

Η Πράξη συγχρηματοδοτείται
από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΤΠΑ)
και από Εθνικούς Πόρους
της Ελλάδας και της Κύπρου



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ



Πρόγραμμα Διασυνοριακής Συνεργασίας
Ελλάδα - Κύπρος 2007-2013
ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΤΟ ΚΟΙΝΟ ΜΑΣ ΜΕΛΛΙΝ

ΜΕΛΕΤΗ LOGISTICS (μέρος Γ')

Στα πλαίσια υλοποίησης του έργου:

Δράσεις εξωστρέφειας και προβολής των νησιωτικών επιχειρήσεων του
Αιγαίου και της Κύπρου με το Ακρωνύμιο ΣΥΝ-ΠΡΑΤΤΩ
του Προγράμματος Διασυνοριακής Συνεργασίας
ΕΛΛΑΔΑ – ΚΥΠΡΟΣ 2007-2013

Αντικείμενο μελέτης:

Εξαγωγή τροφίμων και ποτών προς τη Ρωσία για τις επιχειρήσεις της
περιοχής εφαρμογής (Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Περιφέρειας Βορείου
Αιγαίου και Κύπρο).

ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΕΡΓΟΥ:

Α. ΑΛΕΞΙΟΥ & ΣΙΑ Ο.Ε.

«ΕΞΕΛΙΞΙΣ» Σύμβουλοι Ανάπτυξης Επιχειρήσεων



ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:

ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ Α.Ε.

«TREDIT S.A.»



ΙΟΥΛΙΟΣ 2013

Περιεχόμενα

Πακέτο Εργασίας 1.4: Τρόποι και μέσα μεταφοράς τροφίμων και ποτών προς Ρωσία, τόσο για μεμονωμένη αποστολή όσο και για χρησιμοποίηση ενδιάμεσου φορέα..... 5

1. Τρόποι και μέσα μεταφοράς – Διαδικασία ολόκληρων φορτίων – Διαδικασία μέρους φορτίου.....	6
2. Οδική μεταφορά.....	9
Ποιοι προσφέρουν οδικές μεταφορές.....	10
Διαδικασίες ολόκληρου – μερικού φορτίου	10
Περίπτωση μελέτης	12
3. Αεροπορική μεταφορά.....	13
Ποιοι προσφέρουν αεροπορικές μεταφορές.....	14
Διαδικασίες ολόκληρου – μερικού φορτίου	17
Περίπτωση μελέτης	18
4. Ναυτιλιακή/ θαλάσσια μεταφορά.....	19
Ποιοι προσφέρουν ναυτιλιακές/ θαλάσσιες μεταφορές	21
Διαδικασίες ολόκληρου – μερικού φορτίου	21
Περίπτωση μελέτης	23
5. Σιδηροδρομική μεταφορά.....	24
Ποιοι προσφέρουν σιδηροδρομικές μεταφορές	25
Διαδικασίες ολόκληρου – μερικού φορτίου	25
Περίπτωση μελέτης	27
6. Συνδυασμένη μεταφορά.....	28
Ποιοι προσφέρουν συνδυασμένες μεταφορές	29
Διαδικασίες ολόκληρου – μερικού φορτίου	29
Περίπτωση μελέτης	30

Πακέτο Εργασίας 1.5: Στάδια μεταφοράς τροφίμων και ποτών από την περιοχή εφαρμογής προς τη Ρωσία, κόστος κάθε σταδίου και καταλληλότερος χρονοπρογραμματισμός των εξαγωγών.....31

1. Δημιουργία πλάνου αποστολών.....	32
2. Κατανομή κόστους ανά ποσότητες – στάδια μεταφοράς	32
Εσωτερική Μεταφορά μέσω Αθήνας	33
Υπηρεσίες Εμπορευματικού Σταθμού	34
Διεθνής Μεταφορά / Μεταφορικό Μέσο	37
3. Συμπεράσματα	38

Πακέτο Εργασίας 1.6: Κατάλογος μεταφορικών εταιρειών (κατηγορία – στοιχεία επικοινωνίας) της περιοχής ενδιαφέροντος, οι οποίες μπορούν να υποστηρίξουν την εξαγωγική δραστηριότητα..... 39

1. Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (Δωδεκάνησος)	40
2. Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (Λέσβος, Χίος, Σάμος)	43

3. Κύπρος	47
Πακέτο Εργασίας 1.7: Κατάλογος ενδιάμεσων κέντρων αποθήκευσης και μεταφόρτωσης (κατηγορία και στοιχεία επικοινωνίας)	48
1. Υφιστάμενα HUB στην Αθήνα.....	49
2. Υφιστάμενα HUB στη Θεσσαλονίκη	49
3. Υφιστάμενα HUB στην Κύπρο.....	50
Πακέτο Εργασίας 1.8: Κρίσιμη ποσότητα ανά κατηγορία τροφίμου – ποτού για την οποία είναι οικονομική συμφέρουσα η εξαγωγή προς Ρωσία. Συμφερότερος τρόπος μεταφοράς κάθε κατηγορίας. Δυνατότητες κοινής αποστολής, απαιτήσεις, πιθανά κωλύματα και τρόποι επίλυσής τους για κοινή αποστολή.....	51
Πακέτο Εργασίας 1.9: Νομοθεσία, διαδικασία εξαγωγών και εκτελωνισμού για τρόφιμα και ποτά στις περιοχές του έργου. Κανονισμοί Ρωσίας για εισαγωγές. Υγειονομικοί/ Τελωνειακοί κανονισμοί και διατάξεις, απαιτούμενα συνοδευτικά έγγραφα, φορολογία εξαγωγών, δικαιολογητικά και λογιστικές διαδικασίες, ασφάλιση εμπορευμάτων.....	55
1. Διαδικασίες Εξαγωγών από Ελλάδα (σε Τρίτες Χώρες)	56
Ενιαίο Διοικητικό Έγγραφο (ΕΔΕ)	57
Τιμολόγιο.....	58
Πιστοποιητικό προέλευσης	59
Κιβωτολόγιο – Packing list	59
Πιστοποιητικό συμμόρφωσης (Certificate of conformity).....	59
Έντυπα συμπληρούμενα από τους μεταφορείς	59
Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τις Χερσαίες Μεταφορές	60
Φορτωτική Θαλάσσιας μεταφοράς (Bill of lading).....	60
Αεροπορική φορτωτική (Air waybill)	62
Αεροπορική φορτωτική αερομεταφορέα.....	62
Σιδηροδρομική φορτωτική (CIM Consignment note).....	62
Ασφαλιστήριο συμβόλαιο - Πιστοποιητικό ασφάλισης.....	63
Άλλα έγγραφα.....	63
2. Διαδικασίες Εξαγωγών από Κύπρο (σε Τρίτες Χώρες).....	64
3. Δασμολόγιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων	67
4. Καθεστώς εισαγωγής στην Ρωσική Ομοσπονδία	69
5. Ασφάλιση Μεταφοράς Εμπορευμάτων Δια Θαλάσσης και Αέρος	76
Δια Θαλάσσης	76
PHTPA C (Institute Cargo Clauses C).....	76
PHTPA B (Institute Cargo Clauses B).....	76
PHTPA A (Institute Cargo Clauses (A)).....	76
Δια αέρος	77
PHTPA air cargo Institute Air Cargo	77
6. Ασφάλιση Οδικής Μεταφοράς Εμπορευμάτων.....	77
7. Βασική νομοθεσία και κανονισμοί εξαγωγών και εκτελωνισμού για τρόφιμα και ποτά.....	78

Πακέτο Εργασίας 1.10: Νέες τεχνολογίες σε διαδικασίες μεταφοράς προϊόντων και εξαγωγών και παρουσίαση σύγχρονων εφαρμογών κατάλληλων για εφαρμογή στο εν λόγω πρόγραμμα..... 82

1. Πρωτοβουλία e-maritime της ΕΕ..... 83
2. Πρωτοβουλία e-freight και Νοήμονα Συστήματα Μεταφορών-ITS 83
3. Ο ρόλος των Πληροφοριακών Συστημάτων (ICT)..... 84
4. Σύγχρονες πρακτικές – State of the Art 86
5. Σύστημα Διαχείρισης Αποστολών & Επιβεβαίωσης Παραδόσεων (Proof of Delivery)..... 88
6. Οι εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ 89
7. Ο ρόλος των ΤΠΕ στις εμπορευματικές μεταφορές 90
8. Η προσέγγιση και το όραμα του έργου EURIDICE 91
9. Το Ευφύες Φορτίο 91

Πακέτο Εργασίας 1.11: Παράδειγμα εξαγωγής προϊόντων με πραγματικά στοιχεία, επιχειρήσεων στα 3 cluster τροφίμων και ποτών..... 95

1. Παράδειγμα εξαγωγής από την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου 97
2. Παράδειγμα εξαγωγής από την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου 98
3. Παράδειγμα εξαγωγής από την Κύπρο 99

Πακέτο Εργασίας 1.4: Τρόποι και μέσα μεταφοράς τροφίμων και ποτών προς Ρωσία, τόσο για μεμονωμένη αποστολή όσο και για χρησιμοποίηση ενδιάμεσου φορέα

1. Τρόποι και μέσα μεταφοράς – Διαδικασία ολόκληρων φορτίων – Διαδικασία μέρους φορτίου

Με την παρούσα μελέτη δίδεται η ευκαιρία για διερεύνηση της συμπεριφοράς του κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων ανά σύστημα μεταφορών και συγκριτική ανάλυση αυτών, ώστε να υπάρξει η δυνατότητα να αποσαφηνιστούν οι διαφοροποιήσεις του κόστους μεταφοράς ανά σύστημα μεταφορών και κατ' επέκταση να ερμηνευθούν οι επιπτώσεις αυτών, στη διαδικασία των αποφάσεων για καταλληλότερο τρόπο μεταφοράς προς την Ρωσία.

Τα εμπορεύματα ανάλογα της προέλευσης τους, διακρίνονται σε αγαθά πρωτογενούς παραγωγής (π.χ. αγροτικά, κτηνοτροφικά, μεταλλευτικά κ.λπ. προϊόντα) και σε δευτερογενούς παραγωγής (π.χ. όλα τα βιομηχανικά ή βιοτεχνικά προϊόντα). Άλλες διακρίσεις των εμπορευμάτων είναι ανάλογα των μέτρων που έχουν θεσπιστεί ανά Χώρα όπως απαγορευμένα (prohibited goods) ή του είδους τους ή της επικινδυνότητάς τους λεγόμενα επικίνδυνα εμπορεύματα (dangerous goods).

Η επιλογή του καταλληλότερου τρόπου και μέσου μεταφοράς είναι ένας συνδυασμός υπηρεσίας, εξυπηρέτησης και κόστους, ολοκληρώνεται μετά από μελέτες τοπικών παραγόντων, χαρακτηριστικών μεταφοράς, χαρακτηριστικών ναύλωσης (διαδρομή, απόσταση, τύπος φορτίου) και επηρεάζεται από τοπικούς παράγοντες, χαρακτηριστικά των πελατών, χαρακτηριστικά των προϊόντων και ειδικά χαρακτηριστικά (επικινδυνότητα, ευαισθησία, καταστροφή, παλαίωση, περιορισμοί χρόνων, ασφάλεια).

Τα μεταφορικά μέσα τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για εξαγωγή προς την Ρωσία και οι τρόποι είναι οι εξής:

1. Οδική μεταφορά
2. Αεροπορική μεταφορά
3. Ναυτιλιακή/θαλάσσια μεταφορά
4. Συνδυασμένη μεταφορά (είναι η μεταφορά με την χρήση δύο και παραπάνω μεταφορικών μέσων, πχ. Ναυτιλική με οδική, αεροπορική με οδική, κ.α.)

Ανεξάρτητα με το μέσο και τον τρόπο μεταφοράς των εμπορευμάτων σημαντικό ρόλο στο κόστος του μεταφερόμενου εμπορεύματος αλλά και του τρόπου που θα εκτελεστεί η μεταφορά ως προς τις διαδικασίες και τα έγγραφα που απαιτούνται έχουν οι εμπορικοί όροι διακίνησης των εμπορευμάτων (Incoterms) μεταξύ των δύο συμβαλλόμενων μερών στην μεταφορά, δηλαδή του Αποστολέα και του Παραλήπτη.

Οι Διεθνείς Εμπορικοί Όροι (Incoterms) είναι οι κωδικοποιημένοι εμπορικοί όροι που έχει θεσπίσει το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο (International Chamber of Commerce) και αφορούν την διακίνηση εμπορευμάτων. Οι εμπορικοί αυτοί όροι έχουν ομαδοποιηθεί με τέτοιο τρόπο ώστε η κάθε ομάδα να προσδιορίζει με σαφήνεια ποιος (ο αγοραστής ή ο πωλητής) είναι υπεύθυνος για την διακίνηση

εμπορευμάτων από τον αποστολέα έως τον παραλήπτη καθώς επίσης και ποιος οφείλει να καταβάλει τις δαπάνες που θα προκύψουν. Η κάθε ομάδα όρων περιγράφεται με τρεις λατινικούς χαρακτήρες (π.χ. EXW, CIF κλπ). Γίνονται ευρέως αποδεκτοί από κυβερνήσεις, τελωνειακές και δικαστικές αρχές αλλά και από τους συναλλασσόμενους επιλογή του κατάλληλου Incoterm για κάθε αγοροπωλησία είναι αντικείμενο διαπραγμάτευσης μεταξύ του αγοραστή και του πωλητή.

Οι όροι ομαδοποιούνται σε τέσσερις βασικές κατηγορίες

Κατηγορία E

Όροι όπου ο πωλητής θέτει τα εμπορεύματα στη διάθεση του αγοραστή στις εγκαταστάσεις του πωλητή:

- EXW= Ex Works = ο πωλητής έχει το προϊόν έτοιμο (συσκευασμένο προς μεταφορά) έξω από τις εγκαταστάσεις (εργοστάσιο, αποθήκη) του πωλητή τη συμφωνημένη ημερομηνία και δεν περιλαμβάνονται κόστη μεταφοράς, ασφάλισης κλπ

Κατηγορία F

Όροι όπου ο πωλητής καλείται να παραδώσει τα εμπορεύματα στον μεταφορέα που θα του υποδείξει ο αγοραστής:

- FCA= Free Carrier = ελεύθερο στον μεταφορέα.
- FAS= Free Alongside Ship = ελεύθερο παράπλευρα του πλοίου.
- FOB = Free On Board = ελεύθερο επί του πλοίου.

Κατηγορία C

Όροι όπου ο πωλητής υποχρεώνεται να συνάψει σύμβαση μεταφοράς, αλλά χωρίς να αναλαμβάνει τον κίνδυνο της απώλειας ή της ζημιάς των εμπορευμάτων ή πρόσθετων εξόδων που ενδέχεται να ανακύψουν μετά την φόρτωση και αποστολή των εμπορευμάτων:

- CFR= Cost And Freight = αξία και ναύλος.
- CIF= Cost, Insurance and Freight = αξία, ασφάλεια και ναύλος.
- CPT= Carriage Paid To =μεταφορά πληρωμένη μέχρι...
- CIP= Carriage And Insurance Paid To = μεταφορά και ασφάλεια πληρωμένη μέχρι...

Κατηγορία D

Όροι όπου ο πωλητής αναλαμβάνει το απαιτούμενο κόστος και κινδύνους για την μεταφορά των εμπορευμάτων στη χώρα προορισμού:

- DAF= Delivered At Frontier = παραδοτέο στα σύνορα...
- DES= Delivered Ex Ship = παραδοτέο εκ του πλοίου...

- DEQ= Delivered Ex Quay (Duty Paid) = παραδοτέο εκ της προκυμαίας (δασμός πληρωμένος)...
- DDU= Delivered Duty Unpaid = παραδοτέο, δασμός απλήρωτος...
- DDP= Delivered Duty Paid = παραδοτέο, δασμός πληρωμένος...

2. Οδική μεταφορά

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν τον πιο ευέλικτο τρόπο διακίνησης προϊόντων. Όταν όμως πρόκειται για ογκώδη και βαριά φορτία, η μεταφορά γίνεται με πλοία ή με τρένα, ενώ για τις περιπτώσεις που απαιτείται η γρήγορη παράδοση εμπορεύματος επιλέγεται το αεροπλάνο. Τις περισσότερες φορές βέβαια γίνεται συνδυασμένη μεταφορά (οδική με σιδηροδρομική ή αεροπορική), ώστε το φορτίο να παραδοθεί εγκαίρως στον πελάτη.

Οι μεταφορικές εταιρείες που αναλαμβάνουν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, διακινούν είτε ολόκληρα φορτία, είτε ομαδικά φορτία (groupage) από και προς όλες τις χώρες με μόνιμα συνεργαζόμενα φορτηγά κάθε τύπου (συρόμενα ή επικάθιμενα). Η συνεργασία τους με αξιόπιστο και οργανωμένο δίκτυο ανταποκριτών στο εξωτερικό βοηθάει ώστε να επιτευχθεί η άμεση παραλαβή και φόρτωση των εμπορευμάτων με σκοπό την door-to-door παράδοση στον πελάτη.

Η μεταχείριση των φορτίων δεν είναι ίδια, αλλά ποικίλλει ανάλογα με το είδος του εμπορεύματος που μεταφέρεται. Για παράδειγμα, εμπόρευμα με ρούχα και ειδικά κρεμαστά ενδύματα θα μεταφερθεί από φορτηγά που διαθέτουν ειδικό σκελετό, ενώ τρόφιμα (π.χ. κρέας, γαλακτοκομικά προϊόντα) θα διακινηθούν από φορτηγά τα οποία διαθέτουν θαλάμους σχεδιασμένους για ειδικές συνθήκες θερμοκρασίας. Στην περίπτωση που η μεταφορά αφορά επικίνδυνα φορτία (εύφλεκτα υλικά, εκρηκτικά, χημικά, αέρια, τοξικά, ραδιενεργά κτλ.) απαιτείται μεγαλύτερος χρόνος μεταφοράς, ενώ τα οχήματα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ειδική άδεια.

Όλες οι μεταφορές διεξάγονται σύμφωνα με τους όρους ασφαλείας που προβλέπει η διεθνής σύμβαση οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων CMR. Ωστόσο, ανεξάρτητα από τη σύμβαση αυτή, οι εταιρείες που αναλαμβάνουν διεθνείς μεταφορές συνεργάζονται με ασφαλιστικές εταιρείες που παρέχουν κάλυψη για υλικές ζημιές ή απώλειες που τυχόν προκύψουν κατά τη μεταφορά ή κατά το διάστημα φύλαξης των εμπορευμάτων στους αποθηκευτικούς χώρους. Το CMR σε καμία περίπτωση δεν υποκαθιστά την ασφάλιση μεταφοράς ή αποθήκευσης των εμπορευμάτων. Η ασφαλιζόμενη αξία κάθε φορτίου καθορίζεται με βάση την τιμολογιακή αξία του εμπορεύματος, ωστόσο δεν μπορεί να υπερβεί ένα συγκεκριμένο ποσό για κάθε μεταφορικό μέσο και για κάθε ταξίδι. Στην ασφαλιζόμενη αξία δεν συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα μεταφοράς, οι δασμοί και ο ΦΠΑ.

Η τιμολόγηση λαμβάνει υπόψη το βάρος, τη φύση των εμπορευμάτων και την απόσταση που καλύπτεται. **Η αναλογία βάρους/όγκου = 1 τόνος = 3 κυβικά μέτρα.** Το οδικό δασμολόγιο απαιτεί ότι πρέπει να παρουσιαστούν τα εμπορεύματα που είναι πάνω από 100 κλ.

Ποιοι προσφέρουν οδικές μεταφορές

- 1) Μεταφορικές επιχειρήσεις¹: Ιδιοκτήτες μεμονωμένων φορτηγών (αυτοκινητιστές) ή στόλου φορτηγών (εταιρείες μεταφορών, ΕΠΕ κλπ.) και πράκτορες αυτών λειτουργούν κατά κάποιο τρόπο ως αντιπρόσωποι των ιδιοκτητών στις περιοχές που οι ιδιοκτήτες δεν έχουν δικά τους γραφεία)
- 2) Πρακτορεία εθνικών μεταφορών (1) σε συγκεκριμένους νομούς (συνεργάζονται με τους προηγούμενους)
- 3) Εταιρείες Logistics: Προσφέρουν μεταφορές μαζί με άλλες υπηρεσίες, (π.χ. αποθήκευση)
- 4) Διαμεταφορείς **Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.** δεν διαθέτουν δικά τους φορτηγά, αλλά συνεργάζονται με τις τέσσερις προηγούμενες κατηγορίες
- 5) Εμπορικές/ παραγωγικές επιχειρήσεις που διαθέτουν ιδιότητα οχήματα για την εξυπηρέτηση μόνο των δικών τους προϊόντων
- 6) Επίσης οι Brokers μεταφορών, οι οποίοι μεσολαβούν μεταξύ ιδιοκτητών φορτηγών και ενδιαφερομένων για μεταφορές. Διαφέρουν από τους διαμεταφορείς στο ότι οι brokers δεν αναλαμβάνουν την μεταφορά, αλλά φέρνουν σε επαφή τους ενδιαφερόμενους

Διαδικασίες ολόκληρου – μερικού φορτίου

Η δημιουργία ολόκληρων φορτίων στην οδική μεταφορά, σημαίνει ότι σε ένα όχημα (φορτηγό) θα φορτωθεί μια μεγάλη ποσότητα εμπορευμάτων προς μεταφορά η οποία θα καταλαμβάνει πάνω από το 75% της ωφέλιμης χωρητικότητας του φορτηγού (σε βάρος ή σε κυβικά) και η οποία θα παραδοθεί εξ' ολοκλήρου σε έναν συγκεκριμένο παραλήπτη ή και σε πολλούς. Ο όρος αυτός, συνήθως, χρησιμοποιείται για να δηλώσει την οικονομική συμφωνία της μεταφοράς, μεταξύ του εντολέα² (που δίνει την εντολή για την μεταφορά και πληρώνει τον ναύλο) και του μεταφορέα.

Στα ολόκληρα/πλήρη φορτία (full trucks), η οικονομική συμφωνία ορίζεται ότι ο εντολέας πληρώνει τον ναύλο ως ενιαία μονάδα, δηλαδή με το δρομολόγιο για την μεταφορά. Ενώ στην περίπτωση μερικού φορτίου (groupage) η συμφωνία γίνεται σε επίπεδο μονάδας διακίνησης η οποία μπορεί να είναι η παλέτα, το κιβώτιο, το κιλό, το κυβικό, τρέχον μέτρα του φορτηγού, κλπ.

Η διαδικασία εκτέλεσης οδικής μεταφοράς ολόκληρου ή μερικού φορτίου είναι κοινή σχετικά εύκολη και απλή. Γίνεται με την ανάθεση της μεταφοράς του φορτίου, από τον ενδιαφερόμενο στην μεταφορική εταιρεία ή τον αυτοκινητιστή ή τον πράκτορα απευθείας, με γραπτή εντολή και ακολουθούνται τα εξής στάδια:

¹ Προσφέρουν μεταφορές για πλήρη φορτία και μικροποσότητες/μέρους φορτίου (groupage)

² Σε αρκετές περιπτώσεις ο εντολέας μπορεί να είναι ίδιος με τον αποστολέα ή τον παραλήπτη. Ορίζεται σε κάθε περίπτωση μεταφοράς, ως αυτός που δίνει την εντολή εκτέλεσης μεταφοράς και πληρώνει τα κόμιστρα (ναύλο).

- 1) Ο αποστολέας θα πρέπει να αποφασίσει για την συσκευασία της μεταφοράς των εμπορευμάτων του, να τις ετοιμάσει και να γνωστοποιήσει τα στοιχεία αυτά στον μεταφορέα. Δηλαδή, σε τι συσκευασία θα μεταφερθούν τα εμπορεύματα (ευρωπαϊκές, βιομηχανικές, τελάρα, κιβώτια, χύμα, κλπ).

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι σημαντικό ρόλο στο κόστος της μεταφοράς έχει η συσκευασία των εμπορευμάτων γιατί αναλόγως διαμορφώνονται και τα κοστολόγια του ναύλου της μεταφοράς και τον μέσων που θα χρησιμοποιηθούν για αυτή.

- 2) Παράλληλα, ο αποστολέας θα πρέπει να ετοιμάσει τα κατάλληλα έγγραφα αναλόγως της χώρας που θα στείλει τα εμπορεύματα του, όπως:
 - a. Προτιμολόγια (Performa Invoice)
 - b. Δελτίο αποστολής (Delivery Note)
 - c. Packing List
 - d. Έγγραφα που αφορούν τα προϊόντα και την ασφάλειά τους
 - e. Έγγραφα εκτελωνισμού όταν και εφόσον χρειάζονται
 - f. Άλλα έγγραφα που αφορούν την χώρα του παραλήπτη.
- 3) Ο μεταφορέας ή αυτοκινητιστής ετοιμάζει το CMR έγγραφο σύμφωνα με τις πληροφορίες και τα στοιχεία που έχει λάβει από τον αποστολέα σχετικά με το προς μεταφορά εμπόρευμα και τα στοιχεία του παραλήπτη.
- 4) Αφού οριστεί από κοινού η ημερομηνία φόρτωσης και η επιθυμητή ημερομηνία αποστολής των εμπορευμάτων. Το φορτηγό θα φτάσει στις εγκαταστάσεις του αποστολέα προκειμένου να φορτώσει τα εμπορεύματα και να παραλάβει όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για την μεταφορά.
- 5) Αναλόγως της χώρας προορισμού, θα πρέπει ο μεταφορέας να περάσει από τις τελωνιακές αρχές για τον εκτελωνισμό του εμπορεύματος.
- 6) Μόλις το φορτηγό φτάσει στη χώρα προορισμού, αναλόγως της εμπορικής συμφωνίας (Incoterm), θα περάσει ξανά από τελωνειακούς ελέγχους και θα πρέπει ο παραλήπτης να έχει προετοιμάσει τα αντίστοιχα νόμιμα έγγραφα που απαιτούνται από την χώρα του για την παραλαβή των εμπορευμάτων στις εγκαταστάσεις του ή στις εγκαταστάσεις που έχει οριστεί στην συμφωνία.

Τα ολόκληρα (πλήρης) φορτία (full trucks), είναι περισσότερο οικονομικά σε περίπτωση που το φορτίο αποστολής ξεκινάει από 18 τόνους και πάνω. Στις περιπτώσεις που οι ποσότητες προς αποστολή είναι μικρές τότε η συμφωνία γίνεται σε επίπεδο μονάδας διακίνησης και αναλόγως των προς μεταφορά εμπορευμάτων και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους.

Περίπτωση μελέτης

Στην περίπτωση αποστολής με οδική μεταφορά από τις νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου και την Κύπρο προς την Ρωσία, θα πρέπει να γίνει μια μελέτη σχετικά με τον όγκο και των μεταφερόμενων εμπορευμάτων από τους αποστολείς της κάθε νησιωτικής περιοχής και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Αναλόγως του όγκου διακίνησης των εμπορευμάτων ανά αποστολέα και τόπο αποστολής αλλά και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που απαιτούνται (συνθήκες θερμοκρασίας εμπορευμάτων), θα καθοριστεί και ο τύπος του φορτηγού που απαιτείται.

Σε κάθε περίπτωση, όπως θα φανεί και στα παραδείγματα που θα ακολουθήσουν σε επόμενες ενότητες, είναι οικονομικά και περιβαλλοντικά πιο συμφέρον να συγκεντρώνονται όσο το δυνατό μεγαλύτερες ποσότητες προς αποστολή για την δημιουργία πλήρες φορτίων. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, θα πρέπει να γίνονται οι κατάλληλες συνέργιες μεταξύ των αποστολέων, αλλά να υπάρχει και ένας πολύ καλός προγραμματισμός και συντονισμός για την μεταφορά των εμπορευμάτων.

Σε περιπτώσεις που δεν μπορούν να συγκεντρωθούν μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων με κοινά χαρακτηριστικά, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και εμπορευματικοί σταθμοί (αποθήκες) μέχρις ότου συγκεντρωθεί η κατάλληλη ποσότητα για την δημιουργία πλήρες φορτίων. Σε κάθε περίπτωση, η απόφαση που θα παρθεί, θα πρέπει να είναι ένας συνδυασμός πολλών παραμέτρων όπως: ο χρόνος παράδοσης στον παραλήπτη, η φύση των προϊόντων, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του εμπορεύματος, οι συσκευασίες και φυσικά τα διαθέσιμα μεταφορικά μέσα.

Η οδική μεταφορά στην περίπτωση από τις νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου και την Κύπρο μπορεί να πραγματοποιηθεί με δύο τρόπους:

A) Μέσω Τουρκίας, με πέρασμα από την Μαύρη Θάλασσα και διασχίζοντας την Ουκρανία

B) Από Αθήνα διασχίζοντας, Βουλγαρία, Ρουμανία, Μολδαβία, Ουκρανία.

3. Αεροπορική μεταφορά

Το πλεονέκτημα των αεροπορικών μεταφορών βρίσκεται στην ταχύτητα και την ασφάλειά τους. Το κόστος του είναι υψηλότερο αλλά η ταχύτητα επιτρέπει τις συχνές παραδόσεις.

Οι αντιπροσωπείες που συμμετέχουν στις αεροπορικές μεταφορές είναι οι ακόλουθες:

- Εταιρία εναέριας μεταφοράς που οργανώνει την κύρια μεταφορά,
- Εταιρίες μεταφορών, εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποι, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τις διαδικασίες σχετικές με την αποστολή.

Δύο τύποι αεροπλάνων συμμετέχουν στις διεθνείς μεταφορές των εμπορευμάτων :

- Μικτά αεροπλάνα : μεταφέρουν συγχρόνως επιβάτες και αγαθά : αυτά τα αεροπλάνα δεν είναι κατάλληλα για τα επικίνδυνα προϊόντα και μπορεί να προκαλέσουν καθυστερήσεις επειδή η αποστολή έχει γενική θέση προτεραιότητας.
- Αεροπλάνα με φορτία που μεταφέρουν μόνο τα εμπορεύματα.

