φυσικός χώρος λειτουργεί υπό την διαχείριση μιας εξειδικευμένης συνεργαζόμενης

επιχείρησης. Η επιχείρηση αυτή ενδεχόμενα να διαχειρίζεται και τα είδη άλλων ΕΒΕ. Η

ΕΒΕ – πελάτης σε αυτήν την περίπτωση γνωρίζει μόνο τους κωδικούς αναφοράς των ειδών και τις ποσότητες, που φυλάσσονται στους χώρους της αποθηκευτικής επιχείρησης. Η ΕΒΕ δίνει την εντολή με βάση τους δικούς της κωδικούς. Ο διαχειριστής της αποθηκευτικής επιχείρησης με βάση τον κωδικό αυτό, συσχετίζει τους δικούς του κωδικούς, για την ανεύρεση και την παραπέρα διαχείριση του είδους αυτού.

Αυτόν τον χώρο δυνάμεθα από την πλευρά της εξειδικευμένης αποθηκευτικής επιχείρησης να τον αποκαλούμε αποθήκη, γιατί τηρεί λογαριασμούς τάξεως αλλότριων πραγμάτων, για να παρακολουθεί τις θέσεις και τις κινήσεις των ειδών που διαχειρίζεται. Ταυτόχρονα δυνάμεθα να τον αποκαλούμε και οργανωμένο αποθηκευτικό χώρο της επιχείρησης αυτής, αν οι λογιστικές καταχωρήσεις συμφωνούν και με την φυσική θέση που είναι ταξινομημένο το κάθε είδος. Οι συμβατικές σχέσεις για τις εργασίες μέσα σε αυτόν τον χώρο φύλαξης δεν αποτελούν επίσης αντικείμενο του παρόντος έργου.

Το σημαντικό είναι ότι για την ΕΒΕ πρόκειται για ένα **χώρο φύλαξης, από την στιγμή που δεν έχει εικόνα, δηλαδή συμφωνία της λογιστικής απεικόνισης, με την φυσική θέση των ειδών στο χώρο που βρίσκονται.** Την έννοια «αποθηκευτικό χώρο» αυτής της ΕΒΕ, στην συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να την αποφύγουμε. Αυτό διότι με βάση την δική μας προσέγγιση πρόκειται για την ΕΒΕ για μια ανοργάνωτη και αποκεντρωμένη αποθήκη! Η ονομασία **χώρος φύλαξης ή εναπόθεσης** είναι υποχρεωτική, από την στιγμή που η ΕΒΕ γνωρίζει μόνο τις ποσότητες και τους κωδικούς των ειδών που αποθέτει, και όχι ταυτόχρονα και την ακριβή θέση, που είναι ταξινομημένα τα είδη σε αυτόν τον χώρο φύλαξης. Για κάθε έλεγχο, ή αναζήτηση της ΕΒΕ, θα πρέπει επομένως:

Ή να περιφερθεί το στέλεχος της ΕΒΕ στους χώρους για να αναζητήσει το προϊόν, Ή να αναζητήσει το στέλεχος της ΕΒΕ από τον διαχειριστή της οργανωμένης αυτής αποθήκης. Ο διαχειριστής αποθήκης με βάση τις καταχωρημένες εγγραφές στο λογιστικό του πρόγραμμα, υποδεικνύει αμέσως την θέση του ζητούμενου είδους, και το θέτει στην διάθεση του στελέχους της ΕΒΕ – πελάτη του.

Με μία πρώτη ανάγνωση δημιουργείται η εντύπωση, ότι αναφερόμαστε για το ίδιο ζήτημα με ανούσιες και δευτερεύουσας σημασίας λεπτομέρειες. Τα πράγματα όμως έχουν διαφορετικά, γιατί εδώ μιλάμε για τις αξίες των αγαθών και για την εσωτερική οργάνωση των ΕΒΕ, καθώς επίσης και για τις φορολογικές τους υποχρεώσεις. Για τον λόγο αυτό οφείλουμε να διακρίνουμε την τήρηση της ΛΜ:

- α) από την πλευρά της ΕΒΕ,
- β) από την πλευρά της αποθηκευτικής επιχείρησης.
- γ) από την πλευρά της ΜΕ.

Οι τρεις αυτές επιχειρήσεις συμμετέχουν στο ΔΕΠ, και επομένως έχουν αποφασιστικό και σημαντικό έργο να επιτελέσουν για την ορθολογική εκτέλεση της μεταφοράς. Δίχως την επιλεκτική πρόσβαση της μίας στο λογιστήριο της άλλης, η μεταφορά διενεργείται υποχρεωτικά με γραφειοκρατικό, χρονοβόρο και αντιοικονομικό τρόπο.

Η βασική λογιστική λειτουργία των χώρων φύλαξης των ΕΒΕ και των αποθηκευτικών χώρων των αποθηκευτικών επιχειρήσεων διακρίνεται οργανωτικά:

A) από την πλευρά της ΕΒΕ

Η ΕΒΕ διενεργεί απογραφή για φορολογικούς λόγους στο τέλος έκαστης χρήσης, ή ενδεχόμενα για οργανωτικούς λόγους επιπλέον και σε τακτά διαστήματα. Πρόκειται δηλαδή για μια φυσική, ή πραγματική καταμέτρηση των ειδών της, σε όλους ανεξαιρέτα τους χώρους που βρίσκονται. Στην συνέχεια διενεργεί μια **παραβολή** των ποσοτήτων που καταμετρήθηκαν στους χώρους, με τα υπόλοιπα που εμφανίζονται στους λογαριασμούς της αποθήκης της ΛΜ. Εδώ υπάρχουν δύο εκδοχές:

- α) να συμφωνούν οι ποσότητες του λογιστηρίου με αυτές του χώρου που διενεργήθηκε η φυσική, ή πραγματική απογραφή.
- β) να μην συμφωνούν, οπότε ανάλογα την περίπτωση θεωρούμε ότι υπάρχει:
 - β1) **έλλειμμα, ή**
 - β2) **πλεόνασμα ορισμένων ειδών.**

Στην περίπτωση αυτή έχουμε τις λεγόμενες **διαφορές της απογραφής** και επιβάλλεται να γίνει σε βάθος έλεγχος από την διοίκηση της ΕΒΕ, για να διαπιστωθούν οι λόγοι της διαφοράς και να ληφθούν μέτρα.

B) από την πλευρά της αποθηκευτικής επιχείρησης

Η αποθηκευτική επιχείρηση, (ως και κάθε άλλος χώρος που παραλαμβάνονται ή αποστέλλονται φορτία), διενεργεί **επαλήθευση**, πρόκειται δηλαδή για την αυτοστιγμεί πραγματική καταμέτρηση των ειδών που διαχειρίζεται. Η επαλήθευση διενεργείται από την αποθηκευτική επιχείρηση τουλάχιστον σε δύο περιπτώσεις.

Η πρώτη κατά την **παραλαβή ειδών**. Αυτή γίνεται κατ' αρχήν με την **παραβολή** των εγγράφων μεταφοράς που συνόδευαν τα φορτία, με τους αριθμούς των δεμάτων, τα βάρη, κλπ, που έχουν αναγγελθεί στο ΔΕΠ, ή με άλλο τρόπο. Αμέσως μετά διενεργείται και η φυσική επαλήθευση με καταμέτρηση των ειδών, για να διαπιστωθεί κατά την παραλαβή από το μεταφορικό μέσο, ότι οι ποσότητες, η ποιότητα και οι κωδικοί των ειδών συμφωνούν με τα έγγραφα μεταφοράς.

Η δεύτερη αμέσως μετά από την **ανάληψη μίας ποσότητας** από τον χώρο φύλαξης, ή τον αποθηκευτικό χώρο που έχει ταξινομηθεί. Πριν δηλαδή συσκευαστεί το είδος αυτό για την μεταφορά, καταμετρώνται εκ νέου οι ποσότητες και τα είδη με βάση την εντολή που εκτελείται, και διενεργείται αντιπαραβολή με τα έγγραφα μεταφοράς. Σκοπός της σχολαστικής αυτής ελεγκτικής διαδικασίας είναι η αποφυγή σφαλμάτων στην σύνθεση της αποστολής, σε ότι αφορά στις ποσότητες και στις ποιότητες των ειδών που θα φορτωθούν στο φορτηγό. Υπενθυμίζουμε την αναφορά μας σε άλλο σημείο, ως προς τους όρους παραδόσεως των φορτίων. Εκεί διακρίναμε την διαφορά του καταλογισμού των δαπανών μεταξύ πωλητή και αγοραστή «από αποθήκη» και την επόμενη βαθμίδα μεταφοράς που ήταν «ελεύθερο επάνω στο μεταφορικό μέσο»!

Οι δύο αυτές λογιστικές εργασίες της απογραφής και της επαλήθευσης, ανεξάρτητα από τον φυσικό χώρο που διενεργούνται, έχουν μεταξύ τους δύο ουσιαστικές διαφορές.

α) **Η απογραφή διενεργείται εκτός χρόνου διενεργείας της μεταφοράς**. Δηλαδή τα είδη αυτά **δεν** βρίσκονται σε καθεστώς εκτέλεσης μιας σύμβασης πώλησης, ή έργου για την μετακόμιση τους. Η απογραφή δηλαδή είναι μια φορολογική υποχρέωση, και συγχρόνως μια **εσωτερική οργανωτική λειτουργία της ΕΒΕ**.

β) **Η επαλήθευση διενεργείται σε χρόνο που τα είδη βρίσκονται σε καθεστώς εκτέλεσης μεταφοράς αξιών ή φορτίων!** Η επαλήθευση είναι επομένως μια επί μέρους απλή, πλην όμως **ουσιαστική οργανωτική βοηθητική λειτουργία της μεταφοράς**.

Σε ότι αφορά στην επαλήθευση οφείλουμε να την συνδέσουμε και να την αναλύσουμε σε σχέση με την διαχείριση της μεταφοράς, γιατί έχει για εμάς ουσιαστική σημασία. Πρόκειται για μία κρίσιμη διάκριση και διαφοροποίηση:

A) Η επαλήθευση σε ότι αφορά στην χειρονακτική, ή στην τεχνική φόρτωση και εκφόρτωση του μεταφορικού μέσου, εμπεριέχεται στην μεταφορά φορτίων.

B) Η επαλήθευση σε ότι αφορά στην παραβολή των ειδών με τα έγγραφα της μεταφοράς και την καταμέτρηση των ειδών αυτών, ή τον έλεγχο της ποιότητας τους, εμπεριέχεται στην μεταφορά των αξιών.

Γ) Η επαλήθευση ολοκληρώνεται πάντα με την υπογραφή για την παράδοση της αποστολής στον μεταφορέα, ή την παραλαβή κατά την άφιξη του φορτίου από αυτόν!

Δ) Με την επαλήθευση αρχίζει, αν έχουμε άφιξη, ή τελειώνει, αν έχουμε αναχώρηση, η επιβάρυνση της ΕΒΕ με το κόστος διαχείρισεως των προϊόντων της συγκεκριμένης παρτίδας.

Ε) Με την επαλήθευση ξεκινούν δυστυχώς σε πολλές περιπτώσεις και **διαμαρτυρίες** μεταξύ των εμπλεκομένων στην μεταφορά. Αυτό συμβαίνει αν διαπιστωθούν κατά την παραλαβή ή την αναχώρηση, ελλείμματα ως προς τον αριθμό των δεμάτων, σπασμένα ζουλιγμένα, ή ελλείποντα είδη από τις συσκευασίες, κλπ. Στην περίπτωση αυτή δηλώνονται οι διαπιστώσεις άμεσα σαν **επιφυλάξεις του παραλήπτη, ή σαν δηλώσεις του μεταφορέα** στα έγγραφα μεταφοράς. Στην συνέχεια η κάθε περίπτωση παίρνει τον δρόμο της αντιδικίας, ή του συμβιβασμού.

ΣΤ) Πέραν αυτών η αποθηκευτική επιχείρηση αποδίδει λογαριασμό για την κακοδιαχείριση στην ΕΒΕ. Αντίθετα ή ΕΒΕ για την κακοδιαχείριση αποδίδει λογαριασμό στην Δ.Ο.Υ., ή ενδεχόμενα στο τελωνείο.

Σε κάθε περίπτωση πάντως οι διακρίσεις έγιναν για να γίνει κατανοητό, πως η διαχείριση της μεταφοράς αξιών και φορτίων είναι μια δυναμική λειτουργία της ΕΒΕ. Ο χρόνος είναι ο καθοριστικός παράγοντας για να χαρακτηριστεί μια παρέμβαση στα αγαθά, αν πρόκειται για μεταφορά, ή για μια εσωτερική παραγωγική διαδικασία μιας ΕΒΕ. Πρόκειται δηλαδή για εντελώς διαφορετική διαδικασία:

α) η διευθέτηση ενός είδους σε άλλο ράφι, ή σε άλλο χώρο της ίδιας αποθήκης, από την λήψη του είδους αυτού για να προετοιμαστεί για την μεταφορά του.

β) Αντίστοιχα η κάθε είδους παρέμβαση στο έτοιμο προϊόν εντός του χώρου που στοιβάζεται, ως πχ στο είδος της συσκευασίας, τις ποσότητες και τις ποιότητες των συσκευασιών, κλπ, είναι διαφορετική διαδικασία, από τις αναγκαίες παρεμβάσεις για να προσαρμοστεί το είδος αυτό στους όρους της σύμβασης πώλησης και της επικείμενης μετακόμισης του.

Η διαχείριση αυτών των λειτουργιών δεν είναι απλή υπόθεση, και απαιτείται το στέλεχος που προϊστάται στο αντικείμενο, να είναι υπεύθυνο στην εκτέλεση των καθηκόντων του και να χαιρεί της απόλυτης εμπιστοσύνης του επιχειρηματία. Επιπλέον πρέπει να έχει πείρα, ειδικά προσόντα και ευρείες γνώσεις της αγοράς. Η τεχνολογία βοηθά τα μέγιστα προς αυτήν την κατεύθυνση. Δεν είναι όμως δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο του παρόντος:

α) γιατί η τεχνολογία διαρκώς εξελίσσεται,

β) η κάθε ΕΒΕ έχει προκρίνει και χρησιμοποιεί την δική της τεχνολογία και λογιστική οργάνωση,

γ) γιατί η μεταφορά δεν οργανώνει παρά μόνο συμβουλεύει τα εργοστάσια ως προς την συσκευασία, ή το στοίβασμα, των ειδών εντός των αποθηκευτικών χώρων.

δ) γιατί η μεταφορά προγραμματίζει αντίστοιχα την δική της οργάνωση και τεχνολογία δεχόμενη τις συμβουλές και τις υποδείξεις των ΕΒΕ.

ε) γιατί η μεταφορά λειτουργεί με συμβάσεις εμπορικών συναλλαγών μέσα στο ευρύτατο πλαίσιο των κανόνων της αγοράς, και όχι μέσα στα στενά όρια της λειτουργίας της ΕΒΕ.

στ) γιατί η μεταφορά διενεργείται με τις υφιστάμενες υποδομές, τεχνικά μέσα, κλπ

Ύστερα από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι η ανεύθυνη και ανοργάνωτη διαχείριση των αγαθών δεν έχουν θέση στον Βιομηχανικό Λογισμό, στο ΔΕΠ και στις συναλλαγές της σύγχρονης αγοράς της μεταφοράς.

Επαλήθευση, απόσταση και χρόνος στην μεταφορά

Παραπάνω γνωρίσαμε την επαλήθευση και την εντάξαμε χρονικά στην άφιξη και την αναχώρηση του εμπορεύματος. Πράγματι τα είδη που αφίχθησαν είναι ενδεχόμενο να προέρχονται από την άλλη άκρη του κόσμου. Αντίστοιχα υπάρχει το ενδεχόμενο να προορίζονται τα είδη μιας αναχώρησης, προς ένα τόπο που βρίσκεται επίσης σε πολύ μεγάλη απόσταση εντός της ΕΕ, ή ακόμα και σε άλλη Ήπειρο.

Υπάρχει όμως και αντίστοιχα η περίπτωση, κατά την οποία η επαλήθευση της αποστολής και της άφιξης να διενεργηθούν ταυτόχρονα. Θα πρόκειται κατά τα γνωστά στην περίπτωση αυτή για πώληση της παρτίδας σε ένα αγοραστή, που έδωσε εντολή στον αποθηκευτικό χώρο να κρατηθούν τα εμπορεύματα στην διαταγή του. Σε αυτήν την περίπτωση διενεργούνται, από τον διαχειριστή του αποθηκευτικού χώρου, και από τους λοιπούς ενδιαφερόμενους οι εγγραφές που απορρέουν από τα λογιστικά γεγονότα που προκληθήκαν. Ως παραστατικό της κάθε εγγραφής λαμβάνεται η σχετική αναγγελία, ή η έκδοση του τιμολογίου πώλησης, ή η εγγραφή στο ΔΕΠ:

Η πρώτη με βάση την εντολή του πωλητή, ότι εκτελέστηκε στην ΛΜ του αποθηκευτικού χώρου η εγγραφή της αποστολής του είδους. Πρόκειται δηλαδή για την εγγραφή που μειώνει το απόθεμα του πωλητή του είδους στο χώρο που βρισκόταν αποθηκευμένο.

Η δεύτερη με βάση την έκδοση και την εγγραφή της εκδόσεως του τιμολογίου πώλησης, με το οποίο απεικονίζεται η απαίτηση του πωλητή - ΕΒΕ να εισπράξει την αξία του εμπορεύματος από τον πελάτη αγοραστή - ΕΒΕ.

Η τρίτη με βάση την εντολή του αγοραστή, ότι εκτελέστηκε στην ΛΜ του αποθηκευτικού χώρου η εγγραφή της απόκτησης του είδους από τον αγοραστή. Εδώ πρόκειται για τις αντίστροφες από τις παραπάνω εγγραφές.

Η τέταρτη από τον διαχειριστή της αποθήκης για την απεικόνιση του είδους μέσω Η/Υ στην νέα του λογιστική θέση, στην διαταγή πλέον του νέου κυρίου του εμπορεύματος.

Οι παραπάνω αναγγελίες του διαχειριστή του αποθηκευτικού χώρου επέβαλλαν επομένως την διενέργεια από τον πωλητή και τον αγοραστή των δικών τους εγγραφών στην ΛΜ. Οι εγγραφές αυτές θα περιγράφουν και θα απεικονίζουν μεταξύ άλλων και την σχέση συνεργασίας της επιχείρησης που κατέχει το εμπόρευμα, ως αποθηκευτικό χώρο, ή ως χώρο φύλαξης, με τις επιχειρήσεις τους. **Το λογιστικό γεγονός μεταφοράς, δίχως μετακόμιση του φορτίου, το έχουμε επισημάνει ήδη με τον ορισμό της μεταφοράς στο τρίτο μέρος.** Παραπάνω υποδείξαμε και τις εγγραφές της ΛΜ, που θα πρέπει να διενεργήσει ο κάθε εμπλεκόμενος.

Η Μεταφορά είναι εμπορική και όχι τεχνική έννοια

Στα παραπάνω παραδείγματα μας δώσαμε δύο ακραίες περιπτώσεις:

Στο ένα είχαμε μεταφορά με μεγάλη χρονική διάρκεια και απόσταση.

Στο άλλο είχαμε μεταφορά σε μηδέν χρόνο και με μηδέν απόσταση.

Στα προηγούμενα αναφερθήκαμε επίσης και διευκρινίσαμε την έννοια «αποθήκη» και την έννοια «χώρος φύλαξης», ή «αποθηκευτικός χώρος», ή «χώρος προσωρινής εναπόθεσης». Με τις πρακτικές περιγραφές που αναφέραμε καταστήσαμε σαφές στους εργαζόμενους στην ελεύθερη οικονομία, ότι η μεταφορά είναι εμπορική και οργανωτική λειτουργία. Η μεταφορά είναι συναλλαγή και δεν έχει ως αντικείμενο, να προσεγγίσει τις εσωτερικές εργασίες και την οργάνωση που έχουν τα συμβαλλόμενα μέρη, ή οι συνεργαζόμενες με αυτές λοιπές επιχειρήσεις. Την μεταφορά δηλαδή **δεν** την αφορά, ή **δεν** την ενδιαφέρει, πχ:

- α) η λειτουργία της παραγωγικής μονάδας ενός εργοστασίου, ή
- β) η λειτουργία μίας βιομηχανικής αποθήκης,
- γ) η λειτουργία ενός συνεργείου επισκευής μέσω μεταφοράς, ή
- δ) η τεχνολογία κατασκευής χώρων φύλαξης, ή
- ε) η τεχνολογία ταξινόμησης και διαχείρισης των πραγμάτων εντός του κάθε είδους αποθηκευτικού χώρου, ή χώρου φύλαξης, καθώς και
- ε) οι λοιπές βοηθητικές εργασίες που παρέχονται σε αποθηκευτικούς χώρους, ή σε χώρους φύλαξης, ή ΒΑ, όταν αυτές εκτελούνται **εκτός** χρόνου μεταφοράς. Δηλαδή δεν έχουν εισέτι αποτελέσει αντικείμενο μιας σύμβασης έργου, ή μιας σύμβασης πώλησης.

Ταυτόχρονα όμως σε ότι αφορά στην Λογιστική της Μεταφοράς, θα πρέπει να τεθεί ένα τουλάχιστον χαρακτηριστικό που να διαστέλλει την «εμπορική» από την «βιομηχανική» αποθήκη. Το χαρακτηριστικό αυτό πιστεύουμε ότι είναι ο τρόπος συσκευασίας των φορτίων. Στην εμπορική αποθήκη διαχειρίζονται τα φορτία, όπως ήταν συσκευασμένα κατά την εισαγωγή τους στην εμπορική αποθήκη. Αυτό σημαίνει ότι εξακολουθούν οι ποιότητες και οι αξίες να είναι ταξινομημένες, ως είχαν καταχωρηθεί αυτές στην λογιστική μεταφοράς και στις συμβάσεις και τα έγγραφα μεταφοράς, βάσει των οποίων αφίχθησαν. Ταυτόχρονα όμως εξέρχονται οι ποσότητες και οι συσκευασίες αυτές, κατά κανόνα ως είχαν κατά την είσοδο τους στην εμπορική αποθήκη. Για οποιαδήποτε αλλαγή πρέπει να εισαχθεί νέος κωδικός κίνησης της ΕΒΕ, ο οποίος να προβλέπει την αλλαγή αυτή. Σε διαφορετική περίπτωση θα προκύψει οργανωτικό πρόβλημα.

Αντίθετα στην βιομηχανική αποθήκη τα προϊόντα ή τα εμπορεύματα εξέρχονται από αυτές με το διαφορετικό είδος συσκευασίας, από αυτό που είχαν ταξινομηθεί την στιγμή που εισήχθησαν λογιστικά σε αυτές μετά την παραγωγή τους. Αυτό διότι τώρα πλέον τα είδη είναι συσκευασμένα κατά ποσότητες και αξίες με βάση το μέγεθος της παραγγελίας, τις επιθυμίες του αγοραστή και τις συνθήκες της επικείμενης μετακόμισης τους. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό, ότι η ΛΜ έχει αποφασιστικό ρόλο στην οργανωτική διακίνηση των φορτίων. Δεν είναι ορθολογικό από οργανωτικής και φορολογικής πλευράς να γίνονται τεχνικές παρεμβάσεις στα φορτία, οι οποίες αλλοιώνουν τις υφιστάμενες λογιστικές καταχωρήσεις μεταφοράς. Κάθε αλλοίωση της συσκευασίας προκαλεί οργανωτική αφορμή για την διενέργεια λογιστικής εγγραφής. Κάθε αυθαίρετη αλλοίωση της συσκευασίας προκαλεί αρρυθμία και αποδιοργάνωση της λειτουργίας της ΕΒΕ και ανεπάρκεια της λογιστικής της μεταφοράς!

Για όλες όμως αυτές τις λειτουργίες η μεταφορά μπορεί να έχει ένα συμβουλευτικό ρόλο.

Ένας έμπειρος ΔΜ θα έχει να δώσει πολλές χρήσιμες συμβουλές για την σωστή λειτουργία των παραπάνω μονάδων. Αντίθετα ένας τεχνικός, πχ ενός αποθηκευτικού χώρου, που έχει πείρα στους ΗΥ, στις κατασκευές, στους ψυκτικούς θαλάμους, στα περονοφόρα ή τα ανυψωτικά κλπ μηχανήματα, στην συσκευασία, στην ταξινόμηση, στον φωτισμό και τον αερισμό, ή την πυρασφάλεια ενός χώρου φύλαξης, δεν έχει επάρκεια για να λειτουργήσει μακριά από τον στενό χώρο της παραγωγικής μονάδας που εργάζεται. Οι παραπάνω τεχνικές ή διαχειριστικές εξειδικεύσεις δεν συνιστούν μεταφορά αξιών και φορτίων:

α) γιατί πρόκειται στην πράξη για μία εσωτερική τεχνική παραγωγική λειτουργία της κάθε ΕΒΕ, ή της ΒΑ, ή της εμπορικής αποθηκευτικής επιχείρησης,

β) Οι λειτουργίες εντός των αποθηκευτικών χώρων εντάσσονται ως τμήμα της διεύθυνσης των πωλήσεων, ή της διάθεσης των προϊόντων, και

γ) γιατί έχουν περιορισμένο ορίζοντα συναλλαγών, ή πρόσβασης στην αγορά της μεταφοράς αξιών και φορτίων, ο οποίος εκτείνεται για αυτούς στην καλύτερη περίπτωση, μέχρι την πύλη φόρτωσης ή εκφόρτωσης, του χώρου που εργάζονται.

Αν όμως με τα μέσα ενός χώρου φύλαξης σε εκτέλεση εντολής του ΔΜ φορτώνονται ή εκφορτώνονται φορτηγά, ή προετοιμάζεται η αποστολή μίας παρτίδας, τότε πρόκειται για την εκτέλεση μίας βοηθητικής υπηρεσίας μεταφοράς. Ή ανάλογα με το σημείο που προσεγγίζεται σαν μία διαδικασία του Βιομηχανικού Λογισμού, πχ της διαθέσεως των προϊόντων στην αγορά, ή την επιπλέον εργασία για την προσθήκη μιας προσαρμογής του είδους στην απαίτηση του πελάτη!

Το ποσοστό συμμετοχής των υπηρεσιών των αποθηκευτικών χώρων στην μεταφορά είναι ελάχιστο. Σε ότι αφορά και την ίδια την υπηρεσία εντός των χώρων αυτών, πρόκειται για μία δευτερεύουσα εκτελεστική εργασία, κάτω από τις εντολές του ΔΜ, ή του Λογιστή. Δεδομένης όμως της εξέλιξης της επιστήμης και της τεχνολογίας, έχει αναβαθμιστεί πλήρως η λειτουργία του αποθηκευτικού χώρου, ο οποίος δεν είναι τώρα πλέον εντάσεως χειρονακτικής εργασίας. Η τεχνολογία προσφέρει αυτοματισμούς που επιτρέπουν την διαχείριση των πραγμάτων εντός των αποθηκευτικών χώρων, ή την φόρτωση και εκφόρτωση των μέσων μεταφοράς, με ελάχιστη άμεση ανθρώπινη επαφή με τα φορτία.

Μεταφορά με βάση την δική μας προσέγγιση διενεργεί:

α) Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο ορίζει ότι την μεταφορά, την διενεργεί **ΕΚ ΤΟΥ ΟΚΟΠΟΥ ΤΗΣ Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΕΒΕ**, η οποία σχεδιάζει και προγραμματίζει την παραγωγή και συνάπτει τις αναγκαίες συμβάσεις για την προώθηση και διάθεση των προϊόντων στην αγορά.

β) Επιπλέον ο Λογιστής και ο ΔΜ, οι οποίοι έχουν την σφαιρική γνώση και πείρα όλων των λειτουργιών της μεταφοράς αξιών και φορτίων. Τα πρόσωπα αυτά ίσως να συμμετέχουν και στην διοίκηση της επιχειρήσεως που εργάζονται. Ενδεχόμενα όμως δεν συμμετέχουν, και δρουν σε εκτέλεση ειδικών εντολών της διοίκησης, διευθύνοντας την λειτουργία των τμημάτων, που ασχολούνται με τις πωλήσεις, ή την διάθεση των προϊόντων στην αγορά. Για να επιτελέσουν το έργο τους αυτό, θέτουν υπό τις εντολές, ή τις οδηγίες τους τα πρόσωπα που λειτουργούν στην εκτέλεση των συμβάσεων και των καθημερινών συναλλαγών, που άπτονται της μεταφοράς.

γ) Τα πρόσωπα που λειτουργούν επικουρικά στην μεταφορά, ανεξάρτητα από τον σκοπό της επιχείρησης που εργάζονται, περιγράφονται περιληπτικά ως εξής:

- Α) Όποιος με την εργασία του προκαλεί λογιστικό γεγονός μεταφοράς αξιών,
- Β) Όποιος με την εργασία του προκαλεί λογιστικό γεγονός μεταφοράς φορτίων,
- Γ) Όποιος με την εργασία του προκαλεί, ή διενεργεί εγγραφές στο ΔΕΠ!

Οι Η/Υ δεν εκτελούν την μεταφορά, απλά την υποστηρίζουν

Όπως αποδείχθηκε από τα προηγούμενα η ελληνική χερσαία μεταφορά και γενικά οι έλληνες τεχνοκράτες, δεν περίμεναν την «επιστήμη Logistics», για να διδαχτούν πως να εκτελέσουν τις δράσεις τους. Ο σχεδιασμός, η μελέτη και ο προγραμματισμός για την κατανομή της παραγωγής σε διάφορους τόπους ήταν γνωστή. Η αλλαγή στην εξέλιξη της αγοράς συνέβη στις επιχειρήσεις που έχουν σαν σκοπό να προμηθεύουν με υλικά και υπηρεσίες τις ΕΒΕ, τις ΜΕ και τις ΔΕ. Συνοπτικά συνέβησαν στο περιβάλλον της αγοράς της μεταφοράς αξιών και φορτίων οι παρακάτω αλλαγές:

α) μια πολύπλευρη επιρροή των ΗΥ και του διαδικτύου, στην βελτίωση της λειτουργίας των επιχειρήσεων,

β) μια προσπάθεια επηρεασμού του έλληνα επιχειρηματία να προσαρμόσει την δραστηριότητα του, μιμούμενος τον τρόπο λειτουργίας άλλων επιχειρήσεων,

γ) μια μεθόδευση να απορροφηθούν χρηματοδοτήσεις από τα ΚΠΣ,

δ) μια μεθόδευση να εισβάλλουν δια της πλαγίας οδού στην αγορά της μεταφοράς διάφορες επιχειρήσεις που δεν έχουν σχέση με την παραγωγή, ή την διακίνηση των αγαθών.

Η επιρροή αυτή με την πάροδο του χρόνου καταλάγιασε και διαμορφώθηκε μια σταθερή κατάσταση στην αγορά. Η ΕΕ και οι φορολογικές αρχές παγίωσαν από την μία πλευρά το θεσμικό πλαίσιο για την διακίνηση των εμπορευμάτων. Από την άλλη πλευρά οι ΕΒΕ έχουν να λάβουν υπόψη στον σχεδιασμό, την οργάνωση και την κοστολόγηση, για την προώθηση των προϊόντων τους στην κατανάλωση τέσσερις κύριους τρόπους:

α) να διακινούν τα είδη τους απευθείας από τον τόπο παραγωγής προς τους πελάτες,

β) να αποκεντρώνουν, δηλαδή να κατανέμουν τα είδη τους σε επιλεγμένους τόπους, από όπου θα τα προωθούν στην αγορά και την κατανάλωση,

γ) να παραδίδουν όλα ή μέρος των ειδών τους σε εξειδικευμένες επιχειρήσεις για την παραπέρα διαχείριση και την διοχέτευση τους στην αγορά,

δ) να θέσουν κατά την κρίση τους σε κυκλοφορία και ΦΙΧ για να έχουν περισσότερες λύσεις για την απρόσκοπτη παράδοση των ειδών τους στην πελατεία.

Η εφαρμογή στην πράξη όλων των παραπάνω συνδυασμών είναι ευρύτατη. Αυτός είναι και ο λόγος που επιμένουμε στην αφομοίωση των πληροφοριών που παρέχουμε στο παρόν, και όχι στην αντιγραφή του τρόπου λειτουργίας άλλων επιχειρήσεων. Οι γνώσεις θα βοηθήσουν να ληφθεί μια επιχειρηματική απόφαση βασισμένη στις ανάγκες, τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και τα κοστολόγια της συγκεκριμένης ΕΒΕ. Αυτό διασφαλίζει επαρκώς την λήψη της ορθής απόφασης, σε τρόπο ώστε κάθε επένδυση να στοχεύει στα συμφέροντα της ΕΒΕ. Αυτό θα συμβεί αν οι αποφάσεις στηρίζονται στην ανεπηρέαστη από έξωθεν αυτόκλητους συμβούλους, επιστημονική γνώση, στην ευρεία γνώση της αγοράς και στην σφαιρική πείρα των στελεχών της.

Από την άλλη πλευρά λειτουργούν στην αγορά ένα πλήθος από αποθηκευτικές μεταφορικές και διαμεταφορικές επιχειρήσεις. Το πλήθος των υπηρεσιών που παρέχουν στην αγορά ποικίλει, από την παραλαβή και παράδοση μίας επιστολής, ή ενός ανταλλακτικού βάρους λίγων γραμμαρίων, μέχρι και την ανάληψη της διαχείρισης τεράστιου πλήθους κωδικών προϊόντων και ποσοτήτων σε παγκόσμια κλίμακα. Εμείς αποδείξαμε ότι ο χρόνος, η απόσταση, οι ποσότητες, κλπ δεν αποτελούν εμπόδιο για την εκτέλεση των αυτοτελών δράσεων της μεταφοράς. Το μόνο εμπόδιο είναι ο μιμητισμός στον οποίο παροτρύνονται από εμπορικές σκοπιμότητες πολλές ΕΒΕ ή ΜΕ,

κλπ, ο οποίος δεν σημαίνει προκαταβολικά, ότι προάγει και τα συμφέροντα τους.

Όλα αυτά έχουν μια προϋπόθεση για να λειτουργήσουν. Αυτό είναι η εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχουν οι ΗΥ. Διευκρινίζουμε όμως ότι αναφερόμαστε στις δυνατότητες των ΗΥ, που καλύπτουν τις ανάγκες τόσο στην οργάνωση και εσωτερική λειτουργία της κάθε επιχείρησης, όσο όμως και στην διαδικτυακή επικοινωνία μεταξύ των επιχειρήσεων. Αυτό που σε συντομία ονομάσαμε ΔΕΠ. (βλέπε σελίδα 434.) Το παρόν δεν έχει γνώμη για να υποδείξει πως πρέπει να οργανωθεί και να λειτουργήσει η κάθε επιχείρηση, αν δεν τεθούν επί τάπητος τα πάντα γύρω από τον σχεδιασμό, τον σκοπό που προγραμματίζει να λειτουργήσει ή την κεφαλαιακή επάρκεια. Σε αυτές τις ΕΒΕ ισχύουν καταρχήν οι γενικές αρχές του επιχειρησιακού και βιομηχανικού λογισμού, δηλαδή μεταξύ άλλων παραγόντων:

- α) να υπάρχει οργάνωση των συντελεστών της παραγωγής,
- β) να μην αποσβένονται ολοσχερώς τα πάγια πρόωρα, για να αποκτηθούν νέα κατά το πρότυπο άλλων, αλλά να βελτιώνονται τα υφιστάμενα με χαμηλό κόστος, μέχρι να παρέλθει ο ωφέλιμος χρόνος τους για να αποσβεστούν ολοσχερώς.

γ) να γίνεται εκμετάλλευση κατά το δυνατόν του κεφαλαίου άλλης επιχείρησης, μέχρις ότου το ύψος του κύκλου εργασιών και ο βασικός κορμός των πελατών και τα σταθερά συμβόλαια συνεργασίας, επιτρέπουν την επέκταση σε νέες αγορές, νέα προϊόντα, νέες υποδομές, πρόσληψη επιπλέον προσωπικού, κλπ.

Με βάση αυτά ορθό είναι να διαπραγματεύεται και η διαχείριση των προϊόντων με την συνεργασία μίας ΜΕ, ή ΔΕ, σε τρόπο ώστε να ομαδοποιείται η διάθεση του προϊόντος στην αγορά με άλλα φορτία. Η οργάνωση αυτή παρέχει οικονομία:

α) σε δαπάνες χώρου λόγω αναλήψεως κόστους μόνο για τα είδη που αποθηκεύονται,

β) σε δαπάνες προσωπικού, γιατί δεν επιβαρύνεται η ΕΒΕ με το κόστος προσωπικού αποθηκών, το οποίο θα υποαπασχολείται,

γ) οικονομία σε κόστος μεταφοράς, λόγω ομαδοποιημένων αποστολών μεγαλύτερου βάρους, ή όγκου,

δ) μειωμένες δαπάνες αποσβέσεων των παγίων, λόγω χρήσης ξένων υποδομών,

ε) αρτιότερη παροχή υπηρεσιών προς την πελατεία, λόγω της διαρκούς παρουσίας της ΕΒΕ, διαμέσου της ΜΕ, ή της ΔΕ, ή του αποθηκευτή κοντά στον πελάτη.

Η «εφοδιαστική αλυσίδα» κατά τα γνωστά δεν έχει ΚΑΔ, γιατί είναι ευρείας χρήσης, θεωρητική, **μακροοικονομική** και γενικόλογη έννοια. Για τον λόγο αυτό δεν εντοπίζονται σε αυτήν αυτοτελείς δράσεις, δηλαδή λογιστικά γεγονότα. Κατά συνέπεια δεν υπάρχει η δυνατότητα να ελεγχθεί φορολογικά η «εφοδιαστική αλυσίδα», ή να συγκριθεί το κόστος λειτουργίας της, με άλλες συγκεκριμένες επιλογές προωθήσεως των πωλήσεων της μετακόμισης και της κατανομής στην αγορά των προϊόντων μιας ΕΒΕ.

Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι οι θιασώτες της «εφοδιαστικής αλυσίδας», των «διανομών» και των «PL» πρέπει να τις εντάξουν, όπως έχουμε ήδη επισημάνει στα προηγούμενα, στην επίσης θεωρητική έννοια «**μεταφορές**», γιατί δεν συνάγονται και από τις μεταφορές λογιστικές εγγραφές. Στην συνέχεια και τις τέσσερις αυτές έννοιες να τις εντάξουν στην «επιστήμη Logistics», που και αυτή η ίδια αμετάφραση και ανένταχτη όπως χρησιμοποιείται, εντάσσεται στην **μακροοικονομία** και **στην στατιστική**.

Η μεταφορ**ά** αντίθετα δεν είναι τίποτα άλλο από απλές λογιστικές απεικονίσεις και μελέτη της αύξησης, ή της μείωσης ομοειδών ποσοτήτων. Όπως δηλαδή στην πράξη της πρόσθεσης στην απλή **αριθμητική ορίζεται, ότι πρέπει να προσθέτεις όμοια πράγματα, πχ: φασόλια με φασόλια. Ή αντίστοιχα να**

αφαιρείς όμοια πράγματα , πχ: ρεβίθια από ρεβίθια, έτσι και στην μεταφορά πρέπει να παρακολουθείς με την βοήθεια του Η/Υ και της λογιστικής, την αλληλουχία των αυτοτελών δράσεων της κάθε μίας σύμβασης έργου ή πώλησης χωριστά και όχι όλων μαζί συνολικά. Με τον τρόπο αυτό η ΕΒΕ λειτουργεί άριστα, γιατί έχει την οργάνωση να κοστολογεί και να εκτελεί ορθολογικά την κάθε μεταφορά. Άρα έχει την δυνατότητα να εκτελέσει ορθολογικά και το σύνολο του έργου των πωλήσεων, καθώς και την διεκπεραίωση του μεταφορικού της έργου.

Η πράξη της ορθολογικά οργανωμένης μεταφοράς διενεργείται όπως την περιγράφουμε αναλυτικά στο παρόν έργο και την διαβαθμίσαμε από την πλέον απλή δράση, μέχρι την άριστα οργανωμένη, δηλαδή την μεταφορά με λογιστική και την μεταφορά με λογισμό. Σε αυτόν τον τρόπο διακίνησης των αγαθών δεν έχουν λόγο οι ξενόγλωσσες ορολογίες, οι θεωρητικές υποδείξεις, ή οι αναφορές του τρόπου λειτουργίας άλλων επιχειρήσεων.

Στην περίπτωση της μεταφοράς τον λόγο έχουν πάντα οι συμβάσεις έργου και πώλησης που καταρτίζονται με βάση τους INCOTERMS. Εκεί περιγράφονται με σαφήνεια κι οι λοιποί όροι παραδόσεως των αποστολών και των όρων για την είσπραξη του τιμολογίου πώλησης. Σε ότι αφορά στην ορολογία των Η/Υ και των δράσεων, αυτή δεν αφορά στις συμβάσεις, αλλά στην εσωτερική οργάνωση και στην συνεννόηση μεταξύ των στελεχών των επιχειρήσεων. Κατά την γνώμη του παρόντος είτε: «είναι έτοιμο το Order Picking;», είτε: «έτοιμα τα χαρτιά για την αναχώρηση;», ακουστεί στον χώρο δουλειάς, πρόκειται για την ίδια ακριβώς διαχρονική δράση, η οποία θα προκαλέσει στην ΕΒΕ μια οργανωτική ή μια φορολογική εγγραφή!

Για τον λόγο αυτό όσοι κατέχουν:

- α) την μεταφορά, δηλαδή τα τρία πρώτα μέρη του παρόντος,
- β) την σημασία της γενικής λογιστικής, της λογιστικής της μεταφοράς, της εφοδιαστικής διαχείρισης, και τις μεταφορικές καταχωρήσεις,
- γ) την επιστήμη της Οργάνωσης και Διοίκησης των Επιχειρήσεων και ειδικότερα την σημασία του επιχειρησιακού λογισμού, για την λήψη των επιχειρηματικών αποφάσεων,
- δ) την σημασία της θέσης στην ιεραρχία της ΕΒΕ του Λογιστή και του Διαχειριστή μεταφοράς,
- ε) κατέχουν ένα άρτιο και ολοκληρωμένο λογιστικό πρόγραμμα ΗΥ, ή έχουν εμπειρία του γνωστικού πεδίου του μηχανογραφικού λογιστηρίου,
- στ) έχουν την πείρα να εντοπίζουν και να οργανώνουν τις αυτοτελείς δράσεις,
- ζ) έχουν στοιχειώδεις νομικές γνώσεις γύρω από τις συμβάσεις, και εργάζονται στην αγορά της μεταφοράς, έχουν τα εφόδια να ανέλθουν στα ανώτατα κλιμάκια του Γολγοθά της ιεραρχίας των ΕΒΕ, καθώς και των ΜΕ, ή των ΔΕ. Σε ότι αφορά στις αποθηκευτικές επιχειρήσεις, παρόλο που κάνουν δυσανάλογα υπερβολικό θόρυβο με τα «Logistics» τους, δεν παύει να προσφέρουν μια χρήσιμη, πλην όμως υποστηρικτική, δευτερεύουσα και εκτελεστική εργασία στην αγορά της μεταφοράς.

Ο σκοπός είναι να διαχωριστούν και να αποκτήσουν διακριτό ρόλο στην αγορά:

α) από την μια πλευρά οι επιχειρήσεις που λειτουργούν εντός της αγοράς της μεταφοράς, δηλαδή ασχολούνται με την μεταφορά αξιών και φορτίων, συνεργαζόμενες με τις ΕΒΕ για την διαχείριση των εμπορευμάτων εντός των αποθηκών, ή για την από κοινού σύναψη συμβάσεων για την εκμετάλλευση της εφοδιαστικής διαχείρισης.

β) από άλλη πλευρά να επισημανθούν οι επιχειρήσεις που δεν κάνουν μεταφορά, απλά προμηθεύουν τις ΕΒΕ, τις ΜΕ, τις ΔΕ και τις αποθηκευτικές επιχειρήσεις με υποδομές, μηχανήματα, τεχνολογία, Η/Υ και διάφορα υλικά.

γ) Να επισημανθούν οι επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες, ως πχ διαφημίσεις, ίδρυση συλλογικών οργάνων, ή υπηρεσίες «μη κερδοσκοπικών σωματείων», έκδοση περιοδικών, οργάνωση εκθέσεων, διευκόλυνση χρηματοδοτήσεων, κλπ.

Ο παραπάνω διαχωρισμός των επιχειρήσεων είναι επομένως θεμελιώδους σημασίας, γιατί ορισμένα **συμφέροντα ενδύονται με διάφορους μανδύες επιχειρηματικών δραστηριοτήτων**, για να εισέλθουν στην αγορά της μεταφοράς. Προς τον σκοπό αυτό προωθούν αδόκιμους ξένους όρους, οι οποίοι προκαλούν σύγχυση στην αγορά. Ένας από αυτούς είναι ο όρος Logistics, που όπως κατ' επανάληψη έχουμε επισημάνει, χρησιμοποιείται παντοιοτρόπως, επιπλέον και από ετερόκλητες προς την μεταφορά επιχειρήσεις. Σκοπός των επιχειρήσεων αυτών είναι η προώθηση πωλήσεων διαφόρων υπηρεσιών, ή αντικειμένων από τα πλέον ευτελή, ως πχ ανταλλακτικά περνοφόρων οχημάτων, μέχρι και ρομποτικές εφαρμογές, ή ακόμα και προγράμματα Η/Υ.

Τα είδη αυτά είναι ευπρόσδεκτα, και χρήσιμα στην αγορά. Δεν σημαίνει όμως αυτό, ότι προκειμένου να πουληθούν, θα πρέπει και να επιβληθεί στον έμπορο ή στον βιομήχανο, ο τρόπος που θα σχεδιάσει και θα προγραμματίσει την παραγωγή και την διάθεση των προϊόντων στην αγορά. Το ίδιο ισχύει και για αυτούς που κατασκευάζουν αποθήκες, ράφια, ή παράγουν μέσα μεταφοράς. Η εξειδίκευση τους δεν τους επιτρέπει να έχουν γνώμη ή να εποφθαλμιούν την ηγεσία των μεταφορικών, των διαμεταφορικών, ή των αποθηκευτικών επιχειρήσεων. Επιπλέον να παραβλέπουν ή να υποβαθμίζουν την γνώση και την πείρα, του λογιστή, του διαχειριστή μεταφοράς, ή και τις ικανότητες των λοιπών επιστημόνων της οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων, ειδικότερα του επιχειρησιακού και του βιομηχανικού λογισμού.

Logistics = λογισμός
Business Logistics = Επιχειρησιακός λογισμός

Οι επιχειρήσεις που κυριαρχούν σήμερα στην διακίνηση των εμπορευμάτων είναι κυρίως οι Διαμεταφορικές και επικουρικά οι μεταφορικές ή σε ειδικές περιπτώσεις και οι αποθηκευτικές επιχειρήσεις. Αυτές κατέχουν άριστα τα μέσα μεταφοράς και τους μεταφορικούς άξονες, έχουν επιπλέον και την τεχνική δυνατότητα να διαχειρίζονται και τα προϊόντα των πελατών τους, εντός των οργανωμένων αποθηκευτικών χώρων που εκμεταλλεύονται.

Μέσα σε αυτές τις αποθήκες έχουν την δυνατότητα να λαμβάνουν και να εκτελούν για λογαριασμό των ΕΒΕ τις εντολές των κερδοσκόπων, σε ότι αφορά στην λήψη, στην εκτέλεση και στην αποστολή μίας παραγγελίας. Ή αντίστοιχα να παραλαμβάνουν φορτία στις αποθήκες, για λογαριασμό των πελατών τους, κλπ. Είναι αυτονόητο όμως, ότι οι ΕΒΕ σχεδιάζουν, προγραμματίζουν και λαμβάνουν τις επιχειρηματικές αποφάσεις για την διακίνηση των προϊόντων τους, ενώ οι ΜΕ, και οι ΔΕ τις εκτελούν.

Οι αποθηκευτικές επιχειρήσεις κατά τα γνωστά παρέχουν κυρίως μόνο βοηθητικές, ή υποστηρικτικές υπηρεσίες μεταφοράς. Επιπλέον όμως και κάθε είδους εργασίες προστιθέμενης αξίας στα αγαθά, με βάση τις συμβάσεις που έχουν συνάψει με ένα από τα πρόσωπα της μεταφοράς, στα πλαίσια της διακίνησης των εμπορευμάτων. Στις εκατοντάδες σελίδες που προηγήθηκαν αναφερθήκαμε σε βάθος με την περιγραφή του περιβάλλοντος της διενέργειας της μεταφοράς αξιών και φορτίων.

Στο παρόν έργο μας αναλύσαμε σε βάθος τον επιχειρησιακό λογισμό της χερσαίας μεταφοράς και τον συνδέσαμε στο περιβάλλον των δράσεων των προσώπων της αγοράς της μεταφοράς, όπως αυτά λειτουργούν:

α) Σε ότι αφορά στην μεταφορά φορτίων στους χώρους παραδόσεως και παραλαβής των εμπορευμάτων, εντός των οποίων εκτελούνται οι συμβάσεις έργου μεταξύ του μεταφορέα και του αποστολέα ή παραλήπτη,

β) Σε ότι αφορά στην μεταφορά αξιών στους χώρους που εκτελούνται οι όροι των συμβάσεων πώλησης, στους οποίους καταβάλλονται οι αξίες των τιμολογίων, εκχωρούνται τα φορτωτικά έγγραφα και τίθενται τα εμπορεύματα στην διαταγή του αγοραστή ή ενός εκπροσώπου του.

Την λέξη Logistics την προσεγγίσαμε από επιστημονικό ενδιαφέρον, επιπλέον και από το σημείο που την προσεγγίζουν οι θεωρητικοί συγγραφείς και αναφέρουν οι φοιτητές στις εργασίες τους. Προσπαθήσαμε δηλαδή να την κατανοήσουμε και να την εντάξουμε ως λειτουργία στην ελληνική αγορά της μεταφοράς. Η προσπάθεια μας απέβη άκαρπη, γιατί διαπιστώσαμε την ύπαρξη

πολυδιάστατων και αυτοαναιρούμενων προσεγγίσεων, τις οποίες αντικρούουμε στο παρόν με επιστημονικά και τεχνοκρατικά επιχειρήματα. Τα κύρια γνωρίσματα όλων των προσεγγίσεων που διαπιστώσαμε στα «Logistics» των θεωρητικών συγγραφέων και των εργασιών των σπουδαστών ήταν πέντε:

Το πρώτο ήταν ο έντονος τεχνικός χαρακτήρας, στον οποίο δίνεται έμφαση. Επιπλέον και στις λειτουργικά ασύνδετες εκτελεστικές εργασίες που περιγράφονται με αυτά.

Το δεύτερο είναι ότι αναφέρονται στην κλασική και διαχρονικά εφαρμοζόμενη εσωτερική λογιστική οργάνωση των ΕΒΕ, για την ταξινόμηση και την διαχείριση των εμπορευμάτων και των προϊόντων, εντός των αποθηκευτικών χώρων.

Το τρίτο είναι ότι αντιμετωπίζουν την κατανομή των εμπορευμάτων με σχήματα επί χάρτου ή φωτογραφίες, σαν να εκτελούνται από λόχο εφοδιασμού και μεταφορών του στρατού. Τα μεγέθη μεταξύ του στρατού και της ΕΒΕ δεν είναι όμως ταυτόσημα, γιατί ο στρατός δεν δρούσε και δεν δρα σε συνθήκες ελεύθερης οικονομίας, όπως η ΕΒΕ.

Το τέταρτο είναι ότι αντιμετωπίζεται η μετακόμιση των αγαθών με ΦΙΧ μη λαμβάνοντας συγκριτικά τον τρόπο μεταφοράς με ΦΔΧ. Πρόκειται όμως για διαφορετικές λειτουργίες, με μεγέθη που δεν είναι συγκρίσιμα, για τον λόγο ότι η μεταφορά με **ΦΙΧ επιβαρύνει την παραγωγή**, ενώ η μεταφορά με **ΦΔΧ επιβαρύνει τις πωλήσεις**, την **παραγωγή**, ή τις **αγορές** κατά περίπτωση.

Το πέμπτο είναι ότι παραβλέπεται η έννοια της μεταφοράς αξιών και φορτίων, που είναι πολύ πιο σημαντική και ευρύτερη διαδικασία, επειδή πρόκειται για την διαρκή μελέτη και την μέτρηση της ροής συγκεκριμένων οικονομικών μεγεθών σε εξέλιξη. Όλων δηλαδή των δράσεων και των διαδοχικών συμβάσεων, εντός των οποίων εντάσσεται μεταξύ άλλων και η δράση για την παράδοση και την παραλαβή αποστολών.

Το παρόν δεν αρνείται την ύπαρξη και την χρησιμότητα κάθε είδους λειτουργιών, που επιλέγει να οργανώσει η ΕΒΕ. Με βάση αυτήν την παραδοχή εντάσσουμε τα «Logistics» ανεξαρτήτως ορισμών και ιδιοτήτων και της ονομασίας, εκεί που κατά την άποψη μας ανήκουν, δηλαδή στον επιχειρησιακό λογισμό των ΕΒΕ με χρήση και την βοήθεια των ΗΥ. Οποιαδήποτε δράση περιγράφουν επιπλέον και τα «Logistics» των αλλοδαπών συγγραφέων πρόκειται για ένα **ήδη γνωστό** αντικείμενο των ελλήνων επιστημόνων και των τεχνοκρατών του επιχειρησιακού και του βιομηχανικού λογισμού.

