



ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ (Π.Μ.Σ. ΣΤΗΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ
ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ)

Διπλωματική Εργασία

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΗ
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

του

ΕΥΘΥΜΙΑΔΗ ΠΑΥΛΟΥ

Επιβλέπων Καθηγητής: Θωμάς Χατζηγάγιος

Υποβλήθηκε ως απαιτούμενο για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος
στη
Λογιστική Φορολογία και Χρηματοοικονομική Διοίκηση (Π.Μ.Σ. στην Στρατηγική
Διοικητική Λογιστική και Χρηματοοικονομική Διοίκηση για Στελέχη Επιχειρήσεων)

Αύγουστος 2019

*Σε όλα εκείνα τα πρόσωπα
που με στήριξαν και πίστεψαν σε μένα...
και σε όλους εκείνους που πιστεύουν ότι
η επιστήμη είναι η γνώση των λίγων
στην υπηρεσία των πολλών...*

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία με θέμα «Παγκοσμιοποίηση και διεθνείς οροί συναλλαγών προς μια ομοιόμορφη αντιμετώπιση.» πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της μεταπτυχιακής εργασίας του τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Μακεδονίας το έτος 2019.

Η παρούσα διπλωματική εργασία είναι το αποτέλεσμα μιας σειράς αλληλεπιδράσεων με διάφορα άτομα, καθένα από τα οποία έπαιξε ένα σημαντικό ρόλο στην εξέλιξή της. Αξίζει λοιπόν, να αφιερώσω την παρούσα σελίδα για να ευχαριστήσω ειλικρινά τα άτομα αυτά για τη βοήθεια που μου προσέφεραν.

Στο σημείο αυτό αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις ειλικρινείς και θερμές ευχαριστίες μου σε όσους συνέβαλλαν στην ολοκλήρωση αυτής της προσπάθειας και πρώτα απ' όλα, στον επιβλέποντα καθηγητή της διπλωματικής μου εργασίας, κύριο Θωμά Χατζηγάγιο για τη συνεχή καθοδήγηση, την αμέριστη υποστήριξη, τις ουσιώδεις συμβουλές, καθώς επίσης και την αδιάκοπη συμπαράσταση και ενθάρρυνση που μου παρείχε σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές του τμήματος οι οποίοι ήταν δεκτικοί και μου παρείχαν οποιαδήποτε βοήθεια κι αν χρειαζόμουν.

Επιπλέον θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους εκείνους τους συμφοιτητές μου αλλά και τους φοιτητές άλλων σχολών οι οποίοι με βοήθησαν στη συγγραφή της βιβλιογραφίας μου, αλλά και για τον χρόνο που διέθεσαν.

Τέλος, θα επιθυμούσα να ευχαριστήσω όλους εκείνους που με έμαθαν να «προσπερνώ» και με βοήθησαν να γίνουν «ανεκτοί» οι συμβιβασμοί των τελευταίων ετών: την οικογένειά μου και ορισμένους πολύ αγαπητούς και αξιόλογους ανθρώπους που συνάντησα κατά τη διάρκεια των σπουδών μου. Σε αυτούς που με την καθημερινή τους συμπαράσταση, την υπομονή τους και την θετική τους σκέψη, συνέβαλλαν στην εκπλήρωση των στόχων που είχα θέσει.

Το μεγαλύτερο «ευχαριστώ» στα αγαπημένα μου πρόσωπα, στους γονείς μου, που αποδέχθηκαν όλες τις επιλογές μου και μου παρείχαν στήριξη όλο αυτό το διάστημα, χωρίς την οποία τίποτα από όσα έχω καταφέρει μέχρι σήμερα δε θα ήταν πραγματικότητα και μου έδωσαν όλα τα εφόδια ώστε να γίνω ένας σωστός άνθρωπος και αυτό είναι κάτι που δεν μαθαίνεται, αλλά μεταδίδεται.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	8
---------------	---

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
---------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1.1 Ορισμός της παγκοσμιοποίησης.....	11
1.2 Μορφές της παγκοσμιοποίησης.....	12
1.3 Αίτια ανάπτυξης της παγκοσμιοποίησης.....	17
1.4 Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη παγκοσμιοποίηση.....	18
1.5 Παγκοσμιοποίηση και ανισότητες.....	19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

2.1 Έννοια του εμπορίου.....	21
2.2 Διακρίσεις του εμπορίου.....	21
2.3 Διεθνές Εμπόριο - Έννοια και σημασία του.....	22
2.4 Λόγοι δημιουργίας Διεθνούς Εμπορίου.....	23
2.5 Οφέλη Διεθνούς Εμπορίου.....	23
2.6 Απόλυτο και συγκριτικό πλεονέκτημα.....	24
2.7 Ισοζύγιο πληρωμών.....	24
2.8 Ελεύθερο Διεθνές Εμπόριο και προστατευτισμός.....	26
2.8.1 Θεωρία Ελεύθερου Διεθνούς Εμπορίου.....	26

2.8.2 Θεωρία του Προστατευτισμού.....	27
2.9 Δασμοί.....	28
2.10 G.A.T.T. (General Agreement on Tariffs and Trade)	
Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου.....	29
2.11 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (Π.Ο.Ε.)	
World Trade Organization (W.T.O.).....	30
2.12 Λαθρεμπόριο.....	31
2.13 Αναπτυγμένες, αναπτυσσόμενες και υποανάπτυκτες χώρες.....	31
2.14 Διεθνές εμπόριο και παγκοσμιοποίηση.....	33
2.15 Λόγοι διεθνούς επέκτασης των ελληνικών επιχειρήσεων.....	34
2.16 Χαρακτηριστικά και συγκρίσεις μεταφορικών μέσων- πλεονεκτήματα θαλάσσιων μεταφορών.....	36
2.17 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.....	38
2.18 Ο μηχανισμός επίλυσης εμπορικών διαφορών.....	39
2.19 Ο Γύρος της Ντόχα και πέραν αυτού.....	40
2.20 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.....	42
2.21 Η Κοινοβουλευτική Διάσκεψη για τον ΠΟΕ.....	43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

3.1 Incoterms 2010.....	45
3.1.1 Πως χρησιμοποιούνται οι διεθνείς εμπορικοί όροι 2010.....	46
3.2 Όροι για κάθε μέσο μεταφοράς, συμπεριλαμβανόμενης και της συνδυαστικής μεταφοράς	50
3.2.1 Ο όρος Ex Works (EXW) / Αναχώρηση από το εργοστάσιο.....	50
3.2.2 Ο όρος FCA : (Free Carrier / Ελεύθερο στον	

μεταφορέα, συμφωνημένος τόπος παράδοσης).....	51
3.2.3 Ο όρος CPT: Carriage Paid To / Μεταφορά πληρωμένη μέχρι, κατονομαζόμενο τόπο προορισμού.....	52
3.2.4 Ο όρος CIP: Carriage Paid To /Μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι (κατονομαζόμενο τόπο προορισμού).....	53
3.2.5 Ο όρος DAT (Παραδοτέο στο τερματικό, κατονομαζόμενο τερματικό στο λιμάνι ή στον τόπο προορισμού).....	54
3.2.6 Ο όρος DAP (Παραδοτέο στον τόπο προορισμού, κατονομαζόμενο τόπο).....	55
3.2.7 Ο όρος DDP: Delivered Duty Paid / Παραδοτέο, δασμός πληρωμένος κατονομαζόμενος τόπος προορισμού.....	56
3.3 Θαλάσσια μεταφορά και μεταφορά δια εσωτερικής υδάτινης.....	57
3.3.1 Ο όρος FAS : Free Alongside Ship / Ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου, κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης.....	57
3.3.2 Ο όρος FOB : Free on Board / ελεύθερο επί του πλοίου (κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης).....	58
3.3.3 Ο όρος CFR: Cost and Freight / Αξία και ναύλος, κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού.....	60
3.3.4 Ο όρος CIF: Cost Insurance and Freight / Αξία, ασφάλεια και ναύλος, κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού...	61
3.4 Ποιος Νόμος ρυθμίζει τις συμβάσεις.....	62
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο INCOTERMS 2020	
4.1 Τρέχον σύνολο Incoterm.....	63

4.2 Τι θα περιλαμβάνουν τα Incoterms 2020.....	64
4.2.1 Φήμη 1: Δυσκολίες στην FCA και CFR / CIF - Μια νέα CNI.	64
4.2.2 Φήμη 2: Αλλαγές στα Ex Works.....	64
4.2.3. Φήμη 3: Αλλαγές σε FOB και CIF.....	64
4.2.4 Φήμη 4: Επέκταση FCA;.....	65
4.2.5 Εισαγωγή της έννοιας του Cyber-Security.....	65
4.2.6 Συμπέρασμα.....	66
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	68

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 1599/1986 και τα άρθρα 2,4,6 παρ. 3 του Ν. 1256/1982, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής εργασίας και δεν προσβάλλει κάθε μορφής πνευματικά δικαιώματα τρίτων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι δε πηγές που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον.

ABSTRACT

This thesis examines globalization and incoterms which concern international trade into a uniform approach. This thesis aims into the analysis of globalization, as well as the various forms which define it, pointing out the reasons and causes which lead to the development of this phenomenon and the significant role in extending this specific concept. The following sets out the terms of the international trade which studies the reasons of its formation and the benefits arising from it. Furthermore, the duties which are drawn up in every transaction in the international trade and the protectionist policies which were set by the World Trade Organization in order to fight illegal trade must be mentioned to this. World Trade Organization which is considered to be the dispute settlement mechanism of transactional issues between developed, developing and underdeveloped countries throughout the world. To sum up, the International Chamber of Commerce has notified the Incoterms for an effective, safe and valid movement of products between two countries. Specifically, various forms of contracts in selling conditions have been instituted by law, allocating or not the danger from the movement of the product, choosing the appropriate method for its right and proper delivery via lading or combination of these two. Last but not least, there is concern about the future of transactions which are about to enter into incoterms as a change is necessary due to changes in technology, the demands of international trade and the creating of new needs and requirements from the transactions, which is crucial.

Keywords: International Trading Terms, Incoterms, Globalization, International Trade, World Trade Organization, Incoterms 2010, Incoterms 2020, Smuggling, Free Trade, Free International Trade, General Agreement on Tariffs and Trade, Balance of Payments, Customs.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει τη παγκοσμιοποίηση και τους διεθνείς όρους συναλλαγών (incoterms) που διέπουν το διεθνές εμπόριο προς μια ομοιόμορφη αντιμετώπιση. Η εργασία στοχεύει στην ανάλυση της παγκοσμιοποίησης καθώς και τις διάφορες μορφές που την διακρίνουν, επισημαίνοντας τους λόγους και τα αίτια που οδήγησαν στην ανάπτυξη του φαινομένου καθώς επίσης και τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση στην επέκταση και στην διόγκωση της συγκεκριμένης έννοιας. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η έννοια του διεθνούς εμπορίου που μελετά τους λόγους δημιουργία του αλλά και τα οφέλη που προκύπτουν από τον συγκεκριμένο θεσμό. Επιπρόσθετα, θα πρέπει να αναφερθούν οι δασμοί που διαμορφώνονται σε κάθε συναλλαγών στο διεθνές εμπόριο και οι πολιτικές προστατευτισμού που τις κατέστησαν αναγκαίες για την καταπολέμηση του Λαθρεμπορίου από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Διεθνούς Εμπορίου που θεωρείται ο μηχανισμός επίλυσης διαφορών σε ζητήματα συναλλαγών μεταξύ ανεπτυγμένων, αναπτυσσόμενων και υποανάπτυκτων χωρών σε όλη την υφήλιο. Τέλος, για την έγκυρη, αποτελεσματική και ασφαλή διακίνηση των εμπορευμάτων μεταξύ δύο αντισυμβαλλόμενων το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο έχει προβεί στη πραγμάτωση των Διεθνών Όρων συναλλαγών. Ειδικότερα, θεσμοθετήθηκαν οι διάφορες μορφές συμβάσεων σε συνθήκες πώλησης επιμερίζοντας ή μη τον κίνδυνο από τη διακίνηση του εμπορεύματος επιλέγοντας την κατάλληλη μέθοδο για την ορθή και σωστή παράδοση του μέσω θαλάσσιων ή χερσαίων μέσων μεταφορών ή συνδυασμό και των δύο παραπάνω μέσων. Τελευταίο και αρκετά σημαντικό αφορά το μέλλον των συναλλαγών που επρόκειτο να εισέλθουν στους Διεθνείς Ορούς συναλλαγών καθώς είναι απαραίτητη και αναγκαία η αλλαγή εξαιτίας της μεταβολής της τεχνολογίας, των απαιτήσεων στο Διεθνές Εμπόριο και η δημιουργία νέων αναγκών και απαιτήσεων από τους συναλλασσόμενους που αποτελεί καίριας σημασίας.

Λέξεις κλειδιά: Διεθνείς Όροι Συναλλαγών, Διεθνείς Εμπορικοί Όροι Συναλλαγών, Παγκοσμιοποίηση, Διεθνές Εμπόριο, Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, Διεθνείς Όροι Συναλλαγών 2010, Διεθνείς Οροί Συναλλαγών 2020, Λαθρεμπόριο, Ελεύθερο Διεθνές Εμπόριο, Ισοζύγιο Πληρωμών, Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου, Δασμοί.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το εμπόριο αποτελεί διαχρονικά ένας δίαυλος με τον οποίον οι διάφορες χώρες δημιουργούν σχέσεις εμπιστοσύνης και αδελφικότητας, διαμορφώνουν σχέσεις συνεργασίας και συναλλάσσονται, με αποτέλεσμα να παραχθούν κέρδη και κατάλληλες απολαβές για τους συμμετέχοντες, είτε σε ατομικό είτε σε ομαδικό επίπεδο. Για να μπορεί όμως να γίνεται ορθά η ανταλλαγή αγαθών και υπηρεσιών μεταξύ των συναλλασσόμενων, απαιτείται να υποβληθούν κάποιοι συγκεκριμένοι όροι οι οποίοι θα διέπουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ δύο ή περισσότερων μερών αλλά και κανόνες που θα στοχεύουν στη σωστή μεταχείριση των εμπορευμάτων από τα κράτη που προβαίνουν σε εισαγωγές και εξαγωγές αντίστοιχα. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει αξιοσημείωτες ενέργειες στον ελ λόγω τομέα, που σχετίζονται με την απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου, ωστόσο πρέπει με το πέρασμα του χρόνου να πραγματοποιηθούν περαιτέρω διαδικασίες ώστε να οδηγηθεί το διεθνές εμπόριο στην πλήρη απελευθέρωση του χωρίς την επιβολή κάθε μορφής δασμών και περιορισμών που λειτουργούν αρνητικά και αντιφατικά για την εκπλήρωση του σκοπού. Σε κάθε περίπτωση, όλες οι εμπορικές διαπραγματεύσεις που διεξήχθησαν μέχρι σήμερα έχουν θετικά αποτελέσματα και συμμετείχαν ενεργά για να μπορούν όλα τα κράτη-μέλη να έχουν πρόσβαση σε όλα τα αγαθά και υπηρεσίες όπως επίσης ενθαρρυντικό επισημαίνεται το γεγονός ότι ολοένα και περισσότερες χώρες λαμβάνουν μέρος στο διεθνές εμπόριο (Τσουνής, 2015).

Επιπρόσθετα, συμφωνά με τις απαιτήσεις που ζητούνται σε κάθε συναλλαγή το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (ICC), θεώρησε σκόπιμο να ορίσει κανόνες και διαδικασίες τους λεγόμενους διεθνείς όρους συναλλαγών (Incoterms), οι οποίοι θα ρυθμίζουν τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες μεταξύ ενός αγοραστή και ενός πωλητή από την προετοιμασία του εμπορεύματος, μέχρι και την αποστολή του στο τελικό προσυμφωνημένο προορισμό. Στην εξελικτική πορεία των διεθνών όρων συναλλαγών, κάποιοι κανόνες υιοθέτησαν ασφαλιστικά πακέτα για την προστασία των εμπορεύματος κατά τη διάρκεια της παράδοσής τους.

Τέλος, είναι μεριμνά των Incoterms να ενσωματωθούν και να εξελιχθούν στην σύγχρονη πραγματικότητα σε διεθνή επίπεδο που αφορούν το εμπόριο συναλλασσόμενων, προσθέτοντας νέους κανόνες και διαδικασίες που θα βοηθήσουν στην καλύτερη και εύρυθμη λειτουργία του θεσμού ή εκσυγχρονίζοντας τους ήδη υπάρχοντες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1.1 Ορισμός της παγκοσμιοποίησης

Στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία μπορεί κανείς να συναντήσει ποικίλους ορισμούς περιγραφής του φαινομένου "παγκοσμιοποίηση".

Η Ψαρρού (2005), περιγράφει το φαινόμενο από μια κοινωνιολογική σκοπιά και αναφέρει πως η έννοια της παγκοσμιοποίησης του κοινωνικού γίνεσθαι, έτσι όπως έχει αναπτυχθεί σήμερα, αναφέρεται σε διαδικασίες μεταλλαγής, οι οποίες αναδιαμορφώνουν το παγκόσμιο σύνολο στο οποίο τροποποιούνται σημαντικές πτυχές της κοινωνικής συμπεριφοράς.

Ο νομπελίστας οικονομολόγος Friedman (2006) προσπάθησε να περιγράψει την παγκοσμιοποίηση ως μια διαδικασία κατά την οποία ένα προϊόν μπορεί να παράγεται οπουδήποτε, με την αντίστοιχη χρήση οποιονδήποτε πόρων, από εταιρείες με οποιαδήποτε έδρα, ενώ η πώληση του μπορεί να γίνει οπουδήποτε.

Κατά τους Torres & Shugurensky (2002), η παγκοσμιοποίηση μεταβάλλει τα εθνικά σύνορα, την αρχή της αλληλεγγύης και επιδρά καθοριστικά στους θεσμούς της εθνικής ταυτότητας, καθώς και της ταυτότητας των κοινωνικών ομάδων διεκδίκησης συμφερόντων.

Ο Held (1991), προσεγγίζει την παγκοσμιοποίηση από τη σκοπιά της διασύνδεσης των κοινωνιών και θεωρεί πως πρόκειται για την εντατικοποίηση του συνόλου των κοινωνικών σχέσεων ανά τον κόσμο, που αλληλεπιδρούν και αλληλοεπηρεάζονται.

Χρησιμοποιώντας οικονομικούς όρους, ο Παπασωτηρίου (2008), όρισε την παγκοσμιοποίηση ως ένα ανοικτό διεθνές οικονομικό σύστημα, που κυρίως από τον 19ο αιώνα συνέβαλε στην άνθηση των διεθνών οικονομικών συναλλαγών μεταξύ των συμμετεχόντων κρατών σε αυτό.

Προς μια πιο ουδέτερη κατεύθυνση στρέφεται η Λεοντίδου (2005), υποστηρίζοντας πως η παγκοσμιοποίηση είναι μια έννοια που μπορεί να λάβει πολλές ερμηνείες, ανάλογα με την ιδεολογική ή επιστημολογική οπτική γωνία του παρατηρητή. Βάσει αυτής, η παγκοσμιοποίηση ορίζεται στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης

που πραγματοποιείται στον τομέα της οικονομίας και των τηλεπικοινωνιών. Επιτυγχάνεται ουσιαστικά τόσο η συρρίκνωση του κόσμου, όσο και η μεγέθυνση του, ενώ ταυτόχρονα ομογενοποιούνται οι πολιτισμοί, όχι μόνο μέσω της χρήσης τυποποιημένων αγαθών, αλλά και της υιοθέτησης παρεμφερών συμπεριφορών (σ. 25).

Στο σύγχρονο περιβάλλον, όπως υποστηρίζει ο Μπιτζένης (2009), κάνοντας λόγο για την παγκοσμιοποίηση δεν γίνεται λόγος ουσιαστικά για ένα φαινόμενο, αλλά για ένα νέο επεισόδιο του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης που προϋπήρχε. Σήμερα οι χώρες ανοίγουν τα σύνορα τους προς αύξηση της λήψης ροών εμπορίου και Ξένες Άμεσες Επενδύσεις. Από την μελέτη των εισροών της Ξένης Άμεσης Επένδυσης σε παγκόσμιο επίπεδο, φαίνεται ο βαθμός ενσωμάτωσης των χωρών υποδοχής στην παγκόσμια οικονομία και την διανομή των ωφελειών σε κάθε χώρα. Η τρέχουσα φάση της παγκοσμιοποίησης διαφέρει από τις προηγούμενες φάσεις, λόγω των νέων τεχνολογιών, της ταχύτητας διανομής των πληροφοριών, της απελευθέρωσης του εμπορίου, της μείωσης του κόστους μεταφοράς αγαθών - κεφαλαίου - ανθρώπων και της παύσης απομόνωσης των χωρών (σσ. 348-350)

1.2 Μορφές της παγκοσμιοποίησης

Υπάρχουν τρεις βασικές μορφές εξειδίκευσης της παγκοσμιοποίησης. Η πολιτική, η οικονομική και η πολιτισμική. Σε αυτές έρχονται να προστεθούν και μια σειρά από άλλες μορφές παγκοσμιοποίησης, με τις διαφορετικές ερμηνείες και προεκτάσεις. Πρόκειται για μορφές που αλληλοεπηρεάζονται και πολύ συχνά αλληλοσυγκρούονται όταν πρόκειται για αντικρουόμενα συμφέροντα (Αλμπάνης, 2005: 25-45)

Πολιτική παγκοσμιοποίηση

Σχετίζεται άμεσα με το κράτος, την πολιτική, την κοινωνία και γενικότερα το παγκόσμιο σύστημα. Η εκδήλωση της γίνεται κυρίως θεσμικά, λειτουργικά και συμβολικά. Στο πλαίσιο των συνολικών μεταβολών που συντελούνται, από τη μια πλευρά τα έθνη αποδυναμώνονται και απαξιώνονται συμβολικά και από την άλλη πλευρά τα κράτη περιορίζουν τα εσωτερικά και εξωτερικά κυριαρχικά τους

δικαιώματα, συρρικνώνονται ως προς τις εξουσίες και δυνατότητες τους και παράλληλα μετατρέπονται σταδιακά σε μηχανισμούς επιβολής της παγκόσμιας δομής.

Κατ' επέκταση η πολιτική ιδεολογία απαξιώνεται, η πολιτική στεγανοποιείται και τα πολιτικά κόμματα καταλήγουν σταδιακά να αποτελούν μηχανισμούς παροχής υπηρεσιών, ενώ οι πολιτικοί λειτουργούν ως υπάλληλοι, που διακατέχονται συχνά από συνείδηση επαγγελματικού στελέχους της υπερεθνικής παγκόσμιας δομής.

Αναμφίβολα υπό το αντικειμενικό πρίσμα, η παγκοσμιοποίηση υποστηρίζει την ανάπτυξη μιας σύγχρονης πολιτικής μέσα από την κοινωνία και ταυτόχρονα παρέχει τα μέσα για την προώθηση αυτής σε παγκόσμιο επίπεδο. Καθιστά την κοινωνία ενεργό πολιτικό υποκείμενο, προσδίδοντας στις αποφάσεις της άμεση πολιτική διάσταση ως προς την παγκόσμια τάξη.