Η σύμβαση αεροπορικών μεταφορών υπογράφεται μεταξύ του μεταφορέα (αεροπορική εταιρεία) και του φορτωτή που μπορούν να είναι πράκτορες. Στη σύμβαση δίνεται η συγκεκριμένη μορφή με επιστολή αεροπορικών μεταφορών (ΔΗΛΩΤΙΚΟ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ AWB). Η επιστολή αεροπορικών μεταφορών ή το δηλωτικό εναέριας μεταφοράς AWB μπορεί να προετοιμαστεί από την αεροπορική εταιρεία, τον ναυλωτή ή από το δέκτη. Το AWBis την ίδια στιγμή : απόδειξη της σύμβασης μεταφορών, αποτελεί απόδειξη της πλήρους χρέωσης των αγαθών βάσει των τιμών. Η υποχρέωση του μεταφορέα υπονοεί τις ακόλουθες ευθύνες :

- Τα εμπορεύματα είναι στην επιτήρηση του μεταφορέα από το σημείο της φόρτωσής του μέχρι το χρόνο της εκφόρτωσης. Σε περίπτωση απώλειας των στοιχείων, ο δέκτης έχει από την υποχρέωση να προβάλει τις αντιρρήσεις σχετικά με το βάρος και τον αριθμό συσκευασιών αλλά όχι στον αριθμό κομματιών.
- Σε περίπτωση ζημιών λόγω καθυστέρησης, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία εκτός από εάν προβάλλει τις αντιρρήσεις. Όσον αφορά στις απώλειες και τις ζημίες, πρέπει να σταλεί μια συστημένη επιστολή εντός 14 ημερών από την ημερομηνία της υποδοχής των αγαθών. Αλλά στην περίπτωση καθυστέρησης, πρέπει να σταλεί μια συστημένη επιστολή μέσα σε 21 ημέρες από την ημερομηνία της διάθεσης των αγαθών. Προκειμένου να προστατευθεί έναντι για μια ενδεχόμενη καθυστέρηση (περίπτωση των επείγουσών φορτώσεων) μπορείτε να συμφωνήσετε για μια καθυστέρηση με την εταιρεία με μια εγγύηση επιβίβασης ή ακόμα μπορείτε να αναφέρετε τις

αντιρρήσεις στο ΔΗΛΩΤΙΚΟ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ AWB, όπου θα υπογράψετε από κοινού με το μεταφορέα.

Η βάση της παραγωγής δασμολογίων είναι η σχέση μεταξύ του βάρους και του όγκου σύμφωνα με το γεγονός ότι **ένας τόνος είναι ίσος με 6 κυβικά μέτρα**. Ως εκ τούτου, ο πραγματικός όγκος διαιρείται δια του 6 για τη διατήρηση του βάρους που χρησιμεύει η βάση για την παραγωγή δασμολογίων.

- Το δασμολόγιο IATA που είναι υποχρεωτικό σε γενικές γραμμές, μπορεί να υποβληθεί σε μειώσεις σύμφωνα με τον όγκο. Αυτό είναι ένα τιμολόγιο για κάθε κλίμακα βάρους που μειώνεται και που αλλάζει από μια χώρα σε άλλη. Ένας κατ' ελάχιστον φόρος εφαρμόζεται στις μικρές αποστολές. Οι αεροπορικές εταιρείες εφαρμόζουν τον κανόνα «paying for» που συνίσταται στην πληρωμή για το βάρος που είναι υψηλότερο από το πραγματικό βάρος, λαμβάνοντας υπόψη τον έντονα μειωμένο χαρακτήρα του δασμολογίου.
- Το δασμολόγιο ULD (Unit Load Device = πληρωτέα μονάδα). Σε αυτήν την περίπτωση, κάθε μονάδα φόρτωσης έχει μια ελάχιστη τιμή. Το δασμολόγιο ULD είναι μια συμβατική δαπάνη που συμφωνείται για συγκεκριμένα ταξίδια. Λέμε ότι σε αυτό αντιστοιχεί «το βάρος-άξονα». Εάν το βάρος υπερβεί το συμβατικό βάρος, τα πρόσθετα κιλά θα φορολογηθούν σε ένα πολύ ευνοϊκό δασμολόγιο (ένα συμφέρον δασμολόγιο στην έκταση στην οποία το περιεχόμενο/τα εμπορευματοκιβώτια όπως οι παλέτες, τα ξύλινα κιβώτια ή τα containers δεν φορολογούνται).
- Πρόσθετα δασμολόγια = συγκεκριμένα ποσοστά επί των προϊόντων. Αυτά είναι τα προνομιακά δασμολόγια που υπολογίζονται βάσει της κατηγορίας των εμπορευμάτων που στέλνονται με πλοίο κατ' ελάχιστο στα 100 κλ., σε μονάδα 300 κλ ή 500 κλ για κάποια άλλα.

Ποιοι προσφέρουν αεροπορικές μεταφορές

Βασική προϋπόθεση για την εκτέλεση διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς, είναι το αεροδρόμιο από το οποίο θα εκτελεστεί η μεταφορά να έχει χαρακτηριστεί ως διεθνής αερολιμένας.

Στην **Ελλάδα** οι αερολιμένες που έχουν χαρακτηριστεί διεθνείς είναι:

- 1) Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ)
- 2) Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης `Μακεδονία` (ΚΑΘΜ)
- 3) Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης "Δημόκριτος" (ΚΑΑΛΔ)
- 4) Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου "Δ. Σολωμός" (ΚΑΖΑ)
- 5) Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου "Ν. Καζαντζάκης" (ΚΑΗΚ)
- 6) Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας " Καπετάν Βασίλης
- 7) Κωνσταντακόπουλος" (ΚΑΚΛ)

- 8) Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας "Ι. Καποδίστριας" (ΚΑΚΚ)
- 9) Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλονιάς (ΚΑΚΦ)
- 10) Κρατικός Αερολιμένας Κώ "Ιπποκράτης" (ΚΑΚΩΙ)
- 11) Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου "Ηφαιστος" (ΚΑΛΜΗ)
- 12) Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης "Οδ. Ελύτης" (ΚΑΜΤ)
- 13) Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας" (ΚΑΡΔ)
- 14) Κρατικός Αερολιμένας Σάμου "Αρίσταρχος ο Σάμιος" (ΚΑΣΜ)
- 15) Κρατικός Αερολιμένας Χανίων "Ι. Δασκαλογιάννης" (ΚΑΧΝ)
- 16) Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας "Μ. Αλέξανδρος" (ΚΑΚΒΑ)

Από τους παραπάνω αερολιμένες μόνο τρεις διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές για την εκτέλεση των εμπορευματικών μεταφορών, δηλαδή να διαθέτουν τα κατάλληλα μέσα για την μεταφορά των εμπορευμάτων προς το αεροπλάνο που θα εκτελέσει την μεταφορά. Ο Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», ο Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» και ο Αερολιμένας Ηρακλείου "Ν. Καζαντζάκης".

Την εκτέλεση και την διαδικασία της αεροπορικής μεταφοράς μπορούν να την αναλάβουν μόνο πιστοποιημένα πρακτορεία αεροπορικών εταιρειών που κατέχουν το δικαίωμα έκδοσης IATA φορτωτικών και αυτά είναι:

- 1) Αεροπορικές εταιρείες
- 2) Πρακτορεία αεροπορικών μεταφορικών εταιρειών
- 3) Διαμεταφορείς, συνεργάζονται με τις προηγούμενες κατηγορίες
- 4) Εταιρείες logistics, οι οποίες προσφέρουν μεταφορές μαζί με άλλες υπηρεσίες, (π.χ. αποθήκευση, εσωτερική μεταφορά προς το αεροδρόμιο, συσκευασία, κ.α.)

Η **Κύπρος** διαθέτει δύο αεροδρόμια, το Διεθνές Αεροδρόμιο Πάφου και το Διεθνές Αερολιμένας Λάρνακας, τα οποία και τα δύο διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές για την εξυπηρέτηση εμπορευματικών μεταφορών.

Η μεγάλη τουριστική ανάδειξη της Κύπρου, την έχει καθιερώσει ως ένα πολύ αγαπητό και δημοφιλή προορισμό στη Ρωσία. Για το λόγο αυτό, έχει περισσότερες πτήσεις από Ρωσία για Κύπρο σε σχέση με την Αθήνα, δίνοντας της μια μεγαλύτερη δυναμική ως αναφορά την συχνότητα των πτήσεων και την δυναμικότητα σε φορτία.

Ο **Διεθνής Αερολιμένας Λάρνακας** (IATA: LCA, ICAO: LCLK), βρίσκεται περίπου 4 χιλιόμετρα Νοτιοδυτικά της πόλης της Λάρνακας. Πρόκειται για το κύριο διεθνές αεροδρόμιο της Κύπρου και την κύρια πύλη εισόδου στην Κυπριακή Δημοκρατία. Ο Αερολιμένας διαθέτει δύο τερματικούς σταθμούς. Ο κύριος τερματικός λειτούργησε τον Νοέμβριο του 2009 και αποτελείται από δύο επίπεδα: ένα για τις αναχωρήσεις και ένα για τις αφίξεις. Ο δεύτερος τερματικός σταθμός χρησιμοποιείται σήμερα ως

εφεδρικός αλλά και για την εξυπηρέτηση ιδιωτικών αεροσκαφών, για τη μεταφορά φορτίου και για επισκέψεις επισήμων.

Σήμερα, ο Διεθνής Αερολιμένας Λάρνακας έχει εξελιχθεί σε κομβικό σημείο επιβατικών μεταφορών μεταξύ Ευρώπης και Μέσης Ανατολής. Η ανάδειξη της Κύπρου ως ένα από τους δημοφιλέστερους τουριστικούς προορισμούς, οδήγησε στη σταδιακή αύξηση της αεροπορικής κίνησης του αεροδρομίου σε αριθμούς που ξεπερνούν τα 5 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο.

Οι αεροπορικές εταιρείες που συνδέονται με το αεροδρόμιο της Λάρνακας και τη Ρωσία είναι:

- Aeroflot (Μόσχα-Sheremetyevo)
- Cyprus Airways (Αμμάν, Άμστερνταμ, Αθήνα, Βυρητός,, Κάιρο, Δαμασκός, Φρανκφούρτη, Ηράκλειο, Τζέντα, Λονδίνο-Heathrow, Λονδίνο-Stansted, Μάντσεστερ, Μιλάνο-Malpensa, Μόσχα-Sheremetyevo, Μόναχο, Παρίσι-Charles de Gaulle, Ρόδος, Ριάντ, Ρώμη-Fiumicino, Σόφια, Τελ Αβίβ, Θεσσαλονίκη, Βιέννη, Ζυρίχη).
- Rossiya (Αγ Πετρούπολη)
- Transaero Airlines (Μόσχα-Domodedovo)

Το **Διεθνές Αεροδρόμιο Πάφου** (Κωδικός IATA: PFO) άνοιξε τις πύλες του το 1982. Βρίσκεται 14 χλμ. νοτιοανατολικά της πόλης, κοντά στο χωριό Τίμη και εξυπηρετεί κυρίως πτήσεις τσάρτερ από Ευρωπαϊκές χώρες . Η μεταφορά στην Πάφο γίνεται οδικώς, μέσω ιδιωτικών οχημάτων, ταξί και λεωφορείων.

Σήμερα το αεροδρόμιο βρίσκεται στα χέρια του στρατηγικού επενδύτη "Hermes Airports", και ο νέος τερματικός σταθμός είναι συνολικής έκτασης 20.000 τ.μ. παραπλεύρως των υφισταμένων εγκαταστάσεων. Υπό μελέτη βρίσκεται επίσης η κατασκευή νέου οδικού άξονα που θα το συνδέσει με την τουριστική περιοχή της πόλης.

Από τον Απρίλιο του 2012 η αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους Ryanair δημιούργησε τη 50ή βάση της για 15 προορισμούς προς την Ευρώπη.

Οι αεροπορικές εταιρείες που συνδέονται με το αεροδρόμιο της Πάφου και την Ρωσία είναι:

- Κυπριακές Αερογραμμές,
- Rossiya,
- Ryanair,
- Transaero Airlines

Όσον αφορά τις διαδικασίες είναι οι ίδιες που ισχύουν και στο Ελ. Βενιζέλος Αθηνών. Το κόστος μεταφοράς εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την φύση του προϊόντος και κυρίως τιμολογείται σε κιλά . **Ένα ενδεικτικό κόστος μεταφοράς (ναύλου) από Κύπρο προς Ρωσία είναι 1,5€ το κιλό περίπου.** Το κόστος αυτό δεν συμπεριλαμβάνει άλλες χρεώσεις του αεροδρομίου όπως εκτελωνισμό, εργατικά (handling), συσκευασία, κλπ.

Η μεγάλη εποχικότητα στην συχνότητα των πτήσεων την καλοκαιρινή περίοδο, δίνει την δυνατότητα διαπραγμάτευσης του ναύλου με τις αεροπορικές εταιρείες που συνδέουν την Κύπρο με τη Ρωσία.

Διαδικασίες ολόκληρου – μερικού φορτίου

Στην αεροπορική μεταφορά δεν χρησιμοποιείται ο όρος ολόκληρο και μερικό φορτίο. Τα προϊόντα μεταφέρονται στις μονάδα συσκευασίας η οποία οφείλει αναλόγως της φύσης του προϊόντος και του τόπου προορισμού να διατηρεί κάποιες προδιαγραφές.

Οι διαδικασίες που λαμβάνουν μέρος στην αποστολή των εμπορευμάτων αεροπορικώς μετά από την ανάθεση που θα δώσει ο εντολέας στον μεταφορέα είναι οι εξής:

Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι για εμπορεύματα αξίας άνω 1500€ ο αποστολέας θα πρέπει να είναι εγγραμμένος στο εμπορικό επιμελητήριο και να διαθέτει καρτελάκι μητρώου εξαγωγών.

- 1) ο αποστολέας θα πρέπει να έχει γνωστοποιήσει στον μεταφορέα τα σωστά στοιχεία του παραλήπτη (επωνυμία εταιρείας/προσώπου παραλαβής, διευθύνσεις παραλαβής, όνομα υπεύθυνου παραλαβής) και του συνολικού βάρους του φορτίου που θα μεταφερθεί.
- 2) Παράλληλα, ο αποστολέας των εμπορευμάτων θα πρέπει να μεριμνήσει έτσι ώστε να έχει συσκευάσει κατάλληλα τα εμπορεύματα και σύμφωνα με τις οδηγίες που του έχει δώσει ο μεταφορέας. Σε αρκετές περιπτώσεις και με την ανάλογη χρέωση, την κατάλληλη συσκευασία μπορεί να την αναλάβει και ο ανάδοχος μεταφορέας στο αεροδρόμιο.
- 3) Αναλόγως της χώρας προορισμού, ο αποστολέας θα πρέπει να ετοιμάσει τα κατάλληλα έγγραφα για τα εμπορεύματα που θα στείλει, όπως:
 - a. Τιμολόγια (Invoice) ή Προτιμολόγια (Performa Invoice)
 - b. Δελτίο αποστολής (Delivery Note)
 - c. Κιβωτολόγιο (Packing list)
 - d. Έγγραφα που αφορούν τα προϊόντα και την ασφάλειά τους
 - e. Έγγραφα εκτελωνισμού όταν και εφόσον χρειάζονται
 - f. Άλλα έγγραφα που αφορούν την χώρα του παραλήπτη.
- 4) Σε περίπτωση μεταφοράς σε τρίτες χώρες (εκτός ΕΟΚ), απαιτείται εκτελωνισμός των εμπορευμάτων, ο μεταφορέας στέλνει μια αίτηση εξουσιοδότησης ON-line προκειμένου να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες εκτελωνισμού, εκτός αν ο εντολέας διαθέτει δικό του εκτελωνιστή, ο οποίος θα πρέπει να έρθει σε επαφή με τον μεταφορέα για την συμπλήρωση των κατάλληλων εγγράφων.

- 5) Ο μεταφορέας ετοιμάζει το Airway Bill (φορτωτική) με όλα τα στοιχεία που απαιτούνται (εντολέα, παραλήπτη, αποστολέα, στοιχεία αεροδρομίου παραλαβής, στοιχεία του προς μεταφορά εμπορεύματος) και όλα τα συνοδευτικά έγγραφα που απαιτούνται.
- 6) Αφού οριστεί η ημερομηνία φόρτωσης και η επιθυμητή ημερομηνία αποστολής των εμπορευμάτων. Θα πρέπει ο εντολέας να φροντίσει τα εμπορεύματα να μεταφερθούν στο αεροδρόμιο για την αποστολή τους.
- 7) Μόλις το αεροπλάνο φτάσει στη χώρα προορισμού, αναλόγως της εμπορικής συμφωνίας (Incoterm), θα περάσει ξανά από τελωνειακούς ελέγχους και θα πρέπει ο παραλήπτης να έχει προετοιμάσει τα αντίστοιχα νόμιμα έγγραφα που απαιτούνται από την χώρα του για την παραλαβή των εμπορευμάτων στις εγκαταστάσεις του ή στις εγκαταστάσεις που έχει οριστεί στην συμφωνία.

Περίπτωση μελέτης

Στην περίπτωση αποστολής με αεροπορική μεταφορά από τις νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου και την Κύπρο προς την Ρώσια, θα πρέπει να γίνει η μεταφορά τους προς το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας ή της Θεσσαλονίκης. Δυστυχώς, τα αεροδρόμια των νησιωτικών περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί «Διεθνή», μπορούν να εκτελέσουν μόνο επιβατικές μεταφορές προς τρίτες χώρες, αφενός γιατί δεν διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό που απαιτείται για την φύλαξη και μεταφορά των εμπορευμάτων και αφετέρου γιατί τα δρομολόγια που εκτελούνται είναι περιορισμένα.

Επομένως η αεροπορική μεταφορά στην περίπτωση των νησιωτικών περιοχών του Αιγαίου, συνιστά από μόνη της, μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς εφόσον θα προηγηθεί η μεταφορά των εμπορευμάτων προς το αεροδρόμιο και με άλλα μέσα.

4. Ναυτιλιακή/ θαλάσσια μεταφορά

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν την δική τους θέση στο διεθνές εμπόριο. Είναι το φτηνότερο μέσο συγκοινωνίας και οι διορίες είναι πιο μακροχρόνιες.

Οι θαλάσσιες μεταφορές απαρτίζονται από δύο ευδιάκριτα μέρη που συμμετέχουν στη σύμβαση μεταφορών : ο φορτωτής και ο πλοιοκτήτης.

Ο φορτωτής αντιπροσωπεύει τα εμπορεύματα. Αυτός μπορεί να είναι ο πραγματικός ναυλωτής ή αντιπρόσωπός του (όπως μεταφορικά γραφεία) ή ακόμα και ο δέκτης των εμπορευμάτων.

Ο πλοιοκτήτης (θαλάσσια επιχείρηση) αντιπροσωπεύεται γενικά από έναν εκπρόσωπο.

Η φόρτωση των εμπορευμάτων μπορεί να γίνει σε δύο τύπους σκαφών: σκάφη εξειδικευμένα σε έναν ορισμένο τύπο εμπορευμάτων: χειριστές φορτίων, βυτιοφόρα βενζίνης ή σιλό για τα σιτηρά, σκάφη για μεταφορά φθαρτών κλπ.

Σκάφη που δεν είναι εξειδικευμένα όπως: συμβατικά σκάφη φορτίου που έχουν στη διάθεσή τους τα μέσα του χειρισμού φορτίου, εμπορευματοκιβώτια που προσαρμόζονται στον όγκο των εμπορευματοκιβωτίων, σκάφη που εξοπλίζονται με μια οπίσθια κεκλιμένη ράμπα που βοηθά το χειρισμό όλων των τύπων εμπορευμάτων (αυτή η τεχνική καλείται επίσης RORO (roll on-roll off)), μικτοί τύποι σκαφών όπως RORO + εμπορευματοκιβώτια που συνδυάζουν τη χρήση του εμπορευματοκιβωτίου με αυτό του κυλίσματος, τα σκάφη προοριζόμενα για τη μεταφορά αγαθών μέσω ποταμών και θαλάσσης.

Όσον αφορά στην τοποθέτηση σε κοντέινερ, εξετάζεται ως πρόσθετη περίπτωση. Το εμπορευματοκιβώτιο είναι μια τεχνική λύση που είναι καταλληλότερη σε πολλές περιπτώσεις και σας επιτρέπει να κρατήσετε το κόστος στο χαμηλότερο πιθανό επίπεδο παρά τους μερικούς περιορισμούς.

Υπάρχουν τέσσερις τύποι αποστολών των σκαφών εμπορευματοκιβωτίων:

- **FCL/FCL** (FCL=Full Container Load= πλήρες κοντέινερ). Η ίδια η επιχείρηση βάζει στα εμπορεύματά της στο εμπορευματοκιβώτιο, με τη σφραγίδα και τα παραδίδεται άμεσα στον πελάτη χωρίς να ανοιχθούν (εξαιρείται τελωνειακός έλεγχος).
- **LCL/LCL** (LCL= Less than a container load = ομαδοποίηση σε ένα κοντέινερ).
Εάν οι αποστολές των αγαθών είναι ανεπαρκείς για την πλήρωση του εμπορευματοκιβωτίου, η εταιρία παραδίδει τα εμπορεύματά της σε ένα κέντρο φορτίων εμπορευματοκιβωτίων. Συσκευάζονται με άλλα εμπορεύματα που πηγαίνουν στον ίδιο λιμένα κι έπειτα αποσπώνται και παραδίδονται στον πελάτη.
- **FCL/LCL**
Διάφορα μέρη παρέχονται και στέλνονται στον ίδιο προορισμό. Η εταιρία τα φορτώνει σε ένα ενιαίο σκάφος εμπορευματοκιβωτίων που είναι πλήρες.

Μόλις φθάσει στο λιμένα της εκφόρτωσης, γίνεται ο διαχωρισμός των αγαθών και τίθενται στη διαθεσιμότητα των διάφορων δεκτών/ πρακτόρων.

- **LCL/FCL**

Μετά την εισαγωγή, η εταιρία μπορεί να έχει τις παραδόσεις διαφορετικών προελεύσεων. Οι προμηθευτές τις παραδίδουν στο ίδιο κέντρο φόρτωσης και κατόπιν μεταφέρονται μαζί στην έδρα του πελάτη.

Οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να αποτελέσουν μέρος του πλαισίου δύο τύπων συμβάσεων :

Τη σύμβαση μεταφορών, ο φορτωτής έχει την υποχρέωση να πληρώσει ένα ορισμένο φορτίο και ο μεταφορέας είναι δεσμευμένος να φέρει τα εμπορεύματα από τον έναν λιμένα στον άλλον ή τη σύμβαση φορτίου, όπου τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν σχετικά με τη θέση του πλοίου για μια προκαθορισμένη χρονική περίοδο.

Όσον αφορά τους συμμετέχοντες στη σύμβαση :

Ο φορτωτής πρέπει να φέρει τα εμπορεύματά του εγκαίρως και σε έναν προκαθορισμένο χώρο. Η μεταφορά της ιδιοκτησίας είναι πολύ σημαντική δεδομένου ότι χαρακτηρίζει την αρχή της συμβατικής περιόδου που καλύπτεται από τους κανόνες της μεταφοράς. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει υπ' ευθύνη του τα αγαθά ως προς την μεταφορά. Ο πλοιοκτήτης σχεδόν πάντα αντιπροσωπεύεται από τον πράκτορά του. Ο μεταφορέας παραδίδει τα έγγραφα θαλάσσιων μεταφορών.

Η φορτωτική θεωρείται ως απόδειξη της σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του φορτωτή και του μεταφορέα. Είναι ένα βασικό νομικό έγγραφο που αντιπροσωπεύει τα αγαθά.

Στα πλαίσια της ενεγγύου πίστωσης το πραγματικό όνομα του ναυλωτή πρέπει να αναφερθεί σαφώς και η ημερομηνία έκδοσης πρέπει να γίνει ουσιαστική. Οι λέξεις «on board» είναι υποχρεωτικές ως απόδειξη της φόρτωσης. Η φορτωτική πρέπει επί πλέον να υπογραφεί από το μεταφορέα. Η λέξη «καθαρός» (clean) εκτιμάται και πιστοποιεί την αποδοχή των αγαθών χωρίς οποιεσδήποτε επιφυλάξεις.

Οι ναυτιλιακές διασκέψεις (που δεν είναι παρά συμφωνίες μεταξύ των θαλάσσιων επιχειρήσεων) καθορίζουν τους κανόνες στην τιμολόγηση.

Βασικό φορτίο : το βασικό φορτίο εξαρτάται από την κατηγορία εμπορευμάτων, τη μάζα, **τον όγκο με την ένδειξη της ισοδυναμίας : 1 τόνος = 1 κυβικό μέτρο**. Μια ελάχιστη δαπάνη παρέχεται για τις αποστολές με πλοίο και οι πρόσθετοι κανονισμοί εφαρμόζονται σε συγκεκριμένους τύπους εμπορευμάτων. Το θαλάσσιο φορτίο ορίζεται βάσει μονάδων πληρωμής (Μ.Π.= Μονάδες Πληρωμής). Αυτή η μονάδα πληρωμής είναι είτε τόνος, είτε όγκος, δηλαδή ότι συμφέρει στον μεταφορέα.

Ποιοι προσφέρουν ναυτιλιακές/ θαλάσσιες μεταφορές

Ο σύνηθες τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων γίνεται με την χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων (containers). Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων είναι:

- 1) Ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών (liner companies), οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε τακτική συχνότητα.
- 2) Charter owners (πλοιοκτήτριες εταιρείες που παραχωρούν τα πλοία τους σε ναυλωτές), οι οποίες ανήκουν συνήθως σε μεγαλύτερους ομίλους που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία.
- 3) Ο φορτωτής ο οποίος αντιπροσωπεύει τα εμπορεύματα. Αυτός μπορεί να είναι ο πραγματικός ναυλωτής ή αντιπρόσωπος του (όπως μεταφορικά γραφεία)).
- 4) Διαμεταφορείς, συνεργάζονται με τις προηγούμενες κατηγορίες
- 5) Εταιρείες logistics, οι οποίες προσφέρουν μεταφορές μαζί με άλλες υπηρεσίες, (π.χ. αποθήκευση, εσωτερική μεταφορά προς το αεροδρόμιο, συσκευασία, κ.α.)

Διαδικασίες ολόκληρου – μερικού φορτίου

Το σύνηθες μέσο για την εκτέλεση της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων είναι τα εμπορευματοκιβώτια (Container) τα οποία είναι κατασκευασμένα ώστε να είναι ανθεκτικά για πολλαπλές χρήσεις. Το μέγεθός τους υποβάλλεται διεθνώς σε 3 βασικές κατηγορίες³:

Α) Εμπορευματοκιβώτια 20 πόδων (container 20'), χωρητικότητας 33m³ και βάρους φορτίου 22.100kg.

Β) Εμπορευματοκιβώτια 40 πόδων (container 40'), χωρητικότητας 67,3m³ και βάρους φορτίου 27.397kg.

Γ) Εμπορευματοκιβώτια άνω 40 πόδων (High Cube 40'), χωρητικότητας 76m³ και βάρους φορτίου 29.600kg.

Ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, αυτό που ορίζεται ως «ολόκληρο/ πλήρες» φορτίο είναι η χρησιμοποίηση ολόκληρου του Container. Αυτό που ορίζεται ως μερικό φορτίο «Groupage» είναι η ανάθεση μικρής ποσότητας εμπορευμάτων είτε σε παλέτες είτε σε άλλη μορφή συσκευασίας η οποία ανατίθεται στην μεταφορική εταιρεία που θα αναλάβει την θαλάσσια μεταφορά και θα τα τοποθετήσει μαζί με άλλα εμπορεύματα σε κάποιο δικό της container.

³ Υπάρχουν και άλλες κατηγορίες εμπορευματοκιβωτίων όπως τα open tops 20', open tops 40', Flat Rack 20' και 40', tank containers, τα οποία δεν είναι και τόσο συνηθισμένα. Στην ελληνική αλλά και διεθνή αγορά το μεγαλύτερο ποσοστό διακίνησης σε εμπορευματοκιβώτια γίνεται με τα container 20' και 40'.

Η διαδικασία ανάθεσης μερικού ή ολόκληρου είναι κοινή και έχει ως εξής:

1. Γραπτή/προφωρική ανάθεση στην μεταφορική εταιρεία, μαζί με τα πλήρη στοιχεία του παραλήπτη, τα στοιχεία του αποστολέα και τα στοιχεία του μεταφερόμενου εμπορεύματος.
2. Η μεταφορική εταιρεία γνωστοποιεί στο αποστολέα / εντολέα την ημερομηνία αναχώρησης του πλοίου, προκειμένου να είναι έτοιμο το εμπόρευμα προς φόρτωση. Ενώ παράλληλα έχει φροντίσει να κλείσει στο καράβι την θέση για το container που θα αποστείλει.
3. Η μεταφορική εταιρεία αναλόγως του τόπου προορισμού (αν απαιτείται ή όχι εκτελωνισμός του εμπορεύματος), και αναλόγως της συμφωνίας που έχει κάνει με τον εντολέα, θα στείλει το container στις εγκαταστάσεις του αποστολέα.
 - a. Σε περίπτωση ολόκληρου φορτίου (ολόκληρο container), η μεταφορική εταιρεία μπορεί να στείλει το container στις εγκαταστάσεις του αποστολέα 1-2 μέρες πριν για να το φορτώσει.
 - b. Σε περίπτωση μέρος φορτίου (groupage), η μεταφορική εταιρεία μπορεί να στείλει ολόκληρο το container φο

Παράλληλα έχει γνωστοποιήσει τον αριθμό του container, προκειμένου τα ετοιμαστούν τα απαραίτητα έγγραφα για την αποστολή. Όπως:

- Ενιαίο Διοικητικό Έγγραφο (ΕΔΕ, Single Administrative Document, SAD)
 - Πιστοποιητικό προέλευσης. (Τα Πιστοποιητικά Προέλευσης χορηγούνται από τα Εμπορικά Επιμελητήρια. Μετά τη συμπλήρωση του σχετικού εντύπου, το Επιμελητήριο θεωρεί το Πιστοποιητικό και χρεώνει κάποια έξοδα για τη μεσολάβησή του).
 - Τιμολόγιο (Invoice)
 - Κιβωτολόγιο (Packing list)
 - Πιστοποιητικό συμμόρφωσης (Certificate of conformity). Το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης επιβεβαιώνει ότι τα εμπορεύματα είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ισχύουν στη χώρα εισαγωγής. Το Πιστοποιητικό πρέπει να εκδίδεται πριν από τη φόρτωση. Οι περισσότερες χώρες ορίζουν έναν Οργανισμό σε κάθε χώρα που είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την έκδοση αυτών των πιστοποιητικών.
4. Αναλόγως με την χώρα προορισμού, απαιτείται η όχι εκτελωνισμός. Επομένως, μετά την φόρτωση των εμπορευμάτων, θα πρέπει να μεσολαβήσει ο εκτελωνιστής με τα απαραίτητα για την κάθε χώρα έγγραφα, για να εκτελωνίσει το εμπόρευμα.