Το παράδοξο είναι ότι οι **τεχνικοί αποφεύγουν** και οι **άπειροι** στον τομέα της διακίνησης των εμπορευμάτων **διστάζουν**, για διάφορους λόγους να

αποδεχθούν το γεγονός, ότι τα «Logistics», είναι τμήμα της από μακρού χρόνου αναπτυγμένης στην χώρα μας επιστήμης του επιχειρησιακού και βιομηχανικού λογισμού. Υποθέτουμε ότι ο στόχος αυτής της τακτικής **είναι** μεταξύ άλλων να προωθηθεί η πώληση «υπηρεσιών Logistics», στηριγμένη στην εντύπωση που θα σχηματιστεί στις ΕΒΕ – πελάτες, ότι πρόκειται για την κυκλοφορία κάποιου νέου και άγνωστου προϊόντος ή υπηρεσίας. Το νέο προϊόν όμως σε ότι αφορά στα «Logistics» είναι η τεχνολογία και μόνο, η οποία βελτιώνεται διαχρονικά από τους τεχνικούς όλων των ειδικοτήτων.

Αντίθετα ο επιχειρησιακός λογισμός διαρκώς εξελίσσεται, γιατί σχεδιάζει μελετά και επενδύει σε κάθε νέα τεχνολογία, για την επίτευξη του τελικού σκοπού της επιχείρησης, που είναι το κέρδος. Προβληματισμό προξενεί επίσης το γεγονός ότι οι θεωρητικοί αναφέρονται στην ιστορία, για να δικαιολογήσουν, από που εντόπισαν οι ξένοι την ελληνική ετυμολογική ρίζα των «Logistics» και την χρησιμοποίησαν. Δεν αναφέρονται δηλαδή στον πρόσφατο όρο «λογισμός», πχ του Δ. Παπαδημητρίου της δεκαετίας του '60. Ο διαπρεπής καθηγητής περιέγραψε από τότε όλες τις λειτουργίες και τις δράσεις για την διακίνηση των αγαθών, που αναφέρονται σήμερα στην βιβλιογραφία των «Business Logistics». Ο ίδιος όμως τις ονόμασε ευρύτερα ως «επιχειρησιακό λογισμό» και ειδικότερα «βιομηχανικό λογισμό».

Οι προσεγγίσεις των σύγχρονων συγγραφέων, ημεδαπών και αλλοδαπών, ταυτίζονται με αυτές του Παπαδημητρίου. **Υπάρχει μόνο μια εύλογη και αυτονόητη διαφορά: Η χρήση των Η/Υ και της τεχνολογίας που δεν υπήρχε στην εποχή του, προ 50 ετών. Οι δράσεις όμως είναι όμοιες.** Η τεχνολογία με κοινή παραδοχή όλων, δεν εκτελεί την μεταφορά ή την αποθήκευση, απλά την υποστηρίζει. **Το παρόν δεν έχει λόγο επομένως να αναλύσει την τεχνολογία της μεταφοράς που μεταβάλλεται διαρκώς, αλλά τον λογισμό, που είναι διαχρονικός τρόπος σκέψης, σχεδιασμών, μέτρησης μεγεθών και αναλύσεων, με σκοπό την αριστοποίηση των δράσεων και των οικονομικών αποτελεσμάτων των επιχειρήσεων.**

Οι απόψεις μας απέδειξαν ότι υπάρχει μια συγκεχυμένη εικόνα σχετικά με την έννοια «Logistics», η οποία οδηγεί την αγορά της μεταφοράς σε αμηχανία. Ο επιχειρησιακός λογισμός αντίθετα είναι τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας των επιχειρήσεων. Οι επί μέρους δράσεις εκτελούνται στα διάφορα τμήματα των ΕΒΕ και διακρίνονται με βάση τις απόψεις μας σε αυτές που εκτελούνται **εντός** ή **εκτός** χρόνου διενεργείας της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων:

Οι δράσεις εκτός χρόνου διενεργείας μεταφοράς εμπεριέχονται στην εκμετάλλευση, δηλαδή στην παραγωγή, στην συσκευασία και στην βιομηχανική αποθήκευση.

Αντίστοιχα οι δράσεις εντός χρόνου διενεργείας μεταφοράς εμπεριέχονται στις συναλλαγές, δηλαδή στις συμβάσεις πώλησης και έργου.

Εμείς στο παρόν έργο περιγράψαμε αναλυτικά τον επιχειρησιακό λογισμό της αγοράς της μεταφοράς και τον συνδέσαμε με τον βιομηχανικό λογισμό των ΕΒΕ. Με τον τρόπο αυτό συγκεντρώσαμε επιλεκτικά ένα σύνολο λειτουργιών και αυτοτελών δράσεων στα πλαίσια λειτουργίας των επιχειρήσεων, το οποίο περιλαμβάνει ως επί μέρους σύνολα:

- 1) αφενός την μεταφορά των αξιών, με κυρίαρχη αυτοτελή δράση την σύμβαση πώλησης και τις φορολογικές λογιστικές εγγραφές που απορρέουν από αυτήν,
- 2) αφετέρου την μεταφορά των φορτίων με κυρίαρχη αυτοτελή δράση την σύμβαση έργου και τις μεταφορικές καταχωρήσεις ή τις οργανωτικές εγγραφές που συνεπάγονται.

Στην συνέχεια εντάξαμε αντικειμενικά τα παραπάνω επί μέρους σύνολα, όπως λειτουργούν στους χώρους δουλειάς εντός των επιχειρήσεων, δηλαδή σαν υποσύνολα:

α) μέσα στο σύνολο της «μεταφοράς με λογιστική», από όπου στο τέλος,

β) τα εντάξαμε στο γενικότερο σύνολο που ονομάσαμε «μεταφορά με λογισμό».

γ) Στο τέλος εντάξαμε όλες τις παραπάνω λειτουργίες μέσα στο «περιβάλλον λειτουργίας της μεταφοράς με λογισμό»,

δ) Χαρακτηρίσαμε τέλος όλες τις παραπάνω δράσεις, «ως το πλέον σημαντικό κομμάτι της πραγματικής οικονομίας».

ε) Καταλήξαμε στο τέλος στους τεχνοκράτες που κινούν τα νήματα στην ελεύθερη οικονομία και παίρνουν τις αποφάσεις, για την επίτευξη των τελικών σκοπών της επιχείρησης, που είναι το κέρδος και τους ονομάσαμε κερδοσκόπους ή Businessman. (Η επί το ευγενέστερο Πρόεδρος ΔΣ, Διευθύνοντες συμβούλους ΑΕ ή διαχειριστές Ε.Π.Ε.)

στ) Προσπαθήσαμε τέλος να εντοπίσουμε, ποια επιστημονική γνώση κατέχουν οι «Logistician» και ειδικότερα θα θέλαμε να απαριθμιστούν στην ελληνική γλώσσα τα ειδικά προσώπων τους. Θα θέλαμε να τα συγκρίνουμε καταρχήν, αν ανταποκρίνονται στους διάφορους ορισμούς για τα «Logistics». Επιπλέον για να διαπιστώσουμε, αν είναι όμοια, όπως υποθέτουμε, με αυτά που κατέχουν οι Λογιστές και οι Διαχειριστές Μεταφοράς, οι οποίοι είναι πτυχιούχοι των ΑΕΙ, Οργάνωσης και Διοίκησης των Επιχειρήσεων.

Η ελληνική αγορά επομένως χρησιμοποιεί τον όρο «Logistics» σαν απολίθωμα γλώσσας, αφού έτσι καθιερώθηκε στην πράξη. Οι ξένοι επέλεξαν αντίθετα τον ελληνικό όρο «**λογισμός**» και εξ αυτού τον επιχειρησιακό λογισμό,

μεταφρασμένο στην γλώσσα τους ως «business Logistics». Ο ελληνικός όρος έγινε διεθνώς αποδεκτός κατά την άποψη του παρόντος για τρεις λόγους:

α) Επειδή στην χώρα μας είχαμε κατανοήσει πλήρως την έννοια των τελικών σκοπών των επιχειρήσεων και τους περιγράψαμε εύστοχα και αναλυτικά ως **«λογισμός»**, τόσο στην ελληνική βιβλιογραφία του επιχειρησιακού λογισμού, όσο όμως και της ευρύτερης επιστήμης της «οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων».

β) Ένας αγγλικός, γαλλικός, γερμανικός, κλπ όρος, θα προκαλούσε μεταξύ των εμπορικά αναπτυγμένων χωρών ένα είδος «επιστημονικής αντιπαράθεσης» ή «εθνικού γοήτρου» μεταξύ των επιστημόνων, για την πατρότητα του ονόματος. Για τον λόγο αυτό επιλέχτηκε ένας ελληνικός όρος για να περιγραφεί διεθνώς, με ενιαίο και κοινά αποδεκτό τρόπο, η επιστήμη του επιχειρησιακού και του βιομηχανικού λογισμού.

γ) Το γεγονός ότι όλες οι επιστήμες και οι δράσεις στηρίζονται στον **λογισμό, δηλαδή την μέτρηση και τον υπολογισμό**, είχε σαν συνέπεια να χρησιμοποιείται ο όρος ανεξαρτήτως από όλους τους επιστήμονες. Δεν προσδιορίζει όμως ο «λογισμός» μια συγκεκριμένη επιστήμη, απλά προσδίδει στην ονομασία της επιστήμης το κύρος και την αίγλη, δηλαδή το φως, την βαρύτητα και την λαμπρότητα, που περιέχει η λέξη «λογισμός». Πχ η άσκηση της επιχειρηματικής δράσης, εκ του όρου «επιχείρηση», παράγεται η επιστήμη «επιχειρησιακός λογισμός» ή «βιομηχανικός λογισμός». Στα μαθηματικά επίσης δημιουργήθηκαν πχ οι επιστημονικοί όροι «απειροστικός λογισμός», «ολοκληρωτικός λογισμός», «διαφορικός λογισμός», κλπ.

Η επιλογή του ελληνικού όρου λειτούργησε σαν καταλύτης στο διεθνές εμπόριο και αποτελεί διπλή τιμή για την χώρα μας. Από την μία πλευρά για το γεγονός ότι προστέθηκε στην διεθνή επιστημονική ορολογία ένας ακόμα ελληνικός όρος. Από την άλλη αναγνώρισαν οι ξένοι την υψηλή επιστημονική κατάρτιση των ελλήνων καθηγητών της εποχής του '60, ότι κατείχαν και δίδασκαν άριστα και την ίδια την επιστήμη της οικονομικής ανάλυσης και του βιομηχανικού λογισμού. Η επιστήμη αυτή αποτελούσε και αποτελεί την ναυαρχίδα της κατεύθυνσης των τμημάτων Οργάνωσης και Διοίκησης των Επιχειρήσεων των Οικονομικών Πανεπιστημίων απανταχού της γης!

Αν η παγκόσμια κοινότητα έχει αποδεχθεί για λόγους ευκολίας των επικοινωνιών και των συνεννοήσεων να χρησιμοποιεί τον όρο Logistics σε ευρύτερα επιστημονικά πεδία και λειτουργίες της αγοράς, δεν υπάρχει αντίρρηση από εμάς. Η ένσταση μας όμως είναι βάσιμη, όταν επί μέρους λειτουργίες της αγοράς περιγράφονται με ξένες λέξεις, την στιγμή που υπάρχει σαφής ελληνική ορολογία. Ή όταν εμφανίζονται περιπτώσεις, που ένας επαγγελματικός κλάδος χρησιμοποιεί αθέμιτα την λέξη, σε βάρος ενός άλλου κλάδου. Το έχουμε τονίσει διαρκώς: ο ρόλος του καθενός στην αγορά της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων είναι διακριτός. Αυτό πρέπει να γίνει σεβαστό από όλους.

Χρειάζεται η αναζήτηση του “Logistics” στην ιστορία;

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι λογίζονται λαθεμένα όσοι ανάγουν μονολεκτικά τον «λογισμό» ως επιστήμη ή τον εντοπίζουν στο μακρινό παρελθόν. Η ανθρωπότητα ουδέποτε έπαψε να λειτουργεί με λογισμό, άσχετα αν πολλές φορές εκ των υστέρων αποδεικνυόταν λαθεμένος. Σε ότι αφορά στους θιασώτες των «Logistics» και του «λογισμού» του Ξέρξη, του Μεγάλου Αλεξάνδρου, του Λέοντα Σοφού και άλλων, έχουμε αναφερθεί σχετικά στην σελίδα 216. Εκεί δηλώνουμε με στοιχεία, ότι πρόκειται για διαφορετικό είδος λογισμού το «κουβάλημα» των ογκόλιθων των πυραμίδων, από τον λογισμό της σύγχρονης διακίνησης των αγαθών, με την τήρηση λογιστηρίου και των θεσμοθετημένων κανόνων.

Περιγράψαμε μάλιστα και συγκρίναμε τα πρόσωπα της μεταφοράς των ογκόλιθων με τα σημερινά θεσμοθετημένα πρόσωπα. Η δική μας σύγκριση της εποχής των Φαραώ, σε σχέση με τα σημερινά δεδομένα είναι αντικειμενική. Η αποστροφή άλλων συγγραφέων από την αναφορά αντίστοιχων αντιπροσωπευτικών παραδειγμάτων ή ανάλυσης των δράσεων ιστορικών προσώπων σε σχέση με σημερινές, φανερώνει την αδυναμία της θεωρίας να αντιληφθεί την έννοια «Logistics», παρόλο που την χρησιμοποιεί αφειδώς.

Σε ότι αφορά στην αναζήτηση της ρίζας της λέξης «Logistics» ή «Logisticoγενών δράσεων» στην ιστορία και στις εκστρατείες του κάθε στρατηλάτη ανά τους αιώνες, έχουμε διαφορετική άποψη. Πιστεύουμε ότι πρόκειται για παραδρομή των ΤΕΧΝΙΚΩΝ ακαδημαϊκών διδασκάλων της έννοιας της οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων και για τον αποπροσανατολισμό των φοιτητών, με παρόρμηση να ασχοληθούν με μια εικονική πραγματικότητα. Αυτό διότι δεν επρόκειτο την εποχή εκείνη για κάθε είδους «Logistics» των στρατηγών, αλλά για πλιάτσικο, δηλαδή λεηλασία ή λαφυραγωγία.

Δεν έχουμε άλλη λέξη να φανταστούμε τις «διαδικασίες Logistics», πχ με τις οποίες προμηθευόταν ο Μ. Αλέξανδρος στην διάρκεια της εκστρατείας στην Περσία τα εφόδια για τις ανάγκες τροφοδοσίας του στρατού του. Ούτε βέβαια τις αντίστοιχες «διαδικασίες» του Μωάμεθ του Πορθητή, του Απτίλα, του Αννίβα και άλλων. Δεν γνωρίζουμε επίσης την ιστορική λεπτομέρεια, αν λειτουργούσαν ανά τους αιώνες τμήματα παραγγελιών, αν γινόταν σύγκριση τιμών διαφόρων προμηθευτών, αν εκδίδονταν δελτία αποστολής ή τιμολόγια, αν συνάπτονταν συμβάσεις πώλησης, κλπ. Με βάση τις απόψεις μας η αναφορά παραδειγμάτων από την ιστορία, για την προέλευση και την χρήση της λέξης «Logistics» από Έλληνες, ή ενδεχόμενα και από ξένους επιστήμονες, παραπέμπει σε επιστημονική φαντασία, όλων όσων αναφέρουν τέτοια άσχετα και επιστημονικά αστήρικτα παραδείγματα.

Ο αντικειμενικός σκοπός, κατά την άποψη μας, είναι να θεωρηθεί ότι τα «Logistics» δεν είναι και δεν έχουν σχέση με τον επιχειρησιακό λογισμό, την λογιστική και τον διαρκή έλεγχο των μεγεθών εντός των ΕΒΕ. Για ευνόητους δικούς τους λόγους **οι τεχνικοί** επιστήμονες αναζητούν απεγνωσμένα τα «Logistics» στην **σκιά** της ιστορίας, για να αποφύγουν να τα εντοπίσουν στο **φως** της γνώσης μέσα στην διδακτική ύλη στα σύγχρονα ελληνικά **οικονομικά** πανεπιστήμια. Δίνοντας έμφαση στην τεχνολογία και στις εκτελεστικές εργασίες, προσπαθούν συστηματικά **οι τεχνικοί να διευρύνουν τον επαγγελματικό τους χώρο και σε συστήματα μεθόδων οικονομικής ανάλυσης και επιχειρησιακού λογισμού.** Κοντολογίς σε άσχετα προς την επιστήμη τους αντικείμενα.

Εμείς δεν σχολιάζουμε την μεθόδευση αυτή των τεχνικών, γιατί το έκαναν ήδη για εμάς οι αρχαίοι ημών πρόγονοι, τους οποίους οι ίδιοι οι Logistician επικαλούνται: **«πενία τέχνας κατεργάζεται».** Η αγορά όμως δεν είναι αφελής και γνωρίζει ότι πρόκειται για διαφορετικό αντικείμενο η παραγωγή ή η εμπορεία τεχνολογίας, από την εμπορική της εκμετάλλευση για την επίτευξη κέρδους. Η μόνη εργασία που είναι ικανός να αναλάβει ο κατασκευαστής ή ο έμπορος της τεχνολογίας εντός της ΕΒΕ που την προμηθεύτηκε, είναι οι οδηγίες χρήσεως, η συντήρηση και η επισκευή της. Η εκμετάλλευση της τεχνολογίας όμως δεν είναι αντικείμενο των τεχνικών, αλλά των κερδοσκόπων της ΕΒΕ, που την προμηθεύτηκαν, έχοντας και την σαφή γνώση πώς να δουλέψουν με αυτήν, για να επιτύχουν τον τελικό σκοπό της επιχείρησής τους, να σημειώσει δηλαδή κέρδος.

Στο παρόν έργο μας αναγνωρίζεται η λέξη «Logistics» όπως την χρησιμοποιούν οι σύγχρονοι ξένοι επιστήμονες και τεχνοκράτες, δηλαδή ως **«λογισμός».** Την λέξη αυτή εντόπισαν στους **συγχρόνους Έλληνες επιστήμονες και χρησιμοποίησαν στα κείμενα διαφόρων επιστημονικών τους πεδίων.** Αντίστοιχα ταιριάζει και για εμάς τους Έλληνες πχ ο όρος «επιχειρησιακός λογισμός», τόσο στον σύγχρονο πρακτικό τρόπο λειτουργίας της επιχείρησης, όσο και σε επιστημονικό και ακαδημαϊκό επίπεδο. Επισημαίνουμε και τώρα για μία ακόμα φορά, ότι ο επιχειρησιακός λογισμός περιέχει την γενική λογιστική, την βιομηχανική λογιστική, το πρότυπο κόστος, **την τεχνική λήψεως των αποφάσεων, κλπ.**

Οι αρχές του επιχειρησιακού λογισμού κατά συνέπεια διακρίνονται και εφαρμόζονται σε διάφορους τομείς της οικονομίας, ανάλογα με το αντικείμενο λειτουργίας της οικονομικής μονάδας και τους τελικούς σκοπούς της. Άλλο είναι το επιστημονικό αντικείμενο του επιχειρησιακού λογισμού της βιομηχανικής, άλλο της εμπορικής, άλλο της μεταφορικής επιχείρησης ή της επιχείρησης κοινής ωφελείας. Αν εξακολουθούν σε κάθε περίπτωση να υπάρχουν ερευνητές ή συγγραφείς, που ανατρέχουν στο μακρινό παρελθόν, για να εντοπίσουν λειτουργίες «λογισμού» και να δηλώνουν, ότι αυτές είχαν κατά νου οι ξένοι και εισήγαγαν τον όρο «Logistics» στην επιστημονική τους γλώσσα, μπορούμε να τους βοηθήσουμε, αναφέροντας και άλλα πολύ πιο αντικειμενικά παραδείγματα:

- 1) Πχ τον Μωυσή, ο οποίος προμηθεύτηκε στην έρημο του Σινά και **κατένειμε** το μάνα εξ ουρανού στις φυλές των ισραηλιτών.
- 2) Τον Νώε που κατασκεύασε, οργάνωσε την **«ροή»** και εφοδίασε – τροφοδότησε με τα αναγκαία αγαθά τους επιβάτες της κιβωτού.
- 3) Τον πολυμήχανο Οδυσσέα, που εμπνεύστηκε, **σχεδίασε και κατασκεύασε τον Δούρειο Ίππο, επιπλέον προγραμμάτισε την φυσική ροή του** για να παραδοθεί στους Τρώες, με σκοπό το κέρδος, να εκπορθήσει δηλαδή και να λεηλατήσει την Τροία.
- 4) **Επιπλέον και την Εύα των πρωτοπλάστων, που σχεδίασε την προμήθεια του μήλου, οργάνωσε και προγραμμάτισε την «φυσική ροή» του, για να το διαθέσει τελικά για κατανάλωση στον Αδάμ.**

Logistics = Λογιστικό Πρόγραμμα Η/Υ

Με τις μέχρι τώρα προσεγγίσεις μας προσπαθήσαμε να παραστήσουμε όσο το δυνατόν ανάγλυφα την λειτουργία των επιχειρήσεων και την συνεργασία τους, για την πορεία των αγαθών από την παραγωγή στην κατανάλωση. Προσπαθήσαμε επίσης κατά το δυνατόν να αποσαφηνίσουμε ότι το «Logistics» μόνο ως όρος για την εσωτερική επικοινωνία των στελεχών των επιχειρήσεων ή «σαν λέξη κλειδί» για αναζητήσεις στο διαδίκτυο και για διαφημίσεις πρέπει να χρησιμοποιείται. Δεν είναι επίσης ορθό να προσπαθούμε να εντοπίσουμε «Logistics» στις τεχνικές εργασίες εντός των αποθηκευτικών χώρων ή εντός των αιθουσών παραγωγής. Ως γνωστό και από την προσέγγιση των αποθηκών, όλες αυτές οι δράσεις:

α) Κατά την εγκατάσταση τους στους χώρους συνιστούν επενδύσεις παγίων της ΕΒΕ, πχ εργαλείων, μηχανημάτων, συσκευών, εγκαταστάσεων, αυτοματισμών, κλπ. Όλες αυτές οι επενδύσεις καταχωρούνται λογιστικά στους λογαριασμούς παγίων και κοστολογούνται με τις διάφορες γνωστές μεθόδους υπολογισμού των αποσβέσεων.

β) Στην διάρκεια της ωφέλιμης ζωής τους προκαλούν οι παραπάνω επενδύσεις σταθερό ή μεταβλητό κόστος λειτουργίας, πχ ασφάλιστρα, κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος, υλικών συσκευασίας, καυσίμων των περονοφόρων, δαπάνες προσωπικού παραγωγής, ή αποθήκης, προσωπικού διοικήσεως, κλπ.

Διαπιστώνουμε δηλαδή με βάση τα παραπάνω ότι δεν εντοπίστηκε επιστήμη Logistics, παρά μόνο η διαχρονικά εκτελούμενη εργασία στις αποθήκες και στην παραγωγή. Όλες δηλαδή οι λειτουργίες που αποτελούν το αντικείμενο του επιχειρησιακού και του βιομηχανικού λογισμού. Αυτό που μένει για την ολοκλήρωση του οργανογράμματος λειτουργίας των ΕΒΕ είναι:

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

α) από την μία πλευρά η Διοίκηση της ΕΒΕ, στελεχωμένη με κερδοσκόπους, που σχεδιάζει, λαμβάνει τις τελικές αποφάσεις, μελετά, προγραμματίζει και δίνει τις εντολές για την επίτευξη των τελικών σκοπών.

β) Από την άλλη και το Λογιστήριο, που είναι οργανωμένο και χωρισμένο σε τμήματα, που απασχολούν εξειδικευμένα στελέχη, για να οργανώνουν και να επιβλέπουν την μεταφορά των αξιών και φορτίων.

Αυτό στην πράξη σημαίνει ότι δεν υπάρχουν ορφανά φορτία:

α) γιατί άπαντα διακινούνται σε εκτέλεση εντολής, ύστερα από μελέτη και σχεδιασμό της διοίκησης της ΕΒΕ,

β) γιατί όλα βρίσκονται ανά πάσα στιγμή στην κατοχή και στην ευθύνη ενός προσώπου της μεταφοράς.

γ) γιατί τα λογιστήρια των επιχειρήσεων έχουν καταχωρημένες λογιστικά και υπό τον έλεγχο τους επιπλέον και τις συμβάσεις, που συνάπτονται με τους εμπλεκόμενος, σε εφαρμογή των οποίων διακινούνται τα αγαθά από την παραγωγή στην κατανάλωση.

Η διοίκηση και το λογιστήριο στηρίζουν τις δράσεις τους στην χρήση των Η/Υ, στους οποίους έχουν εγκαταστήσει μεταξύ άλλων βάσεων δεδομένων και το υποχρεωτικό Φορολογικό Λογιστικό Πρόγραμμα. Το πρόγραμμα του Η/Υ όσο πιο αξιόπιστο είναι, τόσο πιο πολύ βοηθά στην ορθολογική και αποτελεσματική λειτουργία της ΕΒΕ και την απαλλάσσει από κάθε χειρόγραφη έκδοση εγγράφων ή περιπτώσεων διπλών λογιστικών καταχωρήσεων. Ιδιαίτερα αν το πρόγραμμα Η/Υ:

α) είναι εμπορικό, δηλαδή έχει επιπλέον δυνατότητα ανοίγματος αποθηκευτικών χώρων,

β) έχει δυνατότητα να παρακολουθεί τις κινήσεις των ειδών εντός των αποθηκών,

γ) έχει κωδικούς κίνησης για όλες της περιπτώσεις κινήσεων πώλησης των ειδών,

δ) έχει δυνατότητα ταυτόχρονης λειτουργίας από πολλούς χρήστες,

ε) έχει τεχνική δυνατότητα διαδικτυακής λειτουργίας με άλλες επιχειρήσεις, (ΔΕΠ) και

στ) έχει δυνατότητα διαχείρισης τραπεζικών λογαριασμών και δηλώσεων στο TAXIS,

τότε πλέον η ΕΒΕ έχει σύγχρονη άριστη και ορθολογική λειτουργία.

Με βάση τις απόψεις μας δεν υπάρχει αντίρρηση να ονομάζεται το πρόγραμμα αυτό του ΗΥ: Logistics = λογιστικό, γιατί έτσι το ονομάσαμε και εμείς σε άλλα σημεία.

Αντί να ψάχνουμε όμως μάταια για τις εικονικές λειτουργίες και ερμηνείες «Logistics» στις σύγχρονες επιχειρήσεις ή στην ιστορία και στα θρησκευτικά, αναλύουμε παρακάτω σε παράρτημα την λειτουργία της Διεθνούς

Διαμεταφοράς. Ο κλάδος αυτός είναι ο μόνος που δικαιούται να χρησιμοποιεί τον όρο «Logistics»:

α) για τον λόγο ότι τον κατέχει από το έτος 2008 και του αποδόθηκε δικαίως από τις φορολογικές αρχές, με τον ΚΑΔ 52.29.19.03.

β) για τον λόγο ότι του επιβλήθηκε από το 1995 να τηρεί βιβλίο αποθήκης, δηλαδή προσωρινής εναπόθεσης.

γ) Επιπλέον όμως και για τον λόγο ότι ο Διαμεταφορέας έρχεται σε επικοινωνία με τους ξένους και υποχρεούνται να χρησιμοποιεί τους διεθνώς κατανοητούς όρους.

Στην περίπτωση αυτή όμως με την λέξη «Logistics» δηλώνει απλά ο Διαμεταφορέας στους ξένους συνεργάτες ή στους πελάτες του, ότι:

α) εφαρμόζει λογιστική μεταφοράς,

β) έχει οργάνωση με δυνατότητα μεταφορικών καταχωρήσεων,

γ) εφαρμόζει πρόγραμμα εφοδιαστικής διαχείρισης,

δ) ότι διαθέτει τουλάχιστον και χώρους προσωρινής εναπόθεσης.

ε) έχει την δυνατότητα να εκμεταλλευτεί οργανωμένους αποθηκευτικούς χώρους.

Η χρήση της έννοιας «Logistics» στην αγορά

Όλοι οι άλλοι επαγγελματικοί κλάδοι έχουν και από ένα κωδικό δραστηριότητας και οφείλουν να επιλέξουν το θεσμοθετημένο επάγγελμα τους. Στο παρόν αναλύσαμε όλους ΚΑΔ κατηγορίας 52, που έχουν σχέση με υποστηρικτικές υπηρεσίες μεταφοράς, για την διακίνηση των αγαθών και την θέση τους στην λειτουργία της αγοράς. **Διαπιστώσαμε ότι δεν τους έχει αποδοθεί από την πολιτεία και δεν επιτρέπεται να φέρουν τον διακριτικό τίτλο «Logistics». Τον τίτλο «Logistics» χρησιμοποιούν όμως για λόγους εμπορικής σκοπιμότητας και επιχειρήσεις που απλά κατασκευάζουν υποδομές, επιπλέον παράγουν και προσφέρουν υλικά ή υπηρεσίες στις ΕΒΕ.**

Όπως συνάγεται από το παρόν έργο μας δεν υπάρχουν μαγικές λύσεις, οι οποίες να κατέχουν μυστικές συνταγές οργάνωσης, σε ότι αφορά στην διακίνηση των αγαθών, παρά μόνο επαγγελματίες που σκοπεύουν να κάνουν την δουλειά τους. Το αντικείμενο είναι γνωστό, οι τιμές δεδομένες και η αγορά κλειστή. Η λύση βρίσκεται επομένως αποκλειστικά στην ορθολογική οργάνωση της άσκησης δραστηριότητας της κάθε επιχείρησης, που παράγει και διακινεί προϊόντα, με στόχο την συμπίεση του κόστους ή την αύξηση των πωλήσεων. Αν ο επιχειρηματίας και τα στελέχη του δεν κατέχουν επαρκώς το επάγγελμα που ασκούν, κινδυνεύουν να καταφεύγουν στις λάθος επιλογές και αντιοικονομικές λύσεις.

Οι εντυπωσιακοί τίτλοι όσο και αν δελεάζουν δεν φέρνουν πελάτες, γιατί τους πελάτες προσελκύουν η γνώση του αντικειμένου της επιχείρησης και η εμπιστοσύνη που θα εμπνεύσει ο αποθηκευτής, ο τοπικός ή ο διεθνής μεταφορέας, κλπ, στην ΕΒΕ - πελάτη. Πρέπει δηλαδή να πειστεί ο πελάτης, ότι ο συνομιλητής του κατέχει την δουλειά και έχει την υποδομή να εκπληρώσει τα υποσχόμενα στο ακέραιο. Αυτό όμως δεν επιτυγχάνεται με την αναφορά ξενόφερτων όρων, που εύκολα γίνεται αντιληπτό, ότι αυτός που τους χρησιμοποιεί δεν τους έχει ο ίδιος κατανοήσει, επομένως να τους προσαρμόσει στις ανάγκες του υποψήφιου πελάτη.

Ούτε αντίστοιχα την λύση δίνει η αναφορά ελληνικών δυσνόητων νομικών ή τεχνικών όρων, που αντίστοιχα δεν τους κατανοεί όποιος τους χρησιμοποιεί. Η βαθιά επιστημονική γνώση δεν προσφέρεται για αυτοπροβολή, ή για να φέρεσαι υπεροπτικά, υποτιμώντας τους άλλους, αλλά για να είσαι μετριοπαθής και να κατανοείς ορθά τους άλλους. Οι συνεννοήσεις στις συσκέψεις πρέπει να γίνονται όσο το δυνατόν με περιγραφή των υπηρεσιών. Σε αυτές δεν λαμβάνει μέρος ο καθένας για να εντυπωσιάσει, αλλά για να κερδίσει την σύμβαση με ευνοϊκούς όρους.

Σε ότι αφορά στους ειδικούς όρους, πρέπει να αναφέρεται παρενθετικά και η έννοια τους, για την αποφυγή παρανοήσεων. Στην αγορά της μεταφοράς δεν αξιολογείται πόσα πολλά θεωρητικά κατέχεις, αλλά πόσες καλές νέες δουλειές φέρνεις στην επιχείρηση. Επιπλέον σημαντικός είναι και ο τρόπος που αξιοποιείς την πείρα και την θεωρητική κατάρτιση, για να τις εκτελέσεις άριστα και οικονομικά. Ο τελικός σκοπός είναι να κερδίζει η επιχείρηση και να παραμείνει ο νέος πελάτης πιστός στην εταιρεία, χωρίς κίνδυνο να τον αποσπάσει εκ νέου ο ανταγωνισμός.

Εμείς στο παρόν έργο μας **δεν** τηρήσαμε πολλές από τις παραπάνω συμβουλές για μετριοπάθεια και κατανόηση για το επάγγελμα, τις γνώσεις ή τις απόψεις των άλλων. Σε ειδικές μάλιστα περιπτώσεις ίσως γίναμε αιχμηροί και δυσάρεστοι, με σκοπό να καταθέσουμε την δική μας αντίθετη άποψη. Αυτό όμως έγινε:

α) **καταρχήν** γιατί εμείς με μόλις περίπου εκατό σελίδες αντικρούσαμε και σχολιάσαμε, πολλές δεκάδες χιλιάδες σελίδες της ελληνικής βιβλιογραφίας επιπλέον και άλλες τόσες καταχωρήσεις στο διαδίκτυο, οι οποίες αναφέρονται σε δαιδαλώδεις προσεγγίσεις και έννοιες των «Logistics». Στην ουσία όμως πρόκειται για έννοιες της επιστήμης του επιχειρησιακού λογισμού της χερσαίας μεταφοράς και του βιομηχανικού λογισμού.

β) **Γιατί το έργο μας** έχει ταυτόχρονα άμεση επαγγελματική χρησιμότητα και διδακτικό σκοπό. Κατά συνέπεια είμαστε υποχρεωμένοι για την προαγωγή της επιστήμης και προς όφελος του επαγγέλματος, να σχολιάσουμε και να προκαλέσουμε όλες τις χρονίζουσες αμφιλεγόμενες απόψεις, για την ορθή κατανόηση και χρήση της λέξης «Logistics», εντός της αγοράς της μεταφοράς.

γ) **Για τον λόγο ότι** θα πρέπει οι νέοι επιστήμονες και οι επαγγελματίες, που ασχολούνται με το αντικείμενο, να έχουν στην διάθεση τους και μια αντίθετη άποψη, στηριγμένη στην επιστήμη, στις θεσμοθετημένες ρυθμίσεις και την πρακτική χρήση τους στους χώρους δουλειάς ή και εντός της διεθνούς αγοράς της μεταφοράς γενικότερα.

δ) **Τέλος, για να μην υπάρχει** προβληματισμός ως προς την μετάφραση της λέξης στην ελληνική. Όπως και να μεταφραστεί η λέξη Logistics, δεν θα δηλώνει κάποια νέα και άγνωστη επιστήμη ή εξειδίκευση στην λειτουργία των επιχειρήσεων. Χρειάζεται όμως επιφυλακτική στάση της πολιτείας και των επιχειρήσεων, γιατί η λέξη «Logistics» αμετάφραστη ή αδιευκρίνιστη, δεν βοηθά στην συνοχή και στην λειτουργία της αγοράς.

ε) **Κυρίως όμως η λέξη «Logistics»** συγχέει και εξομοιώνει εντός της αγοράς:

Από την μία πλευρά τους επιστήμονες της οργάνωσης και διοίκησης επιχειρήσεων που εργάζονται στις ΕΒΕ, στις ΜΕ και τις ΔΕ και είναι εξειδικευμένοι στον επιχειρησιακό λογισμό της χερσαίας μεταφοράς, στον επιχειρησιακό και στον βιομηχανικό λογισμό ή στην οικονομική ανάλυση.

Από την άλλη με τους τεχνικούς επιστήμονες πολυτεχνείων, κλπ, οι οποίοι έχουν άμεσα επαγγελματικά συμφέροντα να παραβλέπουν και να υποβαθμίζουν τις οικονομικές και εμπορικές επιστήμες. Η μεθόδευση αυτή είναι διαχρονική και πρωτοεμφανίστηκε στον ελληνικό σιδ/μο μετά το 1975. Στην αγορά γενικότερα διευρύνθηκε μετά το 1994.

Ο ανταγωνισμός τεχνικών - εμπορικών στην αγορά εργασίας

Με βάση τις απόψεις μας οι τεχνικοί πρέπει να απασχολούνται με τα τεχνικά τους μέσα, εκεί που διαχρονικά είναι ο τόπος εργασίας τους, δηλαδή στις αποθήκες, στην παραγωγή και στα συνεργεία. Το αντικείμενο εργασίας τους είναι η επισκευή και η συντήρηση των παγίων, των μεταφορικών και των λοιπών τεχνικών μέσων ή των εξοπλισμών. Επιπλέον όμως και για να γνωμοδοτούν στην έρευνα της αγοράς, για την αντικατάσταση των υφιστάμενων αποσβεσμένων παγίων, με την προμήθεια άλλων νεότερης τεχνολογίας. Στην αγορά εργασίας όμως υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των τεχνικών και των εμπορικών, που έχει τις ρίζες του στις προηγούμενες δεκαετίες.

Ο επιστημονικός και επαγγελματικός ανταγωνισμός στην μεταφορά αρχίζει από την εποχή των «ΣΕΚ», (των Σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους), πριν δηλαδή την μεταπολίτευση. Την εποχή εκείνη κυριαρχούσαν οι τεχνικοί,

γιατί όλη η λειτουργία των ΣΕΚ έριχνε το βάρος στην υποδομή και στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών. Ως ήταν φυσικό λίγη υπόληψη απολάμβαναν από τους τεχνικούς οι εκδότες εισιτηρίων, οι υπάλληλοι των γραφείων εμπορευμάτων, οι συντάκτες των μισθολογίων, κλπ. Το οργανόγραμμα των ΣΕΚ είχε μόνο την «Διεύθυνση Εκμεταλλεύσεως», που ήταν στην κυριαρχία των τεχνικών γραμμής, έλξης, κατασκευών και επισκευών του δικτύου.

Στην συνέχεια ήρθαν οι Γάλλοι και αναδιοργάνωσαν τους ΣΕΚ δίνοντας έμφαση και στον εμπορικό τομέα της λειτουργίας του σιδηροδρόμου. Η διεύθυνση εκμεταλλεύσεως διαχωρίστηκε στην «τεχνική» και στην «εμπορική» εκμετάλλευση και μετονομάστηκαν οι ΣΕΚ σε ΟΣΕ. Για πρώτη φορά συνειδητοποίησε ο ελληνικός σιδ/μος την αίσθηση ότι δεν μπορεί να εργάζεται με ελλείμματα. Για πρώτη φορά συνειδητοποίησαν οι τεχνικοί ότι τα έργα συντήρησης της γραμμής δεν φέρουν έσοδα στον ΟΣΕ και ότι χρειάζεται και η πώληση υπηρεσιών. Η παράδοση όμως ήταν με το μέρος των τεχνικών, που ήθελαν να κρατήσουν την πρωτοκαθεδρία, έστω και αν δεν τους ανήκε πλέον αποκλειστικά.

Στην δεκαετία του '90 άνοιξαν τα σύνορα και μαζί άνοιξε η αγορά του εμπορίου και της μεταφοράς. Κύριο γνώρισμα ήταν η λογιστική οργάνωση για την παρακολούθηση της διακίνησης των εμπορευμάτων εντός της ΕΕ. Η αλλαγή αυτή συνεπαγόταν κατασκευές αποθηκών, εγκατάσταση τεχνολογιών, προγραμμάτων ΗΥ και απορρόφηση κοινοτικών κονδυλίων στα πλαίσια των ΚΠΣ. Την πρωτοκαθεδρία ανέλαβαν από κεκτημένη ταχύτητα οι τεχνικοί, **γιατί απλά πρώτα κατασκευάζεται η υποδομή και στην συνέχεια αρχίζει η εμπορική εκμετάλλευση της.**

Οι τεχνικοί για να διαιωνίσουν τεχνηέντως την πρότερη κατάσταση, συσκότισαν την διαχείριση της διακίνησης των αγαθών. Προς τον σκοπό αυτό πρόταξαν την χρήση της ξένης λέξης «Logistics», για να έχουν λόγο και στην μετέπειτα εκμετάλλευση της υποδομής. Στην δεκαετία του '90 καταπιανόταν όλη η Ελλάδα να αντιληφθεί τι σημαίνει η ξενική λέξη «Logistics» και ποιοι ξενίζουν με αυτήν. (Ξενίζω μεταξύ άλλων σημαίνει: μιμούμαι τους ξένους ή ομιλώ με ξένα προφορά.) Στην ουσία επρόκειτο για μια «τεχνητή συσκότιση» της αγοράς εργασίας εντός του πεδίου δράσεως της μεταφοράς με λογισμό.

Στην δεκαετία του 2000 όμως η ΕΕ ξεκαθάρισε την κατάσταση:

α) Στις σιδ/κές μεταφορές διαχωρίζοντας την υποδομή από την εκμετάλλευση, στέλνοντας τους τεχνικούς των σιδηροδρόμων εκεί που ανήκουν: στην υποδομή! Στις ΕΒΕ επέβαλε αντίστοιχα τον τεχνικό ασφαλείας, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ασφαλή λειτουργία της επιχείρησης, σε ότι αφορά στις υποδομές, στα μηχανήματα, στους λοιπούς εξοπλισμούς, στον τρόπο ασφαλούς εργασίας από πλευράς υλικών, συσκευών, ευθύνης για την ασφαλή φόρτωση των μέσων μεταφοράς, ατομικής προστασίας των εργαζομένων, κλπ.

β) Επέβαλε την στελέχωση των μεταφορικών επιχειρήσεων με ένα «διαχειριστή μεταφοράς», (ΔΜ), παραβλέποντας την σκιά Logistics και τα παράγωγα της λέξης αυτής. (Τον διαχειριστή μεταφοράς τον γνωρίσαμε στην σελίδα 343. Στο ΠΔ 346/2001 δεν αναφέρεται έστω και μια δράση ή γνώση του διαχειριστή μεταφοράς, που να διδάσκεται σε Πολυτεχνείο.)

γ) Στις ΕΒΕ κατά τα γνωστά δεν επέβαλε διαχειριστικές αλλαγές, γιατί αυτές τηρούσαν ανέκαθεν το λογιστήριο τους και δήλωναν τους αποθηκευτικούς χώρους και τις συναλλαγές τους στις φορολογικές αρχές. Πέραν αυτών η ΕΕ δεν επέβαλε περιορισμό στις ΕΒΕ, να προσλαμβάνουν για την κάλυψη των αναγκών τους ΔΜ, για να επιμελούνται των προμηθειών, πωλήσεων και γενικότερα της διαχείρισης και της διακίνησης των αποθεμάτων Π.Υ. ή των προϊόντων.

Η διαχείριση των εμπορευμάτων παρέμεινε όπως ανέκαθεν στα χέρια των οικονομικών και των εμπορικών επιστημόνων του επιχειρησιακού και του βιομηχανικού λογισμού. Ορθό είναι όμως να κρίνουν συντεχνιακά και επιφυλακτικά οι εμπορικοί τις αναφορές των τεχνικών σε θέματα οικονομικά, κοστολογικά, κλπ εντός της ΕΒΕ. Κάθε αναφορά τεχνικού που ανάγεται στις γνώσεις των οικονομικών πανεπιστημίων και ιδιαίτερα στην επιστήμη του Βιομηχανικού Λογισμού, πρέπει να αντιμετωπίζεται συλλογικά από το Οικονομικό Επιμελητήριο. **Ο σχεδιασμός της παραγωγής, η διαχείριση των αποθεμάτων και η μελέτη ή οι δράσεις για την διάθεση προϊόντων στην κατανάλωση είναι λογιστική, κοστολογική, επιχειρησιακή, φορολογική και τελικά μια χρηματοοικονομική επιστήμη.**

Συμπερασματικά οφείλουμε να επισημάνουμε, ότι όπως οι οικονομολόγοι δεν έχουν το δικαίωμα να γίνουν μέλη του τεχνικού επιμελητηρίου, έτσι και οι τεχνικοί δεν έχουν το δικαίωμα να γίνουν μέλη του οικονομικού επιμελητηρίου. Οι τεχνικοί σε ότι αφορά στην διακίνηση των αγαθών εργάζονται έχοντας ως αρμοδιότητα και αντικειμενικό έργο την ευθύνη για τις κατασκευές και την ασφάλεια κυκλοφορίας των μέσων μεταφοράς.

Από την άλλη πλευρά οι οικονομολόγοι έχουν ως αντικείμενο την ευθύνη έναντι των επιχειρηματιών να σχεδιάσουν να οργανώσουν και να προγραμματίσουν την παραγωγή και την διάθεση της παραγωγής στην αγορά, για να συνάψουν οι επιχειρήσεις κέρδη. Ταυτόχρονα όμως να τηρήσουν την γενική και βιομηχανική λογιστική, τα κοστολόγια και το λογιστήριο αποθήκης, για να καταχωρούνται οι συμβάσεις πώλησης και έργου και για να εξάγουν οι φορολογικές αρχές την φορολογητέα ύλη.

Η επιστήμη του Βιομηχανικού Λογισμού και οι εξειδικευμένες θέσεις εργασίας που καλύπτει είναι περιζήτητες στην αγορά. Για την προστασία τους θα πρέπει γίνει ένας καθορισμός αρμοδιοτήτων και να εγκαταλειφθεί η ξένη ορολογία που ευτελίζει στις ΕΒΕ τις εμπορικές και τις οικονομικές επιστήμες. Για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να τεθεί επί τάπητος η ελληνική ορολογία της

μεταφοράς των αξιών και των φορτίων, επιπλέον να υπάρξουν σαφείς όροι στην κάθε δράση και λειτουργία εντός των ΕΒΕ.

Αυτό σημαίνει ότι ελέγχεται η σκοπιμότητα λειτουργίας ενός κοινού μεταπτυχιακού τμήματος των οικονομικών πανεπιστημίων με το Πολυτεχνείο, πάνω στο θεωρητικό αντικείμενο σπουδών, για την «διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας». Αυτό διότι οι επί μέρους τομείς για την ανάλυση της «αλυσίδας εφοδιασμού» πρέπει να αποτελούν το επιστημονικό πεδίο του **πρώτου πτυχίου** του τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης των Επιχειρήσεων. Το επιστημονικό πεδίο του πρώτου πτυχίου πρέπει να επικεντρώνεται στην τωρινή λειτουργία της αγοράς. Αυτό δηλαδή που προπαγανδίστηκε και επικράτησε να λέγεται διαστρεβλωμένα σαν «Logistics», ενώ στην ουσία πρόκειται, για όσους γνωρίζουν την αγορά της μεταφοράς αξιών και φορτίων, για την λογιστική της διαρκούς απογραφής των πωλήσεων από τους οργανωμένους αποθηκευτικούς χώρους της ΕΒΕ.

Επιπλέον πρόκειται και για την λογιστική συνεργασία μίας ΕΒΕ με μία ΜΕ ή ΔΕ ή μια αποθηκευτική επιχείρηση, οι οποίες θα επιμελούνται από κοινού της διαχείρισης των εμπορευμάτων για λογαριασμό της ΕΒΕ. Με άλλα λόγια θα λειτουργούν στα πλαίσια εφαρμογής των μεταξύ τους συμβάσεων πώλησης ή έργου, για την παράδοση των αγαθών στους αγοραστές. (Παράβαλε τον ορισμό «Logistics» ως λογιστική συνεργασία μεταξύ δύο επιχειρήσεων.)

Το μεταπτυχιακό πρέπει να ονομαστεί «επιχειρησιακού λογισμού μεταφοράς» και να έχει σαν βάση το πρώτο πτυχίο και ως κατεύθυνση των βασικών μαθημάτων:

- α) τα κοστολόγια και τους κανόνες κυκλοφορίας των μέσων μεταφοράς,
- β) τα προγράμματα ΗΥ για τις ανάγκες των ΕΒΕ, για την διαχείριση της αποθήκης,
- γ) τα προγράμματα ΗΥ για την διαχείριση των μέσων μεταφοράς και της αποθήκης,
- δ) Πλήρη ανάλυση των συμβάσεων για την μεταφορά των αξιών και των φορτίων, με έμφαση στο ΔΕΠ, στα συγκριτικά κοστολόγια των μέσων μεταφοράς, κλπ.,
- ε) πλήρη ανάλυση του νομικού, του φορολογικού, του τελωνειακού και του θεσμικού πλαισίου της ΕΕ που εφαρμόζεται για την διακίνηση των εμπορευμάτων.
- στ) πλήρη ανάπτυξη των συμβάσεων της μεταφοράς με λογισμό, για τον σχεδιασμό και τον προγραμματισμό της κατανομής των προϊόντων της μεγάλης ΕΒΕ στην αγορά,
- ζ) ανάλυση των μεταφορικών αξόνων, των οικονομικών στοιχείων και λοιπών παραγόντων, που λαμβάνονται υπόψη στην μελέτη και τον σχεδιασμό για την επιλογή του τόπου εγκαταστάσεως των επιχειρήσεων, των εμπορευματικών κέντρων, κλπ.

Πρόκειται δηλαδή για επιστημονικές ενότητες που είναι αναγκαίες για την διακίνηση των ειδών από το σημείο της παραγωγής απανταχού της γης,

μέχρι να ταξινομηθούν τα αγαθά στο τελευταίο «σημείο προέλευσης» του ορισμού του CLM, βλέπε στα επόμενα. Η συνέχεια της διαχείρισης των αγαθών από το τελευταίο σημείο προέλευσης στο «σημείο κατανάλωσης» θα έχει αποτελέσει ήδη το επιστημονικό πεδίο πρώτου πτυχίου. Πρόκειται για έννοιες, που μόνο στα μεταπτυχιακά μπορεί να προσεγγιστούν και να γίνουν κατανοητές από τους φοιτητές, γιατί τους ρίχνουν στα βαθιά των όρων για την κατάρτιση συμβάσεων μεταφοράς αξιών και φορτίων, των διεθνών συναλλαγών και της λειτουργίας της πραγματικής οικονομίας.

Αν δεν συμβεί αυτό θα διαγκωνίζονται μεταξύ τους οι πτυχιούχοι οικονομικοί επιστήμονες για μια θέση εργασίας. Επιπλέον όμως και με πολλούς συνοπνήφους διαφόρων προελεύσεων, που γνωρίζουν μόνο, ότι η «επιστήμη» τους λέγεται «Logistics», αλλά κατά παράδοξο τρόπο δυσκολεύονται να μας εξηγήσουν με ακρίβεια το αντικείμενο της. Επειδή ούτε στην ελληνική είναι και σε θέση να αποδώσουν την εξειδίκευση τους, εμείς διακρίνουμε:

α) από την μία πλευρά τους εισαγόμενους «LM» και τους «BL».

β) Από την άλλη εντοπίζουμε και τους εγχώριους νεωτεριστές της μεταφοράς με λογισμό, προφανώς απόφοιτους κάποιας σχολής του Πολυτεχνείου. Ίσως όμως και τα μέλη κάποιας «εταιρείας Logistics», με σκοπό την απορρόφηση ΚΠΣ ή την προαγωγή συντεχνιακών συμφερόντων.

Εμείς σαν τεχνοκράτες και κάτοχοι σε βάθος της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων,

θεωρούμε αθέμιτο να διεκδικούν οι κάθε είδους πτυχιούχοι Πολυτεχνείου την θέση του εμπορικού ή του οικονομολόγου στην διοίκηση των ΕΒΕ. Η χρήση της λέξης «Logistics» είναι το μέσο στην στοχευόμενη επιδίωξη των τεχνικών, να υποσκελίσουν τα οικονομικά πανεπιστήμια. Θα πρέπει επομένως να διακοπεί, γιατί αποβαίνει σε βάρος της αγοράς, αλλά και του κλάδου των λογιστών, των διαχειριστών μεταφοράς και γενικότερα των εμπορικών και των οικονομικών επιστημόνων.

Πρέπει επομένως για την επαγγελματική προστασία των πτυχιούχων οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων, να δικαιούνται συμμετοχής στα μεταπτυχιακά τμήματα μόνο οι πτυχιούχοι σχολών, που οι απόφοιτοι έχουν δικαίωμα εγγραφής στο Οικονομικό Επιμελητήριο. Ο τίτλος που θα φέρουν οι μεταπτυχιακοί θα πρέπει να ονομάζεται «Διαχειριστής Μεταφοράς», για τον οποίο έχουμε αναφερθεί διάσπαρτα στο παρόν. Πρόκειται για μια εξειδίκευση που έχει κατοχυρώσει η ΕΕ, η οποία **δυστυχώς** αντί να αναχθεί σε επιστήμη, υποβαθμίστηκε από το ΥΜΕΤ και «διδάσκεται» στις σχολές ΣΕΚΑΜ, με επίπεδο σπουδών την άδεια οδήγησης του ΦΔΧ και γνώσεις υποχρεωτικής παιδείας. Ο λογισμός αυτού του επιπέδου είναι όμως επαρκής μόνο για την παροχή του μεταφορέα, δηλαδή την μετακόμιση του εμπορεύματος και δεν έχει σχέση και σύγκριση, με το επίπεδο γνώσεων που απαιτεί η μεταφορά με λογισμό των αξιών και των φορτίων, του πρώτου και κυρίως του δεύτερου πτυχίου που προτείνουμε.