Θα πρέπει να σημειωθεί πως ο Αμερικανικός νέο-συντηρητισμός έχει ορίσει νέα δεδομένα στην περαιτέρω εξέλιξη του κόσμου και έχει οδηγήσει σε ανάσχεση τη διαδικασία ολοκλήρωσης της παγκοσμιοποίησης. Η πολιτική των ΗΠΑ -κυρίως από το 2001- χαρακτηρίζεται από μια απεριόριστη επιδίωξη παγκόσμιας ισχύος, μια τάση αντικατάστασης του φιλελευθερισμού από μια αντίληψη ισχύος, μια προσπάθεια καθορισμού όρων στην παγκόσμια οικονομία που να ευνοούν την αμερικανική ισχύ κ.α. Σε αυτή την πολιτική οφείλονται πολλά υφιστάμενα προβλήματα που εντοπίζονται στη διαδικασία ολοκλήρωσης της παγκοσμιοποίησης, καθώς και οι ποικίλες τάσεις πολυδιάσπασης του κόσμου.

Γενικά οι μεταβολές που συντελέστηκαν το χρονικό διάστημα 1980-1990 επηρέασαν καθοριστικά το παγκόσμιο πολιτικό πλαίσιο, παρά τις διαφοροποιημένες μεταβλητές που έχει ορίσει η νέο-συντηρητική στροφή της πολιτικής των ΗΠΑ από το έτος 2001.

Οικονομική παγκοσμιοποίηση

Πρόκειται για τη λειτουργική οργάνωση της οικονομίας ως ενιαίας μονάδας παγκοσμίως, που βασικά χαρακτηριστικά έχει την υπερεθνική αντίληψη και δράση των οικονομικών υποκειμένων, καθώς και τη διαρκή διεύρυνση της υπερεθνικής οικονομικής δομής. Βάσει αυτής της εξέλιξης, η παγκόσμια οικονομία δεν είναι πια διεθνική και εθνοκεντρική. Αντιθέτως καθίσταται υπερεθνική.

Τα κράτη παύουν να ρυθμίζουν τις οικονομικές τους δραστηριότητες εντός της επικράτειας τους, ενώ παράλληλα έχουν και αποδυναμωμένες δυνατότητες ως προς την

διεύθυνση της οικονομίας. Από την άλλη πλευρά, συνίσταται αύξηση της παγκόσμιας οικονομικής αλληλεξάρτησης, ενίσχυση του ρόλου του ιδιωτικού τομέα έναντι του κρατικού και περιορισμός της δυνατότητας του κράτους να συμμετέχει θεσμικά στην διαμόρφωση της παγκόσμιας οικονομίας.

Η αγορά είναι αυτή που με ομογενοποιητική επιρροή καθίσταται ιδεολογία, στηρίζει την παραγωγή πολιτισμού και αποτελεί θεμελιακό στοιχείο του παγκόσμιου συστήματος. Η επικοινωνία είναι ένας ακόμη παράγοντας που επηρεάζει την οικονομία, ενώ η οικονομική δραστηριότητα γενικότερα στηρίζεται σε μια οριζόντια δικτυακή οργάνωση με σημαντικά χαρακτηριστικά ευελιξίας.

Η υφιστάμενη παγκόσμια οικονομική τάξη είναι νεο-φιλελεύθερη, υπερεθνική, ανταγωνιστική, μεθοδευμένη από νεο-φιλελεύθερους κύκλους και οικονομικά συμφέροντα και επιβαλλόμενη από τους κύκλους αυτούς που υποστηρίζουν την νομιμοποίηση της επιβολής των ΗΠΑ. Ουσιαστικά, λοιπόν, η σημερινή παγκόσμια οικονομική τάξη έχει διαμορφωθεί υπό καθεστώς επιβολής και όχι υπό συνθήκες δημοκρατικής νομιμοποίησης.

Νέα δεδομένα πλέον προσδίδουν για την παγκόσμια οικονομία και παράγοντες όπως η εκρηκτική ανάπτυξη της Κίνας, οι φιλοδοξίες των εθνικιστών της χώρας αυτής για την παγκόσμια προοπτική της χώρας, οι προοπτικές της Ινδίας, καθώς και τα σχέδια των ΗΠΑ για αξιοποίηση της Αφρικής.

Πολιτισμική παγκοσμιοποίηση

Προσδιορίζεται εγγενώς στο πλαίσιο της καθολικότητας και των κοινών στοιχείων της ανθρώπινης ύπαρξης και εξωγενώς από την μετανεωτερική αντίληψη και την μεθοδευμένη επιβολή ενός κατασκευασμένου πολιτισμού. Η πολιτισμική παγκοσμιοποίηση επηρεάζει τον τρόπο ζωής και σκέψης, το σύστημα αξιών, τις κοινωνικές σχέσεις, ακόμη και την ατομική και συλλογική συνείδηση. Το "παγκόσμιο" αποδυναμώνει το "τοπικό", ενώ παράλληλα του προσδίδει μια παγκόσμια διάσταση. Ταυτόχρονα η "καθολικότητα" συμπιέζει την "ιδιαιτερότητα" όπως και την "ατομικότητα". Ενώ ο τόπος και ο χώρος χάνουν την συμβολική τους αξία, τα πολιτισμικά σύνορα παύουν να υφίστανται, τα έθνη αποδυναμώνονται λειτουργικά και οι ετερότητες αμβλύνονται.

Ο μετασχηματισμός των κοινωνιών γίνεται φανερός στο πλαίσιο των δημιουργούμενων νέων προτύπων, που "απαιτούν" τον επαναπροσδιορισμό της

κοινωνικής συλλογικότητας. Η πολιτισμική εκδοχή της παγκοσμιοποίησης ορίζεται συνεπώς στο πλαίσιο μιας κοινής πολιτισμικής βάσης, όπου οι ιδιαίτεροι πολιτισμοί δεν ορίζουν αυτόνομους πόλους.

Η αγορά που όπως ήδη αναφέρθηκε αποτελεί βασικό στοιχείο του παγκόσμιου συστήματος, ασκεί καθοριστική επιρροή στον πολιτισμό. Συνεπώς ο πολιτισμός της αγοράς που στηρίζει την εξυπηρέτηση των επιδιώξεων της, επιδρά στις κοινωνικές σχέσεις και τη δομή του κόσμου. Ας μη λησμονείται πως ο πολιτισμός ορίζεται στο σύγχρονο περιβάλλον σε σημαντικό βαθμό έξω-κοινωνικά και είναι μαζικός, υλιστικός, τεχνολογικός και αντί- ανθρωπίνος. Επιπλέον σημαντικά χαρακτηριστικά του σύγχρονου πολιτισμού είναι και τα ακόλουθα:

- επιβολή συγκεκριμένων προτύπων ζωής, σκέψης, συμπεριφοράς
- εμπορευματοποίηση της ζωής
- ατομικισμός, ευδαιμονισμός
- προώθηση του εφήμερου
- εξατομίκευση
- επιβολή μιας χαμηλής αισθητικής

Η πολιτισμική μεταβολή είναι βαθύτερη της παγκόσμιας πολιτισμικής χειραγώγησης. Αυτή η μεταβολή διαμορφώνει νέες αξίες, νέες οπτικές και γενικά μια νέα παγκόσμια πραγματικότητα.

Καθοριστικός είναι και ο ρόλος των ΗΠΑ που επιχειρούν τη μεταφορά του κέντρου βάρους του παγκόσμιου πολιτισμικού προσδιορισμού από τη νεο-φιλελεύθερη αγορά στην παγκόσμια.

Εκτός από τις βασικές μορφές της παγκοσμιοποίησης που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη ενότητα, υπάρχει επίσης και ένα σύνολο διαφορετικών πτυχών τους, που παραθέτονται ακολούθως (Μπιτζένης, 2009: 335-337).\

Χρηματοπιστωτική παγκοσμιοποίηση

Πρόκειται για την πτυχή αυτή της παγκοσμιοποίησης που υποστηρίζει την ανάδυση παγκόσμιων χρηματιστηρίων και την ευκολότερη πρόσβαση σε εξωτερικές χρηματοδοτήσεις.

Θρησκευτική παγκοσμιοποίηση

Βάσει αυτής, είναι δυνατή η ανάπτυξη επαφών μεταξύ διαφορετικών θρησκειών και γενικά η διάδοση των ιδιαίτερων και διαφορετικών χαρακτηριστικών κάθε μίας. Η διάδοση αυτή μπορεί να διευκολυνθεί και να πραγματοποιηθεί μέσω του διαδικτύου. Παράλληλα διαμορφώνεται μια τάση για ένωση εκκλησιών.

Παγκοσμιοποίηση της μετανάστευσης

Η κατάργηση των φυσικών συνόρων, η δημιουργία ενώσεων (π.χ. ONE, ΕΕ), η απελευθέρωση της αγοράς, η άμεση ενημέρωση μέσω διαδικτύου για θέσεις εργασίας, η εξέλιξη των μεταφορικών μέσων κ.α. είναι ορισμένοι εκ των κύριων παραγόντων που ευνοούν την εργασιακή μετανάστευση, καθώς και την μετανάστευση για σπουδές.

Στρατιωτική παγκοσμιοποίηση

Ορίζεται στο πλαίσιο των επεκτατικών σχεδίων των κρατών και της επιρροής που ασκούν οι ισχυρές χώρες μέσω της στρατιωτικής ισχύος ή των στρατιωτικών συνασπισμών (ΝΑΤΟ) ή της πώλησης σύγχρονων οπλικών συστημάτων.

Τεχνολογική παγκοσμιοποίηση

Αφορά οτιδήποτε σχετίζεται με τα τεχνολογικά επιτεύγματα, την κοινωνία της πληροφορίας, το νέο ψηφιοποιημένο περιβάλλον, τα σύγχρονα μέσα μεταφοράς, τα υπερσύγχρονα και εξελιγμένα μηχανήματα, την βελτίωση της ποιότητας, την αύξηση της παραγωγής - παραγωγικότητας κ.α.

Παγκοσμιοποίηση και υγεία

Στην εξέλιξη της τεχνολογίας και των μέσων μεταφοράς και ιδίως μέσω της μετανάστευσης και των ελαχίστων πραγματοποιούμενων ελέγχων αποδίδεται η μεταφορά ασθενειών. Σημαντική είναι και η έλλειψη κατάλληλης υγειονομικής περίθαλψης.

Περιβαλλοντική παγκοσμιοποίηση

Η παγκοσμιοποίηση και γενικά η ανάπτυξη συνέβαλαν στην αλλοίωση και μόλυνση-καταστροφή του περιβάλλοντος. Μέσω της τεχνολογίας και της μεταφοράς της πληροφορίας είναι πλέον ευκολότερη η λήψη των απαραίτητων μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Στη σημερινή εποχή διαπιστώνεται μια συνολική προσπάθεια σε παγκόσμιο επίπεδο για αντιμετώπιση προβλημάτων όπως: το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η τρύπα του όζοντος, οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου κ.α.

Θεσμική παγκοσμιοποίηση

Ορίζεται στο πλαίσιο της εναρμόνισης με τους νόμους, τους κανόνες και τους θεσμούς. Χαρακτηριστικά παραδείγματα θεσμικής παγκοσμιοποίησης είναι ο ΠΟΕ, η Παγκόσμια Τράπεζα, το ΔΝΤ, τα Ηνωμένα Έθνη, το ενιαίο σύνταγμα της ΟΝΕ κ.α.

1.3 Αίτια ανάπτυξης της παγκοσμιοποίησης

Η ανάπτυξη της παγκοσμιοποίησης ευνοήθηκε και υποστηρίχθηκε ουσιαστικά από τους εξής τρεις παράγοντες (Μπιτζένης, 2009: 337):

- 1) το ρόλο της μετανάστευσης των ανθρώπων
- 2) το διεθνές εμπόριο και τις μετακινήσεις κεφαλαίων
- 3) την ολοκλήρωση των χρηματοπιστωτικών αγορών

Παράλληλα καθοριστικά επίδρασαν και οι ακόλουθοι συντελεστές:

- α) η τεχνολογική εξέλιξη και κυρίως η εξέλιξη των ηλεκτρονικών δικτύων (τηλεπικοινωνίες, Μ.Μ.Ε., διαδίκτυο)
- β) η ανάγκη για ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων δίχως τη διαμεσολάβηση κρατικών συντελεστών
- γ) η πραγματοποίηση εμπορικών ανταλλαγών χωρίς περιορισμούς
- δ) η ελεύθερη διάδοση ιδεών, τρόπων ζωής, αξιών κλπ
- ε) η ανάπτυξη νέων -αυτόνομων- κέντρων εξουσίας

Εκ των προαναφερόμενων, κύριος παράγοντας που θεωρείται από τους φιλελεύθερους ως βασική αιτία της παγκοσμιοποίησης είναι η εξέλιξη των

επικοινωνιών και των μεταφορών. Αντίστοιχα, οι πιο ρεαλιστές θεωρούν πως η βασική αιτία πρέπει να αναζητηθεί στα ίδια τα «ισχυρά» κράτη και τις επιδιώξεις τους για δημιουργία μιας ανοιχτής οικονομικής τάξης πραγμάτων (Cohn, 2009).

Για όσους στέκονται επικριτικά στην οικονομική πτυχή της παγκοσμιοποίησης, αυτοί είναι που θεωρούν πως πρόκειται ξεκάθαρα για μια διαδικασία που εξυπηρετεί τα συμφέροντα των πολυεθνικών εταιρειών και σε αυτά τα συμφέροντα πρέπει να αναζητηθούν οι αιτίες «διόγκωσης» του φαινομένου.

1.4 Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη παγκοσμιοποίηση

Το αν η διαδικασία της παγκοσμιοποίησης συνιστά απειλή για την Ε.Ε. ή ισχύει το ακριβώς αντίθετο, αποτελεί ακόμη και σήμερα ένα διλημματικό ερώτημα. Κάποιοι υποστηρίζουν πως η ΕΕ αποτελεί ένα «προϊόν» του παρελθόντος και πως η παγκοσμιοποίηση θα οδηγήσει συνολικά την Ευρώπη στην κατάρρευση. Ο πρώην πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής J. Delors είχε υποστηρίξει χαρακτηριστικά πως *"υπάρχει κάποια κόπωση γύρω από την Ευρώπη, η οποία συνυπάρχει με την αδυναμία κατανόησης της διεύρυνσης και τη φοβία για την παγκοσμιοποίηση"*. Άλλοι πάλι, υποστηρίζουν πως η Ε.Ε. αποτελεί βασικό θεσμό για την αντιμετώπιση της πρόκλησης της παγκοσμιοποίησης και μπορεί να παίξει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση των διαδικασιών της (Σιούσιουρας & Χαζάκης, 2009: 173).

Το σενάριο της κατάρρευσης της Ε.Ε. διαμορφώνεται από τους ακόλουθους παράγοντες ραγδαία διεύρυνση της Ε.Ε. με νέα μέλη (Σιούσιουρας & Χαζάκης, 2009: 173):

- έλλειψη ισχυρής πολιτικής νομιμοποίησης
- αδυναμίες μεταρρύθμισης του οικονομικό-κοινωνικού συστήματος
- διαδικασία παγκοσμιοποίησης
- θεσμική κρίση μετά την αποτυχία επικύρωσης του Ευρωπαϊκού συντάγματος

Από την άλλη πλευρά, οριοθετώντας το σενάριο της κυριαρχίας υπάρχουν και οι απόψεις εκείνες που θεωρούν πως ο 21ος αιώνας θα είναι ο αιώνας της Ευρώπης. Στο βιβλίο του M. Leonard με τίτλο «Γιατί η Ευρώπη θα κυριαρχήσει στον 21ο αιώνα», υπάρχει μια μεγάλη μερίδα σχολιαστών που υποστηρίζουν πως η Ευρώπη μπορεί να σώσει τον κόσμο, ιδιαίτερα με τις αποφάσεις που έλαβε για την προστασία του κλίματος, καθώς και γενικότερα λόγω της ικανότητας της να ξεπεράσει τη θεσμική

κρίση με την υιοθέτηση της συνθήκης της Λισαβόνας (Hutton, 2007, όπου αναφορά στον Σιούσιουρας & Χαζάκης, 2009: 181).

Ο J. Mac Cormick (2007), επίσης, επιχειρηματολογεί υπέρ της ανάδειξης της Ε.Ε. σε νέα υπερδύναμη. Όπως υποστηρίζει, παγκοσμιοποίηση και αλληλεξάρτηση έχουν υπονομεύσει τις παραδοσιακές μορφές εξουσίας, αντικαθιστώντας τις με ένα πιο περίπλοκο σχήμα διεθνών σχέσεων. Σε αυτό το σχήμα σημαντικό ρόλο παίζουν ο έλεγχος των μέσων παραγωγής και η συνεργασία. Τα χαρακτηριστικά και οι ιδιότητες που έχει προβάλει ουσιαστικά η Ε.Ε. είναι αυτά που την ανέδειξαν σε ένα νέο είδος υπερδύναμης.

Γενικά είναι φανερό πως η Ε.Ε. συνειδητοποίησε πως υπό την μεγέθυνση της παγκοσμιότητας, το εθνικό κράτος μειώνεται. Γι' αυτό ουσιαστικά υποστήριξε την υιοθέτηση ενός Ευρωπαϊκού Συντάγματος. Έτσι, ενώ η δύση χαρακτηρίζεται από ένα υψηλό βαθμό παραγωγικότητας, από την άλλη πλευρά, ασκείται πίεση στις φτωχές ακόμη χώρες να επενδύσουν κοινωνικούς πόρους σε χρηματοδοτήσεις δαπανηρές¹⁰.

1.5 Παγκοσμιοποίηση και ανισότητες

Γενικά το εμπόριο και η κυκλοφορία κεφαλαίων υποτίθεται πως οδηγούν σε περιορισμό των ανισοτήτων μεταξύ των χωρών. Όντως οι εξαγωγές αυξάνουν την παραγωγικότητα και κατ' επέκταση το επίπεδο ζωής και οι εισαγωγές συμβάλουν στην ενίσχυση της παραγωγικής αποδοτικότητας και ακολούθως αυξάνουν την ικανοποίηση των καταναλωτών, λόγω του ότι επιτρέπουν την πιο προσοδοφόρα αγορά από το εξωτερικό. Ταυτόχρονα η κυκλοφορία της γνώσης (μέσω του εμπορίου), της αγοράς διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας και της εγκατάστασης ξένων επιχειρήσεων επιτρέπει στις χώρες χαμηλών ερευνητικών ικανοτήτων να καλύπτουν την τεχνολογική τους υστέρηση (Cassen, 1998: 96-97).

Οι εισοδηματικές ανισότητες όμως μεταξύ των χωρών οδηγούν τους σύγχρονους μελετητές σε αντιφατικά συμπεράσματα. Βάσει μελέτης της Melchior που πραγματοποιήθηκε το 2001, προέκυψε πως η διάχυση των μεσαίων εισοδημάτων ανά κάτοικο, σε δολάρια ΗΠΑ και ανάλογα με το μέγεθος της χώρας, αυξήθηκε το διάστημα 1995-1998, γεγονός που απέδειξε πως η ανισότητα μεταξύ των χωρών ενισχύθηκε (Guillochon, 2007: 60). Εάν η μέθοδος που είχε ακολουθηθεί για την ανωτέρω μελέτη όμως ήταν με χρήση συναλλαγματικών ισοτιμιών και βάση της

ισοτιμίας αγοραστικής δύναμης (ΙΑΔ) το αποτέλεσμα θα ήταν αντίστροφο, καθώς θα έδειχνε πως η ανισότητα τελικά περιορίστηκε (Guillochon, 2007: 61).

Το ζήτημα των εισοδηματικών ανισοτήτων που δημιουργούνται μεταξύ των χωρών στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης είναι τελικά αμφιλεγόμενο, καθώς τα όποια συμπεράσματα προκύπτουν από κάθε μελέτη- έρευνα εξαρτώνται από την ακολουθούμενη μέθοδο. Ένας άλλος ευρέως χρησιμοποιούμενος δείκτης για την εκτίμηση της ανισότητας είναι και ο Δείκτης Ανθρώπινης Ανάπτυξης (ΔΑΑ) στον οποίο συνυπολογίζεται εκτός από το εισόδημα και το προσδόκιμο ζωής κατά τη γέννηση και το ακαθάριστο ποσοστό σχολικής φοίτησης (Guillochon, 2007: 62).

Η εσωτερική ανισότητα είναι ένας ακόμη δείκτης που προσεγγίζει το εξεταζόμενο ζήτημα. Η παγκοσμιοποίηση μπορεί όντως να αυξήσει το μέσο εισόδημα υποστηρίζοντας την ανάπτυξη ορισμένων δραστηριοτήτων, όμως αυτό ωφελεί ορισμένες μόνο ομάδες επιτείνοντας την εσωτερική ανισότητα κάθε χώρας. Η Κίνα που αποτελεί μια χώρα που ευνοήθηκε σε μεγάλο βαθμό από την διαδικασία της παγκοσμιοποίησης κατέληξε να χαρακτηρίζεται από διεύρυνση των ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών της, με τις παράκτιες περιοχές να είναι οι μοναδικές που αποκομίζουν οφέλη από το εμπόριο και τις εισροές κεφαλαίων. Αντίστοιχα στη Βραζιλία η εισοδηματική ανισότητα μειώθηκε το διάστημα 1976-1996, ενώ στο Μεξικό αυξήθηκε τη δεκαετία 1984-1994. Στο βαθμό που η εισοδηματική ανισότητα θεωρείται εμπόδιο και γενικά ανεπιθύμητη από τις κυβερνήσεις, είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί με αναδιανομή των κερδών από τις συναλλαγές, μέσω κατάλληλου σχεδιασμού της φορολογικής και βιομηχανικής πολιτικής. Απώτερος στόχος είναι οι ομάδες που βρίσκονται σε μειονεκτικότερη θέση -λόγω του ανοίγματος- να λαμβάνουν αντισταθμίματα (Guillochon, 2007: 62).

Αναμφίβολα για να μπορέσουν να εξαλειφθούν οι ανισότητες στο εσωτερικό μιας χώρας ή και μεταξύ χωρών και η παγκοσμιοποίηση τελικά να δράσει θετικά, είναι καθοριστικής σημασίας να ακολουθηθούν κατάλληλα προσαρμοσμένες πολιτικές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

2.1 Έννοια του εμπορίου

Εμπόριο είναι η συστηματική διενέργεια συναλλαγών, δηλαδή αγορών και πωλήσεων με την σταθερή επιδίωξη του κέρδους. Αποτελεί επιχειρηματική δραστηριότητα που ασκείται είτε από φυσικά πρόσωπα, είτε από νομικά. Το εμπόριο πρωτοεμφανίστηκε όταν άρχισε να αναπτύσσεται η γεωργία και οι άνθρωποι άρχισαν να οργανώνονται σε κοινωνικές ομάδες (οικογένεια, γένος, φυλή). Προϋπόθεση της άσκησης του εμπορίου είναι η ύπαρξη αγοράς, η οποία αγορά έχει την έννοια της συνάντησης της προσφοράς και της ζήτησης αγαθών, που μπορεί να είναι είτε περιορισμένη, είτε εκτεταμένη. Τα αγαθά που αποτελούν αντικείμενο του εμπορίου, ανήκουν είτε στην πρωτογενή παραγωγή (αγροτικά προϊόντα και αυτούσια μεταλλεύματα), είτε στη δευτερογενή παραγωγή (προϊόντα της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας). Το εμπόριο που ανήκει στην τριτογενή παραγωγή (υπηρεσίες), συμπληρώνει τους βασικούς παραγωγικούς τομείς (αγροτικό, μεταλλευτικό, βιοτεχνικό, βιομηχανικό) για την διάθεση των προϊόντων τους στην αγορά, με αμοιβαία ωφέλεια στις εμπορικές συναλλαγές.

2.2 Διακρίσεις του εμπορίου

Υπάρχουν διάφορες διακρίσεις του εμπορίου. Ενδεικτικές τέτοιες διακρίσεις είναι σε:

- Χονδρικό - λιανικό,
- ιδιωτικό - κρατικό,
- θαλάσσιο-χερσαίο κτλ.