5. Σε περίπτωση ολόκληρου φορτίου και αναλόγως της συμφωνίας και το είδος του εμπορεύματος, μπορεί να τοποθετηθεί σφραγίδα (seal). (Η χρήση της σφραγίδας αποσκοπεί στο να σφραγίσει τη σωστή φόρτωση του container.)
6. Ο μεταφορέας παράλληλα, ωφέλει να συμπληρώσει την **Φορτωτική Θαλάσσιας μεταφοράς (Bill of lading)**, η οποία θα συνοδεύσει το εμπόρευμα μέχρι τον προορισμό του.
7. Μόλις το καράβι φτάσει στη χώρα προορισμού, αναλόγως της εμπορικής συμφωνίας (**Incoterm**), θα περάσει ξανά από τελωνειακούς ελέγχους και θα πρέπει ο παραλήπτης να έχει προετοιμάσει τα αντίστοιχα νόμιμα έγγραφα που απαιτούνται από την χώρα του για την παραλαβή των εμπορευμάτων στις εγκαταστάσεις του ή στις εγκαταστάσεις που έχει οριστεί στην συμφωνία.

Περίπτωση μελέτης

Στην περίπτωση αποστολής εμπορευμάτων από τις νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου και από την Κύπρο προς την Ρωσία, η ναυτιλιακή/θαλάσσια μεταφορά δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί αφού το μεγαλύτερο μέρος της απόστασης καλύπτεται από τη χερσαία μεταφορά.

Η ναυτιλιακή/θαλάσσια μεταφορά στην εν λόγω περίπτωση αποτελεί μέρος συνδυασμένης μεταφοράς που συνδέει τις νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου και την Κύπρο με την Αθήνα, την Κύπρο με την Αθήνα και την μεταφορά των εμπορευμάτων από τα νησιά προς εμπορευματικό σταθμό (αποθήκες) που θα επιλεγεί σε συγκεκριμένη τοποθεσία σε νησιωτική περιοχή του Αιγαίου της Κύπρου ή της Αθήνας.

5. Σιδηροδρομική μεταφορά

Η διακίνηση των εμπορευμάτων με τρένο κερδίζει συνεχώς έδαφος, καθώς αποτελεί έναν ασφαλή και αρκετά οικονομικό τρόπο μεταφοράς, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για ογκώδη και βαριά φορτία. Οι μεταφορές με τρένο παρουσιάζουν ακρίβεια στον χρόνο παράδοσης και μειωμένο κίνδυνο ζημιάς στα εμπορεύματα. Μολονότι οι περιοχές αποστολής που εξετάζουμε για την παρούσα μελέτη δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο μεταφοράς, αξίζει να αναφερθούμε σε αυτό τον τρόπο μεταφοράς σε περίπτωση που μπορεί να χρησιμοποιηθεί συνδυαστικά με άλλα μέσα και κυρίως στην συνδυασμένη μεταφορά.

Δεδομένου ότι η ροή της κυκλοφορίας γίνεται όλο και περισσότερο πυκνή έξω από τις πόλεις, η τάση φαίνεται να είναι η χρησιμοποίηση των μεταφορών μέσω σιδηροδρόμων για την αποστολή των αγαθών, είτε συνδυάζεται ή όχι με άλλους τρόπους μεταφοράς. Ανάλογα με το μέγεθος της αποστολής, υπάρχουν διαφορετικοί τύποι :

- για τις μικρές αποστολές αγαθών: μια υπηρεσία παράδοσης και διανομής παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε)
- στην περίπτωση των μεγάλων αποστολών αγαθών είναι πάντα δυνατό να οργανωθεί η μεταφορά σύμφωνα με την απαίτηση. Τα αγαθά σας θα ταξιδίσουν από μια σύνδεση σιδηροδρόμων σε άλλη στα πλήρως φορτωμένα τρένα. Ακόμα κι αν η επιχείρησή σας δεν έχει μια σύνδεση μέσω σιδηροδρόμων, μπορείτε να απευθυνθείτε στο β-φορτίο (B-cargo) για τη μεταφορά των εμπορευμάτων οποίο και να είναι ο τύπος συσκευασίας: χαλαρή συσκευασία ή συσκευασία εμπορευματοκιβωτίων. Μεταξύ της επιχείρησής σας και της Εταιρίας σιδηροδρομικών μεταφορών, η μεταφορά γίνεται με φορτηγό, ενώ το τρένο καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος του ταξιδιού. Για τη χρησιμοποίηση του πλήρους φορτίου εμπορευματοκιβωτίου, η επιχείρηση πρέπει να υπογράψει μια σύμβαση με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων.

Η Συνθήκη της Βέρνης 1890 ρυθμίζει τη μεταφορά από το σιδηρόδρομο. Περιλαμβάνει τη Συνθήκη CIM (η διεθνής Συνθήκη για τις σιδηροδρομικές μεταφορές). Αναθεωρήθηκε από τη Συνθήκη του 1985, δηλαδή της COTIF/CRIRT (Συνθήκη σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές).

Το έγγραφο μεταφορών που χρησιμοποιείται στην κυκλοφορία σιδηροδρόμων είναι η επιστολή των CIM οχημάτων. Υπάρχουν δύο μορφές : μια για την κανονική κυκλοφορία και μια για τη γρήγορη κυκλοφορία. Το πρωτότυπο απευθύνεται στον παραλήπτη, και ο αποστολέας θα λάβει έναν αριθμό σελίδας που συνδέεται με τη δέσμη. Το έγγραφο θα φακελωθεί εν μέρει από τον αποστολέα αλλά κυρίως από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων.

Η Συνθήκη CIM δεν προβλέπει οποιαδήποτε δασμό στην έκταση στην οποία οι κανόνες δασμολογίου διαφέρουν από μια χώρα σε άλλη. Η φόρτωση σε σιδηρόδρομο επομένως εναρμονίστηκε με τον ακόλουθο τρόπο :

Πολύπλευρο δασμολόγιο: αυτό είναι ένα δασμολόγιο που ισχύει σε περισσότερες από 2 χώρες αλλά που αφορά μόνο έναν ιδιαίτερο τύπο εμπορευμάτων.

Διμερές δασμολόγιο: Εφαρμόζεται μεταξύ δύο χωρών και περιλαμβάνει όλους τους τύπους εμπορευμάτων: π.χ. γαλλο-γερμανική τιμολόγηση.

Στην περίπτωση απουσίας κοινού δασμολογίου, εφαρμόζεται η αρχή του «συγχωνευμένου εθνικού δασμολογίου». Αυτό το δασμολόγιο υπολογίζεται βάση των κανόνων του υπολογισμού που ακολουθούνται σε κάθε χώρα. Το κόστος της μεταφοράς έπειτα τελικά υποβάλλεται στη μετατροπή νομίσματος στην κατάλληλη συναλλαγματική ισοτιμία.

Ποιοι προσφέρουν σιδηροδρομικές μεταφορές

Τα διάφορα εμπορεύματα μπορούν να μεταφερθούν με πλήρη βαγόνια ή σε container πάνω σε συρμό. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων είναι:

- Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε) μέσω της θυγατρικής εταιρείας που έχει δημιουργήσει την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία εξειδικεύεται στην μεταφορά εμπορευμάτων.
- Μεταφορικές εταιρείες
- Διαμεταφορείς, συνεργάζονται με τις δύο προηγούμενες κατηγορίες
- Εταιρείες logistics, οι οποίες προσφέρουν μεταφορές μαζί με άλλες υπηρεσίες, (π.χ. αποθήκευση, εσωτερική μεταφορά προς το αεροδρόμιο, συσκευασία, κ.α.)

Διαδικασίες ολόκληρου – μερικού φορτίου

Στην περίπτωση του ολόκληρου φορτίου ορίζονται οι μεταφορές για τις οποίες ο αποστολέας ζητάει ένα ή περισσότερα βαγόνια που τίθενται αποκλειστικά στη διάθεση του για τη φόρτωση των προς μεταφορά εμπορευμάτων του από τον ίδιο και με ευθύνη του.

Ως Τμηματικές αποστολές, δηλαδή μερικού φορτίου (groupage) ορίζονται οι αποστολές δεμάτων ή αντικειμένων για την μεταφορά των οποίων δεν ζητήθηκε από τον αποστολέα ιδιαίτερο βαγόνι.

Οι διαδικασίες είναι κοινές και παρόμοιες με τα άλλα είδη μεταφοράς και ακολουθείτε η παρακάτω σειρά:

1. Γραπτή/προφωρική ανάθεση στην μεταφορική εταιρεία, μαζί με τα πλήρη στοιχεία του παραλήπτη, τα στοιχεία του αποστολέα και τα στοιχεία του μεταφερόμενου εμπορεύματος.
2. Η μεταφορική εταιρεία γνωστοποιεί στο αποστολέα / εντολέα την ημερομηνία αναχώρησης του τρένου, προκειμένου να είναι έτοιμο το εμπόρευμα προς φόρτωση και να συντονιστούν κάποιες ενέργειες όπως:
 - a. Η μεταφορά των εμπορευμάτων προς το τρένο είτε αυτή γίνει με container είτε με την μεταφόρτωση σε κάποιο/α βαγόνια.
 - b. Τη δημιουργία των απαραίτητων συνοδευτικών εγγράφων για την αποστολή και από την πλευρά του αποστολέα αλλά και της μεταφορικής εταιρείας.
 - c. Σε περίπτωση ολόκληρου φορτίου (ολόκληρο container), η μεταφορική εταιρεία μπορεί να στείλει το container στις εγκαταστάσεις του αποστολέα 1-2 μέρες πριν για να το φορτώσει.
 - d. Σε περίπτωση μέρος φορτίου (groupage), η μεταφορική εταιρεία μπορεί να στείλει ολόκληρο το container φορτώσει ή να αναλάβει την μεταφορά του groupage με κάποιο φορτηγό από της εγκαταστάσεις του αποστολέα προς τον σταθμό μεταφόρτωσης της μεταφορικής εταιρείας.
3. Αναλόγως με τον τόπο προορισμού, θα πρέπει να ετοιμαστούν ή όχι και τα απαραίτητα έγγραφα και να προχωρήσει η διαδικασία εκτελωνισμού, αφού φυσικά ο αποστολέας ή ο εντολέας έχει ετοιμάσει και τα ακόλουθα έγγραφα που συνοδεύουν το εμπόρευμα:
 - Τιμολόγιο (Invoice)
 - Κιβωτολόγιο (Packing list)
 - Πιστοποιητικό συμμόρφωσης (Certificate of conformity). Το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης επιβεβαιώνει ότι τα εμπορεύματα είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ισχύουν στη χώρα εισαγωγής. Το Πιστοποιητικό πρέπει να εκδίδεται πριν από τη φόρτωση. Οι περισσότερες χώρες ορίζουν έναν Οργανισμό σε κάθε χώρα που είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την έκδοση αυτών των πιστοποιητικών.
4. Ο μεταφορέας παράλληλα, και σε συνεργασία με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος θα ετοιμάσει τη Διεθνής Σύμβαση Σιδηροδρομικών Μεταφορών /COTIF, η οποία θα συνοδεύσει το εμπόρευμα μέχρι τον προορισμό του.
5. Μόλις το τραίνο φτάσει στη χώρα προορισμού, αναλόγως της εμπορικής συμφωνίας (Incoterm), θα περάσει ξανά από τελωνειακούς ελέγχους και θα πρέπει ο παραλήπτης να έχει προετοιμάσει τα αντίστοιχα νόμιμα έγγραφα που

απαιτούνται από την χώρα του για την παραλαβή των εμπορευμάτων στις εγκαταστάσεις του ή στις εγκαταστάσεις που έχει οριστεί στην συμφωνία.

Περίπτωση μελέτης

Στην περίπτωση μελέτης που εξετάζουμε για την μεταφορά προϊόντων από τις νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου και της Κύπρου, φυσικά δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί άμεση σιδηροδρομική μεταφορά αλλά να αποτελέσει μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς για την οποία θα αναφερθούμε εκτενέστερα παρακάτω.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας μας, δυστυχώς, δεν αρκετά αναπτυγμένο σήμερα. Οι προσπάθειες για την οργάνωση της σιδηροδρομικής μεταφοράς που έχει ξεκινήσει ο ΟΣΕ μέσω της θυγατρικής εταιρείας ΤΡΑΙΝΟΣΕ βρίσκονται σε πολύ πρώιμο στάδιο. Παρόλα αυτά, μεταφορές εκτελούνται χωρίς όμως να παρέχουν την ευελιξία που υπάρχουν στα άλλα μέσα μεταφοράς.

Οι σιδηροδρομικές γραμμές σε Ρωσία/Ουκρανία/Λευκορωσία και γενικά πρώην ΕΣΣΔ έχουν διαφορετικό πλάτος από τη Δυτική Ευρώπη (1520mm αντί 1430mm), οπότε γίνεται μεταφόρτωση των εμπορευμάτων στον αντίστοιχο μεθοριακό σταθμό από Δυτικοευρωπαϊκά βαγόνια σε Ρωσικά βαγόνια και αντίστροφα (π.χ. στη Brest της Λευκορωσίας για τράινα που κινούνται μέσω Πολωνίας).

Αν εξετάσουμε την περίπτωση σιδηροδρομικής μεταφοράς από Τουρκία, είναι ακόμη πιο δύσκολο. Υπάρχει γραμμή προς Αρμενία, αλλά τα σύνορα είναι κλειστά εδώ και χρόνια. Ο μόνος τρόπος είναι το πέρασμα από το λιμάνι του Νοβοροσίσκ (Ρωσία), Οδησσό (Ουκρανία), Κωνσταντζα (Ρουμανία) από τη Μαύρη Θάλασσα.

6. Συνδυασμένη μεταφορά

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση οι διατροπικές μεταφορές (Intermodal transport) αφορούν ένα μεταφορικό σύστημα το οποίο επιτρέπει την χρήση τουλάχιστον δύο μέσων μεταφοράς με ένα ολοκληρωμένο τρόπο σε μια μεταφορική αλυσίδα από μέσο σε μέσο. Η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη των Υπουργών Μεταφορών (ECMT) έχει δώσει μια στενότερη έννοια στις συνδυασμένες μεταφορές (combined transport).

Πολυτροπικές μεταφορές (Multimodal Transport): είναι η μεταφορά εμπορευμάτων με τουλάχιστον δύο διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

Διατροπικές μεταφορές (Intermodal Transport): είναι η μεταφορά φορτίου σε μια και μόνη μεταφορική μονάδα ή όχημα χρησιμοποιώντας σταδιακά διάφορα μέσα μεταφοράς ενώ το πραγματικό φορτίο δεν υπόκειται σε χειρισμό κατά τη διάρκεια μεταφοράς.

Συνδυασμένες μεταφορές (Combined transport): είναι η διατροπική μεταφορά όπου το μεγαλύτερο τμήμα του ταξιδιού γίνεται σιδηροδρομικώς ή μέσω θαλάσσιας οδού και κάθε αρχικό ή τελικό τμήμα του, γίνεται με οδικά μέσα .

Η οικονομική βάση των συνδυασμένων μεταφορών έγκειται στο ότι τα μέσα μεταφοράς, καθένα από τα οποία παρουσιάζει εγγενή θετικά οικονομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, μπορούν να ολοκληρωθούν σε μία μεταφορική αλυσίδα από πόρτα σε πόρτα με στόχο την βελτίωση της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος. Η ολοκλήρωση μεταξύ των μέσων πρέπει να πραγματοποιηθεί σε επίπεδα υποδομής και εξοπλισμού (π.χ. μονάδες φόρτωσης, οχήματα, τηλεπικοινωνίες) λειτουργίες και υπηρεσίες όπως και κανονιστικές συνθήκες.

Εξαιτίας της διαφορετικής χωρητικότητας και αποτελεσματικότητας των μέσων, το σύστημα συνδυασμένων μεταφορών θα παρέχει τα πλεονεκτήματα του κάθε μέσου μεταφοράς. Επιπλέον είναι ο πιο σημαντικός τρόπος μείωσης του μεταφορικού κόστους και των αρνητικών οικονομιών. Τα βασικά πλεονεκτήματα που προκύπτουν είναι:

- ✓ Μείωση των τερματικών (διαχείριση) και του κόστους φόρτωσης
- ✓ Πλήρης μεταφορά
- ✓ «λιγότερη διαχείριση λιγότερες ζημιές»
- ✓ Γρήγορος, ασφαλής και αξιόπιστος χρόνος μεταφοράς
- ✓ Φιλική προς το περιβάλλον μεταφορά
- ✓ Χρόνος μεταφοράς παρόμοιος με αυτόν του οδικού δικτύου
- ✓ Έλεγχος σε όλα τα επίπεδα μεταφοράς, κατά την εισαγωγή και εξαγωγή
- ✓ Χωρητικότητα ωφέλιμου φορτίου μέχρι 28 τόνοι
- ✓ Παρόμοιες μεταφορικές μονάδες
- ✓ Ανταγωνιστικές τιμές και υπηρεσίες door to door

- ✓ Υπηρεσίες «just in time»
- ✓ Μείωση του χρόνου διαχείρισης φορτίου.

Γενικότερα δεν υπάρχει δέσμευση στην χρησιμοποίηση κάποιου συγκεκριμένου μεταφορικού μέσου κατά τις συνδυασμένες μεταφορές, απλά οι οδικές μεταφορές, οι θαλάσσιες και ο σιδηρόδρομος καλούνται να συμβάλουν στην βελτιστοποίηση όλου του δικτύου. Οι εξελίξεις στις νέες τεχνολογίες και στις επικοινωνίες αποτελούν και αυτές σημαντικά πλεονεκτήματα στην βελτίωση των υπάρχον μεταφορικών ικανοτήτων και των μεταφερόμενων όγκων.

Ποιοι προσφέρουν συνδυασμένες μεταφορές

Τις συνδυασμένες μεταφορές κατά κύριο λόγο μπορούν να τις προσφέρουν όλοι όσοι εμπλέκονται με την διεθνή μεταφορά ανεξάρτητα από τον κλάδο τους (ναυτιλιακές εταιρείες, αεροπορικές εταιρίες, διαμεταφορείς. Όποιον τρόπο μεταφοράς και να διαλέξει κανείς με εξαίρεση την οδική μεταφορά, εμπλέκεται σε ένα κομμάτι συνδυασμένης μεταφοράς, εφόσον τα εμπορεύματα για να μεταφερθούν μέσω θαλάσσης, σιδηροδρομικώς ή με αεροπλάνο, θα μεσολαβήσει η οδική μεταφορά του εμπορεύματος μέσω container ή μέσω φορτηγού. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην συνδυασμένη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων είναι όλες όσες αναφέραμε στις προηγούμενες ενότητες. Κατά κύριο λόγο την ευθύνη και το συντονισμό της συνδυασμένης μεταφοράς την αναλαμβάνουν μεταφορικές εταιρείες με εμπειρία στις διεθνείς μεταφορές και με όλα τα μέσα μεταφοράς.

Σημαντικό ρόλο και συμβολή έχουν σε αυτού του είδους συνδυασμένης μεταφοράς έχουν οι εταιρίες logistics, 3 pl (Third parties) που διαθέτουν εμπορευματικούς σταθμούς για την μεταφόρτωση των φορτίων από το ένα μεταφορικό μέσο στο άλλο.

Διαδικασίες ολόκληρου – μερικού φορτίου

Η αλυσίδα των συνδυασμένων μεταφορών αποτελείται από πέντε βασικούς κρίκους. Στον πρώτο κρίκο έχουμε την μεταφορά από τον πελάτη στον τερματικό σταθμό (αυτό το κομμάτι γίνεται συνήθως οδικά, στην συνέχεια έχουμε την προετοιμασία και την μεταφόρτωση του φορτίου στον τερματικό σταθμό. Το επόμενο κομμάτι είναι είτε η σιδηροδρομική μεταφορά, είτε η εσωτερική ναυσιπλοΐα, είτε η θαλάσσια μεταφορά. Στον τερματικό σταθμό αυτών των μέσων το φορτίο μεταφορτώνετε για να μεταφερθεί οδικώς στον τελικό παραλήπτη.

Οι διαδικασίες που αφορούν την ανάθεσή του φορτίου και των εγγράφων που πρέπει να συγκεντρωθούν, αναφέρονται εκτενέστερα στις προηγούμενες ενότητες και είναι ίδιες και στην περίπτωση των συνδυασμένων μεταφορών. Αυτό που θα καθορίσει ποιο είδος φορτωτικής θα χρησιμοποιηθεί είναι ανάλογα με το μεταφορικό μέσο που θα επιλεγεί να εκτελέσει το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής.

Περίπτωση μελέτης

Η περίπτωση μελέτης που εξετάζουμε για την μεταφορά προϊόντων από τις νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου και της Κύπρου, εκ φύσεως εμπλέκει την έννοια της συνδυασμένης μεταφοράς γιατί λόγω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας όποιο μέσο και να εμπλακεί θα χρησιμοποιηθούν και άλλα μεταφορικά μέσα, ίσως υποστηρικτικά για την ολοκλήρωση της αποστολής των εμπορευμάτων.

Φυσικά λόγω των περιορισμένων υποδομών που υπάρχουν, κυρίως στις νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου, όποιο μεταφορικό μέσο και να χρησιμοποιηθεί θα περάσει μέσω της Αθήνας. Εξαίρεση αποτελεί η αποστολή μέσω Τουρκίας, που όμως λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που υπάρχουν στα σύνορά της με τη Μαύρη Θάλασσα, θα είναι δύσκολο να πραγματοποιηθεί.

Επομένως θα πρέπει να μελετηθεί η περίπτωση συγκέντρωσης των φορτίων σε εμπορευματικό σταθμό της Αθήνας, προκειμένου να δημιουργηθούν sinergies για την δημιουργία πλήρη φορτίων προς το κοινό όφελος όλων των εμπλεκόμενων και την δυνατότητα να πετύχουμε καλύτερη τιμή ναύλων.

Πακέτο Εργασίας 1.5: Στάδια μεταφοράς
τροφίμων και ποτών από την περιοχή εφαρμογής
προς τη Ρωσία, κόστος κάθε σταδίου και
καταλληλότερος χρονοπρογραμματισμός των
εξαγωγών

1. Δημιουργία πλάνου αποστολών

Η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλάνου δράσεις μεταφορών προς την Ρωσία, αποσκοπεί στην βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) των εμπορευματικών μεταφορών εκ μέρους των διαχειριστικών στόλων, ώστε αφενός μεν να μειωθεί η κατανάλωση ενέργειας, οι εκπομπές CO₂ και αφετέρου τα κόστη μεταφοράς.

Η δημιουργία ενός πλάνου αποστολών προϋποθέτει την συγκέντρωση αρκετών πληροφοριών έτσι ώστε να μπορεί να δημιουργηθεί ένα ευέλικτο αλλά και οικονομικό πλάνο αποστολής εμπορευμάτων με σκοπό τις ομαδικές αποστολές και την δημιουργία πλήρες φορτίων.

Προκειμένου να δημιουργηθεί ένα τέτοιο πλάνο, αρχικά θα πρέπει να συλλεχθούν πληροφορίες σχετικά με τα σημεία παράδοσης των εμπορευμάτων στην Ρωσία και τους επιθυμητούς χρόνους παράδοσης καθώς επίσης και η εμπορικές συμφωνίες που έχουν κλείσει με τους αγοραστές (Incoterms). Είναι σημαντικό, να δούμε ποια θα είναι η διασπορά των σημείων παράδοσης και ανάλογα με το μεταφορικό μέσο που θα επιλεχθεί ποιο είναι το κατάλληλο σημείο αφετηρίας του μέσου.

Στην συνέχεια θα πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά τα χαρακτηριστικά των προϊόντων προς αποστολή προκειμένου να εξεταστεί αν μπορούν να συνδυαστούν μεταξύ τους. Πιο συγκεκριμένα όπως:

- Ο χρόνος ζωής των εμπορευμάτων
- Οι περιβαλλοντικές συνθήκες για την διατήρησή τους.
- Η φύση του προϊόντος (δασμολογική κλάση, οπωροκηπευτικά, κρέας, ψάρι, χημικά, κ.α.)
- Οι συσκευασίες τους

Αφού συγκεντρωθούν οι παραπάνω πολύ σημαντικές πληροφορίες που καθορίζουν το είδος του μεταφορικού μέσου που θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί, ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει το κόστος μεταφοράς είναι το βάρος και ο όγκος των εμπορευμάτων.

2. Κατανομή κόστους ανά ποσότητες – στάδια μεταφοράς

Το πρώτο στάδιο της μεταφοράς που μεσολαβεί για την αποστολή εμπορευμάτων στην Ρωσία είναι η εσωτερική μεταφορά των προϊόντων προς την Αθήνα. Όπως αναφέραμε και στις προηγούμενες ενότητες δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές αλλά και οι γραμμές εξυπηρέτησης για απευθείας αποστολές από τις νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου και της Κύπρου.

Φυσικά , το τελικό κόστος θα διαμορφωθεί ανάλογα με την εμπορική συμφωνία που έχει γίνει μεταξύ Αποστολέα – Παραλήπτη, αλλά και με το ποιος θα αναλάβει την μεταφορά ή μέρος αυτής.

Επομένως, το πρώτο στάδιο μεταφοράς είναι η εσωτερική μεταφορά από τις νησιωτικές περιοχές Αιγαίου και την Κύπρο προς την Αθήνα, απ’ όπου θα φύγουν τα φορτία προς Ρωσία ανεξαρτήτου μέσου μεταφοράς. Ο πίνακας παρακάτω απεικονίζει το κόστος της εσωτερικής μεταφοράς οδικώς, συμπεριλαμβανομένου και του ναύλου από το καράβι, εφόσον η μεταφορική εταιρεία (συνήθως τα πρακτορεία) αναλαμβάνει να πληρώσει το κόστος του καραβιού.

Εσωτερική Μεταφορά μέσω Αθήνας

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ						
ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ			ΒΑΡΟΣ			
ΑΠΟ	ΠΡΟΣ	ΣΥΝΘΗΚΕΣ	1KG 100KG	- 101KG 500KG	- ΠΑΛΕΤΑΣ	ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ
ΡΟΔΟ	ΑΘΗΝΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	0,12€/kg	0,10€/KG	50€	1.800,00€
ΚΩΣ	ΑΘΗΝΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	0,12€/kg	0,10€/KG	50€	1.800,00€
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	ΑΘΗΝΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	0,13€/kg	0,11€/KG	55€	2.000,00€
ΝΙΣΥΡΟΣ	ΑΘΗΝΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	0,13€/kg	0,11€/KG	55€	2.000,00€
ΛΕΡΟΣ	ΑΘΗΝΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	0,13€/kg	0,11€/KG	55€	2.000,00€
ΚΥΠΡΟ	ΑΘΗΝΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	0,18€/kg	0,15€/KG	60€	2.500,00€
ΡΟΔΟ	ΑΘΗΝΑ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	0,15€/kg	0,12€/KG	55€	2.000,00€
ΚΩΣ	ΑΘΗΝΑ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	0,15€/kg	0,12€/KG	55€	2.000,00€
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	ΑΘΗΝΑ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	0,18€/kg	0,15€/KG	60€	2.200,00€
ΝΙΣΥΡΟΣ	ΑΘΗΝΑ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	0,18€/kg	0,15€/KG	60€	2.200,00€
ΛΕΡΟΣ	ΑΘΗΝΑ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	0,18€/kg	0,15€/KG	60€	2.200,00€
ΚΥΠΡΟ	ΑΘΗΝΑ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	0,20€/kg	0,18€/KG	70€	2.500,00€
ΡΟΔΟ	ΑΘΗΝΑ	ΚΑΤΑΨΥΞΗ	0,20€/kg	0,18€/KG	60€	2.200,00€
ΚΩΣ	ΑΘΗΝΑ	ΚΑΤΑΨΥΞΗ	0,20€/kg	0,18€/KG	60€	2.200,00€
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	ΑΘΗΝΑ	ΚΑΤΑΨΥΞΗ	0,25€/kg	0,20€/KG	70€	2.500,00€
ΝΙΣΥΡΟΣ	ΑΘΗΝΑ	ΚΑΤΑΨΥΞΗ	0,25€/kg	0,20€/KG	70€	2.500,00€
ΛΕΡΟΣ	ΑΘΗΝΑ	ΚΑΤΑΨΥΞΗ	0,25€/kg	0,20€/KG	70€	2.500,00€
ΚΥΠΡΟ	ΑΘΗΝΑ	ΚΑΤΑΨΥΞΗ	0,25€/kg	0,20€/KG	70€	2.500,00€

Η ανωτέρω τιμές είναι ενδεικτικές και μεταβάλλονται σύμφωνα με το συνολικό βάρος και όγκο των εμπορευμάτων αλλά και την συχνότητα αποστολής. Αυτό, προκύπτει έπειτα από συμφωνία με το πρακτορείο/α μεταφοράς.