Το πρόβλημα στην αγορά εργασίας δεν είναι αν τα «Logistics» είναι ο «λογισμός» ή κάποιος άλλος όρος, όπως πλανάται εντός των ΕΒΕ και διαχέεται ευρέως στην αγορά εργασίας. Το πρόβλημα του εργαζόμενου είναι να κατανοήσει, ότι ανεξάρτητα πως θα εκληφθούν τα «Logistics», **είτε παραμείνουν αμετάφραστα, είτε μεταφραστούν ως λογισμός, μεταφορά, εφοδιαστική, λογιστική, τροφοδοσία, αλυσίδα, κλπ**, σε όλες τις εκδοχές θα πρόκειται **πάντα** για το ίδιο επιστημονικό πεδίο της **συνισταμένης 15 τουλάχιστον επί μέρους τομέων σπουδών της Οργάνωσης και Διοίκησης των Επιχειρήσεων**. Οι πτυχιούχοι ΟΔΕ δεν έχουν κάτι κοινό και επομένως λόγο, να παραβλέψουν την επιστήμη κύρους που κατέχουν, για να ενταχθούν και να συνοδοιπορήσουν σε μια επαγγελματική σκιά, μαζί με τους «Logistician». Δηλαδή με εργαζόμενους που δεν γνωρίζουν **ποιοι και γιατί τους αποκαλούν ξενικά**. Κυρίως όμως χωρίς να τους προσδιορίζουν ταυτόχρονα **στην ελληνική** και το επάγγελμα, την ειδικότητα ή την επιστήμη στην οποία ανήκουν.

Το έργο μας λυπάται, αλλά δεν εντοπίζει στις δράσεις των ΕΒΕ, των ΜΕ, των ΔΕ και των αποθηκευτικών επιχειρήσεων «Logistician» ή «επιστήμη Logistics». Το παρόν αναγνωρίζει σπουδές και επαγγέλματα και δεν ασχολείται με τον τρόπο που επιλέγει να προσδιορίζει ο καθένας προσωπικά την ειδικότητα ή την εργασία του. Θεωρούμε όμως ως απρεπές και ανήθικο να υπάρχουν συμφέροντα, τα οποία να ονοματίζουν τους εργαζόμενους με ξενικές ειδικότητες, τις οποίες εντάσσουν μάλιστα και σε επιστήμη δικής τους έμπνευσης, την οποία επίσης ονοματίζουν ξενικά.

Η μόνη εξήγηση είναι ότι η επιστήμη που περιγράφεται με το ξενικό όνομα διδάσκεται στα Οικονομικά Πανεπιστήμια της χώρας μας. Αντίθετα τα συμφέροντα που την καπηλεύονται με την χρήση του ξένου ονόματος «Logistics», προέρχονται από το Πολυτεχνείο. Η ξενική ονομασία είναι επομένως η διέξοδος του Πολυτεχνίτη να δημιουργήσει νέα αγορά εργασίας από το πουθενά, με την διαστρέβλωση του επιστημονικού πεδίου, καθώς και την νόθευση του ονόματος της επιστήμης του «επιχειρησιακού και βιομηχανικού λογισμού». Με τον τρόπο αυτό προκαλείται μια συσκότιση στην αγορά, που δίνει όμως ταυτόχρονα μερίδιο στην αγορά εργασίας σε ένα εργαζόμενο, ο οποίος στην ουσία γίνεται ξενιστής της **αυτοσχέδιας και αυθαίρετης** «επιστήμης Logistics».

Για να ξεκαθαρίσουμε το τοπίο καταθέτουμε παρακάτω τις απόψεις μας για την ξένη ορολογία και **αποδεικνύουμε αναντίρρητα**, ότι είτε αμετάφραστο το «Logistics», είτε μεταφρασμένο με οποιαδήποτε ελληνική λέξη, **δεν έχει σχέση με τις τεχνικές επιστήμες, Πολυτεχνείων, κλπ**. Αποδεικνύουμε επίσης ότι **πρόκειται πάντα** για το ίδιο αντικείμενο σπουδών της επιστήμης του Επιχειρησιακού και του Βιομηχανικού Λογισμού, που διδάσκεται **ως κύριος** επιστημονικός τομέας πρώτου πτυχίου στα οικονομικά πανεπιστήμια. **Πάνω από όλα όμως, ότι εκτελούμε διαχρονικά τις ίδιες δράσεις με τους ξένους και έχουμε αποδώσει σε αυτές μία αντίστοιχη σαφέστατη επιστημονική και πρακτική ελληνική ορολογία**.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΤΑΥΤΙΣΗ ΕΝΝΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΜΕ ΛΟΓΙΣΜΟ

Στο παρόν έχουμε σε πολλά σημεία προσπαθήσει να καταστήσουμε σαφές, ότι και οι ξένοι εκτελούν την ίδιες λειτουργίες με εμάς. Αυτό σημαίνει ότι έχουν ονομασίες για την κάθε δράση τους, η οποία εκ των πραγμάτων είναι όμοια με την αντίστοιχη δική μας δράση. Στην επιστημονική ορολογία οι ξένες ορολογίες μεταφράζονται με σαφήνεια με τον ισχύοντα αντίστοιχο ελληνικό όρο. Εξαιρέση στον κανόνα αποτελεί η λέξη «Logistics», καθώς και οι λοιποί ξένοι όροι που την συνοδεύουν. Κατά παράδοξο τρόπο «δεν μπορούν να μεταφραστούν», από τους ίδιους που τις χρησιμοποιούν, γιατί με βάση τις διευκρινήσεις τους είναι πρωτόγνωρες για την ελληνική αγορά. Ή ενδεχόμενα όσοι τις χρησιμοποιούν θεωρούν, ότι δεν έχουμε το πνευματικό, το επιστημονικό ή το τεχνοκρατικό επίπεδο, για να τις κατανοήσουμε.

Αντίθετα οι παρερμηνείες της λέξης έχουν πλατειάσει, για λόγους που αναφέραμε πολλές φορές, κατά τρόπο υπερβολικό και ανεξέλεγκτο. Θα πρέπει επομένως να είμαστε προσεκτικοί και να αποφεύγουμε τις γενικόλογες αναφορές του όρου αυτού, δίχως να τις εντάξουμε στο εκάστοτε ελληνικό ή στο διεθνές επιστημονικό ή στο πρακτικό πεδίο δράσης που ανήκουν. Για να αποδείξουμε την άποψη μας θα αναλύσουμε παρακάτω λέξη προς λέξη ένα ορισμό για τα «Logistics», ο οποίος κατά δήλωση των ίδιων των ελλήνων θιασωτών των «Logistics» που τον επικαλούνται, αλλά και των φοιτητών, που τον αναφέρουν στις εργασίες τους, θεωρείται ασχολίαστα ως ο πλέον έγκυρος. **Ο ορισμός του CLM**, (Council of Logistics Management), όπως κατά λέξη μεταφράζεται από τους θιασώτες των «Logistics» είναι ο ακόλουθος:

Logistics είναι...

«Η ολοκλήρωση δύο ή και περισσότερων δραστηριοτήτων με σκοπό τον σχεδιασμό την εφαρμογή και τον έλεγχο της αποδοτικής ροής των πρώτων υλών, προϊόντων υπό κατασκευή και τελικών προϊόντων, από το σημείο προέλευσης στο σημείο κατανάλωσης με σκοπό την πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του πελάτη».

Το θεμελιώδες σχόλιο και η σύγκριση μας αναφέρεται στον «σχεδιασμό»

Για την λέξη αυτή μπορεί να γραφτεί ακόμα και μια ολόκληρη οικονομική βιβλιοθήκη, γιατί ο “σχεδιασμός”, αν και είναι όρος αδόκιμος, θεωρείται εξ ορισμού ως ο θεμέλιος λίθος στην επιστήμη του Επιχειρησιακού και Βιομηχανικού Λογισμού. Η επιστήμη αυτή γεννήθηκε από την ανάγκη της διαρκούς μετρήσεως οικονομικών μεγεθών. Πρόκειται συγκεκριμένα για ένα σύστημα μεθόδων ποσοτικής ανάλυσης με σκοπό την αριστοποίηση των δράσεων και των αποτελεσμάτων της επιχείρησης. Οι δράσεις της βιομηχανικής επιχείρησης ορίζονται υποχρεωτικά εκ του νόμου και «ως σκοπός», στο σχετικό άρθρο του καταστατικού συστάσεως τους.

Τον σκοπό της ΕΒΕ καλούνται επομένως κατά τα γνωστά να επιτύχουν οι ηγεσίες των επιχειρήσεων, που εμείς καλέσαμε κερδοσκόπους. Τον σκοπό των ΕΒΕ τον όρισε λακωνικά ο Παπαδημητρίου, ως: «στην **βάσει σχεδίου σκοπούς παραγωγής και διάθεσης προϊόντων στην κατανάλωση για την επίτευξη κέρδους.**» Αντίστοιχος όρος του “σχεδιασμός”, για διαφορετικούς λόγους, δύναται να τίθεται ο όρος “**οργάνωση**”, υπό την έννοια της σύλληψης των δράσεων που είναι αναγκαίες για την επίτευξη τεθέντος σκοπού.

Άρα οι συνάδελφοι του CLM αναφέρουν το αυτονόητο και όχι κάτι καινούργιο, γιατί τον «σχεδιασμό» των ΕΒΕ για την παραγωγή και διάθεση των προϊόντων στην κατανάλωση, προς επίτευξη κέρδους, τον σπουδάζουν από το πρώτο έτος, ήδη από την δεκαετία του '60, οι φοιτητές της οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων. Πέραν των άλλων μαθημάτων, σε ότι αφορά στην λειτουργία της αποθήκης υπήρχε ειδικό εξειδικευμένο μάθημα - επιστημονικός τομέας: «**Η Διοίκηση των Αποθεμάτων**». **Σήμερα** η διοίκηση των αποθεμάτων οργανώνεται από τους κερδοσκόπους της ηγεσίας των επιχειρήσεων και αναλύεται ως μέρος του λογιστικού σχεδίου της ΕΒΕ. Πρόκειται για τους λογαριασμούς των ειδών που κινούνται με την λογιστική της αποθήκης και των πωλήσεων και λειτουργεί, όπως και το υπόλοιπο λογιστήριο, μέσα στο φορολογικό πρόγραμμα - σύστημα του Η/Υ.

Στις ΕΒΕ ο «σχεδιασμός» ή «οργάνωση» είναι η συνισταμένη πολλών επιστημονικών πεδίων:

- α) χρηματοοικονομικών μελετών,
- β) προπαρασκευής αναλύσεων ποσοτικών δεδομένων προς λήψη αποφάσεων,
- γ) ανίχνευσης της αγοράς για την προσφορά και ζήτηση των προϊόντων,
- δ) μελέτης της παρουσίας του ανταγωνισμού,
- ε) έρευνας για την παροχή χρηματοδοτήσεων,
- στ) κατάρτισης πρότυπου κόστους,
- ζ) μετρήσεων των διαφόρων οικονομικών μεγεθών που είναι σε εξέλιξη,
- η) μελέτης και διαπραγμάτευσης για την επιλογή του κατάλληλου τρόπου μεταφοράς,
- θ) διαπραγματεύσεων με τους πελάτες για τους όρους της σύμβασης πώλησης, κλπ, και διενεργείται από τους κερδοσκόπους της κάθε επιχείρησης, με βάση τα οικονομικά της μεγέθη, την εκάστοτε κατάσταση της αγοράς, την εμπορική πολιτική της, κλπ.

Αντίστοιχα στην διάρκεια σπουδών τους οι φοιτητές των Πολυτεχνείων, σπουδάζουν τα γνωστά τεχνικά τους αντικείμενα και τα ζωγραφίζουν στα σχεδιαστήρια τους. Κάνουν όμως λάθος συλλογισμό όταν θεωρούν ότι τα «τεχνικά τους σχέδια», που απεικονίζουν κτίρια, τοπογραφικά ή υποδεικνύουν τόπους αποθέσεως των αγαθών και ράφια, είναι όμοια με τα «εμπορικά σχέδια», τις «οικονομικές μελέτες» ή την «εμπορική πολιτική», για την παραγωγή προϊόντων και την διάθεση της παραγωγής στην κατανάλωση. Για τον λόγο αυτό πρέπει οι τεχνικοί να προσηλωθούν στα δικά τους σχέδια και να μην επιδιώκουν με διάφορες μεθοδεύσεις και διά της τεθλασμένης, να

παρεισφρήσουν στην επιστήμη της οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων και στα σχέδια δράσης των τεχνοκρατών των οικονομικών και των εμπορικών επιστημών. Οτιδήποτε απεικονίζεται σε τεχνικά σχέδια επί χάρτου ή σε φωτογραφίες υποδομών δεν έχει σχέση με:

α) τον σχεδιασμό την οργάνωση και τον προγραμματισμό της παραγωγής για να καλυφθούν οι αναληφθείσες υποχρεώσεις προς την πελατεία ή την ζήτηση στην αγορά,

β) τον σχεδιασμό της κατανομής της παραγωγής σε αποκεντρωμένους αποθηκευτικούς χώρους, ή χώρους φύλαξης, για να βρίσκονται τα αγαθά άμεσα και οικονομικά πλησίον της ζήτησης.

γ) τις διαπραγματεύσεις που διεξάγονται για την κατάρτιση συμβάσεων πώλησης και έργου, για να λειτουργήσουν οι δράσεις της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων.

Με βάση την παραπάνω ανάλυση θεωρούμε αναμφίβολα ότι οι συνάδελφοι του CLM δίνουν την ίδια ερμηνεία με εμάς στην λέξη «σχεδιασμό», ως ένα επιστημονικό πεδίο δράσης των ΕΒΕ που υπάγεται στον Βιομηχανικό Λογισμό και όχι πχ στα σχέδια για την κατασκευή κτιρίων ή ραφιών. Πιο συγκεκριμένα στην περίπτωση αυτή αναφέρονται στον «σχεδιασμό» που εκτελεί η ηγεσία της ΕΒΕ σε εφαρμογή των τελικών σκοπών της. Πρόκειται δηλαδή για μία εσωτερική λειτουργία της ΕΒΕ, την οποία η επιστήμη της οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων ονομάζει εκμετάλλευση.

Οι σχεδιασμοί γίνονται δηλαδή στην βάση χρηματοοικονομικών προτύπων, οι οποίοι δεν αναφέρονται και δεν έχουν σχέση με τους τεχνικούς σχεδιασμούς των πολιτικών μηχανικών, των ναυπηγών, των μηχανολόγων, των ηλεκτρονικών μηχανικών ΗΥ, κλπ. Στην επιστήμη της λογιστικής αναπτύσσεται μεταξύ άλλων και το λογιστικό σχέδιο της «αναλυτικής λογιστικής της εκμεταλλεύσεως», που παρέχει πλήθος πληροφοριών στην ηγεσία των επιχειρήσεων για την μελέτη των στοιχείων προς λήψη των αποφάσεων.

Σε ότι αφορά τις υπόλοιπες έννοιες του ορισμού του CLM έχουμε αναφερθεί αναλυτικά στο παρόν έργο μας. Πρόκειται για τις συναλλαγές των ΕΒΕ με τρίτες επιχειρήσεις, για την εκτέλεση και ολοκλήρωση των αντικειμενικών σκοπών της κάθε μιας από αυτές. Θα σχολιάσουμε λοιπόν τις συναλλαγές αυτές, όπως τις αναφέρει ο ορισμός του CLM και θα τις συγκρίνουμε με βάση τις αρχές του Επιχειρησιακού και Βιομηχανικού Λογισμού. Ταυτόχρονα θα παραθέτουμε μια ανασκόπηση των απόψεων και των αναλύσεων μας, για να έχει ο αναγνώστης την δυνατότητα να σχηματίσει μια δική του άποψη:

1) «η ολοκλήρωση δύο ή και περισσότερων δραστηριοτήτων»:

Εμείς δηλώνουμε στο ορισμό μας για την μεταφορά, τόσο στην έκδοση του 2006, όσο και στην έκδοση του 2013, ότι «η μεταφορά είναι σύνολο δραστηριοτήτων», τις οποίες ονομάσαμε «αυτοτελείς δράσεις», γιατί η κάθε μία προκαλεί λογιστικό γεγονός. Επίσης δηλώσαμε στο πρώτο μέρος, ότι η μεταφορά πρέπει να εκληφθεί σαν μια βιοτεχνική ή βιομηχανική παραγωγική διαδικασία. Άρα «η ολοκλήρωση δύο δραστηριοτήτων» είναι η αλληλουχία των αυτοτελών δράσεων, που εκτελέστηκαν για την εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων των εμπλεκόμενων. Κατηγοριοποιήσαμε τις αυτοτελείς δράσεις ανάλογα με τα πρόσωπα που συμμετέχουν σε αυτές. Ιδιαίτερη έμφαση δώσαμε μεταξύ άλλων και στην διακίνηση του αγαθού.

Για την δράση = action, λόγω της σπουδαιότητας της λέξης επανερχόμαστε αναλυτικά στα αμέσως επόμενα. Στο σημείο αυτό επισημαίνουμε ότι η «δράση» συντίθεται από τις πιο απλές χειρονακτικές εργασίες, έως τις πιο λεπτές ηλεκτρονικές. Ανεξάρτητα από το τεχνικό και εκτελεστικό μέρος η ολοκλήρωση της κάθε δράσης προκύπτει, όταν από αυτήν συνάγεται λογιστικό γεγονός. Ο βιομηχανικός λογισμός τις χαρακτηρίζει ως «αυτοτελείς» και η λογιστική τις καταχωρεί λογιστικά, για να δώσει στην ΕΒΕ και στις φορολογικές αρχές όλες τις αναγκαίες πληροφορίες, που απορρέουν από αυτές. Η λογιστική συνολικά ως επιστήμη είναι ως γνωστό τμήμα του επιχειρησιακού και του βιομηχανικού λογισμού.

2) «σκοπό την εφαρμογή και τον έλεγχο της αποδοτικής ροής... τελικών προϊόντων»:

Εμείς δηλώνουμε την προσέγγιση της χερσαίας μεταφοράς μεταξύ άλλων και από εμπορικής οργανωτικής ή οικονομικής πλευράς. Αναφορικά με την αποδοτική ροή, εμείς αφιερώσαμε πολλές σελίδες, για να εξηγήσουμε τους μεταφορικούς άξονες και να αναλύσουμε την «ροή». Αυτό μάλιστα τόσο από την πλευρά της ΕΒΕ, πχ μεταφορά και κοστολόγηση μισοτελειωμένων προϊόντων, κατά φάση παραγωγή ή παραγωγή συνεχούς ροής, κλπ. Επιπλέον όμως και από την πλευρά της ΜΕ, πχ: ο σκοπός της ΜΕ να εξασφαλίσει φορτία και προς τις δύο κατευθύνσεις, κλπ.

Ο μόνος τρόπος να ελεγχθεί από τις ΕΒΕ η «αποδοτική ροή» από την παραγωγή στην κατανάλωση είναι με επιστημονικούς τρόπους μέτρησης των οικονομικών μεγεθών. Εδώ πρόκειται για τον όρο «αποδοτικότητα»: δηλαδή την σχέση μεταξύ του οφέλους που προκύπτει για την επιχείρηση, σε συνάρτηση με του πόρους που διατέθηκαν. Επειδή η αποδοτική ροή δεν αφήνεται στην τύχη της, οφείλουμε να αναφέρουμε ένα ακόμα όρο την «παραγωγικότητα»: που είναι παρεμφερής λέξη, με την μόνη διαφορά ότι έχει δυναμική έννοια. Αυτό γιατί δηλώνει την μέτρηση από την ΕΒΕ της παραγωγικής ικανότητας του συντελεστή, του οποίου: «ζωηρώς επιθυμούμεν και συστηματικώς επιδιώκομεν την αύξησιν της αποδόσεως του».

Η παραγωγικότητα διακρίνεται:

Στην τεχνική: έχει σαν σκοπό τις ποσοτικές αυξήσεις της παραγωγής.

Στην οικονομική: έχει σκοπό την μείωση κόστους και την επιλογή άριστων αποφάσεων.

Η λογιστική δίνει τις πληροφορίες στην ηγεσία της ΕΒΕ, για την οικονομική ανάλυση, την τεχνική για την λήψη των αποφάσεων, κλπ. **Αυτός ο τρόπος** ισχύει όχι γιατί το αναφέρουμε εμείς, αλλά γιατί αυτός καταρχήν οργανώνεται από τον κερδοσκοπό - επιχειρηματία, για να έχει υπό τον έλεγχο του την λειτουργία και τα αποτελέσματα της επιχείρησής του. Επιπλέον όμως επιβάλλεται και από την εφορία και το τελωνείο, για να αντλήσουν τις πληροφορίες για την φορολογητέα ύλη. Ακόμα και από τις τράπεζες που αναζητούν στους λογαριασμούς της λογιστικής τα αναγκαία οικονομικά στοιχεία, προκειμένου να αποφασίσουν την παροχή χρηματοδοτήσεων, ένταξη σε ΚΠΣ, κλπ.

Εκτός αυτών η «φυσική ροή» συνεπάγεται πέραν του κόστους παραγωγής, τρία κόστη:

α) Το κόστος πωλήσεων: το κόστος χρήματος για πιστώσεις στους πελάτες, διοικητικό

κόστος υπαλλήλων, δέσμευσης κεφαλαίων σε αποθέματα, διαφημίσεις, κλπ.

β) Το κόστος μεταφοράς με ΦΔΧ: κόστος μεταφορικών μέσων βοηθητικών μέσων, κλπ.

γ) Το τυχόν κόστος κυκλοφορίας ΦΙΧ: για το οποίο ασχοληθήκαμε σε άλλα σημεία του παρόντος, κλπ .

Δεν γνωρίζουμε την οικονομική σημασία που δίνουν οι ξένοι στην «αποδοτική ροή» ή πως την προσδιορίζουν, την σχεδιάζουν και την κοστολογούν. Πολύ περισσότερο δεν μας ενδιαφέρει ο τρόπος σκέψης των διεθνών «LM», που στηρίζεται προφανώς στα κρατούντα στην χώρα εκάστου ή στον τελικό σκοπό της επιχείρησής του, επιπλέον και στο διεθνές περιβάλλον που δρουν. Εμείς δεν μιμούμαστε άλλους και ρίχνουμε για την ροή μεγάλο βάρος μεταξύ άλλων στα μέσα μεταφοράς, στους μεταφορικούς άξονες κλπ. **Επιπλέον η ροή προσεγγίζεται από τον Βιομηχανικό Λογισμό, ο οποίος την αναλύει σε βάθος, την απεικονίζει λογιστικά, την σχεδιάζει και την κοστολογεί με ακρίβεια, ήδη από το '60, την εποχή του Παπαδημητρίου.**

3) «από το σημείο προέλευσης στο σημείο κατανάλωσης»:

Εμείς δηλώσαμε πολλά περισσότερα σημεία επιπλέον από αυτό της προέλευσης, **πχ αυτό της καταγωγής, που υπάρχει οπωσδήποτε και προηγείται από το σημείο προέλευσης και είναι πολλαπλάσιας σημασίας από αυτό.** Επιπλέον το σημείο επαναποστολής, διελεύσεως, κλπ. **Εκτός αυτών** περιγράψαμε τις διαδικασίες και τις συμβάσεις για την μεταφορά του φορτίου από την καταγωγή στην κατανάλωση. Ορίσαμε τις έννοιες γραμμή, διαδρομή, δρομολόγιο, κλπ, που διανύει το αγαθό για να

βρεθεί από την καταγωγή στην κατανάλωση. Αναφέραμε τον σημαντικό ρόλο των μεγάλων ΕΒΕ στην μεταφορά με λογισμό, των ΕΟΦ, των λογιστών και των διαχειριστών μεταφοράς, οι οποίοι δρουν σε εκτέλεση της αλληλουχίας των αυτοτελών δράσεων ή των μικτών διαδοχικών συμβάσεων, που προκαλούν τα λογιστικά γεγονότα, τα οποία καταχωρούνται στον Η/Υ φορολογικά ή οργανωτικά.

Κατέστη επομένως σαφές, ότι το «σημείο προέλευσης» περιγράφει ένα τμήμα μόνο της συνολικής διαδρομής, στο οποίο ολοκληρώθηκε τουλάχιστον μια αυτοτελής δράση, που εκτυλίχθηκε από:

- α) τα σημεία πρωτογενούς παραγωγής, προς
- β) τα σημεία συγκεντρώσεως των πρώτων υλών,
- γ) τα σημεία βιομηχανοποίησης μισοτελειωμένων προϊόντων,
- δ) τα σημεία παραγωγής έτοιμων προϊόντων, για την πώληση τους στην χονδρική,
- ε) τα σημεία προετοιμασίας των προϊόντων για την πώληση τους στην λιανική, κλπ,

δηλαδή τα σημεία που χαρακτηρίζουν από περίπτωση σε περίπτωση την κατάσταση του είδους φορολογικά, τελωνειακά, ιδιοκτησιακά, τεχνικά, εμπορικά, οργανωτικά, κλπ. Αυτό σημαίνει ότι το κάθε αγαθό βρίσκεται ανά πάσα στιγμή φυσικά στον ίδιο χώρο μαζί με άλλα, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι βρίσκονται όλα τα αγαθά κάτω από το ίδιο καθεστώς κυκλοφορίας. Κυρίαρχη διάκριση είναι να διευκρινιστεί, αν το αγαθό μετακινηθεί με κύριο την ίδια ΕΒΕ από το σημείο προέλευσης στο σημείο κατανάλωσης, δηλαδή με τον ίδιο ΑΦΜ ή θα αποτελεί αντικείμενο σύμβασης πώλησης ή άλλης εμπορικής σύμβασης, μεταξύ δύο ΕΒΕ, που λειτουργούν με διαφορετικό ΑΦΜ.

Κρίσιμο είναι επίσης να διαπιστωθεί αν το αγαθό συνεχίζει το δρομολόγιο του από ένα σημείο προέλευσης με τα ίδια αρχικά έγγραφα των συμβάσεων μεταφοράς αξιών και φορτίου, προς το σημείο κατανάλωσης, τότε πλέον το σημείο προέλευσης είναι κατά τα γνωστά ένας εν δυνάμει χώρος προσωρινής εναπόθεσης, άλλως ένας χώρος cross docking. Το κρίσιμο που εμείς διακρίνουμε στο «σημείο προέλευσης» του ορισμού του CLM είναι οι συμβατικές σχέσεις που καθορίζουν τον κύριο του αγαθού και τον κύριο του χώρου του «σημείου προέλευσης», στο οποίο έχουν εναποτεθεί τα αγαθά, πριν αναχωρήσουν από εκεί για τον προορισμό ή την κατανάλωση. Πρέπει να εξεταστεί ποιος έχει την φορολογική ευθύνη για την διαχείριση του χώρου του «σημείου προέλευσης» ή αν ενδεχόμενα πρόκειται για την ίδια ΕΒΕ. Επιπλέον με βάση ποια σύμβαση πώλησης ή έργου έχουν βρεθεί τα αγαθά στο «σημείο προέλευσης» που εννοεί το CLM και με βάση ποιες συμβάσεις θα προωθηθούν στην συνέχεια στην κατανάλωση, για να καταβληθεί η αξία τους. **(Θυμίζουμε: ορφανά φορτία δεν υπάρχουν!)**

Δέον να σημειωθεί ότι η ελάχιστη διαδρομή από το σημείο προέλευσης στο σημείο κατανάλωσης είναι λογιστική και χειρονακτική. Πρόκειται για την απόρριψη μιας συσκευασίας χονδρικής πχ 50 μονάδων και την τοποθέτηση τους ως 50 μονάδες στο ράφι του καταστήματος, που προσφέρονται τα είδη

στην συσκευασία πώλησης στην λιανική. Εάν συμφωνηθεί η παράδοση του πωληθέντος είδους «στο σπίτι», πρόκειται για νέα σύμβαση μεταξύ του Μεταφορέα και του Αγοραστή, που συνάπτει ο Πωλητής για λογαριασμό του Αγοραστή. Η μεταφορά με ΦΙΧ του πωλητή ενός ήδη πουλημένου είδους, είναι παράνομη, κατά τα εκτεθέντα στο παράρτημα του πρώτου μέρους σχετικά με τα ΦΙΧ, επομένως δεν μας αφορά.

Ο παραπάνω όρος του CLM «σημείο κατανάλωσης» είναι με βάση τις απόψεις μας αδόκιμος, γιατί παραπέμπει και στον όρο «σημείο ανάλωσης», ενός ήδη αγορασθέντος αγαθού. Ορθός ίσως είναι ο όρος του Παπαδημητρίου «διάθεση στην κατανάλωση», γιατί αναφέρεται σε ένα χρήσιμο αγαθό, που δεν έχει μέχρι την στιγμή εκείνη πουληθεί. Έχει όμως πολύ δρόμο μπροστά του μέχρι να εκτελεστεί η σύμβαση πώλησης που θέτει το προϊόν στην διαταγή του αγοραστή και η σύμβαση έργου που θα το μετακομίσει για να το θέσει στην διάθεση του αγοραστή στο σημείο που συμφωνήθηκε.

Σε άλλα σημεία έχουν αναφερθεί διάφορες προσεγγίσεις, που αναφέρονται στην οργανωτική διάρθρωση των όρων της σύμβασης πώλησης, σε σχέση με τον χώρο και τον χρόνο. Διάσπαρτα στο παρόν αναφέραμε και τις συμβάσεις έργου για την μετακόμιση των φορτίων τόσο με τα μέσα δημόσιας χρήσης, όσο και με ΦΙΧ. Οι συνδυασμοί είναι πολλοί και δεν είναι δυνατόν να αναλυθούν στην θεωρία. Όλα αυτά αναλύονται μόνο στα λογιστικά προγράμματα των Η/Υ και είναι προσαρμοσμένα στις επί μέρους ανάγκες της κάθε ΕΒΕ, ΜΕ, ΔΕ.

Στον ορισμό του CLM δεν γίνεται λόγος για μέσα μεταφοράς, παρόλο που αναφέρονται διάφορα σημεία προέλευσης και κατανάλωσης. Αυτό σημαίνει με βάση τις απόψεις μας, ότι τα αγαθά μεταφέρονται με βάση τον ορισμό του CLM μόνο με ΦΙΧ και ότι το CLM επικεντρώνει την προσέγγιση του σε ένα μόνο επί μέρους τομέα της μεταφοράς με λογισμό. Στο πεδίο δηλαδή που εκτείνεται από την κεντρική αποθήκη μέχρι τα καταστήματα πώλησης, ίσως και από την αποθήκη πρώτων υλών προς την παραγωγή. Στην ουσία δηλαδή επικεντρώνεται γύρω από την μεταφορά με λογιστική της οργανωμένης αποθήκης.

Ανεξάρτητα από την εμβάθυνση των παραπάνω εννοιών του ορισμού του CLM, το βέβαιο είναι ότι πρόκειται πάντα για επιστημονικό αντικείμενο της Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων. Οι φοιτητές των σχολών αυτών ήδη από το πρώτο πτυχίο αναλύουν οργανωτικά, λογιστικά και σε βάθος, τις συμβατικές σχέσεις μεταξύ τρίτων, καθώς και ενός ομίλου επιχειρήσεων, που διακινούν μεταξύ τους προϊόντα προς την κατανάλωση, (ομαδικές προμήθειες, δικαιόχρηση, κοινές αποθήκες, αλυσίδα καταστημάτων λιανικής πώλησης, κλπ). Από την πρωτογενή παραγωγή μέχρι το τελευταίο σημείο προέλευσης αφορά στο μεταπτυχιακό τμήμα των ΑΕΙ, γιατί πρέπει να προσεγγιστεί σφαιρικά για την επιστημονική ανάλυση όλων των επί μέρους πεδίων της μεταφοράς με λογισμό. Δηλαδή με την πρακτική εφαρμογή οργανωτικά, κοστολογικά, νομικά, εμπορικά, λογιστικά, τελωνειακά,

οικονομικά, φορολογικά, συγκοινωνιακά, τεχνικά, όλων συμβάσεων και των επί μέρους λειτουργιών και διαδικασιών της.

4) «σκοπό» την πλήρη συμμόρφωση με τις «απαιτήσεις του πελάτη»:

Εμείς σαν **σκοπό** δηλώσαμε, ότι η ΕΒΕ έχει το **κέρδος**. Για την συμμόρφωση και τις **απαιτήσεις του πελάτη** εμείς εξηγήσαμε ότι υπάρχουν συμβάσεις πώλησης και έργου. **Στις συμβάσεις πώλησης** συμφωνούνται οι τιμές, οι ποιότητες, οι αξίες, καθορισμός των μέσων μεταφοράς, οι προθεσμίες παραδόσεως, οι όροι ανάληψης του κόστους μεταφοράς, κλπ. Εμείς εξηγούμε ότι **δεν** υπάρχουν απαιτήσεις, αλλά διαπραγματεύσεις, οι οποίες καταλήγουν σε συμφωνία και κατάρτιση συμβάσεων, προς το συμφέρον των δύο πλευρών. Όποιος πουλάει και συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του πελάτη, χωρίς να τις κοστολογεί και να αμείβεται για αυτές, οδηγείται στην χρεοκοπία.

Το ίδιο ισχύει και για τις υπηρεσίες μεταφοράς, **δηλαδή τις συμβάσεις έργου**, οι οποίες καταρτίζονται και πρέπει και αυτές να κοστολογούνται και να αμείβονται ακριβά, για να έχουν την δυνατότητα οι ΜΕ και οι ΔΕ να προσφέρουν ταυτόχρονα με τις υψηλές τιμές και τις αντίστοιχες καλές υπηρεσίες στον λήπτη - πελάτη - ΕΒΕ.

Η έννοια «πελάτης» στην διακίνηση των εμπορευμάτων δεν έχει ουσιώδη σημασία, το ίδιο ισχύει και με την έννοια «προμηθευτής». Αυτό προκύπτει από τον ίδιο τον ορισμό του CLM που κάνει λόγο για «ολοκλήρωση δραστηριοτήτων», που «ικανοποιούν τον πελάτη». Αυτό σημαίνει ότι η ΕΒΕ **δεν** «ολοκληρώνει» με τον πελάτη αλλά:

- α) με φάσεις παραγωγής, που προκαλούν κοστολογικές εγγραφές,
- β) με εσωτερικές εργασίες που προκαλούν ισόποση αυξομείωση του ενεργητικού, δηλαδή προκαλούν μόνο οργανωτικές εγγραφές,
- γ) με ολοκλήρωση συναλλαγών, δηλαδή με εκτέλεση συμβάσεων με τρίτα πρόσωπα, που προκαλούν κατά τα γνωστά στην αρχή λογιστικές εγγραφές. Στην συνέχεια προκαλούν κοστολογικές εγγραφές και τελικά εγγραφές επαναπροσδιορισμού δαπανών.

Για τον λόγο αυτό εμείς διακρίναμε τα πρόσωπα της μεταφοράς που συνάπτουν τις συμβάσεις, από τα κείμενα των οποίων προκύπτει μεταξύ άλλων, ποιος είναι πελάτης και ποιος είναι ο προμηθευτής. Η ίδια η ΕΕ ορίζει τον όρο «αγοραστή», και όχι τον όρο «πελάτη», καθώς και τον «παραγωγό» και όχι τον «προμηθευτή». Αυτό γιατί δέχεται την άποψη μας, ότι στην μεταφορά με λογισμό, πολλά πρόσωπα ενεργούν στο όνομα τους, αλλά και σε πολλές περιπτώσεις για λογαριασμό άλλου προσώπου.

Η ΕΕ, οι φορολογικές και οι τελωνειακές αρχές επικεντρώνονται για τον λόγο αυτό στα έγγραφα των συμβάσεων και όχι στην ορολογία των συναλλασσομένων. Το CLM θα πρέπει στο σημείο αυτό να αναθεωρήσει τον

ορισμό του. Ορθό είναι να τεθεί «για την ικανοποίηση του καταναλωτή». Ή αν πρόκειται για πρώτες ύλες, για την «ικανοποίηση του αγοραστή».

Δεν είναι όμως της παρούσης να αναλωθούμε σε αυτό. Είναι γνωστό όμως ότι οι παραγωγοί και οι έμποροι έχουν κατά νου τον λεγόμενο «τελικό καταναλωτή». Η λειτουργία των πωλήσεων έχει διενεργήσει ήδη την έρευνα στην αγορά και γνωρίζει τις ποσότητες της ζήτησης, τις ανάγκες της κατανάλωσης, ή «τις απαιτήσεις του πελάτη», όπως αναφέρει ο ορισμός του CLM. Αυτές είναι και οι πληροφορίες που αναλύονται από τους κερδοσκόπους – επιχειρηματίες για να σχεδιάσουν την παραγωγή, την κατανομή και τελικά την διάθεση της παραγωγής στην αγορά – κατανάλωση.

Δεν ερευνάται όμως ούτε σχεδιάζεται η κατανομή της παραγωγής αφού ήδη έχει ολοκληρωθεί. Το που, πότε και πως θα διατεθεί ή παραγωγή στην αγορά, το σχεδιάζει η ΕΒΕ σαν πρώτο από όλα τα ζητούμενα: «...την βάσει σχεδίου σκοπούς παραγωγής και διάθεσης...κλπ», το διδάσκεται ως κύριο μάθημα – τομέα ο φοιτητής της οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων. Αντίστοιχα διδάσκεται την στατική μελέτη ενός κτιρίου, ως κύριο μάθημα – τομέα, ο φοιτητής πολιτικός μηχανικός στο Πολυτεχνείο. Ορθό είναι επομένως να μην παρεισφρέουν με χρήση της ανούσιας λέξης «Logistics» οι τεχνικοί, σε άσχετους επαγγελματικούς και επιστημονικούς χώρους.

Το παρόν πιστεύει, ότι οι έλληνες κατέχουμε την λειτουργία της πραγματικής οικονομίας, δηλαδή τον σχεδιασμό και την κατανομή της παραγωγής, καθώς και την μεταφορά των αξιών και των φορτίων, καλύτερα από τους ξένους. Ο ορισμός του CLM παρατέθηκε από εμάς για να αποδείξει, ότι η πείρα και η γνώση των στελεχών των ΕΒΕ πηγάζει:

α) από την μια πλευρά με την επιστημονική γνώση των Οικονομικών Πανεπιστημίων,

β) από την άλλη με τους τεχνοκράτες, πτυχιούχους τμημάτων οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων, που την εμπέδωσαν θητεύοντας και στις ΔΕ διεθνών μεταφορών.

«Εφαρμογή», η ρίζα «trans», η «μεταφορά» και ο Αστικός Κώδικας

Η λέξη «εφαρμογή» του ορισμού του CLM αποτελεί τον θεμέλιο λίθο της πραγματικής οικονομίας. Στην ουσία πρόκειται και για τον βασικό κορμό της ύλης του παρόντος έργου μας, γιατί περικλείει όλο το εύρος και την σπουδαιότητα των εννοιών και των προσεγγίσεων μας. Για τον λόγο αυτό θα αναπτύξουμε την σημασία της λέξης «εφαρμογή», με αφετηρία τις θεμελιώδεις αρχές και το νομικό πλαίσιο της λειτουργίας της αγοράς της μεταφοράς με λογισμό, δηλαδή της πραγματικής οικονομίας.

Με τις μέχρι τώρα συγκρίσεις και αναφορές αποδεικνύουμε συνεχώς , ότι με τους ξένους εκτελούμε τις ίδιες δράσεις και χρησιμοποιούμε τις αντίστοιχες έννοιες για να τις περιγράψουμε. Υπάρχουν όμως και οι όροι που έχουμε εισάγει στο παρόν ως ορολογία της αγοράς, δηλαδή την «μεταφορά των αξιών» και την «μεταφορά των φορτίων», τους οποίους πρέπει να ταυτίσουμε με τους αντίστοιχους όρους των ξένων.

Το παράδοξο είναι ότι οι θεωρητικοί και οι θιασώτες των «Logistics», των «PL», των «ρωών», των «αλυσίδων», «των εταιρειών Logistics» κλπ, δεν τους αναφέρουν, ούτε λαμβάνουν υπόψη την θεσμοθετημένη ύπαρξη τους. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν και δεν εφαρμόζονται στις συναλλαγές εντός της χώρας, αλλά και στις συναλλαγές με τους ξένους. Κυρίως όμως ότι αποτελούν για τους ξένους, όπως για εμάς, την βάση της πραγματικής οικονομίας. Για να ανιχνευτούν και αναλυθούν επιστημονικά και σε βάθος οι όροι μας αυτοί, θα πρέπει να προσεγγιστούν απαρέγκλιτα και με προτεραιότητα από την νομική τους πλευρά.

Η έννοια της μεταφοράς αξιών και φορτίων ερμηνεύεται και γίνεται κατανοητή με βάση το άρθρο 280 του Αστικού Κώδικα. Το άρθρο αυτό αναφέρεται στην έννοια «παροχή» του ενοχικού δικαίου, την οποία προσεγγίσαμε και από άλλο σημείο, στην αρχή του τρίτου μέρους. Δίχως την νομική προσέγγιση τίθεται ως γνωστό η ανάλυση της αγοράς της μεταφοράς αξιών και φορτίων υπό αμφισβήτηση, γιατί λειτουργεί μεταξύ των εμπλεκομένων χωρίς νομικό υπόβαθρο, με διχογνωμίες, ενστάσεις και νομικά κωλύματα. Οι οργανωμένες ΜΕ και ΔΕ ελληνικές και διεθνείς, δημοσιεύουν μάλιστα και τους «γενικούς όρους», με τους οποίους εργάζονται.

Από την άλλη πλευρά τα «PL», οι «αλυσίδες», τα «Logistics» και τα λοιπά τα συναφή, είναι θεωρητικά ή ασαφή και δεν δύνανται να τεθούν ως όροι ή ως θέματα προς συζήτηση στις διαπραγματεύσεις, για την κατάρτιση των συμβάσεων. Πλέον αυτού το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της αγοράς της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων δεν αναγνωρίζει, ούτε είναι δυνατόν να αναγνωρίσει τους «Logistician» σαν φυσικά πρόσωπα ικανά για δικαιοπραξία. Το δικαίωμα και η εξουσία για την κατάρτιση των συμβάσεων παρέχεται από το καταστατικό της επιχείρησης και όχι επειδή ο καθένας προσδιορίζονται αυτόκλητα σαν «Logistics Manager», «Business Logistician» ή απλά «Logistician». Η προσέγγιση επομένως των εννοιών της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων με βάση την νομική έννοια «παροχή», είναι θεμελιώδους σημασίας.

Η παροχή συνίσταται στην συμπεριφορά του οφειλέτη, δηλαδή σε πράξη, παράληψη ή ενοχή του. Αυτό σημαίνει ότι για να τεθεί ζήτημα ή θέμα ενοχής, θα πρέπει ο οφειλέτης, πχ ένας μεταφορέας, μια ΕΒΕ, κλπ, να συνάψει μια σύμβαση, με βάση την οποία αναλαμβάνει έναντι του πελάτη – δανειστή, να προσφέρει – παράσχει ένα συγκεκριμένο έργο, είδος, υπηρεσία, κλπ. Συμπεραίνουμε επομένως ότι η εκπλήρωση της παροχής δεν είναι τίποτα

άλλο από την εκτέλεση των καταρτισμένων συμβάσεων. Ειδικά στον μεταφορέα και στην ΕΒΕ που μας ενδιαφέρει η παροχή διακρίνεται:

- α) Στην μικτή σύμβαση έργου του μεταφορέα να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του για την μετακόμιση των φορτίων και όποιας άλλης βοηθητικής υπηρεσίας έχει αναλάβει.
- β) Στην σύμβαση πώλησης της ΕΒΕ να προσφέρει το εμπόρευμα όπως συμφωνήθηκε στον πελάτη, πχ ως προς την τιμή, την ποιότητα, την ποσότητα, τόπο παράδοσης, κλπ.

Στην πράξη της αγοράς καθιερώθηκε οι συμβάσεις του μεταφορέα να ονομάζονται «μεταφορά» και αντίστοιχα οι συμβάσεις της ΕΒΕ «πώληση». (θυμίζουμε ότι «σύμβαση αγοράς» δεν υφίσταται στο ελληνικό δίκαιο.) Η «μεταφορά» επομένως με βάση τον Αστικό Κώδικα είναι η αλληλουχία των συμβάσεων που συνάπτονται και περιγράφουν τις ενοχικές σχέσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων προσώπων. Χάριν απλουστεύσεως και λόγω του επιστημονικού και του διδακτικού χαρακτήρα του βιβλίου, διακρίναμε αυτές τις συμβάσεις και τις δράσεις και ονομάσαμε:

- α) «μεταφορά αξιών» την σύμβαση πώλησης,
- β) «μεταφορά φορτίων» την σύμβαση έργου του Μεταφορέα,
- γ) «υποστηρικτικές υπηρεσίες μεταφοράς» τις λοιπές συμβάσεις του ΚΑΔ 52.

Μένοντας όμως πιστοί στις αρχές μας, ότι εκτελούμε με τους ξένους τις ίδιες εργασίες και ότι έχουμε με τους ξένους τις αντίστοιχες ορολογίες, αποδεικνύουμε τον τρόπο που εφαρμόζουν οι ξένοι αντίστοιχες λειτουργίες, για να σχεδιάσουν, να προγραμματίσουν, να παρακολουθήσουν και να ελέγξουν την «ροή» των προϊόντων από την παραγωγή στην κατανάλωση. Οι ξένοι γνωρίζουν καλά, όπως εμείς, ότι τα αγαθά «ρέουν» μέσα στους μεταφορικούς άξονες και επί των μέσων μεταφοράς.

Κατά συνέπεια οι λειτουργίες της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων πρέπει να αναζητηθούν στους ξένους στην γνωστή σε αυτούς ρίζα «trans» και όχι βέβαια στην ρίζα της δικής μας λέξης, όποια και να είναι αυτή, από την οποία παρήγαγαν οι ξένοι την δική τους λέξη «Logistics». Η ρίζα «trans» έγινε γνωστή στην Ελλάδα από την λέξη «Transport», η οποία χρησιμοποιήθηκε στην χώρα μας κατά κόρο στην «προ Logistics εποχή», για να ορίσει την μεταφορά φορτίων. Η ρίζα «trans» όμως λειτουργεί καταλυτικά και για τους ξένους, για να διακρίνουν:

- α)** την παραγωγή και την βιομηχανική αποθήκευση, δηλαδή την εκμετάλλευση, από
- β)** τις συμβάσεις των συναλλαγών, δηλαδή την μεταφορά των αξιών και των φορτίων.

Αυτό διότι από την ίδια ρίζα «trans» συντίθεται επιπλέον από τους ξένους:

α) η γαλλική λέξη **«transaction»**, που ελληνικά σημαίνει **«εμπορική συναλλαγή»** ή **«σύμβαση»**.

β) Επίσης και ο αγγλικός όρος **«transaction»** = **«συναλλαγή»** και **«transaction trade»** δηλαδή **«εμπορική συναλλαγή»**.

Εμείς ταυτίζουμε και κατανοούμε ότι η έννοια:

«transport» για τους ξένους σημαίνει τις συναλλαγές και τις συμβάσεις έργου που καταρτίζονται για την **μεταφορά των φορτίων** και

«transaction» σημαίνει αντίστοιχα για τους ξένους τις συναλλαγές και τις συμβάσεις πώλησης που καταρτίζονται για την **μεταφορά των αξιών**, των αγαθών και

«action» σημαίνει «δράση», την οποία ο βιομηχανικός λογισμός χαρακτηρίζει ως αυτοτελή, όταν από αυτήν συνάγεται λογιστική – φορολογική εγγραφή μεταφοράς αξίας ή φορτίου. Επίσης η «δράση», σε ότι αφορά την εσωτερική λειτουργία της ΕΒΕ, προκαλεί κατά τα γνωστά κοστολογικές και οργανωτικές εγγραφές.

Είμαστε απόλυτα βέβαιοι **και γνωρίζουμε**, ότι με την ανάλυση αυτή συμφωνούν αρμόδιοι κοινοτικοί κύκλοι και οι τεχνοκράτες μεταφοράς με λογισμό, γιατί οι όροι είναι υπαρκτοί και εφαρμόζονται στην πράξη:

α) από τους κερδοσκόπους,

β) από τους λογιστές,

γ) από τους διαχειριστές μεταφοράς,

δ) από τους ΕΟΦ

που είναι **άπαντες** θεσμοθετημένα πρόσωπα εντός της αγοράς της μεταφοράς.

Η μόνη λεπτομέρεια που θα μας διευκρινίσουν είναι ότι τόσο οι **«transport»**, όσο και οι **«transaction»** λειτουργούν με **σχεδιασμό και την υποστήριξη ΗΥ**, εντός ενός πλαισίου θεσμοθετημένων ρυθμίσεων, δηλαδή οργανωτικών, εμπορικών, λογιστικών, νομικών, κοστολογικών, συγκοινωνιακών, οικονομικών, φορολογικών, τελωνειακών, τεχνικών. Εμείς συμφωνούμε απόλυτα με αυτό, γιατί και εμείς με σχεδιασμό, με χρήση ΗΥ και εντός των πλαισίων των αντίστοιχων ρυθμίσεων της πολιτείας και της αγοράς τις σχεδιάζουμε και τις εκτελούμε. Επιπλέον τις σπουδάσαμε ως επιχειρησιακό λογισμό στα οικονομικά πανεπιστήμια και ειδικότερα τις:

α) **«transport»** ως το αντικείμενο του επιχειρησιακού λογισμού χερσαίας μεταφοράς,

β) **«transaction»** αντίστοιχα ως αντικείμενο του βιομηχανικού λογισμού, και τις προσεγγίζουμε πρακτικά και επιστημονικά στο παρόν έργο από κάθε πλευρά.

Από τις παραπάνω δράσεις προκύπτει και ο όρος **«κίνηση της αγοράς»**, δηλαδή:

«Κίνηση» στην αγορά είναι η εφαρμογή των δράσεων που τίθενται σε λειτουργία από τους εργαζόμενους, για να εκτελεστούν οι συμβάσεις πώλησης και έργου, οι οποίες καταρτίστηκαν από τους κερδοσκόπους της ηγεσίας των επιχειρήσεων τους.

Πρόκειται δηλαδή για την «εφαρμογή» της αλληλουχίας των αυτοτελών δράσεων:

α) Για να αλλάξουν τα χρήματα λογαριασμό ταμείου, από αυτόν της εταιρείας που αγόρασε, για να μετρηθούν στον λογαριασμό ταμείου της εταιρείας που πούλησε.

β) Ταυτόχρονα όμως για να αλλάξουν τα εμπορεύματα καρτέλα λογαριασμού αποθήκης, από την εταιρεία που πούλησε, για να καταχωρηθούν στην καρτέλα της αποθήκης του λογιστηρίου της εταιρείας που αγόρασε.

γ) Επιπλέον να εκπληρωθούν οι φορολογικές και εργοδοτικές υποχρεώσεις που απορρέουν από τις παραπάνω δράσεις και τις συμβάσεις που καταρτίστηκαν.

Πρέπει να διευκρινιστεί και από το σημείο αυτό, ότι οι δράσεις για την παραγωγή ή την εσωτερική διακίνηση εντός της ΕΒΕ των προϊόντων, των Π.Υ., των μισοτελειωμένων προϊόντων, κλπ, δεν εντάσσεται στην κίνηση της αγοράς. Αυτό γιατί συνιστούν μια εσωτερική λειτουργία και δράσεις σε εκτέλεση των σκοπών της ίδιας ΕΒΕ. Πρόκειται δηλαδή για δράσεις εργαζομένων που λειτουργούν με τον ίδιο ΑΦΜ, σε εκτέλεση εντολών της ηγεσίας τους, για την εφαρμογή των οποίων δεν καταρτίζονται, ούτε εκτελούνται συμβάσεις με τρίτους.

Τεχνοκρατικές συγκρίσεις των ξένων με τις απόψεις μας

Σε ότι αφορά στον παραπάνω ορισμό του CLM συμπεραίνουμε, ότι εμείς στην Ελλάδα είμαστε σαν τεχνοκράτες στην μεταφορά αξιών και φορτίων και σαν επιστήμονες του επιχειρησιακού και βιομηχανικού λογισμού, πολύ πιο ικανοί και καταρτισμένοι από τους συναδέλφους μας του CLM. Όσοι κατά συνέπεια εκστασιάζονται και εκθειάζουν τις γνώσεις και τις ικανότητες των ξένων ή αναφέρουν θεωρητικές εικασίες, ξενόφερτους όρους, μιμούνται άλλους, πλάθουν επιστήμονες εικονικών επιστημών, εντυπωσιάζονται από τις επιβλητικές υποδομές, την χρήση των ΗΥ στην λογιστική της αποθήκης, κλπ, έχουν πολύ δρόμο μπροστά τους, μέχρι να μεταπηδήσουν από την θεωρία, τις ακαδημαϊκές διαλέξεις και τα συντεχνιακά συμφέροντα, στην τεχνοκρατική και επιστημονική πράξη και στις κερδοσκοπικές δράσεις εντός των ΕΒΕ, προκειμένου:

α) να κριθούν ικανοί να συνεργαστούν στον εμπορικό τομέα ισότιμα με τους ξένους,

- β)** να είναι σε θέση να κοστολογήσουν μια προσφορά υπηρεσίας μεταφοράς,
γ) να κοστολογήσουν μεταφορικό έργο με ευθυγράμμιση κομίστρου,
δ) να διαπραγματευτούν σε συσκέψεις με αντικείμενο σύμβαση μεταφοράς με λογισμό.
ε) να οργανώσουν την λογιστική συνεργασία μέσω ΔΕΠ με τους πελάτες - συνεργάτες.
στ) να αντιληφθούν την διαφορά των εννοιών «εκμετάλλευση» από την «συναλλαγή»,
ζ) να έχουν έγκυρη γνώμη για την κατανομή της παραγωγής στην αγορά,
η) να κρίνουν αν πρέπει να διατηρηθεί ή να καταργηθεί ένας μεταφορικός άξονας,
θ) να κρίνουν την ανάγκη ή αν πρέπει και που να ιδρυθεί ένα εμπορευματικό κέντρο,
ι) να έχουν έγκυρη γνώμη για τον τρόπο λειτουργίας ενός εμπορευματικού κέντρου,
κ) να κατέχουν την μεταφορά και να αναφέρονται για αυτήν με ελληνικούς όρους,
λ) να γνωμοδοτήσουν ως εμπειρογνώμονες στην κατάρτιση νομοσχεδίων,
μ) να συνειδητοποιήσουν ότι η συνδυασμένη μεταφορά, είναι οδική μεταφορά,
ν) να διακρίνουν την διαφορά μεταξύ της έννοιας «μεταφορά» από την «μεταφορές»,
ξ) να εμπεδώσουν την επιστημονική διαφορά και την εφαρμογή στην πράξη των συναλλαγών μεταξύ των επιχειρήσεων του όρου: «λήψη και διαβίβαση εντολών», από τον όρο: «κατάρτιση και εκτέλεση συμβάσεων».