Η διάκριση, η οποία ενδιαφέρει στα πλαίσια της παρούσας διατριβής, είναι αυτή σε εσωτερικό και εξωτερικό. Εσωτερικό, ονομάζεται το εμπόριο που διεξάγεται μέσα στα όρια ενός συγκεκριμένου κράτους, δηλαδή αφορά την εσωτερική αγορά. Εξωτερικό, ονομάζεται το εμπόριο που έχει ως αντικείμενο τις εμπορικές συναλλαγές (εισαγωγές - εξαγωγές) μιας χώρας με άλλη ξένη χώρα, δηλαδή συνδέει την εσωτερική αγορά με αγορά ή αγορές του εξωτερικού. Ως εισαγωγές, ορίζουμε κάθε πράξη με την οποία ένα ξένο εμπόρευμα εισέρχεται στην εσωτερική αγορά μιας χώρας. Κατά τον

ίδιο τρόπο, όταν αποστέλλονται εμπορεύματα ή πρώτες ύλες στο εξωτερικό (έξω από τα τελωνειακά φυλάκια της χώρας παραγωγής) η πράξη αυτή ονομάζεται εξαγωγή. Κατά την εξαγωγή έχουμε εισροή χρήματος στην χώρα που παράγει. Γι' αυτό η χώρα παραγωγής εξαιρετικά σπάνια υποβάλλει τις εξαγωγές σε περιορισμούς και απαγορεύσεις (εκτός αν υπάρχει έλλειψη εμπορευμάτων ή αναγκαίων πρώτων υλών, ιδιαίτερα σε καιρό πολέμου). Απεναντίας, ενθαρρύνονται και ενισχύονται συχνά με διάφορα κίνητρα όπως: δασμολογικές, πιστωτικές και ασφαλιστικές διευκολύνσεις.

2.3 Διεθνές Εμπόριο - Έννοια και σημασία του

Το εξωτερικό εμπόριο, δηλαδή οι συναλλαγές που γίνονται μεταξύ χωρών, φέρνει σε εμπορική επικοινωνία τις εθνικές οικονομίες των διαφόρων αυτών χωρών και δημιουργεί τις Διεθνείς Εμπορικές Σχέσεις. Το εμπόριο μεταξύ διαφορετικών χωρών διαμορφώνει την έννοια του Διεθνούς εμπορίου. Το Διεθνές εμπόριο συχνά αναφέρεται και ως παγκόσμιο. Με τους όρους αυτούς, εννοούμε το σύνολο του εξωτερικού εμπορίου όλων των χωρών του κόσμου μέσα σε μια χρονική περίοδο συνήθως ενός έτους. Το Διεθνές εμπόριο είναι κάτι το αυτονόητο στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης την οποία βιώνουμε. Για παράδειγμα οι Βρετανοί πίνουν γαλλικά κρασιά, οι Έλληνες οδηγούν ιταλικά αυτοκίνητα και οι Ρώσοι χρησιμοποιούν κινέζικα κινητά τηλέφωνα.

Υπάρχει ένας ξεχωριστός κλάδος της Οικονομικής με αντικείμενο το Διεθνές εμπόριο; Δύο είναι οι λόγοι:

- i. Επειδή το Διεθνές εμπόριο είναι διασυνοριακό, οι κυβερνήσεις μπορούν να το ελέγχουν και να το χειρίζονται διαφορετικά. Είναι δύσκολο να φορολογείς και να ρυθμίζεις την κίνηση των αγαθών από το Παρίσι στην Αθήνα, αλλά πολύ πιο εύκολο να επιβάλλεις φόρους ή ποσοτικούς περιορισμούς στην εισαγωγή αγαθών από την Κίνα. Οι κυβερνήσεις πρέπει να αποφασίζουν κατά πόσο τέτοια μέτρα πολιτικής είναι επιθυμητά ή όχι.
- ii. Στο Διεθνές εμπόριο χρησιμοποιούνται διάφορα εθνικά νομίσματα. Στην Ελλάδα, τα αγαθά και οι υπηρεσίες αγοράζονται και πωλούνται σε ευρώ. Στις Η.Π.Α. για τον ίδιο σκοπό χρησιμοποιούν το δολάριο. Στο Διεθνές εμπόριο γίνονται διεθνείς πληρωμές με βάση την αγορά συναλλάγματος και την συναλλαγματική ισοτιμία. *«Η αγορά συναλλάγματος είναι η διεθνής αγορά στην οποία ένα εθνικό νόμισμα ανταλλάσσεται με ένα άλλο. Η τιμή*

στην οποία ανταλλάσσονται δύο νομίσματα είναι η συναλλαγματική ισοτιμία» (Κώττης & Κώττη-Πετράκη, 1995). Οι χώρες έχουν μεταξύ τους εμπορικές συναλλαγές, επειδή μπορούν να αγοράζουν ξένα αγαθά σε τιμές χαμηλότερες από το εγχώριο κόστος παραγωγής των αγαθών αυτών.

2.4 Λόγοι δημιουργίας Διεθνούς Εμπορίου

Τέσσερις είναι οι κυριότεροι λόγοι δημιουργίας του διεθνούς εμπορίου, σύμφωνα με τον Μανωλάτο (2000):

- Η τάση των διαφόρων χωρών για εξειδίκευση της παραγωγής, με την αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων που διαθέτουν.
- Η εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που έχει κάθε χώρα απέναντι στις άλλες, ώστε να παράγει προϊόντα που να μπορεί να τα εξάγει σε άλλες χώρες.
- Η εισροή χρυσού ή συναλλάγματος στην οικονομία της χώρας εξαγωγής.
- Η απομάκρυνση των σύγχρονων κρατών από την αυτάρκεια και τον απομονωτισμό.

2.5 Οφέλη Διεθνούς Εμπορίου

Τα βασικότερα οφέλη του Διεθνούς εμπορίου, σύμφωνα με τον Μανωλάτο (2000) είναι τα εξής:

- Το Διεθνές εμπόριο συνέβαλε στην οικονομική ανάπτυξη των διαφόρων χωρών του κόσμου.
- Με το Διεθνές εμπόριο αναζητούνται νέες αγορές για την πώληση των παραγόμενων προϊόντων.
- Γίνεται αμοιβαία κάλυψη των αναγκών σε αγαθά μεταξύ των κρατών σύμφωνα με τις ελλείψεις που παρουσιάζουν.
- Προκαλείται ο καταμερισμός των παραγωγικών δραστηριοτήτων όλων των χωρών, σύμφωνα με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η καθεμία σε σχέση με τις άλλες.
- Προωθείται η οικονομική ευημερία και βελτιώνεται το βιοτικό επίπεδο των λαών.
- Με αφορμή τις διεθνείς εμπορικές σχέσεις αναβαθμίζεται και το πολιτιστικό επίπεδο των λαών.

- Δημιουργείται ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο με συνέπεια οι διεθνείς αγορές να προσφέρουν προϊόντα καλύτερης ποιότητας και χαμηλότερων τιμών. Πρέπει όμως να τονίσουμε ότι στον διεθνή εμπορικό ανταγωνισμό ευνοήθηκαν κυρίως οι πλουσιότερες χώρες που διέθεταν μεγάλα κεφάλαια ή πλουσιότερους φυσικούς πόρους όπως πετρέλαιο. Με τον τρόπο αυτό το χάσμα μεταξύ των αναπτυγμένων και μη χωρών διευρύνθηκε (Μανωλάτος, 2000).

2.6 Απόλυτο και συγκριτικό πλεονέκτημα

Η αγορά αγαθών από πηγές που τα προσφέρουν σε συγκριτικά χαμηλότερες τιμές και η πώλησή τους εκεί όπου προσφέρονται οι συγκριτικά υψηλότερες τιμές αποτελεί ορθολογική συμπεριφορά. Αυτό έχει ισχύ και στις συναλλαγές που γίνονται έξω από τα όρια ενός κράτους. Μια χώρα εξάγει τα αγαθά που σε αυτήν έχουν υψηλότερες τιμές και εισάγει από αυτήν τα προϊόντα που διατίθενται σε χαμηλότερες τιμές. Η αρχή αυτή ονομάζεται αρχή του απόλυτου πλεονεκτήματος. Σύμφωνα με την αυτή την αρχή κάθε χώρα πρέπει να ειδικεύεται στην παραγωγή των αγαθών που μπορεί να παράγει οικονομικότερα από άλλες, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως το κόστος παραγωγής των προϊόντων, καθώς επίσης κλιματολογικούς και τεχνολογικούς παράγοντες. Η αρχή του απόλυτου πλεονεκτήματος έχει περιορισμένη σημασία με την διατύπωση ενός βασικού ερωτήματος: πώς μια χώρα μπορεί να εξάγει τα αγαθά της τα οποία διατίθενται σε τιμές υψηλότερες του εξωτερικού; Το ερώτημα αυτό οδήγησε τον David Ricardo το 1817 στη διατύπωση της αρχής του συγκριτικού πλεονεκτήματος σύμφωνα με την οποία κάθε χώρα θα πρέπει να ειδικεύεται στην παραγωγή των προϊόντων που μπορεί να παράγει σχετικά φθηνά και να εισάγει εκείνα για την παραγωγή των οποίων έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα από άλλες χώρες. Η θεωρία του συγκριτικού πλεονεκτήματος αποτελεί ένα διαρκές αντικείμενο διερευνήσεων από τους οικονομολόγους. Άλλοι τη συμπληρώνουν και άλλοι την κατακρίνουν ως περιορισμένης ισχύος.

2.7 Ισοζύγιο πληρωμών

Κάθε χώρα τηρεί για τις οικονομικές της συναλλαγές κάποιου είδους λογαριασμό με τις υπόλοιπες χώρες του κόσμου. Στις συναλλαγές αυτές περιλαμβάνονται όλες οι αγορές και οι πωλήσεις αγαθών-υπηρεσιών και κεφαλαίου

κάθε χώρας για μια χρονική περίοδο που συνήθως είναι ένα έτος. Ο λογαριασμός αυτός ονομάζεται ισοζύγιο πληρωμών. Για τον σχηματισμό του υπολογίζονται:

- Οι τρέχουσες συναλλαγές
- Οι κινήσεις συναλλάγματος
- Οι κινήσεις κεφαλαίων

Οι εισαγωγές και οι εξαγωγές εμπορευμάτων αποτελούν το εμπορικό ισοζύγιο της χώρας. Η αξία των εμπορευμάτων που εξάγονται γράφεται στο ενεργητικό του ισοζυγίου, επειδή η πώλησή τους καθορίζει την είσοδο συναλλάγματος στην χώρα. Η αξία των εμπορευμάτων που εισάγονται γράφεται στο παθητικό, καθώς για να είναι σε θέση η χώρα να τα αγοράσει πρέπει να δώσει χρυσό ή συνάλλαγμα. Το εμπορικό ισοζύγιο είναι ενεργητικό όταν οι εξαγωγές υπερβαίνουν τις εισαγωγές, ενώ είναι παθητικό (ελλειμματικό) όταν οι εξαγωγές της χώρας αυτής δεν αρκούν για την πληρωμή των εισαγωγών της (Γεωργίου, 1995).

Στο ισοζύγιο πληρωμών συνυπολογίζονται και άλλες συναλλαγές εκτός από τις ανταλλαγές εμπορευμάτων. Οι συναλλαγές αυτές ονομάζονται άδηλοι πόροι γιατί προκαλούν την είσοδο ή έξοδο συναλλάγματος, χωρίς φαινομενικά κανένα εμπόρευμα να περάσει τα σύνορα. Τέτοια είναι:

- τα εμβάσματα των μεταναστών,
- οι δαπάνες των τουριστών,
- τα ασφάλιστρα και οι ασφαλιστικές αποζημιώσεις,
- οι ναύλοι,
- οι τόκοι και οι αμοιβές για κάθε είδους υπηρεσία.

Όλες αυτές οι συναλλαγές υλικών, αγαθών και υπηρεσιών λέγονται τρέχουσες συναλλαγές και γράφονται στο ενεργητικό ή στο παθητικό του ισοζυγίου ανάλογα με το αν σ' αυτές αντιστοιχεί είσοδος ή έξοδος συναλλάγματος. Πρέπει να λάβουμε υπόψη και τις κινήσεις κεφαλαίων. Εκτός από τις συναλλαγές εμπορευμάτων και υπηρεσιών, οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ διαφόρων χωρών περιλαμβάνουν και την αμοιβαία παροχή πιστώσεων, είτε από μέρους ιδιωτών είτε από μέρους των κυβερνήσεων. Η παροχή πιστώσεων όμως σημαίνει μεταφορά κεφαλαίων. Κάθε πίστωση γράφεται στο ενεργητικό του ισοζυγίου όταν παραχωρείται και στο παθητικό όταν γίνεται η απόδοσή της. Όταν μια χώρα έχει εισαγάγει περισσότερα από όσα έχει εξαγάγει σε εμπορεύματα, αυτό σημαίνει πως άλλες χώρες της προμήθευσαν εμπορεύματα με την υπόσχεση

μελλοντικής πληρωμής. Όμως οι εισαγωγές πληρώνονται με την εξαγωγή κάποιου πράγματος και το ίδιο συμβαίνει με τους πιστωτικούς τίτλους. Στην πράξη μπορεί να υπάρχει μόνιμα παθητικό εμπορικό ισοζύγιο με μία χώρα που είναι μεγάλος εξαγωγέας υπηρεσιών (άδηλων πόρων) ή στην περίπτωση μιας νέας χώρας που προσφέρει υποσχετικές προοπτικές ανάπτυξης και προς την οποία κατευθύνεται ένα συνεχές ρεύμα κεφαλαίου που αναζητούν επένδυση ή μιας χώρας που έχοντας κάνει στο παρελθόν μεγάλες επενδύσεις στο εξωτερικό, βλέπει να επαναπατρίζονται κάθε χρόνο σημαντικά ποσά ως τόκοι των κεφαλαίων που εξήχθησαν. Αντίθετα το μόνιμα ενεργητικό εμπορικό ισοζύγιο είναι χαρακτηριστικό μιας χώρας που εξάγει κεφάλαια και κάνει μεγάλες επενδύσεις στο εξωτερικό (π.χ. Η.Π.Α. μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και κυρίως μετά το 1960). Κάθε χώρα επιδιώκει να ισοσκελίζει τις εισαγωγές μόνο με τις δικές της εξαγωγές εμπορευμάτων και υπηρεσιών, γιατί οι κινήσεις συναλλάγματος δεν μπορούν να αντισταθμίσουν τις ανισοροπίες μεταξύ των εσόδων και των δαπανών που δεν είναι μόνο μερικές ή πρόσκαιρες (Χολέβας, 1997).

2.8 Ελεύθερο Διεθνές Εμπόριο και προστατευτισμός

Το θέμα ελεύθερο εμπόριο και ο προστατευτισμός έχουν αποτελέσει στο παρελθόν αντικείμενο ποικίλων συζητήσεων. Οι σχετικές θεωρίες που έχουν αναπτυχθεί είναι οι εξής:

2.8.1 Θεωρία Ελεύθερου Διεθνούς Εμπορίου

Το Ελεύθερο Διεθνές Εμπόριο είναι η μορφή του Διεθνούς εμπορίου που δεν παρεμποδίζεται από δασμούς και ποσοτικούς περιορισμούς. Σύμφωνα με τη θεωρία του ελεύθερου εμπορίου, όσο λιγότερα είναι τα εμπόδια που παρεμβάλλονται στις εμπορικές σχέσεις μεταξύ των διαφόρων χωρών, τόσο πιο αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται οι οικονομικοί πόροι (πλουτοπαραγωγικές πηγές, κεφάλαια, εργασία) που υπάρχουν σε όλον τον κόσμο, με συνέπεια τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των λαών. Επιτρέπει σε κάθε χώρα να προμηθευτεί κάθε προϊόν από εκεί όπου αυτό κοστίζει λιγότερο, βρίσκεται στη μεγαλύτερη αφθονία, μεγιστοποιεί τις επιλογές των καταναλωτών, η ποιότητά του είναι καλύτερη και αυξάνει την εθνική αποδοτικότητα. Η φιλελευθεροποίηση του εμπορίου δημιουργεί και άλλα πολλά ειδικά οφέλη, σύμφωνα με την Χαρλαύτη (2001):

- Αυξάνει τον ανταγωνισμό στις εγχώριες αγορές και έτσι υπονομεύει τις αντί-ανταγωνιστικές πρακτικές.
- Αυξάνει τόσο τον εθνικό όσο και τον παγκόσμιο πλούτο, διευκολύνοντας τις χώρες να εξειδικευτούν και να εξαγάγουν εκείνα τα αγαθά και τις υπηρεσίες στις οποίες έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα.
- Ενθαρρύνει επίσης τη διεθνή διάδοση της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας σε ολόκληρο τον κόσμο και έτσι παρέχει στις αναπτυσσόμενες οικονομίες μια ευκαιρία να φτάσουν όσον αφορά στο εισόδημα και στην παραγωγικότητα τις πιο προηγμένες οικονομίες.
- Το ελεύθερο εμπόριο και η διεθνής συνεργασία που συνεπάγεται, αυξάνουν τις προοπτικές για παγκόσμια ειρήνη.

Ως αρνητικές συνέπειες του ελεύθερου εμπορίου αναφέρονται οι εξής:

- Επιβραδύνει την ανάπτυξη της εγχώριας βιομηχανίας της οποίας η παραγωγή αντικαθίσταται από εισαγόμενα προϊόντα.
- Ωφελεί μόνο την οικονομία των αναπτυγμένων χωρών και οδηγεί σε εξάρτηση τις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες.
- Το βασικότερο μειονέκτημα είναι ότι για να υπάρξει ανταγωνιστικό το προϊόν ή η υπηρεσία μιας χώρας (έτσι ώστε να εξαχθεί), βασική προϋπόθεση είναι η μείωση όλων των συντελεστών παραγωγής. Αυτό σημαίνει πρακτικά ότι για να είναι ένα προϊόν/πηρεσία ανταγωνιστικό, πρέπει να μειωθούν οι αποδοχές του εργατικού δυναμικού, να αυξηθεί ο αριθμός των απολύσεων και να γίνουν εντονότερα τα ωράρια εργασίας.

2.8.2 Θεωρία του Προστατευτισμού

Η θεωρία του προστατευτισμού σχετίζεται με την λήψη δραστικών μέτρων που περιορίζουν τις εισαγωγές ξένων προϊόντων (δασμολογική πολιτική), ώστε να μην μπορούν αυτά να ανταγωνίζονται στο εσωτερικό μιας χώρας τα εγχώρια παραγόμενα προϊόντα. Μπορεί να είναι σχετικός όταν επιτρέπονται οι εισαγωγές, αλλά δυσκολεύεται η πραγματοποίησή τους λόγω της επιβολής μέτρων που τις παρεμποδίζουν ή απόλυτος, όταν υπάρχει γενική απαγόρευση για οποιαδήποτε εισαγωγή. Έχει τις ρίζες του στην εμποροκρατία (16ος-18ος αιώνας) και στηρίζεται στο ότι κάθε κράτος πρέπει να αυξάνει όσο περισσότερο μπορεί τον πλούτο του και να

γίνεται οικονομικά ισχυρότερο έστω και αν αυτό συμβαίνει σε βάρος άλλων κρατών.

Τα επιχειρήματα κατά του προστατευτισμού είναι ισχυρά γιατί αυτός:

- Ζημιώνει την εθνική παραγωγή, αφού την κρατά έξω από τον διεθνή ανταγωνισμό και την καταδικάζει σε έλλειψη εκσυγχρονισμού τεχνολογίας και μεθόδων.
- Υποχρεώνει τους καταναλωτές μιας χώρας να αγοράζουν μόνο εγχώρια προϊόντα σε τιμές μη ανταγωνιστικές.
- Ευνοεί τα μονοπώλια και τα συνεννοημένα ολιγοπώλια, τα οποία απειλούν μια εθνική αγορά. Συνδικάτα και επιχειρηματίες πιέζουν τις κυβερνήσεις για εφαρμογή προστατευτικών μέτρων. Είναι δύσκολο να βρεθεί ένας επιχειρηματίας που να μην είναι υπέρμαχος της ελευθερίας των συναλλαγών. Όταν όμως απειλούνται ο κλάδος και ειδικότερα η επιχείρησή του, τότε μετατρέπεται σε ένθερμο υποστηρικτή του προστατευτισμού.

Μετά από τη σύντομη εξέταση των θεωριών της Ελευθεροποίησης και του Προστατευτισμού, η εξέταση της υπάρχουσας οικονομικής πραγματικότητας μας πληροφορεί πως ο «άριστος φιλελευθερισμός» των διεθνών ανταλλαγών είναι προς το παρόν κάτι το ουτοπικό (Παπαδιοδώρου, 1999: 122).

2.9 Δασμοί

Οι δασμοί είναι φόροι που εισπράττονται από τα τελωνεία, όταν εισάγονται ή εξάγονται εμπορεύματα από ένα κράτος. Επιβάλλονται κυρίως για δύο λόγους: Για την αύξηση των κυβερνητικών εσόδων και για την προστασία των εγχώριων βιομηχανιών. Οι τελωνειακοί δασμοί διακρίνονται: Σε εισαγωγικούς δασμούς που επιβάλλονται στα εμπορεύματα όταν εισάγονται. Όταν επιβάλλονται για αύξηση των εσόδων λέγονται ταμειευτικοί δασμοί, ενώ όταν επιβάλλονται για προστασία άλλων προϊόντων ονομάζονται προστατευτικοί. Οι ταμειευτικοί αποβλέπουν στο να αυξήσουν το ρευστό χρήμα σε ένα κράτος, σε αντίθεση με τους προστατευτικούς που προσπαθούν να ανακόψουν την εισαγωγή ξένων προϊόντων αυξάνοντας την τιμή των εισαγόμενων εμπορευμάτων ώστε να μην μπορούν οι ξένοι παραγωγοί να συναγωνιστούν τους ντόπιους. Και ο προστατευτικός δασμός αποφέρει έσοδα στο δημόσιο ταμείο αφού, όσο πιο αποτελεσματική είναι η προστατευτική επίδραση του φόρου και όσο μικρότερη είναι η ποσότητα των ξένων εμπορευμάτων που κατορθώνουν να περνούν τα σύνορα, τόσο μικρότερα είναι τα έσοδα του δημοσίου. Επιπλέον υπάρχουν και οι

δημοσιονομικοί δασμοί οι οποίοι έχουν ως κύριο σκοπό και αυτοί την αύξηση των κρατικών εσόδων. Σε εξαγωγικούς δασμούς που επιβάλλονται κατά την εξαγωγή εμπορευμάτων από ένα κράτος σε ένα άλλο. Έχουν περιοριστεί πάρα πολύ και εμφανίζονται κυρίως στην περίπτωση που ένα κράτος θέλει να περιορίσει την εξαγωγή ενός από τα εμπορεύματά του αν αυτό βοηθάει στη εσωτερική του οικονομία. Οι δασμοί επιβάλλονται σύμφωνα με έναν πίνακα που περιλαμβάνει όλα τα εμπορεύματα κατά κατηγορίες με τον αντίστοιχο δασμό. Ο πίνακας αυτός λέγεται δασμολόγιο όπου σύμφωνα με αυτό, οι δασμοί επιβάλλονται ανάλογα με την αξία του εμπορεύματος. Οι δασμοί αποτελούν μια από τις σπουδαιότερες πηγές εσόδων για τον κρατικό προϋπολογισμό της Ελλάδας. Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο σημειώθηκε μεγαλύτερη ελευθερία του εμπορίου βάσει της συνθήκης G.A.T.T. Η ανανεωμένη οικονομική αλληλεξάρτηση των εθνών βρήκε την σημαντικότερη αναγνώρισή της στις συνθήκες που αποβλέπουν στην δημιουργία ζωνών ελεύθερης ανταλλαγής και τελωνειακής ένωσης όπως η Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (Ε.Ο.Κ.) και η Ευρωπαϊκή Ένωση ελεύθερων συναλλαγών (Αλμπάνης, 1999)

2.10 G.A.T.T. (General Agreement on Tariffs and Trade) Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου

Είναι η συμφωνία που υπέγραψαν 23 χώρες στις 30 Οκτωβρίου 1947 στη Γενεύη και άρχισε να εφαρμόζεται την 1η Ιανουαρίου 1948. Σε αυτή τη συμφωνία μετέχουν σήμερα τα περισσότερα κράτη του κόσμου. Υπεγράφη για να ρυθμιστούν με το ευρύτερο πνεύμα των ελεύθερων συναλλαγών, τα δασμολογικά εκείνα θέματα που εμποδίζουν την ελεύθερη διακίνηση των αγαθών και οδηγούν μοιραία σε μια πολιτική αυτάρκειας, προστατευτισμού και εμπορικού απομονωτισμού. Η G.A.T.T. οργανώθηκε ως προσωρινή συμφωνία μέχρι να μπει σε εφαρμογή ο Διεθνής Οργανισμός Εμπορίου (W.T.O.). Ανέλαβε πολλά από τα καθήκοντα που έπρεπε να αναλάβει ο οργανισμός αυτός και ιδιαίτερα τη φροντίδα της παρεμπόδισης της επιστροφής στην πολιτική της αυτάρκειας που εφαρμόστηκε την εποχή του μεσοπολέμου και αντίθετα, την διευκόλυνση της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου. Για τον σκοπό αυτό κάθε κράτος-μέλος αναλαμβάνει την υποχρέωση:

- Να μη χρησιμοποιεί στις εμπορικές ανταλλαγές διακρίσεις και να εφαρμόζει απέναντι σε όλες τις άλλες συμβαλλόμενες χώρες τη ρήτρα του ευνοούμενου κράτους.