Το επόμενο στάδιο μεταφορά είναι ο ενδιάμεσος σταθμός των εμπορευμάτων. Τα εμπορεύματα προκειμένου να μεταφερθούν σε κάποιο άλλο μέσο μεταφοράς για την αποστολή τους στην Ρωσία, θα πρέπει να μεταφορτωθούν σε κάποιες εγκαταστάσεις. Οι εγκαταστάσεις αυτές ονομάζονται «Εμπορευματικοί Σταθμοί». Τέτοιες συνήθως υπηρεσίες, δηλαδή μεταφόρτωσης και αποθήκευσης των εμπορευμάτων με τα κατάλληλα μέσα έχουν οι εταιρίες logistics, 3pl (third party logistics) και κάποιες μεταφορικές εταιρίες.

Η χρήση του «Εμπορευματικού Σταθμού», ενδείκνυται στις περιπτώσεις που θα πρέπει να συγκεντρωθεί ικανοποιητική ποσότητα για την αποστολή.

Το κόστος των υπηρεσιών που προκύπτουν από την χρήση των εμπορευματικών σταθμών αναφέρονται στον πίνακα παρακάτω:

Υπηρεσίες Εμπορευματικού Σταθμού

	Συνθήκες	Περιβάλλον	Συντήρηση	Κατάψυξη
Υπηρεσία	Συνθήκης μονάδα χρέωσης	Τιμή	Τιμή	Τιμή
Φορτοεκφόρτωση Εμπορευμάτων	cm3	2,70€	3,00€	3,50€
Αποθήκευση	m3 /ημέρα	0,20€	0,50€	0,65€
Ασφάλεια	/1000€ αξίας εμπορεύματος	0,3/1000	0,3/1000	0,3/1000
έκδοση παραστατικού	δελτίο	0,50 €	0,50 €	0,50 €
Παλετοποίηση	παλέτα	40 €	50 €	70 €

Επόμενο στάδιο της μεταφοράς είναι η επιλογή του κατάλληλου μέσου για την μεταφορά προς Ρωσία. Στα προηγούμενα κεφάλαια έχει γίνει εκτενή αναφορά σε όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς, από την οποία προκύπτει ότι είναι πολλοί οι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή του κατάλληλου μέσου. Από τις διάφορες αναλύσεις και προσπάθειες διερεύνησης του θέματος, έχουν προκύψει διάφορα μοντέλα και θεωρήσεις για το υπολογισμό του κατάλληλου μέσου και υπάρχει μια αρκετά πλούσια βιβλιογραφία από έλληνες και ξένους συγγραφείς. Πέρα όμως από όλα τα μοντέλα και τις θεωρίες, υπάρχουν κατ' αρχήν ορισμένες γενικές αρχές και διατυπώσεις όπως π.χ. η γνωστή «πυραμίδα» επιλογής με βάση τα κριτήρια «κόστος» - «χρόνος» μεταφοράς – «αξία εμπορεύματος». Με βάση την πυραμίδα αυτή κάθε μέσο αναπαριστάνει ένα συγκεκριμένο «εύρος» αποδεκτής ταχύτητας και ταυτόχρονα, ένα συγκεκριμένο επίπεδο κόστους ή τιμής του προϊόντος. Για να επιλέξει το μεταφορικό μέσο ο μεταφορέας υποτίθεται ότι προσαρμόζει τις δικές του απαιτήσεις για μεταφορά στην πυραμίδα αυτή.

Μεταφορά από Κύπρο απευθείας στη Ρωσία

Η μεταφορά εμπορευμάτων από την Κύπρο με απευθείας σύνδεση με τη Ρωσία μπορεί να πραγματοποιηθεί με δύο τρόπους, με αεροπορική και θαλάσσια μεταφορά με container.

Για την *αεροπορική* μεταφορά από την Κύπρο προς τη Ρωσία έχει γίνει εκτενής αναφορά σε προηγούμενη παράγραφο. Το ενδεικτικό κόστος έχει ως εξής:

- Το κάθε κιλό του φορτίου κοστίζει 1,50€ για να μεταφερθεί αεροπορικώς.
- Η εσωτερική μεταφορά προς το αεροδρόμιο Λεμεσού κοστίζει 180€.
- Η εσωτερική μεταφορά από το αεροδρόμιο της Μόσχας κοστίζει 0,68€/χλμ.

Για τη *ναυτιλιακή* μεταφορά, υπάρχει γραμμή για την μεταφορά των κοντέινερ μια φορά την εβδομάδα από Κύπρο με προορισμό τις ευρύτερες περιοχές της Μαύρης Θάλασσας, το κόστος του ναύλου της μεταφοράς από το λιμάνι της Λεμεσού μέχρι το λιμάνι της Ρωσίας Νοβόροσισκ είναι περίπου στα 1100€ για ένα 20' κοντέινερ ξηρού φορτίου. Φυσικά τρέχουν και άλλα έξοδα στο λιμάνι όπως τα φορτοεκφορτωτικά έξοδα του λιμανιού, η εσωτερική μεταφορά μέχρι το λιμάνι της Λεμεσού και τα εκτελωνιστικά έξοδα. Η διάρκεια του ταξιδιού είναι 12 μέρες.

Ενδεικτικό συνολικό κόστος θαλάσσιας μεταφοράς κοντέινερ 20' από Κύπρο προς Ρωσία

Ναύλος	1.100,00€
Εργατικά στο λιμάνι	210,00€
Εσωτερική Μεταφορά εντός Κύπρου	100,00€
Μεταφορά από το λιμάνι της Ρωσίας στην Μόσχα (1500χλμ)	1.020,00€
ΣΥΝΟΛΟ	2.430,00€

Στις ανωτέρω τιμές δεν συμπεριλαμβάνονται φόροι και έξοδα εκτελωνισμού και τυχόν έξοδα που θα προκύψουν στο λιμάνι της Ρωσίας.

Για την μεταφορά των εμπορευμάτων από το λιμάνι της Ρωσίας Νοβόροσισκ ή από το λιμάνι της Ουκρανίας «Οδησός» και μέχρι τον τελικό παραλήπτη στη Ρωσία θα χρειαστεί οδική μεταφορά του κοντέινερ, το κόστος μεταφοράς κυμαίνεται αναλόγως του σημείου προορισμού. Στην παρούσα μελέτη δεν έχουν δοθεί ακριβή σημεία προορισμού και για το λόγο αυτό το κόστος δίνεται κατά εκτίμηση και σύμφωνα με το μέσο όρων των τιμών ανά χιλιόμετρο που δίνουν οι Ρώσικες μεταφορικές εταιρίες. **Το κόστος αυτό είναι περίπου 30RUB/km (0,68€).**

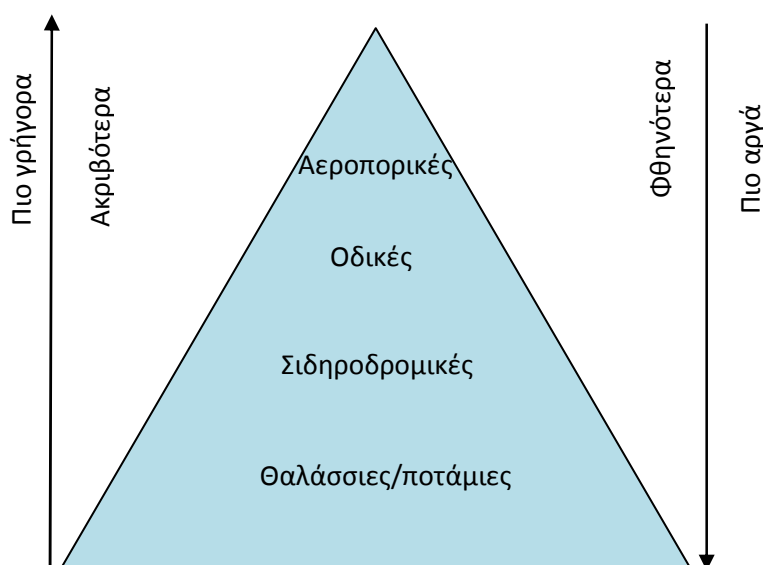
Μεταφορά από Βόρειο Αιγαίο προς Ρωσία μέσω Τουρκίας

Η μεταφορά από τις νησιωτικές περιοχές του Βορείου Αιγαίου μέσω Τουρκίας, δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί. Τα βασικά λιμάνια της Τουρκίας που συνορεύουν με τα νησιά του Βορείου όπως: η Ρόδος με το λιμάνι του Μαρμαρά, η Σύμη με το λιμάνι Ντάτσα, η Κως με το Τσεσμέ, η Σάμος με το Κουσάντασι, διαθέτουν ακτοπλοϊκές γραμμές μόνο για επιβατικά οχήματα και όχι για φορτηγά. Τα περισσότερα πλοία που κινούνται σε αυτές τις γραμμές είναι τύπου καταμαράν και σε λίγες περιπτώσεις ferry boat, τα οποία δεν έχουν τις υποδομές για την φόρτωση φορτηγών οχημάτων.

Όσον αφορά τις ακτοπλοϊκές γραμμές για την μεταφορά κοντέινερ απευθείας με την Ρωσία, δεν υπάρχουν αλλά και να υπήρχαν, τα λιμάνια των νησιωτικών περιοχών του Βορείου Αιγαίου δεν έχουν τις κατάλληλες υποδομές για την μεταφορά των κοντέινερ.

Επομένως, η μεταφορά των εμπορευμάτων από τις νησιωτικές περιοχές του Αιγαίου προς οποιαδήποτε κατεύθυνση στο εξωτερικό μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω Αθήνας ή σε κάποιες περιπτώσεις (σπάνιες ή με μικρή συχνότητα δρομολόγια) μέσω Θεσσαλονίκης.

Επιλογή τρόπου μεταφοράς των εμπορευμάτων



Γενικά τα εμπορεύματα μεγάλης αξίας τείνουν να μεταφέρονται με τα μέσα που βρίσκονται ψηλά στην πυραμίδα. Αν τα μεταφερόμενα προϊόντα έχουν χαμηλή αξία, τότε θα χρησιμοποιηθεί ένα μέσο που ανήκει στα χαμηλότερα επίπεδα της πυραμίδας καθώς το προϊόν που είναι για μεταφορά έχει μικρή αξία και δεν μπορεί να ανταγωνιστεί το κόστος της γρήγορης μεταφοράς, και αντίστροφα.

Οι παρακάτω πίνακες απεικονίζουν ενδεικτικά το κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων με όλα τα μέσα. Όπως ήδη έχουμε αναφέρει οι παράγοντες όπως η φύση του προϊόντος, η αξία, ο όγκος, η συχνότητα των αποστολών, η δομή της

φόρτωσης, κα., είναι αυτά που θα διαμορφώσουν τις τελικές τιμές ανά μεταφορικό μέσο.

Διεθνής Μεταφορά / Μεταφορικό Μέσο

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ			ΒΑΡΟΣ	
ΑΠΟ	ΠΡΟΣ	ΣΥΝΘΗΚΕΣ	1KG - 100KG	101KG - 500KG
ΑΘΗΝΑ (ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ)	ΡΩΣΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	1,5 € / kg	1,2 € / kg
ΑΘΗΝΑ (ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ)	ΡΩΣΙΑ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	1,9 € / kg	1,5 € / kg
ΑΘΗΝΑ (ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ)	ΡΩΣΙΑ	ΚΑΤΑΨΥΞΗ	3,0 € / kg	2,5 € / kg

ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ			ΒΑΡΟΣ			
ΑΠΟ	ΠΡΟΣ	ΣΥΝΘΗΚΕΣ- 100KG	101KG - 500KG	- ΠΑΛΕΤΑ	ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ 20-22 ΤΟΝΟΥΣ
ΑΘΗΝΑ	ΡΩΣΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	0,80 €	0,40 €	200,00 €	5.800,00 €
ΑΘΗΝΑ	ΡΩΣΙΑ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	0,95 €	0,45 €	250,00 €	6.400,00 €
ΑΘΗΝΑ	ΡΩΣΙΑ	ΚΑΤΑΨΥΞΗ	1,10 €	0,50 €	280,00 €	6.800,00 €

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ			ΒΑΡΟΣ			
ΑΠΟ	ΠΡΟΣ	ΣΥΝΘΗΚΕΣ	- 100KG	101KG - 500KG	- ΠΑΛΕΤΑ	ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ
ΑΘΗΝΑ	ΡΩΣΙΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ				4.000,00 €
ΑΘΗΝΑ	ΡΩΣΙΑ	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	-----	-----	-----	-----
ΑΘΗΝΑ	ΡΩΣΙΑ	ΚΑΤΑΨΥΞΗ	-----	-----	-----	-----

Όσον αφορά την σιδηροδρομική μεταφορά, ο ΟΣΕ δεν διαθέτει εμπορευματοκιβώτια με ελεγχόμενες θερμοκρασίες (βαγόνια) και επομένως δεν μπορεί να μας δώσει το αντίστοιχο κόστος.

Σε περίπτωση που η μεταφορά ελεγχόμενης θερμοκρασίας πραγματοποιηθεί με container το οποίο διαθέτει συνθήκες ελεγχόμενης θερμοκρασίας και τοποθετηθεί σε πλατφόρμα σιδηροδρομική τότε η χρέωση είναι με τον τόνο και μέχρι τα σύνορα Βουλγαρίας, Αλβανίας και η τιμή είναι ανάλογη του μικτού βάρους του container, η οποία δίνεται κατόπιν συνεννόησης με την αρμόδια υπηρεσία του ΟΣΕ.

Για την σιδηροδρομική μεταφορά μικρότερου όγκου από αυτό του ενός βαγονιού ή container, ο ΟΣΕ δεν διαθέτει την κατάλληλη υπηρεσία για την δημιουργία groupage φορτίων για το λόγο αυτό θα μας παραπέμψει σε κάποιο μεταφορικό γραφείο που συνεργάζεται και έχει τακτική σιδηροδρομική μεταφορά.

3. Συμπεράσματα

Οι μεταφορές αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα των logistics από πλευράς κόστους αλλά και υπηρεσιών για τις περισσότερες επιχειρήσεις πράγμα το οποίο γίνεται προφανές αν αναλογιστεί κανείς ότι οι μεταφορές εμπορευμάτων απορροφούν γύρω στο ένα με δύο τρίτα του συνολικού κόστους των logistics. Είναι λοιπόν σημαντική η γνώση και η σωστή διαχείριση των θεμάτων που σχετίζονται με τη μεταφορά των προϊόντων μια και από αυτή μπορεί να προκύψουν πλεονεκτήματα όπως μεγαλύτερο ανταγωνισμό στην αγορά, μεγαλύτερες οικονομίες κλίμακας και μειωμένες τιμές προϊόντων.

Μεγάλο ρόλο στη σωστή διαχείριση της μεταφοράς διαδραματίζει η επιλογή του καταλληλότερου μέσου μεταφοράς η οποία φυσικά θα πρέπει να γίνεται με άξονα το κόστος, την ταχύτητα, την ακρίβεια στην παράδοση, την κάλυψη των περιοχών, την συχνότητα δρομολογίων και την ποικιλία των μεταφερόμενων υλικών.

Σύμφωνα με τα παραπάνω παρατηρούμε ότι η επιλογή του μέσου μεταφοράς επηρεάζεται από το μέγεθος του φορτίου, τα χαρακτηριστικά του προϊόντος, τη συχνότητα των αποστολών, την αξία του προϊόντος, τον ανταγωνισμό και το κόστος αποστολής και φυσικά τα διαθέσιμα κανάλια μέσω των οποίων γίνεται η διανομή. Διαχωρίζονται δηλαδή οι παράγοντες σε αυτούς που μπορούν να ελεγχθούν από την εταιρεία άμεσα όπως τα χαρακτηριστικά του προϊόντος και τα χαρακτηριστικά της επιχείρησης και της φιλοσοφίας της. Υπάρχουν όμως και παράγοντες, όπως η δομή της αγοράς που αναφέρθηκε και τα χαρακτηριστικά των πελατών, οι οποίοι δεν εξαρτώνται άμεσα από την επιχείρηση και για τον λόγο αυτό χρήζουν παρακολούθησης και προσοχής.

Όμως, το πρόβλημα της εκλογής του μέσου μεταφοράς δεν είναι το μόνο που αντιμετωπίζει κανείς στο σύνολο των προβλημάτων μεταφοράς. Σημαντικό πρόβλημα επίσης αποτελούν ο προγραμματισμός δρομολογίων και η συγχώνευση φορτίων. Τα παραπάνω προβλήματα προσεγγίζονται από επιστημονικά «εργαλεία» όπως η αριθμητική ανάλυση και από πολλές μεθόδους και τεχνικές η ανάλυση των οποίων δεν είναι στους άμεσους σκοπούς της εργασίας αυτής.

Όσον αφορά τις συγχωνεύσεις εμπορευμάτων χρήσιμο είναι να αναφερθεί ότι συναντώνται σε τέσσερις μορφές: i) συγχώνευση μικρών παραγγελιών σε μεγαλύτερες για την δημιουργία αποθέματος, ii) συγχώνευση φορτίων για την αποστολή τους από ένα όχημα, iii) συγχώνευση μικρών φορτίων σε μια αποθήκη όταν πρόκειται να αποσταλούν σε μακρινές αποστάσεις, iv) χρονικές συγχωνεύσεις αναβάλλοντας την αποστολή όλων των φορτίων σε κάποια χρονική στιγμή στο μέλλον.

Πακέτο Εργασίας 1.6: Κατάλογος μεταφορικών εταιρειών (κατηγορία – στοιχεία επικοινωνίας) της περιοχής ενδιαφέροντος, οι οποίες μπορούν να υποστηρίξουν την εξαγωγική δραστηριότητα

1. Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (Δωδεκάνησος)

ΡΟΔΟΣ							
ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΤΙΤΛΟΣ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΡΑΣΤ/ΤΑΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΦΑΞ	EMAIL	URL
ΑΦΟΙ ΣΤΑΤΗ & ΣΙΑ Ο.Ε	ΓΡΑΜΜΗ ΡΟΔΟΥ	Θαλάσσιες, Εθνικές Μεταφορές	5ο χλμ Ρόδου -Καλλιθέας	2241068800	2241068803		www.grammirodou.gr
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ ΙΜΕ - ΕΠΕ	ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		3ο χλμ Ρόδου -Καλλιθέας	2241067982	2241067967		www.dodekanisou.gr
ΠΟΣΑΝΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ ΟΕ	ΑΙΓΑΙΟ	Μεταφορές Ξηράς	4ο χλμ Ρόδου-Λίνδου	2241063224	2241067220		
ΦΟΡΤΗΓΑ ΡΟΔΟΥ ΙΜΕ ΕΠΕ	ΦΟΡΤΗΓΑ ΡΟΔΟΥ	Μετακομίσεις-Μεταφορές	10ο χλμ Ρόδου -Λίνδου	2241067395	2241085808		fortigarodou.rodosgreece.gr
ΚΑΡΥΠΙΔΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	ΑΙΟΛΟΣ			2241033560			
ΜΙΧΑΗΛ ΠΙΣΣΑΔΑΚΗΣ				2241081328			
ΤΣΙΜΠΛΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΡΟΔΟΥ	Μεταφορές-Μετακομίσεις	2ο χλμ. Ρόδου -Λίνδου	2241062833	2241067037	proodeftikirodou@hotmail.gr	www.proodeftikirodou.gr
ΣΤΕΡΓΙΑΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Μεταφορές -Μετακομίσεις	Αγ. Τριάδα	2241024478			
ΨΥΧΟΓΙΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	ΗΡΟΔΟΤΟΣ	Μεταφορές -Μετακομίσεις	7ο χλμ Ρόδου-Λίνδου	2241069319			
ΤΣΙΡΙΚΟΣ ΓΡ. ΙΜΕ. ΕΠΕ		Μεταφορές, κοντέϊνερ και ψυγεία	Εμ. Τριανταφυλλίδη 43	2241069825	2241069825		
ΚΟΤΖΑ Μ.& ΣΙΑ ΟΕ	RODOS SPEED LINE	Μεταφορές -Μετακομίσεις	Βρεττάκου Νικηφόρου	2241029046	2241061017	k_amet@otenet.gr	www.rodospeedline.gr

ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ		Μεταφορές - Μετακομίσεις	Δωδ/σου 2	2241064970			
Δ. ΝΤΟΒΕΛΛΟΥ & ΣΙΑ Ο.Ε.	MET - PO	Μεταφορές - Μετακομίσεις	Πέπερ Κλαύδιου 1	2241024388	2241032774	info@met-ro.gr	www.met-ro.gr/greek/company.html
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΖΑΧΑΡΙΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Τ.		Μεταφορές		6945888667			
ΚΑΡΥΠΙΔΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	ΑΙΟΛΟΣ	Μεταφορές	Φιλικής Ένωσης Δωδ/σου 15	2241033560			
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΕ - ΤΣΙΜΕΝΙΔΗΣ		Μεταφορές	17ο χλμ. Ρόδου-Λίνδου	2241086620	2241086621		
EXPRESS HELLAS			4ο χλμ. Ρόδου - Λίνδου	2241060540			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ & ΣΙΑ ΟΕ	ΕΡΜΗΣ ΡΟΔΟΥ		Ταρσού 5 Βοτανικός	2241039462	2241032015	metermis_rodos@yahoo.gr	
ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ ΟΕ	FAST LINE		5ο χλμ. Ρόδου - Καλλιθέας	2241021854	2241023345		
ΚΩΤΙΑΔΗΣ ΙΟΡΔ. & ΣΙΑ	ΑΠΟΛΛΩΝ		Αντιοχείας 2	2241032773			
ΛΑΜΠΡΟΣ	ΛΑΜΠΡΟΣ		Ταρσού 5	2241024101			
ΤΑΝΙΔΗΣ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΑΚΗ	Θαλάσσιες Μεταφορές	2ο χλμ. Τσαΐρι - Αεροδρομίου	2241064662	2241064651		
ΜΑΛΤΑΣ	EYRODOS INTERNATIONAL TRANSPORT	Διεθνείς Μεταφορές	Αμερικής 97	2241022105	2241026485		
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΕΡΙΝΗΣ				2241022224			

ΚΩΣ							
ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΤΙΤΛΟΣ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΡΑΣΤ/ΤΑΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΦΑΞ	EMAIL	URL
ΔΑΜΙΓΟΣ ΠΕΤΡΟΣ	ALFA TRANS	Μεταφορές	Κως	2242068358			
	ΚΡΙΚΟΣ	Μεταφορές	Κως	2242028664			
ΠΗΣ ΣΤΑΜΑΤΗΣ		Μεταφορές	Κως	2242024945			
ΤΣΟΛΑΚΗΣ ΑΓΑΠΗΤΟΣ		Μεταφορές	Κως	2242028257			
ΧΡΥΣΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ		Μεταφορές	Κως	6944368821			

2. Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου (Λέσβος, Χίος, Σάμος)

ΛΗΜΝΟΣ							
ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΤΙΤΛΟΣ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΡΑΣΤ/ΤΑΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΦΑΞ	EMAIL	URL
ΙΜΕ Ε.Π.Ε. ΓΕΩΡΓΟΥΔΗΣ - ΜΩΡΑΪΤΗΣ	ΜΕΤΑΦ/ΚΗ EXPRESS ΛΗΜΝΟΥ	Μεταφορές	5ο ΧΛΜ ΕΠΑΡΧ.ΟΔΟΥ ΜΥΡΙΝΑΣ-ΚΟΡΝΟΥ	2254061177	2254062277	emlimnou@gmail.com	
ΙΜΕ Ε.Π.Ε. ΜΑΤΣΙΚΑΣ - ΒΑΚΙΡΤΖΗΣ	ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΛΗΜΝΟΥ	Μεταφορές-Μετακομίσεις	Μύρινα	2254023928			
ΦΥΛΛΑΔΙΤΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΥΙΟΙ	ΓΕΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΛΗΜΝΟΥ ΙΜΕ ΕΠΕ	Φορτωτική - Μεταφορές Ξηράς	Μύρινα	2254024996		filaditis@lim.forthnet.gr	
ΗΦΑΙΣΤΟΣ Α.Ε		Μεταφορές	Μύρινα	2254025039, 6979986280		limnosmetaforiki@gmail.com	
ΙΜΕ Ε.Π.Ε. ΓΕΩΡΓΟΥΔΗΣ - ΜΩΡΑΪΤΗΣ	ΜΕΤΑΦ/ΚΗ EXPRESS ΛΗΜΝΟΥ	Μεταφορές	5ο ΧΛΜ ΕΠΑΡΧ.ΟΔΟΥ ΜΥΡΙΝΑΣ-ΚΟΡΝΟΥ	2254061177	2254062277	emlimnou@gmail.com	

ΜΥΤΙΛΗΝΗ

ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΤΙΤΛΟΣ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΡΑΣΤ/ΤΑΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΦΑΞ	EMAIL	URL
ΣΠΥΡΟΣ ΠΑΧΥΣ ΑΕ	ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ		Μυτιλήνη	2251044883			
ΕΦΑΜ ΑΕ		Μεταφορές	Π. Κουντουριώτη 85, Προκυμαία	2251025940	2251021390	info@metafores-mitilini.gr	www.efam.gr
ΚΩΣΤΟΜΟΙΡΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ			Πολίχνιτος	2252041063			
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΚΑΛΛΟΝΗΣ ΑΕ			Καλλονή	2253029797			
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΛΕΣΒΟΥ ΕΠΕ		Μετακομίσεις-Μεταφορές	Τζ. Αριστάρχου 1	2251024336 2251028027			
ΒΕΡΒΕΡΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Α.Ε.	ΓΕΝΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ	Μετακομίσεις-Μεταφορές	Άνω Χάλικας	2251025801 2251037628	2251037628		
ΣΠΥΡΙΔΑΚΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΠΥΡΙΔΑΚΗΣ	Φορτωτική - Μεταφορές Ξηράς	Καρά Τεπέ	2251054234			
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ		Μετακομίσεις-Μεταφορές	Πολίχνιτος	2252061790			
ΚΡΙΚΛΑΝΗ ΑΦΟΙ		Μετακομίσεις-Μεταφορές	Μυτιλήνη	2103460762			

ΣΑΜΟΣ							
ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΤΙΤΛΟΣ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΡΑΣΤ/ΤΑΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΦΑΞ	EMAIL	URL
ΦΟΥΣΤΑΝΕΛΛΑΣ ΠΕΤΡΟΣ	ΕΞΠΡΕΣ	Μεταφορές	Καρλόβασι	2273030828			
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΣΑΜΟΥ ΠΑΤΛΑΚΑΣ Ι.Μ.Ε. Ε.Π.Ε.		Μεταφορές	Βαρέλα, Βαθύ	2273024304	2273080575	patlakas@otenet.gr	
ΚΑΛΒΙΝΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Μεταφορές	Μαραθόκαμπος	2273037518			
ΣΧΙΖΑΣ ΙΑΚΩΒΟΣ Α.		Μεταφορές	Αγ. Κήρυκος (Ικαρία)	2275023061			
ΤΣΑΚΩΝΙΤΗΣ ΓΑΒΡΙΗΛ ΤΟΥ ΙΩΑΝΝΗ		Μεταφορές	Δήμος Ευδήλου	2275032677			
ΧΑΤΖΗΚΩΣΤΑΣ ΙΜΕ ΕΠΕ		Μεταφορές	Νέο Καρλόβασι	2273033541			
ΜΑΡΙΝΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ		Μεταφορές					
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ ΙΑΚΩΒΟΣ		Μεταφορές	Καρλόβασι	6946126205	2273032498		
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ ΙΜΕ ΕΠΕ		Μεταφορές	Καρλόβασι	2273035246	2273032498	aggelikikaragianni2@gmail.com	
ΑΦΟΙ ΛΑΔΑ ΙΜΕ ΕΠΕ		Μεταφορές	6ο χλμ Σάμου- Πυθαγορίου	2273022760	22730 87769		

ΧΙΟΣ							
ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΤΙΤΛΟΣ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΡΑΣΤ/ΤΑΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ	ΦΑΞ	EMAIL	URL
ΑΤΤΑΛΙΩΤΗ ΑΦΟΙ		Μεταφορές	Χίος	2271022711			
ΜΑΡΝΕΡΗΣ	ΜΑΡΝΕΡΗΣ - CHIOS EXPRESS	Μεταφορές	5ο χλμ.Χίου-Χαλκειού	2271029474	2271041049	chios@marneris-chiosexpress.gr	www.marneris-chiosexpress.gr
ΠΡΟΓΑΚΗΣ ΙΩΑΝ. & ΠΡΟΓΑΚΗΣ ΜΙΧ. ΙΜΕ ΕΠΕ		Φορτωτική - Μεταφορές Ξηράς	Γάγκα Γεώργιου 2	2271026362	2271026362	mprogakis@hotmail.com	
ΕΡΜΗΣ ΧΙΟΥ ΙΜΕ ΕΠΕ - ΒΑΒΑΚΑ ΑΦΟΙ- Ν.Γ.ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ ΙΜΕ ΕΠΕ		Φορτωτική - Μεταφορές Ξηράς	Γκιάλα Παπαγιάννη 24	2271040600	2271042330	ermisxio@otenet.gr	
ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ Ν.Π. ΚΑΙ ΣΙΑ ΕΠΕ		Μετακομίσεις & Μεταφορές	Γέρακα Κωνσταντίνου 13	2271025191	2271026940		
ΒΛΑΖΑΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΑΕ		Μετακομίσεις & Μεταφορές	Αγίου Μηνά, Θυμιάνα	2271030007	2271030009		