Η μεταφορά με λογισμό για την κατανομή της παραγωγής σε επιλεγμένους τόπους, απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις σε διάφορα επιστημονικά πεδία των οικονομικών και των εμπορικών επιστημών, με ταυτόχρονη εφαρμογή των θεσμοθετημένων ρυθμίσεων. Κατά συνέπεια οι επιστήμονες και οι τεχνοκράτες της μεταφοράς με λογισμό κατέχουν δεσπόζουσα θέση στην ηγεσία των επιχειρήσεων. Στο παρόν έργο μας υπάρχουν πολλές περισσότερες προσεγγίσεις του περιβάλλοντος που λειτουργεί η οικονομία, από αυτές των συναδέλφων μας του CLM, δηλαδή νομικές, κοστολογικές, τεχνικές των μέσων μεταφοράς, λογιστικές, κλπ.

Σε αντίθεση αυτών το CLM ασχολείται με το λογιστικό πήγαινε – έλα των αγαθών από μια μονάδα ή ένα αποθηκευτικό χώρο μιας ΕΒΕ στον άλλο, με σκοπό την ετοιμότητα του προϊόντος να διατεθεί στην κατανάλωση. Παραθέσαμε επιπλέον και διάφορους νομικούς, οικονομικούς, και λοιπούς ορισμούς, αναφερόμενους σε επί μέρους δράσεις και λειτουργίες της πραγματικής οικονομίας σε παγκόσμια κλίμακα, μέχρι που το τελικό προϊόν τεθεί στην διάθεση της ΕΒΕ που το προμηθεύτηκε, για να το διαθέσει στην αγορά στην λιανική.

Οι διαφορές των ορισμών ή των απόψεων του CLM και της SOLE, (Society of Logistics Engineers), όπως και όλων των «LM» που συντάσσουν κάθε είδους και εννοιών ορισμούς «Logistics», δεν μας εντυπωσιάζουν ούτε μας ενδιαφέρουν, γιατί καλύπτουν μέγα πλήθος αντιφατικών λειτουργιών. Αυτές δηλαδή τις αποσπασματικές ξενόφερτες έννοιες που επικαλούνται οι τεχνικοί και οι θεωρητικοί για να δηλώνουν διαρκώς στην αγορά της μεταφοράς, τι δεν είναι «Logistics». Την ίδια στιγμή προσποιούνται ότι κρατούν σαν επαγγελματικό απόρρητο, τι είναι Logistics και μας παραπέμπουν στην χιονοστιβάδα των απόψεων των απανταχού της γης «LM». Αν επρόκειτο για ένα και μόνο ορισμό «Logistics», θα τον αναλύαμε με σπουδή, για να ενημερωθούμε για τις απόψεις των άλλων επιστημόνων ή συναδέλφων μας.

Ως Βαβυλωνία ορισμών όμως δεν μας ενδιαφέρουν οι αποσπασματικές απόψεις και οι αναφορές των ξένων. Πολύ περισσότερο δεν μας ενδιαφέρουν οι ντόπιες θεωρίες, όταν αυτές επικαλούνται τις διαφορετικές και αλληλοαναιρούμενες απόψεις των ξένων. Δεν μας ενδιαφέρουν δηλαδή οι υπεκφυγές των θιασωτών των «Logistics», οι οποίοι επηρεασμένοι από την συρροή ορισμών και ανακοινώσεων στο διαδίκτυο, πλάθει έκαστος το δικό του περιβάλλον λειτουργίας της ΕΒΕ, εντός της αγοράς της μεταφοράς με λογισμό. Κατά συνέπεια αναγκάζεται ο καθένας από αυτούς να φαντασιώνεται και ένα ατομικό του πρότυπο για την έννοια «Logistics», χωρίς να γνωρίζει τους λόγους η να έχει την δυνατότητα να κρίνει, πως και γιατί του επιβάλλεται να χρησιμοποιεί αυτή την ονομασία.

«Λογισμός» με βάση το λεξικό του Δ. Δημητράκου σημαίνει «μέτρηση», «υπολογισμός». Κατά συνέπεια ο «λογισμός», που δεν έχει σκοπό το κέρδος, όπως πχ του στρατού, των επιχειρήσεων κοινής ωφέλειας, νοσοκομείων, διαφόρων δημόσιων οργανισμών, κλπ, θα πρέπει να διδάσκεται στις στρατιωτικές σχολές, στις σχολές ΣΕΚΑΜ ή στην σχολή Δημόσιας Διοίκησης. Ο καθηγητής των τμημάτων οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων οφείλει επομένως να αναγνωρίσει και να δηλώσει, ότι το μάθημα του, ανεξαρτήτως του διακριτικού τίτλου «Logistics», που ενδεχόμενα φέρει, εντάσσεται αποκλειστικά στο πεδίο του επιχειρησιακού και βιομηχανικού λογισμού, που έχει δηλαδή σαν τελικό σκοπό το επιχειρηματικό κέρδος.

Άλλος είναι επομένως ο «λογισμός» του Μωυσή να βρει λύση επιβίωσης στην έρημο του Σινά, άλλος να πλιατσικολογήσει τα απαιτούμενα για να εφοδιάσει ένα στράτευμα και άλλος ο λογισμός λειτουργίας ενός φιλανθρωπικού ιδρύματος. Ακόμα και ο λογισμός να οργανωθεί μια άσκηση του στρατεύματος ή μια παρέλαση είναι διαφορετικός. Εμάς μας ενδιαφέρει η οργάνωση και η διοίκηση μίας οικονομικής μονάδας και ειδικότερα ο σχεδιασμός της ΕΒΕ, να παράγει και να διαθέσει με διάφορες οργανωτικές μεθόδους και κοστολογικά πρότυπα τα προϊόντα της στην κατανάλωση, με τελικό σκοπό το κέρδος. Ο όρος «επιχειρησιακός και βιομηχανικός λογισμός»

που προτείνουμε, είναι διαχρονικός και **διαστέλλει άμεσα τις οικονομικές από τις τεχνικές επιστήμες.**

Επιπλέον διαστέλλει και τον «λογισμό» με τελικό σκοπό την επίτευξη κέρδους, από τον «λογισμό» με σκοπό την φιλανθρωπία ή την οικονομία πόρων στις **μη** κερδοσκοπικές οικονομικές μονάδες. Επιπλέον διαστέλλει το πλιάτσικο των στρατηγών της ιστορίας, από τον «σιτιστή του λόχου» ή την διοίκηση του «λόχου εφοδιασμού και μεταφορών» του σύγχρονου στρατεύματος, κλπ. **Η καθοριστική διαφορά που διακρίνει τους κάθε είδους λογισμούς είναι το πλαίσιο δράσης εντός του οποίου εφαρμόζονται οι γνωστές οικονομικές αρχές, δηλαδή:**

- α)** με όσο το δυνατόν λιγότερα μέσα επίτευξη του μέγιστου δυνατού αποτελέσματος,
- β)** με συγκεκριμένα μέσα επίτευξη του μέγιστου δυνατού αποτελέσματος,
- γ)** επίτευξη ενός προκαθορισμένου αποτελέσματος με τα λιγότερα δυνατόν μέσα.

Είναι προφανές ότι οι παραπάνω αρχές εφαρμόζονται από όλες ανεξαιρέτως τις οικονομικές μονάδες ανεξαρτήτως φορέα, μορφής, μεγέθους ή τελικού σκοπού. Δεν πρέπει κατά συνέπεια να θεωρείται η

εφαρμογή τους στις καθημερινές δράσεις εντός των ΕΒΕ και της αγοράς της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων γενικότερα:

- α) σαν ένα αποκλειστικό φυσικό χάρισμα ενός ατόμου, ή
- β) σαν ένα κατοχυρωμένο επαγγελματικό εφόδιο ενός εργαζόμενου, ή
- γ) σαν ένα ειδικό προσόν στην αγορά εργασίας ή τέλος
- δ) σαν μια επιστημονική εξειδίκευση, χωρίς σαφή περιγραφή των επιμέρους πεδίων.

Θα πρέπει επομένως για να υπάρξει τάξη στην αγορά και να πάψουν οι «Logistician» να προβάλλουν στην αγορά εργασίας την εφαρμογή των οικονομικών αρχών σαν επιστήμη, που αποκλειστικά εκείνοι μόνο κατέχουν τις αρχές και τα μυστικά της. Όλοι οι εργαζόμενοι και οι επαγγελματίες εφαρμόζουν τις οικονομικές αρχές και λαμβάνουν αποφάσεις με λογισμό, δηλαδή με «μέτρηση» και «υπολογισμό», πχ:

- οι πολιτικοί μηχανικοί μετρούν και υπολογίζουν με μαθηματικούς λογισμούς το σκυρόδεμα που χρειάζονται για την κατασκευή της αποθήκης.

- Αντίστοιχα και οι μηχανολόγοι μηχανικοί κάνουν τους δικούς τους μαθηματικούς λογισμούς και υπολογίζουν πόσους τόνους σίδερα χρειάζονται για την κατασκευή των ραφιών της αποθήκης.

- τέλος οι κερδοσκόποι των ΕΒΕ γνωρίζοντας το αντικείμενο και τους τελικούς σκοπούς δράσης της επιχείρησης, σχεδιάζουν, μετρούν και υπολογίζουν, για να αποφασίσουν για τις ποσότητες, τα είδη, τους τόπους και τους τρόπους που θα διακινήσουν τα προϊόντα τους από τις βιομηχανικές αποθήκες στην αγορά.

- Ομοίως οι κερδοσκόποι ελέγχουν διαρκώς και την παραγωγικότητα της επιχείρησης τους και παρακολουθούν εντατικά τις εξελίξεις, επενδύοντας ύστερα από μελέτη τα αναγκαία κεφάλαια, για τον εκσυγχρονισμό των

υποδομών, του μηχανολογικού εξοπλισμού, προμήθειας ενός λειτουργικού προγράμματος ΗΥ, κλπ.

Ο λογισμός σαν τρόπος σκέψης για την εφαρμογή των τριών αρχών διδάσκεται από το πρώτο έτος στα Οικονομικά ΑΕΙ. Στα επόμενα έτη διδάσκεται ο επιχειρησιακός και ο Βιομηχανικός λογισμός με ένα πλήθος ακόμα ειδικών μαθημάτων, για την ευρεία εμπέδωση των αρχών του. Ο «λογισμός» του έργου μας αναφέρεται αποκλειστικά στον επιχειρησιακό και βιομηχανικό λογισμό του κερδοσκοπού – επιχειρηματία, ο οποίος εφαρμόζει τις παραπάνω τρεις αρχές:

α) μέσα στις θεσμοθετημένες ρυθμίσεις και ελέγχους της πολιτείας, η οποία έχει ορίσει το πλαίσιο των κανόνων λειτουργίας της οικονομίας, από την χορήγηση άδειας ίδρυσης μονάδων πρωτογενούς παραγωγής, μέχρι και την διακίνηση του τελικού προϊόντος – αγαθού στην αγορά για την διάθεση του στην κατανάλωση.

(βλέπε σχετικά διάσπαρτα σχόλια.)

β) ειδικότερα την εφαρμογή όλων των παραπάνω ρυθμίσεων, κάτω από την δαμόκλειο σπάθη εφαρμογής των επιταγών του Νόμου και των εντολών του Εφόρου, του Τελώνη και της ΕΕ,

για να επιτύχει τους τελικούς σκοπούς της επιχείρησής του, που είναι το κέρδος.

Αυτό σημαίνει ότι δεν μας ενδιαφέρει πχ και το «Logistics» του αντιστράτηγου των ΗΠΑ G. Pagonis, ο οποίος ήταν υπεύθυνος για τις κινήσεις των στρατευμάτων και των εφοδίων στην επιχείρηση «καταιγίδα της ερήμου». Το παράδειγμα που επικαλείται η θεωρία των Logistician κρίνεται από εμάς ως αδόκιμο, επειδή λείπει η αναγκαία πληροφόρηση. Πρόκειται για διαφορετικούς λογισμούς και πρέπει να διερευνηθεί:

α) αν λειτουργούσε σαν μισθοφόρος, οπότε επέλεγε ο ίδιος και προμηθευόταν από την αγορά το πολεμικό υλικό και κατέβαλε ο ίδιος το κόστος από τους μισθούς του.

β) Αν αντίθετα το παράγγειλε και του το εφοδίασαν ή του το τροφοδότησαν υπηρεσιακά, δεν μας αφορά γιατί πρόκειται για «στρατηγική», που διαχειρίζεται το πολεμικό υλικό και την ανθρώπινη ζωή σαν αναλώσιμα. Οι επιλογές επομένως του «Logistician στρατηγού» σε σχέση με τις παραπάνω περιπτώσεις δεν είναι «Logistics», όποια ερμηνεία ή έννοια και αν δεχθούμε στην λέξη αυτή.

Σε ότι αφορά στην μετέπειτα πρόσληψη του αντιστράτηγου από την αλυσίδα SEARS έχουμε έντονες επιφυλάξεις, ότι προσελήφθη λόγω των γνώσεων «Logistics». Πρώτον γιατί δεν τις εντοπίζουμε και δεν αποδεχόμαστε την ύπαρξη τους και δεύτερον γιατί υπάρχει και άλλη εκδοχή. Ο κάθε τεχνοκράτης μεταφοράς θα αντιλαμβάνεται, ότι το «Logistics» σαν προσόν ήταν το πρόσχημα της πρόσληψης, που σκόπιμα αφέθηκε να διαρρεύσει από την SEARS στην αγορά. Το ουσιαστικό προσόν του στρατηγού ήταν οι κατάλληλες επαφές και οι διασυνδέσεις που είχε στον στρατό των ΗΠΑ. Ο

στρατηγός, ως γνώστης των καναλιών εφοδιασμού του στρατού των ΗΠΑ, ήταν το κατάλληλο εργαλείο που χρειαζόταν ο SEARS, για να επιτύχει την ανάπτυξη των πωλήσεων του ανοίγοντας μια αγορά, που είχε μέχρι τότε περιορισμένη ή ίσως και καμία πρόσβαση.

Το παράδειγμα είναι αιχμηρό, γιατί αντικρούει ένα από τα πολλά επιχειρήματα των θεωρητικών συγγραφέων που προβάλλουν τα «Logistics» σαν επιστήμη ή θέσφατο. Διαστέλλει επίσης την εφαρμογή των τριών οικονομικών αρχών, σε σχέση και συνάρτηση με τον τελικό σκοπό αυτού που τις εφαρμόζει. Άλλοι είναι οι παράγοντες που αναλύει ο στρατηγός και άλλοι του κερδοσκοπού επιχειρηματία. Άλλη όμως είναι η Σχολή Πολέμου, άλλη το Πολυτεχνείο και άλλη στα ΑΕΙ η Σχολή Οργάνωσης και Διοίκησης των Επιχειρήσεων.

Συμπεράσματα για την χρησιμότητα του βιβλίου μας

Ανακεφαλαιώνοντας το έργο μας πιστεύουμε ότι αναπτύξαμε ένα περιβάλλον, μέσα στο οποίο εντάσσονται οργανώνονται και λειτουργούν όλες οι δράσεις για την εφαρμογή των συμβάσεων, που συνάπτονται μεταξύ των ΕΒΕ, των ΜΕ και των ΔΕ. Δεν αναφερόμαστε αναλυτικά στην αποθήκευση εκτός χρόνου διενεργείας μεταφοράς, στην εσωτερική διαχείριση των προϊόντων της ίδιας ΕΒΕ, καθώς και στον σχεδιασμό και στον προγραμματισμό της παραγωγής. Αυτές οι δράσεις των κερδοσκοπών είναι μια εσωτερική λειτουργία των ΕΒΕ, δηλαδή πρόκειται για την «βάση σχεδίου παραγωγή...» και συνιστούν εξ ορισμού ένα επί μέρους γνωστικό αντικείμενο πρώτου πτυχίου της επιστήμης του επιχειρησιακού και του βιομηχανικού λογισμού.

Το βιβλίο μας είναι μια πανσπερμία γνώσεων τις οποίες υποχρεούται να εμβαθύνει στον τομέα του, όποιος εργάζεται στην αγορά της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων. Πρόκειται για ένα «έντυπο Windows», στο περιβάλλον του οποίου βρίσκει γόνιμο χώρο να ενταχτεί, ανεξαρτήτως ορολογιών, η επιστημονική γνώση και η πράξη λειτουργίας της πραγματικής οικονομίας. Οι προσεγγίσεις μας πιστεύουμε ότι έχουν ουσιαστική και πρακτική χρησιμότητα σε όσους ασχολούνται με τον προγραμματισμό της παραγωγής και τον σχεδιασμό της κατανομής των προϊόντων σε αποκεντρωμένους αποθηκευτικούς χώρους. Επιπλέον όμως και άμεση εφαρμογή στις συμβάσεις πώλησης και έργου, οι οποίες αναφέρονται αναλυτικά στα παρακάτω επί μέρους γνωστικά αντικείμενα:

- * Στην λογιστική και στην διαχείριση της αποθήκης,
- * Στην λογιστική συνεργασία των επιχειρήσεων, (ΔΕΠ),
- * Στο πρότυπο κόστος και την κοστολόγηση,
- * Στον σχεδιασμό και στις τεχνικές για την λήψη των αποφάσεων στις ΕΒΕ,
- * Στην κατανομή, την διανομή ή την περισυλλογή εμπορευμάτων,

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

- * Στην σύμβαση έργου (μεταφοράς) για την μετακόμιση των εμπορευμάτων,
- * Στην κοστολόγηση της μεταφοράς,
- * Στις προμήθειες και στις πωλήσεις,
- * Στις συμβάσεις πώλησης και έργου και γενικά στο εμπόριο,
- * Στα πρόσωπα της μεταφοράς και στους ΕΟΦ,
- * Στην διαμεταφορά που δικαιούται να χρησιμοποιεί αποκλειστικά τον όρο «Logistics».
- * Στην οργάνωση της λειτουργίας των λοιπών επιχειρήσεων του ΚΑΔ 52.
- * Στις ΕΒΕ που διακινούν τα αγαθά, υλικά ή προϊόντα τους με ΦΙΧ, κλπ.

Σε ότι αφορά στους «LM» και στους θιασώτες των «Logistics», για να διαπιστώσουν αν έχουν θέση στην λειτουργία των ΕΒΕ και στο περιβάλλον της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων που περιγράψαμε, καθώς και στο «έντυπο Windows» που εγκαταστήσαμε, πρέπει να προβληματιστούν με τον τρόπο σκέψης μας. Εμείς που εντάσσουμε την πραγματική οικονομία στις λειτουργίες και στις δράσεις για την εκτέλεση της μεταφοράς των αξιών και των φορτίων, όταν δηλώνουμε, ότι η αγορά είναι σε ύφεση, εννοούμε:

α) ότι **δεν κινείται** η αγορά της μεταφοράς των αξιών, δηλαδή οι ΕΒΕ δεν πουλάνε,

β) ότι **δεν κινείται** η αγορά της μεταφοράς φορτίων, δηλαδή οι μεταφορικές επιχειρήσεις δεν κουβαλάνε,

γ) ότι από την στιγμή που **δεν κινείται** η αγορά της μεταφοράς αξιών και φορτίων, **δεν κινείται και η σκιά της**, που είναι τα «Logistics», όπως το ορίσαμε στην σελίδα 442.

Αυτό είμαστε υποχρεωμένοι να το δηλώσουμε, από την στιγμή που οι χρήστες του όρου «Logistics» αναφέρουν με γενικότητες την έννοια που τους αποδίδουν. **Αν τυχόν οι ακαδημαϊκοί των τεχνικών επιστημών, οι συγκοινωνιολόγοι, οι θεωρητικοί, οι θιασώτες των «Logistics», οι «εταιρείες Logistics»,** ακόμα και τα στελέχη των Υπουργείων και όποιοι άλλοι έχουν διαφορετική άποψη, ας την αποκρυπτογραφήσουν, για να διαπιστωθεί καταρχήν αν πρόκειται για μια τεχνική ή για μια οικονομική επιστήμη. Ή αν αναφέρεται ο όρος «Logistics» σε μια επί μέρους εκτελεστική εργασία μπροστά σε ένα ΗΥ ή στην θέση του οδηγού ενός περνοφόρου ή στον υπάλληλο που υπολογίζει τα κυβικά και τα βάρη των αποστολών, για να ναυλωθεί ο απαιτούμενος αριθμός κατάλληλων οχημάτων, κλπ.

Ανακεφαλαιώνοντας τις απόψεις μας θεωρούμε ότι τα «Logistics»:

α) σε ότι αφορά στο παρελθόν είχαν αλόγιστα αναχθεί σε «επιστήμη άνευ αντικειμένου».

Στην πράξη της αγοράς ήταν απλά το επιχείρημα προς άγρα πελατείας, για την εκπόνηση μελετών, σεμιναρίων, κλπ με σκοπό την απορρόφηση κονδυλίων από τα ΚΠΣ, για την κατασκευή αποθηκευτικών χώρων, την κατασκευή ραφιών και λοιπών εγκαταστάσεων, την προμήθεια τεχνικών εξοπλισμών, αυτοματισμών, προγραμμάτων Η/Υ, κλπ.

β) Σε ότι αφορά στο παρόν τα «Logistics» καταλάγιασαν και έχουν παγιωθεί σαν:

β1) μια χρησιμότερη λέξη κλειδί και ένας τρόπος για αναζητήσεις στο διαδίκτυο.

β2) ένας λειτουργικός κώδικας επικοινωνίας μεταξύ των επιχειρήσεων,

β3) κοινός τόπος συνάντησης και ανταλλαγής απόψεων, προώθησης των πωλήσεων, ευκαιρίας γνωριμιών, πρόσβασης στην αγορά της μεταφοράς, της εργασίας, κλπ.

β4) λέξη απολίθωμα άνευ ουσίας που τίθεται στους διακριτικούς τίτλους ή στις επωνυμίες των επιχειρήσεων, όπως έτιθετο στο παρελθόν η λέξη «trans».

β5) μια τράπεζα πληροφοριών προς χρήση όλων των εργαζομένων έμμεσα ή άμεσα στην μεταφορά αξιών και φορτίων, πρόκειται όπως επανειλημμένα αποδείξαμε για...

β6) μια λέξη χωρίς οργανωτική, νομική, εμπορική, λογιστική, κοστολογική, οικονομική, φορολογική, τελωνειακή, συγκοινωνιακή και πρακτική εφαρμογή ή λειτουργία εντός μίας ΕΒΕ, της αγοράς της μεταφοράς αξιών και φορτίων και της οικονομίας γενικότερα.

Όπως δηλαδή υπάρχουν «λέξεις κλειδιά», που χαρακτηρίζουν άλλους κλάδους της οικονομίας και της επιστήμης, πχ:

β5.1) «Ποσειδώνια» για όσους ασχολούνται με την ναυτιλία ή

β5.2) «Φιλοξενία» για όσους ασχολούνται με τον τουρισμό ή

β5.3) «Ιατρική» για όσους ασχολούνται με την υγεία ή

β5.4) «πολιτική» για όσους ασχολούνται με τα κοινά,

έτσι έχει καθιερωθεί και η λέξη «Logistics», σαν «κλειδί», για όσους συμμετέχουν στην:

«βάση σχεδίου παραγωγή και διάθεση προϊόντων στην κατανάλωση για την επίτευξη κέρδους». Δηλαδή εργάζονται με βάση τις γενικές αρχές και τα εξειδικευμένα πεδία της επιστήμης του επιχειρησιακού και του βιομηχανικού λογισμού και όχι βέβαια με την εικονική πραγματικότητα της επιστημονικής φαντασίας «Logistics».

Επαναπροσδιορισμός εννοιών της μεταφοράς

Το ζητούμενο από το έργο μας είναι να ταξινομήσει τις εκκρεμείς έννοιες της αγοράς και όχι να τις αλλάξει. Θα πρέπει λοιπόν να γίνει μία σύνδεση μεταξύ της «προ Logistics» εποχής ορολογίας, και της σύγχρονης εποχής μετά το 1994 που εμφανίστηκε η λέξη «Logistics». Στην προ του 1994 εποχή κυρίαρχη θέση στην ορολογία της αγοράς της μεταφοράς είχε η λέξη «Transport» = «μεταφορά», που ετίθετο στην Νομολογία και στις συμβάσεις και η λέξη «Trans», που ετίθετο ως διακριτικός τίτλος στις επωνυμίες των ΜΕ ή των ΔΕ.

Η αγορά της μεταφοράς ουδέποτε σταμάτησε να λειτουργεί, αδιάφορο αν εμφανίστηκαν οι «Logistics Managerεμανατζήδες», που προσπάθησαν να την προσαρμόσουν στην ειδικότητα τους. Στην ουσία επρόκειτο για τεχνικούς, που επιμελήθηκαν των υποδομών μέσω των ΚΠΣ, για να εναρμονιστεί η ελληνική αγορά της μεταφοράς στα κοινοτικά δεδομένα. Το μόνο που άλλαξε είναι ότι οι «Transport» και οι «Transaction» αναβαθμίστηκαν με την εξέλιξη της τεχνολογίας και οργανώθηκαν με βάση τις δυνατότητες των Η/Υ και του ΔΕΠ. Επιπλέον ότι προσαρμόστηκαν διεθνώς οι συναλλαγές μεταξύ των επιχειρήσεων στην εξέλιξη της φορολογικής και της τελωνειακής νομοθεσίας, που επέβαλε η ΕΕ.

Τονίσαμε επαρκώς ότι για τις ΕΒΕ δεν άλλαξε το παραμικρό, γιατί ανέκαθεν τηρούσαν λογιστήριο αποθήκης και εφάρμοζαν για την λειτουργία τους, τις αρχές της επιστήμης του επιχειρησιακού και του βιομηχανικού λογισμού. Αυτό συμβαίνει γιατί το εύρος της αγοράς της μεταφοράς είναι τεράστιο και καλύπτει το σύνολο της πραγματικής οικονομίας. Για το λόγο αυτό προσεγγίσαμε την μεταφορά από πολλές πλευρές, τεχνικά, οικονομικά, οργανωτικά, κλπ. **Γίνεται επομένως τώρα αντιληπτό, γιατί εμείς στο παρόν δεν αντιγράφουμε τις γνώσεις των ξένων. Αυτό γιατί απλούστατα εκτελούμε με αυτούς τις ίδιες δράσεις και αντιλαμβανόμαστε την λειτουργία της αγοράς με την ίδια με αυτούς επιστημονική ή πρακτική γνώση και εφαρμογή. Απόδειξη αυτού είναι οι καθημερινές δράσεις και συναλλαγές που διενεργούμε με τους ξένους, σε εκτέλεση των καταρτισμένων συμβάσεων.**

Υπενθυμίζουμε τέλος την βαθμίδα της άριστα οργανωμένης «Transport», δηλαδή της μεταφοράς με λογιστική ή μεταφορά με λογισμό, ανάλογα την περίπτωση. Η ορθή μετάφραση για να γίνει αντιληπτή από τους ξένους η λειτουργία της έννοιας αυτής είναι η λέξη **«Translogistics» = Λογιστική της Μεταφοράς.** Ειδικότερα να ορίσουμε «Transportlogistics» την λογιστική της μεταφοράς φορτίων και «Trans**action**logistics» την λογιστική της μεταφοράς των αξιών. Αυτό σημαίνει ότι εμείς οι έλληνες θα πρέπει να εξηγούμε στους ξένους την έννοια των ελληνικών επιστημονικών λέξεων και όχι να εξηγούν οι ξένοι τους ελληνικούς όρους σε εμάς. **Την ευθύνη αυτή θα πρέπει να επωμιστούν οι γνώστες του αντικειμένου** και όχι βέβαια οι

θεωρητικοί, οι τεχνικοί ή οι λοιποί άσχετοι με το πρακτικό και το επιστημονικό πεδίο, όπως συμβαίνει μέχρι τώρα.

Logistician = κουμανταδόρος

Τα «Logistics» είναι επομένως ένα απολίθωμα γλώσσας, όπως ήταν στο παρελθόν και το «trans», άσχετα αν οι ρομαντικοί αναπολούν τα «Logistics» για τις παλιές καλές εποχές, που το χρήμα των ΚΠΣ ήταν πολύ και εύκολο. Εμείς επιλέξαμε από τα παλιά μία λέξη που πιστεύουμε ότι ταιριάζει στον «Logistician» και τον **προσγειώνει στην σκληρή πραγματικότητα**. Επιπλέον και την σύγχρονη λέξη που απομυθοποιεί την φούσκα «Logistics». Το έχουμε εξάλλου συχνά τονίσει, ότι άπαντες οι όροι στην οικονομία γενικά, καθώς και στην παραγωγή και στην μεταφορά αξιών και φορτίων ειδικότερα, έχουν και το ελληνικό όνομα τους.

Προ 50 ετών εκφορτώνονταν στις αποθήκες του ΟΛΠ στον Πειραιά πλοία, βαγόνια και ΦΔΧ. Τον συντονισμό έκανε η Διοίκηση του ΟΛΠ, που ρύθμιζε με βάση τις ποσότητες προς εκφόρτωση, τον ρυθμό των παραλαβών και τις προβλεπόμενες αφίξεις, ποιο μέσο με ποια σειρά και σε ποια αποθήκη θα εκφορτωθεί ή θα φορτωθεί για αναχώρηση. Όταν έφθανε η σειρά φορτώσεως ή εκφορτώσεως ενός μέσου, όριζε η διοίκηση του ΟΛΠ ένα υπάλληλο, να μεριμνήσει για τους εργάτες και τα αναγκαία μέσα για την εκτέλεση των απαιτούμενων εργασιών από ή προς στην αποθήκη και το μέσο που είχε οριστεί. Οι εργάτες ονόμαζαν αυτόν τον υπάλληλο του ΟΛΠ **«κουμανταδόρο»** και απευθύνονταν σε αυτόν, για να κάνει κουμάντο.

Ο λόγος ήταν ότι οι κουμανταδόροι σε **εκτέλεση εντολών**, είχαν την γενική επίβλεψη και τον έλεγχο των τεχνικών και των χειρονακτικών εργασιών στο λιμάνι. Δεν υπάρχει πιστεύουμε αμφιβολία, ότι και ο στρατηγός Ραγονίς, όπως και οι κουμανταδόροι του ΟΛΠ **εργάζονταν με λογισμό** και εφάρμοζαν τις **τρεις παραπάνω αναφερθείσες οικονομικές αρχές**. Ούτε βέβαια υπάρχει αντίρρηση, ότι και σήμερα σε όλους τους χώρους που διακινούνται εμπορεύματα, Π.Υ., προϊόντα, κλπ, λειτουργούν αντίστοιχα οι εργαζόμενοι για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, εφαρμόζοντας τις ίδιες τρεις κλασσικές οικονομικές αρχές.

Αντίστοιχα η διακίνηση των ε/κ των κινέζων στον Πειραιά θα ανατεθεί στον σύγχρονο κουμανταδόρο, **δηλαδή το ΔΕΠ**, το οποίο έχει θέση στο περιβάλλον του «έντυπου Windows» που περιγράψαμε. Επιπλέον είναι ο μοναδικός σχεδιασμός και η υπαρκτή λύση, για να διενεργηθεί οργανωμένα και προγραμματισμένα η διακίνηση των ε/κ στο λιμάνι και στην συνέχεια εντός των μεταφορικών αξόνων. Η έκφραση «φυσική ροή» είναι θεωρητική και δεν έχει χώρο ή εφαρμογή στο ΔΕΠ, γιατί δεν συνάγονται από αυτήν οργανωτικές ή λογιστικές εγγραφές ή ηλεκτρονικές τιμολογήσεις. Αντίθετα η διακίνηση λειτουργεί αποκλειστικά με τις συμβάσεις έργου, που θα προκαλούν λογιστικά γεγονότα και στο λιμάνι, τα οποία θα καταχωρούνται ηλεκτρονικά απανταχού της γης.

Το σπουδαιότερο όμως που πρέπει να αντιληφθούν τώρα πλέον οι θεωρητικοί είναι ότι «φυσική ροή αγαθών» δεν υπάρχει, γιατί παραπέμπει σε ανεφάρμοστες εφαρμογές και σε **ποτάμια**. Αντίθετα υπάρχει «τεχνητή ροή», που παραπέμπει σε μεταφορικούς άξονες, δίκτυα και στο ΔΕΠ, που έχουν οργανωθεί από τις ΜΕ ή τις ΔΕ, οι οποίες έχουν επενδύσει στον στόχο αυτό σε υποδομές, τεχνογνωσία και κεφάλαια. Οι κερδοσκόποι των ΕΒΕ, όπως αναφέραμε σε άλλο σημείο, δεν έχουν παρά να σχεδιάσουν και να προγραμματίσουν με βάση τις αρχές του βιομηχανικού λογισμού την κατανομή της παραγωγής. Στην συνέχεια να αξιολογήσουν τις προσφορές των ΜΕ ή των ΔΕ και να επιλέξουν με ποιās εταιρείας τον άξονα, την τεχνολογία, την οργάνωση, τις τιμές, τον τρόπο απεικόνισης των συναλλαγών μεταξύ τους, ως και τους όρους πληρωμής, για να μεταφέρουν τα είδη τους στους προορισμούς που επέλεξαν.

Τα πρόσωπα της μεταφοράς στην συνέχεια, συνάπτουν κατά τα γνωστά μέσω ΔΕΠ τις συμβάσεις, για να εφαρμόσουν τις εντολές των κερδοσκόπων της ηγεσίας των εταιρειών τους. Ειδικά στο λιμάνι σε ότι αφορά στην διαχείριση και στην διακίνηση των ε/κ:

Από την μία πλευρά θα καταρτιστούν συμβάσεις έργου μέσω ΔΕΠ με τις ναυτιλιακές, τις σιδηροδρομικές και λοιπές επιχειρήσεις, πχ εκτελωνιστές, τεχνικά μέσα, κλπ.

Από την άλλη θα καταρτιστούν συμβάσεις πώλησης επίσης μέσω ΔΕΠ, με τους πωλητές, τους αγοραστές ή τους εκπροσώπους τους.

Την συνολική διαχείριση θα έχει υπό τον έλεγχο του το τελωνείο, που θα έχει πρόσβαση μέσω ΔΕΠ στις μεταφορικές καταχωρήσεις, όπως τις προσεγγίσαμε σε άλλα σημεία.

Η κινητικότητα που διαπιστώνεται σήμερα στο λιμάνι του Πειραιά είναι αυτό ακριβώς:

Να οργανωθεί στο ΔΕΠ η ζεύξη των ΗΥ όλων των εμπλεκομένων με τον διαχειριστή του λιμανιού, που θα είναι ένας ΕΟΦ. Ταυτόχρονα να καταχωρούνται οι συμβάσεις έργου στο ΔΕΠ για να υπάρχει έλεγχος από το τελωνείο στις μεταφορικές καταχωρήσεις. Με τον τρόπο αυτό θα **εξοφλείται** (βλέπε και σε άλλα σημεία) η διακίνηση του ε/κ από το λιμάνι. Αυτό επιτυγχάνεται, είτε με την παράδοση του ε/κ σε έναν άλλον ΕΟΦ, πχ την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, είτε με την παράδοση σε ναυτιλιακή επιχείρηση, για να εξέλθει το ε/κ της ΕΕ. Επιπλέον και με τον τελωνισμό του ε/κ για να διατεθεί ελεύθερο στην ελληνική – κοινοτική αγορά. Σχετικά με αυτές τις διαδικασίες έχουμε αναφερθεί εκτενώς στο τρίτο μέρος, όταν περιγράψαμε την «αλυσίδα» του ΥΜΕΤ, δηλαδή τους ΕΟΦ της ΕΕ.

Όταν επομένως το ΥΜΕΤ δια του Υπουργού του δηλώνει ότι θα οργανώσει «Logistics» στο λιμάνι αυτό ακριβώς εννοεί: Ότι θα καταρτιστούν συμβάσεις για να ιδρυθεί και να οργανωθεί το νομικό πρόσωπο, που θα αναλάβει ως ΕΟΦ την διαχείριση του λιμανιού. Ανεξάρτητα αν σαν ΕΟΦ οριστεί πχ ο ΟΛΠ, οι κινέζοι ή όποιος άλλος φορέας ιδρυθεί, θα έχει καταρχήν την ευθύνη

έναντι των τελωνείων της εφαρμογής των κανόνων της ΕΕ για την διακίνηση των ε/κ. Προς τον σκοπό αυτό θα συνεργαστεί στην συνέχεια μέσω ΔΕΠ, με όλες οι λοιπές εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, για την κατάρτιση των συμβάσεων έργου, για την παραλαβή ή την παράδοση των ε/κ από αυτόν. **Με τις συμβάσεις θα εξασφαλιστεί η ακεραιότητα της σχηματικής αλυσίδας του κοινοτικού τελωνείου, γιατί το υποκείμενο εμπόρευμα θα συνεχίζει την διαδρομή του στην διαχείριση του ΕΟΦ που προστέθηκε από την εκάστοτε καταρτισθείσα σύμβαση.**

Με βάση τις απόψεις μας συνάγεται, ότι το ΥΜΕΤ χρησιμοποίησε την λέξη «Logistics» σαν απολίθωμα γλώσσας. Με την ευρεία έννοια του όρου «Logistics» έμειναν όλοι οι ενδιαφερόμενοι ευχαριστημένοι, γιατί ο καθένας την αντελήφθη με τον τρόπο του, πχ:

α) Οι ξένοι γιατί ο όρος είναι δικός τους και κατανόησαν αμέσως περί τίνος πρόκειται.

β) Οι έλληνες γιατί ο όρος «Logistics», ταιριάζει σαν κλειδί, στους πάντες και παντού.

γ) Η ΕΕ γιατί την οργάνωση αυτή την έχει υπαγορεύσει η ίδια, την έχει απεικονίσει με σχηματική παράσταση, χωρίς να την ονοματίσει, παρά μόνο έχει επιβάλει απλά **τους κανόνες εφαρμογής.**

δ) Όσοι δηλώνουν Logistician θα κολακευτούν προσωρινά, για να επιστρέψουν με ζήλο στην εργασία τους, να εκδίδουν δηλαδή όλη την ημέρα τιμολόγια, δελτία επιστροφής ή να παραλαμβάνουν και να παραδίδουν φορτία...

Συμπεραίνουμε όμως ότι η εφαρμογή των οικονομικών αρχών **δεν είναι επιστήμη**, γιατί χρειάζονται μόνο κοινό νου, επιμέλεια και εργατικότητα. Η εκτέλεση των επί μέρους δράσεων, για την διάθεση των αγαθών στην αγορά, δηλαδή πχ: «στείλε εκεί, φέρε από εκεί», «έλα εσύ, φύγε εσύ», βάλε τα εκεί, πάρτε τα από εκεί», «τηλεφώνα γιατί αργεί το φορτηγό» «φόρτωσε – ξεφόρτωσε» «παλετάρισε την παρτίδα», «στείλτε μας τις κλούβες», κλπ, **είναι κατά την γνώμη μας κουμάντο**. Το παρόν δεν ενοχλείται αν ορισμένοι για διαφόρους λόγους το αποκαλούν «Logistics». Αυτό μάλιστα ανεξάρτητα αν εκτελείται με φωνές, χειρονακτικά, χειρόγραφα, ή με την βοήθεια Η/Υ και με ρομποτικές εφαρμογές.

Αντίθετα η «βάση σχεδίου παραγωγή και διάθεση αγαθών στην αγορά για την επίτευξη κέρδους» **είναι η επιστήμη** της Οργάνωσης και Διοίκησης των επιχειρήσεων. Σύγκριση μεταξύ των εννοιών δεν υπάρχει και δεν πρόκειται να υπάρξει, από την στιγμή που οι «Logistics Managerεμανατήδες» και οι «Business Logisticατζήδες» δεν συμφωνούν μεταξύ τους για την έννοια «Logistics» και δεν γνωρίζουν οι ίδιοι περί τίνος πρόκειται. Το ίδιο ισχύει και για την έννοια «εφοδιαστική αλυσίδα» Η έννοια χρησιμοποιείται κατά κόρο χωρίς να περιγράφονται οι λειτουργίες και οι δράσεις της, παρά μόνο γίνεται αναφορά στα ράφια, στις παλέτες, στις κλούβες, στα ΦΙΧ και στα προγραμμάτων των Η/Υ.

Ανακεφαλαιώνοντας το έργο μας επιβεβαιώνουμε και με βάση τα τεκταινόμενα στον Πειραιά, ότι οι κρίκοι της σχηματικής παράστασης της ΕΕ παραπέμπουν στις συμβάσεις που καταρτίζονται, για να αλλάξουν διαχειριστή τα εμπορεύματα. Πρόκειται δηλαδή για ρυθμίσεις προς εντοπισμό του εκάστοτε προσώπου της μεταφοράς, που θα είναι υπεύθυνο έναντι του τελωνείου. Κατά συνέπεια οφείλουμε να επαναλάβουμε, ότι δεν έχουν σχέση με την μεταφορά των αξιών και των φορτίων, οι όποιες «αλυσίδες» αναφέρονται στην θεωρία ή από τους θιασώτες των «Logistics», χωρίς την περιγραφή:

α) των συμβατικών σχέσεων και των υποχρεώσεων μεταξύ των εμπλεκομένων,

β) την περιγραφή των κανόνων κυκλοφορίας των μέσων μεταφοράς,

γ) αν αλλάζουν κύριο τα εμπορεύματα κατά την προσθήκη του επόμενου κρίκου στην αλυσίδα που εννοούν, όσοι αναφέρονται στον όρο αυτό,

δ) ή αν πρόκειται απλά:

για αλυσίδα **ενός κρίκου**, δηλαδή πρόκειται για την λεγόμενη **εσωτερική** αναδιάταξη της θέσης των προϊόντων μιας ΕΒΕ ή όπως ορίζει το CLM από το τελευταίο σημείο προέλευσης, προς το σημείο κατανάλωσης. Στην ουσία δηλαδή από την αποθήκη του s/m στα ράφια της πώλησης στην λιανική και αντίστροφα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: Η εξέλιξη και ο ρόλος του Διαμεταφορέα

Επειδή ο ρόλος του Δ για την διεθνή μεταφορά είναι αποφασιστικής σημασίας, κρίνεται σκόπιμο πριν αναπτύξουμε τον ρόλο του ως και τον τρόπο λειτουργίας της ΔΕ, να δώσουμε ορισμένες διευκρινήσεις. Στόχος είναι κυρίως να γίνει μια γενική και περιεκτική περιγραφή της μεταφοράς, και εξ αυτού να διαφανεί και ο καταλυτικός ρόλος του Δ σε όλα τα στάδια της εκτέλεσης της. Τα αγαθά που διακινούνται από τους Δ στην ροή φορτίων διακρίνονται κατά τα γνωστά στις ακόλουθες τρεις κύριες κατηγορίες:

1) Στα φορτία που **δεν** έχουν πουληθεί. Τα προϊόντα αυτά διακινούνται προκειμένου να εκφορτωθούν σε μία αποθήκη αποθέσεως, έως ότου πωληθούν για να τεθούν στην διαταγή του αγοραστή. Στην συνέχεια θα μετακομίσουν ανάλογα με τον λόγο για τον οποίο αγοράστηκαν, δηλαδή κατά κύριο λόγο την βιομηχανοποίηση ή την μεταπώληση. Η αποθήκευση των προϊόντων αυτών είναι μία σύνθετη επιλογή της ΕΒΕ ή του ομίλου των επιχειρήσεων που τα διαχειρίζονται.

2) Στα φορτία που **έχουν** πωληθεί και μετακομίζουν στα πλαίσια της σύμβασης πώλησης που έχει συναφθεί μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή. Τα εμπορεύματα αυτά μετακομίζουν ανάλογα με το μέγεθος της αποστολής ως πλήρες φορτίο μέχρι την πόρτα ή την αποθήκη του παραλήπτη. Αν είναι μικρή παρτίδα μετακομίζει μαζί με άλλες μέσω αποθηκών αναδιανομής, έως ότου με ένα όχημα διανομής παραδοθεί στην πόρτα του παραλήπτη - αγοραστή.

3) Στα εμπορεύματα που είναι κάτω από τελωνειακό καθεστώς και μετακομίζουν υπό την διαχείριση και τον τρόπο επιλογής ενός ΕΟΦ, πλην όμως κάτω από τις εντολές και τον έλεγχο του τελωνείου. Η ΕΕ δια των τελωνείων απαιτεί ως γνωστόν να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τον κάτοχο των φορτίων, με βάση την εκάστοτε ισχύουσα σύμβαση έργου. Ο Δ σε αυτήν την περίπτωση έχει πάντα σε συνεργασία με τον ΕΟΦ υπό τον έλεγχο του την θέση των αποστολών, καθώς και την διαχείριση των μέσων μεταφοράς που τα μετακομίζουν.

Σε ότι αφορά στις κάθε είδους επιχειρήσεις που ασχολούνται με την μεταφορά πρέπει να γίνει σαφές ότι η κάθε μία οργανώνεται με βάση το μέγεθος, την οικονομική της επιφάνεια και τον σκοπό που επέλεξε να έχει σαν αντικείμενο εργασιών.

Οι ΔΕ συγκεντρώνουν την πείρα των ΔΜ

Ο ΔΜ της ΔΕ ή της ΜΕ οφείλει να παραμείνει διαρκώς ενημερωμένος για τις αλλαγές που συντελούνται στις παραπάνω λειτουργίες. Με τον τρόπο αυτό θα έχει την δυνατότητα να αναπροσαρμόσει έγκαιρα και ανταγωνιστικά τις υπηρεσίες του. Στις παραπάνω λίγες παραγράφους συμπιέστηκε μεγάλος όγκος λειτουργιών, που έχουν σαν αντικειμενικό σκοπό την μεταφορά. Γίνεται λοιπόν σαφές πόσος δύσκολος είναι ο ρόλος του ΔΜ, και το εύρος των

γνώσεων που πρέπει να κατέχει για να ανταποκριθεί στον ρόλο του. Στην αγορά λειτουργεί η ΔΕ, η οποία είναι μία λειτουργία που συγκεντρώνει την πείρα και την τεχνογνωσία για να οργανώσει και να εκτελέσει την ροή φορτίων με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Με άλλα λόγια η ΔΕ στελεχωμένη από έμπειρους ΔΜ έχει τον δύσκολο ρόλο εντός της αγοράς της μεταφοράς, να σηκώσει την μπαγκέτα και να διευθύνει την ορχήστρα των τεχνικών μέσων, των μεταφορικών μέσων, των συμμετεχόντων προσώπων, του Δημοσίου και των συμβάσεων, για να εκτελέσει με επιτυχία την μεταφορά στην κάθε επί μέρους φάση και στο σύνολο της. Οι Δ αυτοαποκαλούνται και ως «αρχιτέκτονες της μεταφοράς», εμείς προτιμούμε να τους αποκαλούμε «μαέστρους της μεταφοράς». Ο λόγος είναι ότι ο μαέστρος της μεταφοράς παίζει και με τον χρόνο για να συντονιστούν αρμονικά τα όργανα, ή άλλως τα μεταφορικά μέσα, με ακρίβεια. Για τον αρχιτέκτονα αντίθετα δεν θα είναι τόσο σοβαρό, αν ένα συνεργείο καθυστερήσει μία εργασία.

Οι εποχές αλλάζουν και μαζί με αυτές και οι απαιτήσεις της αγοράς. Το έτος 1970 ήταν θεμιτό και αποδεκτό να υπάρχει απλά η προσδοκία από τον πελάτη να αφιχθεί κάποια στιγμή το βαγόνι στον προορισμό. Η «ειδοποίηση αφίξεως» που έστελνε ο Δ με ένα υπάλληλό του στον παραλήπτη, ήταν για τον πελάτη της μεταφοράς ένα χαρμόσυνο γεγονός. Σήμερα υπάρχει απαίτηση από τον πελάτη να γνωρίζει την θέση του φορτίου ανά πάσα στιγμή και να αφιχθεί το μεταφορικό μέσο στον προκαθορισμένο χρόνο! Η ακρίβεια στην εκτέλεση του δρομολογίου είναι εξ ίσου σημαντική για τον πελάτη της μεταφοράς μαζί με την τιμή του κομίστρου. Η λειτουργία των ΔΕ έχει μεταλλαχθεί και προσαρμοστεί ανάλογα με τις σύγχρονες απαιτήσεις της πελατείας, άλλως δεν θα είχαν μερίδιο και θέση στην ανταγωνιστική και αδυσώπητη αγορά της μεταφοράς.

Πρώτη περίοδος των Δ μέχρι περίπου το 1975

Η περίοδος αυτή ήταν έντονα σιδ/κή και επομένως η οργάνωση των διεθνών Δ ήταν ανάλογη. Κύριο χαρακτηριστικό της ήταν οι λεγόμενες «επιστροφές κομίστρων». Η καταβολή των κομίστρων στον σιδ/μο γινόταν με βάση τα κόμιστρα «ως φορτωτική». Ο υπολογισμός της τιμής των κομίστρων στηριζόταν στα δημοσιευμένα σιδ/κά τιμολόγια. Ο κάθε Δ της εποχής είχε συνάψει με τον σιδ/μο και ειδικές συμφωνίες με βάση τις οποίες λάμβανε επιστροφή κομίστρων, δηλαδή προμήθεια, επί των καταβληθέντων κομίστρων. Το ύψος αυτών των επιστροφών ανερχόταν σε ποσοστό που κυμαινόταν σε ύψος 20 - 35% και σε ειδικές περιπτώσεις έφθανε ακόμα και σε 40%.

Προς τον σκοπό αυτό έπρεπε να συγκεντρώσει προκαθορισμένο ύψος φορτίων σε τόνους, πχ ενδεικτικά αναφέρεται:

Για φορτίο μέχρι 5000 τόνους εμπορεύματα κλάσεως 1 ποσοστό επιστροφής
0

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Για φορτία 10000 τόνους εμπορευμάτων κλάσης 1 ποσοστό επιστροφής 15%
Για φορτία 20.000 τόνων εμπορευμάτων κλάσης 1 ποσοστό επιστροφής 25%
Για φορτία 30.000 τόνους ποσοστό εκπτώσεως 35%.

Στο φορτίο των 30.000 τόνων ενδεχόμενα να δέχονταν ο σιδ/μος να αθροιστούν οι τόνοι των φορτίων συγκεκριμένων προϊόντων φθηνότερων κλάσεων, όπως για παράδειγμα αγροτικών ελκυστήρων ή μερών κατασκευών. Για τα ποσά κομίστρων των φθηνότερων κλάσεων φορτίων δεν παρεχόταν όμως έκπτωση. Τα φορτία αυτό ονομάζονταν **«συνυπολογιζόμενο έργο»**, και συνιστούσε μια κοστολογική διευκόλυνση προς τους Δ, εκ μέρους των σιδ/κων επιχειρήσεων.

Η συγκέντρωση των αναγκαίων τόνων δεν ήταν εύκολη υπόθεση, γιατί είχε συγκεκριμένο κίνδυνο. Ο κίνδυνος ήταν ότι ο Δ ήταν αναγκασμένος εκ του ανταγωνισμού να μοιράζεται μεγάλο μέρος της επιστροφής κομίστρων με τον πελάτη του. Υπήρχαν περιπτώσεις που λόγω του σκληρού ανταγωνισμού αναγκαζόταν ο Δ να παραχωρήσει όλο το ποσοστό της ανώτατης επιστροφής στον πελάτη του, που ήταν βασισμένο στον ανώτατο συντελεστή του μέγιστου συνολικού φορτίου. Αυτό συνέβαινε με τους πελάτες που μετέφεραν μεγάλες ποσότητες φορτίων.

Με τον τρόπο αυτό εξασφάλιζε ο Δ την βεβαιότητα ότι θα επιτύγχανε το τεθέν ανώτατο όριο βάρους του μεταφερομένου έργου, και επομένως θα δικαιούταν το μέγιστο ποσοστό ύψος της επιστροφής κομίστρων. Υπήρχαν επίσης φορτία, όπως προαναφέρθηκε, που οι σιδ/μοι δεν παρείχαν επιστροφή κομίστρου, πλην όμως λάμβαναν υπόψη το συνολικό τους βάρος στην προβλεπόμενη συνολική ποσότητα στην κλίμακα των ποσών των εκπτώσεων. Με την πολιτική αυτή υπολόγιζε πλέον ο Δ τις προσφορές του προς τους μικρότερους πελάτες έτσι ώστε να κρατά κλιμακωτά ανάλογα την σπουδαιότητα του πελάτη μικρό, μεγάλο ή και όλο το ποσοστό της επιστροφής κομίστρου.