- Να χρησιμοποιεί για την προστασία της εθνικής του βιομηχανίας μόνο τους τελωνειακούς δασμούς, καταργώντας τους ποσοτικούς περιορισμούς, εκτός από τις περιπτώσεις που με αυτό επιδιώκονται άλλοι σκοποί όπως η προστασία του ισοζυγίου πληρωμών.
- Να δεχτεί διαδικασία αμοιβαίων διαπραγματεύσεων όταν ένα άλλο μέρος πιστεύει ότι τα δικά του εμπορικά συμφέροντα βλάπτονται ή απειλούνται.

Οι σκοποί της G.A.T.T. εφαρμόστηκαν στις διεθνείς δασμολογικές διασκέψεις, στις οποίες οι συμβαλλόμενες χώρες συμφώνησαν τον αμοιβαίο περιορισμό και την σταθεροποίηση των δασμολογιών τους. Σημαντικότερη ήταν η συμφωνία που έγινε το 1967 στην Γενεύη και που είναι γνωστή με το όνομα «Γύρος Κέννεντυ (Kennedy Round)» από το όνομα του αμερικανού προέδρου που την πρότεινε. Κατά την συμφωνία αυτή, οι συμβαλλόμενες χώρες ανέλαβαν την υποχρέωση να ελαττώσουν σταδιακά τους τελωνειακούς δασμούς τους. Η πρώτη μείωση πραγματοποιήθηκε την 1η Ιανουαρίου 1968 και συνεχίστηκε τα επόμενα χρόνια. Τον Απρίλιο του 1994 τα μέλη της G.A.T.T. αριθμούσαν 121 κράτη. Με την υιοθέτηση της συμφωνίας της G.A.T.T. ολόκληρος ο κόσμος μεταμορφώθηκε σε μια τεράστια «ζώνη ελεύθερου εμπορίου», στο πλαίσιο της οποίας οι ανθρώπινες κοινωνικές και περιβαλλοντικές προσταγές υποτάχθηκαν αδίστακτα και συστηματικά στα καθαρά εγωιστικά και βραχυπρόθεσμα οικονομικά συμφέροντα των πολυεθνικών επιχειρήσεων (Giplin, 2003).

2.11 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (Π.Ο.Ε.) World Trade Organization (W.T.O.)

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου ιδρύθηκε την 1/1/1995 στη Γενεύη και είναι η διάδοχος κατάσταση της G.A.T.T., η οποία ενσωματώθηκε στο νέο αυτό θεσμικό όργανο της διεθνούς ανταλλαγής. Αποτελείται από 134 μέλη και θεωρείται ο βασικός Διεθνής οργανισμός, ο οποίος έχει τον έλεγχο του Διεθνούς εμπορίου των υλικών αγαθών και επιπλέον ελέγχει τη διεθνή διακίνηση των υπηρεσιών και των προϊόντων της πνευματικής ιδιοκτησίας. Ο Π.Ο.Ε. προβλέπει:

- Διεθνές εμπόριο χωρίς διακρίσεις βάσει της ρήτρας του πλέον ευνοούμενου κράτους, μέσω της αμοιβαίας παραχώρησης από όλες τις χώρες.
- Φιλελευθεροποίηση του Διεθνούς εμπορίου, μέσω της μείωσης των δασμών και την κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών.

- Απόρριψη της προστατευτικής πολιτικής ως μέσο εμπορική πολιτικής.
- Συμβολή στον ανταγωνισμό.
- Προβλεπόμενη και διάφανη εξωτερική εμπορική πολιτική.

Όργανα του Π.Ο.Ε. είναι:

- Η Υπουργική Συνδιάσκεψη που θα συνεδριάζει τουλάχιστον μία φορά ανά διετία και
- Το Γενικό Συμβούλιο όπου θα συμμετέχει ένας αντιπρόσωπος από κάθε χώρα.

2.12 Λαθρεμπόριο

Το λαθρεμπόριο είναι ένα από τα σοβαρότερα θέματα που συνδέεται με το Διεθνές εμπόριο. Είναι, δηλαδή, το εμπόριο το οποίο διεξάγεται χωρίς να καταβληθούν οι νόμιμοι δασμοί, τους οποίους επιβάλλει το δημόσιο και γενικά το εμπόριο που γίνεται κρυφά και κυρίως παράνομα. Επίσης, λαθρεμπόριο θεωρείται και η εισαγωγή ή εξαγωγή εμπορευμάτων η οποία έχει απαγορευτεί χωρίς την άδεια της αρμόδιας αρχής. Το μεγαλύτερο και καταστρεπτικότερο για την ανθρωπότητα λαθρεμπόριο διεθνώς γίνεται με αντικείμενο τα ναρκωτικά. Δυστυχώς, παρά τα νομοθετικά και αστυνομικά μέτρα που παίρνουν οι διάφορες χώρες, τα αποτελέσματα ως προς την καταπολέμηση των ναρκωτικών δεν απέδωσαν. Το λαθρεμπόριο όπλων είναι επίσης σε άνθιση, καθώς υπάρχουν χώρες όπως οι Η.Π.Α. με υπερβάλλουσα παραγωγή οπλικών συστημάτων και άτομα που θέλουν να εφοδιαστούν με πολεμικά όπλα για διάφορους σκοπούς, επιθετικούς ή αμυντικούς. Η εισαγωγή προϊόντων χωρίς την καταβολή δασμών είναι επίσης διαδεδομένη διεθνώς και στα οινοπνευματώδη, τσιγάρα, πολύτιμους λίθους κ.ά.

2.13 Αναπτυγμένες, αναπτυσσόμενες και υποανάπτυκτες χώρες

Το Διεθνές εμπόριο προκαλεί σε παγκόσμια κλίμακα σοβαρές οικονομικές ανακατατάξεις εισοδημάτων και οφελών μεταξύ των χωρών που συμμετέχουν στη διεθνή ανταλλαγή και συμβάλει στη βελτίωση ή χειροτέρευση της ευημερίας των λαών. Σημαντικό ρόλο για την ανισότητα αυτών των οικονομικών ανακατατάξεων έπαιξε η φιλελευθεροποίηση του εμπορίου, η οποία ωφέλησε την αναπτυγμένη οικονομία και οδήγησε σε εξάρτηση των λιγότερο αναπτυγμένων χωρών απ' τις αναπτυγμένες. Το 70% του πληθυσμού της γης ανήκει στις αναπτυσσόμενες χώρες. Οι χώρες αυτές έχουν μεταξύ τους διαφορετικούς βαθμούς ανάπτυξης άρα και

διαφορετικά επίπεδα οικονομικής ευημερίας και έτσι διακρίνονται σε χώρες με χαμηλά εισοδήματα και σε χώρες μέσου εισοδήματος. Ως κοινό γνώρισμα των αναπτυσσόμενων οικονομιών θεωρείται ο Φαύλος κύκλος της οικονομικής ανεπάρκειας που τις εμποδίζει να πραγματοποιήσουν την απαραίτητη πρόοδο για να μεταπηδήσουν στον όμιλο των αναπτυγμένων χωρών. Με εξαίρεση την Ιαπωνία καμία άλλη υπανάπτυκτη χώρα του περασμένου αιώνα δε μπόρεσε να πετύχει τη μετάταξη αυτή. Ο Φαύλος κύκλος ξεκινά από την ποσοτική και ποιοτική ανεπάρκεια του κεφαλαίου των αναπτυσσόμενων χωρών, η οποία υπονοεί χαμηλή αποδοτικότητα στην παραγωγή και επομένως χαμηλά κατά κεφαλήν εισοδήματα. Τα χαμηλά εισοδήματα σημαίνουν περιορισμένα περιθώρια αποταμιεύσεων, ενώ οι χαμηλές αποταμιεύσεις υπονοούν με την σειρά τους περιορισμένες επενδύσεις. Έτσι επιστρέφουμε στην αρχή του Φαύλου κύκλου, δηλαδή στην ανεπάρκεια του πραγματικού κεφαλαίου. Ένα άλλο κοινό χαρακτηριστικό των χωρών αυτών είναι η ανισορροπία στον εξωτερικό τους τομέα. Οι εξαγωγικές τους δυνατότητες είναι πολύ περιορισμένες και οι ανάγκες τους σε συνάλλαγμα πολύ μεγάλες. Γι' αυτό πολλές χώρες καταφεύγουν σε δανεισμό για την ικανοποίηση των συναλλαγματικών τους αναγκών. Ήδη το εξωτερικό χρέος των χωρών αυτών βρίσκεται σε υπερβολικά υψηλά επίπεδα. Σαν συνέπεια του αδιεξόδου αυτού της οικονομικής ανάπτυξης, οι αναπτυσσόμενες χώρες αντιμετωπίζουν οικονομική στασιμότητα, ενώ σε πολλές περιπτώσεις το χάσμα της απόστασης από τις αναπτυγμένες χώρες μεγαλώνει αντί να μικραίνει.

Από την άλλη, οι αναπτυγμένες χώρες (Η.Π.Α., Δ. Ευρώπη, Ιαπωνία) βλέπουν με σχετική αδιαφορία το ότι μεγάλο μέρος του παγκόσμιου πληθυσμού είναι σε επίπεδα φτώχειας και δυστυχίας από τη μία, γιατί αυτή η κατάσταση είναι σε βάρος της παγκόσμιας ασφάλειας και από την άλλη, γιατί οι φτωχές χώρες δε μπορούν να προμηθευτούν και να καταναλώσουν προϊόντα των βιομηχανικών χωρών (Γεωργαντόπουλος & Βλάχος, 1997).

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, λοιπόν, να ενισχύσουν τις αναπτυσσόμενες χώρες ακολουθώντας μια σειρά ενεργειών

- Οικονομική βοήθεια από τις Η.Π.Α.
- Διενέργεια επενδύσεων στις μη αναπτυγμένες χώρες
- Οικονομική και εμπορική υποστήριξη από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Πλουσιότερες χώρες στον κόσμο θεωρούνται οι Η.Π.Α., η Ιαπωνία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Μεγάλη Βρετανία, η Ιταλία και ο Καναδάς. Η Ελλάδα ανήκει στις χώρες

με μέσο επίπεδο ανάπτυξης και κατά κεφαλήν Α.Ε.Π. κοντά στα 10.000\$. Υποανάπτυκτες χώρες θεωρούνται οι χώρες του 3ου κόσμου όπως: Αίγυπτος, Αλβανία, Αλγερία, Γεωργία, Μογγολία, Σενεγάλη, Φιλιππίνες κ.α., ενώ χώρες βυθισμένες στη φτώχεια θεωρούνται: η Αιθιοπία, η Ανγκόλα, η Γκάνα, το Αφγανιστάν, η Κένυα, η Νιγηρία κ.α.

2.14 Διεθνές εμπόριο και παγκοσμιοποίηση

Η οικονομική παγκοσμιοποίηση επιχειρεί να υποχρεώσει τις πολυεθνικές επιχειρήσεις και τα κράτη, να προσδιορίσουν τους ρόλους και τους στόχους τους σε ένα ενιαίο, ανταγωνιστικό και παγκόσμιο περιβάλλον. Από το 2ο μισό της δεκαετίας του 1980, η διεθνής οικονομία μπήκε σε μια νέα τροχιά, σε μια τακτική υιοθέτησης από τις εμπορευόμενες χώρες μιας δραστηκής αλλαγής σε νοοτροπία και πρακτική που οδηγεί στην παγκοσμιοποίηση της οικονομικής ζωής της υφηλίου. Εξαίρεση αποτελεί ένα πολύ συγκεκριμένο τμήμα του πλανήτη, οι λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, οι οποίες έχουν ακόμη παραμείνει σχεδόν ανεπηρέαστες από την παγκοσμιοποίηση. Η Οικονομική και Νομισματική Ένωση (Ο.Ν.Ε.), με την κυκλοφορία του Ευρώ ως ενιαίου νομίσματος μέσα στον ενοποιημένο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την 1/1/2002 αποτέλεσε ένα θεμελιώδες βήμα στην νέα κοινή πορεία πλεύσης προς την Ενιαία Αγορά (Βλάχος & Νικολαΐδης, 1999).

Ο σχηματισμός ενός άλλου μπλοκ οικονομικής συνεργασίας μεταξύ Η.Π.Α., Μεξικό και Καναδά είναι γνωστός ως «Συμφωνία Ελεύθερου Εμπορίου της Βορείου Αμερικής». Οι χώρες αυτές συμφώνησαν στην ελεύθερη διακίνηση των αγαθών και των παραγωγικών συντελεστών. Υψηλή ενσωμάτωση στην παγκόσμια οικονομία έχουν τα τελευταία χρόνια και οι χώρες της Ν.Α. Ασίας. Παρατηρείται ένα «άνοιγμα» των οικονομιών για μεγαλύτερη ελευθερία στην μετακίνηση παραγωγικών πόρων από χώρα σε χώρα. Θεωρητικά, η παγκοσμιοποίηση της διεθνούς οικονομικής ζωής στοχεύει σε μια αγορά ανά τον κόσμο, ενιαία και ελεύθερη. Βέβαια, στην πράξη, αυτό δεν έχει την ίδια απήχηση σε όλες τις χώρες. Έτσι καταλήγουμε να έχουμε διαφορετικό βαθμό «ανοίγματος» των οικονομιών των διαφόρων χωρών. Τέλος δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι οι τιμές στην παγκόσμια αγορά «οδηγούν» τις εγχώριες τιμές και τις τιμές των συντελεστών παραγωγής.

2.15 Λόγοι διεθνούς επέκτασης των ελληνικών επιχειρήσεων

Η διεθνής επέκταση μιας επιχείρησης εντάσσεται στα πλαίσια του μακροχρόνιου στρατηγικού σχεδιασμού της και αποσκοπεί στην επίτευξη συγκεκριμένων στρατηγικών στόχων. Ωστόσο, ο τελικός στόχος είναι η διατήρηση και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της και η αύξηση των κερδών της. Οι επιμέρους λόγοι που ώθησαν τις ελληνικές επιχειρήσεις να διεθνοποιηθούν οφείλουν την ύπαρξή τους στη συνεχή επιδίωξή τους να πετύχουν τους στόχους και είναι: Ο κορεσμός της εγχώριας αγοράς: Η ελληνική αγορά είναι μικρή και σε σχέση με τις διεθνείς αγορές, οι δυνατότητες των πλέον δυναμικών τοπικών επιχειρήσεων να αυξήσουν τις πωλήσεις και τα κέρδη είναι περιορισμένες. Η συμμετοχή στην Ε.Ε. και το άνοιγμα των αγορών της Ανατολικής Ευρώπης, ήταν για τις ελληνικές επιχειρήσεις προκλήσεις που δέχτηκαν, αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα και τους ανάλογους κινδύνους. Έτσι επεκτάθηκαν στις αγορές αυτές προσδοκώντας σημαντική αύξηση στις πωλήσεις και τα κέρδη τους.

Η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ε.Ε. συντέλεσε στην εντατικοποίηση του ανταγωνισμού στην εγχώρια αγορά. Αυτό οφειλόταν στην έλευση πολλών ευρωπαϊκών επιχειρήσεων, οι οποίες ουσιαστικά απέκτησαν ελεύθερη πρόσβαση στην τοπική αγορά. Το γεγονός αυτό ώθησε κάποιες ελληνικές επιχειρήσεις που αδυνατούσαν να ανταγωνιστούν τις ξένες, να αναζητήσουν νέες πηγές κερδών στις ανεκμετάλλευτες αγορές των Βαλκανικών και Παρευξείνιων χωρών, όπου τα προϊόντα τους ήταν ακόμα ανταγωνιστικά.

Το κόστος παραγωγής αποτελεί καθοριστικό παράγοντα της ανταγωνιστικότητας μιας επιχείρησης. Για πολλές ελληνικές επιχειρήσεις, κυρίως στους κλάδους της κλωστοϋφαντουργίας και της ένδυσης, η μεταφορά της παραγωγής σε γειτονικές χώρες ήταν προϋπόθεση επιβίωσης καθώς αντιμετώπιζαν σκληρό ανταγωνισμό από επιχειρήσεις χωρών με πολύ χαμηλότερο κόστος παραγωγής. Για κάποιες άλλες, η μείωση του κόστους παραγωγής αποτελούσε στρατηγικό παράγοντα διατήρησης και βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς τους στην εγχώρια αλλά και στη διεθνή αγορά με προφανείς ευνοϊκές επιπτώσεις στα κέρδη τους.

Για κάποιες ελληνικές επιχειρήσεις, ο σημαντικότερος παράγοντας προσέλκυσης ήταν η εκμετάλλευση των πρώτων υλών (ορυκτά, γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα, δασικός πλούτος) (Θεοδωρόπουλος, 1998) που υπήρχαν στις χώρες επέκτασης. Η εκμετάλλευσή τους μπορεί να εξυπηρετήσει τρεις στρατηγικούς

στόχους. Ο πρώτος είναι η εγχώρια παραγωγή προϊόντων που θα προωθηθούν στη τοπική ή και στην ξένη αγορά. Ο δεύτερος είναι η διαφοροποίηση του "χαρτοφυλακίου" των πηγών πρώτων υλών και η διασφάλιση της ομαλής ροής τους προς τις παραγωγικές εγκαταστάσεις της επιχείρησης. Ο τελευταίος στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης της επιχείρησης από τους προμηθευτές.

Η θέση κάποιων χωρών, επίσης, προσέλκυσε ελληνικές επιχειρήσεις καθώς οι χώρες αυτές μπορούν να αποτελέσουν τη «βάση» για τη προώθηση και διανομή των προϊόντων τους σε τρίτες χώρες. Ο παράγοντας αυτός έχει ιδιαίτερη σημασία όταν τα προϊόντα της επιχείρησης είναι ευπαθή και το κόστος μεταφοράς είναι υψηλό.

Η προηγμένη τεχνολογία αποτελεί ουσιώδες ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Κάποιες ελληνικές επιχειρήσεις, για να πετύχουν τους στρατηγικούς τους στόχους, χρειάζονταν υψηλή τεχνολογία η οποία όμως δεν ήταν διαθέσιμη εγχώρια. Έτσι στράφηκαν στις διεθνείς αγορές όπου την απέκτησαν με την ολική ή μερική εξαγορά επιχειρήσεων που διέθεταν την επιθυμητή τεχνολογία. Το μέγεθος της αγοράς: Σημαντικό κίνητρο για τις ελληνικές επιχειρήσεις αποτέλεσαν το μέγεθος και οι προοπτικές ανάπτυξης των αγορών συγκεκριμένων χωρών. Οι παράγοντες αυτοί έχουν καθοριστική σημασία για τον όγκο και τον ρυθμό αύξησης των πωλήσεων των επιχειρήσεων στις χώρες αυτές.

Η αποφυγή εμποδίων και περιορισμών στις εξαγωγές: Ο λόγος αυτός υποκινεί τις επιχειρήσεις να υποκαταστήσουν τις εξαγωγές με την ολική ή μερική παραγωγή των προϊόντων τους στη χώρα υποδοχής. Το κίνητρο έγκειται στην αποφυγή των εμποδίων και περιορισμών που επιβάλλονται στο διεθνές εμπόριο. Το κίνητρο είναι ιδιαίτερα ισχυρό όταν η επιχείρηση κατέχει μεγάλο μερίδιο στη ξένη αγορά και οι εξαγωγές και τα κέρδη της από εκεί αποτελούν σημαντικό ποσοστό των αντίστοιχων συνολικών μεγεθών καθώς, αν η χώρα υποδοχής λάβει μέτρα περιορισμού των εισαγωγών, τα κέρδη της θα μειωθούν σημαντικά.

Η είσοδος ελληνικών επιχειρήσεων στα Βαλκάνια αλλά και η ύπαρξη σημαντικού ελληνικού στοιχείου σε πολλά κράτη του κόσμου, αποτέλεσαν ισχυρά κίνητρα για τη διεθνή επέκταση ελληνικών εταιριών παροχής υπηρεσιών όπως οι τράπεζες και οι ασφαλιστικές εταιρίες. Οι επιχειρήσεις αυτές είχαν ήδη εξασφαλισμένη μία βάση πελατών καθώς, ειδικά στις Βαλκανικές χώρες, οι ελληνικές επιχειρήσεις χρειάζονταν τις υπηρεσίες τους, ενώ ταυτόχρονα μπορούσαν να τις προσφέρουν και σε ξένες ή τοπικές επιχειρήσεις και άτομα.

Οι παραπάνω λόγοι είναι αυτοί που υποκίνησαν τις ελληνικές επιχειρήσεις να δραστηριοποιηθούν ενεργά διεθνώς. Η ανάλυση των λόγων διεθνοποίησης υποδεικνύει επίσης και τις ευνοϊκές συνέπειες της διεθνούς επέκτασης για την επιχείρηση. Πολλές ελληνικές επιχειρήσεις, υποκινούμενες από τους λόγους αυτούς, διεθνοποιήθηκαν και έδρεψαν σημαντικά οικονομικά οφέλη. Ωστόσο κι άλλες ελληνικές επιχειρήσεις πρέπει να μελετήσουν τους λόγους αυτούς και να αξιολογήσουν τα οικονομικά οφέλη που συνεπάγονται, ώστε να αποφασίσουν αν πρέπει να επεκταθούν εκτός Ελλάδας. Πρέπει, επίσης, να τονιστεί ότι συνήθως υπάρχουν περισσότεροι από ένας λόγοι που συνηγορούν στην ανάληψη του δύσκολου στόχου της διεθνούς επέκτασης. Ο εντοπισμός των ορθών λόγων και η σωστή ιεράρχησή τους αποτελούν ιδιαίτερα σημαντικά θέματα. Στην αντίθετη περίπτωση, η επιχείρηση μπορεί να προβεί σε άστοχες επιλογές που όχι μόνο δεν θα συνεισφέρουν στην επίτευξη των στρατηγικών στόχων της, αλλά μπορεί να προκαλέσουν και σημαντικές οικονομικές ζημιές (Θανοπούλου, 1994).