3. Κύπρος

ΛΕΥΚΩΣΙΑ							
ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΤΙΤΛΟΣ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΡΑΣΤ/ΤΑΣ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΤΗΛΕΦΩΝΟ (00357)	ΦΑΞ (00357)	EMAIL	URL
I.A.I. KERYNIA TRANSPORT LTD	KERYNIA TRANSPORT		Χαλεπιανές, Τσέρι	22381149 9966 4781	2238 4972	info@keryniatransport.com	http://www.keryniatransport.com/gr/
Αβρααμ Παναγιωτης			Θεσσαλίας 6, Καϊμακλί	22434731		-	
Αλεκος Λτδ Μεταφοραι			Τροοδου 8, Λακατάμεια	22321722 99657184 99443174 99522106	22324751	alekoscy@gmail.com	

Πακέτο Εργασίας 1.7: Κατάλογος ενδιάμεσων
κέντρων αποθήκευσης και μεταφόρτωσης
(κατηγορία και στοιχεία επικοινωνίας)

1. Υφιστάμενα HUB στην Αθήνα

α/α	ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	ΤΥΠΟΣ ΑΠΟΘΗΚΩΝ	ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
1	SARMED	ΜΑΝΔΡΑ - ΑΤΤΙΚΗΣ	25ο ΧΙΛ. Αθηνών Θήβας	contact@sarmed.gr	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ	150.000 m2
2	FOODLINK	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	Ειρήνης 46	info@foodlink.gr	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ - ΚΑΤΑΨΥΞΗ	70.000 m2
3	DIAKINISI	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	Λεωφόρος ΝΑΤΟ	info@diakinisis.gr	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ - ΚΑΤΑΨΥΞΗ	70.000 m2
4	GOLDAIR	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	Θέση Ρυκιά	yeconomou@goldair.gr	ΞΗΡΟ	72.000 m2

2. Υφιστάμενα HUB στη Θεσσαλονίκη

α/α	ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	ΤΥΠΟΣ ΑΠΟΘΗΚΩΝ	ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
1	SARMED	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΒΙΠΕ ΣΙΝΔΟΥ	contact@sarmed.gr	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ	15.000 m2
2	FOODLINK	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΒΙΠΕ ΣΙΝΔΟΥ	info@foodlink.gr	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ - ΚΑΤΑΨΥΞΗ	10.000 m2
3	DIAKINISI	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΒΙΠΕ ΣΙΝΔΟΥ	info@diakinisis.gr	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ - ΚΑΤΑΨΥΞΗ	8.000 m2
4	MAKIOS	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	info@makios.gr	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ	20.000 m2
5	Kuehne & Nagel	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΒΙΠΕ ΣΙΝΔΟΥ	info@kuehne+nagel.com	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ	12.000 m2
6	GOLDAIR	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ	ΒΙΠΕ ΣΙΝΔΟΥ	yeconomou@goldair.gr	ΞΗΡΟ	8.000 m2

3. Υφιστάμενα HUB στην Κύπρο

α/α	ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	ΤΥΠΟΣ ΑΠΟΘΗΚΩΝ
1	S.KANIKLIDES(CYPRUS) LIMITED	ΛΕΥΚΩΣΙΑ	4 Platonos Str.	customerservice@kaniklides.com	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ
2	ACHILLEOS ANDREAS LTD	ΛΕΜΕΣΟΣ	224 Arch. Makariou Ave.	antonisach@achelec.cy.net	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ
3	ALL FREIGHT KIRZIS LOGISTICS LTD	ΛΕΜΕΣΟΣ	Sfakion & Xyrokampou Str.	efterpi@allfreight-kirzis.com	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ
4	ARCHIMIDES N PHILIPPIDES & CO LTD	ΚΥΠΡΟΣ	2 Ypoloxagou Nikou Papageorgiou Str., Levanta Court	archimedesf@cytanet.com.cy	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ
5	CHRISTOUDIAS LOGISTICS LTD	ΚΥΠΡΟΣ	32 Enotitos Str.	cccc@cytanet.com.cy	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ
6	CYPRUS GLOBAL LOGISTICS	ΚΥΠΡΟΣ	135 Omonias Str.	andreas@cyprusgloballogistics.com	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ
7	GAP VASSILOPOULOS GROUP LTD	ΚΥΠΡΟΣ	109H Frederikou Roosevelt Str.	info@gapgroup.com	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ
8	GEORGHADJIS & PAPATHOMAS LTD	ΚΥΠΡΟΣ	7 Halim Bay str.	geopapath@cytanet.com.cy	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ
9	HADJIOANNOU NICOS BONDED WAREHOUSE LTD	ΚΥΠΡΟΣ	179 Ag. Ilarionos Str.	bonded@spidernet.com.cy	ΞΗΡΟ - ΨΥΧΟΜΕΝΟ

Πακέτο Εργασίας 1.8: Κρίσιμη ποσότητα ανά κατηγορία τροφίμου – ποτού για την οποία είναι οικονομική συμφέρουσα η εξαγωγή προς Ρωσία. Συμφερότερος τρόπος μεταφοράς κάθε κατηγορίας. Δυνατότητες κοινής αποστολής, απαιτήσεις, πιθανά κωλύματα και τρόποι επίλυσής τους για κοινή αποστολή

Το διακομβικό κόστος μεταφοράς (που, για μεν το ακτοπλοϊκό σύστημα μετράται σε ναυτικά μίλια, για δε το αεροπορικό σύστημα, μετράται σε status miles, για την οδική μεταφορά σε χιλιόμετρα) μετατρέπεται στην ενιαία βάση σύγκρισης του διακομβικού κόστους μεταφοράς ανά χιλιόμετρο, ώστε με την σύγκριση της συμπεριφοράς του κόστους μεταφοράς όλων των συστημάτων μεταφορών από κοινού, να μπορούν να εξαχθούν έγκυρα συμπεράσματα, για πιθανή αναμόρφωση πολιτικής συστημάτων μεταφορών ή επηρεασμού παραγόντων που καθορίζουν το κόστος μεταφοράς.

Η συγκριτική ανάλυση του κόστους μεταφοράς όλων των υπό εξέταση συστημάτων μεταφορών διενεργείται στην βάση σύγκρισης του διακομβικού και χιλιομετρικού κόστους μεταφοράς. Από την ανάλυση του κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων για κάθε σύστημα μεταφορών διαμορφώνεται ο ακόλουθος συγκεντρωτικός πίνακας διακομβικού κόστους μεταφοράς.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση μελέτης το διακομβικό σημείο αναφοράς θα είναι η Αθήνα, ως ενδιάμεσο κέντρο συγκέντρωσης εμπορευμάτων αλλά και ως σημείο αναφοράς, εφόσον αποτελεί ενδιάμεσο πέρασμα για την αποστολή των εμπορευμάτων στην Ρωσία με οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο.

Η Κύπρος θα μπορούσε να αποτελέσει εξαίρεση και να εκτελέσει απευθείας αποστολές στην Ρωσία μέσω Τουρκίας ή αεροπορικής μεταφοράς. Για λόγους σύγκρισης και συνεργειών που θα πρέπει να δημιουργήσουμε για κοινά φορτία προς τη Ρωσία θα εξετάσουμε το διακομβικό κόστος από την Αθήνα προς τη Ρωσία.

Οι παραδοχές που γίνονται στον παρακάτω πίνακα για τη σύγκριση κόστους ανά χιλιόμετρο, βάρος είναι ότι η παλέτα θα έχει μέγιστο βάρος 700kg και το ολόκληρο φορτίο δεν θα ξεπερνά τους 23 τόνους (23.000kg).

ΑΘΗΝΑ - ΡΩΣΙΑ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ Km	3115			
ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ	ΣΥΝΘΗΚΕΣ	ΒΑΡΟΣ 1KG 100KG	- 101KG 500KG	- ΠΑΛΕΤΑ	ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ
ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	0,80 €	0,40 €	200,00 €	5.800,00 €
	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	0,95 €	0,45 €	250,00 €	6.400,00 €
	ΚΑΤΑΨΗΞΗ	1,10 €	0,50 €	280,00 €	6.800,00 €
	M.O (μέσος όρος)	0,95 €	0,45 €	243,33 €	6.333,33 €
	ΚΟΣΤΟΣ/Km/Kg	0,00030 €	0,00014 €	0,00011 €	0,00009 €
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ				4.000,00 €
	ΚΟΣΤΟΣ/Km/Kg	0,00000 €	0,00000 €	0,00000 €	0,00006 €
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	1,50 €	1,20 €		
	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	1,90 €	1,50 €		
	ΚΑΤΑΨΥΞΗ	3,00 €	2,50 €		
	M.O	2,13 €	1,73 €		
	ΚΟΣΤΟΣ/Km/Kg	0,00068 €	0,00056 €		

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τον παραπάνω πίνακα έχουν ως εξής:

1. Σε μεγαλύτερες κλίμακες βάρους σιδηροδρομικών μεταφορών παρατηρείται φθίνον σταθερό (πάγιο) κόστος λόγω της μαζικότητας στη συγκέντρωση και την εξυπηρέτηση των μεταφορών (εξοικονόμηση κόστους φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευσης, κ.λπ.). Το κόστος σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με containers συνίσταται σε χαμηλότερο ανά kgf κόστος έναντι των απλών τμηματικών μεταφορών, λόγω της μαζικότητας των μεταφερόμενων προϊόντων.
2. Σε μεγαλύτερες κλίμακες αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών, αντιστοιχεί μεγαλύτερο σταθερό κόστος και συνεπώς χαμηλότερο μεταβλητό κόστος.
3. Το μεγαλύτερο κόστος ανά kgf παρουσιάζεται στις αεροπορικές μεταφορές, έναντι των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που κατά σειρά υπερβαίνουν το κόστος των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Το κόστος των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με containers συνίσταται σε χαμηλότερο (ανά kgf) κόστος έναντι των απλών τμηματικών μεταφορών λόγω της μαζικότητας στις μεταφερόμενες ποσότητες.
4. Το χιλιομετρικό σταθερό κόστος μεταφοράς που αναλογεί στο συνολικό χιλιομετρικό κόστος εμπορευματικών μεταφορών αναφορικά και με τα συστήματα, διαφέρει σημαντικά.
5. Το χιλιομετρικό μεταβλητό κόστος μεταφοράς που αναλογεί στο συνολικό χιλιομετρικό κόστος εμπορευματικών μεταφορών αναφορικά και με τα τρία συστήματα μεταφορών, διαφέρει σημαντικά.
6. Προφανώς το ακριβότερο σύστημα εμπορευματικών μεταφορών είναι το αεροπορικό σύστημα.
7. Το χιλιομετρικό ακτοπλοϊκό κόστος μεταφορών δεν παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις μεταξύ των διαφόρων περιφερειών. Αντίθετα, οι υψηλότερες διακυμάνσεις παρουσιάζονται στο αεροπορικό σύστημα εμπορευματικών μεταφορών και λιγότερο υψηλές στο σιδηροδρομικό σύστημα εμπορευματικών μεταφορών.

Τέτοιας μορφής διαπιστώσεις διαμορφώνουν ένα βασικό πλαίσιο για έλεγχο της ισχύουσας πολιτικής ανά σύστημα μεταφορών και των μεταβολών που θα πρέπει να επέλθουν με άξονα είτε την ομοιόμορφη πολιτική μεταφορών στον γεωγραφικό χώρο ανά σύστημα μεταφορών είτε την επίτευξη περαιτέρω στόχων που η Πολιτεία επιδιώκει να προωθήσει.

Αναφορικά με τις μαζικές μεταφορές (μεγάλες κλίμακες βάρους αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών, τα containers και τα φορτηγά για τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, αντίστοιχα), οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές παρουσιάζουν υψηλότερο κόστος (ανά kgf ανά km) έναντι των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, σε εθνική κλίμακα ο λόγος αεροπορικό/σιδηροδρομικό κόστος είναι περίπου ίσος, με 27/1 ενώ ο λόγος αεροπορικό/ακτοπλοϊκό κόστος είναι ίσος με 16/1.

Επίσης, ο λόγος ακτοπλοϊκό/σιδηροδρομικό κόστος είναι ίσος με 1,6/1.

Όσον αφορά την κατηγορία της εφοδιαστικής αλυσίδας τρόφιμα – ποτά, έχουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και για αυτό οι παράγοντες που θα καθορίσουν το μεταφορικό μέσο με το

οποίο θα γίνει η μεταφορά και η διανομή τους στον τελικό χρήστη εξαρτάται από συγκεκριμένους παράγοντες όπως:

α) το κόστος μεταφοράς των προϊόντων της αλυσίδας αυτής, είναι υψηλό λόγω του ότι απαιτούνται ειδικές εγκαταστάσεις μεταφορών και αποθήκευσης (π.χ. ψύξη).

β) κατά τη μεταφορά των εμπορευμάτων αυτών στις αποθήκες θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ακόμη ένας σημαντικός παράγοντας, ο παράγοντας του χρόνου ειδικά για τα ευπαθή προϊόντα. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να γίνεται ικανοποιητικός προγραμματισμός για γρήγορη διαδικασία μεταφοράς τους.

γ) ανάγκη ύπαρξης ψυκτικών μονάδων φόρτωσης (για ευπαθή προϊόντα)

δ) ανάγκη ύπαρξης «πλήρων» ή λιγότερο πλήρων φορτίων μεταξύ των διαφόρων πελατών. Από άποψη ζήτησης, συνήθως οι χονδρέμποροι και οι λιανέμποροι που εμπλέκονται στις αλυσίδες αυτές δεν ευνοούν το σχηματισμό πλήρων φορτίων ή και των αποστολών μεγάλου όγκου. Αυτό θέτει μια πρόσθετη δυσκολία βελτίωσης των υπηρεσιών μεταφορών τέτοιων φορτίων (ιδίως κατεψυγμένου φορτίου ή φορτίου με άλλες ειδικές συνθήκες μεταφοράς) ιδίως όταν θέλουμε να θεωρήσουμε και τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Προκύπτει λοιπόν, λόγω των ειδικών συνθηκών της εφοδιαστικής αλυσίδας (των ευπαθών τροφίμων και ποτών, ότι τα προϊόντα αυτά δεν φαίνονται να είναι κατάλληλα να μεταφερθούν με περισσότερα από ένα μέσα μεταφοράς εκτός εάν βρεθεί μια αξιόπιστη υπηρεσία συνδυασμένων μεταφορών, κατάλληλη και για όλες τις συνθήκες μεταφοράς. Το γεγονός ότι ο τομέας παράγει ευπαθή και μη ευπαθή προϊόντα, έχει οδηγήσει σε μεθόδους διαφορετικού χειρισμού τους, οι οποίες συχνά οδηγούν σε ξεχωριστές διανομές.

Η δυνατότητα κοινών αποστολών με σκοπό τη δημιουργία ολόκληρων φορτίων είναι γεγονός αναμφισβήτητο που θα οδηγήσει σε μεγαλύτερες οικονομίες κλίμακας με όποιο μεταφορικό μέσο/μέσα και αν επιλεγούν.

Για τη δημιουργία κοινών αποστολών, απαιτείται ένας φορέας ή ανάδοχος (διαχειριστής μεταφορικού έργου) ο οποίος θα πρέπει να συντονίσει τα πολλά και διαφορετικά μεταφορικά μέσα που εμπλέκονται (κυρίως για τη συγκέντρωσή τους σε εμπορευματικό κέντρο και την εσωτερική μεταφορά των προϊόντων αυτών). Αλλά ταυτόχρονα και τη δημιουργία πλάνου ζήτησης και αποστολών των εμπορευμάτων αυτών με σκοπό τον καλύτερο προγραμματισμό της αποστολής.

Παράλληλα στις αρμοδιότητες του θα πρέπει να είναι και η συγκέντρωση προσφορών για τη συνεχή παρακολούθηση των ναύλων σε κάθε μεταφορικό μέσο έτσι ώστε να εκμεταλλεύεται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις προσφορές που δημιουργούνται σε περιόδους μεγάλης εποχικότητας.

Τα πιθανά κολλήματα και προβλήματα που μπορεί να δημιουργηθούν είναι θεσμικά αλλά και νομικά, καθώς επίσης και λόγοι διαφάνειας που μόνον η πολιτεία και οι εμπλεκόμενοι φορείς μπορούν να επιλύσουν.

Πακέτο Εργασίας 1.9: Νομοθεσία, διαδικασία εξαγωγών και εκτελωνισμού για τρόφιμα και ποτά στις περιοχές του έργου. Κανονισμοί Ρωσίας για εισαγωγές. Υγειονομικοί/ Τελωνειακοί κανονισμοί και διατάξεις, απαιτούμενα συνοδευτικά έγγραφα, φορολογία εξαγωγών, δικαιολογητικά και λογιστικές διαδικασίες, ασφάλιση εμπορευμάτων

1. Διαδικασίες Εξαγωγών από Ελλάδα (σε Τρίτες Χώρες)

Προκειμένου να τελωνιστούν τα εμπορεύματα που προέρχονται από ή αποστέλλονται προς τρίτη χώρα, ο κύριος των εμπορευμάτων ή ο νόμιμος αντιπρόσωπός του οφείλει να καταθέσει ορθά συμπληρωμένο το Ενιαίο Διοικητικό Έγγραφο (Ε.Δ.Ε.) και παράλληλα να προσκομίσει δισκέτα, στην οποία θα εμπεριέχονται τα στοιχεία του Ε.Δ.Ε., στο Τελωνείο που θα έχει την καθ' ύλη και κατά τόπο αρμοδιότητα.

Το Ε.Δ.Ε ονομάζεται διασάφηση/ δήλωση και ο διασαφιστής ή ο νόμιμος αντιπρόσωπος του έχει υποχρέωση, να γνωρίζει τις απαραίτητες θέσεις και ενδείξεις συμπλήρωσης της διασάφησης, ανάλογα με το τελωνειακό καθεστώς στο οποίο ζητά να υπαχθούν τα εμπορεύματα, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (άρθρα 61-78 του κανονισμού ΕΟΚ 2913/92, άρθρα 198-217 και παραρτήματα 38,37,36,35,34,33,32,31 του κανονισμού ΕΟΚ 2454/93). Οι οδηγίες συμπλήρωσης της δισκέτας δίνονται στην ΔΥΟ Τ.5047/304/Α0019/4-10-2000 και αναλυτικότερη πληροφόρηση για τη διασάφηση παρέχεται στην ΔΥΟ Τ3384/244/Α0019/21-07-2003.

Μαζί με τη διασάφηση πρέπει να επισυνάπτονται και τα έγγραφα στα άρθρα 218-221 κανονισμού ΕΟΚ 2454/93 που είναι αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων που διέπουν το αιτούμενο τελωνειακό καθεστώς (π.χ. τιμολόγιο και εφόσον απαιτείται πιστοποιητικό κυκλοφορίας ή καταγωγής, κιβωτολόγιο – ζυγολόγιο κ.α.).

Από τις 03/04/2012 υποβάλλονται και τακτοποιούνται ηλεκτρονικά στα Τελωνεία, οι εξαγωγές εμπορευμάτων προς τρίτες χώρες. Όμως η συντριπτική πλειοψηφία των εξαγωγέων δεν κάνει χρήση και δεν επιλέγει τις διατυπώσεις και τις διαδικασίες διευκόλυνσης που παρέχονται από την κοινοτική και εθνική νομοθεσία. Αντίθετα επικρατεί η αντίληψη ότι οι διευκολύνσεις στις τελωνειακές διαδικασίες είναι μονομερής απόφαση του τελωνείου που οφείλει να διευκολύνει τις εξαγωγές εφαρμόζοντας τις θεσμοθετημένες απλουστεύσεις μιας συγκεκριμένης τελωνειακής διαδικασίας σε μια άλλη, παραβλέποντας και συμψηφίζοντας τα κριτήρια και τους κανόνες που έχουν τεθεί από το νομικό πλαίσιο.

Ως πλέον ασφαλής μέθοδος μετάβασης από το χειρόγραφο στο ηλεκτρονικό περιβάλλον των διατυπώσεων εξαγωγής, θεωρήθηκε η διατήρηση για μεταβατικό διάστημα ορισμένων γραπτών διαδικασιών ούτως ώστε να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος συντονισμού της εμπλεκόμενης εμπορευματικής κοινότητας.

Καταργούνται λοιπόν και αντικαθίστανται οι χειρόγραφες διαδικασίες κατά το στάδιο τελωνισμού εμπορευμάτων για εξαγωγή, που απαιτούσαν τη δια ζώσης επικοινωνία (φυσική παρουσία) του εξαγωγέα ή του αντιπροσώπου του στο τελωνείο και κατά συνέπεια οι προϊστάμενοι τελωνισμού εμπορευμάτων (επόπτες) θα δρομολογούν άμεσα και χωρίς αναίτια καθυστέρηση όλες τις διασαφήσεις εξαγωγής. Διευκρινίζεται ότι ο περιορισμός της δια ζώσης επικοινωνίας του εξαγωγέα ή του αντιπροσώπου του με το τελωνείο δεν αντικαθιστά την υποχρέωσή του να είναι στη διάθεση του τελωνείου για οποιαδήποτε μορφή επικοινωνίας (τηλεφωνική, γραπτή, δια ζώσης), εφόσον αυτό καταστεί αναγκαίο κατά την εξέλιξη του τελωνισμού (πχ παρουσία του εξαγωγέα κατά τον φυσικό έλεγχο των εμπορευμάτων, παροχή συμπληρωματικών εγγράφων ή διευκρινήσεων κλπ).

Για τη νομική αποδοχή κάθε διασάφησης (γραφπτής ή ηλεκτρονικής) οι τελωνειακές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να διασφαλίζουν την τήρηση δύο μείζονος σημασίας προϋποθέσεων.

α) την υποβολή ορθά συμπληρωμένης για το αιτούμενο καθεστώ διασάφησης με τα υποχρεωτικά επισυναπτόμενα (άδειες και εγκρίσεις) και υποστηρικτικά για την επαλήθευσή της έγγραφα (τιμολόγια φορτωτικά έγγραφα, εξουσιοδοτήσεις κλπ) και

β) την άφιξη των εμπορευμάτων στο τελωνείο ή την διάθεση αυτών σε χώρους υπό την εποπτεία του τελωνείου (τελωνειακά επιτηρούμενοι χώροι).

Η επιβεβαίωση των παραπάνω προϋποθέσεων διαφοροποιείται εκ μέρους των τελωνείων ανάλογα με τον τρόπο υποβολής της διασάφησης γραπτά ή ηλεκτρονικά. Στη γραπτή υποβολή της διασάφησης ο διασαφιστής / αντιπρόσωπος, προσκόμιζε διαζώσης τη διασάφηση με τα απαιτούμενα επισυναπτόμενα και η αποδοχή της ήταν αντικείμενο εξέτασης από τελωνειακό υπάλληλο, ο οποίος παράλληλα εξέταζε και την πραγματοποιούμενη άφιξη των εμπορευμάτων στο τελωνείο με τον κατάλληλο για κάθε διασάφηση τρόπο, όπως ήταν η προσκόμιση και επισύναψη του δελτίου αποστολής στις διασαφήσεις εξαγωγής.

Αντίθετα, στην ηλεκτρονική υποβολή της διασάφησης (αποστολή ηλεκτρονικού μηνύματος) η φυσική παρουσία του διασαφιστή ή του αντιπροσώπου του δεν απαιτείται πλέον και η πρώτη προϋπόθεση αποδοχής (ορθή συμπλήρωση, υποχρεωτικά επισυναπτόμενα κλπ) διασφαλίζεται αυτόματα από το σύστημα. Μένει κατά συνέπεια να ρυθμιστεί ο τρόπος διασφάλισης από το τελωνείο της δεύτερης προϋπόθεσης που είναι η επιβεβαίωση της πραγματικής άφιξης των εμπορευμάτων στο τελωνείο ή όπου αλλού εγκρίνει το τελωνείο.

Η προϋπόθεση άφιξης των εμπορευμάτων στο τελωνείο ή σε όποιο άλλο χώρο επιτήρησης του τελωνείου σε όλες τις περιπτώσεις τελωνισμού εκτός, από τον τελωνισμό στις εγκαταστάσεις του εξαγωγέα (άδεια απλουστευμένης διαδικασίας στον οριζόμενο από τον εξαγωγέα τόπο), αποτελεί θεμελιώδη κανόνα διασφάλισης της τελωνειακής επιτήρησης των προς εξαγωγή εμπορευμάτων. Ο κανόνας αυτός τέθηκε για να διασφαλίσει ότι τα εμπορεύματα, μετά την αποδοχή της διασάφησης και ανεξάρτητα από το εάν θα γίνει έλεγχος ή μη αυτών, τελούν υπό την επιτήρηση του τελωνείου και είναι στη διάθεσή του για ενδεχόμενο έλεγχο και δεν μπορούν αντικειμενικά να αλλοιωθούν ως προς την ποσότητα και το είδος τους από αυτά που έχουν δηλωθεί.

Τα απαιτούμενα έγγραφα συνοδεύουν πάντοτε τα διακινούμενα εμπορεύματα και πρέπει απαραίτητως να παρουσιάζονται στους Λιμένες ή στους Αερολιμένες αναχώρησης από την Ελλάδα.

Το κύριο τελωνειακό έντυπο που απαιτείται για τις εξαγωγές είναι το Ενιαίο Διοικητικό έγγραφο (ΕΔΕ, Single Administrative Document, SAD).

[Ενιαίο Διοικητικό Έγγραφο \(ΕΔΕ\)](#)

Το ΕΔΕ χρησιμοποιείται σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση και εκτός από τη γλώσσα είναι πανομοιότυπο σε όλες τις χώρες-μέλη.

Αν και το ΕΔΕ μπορεί να συμπληρωθεί από τον φορτωτή, είναι ευκολότερο η διαδικασία αυτή να γίνει από τον μεταφορέα, ο οποίος έχει όλες τις πληροφορίες που αφορούν τη μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου, όπως είναι ο αριθμός πτήσης ή το όνομα του πλοίου.

Υπάρχουν επίσης κάποιες απλοποιημένες διαδικασίες για τη συμπλήρωση των εξαγωγικών διατυπώσεων, ιδιαίτερα χρήσιμες όταν τα εμπορεύματα αποστέλλονται με μία ομαδική αποστολή (groupage).

Σε ορισμένες περιπτώσεις το ΕΔΕ πρέπει να συμπληρωθεί από τον εξαγωγέα, όπως για παράδειγμα όταν τα εμπορεύματα υπόκεινται στη χορήγηση αδείας εξαγωγής, πράγμα που σημαίνει ότι δεν μπορούν αν εξέλθουν από την Ελλάδα χωρίς την άδεια του Υπουργείου Ανάπτυξης (μηχανολογικός εξοπλισμός) ή του Υπουργείου Εμπορίου (προϊόντα που επηρεάζουν την εθνική άμυνα και ασφάλεια, όπως οπλικά συστήματα, συστήματα προηγμένης τεχνολογίας και λοιπά είδη COCOM).

Σε μια τέτοια περίπτωση ο εξαγωγέας πρέπει κανονικά να συμπληρώσει το πρώτο μέρος του ΕΔΕ και να δώσει το μερικώς συμπληρωμένο έντυπο στον μεταφορέα, ο οποίος θα συμπληρώσει τα υπόλοιπα μέρη του κατά τον συνήθη τρόπο.

Μετά τον έλεγχο, το Τελωνείο θα επιστρέψει θεωρημένο αντίγραφο του ΕΔΕ στον εξαγωγέα.

Οι μεγαλύτεροι εξαγωγείς μπορούν να ζητήσουν Επιτόπιο Έλεγχο Εξαγωγών από τα Τελωνεία. Αυτό σημαίνει ότι οι τελωνειακές διατυπώσεις διεξάγονται στους χώρους των εξαγωγέων.

Τα Τελωνεία διατηρούν το δικαίωμα να επισκέπτονται τους χώρους και να ελέγχουν τις διαδικασίες. Το πλεονέκτημα του Επιτόπιου Ελέγχου Εξαγωγών για τον εξαγωγέα είναι ότι όλα τα έγγραφα μπορούν να προετοιμαστούν εκ των προτέρων επί τόπου, και να μην απομένει καμία άλλη διαδικασία να ολοκληρωθεί στον λιμένα ή αερολιμένα φόρτωσης.

Τιμολόγιο

Το σημαντικότερο έγγραφο το οποίο πρέπει να ετοιμάσει ο εξαγωγέας είναι το Τιμολόγιο. Το Τιμολόγιο πρέπει να συνοδεύει κάθε φόρτωση, ακόμη και όταν τα εμπορεύματα αποστέλλονται ελεύθερα πληρωμής. Το τιμολόγιο είναι το βασικό έγγραφο που χρησιμοποιείται στις εξαγωγές, και κάθε άλλο έγγραφο χρησιμοποιεί πληροφορίες οι οποίες εμφανίζονται σε αυτό.

Συχνά ζητείται από τους εξαγωγείς να προετοιμάσουν ένα προτιμολόγιο (Pro forma Invoice). Το έγγραφο αυτό χρησιμοποιείται υπό τύπον προσφοράς ή όταν η πληρωμή γίνεται προκαταβολικά και οι λέξεις pro forma πρέπει να εμφανίζονται ευκρινώς.

Όταν αποστέλλονται δείγματα χωρίς χρέωση, οι Τελωνειακές Αρχές ζητούν την υποβολή ενός τιμολογίου για τελωνειακούς και μόνον λόγους. Στην περίπτωση αυτή στο τιμολόγιο αναγράφεται η ρήτρα «Χωρίς εμπορική αξία. Αναγραφόμενη αξία μόνον για τελωνειακούς σκοπούς».

Μερικές χώρες ζητούν επικυρωμένα ή θεωρημένα τιμολόγια, πράγμα που σημαίνει ότι ο εξαγωγέας πρέπει να έχει το τιμολόγιό του θεωρημένο πριν από την αποστολή των

εμπορευμάτων. Η θεώρηση ή η επικύρωση γίνονται από Εμπορικό Επιμελητήριο ή από Πρεσβεία, ανάλογα με τις απαιτήσεις της χώρας προορισμού.

Πιστοποιητικό προέλευσης

Ένα άλλο έγγραφο που απαιτείται συχνά είναι ο Πιστοποιητικό προέλευσης, το οποίο πρέπει να συμπληρώνεται πριν από την εξαγωγή των εμπορευμάτων.