Από κάθε Σεπτέμβριο και μέχρι το τέλος της χρονιάς ήταν για τον κάθε κοστολόγο σιδ/κών μεταφορών μια εφιαλτική περίοδος. Το ίδιο ίσχυε και για κάθε άλλον υπάλληλο, που εργαζόταν στο γραφείο πωλήσεων του τμήματος των σιδ/κών μεταφορών. Οι ΜΕ άρχιζαν να αθροίζουν τις ποσότητες που είχαν συγκεντρώσει καθώς και αυτές που προβλεπόταν να συγκεντρωθούν μέχρι το τέλος της χρονιάς. Όταν διαπιστωνόταν ότι δεν θα ήταν δυνατόν να συγκεντρώνονταν με βεβαιότητα οι ποσότητες για τις οποίες υπολογίζονταν οι επιστροφές κομίστρου, αναγκάζονταν οι Δ να λάβουν έκτακτα εμπορικά μέτρα. Έδιναν εντολή στους πωλητές να αναλάβουν δουλειές με παροχή ποσοστού εκπτώσεως, σε ειδικές περιπτώσεις μεγαλύτερο από αυτό, που θα λαμβανόταν από τους σιδ/μους!

Ένας άλλος κίνδυνος που είχε ο Δ ήταν η δέσμευση μεγάλων ποσών κεφαλαίων κινήσεως που έπρεπε να επενδύσει:

Α) υπό μορφή πιστώσεων προς τους πελάτες του για την εξόφληση των κομίστρων.

Β) υπό μορφή καταβολών στον σιδ/μο, ή στους ανταποκριτές τους τοις μετρητοίς.

Γ) υπό την μορφή ειδικών αμοιβών στους παραγωγικούς υπαλλήλους του.

Δ) υπό την μορφή προμηθειών σε διαφόρους τρίτους που μεσολαβούσαν στην ανάκτηση του μεταφορικού έργου ενός μεγάλου πελάτη.

Ε) Επιπλέον στην κατηγορία αυτή συγκαταλέγονται μικρές ΜΕ που εκχωρούσαν τα φορτωτικά έγγραφα στην διαταγή μεγάλων ΔΕ, και ανταμείβονταν για την προσφορά αυτή.

ΣΤ) ή διάφορες τράπεζες που συμβούλευαν τον πελάτη τους εισαγωγέα, να συνεργαστεί με μια ΔΕ. Για την υπηρεσία αυτή επιβαρυνόταν ανάλογα και η μεταφορά.

Αυτές οι έξι προϋποθέσεις ήταν που χαρακτήριζαν τις «μεγάλες» ΔΕ της εποχής. Όσο μεγαλύτερα κεφάλαια κινήσεως διέθεταν τόσο ισχυρές ήταν και έλεγχαν μεγάλο μερίδιο της αγοράς. Ο μεγάλος κίνδυνος που αναλάμβαναν τους οδηγούσε σε ειδικές περιπτώσεις να μην υποβάλλουν προσφορά για την ανάληψη του έργου των πολύ μεγάλων πελατών. Σε άλλες περιπτώσεις συμφωνούσαν να το αναλαμβάνουν εκ περιτροπής ή σε συνεργασία μεταξύ τους. Με τον τρόπο αυτό οι προσφερόμενες τιμές στους μεγάλους πελάτες επέτρεπαν την εκτέλεση του έργου από μία ΔΕ, με την στήριξη και μιας άλλης, γεγονός που μείωνε σημαντικά την ζημείωση ζημιών.

Για την υποβολή της προσφοράς γινόταν μελέτη σε βάθος των φορτίων και των διαδρομών. Με τον τρόπο αυτό υπολογιζόταν το φορτίο και η τιμή κομίστρου της κάθε διαδρομής. Για την υποβολή της πλέον οικονομικής συνολικά προσφοράς ήταν πολλές φορές ενδεχόμενο να προσφερθεί σε μία διαδρομή τιμή κάτω του κόστους. Σε αντίθεση με αυτό σε μία άλλη διαδρομή υπολογιζόταν πολλαπλάσια τιμή από την κανονική τιμή του κομίστρου. Με τον τρόπο αυτό καλυπτόταν η ζημιά της ζημιογόνου διαδρομής. Επρόκειτο για υπολογισμούς και λεπτούς χειρισμούς ικανότατων ΔΜ της εποχής εκείνης.

Δέον να σημειωθεί παρενθετικά στο σημείο αυτό, ότι και σήμερα ισχύουν αντίστοιχοι με τους παραπάνω κανόνες στην εμπορική πολιτική των κάθε είδους μεταφορικών επιχειρήσεων, σε συνάρτηση πάντα με την εντατική εκμετάλλευση του μεταφορικού μέσου, ή την παροχή πιστώσεων στον πελάτη. Ανάλογα με την τεχνική της μεταφοράς που διενεργεί η κάθε επιχείρηση υποχρεούται να υπολογίσει αντίστοιχους παράγοντες που επιβάλλουν την τήρηση αυστηρών κανόνων για την ορθολογική εφαρμογή μιας συγκεκριμένης εμπορικής πολιτικής προς την πελατεία.

Για τον σκοπό αυτό συνυπολογίζονται διάφοροι παράμετροι σχετικοί με τον ανταγωνισμό, όσο όμως και από την εσωτερική οργάνωση και το μέγεθος της ίδιας της ΜΕ. Για λόγους δεοντολογίας δεν είναι δυνατόν να παρατεθούν εκτενώς οι διάφοροι αυτοί παράγοντες. Ο έμπειρος αναγνώστης του παρόντος όμως έχει την δυνατότητα να αξιολογήσει μέσα στα διάφορα μέρη του βιβλίου, τα σημεία εκείνα που ενεργούν καταλυτικά στην διαμόρφωση του

κόστους και στην εμπορική πολιτική ή την ανταγωνιστικότητα της ΜΕ, ή της ΔΕ στην αγορά.

Οι κυριότερες μεγάλες Δ επιχειρήσεις της δεκαετίας του 1960 – 1970 ήταν στην Αθήνα γύρο στις 10. Όλες είχαν έντονη επιθυμία να έχουν την έδρα των στο κέντρο της πόλεως. Σε αντίθεση αυτού στην συνέχεια άρχισαν να αποκεντρώνονται και να εγκαθίστανται στην περιφέρεια των Αθηνών. Σήμερα βέβαια ανεξάρτητα με την έδρα των λειτουργούν αποθήκες κυρίως στον Ασπρόπυργο, την Οινόη, στην Σίνδο στην Θεσσαλονίκη και σε διάφορες άλλες βιομηχανικές κυρίως περιοχές. Το γεγονός είναι ότι όλες αυτές οι ΔΕ παρήγαγαν ένα πλούσιο φυτώριο από ικανά στελέχη τα οποία ακόμα και σήμερα ηγούνται σε επιχειρήσεις γύρο από το αντικείμενο της χερσαίας μεταφοράς. Το κύριο επίτευγμα τους είναι ότι κατέστησαν τις ελληνικές ΜΕ, αν και διέθεταν περιορισμένα τεχνικά και οικονομικά μέσα, σαν ισότιμους εταίρους με τις σύγχρονες αντίστοιχες πλούσιες ΜΕ της Δυτικής Ευρώπης.

Δεύτερη περίοδος μέχρι το 1993

Ήταν η εποχή που εμφανίστηκε η οδική μεταφορά με την υψηλή ανταγωνιστικότητα έναντι του σιδ/μου. Το μεγάλο πλεονέκτημα για την ανάπτυξη και άλλων ΜΕ ήταν ότι δεν χρειάζονταν μεγάλα κεφάλαια κινήσεως, γιατί τα ΦΔΧ είχαν μεγάλα περιθώρια κέρδους. Είχαν επομένως οδικοί μεταφορείς την δυνατότητα να χρηματοδοτούν τα δρομολόγια τους. Οι πελάτες – χρήστες της υπηρεσίας μεταφοράς από την πλευρά τους βλέποντας αισθητή μείωση του κόστους μεταφοράς και διάρκεια ταξιδιού ονειρεμένη, συμμετείχαν ευχαρίστως στην χρηματοδότηση της μεταφοράς. Πλήρωναν δηλαδή ευχαρίστως με σύντομη διάρκεια πίστωσης των κομίστρων και κατέβαλαν ευχαρίστως το 40% των κομίστρων ως προκαταβολή στο ΦΔΧ. Σαν συνέπεια αυτού άρχισαν να ξεπροβάλουν σαν μανιτάρια η μία μετά την άλλη οι διάφορες ΔΕ διεθνών οδικών μεταφορών. Άλλες από αυτές ήταν κυρίως υποκαταστήματα ξένων εταιρειών, άλλες πάλι αμιγώς ελληνικών συμφερόντων, που εκείνη την εποχή έβρισκαν εύκολα ξένο ανταποκριτή για να συνεργαστούν.

Η σημαντική αλλαγή στην αγορά από αυτήν την κατάσταση ήταν η αυξημένη ζήτηση σε ικανά στελέχη για να αναλάβουν καθήκοντα στις νέες εταιρείες. Σημαντική πηγή σε αυτήν την προσφορά στελεχών αποτέλεσαν οι αποχωρούντες υπάλληλοι των υφισταμένων εταιρειών. Αυτό ήταν ένα πλήγμα για την εταιρεία που αποχωρούσαν γιατί αποσπούσαν και ένα μέρος των πελατών. Ήταν αυτοί οι πελάτες με τους οποίους είχαν συνεργασία και αμοιβαία σχέση εμπιστοσύνης κατά την περίοδο της εργασίας τους στην εταιρεία που εγκατέλειπαν. Για τις μεγάλες εταιρείες ήταν αυτό τριπλή ζημιά:

Πρώτον γιατί έχαναν άμεσα σημαντικό μεταφορικό έργο από αυτούς τους πελάτες,

Δεύτερον δέχονταν ισχυρό ανταγωνισμό από τις χαμηλές τιμές τις οποίες πρόσφεραν οι νέες εταιρείες στην αγορά. Η δυνατότητα αυτή υπήρχε, γιατί οι

νέες εταιρείες ήταν μικρού μεγέθους με αισθητά μειωμένα σταθερά έξοδα, πχ ενοίκια, δαπάνες προσωπικού, γραμματείες, κλπ.

Τρίτον γιατί η εταιρεία που αποχωρούσε το στέλεχος είχε απώλεια πείρας, που δεν μπορούσε να υποκατασταθεί από ένα νέο άπειρο στέλεχος. Για να αναχαιτίσουν οι ΔΕ της εποχής αυτήν την κακή εξέλιξη της αγοράς είχαν συμφωνήσει μεταξύ των να μην προσλαμβάνουν ενεργά στελέχη η μία ΔΕ της άλλης ...

Τρίτη περίοδος μέχρι το 2000

Είναι η περίοδος της σταδιακής ελεύθερης πτώσης των τιμών των κομίστρων των ΦΔΧ εκ του ισχυρού ανταγωνισμού των ΜΕ μεταξύ τους. Ο αριθμός τους είχε φθάσει και ίσως ξεπεράσει τις 500. Γίνεται αντιληπτό ότι δεν υπήρχαν τώρα πλέον ικανά περιθώρια κέρδους, που να τους επιτρέπουν να επιβιώσουν στην αγορά. Η προσπάθειά τους επομένως στράφηκε στο να λειτουργήσουν αποθήκες, με σκοπό να παρέχουν το νέο προϊόν που ζήτησε η αγορά, έπειτα από την απελευθέρωση των κοινοτικών συνόρων το 1993. Η μεγάλη μεταβολή όμως είναι ότι δεν μπορούσαν όλες οι εταιρείες να έχουν τόσο έργο που να επιτρέπει να συντηρηθεί μία αποθήκη ενδιάμεσης αποθήκευσης ή αναδιανομής φορτίων. Οι αποθήκες για να είναι συμφέρουσες και να λειτουργούν οικονομικά πρέπει να έχουν ένα κορμό μεγάλων πελατών που να τους εξασφαλίζουν κάλυψη στα σταθερά λειτουργικά τους έξοδα. Έτσι αποκτούν το πλεονέκτημα να εξυπηρετούν και μικρότερους πελάτες, χωρίς να είναι υποχρεωμένες να επιρρίπτουν στις αποστολές τους τα μεγάλα σταθερά έξοδα λειτουργίας της αποθήκης. Για τον λόγο αυτό μόνο λίγες ΜΕ, η ΔΕ συντηρούν μεγάλες αποθήκες. Η πλειονότητα των μικρών ΜΕ αναγκάστηκε να συνεργαστεί με αμιγείς αποθηκευτικές επιχειρήσεις μισθώνοντας ένα μέρος της συνολικής επιφάνειας.

Πρόσφατη περίοδος μετά το 2000

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από τέσσερις κυρίως παράγοντες:

Ο πρώτος είναι το διαρκώς αυξανόμενο κόστος της οδικής μεταφοράς εξ αιτίας κυρίως της τιμής των καυσίμων, των φόρων διελεύσεως στους αυτοκινητοδρόμους, των ναύλων των οχηματαγωγών πλοίων και του κόστους των αμοιβών, των επιδομάτων, και των παροχών για τις εκτός έδρας εργασίες των οδηγών. Η απόφαση ειδικότερα να υπάρχει ενιαία τιμή καυσίμου κινήσεως και θερμάνσεως επιβάρυνε τα μέγιστα το ΦΔΧ, γιατί έπαυσε η «προμήθεια κατ' οίκον» του καυσίμου θερμάνσεως, για την χρήση του ως καυσίμου κινήσεως.

Ο δεύτερος είναι η ανάπτυξη των ΣΜ που έφερε την μεταφορά εκ νέου σε χέρια φορέων που χρειάζονται γνώση του αντικειμένου, μεγάλες επενδύσεις και ανάλογη τεχνολογία. Αυτά δεν ήταν σε θέση να τα διαθέτουν παρά μόνο ελάχιστοι και διορατικοί Δ, οι οποίοι έγκαιρα και αποφασιστικά αναδιοργάνωσαν τον τρόπο λειτουργίας τους.

Ο τρίτος είναι οι πιεστικές καθημερινές ανάγκες των μεγάλων παραγωγικών μονάδων, των εμπορικών ομίλων, καθώς και των καταστημάτων λιανικής, που έπρεπε να αναδιοργανώσουν τα τμήματα αγορών και πωλήσεων, λειτουργώντας τα τμήματα προμηθειών και μεταφορών. Τα νέα αυτά τμήματα πρέπει να είναι στελεχωμένα από γνώστες κατά κύριο λόγο των κανόνων της αγοράς της μεταφοράς και ταυτόχρονα στα εμπορικά θέματα της αγοράς, σε ότι αφορά τις προμήθειες ή τις πωλήσεις της επιχειρήσεώς τους. Πολλές μεγάλες επιχειρήσεις μάλιστα θέτουν υπό τον έλεγχο τους ή ιδρύουν μια ΔΕ, η οποία έχει σαν κύριο σκοπό την κάλυψη των αναγκών της μητέρας εταιρείας στην διακίνηση των εμπορευμάτων της. Στην ελεγχόμενη ΜΕ δεν απαγορεύεται η δραστηριοποίηση της ταυτόχρονα και στην ελεύθερη αγορά της μεταφοράς. Ο σκοπός είναι να επιτύχει με τα έσοδα από την παροχή υπηρεσιών προς τρίτους, ένα όσο το δυνατόν θετικότερο συνολικό οικονομικό αποτέλεσμα.

Τέταρτος παράγων είναι η σταδιακή ανάκαμψη της σιδ/κής μεταφοράς στα μαζικά φορτία, που άρχισε να γίνεται αισθητή στην αγορά. Μεγάλοι εισαγωγείς σε μαζικά φορτία ελληνικής εισαγωγής εκμεταλλεύτηκαν την επιθυμία των δικτύων να χρησιμοποιήσουν τα ήδη από μακρού χρόνου αποσβεσμένα και υποαπασχολούμενα παραδοσιακά συμβατικά βαγόνια των Σιδ/κων Δικτύων. Σε αυτό βοήθησε η νέα COTIF και το σχετικό παράρτημα της CUV, η οποία προέβλεπε διαφορετική μεταχείριση στα βαγόνια, σε σχέση με την επιβάρυνση του κόστους χρήσεως, από ότι το καταργηθέν αντίστοιχο παράρτημα της COTIF, δηλαδή την RIV που καταργήθηκε.

Πέτυχαν με τον τρόπο αυτό τιμές ανταγωνιστικές σε σχέση με το ΦΔΧ. Ως γνωστόν τα κόμιστρα των ΦΔΧ από Βορά προς τον Νότο είναι υπερδιπλάσια από ότι στην διαδρομή από τον Νότο προς τον Βορά. Αυτό δεν θα μπορούσε να διαρκέσει για πάντα. Όπως λοιπόν εκμεταλλεύτηκαν τα ΦΔΧ αυτήν την διαφορά επί μακράν σειράν ετών προς όφελός τους, έτσι και οι σιδ/μοι διαπιστώνοντας το άνοιγμα της ψαλίδας κέρδισαν νέο καθαρό και μαζικό έργο, πέραν από αυτό που είχαν κρατήσει με την χρήση ειδικών βαγονιών. Το ευεργέτημα, που καρπώθηκαν οι ΣΕ, είναι η σχετικά ανέξοδη επιστροφή του τροχαίου υλικού. Σε αντίθεση με αυτό οι οδικοί μεταφορείς, επωφελοόμενοι τα υψηλά ναύλα Βορά - Νότου, δεν έδιναν σημασία στα πολύ χαμηλά ναύλα της διαδρομής από την Ελλάδα προς την Ευρώπη.

Στα πρόσφατα χρόνια της κρίσης έχουν αλλάξει τα δεδομένα κατά τρόπο δραματικό. Πέραν της αύξησης του κόστους των οδικών μεταφορών, έχει μειωθεί και το έργο από βορρά προς τον νότο. Αυτό είχε σαν αφορμή να υπάρξει αντιστροφή των συνθηκών. Τώρα πλέον δεν είναι πάντα εφικτή η ανεύρεση φορτίου από τον Βορά προς την Χώρα μας. Αυτό διαμορφώνει μία ρευστή κατάσταση που είναι σε εξέλιξη, με ένα αβέβαιο αποτέλεσμα για τις ΜΕ. Οι συνέπειες γίνονται έντονα αισθητές, τόσο στις ΜΕ, όσο όμως και στις ΔΕ.

Η παρούσα κατάσταση επιβεβαιώνει την γνώμη μας, για τον τρόπο που πρέπει η ΜΕ να συνεργάζεται με την ΕΒΕ, δηλαδή με βάση το ευθυγραμμισμένο κόμιστρο. Η ΜΕ αυτής της πολιτικής, έχει στην σημερινή κατάσταση ένα σημαντικό πλεονέκτημα. Με μια λογική προσαρμογή της τιμής του κομίστρου προς τα κάτω συνεχίζει να διατηρεί το μεταφερόμενο σταθερό έργο του πελάτη της. Αντίθετα οι ΜΕ που ενεργούσαν αλόγιστα και κερδοσκοπικά βρίσκονται σε δυσχερή θέση να εξασφαλίσουν επαρκές έργο, που θα επιτρέψει την εντατική και οικονομική εκμετάλλευση των μεταφορικών τους μέσων.

Ο ρόλος των σύγχρονων Ελλήνων Διαμεταφορεων (Δ)

Είναι εταιρείες χρήσιμες όπως πάντα στην διαδικασία εκτελέσεως των διεθνών και εθνικών χερσαίων μεταφορών. Οι διακυμάνσεις της αγοράς και οι επιπτώσεις της επηρεάζουν και τους Δ, όπως άλλωστε επηρεάζονται όλοι οι κλάδοι της οικονομίας. Η διαμεσολάβησή τους επομένως στην διενέργεια της μεταφοράς είναι μία εγγύηση για την απρόσκοπτη εκτέλεσή της. Οι πλέον αξιόλογες μεταφορικές επιχειρήσεις έχουν συστήσει πριν από πολλές δεκαετίες (το 1965) τον σύνδεσμό τους. Ο σύνδεσμος των Δ έχει εκπονήσει τους γενικούς όρους με βάση τους οποίους εργάζονται. Επειδή το κείμενο που τις περιέχει είναι διαχρονικό και χρήσιμο, μπορείτε να το αναζητήσετε στην ιστοσελίδα του συνδέσμου www.synddel.gr

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι το επάγγελμα του Δ στην ελληνική αγορά της μεταφοράς άργησε πάρα πολλά χρόνια για να αναγνωριστεί. Η πολιτεία κατά παράδοξο τρόπο αγνοούσε ένα επάγγελμα, που ήταν γνωστό και αναγνωρισμένο δεκαετίες πριν σε όλη την Δυτ. Ευρώπη. Η αναγνώριση του επαγγέλματος έπρεπε να είχε θεσμοθετηθεί από την δεκαετία του 1970, τότε δηλαδή που τέθηκε σε ισχύ ο Ν. 383/76. Η πολιτεία όφειλε να είχε κατανοήσει ότι η μεταφορά δεν είναι μόνο να οδηγήεις ένα φορτηγό από ένα τόπο σε έναν άλλο.

Από την στιγμή λοιπόν που ο Ν. 383/76 έγινε ένα απόρθητο κάστρο για την προστασία της άδειας κυκλοφορίας των ΦΔΧ του σκόρπιου αυτοκινητιστή, θα έπρεπε να γίνει μέριμνα από τον νομοθέτη για να υπάρξει και το νομικό πλαίσιο για την λειτουργία επιχειρήσεων που θα αναλάμβαναν τον συντονισμό και την διεκπεραίωση του συνόλου των λοιπών εργασιών που είναι αναγκαίες για την ολοκλήρωση της χερσαίας μεταφοράς, επιπλέον της μετακόμισης των φορτίων.

Σήμερα πλέον είναι συνείδηση όλων, πως η διεθνής διαμεταφορά είναι μία επιστήμη από πλευράς γνώσεων και επαγγελματικών προσόντων. Οι επιστήμονες του αντικειμένου αυτού έχουν ονομαστεί ως γνωστό από την ΕΕ **Διαχειριστές Μεταφοράς**. Οι ΔΕ είναι παράλληλα ένας δυναμικός κλάδος της οικονομίας που δίχως αυτόν δεν θα υπήρχε ανάπτυξη στην οικονομία. Σαν απόδειξη μπορεί να αναφερθεί η πολύτιμη συμβολή του κλάδου στην απρόσκοπτη μεταβολή του τρόπου μεταφοράς μετά την κατάργηση των

εσωτερικών συνόρων το 1993. Δίχως την έντονη παρέμβαση και συνδρομή του Δ θα κυριαρχούσε μεγάλη δυσλειτουργία. Ο κλάδος όμως ανέλαβε έγκαιρα όλες τις αναγκαίες πρωτοβουλίες, επενδύσεις και επιμόρφωση των στελεχών του, έτσι ώστε να μην διαταραχθεί η αγορά στο παραμικρό. Εάν η πολιτεία περίμενε τον ρόλο αυτό να τον διαδραματίσουν οι ΙΜΕ και οι οδικοί μεταφορείς γενικότερα, ή ακόμα και ο σιδηρόδρομος, θα γινόταν η προσαρμογή με μεγάλη καθυστέρηση.

Στην ουσία δηλαδή ο σιδ/μος και ο οδικός μεταφορέας ταυτίζονται σε αυτό το σημείο, ότι δηλαδή δεν έχουν την υποδομή και την γνώση να στραφούν και να αναλάβουν μόνοι τους έργο από την αγορά. Τα δύο αυτά μέσα χερσαίας μεταφοράς γνωρίζουν άριστα αυτό που ονομάσαμε μετακόμιση του φορτίου. Δεν έχουν όμως καταφέρει ακόμα να προσθέσουν σε αυτό τις λοιπές υπηρεσίες για να ολοκληρωθεί η υπηρεσία που ζητά η αγορά. Ο ρόλος επομένως του Δ είναι καταλυτικός για την οργάνωση και ολοκλήρωση της μεταφοράς.

Παρενθετικά: Στους τελευταίους μήνες διαφαίνεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πέραν της εσωτερικής αναδιοργάνωσης στρέφεται και στην ανάκτηση ίδιου έργου στον Πειραιά. Ευχόμαστε να στεφθεί με επιτυχία, γιατί θα πρόκειται για κολοσσιαίο επίτευγμα.

Ταυτόχρονα όμως είναι και μία θωράκιση στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών χερσαίων μεταφορών έναντι των λοιπών κοινοτικών ανταγωνιστών της. Δεν πρέπει να διαφεύγει της προσοχής μας ότι η ελληνική χερσαία μεταφορά είναι μια υπηρεσία που πρέπει να παρέχεται στην πελατεία κατά τρόπο άριστο. Κυρίως όμως με τρόπο ολοκληρωμένο σε όλες τις επί μέρους παροχές, και βέβαια το συνολικό πακέτο σε τιμές ανταγωνισμού. Ταυτόχρονα όμως θα πρέπει να βρίσκεται σε διαρκή εγρήγορση και σε διαρκή σύγκριση με τις υπηρεσίες των κοινοτικών ανταγωνιστών, για να είμαστε σε θέση να συγκεντρώσουμε και να διατηρήσουμε σε ελληνικά χέρια το έργο που μας ανήκει. Το ΥΜΕΤ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δείχνουν τον ορθό δρόμο για την ανάπτυξη της χερσαίας μεταφοράς. Το φρόνιμο είναι να οργανωθούν για να τον ακολουθήσουν και οι οδικοί μεταφορείς!

Στον τομέα των ΣΜ για παράδειγμα, ενώ θα έπρεπε να τις έχουν προβλέψει αναγνωρίσει και χρησιμοποιήσει οι οδικοί μεταφορείς και τα συνδικαλιστικά τους όργανα, συνέβη ακριβώς το αντίθετο. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ προβλέπεται να διακινήσει ε/κ από τον Πειραιά και να αναπτύξει τις ΣΜ μέσω του Θριασίου. Οι Δ αγόρασαν ε/κ 45 ποδών, κατασκεύασαν τερματικούς σταθμούς και εφάρμοσαν το σύστημα των ΣΜ. Για τις περισυλλογές και τις παραδόσεις των ε/κ χρησιμοποίησαν κοινοτικούς και έλληνες οδικούς μεταφορείς, προσαρμοζόμενοι άριστα στο σύγχρονο σύστημα χερσαίας μεταφοράς. Πέραν αυτών οι Δ οργάνωσαν σύγχρονες αποθήκες, οι οποίες προσφέρουν ένα πλήθος από βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς, που διευκολύνουν στην ορθολογική εκτέλεση του μεταφορικού έργου.

Η οργάνωση των Δ

Οι Δ δέον να διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες:

- Σε αυτούς που έχουν άρτια διεθνή οργάνωση και μόνιμα γραφεία και αποθήκες εντός της χώρας και στις εγκαταστάσεις των ανταποκριτών τους.
- Σε αυτούς που δεν έχουν άρτια διεθνή οργάνωση και προσπαθούν να διεκπεραιώνουν το έργο με συγκυριακές συνεργασίες.
- Στους διαμεσολαβητές πλήρων φορτίων φορτηγών αυτοκινήτων. Αυτούς τους αποκαλούν στην κοινή γλώσσα της μεταφοράς και ως «**υποπράκτορες**».

Οι Δ διακρίνονται επίσης και από νομικής πλευράς σε τρεις κατηγορίες:

Α) Στην πρώτη οι Δ υποδεικνύουν στα μέρη την σύναψη σύμβασης μεταφοράς στο όνομα και για λογαριασμό τους, δηλαδή μεταξύ των φορτωτών και των Μ. Ο τρόπος αυτός της λειτουργίας ενός Δ χαρακτηρίζεται ως μεσιτεία μεταφοράς, δηλαδή πρόκειται για υπόδειξη ευκαιρίας έναντι αμοιβής. Η μεσολάβηση αυτή είναι ενδεχόμενο να αναληφθεί με εντολή ενός εκ των δύο μερών, (φορτωτή, ή Μ), ή από κοινού και των δύο. Στην περίπτωση αυτή το Τ.Π.Υ. του Δ προς τον πελάτη του θα είναι της μορφής: «αμοιβή μας για την ανεύρεση και διάθεση του ΦΔΧ ... για την μεταφορά ... ΕΥΡΩ 100 + ΦΠΑ 23%».

Β) Στην δεύτερη που μεσολαβούν μόνο στην σύναψη της συμβάσεως μεταφοράς, δηλαδή μεταξύ φορτωτή και Μ, χωρίς να συμμετέχουν σε αυτήν. Εδώ πρόκειται σε γενικές γραμμές για έμμισθη εντολή μεταφοράς, ή ανάλογα τις λεπτομέρειες της εκάστοτε σύμβασης της συγκεκριμένης μεταφοράς, να θεωρηθεί κατά περίπτωση και ως πρακτορεία μεταφοράς. Το Τ.Π.Υ σε αυτήν την περίπτωση είναι: «κόμιστρα ως συνημμένη φορτωτική + αμοιβή μας + ΦΠΑ 23%».

Γ) Στην Τρίτη οι Δ αναλαμβάνουν συνολικά όλες τις παροχές για την διεκπεραίωση του έργου, προσφέροντας στον πελάτη το συνολικό πακέτο της μεταφοράς. Στις υπηρεσίες αυτές χρεώνουν τον εντολέα τους με τα συμφωνηθέντα συνολικά κόμιστρα. Οι συμβάσεις έργου αυτών των περιπτώσεων με τους μεταφορείς έχουν συναφθεί στο όνομα και για λογαριασμό του Δ. Το μεταφορικό έργο αυτής της μορφής χαρακτηρίζονται κυρίως ως υπεργολαβία μεταφοράς. Το Τ.Π.Υ. του Δ στην χρέωση του πελάτη του σε αυτήν την περίπτωση είναι: «Κόμιστρα και λοιπά έξοδα ως προσφορά μας + ΦΠΑ 23%».

Σημείωση 1: Αν ο Δ έχει συγχρόνως στην κατοχή του μεταφορικά μέσα και εκτέλεσε την μεταφορά με αυτά, τότε πλέον έχουμε κατά τα γνωστά μια μικτή σύμβαση έργου.

Σημείωση 2: Όλες αυτές οι έννομες σχέσεις μεταξύ των εμπλεκόμενων στην μεταφορά παίζουν αποφασιστικό ρόλο τόσο στην φορολογική μεταχείριση, όσο και στην παροχή και στην αντιπαροχή εκάστου εξ αυτών.

Άρτια οργανωμένοι Δ

Ο τρόπος εργασίας των οργανωμένων Δ βασίζεται στον μεγάλο αριθμό παρτίδων που συγκεντρώνονται από την ομαδική εργασία του δικτύου των αντιπροσώπων τους. Με βάση την οργάνωσή τους συγκεντρώνουν τα επί μέρους φορτία σε αποθήκες, οι οποίες βρίσκονται σε κομβικά σημεία. Εκεί μεταβαίνουν τα φορτηγά για να συμπληρώνουν τα φορτία τους μετά τις περισυλλογές των μεγαλύτερων παρτίδων, **άλλως φορτίων βάσεως**, απ' ευθείας από τα εργοστάσια. Στην συνέχεια αναχωρούν για τον προορισμό τους. Η δυσκολία της μεταφοράς από την πλευρά του Δ είναι πάντα η τήρηση των δρομολογίων σε συνάρτηση με την πλήρη εκμετάλλευση του ωφέλιμου βάρους και όγκου του φορτηγού, που έχουν ναυλώσει. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται χαμηλότερο κόστος και ικανοποιητική ποιότητα μεταφοράς. Η ομαδοποίηση των φορτίων ανά προορισμό και αναχώρηση, αποτελεί το πλέον δύσκολο και δαπανηρό κομμάτι της σύγχρονης οδικής μεταφοράς και διανομής.

Οι Δ ταυτόχρονα με την μετακόμιση των μικρών παρτίδων οργανώνουν και τις εργασίες αποθήκης οι οποίες είναι πολύπλοκες και στην ουσία συνιστούν αποκεντρωμένη λειτουργία της ΕΒΕ, πλην όμως εκτελείται εντός των χώρων της ΔΕ. Ενδεικτικά δύνανται να παρατεθούν επιλεκτικά ορισμένες από τις υπηρεσίες αυτές:

Περισυλλογή των προϊόντων μετά την παραγωγή και ταξινόμηση με κωδικούς αναφοράς,

Λήψη και εκτέλεση εντολών μεταφοράς συγκεκριμένων παρτίδων,

Παρακολούθηση των αποθεμάτων με βάση την ημερομηνία εισόδου και εξόδου,

Διαρκής απογραφή των αποθεμάτων των πελατών.

Διαχείριση επιστροφών.

Μετακόμιση των αποστολών με επιλογή του πλέον πρόσφορου τρόπου προς όφελος του πελάτη, κλπ. Για την λειτουργία αυτή ο Δ ενεργεί και σαν αποθηκευτής. Ο σχετικός κωδικός επαγγέλματος έχει αναφερθεί σε άλλο σημείο.

Για την εκτέλεση όλων αυτών των εργασιών οι Δ έχουν επενδύσει σημαντικούς πόρους σε δαπάνες χώρου, ηλεκτρονικό εξοπλισμό και ταυτόχρονα σε βοηθητικά μέσα μεταφοράς. Επιπλέον αυτών οι Δ έχουν την πείρα εις το να επιλέγουν και να συνάπτουν συμβάσεις κατά περίπτωση με τα αναγκαία μέσα μεταφοράς. Αυτό τους επιτρέπει να είναι επαρκώς οργανωμένοι από την περισυλλογή της κάθε μεγέθους παρτίδας, μέχρι και την παράδοση της στο σπίτι του καταναλωτή.

Μη άρτια οργανωμένοι Δ

Ο τρόπος εργασίας των μη άρτια οργανωμένων Δ είναι παρόμοιος με τους ανωτέρω οργανωμένους Δ, με την μόνη διαφορά ότι δεν είναι σε θέση να

προσφέρουν πάντα τακτικές αναχωρήσεις, ή διαθέτουν περιορισμένα μέσα υποδομής. Για τον λόγο αυτό συνεργάζονται με άλλους Δ για την ολοκλήρωση της εντολής που έχουν λάβει. Ο σκοπός είναι να υπάρχει πάντα ένα συνολικό φορτίο που να καθιστά το δρομολόγιο κερδοφόρο, ή επαρκής ποσότητα προϊόντων για να είναι οικονομική η λειτουργία μίας αποθήκης από τους ίδιους. Για την ορθολογική λειτουργία της η ΔΕ συστεγάζονται με άλλες ΜΕ, ή ΔΕ μισθώνοντας μέρος μίας αποθήκης. Οι μη οργανωμένοι Δ επομένως φροντίζουν να μην δεσμεύονται με μεγάλο αριθμό σταθερά συνεργαζόμενων ΦΔΧ, ή να μισθώνουν ίδιες αποθήκες. Με τον τρόπο αυτό εκτελούν ένα μειωμένο έργο μεταφοράς, έχουν όμως την δυνατότητα να εργάζονται οικονομικά, χωρίς να δεσμεύουν πόρους και να επιβαρύνονται με μεγάλο σταθερό κόστος.

Διαμεσολαβητές φορτίων – υποπράκτορες (από τούδε ΥΠ)

Πρόκειται για γραφεία χωρίς οργάνωση που υποκαθιστούν στην ουσία την έδρα και το γραφείο του σκόρπιου Μ, δεδομένου ότι ο ίδιος απουσιάζει μόνιμα στα δρομολόγια. Οι πελάτες επομένως που ζητούν φορτηγά θα πρέπει να τους παρέχεται η δυνατότητα να έχουν άμεση επικοινωνία με ένα φορέα, για να ζητήσουν και να τους προσφερθεί ο αριθμός των φορτηγών που χρειάζονται. Οι δεκαετίες της μεταπολίτευσης μέχρι το 1993 ήταν για τους ΥΠ οι πλέον χρυσοφόρες εποχές. Σταδιακά όμως οι ΥΠ έπαυσαν να είναι χρήσιμοι, γιατί οι ΕΒΕ έχουν την δυνατότητα να απευθυνθούν στους Δ, οι οποίοι προσφέρουν σε τιμές ανταγωνισμού, τόσο την προσφορά ενός ΦΔΧ, όσο όμως ταυτόχρονα και ένα πλήθος από παρεπόμενες βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς. Πέραν αυτού η κινητή τηλεφωνία έχει βοηθήσει τα μέγιστα την οδική μεταφορά, γιατί υποκατέστησε σταδιακά την ανάγκη να επικοινωνούν οι πελάτες- ΕΒΕ με τους οδικούς μεταφορείς μέσω των ΥΠ.

Τα κοστολόγια και η λογιστική εκμεταλλεύσεως των Δ

Γενικά

Για να γίνει κατανοητός ο τρόπος, που λογαριάζει το κόστος εκμεταλλεύσεως η ΔΕ, θα πρέπει να εξετάσουμε πρωτίτερα την εμπορική της πολιτική. Στο παρελθόν που οι εποχές ήταν καλές και το μεταφορικό έργο είχε μεγάλη ζήτηση ζούσε το επάγγελμα σχετικά καλά. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να έχουν σε λειτουργία οι επιχειρήσεις του κλάδου όλα τα τμήματα που εξυπηρετούσαν τα διάφορα είδη μεταφοράς. Εκτός δηλαδή από το οδικό ή το σιδ/κο που ήταν η κύρια δραστηριότητα, συντηρούσαν και τμήμα, αεροπορικών και θαλασσίων μεταφορών.

Κύριος λόγος συντηρήσεως όλων των τμημάτων ήταν η επιθυμία τους να κρατήσουν τους πελάτες κοντά τους, ακόμα και σε τομείς που δεν γνώριζαν καλά ή δεν είχαν περιθώρια κέρδους. Διευκρινίζεται ότι υπήρχαν και ΔΕ που είχαν ειδικότητα αποκλειστικά στις θαλάσσιες ή τις αεροπορικές μεταφορές. Αυτές όμως δεν θα μας απασχολήσουν, γιατί δεν είναι θέμα για την ανάλυση

μας στο πλαίσιο της χερσαίας μεταφοράς. Πέραν αυτού η κάθε άφιξη από οπουδήποτε με πλοίο ή με αεροπλάνο συνεχίζει την διαδρομή της εντός της ΕΕ ή αντίστροφα με την τεχνική της χερσαίας μεταφοράς, η οποία αναλύεται στο παρόν.

Ο κάθε Δ δεν επιθυμούσε να συμβουλέψει τον πελάτη του, για μία σποραδική θαλάσσια ή αεροπορική μεταφορά του, να απευθυνθεί στον ανταγωνισμό. Το έκανε διότι γνώριζε ότι αυτό ίσως να είχε σαν αποτέλεσμα να χάσει από τον πελάτη του και μαζικό έργο που μετέφερε με την δική του εταιρεία. Πολλοί Δ λοιπόν συντηρούσαν από αυτόν το λόγο και τμήματα που δεν ήταν στην επιθυμία τους ή την εμπορική τους πολιτική. Στα τελευταία χρόνια όμως και σταδιακά μετά το άνοιγμα των συνόρων το 1993 στένεψαν τόσο πολύ τα περιθώρια κέρδους για τους Δ που αναγκάστηκαν να μείνουν αποκλειστικά στον τομέα που γνώριζαν, και ήταν κατ' ένα τρόπο της ειδικότητάς τους. Ο κύριος όγκος των Δ περιορίστηκε στην οδική μεταφορά με επέκταση από ανάγκη και στην αποθήκευση. Πέραν αυτών έκαναν και σημαντικές μειώσεις στο διοικητικό προσωπικό τους και όχι μόνο σε αυτό. Από τις εκατοντάδες ΔΕ μόνο ένα μικρό μέρος 3 - 4 εταιρειών διατήρησε ταυτόχρονα με την οδική και την σιδ/κή ή και την ΣΜ.

Τα έξοδα εκμεταλλεύσεως

Τα κοστολόγια εκμεταλλεύσεως για την ΔΕ είναι προβλέψιμα και εκ προοιμίου γνωστά. Από την μία πλευρά είναι τα κόμιστρα των ΦΔΧ που ναυλώνουν και από την άλλη τα σιδ/κά κόμιστρα, που χρεώνονται και καταβάλουν στα δίκτυα. Συγκρίνοντας τα δύο αυτά κόστη διαπιστώνουμε μία σημαντική διαφορά. Τα οδικά κόμιστρα του δρομολογίου είναι λίγο έως πολύ δεδομένα στην αγορά, και ανέρχονται χονδρικά σε 5.500 - έως 6.500 - ευρώ περίπου για ένα δρομολόγιο με επιστροφή στην Γερμανία. Στην εθνική μεταφορά υπάρχουν αντίστοιχες κλίμακες. Για τον λόγο αυτό αποτελούν κάθε φορά την βάση μίας διαφοράς προς διαπραγμάτευση μεταξύ Μ και Δ λίγο πάνω λίγο κάτω από 100 έως 200 περίπου ευρώ, στα παραπάνω ισχύοντα ναύλα στην αγορά. Αυτό συμβαίνει κυρίως όταν καθυστερεί το φορτηγό ή εκτελεί παραπάνω περισυλλογές, κλπ. Οι αυξήσεις του κόστους των δρομολογίων των φορτηγών δεν επιρρίπτονται εύκολα στην πελατεία γιατί η ζήτηση σήμερα είναι τελείως ανελαστική. Ο Δ επομένως λαμβάνει μόνος του την απόφαση, πότε και πόση αύξηση στα κόμιστρα του φορτηγού θα αναλάβει, για να την επιρρίψει στην συνέχεια στην αγορά.

Οι αυξήσεις στο κόστος δρομολογίων των φορτηγών προκύπτουν ως γνωστόν κυρίως από την αύξηση των τιμών των καυσίμων, των ναύλων των οχηματαγωγών πλοίων, των διοδίων και των δαπανών των οδηγών. Οι Δ όμως μένουν αδιάφοροι και αναλαμβάνουν με μεγάλη καθυστέρηση την αναπροσαρμογή των τιμών, που θα καταβάλλουν στο φορτηγό. Ο λόγος που ενεργούν με αυτόν τον τρόπο είναι υποχρεωτικός, λόγω του ότι θα πρέπει και αυτοί με την σειρά τους να βρουν τον κατάλληλο τρόπο και χρόνο, για να το περάσουν στην συνείδηση των πελατών, και να γίνει αποδεκτό από την

αγορά. Το περιβάλλον της αγοράς των οδικών μεταφορών είναι σχετικά κλειστό. Δεν υπάρχουν επομένως περιθώρια να γίνουν αποδεκτές νέες αυξήσεις, χωρίς ο πελάτης να κάνει έρευνα της αγοράς, για να διαπιστώσει μήπως άλλος Δ για δικούς του λόγους συνεχίζει με τις παλαιές τιμές.

Οι σιδ/μοι από την πλευρά τους προσφέρουν στους Δ και γενικότερα στην πελατεία σταθερές τιμές που ισχύουν κατά κανόνα σε ετήσια βάση. Αυτό είναι ευεργετικό για τον Δ, γιατί γνωρίζει την τιμή των κομίστρων και μπορεί να ασκήσει εύκολα την πιστωτική πολιτική του έναντι των δικών του πελατών. Οι σιδ/μοι στις μεταφορές εντός των δικτύων τους έχουν την ευχέρεια της επιλογής να κάνουν αυξήσεις κατά το δοκούν, ύστερα από τις εντολές της πολιτικής τους ηγεσίας. Στον τομέα όμως των διεθνών μεταφορών τα πράγματα είναι διαφορετικά. Οι διαδικασίες και οι αποφάσεις για αυξήσεις τιμών κομίστρων λαμβάνονται συλλογικά από όλα τα συμμετέχοντα δίκτυα. Το κάθε δίκτυο από την πλευρά του έχει το δικαίωμα να λαμβάνει τις αποφάσεις για τις τιμές των κομίστρων με βάση την πολιτική του. Υπάρχουν όμως ζυμώσεις και διεργασίες μεταξύ των δικτύων, για μια κατά το δυνατόν λήψη απόφασης, που να μην αποσταθεροποιεί λόγω κόστους τον μεταφορικό άξονα.

Λοιπά έξοδα εκμεταλλεύσεως των Δ

Στα έξοδα αυτά συγκαταλέγονται κυρίως οι βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς. Για αυτές έχουμε αναφερθεί σε άλλα μέρη του παρόντος. Ενδεικτικά αναφέρονται περιληπτικά: εργατικά, τελωνειακά, έξοδα κινήσεως για την επίβλεψη του έργου, έξοδα ανταποκριτών, έξοδα αποθηκών, κλπ. Εκτός από την ανάληψη του κόστους των κομίστρων στο ΦΔΧ ή το τραίνο, και των λοιπών εξόδων εκμεταλλεύσεως, ένα επιπλέον σημαντικό κόστος που αναλαμβάνει ο Δ είναι η **χρηματοδότηση του πελάτη**. Ο χρόνος που είναι δυνατόν να πιστωθεί σήμερα ο πελάτης μπορεί να φθάνει και τους 6 μήνες περίπου! Ο κίνδυνος επομένως που αναλαμβάνει είναι μεγάλος. Στο παρελθόν λάμβαναν οι Δ από τους πελάτες των μεταχρονολογημένες επιταγές. Είχαν με αυτόν τον τρόπο την διευκόλυνση να τις οπισθογραφούν στην διαταγή των μεταφορέων, οι οποίοι με την σειρά τους τις εκχωρούσαν στα οχηματαγωγά πλοία ή τα πρατήρια καυσίμων. Επειδή η αγορά πρόσφατα βρίσκεται σε ύφεση σφραγίζονται ως ακάλυπτες πολλές επιταγές, με συνέπεια να βρίσκονται η μία μετά την άλλη οι μικρές κυρίως ΔΕ και μαζί με αυτές και οι ΜΕ σε δυσχερή οικονομικά θέση.

Προσέγγιση στην λογιστική εκμεταλλεύσεως των Δ

Η ορθολογικά οργανωμένη ΔΕ οφείλει να τηρεί για την κάθε μεταφορά ενός πλήρους οχήματος μία κοστολογική μερίδα. **Μερίδα ονομάζουμε στην πράξη της ΔΕ το δρομολόγιο ενός μεταφορικού μέσου για το οποίο θα δεχθούμε από τον μεταφορέα μία και μόνη χρέωση κομίστρων και λοιπών εξόδων του.** Αν μέσα στο όχημα αυτό υπάρχουν πολλοί επί μέρους πελάτες πρέπει να ανοίξουμε μια υπομερίδα για τον κάθε ένα από αυτούς. **Υπομερίδα**

ονομάζουμε στην ΔΕ την παρτίδα του κάθε πελάτη που είναι φορτωμένη μαζί με άλλες μέσα σε ένα φορτηγό, και αποτελούν μαζί με τις υπόλοιπες ένα πλήρες φορτίο του φορτηγού αυτού. Πχ για ένα δρομολόγιο ενός ναυλωμένου φορτηγού ή ενός πλήρους βαγονιού, ο σιδ/μος ή η ΜΕ θα χρεώσει με ένα στοιχείο (Τ.Π.Υ.) την ΔΕ ανεξάρτητα με το περιεχόμενο του φορτηγού. Η μόνη περίπτωση να ζητηθούν από τον μεταφορέα επιπλέον έξοδα από τα αρχικώς συμφωνηθέντα, είναι ενδεχόμενα οι επιπλέον περισυλλογές ή καθυστερήσεις, πλην όμως η χρέωση προς τον Δ θα διενεργηθεί με ένα μόνο παραστατικό.

Αν υπάρχει αντίστοιχα προσφορά σε πελάτη για μεγαλύτερες παρτίδες, που ξεπερνούν το ένα πλήρες φορτίο, τότε η μερίδα πρέπει να ανοιχτεί για το σύνολο της παρτίδας των πλήρων φορτίων. Επιβάλλεται δηλαδή να ανοίξουμε μία μόνη μερίδα για όλο το έργο που θα μετακομίσουν τα φορτηγά και αντίστοιχες υπομερίδες για το κάθε ένα από αυτά. Με τον τρόπο αυτό, ανεξάρτητα αν τα φορτηγά φθάσουν όλα μαζί ή σταδιακά, θα είναι δυνατή η εκκαθάριση με τον μεταφορέα και η χρέωση προς τον πελάτη χωρίς να ελλοχεύει ο κίνδυνος της παράληψης να χρεωθούν όλες οι αποστολές. Πχ το σιδ/κο δίκτυο είναι ενδεχόμενο να χρεώνει τον πελάτη Δ για ολόκληρο τον συρμό των 20 βαγονιών. Ο Δ οφείλει να ανοίξει μια μερίδα για αυτό το δρομολόγιο. Επιπλέον όμως μία υπομερίδα για τον κάθε επί μέρους πελάτη, ανεξάρτητα αν έχει ένα ή περισσότερα βαγόνια στην συγκεκριμένη σύνθεση.

Ο λόγος που ανοίγονται οι μερίδες είναι λογιστικός και ταυτόχρονα οργανωτικός

Ανοίγοντας **οργανωτικά** τις μερίδες ταξινομούνται μέσα σε αυτές όλα τα έγγραφα μεταφοράς και έτσι δεν υπάρχει περίπτωση να παραπέσουν. Αποφεύγονται με τον τρόπο αυτό πιθανές καθυστερήσεις που θα οφείλονται σε σφάλμα του Δ. Ας μην ξεχνάμε ότι μεταφορά σημαίνει και την έκδοση μίας σειράς διαφόρων εγγράφων. Τα έγγραφα αυτά συνοδεύουν το φορτίο ή στέλνονται με επείγουσα αλληλογραφία. Αν δεν ταξινομηθούν άμεσα μετά την έκδοση ή την λήψη τους, στην μερίδα ή την υπομερίδα που ανήκουν, είναι βέβαιο ότι θα παραπέσουν λόγω του φόρτου εργασίας και θα ξεχαστούν ή θα απολεστούν. Μέσα στην μερίδα ανατρέχει ο ΔΜ ανά πάσα στιγμή για να έχει την εικόνα του έργου που είναι σε εξέλιξη. Αυτό επιτυγχάνεται στην μερίδα μέσω των ίδιων των παραστατικών εγγράφων, που είναι μέσα στον κάθε φάκελο. Επίσης μέσω των αντιγράφων τους εντός των φακέλων, στην περίπτωση που τα πρωτότυπα έχουν σταλεί για καταχώρηση στο λογιστήριο, ή στον πελάτη και έχει κλείσει ο φάκελος αυτός.

Ανοίγοντας **κοστολογικά** τις μερίδες δίνεις στην ουσία ένα αριθμό λογαριασμού κόστους στην κάθε μεταφορά. Με τον τρόπο αυτό έχεις την δυνατότητα να εξαγάεις με λογιστικό τρόπο το οικονομικό αποτέλεσμα ανά μερίδα, ανά κλάδο μεταφοράς ή και ανά χρονική περίοδο. Πέραν αυτών είναι χρήσιμη για το τέλος της χρήσης, στην σύνταξη του ισολογισμού και το κλείσιμο των βιβλίων. Στην κρίσιμη περίοδο του κλεισίματος των βιβλίων

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

τέλους χρήσης υπάρχουν πολλές μεταφορές που είναι σε εξέλιξη. Σε άλλες από αυτές δεν έχουν ληφθεί τα παραστατικά χρεώσεως από τους μεταφορείς, σε άλλες πάλι δεν έχει χρεωθεί ο πελάτης του Δ. Οι μερίδες βοηθούν σε αυτήν την περίπτωση να εξαχθεί το πραγματικό αποτέλεσμα ανοίγοντας και κινώντας εντός της χρήσης που κλείνει **μεταβατικούς λογαριασμούς εσόδων ή εξόδων**. Αυτοί οι λογαριασμοί θα κλείσουν εντός της επόμενης χρήσης, μετά την καταχώρηση των παραστατικών, εσόδων και δαπανών, που θα φέρουν ημερομηνία της νέας χρήσης, πλην όμως θα αφορούν στις μεταφορές της χρήσης που έκλεισε.

Παράδειγμα 1 για μεταφορά που δεν έχουμε λάβει το Τ.Π.Υ. του Μ ύψους 1000 ΕΥΡΩ.

----- 31.12.2012 -----		
Δαπάνες κομίστρων ...	1000	
Μεταβατικοί λογαριασμοί δαπανών κομίστρων		1000
-----	-----	

Στην αρχή της επόμενης χρήσης μετά την λήψη της χρέωσης από τον Μ

----- 25.01.2013 -----		
Μεταβατικοί λογαριασμοί κομίστρων	1000	
Πιστωτής ΦΔΧ		1000
-----	-----	

Παράδειγμα 2 για μεταφορά που δεν έχουμε χρεώσει τον πελάτη ύψους 1200 ΕΥΡΩ.

----- 31.12.2012 -----		
Μεταβατικοί λογαριασμοί εσόδων κομίστρων	1200	
"Εσοδα κομίστρων		ΦΔΧ
-----	-----	

Στην αρχή της επόμενης χρήσης μετά την έκδοση του Τ.Π.Υ. στην χρέωση του πελάτη

----- 28.01.2013 -----		
Πελάτης Νικολάου για την μεταφορά ...	1200	
Μεταβατικοί λογαριασμοί εσόδων κομίστρων		1200
-----	-----	

Τα οικονομικά στοιχεία για την εργασία αυτή λαμβάνονται από τα παραστατικά των μερίδων, η τις συμβάσεις που έχουν συναφθεί, τα σώματα των οποίων βρίσκονται εντός του φακέλου των μερίδων. Οι λογαριασμοί που ανοίγονται για να βοηθήσουν στην έκδοση του αυτοτελούς αποτελέσματος

της χρήσης, καλούνται στην λογιστική της μεταφοράς **«λογαριασμοί προβλέψεων»** και ανοίγονται πάντα με ημερομηνία 31.12. της κάθε χρήσης. Οι λογαριασμοί αυτοί κλείνουν στις αρχές της επόμενης χρήσης, με χρέωση ή πίστωση τους, ανάλογα αν πρόκειται για κόστος ή για έσοδο. Ο αντίστοιχα χρεωμένος ή πιστωμένος λογαριασμός κατά την διενέργεια των εγγραφών είναι από την κατηγορία πρωτοβαθμίων λογαριασμών του ΕΓΛΣ **«πελάτες»** ή **«προμηθευτές – Μεταφορείς»**.