2.16 Χαρακτηριστικά και συγκρίσεις μεταφορικών μέσων – πλεονεκτήματα θαλάσσιων μεταφορών

Η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και οι σύγχρονες μεταφορικές ανάγκες επιβάλλουν τα μέσα μεταφοράς να είναι σε θέση να προσφέρουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Παρ' όλη όμως τη σημασία του κόστους, η χρήση του εκάστοτε φθηνότερου μεταφορικού μέσου δεν αποτελεί πάντα την πιο επωφελή λύση. Στην επιλογή του καταλληλότερου μεταφορικού μέσου προσμετρούνται πολλοί παράγοντες και ποιοτικές προϋποθέσεις όπως είναι:

- Η ταχύτητα της μεταφοράς
- Η ασφάλεια των μεταφερόμενων αγαθών
- Η συχνότητα εξυπηρέτησης ενός δρομολογίου
- Το χαμηλό κόστος μεταφοράς
 - Τα μεταφορικά μέσα κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες:
- Τα χερσαία μεταφορικά μέσα (αυτοκίνητα – σιδηρόδρομος)
- Τα εναέρια μεταφορικά μέσα (αεροπλάνα)
- Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα (πλοία)

Όλα τα μεταφορικά μέσα της ξηράς μειονεκτούν σε σχέση με τα εναέρια και τα θαλάσσια. Αυτό συμβαίνει γιατί όταν το μεταφορικό μέσο κινείται σε τεχνητές

οδούς, απαιτεί συχνά έργα σε όλη του την διαδρομή με αποτέλεσμα τις καθυστερήσεις στην διάνοιξη νέων οδικών αρτηριών, το υψηλό κόστος και τις δαπάνες συντήρησης, τα μεγάλα χρηματικά ποσά για έργα υποδομής όπως γέφυρες και σιδηροτροχιές, καθώς επίσης και τα εκτεθειμένα έργα σε σεισμούς και κατολισθήσεις (Βλάχος, 1999).

Αν προσπαθήσουμε να συγκρίνουμε τα εναέρια με τα θαλάσσια μέσα, θα διαπιστώσουμε και εδώ διαφορές. Η κατασκευή μεγάλων και σύγχρονων αερολιμένων, ικανών να εξυπηρετήσουν τα σύγχρονα αεροσκάφη είναι πολύ δαπανηρή επένδυση και ασύμφορη. Από την άλλη μεριά οι λιμενικές διευκολύνσεις των σύγχρονων πλοίων μεταφοράς γενικών φορτίων ή και των οχηματαγωγών είναι σχετικά απλές συγκρινόμενες με τις εγκαταστάσεις στους αερολιμένες. Επιπλέον, η δαπάνη για την εξυπηρέτηση του παγίου κεφαλαίου για την εγκατάσταση, συντήρηση και βελτίωση ενός μεγάλου λιμανιού κατανέμεται μεταξύ πλοίων που αντιπροσωπεύουν ετησίως εμπορευματική κίνηση δεκάδων εκατομμυρίων τόνων.

Η μεταφορική ικανότητα οποιουδήποτε άλλου μέσου της ξηράς ή του αέρα, δεν μπορεί να συγκριθεί, ούτε καν με την μεταφορική ικανότητα ενός μικρού σύγχρονου φορτηγού πλοίου διεθνών μεταφορών με το οποίο επιτυγχάνεται η μεταφορά μεγάλων φορτίων σε χαμηλό κόστος. Τα πλοία είναι περισσότερο προσαρμοσμένα στις ειδικές απαιτήσεις των μεταφερόμενων προϊόντων. Αυτό επιτυγχάνεται τόσο με την εξειδίκευση των ναυπηγείων στην κατασκευή ειδικών πλοίων όπως ψυγεία, δεξαμενόπλοια και άλλα, όσο και στην προσαρμογή των λιμενικών και λοιπών εγκαταστάσεων υποδοχής των πλοίων και των φορτίων.

Συμπερασματικά λοιπόν μπορούμε να πούμε ότι το πλοίο παρουσιάζει σαφή πλεονεκτήματα έναντι όλων των υπολοίπων μέσων μεταφοράς, αφού είναι και το οικονομικότερο. Το πλοίο υστερεί έναντι των άλλων μέσων στο θέμα της ταχύτητας. Αν συγκρίνουμε όμως την μεταφερόμενη ποσότητα σε σχέση με την απόσταση που διανύεται, τότε το μειονέκτημα αυτό παραβλέπεται. Ο ανταγωνισμός μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου υφίσταται μόνο όταν αναφερόμαστε σε μικρές αποστάσεις με σαφή μειονέκτημα του πλοίου. Μετά από την ανάλυση που επιχειρήσαμε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι το πλοίο παραμένει το κυριότερο μέσο διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου. Δε διαφαίνεται στο άμεσο μέλλον η προοπτική να μπορέσει κάποιο άλλο μέσο μεταφοράς να μεταβάλει την σημερινή κυρίαρχη θέση του. Η υδρόγειος καλύπτεται κατά 70% περίπου από θάλασσα και οι θαλάσσιοι δρόμοι παραμένουν οι ευκολότεροι για επικοινωνία και μεταφορά. Για όλα τα παραπάνω πλεονεκτήματα, οι

θαλάσσιες μεταφορές απορροφούν το 75% – 80% των παγκόσμιων μεταφορών και αποτελούν το σημαντικότερο τρόπο μεταφοράς στο διεθνές εμπόριο.

2.17 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ) εργάζεται για τη διασφάλιση ενός συστήματος διεθνών εμπορικών συναλλαγών που βασίζεται σε κανόνες. Παρά το αδιέξοδο στις εμπορικές διαπραγματεύσεις, διερευνώνται τρόποι για τον εκσυγχρονισμό των κανόνων του ΠΟΕ και την αντιμετώπιση των νέων παγκόσμιων προκλήσεων. Η έναρξη ισχύος της Συμφωνίας για τη Διευκόλυνση του Εμπορίου, τον Φεβρουάριο του 2017, επέφερε νέες εξελίξεις στους εμπορικούς κανόνες του ΠΟΕ. Βάσει της Συνθήκης της Λισαβόνας, το Κοινοβούλιο νομοθετεί από κοινού με το Συμβούλιο και διαδραματίζει σημαντικό ελεγκτικό ρόλο στην πολιτική διεθνούς εμπορίου.

Κατά τις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα, τα εμπορικά θέματα ώθησαν τις χώρες να συμμετάσχουν σε ολοένα και πιο πολύπλοκες αλληλεπιδράσεις, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί η ανάγκη για μια πλατφόρμα που να διευκολύνει και να ρυθμίζει τις εμπορικές σχέσεις. Η συνεπακόλουθη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (ΓΣΔΕ) του 1947, όχι μόνο προσέφερε ένα φόρουμ συζήτησης, το οποίο επέτρεψε μια πολυμερή προσέγγιση του εμπορίου, αλλά καθιέρωσε επίσης ένα σύστημα διεθνώς αναγνωρισμένων κανόνων για το εμπόριο. Ο απώτερος στόχος, όπως αναφέρει στην εισαγωγική της παράγραφο, ήταν η δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού για όλα τα μέλη, μέσω «ουσιαστικής μείωσης των δασμών και άλλων φραγμών στο εμπόριο και εξάλειψης της διακριτικής μεταχείρισης στο διεθνές εμπόριο».

Καθώς το διεθνές εμπόριο επεκτάθηκε, πέρα από την ανταλλαγή απτών αγαθών, προκειμένου να συμπεριλάβει υπηρεσίες και ιδέες, η ΓΣΔΕ μετεξελίχθηκε και θεσμοθετήθηκε ως Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ). Ο ΠΟΕ ιδρύθηκε το 1995 μετά τις εμπορικές διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουρουγουάης και ενοποίησε προγενέστερες εμπορικές συμφωνίες, όπως η ίδια η ΓΣΔΕ, η συμφωνία για τη γεωργία και η συμφωνία για τα κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα και τα είδη ένδυσης, καθώς και άλλες γενικές συμφωνίες. Οι σημαντικότερες νέες συμφωνίες ήταν η Γενική Συμφωνία για τις συναλλαγές στον τομέα των υπηρεσιών (GATS) και η συμφωνία για τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας στον τομέα του εμπορίου (TRIPS). Τον

Φεβρουάριο του 2017, τέθηκε σε ισχύ η Συμφωνία για τη Διευκόλυνση του Εμπορίου— η πρώτη πολυμερής συμφωνία που επιτυγχάνεται από τότε που ιδρύθηκε ο ΠΟΕ. Επιπλέον, διερευνώνται ιδέες ως προς τον τρόπο επίτευξης νέων εξελίξεων στον ΠΟΕ, που θα μπορούσαν να εκσυγχρονίσουν το σύστημα, προκειμένου να το καταστήσουν περισσότερο αποτελεσματικό και προσαρμόσιμο σε έναν συνεχώς εξελισσόμενο κόσμο του εμπορίου.

Οι στατιστικές καταδεικνύουν ότι υπάρχει σαφής σχέση μεταξύ του ελεύθερου και δίκαιου εμπορίου και της οικονομικής ανάπτυξης. Η δημιουργία του ΠΟΕ ήταν ένα σημαντικό βήμα προς ένα πιο ολοκληρωμένο και συνεπώς πιο δυναμικό σύστημα διεθνούς εμπορίου. Ο ΠΟΕ εργάζεται για την προώθηση του ελεύθερου εμπορίου, ιδίως εξασφαλίζοντας ότι οι διάφορες χώρες διατηρούν τη δυναμική εξάλειψης των εμποδίων στο εμπόριο κατά τις εμπορικές συνομιλίες. Επί του παρόντος, τα δύο τρίτα των μελών του ΠΟΕ είναι αναπτυσσόμενες χώρες, κάτι που επιτρέπει στις μεταβατικές οικονομίες και στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες (LAX) να χρησιμοποιήσουν το ανοικτό εμπόριο για την προώθηση των αναπτυξιακών τους προσπαθειών.

2.18 Ο μηχανισμός επίλυσης εμπορικών διαφορών

Ένα από τα πιο σημαντικά επιτεύγματα του ΠΟΕ υπήρξε η ενίσχυση του οργάνου επίλυσης διαφορών που διαθέτει, το οποίο έχει την εξουσία ρύθμισης εμπορικών διαφορών και επιβολής των αποφάσεών του. Ο μηχανισμός επίλυσης διαφορών λειτουργεί επί τη βάση προκαθορισμένων κανόνων, και επιτρέπει στα μέλη του ΠΟΕ, ανεξάρτητα από την πολιτική ή οικονομική βαρύτητά τους, να υποβάλλουν καταγγελίες σχετικά με εικαζόμενες παραβιάσεις των κανόνων του ΠΟΕ, καθώς και να ζητούν αποζημίωση. Ο μηχανισμός αυτός έχει οδηγήσει σε μείωση των μονομερών αμυντικών μέτρων, στα οποία κατέφευγαν οι χώρες στο παρελθόν και πολλά από τα οποία προκαλούσαν συνήθως αντίποινα από τις χώρες-στόχους, ενίοτε δε και κανονικούς εμπορικούς πολέμους.

Μέχρι στιγμής, το σύστημα επίλυσης διαφορών του ΠΟΕ έχει βοηθήσει στο να κατοχυρωθεί ότι τα ισχυρότερα μέλη δεν υπερισχύουν των πιο αδύναμων και έχει παράσχει σαφείς κανόνες σχετικά με τα μέτρα αντιποίνων. Ωστόσο, το σύστημα κινδυνεύει με παράλυση, δεδομένου ότι τα μέλη του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου έχουν φθάσει στο τέλος της εντολής τους και οι κενές θέσεις δεν έχουν καλυφθεί.

Αφότου ιδρύθηκε ο ΠΟΕ, η ΕΕ υπήρξε ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες του μηχανισμού επίλυσης διαφορών στο πλαίσιο του. Η Ένωση ενεπλάκη σε 187 υποθέσεις επίλυσης διαφορών, σε 102 από τις οποίες ως ενάγουσα και σε 85 ως εναγόμενη¹

Σε 197 άλλες υποθέσεις, ζήτησε να περιβληθεί το καθεστώς «τρίτου μέρους», που επιτρέπει στα μέλη του ΠΟΕ να παρακολουθούν διαφορές στις οποίες εμπλέκονται άλλα συμβαλλόμενα μέρη. Η ΕΕ, η οποία εκπροσωπείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έχει επίσης επιδιώξει συχνά να βελτιώσει και να αποσαφηνίσει τις συμφωνίες του ΠΟΕ, ζητώντας την έκδοση αποφάσεων από τις ειδικές επιτροπές και το όργανο προσφυγής του οργανισμού.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς την εξέλιξη των διαφορών στις οποίες εμπλέκεται η ΕΕ. Η Επιτροπή Διεθνούς Εμπορίου του Κοινοβουλίου παρουσιάζει τις θέσεις της σχετικά με εμπορικές διαφορές μέσω εκθέσεων, δημοσίων ακροάσεων και προφορικών ερωτήσεων προς την Επιτροπή και το Συμβούλιο. Αυτό συμβαίνει, λόγου χάριν, στο πλαίσιο της διαφοράς Airbus-Boeing μεταξύ ΕΕ και ΗΠΑ.

2.19 Ο Γύρος της Ντόχα και πέραν αυτού

Από το 2001, τα μέλη του ΠΟΕ έχουν δρομολογήσει ευρύ γύρο πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων, ο οποίος είναι γνωστός ως Γύρος της Ντόχα ή Αναπτυξιακό Πρόγραμμα της Ντόχα. Αυτός ο ένατος γύρος διεθνών εμπορικών διαπραγματεύσεων έχει ως κύριο στόχο να τοποθετηθεί η ανάπτυξη στο επίκεντρο του παγκόσμιου συστήματος εμπορίου. Οι συνομιλίες της Ντόχα επιδιώκουν να αναβαθμίσουν τον ρόλο των αναπτυσσομένων χωρών, καθώς η βαρύτητα της ομάδας αυτής στο παγκόσμιο σύστημα εμπορικών συναλλαγών έχει αυξηθεί αισθητά κατά την τελευταία δεκαετία. Στόχος είναι να ενισχυθεί η ικανότητα των αναπτυσσομένων χωρών να επωφελούνται από το διεθνές εμπόριο και να βοηθηθούν ώστε να καταπολεμήσουν τη φτώχεια.

Το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα της Ντόχα βασίστηκε εξ αρχής στην αρχή της «ενιαίας δέσμευσης». Η αρχή της «ενιαίας δέσμευσης» σημαίνει στην ουσία ότι «τίποτε δεν συμφωνείται μέχρις ότου συμφωνηθούν τα πάντα», και βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη. Όπως και οι προηγούμενοι γύροι, ο συγκεκριμένος γύρος αποσκοπεί σε

¹ Στοιχεία διαθέσιμα στις 19 Σεπτεμβρίου 2018:
https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_by_country_e.htm.

μεγαλύτερη ελευθέρωση του εμπορίου. Οι διαπραγματευτές έχουν επίσης αναλάβει να αναθεωρήσουν τους κανόνες του εμπορίου και να τους προσαρμόσουν στο διαρκώς εξελισσόμενο παγκόσμιο σύστημα εμπορίου.

Το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα της Ντόχα βασίζεται σε τρεις πυλώνες: την πρόσβαση στην αγορά για τα γεωργικά προϊόντα (συμπεριλαμβανομένων δασμών και επιδοτήσεων), τα βιομηχανικά αγαθά («πρόσβαση των μη γεωργικών προϊόντων στις αγορές») και τις υπηρεσίες κανόνες που αφορούν, για παράδειγμα, τη διευκόλυνση του εμπορίου και τα μέτρα αντιντάμπινγκ και την ανάπτυξη.

Ωστόσο, οι συνομιλίες προσκρούουν σε μείζονα θέματα, κυρίως σε όσα αφορούν την πρόσβαση στις αγορές. Οι σημαντικότερες διαφορές υπάρχουν μεταξύ των θέσεων μεγάλων αναδυόμενων χωρών και των θέσεων εκβιομηχανισμένων χωρών ή ομάδων, σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να αναδιαμορφωθεί το διεθνές εμπορικό σύστημα.

Η ΕΕ υποστήριξε την έναρξη ενός ευρέος και φιλόδοξου γύρου. Αυτός φάνηκε να είναι ο βέλτιστος τρόπος για να εξασφαλιστεί η οικονομική μεγέθυνση και ανάπτυξη για όλους τους συμμετέχοντες, καθώς και για να είναι εφικτές οι απαραίτητες αντισταθμίσεις. Εντούτοις, παρά τις σημαντικές προσπάθειες σημαντικού αριθμού συμμετεχόντων (κυρίως της ΕΕ), η επιτυχής ολοκλήρωση του συνόλου των διαπραγματεύσεων δεν φαίνεται εφικτή.

Προκειμένου να ξεπεραστεί το αδιέξοδο στο οποίο έχουν περιέλθει οι διαπραγματεύσεις της Ντόχα και να παρεμποδιστεί ο προστατευτισμός, τα μέλη του ΠΟΕ έχουν επικεντρώσει την προσοχή τους στην επίτευξη αποτελεσμάτων σε λιγότερο επίμαχους τομείς, οι οποίοι θα μπορούσαν να συνεισφέρουν σε μεγάλο βαθμό στους αναπτυξιακούς στόχους. Τον Δεκέμβριο του 2013 εγκρίθηκε η πρώτη πολυμερής νομική πράξη μετά την ίδρυση του ΠΟΕ, πριν από 22 χρόνια — η Συμφωνία για τη Διευκόλυνση του Εμπορίου. Δύο χρόνια αργότερα, τον Δεκέμβριο του 2015, σημειώθηκε περαιτέρω απτή πρόοδος μέσω μιας συμφωνίας για την θέσπιση κανόνων που θα περιορίζουν τη στήριξη των γεωργικών εξαγωγών που στρεβλώνει το εμπόριο — έναν τομέα ειδικού ενδιαφέροντος για τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες. Αν και μικρότερης εμβέλειας από το αρχικό πρόγραμμα του Γύρου της Ντόχα, οι θετικές αυτές εξελίξεις, ιδίως δε η έναρξη ισχύος της Συμφωνίας για τη Διευκόλυνση του Εμπορίου τον Φεβρουάριο του 2017, επιβεβαιώνουν την προσήλωση των μελών του ΠΟΕ στο διμερές εμπορικό σύστημα. Ανοίγουν επίσης τον δρόμο για ανανέωση

του ΠΟΕ, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι νέες παγκόσμιες εμπορικές προκλήσεις και να υποβοηθηθεί η ενίσχυση των πολυμερών εμπορικών κανόνων. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις συνομιλίες του ΠΟΕ. Έχει εγκρίνει διάφορες εκθέσεις για την αξιολόγηση του σταδίου εξέλιξης των συζητήσεων.

Η Κοινοβουλευτική Διάσκεψη για τον ΠΟΕ, η οποία συνδιοργανώνεται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τη Διακοινοβουλευτική Ένωση, προσφέρει τακτικά την ευκαιρία για εποικοδομητική συμμετοχή. Σε πολλές περιπτώσεις, το Κοινοβούλιο ζήτησε την επανάληψη των διαπραγματεύσεων, τονίζοντας τη σημασία του Γύρου της Ντόχα για το παγκόσμιο εμπόριο και την οικονομική ανάπτυξη.

Το Κοινοβούλιο έχει επίσης συμμετάσχει ενεργά στις διαπραγματεύσεις για πιο περιορισμένες συμφωνίες. Απέστειλε αντιπροσωπείες στο Ναϊρόμπι και το Μπουένος Άιρες τον Δεκέμβριο του 2015 και τον Δεκέμβριο του 2017 αντίστοιχα, για να παραστούν σε υπουργικές συνεδριάσεις του ΠΟΕ. Το Κοινοβούλιο συνεχίζει να παρακολουθεί τις εξελίξεις στον ΠΟΕ, ιδίως ενόψει της υπουργικής διάσκεψης του ΠΟΕ που πρόκειται να διεξαχθεί στην Αστάνα (Καζακστάν) το 2020.

2.20 Η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου

Μέχρι στιγμής, η ΕΕ έχει διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στην ανάπτυξη του συστήματος διεθνών εμπορικών συναλλαγών μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Επί του παρόντος, η ΕΕ διερευνά ιδέες για τον εκσυγχρονισμό του ΠΟΕ²

Όπως η ΓΣΔΕ (και αργότερα ο ΠΟΕ), η ίδια η ΕΕ είχε αρχικά σχεδιαστεί με σκοπό την άρση των τελωνειακών φραγμών και την προώθηση του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών της. Η ενιαία αγορά της ΕΕ είχε εν μέρει εμπνευστεί από τις αρχές και τις πρακτικές της ΓΣΔΕ. Η Ένωση υπήρξε ανέκαθεν ένας από τους κύριους υπερασπιστές ενός αποτελεσματικού διεθνούς εμπορίου βασισμένου στο κράτος δικαίου. Ένα τέτοιο σύστημα βοηθά στο να διασφαλιστεί ότι οι επιχειρήσεις της θα έχουν δίκαιη πρόσβαση στις αγορές τρίτων χωρών και, επομένως, στηρίζει την οικονομική ανάπτυξη, τόσο στην εγχώρια αγορά όσο και στις τρίτες χώρες, ιδίως τις λιγότερο ανεπτυγμένες.

Η κοινή εμπορική πολιτική της ΕΕ είναι ένας από τους τομείς στους οποίους η Ένωση έχει πλήρη και αποκλειστική αρμοδιότητα. Με άλλα λόγια, η ΕΕ λειτουργεί ως

² Από το Δελτίο Τύπου σχετικά με τη συνολική προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον εκσυγχρονισμό του ΠΟΕ.

ενιαίος φορέας στον ΠΟΕ και εκπροσωπείται από την Επιτροπή και όχι από τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή διαπραγματεύεται εμπορικές συμφωνίες και υπερασπίζεται τα συμφέροντα της ΕΕ ενώπιον του μηχανισμού επίλυσης διαφορών του ΠΟΕ, εξ ονόματος του συνόλου των 28 κρατών μελών. Η Επιτροπή διαβουλεύεται τακτικά με το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τους υποβάλλει εκθέσεις σχετικά με το περιεχόμενο και την στρατηγική των πολυμερών συζητήσεων. Βάσει της Συνθήκης της Λισαβόνας, το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο είναι συννομοθέτες και ο λόγος τους έχει ίση βαρύτητα σε θέματα διεθνούς εμπορίου.

Μέσω του ΠΟΕ, η ΕΕ έχει επίσης επιδιώξει να προωθήσει ένα πολυμερές πλαίσιο εμπορικών διαπραγματεύσεων που προορίζεται να συμπληρώσει και ενδεχομένως να αντικαταστήσει τις διμερείς διαπραγματεύσεις. Ωστόσο, το αδιέξοδο στο οποίο έχει περιέλθει ο Γύρος της Ντόχα και το γεγονός ότι άλλοι εμπορικοί εταίροι έχουν στραφεί στις διμερείς συμφωνίες, έχουν αναγκάσει την ΕΕ να αναθεωρήσει εν μέρει τη μακροχρόνια στρατηγική της και να επιστρέψει στις περιφερειακές και διμερείς διαπραγματεύσεις.