Στην Ελλάδα τα Πιστοποιητικά Προέλευσης χορηγούνται από τα Εμπορικά Επιμελητήρια. Μετά τη συμπλήρωση του σχετικού εντύπου, το Επιμελητήριο θεωρεί το Πιστοποιητικό και χρεώνει κάποια έξοδα για τη μεσολάβησή του.

Όλες οι αραβικές χώρες ζητούν πιστοποιητικό προέλευσης θεωρημένο από τον Εμπορικό Ακόλουθο της Πρεσβείας τους στην Ελλάδα. Στην περίπτωση που κάποια αραβική χώρα δεν έχει Πρεσβεία ή Προξενείο στην Ελλάδα, τότε ζητείται η θεώρηση από την Πρεσβεία οποιασδήποτε άλλης αραβικής χώρας.

Κιβωτολόγιο – Packing list

Οι εξαγωγείς που χρησιμοποιούν πρόγραμμα ηλεκτρονικού υπολογιστή για την σύνταξη των τιμολογίων, μπορούν ταυτόχρονα να συντάξουν και το κιβωτολόγιο. Το κιβωτολόγιο περιγράφει το περιεχόμενο ενός φορτίου.

Πολλές από τις πληροφορίες που εμφανίζονται στο τιμολόγιο επαναλαμβάνονται και στο κιβωτολόγιο, το οποίο περιλαμβάνει τον αριθμό και το είδος των κιβωτίων, το περιεχόμενό τους, το καθαρό και μικτό βάρος σε χιλιόγραμμα καθώς και τις πλήρεις διατάσεις και το συνολικό μέγεθος κάθε κιβωτίου. Στο κάτω μέρος του κιβωτολογίου αθροίζονται όλες οι μονάδες συσκευασίας.

Πιστοποιητικό συμμόρφωσης (Certificate of conformity)

Ορισμένες χώρες απαιτούν όλα τα εμπορεύματα να είναι εφοδιασμένα με Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης. Το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης επιβεβαιώνει ότι τα εμπορεύματα είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ισχύουν στη χώρα εισαγωγής. Το Πιστοποιητικό πρέπει να εκδίδεται πριν από τη φόρτωση. Οι περισσότερες χώρες ορίζουν έναν Οργανισμό σε κάθε χώρα που είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την έκδοση αυτών των πιστοποιητικών.

Οι οργανισμοί αυτοί ζητούν συχνά να επαληθεύσουν τα φορτία πριν από την έκδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης. Τα εμπορεύματα που φθάνουν στα σύνορα χωρίς πιστοποιητικό συμμόρφωσης κινδυνεύουν να κατασχεθούν. Οι εξαγωγείς θα πρέπει να γνωρίζουν ότι οι εταιρείες που εκδίδουν τα πιστοποιητικά χρεώνουν κάποια έξοδα για την παροχή των υπηρεσιών τους (περίπου 10% επί της αξίας του οριστικού τιμολογίου), τα οποία θα πρέπει να συνυπολογίσουν κατά την προετοιμασία των προσφορών τους.

Έντυπα συμπληρούμενα από τους μεταφορείς

Εκτός από τα έγγραφα που είναι κοινά για όλες τις μεταφορές, κάθε είδος μεταφοράς έχει τα δικά της ιδιαίτερα έγγραφα.

- Για τις αεροπορικές μεταφορές, το σημαντικότερο έγγραφο είναι η αεροπορική φορτωτική (air waybill), εν συντομία AWB.
- Για τα θαλάσσια μεταφορά, το σημαντικότερο έγγραφο είναι η θαλάσσια φορτωτική (bill of lading), για συντομία συνήθως B/L.
- Για τις διεθνείς οδικές μεταφορές, το δελτίο αποστολής που συμπληρώνεται συνήθως από τον μεταφορέα είναι το έντυπο CMR (Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τις Χερσαίες Μεταφορές).
- Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, το κανονικό έγγραφο μεταφοράς είναι η σιδηροδρομική φορτωτική CIM (Διεθνής Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές).

Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τις Χερσαίες Μεταφορές

Το έντυπο CMR συμπληρώνεται από τον μεταφορέα και δίδεται προς υπογραφή στον αποστολέα όταν παραληφθούν τα εμπορεύματα. Το CMR περιέχει όλες τις σχετικές με το φορτίο πληροφορίες, μαζί με τα στοιχεία του οχήματος και του μεταφορέα. Το πρώτο αντίτυπο του CMR παραμένει στον αποστολέα, το δεύτερο συνοδεύει τα εμπορεύματα και το τρίτο κρατά το μεταφορέας.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, αυτός που συμπληρώνει το έντυπο CMR είναι ο μεταφορέας. Επειδή όμως οι περισσότερες πληροφορίες που ζητούνται αφορούν τον εξαγωγέα, είναι προτιμότερο το έγγραφο αυτό να το συμπληρώσει ο εξαγωγέας, επειδή αυτός ευθύνεται για την ακρίβεια των στοιχείων του CMR. Μετά την εκφόρτωση των εμπορευμάτων ζητείται από τον παραλήπτη να υπογράψει το CMR.

Στο έντυπο του CMR υπάρχει χώρος για να προσθέσει ο εξαγωγέας ή ο εισαγωγέας οποιαδήποτε πληροφορία θα μπορούσε να διευκολύνει τον μεταφορέα.

Οι περισσότερες από τις Ευρωπαϊκές χώρες έχουν αποδεχθεί την Συνθήκη για τις Χερσαίες Μεταφορές (CMR), η οποία ρυθμίζει τις υποχρεώσεις και τις πιθανές ευθύνες του μεταφορέα. Οι μεταφορείς διαβεβαιώνουν συχνά τους πελάτες τους ότι όλα τα εμπορεύματα μεταφέρονται «υπό συνθήκες CMR», κάτι που ως ένα βαθμό παρέχει ασφάλεια για τις μεταφορές. Ωστόσο, η υποχρέωση διακίνησης των εμπορευμάτων «υπό συνθήκες CMR» δεν συνδέεται με την οικονομική κατάσταση της εταιρείας και για το λόγο αυτόν απαιτείται προσοχή.

Φορτωτική Θαλάσσιας μεταφοράς (Bill of lading)

Ένα από τα παλαιότερα έγγραφα που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο είναι η φορτωτική θαλάσσιας μεταφοράς.

Το έντυπο εξακολουθεί να αποτελεί πολύ σημαντικό έγγραφο, το οποίο χρησιμοποιείται σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις που τα εμπορεύματα αποστέλλονται στο εξωτερικό με container ή με πλοίο. Η φορτωτική θαλάσσιας μεταφοράς εξυπηρετεί πολλούς σκοπούς και ταυτόχρονα είναι νομικό έγγραφο.

Οι φορτωτικές θαλάσσιες μεταφορές εκδίδονται από τις Ναυτιλιακές Εταιρείες, τις Μεταφορικές Εταιρείες και από την FIATA, τη Διεθνή Ομοσπονδία του Συνδέσμου Μεταφορικών Εταιρειών. Όλες οι φορτωτικές θαλάσσιες μεταφορές είναι πανομοιότυπες στην όψη. Έχουν μέγεθος A4 με το όνομα της ναυτιλιακής εταιρείας εμφανώς αναγραφόμενο στην κορυφή του εντύπου.

Οι λεπτομέρειες της φόρτωσης εμφανίζονται στο σώμα του εγγράφου και υπάρχει χώρος για υπογραφή στο κάτω μέρος. Στην οπίσθια όψη αναγράφονται πυκνοτυπωμένοι οι όροι μεταφοράς, οι οποίοι καθίστανται σημαντικοί όταν κάτι δεν πάει καλά.

Η πρώτη ιδιότητα της φορτωτικής θαλάσσιας μεταφοράς είναι η χρησιμότητά της ως απόδειξης για τα εμπορεύματα. Εάν τα εμπορεύματα φορτώνονται με συμβατικό τρόπο, είναι δυνατός ο φυσικός έλεγχος του φορτίου κατά την φόρτωση.

Η φορτωτική θαλάσσιας μεταφοράς περιλαμβάνει πλήρη στοιχεία για τον αριθμό των μονάδων συσκευασίας και περιγραφή των εμπορευμάτων. Όπου η μεταφορά γίνεται με containers, η φορτωτική αναφέρει τον αριθμό του container με τη δήλωση «δηλώθηκε ότι περιέχει», επειδή η Ναυτιλιακή εταιρεία βασίζεται στις πληροφορίες του πελάτη της και το προσωπικό της προβλήτας αδυνατεί να ελέγξει κάθε container ξεχωριστά.

Η φορτωτική θαλάσσιας μεταφοράς αποτελεί επίσης σύμβαση μεταφοράς μεταξύ του φορτωτή και της Ναυτιλιακής εταιρείας. Η φορτωτική συμπληρώνεται αφού το πλοίο αποπλεύσει, καθώς μόνον τότε η Ναυτιλιακή εταιρεία έχει τη δυνατότητα να συμπληρώσει όλα τα μέρη της φορτωτικής, όπως το όνομα του πλοίου και την ημερομηνία αναχώρησης.

Η Τρίτη ιδιότητα της φορτωτικής θαλάσσιας μεταφοράς είναι ότι αποτελεί τίτλο κυριότητας. Αυτό σημαίνει ότι οποιοσδήποτε έχει στα χέρια του τη φορτωτική έχει δικαίωμα να παραλάβει τα εμπορεύματα.

Ο αγοραστής των εμπορευμάτων για να παραλάβει το φορτίο κανονικά παρουσιάζει την πρωτότυπη φορτωτική στην Ναυτιλιακή εταιρεία στο λιμάνι άφιξης. Με τη φορτωτική θαλάσσιας μεταφοράς ο εξαγωγέας έχει κάποιο ποσοστό ασφαλείας σχετικά με την πληρωμή των εμπορευμάτων, δεδομένου ότι ο παραλήπτης δεν μπορεί να παραλάβει τα εμπορεύματα χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του εξαγωγέα.

Παρ' όλα αυτά, η φορτωτική δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται ως υποκατάστατο της πολιτικής του ελέγχου των πιστώσεων, δεδομένου ότι η παραμονή ενός φορτίου σε μία απομακρυσμένη προκυμαία προκαλεί προβλήματα. Ακόμη, αν ο παραλήπτης αδυνατεί να παραλάβει τα εμπορεύματα, ο εξαγωγέας θα πρέπει ενδεχομένως να φροντίσει για την επιστροφή τους. Η διαδικασία αυτή συνεπάγεται μία επιπλέον επιβάρυνση ναύλου καθώς και σημαντικά αποθηκευτικά έξοδα στο εξωτερικό. Οι φορτωτικές θαλάσσιες μεταφορές εκδίδονται σε σειρές, συνήθως σε τρία πρωτότυπα ή περισσότερα εάν ζητηθούν, και οποιοδήποτε από τα τρία πρωτότυπα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την παραλαβή του σχετικού φορτίου, γεγονός το οποίο καθιστά τα άλλα δύο πρωτότυπα χωρίς αξία ή ισχύ. Οι σειρές παρέχουν την ευχέρεια διαχωρισμού των πρωτοτύπων για την ταχυδρομική αποστολή ή την αποστολή με courier στην Τράπεζα του εξωτερικού, στον αγοραστή ή στον αντιπρόσωπο που διαχειρίζεται το φορτίο για λογαριασμό του εξαγωγέα στο λιμάνι του προορισμού.

Αεροπορική φορτωτική (Air waybill)

Η αεροπορική φορτωτική, συχνά για συντομία AWB, χρησιμοποιείται για όλους τους αεροπορικούς ναύλους και επέχει θέση δελτίου αποστολής. Σε αντίθεση με τη Φορτωτική Θαλάσσιας Μεταφοράς, η Αεροπορική Φορτωτική δεν αποτελεί τίτλο κυριότητας. Η βασική αεροπορική φορτωτική είναι ένα έγγραφο που αποτελείται από δώδεκα μέρη με κάθε σελίδα να εξυπηρετεί διαφορετικό σκοπό, αν και για πολλές αεροπορικές μεταφορές δεν απαιτούνται και τα δώδεκα αντίγραφα. Η αεροπορική φορτωτική μπορεί να συμπληρωθεί από την αεροπορική εταιρεία, αν και συνήθως συμπληρώνεται από τον αεροπορικό μεταφορέα. Κάθε αεροπορική φορτωτική φέρει έναν μοναδικό αριθμό, ο οποίος αποτελεί στοιχείο αναγνώρισης του φορτίου καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού του.

Η αεροπορική φορτωτική χρησιμοποιείται σε όλες τις επικοινωνίες που αφορούν τη φόρτωση καθώς και σε άλλα έντυπα που χρησιμοποιούνται για τις τελωνειακές διατυπώσεις. Είναι σημαντικό να γνωστοποιηθεί στον παραλήπτη ο αριθμός της αεροπορικής φορτωτικής το ταχύτερο δυνατόν.

Η αεροπορική φορτωτική παρέχει στον φορτωτή απόδειξη παραλαβής των εμπορευμάτων, ενώ άλλα αντίγραφα της συνοδεύουν το φορτίο.

Η συμπλήρωση του εντύπου της αεροπορικής φορτωτικής είναι σχετικά εύκολη και οι περισσότερες από τις πληροφορίες που ζητούνται είναι αυταπόδεικτες.

Η ακρίβεια των στοιχείων της αεροπορικής φορτωτικής αποτελεί ευθύνη του αερομεταφορέα, δεδομένου ότι οποιαδήποτε λάθη μπορεί, όπως σε όλα τα άλλα έγγραφα, να προκαλέσουν προβλήματα.

Αεροπορική φορτωτική αερομεταφορέα

Μία αυξανόμενη τάση στο τομέα των αεροπορικών μεταφορών είναι η έκδοση των αεροπορικών φορτωτικών, για συντομία HAWB, από τους ίδιους τους μεταφορείς.

Οι φορτωτικές αυτές δεν διαφέρουν από εκείνες που εκδίδουν οι Αεροπορικές Εταιρείες. Ο αεροπορικός διαμεταφορέας συγκεντρώνει διάφορα φορτία σε μία κύρια Αεροπορική Φορτωτική, κοινώς MAWB, και κατόπιν εκδίδει χωριστές Αεροπορικές Φορτωτικές στους πελάτες του.

Σιδηροδρομική φορτωτική (CIM Consignment note)

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές διέπονται από τους όρους και τις προϋποθέσεις της Συνθήκης Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών, γνωστής και ως Συνθήκης COTIF. Λειτουργούν κατά τον ίδιο τρόπο με τις προϋποθέσεις του CMR για τις οδικές μεταφορές. Η Σιδηροδρομική Φορτωτική, συνηθέστερα αναφερόμενη ως έντυπο CIM απαιτείται τόσο για φορτία πάνω σε αυτοκίνητα που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς όσο και για φορτία σε βαγόνια. Ο σκοπός της Σιδηροδρομικής Φορτωτικής είναι να συνοδεύσει τα εμπορεύματα από τον αποστολέα στον παραλήπτη και να καθορίσει τα πληρωτέα έξοδα.

Η Σιδηροδρομική Φορτωτική συνοδεύει το φορτίο σ' ολόκληρο το ταξίδι του. Το έντυπο CIM συμπληρώνεται συνήθως από τον μεταφορέα. Στην Ευρώπη η ισχύς της Σιδηροδρομικής Φορτωτικής ξεκινά συνήθως στο σταθμό αποστολής.

Το έντυπο CIM αποτελείται από πέντε μέρη. Για τη διακίνηση σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, το έντυπο CIM χρησιμοποιείται για την υποστήριξη άλλων εγγράφων για Τελωνειακούς σκοπούς.

Ασφαλιστήριο συμβόλαιο - Πιστοποιητικό ασφάλισης

Εάν ο εισαγωγέας πρέπει να ασφαλίσει τα εμπορεύματα για τη μεταφορά, είναι συχνά απαραίτητο ένα Ασφαλιστήριο, ιδιαίτερα εάν τα φορτωτικά έγγραφα θα πρέπει να παρουσιασθούν έναντι ενεγγύου πιστώσεως.

Το συμβόλαιο ή το πιστοποιητικό δεν θα πρέπει να φέρει ημερομηνία μεταγενέστερη της ημερομηνίας αποστολής των εμπορευμάτων, θα πρέπει να έχει εκδοθεί και υπογραφεί από Ασφαλιστική Εταιρεία ή Πράκτορα που ενεργεί για λογαριασμό Ασφαλιστικής Εταιρείας και θα πρέπει να παρέχει κάλυψη για ποσό όχι μικρότερο της αξίας του Τιμολογίου.

Συχνά η κάλυψη προσδιορίζεται στο 110% της αξίας, εκφραζόμενη στο νόμισμα τιμολόγησης του εμπορεύματος. Επίσης, απαιτούνται συνήθως λεπτομέρειες για το πλοίο και τον λιμένα φόρτωσης, περιγραφή των εμπορευμάτων και της συσκευασίας και το όνομα του Οργανισμού στη χώρα προορισμού, προς τον οποίο θα πρέπει να απευθυνθεί οποιοσδήποτε έχει ασφαλιστικές απαιτήσεις.

Άλλα έγγραφα

Ορισμένες χώρες ζητούν ειδικά έγγραφα, ιδιαίτερα στην περίπτωση που ο τρόπος πληρωμής του εξαγωγέα γίνεται έναντι ενεγγύου πιστώσεως.

Ο αγοραστής θα πρέπει κατά την περίοδο των διαπραγματεύσεων να ενημερώσει τον πωλητή για τα απαιτούμενα ειδικά έγγραφα, διαφορετικά αυτά θα καθορίζονται από την ενέγγυο πίστωση.

2. Διαδικασίες Εξαγωγών από Κύπρο (σε Τρίτες Χώρες)

Η διαδικασία εξαγωγής προβλέπει δυο στάδια: Κατ αρχή ο εξαγωγέας/ διασαφιστής προσκομίζει τα εμπορεύματα, τη διασάφηση εξαγωγής και, όπου απαιτείται, άδεια εξαγωγής στο τελωνείο εξαγωγής που είναι αρμόδιο για τον τόπο που είναι εγκατεστημένος ο εξαγωγέας ή όπου τα εμπορεύματα συσκευάζονται ή φορτώνονται για εξαγωγή. Το τελωνείο στο οποίο προσκομίζονται τα εμπορεύματα και η άδεια εξαγωγής χορηγεί άδεια παραλαβής προς εξαγωγή υπό τον όρο ότι εγκαταλείπουν το τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας στην ίδια κατάσταση στην οποία βρίσκονται κατά τον χρόνο της αποδοχής της διασάφησης.

Κατόπιν η διασάφηση εξαγωγής και τα εμπορεύματα προσκομίζονται στο τελωνείο εξόδου, το οποίο ικανοποιείται ότι τα εμπορεύματα που έχουν προσκομιστεί ανταποκρίνονται στα εμπορεύματα που καλύπτει η διασάφηση και επιβλέπει τη φυσική έξοδο των εμπορευμάτων.

Σημειώνεται ότι στα πλαίσια της διαδικασίας εξαγωγής γίνεται διάκριση μεταξύ: του διασαφιστή, δηλαδή του προσώπου που προσκομίζει τα εμπορεύματα στο τελωνείο και υποβάλλει τη διασάφηση εξαγωγής και το οποίο δυνατό να εκπροσωπηθεί από άλλο πρόσωπο και του εξαγωγέα, δηλαδή του προσώπου για λογαριασμό του οποίου υποβάλλεται διασάφηση εξαγωγής και που είναι ο ιδιοκτήτης των εμπορευμάτων κατά το χρόνο αποδοχής της διασάφησης. Στις περιπτώσεις όπου η ιδιοκτησία ή το παρεμφερές δικαίωμα διάθεσης ανήκει σε πρόσωπο εγκατεστημένο εκτός της Κοινότητας, το συμβαλλόμενο μέρος που είναι εγκατεστημένο στην Κοινότητα θεωρείται ότι είναι ο εξαγωγέας.

Σύμφωνα με τις κοινοτικές διατάξεις:

Ως **τελωνείο εξαγωγής** θεωρείται το τελωνείο στο οποίο πρέπει να ολοκληρώνονται οι διατυπώσεις προκειμένου τα εμπορεύματα που εξέρχονται από το τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας να λάβουν τελωνειακό προορισμό ή χρήση, όπως επίσης και οι κατάλληλοι έλεγχοι βάσει των κινδύνων.

Τελωνεία εξαγωγής είναι τα Τελωνεία Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου.

Ως **τελωνείο εξόδου** θεωρείται το τελωνείο στο οποίο προσκομίζονται τα εμπορεύματα πριν εξέλθουν από το τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας και στο οποίο υποβάλλονται σε τελωνειακούς ελέγχους όσον αφορά την εφαρμογή των διατυπώσεων εξόδου και τους κατάλληλους ελέγχους βάσει των κινδύνων.

Τελωνεία εξόδου είναι τα Τελωνεία Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου.

Η υπαγωγή εμπορευμάτων σε καθεστώς εξαγωγής αρχίζει με την υποβολή διασάφησης εξαγωγής στο τελωνείο του κράτους μέλους που είναι αρμόδιο για την εποπτεία του εξαγωγέα ή στο τελωνείο όπου τα εμπορεύματα συσκευάζονται ή φορτώνονται στο μέσο μεταφοράς με το οποίο θα πραγματοποιηθεί η εξαγωγή.

Διασάφηση εξαγωγής απαιτείται για:

- εμπορεύματα που εξάγονται σε χώρες εκτός του τελωνειακού εδάφους της Κοινότητας, συμπεριλαμβανομένων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), δηλαδή Ισλανδίας, Νορβηγίας, Ελβετίας & Λίχτενσταϊν·
- εμπορεύματα που αποστέλλονται προς τα ειδικά εδάφη που ανήκουν μεν στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, αλλά όχι στο φορολογικό έδαφος της Κοινότητας (Μαρτινίκα, Γαλλική Γουιάνα, Γουαδελούπη, Ρεουνιόν, Κανάρια Νησιά, Νησιά Τσάνελ, Νησιά Άλαντ)·
- εμπορεύματα που υπάγονται στην Κοινή Αγροτική Πολιτική (ΚΑΠ), δηλαδή επιδοτούμενα

Από 1/7/2013 λειτουργεί νέο Σύστημα για την κατάθεση των απαιτούμενων από τη Νομοθεσία διατυπώσεων εξαγωγής, το οποίο αποτελεί το ολοκληρωμένο Σύστημα Εξαγωγών.

Στόχος του συστήματος είναι η διευκόλυνση του εμπορίου μεταξύ των Οικονομικών Φορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των άλλων χωρών και η βελτίωση της ασφάλειας σε σχέση με τις εξαγωγές.

Το νέο σύστημα εξαγωγών ECS επιτρέπει στους Οικονομικούς Φορείς να καταθέτουν τις διασαφήσεις οι οποίες απαιτούνται για την εφαρμογή των προνοιών της νομοθεσίας που αφορά τις εξαγωγές - επανεξαγωγές των εμπορευμάτων, όπως προβλέπονται στον Τελωνιακό Κώδικα (Καν. (ΕΟΚ) αρ. 2913/92) και στις Εφαρμοστικές Διατάξεις (Καν. (ΕΟΚ) αρ. 2454/93).

Το σύστημα επιτρέπει την ανταλλαγή μηνυμάτων μεταξύ των Οικονομικών Φορέων και των Τελωνιακών Διοικήσεων καθώς επίσης και μεταξύ των Χωρών Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όταν τα τελωνιακά γραφεία που εμπλέκονται σε μια εξαγωγή βρίσκονται σε διαφορετικά Κράτη Μέλη.

Το νέο σύστημα καλύπτει την κατάθεση των Διασαφήσεων Εξαγωγής και Συνοπτικών Διασαφήσεων Εξόδου τόσο για τις άμεσες εξαγωγές (τελωνείο εξόδου στην Κύπρο) όσο και για τις έμμεσες εξαγωγές (τελωνείο εξόδου σε άλλο Κράτος Μέλος).

Σημειώνεται ότι, από την 1η Ιανουαρίου 2011 (λαμβανομένης υπόψη της λήξης μεταβατικής περιόδου που υιοθετήθηκε με βάση τον Κανονισμό (ΕΚ) αρ. 273/2009), οι Οικονομικοί φορείς υποχρεούνται σε υποβολή δεδομένων για την ασφάλεια και προστασία (safety and security data) στην Ευρώπη για τα εμπορεύματα που εξέρχονται του Τελωνιακού εδάφους της Ε.Ε.

Η υποβολή των δεδομένων για την ασφάλεια και προστασία για τις εξαγωγές - επανεξαγωγές μπορεί να γίνει είτε :

- Μαζί με τα δεδομένα της Τελωνιακής Διασάφησης Εξαγωγής, όταν αυτή απαιτείται.

- Με κατάθεση Συνοπτικής Διασάφησης Εξόδου (EXS), όταν δεν απαιτείται Τελωνειακή Διασάφηση Εξαγωγής.

Το υφιστάμενο σύστημα για την ηλεκτρονική υποβολή των Συνοπτικών Διασαφήσεων Εξόδου (EXS) το οποίο είχε λειτουργήσει από την 13η Δεκεμβρίου 2010, θα αποτελεί μέρος του νέου Σύστημα Εξαγωγών.

Η διασάφηση εξαγωγής υποβάλλεται στο Ενιαίο Διοικητικό Έγγραφο (ΕΔΕ). Ο διασαφιστής, ή ο μόνιμος αντιπρόσωπος του, έχει υποχρέωση να γνωρίζει σύμφωνα με τις διατάξεις εφαρμογής:

- ότι η υποβολή στο τελωνείο διασάφησης την οποία έχει υπογράψει ο ίδιος ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του ισοδυναμεί με δέσμευση όσον αφορά:
 - ο την ακρίβεια των στοιχείων της διασάφησης
 - ο τη γνησιότητα των στοιχείων της διασάφησης
 - ο τη γνησιότητα των επισυναπτομένων εγγράφων και
 - ο γενικά την τήρηση κάθε υποχρέωσης όσον αφορά την υπαγωγή των εμπορευμάτων στο εν λόγω καθεστώς
- τις απαραίτητες θέσεις και ενδείξεις συμπλήρωσης της διασάφησης σύμφωνα με το καθεστώς εξαγωγής στο οποίο ζητά να υπαχθούν τα εμπορεύματα.
- τα έγγραφα που πρέπει να επισυνάπτονται στη διασάφηση, των οποίων η προσκόμιση είναι απαραίτητη για την εφαρμογή των διατάξεων που διέπουν το καθεστώς εξαγωγής.
- ότι, όταν εμπορεύματα για τα οποία έχουν τηρηθεί οι διατυπώσεις εξαγωγής δεν έχουν εξέλθει από το τελωνειακό έδαφος της κοινότητας, ο εξαγωγέας ενημερώνει άμεσα το τελωνείο εξαγωγής και επιστρέφει το αντίτυπο της σχετικής διασάφησης.

Επιτρέπεται η εξαγωγή με προφορική διασάφηση/δήλωση στις περιπτώσεις που καθορίζονται ρητά στις σχετικές διατάξεις αναφορικά με:

- εμπορεύματα μη εμπορικού χαρακτήρα που περιέχονται στις αποσκευές επιβατών·
- τα μεταφορικά μέσα εγγεγραμμένα στην Κοινότητα και τα οποία προορίζονται να επανεισαχθούν·
- τα εμπορεύματα που αναφέρονται στο κεφάλαιο II του Καν. (ΕΚ) αρ. 918/83 του Συμβουλίου
- τα εμπορεύματα αμελητέας οικονομικής αξίας, νοουμένου ότι το τελωνείο αποδέχεται την προφορική δήλωση.

Η προφορική διασάφηση για εξαγωγή εμπορευμάτων γίνεται από τον ίδιο τον κομιστή, όταν πρόκειται για ταξιδιώτη ή τον αποστολέα εμπορευμάτων και όχι από

εξουσιοδοτημένο πράκτορα και πρέπει να γίνεται στο τελωνείο εξόδου των εμπορευμάτων.

Δεν μπορεί να γίνει προφορική διασάφηση για εμπορεύματα υποκείμενα σε επιστροφές ή που είναι υποκείμενα σε περιορισμούς ή άλλες διατυπώσεις.

3. Δασμολόγιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

Η νομική βάση του Δασμολογίου είναι ο Κανονισμός 2658/87/ΕΟΚ του Συμβουλίου. Το Παράρτημα Ι του Κανονισμού αυτού που τροποποιείται κάθε χρόνο περιλαμβάνει τη Συνδυασμένη Ονοματολογία και το Κοινό Εξωτερικό Δασμολόγιο και αποτελεί το κατ' έτος δασμολόγιο της Κοινότητας.

Κατά την εισαγωγή ή εξαγωγή εμπορευμάτων μέσω οποιουδήποτε τελωνείου της Κοινότητας υποβάλλεται διασάφηση στην οποία δηλώνεται ο κωδικός κατάταξης του εμπορεύματος. Η κατάταξη γίνεται στα 8 ψηφία (κωδικός ΣΟ) στις περιπτώσεις εξαγωγών ή στα 10 ψηφία (κωδικός TARIC) στις περιπτώσεις εισαγωγών. Η κωδικοποίηση στη Συνδυασμένη Ονοματολογία βασίζεται στο Εναρμονισμένο Σύστημα Περιγραφής και Κωδικοποίησης των Εμπορευμάτων (ΕΣ).

Το TARIC είναι το ολοκληρωμένο δασμολόγιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και βασίζεται στη Συνδυασμένη Ονοματολογία. Περιλαμβάνει όλα τα δασμολογικά μέτρα όπως δασμούς, δασμολογικές ποσοστώσεις, αναστολές των δασμών και δασμολογικές προτιμήσεις, τα μέτρα εμπορικής πολιτικής της Κοινότητας όπως οι δασμοί αντιντάμπινγκ και τα μέτρα αγροτικής πολιτικής όπως γεωργικό στοιχείο, πρόσθετοι δασμοί ζάχαρης και αλεύρου και εξαγωγικές επιστροφές. Επίσης περιλαμβάνει απαγορεύσεις και περιορισμούς καθώς επίσης και μέτρα που βοηθούν στη συλλογή στατιστικών στοιχείων όπως επιτηρήσεις εισαγωγών και εξαγωγών.