Στην πράξη για την αποφυγή καταχωρήσεων των εγγραφών προβλέψεων τηρούν οι ΜΕ ή οι ΔΕ τα βιβλία της κλινόμενης χρήσης όσο είναι δυνατόν και σύννομο ανοικτά. Με τον τρόπο αυτό περιορίζουν αισθητά τον αριθμό των εγγραφών προβλέψεων. Τα πάντα στον τομέα αυτόν είναι θέμα οργανωτικό της κάθε επιχείρησης. Θα πρέπει να υπάρχει στενή επικοινωνία μεταξύ των παραγωγικών τμημάτων και του λογιστηρίου. Από την πλευρά του ο επιχειρηματίας, ανάλογα με το μέγεθος της εταιρείας του, οφείλει να θέτει την ημερομηνία που θα σταματήσει η παράλληλη τήρηση της κλινόμενης και της νέας χρήσης.

Τα κέντρα κόστους των Δ

Επειδή όλες οι δραστηριότητες των Δ δεν είναι του ιδίου αντικειμένου, στις χερσαίες μεταφορές που εξετάζουμε, θα πρέπει ο Δ να ταξινομή τις μερίδες του με τρόπο ομοιόμορφο κατά αντικείμενο μεταφοράς. Τα διάφορα αντικείμενα της κάθε επιχείρησης εξαρτώνται από τον βαθμό οργάνωσης και μεγέθους της επιχείρησης. Εν πάση περιπτώσει τα σπουδαιότερα αντικείμενα μεταφοράς είναι:

- 1) Πλήρων βαγονιών, ε/κ, ή φορτηγών αυτοκινήτων (ένας αποστολέας και παραλήπτης).
- 2) Αντίστοιχων ομαδικών φορτίων των παραπάνω μέσων (περισσότεροι δηλαδή αποστολεις και παραλήπτες στο ίδιο φορτηγό, ή ε/κ).
- 3) Μαζικών ή μεγάλων μεταφορών ενός πελάτη. Πρόκειται για μεταφορές πλήρων φορτίων που μεταφέρονται μαζικά καθ' όλη την διάρκεια του έτους.

4) Ένα ακόμα κέντρο κόστους είναι δυνατόν να λογιστεί στις ΔΕ που διενεργούν και αποθηκεύσεις και διανομές.

Η παραπάνω διάκριση για μεγάλου μεγέθους επιχειρήσεις είναι δυνατόν να χωριστεί ακόμα περισσότερο στα αντίστοιχα κέντρα κόστους που προκύπτουν λαμβάνοντας υπόψη και την γεωγραφική κατεύθυνση των φορτίων. Με τον τρόπο αυτόν είναι δυνατόν να έχουμε επιπλέον αναλυτικότερα οργανωτικά οργανογράμματα στις Δ επιχειρήσεις όπως πχ εισαγωγής ή εξαγωγής, κλπ. Όλα αυτά τα κέντρα κόστους καλούνται στην πράξη **παραγωγικά τμήματα** της ΔΕ.

Παράδειγμα οργανωτικής απεικόνισης των μερίδων.

Το οργανωτικό άνοιγμα της μερίδας πρέπει να βοηθά στην εξατομίκευση της κάθε επί μέρους μεταφοράς. Προς τον σκοπό αυτό θα μπορούσε ενδεικτικά να υπάρχει ο κωδικός 1, 2, 3 κλπ για κάθε επί μέρους τμήμα ή κέντρο κόστους.

πχ

1001 η πρώτη μερίδα σιδ/κών εισαγωγών

2001 η πρώτη μερίδα σιδ/κών εξαγωγών

3001 η πρώτη μερίδα συνδυασμένων μεταφορών

...

7001 η πρώτη μερίδα μεγάλου πελάτη Νικολάου

8001 η πρώτη μερίδα του μεγάλου πελάτη Γεωργίου.

Η ανάπτυξη αυτή σημαίνει ένα πολύ μεγάλο έργο για μια ΔΕ. Αν ένα από τα τμήματα έχει ετήσια μεγαλύτερο αριθμό μερίδων από χίλιες, τότε μπορεί το τμήμα αυτό να το αριθμήσει θέτοντας μία ακόμα φορά το ψηφίο μηδέν (αντί 1001 γίνεται 10001). Αν η μερίδα αναφέρεται σε ομαδικό φορτίο με πολλούς πελάτες μέσα στην ίδια μεταφορά, τότε ακολουθείται ένας υποφάκελος της κάθε μερίδας για τον επί μέρους πελάτη.

πχ 3124/1, 2 ... κοκ σημαίνει μία μεταφορά που αναφέρεται στην 124 συνδυασμένη μεταφορά στην οποία Νο 1 υπομερίδα είχε αποστολή ο πελάτης Στυλιανού ή στην Νο 2 υπομερίδα είχε αποστολή ο πελάτης Χαριλάου.

Η αρίθμηση της μερίδας όμως πρέπει να έχει και λειτουργικότητα μεταξύ των υπαλλήλων, της πελατείας και του ελέγχου της ΔΕ από τον επιχειρηματία. Για τον λόγο αυτό η μερίδα πρέπει να έχει στο πρώτο σκέλος της 4 το πολύ αριθμούς που να δείχνουν την τιμολογιακή περίοδο. πχ 0112 σημαίνει τον πρώτο μήνα του έτους 2012. Ο αριθμός 1011 σημαίνει τον δέκατο μήνα του 2011. Με βάση τα προηγούμενα η μερίδα 0610/2434 σημαίνει την 434 μεταφορά εντός του Ιουνίου του έτους 2010 που αφορούσε εξαγωγή με το σιδ/μο. Ο επιμερισμός του μεταφορικού έργου σε μηνιαία βάση παίζει σημαντικό ρόλο στην κοστολόγηση, γιατί μπορούμε να επιβλέψουμε την εξέλιξη των εργασιών ανά μήνα, καθώς και το οικονομικό τους αποτέλεσμα. Θα μας είναι εύκολο να αναζητήσουμε υπό μορφή ισοζυγίου, μέσω των υπολογιστών μας, την οικονομική κίνηση των λογαριασμών εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου μήνα. Εξωλογιστικά στην περίπτωση αυτή δέον όπως υπολογίζονται και οι προβλέψεις του εξεταζόμενου μήνα. Δηλαδή τα έσοδα και τα έξοδα του μήνα, που δεν έχουν εισέτι καταχωρηθεί στα βιβλία της εταιρείας. Επειδή είναι όλα νωπά στην γνώση των στελεχών είναι εύκολη και η συγκέντρωση των στοιχείων.

Η εργασία αυτή είναι σοβαρότατη, γιατί η μεταφορά είναι σε εξέλιξη ή περατώθηκε πρόσφατα και κάθε λάθος ή παράληψη είναι σχετικά εύκολο να διορθωθεί. Αν θελήσει η ΜΕ ή η ΔΕ να χρεώσει τον πελάτη μετά την παρέλευση πολλών μηνών θα αντιμετωπίσει προβλήματα,

πρώτον γιατί ουδείς δέχεται με ευχαρίστηση εκ των υστέρων χρεώσεις και

δεύτερον γιατί θα γίνει από τον πελάτη η επίκληση της κλασσικής δικαιολογίας για την αποφυγή της αποδοχής της καθυστερημένης χρέωσης: «τώωρα μου το λες που κοστολόγησα και πούλησα;»

Με την οργάνωση όμως των μηνιαίων καταστάσεων αποτελεσμάτων, πέραν των ευνοϊκών επιπτώσεων σε σχέση με τους πελάτες, θα έχει η εταιρεία μια σαφή εικόνα της οικονομικής κατάστασης, που θα εμφανίζεται:

- 1) Συνολικά το οικονομικό αποτέλεσμα σε ότι αφορά στο σύνολο των τμημάτων
- 2) θα έχουμε αντίστοιχα και την εικόνα των επί μέρους τμημάτων
- 3) Θα εξάγεται εύκολα και το αποτέλεσμα της κάθε μερίδας
- 4) Θα διαπιστώνεται ποιές μερίδες είναι ανοικτές, δηλαδή δεν έχει χρεωθεί ο πελάτης
- 5) Θα διαπιστώνεται αν τυχόν εμφανίστηκε νέος πελάτης ή διέκοψε κάποιος παλιός
- 6) Θα ελέγχονται οι υπεύθυνοι των τμημάτων για τις επιδόσεις τους.

Παράδειγμα κοστολογικού ανοίγματος των μερίδων

Οι λογαριασμοί εξόδων, που θα βαρύνουν την κάθε μερίδα, είναι κυρίως τα κόμιστρα που καταβάλλονται και οι βοηθητικές υπηρεσίες μεταφοράς. Σαν κατηγορίες λογαριασμών τα παραπάνω κόμιστρα και λοιπά έξοδα μεταφορών ανήκουν στην κατηγορία του ΕΓΛΣ 62 όπου καταχωρούνται ως γνωστόν οι παροχές τρίτων. Οι λογαριασμοί των εσόδων θα είναι αντίστοιχα τα κόμιστρα και τα λοιπά παρεπόμενα έσοδα που εισπράττουν με βάση τα εκδιδόμενα από αυτούς στοιχεία και ανήκουν στην κατηγορία 73 του ΕΓΛΣ.

Αν ο Δ τηρεί όλα τα ποσά σε ένα πρωτοβάθμιο λογαριασμό δεν θα συνάγεται το ποσόν που κερδίζει ή τέλος πάντων δεν θα έχει εικόνα τι μικτό κέρδος δείχνει το υπόλοιπο λογαριασμού στην κάθε μεταφορά ή μερίδα. Αυτό θα βοηθούσε πολύ τους τυχόν αδιάφορους υπαλλήλους να επιβαρύνουν την μεταφορά με επιπλέον ηθελημένη χρέωση κομίστρων ή λοιπών εξόδων και σε συνεργασία με τον μεταφορέα ή τους τρίτους εμπλεκόμενους να μοιράζονται την διαφορά. Μικρές ΔΕ των οποίων τις ναυλώσεις ή τις λοιπές υπηρεσίες τις συμφωνεί, τις επιβλέπει και τις εξοφλεί ο ίδιος ο επιχειρηματίας, δεν έχουν κίνδυνο προς αυτήν την κατεύθυνση. Όσο όμως μεγαλώνει η ΔΕ ή η ΜΕ ο επιχειρηματίας δεν ασχολείται με όλα τα αντικείμενα ή είναι απών σε επίσκεψη πελατών ή τυχόν άλλο λόγο, τότε είναι φρόνιμο να οργανωθεί η ΔΕ και η ΜΕ όπως έχει υποδειχθεί στα προηγούμενα.

Δεδομένου ότι υπάρχουν σήμερα οι ΗΥ τα διάφορα προγράμματα επιτρέπουν να τηρούνται και να αναπτύσσονται αναλυτικότεροι λογαριασμοί. Κύρια χρησιμότητα αυτών των λογ/μών είναι οι παροχή αναλυτικών πληροφοριών για την κάθε μεταφορά που εκτελεί η ΔΕ. Ενδεικτικά είναι δυνατόν να υπάρξει ανάλυση λογαριασμών της μορφής:

- A) Για τα έσοδα από κόμιστρα, δηλαδή την παροχή υπηρεσιών
73.11 έσοδα κομίστρων σιδ/κών μεταφορών εισαγωγής
73.12 έσοδα κομίστρων σιδ/κών μεταφορών εξαγωγής
73.13 έσοδα κομίστρων συνδυασμένων μεταφορών εισαγωγής
73.14 έσοδα κομίστρων συνδυασμένων μεταφορών εξαγωγής
73.15 έσοδα κομίστρων οδικών μεταφορών εισαγωγής
73.16 έσοδα κομίστρων οδικών μεταφορών εξαγωγής κοκ

- B) Για τα έξοδα από κόμιστρα αντίστοιχοι κωδικοί
62.11 έξοδα κομίστρων σιδ/κών μεταφορών εισαγωγής
62.12 έξοδα κομίστρων σιδ/κών μεταφορών εξαγωγής
62.13 έξοδα κομίστρων συνδυασμένων μεταφορών εισαγωγής
62.14 έξοδα κομίστρων συνδυασμένων μεταφορών εξαγωγής
62.15 έξοδα κομίστρων οδικών μεταφορών εισαγωγής
62.16 έξοδα κομίστρων οδικών μεταφορών εξαγωγής κοκ

Για να αποφευχθούν τυχόν παρανοήσεις για την παραπάνω διάκριση που έγινε διευκρινίζεται ότι τα κόμιστρα που καταβάλει η ΔΕ στα μεταφορικά μέσα που ναυλώνει δεν είναι «έξοδα μεταφορών» της κατηγορίας δηλαδή ΕΓΛΣ 64 διάφορα έξοδα, και 64.00 έξοδα μεταφορών. Η ΔΕ δεν διαθέτει δικά της μεταφορικά μέσα για να μεταφέρει τα εμπορεύματα τρίτων. Δεν έχει επίσης δικά της εμπορεύματα για να τα μεταφέρει με μέσα τρίτων για να έχει έξοδα μεταφορών. Τα κόμιστρα που καταβάλει επομένως ο Δ δεν είναι τίποτα άλλο από μία παροχή τρίτου της κατηγορίας 62. Για τον λόγο ότι δεν έχουν προβλεφθεί στο ΕΓΛΣ, κατατάσσονται με δική μας πρωτοβουλία στις παραπάνω αυτές κατηγορίες.

Παράδειγμα ανοίγματος των λογ/σμών εσόδων με βάση τον ΦΠΑ

Στην συνέχεια είναι αναγκαία μία ακόμα ανάλυση των λογαριασμών για να διαχωρίσουμε τα διάφορα κόμιστρα τα οποία εισπράττει ή καταβάλει η ΔΕ με βάση πλέον την φορολογική τους κατάταξη που επιβάλλει ο Νόμος του ΦΠΑ. Τα έσοδα ως γνωστόν υπόκεινται σε τρεις βασικές κατηγορίες ως προς τον ΦΠΑ και πρέπει εκτός από τον λογαριασμό που θα αναπτύξουμε να φροντίσουμε να θέσουμε και τον κατάλληλο κωδικό του προγράμματός μας έτσι που η εκτύπωση της περιοδικής δήλωσης ΦΠΑ να στέλνει τα ποσά στο αντίστοιχο πεδίο του εντύπου της περιοδικής δήλωσης. Υπάρχουν 3 κύρια πεδία στην Περιοδική Δήλωση ΦΠΑ (όπως ισχύει):

- το πεδίο 303 για τις εκροές υποκείμενες ΦΠΑ 23% (δηλαδή τα υποκείμενα σε ΦΠΑ έσοδα κομίστρων),
- το πεδίο 308 για τις απαλλασσόμενες εκροές με λήπτη κάτοικο εκτός Ελλάδος και ΑΦΜ τρίτης χώρας (δηλαδή τα έσοδα κομίστρων που χρεώνουμε τους ανταποκριτές ή τους πελάτες εξωτερικού),
- τέλος, το πεδίο 309 για εκροές, μεταφορές δηλαδή με λήπτη έλληνα που μας καταθέτει απαλλακτικό, ή που τις παραδίδουμε στο τελωνείο γιατί πρόκειται για εισαγωγή από τρίτη χώρα. Εδώ θέλει μεγάλη επιμέλεια γιατί αν δεν τηρούμε στο αρχείο μας το απαλλακτικό ή τα δηλωτικά του τελωνείου

είναι βέβαιο ότι ο φορολογικός έλεγχος θα καταλογίσει στον Δ τον ΦΠΑ στα κόμιστρα. Στο παρελθόν αντίστοιχα το χαρτόσημο επί των κομίστρων στα τιμολόγια του Δ.

Προσοχή στο σημείο αυτό:

Τα εισαγόμενα προϊόντα από τρίτες χώρες υπόκεινται σήμερα σε ΦΠΑ και στο παρελθόν σε χαρτόσημο. Ο φόρος αυτός καταβάλλεται, ή καταβαλλόταν στο παρελθόν στο τελωνείο κατά τον τελωνισμό. Επειδή η αξία που υπολογίζονται οι δασμοί και φόροι υπολογίζονται στην αξία CIF, το τελωνείο εισπράττει σήμερα τον ΦΠΑ και στο παρελθόν το χαρτόσημο και επί της αξίας των κομίστρων. Προς τον σκοπό αυτό ο Δ εξέδιδε και κατέθετε την «βεβαίωση ναύλου» δηλαδή μία δήλωση του για να υπολογιστεί στην δασμολογητέα αξία και το κόμιστρο. Αυτό σημαίνει ότι και σήμερα ο Δ οφείλει να τηρεί στην μερίδα ένα αποδεικτικό στοιχείο που να τον κατοχυρώνει στον φορολογικό έλεγχο, ότι νομίμως απάλλαξε τον πελάτη του από τον ΦΠΑ των κομίστρων. Σε διαφορετική περίπτωση θα του καταλογιστεί ο ΦΠΑ από τον έλεγχο και ο έφορος θα έχει δίκαιο.

Άρα λοιπόν τα έσοδα του Δ καταχωρούνται στους λογαριασμούς:

73.01.00 έσοδα κομίστρων σιδ/κών μεταφορών εισαγωγής απαλ/να πεδίου 309 (τελωνείου)

73.02.00 έσοδα κομίστρων σιδ/κών μεταφορών εξαγωγής απαλ/να πεδίου 309 (απαλλακτικό)

73.03.23 έσοδα κομίστρων συνδυασμένων μεταφορών υποκείμενα ΦΠΑ 23%, κοκ...

Θέτοντας 00 ή 19 στον τριτοβάθμιο έχουμε αυτόματα την εικόνα ΦΠΑ του λογαριασμού.

Τέλος μια ακόμα ανάλυση κινούμενων λογαριασμών εσόδων στον 4ο βαθμό για την κάθε επί μέρους μεταφορά που διενεργούμε στην κάθε κατηγορία ή τμήμα...

73.01.00.001, 002, 003, κοκ ...χρέωση πελάτη Γεωργίου

73.02.23.001, 002, 003, κοκ ... χρέωση πελάτη Νικολάου

Λοιπά έσοδα των Δ

Στην ΔΕ ενδεχόμενα να υπάρχουν και έσοδα από πρακτορειακά δικαιώματα, ή λοιπές παρεπόμενες υπηρεσίες. Υπάρχουν όμως και αντίστοιχα παρόμοια έξοδα που επιβαρύνεται ο Δ από τις λοιπές επιχειρήσεις της αγοράς της μεταφοράς που του τα χρεώνουν. Τα ποσά αυτά λογίζονται στην ΔΕ αφού λάβουν ένα αριθμό πρωτοβαθμίου λογαριασμού 51, 52, 53 κοκ. Στην περίπτωση που έχουμε πολύ μεγάλη επιχείρηση και δεν επαρκούν στο λογιστικό σχέδιο οι 99 λογαριασμοί, τότε αλλάζουμε το πρόγραμμα και τους μετατρέπουμε σε τριψήφιους... πχ ...

62.51.23.001,002 κοκ έξοδα εργατικών φορτώσεων και εκφορτώσεων ή

73.51.23.001, 002, 003 κοκ έσοδα εργατικών φορτώσεων και εκφορτώσεων.

Ορθό είναι πάντως να μην επιδιώκεται η διάσπαση των εσόδων και των εξόδων σε πολλούς λογαριασμούς, γιατί δεν βοηθούν το κύρος του Δ. Οι εποχές που το «**εξοδολόγιο**» του Δ έβριθε από κάθε λογής και έμπνευσης κονδύλια που χρέωνε τους πελάτες του έχουν πλέον παρέλθει και μάλιστα ανεπιστρεπτί. Η αγορά απαιτεί σήμερα μία χρέωση συνολική για την μεταφορά, χωρίς επιπλέον χρεώσεις για παρεπόμενες υπηρεσίες και μάλιστα εικονικές.

Στο παρελθόν και συγκεκριμένα προ της καταργήσεως των εσωτερικών συνόρων της

ΕΕ χρέωνε ο Δ πλέον των **πρακτορειακών δικαιωμάτων** του και άλλα έξοδα όπως χαρτόσημο δηλωτικού, εργατικά εκφορτώσεως, τηλεφωνικά, ταχυδρομικά, φωτοτυπίες, τέλη εμβασμάτων κλπ. Σύνηθες είναι στην σύγχρονη αγορά να συμπεριλαμβάνει ο Δ αθροιστικά στο τελικό ποσόν της προσφοράς σε ένα αριθμό όλων των ειδών τα ποσά κόστους και επιπλέον αυτών το επιθυμητό κέρδος του:

- το κέρδος του, που λόγω του σκληρού ανταγωνισμού κατά κανόνα το επιβάλλει η αγορά.

- και ότι κόμιστρα και τυχόν λοιπές δαπάνες μεταφορών προβλέπει η προσφορά που έχει υποβληθεί.

Κάθε προσπάθεια να επιβαρύνει τον πελάτη του με πρόσθετα έξοδα θα αποτύχει και κατά πάσα βεβαιότητα θα γίνει αφορμή να διακοπή η συνεργασία με τον συγκεκριμένο πελάτη.

Τα έξοδα λοιπόν από τις παρεπόμενες υπηρεσίες μεταφοράς που επιβαρύνεται ο Δ επιβάλλεται να καταχωρηθούν κατά τα προηγούμενα στους ίδιους πρωτοβάθμιους λογαριασμούς που έχουν προαναφερθεί ανά κλάδο μεταφοράς. Σημασία δεν έχει για την ΔΕ να γνωρίζει πόσα εργατικά ή κινήσεις γερανών πλήρωσε αθροιστικά κατά την διάρκεια της χρήσεως. Σημαντικό είναι να τα μετακυλύει στην πελατεία. Εάν λοιπόν λαμβάνει ένα παραστατικό ανά μεταφορά αυτό πρέπει να το καταχωρεί άμεσα κατά τα προηγούμενα στον μη κινούμενο γενικό λογαριασμό κόστους του κάθε κλάδου μεταφοράς, και βέβαια στον κινούμενο αναλυτικό της συγκεκριμένης μεταφοράς. Εάν όμως λαμβάνει ανά μήνα ή τέλος πάντων ένα ομαδικό παραστατικό που αναφέρεται σε βοηθητικές υπηρεσίες πολλών εντολών μεταφοράς, τότε πρέπει να συντάσσει ένα φύλλο μερισμού και να κατανέμει το κόστος που αναλογεί στην κάθε μερίδα / μεταφορά.

Ο έλεγχος όμως αυτού του παραστατικού ομαδικής χρέωσης των βοηθητικών υπηρεσιών πρέπει να ελέγχεται σχολαστικά. Ο λόγος είναι ότι μπορεί να παρεισφρήσουν επιπλέον χρεώσεις των πραγματικών και λόγω του μεγάλου αριθμού των εντολών να μην εντοπιστούν αμέσως. Αν η επιχείρηση δεν είναι άριστα οργανωμένη, ίσως τότε ουδόλως να εντοπιστούν με συνέπεια να αιμορραγεί οικονομικά η εταιρεία, μέχρις ότου οδηγηθεί υπό το βάρος των χρεών στην λύση της.

Παράδειγμα ανοίγματος λογαριασμών εξόδων με βάση τον ΦΠΑ

Για τις εισροές, δηλαδή τα έξοδα κομίστρων η περιοδική δήλωση ΦΠΑ είναι πιο απλή γιατί μας χρειάζεται το πεδίο 353 που συγκεντρώνει τα έξοδα κομίστρων, για τα οποία κατεβάλαμε ΦΠΑ 23%. Για τα απαλλασσόμενα ΦΠΑ έξοδα κομίστρων πρέπει βέβαια να επιλέξουμε τον κωδικό της καρτέλας του προγράμματος που τα ξεχωρίζει από τα υποκείμενα. Στην Περιοδική δήλωση ΦΠΑ δεν υπάρχει εδάφιο για να καταχωρηθούν. Το Υπ. Οικ. δεν ενδιαφέρεται για αυτά τα ποσά εξόδων που απαλλάσσονται του ΦΠΑ.

Έχουμε λοιπόν:

62.01.23. έξοδα σιδ/κών κομίστρων εισαγωγής υποκείμενα ΦΠΑ

62.05.23. έξοδα κομίστρων οδικών μεταφορών εισαγωγής υποκείμενα ΦΠΑ

62.05.00 έξοδα κομίστρων οδικών μεταφορών εισαγωγής απαλλασσόμενα του ΦΠΑ κοκ...

Τέλος και στα έξοδα κομίστρων θα αναπτύξουμε τους αντίστοιχους λογαριασμούς 4ου βαθμού για να μπορούν να ταυτιστούν με τους αντίστοιχους των εσόδων, δηλαδή:

62.01.23.001, 002, 003 κοκ...

62.05.00.001, 002, 003 κοκ...

Με την παραπάνω ανάλυση έχουμε τον πρωτοβάθμιο (01 ή 05 κλπ) να μας δίνει το τμήμα ή την κατηγορία των μεταφορών τόσο στα έσοδα (73.01, 73.05 κλπ) όσο και στα έξοδα

(62.01., 62.05. κλπ.) Αντίστοιχα στους ίδιους λογαριασμούς έχουμε αναπτύξει τους τέταρτους βαθμούς (73.01.00.001..., 2 κοκ ή 62.01.19.001...2 κοκ...) με αύξοντα αριθμό της κάθε διενεργηθείσης μεταφοράς. Με τον τρόπο αυτό μπορούμε να αναζητάμε εκτυπώσεις από το πρόγραμμα που θα καλούμε τον κωδικό του πρωτοβαθμίου πχ 05 που είναι ο ίδιος στην κατηγορία 73 και την 62. και αντίστοιχα τον κωδικό του αύξοντα αριθμού της μεταφοράς πχ 05.017 Δηλαδή με βάση την ανάπτυξη που κάναμε θα έχουμε μια καρτέλα για την Νο 17 μεταφορά του τμήματος οδικών μεταφορών εισαγωγής! Στην χρέωσή της θα βρίσκονται όλα τα ποσά της κατηγορίας 62 – έξοδα μεταφορών – και στην πίστωσή της όλα τα αντίστοιχα έσοδα μεταφορών της κατηγορίας 73. Είναι αυτονόητο ότι θα αναζητάμε τα ποσά της κατηγορίας 62 στην χρέωση και τα ποσά της κατηγορίας 73 στην πίστωση.

Για πολύ μεγάλους πελάτες είναι δυνατόν να τηρεί το κοστολόγιο της με βάση την χρονική περίοδο που εκδίδει το παραστατικό που χρεώνει τον πελάτη της. Είναι γνωστό ότι υπάρχουν μεγάλοι πελάτες των Δ που διακινούν με τον ίδιο πάντα ομοιόμορφο τρόπο πολύ μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων κατά πλήρη φορτία. Οι πελάτες αυτοί μπορούν να λάβουν ένα κωδικό για πρωτοβάθμιο πχ

62.15.00.001, 002, 003 κοκ

62.15.23.001,002,003 κοκ ή αντίστοιχα στα έσοδα

73.15.23.001,002,003 κοκ

73.15.00.001,002,003, κοκ (όπου 15 ο κωδικός του μεγάλου πελάτη...)

Λειτουργικές δαπάνες των Δ

Οι ΔΕ πέραν των δαπανών της εκμεταλλεύσεως που αναλαμβάνουν για τις ανάγκες των πελατών, επιβαρύνονται και με λειτουργικά έξοδα, όπως συμβαίνει και με όλες τις επιχειρήσεις. Οι δαπάνες αυτές για τις ΔΕ διακρίνονται από κοστολογικής πλευράς σε δύο είδη.

A) Αυτές που μπορούν να καταλογιστούν άμεσα στο κόστος του τμήματος όπως είναι οι δαπάνες προσωπικού, οι δαπάνες χώρου, ή τα έξοδα τηλεπικοινωνιών.

B) Αντίστοιχα αυτές που θα πρέπει να συνταχθεί ένα φύλο μερισμού για να καταλογιστούν τα ποσά τους στο κόστος των παραγωγικών τμημάτων. Τα διάφορα αυτά ΓΕΔ, στα οποία συγκαταλέγονται οι λοιπές δαπάνες κοινόχρηστου χώρου ως κυλικεία, σκάλες αποχωρητήρια, περιβάλλον χώρος, γραφείων διοικήσεως ή λογιστηρίου, δαπάνες διοικητικού προσωπικού, συμβούλων διοικήσεως κλπ. Η επιβάρυνση γίνεται αναλογικά με βάση διάφορα κριτήρια που κατά την κρίση του επιχειρηματία είναι αντιπροσωπευτικά για τον τρόπο εργασίας και οργανώσεως της επιχείρησης του. Ενδεικτικά δύνανται να δοθεί μια ιδέα για τα κριτήρια αυτά διευκρινίζοντας ότι το κάθε ένα είναι ενδεχόμενο να μην είναι ενδεδειγμένο για όλες τις δαπάνες ή τον τρόπο λειτουργίας της επιχείρησης:

Ένα κριτήριο μπορεί να είναι ο αριθμός μερίδων που ανοίχτηκαν,

Ένα άλλο που θα μπορούσε να επιλεγεί, είναι οι μεταφερθέντες τόνοι εμπορευμάτων,

Δυνατόν επίσης η επιφάνεια των χώρων των διοικητικών τμημάτων,

Ενδεχόμενα ο αριθμός των υπαλλήλων που απασχολούν, κλπ.

Ανακεφαλαιώνοντας τα παραπάνω διευκρινίζουμε ότι στα σύγχρονα λογιστικά προγράμματα Η/Υ υπάρχει μεταξύ άλλων και η βάση της οργάνωσης ΔΕΠ της ΔΕ. Αυτό σημαίνει ότι ο ΔΜ της κάθε είδους ΔΕ θα πρέπει να τα προσαρμόσει στις ειδικές ανάγκες της εταιρείας του.

Το βέβαιο είναι ότι σαν βάση των κάθε είδους προσαρμογών θα πρέπει να ληφθούν οι παραπάνω αναλύσεις. Κυρίως όμως πάνω από όλα θα πρέπει να είναι η λειτουργία αυτή συμβατή με την πρόσβαση στο ΔΕΠ.

Περί των μικτών επιχειρήσεων Μεταφοράς, **αποθήκης**, Διαμεταφοράς, κλπ

Στην περίπτωση μίας Διαμεταφορικής επιχείρησης που διαθέτει επιπλέον και ίδια μεταφορικά μέσα, ή αντίστροφα, θα πρέπει να προσαρμοστεί και να οργανωθεί ανάλογα με το μέγεθος της για να λειτουργήσει οικονομικά και ορθολογικά. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει:

A) να διακρίνουμε **οργανωτικά** τα διάφορα τμήματα της επιχείρησης,

B) **λειτουργικά** τον τρόπο με τον οποίο συνεργάζονται μεταξύ τους,

Γ) ως και τον **τρόπο** που απευθύνονται στην αγορά της μεταφοράς, πχ:

Γ1) Τμήμα ή τμήματα μεταφορικών μέσων,

Γ2) Τμήμα θέσεων στάθμευσης,

Γ3) Τμήμα πρατηρίου καυσίμων,

Γ4) Τμήμα διαθέσεως των μεταφορικών μέσων σε τρίτους,

Γ5) Τμήμα εκμεταλλεύσεως των μεταφορικών μέσων άμεσα από την εταιρεία,

Γ6) Τμήμα διελύσεως ή παροχής υπηρεσιών από ίδιες αποθήκες,

Γ7) Τμήμα κυλικείου και υπηρεσιών φιλοξενίας οδηγών,

Γ8) Τμήμα συνεργείου επισκευών, κλπ.

Για να καταστεί οργανωτικά άρτια η παρεχόμενη υπηρεσία προς την αγορά και να υπάρχει εσωτερικός έλεγχος στην εξαγωγή αποτελεσμάτων, θα πρέπει να ισχύσει η στοιχειώδης οργανωτική αρχή δηλαδή **Η εξαγωγή αποτελέσματος χωριστά ανά τμήμα.**

Στην περίπτωση αυτή το κάθε τμήμα της μεγάλου μεγέθους μικτής επιχείρησης χερσαίων μεταφορών λειτουργεί σαν να πρόκειται για μία ανεξάρτητη επιχείρηση.

A) Σε ότι αφορά στις υπηρεσίες που παρέχει σε τρίτους χρεώνει για τις υπηρεσίες της τους πελάτες με χωριστή σειρά τιμολογίων.

A1) Σε ότι αφορά στο κόστος παραγωγής της υπηρεσίας χρεώνεται από τρίτους, η

A2) Χρεώνεται από το αντίστοιχο τμήμα της επιχείρησης που πρόσφερε την κάθε υπηρεσία.

Με τον τρόπο αυτό εξαγει το οικονομικό αποτέλεσμα εκμεταλλεύσεως εκάστου τμήματος.

B) Σε ότι αφορά τις υπηρεσίες που παρέχει εντός της επιχείρησης οφείλει το τμήμα να συντάσσει και να καταχωρεί ένα αριθμημένο έγγραφο εσωτερικού ελέγχου με βάση το οποίο να χρεώνεται η μερίδα του τμήματος, Πχ:

B1) Το τμήμα αυτοκινήτων θα χρεώνει το τμήμα διαμεταφοράς με τα κόμιστρα που ισχύουν στη αγορά, σαν να πρόκειται για πελάτη. Το τμήμα αυτό θα επιβαρύνεται κατά τα γνωστό με την εκκαθάριση δρομολογίου. Το τμήμα διαμεταφοράς θα χρεώνει τα κόμιστρα που αναλογούν στον κάθε τρίτο –πελάτη, που μετέφερε τα φορτία του με αυτό το δρομολόγιο. Με την οργάνωση αυτή το κάθε τμήμα εξαγει το δικό του αποτέλεσμα.

B2) Το τμήμα επισκευών θα χρεώνει το τμήμα αυτοκινήτων με το εσωτερικό έγγραφο ελέγχου, σαν να πρόκειται για όχημα κάποιου τρίτου,

B3) Το τμήμα αποθήκης χρεώνει το τμήμα μεταφοράς ή διαμεταφοράς για μία υπηρεσία αποθήκης που πρόσφερε.

Κλπ.

Γίνεται αντιληπτό ότι όσο μεγαλώνει η μικτή ΜΕ τόσο περισσότερη και αρτιότερη οργάνωση είναι αναγκαία. Αυτό δεν σημαίνει ότι θα πρέπει να προσλαμβάνει ή επιχείρηση διαρκώς περισσότερα νέα άτομα για την εκτέλεση των πρόσθετων υπηρεσιών που οργανώνει για να προσφέρει στην αγορά. Τονίζεται επομένως κατηγορηματικά ότι ένα άτομο είναι δυνατόν να προσφέρει τις υπηρεσίες του σε περισσότερα τμήματα. Η άριστη οργάνωση επομένως μιας μικτής μεταφορικής επιχείρησης έχει δύο σκέλη:

Το πρώτο είναι να υπάρχει ανάλογο λογιστικό σχέδιο και κοστολόγιο, γιατί αυτά απεικονίζουν στην ουσία τα διάφορα τμήματα, και όχι οι χώροι που εργάζονται οι υπάλληλοι.

Και το δεύτερο να στελεχώνεται η επιχείρηση με άτομα που έχουν ευρύτερη γνώση του αντικειμένου της μεταφοράς, και όχι από απλά άτομα μειωμένων προσόντων, που θα εκτελούν μηχανικά μια εργασία, που θα είναι η αποκλειστική απασχόληση τους. Το ζητούμενο είναι να «δένουν» μεταξύ τους οι παρεχόμενες υπηρεσίες, με αυτές των λοιπών συναδέλφων τους και να συμβάλλουν στην συλλογική προσπάθεια για την επίτευξη του σκοπού της επιχείρησης, πχ:

Τι όφελος έχει για την εταιρεία η προσέλκυση ενός νέου πελάτη από τον πωλητή της εταιρείας, όταν το έργο που θα προσπορίσει δεν θα υπάρχει η δυνατότητα στην εταιρεία να το εκτελέσει οικονομικά;

Τι όφελος έχει η εταιρεία όταν το συνεργείο επισκευάζει τα αυτοκίνητα φίλων του τεχνίτη, χωρίς να χρεώνεται η πραγματική εργασία που παρασχέθηκε;

Τι όφελος έχει η εταιρεία αν το τμήμα διαμεταφοράς χρεώνει «φιλικά» τον πελάτη και εκτελεί έργο χωρίς κέρδος;

Τι όφελος έχει η επιχείρηση αν το τμήμα φορτηγών τα διαθέτει στην αγορά με μειωμένα κόμιστρα; ή στερεί τα οχήματα αυτά από το τμήμα διαμεταφοράς που έχει αναλάβει άλλες υποχρεώσεις προς τους πελάτες;

Θα ήταν δυνατόν να παρατεθούν άπειρα παραδείγματα μη ορθολογικής οργάνωσης σε μία ΜΕ, από τα οποία ορισμένα διαπιστώνονται και διορθώνονται, άλλα όμως ίσως και όχι. Το ζητούμενο είναι να υπάρχει μια άρτια και σταθερή οργάνωση και απολογιστικός έλεγχος, σε συνδυασμό με ορθολογικές επιχειρηματικές αποφάσεις. Με τον τρόπο αυτό λειτουργεί η επιχείρηση ανταγωνιστικά μέσα στην αγορά. Αν κατά τον έλεγχο το οικονομικό αποτέλεσμα του κάθε τμήματος είναι ικανοποιητικό, τότε βέβαια θα είναι και το τελικό αποτέλεσμα της επιχείρησης ικανοποιητικό. Εκεί χρειάζεται:

Ένα άρτια οργανωμένο λογιστήριο και κοστολόγιο που θα απεικονίζει σωστά τις συναλλαγές της εταιρείας, καθώς και την συνεργασία των διαφόρων τμημάτων μεταξύ τους.

Έναν ικανό τεχνοκράτη που θα έχει συγκεντρώσει σε **φύλα μερισμού**, για να ανακατατάξει το κοινό κόστος στα διάφορα τμήματα της επιχείρησης, εκεί όπου πραγματικά ανήκει. Η λογιστική οργάνωση θα επιτρέψει να συγκεντρωθούν τα ποσά και να καταλογιστούν με αντικειμενικούς συντελεστές, και με τις αναλογίες των ποσών των δαπανών που να ανταποκρίνονται στην πραγματική επιβάρυνση κάθε τμήματος, και

Μια ικανή διοίκηση για να αναλύσει τα οικονομικά αποτελέσματα και να δώσει τις νεώτερες αναπροσαρμοσμένες εντολές προς τα τμήματα, για την εμπορική πολιτική που θα ασκήσουν στην αμέσως προσεχή περίοδο.

Εκκαθαρίσεις λογαριασμών στα ομαδικά φορτία

Οι Δ και οι Μ προκειμένου να παράσχουν μία άριστη υπηρεσία στις μικρές αποστολές των πελατών τους, αυτό που λέγεται στην πράξη ομαδικό φορτίο, είναι υποχρεωμένοι να συνεργάζονται στο εξωτερικό της Ελλάδος σε τριγωνικές μεταφορές, ή στην συνεκμετάλλευση ενός φορτηγού φορτώνοντας μέρος του ωφέλιμου βάρους και του όγκου του, από κοινού με άλλες μεταφορικές επιχειρήσεις που δυνατόν να είναι:

- 1) Αδελφές εταιρείες του ίδιου ομίλου ΜΕ,
- 2) Υποκαταστήματα των ελληνικών μεταφορικών εταιρειών,
- 3) Ανεξάρτητες εταιρείες με ειδική σύμβαση συνεργασίας μεταξύ των.

Στην πράξη οι εταιρείες αυτές έχουν αμοιβαία αποκλειστική συνεργασία και ονομάζονται στην γλώσσα της μεταφοράς σαν «ανταποκριτές» (Α). Ειδικότερα στο λογιστήριο των ΜΕ και των ΔΕ θεωρούνται και αναλύονται με βάση αλληλόχρεους τρεχούμενους λογαριασμούς. Εξ αυτού του λόγου καταχωρούνται σαν πελάτες της κατηγορίας 30 του γενικού λογιστικού σχεδίου, ή αντίστοιχα στην κατηγορία 50 ως προμηθευτές.

Στα πρόωρα στάδια της εφαρμογής των ΗΥ και των λογιστικών προγραμμάτων υπήρξε μια δυσλειτουργία και έλλειψη συντονισμού μεταξύ των Δ των Μ και των Α. Στο παρελθόν με την χειρόγραφη λογιστική οι λογ/σμοί τηρούντο ως μικτοί, δηλαδή καταχωρούντο σε αυτούς οι οφειλές αλλά και οι απαιτήσεις των Δ προς τους Α και αντίστροφα. Στην θεωρία της λογιστικής διευκρινιζόταν ότι «ανοίγουν χρεούμενοι» ή «ανοίγουν πιστούμενοι». Το αντίστοιχο συνέβαινε και στους λογαριασμούς των εσόδων. Αυτό σήμαινε ότι το υπόλοιπο τους απεικόνιζε το μικτό κέρδος εκμεταλλεύσεως.

Ο τρόπος καταχώρησης των παραστατικών της μεταφοράς αντικατοπτρίζει και τον τρόπο που είναι οργανωμένη η συνεργασία των εμπλεκομένων μεταξύ των. Στις περιπτώσεις αυτές οι Α που είναι εγκατεστημένοι εκτός Ελλάδος έχουν το έργο της επικοινωνίας με τα εργοστάσια ή της περισυλλογής και αποστολής των μικρών αυτών παρτίδων σε κέντρα όπου ομαδοποιούνται μικρές αποστολές σε πλήρη φορτηγά αυτοκίνητα. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ένα ομαδικό φορτίο ενός φορτηγού αυτοκινήτου δυνατόν:

Α) να περιλαμβάνει διάφορο αριθμό αποστολών δηλαδή από 2 έως ίσως στα καλά χρόνια μέχρι και 35 - 40 παραλήπτες.

Β) να περιλαμβάνει αποστολές με διαφορετικό όρο παραδόσεως, ως πχ από εργοστάσιο, ή από αποθήκη του Μ στον τόπο αναχώρησης, κλπ.

Γ) Να λειτουργεί μηχανισμός ποσόστωσης ως προς την υποχρέωση των συνεργαζομένων να συγκεντρώνουν στην κάθε αναχώρηση συγκεκριμένο μέγεθος αποστολών.

Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι θα πρέπει να υπάρξει και ένας μηχανισμός εκκαθαρίσεως των κομίστρων και των λοιπών εξόδων που εισπράττει ή καταβάλλει ο κάθε ανταποκριτής, Δ ή Μ.

Η πρακτική των ομαδικών φορτίων

Ο σκληρός ανταγωνισμός μεταξύ των Δ, αλλά αντίστοιχα και των ιδιοκτητών – εκμεταλλευτών των φορτηγών δημόσιας χρήσης έχουν διαμορφώσει την διαδικασία των ομαδικών φορτίων σε ένα διαρκή και ψυχοφθόρο αγώνα δρόμου. Η κοινή προσπάθεια και των δύο φορέων συνίσταται στο να συμπληρωθεί έγκαιρα το ωφέλιμο φορτίο του αυτοκινήτου. Από την μία πλευρά το ναυλωμένο φορτηγό δεν παρέχει πίστωση χρόνου πέραν του συμφωνημένου να παρασχεθεί στον Δ. Το φορτηγό πιέζεται να ακολουθήσει πιστά το προγραμματισμένο δρομολόγιο, σε τρόπο ώστε να μην φθάσει με καθυστέρηση στο λιμάνι για να επιβιβαστεί στο οχηματαγωγό πλοίο. Ο Δ πιέζεται αφόρητα μέχρις ότου να υπάρξει έγκαιρα τέτοιο βάρος και όγκος αποστολών, που να καταστεί οικονομικό το δρομολόγιο. Από την άλλη πλευρά πιέζεται ο Δ να εκπληρώσει όλες τις υποσχέσεις του προς τους πελάτες, και μεταξύ αυτών βέβαια και τις προθεσμίες παράδοσης. Η αναχώρηση όμως με κενό ωφέλιμο φορτίο ή όγκο σημαίνει για τον Δ μία ζημιογόνο μεταφορά.

Τα προγράμματα δρομολογίων των ελληνικών φορτηγών επιδιώκουν να αναχωρούν τα οχήματα από την Ελλάδα τις Παρασκευές ή τα Σάββατα. Με τον τρόπο αυτό βρίσκονται στο πλοίο τα Σάββατα και τις Κυριακές και αμέσως μετά στην Ιταλία αρχές της εβδομάδος και παραδίδουν τις αποστολές τους στην Κεντρική Ευρώπη μέχρι τα μέσα της εβδομάδος. Στην συνέχεια αρχίζουν τις φορτώσεις για την επιστροφή στην Ελλάδα και περί το τέλος της εβδομάδος φροντίζουν να φθάνουν φορτωμένοι στα λιμάνια της Ιταλίας για την επιστροφή μέσα στο Σάββατο ή την Κυριακή στην Ελλάδα. Αν λοιπόν ο Δ δεν είναι σε θέση να σεβαστεί και να τηρήσει αυτόν τον προγραμματισμό τότε υπάρχουν διαμαρτυρίες και προστριβές που οδηγούν στην λύση της συνεργασίας μεταξύ του Δ και του αυτοκινητιστή που εκμεταλλεύεται το ΦΔΧ. Μη αναχώρηση στο τέλος της εβδομάδας για την Ελλάδα σημαίνει άμεση απώλεια χρήματος για τις δαπάνες παραμονής του οδηγού, και βέβαια μείωση εσόδων από την απώλεια ωφέλιμου χρόνου εκμεταλλεύσεως του ΦΔΧ.

Το κυριότερο όμως είναι το δυσδιάκριτο, που δεν έχουν την διορατικότητα να αντιληφθούν οι μεμονωμένοι αυτοκινητιστές. Όταν εξαρτούν την ανεύρεση και την οργάνωση των φορτίων για το δικό τους μοναδικό όχημα από τρίτους και μόνο, χωρίς την άμεση επαφή τους με την αγορά, δηλαδή με τους πελάτες εμπόρους και βιομηχάνους, χάνουν αυτομάτως και την αξιοπιστία τους. Βρίσκονται δηλαδή σε αδυναμία να προγραμματίσουν την διάθεση ενός άλλου οχήματος προς έναν πελάτη, την στιγμή που το συγκεκριμένο όχημα τους για διάφορους λόγους δεν είναι διαθέσιμο. Η αγορά όμως δεν αντέχει για κανένα λόγο την ασυνέπεια στην μεταφορά. Όποιος αδυνατεί να διαθέσει το όχημα αυτοστιγμεί και με βάση τον προγραμματισμό, δεν έχει ελπίδα να αποσπάσει μερίδιο στην ανταγωνιστική σημερινή αγορά της μεταφοράς.

Η συμβιβαστική λύση μεταφορέα (Μ) και Διαμεταφορέα (Δ)

Λόγω του ανταγωνισμού από τις ομοειδείς επιχειρήσεις, και της αρμονικής συνεργασίας μεταξύ του Μ και του Δ, έχει καθιερωθεί στην αγορά μια πρακτική λύση ανάγκης, που συμφέρει και τις δύο πλευρές. Η πίεση που δέχεται από τη μία πλευρά ο οδικός Μ, εξ' αιτίας της προσφοράς πολλών ανταγωνιστικών οχημάτων. Από την άλλη η πίεση που δέχεται ο κλάδος του Δ, που προέρχεται από τις πολυπληθέστατες ομοειδείς εταιρείες ελληνικές και αλλοδαπές του κλάδου των Δ, τους έχουν οδηγήσει στο να προσφέρουν όλο και περισσότερες συμπληρωματικές υπηρεσίες στην πελατεία τους.

Προκειμένου να μειωθεί το κόστος αναγκάζονται να περισυλλέγουν όλο και μικρότερες παρτίδες απ' ευθείας από τα εργοστάσια. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η ανάμειξη του ανταποκριτή για αυτές και επομένως συμπιέζεται το κόστος. Ο ανταποκριτής στοχεύει πάντα να κερδίζει προμήθειες από όλες τις αποστολές λόγω της συμβάσεως του για την μόνιμη συνεργασία με τον έλληνα συνεργάτη του. Ο Μ περί το τέλος της εβδομάδος αναγκάζεται να διανύσει ανάλογα με τις επί μέρους περισυλλογές γύρω στα 200 ή και περισσότερα χλμ επιπλέον. Με την οργάνωση αυτή επιτυγχάνεται προς όφελος του πελάτη χαμηλότερη τιμή συνολικού κομίστρου, και ανεκτός χρόνος δρομολογίου.

Επιπλέον τούτου προσφέρεται ανταγωνιστική υπηρεσία μεταφορών και από τους δύο συνεργαζόμενους φορείς. Ο Μ πολλές φορές αναγκάζεται να διαλύσει ή να προβεί σε κατάτμηση φορτίων, προκειμένου να αποκτήσουν μικρότερο όγκο για να χωρέσουν σε μικρότερα κενά ανάμεσα σε φορτία μεγαλύτερου όγκου. Πρόκειται για το λεγόμενο, σπάσιμο, της παλέτας. Εάν πχ μια παλέτα είναι 2 κυβικά μέτρα και αποτελείται από 20 χαρτ/τια ο μεταφορέας την διαλύει στα χαρτοκιβώτια που είναι εύκολο να τα τρυπήσει σε κενά μεταξύ του υπόλοιπου φορτίου. Όταν το φορτηγό φθάσει στην Ελλάδα, τότε πάλι εύκολα αναδημιουργείται η παλέτα και παραδίδεται χωρίς πρόβλημα και με ανταγωνιστικά φθηνότερη τιμή στον πελάτη.

Η πείρα δίδαξε τους Δ και τους Μ να προσπαθούν να συγκεντρώσουν τα φορτία με τέτοιο τρόπο που να εξασφαλίζεται κατά το δυνατόν η καλύτερη φόρτωση και το στοίβασμα του οχήματος και να τηρούνται απαρέγκλιτα οι προγραμματισμένες αναχωρήσεις. Η κυρίαρχη διακίνηση σήμερα προβλέπει την οργάνωση των Δ να προσπαθούν να ενεργήσουν ως ακολούθως:

Προσφέρουν σε ένα πελάτη που έχει μαζικά και μεγάλα φορτία μια τιμή ανά τόνο μεταφερομένου εμπορεύματος και όχι ανά πλήρες φορτηγό. Αναλαμβάνουν όμως την δέσμευση να τον προμηθεύουν με συγκεκριμένες ποσότητες μέσα σε καθορισμένες προθεσμίες. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζουν πάντα τις προβλεπόμενες αναχωρήσεις γιατί φορτώνουν πρώτα τόσο μαζικό φορτίο, ώστε συμπληρώνοντας το φορτηγό με τις υπάρχουσες μικρές παρτίδες να καλυφθεί πλήρως το ωφέλιμο φορτίο του αυτοκινήτου.

Στην συνέχεια κατά την άφιξη στην Ελλάδα εκφορτώνονται οι μικρές παρτίδες στην αποθήκη με προοπτική να μεταφερθούν με μικρά φορτηγά στους διάφορους επί μέρους παραλήπτες. Κατόπιν αυτών μεταφέρονται με το ίδιο το φορτηγό διεθνών μεταφορών που έφθασαν από το εξωτερικό τα μαζικά εμπορεύματα του μεγάλου πελάτη στις αποθήκες του. Υπάρχει βέβαια και το ενδεχόμενο να παραμείνουν και αυτά τα εμπορεύματα στην αποθήκη του Δ, για να μεταφερθούν σε μεταγενέστερο χρόνο και με βάση νεότερες εντολές του δικαιούχου στον τελικό τόπο προορισμού των.

Τα είδη δαπανών στα ομαδικά φορτία A-META

Οι μικρές αποστολές επιβαρύνονται διαφορετικά η κάθε μία με έξοδα κομίστρων και λοιπών δαπανών περισυλλογής και ενδιάμεσης αποθηκείωσης, έως ότου φορτωθούν στο φορτηγό που θα τις φέρει στην Ελλάδα, ή και αντίστροφα. Επιπλέον τούτων επιβαρύνονται με την αναλογία των κομίστρων του φορτηγού αυτού, καθώς και με τις δαπάνες εντός Ελλάδος από την άφιξη του φορτηγού μέχρι την παράδοση στην πόρτα του τελικού παραλήπτη.

Λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των αποστολών του κάθε φορτηγού γίνεται αντιληπτό ότι πρέπει να υπάρξει μια διαδικασία απεικόνισης των δαπανών καθώς και μια κοινής αποδοχής έκδοση ενός παραστατικού που θα καταχωρηθεί στον τηρούμενο λογαριασμό και των δύο συνεργαζομένων δηλαδή του Δ και του Α στην χώρα αναχωρήσεως. Η εκκαθάριση των λογαριασμών ενός φορτηγού, που περιέχει ομαδικά φορτία μεταξύ των ανταποκριτών, γίνεται στην πράξη με την έκδοση του εντύπου που ονομάστηκε εκκαθάριση λογαριασμού, A-META, (η έκφραση θεωρείται ιταλική και σημαίνει μισά – μισά)

Η ανάληψη των δαπανών και εισπράξεων μεταξύ ανταποκριτών

Το πλαίσιο της συνεργασίας των Δ και των Α τους έχει σαν στόχο να επιδιώκουν και οι δύο την συγκέντρωση για το φορτηγό όσες περισσότερες μικρές παρτίδες είναι δυνατόν. Το κόστος μεταφοράς διακρίνεται και καταλογίζεται μεταξύ των συνεργαζομένων επιχειρήσεων ανάλογα με τους όρους της σύμβασης πώλησης δηλαδή:

1) Από εργοστάσιο:

Που σημαίνει ότι ο έλληνας αγοραστής θα πληρώσει όλο το κόστος της μεταφοράς στην Ελλάδα. Αυτό συνεπάγεται είσπραξη του συνολικού ποσού των κομίστρων και λοιπών εξόδων από τον έλληνα Δ. Σημαίνει όμως και ταυτόχρονα ότι ο ανταποκριτής του έλληνα Δ δεν θα εισπράξει από τους πελάτες κάποιο ποσό, ενώ είναι βέβαιο ότι ο ίδιος θα καταβάλει δαπάνες για την αποστολή αυτή που περιλαμβάνουν:

- Έξοδα επαφών με το εργοστάσιο για συντονισμό της περισυλλογής του φορτίου
- Δαπάνες εσωτερικής μεταφοράς μέχρι την αποθήκη που συγκεντρώνονται τα φορτία που θα συμπληρώσουν το φορτηγό για την Ελλάδα.