Τα υφιστάμενα αδιέξοδα στον ΠΟΕ υποδηλώνουν επίσης ότι το διεθνές σύστημα εμπορικών συναλλαγών έχει αλλάξει δραματικά τα τελευταία 20 έτη. Το σύστημα έχει εξελιχθεί και περιλαμβάνει νέους παράγοντες — κυρίως χώρες σε μετάβαση και αναπτυσσόμενες χώρες — που διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο. Η ελευθέρωση του διεθνούς συστήματος εμπορικών συναλλαγών ωφέλησε ορισμένες αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες βιώνουν έκτοτε μια άνευ προηγουμένου φάση διαρκούς οικονομικής ανάπτυξης. Η ΕΕ γνωρίζει καλά αυτές τις νέες δυναμικές. Έχει επισημάνει την ανάγκη να προχωρήσει πέρα από τη διαπραγματευτική προσέγγιση των τελευταίων ετών και να δοκιμάσει καινοτόμες προσεγγίσεις που να αντιμετωπίζουν την αυξανόμενη σημασία των κανονιστικών ζητημάτων έναντι των δασμολογικών.

2.21 Η Κοινοβουλευτική Διάσκεψη για τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου

Η Κοινοβουλευτική Διάσκεψη για τον ΠΟΕ συνδιοργανώνεται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τη Διακοινοβουλευτική Ένωση (ΔΚΕ) και αποσκοπεί στην ενίσχυση της δημοκρατίας σε διεθνές επίπεδο, προσδίδοντας κοινοβουλευτική διάσταση στην πολυμερή εμπορική συνεργασία.

Η πρώτη επίσημη συνάντηση των βουλευτών στο πλαίσιο του ΠΟΕ πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 1999, στο πλαίσιο της υπουργικής διάσκεψης του ΠΟΕ στο Seattle. Το 2001, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η ΔΚΕ συμφώνησαν να ενώσουν τις προσπάθειές τους και να χρηματοδοτήσουν μια κοινοβουλευτική συνεδρίαση κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης του ΠΟΕ στην Ντόχα. Η συνάντηση αυτή έθεσε τα θεμέλια για τη σημερινή Κοινοβουλευτική Διάσκεψη για τον ΠΟΕ.

Η διάσκεψη παρέχει ένα φόρουμ στο οποίο βουλευτές από όλον τον κόσμο ανταλλάσσουν απόψεις, πληροφορίες και εμπειρίες σχετικά με θέματα διεθνούς εμπορίου. Οι συμμετέχοντες παρακολουθούν τις δραστηριότητες του ΠΟΕ, προάγουν την αποτελεσματικότητα και την αμεροληψία του ΠΟΕ, προωθούν τη διαφάνεια στις διαδικασίες του ΠΟΕ, καταβάλλουν προσπάθειες για τη βελτίωση του διαλόγου μεταξύ κυβερνήσεων, κοινοβουλίων και κοινωνίας των πολιτών· επηρεάζουν τον προσανατολισμό των συζητήσεων στο πλαίσιο του ΠΟΕ, και ενισχύουν τις ικανότητες συμμετοχής των εθνικών κοινοβουλίων σε ζητήματα διεθνούς εμπορίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΙ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

3.1 Incoterms 2010

Πριν προγραμματιστεί η μεταφορά εμπορευμάτων στο εξωτερικό, πρέπει να απαντήσουμε στην εξής πολύ σημαντική ερώτηση: πότε ακριβώς θα μεταφερθούν οι κίνδυνοι και τα έξοδα από τον πωλητή στον αγοραστή; Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (CCI), που βρίσκεται στο Παρίσι, δημοσίευσε για πρώτη φορά το 1936 μια σειρά από διεθνείς κανόνες με την ονομασία Incoterms 1936 (INternational COmmercial TERMS) προκειμένου να απαντήσει σ' αυτό το ερώτημα. Για να προσαρμοστούν αυτοί οι κανόνες στις πιο πρόσφατες εμπορικές πρακτικές, οι αρχικοί κανόνες του 1936 δέχτηκαν πολλές τροποποιήσεις για να καταλήξουν στα σημερινά « Incoterms 2010 », που αντικαθιστούν τα Incoterms 2000. Οι τελευταίες τροποποιήσεις που εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2011 αφορούν κυρίως την κατάργηση τεσσάρων εμπορικών όρων : DEQ, DES, DAF και DDU – και την εισαγωγή δυο νέων εμπορικών όρων «D», DAT (Παραδοτέο στο τερματικό) και DAP (Παραδοτέο στον τόπο προορισμού).

Τα incoterms 2000 που καταργήθηκαν		Τα νέα incoterms 2010
DEQ : Παραδοτέο εκ της προκυμαίας	➔	DAT : Παραδοτέο στο τερματικό
DAF : Παραδοτέο στα σύνορα	➔	DAP : Παραδοτέο στον τόπο προορισμού
DES : Παραδοτέο εκ του πλοίου		
DDU : Παραδοτέο, δασμός απλήρωτος		

Η διαχείριση των κινδύνων

Αναφέροντας έναν εμπορικό όρο του CCI στις συμβάσεις τους, ο αγοραστής και ο πωλητής περιορίζουν την αβεβαιότητα που μπορεί να προκύψει φυσικά σε οποιαδήποτε διεθνής συναλλαγή με τις διαφορετικές εμπορικές πρακτικές και ερμηνείες από χώρα σε χώρα. Οι διεθνείς εμπορικοί όροι διευκρινίζουν τις αντίστοιχες ευθύνες και υποχρεώσεις τους για την παράδοση των εμπορευμάτων και τις έγγραφες υποχρεώσεις του πωλητή. Έτσι, τα INCOTERMS, παρόλο τον προαιρετικό τους χαρακτήρα, αποτελούν τυποποιημένοι και αναγνωρισμένοι όροι, που επιτρέπουν την

αποφυγή διαφορών, κατανέμοντας με ξεκάθαρο τρόπο μεταξύ αγοραστή και πωλητή: τα έξοδα τους κινδύνους. Επίσης, διαχωρίζουν το ζήτημα της μεταβίβασης των κινδύνων με εκείνο της μεταβίβασης της ιδιοκτησίας, η ρύθμιση του τελευταίου παραμένοντας υπό το νόμο που διέπει τη σύμβαση. Πιο συγκεκριμένα, σε μια διεθνής σύμβαση πώλησης, τα Incoterms θα ξεκαθαρίσουν τα παρακάτω σημεία :

1. Προσδιορισμός του κρίσιμου σημείου μεταβίβασης των κινδύνων από τον πωλητή στον αγοραστή κατά τη διαδικασία διαμετακόμισης των εμπορευμάτων (κίνδυνοι απώλειας, ζημιάς, κλοπής των εμπορευμάτων) επιτρέποντας με αυτόν τον τρόπο στο μέρος που φέρει τους κινδύνους να λάβει τα απαραίτητα μέτρα, κυρίως σε θέματα ασφάλισης.
2. Διευκρίνιση του ατόμου, αγοραστή ή πωλητής, που πρέπει να συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς,
3. Καταμερισμός μεταξύ των δυο μερών, των διοικητικών εξόδων καθώς και των εξόδων διαχείρισης διακίνησης στα διάφορα στάδια της διαδικασίας,
4. Διευκρίνιση του υπευθύνου για τη συσκευασία, τη σήμανση, τις ενέργειες χειρισμού, φόρτωσης, εκφόρτωσης των εμπορευμάτων ή φόρτωση Ε/Κ ή εκφόρτωση Ε/Κ και για τους ελέγχους,
5. Ορισμός των αντίστοιχων υποχρεώσεων σε ότι αφορά τη διεξαγωγή των τυπικών διαδικασιών εξαγωγής και/ ή εισαγωγής, την καταβολή των δασμών και τελών εισαγωγής καθώς και τη παράδοση των απαραίτητων εγγράφων. Η CCI κράτησε 11 Incoterms (αρχική αγγλική κωδικοποίηση με 3 γράμματα, π.χ. : FOB) για έναν πιο συγκεκριμένο προσδιορισμό π.χ.: « FOB Χάβρη » (Λάιος, 2010).

3.1.1 Πως χρησιμοποιούνται οι διεθνείς εμπορικοί όροι 2010

Καθορισμός της σύμβασης πώλησης

Για να χρησιμοποιηθούν τα Incoterms 2010, πρέπει να καθορίζονται ξεκάθαρα στη σύμβαση πώλησης, αναφέροντας : « τον επιλεγμένο κανόνα Incoterms με τον τόπο που έχει καθοριστεί και κλείνοντας με τον όρο Incoterms 2010 ».

Επιλογή του κατάλληλου όρου Incoterms

Η επιλογή του διεθνές εμπορικού όρου αποτελεί μέρος της εμπορικής διαπραγμάτευσης. Πρέπει να γίνεται σύμφωνα με τις διοργανωτικές ικανότητες της επιχείρησης, του μεταφορικού μέσου που θα χρησιμοποιηθεί, του βαθμού

εξυπηρέτησης που θέλει να προσφέρει η επιχείρηση στον πελάτη της ή που απαιτεί από τον προμηθευτή της ή ακόμα σύμφωνα με τις συνήθειες της αγοράς, των πρακτικών της ανταγωνιστικότητας, κ.λπ. Ο επιλεγμένος όρος πρέπει να αρμόζει τόσο στα εμπορεύματα προς μεταφορά όσο στο μεταφορικό μέσο.

Σαφής διευκρίνηση του τόπου ή του λιμανιού

Για βέλτιστη εφαρμογή των διεθνών εμπορικών όρων, τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης καλούνται να διευκρινίσουν τον τόπο ή το λιμάνι όσο πιο συγκεκριμένα γίνεται : π.χ FCA 25 Οδός Saint Charles, Μπορντώ, Γαλλία, Incoterms 2010. Πρέπει να υπογραμμιστεί εδώ πως σε ορισμένους όρους Incoterms όπως στους CPT, CIP, CFR, CIF ο τόπος που διευκρινίζεται διαφέρει από τον τόπο παράδοσης : πρόκειται για τον τόπο προορισμού για το οποίο έχει πληρωθεί η μεταφορά. Για να διευκρινιστεί ο τελικός τόπος προορισμού των εμπορευμάτων, πρέπει να αναφέρεται το συγκεκριμένο σημείο προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε ασάφεια. Ισχύει το ίδιο για την έννοια « έξοδο από το εργοστάσιο » : πρόκειται για ένα εργοστάσιο στη Γαλλία ή για ένα εργοστάσιο μιας γαλλικής φίρμας που έχει εγκατασταθεί στο εξωτερικό; Η αναφορά του συμφωνημένου τόπου στη σύμβαση πώλησης Παραδείγματος χάρη: CIF Ρουέν, CCI 2010, η συστηματική πρόσθεση του σημείου αναφοράς (λιμάνι, σύνορα, κ.λπ) στον όρο που χρησιμοποιείται.

Άλλες προφυλάξεις που πρέπει να ληφθούν

Η χρήση των διεθνών εμπορικών όρων απαιτεί τη λήψη ορισμένων προφυλάξεων όπως:

- Την άριστη γνώση της σημασίας του κάθε όρου και των αρχικών συντόμευσης του.
- Τη χρήση των διάφορων εμπορικών όρων Incoterms με ακρίβεια για να αποφευχθεί οποιαδήποτε σύγχυση από τη λανθασμένη τους ερμηνεία (π.χ. FOB USA)

Οι διεθνείς εμπορικοί όροι Incoterms αποτελούν πρότυπα, που έχουν γίνει αποδεκτά παγκοσμίως. Με αυτήν την ιδιότητα, όπως ισχύει για όλα τα πρότυπα (βιομηχανικά, ποιότητας, ρύπανσης), η ονομασία τους δεν δέχεται καμία παρέκκλιση. Χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο οι τυποποιημένες συντομεύσεις και απαγορεύεται οποιοδήποτε άλλος κωδικός. Και όπως ισχύει για όλα τα πρότυπα, πρέπει

να αναφέρεται ρητά. Όπως ισχύει για τους ίππους DIN ή το πρότυπο ISO 9002, τα τρία γράμματα του όρου Incoterm πρέπει να συνοδεύονται στη συνέχεια, πέρα από τους συμφωνημένους τόπους, της αναφοράς "Incoterm" ή της αναφοράς "Incoterm ICC". Η σημερινή τάση του διεθνές εμπορίου δείχνει πως ο αγοραστής απαλλάσσεται από οποιοδήποτε πρόβλημα διαχείρισης διακίνησης. Αυτό αξιοποιεί τη θέση του εξαγωγέα. Πρέπει απαραίτητως να διαπραγματεύονται σωστά οι όροι της σύμβασης όταν πρόκειται για μια πρώτη αποστολή και κυρίως όταν αφορά χώρες που παρουσιάζουν κινδύνους όπου ενδείκνυται η χρήση πιστωτικής επιστολής ως τρόπο εξόφλησης.

Ποιοι είναι οι διεθνείς εμπορικοί όροι Incoterms 2010

Ποιοι είναι οι διεθνείς εμπορικοί όροι Incoterms 2010 ;

Ταξινόμηση με αυξανόμενο βαθμό υποχρεώσεων για τον πωλητή

Αγγλική διατύπωση		Ελληνική διατύπωση	
Κωδικός	Περιγραφή	Περιγραφή	Κωδικός
EXW	EX Works... named place	Εκ του εργοστασίου... κατονομαζόμενος τόπος	EXW
FCA	Free CArrier... named place	Ελεύθερο στον μεταφορέα... κατονομαζόμενος τόπος	FCA
FAS	Free AlongSide ship... named port of shipment	Ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου ... κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης	FAS
FOB	Free On Board... named port of shipment	Ελεύθερο επί του πλοίου κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης	FOB
CFR	Cost and Freight ... named port of destination	Αξία και ναύλο... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CFR
CPT	Carriage Paid To... named port of destination	Μεταφορά πληρωμένη μέχρι ... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CPT
CIF	Cost, Insurance, Freight... named port of destination	Αξία, ασφάλεια και ναύλος... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CIF
CIP	Carriage and Insurance Paid to... named port of destination	Με ταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	CIP
DAT	Delivered At Terminal... Named port of destination	Παραδοτέο στο τερματικό... κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού	DAT
DAP	Delivered at Place ... named port of destination	Παραδοτέο στον... κατονομαζόμενο τόπο προορισμού	DAP
DDP	Delivered Duty Paid... named port of destination	Παραδοτέο, δασμός πληρωμένος... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού	DDP

Ταξινόμηση των όρων incoterms ανά μεταφορικό μέσο

Οικογένεια	Incoterm
Όλα τα μεταφορικά μέσα (συμπεριλαμβανομένου της θαλάσσιας μεταφοράς)	EXW, FCA, CPT, CIP, DAT*, DAP*, DDP
Θαλάσσια μεταφορά και μεταφορά μέσω υδάτινων οδών	FAS, FOB, CFR, CIF

Οι όροι * DAT και DAP μπορούν να χρησιμοποιηθούν αδιάκριτα, για τις συναλλαγές στις οποίες χρησιμοποιείται μόνο ένας τρόπος μεταφοράς ή πολλαπλοί τρόποι μεταφοράς.

Πώληση στην αναχώρηση, πώληση στην άφιξη : μια ουσιαστική διάκριση

Πώληση στην αναχώρηση

Μια πώληση στην αναχώρηση σημαίνει πως ο αγοραστής φέρει την ευθύνη και τους κινδύνους για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, δηλαδή: από τη στιγμή που παραδίδονται στο χώρο του πωλητή (EXW) ; από τη στιγμή που παραδίδονται στον μεταφορέα για αποστολή (FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT και CIP),

Οι όροι Incoterms με πώληση στο σημείο αναχώρησης μεταφέρουν στον αγοραστή (σε μεγαλύτερη ή μικρότερη κλίμακα) τις ευθύνες και τους κινδύνους που σχετίζονται με τη μεταφορά των εμπορευμάτων.

Πώληση στην άφιξη

Μια πώληση στην άφιξη σημαίνει πως ο πωλητής είναι εκείνος που φέρει τις ευθύνες και τους κινδύνους για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέχρι το συμφωνημένο σημείο/λιμάνι. Προβλέπονται 3 όροι Incoterms : μέχρι την ολοκλήρωση της θαλάσσιας μεταφοράς και της εκφόρτωσης από το πλοίο (DAP), μέχρι το σημείο προορισμού (DAT, DDP) (Λάιος, 2010).

Ποιος αναλαμβάνει το κόστος της διαχείρισης διακίνησης

Ποιος αναλαμβάνει το κόστος της διαχείρισης διακίνησης;

Κατανομή των εξόδων ανάλογα με το διαπραγματευόμενο διεθνές εμπορικό όρο στη σύμβαση

ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ	Αναχώρηση από το εργοστάσιο	Κύρια μεταφορά δεν καταβλήθηκε από τον πωλητή			Κύρια μεταφορά καταβλήθηκε από τον πωλητή				Έξοδα διαμετακόμισης που αναλαμβάνει ο πωλητής μέχρι τον προορισμό		
		FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Όρος Incoterm / Κόστος	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Συσκευασία	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Φόρτωση στο εργοστάσιο	A	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	A	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	A	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Χειρισμός στην αναχώρηση	A	A	A	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Κύρια μεταφορά	A	A	A	A	Π	Π	Π	Π	Π	Π	Π
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A	A	A	A	Π	A	Π	Π*	Π	Π
Χειρισμός στην άφιξη	A	A	A	A	A	A	A	A	Π	Π	Π
Τελωνείο εισαγωγής	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	Π
Τελική δρομολόγηση	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	Π
Εκφόρτωση στο εργοστάσιο	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	Π

Π: Έξοδα που αναλαμβάνει ο πωλητής

A: Έξοδα που αναλαμβάνει ο αγοραστής

* όχι υποχρεωτικά

(πηγή: Transport-export.net (Έκδοση, Ηλ. Εκπαίδευση, Συμβουλές)

3.2 Όροι για κάθε μέσο μεταφοράς, συμπεριλαμβανόμενης και της συνδυαστικής μεταφοράς

3.2.1 Ο όρος Ex Works (EXW) / Αναχώρηση από το εργοστάσιο

Πωλητής: Η μοναδική ευθύνη του πωλητή είναι να διαθέσει το εμπόρευμα στον αγοραστή στις εγκαταστάσεις του, σε μια συσκευασία κατάλληλη για τη μεταφορά (συνήθως, η τιμή συμπεριλαμβάνει την παλετοποίηση).

Αγοραστής: Ο αγοραστής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα και τους κινδύνους της μεταφοράς, από την αναχώρηση από το εργοστάσιο μέχρι τον τόπο προορισμού. Ο όρος EXW αντιπροσωπεύει την ελάχιστη ευθύνη του πωλητή. Ωστόσο, αν τα μέρη επιθυμούν να αναλάβει ο πωλητής τη φόρτωση του εμπορεύματος κατά την αναχώρηση, « EXW Loaded », μαζί με τους κινδύνους και αναλαμβάνοντας επίσης το κόστος, τότε θα πρέπει να το δηλώσουν ξεκάθαρα με μια σαφής ρήτρα που θα αναφέρεται στη σύμβαση πώλησης (π.χ.: EXW Παρίσι φορτωμένο, CCI 2010). Νοείται πως ο πωλητής θα παρέχει στον αγοραστή, κατόπιν αίτησης του και με τα έξοδα και τους κινδύνους εις βάρος του τελευταίου, οποιαδήποτε βοήθεια χρειαστεί για να αποκτήσει την άδεια εξαγωγής, μια ασφάλεια και πως θα του παρέχει όλες τις χρήσιμες πληροφορίες που διαθέτει οι οποίες επιτρέπουν στον αγοραστή να εξασφαλίσει την ασφαλή εξαγωγή του εμπορεύματος.

Εναλλακτικές: « EXW Loaded » Μετά τον επανέλεγχο 2000 των όρων Incoterms εισήχθη η έννοια «EXW loaded » που αναγνωρίζει μια πρακτική η οποία εφαρμόζεται ευρέως : ο πωλητής αναλαμβάνει την ευθύνη της φόρτωσης του εμπορεύματος στο όχημα του αγοραστή (Αιγυπτιάδης, 2002, σ. 78).

Διατυπώσεις EXW	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	A	A
Τελωνείο εξαγωγής	A	A

Διατυπώσεις EXW	Έξοδα	Κίνδυνοι
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	A	A
Κύρια μεταφορά	A	A
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

3.2.2 Ο όρος FCA : (Free Carrier / Ελεύθερο στον μεταφορέα, συμφωνημένος τύπος παράδοσης)

Πωλητής: Αν η παράδοση γίνει στις εγκαταστάσεις του πωλητή, ο πωλητής είναι υπεύθυνος για τη φόρτωση του εμπορεύματος, σε κατάλληλη συσκευασία, στο όχημα του αγοραστή, (διευκρινίστε FCA στις εγκαταστάσεις του πωλητή »). Ο εκτελωνισμός εξαγωγής βαρύνει τον πωλητή.

Αγοραστής: Ο αγοραστής επιλέγει το μεταφορικό μέσο και τον μεταφορέα με τον οποίο θα συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς και αναλαμβάνει την εξόφληση της κύριας μεταφοράς. Η μεταβίβαση των εξόδων και των κινδύνων γίνεται τη στιγμή που αναλαμβάνει ο μεταφορέας το εμπόρευμα. Τα μέρη πρέπει να συμφωνήσουν για τον τόπο παράδοσης των εμπορευμάτων (τερματικό του μεταφορέα ή εγκαταστάσεις του πωλητή). Ο πωλητής οφείλει, αν χρειαστεί, να παρέχει εγκαίρως στον αγοραστή την απαραίτητη υποστήριξη για να αποκτήσει όλα τα χρήσιμα έγγραφα ή πληροφορίες που χρειάζονται για την εξαγωγή ή/ και την εισαγωγή των εμπορευμάτων του και/ ή για τη μεταφορά τους μέχρι τον τελικό προορισμό. Τα έξοδα και οι κίνδυνοι σχετικά με παρεχόμενα έγγραφα και/ ή η παρεχόμενη υποστήριξη βαρύνουν τον αγοραστή.

Εναλλακτικές: "FCA εγκαταστάσεις του πωλητή" Αυτός ο όρος Incoterm επισημοποιήθηκε κατά τον επανέλεγχο 2000 των διεθνών εμπορικών όρων : ο πωλητής αναλαμβάνει τότε τη φόρτωση των εμπορευμάτων.

Γεωγραφική ακρίβεια: Όταν χρησιμοποιούμε τον όρο FCA, θα διευκρινίσουμε με ακόμη περισσότερη ακρίβεια από τους άλλους διεθνείς εμπορικούς όρους τον "κατονομαζόμενο τόπο". Η ένδειξη FCA (Χάβρη) δεν αρκεί αν ο εξαγωγέας βρίσκεται στη Χάβρη. Πρόκειται για FCA (εργοστάσιο Χάβρη) ή FCA (αποθήκη συναποστολής του διαμετακομιστή X Χάβρη) ή ακόμα FCA (Προβλήτα αρ. X στο λιμάνι της Χάβρης); Αν η παράδοση πραγματοποιείται σε διαφορετικό χώρο από τις εγκαταστάσεις του πωλητή, παραδείγματος χάριν, σε μια αποθήκη σε έναν τερματικό οδικής, σιδηροδρομικής, εναέριας, θαλάσσιας μεταφοράς, ο πωλητής θα δρομολογήσει το εμπόρευμα μέχρι αυτό το τερματικό αλλά δεν θα φέρει την ευθύνη της εκφόρτωσης από το όχημα. Η εκφόρτωση θα βαρύνει το πρόσωπο που θα παραλάβει το εμπόρευμα σ'αυτό το τερματικό μεταφοράς. Προτιμήστε τον όρο FCA αντί για τον FOB, αν η μεταφορά γίνεται σε εμπορευματοκιβώτιο ή με οχηματαγωγό Roll-on /Roll-off (Αιγυπτιάδης, 2002, σ. 79).