Η κατάταξη ενός εμπορεύματος στο κωδικό της Συνδυασμένης Ονοματολογίας γίνεται με βάση το Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 όπως τελευταία τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 927 του 2012 της Επιτροπής (Δασμολόγιο του 2013).

Η Συνδυασμένη Ονοματολογία αποτελεί τη νομική βάση κατάταξης ενός εμπορεύματος η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το κείμενο των κλάσεων και των σημειώσεων των τμημάτων ή των κεφαλαίων λαμβανομένων υπόψη και των γενικών κανόνων για την ερμηνεία της συνδυασμένης ονοματολογίας.

Συμπληρωματική βοήθεια για την κατάταξη των εμπορευμάτων παρέχουν οι Επεξηγηματικές Σημειώσεις του Εναρμονισμένου Συστήματος και οι αποφάσεις και γνωματεύσεις για κατάταξη των εμπορευμάτων, όπως αυτές διαμορφώνονται στα πλαίσια των εργασιών του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων.

Σημειώνεται ότι οι Επεξηγηματικές Σημειώσεις του Εναρμονισμένου Συστήματος δεν είναι ελεύθερα διαθέσιμες στο διαδίκτυο και μόνο ως συνδρομητές μπορεί κάποιος μπορείτε να έχει την ανάλογη πληροφόρηση ή αγοράζοντας το αντίστοιχο CD-ROM. Περισσότερες πληροφορίες διατίθενται στην ιστοσελίδα του Παγκόσμιου Οργανισμού Τελωνείων.

Δασμολογική κατάταξη εμπορευμάτων από χώρες εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης δίνεται μόνο με την υποβολή του εντύπου αίτησης για παροχή Δεσμευτικής Δασμολογικής Πληροφορίας.

Σημαντικό εργαλείο για την εύρεση κωδικών Συνδυασμένης Ονοματολογίας (ΣΟ) αποτελεί η μηχανή αναζήτησης της Eurostat η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον καθορισμό κωδικών Συνδυασμένης Ονοματολογίας από την περιγραφή των προϊόντων.

Δεσμευτική Δασμολογική Πληροφορία (Δ.Δ.Π.)

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει δημιουργήσει το σύστημα Δεσμευτικής Δασμολογικής Πληροφορίας (Δ.Δ.Π.) ως ένα εργαλείο για να βοηθήσει τους οικονομικούς φορείς να γνωρίζουν την ορθή δασμολογική κατάταξη των εμπορευμάτων που προτίθενται να εισαγάγουν ή να εξαγάγουν.

Η Δ.Δ.Π. εκδίδεται από τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών κατόπιν γραπτού αιτήματος στο έντυπο "Αίτηση για παροχή Δεσμευτικής Δασμολογικής Πληροφορίας". Η Δ.Δ.Π. που εκδίδεται από ένα κράτος μέλος ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη.

Η δασμολογική κατάταξη είναι η βάση για τον προσδιορισμό των εισαγωγικών δασμών και άλλων επιβαρύνσεων, των εξαγωγικών επιστροφών αλλά και για την εφαρμογή πολλών άλλων νομικών προνοιών (π.χ. πιστοποιητικών εισαγωγής/εξαγωγής). Συνεπώς, παρέχει στο δικαιούχο τη νομική βεβαιότητα αναφορικά με τη δασμολογική κατάταξη ενός εμπορεύματος.

Η Δ.Δ.Π. ισχύει κατά κανόνα για 6 χρόνια, πλην όμως μπορεί να παύσει να ισχύει προτού εκπνεύσουν τα 6 χρόνια για διάφορους λόγους όπως π.χ. έκδοση ενός νέου κανονισμού βάσει του οποίου η κατάταξη διαφοροποιείται από εκείνη που αρχικά δόθηκε με τη Δ.Δ.Π..

Σε περίπτωση που μια Δ.Δ.Π. έχει παύσει να ισχύει προτού εκπνεύσουν τα 6 χρόνια, ο δικαιούχος μπορεί να ζητήσει από τις Τελωνειακές Αρχές να του επιτραπεί η χρήση για μια μικρή μεταβατική περίοδο (περίοδος χάριτος), νοουμένου ότι το αίτημα είναι αρκούντως αιτιολογημένο και η έγκριση είναι σύμφωνη με τις πρόνοιες του νόμου.

Όλες οι Δ.Δ.Π. που εκδίδονται από εθνικές τελωνειακές αρχές καταχωρούνται στη βάση Δεδομένων Ευρωπαϊκών Δεσμευτικών Δασμολογικών Πληροφοριών (EBTI – Database) που διαχειρίζεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

4. Καθεστώς εισαγωγής στην Ρωσική Ομοσπονδία

Τα εισαγόμενα προϊόντα στη Ρωσία υπόκεινται σε 3 είδη φόρων: εισαγωγικούς δασμούς, ΦΠΑ και ειδικό φόρο κατανάλωσης (ο τελευταίος επιβάλλεται μόνο σε συγκεκριμένες κατηγορίες αγαθών).

Σύμφωνα με την απόφαση της Κεντρικής Τράπεζας της Ρωσίας, από το 2000, οι εισαγωγείς, για να στείλουν προκαταβολή σε ξένο συνάλλαγμα για την εισαγωγή εμπορευμάτων από το εξωτερικό, υποχρεούνται να καταθέσουν το αντίστοιχο ποσό σε ρούβλια σε μία από τις ρωσικές τράπεζες, οι οποίες είναι εξουσιοδοτημένες για τις διεθνείς συναλλαγές.

Εξαγωγές: σύμφωνα με τους κανονισμούς από 1.7.1993, όλοι οι Ρώσοι εξαγωγείς και οι μεικτές επιχειρήσεις, είναι υποχρεωμένοι να μεταφέρουν σε ρούβλια το 50% του συναλλάγματος που εισπράττουν μέσα σε 7 ημέρες.

Σε αντίθεση προς τους κανόνες των εμπορικών συναλλαγών της Ρωσικής Ομοσπονδίας με τις δυτικές χώρες (και τη διεθνή πρακτική), οι εξαγωγές προς τις χώρες της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών (ΚΑΚ) εξακολουθούν να υπόκεινται σε ΦΠΑ, ενώ οι εξαγωγές από τις χώρες αυτές απαλλάσσονται από τον ΦΠΑ.

Παραστατικά που συνοδεύουν τα προϊόντα των εξαγωγικών επιχειρήσεων που συμμετέχουν σε εκθέσεις, επιχειρηματικές αποστολές ή δειγματοσιμό ελληνικών προϊόντων στην Ρωσική Ομοσπονδία.

A) CARNET ATA. Τα εν λόγω πιστοποιητικά εκδίδονται στην Ελλάδα από τα κατά τόπους Επιμελητήρια και περιλαμβάνουν 3 έντυπα με κατάλληλες σφραγίδες από τα τελωνεία εξαγωγής. Είναι γνωστόν ότι στα Ρωσικά τελωνεία πολλές φορές προκύπτουν προβλήματα λόγω του ότι υπάρχουν λάθη δακτυλογράφησης, ενώ θα πρέπει για όλα τα καρνέτ να υπάρχει μετάφραση στην Ρωσική γλώσσα.

Το CARNET ATA αποτελεί τελωνειακό παραστατικό, το οποίο επιτρέπει την είσοδο των προϊόντων στην Ρωσική Ομοσπονδία χωρίς την προσωρινή καταβολή τελωνειακών δασμών. Τα προϊόντα αυτά που παρουσιάζονται στα τελωνεία της Ρωσικής Ομοσπονδίας δύνανται να προορίζονται για την προώθηση και έρευνα αγοράς (εκθέματα, δείγματα, επαγγελματικά αγαθά, προϊόντα που προκύπτουν από την υπογραφή ενός συμβολαίου, όπως εξοπλισμού, εγκατάστασης, υπηρεσιών μετά την πώληση και επισκευής πρωτοτύπων).

Τα προϊόντα υπό καθεστώς CARNET ATA βρίσκονται πάντα στην κυριότητα του αποστολέα-εξαγωγέα, που συνοδεύει τα προϊόντα και εισέρχονται στα Ρωσικά τελωνεία χωρίς την προσωρινή καταβολή δασμών ή άλλων φόρων εισαγωγής. Ως γνωστόν τα προϊόντα αυτά καταμετρούνται στην είσοδο του τελωνειακού χώρου της Ρωσίας και κατά την έξοδο σε περίπτωση απώλειας, καταστροφής ή πώλησης καταβάλλεται ο τελωνειακός δασμός και ο ΦΠΑ εισαγωγής για εκείνα τα προϊόντα που λείπουν.

Το πιστοποιητικό CARNET ATA θα πρέπει να περιέχει τα εξής:

- Οι κολώνες 'Αντιπρόσωπος' και 'Κάτοχος' θα πρέπει να συμπληρώνονται προσεκτικά. Στην περίπτωση που ο αντιπρόσωπος του εμπορεύματος δεν είναι ο κάτοχος απαιτείται εξουσιοδότηση.
- Για κάθε διόρθωση θα πρέπει να υπάρχει επικύρωση ή καλλίτερα να ξαναγίνεται από την αρχή.
- Η πρώτη σελίδα του CARNET ATA θα πρέπει να έχει την σφραγίδα του ελληνικού τελωνείου.
- Ο κατάλογος προϊόντων πρέπει να είναι στα αγγλικά και μεταφρασμένος στα ρωσικά.
- Στο τέλος του καταλόγου των προϊόντων τα συνολικά ποσά να μεταφέρονται στην επόμενη σελίδα.
- Το νόμισμα στο οποίο υπολογίζεται η αξία των προϊόντων.

Στην περίπτωση όπου τα τελωνεία κρίνουν ότι το παραστατικό CARNET ATA δεν γίνεται αποδεκτό, τότε τα προϊόντα μεταφέρονται στις τελωνειακές αποθήκες και στην περίπτωση αυτή πληρώνονται αποθήκευτρα.

Σε περίπτωση εισαγωγής τροφίμων και μη συνοδείας του CARNET ATA με ανάλογα πιστοποιητικά υγιεινής, με την πάροδο 2 εβδομάδων τα τρόφιμα καταστρέφονται.

Β) Αποστολή εκ των προτέρων δειγμάτων σε Ρώσο εισαγωγέα. Στην περίπτωση συνεργασίας με Ρώσο εισαγωγέα, θα πρέπει να γίνει εκ των προτέρων αποστολή δειγμάτων με χρησιμοποίηση εκτελωνιστικού Γραφείου του εισαγωγέα.

Γ) Δήλωση των προϊόντων στα Τελωνεία (στην κόκκινη γραμμή). Σε περίπτωση μη ύπαρξης εν λόγω παραστατικών ενδείκνυται το πέρασμα του εξαγωγέα με δήλωση προϊόντων στην κόκκινη γραμμή και όχι από την πράσινη γραμμή.

Δ) Σε περίπτωση συμμετοχής σε εκθέσεις ενδείκνυται η συνεργασία με το εκτελωνιστικό Γραφείο του Οργανωτή της συγκεκριμένης έκθεσης για τον καλύτερο και ευκολότερο τρόπο εκτελωνισμού εκθεμάτων.

Καθεστώς εισαγωγής δειγμάτων τροφίμων στη Ρωσική Ομοσπονδία.

Η εισαγωγή τροφίμων στην Ρωσία και ιδιαίτερα η εισαγωγή προϊόντων ζωικής προέλευσης παρουσιάζει σύνθετα προβλήματα στην Ρωσία, αφού απαιτούνται διάφορα πιστοποιητικά για την έκδοση των οποίων απαιτείται η συνεργασία του εξαγωγέα με τον εισαγωγέα.

Ο εξαγωγέας για την εξαγωγή τροφίμων ζωικής προέλευσης στην Ρωσία, θα πρέπει πριν την εξαγωγή να προχωρήσει σε συγκεκριμένες διαδικασίες στην Ελλάδα (ιδιαίτερα για την έκδοση του υγειονομικού πιστοποιητικού), αλλά κατόπιν θα πρέπει να γίνουν στην Ρωσία συγκεκριμένες πιστοποιήσεις και απαιτείται η καλή συνεργασία και οι καλές σχέσεις μεταξύ εξαγωγέα και εισαγωγέα.

Ιδιαίτερα στον τομέα αλιευμάτων και γαλακτοκομικών προϊόντων, οι ελληνικές εταιρείες θα πρέπει να είναι εγκεκριμένες, πράγμα που έγινε με την αποστολή καταλόγου ελληνικών εξαγωγικών εταιρειών από το Ελληνικό Υπουργείο Γεωργίας και ήδη είναι αναρτημένες στην Κτηνιατρική Υπηρεσία της Ρωσικής Ομοσπονδίας.

Πολλές φορές η πιστοποίηση ξένων εταιρειών και ξένων εξαγωγέων στην Ρωσική Ομοσπονδία απαιτεί, σε μερικές περιπτώσεις, επίσκεψη Ρώσων εμπειρογνομόνων στην Ελλάδα.

Πιο συγκεκριμένα, κάθε αποστολή τροφίμων και προϊόντων ζωικής προέλευσης στην Ρωσία θα πρέπει να συνοδεύεται από συγκέντρωση πολλών παραστατικών, τα οποία αποδεικνύουν την πιστοποίηση από το ένα μέρος και συνοδεύουν το προϊόν κατά την μεταφορά του από το άλλο μέρος.

Κάθε αποστολή τροφίμων στην Ρωσική Ομοσπονδία από έναν Έλληνα εξαγωγέα, θα πρέπει να συνοδεύεται από πληθώρα παραστατικών, όπως πιστοποιητικά, παραστατικά συνοδείας του προϊόντος και δικαιολογητικά μεταφορών.

Οι διαδικασίες για την απόκτηση των πιστοποιητικών έχει ως εξής:

-Με την πρωτοβουλία του εξαγωγέα εκδίδεται το κτηνιατρικό πιστοποιητικό, από την αρμόδια Αρχή κράτους μέλους της Ε.Ε.

-Με την πρωτοβουλία του εισαγωγέα συγκεντρώνονται για να υποβληθούν όλα τα άλλα πιστοποιητικά, παρόλα αυτά μπορεί να υπάρξει έλεγχος στους χώρους του παραγωγού. Για τον λόγο αυτό πρέπει να υπάρχει συνεργασία μεταξύ Έλληνα εξαγωγέα και Ρώσου εισαγωγέα. Έτσι συγκεντρώνονται σε συνεργασία των δύο πλευρών το πιστοποιητικό προέλευσης, το πιστοποιητικό υγείας, το πιστοποιητικό καταλληλότητας.

Τα πιστοποιητικά εισαγωγής τροφίμων, που απαιτούνται στην Ρωσία είναι πολλών τύπων. Για τον λόγο αυτό είναι προτιμότερο να αφήσουμε τον εισαγωγέα να τα συγκεντρώσει. Πολλές φορές όμως απαιτείται ο έλεγχος στους χώρους παραγωγής από Ρώσους εμπειρογνώμονες.

Παρακάτω παραθέτουμε περιληπτικά τα πιστοποιητικά και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται στις χώρες εξαγωγής και εισαγωγής.

Κτηνιατρικό Πιστοποιητικό

Η κτηνιατρική πιστοποίηση προκύπτει από 2 παραστατικά, ήτοι το πιστοποιητικό που προετοιμάζεται από τον εισαγωγέα και εκείνο από τον εξαγωγέα.

Ο εξαγωγέας προμηθεύει το κτηνιατρικό πιστοποιητικό, από το οποίο αποδεικνύεται η ποιότητα υγιεινής του προϊόντος και χορηγείται από την αρμόδια Αρχή της χώρας προέλευσης του προϊόντος.

Ο εισαγωγέας θα πρέπει με την σειρά του να απαιτήσει μία άδεια κτηνιατρικής για εκ των προτέρων εισαγωγή προϊόντος, η οποία καθορίζει τον τύπο του κρέατος, την ανώτατη ποσότητα, την χρονική διάρκεια της εισαγωγής.

Το Πιστοποιητικό Υγιεινής

Ο εισαγωγέας πρέπει να υποβάλλει το πιστοποιητικό υγιεινής του οποίου τα χαρακτηριστικά περιγράφονται κατωτέρω. Το πιστοποιητικό ποιότητας παραγωγού δύναται να εκδοθεί από τον Οργανισμό τυποποίησης. Σε μερικές περιπτώσεις τα πιστοποιητικά ISO (ISO 22000) είναι ισοδύναμα.

Το πιστοποιητικό Ποιότητας Παραγωγού είναι αναγκαίο για κάθε προϊόν το οποίο έρχεται σε επαφή και εισέρχεται στον ανθρώπινο οργανισμό.

Ο εισαγωγέας μπορεί να υποβάλλει τα απαραίτητα δικαιολογητικά:

-στον τοπικό τομέα της Υπηρεσίας ROSTEST, η οποία είναι ανεξάρτητη Υπηρεσία, υπεύθυνη για ελέγχους τυποποίησης, ποιοτικούς ελέγχους και μετρολογία ή σε ελληνικό φορέα ο οποίος συνεργάζεται με την ROSTEST.

-η διάρκεια απόκτησης του πιστοποιητικού διαρκεί 3-5 ημέρες και απαιτούνται 3-4 κιλά δείγματα αναγκαία για δοκιμές και την έκδοση του πιστοποιητικού.

Αναγκαίο επίσης είναι:

- το πιστοποιητικό ποιότητας παραγωγού, που χορηγείται από τον παραγωγό.
- η διάρκεια ισχύος του εν λόγω πιστοποιητικού είναι η ίδια με την διάρκεια του συμβολαίου.

Το πιστοποιητικό Ασφάλειας

Ο εισαγωγέας πρέπει να προμηθεύσει το σχετικό πιστοποιητικό ασφάλειας του οποίου τα χαρακτηριστικά περιγράφονται κατωτέρω.

Το πιστοποιητικό αυτό εγγυάται ότι δεν υπάρχει κίνδυνος για την υγεία του καταναλωτή.

Έτσι ο εισαγωγέας απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Τεχνικού Ελέγχου και Μετρολογίας GOSTANDART

- διάρκεια απόκτησης πιστοποιητικού 5-7 ημέρες και χορήγηση δειγμάτων 5 κιλών αναγκαία για δοκιμές για την έκδοση του πιστοποιητικού.
- Πιστοποιητικό υγιεινής, που προϋπάρχει
- Ισχύει μόνο για μία αποστολή.

Το πιστοποιητικό καταλληλότητας

Πρόκειται για το πιο σημαντικό πιστοποιητικό, που ισχύει. Δίδεται σύμφωνα με τους κοινοτικούς κανονισμούς και δεν είναι μόνο υποχρεωτικό, αλλά και σημαντικό στα μάτια του καταναλωτή. Το εν λόγω πιστοποιητικό εγγυάται τον σεβασμό των ανάλογων κανονισμών της Ρωσίας ήτοι της ROSTEST και της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Τεχνικού Ελέγχου και Μετρολογίας GOSTANDART.

Το εν λόγω πιστοποιητικό :

- εκδίδεται από το GOSSTANDART
- η από την ανάλογη οργάνωση ROSTEST
- είναι το λεγόμενο πιστοποιητικό 'GOST-R'

σε τρεις μορφές ήτοι: για κάθε αποστολή, ετήσιο και τριμηνιαίο.

Το πιστοποιητικό προέλευσης.

Χρησιμοποιείται κυρίως για τον υπολογισμό των τελωνειακών δασμών κατά την είσοδο στην Ρωσική Ομοσπονδία.

-εκδίδεται από την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Υγειονομικής και Επιδημιολογικής Επίβλεψης (GOSKOMSANEPIMEMBADZOR)

-ισχύει για μία αποστολή.

Ετικέτες τροφίμων- Ετικετοποίηση

Τα τρόφιμα που κυκλοφορούν στην Ρωσική αγορά θα πρέπει να έχουν ετικέτες στην ρωσική γλώσσα. Δεν υπάρχει συγκεκριμένη μορφή για τις ετικέτες τροφίμων. Θα πρέπει να αναγράφεται η θρεπτική αξία, η ασφάλεια υγιεινής, η ημερομηνία λήξης, ο εισαγωγέας, η χώρα προέλευσης και άλλα στοιχεία στην ρωσική γλώσσα. Η ετικέτα πρέπει να επικολλάται σε κάθε προϊόν (κυτίο, πλαστική συσκευασία) και επικολλάται από τον εξαγωγέα ήτοι στις αποθήκες των Ρωσικών τελωνείων.

Τελωνειακοί Δασμοί

Δασμός καταβάλλεται για όλα τα προϊόντα, βάσει της δασμολογικής τους κλάσης. Για την κωδικοποίηση των προϊόντων χρησιμοποιείται το εναρμονισμένο σύστημα. Το ύψος των δασμών ανέρχεται στις περισσότερες περιπτώσεις από 5% έως και 25% επί της αξίας ενώ, για κάποια αγαθά, ορίζονται κατώτατα όρια. Η μορφή των τελωνειακών δασμών ορίζεται από τον τελωνειακό κώδικα (με Α.61FZ της 28/05.2003), που τέθηκε σε ισχύ την 1.1.2004. Η εφαρμογή του ανετέθη στην Ομοσπονδιακή Τελωνειακή Υπηρεσία, η οποία ανήκει στο Υπουργείο Οικονομικών. Ο νέος τελωνειακός κώδικας ορίζει ότι οι τελωνειακοί δασμοί αποτελούνται από 11.032 γραμμές, εκ των οποίων το 85% φορολογούνται ad valorem.

Γενικώς, τα προϊόντα κατατάσσονται σε τέσσερις μεγάλες κατηγορίες ήτοι: πρώτες ύλες, ημιτελή προϊόντα, τελικά προϊόντα και τρόφιμα με αντίστοιχούς δασμούς 5%, 10%, 15% και 20%.

Σημειώνεται ότι το μεγαλύτερο μέρος των προϊόντων επιβαρύνονται με δασμούς 5% (το 36% του συνόλου) και 15% (28% του συνόλου), με επιβάρυνση 0% είναι το 0,4% του συνόλου των προϊόντων , ενώ με το 20% επιβαρύνονται το 1,9% του συνόλου.

Ο μέσος όρος των τελωνειακών δασμών της Ρωσίας έπεσε από το 16% το 1995 στο 12-13% το 2005 και ακολουθεί σταδιακή μείωση λόγω της προσεχούς ένταξης της χώρας στον ΠΟΕ.

Προσφάτως έχουν ληφθεί μέτρα εμπορικής πολιτικής με αλλαγές μη μόνιμου κυρίως χαρακτήρα στην δασμολογική επιβάρυνση ορισμένων προϊόντων. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται και τα ενδύματα από γούνα, για τα οποία η δασμολογική επιβάρυνση μειώθηκε από 18 Σεπτεμβρίου 2007 έως 17 Ιουνίου 2008 και έκτοτε έχει παραταθεί με τελευταία ανανέωση την 31/3/09 και για διάστημα 9 μηνών. Συγκεκριμένα οι αλλαγές έχουν ως ακολούθως: α) για ενδύματα από φυσική γούνα μείωση δασμού σε 10% (έναντι 20%) επί της τελωνειακής αξίας, αλλά όχι κάτω των 30 ευρώ ανά τεμάχιο β) για παιδικά ενδύματα από γουνοδέρματα προβατοειδών, κουνελιών ή λαγών μείωση δασμού σε 7,5% (έναντι 15%) επί της τελωνειακής αξίας, αλλά όχι κάτω των 10 ευρώ ανά τεμάχιο.

Οι εισαγωγές προϊόντων υπόκεινται σε ΦΠΑ κατά την είσοδο των προϊόντων στα τελωνεία. Ο ΦΠΑ υπολογίζεται στη βάση της τελωνειακής αξίας του προϊόντος συμπεριλαμβανομένων των τελωνειακών δασμών ή άλλων επιβαρύνσεων, οι οποίοι κυμαίνονται από 5% έως 30%.

Διάφορα Τελωνειακά καθεστώτα εισαγωγής στην Ρωσική Ομοσπονδία.

Σύμφωνα με τον νέο Τελωνειακό κώδικα που ισχύει στην Ρωσική Ομοσπονδία από 1.1.2004 και που από 1.7.2010 αποτελεί τη βάση για τον νέο τελωνειακό κώδικα της τελωνειακής ένωσης τριών χωρών (Ρωσίας, Λευκορωσίας, Καζακστάν) θεσπίστηκαν διατάξεις για την βελτίωση των τελωνειακών διαδικασιών και εναρμόνισή τους στο διεθνές περιβάλλον. Η Ρωσία αποτελεί μέλος της Διεθνούς Οργάνωσης Τελωνείων (OMD) από την 8/7/1993.

A) Το καθεστώς εναποθήκευσης 'entrepot'

Σύμφωνα με τα άρθρα 215-233 του Ρωσικού τελωνειακού κώδικα επιτρέπεται η εναποθήκευση των προϊόντων, μετά από σχετική τελωνειακή άδεια, σε τελωνειακό χώρο επιχείρησης χωρίς καταβολή δασμών και άλλων φόρων, έως ότου γίνει ο τελικός εκτελωνισμός εμπορευμάτων σε περίπτωση πώλησής τους. Σημειώνουμε ότι το καθεστώς αυτό γίνεται για μία μέγιστη περίοδο τριών ετών. Είναι γεγονός ότι η σχέση μεταξύ του εισαγωγέα και του κατόχου του καθεστώτος εναποθήκευσης καταγράφεται σε σχετικό συμβόλαιο.

B) Το καθεστώς της παθητικής τελειοποίησης.

Το καθεστώς αυτό προβλέπεται από τα άρθρα 173-186 του Ρωσικού τελωνειακού κώδικα και αφορά το εν λόγω καθεστώς, που ισχύει και στις χώρες της Ε.Ε. Πρόκειται κυρίως για εισαγωγή προϊόντων χωρίς επιβολή δασμών και φόρων, τα οποία εισάγονται στην Ρωσία για να υποστούν κάποια τελειοποίηση (εργασία φασόν) και να επανεξαχθούν. Το καθεστώς αυτό χορηγείται κατόπιν αδείας από την αρμόδια Ρωσική Αρχή Τελωνείων.

Γ) Προσωρινή εισαγωγή Προϊόντων

Το καθεστώς αυτό ορίζεται από τα άρθρα 209-214 του Ρωσικού τελωνειακού κώδικα και επιτρέπει την προσωρινή εισαγωγή προϊόντων με γενική ή μερική απαλλαγή δασμών ή φόρων για προϊόντα που εισάγονται προσωρινά για να υποστούν επανεξαγωγή, χωρίς προηγούμενη επεξεργασία ή εργασία φασόν.

Δ) Εισαγωγή προϊόντων υπό καθεστώς CARNET ATA. Το καθεστώς αυτό περιγράφεται ανωτέρω.

5. Ασφάλιση Μεταφοράς Εμπορευμάτων Δια Θαλάσσης και Αέρος

Οι ασφαλισμένοι κίνδυνοι προσφέρονται υπό τη μορφή ρήτρων ασφαλίσεων (Institute Cargo Clauses A, B και C) για εμπορεύματα μεταφερόμενα διαμέσου θαλάσσης και (Institute air cargo) διάμεσου αέρος.

Δια Θαλάσσης

PHTPA C (Institute Cargo Clauses C)

Η **Ρήτρα Ασφάλισης C** είναι μια περιορισμένη κάλυψη για ολική ή μερική ζημιά στα εμπορεύματα από καθορισμένους κινδύνους όπως:

- Πυρκαγιάς ή Έκρηξης
- Προσάραξης, βύθισης ή ανατροπής του πλοίου
- Ανατροπής ή εκτροχιασμό του χερσαίου μεταφορικού μέσου
- Σύγκρουσης ή επαφής πλοίου ή άλλου μεταφορικού μέσου με εξωτερικό αντικείμενο εκτός από νερό
- Εκφόρτωσης του εμπορεύματος σε λιμάνι καταφυγής ή καταφυγή
- Τη θεληματική ή Αναγκαστική ρίψη των εμπορευμάτων στη θάλασσα στην προσπάθεια διάσωσης του πλοίου και του υπολοίπου φορτίου

PHTPA B (Institute Cargo Clauses B)

Η **Ρήτρα Ασφάλισης B** είναι και αυτή μία περιορισμένη κάλυψη για ολική ή μερική ζημιά στα εμπορεύματα από καθορισμένους κινδύνους και καλύπτονται οι ζημιές που θα υποστεί το φορτίο για τους κινδύνους που καλύπτει η **PHTPA C** και επιπλέον κινδύνους από:

- Σεισμό
- Αρπαγή ή παράσυρση του εμπορεύματος από κύματα (Washing overboard)
- Από εισαγωγή και εισχώρηση νερού στο πλοίο
- Ολική απώλεια του φορτίου κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και εκφόρτωσης

PHTPA A (Institute Cargo Clauses A)

Η **Ρήτρα Ασφάλισης (A)**, η οποία αποκαλείται ALL RISKS, είναι μια πλατιά κάλυψη και καλύπτει ολική ή μερική ζημιά στα εμπορεύματα συνεπεία όλων των κινδύνων, ξαφνικού και απρόβλεπτου περιστατικού (All Risks)

Δια αέρος

PHTPA air cargo Institute Air Cargo

Η Ρήτρα Ασφάλισης (air cargo) είναι μια πλατιά κάλυψη για όλους τους κινδύνους και καλύπτει απώλεια ή ζημιά συνεπεία όλων των κινδύνων και επί πλέον οποιαδήποτε άλλη απώλεια ή ζημιά συνεπεία ξαφνικού και απρόβλεπτου περιστατικού (All Risks).