- Δαπάνες φορτώσεως και εκφορτώσεως της κάθε παρτίδας στον τόπο αναχώρησης.
- Δαπάνες ενδιάμεσης αποθήκευσης μέχρις ότου φορτωθούν στο ελληνικό φορτηγό.
- Τυχόν δαπάνες για εκτελωνισμούς, εκδόσεις εγγράφων, κλπ.
- Τυχόν δαπάνες για υλικά στηρίξεως ή ανασυσκευασίας του φορτίου.
- Τυχόν δαπάνες για χρήση μηχανικών μέσων, ως πχ γερανών.

2) Από επί αυτοκινήτου στην αναχώρηση:

Που σημαίνει ότι ο ξένος ανταποκριτής θα εισπράξει αναλογία από κόμιστρα και λοιπά έξοδα από το εργοστάσιο του αποστολέα μέχρι τις αποθήκες του. Περιγραφή των δαπανών αυτών έγινε παραπάνω. Το υπόλοιπο, δηλαδή τα κόμιστρα του ΦΔΧ και τα έξοδα μέχρι την πόρτα του παραλήπτη θα τα εισπράξει ο Δ στην Ελλάδα.

3) Μέχρι την ενδιάμεση αποθήκη στην Ελλάδα ή την πόρτα του αγοραστή στην Ελλάδα.

Στην περίπτωση αυτή τα κόμιστρα και τα λοιπά έξοδα τα εισπράττει ο Α του Δ εκτός Ελλάδος. Σε αυτήν την περίπτωση ο Δ επιβαρύνεται με δαπάνες που δικαιούται να εισπράξει βάσει της συμφωνίας του από τον Α.

Τα παραπάνω σημαίνουν ότι όλοι αυτοί οι όροι παραδόσεως έχουν την ανάγκη εισπράξεως και διανομής των εσόδων αναλογικά μεταξύ των Δ και των Α. Αυτό οδηγεί αυτόματα σε συμφωνία ενιαίας λογιστικής διαδικασίας εκκαθαρίσεως, για την έκδοση του παραστατικού χρεώσεως ή πιστώσεως των μεταξύ των τηρούμενων λογαριασμών. Όπως προαναφέραμε μετά την ανάπτυξη των σύγχρονων μηχανογραφικών λογιστηρίων, σε συνάρτηση και με τις απαιτήσεις του ΚΒΣ και του Γεν. λογ/κού σχεδίου, ο λογαριασμός των ανταποκριτών και γενικότερα συνεργατών του Δ **δεν** είναι αλληλόχρεος τρεχούμενος, διότι αναπτύσσεται στις δύο γνωστές κατηγορίες 30 πελάτες, και 50 προμηθευτές, του ΕΓΛΣ. Με αυτόν τον τρόπο καταχωρεί ο Δ τα ποσά, που δέχεται χρεώσεις από τον ανταποκριτή του στον κωδικό 50, δηλαδή σαν προμηθευτή. Αντίστοιχα αν ο Δ χρεώνει τον ανταποκριτή του, καταχωρεί το ποσόν στον λογαριασμό της κατηγορίας 30, δηλαδή σαν πελάτη.

Λοιπά έξοδα εκτός των κομίστρων του φορτηγού

Για την αντιμετώπιση του δαιδαλώδους αυτού συστήματος διακίνησης των μικρών φορτίων συμφωνούνται ορισμένοι κανόνες για τις συγκεκριμένες δαπάνες ήτοι:

A) Για τα έξοδα από εργοστάσιο αποστολής μέχρι την αποθήκη και της φόρτωσης στο ελληνικό φορτηγό. Τα έξοδα αυτά αν τα πληρώνει ο προμηθευτής / αποστολέας δεν λαμβάνονται υπ' όψη στις μεταξύ των Δ δοσοληψίες. Ο Δ που είναι εγκατεστημένος εκτός Ελλάδος τα εισπράττει από τον αποστολέα βάση της προσφοράς που έχει ήδη δοθεί από αυτόν απ' ευθείας στο εργοστάσιο. Τα έξοδα αυτά αν τα πληρώνει ο αγοραστής /

παραλήπτης στην Ελλάδα τότε ο ξένος ανταποκριτής τα χρεώνει βάσει της προσφοράς του, η οποία όμως έχει δοθεί τώρα πλέον στην ελληνική Δ και όχι βέβαια στον προμηθευτή - αποστολέα. Ο Δ αυτά τα έξοδα, ίσως προσαυξημένα και με κάποιο κέρδος, τα συμπεριέλαβε στην τελική τιμή του προς τον πελάτη του.

Β) Το αντίστοιχο συμβαίνει για τα έξοδα από την ελληνική αποθήκη στην πόρτα του αγοραστή. Αυτές τις δαπάνες τις καταβάλλει ο Έλληνας Δ και στην συνέχεια ή τις εισπράττει από τον έλληνα πελάτη του ή τις χρεώνει στον ξένο ανταποκριτή του, αν τυχόν έχει πουληθεί το αγαθό με έξοδα πληρωμένα από τον προμηθευτή μέχρι την πόρτα του παραλήπτη.

Τα κόμιστρα του φορτηγού

Για να έχουν κίνητρο και οι δύο πλευρές των ανταποκριτών για να προσπαθούν να κερδίσουν φορτία θεσπίζουν ένα ελάχιστο κόμιστρο που πρέπει να δηλώσουν ότι εισέπραξαν κατά περίπτωση. Το συμφωνηθέν αυτό ποσόν τους επιτρέπει να κρατήσουν κάθε επιπλέον ποσό που εισέπραξαν, ή και να ζημιωθούν όμως, αν για κάποιο λόγο εισέπραξαν λιγότερα κόμιστρα από τα ελάχιστα συμφωνηθέντα.

Τα ελάχιστα αυτά κόμιστρα υπολογίζονται με βάση:

- **Το βάρος των μεταφερομένων παρτίδων ή**
- **Τον όγκο των μεταφερομένων παρτίδων ή**
- **Το τρέχον μέτρο της ωφέλιμης επιφάνειας φορτώσεως του ΦΔΧ που καλύπτουν.**
- **Το ελάχιστο τιμολογητέο βάρος σε ειδικές περιπτώσεις με την σχέση 1 προς 3, που σημαίνει ότι ένας τόνος βάρους δεν πρέπει να υπερβαίνει τα τρία κυβικά μέτρα όγκου.**

Οι δύο πλευρές καθορίζουν ένα μέσο ωφέλιμο βάρος που θα προσπαθήσουν να φορτώσουν στο φορτηγό αυτοκίνητο. Γνωρίζουν όμως παράλληλα ότι οι μικρές αυτές ομαδικές παρτίδες αποτελούνται από διάφορα ανόμοια είδη συσκευασιών που δεν επιτρέπουν το καλύτερο δυνατό στοίβασμα και τακτοποίηση του φορτίου στον χώρο φορτώσεως του οχήματος. Για τον λόγο αυτό συμφωνούν ότι το φορτηγό θα φορτωθεί με πχ 18 τόνους αντί 25 - 26 τόνους, που είναι το ωφέλιμο βάρος του. Διαιρώντας το βάρος αυτό με την μέση τιμή της αγοράς που καταβάλλονται σαν κόμιστρα της διαδρομής που εξυπηρετούν, καθορίζουν την τιμή που θα δηλώνουν στον εκκαθαριστικό λογαριασμό τους.

Αν για παράδειγμα η τιμή της αγοράς για μία κάθοδο, όπως ονομάζουν την διαδρομή από το εξωτερικό της Ελλάδος προς την χώρα μας, είναι 3240,- ευρώ τότε η τιμή ανά τόνο είναι $3240,00 : 18 = 180,00$ ευρώ ο τόνος ή 18,00 ΕΥΡΩ τα 100 κιλά κοκ.

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Αν πάλι έχουν ογκώδη φορτία τότε λογαριάζουν με βάση τον ωφέλιμο όγκο του φορτηγού. Διαιρούν δηλαδή τον όγκο με το κόμιστρο και βρίσκουν το ελάχιστο κόμιστρο ανά κυβικό μέτρο. Τα σύγχρονα φορτηγά δυνατόν να έχουν ωφέλιμο όγκο γύρω στα 90 κυβικά μέτρα. Στον μεταξύ των λογαριασμό δεν λαμβάνουν υπόψη αυτά τα κυβικά, αλλά πχ τα 80. Με τον τρόπο αυτό έχουμε την τιμή ανά κυβικό:

$3240.00 : 80 = 40.50$ ευρώ το κυβικό μέτρο.

Επειδή υπάρχουν και αδιαίρετοι όγκοι, μηχανήματα ή και φορτία ασυσκεύαστα, οι συνεργαζόμενοι ανταποκριτές καλύπτουν και αυτήν την περίπτωση διαιρώντας την ωφέλιμη επιφάνεια σε μήκος του φορτηγού, η οποία είναι 12,20 ή 13,60 μέτρα με το κόμιστρο:

$3240,00 : 12.60 = 257$ ευρώ το τρέχον μέτρο πατώματος στα παλαιού τύπου αμαξώματα.

$3240,00 : 13.60 = 238.00$ ευρώ το μέτρο στα σύγχρονα φορτηγά.

Είναι δυνατόν πάντως ο ιδιοκτήτης ενός σύγχρονου φορτηγού να ζητήσει από τον Δ επιπλέον κόμιστρα από έναν συνάδελφο του. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση που εκμεταλλεύεται ένα φορτηγό που έχει πχ μεγαλύτερη ωφέλιμη επιφάνεια φορτώσεως, ή έχει μεγαλύτερο ωφέλιμο φορτίο. Σε αυτήν την περίπτωση αυξάνει αναλογικά και το κόστος του φορτηγού.

Παράδειγμα Α- ΜΕΤΑ δρομολογίου ΦΔΧ

Για να γίνει κατανοητό παραθέτουμε το παρακάτω παράδειγμα.

Ο αλλοδαπός Α εισπράττει κόμιστρα για τις παρακάτω αποστολές:

- 6 μέτρα πάτωμα προς 257,00 = 1542,00

- 1200 χγρ = 1,2 τόνοι X 180 = 216,00

- 5 κυβικά μέτρα X 40,50 = 202,50 ήτοι άθροισμα = 1.960.50

Ο έλληνας Δ εισέπραξε

3500 χγρ = 3,5 τόνοι X 180 630,00

7 κυβικά X 40,50 283,50

5300 χγρ = 5,3 τόνοι X 180 954,00 ήτοι άθροισμα = 1.867,50

Τελικό άθροισμα και των δύο

3.828,00

Το κόστος του ελληνικού αυτοκινήτου ανέλαβαν:

800 ευρώ ο αλλοδαπός υπό μορφή προκαταβολής στον οδηγό

και το υπόλοιπο 2.300 ο έλληνας μετά την εκφόρτωση.

Άρα το κόστος του φορτηγού ανέρχεται συνολικά σε 3.100,00 ευρώ

άρα το κέρδος είναι $3.828,00 - 3.100,00 = 728,00$ ευρώ

Το κέρδος και των δύο μαζί επομένως είναι 728,00 δια του δύο = 364,00 ευρώ έκαστος.

Ο αλλοδαπός έχει εισπράξει 1,960,50 μείον 800 την προκαταβολή έμειναν στο χέρι

$1960,50 - 800 = 1160,50$ Πρέπει να του μείνουν όμως μόνο το κέρδος του 364,00 Ευρώ. Άρα θα χρεωθεί ο αλλοδαπός από τον έλληνα με 796,5 ευρώ και κλείνει ο Α-ΜΕΤΑ, γιατί μένει στο τέλος ο αλλοδαπός με 364 ευρώ καθαρό κέρδος στο χέρι.

Επαληθεύοντας βλέπουμε ότι και ο έλληνας στο τέλος έμεινε και αυτός με το ίδιο ποσόν 364,00 ΕΥΡΩ: Ο Έλληνας εισέπραξε 1867,50 από τους πελάτες και 796,5 από τον αλλοδαπό άρα εισέπραξε συνολικά $1.867,50 + 796,50 = 2.664,00$ και πλήρωσε το φορτηγό με 2.300,00 ευρώ. Άρα κέρδισε 2.664,00 μείον 2.300,00 που πλήρωσε = 364,00 ευρώ. Άρα και οι δύο κέρδισαν το ίδιο αντίστοιχα ποσόν.

Όπως εξηγήσαμε τα ποσά του Α - ΜΕΤΑ είναι τα ελάχιστα συμφωνηθέντα. Ο κάθε ανταποκριτής όσο καλύτερα εργάζεται τόσο υψηλότερα κόμιστρα κερδίζει. Στον κοινό όμως λογαριασμό εμφανίζει ως είναι αυτονόητο τα ελάχιστα συμφωνηθέντα. Τα κόμιστρα από εργοστάσιο σε αποθήκη και αντίστροφα συμφωνούνται κάθε φορά χωριστά γιατί ουδεμία χρέωση είναι ίδια για να προκαθοριστεί. Η καλή περίοδος για την συνεργασία των διεθνών Δ είναι του 1970 και του 1980 και μέχρι την κατάργηση των εσωτερικών συνόρων το 1993. Από εκείνη την χρονική περίοδο και μέχρι σήμερα έχουν αλλάξει ριζικά οι συνήθειες στην αγορά και ο τρόπος εκμεταλλεύσεως των ΦΔΧ. Το παράδειγμα που παρατέθηκε είναι διαχρονικό και πρέπει να εμπεδώνεται με επιμέλεια στην εμπειρία κάθε στελέχους που διενεργεί μεταφορά.

Όροι παραδόσεως και ναύλος φορτηγών

Στις οδικές μεταφορές, όπως εξηγήσαμε και στις σιδ/κές, το ΦΔΧ ναυλώνεται με άλλο τρόπο πληρωμής των κομιστρων του από ότι προβλέπουν οι όροι της σύμβασης πώλησης των επί μέρους αποστολών, ή και του πλήρους φορτίου, που μεταφέρονται στο κάθε δρομολόγιο. Τα κόμιστρα του φορτηγού καταβάλλονται εν πάση περιπτώσει τμηματικά στον ιδιοκτήτη ή στην εταιρεία ΙΜΕ που συμμετέχει είτε:

- 1) υπό μορφή προκαταβολής μετρητών κατά την αναχώρηση
- 2) έναντι λογαριασμού με μετρητά στον τόπο προορισμού εκτός Ελλάδος
- 3) υπό μορφή αναλήψεως δαπανών του δρομολογίου, όπως είναι για παράδειγμα η πληρωμή των ναύλων των οχηματαγωγών πλοίων, ή πρατηρίων καυσίμων.
- 4) Έναντι καταβολής ποσών σε μέλη της οικογένειάς του.
- 5) Με την εκχώρηση μεταχρονολογημένων επιταγών, τις οποίες οι μεταφορείς οπισθογραφούν στην διαταγή προμηθευτών τους όπως για παράδειγμα στα πρατήρια καυσίμων, στα συνεργεία κλπ.

Οι πελάτες των Δ καταβάλλουν τα κόμιστρα σε έναν από τους δύο, και στην συνέχεια διανέμονται μεταξύ των με βάση τον μηχανισμό Α - ΜΕΤΑ που περιγράψαμε. Πρόσφατα αναβίωσε η παλιά εντολή του Υπ. Οικ. να υπάρχει τραπεζικός λογαριασμός στους Μ, στους οποίους θα κατατίθενται ο καταβολές

των κομίστρων. Ο στόχος της επιλογής αυτής εκ μέρους της πολιτείας είναι να εντοπιστεί το ύψος των κομίστρων και να αναζητηθεί ο ΦΠΑ. Πέραν αυτών να αναζητηθεί και ο κύκλος εργασιών των Μ σε τρόπο ώστε να υπάρχει έλεγχος ως προς το ύψος των κερδών, ως και ο φόρος εισοδήματος που αναλογεί.

A – META και συνεργασίες σιδ/κων επιχειρήσεων

Στο κεφάλαιο των σιδ/κων μεταφορών αναφερθήκαμε στις νέες συνθήκες που διενεργούνται εφεξής οι χερσαίες μεταφορές. Εκεί γνωρίσαμε μεταξύ άλλων και την από κοινού ανάληψη και εκτέλεση εντολών μεταφοράς με την συνεργασία περισσότερων σιδ/κων επιχειρήσεων, ή επικουρικά και με την συνδρομή και την συνεργασία με Δ ή κατόχους βαγονιών ή εκμισθωτές ε/κ. Στην περίπτωση αυτή δεν υπάρχει ουσιώδης διαφορά που να αποτρέπει την εφαρμογή του συστήματος A – META και στην σιδ/κή μεταφορά. Οι συνθήκες διακίνησης των φορτίων στην χερσαία μεταφορά είναι ταυτόσημες, και επομένως είναι και συγκρίσιμες.

Στην πράξη την θέση των διαφόρων παρτίδων στο ΦΔΧ την λαμβάνουν τα βαγόνια που συνθέτουν την αμαξοστοιχία. Κατά νου πρέπει να έχουμε πάντα και τις εννέα κατηγορίες των δαπανών των κοστολογίων των δύο μέσω χερσαίας μεταφοράς. Δεδομένου ότι αυτά είναι συγκριτικά όμοια, αυτό σημαίνει ότι και στις ΣΕ προσφέρεται η επιλογή της συνεργασίας, για να έχουν με αυτόν τον τρόπο την δυνατότητα να προσφέρουν αθροιστικά επιπλέον της μετακόμισης επί των βαγονιών και τις υπηρεσίες μακράν γραμμής! Με άλλα λόγια οι ΣΕ στην περίπτωση της από κοινού αναλήψεως έργου, ενδείκνυται να εκλαμβάνονται επιπλέον και σαν Διαμεταφορείς (Δ) ή και σαν Ανταποκριτές (Α).

Για να γίνει κατανοητή αυτή η εξέλιξη της σιδ/κης μεταφοράς πρέπει να διακρίνουμε:

A) ότι το αντίστοιχο κοινό κόστος των φορτηγών ΔΧ ταυτίζεται:

- α1) με το κόστος υποδομής των δικτύων που διανύουν τα βαγόνια,
- β1) επιπλέον δε και με το κόστος της έλξης των βαγονιών.

B) Τα έξοδα από ή προς τα εργοστάσια ή τις αποθήκες στον σταθμό και αντίστροφα, που είναι απόλυτα όμοια και συγκρίσιμα, γιατί διενεργούνται οδικά με τα ΦΔΧ.

Γ) το κόστος χρήσεως βαγονιών, το οποίο η κάθε ΣΕ αναλαμβάνει για λογαριασμό της, ή ενδεχόμενα για να το καταβάλει στο κοινό κόστος των μεταφορών με την συνεργαζόμενη ΣΕ.

Δ) το κόστος εντός των αρχικών και τερματικών σταθμών που είναι δεδομένο και γνωστό και από κοινού συμφωνηθέν.

Από τεχνικής πλευράς ο καταλογισμός αναλογικά του κόστους που αναλαμβάνει η κάθε πλευρά μπορεί να καταλογιστεί με βάση:

- 1) τον αριθμό των βαγονιών που μετακομίζει η κάθε ΣΕ στον εκάστοτε συρμό,
- 2) το μήκος του συρμού που καλύπτει η κάθε ΣΕ,
- 3) το μικτό βάρος του συρμού που μετακομίζει η κάθε ΣΕ.
- 4) Τέλος είναι ενδεχόμενο κατά τα προηγούμενα, να έχουν συμφωνήσει τα δίκτυα με τις ΣΕ, ως και οι ΣΕ μεταξύ τους ή με τους Δ γενικότερα το σύστημα της ποσόστωσης.

Ποσόστωση στην ομαδική από κοινού εκμετάλλευση του έργου στην σιδ/κή μεταφορά καλείται η οργάνωση της μεταφοράς που στοχεύει στην απόλυτη τήρηση των δρομολογίων, με σκοπό την τακτική, πυκνή και αξιόπιστη προσφορά υπηρεσιών προς την πελατεία. Προς τον σκοπό αυτό απαιτείται η έντονη δραστηριοποίηση των συνεργαζομένων ΣΕ στην ανεύρεση πελατών και αποστολών. Επειδή δεν συμβαίνει να ανευρίσκεται πάντοτε κατά την προγραμματισμένη αναχώρηση του συρμού ο αναγκαίος αριθμός αποστολών για την συμπλήρωση του ωφέλιμου μήκους και βάρους του συρμού, συμφωνείται η αναλογική ποσοστιαία υποχρεωτική κάλυψη του συρμού από τις συνεργαζόμενες ΣΕ.

Αυτό είναι και η ποσόστωση, που υποχρεώνει την κάθε ΣΕ να καταβάλει στο κοινό κόστος της κυκλοφορίας του συρμού το ποσό που θα αναλογούσε αν κάλυπτε όλο το φορτίο που ανέλαβε να συγκεντρώσει. Αν για παράδειγμα ένα μέλος του σχήματος των ΣΕ υποχρεούται να αποστέλλει στην εκάστοτε προγραμματισμένη αναχώρηση 10 βαγόνια και αντί αυτών προσφέρει οκτώ, τότε υποχρεούται να επιβαρυνθεί και να καταβάλει για την κάλυψη του κοινού κόστους την αναλογία κομίστρου για τα δέκα βαγόνια. Η επιβάρυνση αυτή των ΣΕ έχει όμως σαν αντιστάθμισμα την προσφορά ικανοποιητικής και ανταγωνιστικής υπηρεσίας προς την πελατεία.

Επιπλέον αυτού ας υποθέσουμε ότι δύο ΣΕ δρομολογούν από κοινού μια αμαξοστοιχία 1300 τόνων μικτού φορτίου και μήκους 520 μέτρων, συνολικού κόστους του δρομολογίου πχ ύψους 40.000 ΕΥΡΩ. Η κάθε μία ΣΕ αναλαμβάνει επομένως το ήμισυ του κόστους 20.000 Ευρώ. Το ποσόν αυτό οφείλεται να καταβληθεί από την συνεργαζόμενη ΣΕ ανεξάρτητα αν εκμεταλλεύτηκε ολοσχερώς το ωφέλιμο φορτίο που αντιστοιχεί στην αναλογία της ή όχι. Αυτή η επιβάρυνση έχει όμως σαν αντίτιμο του κόστους αυτού, την αξιοπιστία της γραμμής και την ικανοποίηση των πελατών, λόγω της τηρήσεως των προθεσμιών παραδόσεως των φορτίων. Η βασική αυτή αρχή, δεν σημαίνει ότι αποκλείεται το ενδεχόμενο να έχει και διάφορες ανοχές, οι οποίες να έχουν υπαγορευτεί από την πράξη, την κατανόηση και την αρμονική συνεργασία των ΣΕ ως πχ:

- 1) Από κοινού συμφωνία καταργήσεως της αναχώρησης, λόγω ελλείψεως επαρκούς φορτίου.

2) Ανάλυσης περισσότερου χώρου από την άλλη συμμετέχουσα επιχείρηση, για να μην αναβληθεί η αναχώρηση. Αυτό βέβαια επαναλαμβάνεται εναλλάξ με την προϋπόθεση της αμοιβαιότητας σε σχέση με την αναλογία του φορτίου που προσφέρει η κάθε ΣΕ στην κάθε αναχώρηση.

3) Πρόσκληση τρίτης σιδ/κης επιχείρησης να προσθέσει το ελλείπον ωφέλιμο φορτίο.

Ποσόστωση έχουμε και σε άλλες περιπτώσεις. Πρόκειται για περιόδους αιχμής στην σιδ/κή μεταφορά ή και σε περιόδους αδυναμίας για τεχνικούς λόγους να διεκπεραιωθεί ευχερώς από την υποδομή ενός σιδ/κου δικτύου το συνήθως προσφερόμενο έργο, ή τα μέγιστα φορτία που έλκει ο κάθε συρμός. Στην περίπτωση αυτή προκαθορίζεται από το δίκτυο που αντιμετωπίζει το πρόβλημα η ποσότητα των φορτίων ή των πλήρων συρμών της κάθε επιχείρησης που θα παραλαμβάνεται στον συρμό, ή τους συρμούς που θα αναχωρήσουν. Με τον τρόπο αυτό η κάθε αμαξοστοιχία σχηματίζεται αναλογικά από ένα μέρος της ποσότητας που προσκομίζει η κάθε επιχείρηση. Αντίστοιχα η ποσόστωση δυνατόν να καθοριστεί αν ένα ενδιάμεσο δίκτυο της διαδρομής αναγγέλλει αδυναμία αναλήψεως του συνόλου του προγραμματισμένου έργου. Αυτό οδηγεί μοιραία στην ανάγκη να μειωθεί ο αριθμός των δρομολογίων των συρμών και να περιοριστούν τα φορτία της κάθε αναχώρησης.

Παράδειγμα A-META μεταξύ ΣΕ

Σε ότι αφορά στην συνεκμετάλλευση του μεταφορικού έργου με βάση την ποσόστωση δεν υφίσταται δισταγμός για την ανάληψη του κοινού κόστους δρομολογήσεως της αμαξοστοιχίας. Με βάση την ποσόστωση η ΣΕ αναλαμβάνει να επιβαρυνθεί αναλογικά με το κόστος των κομίστρων, τα οποία υποχρεούται να προσκομίσει η ΣΕ. Σε ότι αφορά στα μακράν γραμμής έξοδα αυτά τα επιβαρύνεται η ΣΕ και τα καταβάλλει στο πρόσωπο που έχει προσφέρει τις υπηρεσίες. Σε ότι αφορά στην είσπραξη από τους πελάτες, αυτή είναι βασισμένη στις προσφορές που έκαστη ΣΕ έχει υποβάλλει στον πληρωτή του κομίστρου. Ας λάβουμε σαν παράδειγμα την συνεργασία τριών ΣΕ, Α,Β,Γ, οι οποίες συνεργάζονται στην δρομολόγηση ενός συρμού 20 βαγονιών κόστους 30.000 ΕΥΡΩ. Το κόστος αυτό καταβάλλεται στα δίκτυα που μεσολαβούν πχ από την Β, ΣΕ.

Είναι προφανές ότι στις αναχωρήσεις αυτού του δρομολογίου η Α και η Γ ΣΕ οφείλει να καταβάλλει στην Β 1500 ΕΥΡΩ για το κάθε βαγόνι που ζεύει στον συρμό. Με τον τρόπο αυτό καλύπτεται το συνολικό κόστος. Ας υποθέσουμε ότι η Α ζεύει 7 βαγόνια, η Β 5 βαγόνια και η Γ 8 βαγόνια:

Η Α καταβάλλει στην Β $7 \times 1500 = 10.500$ ΕΥΡΩ

Η Γ καταβάλλει στην Β $8 \times 1500 = 12.000$ ΕΥΡΩ

Η Β επιβαρύνεται για τα δικά της μετακομισμένα βαγόνια $5 \times 1500 = 7.500$ Ευρώ.

Το παραπάνω παράδειγμα είναι απλό για δύο λόγους:

Πρώτον δεν υπάρχει αλληλεγγύη στην εκμετάλλευση αυτού του δρομολογίου, με την έννοια να συνεισφέρουν οι ΣΕ υπηρεσίες πωλήσεως στην αγορά και να εισπράττουν όλες μαζί από κοινού από τους πελάτες. Στην συνέχεια να μοιράζονται ισόποσα το κέρδος ανεξάρτητα πόσα φορτία εξασφάλισε η κάθε ΣΕ στην εκάστοτε αναχώρηση. Δεύτερον δεν προστέθηκαν στο παράδειγμα και διάφορες άλλες παράμετροι, ως πχ το κόστος διάθεσης των βαγονιών, ή των ε/κ, ή το κόστος εντός των σταθμών αναχώρησης ή άφιξης, ή η φορολογική μεταχείριση της ΣΕ στην χώρα που έχει την έδρα της, ή και ο κίνδυνος που αναλαμβάνει η ΜΕ που θα φέρεται ως κύριος υπόχρεος έναντι των τελωνείων, κλπ.

Αν ισχύσουν οι παραπάνω παράμετροι, και ορισμένες ειδικές ρήτρες των συμβάσεων της χερσαίας μεταφορές, τότε και η Α-META μεταξύ των εμπλεκόμενων στην σιδ/κη μεταφορά δεν θα διαφέρει αισθητά από την αντίστοιχη των ΦΔΧ. Η διαφορά συνίσταται στην συγκέντρωση των παραγόντων κόστους που επιβαρύνουν την εκάστοτε σύνθεση του συρμού στην κάθε μεταφορά, και στον υπολογισμό της Α-META, που θα είναι πιο σύνθετος. Για ευνόητους λόγους θεωρούμε ως αντιδεδοντολογικό να επεκταθούμε στο σημεία αυτό με πρακτικές λεπτομέρειες εφαρμογής σε αντίστοιχες συμβάσεις που είναι σε ισχύ στην αγορά της χερσαίας μεταφοράς. Το μόνο που θεωρούμε κρίσιμο να επαναλάβουμε και πάλι είναι, ότι σε αυτήν την διαπραγμάτευση τον πρώτο λόγο έχουν οι ΔΜ, οι οποίοι θα υποδείξουν στο τέλος την ορθολογική λύση στις εταιρείες τους, που θα συμβληθούν τελικά μεταξύ τους για να εκτελέσουν την μεταφορά. Το έργο αυτό θα υλοποιηθεί,

- α) είτε από κοινού με το σύστημα Α-META, δηλαδή με συνεκμετάλλευση του μεταφορικού έργου, ή
- β) κατά πάσα πιθανότητα με την σύναψη διμερών μικτών διαδοχικών συμβάσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων εταιρειών στην κάθε φάση της μεταφοράς.
- γ) και βέβαια με την συνεκμετάλλευση του έργου με βάση τις διάφορες παραλλαγές της ποσόστωσης την οποία αναφέραμε παραπάνω.

Η συνισταμένη των συμφερόντων ΕΒΕ και ΜΕ

Σημασία έχει λοιπόν να γνωρίζει ο ΔΜ της ΕΒΕ τις ιδιότητες των φορτίων που διακινεί σε σχέση με την ορθολογική εκμετάλλευση του μεταφορικού μέσου και τους χώρους που αποθηκεύει τα εμπορεύεται, ή τους ρυθμούς που τα βιομηχανοποιεί. Αντίστοιχα και ο ΔΜ της ΜΕ ή της ΔΕ, οφείλει να συνυπολογίζει την αναγκαιότητα να προσπορίσει μεταφορικό έργο συγκεκριμένης φύσεως και ποσότητας, για να εξασφαλίσει αποδοτική εκμετάλλευση των μεταφορικών μέσων και της λοιπής υποδομής μεταφοράς που εκμεταλλεύεται. Το κοινό συμφέρον των επιχειρήσεων που συνεργάζονται για την μετακόμιση των αγαθών, επιβάλλει να αναζητηθεί τούτο στην συνισταμένη, ή άλλως στην χρυσή τομή, που γεφυρώνει τις διαφορές και τις ανάγκες των δύο πλευρών.

Η λύση για το πρόβλημα αυτό έχει αναφερθεί στο παρόν έργο ως **ευθυγράμμιση του κομίστρου!** Στην πράξη το διαπιστώνουμε ότι τίθεται σε εφαρμογή σήμερα στον Πειραιά. Οι αποστολείς από την Κίνα ενδιαφέρθηκαν πολύ περισσότερο να έχουν ένα σταθερό κόστος στην διέλευση από το λιμάνι και την μεταφορά στην Ευρώπη, από την ανάγκη να ερευνούν στην αγορά να συνάψουν νέα σύμβαση για την κάθε «καραβιά» ε/κ που θα έστελναν μέσω Πειραιά στην Ευρώπη. Η σύμβαση λοιπόν με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι μια κλασική περίπτωση ευθυγράμμισης του κομίστρου, που μόνο όφελος έχει και για τις δύο πλευρές. Ο κάθε μεγάλος πελάτης αξιώνει τις σταθερές τιμές, ορθά λοιπόν προσφέρθηκε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και το ΥΜΕΤ στην ΗΡ ένα σταθερό τιμολόγιο.

Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως των ΦΔΧ και των βαγονιών

Με την παραπάνω ανάλυση περιγράψαμε τον τρόπο που επιμερίζονται και καταλογίζονται τα έσοδα και τα έξοδα μεταξύ των ΜΕ, των Δ και των Α στην χερσαία μεταφορά. Πρέπει να έγινε κατανοητό ότι ένα φορτηγό ΦΔΧ αποδίδει τόσο περισσότερα κόμιστρα, όσο περισσότερες μικρές παρτίδες μεταφέρει. Αντίστοιχα και το δρομολόγιο ενός συρμού αποδίδει ικανοποιητικό αποτέλεσμα αν γίνεται δυναμικός συνδυασμός για την πλήρη εκμετάλλευση του μέγιστου μήκους και συγχρόνως του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους. Η επιλογή της εκάστοτε συνθέσεως των αποστολών και η ναύλωση του κατάλληλου μεταφορικού μέσου είναι αποφασιστικής σημασίας για τις επιλογές του ΔΜ. Για να γίνει κατανοητή η σκέψη μας στο σημείο αυτό παραθέτουμε δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα:

Το πρώτο αναφέρεται στην φόρτωση λόγου χάριν ενός ΦΔΧ με 26 τόνους λαμαρίνες. Γίνεται αμέσως σαφές, ότι με ένα μέγιστο όγκο λίγων κυβικών μέτρων εξαντλήθηκε το ωφέλιμο φορτίο σε βάρος του οχήματος. Το ορθό είναι να αφαιρεθούν μερικοί τόνοι λαμαρίνας για να φορτωθούν και πολλά άλλα σχετικά ελαφρά φορτία μεγαλύτερης σχέσης βάρους όγκου, πχ ένας τόνος βάρους να καλύπτει πέντε ή επτά κυβικά μέτρα ωφέλιμου όγκου εντός του ΦΔΧ.

Το δεύτερο αναφέρεται αντίστοιχα στον σιδ/μο, δεν επιτρέπεται λόγου χάριν να συμπληρώνεται το μέγιστο μικτό φορτίο των 1300 τόνων του συρμού με σύνθεση μόνο 13 βαγονιών μήκους 390 μέτρων και μικτού βάρους 100 τόνων έκαστο. Το ορθό εδώ είναι να αντικατασταθούν ορισμένα από τα βαριά φορτωμένα βαγόνια με άλλα ελαφρύτερα φορτωμένα, σε τρόπο ώστε να γίνει ταυτόχρονα και η πλήρης εκμετάλλευση και του μέγιστου μήκους του συρμού. Στο παράδειγμά ενδείκνυται να προστεθούν επτά βαγόνια με βάρος 40 τόνων έκαστο, και να αφαιρεθούν από τον συρμό 3 βαριά βαγόνια, ήτοι 300 τόνοι! Με την αλλαγή αυτή ο συρμός θα σχηματιστεί με 17 βαγόνια συνολικού μικτού βάρους 1280 τόνων και μήκους 510 μέτρων.

Σε άλλο σημείο του παρόντος αναφερθήκαμε εκτενώς για τις προϋποθέσεις που πρέπει να εκπληρώνονται για την ανάπτυξη μιας ορθολογικής

μεταφοράς. Εκεί είχε καταστεί σαφές ότι ο ΔΜ πρέπει να επιδιώκει την κατά τα δυνατόν πυκνή δρομολόγηση των μεταφορικών μέσων, με την προσέγκυση μεγάλου μεταφορικού έργου. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι έχει την επιλογή να προκρίνει στην συνέχεια τα φορτία και να οργανώσει την φόρτωση των φορτηγών με τρόπο ορθολογικό. Στην περίπτωση αυτή του παραδείγματος μας, έχει την δυνατότητα να ζεύει τα τρία παραμένοντα βαγόνια στον επόμενο συρμό, εξασφαλίζοντας με την εμπορική πολιτική του, μια ακόμα σύντομη αποστολή των φορτίων, με ένα δρομολόγιο που θα εξαγει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα. Ο ΔΜ έχει με αυτόν τον τρόπο την ικανότητα να μεταλλάξει το μεγάλο μεταφορικό έργο διαφόρων αποστολών σε μαζικό, δηλαδή με οργάνωση πυκνών και άρτια προγραμματισμένων τακτικών δρομολογίων στον μεταφορικό άξονα που εκμεταλλεύεται.

Η εργασία αυτή είναι κορυφαία για την λειτουργία της μεταφοράς, γιατί η προσέγκυση του μεγάλου έργου σημαίνει κατά κανόνα την υποβολή προσφοράς στους σημαντικούς πελάτες με τιμές ανταγωνισμού, οι οποίες με μια πρώτη ανάλυση είναι ενδεχόμενο να κυμαίνονται ακόμα και κάτω του κόστους. Για τον λόγο αυτό και η οικονομική ανάλυση στην μεταφορά δεν πρέπει να βασίζεται στην τιμή της ναύλωσης ενός ΦΔΧ, ή την δρομολόγηση ενός μόνο βαγονιού. Ο υπολογισμός του κόστους πρέπει να βασίζεται στην δαπάνη που συνεπάγεται:

- 1) Η τήρηση των δρομολογίων των μέσων μεταφοράς σε ετήσια βάση.
- 2) Η εκμετάλλευση του μέγιστου βάρους και του όγκου στο κάθε όχημα,
- 3) Στις συνολικές ποσότητες που θα προσελκύσει από την πελατεία η επιχείρηση μέσα στον χρόνο,
- 4) Στα ΓΕΔ της επιχείρησης που θα επιβαρυνθεί αναλογικά το ετήσιο έργο που θα διεκπεραιωθεί,
- 5) Στην πρόβλεψη για την κάλυψη διαφόρων συμβάντων ανωτέρας βίας.

Με την μελέτη και υπολογισμό όλων αυτών των παραγόντων κοστολογούνται και υποβάλλονται οι προσφορές προς την πελατεία. Είναι αυτονόητο ότι υπάρχει μια διαφορετική κοστολόγηση για την κάθε μεταφορά, που εξαρτάται:

- 1) Κατά πόσο αυτή αναλαμβάνεται για την συμπλήρωση όγκου η βάρους στο όχημα,
- 2) Την προσφορά μεγάλης ποσότητας για την ύπαρξη επαρκούς **φορτίου βάσεως** στην κάθε αναχώρηση,
- 3) Τον τρόπο και τις προθεσμίες της πληρωμής των κομιστρων για την εξασφάλιση ρευστότητας στην ΜΕ,
- 4) την εξάρτηση της ΜΕ από τις υπηρεσίες που αγοράζει από άλλες εταιρείες για την ολοκλήρωση των προσφερομένων υπηρεσιών.
- 5) τις τιμές που ισχύουν στην αγορά, κλπ.

Ανακεφαλαίωση και επίλογος

Ανακεφαλαιώνοντας το έργο μας πιστεύουμε ότι αναπτύξαμε ένα περιβάλλον, μέσα στο οποίο εντάσσονται και λειτουργούν όλες οι δράσεις για την εφαρμογή των συμβάσεων, εντός των ΕΒΕ, των ΜΕ και των ΔΕ. Δεν αναφερόμαστε στην παραγωγή, γιατί αυτή είναι εσωτερική λειτουργία. Το βιβλίο μας είναι ένα «έντυπο Windows», στο περιβάλλον του οποίου βρίσκεται χώρος να ενταχτεί η επιστημονική γνώση, που ασχολείται αναλυτικά με τα παρακάτω επί μέρους γνωστικά αντικείμενα:

- * Στην λογιστική και στην διαχείριση της αποθήκης,
- * Στην λογιστική συνεργασία των επιχειρήσεων, (ΔΕΠ),
- * Στο πρότυπο κόστος, την κοστολόγηση και τις τεχνικές λήψης αποφάσεων στις ΕΒΕ,
- * Στην διανομή ή περισυλλογή εμπορευμάτων,
- * Στην σύμβαση έργου για την μετακόμιση των εμπορευμάτων,
- * Στην κοστολόγηση της μεταφοράς,
- * Στις προμήθειες και στις πωλήσεις,
- * Στις συμβάσεις πώλησης και έργου και γενικά στο εμπόριο,
- * Στα πρόσωπα της μεταφοράς και στους ΕΟΦ,
- * Στην διαμεταφορά που δικαιούται να χρησιμοποιεί αποκλειστικά τον όρο «Logistics».
- * Στην οργάνωση της λειτουργίας των λοιπών επιχειρήσεων του ΚΑΔ 52.

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ

Η χερσαία μεταφορά είναι μία διαρκής μονότονη εργασία, τόσο για τις ΕΒΕ όσο και για τις ΜΕ ή και τις ΔΕ. Η οργάνωση όμως της εργασίας για να λειτουργήσει ο μηχανισμός της ροής φορτίων είναι πολύ δύσκολη και κρύβει κινδύνους να σημειωθούν ζημιές, δηλαδή η προσπάθεια:

- 1) να διερευνήσεις την αγορά για να προμηθευτείς ή να πουλήσεις ένα εμπόρευμα, ή
- 2) να διακινήσεις ένα προϊόν, ή
- 3) να λειτουργήσεις μια νέα δρομολόγηση ενός μεταφορικού μέσου σε μία διαδρομή, ή
- 4) να διαπραγματευτείς τις τιμές,
- 5) ή τέλος να οργανώσεις τον τρόπο που θα διακινηθούν τα φορτία,

είναι μια πολύπλοκη εργασία που μπορούν να την αναλάβουν λίγα και διακεκριμένα στελέχη μίας μεγάλης επιχείρησης. Ειδικά στην Ελλάδα σε ότι αφορά τις σιδ/κές και τις ΣΜ, τα ικανά και έμπειρα πρόσωπα, καθώς και οι εταιρείες που γνωρίζουν το αντικείμενο και το πλήρες φάσμα του είδους αυτού της μεταφοράς σε βάθος, μετρώνται στα δάκτυλα του ενός χεριού. Το αυτό ισχύει αντίστοιχα και για τα στελέχη των ΕΒΕ, τα οποία έχουν τα εκ διαμέτρου αντίστοιχα συμφέροντα, να διαβλέψουν δηλαδή την κατάσταση της αγοράς στον κάθε άξονα και να επιλέξουν την ΜΕ, που θα είναι σε θέση να εκτελέσει άψογα την μεταφορά στο σύνολο της, για να διατεθούν τα προϊόντα στην αγορά σε τιμές ανταγωνισμού!

Αυτό δεν πρέπει να απογοητεύει τα νεώτερα στελέχη των επιχειρήσεων εις το να στραφούν στην επιμόρφωση και στην κατάρτιση τους, σε ειδικότερα θέματα της μεταφοράς. Η πείρα δεν έρχεται με την μονόπλευρη θεωρητική μελέτη, ούτε βέβαια και από την μονόπλευρη πολύωρη καθημερινή εργασία. Η ιδανική αναλογία είναι να εργάζεσαι και παράλληλα να μην αφήνεις κενά στις γνώσεις σου, αναπαράγοντας μηχανικά την εργασία που σου αναθέτουν. Αυτό θα επιτευχθεί αν ταυτόχρονα με την εργασία επιδιώκεται και η επιμόρφωση πάνω στα θέματα του αντικειμένου της θέσης εργασίας, με ταυτόχρονη προσπάθεια για εμπάθυνση σε ένα ευρύτερο φάσμα γνώσεων γύρο από τον μηχανισμό της λειτουργίας της αγοράς της μεταφοράς.

Πέραν των γνώσεων θα πρέπει να γίνεται προσπάθεια να μελετώνται τα απολογιστικά δεδομένα της εταιρείας σε σχέση με τους τεθέντες στόχους. Ο ΔΜ έχοντας τις θεωρητικές γνώσεις και τα δεδομένα των δυνατοτήτων της εταιρείας του, είναι σε θέση να αναλάβει τον κίνδυνο της προσέλκυσης νέου έργου, με τιμές σε ειδικές περιπτώσεις κάτω του κόστους. Η εντατική εκμετάλλευση των φορτηγών, θα αντιστρέψει αμέσως μετά το οικονομικό αποτέλεσμα της κάθε μερίδας και θα επιβραβεύσει την ληφθείσα τολμηρή και διορατική απόφαση.

Αυτή η δυσδιάκριτη για πολλούς λεπτομέρεια, θα επιβάλει τον ΔΜ σαν ηγετικό στέλεχος στην εταιρεία που εργάζεται! Το μυστικό σε αυτές τις

περιπτώσεις είναι ο εργαζόμενος στην ΜΕ να κατανοεί την θέση και τις ανάγκες του εργαζόμενου στην αντίστοιχη θέση στην ΕΒΕ. Ταυτόχρονα θα πρέπει και το στέλεχος τις ΕΒΕ να κατανοεί τις ανάγκες και τους προβληματισμούς του στελέχους της ΜΕ, σε τρόπο ώστε να οργανώνουν από κοινού την διακίνηση των φορτίων. Με τον τρόπο αυτό θα εκμαιεύεται το βέλτιστο οικονομικό αποτέλεσμα προς όφελος και των δύο επιχειρήσεων.

Πέραν αυτού πιστεύουμε ότι θα έγινε κατανοητό ότι στην αγορά της μεταφοράς είναι επιτακτική ανάγκη να καθιερωθεί συγκεκριμένη τεχνική ορολογία. Η κωδικοποίηση αυτή των όρων είναι επιτακτικά αναγκαία, γιατί η ορολογία της μεταφοράς χρησιμοποιείται και στα νομικά, τα τελωνειακά, ή τα φορολογικά κείμενα και δεν επιτρέπεται να υπάρχουν παρερμηνείες. Η ονομασία των εργασιών μεταξύ των εργαζομένων εντός των επιχειρήσεων δεν έχει δυσμενή επίπτωση στην αγορά της μεταφοράς. Η χρήση όμως διαφόρων ελληνικών ή ξένων όρων πρέπει να χρησιμοποιούνται με προσοχή κατά την διάρκεια των συναλλαγών της επιχείρησης.

Σε αντίθετη περίπτωση θα υπάρχει στην αγορά κίνδυνος παρερμηνειών και παρεξηγήσεων. Το αποτέλεσμα είναι να πλανάται πχ στην αγορά η εντύπωση, πως ότι κουτί, βυτίο ή όχημα μετακομίζει επάνω στο επίπεδο ή ειδικό σιδ/κό βαγόνι είναι ΣΜ. Αντίστοιχα να υπάρχει διχογνωμία για έννοιες, όπως πχ «εφοδιαστική αλυσίδα», «αποθήκη», βιομηχανικός λογισμός, ή αδιαφορία για την διάκριση της έννοιας «προϊόν» και «εμπόρευμα» και στην ιδιαιτερότητα για τον τρόπο που καταρτίζονται οι συμβάσεις για να διακινηθούν τα είδη αυτά.

Δεν είναι όμως έτσι τα πράγματα. Οι ΣΜ που προαναφέραμε είναι ένας μακροχρόνιος προγραμματισμός πολλών δεκαετιών της ΕΕ και δεν προέκυψαν από την μία στιγμή στην άλλη. Πολύ περισσότερο δεν ήταν δυνατόν να υλοποιηθούν με τρόπο ορθολογικό, δεδομένου ότι οι ελληνικές ΜΕ δεν διέθεταν και δεν προγραμμάτισαν να αποκτήσουν την αναγκαία τεχνολογία, ή να διεκδικήσουν από την πολιτεία ένα λειτουργικό και αναπτυξιακό νομικό πλαίσιο. Την εμπειρία ή την οικονομική επιφάνεια που έλλειπε για να αναπτύξουν ορθολογικά και ανταγωνιστικά τις επιχειρήσεις τους, μπορούσαν άνετα οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς να τις αναπληρώσουν με τα τεράστια περιθώρια κέρδους εκείνων των παλαιών καλών καιρών του 70 και του 80. Αυτό όμως που επικράτησε στα πρώτα χρόνια, από την δεκαετία του 70 που εμφανίστηκε αυτό το σύστημα μεταφοράς, ήταν ότι οι αρμόδιοι στην Ελλάδα έβλεπαν το δένδρο, δηλαδή το μεμονωμένο ΦΔΧ με την άδεια του και δεν έβλεπαν το δάσος, δηλαδή τις ελληνικές χερσαίες μεταφορές στο σύνολό τους.

Φτάσαμε λοιπόν σήμερα να βρίσκονται οι οδικές μεταφορές μας, εθνικές και διεθνείς, στα χέρια μερικών δεκάδων χιλιάδων επαγγελματιών που ο καθένας τους δεν έχει την βοήθεια της πολιτείας να αναπτύξει τις εργασίες του. Η μόνη πρόοδος που έγινε σε όλα αυτά τα χρόνια είναι ότι καταργήθηκαν τα εκδοτήρια φορτωτικών και υποκαταστάθηκαν από τις ΙΜΕ. Ο Ν. 3887/10

βρίσκεται διαρκώς σε επανεξέταση, ή τροποποιήσεις. Είναι ατυχές εκ μέρους των μεταφορέων να πιέζουν την πολιτεία με στόχο στις υπό σύσταση μεταφορικές εταιρείες τα μέλη να είναι αποκλειστικά μεταφορείς! Τι εμποδίζει να συμμετέχουν στις εταιρείες οδικών μεταφορών και Δ, ΕΒΕ, ή ΣΕ; Θα αποδειχθεί επίσης ως σφάλμα η επιλογή να εργάζονται ο οδικός μεταφορέας με τον ίδιο ΑΦΜ για το επάγγελμα και για την ατομική του δήλωση! Η έννοια της ΜΕ αλλάζει πάραυτα αν δεν είναι δυνατή η μεταβίβαση της σαν εμπορική επιχείρηση. Η προβλεπόμενη στον Ν. 3887/10 μονοπρόσωπη ΕΠΕ ήταν η λύση για τα προηγούμενα χρόνια. Η μετέπειτα νομική μορφή εταιρείας της ΙΚΕ του Ν. 4072/12 είναι η λύση του μέλλοντος.

Είναι θέμα χρόνου να τεθεί στην κυκλοφορία η διπλή γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης και τότε θα συντελεστούν μεταβολές στον χάρτη των ελληνικών χερσαίων μεταφορών ακόμα πιο έντονα αισθητές στους διεθνείς και εθνικούς οδικούς μεταφορείς. Στο ΦΔΧ θα μείνουν δυστυχώς οι περισυλλογές και παραδόσεις μικρών μόνο παρτίδων, για να ομαδοποιούνται στην συνέχεια από τους Δ ή τους αποθηκευτές σε φορτηγά πλήρους φορτίου. Όπως στο τέλος της δεκαετίας του '70 και στις αρχές τις δεκαετίας του '80 έμενε στον σιδ/μο ότι άφηναν τα ΦΔΧ. Από τώρα και στο μέλλον, και ειδικότερα μετά τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδ/μου, στα ΦΔΧ θα απομένουν ότι αφήνει ο σιδ/μος...

Δέον να σημειωθεί ότι ο όρος Σιδ/μος δεν υπονοεί μόνο τον ΟΣΕ ή την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Με την απελευθέρωση των σιδ/κών γραμμών και λοιπών υποδομών η ΤΡΑΙΝΟΣΕ όπως και όλες οι ΣΕ της Ευρώπης θα έχουν το πρόβλημα αναλήψεως ίδιου μεταφορικού έργου, γιατί θα δέχονται εντός του δικτύου των και τον ανταγωνισμό άλλων ΣΕ. Η προσπάθεια ανάπτυξης διαμετακομιστικού έργου από τον Πειραιά προδιαγράφει ένα λαμπρό μέλλον για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και ίσως θα πρέπει να επανεξεταστεί η επιλογή της ιδιωτικοποίησης.

Στον μόνο κλάδο που δεν υπάρχει αφορμή να ασκηθεί κριτική, ή σχόλια, και να γίνουν υποδείξεις είναι οι Δ. Είναι ο μόνος κλάδος που έχει σαν αντικείμενο την χερσαία διεθνή και εθνική μεταφορά και συγκεντρώνει το επίπεδο πείρας, γνώσης και υπευθυνότητας για να φέρει σε πέρας το έργο του εις το ακέραιο. Όλη η βάση των ελληνικών διεθνών χερσαίων μεταφορών στηρίζεται σε αυτόν τον κλάδο. Στο παρελθόν δέχονταν την αρνητική κριτική ότι δεν διαθέτουν δικά τους μεταφορικά μέσα και επομένως εκμεταλλεύονται και κερδοσκοπούν σε βάρος των μεταφορέων. Η πράξη και ο χρόνος όμως απέδειξαν ότι οι Δ επενδύουν πρόθυμα σε τομείς που η αγορά το ζητά, η ανταγωνιστικότητα το απαιτεί και βέβαια ο νόμος το επιτρέπει.