Διατυπώσεις FCA	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	A	A
Κύρια μεταφορά	A	A
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

3.2.3 Ο όρος CPT: Carriage Paid To / Μεταφορά πληρωμένη μέχρι, κατονομαζόμενο τόπο προορισμού

Πωλητής: Ο πωλητής αναλαμβάνει την αλυσίδα της διαχείρισης διακίνησης. Μετά τον εκτελωνισμό εξαγωγής, επιλέγει τους μεταφορείς και πληρώνει όλα τα έξοδα μέχρι το συμφωνημένο προορισμό.

Αγοραστής: Οι κίνδυνοι αβαρίας ή απώλειας επιβαρύνουν τον αγοραστή από τη στιγμή που τα εμπορεύματα παραδίδονται στον πρώτο μεταφορέα. Έπειτα, ο αγοραστής αναλαμβάνει τον εκτελωνισμό εισαγωγής και τα έξοδα εκφόρτωσης.

Τα έξοδα εκφόρτωσης: Είναι σημαντικό να διασαφηνιστεί πλήρως η έννοια των εξόδων εκφόρτωσης στα πλαίσια της σύμβασης μεταφοράς. Ο αγοραστής επιβαρύνεται συνήθως με τα έξοδα εκφόρτωσης εκτός αν ενσωματώνονται στην τιμή της μεταφοράς. Σε αυτήν την περίπτωση, τα έξοδα επιβαρύνουν τον πωλητή. Ο πωλητής πρέπει να ξεκαθαρίσει το θέμα με τον αγοραστή του για να αποφευχθεί οποιαδήποτε κατάσταση στην οποία, εφόσον ο παραλήπτης αρνείται να πληρώσει, ο μεταφορέας στρέφεται προς τον εντολέα (τον πωλητή) και απαιτεί την εξόφληση των εξόδων εκφόρτωσης και τα ενδεχόμενα έξοδα ακινητοποίησης του οχήματος μέχρι την επίλυση του προβλήματος.

Γεωγραφικές διευκρινίσεις: Στον κανόνα CPT, υπάρχει μεταβίβαση κινδύνων και εξόδων σε διαφορετικά σημεία. Τα μέρη πρέπει να αναφέρουν λεπτομερώς στη σύμβαση τους τον τόπο παράδοσης, όπου μεταβιβάζεται ο κίνδυνος στον αγοραστή, αλλά και το συμφωνημένο τόπο προορισμού μέχρι τον οποίο καλείται ο πωλητής να συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς.

Έξοδα τεκμηρίωσης: Οι πληροφορίες καθώς και τα έγγραφα σχετικά με την ασφάλεια τα οποία χρειάζεται ο αγοραστής για την εξαγωγή και/ ή την εισαγωγή και/ ή τη μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό πρέπει να παρέχονται από τον πωλητή στον

αγοραστή, κατόπιν αίτησης του αγοραστή ο οποίος αναλαμβάνει τα έξοδα και τους κινδύνους (Αιγυπτιάδης, 2002, σ. 86).

Διατυπώσεις CPT	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	Π	A
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

3.2.4 Ο όρος CIP: Carriage Paid To / Μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι...(κατονομαζόμενο τόπο προορισμού)

Πωλητής: Ο όρος CIP είναι παρόμοιος με το CPT, αλλά ο πωλητής οφείλει να παρέχει επιπλέον μια ασφάλεια μεταφοράς. Ο πωλητής συνάπτει τη σύμβαση μεταφοράς, πληρώνει το ναύλο και το ασφάλιστρο.

Αγοραστής: Οι κίνδυνοι αβαρίας ή απώλειας επιβαρύνουν τον αγοραστή από τη στιγμή που τα εμπορεύματα παραδίδονται στον πρώτο μεταφορέα. Έπειτα, ο αγοραστής αναλαμβάνει τον εκτελωνισμό εισαγωγής και τα έξοδα εκφόρτωσης.

Ασφαλιστική κάλυψη: Σύμφωνα με τον όρο CIP, ο πωλητής υποχρεούται να συνάψει ασφάλεια μόνο για την ελάχιστη κάλυψη. Αν ο αγοραστής επιθυμεί να προστατευθεί με μια ευρύτερη ασφαλιστική κάλυψη, τότε θα πρέπει είτε να έχει την έγκριση του πωλητή είτε να συνάψει ο ίδιος μια συμπληρωματική ασφάλεια.

Έξοδα τεκμηρίωσης: Οι πληροφορίες καθώς και τα έγγραφα σχετικά με την ασφάλεια τα οποία χρειάζεται ο αγοραστής για την εξαγωγή και/ ή την εισαγωγή και/ ή τη μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό πρέπει να παρέχονται από τον πωλητή στον αγοραστή, κατόπιν αίτησης του αγοραστή ο οποίος αναλαμβάνει τα έξοδα και τους κινδύνους (Αιγυπτιάδης, 2002, σ. 87).

Διατυπώσεις CIP	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	Π	A
Ασφάλεια μεταφοράς	Π	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A

Διατυπώσεις CIP	Έξοδα	Κίνδυνοι
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

3.2.5 Ο όρος DAT (Παραδοτέο στο τερματικό, κατονομαζόμενο τερματικό στο λιμάνι ή στον τόπο προορισμού)

Πωλητής: Πρέπει να παραδώσει τα εμπορεύματα και να τα διαθέσει στον αγοραστή στο συμφωνημένο τερματικό στο λιμάνι ή στον τόπο προορισμού, στην ημερομηνία και εντός της προθεσμίας που έχουν συμφωνηθεί. Ο πωλητής αναλαμβάνει με δικά του έξοδα τη σύναψη σύμβασης για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέχρι αυτό το τερματικό και να εκφορτώσει τα εμπορεύματα από το τελικό μεταφορικό μέσο. Ο πωλητής δεν δεσμεύεται σε σχέση με τον αγοραστή να συνάψει ασφαλιστική σύμβαση. Ωστόσο, οφείλει να παρέχει στον αγοραστή, με δικά του έξοδα, το έγγραφο που θα του επιτρέψει να παραλάβει τα εμπορεύματα. Ο όρος DAT βαρύνει τον πωλητή με τον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων στην εξαγωγή. Ωστόσο, δεν έχει καμία υποχρέωση να αναλάβει τον εκτελωνισμό εισαγωγής.

Αγοραστής: Πρέπει να παραλάβει τα εμπορεύματα μόλις παραδοθούν και να πληρώσει το αντίτιμο της αξίας τους, όπως αναφέρεται στη σύμβαση πώλησης. Ο αγοραστής οφείλει επίσης να προειδοποιήσει τον πωλητή για να του ζητήσει οποιαδήποτε πληροφορία χρειαστεί σχετικά με την ασφάλεια προκειμένου να εξάγει, να εισάγει ή να προωθήσει τα εμπορεύματα μέχρι τον τελικό τους προορισμό. Αυτός ο κανόνας Incoterms δημιουργήθηκε ειδικά για τη μεταφορά σε εμπορευματοκιβώτια. Αρμόζει επίσης σε μια συμβατική θαλάσσια μεταφορά όταν ο πωλητής θέλει να κρατήσει τους κινδύνους εκφόρτωσης του πλοίου στο λιμάνι προορισμού. Σε αυτήν την περίπτωση, πρέπει να διευκρινιστεί ο τόπος διάθεσης (προβλήτα, υπό πάλαγγο...) (Αιγυπτιάδης, 2002, σ. 81).

Διατυπώσεις DAT	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	Π	Π
Ασφάλεια μεταφοράς	Π*	Π*
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	Π	Π
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

* μη υποχρεωτικό

3.2.6 Ο όρος DAP (Παραδοτέο στον τόπο προορισμού, κατονομαζόμενο τόπο)

Πωλητής: Πρέπει να παραδώσει τα εμπορεύματα και να τα διαθέσει στον αγοραστή στο μεταφορικό μέσο προσέγγισης έτοιμο για εκφόρτωση στο συμφωνημένο τόπο προορισμού. Πρέπει να εκτελωνίσει τα εμπορεύματα στην εξαγωγή, ωστόσο δεν έχει καμία υποχρέωση εκτελωνισμού των εμπορευμάτων στην εισαγωγή. Ο πωλητής αναλαμβάνει με δικά του έξοδα τη σύναψη σύμβασης για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέχρι το συμφωνημένο τόπο προορισμού και την εκφόρτωση τους στην άφιξη από το μεταφορικό μέσο. Ο πωλητής δεν δεσμεύεται σε σχέση με τον αγοραστή να συνάψει ασφαλιστική σύμβαση. Ωστόσο, οφείλει να παρέχει στον αγοραστή, με δικά του έξοδα, το έγγραφο που θα του επιτρέψει να παραλάβει τα εμπορεύματα.

Αγοραστής: Πρέπει να εξοφλήσει τα εμπορεύματα όπως προβλέπεται από τη σύμβαση πώλησης και να παραλάβει τα εμπορεύματα μόλις παραδοθούν.

Ασφάλεια: Ο αγοραστής οφείλει επίσης να προειδοποιήσει τον πωλητή για να του ζητήσει οποιαδήποτε πληροφορία χρειαστεί σχετικά με την ασφάλεια προκειμένου να εξάγει, να εισάγει ή να προωθήσει τα εμπορεύματα μέχρι τον τελικό τους προορισμό. Αυτός ο νέος κανόνας αντικαθιστά τον όρο DDU. Ενδεικνύεται η χρήση του μόνο στις χώρες στις οποίες είναι δυνατόν ο έλεγχος των μεταφορικών μέσων στον τόπο προορισμού (Αιγυπτιάδης, 2002, σ. 82).

Διατυπώσεις DAP	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	Π	Π
Ασφάλεια μεταφοράς	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	Π	Π
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	Π	Π

3.2.7 Ο όρος DDP: Delivered Duty Paid / Παραδοτέο, δασμός πληρωμένος... κατονομαζόμενος τόπος προορισμού

Πωλητής: Ο πωλητής αναλαμβάνει με αυτόν τον όρο τη μέγιστη υποχρέωση, η μεταβίβαση των εξόδων και των κινδύνων πραγματοποιείται κατά την παράδοση στον τόπο του αγοραστή. Επιβαρύνεται επίσης με την υποχρέωση του εκτελωνισμού εισαγωγής.

Αγοραστής: Παραλαβή στο συμφωνημένο τόπο προορισμού και εξόφληση των εξόδων εκφόρτωσης. Ο αγοραστής οφείλει επίσης να προειδοποιήσει τον πωλητή για να του ζητήσει οποιαδήποτε πληροφορία χρειαστεί σχετικά με την ασφάλεια προκειμένου να εξάγει, να εισάγει ή να προωθήσει τα εμπορεύματα μέχρι τον τελικό τους προορισμό.

DDP κατά EXW: Ο όρος DDP αποτελεί ακριβώς το αντίθετο του όρου EXW.

Τα έξοδα σχετικά με την εισαγωγή των εμπορευμάτων: Αν τα μέρη επιθυμούν να εξαιρέσουν ορισμένα έξοδα από τις υποχρεώσεις του πωλητή, έξοδα που προκύπτουν από την εισαγωγή των εμπορευμάτων, θα πρέπει να το διευκρινίσουν. Παραδείγματος χάρη : "Παραδοτέο δασμός πληρωμένος, ΦΠΑ μη πληρωμένος (DDP, VAT unpaid)" (Αιγυπτιάδης, 2002, σ. 88).

Διατυπώσεις DDP	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	Π	Π
Ασφάλεια μεταφοράς	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	Π	Π
Τελωνείο εισαγωγής	Π	Π
Τελική δρομολόγηση	Π	Π

3.3 Θαλάσσια μεταφορά και μεταφορά δια εσωτερικής υδάτινης οδού

3.3.1 Ο όρος FAS : Free Alongside Ship / Ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου, κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης

Πωλητής: Οι υποχρεώσεις του πωλητή έχουν ολοκληρωθεί όταν το εμπόρευμα βρίσκεται εκτελωνισμένο παράπλευρα του πλοίου στην προβλήτα ή στις φορτηγίδες του συμφωνημένου λιμάνι φόρτωσης.

Αγοραστής: Από αυτήν τη στιγμή, ο αγοραστής αναλαμβάνει όλα τα έξοδα και τους κινδύνους απώλειας ή ζημιάς μόλις παραδοθεί το εμπόρευμα παράπλευρα του πλοίου, κυρίως σε περίπτωση καθυστέρησης του πλοίου ή ακύρωσης της στάσης. Ο αγοραστής διορίζει τον μεταφορέα, αναλαμβάνει τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς και εξοφλεί το ναύλο.

Υποχρέωση τόπου και στιγμής: Ο πωλητής παραδίδει FAS μόνο όταν και εφόσον παραδίδει παράπλευρα του πλοίου όταν το πλοίο βρίσκεται ελλιμενισμένο. Πρόκειται για μια υποχρέωση τόπου και στιγμής (από τη Μασσαλία ως την Ανβέρ, όπου κάθε εταιρεία προσφέρει τουλάχιστον μια αναχώρηση την εβδομάδα, η παράδοση που υπερβαίνει τις οχτώ ημέρες πριν την ημερομηνία του επιλεγμένου πλοίου θεωρείται πρόωρη).

Απόκτηση άδειας: Η απόκτηση της άδειας εξαγωγής ή μια άλλης επίσημης άδειας επιβαρύνει τον πωλητή. Το ίδιο ισχύει από την πλευρά του αγοραστή για την εισαγωγή. Εκείνος πρέπει να δώσει στον πωλητή όλες τις πληροφορίες σχετικά με το όνομα του πλοίου, τον τόπο φόρτωσης και τη στιγμή της παράδοσης στη συμφωνημένη χρονική περίοδο.

Έξοδα τεκμηρίωσης: Ο πωλητής οφείλει, αν χρειαστεί, να παρέχει εγκαίρως στον αγοραστή την απαραίτητη υποστήριξη για να αποκτήσει όλα τα χρήσιμα έγγραφα ή πληροφορίες που χρειάζονται για την εξαγωγή ή/ και την εισαγωγή των εμπορευμάτων του και/ ή για τη μεταφορά τους μέχρι τον τελικό προορισμό. Τα έξοδα και οι κίνδυνοι σχετικά με παρεχόμενα έγγραφα και/ ή η παρεχόμενη υποστήριξη βαρύνουν τον αγοραστή (Αιγυπτιάδης, 2002, σ. 80).

Διατυπώσεις FAS	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	A	A
Κύρια μεταφορά	A	A
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

3.3.2 Ο όρος FOB : Free on Board / ελεύθερο επί του πλοίου. (κατονομαζόμενο λιμάνι φόρτωσης)

Πωλητής: Πρέπει να διαθέσει το εμπόρευμα στο λιμάνι φόρτωσης που έχει οριστεί, επί του πλοίου που έχει επιλέξει ο αγοραστής και να ολοκληρώσει όλες τις τελωνειακές διαδικασίες εξαγωγής, αν υφίστανται. Με μια σύμβαση τύπου FOB, ο πωλητής ολοκληρώνει την υποχρέωση παράδοσης όταν το εμπόρευμα βρίσκεται στο πλοίο, στο λιμάνι φόρτωσης που έχει οριστεί, από όπου, σε περίπτωση διαδοχικών πωλήσεων, ο πωλητής παραλαμβάνει τα εμπορεύματα που έχουν παραδοθεί για τη μεταφορά τους μέχρι τον τόπο προορισμού που έχει οριστεί και αναφέρεται στη σύμβαση πώλησης.

Αγοραστής: Επιλέγει το πλοίο, πληρώνει το ναύλο και την ασφάλεια και φροντίζει για τις τυπικές διαδικασίες στην άφιξη. Αναλαμβάνει επίσης όλα τα έξοδα και τους κινδύνους ενδεχομένης απώλειας ή ζημιάς του εμπορεύματος από τη στιγμή που παραδόθηκε.

Εναλλακτικές: Ενημερωτικά, η ορολογία « set up or arrange FOB » χρησιμοποιείται από τους διαμετακομιστές για να δείξουν πως όλες οι ενέργειες που προηγούνται της φόρτωσης στο πλοίο έχουν ολοκληρωθεί, συμπεριλαμβανομένου, αν

υφίσταται, ο εκτελωνισμός εξαγωγής. Το σύνολο αυτών των ενεργειών έχει κάποιο κόστος, το οποίο αναλαμβάνει ο πωλητής, που ονομάζεται ορισμένες φορές «FOB price». Το « FOB STOWED » και/ ή το « FOB STOWED and TRIMMED » (FOB στοιβαγμένο και ισορροπημένο ή FAB στοιβαγμένο) αποτελεί έναν εναλλακτικό όρο. Ο πωλητής αναλαμβάνει το σύνολο των εξόδων για τα εμπορεύματα στο λιμάνι φόρτωσης. Πρέπει ωστόσο να διευκρινιστεί στη σύμβαση το ακριβές σημείο μεταβίβασης των κινδύνων. Ο πωλητής οφείλει, αν χρειαστεί, να παρέχει εγκαίρως στον αγοραστή την απαραίτητη υποστήριξη για να αποκτήσει όλα τα χρήσιμα έγγραφα ή πληροφορίες που χρειάζονται για την εξαγωγή ή/ και την εισαγωγή των εμπορευμάτων του και/ ή για τη μεταφορά τους μέχρι τον τελικό προορισμό. Τα έξοδα και οι κίνδυνοι σχετικά με παρεχόμενα έγγραφα και/ ή η παρεχόμενη υποστήριξη βαρύνουν τον αγοραστή.

Τα αμερικάνικα FOB: Τα αμερικάνικα FOB διαφέρουν. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, ο διεθνής εμπορικός όρος FOB (Free on Board) δεν παραπέμπει σε θαλάσσια αποστολή ή σε λιμάνι αλλά σε έναν αμερικάνικο προορισμό, στα σύνορα. Για τις Ηνωμένες Πολιτείες, μπορεί να υπάρξουν τέσσερις βασικές μορφές FOB:

FOB/Σημείο αναχώρησης: Ο αγοραστής πληρώνει τα πάντα.

FOB/Σύνορα: Ο κατασκευαστής πληρώνει μέχρι τα σύνορα, χωρίς να εκτελωνίσει το εμπόρευμα.

FOB/Σημείο πώλησης: Το εμπόρευμα δρομολογείται μέχρι έναν ορισμένο σημείο προορισμού (μια πόλη στην Αμερική). Σε αυτήν την περίπτωση, ο προμηθευτής είναι εκείνος που αναλαμβάνει το κόστος εκτελωνισμού του εμπορεύματος. Πάντα πρέπει να αναφέρεται το επιλεγμένο ελεύθερο σημείο, συνήθως η πόλη.

FOB/προορισμός με εκτελωνισμό: Σε αυτήν την περίπτωση, ο κατασκευαστής αναλαμβάνει τα πάντα χωρίς τη συμμετοχή του αγοραστή. Ονομάζεται επίσης DDP/Παραδοτέο, δασμός πληρωμένος. Οι περισσότερες πωλήσεις στις ΗΠΑ γίνονται με αυτήν τη μορφή (Αιγυπτιάδης, 2002, σ. 83).

Διατυπώσεις FOB	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	A	A
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

3.3.3 Ο όρος CFR: Cost and Freight / Αξία και ναύλος, κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού

Πωλητής: Επιλέγει τον μεταφορέα, συνάπτει και αναλαμβάνει τα έξοδα πληρώνοντας το ναύλο μέχρι το συμφωνημένο λιμάνι προορισμού, χωρίς την εκφόρτωση. Επιβαρύνεται με τη φόρτωση των εκτελωνισμένων εμπορευμάτων στο πλοίο καθώς και με τις διαδικασίες αποστολής. Ωστόσο, η μεταβίβαση των κινδύνων διεξάγεται με τον ίδιο τρόπο του FOB.

Αγοραστής: Αναλαμβάνει τον κίνδυνο της μεταφοράς, όταν το εμπόρευμα έχει παραδοθεί πάνω στο πλοίο στο λιμάνι φόρτωσης, παραλαμβάνει από τον μεταφορέα και παραλαμβάνει το εμπόρευμα στο λιμάνι προορισμού που έχει συμφωνηθεί.

Έξοδα τεκμηρίωσης: Ο πωλητής οφείλει, με δικά του έξοδα, να παρέχει στον αγοραστή ένα συνηθισμένο έγγραφο μεταφοράς μέχρι το συμφωνημένο λιμάνι προορισμού το οποίο θα καλύπτει τα εμπορεύματα της σύμβασης για κάθε νόμιμη χρήση (π.χ. απαίτηση του εμπορεύματος από τον μεταφορέα, πώληση του εμπορεύματος κατά τη διαμετακόμιση κ.λπ.). Πρέπει επίσης να του παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που θα του επιτρέψουν να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για τη σωστή παραλαβή των εμπορευμάτων. Οι πληροφορίες καθώς και τα έγγραφα σχετικά με την ασφάλεια τα οποία χρειάζεται ο αγοραστής για την εξαγωγή και/ ή την εισαγωγή και/ ή τη μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό πρέπει να παρέχονται από τον πωλητή στον αγοραστή, κατόπιν αίτησης του αγοραστή ο οποίος αναλαμβάνει τα έξοδα και τους κινδύνους (Αιγυπτιάδης, 2002, σ. 84).

Διατυπώσεις CFR	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π
Κύρια μεταφορά	Π	A
Ασφάλεια μεταφοράς	A	A
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	A	A
Τελωνείο εισαγωγής	A	A
Τελική δρομολόγηση	A	A

3.3.4 Ο όρος CIF: Cost Insurance and Freight / Αξία, ασφάλεια και ναύλος, κατονομαζόμενο λιμάνι προορισμού

Πωλητής: Παρόμοιος με το CFR, με την επιπλέον υποχρέωση του πωλητή να παρέχει θαλάσσια ασφάλεια για τον κίνδυνο απώλειας ή ζημιάς των εμπορευμάτων. Ο πωλητής πληρώνει τα ασφάλιστρα. Η ασφάλεια πρέπει να είναι σύμφωνη με την ελάχιστη κάλυψη που παρέχουν οι "Ρήτρες Φορτίου του Ινστιτούτου" (Ινστιτούτο Ασφαλιστών του Λονδίνου) (Institute of London Underwriters), ή οποιοσδήποτε άλλες παρόμοιες ρήτρες. Η ελάχιστη ασφάλεια θα πρέπει να καλύπτει την αξία της σύμβασης πώλησης πλέον δέκα τοις εκατό (δηλ. 110%) και θα πρέπει να συναφθεί στο νόμισμα της σύμβασης. Πρόκειται για μια ασφάλεια ελεύθερης μερικής αβαρίας (FPA) για το 110% της αξίας. Επιτρέπεται η επιπλέον κάλυψη έως 20 % χωρίς καμία αιτιολόγηση. Οι ασφαλιστές μπορούν να δεχτούν μια μεγαλύτερη κάλυψη αν δικαιολογείται. Αυτή η προσαύξηση αξίας σκοπεύει στην κάλυψη των εξόδων που προκύπτουν από αβαρία (έξοδα φακέλου και παρακολούθησης, αλληλογραφίες κ.λπ) και τις χρηματοοικονομικές απώλειες (τόκοι) από τη στιγμή της απώλειας και την αποζημίωση των ασφαλιστών. Ο πωλητής πληρώνει τα ασφάλιστρα.

Αγοραστής: Αναλαμβάνει τον κίνδυνο μεταφοράς, όταν το εμπόρευμα παραδόθηκε πάνω στο πλοίο στο λιμάνι φόρτωσης. Υποδοχή και παραλαβή του εμπορεύματος από τον μεταφορέα στο συμφωνημένο λιμάνι προορισμού. Οι αγοραστές εκτιμούν ιδιαίτερα αυτόν τον εμπορικό όρο γιατί δεν αναλαμβάνουν τις διαδικασίες της διαχείρισης διακίνησης.

Έξοδα τεκμηρίωσης: Οι πληροφορίες καθώς και τα έγγραφα σχετικά με την ασφάλεια τα οποία χρειάζεται ο αγοραστής για την εξαγωγή και/ ή την εισαγωγή και/ ή τη μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό πρέπει να παρέχονται από τον πωλητή στον

αγοραστή, κατόπιν αίτησης του αγοραστή ο οποίος αναλαμβάνει τα έξοδα και τους κινδύνους (Αιγυπτιάδης, 2002, σ. 85).

Διατυπώσεις CIF	Έξοδα	Κίνδυνοι
Συσκευασία	Π	Π
Αρχική δρομολόγηση	Π	Π
Τελωνείο εξαγωγής	Π	Π
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (φόρτωση)	Π	Π/Α
Κύρια μεταφορά	Π	Α
Ασφάλεια μεταφοράς	Π	Α
Χειρισμός κύριας μεταφοράς (εκφόρτωση)	Α	Α
Τελωνείο εισαγωγής	Α	Α
Τελική δρομολόγηση	Α	Α

3.4 Ποιος Νόμος ορίζει τις συμβάσεις

Υπάρχουν τρεις δυνατότητες. Τα δύο μέρη βρίσκονται αντιμέτωποι με τρεις δυνατότητες:

- **Να κρατήσουν το δίκαιο της χώρας εξαγωγής :** Συχνή επιθυμία του πωλητή, να εφαρμοστεί το δίκαιο που γνωρίζει καλύτερα. Ωστόσο δεν αποτελεί πάντα την καλύτερη λύση. Πράγματι, ορισμένες νομοθεσίες, όπως της Γαλλίας ή του Βελγίου, προστατεύουν πολύ περισσότερο τον αγοραστή.
- **Να κρατήσουν το δίκαιο της χώρας εισαγωγής :** Αυτό το δίκαιο μπορεί να συμφέρει περισσότερο τον εξαγωγέα όταν έχει έναν λιγότερο δεσμευτικό χαρακτήρα αλλά σε αυτήν την περίπτωση καλό είναι να το γνωρίζουν καλά τα μέρη γιατί θα ήταν επικίνδυνο να υποβάλλονται σε μια νομοθεσία που δεν γνωρίζουν καθόλου ή που γνωρίζουν εν μέρει.
- **Να κρατήσουν το δίκαιο μιας τρίτης χώρας :** Αυτή η επιλογή επιτρέπει την εξάλειψη του νομικού εθνικισμού. Επιλέγεται συχνά από εμπορικής άποψης για συμβιβαστικούς ή πρακτικούς λόγους (σε περίπτωση που το αρμόδιο δικαστήριο ανήκει σε αυτήν την τρίτη χώρα).

Το ελβετικό δίκαιο

Το ελβετικό δίκαιο ενδείκνυται συχνά σε αυτήν την περίπτωση γιατί ευνοεί περισσότερο τον εξαγωγέα και κυρίως επειδή ανήκει σε μια ουδέτερη χώρα, γεγονός που αποτελεί πλεονέκτημα για τα μέρη που θέλουν να προχωρήσουν σε μια εμπορική συναλλαγή (Giplin, 2003).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

INCOTERMS 2020

Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι η εισαγωγή ενός συνόλου πρότυπων κανόνων και ερμηνειών, όπως είναι τα Incoterms 2010, έχει βελτιώσει και καταστήσει πιο εύκολες τις διεθνείς εμπορικές συναλλαγές. Επιπλέον, αυτά τα σύνολα τυποποιημένων κανόνων έχουν αλλάξει καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου, ακριβώς όπως έχουν αλλάξει εν γένει και οι παράμετροι της διεθνούς εμπορίας.

4.1 Τρέχον σύνολο Incoterm

Σήμερα, ο κόσμος λειτουργεί με την καθοδήγηση των κανόνων του ICC για τα Incoterms του 2010. Τούτου λεχθέντος, η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων που έχει θέσει το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο συμβαίνει εδώ και μερικά χρόνια. Η ευθύνη της μεταρρύθμισης εμπίπτει στην αρμοδιότητα μιας συμβουλευτικής ομάδας. Επιπλέον, αυτή η ομάδα απαρτίζεται από πέντε δικηγόρους από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, την Αυστραλία και την Κίνα.

Στόχος της ομάδας αυτής της ομάδας μεταρρύθμισης ήταν η απλούστευση των κανόνων. Επιπλέον στόχος της ομάδας ήταν η αφαίρεση περιττών όρων και φράσεων που μπορεί να προκαλέσουν σύγχυση. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του αυξανόμενου παγκόσμιου εμπορίου, η ομάδα σύνταξης θα λάβει επίσης υπόψη ότι για πολλούς χρήστες των Incoterms, τα αγγλικά δεν μπορεί να είναι μια ισχυρή γλώσσα, δεδομένου των αλλαγών που έχουν επέλθει στο παγκόσμιο εμπόριο.

Μια σημαντική παρατήρηση που πρέπει να σημειωθεί σε αυτή τη μεταρρύθμιση των κανόνων είναι ότι πτυχές του εμπορίου όπως ο ΦΠΑ, οι τελωνειακές ενώσεις και η VGM δεν αναμένεται να τροποποιηθούν στο νέο σύνολο κανόνων. Ο λόγος είναι ότι τα θέματα είναι συγκεκριμένα για κάποια ορισμένη χώρα, περιοχή ή προϊόν δεν μπορούν να είναι απαραίτητα καθολικά εφαρμόσιμα σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτή η ανανέωση - αναθεώρηση των τυποποιημένων κανόνων εμπορίου είναι προς όφελος της παγκόσμιας κοινότητας.

Ως βασικό μέρος των εκατονταετηρίδων εορτασμών, το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce) πρόκειται να δώσει στη δημοσιότητα το σύνολο των νέων Incoterms του 2020 και θα είναι σε ισχύ για την 1η Ιανουαρίου 2020.

4.2 Τι θα περιλαμβάνουν τα Incoterms 2020

Η φημολογία που έχει αναπτυχθεί ως προς τις αλλαγές που θα επιφέρουν τα Incoterms 2020, περιλαμβάνει τα εξής πεδία:

- Τι είδους incoterms μπορεί να αλλάξουν
- Incoterms 2020 που μπορεί να εισαχθούν
- Αλλαγές στον ορισμό των Incoterms σύμφωνα με τους κανόνες του 2020

Όλα τα παραπάνω είναι προς το παρόν φήμες και η επίσημη καθοδήγηση θα δημοσιευθεί από το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο το φθινόπωρο του 2019.

4.2.1 Φήμη 1: Δυσκολίες στην FCA και CFR / CIF - Μια νέα CNI

Η εισαγωγή ενός νέου CNI (μέθοδος κόστους και ασφάλισης) θα βοηθήσει στην επίλυση αντιπαραθέσεων και διαφορών γύρω από την πληρωμή των δασμών, καθώς και στη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ FCA και CFR. Αυτό το CNI θα επιτρέψει στον πωλητή / εξαγωγέα να αναλάβει την ευθύνη για τη διεθνή ασφαλιστική κάλυψη και ο αγοραστής θα πρέπει να αναλάβει τον κίνδυνο μεταφοράς. Η αλλαγή θεωρείται η καλύτερη λύση αφού μπορεί να συγκριθεί με τα προϊόντα των FOB και CIF.

4.2.2 Φήμη 2: Αλλαγές στα Ex Works

Με τη συμπερίληψη της προτεινόμενης CNI στα νέα Incoterms, η FCA θα κατασταθεί πιο σχετική στη βιομηχανία και σχεδόν θα επισημάνει τις ελλείψεις των Ex Works. Αυτή η γνώμη εξέφρασε επίσης και η Διεθνής Σχολή Ναυτιλίας (International School of Shipping) ως εξής:

Πολλοί ενδιαφερόμενοι είναι της γνώμης ότι τα Ex Works πρέπει να απομακρυνθούν πλήρως από το σύνολο των Incoterms. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι υπάρχουν πολλές πτυχές τους που προκαλούν σύγχυση. Οι υποστηρικτές τους, αντιθέτως είναι υπέρ της χρήσης και της εφαρμογής τους στις εγχώριες αγορές εμπορίου, ωστόσο, δυσκολεύονται να αναγνωρίσουν το ρόλο των Ex Works στο διεθνές στερέωμα.

4.2.3. Φήμη 3: Αλλαγές σε FOB και CIF

Οι FOB και CIF έχουν χρησιμοποιηθεί για τεράστιο χρονικό διάστημα και είναι παγκοσμίως κατανοητές. Τούτου λεχθέντος, οι περισσότερες από τις τροπολογίες που

συμφωνήθηκαν στην προηγούμενη έκδοση του Incoterm δεν εφαρμόστηκαν επαρκώς - πράγμα που σημαίνει ότι εξακολουθούν να υπάρχουν ελαττώματα στα εργαλεία.

Πολλοί ενδιαφερόμενοι φορείς στο διεθνές εμπόριο αναμένουν ιδιαίτερα σημαντικές αλλαγές στα FOB και CIF που έχουν οριστεί για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια. Επιπλέον, οι ενδιαφερόμενοι έμποροι έχουν επιδείξει την επιθυμία το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο να προσεγγίσει την κατάρτιση των Incoterms του 2020 με πιο αυστηρό τρόπο, λόγω των σημερινών αντιφάσεων που υπάρχουν σε αυτά. Επομένως, οι ακόλουθες αλλαγές πιστεύεται ότι θα πραγματοποιηθούν για τους όρους FOB, CIP και CIF:

- Η κυριότητα της ευθύνης της Ασφάλισης μεταξύ του Αγοραστή και του Πωλητή.
- Προτεινόμενες κυρώσεις για τη χειραγώγηση του Προμηθευτή υπό όρους CIF.
- Κριτική έρευνα σχετικά με το κρυφό κέρδος προμηθευτή.
- Η προσθήκη χρεώσεων διαχείρισης προορισμού (DTHC) στις τιμές CIF των φορτίων.

4.2.4 Φήμη 4: Επέκταση FCA;

Η ευελιξία και η ικανότητα κάλυψης πολλών συναλλαγών είναι αυτό που οδηγεί στη ζήτηση για το καθεστώς ελεύθερου μεταφορέα. Πολλοί συμμετέχοντες και ενδιαφερόμενοι φορείς προτιμούν αυτήν τη μέθοδο διακανονισμού, καθώς αντιμετωπίζουν πολλές επιπλοκές που συναντώνται σε άλλους κανόνες των Incoterms - όπως τα Ex Works. Η συμβουλευτική επιτροπή μπορεί πράγματι να εξετάσει την επέκταση του FCA, επιτρέποντάς του να έχει πρόσβαση και να εφαρμόζεται σε πολλούς άλλους τύπους συναλλαγών. Επιπλέον, θα μπορούσαν να ενισχύσουν τη χρήση τους ειδικά για φορτία εμπορευματοκιβωτίων, αλλά να επεξεργαστούν τον κανόνα σε αυτόν τον τομέα.

4.2.5 Εισαγωγή της έννοιας του Cyber-Security

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας περιόδου δεκαετίας, η αύξηση των απειλών στον κυβερνοχώρο για το διασυνοριακό εμπόριο ήταν σημαντική. Υπήρξαν διάφορες επιθέσεις σε διαφορετικές εταιρείες, που ασχολούνται με διαφορετικές βιομηχανίες σε όλο τον κόσμο. Οι επιθέσεις αφορούσαν:

- Διαγραφή δεδομένων
- Διαφθορά δεδομένων
- Κλοπή δεδομένων
- Κλοπή χρηματοοικονομικών πληροφοριών

Πιστεύεται ότι λόγω της μαζικής μετατόπισης προς την ψηφιοποίηση και της αυξανόμενης ανάγκης για ένα πρότυπο ασφάλειας του κυβερνοχώρου, το ICC θα περιλάβει ένα Incoterm που θα αντιμετωπίζει αυτό το κενό και θα εισάγει την έννοια της ασφάλειας του κυβερνοχώρου. Προβλέπεται ότι το Επιμελητήριο θα εργαστεί παράλληλα με τις εταιρείες και τους εμπειρογνώμονες στον τομέα της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο, οι οποίοι θα δημιουργήσουν ασφαλιστικές δικλίδες για πιθανές επιθέσεις στον κυβερνοχώρο. Επιπλέον, θα περιορίσουν τους κινδύνους στους οποίους εκτίθενται οι εταιρείες όταν διεξάγουν διεθνείς συναλλαγές.

Ελπίζεται ότι η επιτροπή θα εξετάσει την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και δυνατοτήτων που θα ελαχιστοποιήσουν σημαντικά τον κίνδυνο ασφάλειας και ιδιωτικότητας.

4.2.6 Συμπέρασμα

Σε γενικές γραμμές, τα διδάγματα που έφερε η προηγούμενη δεκαετία στη διεθνή κοινότητα εμπορικών συναλλαγών, θα ενισχύσουν στην πραγματικότητα την ανάπτυξη των Incoterms 2020. Θα πρέπει να την καταστήσουν πιο ευέλικτη στην αντιμετώπιση αποκλίσεων σε πραγματικό χρόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Μεταφορά κινδύνων και υποχρεώσεων
- Συσκευασία, σήμανση και επιθεώρηση αγαθών
- Εκκαθάριση ασφαλείας
- Ευθύνη των συμμετεχόντων

Η επιτροπή σύνταξης θα δημιουργήσει επίσης περισσότερα Incoterms ή θα αναπτύξει περαιτέρω τους ισχύοντες κανόνες για την αντιμετώπιση ζητημάτων που αφορούν την διευκόλυνση του εμπορίου και θα προσπαθήσει να ενθαρρύνει τις βέλτιστες πρακτικές στις διασυνοριακές συναλλαγές. Τα νέα Incoterms είναι πιθανό να έχουν πρακτικές εισροές και θα είναι εξαιρετικά βελτιστοποιημένα για να συμβαδίζουν με το ρυθμό του συνεχώς εξελισσόμενου παγκόσμιου εμπορικού τοπίου (Burghard, 2019).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Διαπιστώνοντας ότι η εξέλιξη της παγκοσμιοποίησης αποτελεί καίριας σημασίας και είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψιν οι διάφορες μεταβλητές που την διέπουν ώστε να συμβάλει θετικά στην βελτίωση και στην σωστή διαχείριση των αγοροπωλησιών σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα Incoterms αποτελούν ένα σημαντικό κομμάτι του διεθνούς εμπορίου, αφού με την αρωγή τους ο αγοραστής-εισαγωγέας και ο πωλητής-εξαγωγέας, μπορούν τα τελευταία χρόνια να συναλλάσσονται με αρκετά περιορισμένα προβλήματα και κινδύνους, απ' ό,τι στο παρελθόν. Πολύ σημαντική ικανότητά τους είναι η διαρκής προσαρμογή σε κάθε εξέλιξη- αλλαγή του οικονομικού, κοινωνικού- πολιτικού, εμπορικού και επιχειρηματικού περιβάλλοντος, όπως φαίνεται από τις προηγούμενες αλλαγές στους κανόνες, αλλά και στη καινούργια που προετοιμάζει αυτή τη στιγμή η επιτροπή του ICC. Επιπρόσθετα, μέσω των διαφορετικών τύπων Incoterms μπορεί να περιοριστεί και να εκμηδενιστεί ο κίνδυνος από την συναλλαγή που πραγματώνεται, έτσι ο κύριος στόχος τους είναι η αξιόπιστη και πιο ασφαλή παράδοση των εμπορευμάτων από αρχικό σημείο τοποθέτησης στο τελικό προορισμό που έχει οριστεί. Εν κατακλείδι, τα Incoterms του 2020, θα πρέπει να διορθώσουνε προβλήματα και ανακρίβειες προηγούμενων εκδόσεων, αξιολογώντας τις υπάρχουσες συνθήκες και τις ανάγκες, με στόχο τη δημιουργία και την έκδοση βελτιωμένων κανόνων, προκειμένου να βοηθήσουν στην περαιτέρω ανάπτυξη και εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου.

Βιβλιογραφία

- Barron, J. (2011). New decade, new upgrade: Incoterms 2010 picks up where Incoterms 2000 left off. *Business Credit*, 113(2), 20-22.
- Basedow, J. (2008). The state's private law and the economy – Commercial law as an amalgam of public and private rule-making. *American Journal of Comparative Law*, 56(3), 703-721.
- Bergami, R. (2012). Incoterms 2010: The newest revision of delivery terms. *Acta Universitatis Bohemiae Meridionales*, 15(2), 33-40.
- Burghard, P. (2019). Incoterms® 2020. *Internationales Handelsrecht*; 19(5), 177-185.
- Cassen, B. (1998). Δημοκρατικός έλεγχος και παγκοσμιοποίηση. Σενάρια για την παγκοσμιοποίηση, *Lemonde diplomatique*, 13, 96-97.
- Coetzee, J. (2012). Incoterms® 2010: Codified mercantile custom or standard contract terms?. *Stellenbosch Law Review*, 23, 564-582.
- Coetzee, J. (2013). The interplay between Incoterms® and the CISG. *Journal of Law & Commerce*, 32(1), 1-21.
- Cohn, Th. H. (2009). *Διεθνής πολιτική οικονομία: θεωρία και πράξη*. Αθήνα: Gutenberg.
- Cook, Th. (2014). *Mastering the business of global trade: Negotiating competitive advantage contractual best practices, Incoterms, and leveraging supply chain options*. Florida: Taylor & Francis Inc.
- Cook, Th., Alston, R. & Raia, K. (2012). *Mastering import & export management*. New York: AMACOM.
- Friedman, T. L. (2001). *Το Lexus και η Ελιά: τι είναι η παγκοσμιοποίηση*. Αθήνα: Εκδόσεις Ωκεανίδα.
- Friedman, T. L. (2006). *The World Is Flat*. UK: Farrar, Straus and Giroux.
- Giplin, R. (2003). *Παγκόσμια πολιτική οικονομία. Η διεθνής οικονομική τάξη*. Αθήνα: Εκδόσεις Ποιότητα.
- Guillochon, B. (2007). *Παγκοσμιοποίηση. Ένας πλανήτης με αποκλίνοντα σχέδια*. Αθήνα: Εκδόσεις Καστάλια.

- Held, D. (1991). *Political Theory Today*. Stanford: Stanford University Press.
- Johnson E. T. & Bade L. D. (2010). *Export and Import Procedures and Documentation*. USA.: Material Press.
- Johnson, W. (2014). Analysis of Incoterms as usage under article 9 of the CISG. *University of Pennsylvania Journal of International Law*, 35(2), 379-430.
- Ndlovu, P. (2011) Incoterms 2010: A consideration of certain implications of the amendments to the traditional Incoterms 2000. *Comparative and International Law Journal of Southern Africa*, 44(2), 204-224.
- Pierre A. D. (2013). *International Logistics. The Management of International Trade Operations*. USA: Cicero Books LLC.
- Seyoum, B. (2009). *Export-import theory, practices and procedures*. New York and London: Routledge.
- Torres, C. A. & Schugurensky, D. (2002). The political economy of higher education in the era of neoliberal globalization: Latin America in comparative perspective. *Higher Education*. 43 (4), 429–455.
- Αιγυπτιάδης, Α. (2002). *Ομοιόμορφοι κανόνες και συνήθειες του διεθνούς εμπορικού επιμελητηρίου για τις ενέγγυες πιστώσεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Σακκουλάς.
- Αλμπάνης, Ε. (1999). *Παγκοσμιοποίηση*. Αθήνα: Εκδόσεις Τροχαλία.
- Αλμπάνης, Ε. (2005). *Ελλάδα και παγκοσμιοποίηση*. Αθήνα: Εκδόσεις Libro.
- Αργείτης, Γ. (2002). *Παγκοσμιοποίηση ΟΝΕ και Οικονομική Προσαρμογή. Η Περίπτωση της Ελλάδας*. Αθήνα: Τυπωθήτω - Γ. Δαρδανός.
- Βλάχος, Γ. Π. & Νικολαΐδης, Μ. (1999). *Βασικές αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης*. Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς.
- Βλάχος, Γ. Π. (1999). *Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο Περιβάλλον*. Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη.
- Γεωργαντόπουλος, Ελ., & Βλάχος, Γ. Π. (1997). *Ναυτιλιακή οικονομική*. Πειραιάς: Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς.
- Δασκάλου, Γ. (1995). *Διεθνές Εμπόριο*. Αθήνα: Σύγχρονη Εκδοτική.
- Θανοπούλου, Ε. Α. (1994). *Ελληνική και διεθνής Ναυτιλία*. Αθήνα: Παπαζήση.
- Θεοδωρόπουλος, Σ. (1998). *Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Αθήνα: Εκδόσεις Α. Σταμούλης.

- Ιωάννου, Ζ. Κ. (2005). *Οδηγός Εξαγωγών Αγαθών και Υπηρεσιών: σχεδιασμός, προώθηση, διαδικασίες με πρακτικά υποδείγματα*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Κώττης, Γ., & Πετράκη-Κώττη, Αθ. (1995). *Σύγχρονα οικονομικά θέματα*. Αθήνα: Παπαζήση.
- Λάιος, Λ. (2010). *Διοίκηση εφοδιασμού*. Αθήνα: Humantec ΜΕΡΕ.
- Λεοντίδου, Λ. (2005). *Αγεωγράφητος Χώρα*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- Μανωλάτος, Γ. (2000). *Διεθνείς εμπορικές σχέσεις, Παγκοσμιοποίηση, Ανάπτυξη, Προστατευτισμός*. Αθήνα: Μπένου.
- Μπιτζένης, Α. (2009). *Παγκοσμιοποίηση. Πολυεθνικές Επενδύσεις & Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση στο Νέο Παγκόσμιο Οικονομικό Σύστημα*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.
- Παπαγιαννάκης, Λ. (2008). “Διεθνής ανταγωνιστικότητα και επιχειρηματική δυναμική στην Ελλάδα”, στο Γιαννίτσης, Τ. (επιμ.). *Σε Αναζήτηση Ελληνικού Μοντέλου Ανάπτυξης*, Αθήνα: Παπαζήσης.
- Παπαδιοδώρου, Γ. Β. (1999). *Διεθνές εμπόριο. Οι εξωτερικές συναλλαγές της Ελλάδας*. Αθήνα: Ζυγός.
- Παπασωτηρίου, Χ. (2008). *Η Διεθνής Πολιτική στον 21ο αιώνα*. Αθήνα: Εκδόσεις Ποιότητα.
- Σιούσιουρας, Π., & Χαζάκης, Κ. (2009). *Παγκοσμιοποίηση. Ευρωπαϊκή Ένωση & Ελλάδα. Πολιτικές και οικονομικές όψεις*. Αθήνα: Εκδόσεις Ποιότητα.
- Τσουνής, Ν. (2015). *Θεωρία Διεθνούς Εμπορίου*, Αθήνα: Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράμματα και Βοηθήματα.
- Φλάμπουρας, Δ. (2010). *Το Δίκαιο της Διεθνούς Πώλησης Κινητών*. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Χαρλαύτη, Τζ. (2001). *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αιώνας*. Αθήνα: Εκδόσεις Νεφέλη.
- Χολένας, Γ. (1997). *Διεθνείς Εμπορικές σχέσεις-Διεθνές Εμπόριο*. Αθήνα: Εκδόσεις Interbooks.
- Ψάρρου, Ν. (2005). *Εθνική ταυτότητα στην εποχή της παγκοσμιοποίησης*. Αθήνα: Gutenberg.