Ο σύγχρονος Δ προσφέρει σήμερα στην αγορά πέραν της σύγχρονης τεχνογνωσίας σε όλα τα είδη και τεχνικές χερσαίων μεταφορών, προσφέρει μεγάλες και σύγχρονες αποθήκες, εγκαταστάσεις με παρακαμπτήριες σιδ/κές γραμμές, ε/κ διαφόρων τύπων, υποδομή τερματικών υπηρεσιών ΣΜ, και δυνατότητα να περισυλλέγει ή να διανέμει κάθε είδους προϊόντα. Αυτό

αποδεικνύει ότι ο Δ δεν είναι απλά ο μεσάζων, που αποσκοπεί στο να εκμεταλλεύεται, με την αρνητική έννοια της λέξεως, τους Μ ή τον σιδ/μο. Το θέμα είναι ότι και οι δύο αυτοί φορείς της χερσαίας μεταφοράς έχουν μέχρι σήμερα τις πόρτες τους κλειστές στους Δ. Ο σιδ/μος ως κρατικό μονοπώλιο δεν επέτρεπε την δημιουργία και λειτουργία άλλων ΣΕ ή την συμμετοχή των Δ, ή άλλων επενδυτών στον ΟΣΕ ή σε τυχόν θυγατρικές του, ως είναι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Εντός του 2013 αναμένονται σημαντικές μεταβολές σε αυτό το τοπίο.

Οι οδικοί μεταφορείς συμβιώνουν τα τελευταία 35 χρόνια με το πρόβλημα από την επαγγελματική τους απομόνωση που επέλεξαν, για να προστατεύσουν την άδεια του ΦΔΧ. Δεν μπορούσαν από δική τους επιλογή να ιδρύσουν αμιγείς ή μικτές ΜΕ με δυνατότητα συμμετοχής και τρίτων. Άρα λοιπόν η διαμορφωμένη σήμερα κατάσταση στις διεθνείς και εθνικές οδικές μεταφορές μας είναι προϊόν των πιέσεων που ασκούσαν οι Μ στην πολιτεία. Το ενδεχόμενο λάθος που δυνάμεθα να καταλογίσουμε στην πολιτεία είναι η ελλιπής ενημέρωση για τις εξελίξεις και η ανεπαρκής παιδεία που παρασχέθηκε στους Μ. Μας είναι αδιανόητο να κατανοήσουμε πως ένας ολόκληρος κλάδος της οικονομίας, όπως είναι οι Μ, έμεινε επί σειράν 40 ετών στάσιμος ή και διαρκώς υποβαθμισμένος. Η πολιτεία στόχευε ανέκαθεν βέβαια στην διατήρηση του πληθωρισμού σε χαμηλά επίπεδα, σε βάρος μεταξύ άλλων και του κόστους της μεταφοράς. Το ΦΔΧ σκόρπιο όπως κατάντησε, από δικά του λάθη και τις παραλείψεις, ήταν διαχρονικά ο ευκολόπιστος και ο ευάλωτος διαπραγματευτής για τον καθορισμό της τιμής των κομίστρων.

Επίλογος

Σε ότι αφορά στην ύλη του παρόντος βιβλίου πιστεύουμε ότι έχουμε πετύχει να αναφερθούμε σε όλα τα επίκαιρα θέματα που άπτονται της μεταφοράς φορτίων και των αξιών των αγαθών που διακινούνται. Πρόκειται για τρέχουσες λειτουργίες της αγοράς της μεταφοράς που διενεργούνται ταυτόχρονα. Η λεπτή διαφορά που διακρίνει τις δύο έννοιες είναι η ακριβώς αντίθετη διαδρομή που ακολουθεί το χρήμα από το φορτίο. Το φορτίο κινήθηκε από τον παραγωγό στον καταναλωτή, και η αξία του αντίστροφα από τον καταναλωτή προς τον παραγωγό! Οι δύο λειτουργίες είναι δυσδιάκριτες γιατί κατακερματίζονται σε πολυάριθμες επί μέρους εργασίες και πρόσωπα που τις εκτελούν.

Ο έμπειρος διαχειριστής της μεταφοράς όμως οφείλει να τις γνωρίζει, ανεξάρτητα από το αντικείμενο της εταιρείας που εργάζεται. για να είναι σε θέση να συλλάβει την ιδέα για τον τρόπο που θα χειριστεί την κάθε εντολή ή ανάγκη εκτέλεσως μιας λειτουργίας της μεταφοράς. Με το προσόν αυτό έχει την ικανότητα να παρεμβαίνει στην εκτέλεση των απαιτούμενων κάθε είδους διαδικασιών, που εναλλάσσουν σταδιακά τον κύριο και κάτοχο του φορτίου, σε όλη την διάρκεια της εκτέλεσης των βαθμίδων της μεταφοράς.

Ο αναγνώστης θα πρέπει να έχει σχηματίσει μία σαφή εικόνα και γνώση, για το νομικό και επιχειρηματικό πλαίσιο εντός του οποίου λαμβάνουν χώρα οι τεχνικές, οι διοικητικές και εμπορικές λειτουργίες για την διενέργεια της διεθνούς και της εθνικής χερσαίας μεταφοράς. Όπως συνάγεται στα διάφορα μέρη του βιβλίου καταβλήθηκε προσπάθεια να δοθεί έμφαση εις το να διαχωριστούν τα διάφορα είδη, οι τεχνικές και τα χαρακτηριστικά της χερσαίας μεταφοράς σε συγκεκριμένες κατηγορίες.

Αυτό επιδιώχθηκε προς τον σκοπό να εφιστά την προσοχή του ενασχολούμενου στην αγορά της μεταφοράς στα διαφορετικά προβλήματα, που εμφανίζονται στο αχανές πεδίο του διεθνούς εμπορείου και της αγοράς της μεταφοράς, για την ανταλλαγή των προϊόντων. Πιστεύουμε ότι οι ΔΜ και οι συνεργάτες τους, ως και οι λοιποί τρίτοι που δραστηριοποιούνται έμμεσα ή άμεσα στο εμπόριο και την βιομηχανία, θα έχουν μια σφαιρική προσέγγιση και αντίληψη για το είδος της μεταφοράς που εκτελούν, και θα έχουν μία πρώτη εικόνα για το νομικό και το φορολογικό πλαίσιο που την περιβάλλει.

ΤΕΛΟΣ

Όταν έχεις περιορισμένη γνώση του περιβάλλοντος της αγοράς της μεταφοράς, καλείσαι να λύσεις δέκα προβλήματα της εργασίας σου και κατανοείς, ή λύνεις πρόσκαιρα μόνο το ένα. Όταν έχεις ευρεία και επιστημονική γνώση της αγοράς της μεταφοράς διαθέτεις την κρίση να κατανοείς σφαιρικά το κάθε πρόβλημα. Ταυτόχρονα έχεις και την ικανότητα να το λύνεις οριστικά, προς όφελος της εταιρείας σου, γιατί η ευρεία γνώση σου παρέχει τα εφόδια, να απαλείψεις ή να ρυθμίσεις και τις δέκα αφορμές, που το έχουν προκαλέσει!

ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟ ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΟΡΩΝ

ΣΕΛΙΔΑ

αγαθά	257
αγορά εργασίας - εμπορικοί, τεχνικοί, αναδρομή...	572
αγορά της μεταφοράς	245
αγοραστής ως πρόσωπο της μεταφοράς	259
άδεια	23
άδεια εκμεταλλεύσεως	31
άδεια κυκλοφορίας	30
αδικοπρακτική ευθύνη του οδικού μεταφορέα στην ΣΜ	333
αιτίες να ζητηθεί προσφορά κόστους μεταφοράς	265
αλυσίδα = μία από τις πολλές έννοιες της λέξης	426, 429
αλυσίδα μια έννοια της ΕΕ με συγκεκριμένους "κρίκους"	430
αλυσίδες για κάθε χρήση, εφοδιαστικές, εφοδιασμού...	441, 442
Άμεση παράδοση	20
άμεση παράδοση	357
A-META	632
αναγγελία παραλαβής, ζημιάς	74
αναδιάταξη εσωτερική των προϊόντων και των εμπορευμάτων	269
αναδοχή χρέους	36
ανάληψη ειδών - εμπορευμάτων	550
ανάλυση λειτουργιών αποθήκης	525
ανάλυση της εκμεταλλεύσεως	463
ανάλυση της μεταφοράς από επτά σημεία	252
αναπροσαρμογή της αξίας των παγίων	70
αναχώρηση εμπορεύματος	249
αναχώρηση του μεταφορικού μέσου	250
ανοργάνωτη αποθήκη	547
ανοχή της ΕΒΕ	530
αξιοπιστία δικτύου	392
αξίωμα στην διαχείριση της χερσαίας μεταφοράς	397
αξίωμα της μεταφοράς	441
απαιτήσεις του πελάτη	585
απόθεμα αποστάσεως	529
απόθεμα αποστάσεως	529
απόθεμα ασφαλείας	529
απόθεμα ασφαλείας	529
απόθεμα χρόνου παραγωγής ή προετοιμασίας παραγγελίας	528
αποθηκευτικός χώρος	368
αποθηκευτικός χώρος (έννοια)	546
αποθήκη (ορισμός)	532
αποθήκη αναδιανομής: στόχος είναι...	459
αποθήκη ανοργάνωτη	475
αποθήκη αποθέσεως: στόχος είναι...	459
αποθήκη διανομής ή παραδόσεων	452
αποθήκη μια - οι λειτουργίες πολλές	467

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

αποκέντρωση της προσφοράς προϊόντων	54
αποσβέσεις	70
απόσταση στην μεταφορά	363
αποστολέας ως πρόσωπο της μεταφοράς	258
απώλειες στην σιδηροδρομική μεταφορά	239
αργία υλικού	49
αριθμός αναφοράς	389
αριθμός ελέγχου βαγονιού	161
αριθμός μερίδας	389
αρνητικό πρόσημο υπολοίπου ειδών αποθήκης	526
αρνητικός ορισμός "Logistics"	515
αυθαιρεσία της ΜΕ ή της ΔΕ	530
αυτάρκεια	122
αυτοπαράδοση αγαθών	483
αυτοτελής δράση	380
Βαγόνια Ρ (Private)	154
βανδαλισμοί στην σιδηροδρομική μεταφορά	240
βιαστικές μεταφορές	418
βιομηχανική αποθήκη	513, 527
βιομηχανική αποθήκη	527
βιομηχανικός λογισμός	514
βιομηχανοποίηση	248
γραμμή	145
Γρηγορόσημο	15
δείγματα	255
Δελτίο TIR	102
δηλώσεις του μεταφορέα	551
δήλωση πληρωμής κομίστρου στην φορτωτική CMR	263
διαδρομή	145
Διαίωμα	20, 19
διακίνηση του φορτίου	307
διαμαρτηρίες στην μεταφορά φορτίου	551
διαμετακόμιση	309
διαμεταφορέας ως πρόσωπο της μεταφοράς	257
διανομή ως όρος μεταφοράς	259
διαφορά απογραφής	549
διαχείριση εμπορευμάτων στις αποθήκες διανομής	410
διαχείριση κρίσεων στην μεταφορά	414
Διαχειριστής = θεσμοθετημένο πρόσωπο μεταφοράς	413
Διαχειριστής ως έννοια της ΕΕ	37, 54
διεθνής συνδυασμένη μεταφορά	437
δικαιόχρηση (franchise)	366
δικαίωμα αποστολέα ή παραλήπτη για τροποποίηση σύμβασης	349
Δικαίωμα εκμεταλλεύσεως	31
δικαίωμα επισχέσεως	103

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

δικαίωμα επισχέσεως του μεταφορέα	360
δίκτυο τροφοδοσίας της αγοράς	390
διπλότυπο βιβλίο προσωρινής εναπόθεσης	461
ΔΜ = ο ηγέτης της Μεταφοράς	432
δοσοληψία	537
δούναι και λαβείν	537
δράσεις "PL"	484
δράσεις εκτός χρόνου διενεργείας μεταφοράς	563
δράσεις εντός χρόνου διενεργείας μεταφοράς	563
δρομολόγιο	146
δυναμικότητα δικτύου	392
δυνατότητες των Η/Υ στην μεταφορά αξίας και φορτίου	462
εγγραφές ενημέρωσης των κινήσεων του Η/Υ	491
έγγραφο αυθεντικής συνδυασμένης μεταφοράς =CMR	436
έδρα της ΕΒΕ	494
εθνική συνδυασμένη μεταφορά	437
ειδικές μεταφορές	418
ειδικές μεταφορές από πλευράς φορτίου	420
ειδικές μεταφορές από πλευράς χρόνου	420
έκδοση παραστατικών εγγράφων λογιστικής εγγραφής	460
εκμεταλλευτής μεταφορικών αξόνων (transport operator)	392
έκτακτες μεταφορές	419
εκτέλεση της μεταφοράς και των μεταφορών	254
εκτύπωση στοιχείου	492
έλεγχος ασφαλείας φόρτωσης & κυκλοφορίας βαγονιού	170
έλεγχος της αυθεντικότητας των ε/κ	345
έλλειμμα ορισμένων ειδών	549
εμπόδια κατά την μεταφορά	340
εμπόδια κατά την παράδοση	339
εμπόρευμα (έννοια)	256
εμπορευματικό κέντρο είναι το Logistics Center;	496
εμπορική αποθήκη	513, 528
εμπορική αποθήκη	528
εμπορική πολιτική του (κρατικού) σιδηροδρόμου	204
εμπορική υπηρεσία σιδηροδρόμου	202
εναπόθεση	475
ενδοεπιχειρησιακή διακίνηση	367
ενδοεργοστασιακές μεταφορές	39
ενδοκοινοτική κτήση	493
ενδομεταφορά (cabotage)	304
ενέχυρο	458
ενημέρωση	491
ενημέρωση λογιστηρίου	495
ενημέρωση της βάσης δεδομένων της μεταφορικής επιχείρησης	389

Ενιαίο Διοικητικό Έγγραφο (ΕΔΕ)	102
έννοια της διακίνησης	393
έννοια της ροής φορτίων	393
ένσταση επίσχεσης	104
ένσταση μη εκπληρωθέντος συναλλάγματος	104
εντατική εκμετάλλευση του μέσου μεταφοράς είναι...(ορισμός)	313
εντολέας ως πρόσωπο της μεταφοράς	259
εντολοδόχος	493
εξαιρετικές μεταφορές	418
εξέλιξη της μεταφοράς	383
εξοδολόγιο του Διαμεταφρέα	624
εξόφληση τελωνειακού εγγράφου (ορισμός)	543
εξωτερική συσκευασία	476
ΕΟΦ = τα πρόσωπα της αλυσίδας εφοδιασμού της ΕΕ	430
επαλήθευση	550
επαναπροσδιορισμός δαπανών ΕΒΕ	407
επείγουσες μεταφορές	418
επί μέρους λειτουργία αποθήκης	408
επιφυλάξεις του παραλήπτη	551
εποχικές μεταφορές	419
εργασίες στην αρχή και το τέλος των μεταφορικών αξόνων	450
ΕΣΠΑ και Logistics	468
εσωτερικός βαθμός απόδοσης	79
Ευθυγράμμιση του κομίστρου	9
ευθυγράμμιση του κομίστρου	641
ευθυγράμμιση του κομίστρου στην μεταφορά	415
έφθασε ή δεν έφθασε η αποστολή ή η παραγγελία	249
ζημιές στην σιδηροδρομική μεταφορά	239
ημιπλάτος περιτυπώματος	174
ηπειρωτικά φορτία	399
θαλασσινά φορτία	399
θεματοφύλακας	477
θεωρία στην μεταφορά - ορισμός	483
καθαρή παρούσα αξία	79
κατανομή κατά μήκος της φορταμάξης	163
κατάσταση ενός είδους	532
κατάσταση της αγοράς της μεταφοράς	355
κατάσχεση εις χείρας τρίτου	105
κατηγορίες βαγονιών σύνθετων και συνδυασμένων μεταφορών	341
κέντρο ή βάση διανομής φορτίων	452
κερδοσκόπος = Businessman	520
κιβωτολόγιο	366
κλειστός συρμός	330
κοστολογικό άνοιγμα μερίδας	617

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

κόστος αγοράς	372
κόστος αναδιανομής αποθήκης	406
κόστος αποθέσεως αποθήκης	405
κόστος διαθέσεως	368
κόστος διανομών	403
κόστος διαχείρισης αποθεμάτων	372
κόστος διελεύσεως αποθήκης	406
κόστος προμηθειών	372
κόστος πωλήσεων	368
κουμανταδόρος	599
κρος ντοκινγ ορισμός cross docking	476
κύρια δραστηριότητα (ορισμός)	499
κύριος υπόχρεος στην σιδηροδρομική μεταφορά	439
κώδικας φορολογικής απεικόνισης των συναλλαγών	316
κωδικός αναφοράς	262
κωδικός δραστηριότητας αποθηκευτικής επιχείρησης	499
λειανική πώληση	528
λογαριασμοί προβλέψεων του Διαμεταφορέα	619
Λογιστής = θεσμοθετημένο πρόσωπο μεταφοράς	413
λογιστική εγγραφή στο ΔΕΠ	545
λογιστική ελάχιστη διαδρομή	583
λογιστική εναπόθεσης	493
λογιστική της μεταφοράς	396
λογιστική της μεταφοράς	461
Λοτζιστικς (Logistics) ως μόδα και παροξυσμός	464
μαζικό μεταφορικό έργο	221
μακροοικονομική θεώρηση των μεταφορών	253
μεγάλο μεταφορικό έργο	221
μείωση κομίστρου (έννοια)	86
μερίδα του Διαμεταφορέα	616
μεταβατικός λογαριασμός εσόδων εξόδων	618
μεταβλητό κόστος δρομολογίου	69, 107
μετακόμιση φορτίου	107
μετακόμιση φορτίου με βάση... (τιμολόγιο ή σύμβαση έργου)	354
μεταπώληση	248
Μεταφορ <u>α</u> αναφέρεται σε δράσεις κυκλοφορίας των αγαθών	7
μεταφορά είναι αλληλουχία αυτοτελών δράσεων	481
μεταφορά με λογισμό	497
μεταφορά με ΦΔΧ = συναλλαγή της επιχείρησης	443
μεταφορά με ΦΙΧ = εσωτερική λειτουργία της επιχείρησης	443
μεταφοραί - εκδρομαί	464
Μεταφορέας ως πρόσωπο της μεταφοράς	258
Μεταφορ <u>ές</u> ανάγονται σε παρελθόντα ή μέλλοντα χρόνο	7
μεταφορές με προθεσμία παραδόσεως	418
μεταφορικές καταχωρήσεις	504

μεταφορικό δίκτυο	392
μεταφορικοί άξονες = σκακιέρα	400
Μεταφορικός άξονας	145
Μεταφορικός άξονας	313
μεταφορικός αξονας	391
μεταφόρτωση (έννοια)	281
μεταφόρτωση ε/κ υπό τελωνειακό καθεστώς	438
μικτές διαδοχικές συμβάσεις	279
μικτή μεταφορά	287
μονάδα έργου	408
οικονομική μεταφορά είναι η...	375
οικονομική παραγωγικότητα	582
οικοσκευές	256
ομαδικό μεταφορικό έργο	221
ομαδικό φορτίο	422
ομαδικό φορτίο	531
οργανωμένη αποθήκη	547
οργάνωση μεταφοράς (ορισμός)	301
οργάνωση ορισμός για την έννοια	426
οργανωτική εγγραφή	498
οργανωτική μονάδα	408
οργανωτικό άνοιγμα μερίδας	617
ορισμός Logistics του CLM	578
ορισμός της διακίνησης	247
ορισμός της έννοιας ροή	394
ορισμός της μεταφοράς	246
ορισμός της μεταφοράς αξιών	247
ορισμός της συνδυασμένης μεταφοράς	323
Όροι πληρωμής αξιών των εμπορευμάτων (INCOTERMS)	260
όρος διάθεση στην αγορά	397
όρος ροή είναι θεωρία	398
ορφανά φορτία	370
παραβολή	549
παραγγελιοδόχος	493
παραγωγή = λειτουργία εκμεταλλεύσεως βιομ. Επιχείρησης	443
παραγωγικότητα δικτύου	392
παραγωγικότητα οικονομική	582
παραγωγικότητα τεχνική	582
παράδοση εμπορεύματος (ορισμός)	260
παράδοση ως όρος μεταφοράς	259
παρακαταθέτης	477
παρακαταθήκη	477
παραλαβή ειδών - εμπορευμάτων	550
παραλήπτης ως πρόσωπο της μεταφοράς	258
πάρε - δώσε	537

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

παροχή του Μεταφορέα	38
παροχή του μεταφορέα	248
πείρα ορισμοί για την έννοια του όρου	88
περιβάλλον της μεταφοράς αξιών	512
περιτύπωμα	172
πίνακας περιεχομένου	366
πλεόνασμα ορισμένων ειδών	549
πλήρες φορτίο	422
πλήρης συρμός	331
ποσοστωση κατανομής φορτίων σε αποθήκες	410
ποσοστωση στην σιδηροδρομική μεταφορά	638
πρακτικοί όροι διακίνησης των φορτίων	505
πρακτορειακά δικαιώματα διαμεταφορέα	624
πράξη στην μεταφορά - ορισμός	483
pro Logistics εποχή	481
προγραμματισμένες μεταφορές	418
προθεσμία παραδόσεως	119
προϊόν (έννοια)	256
προμηθευτής ως πρόσωπο της μεταφοράς	257
προσέγγιση της χερσαίας μεταφοράς από...	300
προσφορά και ζήτηση (έννοιες)	267
πρόσωπα της μεταφοράς	425
πρόσωπα της συνδυασμένης μεταφοράς	316
προσωπικά είδη	256
προσωρινή εναπόθεση	476
πυκνότητα δικτύου	392
ρευστότητα	71
ροή στην μεταφορά (έννοια)	396
ροή φορτίων	313
ροή φορτίων - συγκρίσεις	393
ροή φορτίων και πολιτικές επιλογές	427
ροή φορτίων και τελωνείο της ΕΕ	429
σημείο διελεύσεως	524
σκόρπιος αυτοκινητιστής	85
σταθερό κόστος δρομολογίου	69, 108
σταθμός αναδιανομής φορτίων	452
σταθμός διαλογής σιδηροδρομικής μεταφοράς	198
σταλία	49
στίχος - Colli ή Κόλα	475
στροφή	223
συμβάσεις προσχώρησης μεταξύ σιδ/κων επιχειρήσεων	233
σύμβαση ADR	98
σύμβαση CIM	146
σύμβαση μίσθωσης ΦΔΧ	272
συμφόρτωση	531

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

συναλλαγές της ΕΒΕ	537
συναλλαγή - σύμβαση διευκρινήσεις	507
συναρμογή σιδηροδρομικού τιμολογίου	211
συνδυασμένη μεταφορά σε εικόνες	435
σύνθεση αποστολής ορισμός	529
σύνθετη μεταφορά (σιδηροδρομική)	284, 285
σύνθετη μεταφορά σε εικόνες	433
Συντομογραφίες	3
συρροή ευθύνης οδικού μεταφοράς στην ΣΜ	333
συσκευασία μεταφοράς	476
σφήνα	24
σχηματική απεικόνιση της ΕΕ	425
σχόλιο ορισμού Logistics του CLM (όπως καλείται σήμερα)	578
σωρευτική αναδοχή χρέους	36
τακτικές μεταφορές ή δρομολόγια	419
τελικό σημείο προέλευσης	523
τελωνειακά καθεστώτα	309
τελωνειακή αποταμίευση	460
τελωνειακή αποταμίευση	477
τεχνική παραγωγικότητα	582
τήρηση λογιστηρίου	494
τήρηση λογιστηρίου	495
τρακτόρευση	22
τρακτόρευση	223
ΤΡΑΝΣ (Trans)	464
τργωνική μεταφορά	304
τριγωνική πώληση	305
τροποποίηση σύμβασης μεταφοράς	276
υπαρκτό προϊόν	378
υπηρεσίες (σιδηροδρομικές) μακράν γραμμής	224
υποβολή προσφοράς	266
υποδομή της μεταφοράς	513
υπομερίδα του Διαμεταφορέα	616
υποστηρικτικές προς την μεταφορά δραστηριότητες	488
υφαρπαγή του επαγγέλματος του λογιστή	470
φορολογική εγγραφή	498
φορτία	257
φόρτωση, εκ νέου φόρτωση, μεταφόρτωση	283
φύλο μερισμού	628
χειρονακτική ελάχιστη διαδρομή	583
χονδρική πώληση	528
χρησιμότητα	514
χρόνος στην μεταφορά	363
χώρα αναχωρήσεως	306
χώρα διελεύσεως	307

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

χώρα επαναποστολής	307
χώρα καταγωγής	306
χώρα προελεύσεως	306
χώρα προορισμού	306
χώρος εναπόθεσης	548
χώρος παραλαβής και παραδόσεως φορτίων	542
χώρος φύλαξης	545

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Αντικείμενο

Σελίδες

Συντομογραφίες	3
Πρόλογος πρώτης έκδοσης	5
Πρόλογος παρούσης έκδοσης	6
Σχόλια και διευκρινήσεις για τα βιβλία	7
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	18
Εισαγωγή στην οδική μεταφορά	19
Λόγοι που συνέβαλαν στην επικράτηση του ΦΔΧ	19
Νόμος 1060/1971 (ο πρώτος Νόμος για την οδική μεταφορά)	20
Φορέας των οδικών μεταφορών με βάση τον Ν. 1060/71	22
Νόμος 383/1976 (ο δεύτερος Νόμος για την οδική μεταφορά)	23
Επίδραση του Ν. 383/76 στην αγορά	24
Ανακεφαλαίωση σχετικά με την έννοια της άδειας ΦΔΧ	27
Νόμος 3887/2010 (τρίτος Νόμος για την οδική μεταφορά)	30
Σχόλια για τον Ν. 3887/2010	34
Νόμος 4038/2012(περιέχει τροποποιήσεις του Ν. 3887/2010)	35
Νόμος 4072/2012 (προβλέπει την Ιδιωτική Κεφαλαιουχική Εταιρεία (ΙΚΕ). Προτείνεται να συμπεριλάβει και τον οδικό Μεταφορέα)	35
Κανονισμός (ΕΚ) 1071/2009. Άσκηση επαγγέλματος οδικού Μεταφορέα.	37
Έννοια του κόστους στην οδική μεταφορά	38
Προσέγγιση του κόστους οδικής μεταφοράς	40
Κατηγορίες δαπανών ΦΔΧ:	41
1. Ναύλοι παρεχόμενοι από τρίτους	
2. Κόστος συγκοινωνιακής ετοιμότητας των οχημάτων	
3. Μεταβλητό κόστος δρομολογίων	
4. Τακτικές επισκευές και συντηρήσεις φορτηγών	
5. Συντηρήσεις και αυτοεπισκευές στην αλλοδαπή	
6. Ελαστικά και λοιπά αναλώσιμα ή ανταλλακτικά των φορτηγών	
7. Δαπάνες τακτικών δαπανών των οδηγών	
8. Διόδια και φόροι διελεύσεως , καύσιμα και λιπαντικά δρομολογίου	
9. Αποσβέσεις οχημάτων	
Παρενθετικά μια άσκηση εργασίας και περισυλλογής.	44

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

(υπόδειξη με διακριτικό τρόπο για την ορθή οργάνωση και την χρηστή διαχείριση μιας μεταφορικής εταιρείας με πολλούς συνεταιίρους.)	
Απόσβεση του ελκυστήρα και του ρυμουλκουμένου	49
Τρόποι καταρτίσεως του κοστολογίου (οδικής μεταφοράς)	51
Λογαριασμοί δαπανών επιχειρήσεων οδικών μεταφορών	52
Οι σχολές ΣΕΚΑΜ συνδικαλιστές και πολιτεία	52
Οι διαπιστώσεις ορθολογικού λογιστηρίου	55
Ανάπτυξη λογαριασμών δαπανών μεταφορικών επιχειρήσεων	55
Ο λογαριασμός ταμείου μεταφορικής επιχείρησης	58
Τρεχούμενοι λογαριασμοί ταμείου των οδηγών	59
Λογαριασμοί κόστους εργασίας των οδηγών	60
Παράδειγμα εκκαθαρίσεως εξόδων δρομολογίου φορτηγού	60
Τα έσοδα της οδικής μεταφοράς	63
Σειρές και αρίθμηση των φορτωτικών	63
Η αρίθμηση των δρομολογίων	65
Συμπεράσματα για τις λογιστικές καταχωρήσεις (τα παραστατικά δαπανών για την διενέργεια δρομολογίου και τα παραστατικά λειτουργικών δαπανών ΦΔΧ ανεξάρτητα του δρομολογίου)	65
Λογαριασμοί εσόδων των φορτηγών	67
Λογαριασμοί ενεργητικού και παθητικού του οδικού μεταφορέα	68
Καταλογισμός ΓΕΔ στα παραγωγικά τμήματα μεταφορικής εταιρείας	71
Η σπουδαιότητα της λογιστικής οργάνωσης στην διαχείριση της μεταφορικής εταιρείας	73
Το καθεστώς και η αγορά του ΦΔΧ μετά το 1993	74
Χρηματοδότηση και χρηματοδοτική μίσθωση στα ΦΔΧ	78
Ορθολογική μελέτη στις επενδύσεις και την ανάπτυξη των μεταφορικών επιχειρήσεων	79
Καθαρή παρούσα αξία (μαθηματικός τύπος και σχόλια)	79
Εσωτερικός βαθμός απόδοσης (μαθηματικός τύπος και σχόλια)	80
Γενικά για την πρόσβαση στο επάγγελμα των οδικών μεταφορών	83
Προϋποθέσεις εισόδου στο επάγγελμα οδικού	84

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

μεταφορέα	
Εγκατάσταση κοινοτικών μεταφορέων στην ΕΕ και στην Ελλάδα	86
Ουσιαστικές προϋποθέσεις για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα	87
Προβληματισμοί για τις μισθώσεις οχημάτων	89
Ο στόλος των ΦΔΧ – Γενικά	90
Τα φορτηγά της οδικής μεταφοράς	91
Βάρη και απόβαρα φορτηγών	94
Κατηγορίες ΦΔΧ – Διακρίσεις των οχημάτων Α) από την πλευρά του Υπ. Οικονομικών Β) από την πλευρά του Υπ. Μεταφορών	95
Γραμμές και διαδρομές των ελληνικών φορτηγών	97
Σύμβαση ADR	98
Σήμανση των συσκευασιών και των μεταφορικών μέσων (για την επικινδυνότητα των φορτίων)	99
Η ευθύνη του οδικού μεταφορέα	100
Σχόλια για την ευθύνη ή την απαλλαγή του μεταφορέα	101
Τελωνειακά έγγραφα της οδικής μεταφοράς	102
Το δικαίωμα επισχέσεως του μεταφορέα	103
Η διάκριση του δικαιώματος επίσχεσης	104
Οι γενικοί και οι ειδικοί όροι στην σύμβαση μεταφοράς. Κατάσχεση εις χείρας τρίτου	105
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η οδική Μεταφορά με φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης (ΦΙΧ)	106
Γενικά γύρο από την κυκλοφορία ΦΙΧ	106
Η κυκλοφορία ΦΙΧ είναι τεχνική Και όχι εμπορική	108
Προϋποθέσεις κυκλοφορίας ΦΙΧ	109
Οι δαπάνες μεταφοράς με ΦΙΧ συνιστούν κόστος Εκμεταλλεύσεως και όχι συναλλαγών	110
Η θέση σε κυκλοφορία ΦΙΧ στις ΕΒΕ	111
Η λειτουργία της διαθέσεως σε σχέση με την απόσταση και το είδος	112
Δύο παραδείγματα τροφοδοσίας καταστημάτων	113
Οι προμήθειες & εφοδιασμός των ΕΒΕ συνιστούν Και αυτοί Μεταφορά	114
Η παράδοση ειδών στα καταστήματα λιανικής	114
Σύγκριση μεταφοράς ΦΙΧ με ΦΔΧ	115

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Σχέση παραγωγής πωλήσεων Μεταφοράς ΦΙΧ	116
Μικτές επιχειρήσεις Μεταφοράς μεταξύ ΕΒΕ και οδικών Μεταφορέων	119
Σύγκριση κόστους μεταφοράς μιας ΕΒΕ με ΦΙΧ σε σχέση με ΦΔΧ	120
ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	
Αναδρομή στην εξέλιξη των σιδηροδρομικών μεταφορών	124
Τρόποι διακανονισμού των σιδηροδρομικών κομίστρων	125
ΕΤΤ (τιμολόγιο χωρών Αν. Ευρώπης συμφώνου SMGS	126
Η φορτωτική CIM και η σύμβαση πώλησης μέσω ανατολικών χωρών	127
Απόδειξη παραλαβής του Διαμεταφορέα	128
Η έννοια των σιδηροδρομικών τιμολογίων	130
Το έργο των σιδηροδρόμων	132
Πολιτική των σιδηροδρόμων	132
Υπηρεσίες παρεχόμενες από τους σιδηροδρόμους	134
Ζητούμενες λύσεις από τα δίκτυα	136
Συμπεράσματα και συγκρίσεις κόστους λειτουργίας ΦΔΧ και σιδηροδρόμου	137
Σύγκριση του κόστους λειτουργίας των χερσαίων μέσων μεταφοράς	140
Ποιος θα προσφέρει τα κόμιστρα της σιδ/μικής μεταφοράς στην πελατεία; (οι δυνατότητες με την νέας COTIF	141
Η διεθνής συνεργασία των σιδηροδρόμων, οι ενιαίοι νομικοί κανόνες CIM. (η έννοια του μεταφορικού άξονα της γραμμής της διαδρομής του δρομολόγιου)	144
Τα έντυπα της σιδηροδρομικής μεταφοράς	150
Εισαγωγικά για την χρήση των βαγονιών	154
Τροχαίο υλικό – βαγόνια σιδ/κα και βαγόνια ιδιωτικά (Ρ)	154
Ο αριθμός του βαγονιού (ανάλυση της έννοιας του κάθε ψηφίου του αριθμού του)	156
Λοιπές ενδείξεις επί των βαγονιών	162
Διάθεση του βαγονιού στον πελάτη	164
Οι οργάνωση των δικτύων για την διαχείριση των βαγονιών, οι Δελτιοθήκες	165
Αντιμετώπιση της υψηλής ζήτησης βαγονιών	166
Επιλογή του βαγονιού από τον σιδηροδρομικό υπάλληλο	166
Νέα πολιτική των δικτύων για την αμοιβαία χρήση	168

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

των βαγονιών	
Έλεγχος ασφαλείας	170
Το περιτύπωμα	172
Τα τεχνικά του περιτυπώματος	173
Η κατάταξη των σιδηροδρομικών γραμμών	178
Εξαιρετικές μεταφορές	180
Ιδιωτικά βαγόνια – λόγοι υπάρξεως	181
Τύποι ιδιωτικών βαγονιών	181
Κατασκευή και ένταξη στην κυκλοφορία των ιδιωτικών βαγονιών	183
Βαγόνια δικτύων εκλαμβανόμενα στο παρελθόν σαν ιδιωτικά	187
Κατασκευή και εμπορική εκμετάλλευση των ιδιωτικών βαγονιών	188
Τρόπος εκμεταλλεύσεως των ιδιωτικών βαγονιών	190
Το ισχύον νομικό πλαίσιο κυκλοφορίας των ιδιωτικών βαγονιών	192
Σιδηροδρομική υποδομή και οργάνωση (το δίκτυο, τα γραφεία εμπορευμάτων, οι σταθμοί διαλογής, γραμμές σε λιμάνια και εμπορευματικά κέντρα, τερματικοί σταθμοί συνδυασμένων μεταφορών, παρακαμπτήριες γραμμές, εργοστάσια επισκευών σιδηροδρομικού υλικού)	194
Εμπορική πολιτική των σιδηροδρόμων - Γενικά	201
Εμπορική υπηρεσία και δρομολόγια	202
Εμπορική πολιτική και τιμολόγια	204
Εμπορική πολιτική και συγκυρία	206
Παράμετροι επιρροής της εμπορικής πολιτικής	206
Εμπορική πολιτική και εμπορεύματα	208
Εμπορική πολιτική κι περιφερειακή ανάπτυξη	208
Γενικά περί των σιδηροδρομικών τιμολογίων	209
Τα είδη των τιμολογίων	209
Η δομή των σιδηροδρομικών τιμολογίων	211
Παράδειγμα τιμολογήσεως με διεθνές τιμολόγιο	213
Ειδικές συμφωνίες μαζικών μεταφορών	216
Το πλαίσιο που περιέχει τις αιτίες για να αιτήσεις από τους σιδηροδρόμους ειδικά κόμιστρα	219
Παρατηρήσεις σχετικά με το κόστος και την λειτουργία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων	219
Διευκρινήσεις για τις ποσότητες και την ποιότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών (μεγάλο, μαζικό, ομαδικό εργο	220
Ελεγκτήρια και τελωνεία	221
Η προοπτική της σιδ/κης μεταφοράς με βάση το ΠΔ	222

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

324/96	
Το τελωνειακό καθεστώς στην σιδ/κη μεταφορά	225
Τελωνειακές αλλαγές στον σιδ/μο από την 01.07.2006	227
Συμβάσεις προσχώρησης μεταξύ των σιδηροδρόμων	233
Προοπτικές εγκαταστάσεως στην Ελλάδα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων	235
Το καθεστώς κοινοτικής διαμετακόμισης	236
Αυτονόητα τελωνειακά αξιώματα	237
Ζημιές – ευθύνες στην σιδ/κη μεταφορά	239
ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ: ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΣΜ)	241
Γενικές παρατηρήσεις για την έννοια της ΣΜ	242
Ορισμός της χερσαίας μεταφοράς	243
Μεταφορά – Μεταφορές διευκρινήσεις	251
Τα πρόσωπα της συμβάσεως μεταφοράς	254
Τα συμμετέχοντα πρόσωπα στην εκτέλεση της μεταφοράς	257
Περί των διεθνών όρων παραδόσεως των εμπορευμάτων	259
Οι INCOTERMS και η πράξη της μεταφοράς	261
Η τροποποίηση της σύμβασης οδικής μεταφοράς	276
Διάκριση τρόπου έρευνας των μεταφορών	277
Οδικές μεταφορές (νομική και τεχνική προσέγγιση)	278
Η έννοια της οδικής διεθνούς μεταφοράς με αμοιβή	280
Η έννοια της μεταφόρτωσης στην χερσαία μεταφορά	281
Η έννοια της σύνθετης μεταφοράς	284
Οι οδικές μεταφορές χρηματοδοτούνται ως συνδυασμένες	287
Η έννοια της μικτής μεταφοράς	288
Η εξέλιξη των ΣΜ – πρώτη περίοδος – πρώτα βήματα	290
Δεύτερη περίοδος των ΣΜ 1980 - 2000	293
Μεταφορές με καθεστώς INTERCONTAINER	293
Ο διαχωρισμός της Γιουγκοσλαβίας	294
Εφαρμογή του ΠΔ 431/1995 για τις ΣΜ	295
Η αντίδραση της ΕΕ για την παρεμπόδιση των ΣΜ	298
Ορισμός της ΣΜ – Εισαγωγικά (Δίδονται οι ορισμοί για έξι προσεγγίσεις της μεταφοράς από τεχνικής, νομικής, οικονομικής, εμπορικής, οργανωτικής και φορολογικής πλευράς. Επιπλέον περιγράφονται τα τελωνειακά καθεστώτα και η διάκριση των χωρών που κινούνται τα φορτία, δηλαδή καταγωγής, προελεύσεως, κλπ.)	300
Εισαγωγικά για την έννοια της ΣΜ	310

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Θεμελιώσεις προϋποθέσεις της ΣΜ	311
Προβληματισμός για την έννοια του κατάλληλου σταθμού	312
ΠΔ 431 / 1995	313
Ενιαίος τίτλος μεταφοράς η φορτωτική CMR	315
Η εκτέλεση της ΣΜ (παράθεση των προσώπων που συμμετέχουν στην ΣΜ)	316
Τεχνική εξέταση και κατάταξη των ΣΜ, τι συμβαίνει στην Ευρώπη;	318
Σχόλια για τις «εθνικές ΣΜ»	319
Ο σιδ/μος διενεργεί κάθε τεχνικής σιδ/κες μεταφορές	320
Το έγγραφο της συνδυασμένης σιδ/κης μεταφοράς	322
Πρακτικός ορισμός εργασίας των ΣΜ (περιγράφεται η ΣΜ και η σύνθετη μεταφορά σε εικόνες)	323
Μεταφορές ε/κ μεταξύ Ελλάδος και Βαλκανικών χωρών	326
Χαρακτηριστικά και προϋποθέσεις της ΣΜ α) διακρατική οργάνωση του μεταφορέα, β) κερδοφόρα διενέργεια της ΣΜ, γ) μαζικότητα στην ΣΜ, δ) ακρίβεια στα δρομολόγια, και ορθή διαχείριση του στόλου των ΦΔΧ, ε) ρυθμός απορρόφησης των φορτίων, στ) τεχνολογική ομοιομορφία των φορτίων, ζ) η διεκπεραίωση των διοικητικών διατυπώσεων, λοιπά χαρακτηριστικά των ΣΜ, σύνθεση των Αμαξοστοιχιών ΣΜ.	326
Διάκριση από νομικής πλευράς της ΣΜ από την σύνθετη	333
Η τεχνολογία των ΣΜ	336
Λοιπές παράμετροι των ΣΜ, το εργασιακό, το φορολογικό, ο ΦΠΑ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στα κόμιστρα ΣΜ	338
Εμπόδια στην παράδοση	339
Εμπόδια στην μεταφορά	340
Τα βαγόνια των ΣΜ και η διάθεση των βαγονιών	341
Τελωνειακά θέματα των ε/κ, έλεγχος αυθεντικότητας ε/κ	345
Σχόλια για τα μέσα και τα πρόσωπα της μεταφοράς	347
Το δικαίωμα διάθεσης του εμπορεύματος στις ΣΜ και σιδ/κες μεταφορές	348
ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ: Η ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΛΟΓΙΣΤΙΚΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ	351
έννοια και χρησιμότητα της λογιστικής της μεταφοράς (ΛΜ)	352

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Τελωνειακό καθεστώς εμπόριο και μεταφορά προ του 1993	356
Μεταφορέας και εισαγωγέας – άσπονδοι... συνεργάτες (παραδείγματα συνεργασιών από το παρελθόν)	357
Η εμπορική ιστορία επαναλαμβάνεται (παραδείγματα από την σύγχρονη διακίνηση των αγαθών)	360
Σημερινό καθεστώς η κοινοτική διαμετακόμιση	364
Προβληματισμοί για το σημερινό καθεστώς της ενδοκοινοτικής κτήσης, ηλεκτρονική ταυτότητα προϊόντων και συσκευασία για το ράφι ή το σπίτι	365
Η Λογιστική της Μεταφοράς και το ειδικό κόστος πώλησης, υπό το πρίσμα της μεταφοράς	367
Η Λογιστική της Μεταφοράς και το κόστος αγορών ή προμηθειών	372
Περί του τόπου εγκαταστάσεως των επιχειρήσεων, η επίδραση του χώρου και του χρόνου στην μεταφορά	375
Ο διαχειριστής μεταφοράς λειτουργεί σε όλες τις επιχειρήσεις, (μεταφορικές (ΜΕ), διαμεταφορικές (ΔΕ) εμπορικές ή βιομηχανικές (ΕΒΕ), Διαχείριση μεταφοράς σημαίνει λογιστική μεταφοράς	378
Προσέγγιση της Λογιστικής της Μεταφοράς (ΛΜ) των ΕΒΕ και ΜΕ, ή ΔΕ	381
Η ορολογία αλλάζει, η μεταφορά παραμένει αναλλοίωτη	303
Χάραξη και διαχείριση κομβικών σταθμών διελεύσεως, λειτουργία μεταφορικού άξονα, οργάνωση μεταφορικού άξονα, γραφικός πίνακας δρομολογίων	
Η λογιστική των ΕΒΕ και των ΜΕ υπό το πρίσμα της μεταφοράς	388
Η χρησιμότητα της ΛΜ στις ΕΒΕ και στις ΜΕ	389
Μεγάλοι οργανωτές ή εκμεταλλευτές μεταφορικών αξόνων. Η έννοια ροή στην μεταφορά	391
Η θεώρηση της χερσαίας μεταφοράς ως σύνολο	399
Οργάνωση μεταφορικών αξόνων από τα σιδ/κα δίκτυα	401
Προσέγγιση κόστους διανομής φορτίων	403
Διακίνηση μέσω αποθηκών και παραδόσεις φορτίων, προσέγγιση και ανάλυση & κατανομή κόστους διανομών των ΦΔΧ, προσέγγιση του κόστους διελεύσεως αποθήκης, μεταφορικοί άξονες & δίκτυα	405
Διαχειριστής μεταφοράς – λογιστής μεταφοράς	409
Κανονισμός (ΕΚ) 1071/2009 για τον διαχειριστή μεταφοράς, καθορισμός αρμοδιοτήτων και προσόντων	409

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Μεταφορά και διαχείριση κρίσεων	414
Η διάκριση των φορτίων, από την πλευρά των ΜΕ, των ΕΒΕ, από την φύση και το μέγεθος τους,	416
Η παρέμβαση του κοινοτικού τελωνείου στην μεταφορά	424
Η ΕΕ σχετικά με την θέσπιση νομοθετικού πλαισίου για την «εφοδιαστική αλυσίδα» (περιγράφεται ο ΕΟΦ, η συνοχή, οι υποχρεώσεις, ή οι σχέσεις των προσώπων της μεταφοράς και η παρέμβαση του Υπ. Μεταφορών	424
Συμπεράσματα για την εφοδιαστική αλυσίδα της ΕΕ	436
Η εφοδιαστική αλυσίδα της ΕΕ και ο Ελληνικός Σιδ/μος	439
Υπάρχουν και άλλες εφοδιαστικές αλυσίδες εκτός από αυτήν που ορίζει η ΕΕ;	442
Οι ΕΟΦ της ΕΕ για την οδική και την σιδ/κη μεταφορά	447
Η σύμβαση πώλησης και η σύμβαση έργου στην πράξη: α) οι εργασίες στην αρχή και το τέλος των μεταφορικών αξόνων, β) καθετοποίηση των αποθηκών και οι μεταφορικοί άξονες	450
Περιβάλλον μεταφοράς & αποθήκη διάφοροι ορισμοί Κατανομή, Διανομή, Παράδοση, Διάθεση, περισυλλογή, αναδιανομή, ομαδοποίηση	453
Αναδρομή στην εξέλιξη της αποθήκευσης	455
Η αποθήκευση προ του 1994	456
Η αποθήκευση μετά το 1994	458
Λειτουργία και ανάπτυξη ιδιωτικών αποθηκών	460
Το βιβλίο προσωρινής εναπόθεσης	461
Η ορολογία και η τεχνολογία εξελίσσονται. Η Μεταφορά παραμένει αναλλοίωτη	463
Οι αλλαγές στην χερσαία Μεταφορά μετά το 1990	464
Προγράμματα Η/Υ & Logistics. Οι δύο όψεις του ίδιου νομίσματος	467
Η εμφάνιση της λέξης Logistics	468
Η σημερινή καθιέρωση πλήθους εννοιών Logistics	469
Χρειάζεται στην αγορά ο όρος Logistics;	472
Η ορολογία cross docking, order picking, κλπ	473
Επιστημονική εμβάθυνση της έννοιας cross docking	474
Η σημασία καταλυτική σημασία της “εναπόθεσης” στην αγορά της Μεταφοράς	478
Η “Λογιστική” δεν υποδεικνύει τον τρόπο της συνεργασίας, απλά τον απεικονίζει	480
Η “εναπόθεση” δεν έχει σχέση με ξένες ορολογίες	481
Θεωρία & πράξη: “3PL” “xPL”; Παράδοση με ΦΙΧ ή	482

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

με ΦΔΧ;		
Η πορεία της λειτουργίας των ΕΒΕ εξελίσσεται και ουδέποτε πρωτοεμφανίζεται		486
Η άποψη μας για την λέξη "Logistics"		487
Παράδειγμα φορολογικού και λειτουργικού λογισμικού μιας μεταφορικής επιχείρησης		489
Τα εμπορικά προγράμματα Η/Υ		490
Διευκρινήσεις σχετικά με την λογιστική συνεργασία μέσω των Η/Υ		492
"Έδρα" της ΕΒΕ και "Logistics Center" τίνος;		494
Μήπως το "Logistics Center" είναι το εμπορευματικό κέντρο;		496
Οι ΚΑΔ και η εφαρμογή των Η/Υ στις επιχειρήσεις		498
Διευκρινήσεις για τους ΚΑΔ		500
Η διαβάθμιση της Μεταφοράς στην πράξη των Η/Υ		505
Παραδείγματα μεταφοράς με λογισμό από το παρελθόν		510
Η σημερινή μεταφορά με λογισμό		511
Το περιβάλλον λειτουργίας της μεταφοράς με λογισμό		512
Το περιβάλλον λειτουργίας της μεταφοράς με λογισμό		512
Η διαχείριση των ειδών που μετακομίζουν		514
Α) ο βιομηχανικός λογισμός διαχειρίζεται αγαθά		515
Β) η Μεταφορά διαχειρίζεται φορτία και αξίες		519
Βιομηχανικός Λογισμός & δράσεις από "έδρας" της ΕΒΕ σε σχέση με την Μεταφορά		520
Βιομηχανικός Λογισμός και αποθήκες		524
Διάκριση της "Εμπορικής Αποθήκης" από την "Βιομηχανική Αποθήκη"		527
Συσκευασία χονδρικής συμβάσεις και έγγραφα Μεταφοράς		529
Ο ορισμός της αποθήκης		531
Τεχνικές της λογιστικής της Μεταφοράς		533
Συνάρτηση της Βιομηχανικής Λογιστικής με την Λογιστική της Μεταφοράς		535
Η λογιστική της Μεταφοράς της ΕΒΕ στην πράξη		536
Η λογιστική συνεργασία της ΕΒΕ με την ΜΕ		540
Τα λογιστικά γεγονότα στην λογιστική της Μεταφοράς		542
Το λογιστικό διαδίκτυο εμπορευμάτων και προϊόντων		543
Η κωδικοποίηση των εγγραφών ΔΕΠ		544
Αποθήκη, αποθηκευτικός χώρος, χώρος φύλαξης		545
Ανακεφαλαίωση της σχέσης ΛΜ και των εννοιών αποθήκης		546
Επαλήθευση, απόσταση και χρόνος στην μεταφορά		552

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Η μεταφορά είναι εμπορική έννοια και όχι τεχνική	553
Μεταφορά διενεργεί ο ΔΜ και...	555
Οι του Η/Υ δεν εκτελούν την Μεταφορά, αλλά την υποστηρίζουν	556
Logistics = Λογισμός, Business Logistics = επιχειρησιακός Λογισμός	561
Χρειάζεται η αναζήτηση του "Logistics" στην ιστορία;	566
"Logistics" = Λογιστικό πρόγραμμα Η/Υ	568
Η χρήση της έννοιας "Logistics" στην αγορά	571
Ανταγωνισμός στην αγορά εργασίας: εμπορικοί - τεχνικοί	572
Στην δεκαετία του 2000 η ΕΕ ξεκαθάρισε την κατάσταση	573
Σύγκριση και ταύτιση εννοιών στην Μεταφορά με Λογισμό	578
Σχόλιο για την έννοια «σχεδιασμός»	578
Η διάκριση της παραγωγικότητας	582
Η έννοια «από το σημείο προέλευσης στο σημείο κατανάλωσης»	583
Οι «απαιτήσεις του πελάτη»	585
Η ρίζα «Trans» η Μεταφορά και ο αστικός κώδικας	586
Τεχνοκρατικές συγκρίσεις των ξένων με τις απόψεις μας	590
Συμπεράσματα για την χρησιμότητα του βιβλίου μας	595
Επαναπροσδιορισμός εννοιών της Μεταφοράς	598
"Logistician" = κουμανταδόρος (αποθήκης)	599
Παράρτημα	
Η εξέλιξη και ο ρόλος του Δ, ανακεφαλαίωση εννοιών, οι ΔΕ συγκεντρώνουν την πείρα του ΔΜ, οι τέσσερις περίοδοι εξέλιξης των ΔΕ (διαμεταφορικών επιχειρήσεων), ο ρόλος των σύγχρονων ΔΕ	603
Η οργάνωση των ΔΕ, άρτια οργανωμένοι, μη άρτια οργανωμένοι, διαμεσολαβητές φορτίων - υποπράκτορες	612
Τα κοστολόγια και η λογιστική εκμεταλλεύσεως των ΔΕ, γενικά, τα έξοδα εκμεταλλεύσεως, λοιπά έξοδα εκμεταλλεύσεως	614
Προσέγγιση στην λογιστική εκμεταλλεύσεως των ΔΕ, κέντρα κόστους, μερίδες, υπομερίδες, οργανωτική απεικόνιση μερίδων, κοστολογικό άνοιγμα μερίδων, κλπ...	616
Εκκαθαρίσεις λογαριασμών στα ομαδικά φορτία, συνεργασία Μεταφορέα Διαμεταφορέα, πρακτική των ομαδικών φορτίων	630
Τα είδη δαπανών στα ομαδικά φορτία, λοιπά έξοδα, τα κόμιστρα, Α-META, όροι παραδόσεως και ναύλος φορτηγών	632
Α-META και συνεργασίες σιδ/κων επιχειρήσεων, η έννοια της ποσόστωσης,	637
Η συνισταμένη των συμφερόντων ΕΒΕ και ΜΕ, αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως ΦΔΧ και βαγονιών	640
ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΟΣ	643
Ανακεφαλαίωση	644
Επίλογος	647
Αλφαβητικό ευρετήριο των όρων	649
Πίνακας περιεχομένων	658