Στις παραπάνω ρήτρες μπορούν να προστεθούν και οι συμπληρωματικές ρήτρες:

- Ρήτρα κατά κινδύνων πολέμου
- Ρήτρα κατά κινδύνων απεργιών

6. Ασφάλιση Οδικής Μεταφοράς Εμπορευμάτων

Με βάση το νόμο υπ' αριθ. 3887 του Σεπτεμβρίου 2010, που εφαρμόστηκε από τον Δεκέμβριο του 2010, η ασφάλιση των μεταφορών εμπορευμάτων εσωτερικού είναι υποχρεωτική.

Βάσει του **άρθρου 13 Εξασφάλιση αποκατάστασης ζημιών των εμπορευμάτων** του παραπάνω νόμου, «Για την αποκατάσταση ζημίας που επήλθε στον φορτωτή από ευθύνη του μεταφορέα, κάθε μεταφορική επιχείρηση υποχρεούται να έχει πραγματική δυνατότητα κάλυψης της ζημιάς είτε από την καθαρή της περιουσία είτε με πλήρη ασφαλιστική κάλυψη των αντίστοιχων κινδύνων. Η μη τήρηση των υποχρεώσεων του παρόντος άρθρου από μεταφορική επιχείρηση συνεπάγεται τη στέρηση του δικαιώματος άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων τόσο της επιχείρησης όσο και των μετόχων/εταίρων της για ένα έτος και, σε περίπτωση υποτροπής, δια παντός. Για την εφαρμογή της διάταξης αυτής εκδίδεται απόφαση ανάκλησης της άδειας άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων της μεταφορικής επιχείρησης και των μετόχων/εταίρων της, για ορισμένο χρονικό διάστημα ή οριστικά, από τα όργανα που τις έχουν εκδώσει».

7. Βασική νομοθεσία και κανονισμοί εξαγωγών και εκτελωνισμού για τρόφιμα και ποτά

Κοινοτική Νομοθεσία

- ❖ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1987 για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο (Επίσημη Εφημερίδα L 256 της 7.9.1987).
- ❖ Κανονισμός (ΕΟΚ) 386/90 του Συμβουλίου για τον έλεγχο κατά την εξαγωγή γεωργικών προϊόντων που τυγχάνουν επιστροφών ή άλλων ποσών και Κανονισμός (ΕΚ) 2090/2002 της Επιτροπής για τις λεπτομέρειες εφαρμογής του ανωτέρω Κανονισμού.
- ❖ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου της 12ης Οκτωβρίου 1992 περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 302, 19.10.1992).
- ❖ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 της Επιτροπής της 2ας Ιουλίου 1993 «για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα» (ΕΕ L 253 της 11.10.1993, σ. 1).
- ❖ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 82/97 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 1996 που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων L 17 της 21ης Ιανουαρίου 1997).
- ❖ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 955/99 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Απριλίου 1999 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 σε ότι αφορά το καθεστώς εξωτερικής διαμετακόμισης.
- ❖ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/99 της Επιτροπής για τις κοινές λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος των επιστροφών κατά την εξαγωγή για τα γεωργικά προϊόντα
- ❖ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 2700/2000 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2000 για τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα.
- ❖ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 648/2005 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Απριλίου 2005 για τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως κοινοτικού τελωνειακού κώδικα.
- ❖ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 450/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2008 για τη θέσπιση του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα (εκσυγχρονισμένος τελωνειακός κώδικας) (ΕΕ L 145 της 04.06.2008).
- ❖ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 414/2009 της Επιτροπής της 30ής Απριλίου 2009 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 για τον καθορισμό

ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα.

Εθνική Νομοθεσία (ΕΛΛΑΔΑΣ)

- ❖ Ν.Δ. 3999/59 «Περί ελέγχου του εξαγωγικού εμπορίου και άλλων τινών διατάξεων» (Α'230).
- ❖ ΝΟΜΟΣ 936/79 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως των περί εξωτερικού Εμπορίου διατάξεων» (ΦΕΚ 144/τ.Α/1979)
- ❖ ΝΟΜΟΣ 3229/2004 «Εποπτεία της ιδιωτικής ασφάλισης, εποπτεία και έλεγχος τυχερών παιχνιδιών, εφαρμογή των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 38/10-02-2004).
- ❖ ΝΟΜΟΣ 2960/2001 «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας» (ΦΕΚ Α' 265/22-11-2001)
- ❖ ΝΟΜΟΣ 3583/2007 «Αναμόρφωση του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 142/Α'/28.6.2007)
- ❖ ΝΟΜΟΣ 3986/2011 (Άρθρο 36) «Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2960/2001 «Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας» και του ν. 3899/2010» (ΦΕΚ Α' 152/01-07-2011)
- ❖ ΝΟΜΟΣ 4072/2012 (Άρθρο 34 έως και 42) «Εξωτερικό Εμπόριο» (ΦΕΚ 86/Α/11-4-2012)
- ❖ ΝΟΜΟΣ 4141/2013 (Άρθρο 39) «Τροποποίηση του ν. 2960/2001 και του ν. 4072/2012 σχετικά με την καταχώριση συναλλαγών για το πετρέλαιο θέρμανσης» (ΦΕΚ Α' 81/05-04-2013).
- ❖ Αριθ. 58600/Ε3/6186/30.8.1995 απόφαση Υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας «Ρύθμιση διαδικασιών εξαγωγής - επανεξαγωγής - πώλησης - μεταπώλησης εμπορευμάτων» (ΦΕΚ 770/Β/1995).
- ❖ Αριθ. 121870/Ε3/1870/5.4.2000 της Υφυπουργού Εθνικής Οικονομίας «Ρύθμιση διαδικασιών εγγραφής στα Ειδικά Μητρώα Εξαγωγέων» (ΦΕΚ 530/τ.Β/2000).
- ❖ Αριθ. 126263/Ε3/6263/01 «Ρύθμιση διαδικασιών εξαγωγής - επανεξαγωγής - πώλησης - μεταπώλησης εμπορευμάτων» (ΦΕΚ Β 1359).
- ❖ Αριθμ.329822/14-10-2009 «Έκδοση βεβαίωσης ισοδύναμης του Πιστοποιητικού Υγείας (Health Certificate) κατά την εξαγωγή νωπών και μεταποιημένων αγροτικών προϊόντων», Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.
- ❖ Εγκύκλιος 25-9-2009 του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών «Οδηγίες σχετικά με την υποβολή ανακεφαλαιωτικών πινάκων για πράξεις που πραγματοποιούνται από 1.1.2010, καθώς και για τη συμπλήρωση των εντύπων των ανακεφαλαιωτικών πινάκων» (Α.Π.685).
- ❖ Υπουργική Απόφαση 28-9-2009 «Έλεγχος των εξαγωγών, της μεταφοράς, της μεσιτείας και της διαμετακόμισης ειδών διπλής χρήσης», Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών» (Α.Π.686).

- ❖ Αριθ.3017130/2798/3-9-09 Απόφαση του Υφυπουργού Οικονομίας και Οικονομικών «Ορισμός Αρμόδιας Αρχής για την εφαρμογή του Καν.1272/2008/EK (CLP) για την ταξινόμηση, επισήμανση και συσκευασία των ουσιών και μειγμάτων», Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών» (ΦΕΚ 1843 Β /3-9-09) (Α.Π.669).
- ❖ «Κοινοποίηση διατάξεων Ν.3763/2009 (ΦΕΚ Α΄80/27-05-2009) που αφορούν τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Φ.Π.Α.» (Α.Π.673)
- ❖ Αριθ.103515/1060/254/Α 0014, ΠΟΛ.1061/26-3-08 Απόφαση του Υφυπουργού Οικονομίας και Οικονομικών «Χορήγηση ορίου απαλλαγής από το Φ.Π.Α. στις επιχειρήσεις, οι οποίες εξαντλούν το όριο που τους έχει χορηγηθεί».
- ❖ «Κοινοποίηση των διατάξεων του άρθρου 5 του ν.3775/2009 (ΦΕΚ Α΄122/21-7-2009,σχετικά με τη ρύθμιση εκκρεμών φορολογικών υποθέσεων» (Α.Π.632).

Εθνική Νομοθεσία (ΚΥΠΡΟΥ)

- ❖ ΝΟΜΟΣ 95(Ι)/ 2000 «Οι περί Φόρου Προστιθέμενης Αξίας», (Γενικοί Κανονισμοί του 2001 και γνωστοποίηση με βάση τον Κανονισμό 22.
- ❖ ΝΟΜΟΣ 129(Ι)/2002 «Ο περί Επιβολής Ποιοτικού Ελέγχου στα Γεωργικά Προϊόντα Νόμος του 2002».
- ❖ ΝΟΜΟΣ 94/2004 «Ο περί Τελωνειακού Κώδικα Νόμος του 2004» (Ε.Ε., Παρ.Ι(Ι), Αρ.3849, 30/4/2004).
- ❖ ΝΟΜΟΣ 265(Ι)/2004 «Ο περί Τελωνειακού Κώδικα (Τροποποιητικός) Νόμος του 2004 (Ε.Ε., Παρ.Ι(Ι), Αρ.3939, 31/12/2004).
- ❖ ΚΔΠ 358/2005 «Ο Περί Τελωνειακού Κώδικα Νόμος του 2004 και ο Περί Φόρου Κατανάλωσης Νόμος του 2004» ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΗΝ Κ.Δ.Π. 380/2004.
- ❖ ΝΟΜΟΣ 9(Ι)/2011 «Ο περί Τελωνειακού Κώδικα (Τροποποιητικός) Νόμος του 2011» (Ε.Ε., Παρ.Ι(Ι), Αρ.4271, 25/2/2011).
- ❖ ΝΟΜΟΣ 133(Ι)/2006 - Ο περί Ελέγχου της Διακίνησης Εμπορευμάτων που παραβιάζουν Δικαιώματα διανοητικής Ιδιοκτησίας Νόμος του 2006.
- ❖ ΝΟΜΟΣ 188(Ι)/2007 «Ο Περί της Παρεμπόδισης και Καταπολέμησης της Νομιμοποίησης Εσόδων από Παράνομες Δραστηριότητες Νόμος που ενοποιεί και αναθεωρεί τους περί Συγκάλυψης, Έρευνας και Δήμευσης Εσόδων από Ορισμένες Εγκληματικές Πράξεις Νόμους του 1996-2004».
- ❖ ΝΟΜΟΣ 53(Ι)/2009 «Ο περί Ελέγχου Ρευστών Διαθεσίμων που εισέρχονται ή εξέρχονται από την Κοινότητα και της Άσκησης Ενδοκοινοτικών Ελέγχων σε Ρευστά Διαθέσιμα Νόμος του 2009».
- ❖ ΝΟΜΟΣ 76(Ι)/2010 «Ο περί της Ελευθερίας Εγκατάστασης Παρόχων Υπηρεσιών και της Ελεύθερης Κυκλοφορίας των Υπηρεσιών Νόμος του 2010».
- ❖ Π 284/2013 «Ο περί επιβολής προσωρινών περιοριστικών μέτρων στις συναλλαγές σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης 19ο Διάταγμα 2013».

- ❖ Κ.Δ.Π. 175/93 «Οι περί Άμυνας (Εξαγωγή Εμπορευμάτων) Κανονισμοί του 1993».
- ❖ Κ.Δ.Π. 263/93 «Οι περί Άμυνας (Εξαγωγή Εμπορευμάτων) Κανονισμοί του 1993».
- ❖ Κ.Δ.Π. 96/2000 «Οι περί Άμυνας (Εξαγωγή Εμπορευμάτων) (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 1993».
- ❖ Κ.Δ.Π. 62/2003 «Οι περί Άμυνας (Εξαγωγή Εμπορευμάτων) (Τροποποιητικοί) Κανονισμοί του 1993».
- ❖ ΚΔΠ 204/2002 «Ο περί επιβολής ποιοτικού ελέγχου κατά την εξαγωγή του φρέσκου κόλιανδρου Κανονισμός του 2000».
- ❖ ΚΔΠ 205/2002 «Ο περί επιβολής ποιοτικού ελέγχου κατά την εξαγωγή της μέθης κανονισμός του 2000».
- ❖ ΚΔΠ 206/2002 «Ο περί επιβολής ποιοτικού ελέγχου κατά την εξαγωγή του άνηθου κανονισμός του 2000».
- ❖ ΚΔΠ 207/2002 «Ο περί επιβολής ποιοτικού ελέγχου κατά την εξαγωγή του δυόσμου κανονισμός του 2000».
- ❖ ΚΔΠ 208/2002 «Ο περί επιβολής ποιοτικού ελέγχου κατά την εξαγωγή της ρόκας κανονισμός του 2000».
- ❖ ΚΔΠ 209/2002 «Ο περί επιβολής ποιοτικού ελέγχου κατά την εξαγωγή των λάχανων κανονισμός του 2000».
- ❖ ΚΔΠ 210/2002 «Ο περί επιβολής ποιοτικού ελέγχου κατά την εξαγωγή του φρέσκου μαϊντανού κανονισμός του 2000».
- ❖ ΚΔΠ 878/2004 «Οι περί Παραγωγής και Εμπορίας του Πατατόσπορου Κανονισμοί του 2004».

Πακέτο Εργασίας 1.10: Νέες τεχνολογίες σε διαδικασίες μεταφοράς προϊόντων και εξαγωγών και παρουσίαση σύγχρονων εφαρμογών κατάλληλων για εφαρμογή στο εν λόγω πρόγραμμα

1. Πρωτοβουλία e-maritime της ΕΕ

Η πρωτοβουλία e-Maritime της ΕΕ φιλοδοξεί να προωθήσει περαιτέρω την χρήση προχωρημένων ΤΠΕ στον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών μιας και οι τελευταίες εξελίξεις στον χώρο της πληροφορικής καθιστούν δυνατή την εφαρμογή μιας σειράς νέων λειτουργιών.

Η πρωτοβουλία λαμβάνει υπόψη της το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί αρκετά συστήματα πληροφορικής και επικοινωνιών σε διάφορα λιμάνια της Ευρώπης. Βέβαια το κάθε ένα έχει τις δικές του ιδιαιτερότητες με αποτέλεσμα η ανταλλαγή πληροφορίας μεταξύ τους να είναι πρακτικά αδύνατη. Η περιορισμένη διαλειτουργικότητα λοιπόν των συστημάτων αυτών θα πρέπει να αντιμετωπιστεί δραστικά με στόχο την μείωση της ανάγκης εισαγωγής της ίδιας ακριβώς πληροφορίας σε διαφορετικά συστήματα ανά την Ευρώπη.

Με βάση τα παραπάνω η ΕΕ έχει αποφασίσει και κινείται προς την κατεύθυνση δημιουργίας βασικών αρχών για την εξασφάλιση διαλειτουργικότητας μεταξύ διαφορετικών συστημάτων Λιμενικής κοινότητας αλλά και των υπολοίπων εμπλεκόμενων φορέων.

Αυτό είναι άλλωστε σαφές και στην επικοινωνία της ΕΕ (COM(2009) - **Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018**) σχετικά με την παρακολούθηση των θαλάσσιων μεταφορών μέσω ενός συστήματος **αναγνώρισης, παρακολούθησης, εντοπισμού και αναφοράς** όλων των πλοίων που βρίσκονται στη θάλασσα ή στις εσωτερικές πλωτές οδούς, προς και από ευρωπαϊκούς λιμένες, ή που διασχίζουν ή προσεγγίζουν στενά τα ύδατα της ΕΕ:

“Το σύστημα αυτό θα αποτελεί μέρος της πρωτοβουλίας για την ηλεκτρονική ναυτιλία (e-Maritime) και να εξελιχθεί σε ένα ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σύστημα για την παροχή ηλεκτρονικών υπηρεσιών στα διάφορα επίπεδα της αλυσίδας μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό, το σύστημα πρέπει να έχει δυνατότητα διεπαφής με το σύστημα ηλεκτρονικών φορτίων (e-Freight), το σύστημα ηλεκτρονικών τελωνείων (e-Customs) και με το Σύστημα Ευφύων Μεταφορών, ώστε οι χρήστες να έχουν δυνατότητα εντοπισμού και ιχνηλασιμότητας του φορτίου, όχι μόνον κατά το θαλάσσιο τμήμα της διαδρομής, αλλά και σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, σε γνήσιο πλαίσιο διατροπικότητας.”

2. Πρωτοβουλία e-freight και Νοήμονα Συστήματα Μεταφορών-ITS

Η ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2007) 607 - **Σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών** αναφέρεται και στην πρωτοβουλία για το e-freight δηλαδή η ηλεκτρονική ροή πληροφοριών, χωρίς χρήση χαρτιού, όπου συνδυάζονται η φυσική ροή εμπορευμάτων με ιχνηλάτηση χωρίς χαρτί μέσω ΤΠΕ. Περιλαμβάνονται η δυνατότητα εντοπισμού και ιχνηλάτησης των εμπορευμάτων σε ολόκληρο το ταξίδι τους με διάφορους τρόπους μεταφοράς και η δυνατότητα αυτοματοποίησης της ανταλλαγής δεδομένων σχετικών με το περιεχόμενο για κανονιστικούς ή εμπορικούς σκοπούς. Αυτά θα γίνουν πρακτικότερα και οικονομικώς

προσιότερα με αναδυόμενες τεχνολογίες όπως η ραδιοσυχνική ταυτοποίηση (PST-RFID) και η χρήση του δορυφορικού συστήματος εντοπισμού θέσης Galileo. Τα εμπορεύματα πρέπει να είναι ταυτοποιήσιμα και εντοπίσιμα, ανεξαρτήτως μέσου με το οποίο μεταφέρονται. Αναγκαία συνθήκη για αυτό είναι να υπάρξουν τυποποιημένες διεπαφές στους διάφορους τρόπους μεταφοράς και να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητά τους.

Η υλοποίηση συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών για θαλάσσιες δραστηριότητες από πλοίο προς ακτή, από ακτή προς πλοίο και μεταξύ όλων των συμφεροντούχων, με χρησιμοποίηση υπηρεσιών SafeSeaNet, LRIT (Ταυτοποίηση και Εντοπισμός Εξ Αποστάσεως) και AIS (Σύστημα Αυτόματης Ταυτοποίησης), θα συμβάλει σε ασφαλέστερη και εξυπηρετικότερη ναυτιλία και θα διευκολύνει τις εφοδιαστικές εργασίες, βελτιώνοντας με τον τρόπο αυτό την ολοκλήρωση των θαλάσσιων μεταφορών με άλλους τρόπους μεταφοράς («ηλ-ναυτιλία/e-maritime»).

Η ανέλιξη συστημάτων όπως το RIS (River Information Services – Υπηρεσίες Ποταμίων Πληροφοριών), το ERTMS (European Rail Traffic Management System - Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας), TAF (ΕμΤΕ) (Telematic Applications for rail Freight - Εμπορικές Τηλεπληροφορικές Εφαρμογές για το Σιδηρόδρομο) και VTMS (Vessel Traffic Management and Information Systems - Συστήματα Διαχείρισης Κυκλοφορίας και Πληροφόρησης για Πλοία) αποτελεί μαρτυρία για την πρόοδο που έχει επέλθει σε άλλους τρόπους μεταφοράς

Όλες οι παραπάνω πρωτοβουλίες της ΕΕ στοχεύουν στην δημιουργία ενός πλαισίου διαλειτουργικότητας ανάμεσα σε υπάρχοντα και μελλοντικά συστήματα και θα ληφθούν συνολικά υπόψη κατά τη φάση σχεδιασμού του συστήματος με στόχο:

Α) την συμμόρφωση με οδηγίες και κανονισμούς και

Β) την εξασφάλιση μελλοντικής διαλειτουργικότητας και επεκτασιμότητας του σχεδιαζόμενου συστήματος.

3. Ο ρόλος των Πληροφοριακών Συστημάτων (ICT)

Η χρήση τεχνολογιών ICT για την παρακολούθηση της συνολικής αλυσίδας των εμπορευματικών μεταφορών έχει επεκταθεί τα τελευταία χρόνια και αποτελεί πλέον αναπόσπαστο στοιχείο στην διαχείριση των μεταφορών.

Τέτοια συστήματα στοχεύουν στην μείωση του κόστους μέσω πιο αποτελεσματικών διαδικασιών λειτουργίας και συντήρησης αλλά και βελτιωμένης χρήσης των υποδομών και διαχείρισης της χωρητικότητας του δικτύου. Στην περίπτωση των σιδηροδρομικών μεταφορών, η χρήση των τεχνολογιών αυτών μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικά οφέλη. Συγκεκριμένα η θέση των συρμών και βαγονιών σε πραγματικό χρόνο αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής μεταφοράς αλλά και τον ίδιο τον διαμεταφορέα για την καλύτερη οργάνωση της αλυσίδας μεταφοράς και την έγκαιρη αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων.

Ταυτόχρονα, η χρήση των ITS στην καθημερινή λειτουργία των εμπορευματικών σταθμών παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια αλματώδη αύξηση και αναμένεται να

αποτελέσει και τα αμέσως επόμενα χρόνια σημείο αναφοράς για την περαιτέρω βελτίωση των εσωτερικών διαδικασιών και αύξηση της παραγωγικότητας.

Οι μεγάλοι εμπορευματικοί σταθμοί έχουν ήδη επενδύσει τα τελευταία χρόνια σημαντικά ποσά στην ενσωμάτωση τέτοιου είδους τεχνολογιών και την αυτοματοποίηση σημαντικού τμήματος της λειτουργίας τους οδηγώντας έτσι και σε μεγαλύτερη ασφάλεια. Η αύξηση βέβαια της εμπορευματικής κίνησης οδηγεί στην ανάλογη ανάγκη χρήσης τέτοιων τεχνολογιών και σε μικρούς και μεσαίους εμπορευματικούς σταθμούς σε λιμάνια, μιας και αντίστοιχα προβλήματα αποτελεσματικότητας και ασφάλειας θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και να αντιμετωπιστούν για την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητάς τους.

Οι εφαρμογές διαχείρισης των λειτουργιών ενός εμπορευματικού σταθμού, γνωστές ως Terminal Operating Systems (TOS), αποτελούν σήμερα το βασικό εργαλείο για την ολοκληρωμένη και αποτελεσματική λειτουργία τους.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται βασικές πληροφορίες σχετικά με την τρέχουσα λειτουργικότητα του συστήματος.

Μεθοδολογία υλοποίησης - Τεχνολογική τοποθέτηση επιχειρηματικού σχεδίου

Η συνδυασμένη μεταφορά, με τη δυνατότητα διασύνδεσης διαφορετικών τρόπων μεταφοράς αποτελεί μια απάντηση στην ολόενα και πιο σύνθετη αλυσίδα μεταφοράς προϊόντων και της γενικότερης εφοδιαστικής αλυσίδας.

Οι υποστηρικτικές εφαρμογές και συστήματα ICT για την διαχείριση τόσο των επιμέρους τρόπων μεταφοράς (οδική, θαλάσσια, σιδηροδρομική) όσο και της συνδυασμένης μεταφοράς αποτελούν σήμερα βασικό εργαλείο για την καλύτερη και πιο αποτελεσματική διαχείρισή τους. Τα συστήματα αυτά μπορούν να μειώσουν το συνολικό κόστος μέσα από:

- Την ταχύτερη και ασφαλέστερη ανταλλαγή πληροφορίας μεταξύ όλων των εμπλεκομένων
- Την έγκαιρη ενημέρωση για τυχόν προβλήματα κατά μήκος της αλυσίδας μεταφοράς με σκοπό την άμεση ανταπόκριση και επίλυσή τους
- Την αυτοματοποίηση των διαδικασιών
- Την συμμόρφωση με κανονισμούς και πολιτικές με αποτέλεσμα την βελτίωση του χρόνου διεκπεραίωσης επιμέρους λειτουργικών τμημάτων της εφοδιαστικής αλυσίδας

Οι υπάρχουσες εφαρμογές/συστήματα ICT για κάθε διαφορετικό τρόπο μεταφοράς απαιτούν την επανεισαγωγή των ίδιων στοιχείων σε διαφορετικά συστήματα λόγω της έλλειψης (ή της περιορισμένης) διαλειτουργικότητάς τους. Επομένως αντιμετωπίζουν τα επιμέρους τμήματα της μεταφορικής αλυσίδας μεμονομένα με αποτέλεσμα την περιορισμένη «ορατότητα» (visibility) κατά μήκος της συνδυασμένης μεταφοράς.

Η παρούσα πρόταση αντιμετωπίζει το πρόβλημα προτείνοντας μια ολοκληρωμένη λύση για την πλήρη «ορατότητα» (visibility) σε όλο το μήκος της αλυσίδας μεταφοράς (συνδυσασμένη ή διατροπική αλυσίδα μεταφοράς) ενσωματώνοντας:

- Υπάρχουσες εφαρμογές και συστήματα ICT για κάθε διαφορετικό μέσο μεταφοράς αλλά και συστήματα που εφαρμόζονται στη διαχείριση των κόμβων/τερματικών σταθμών (π.χ. container terminals) της αλυσίδας μεταφοράς
- Σύγχρονες τεχνολογίες ανταλλαγής πληροφορίας και συγχρονισμού μεταξύ των διαφορετικών εφαρμογών (και των αντίστοιχων μέσων μεταφοράς)
- Μια κεντρική εποπτική πλατφόρμα για την παροχή ολοκληρωμένης ιχνηλασιμότητας (complete end-to-end visibility)

Τα παραπάνω υλοποιούνται λαμβάνοντας υπόψη σύγχρονες πρακτικές για την πρόσβαση σε διαδικτυακές υπηρεσίες (Software-as-a-Service/SaaS) αλλά και τις αρχές των System-Of-Systems (SoS) αρχιτεκτονικών για την εξασφάλιση νέων καινοτόμων υπηρεσιών.

4. Σύγχρονες πρακτικές – State of the Art

Οι τεχνολογίες ICT στο χώρο των μεταφορών έχει οδηγήσει σε μια σειρά από διαφορετικές εφαρμογές συστήματα που έχουν ως κύριο σκοπό την βελτίωση της διαχείρισης τμήματος της συνολικής αλυσίδας μεταφοράς. Έτσι, οι υφιστάμενες εφαρμογές μπορούν να καταταχθούν σε:

Εφαρμογές Διαχείρισης Τερματικών Σταθμών – Terminal Operating Systems: Οι εμπορευματικοί σταθμοί (π.χ. σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων σε λιμένες) αποτελούν σημαντικό κομβικό στοιχείο στη συνολική αλυσίδα μεταφοράς μιας και αναλαμβάνουν ουσιαστικά τη διασύνδεση διαφορετικών μέσων μεταφοράς και συνήθως βασίζονται στην αποτελεσματική διαχείριση των εμπορευμάτων με σκοπό την γρήγορη εξυπηρέτηση. Σήμερα υπάρχουν διαφορετικά Terminal Operating Systems που χειρίζονται όλες τις εργασίες εντός του τερματικού σταθμού από το στάδιο της εκφόρτωσης από το αρχικό μέσο (π.χ. πλοίο), την αποθήκευσή του εντός του τερματικού σταθμού αλλά και την μεταφόρτωσή του στο επόμενο μέσο μεταφοράς (π.χ. φορτηγό για μεταφορά σε αποθήκη της ενδοχώρας).

Εφαρμογές ηλεκτρονικής υποβολής απαιτούμενων εγγράφων: Για κάθε διαφορετικό μέσο μεταφοράς αλλά και για το σύνολο της συνδυσασμένης μεταφοράς απαιτούνται συγκεκριμένα έγγραφα (π.χ. Τελωνειακά παραστατικά κλπ.) που πληρούν προδιαγραφές και κανονισμούς (Ευρωπαϊκούς, διεθνείς). Σήμερα υφίστανται διαφορετικά συστήματα τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα εισαγωγής των απαραίτητων στοιχείων σε προκαθορισμένες φόρμες εισαγωγής και την αποστολή στους εκάστοτε παραλήπτες. Τα συστήματα αυτά είναι συνήθως εγκατεστημένα και λειτουργούν υπό την επίβλεψη του εκάστοτε ενδιαφερόμενου φορέα. Για παράδειγμα, το κάθε λιμάνι διαθέτει το δικό του σύστημα στο οποίο ο εκάστοτε διαμεταφορέας καλείται να εισαγάγει την απαιτούμενη πληροφορία.

Εφαρμογές Διαχείρισης Οδικών μεταφορών – Συστήματα Διαχείρισης Στόλου Οχημάτων με χρήση Τηλεματικής: οι εφαρμογές αυτές απευθύνονται κυρίως σε

οδικούς μεταφορείς και έχουν ως κύρια λειτουργικότητα την ανάθεση οδικών αποστολών σε οχήματα (π.χ. φορτηγά) καθώς και την παρακολούθηση (με χρήση τεχνολογιών GPS και ασύρματης επικοινωνίας μέσω 3G/GPRS). Οι εφαρμογές αυτές παρέχουν επίσης τη δυνατότητα σύνδεσης και παρακολούθησης επιπλέον στοιχείων των εμπορευμάτων (π.χ. θερμοκρασία) με χρήση κατάλληλων αισθητήρων τηλεματικής (π.χ. σένσορες για καταγραφή θερμοκρασίας και αποστολή σε κέντρο ελέγχου).

Εφαρμογές Παρακολούθησης εκτέλεσης αποστολών: οι εφαρμογές αυτές δρουν συμπληρωματικά με τις παραπάνω εφαρμογές Διαχείρισης Οδικών Μεταφορών και έχουν ως κύρια λειτουργία τη δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας με τον οδηγό του οχήματος (για ανάθεση αποστολής) και αναφοράς ως προς την επιτυχή διεκπαιρέωσή της. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται ασύρματες τερματικές συσκευές (π.χ. υπολογιστές χειρός – PDA) με δυνατότητα χρήσης τεχνολογιών RFID για σκανάρισμα και αναγνώριση των αναγνωριστικών των εκάστοτε φορτίων.

Εφαρμογές Διαχείρισης Σιδηροδρομικών Μεταφορών: οι εφαρμογές αυτές απευθύνονται σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις σιδηροδρομικές μεταφορές και προσφέρουν στο χρήστη τη δυνατότητα καταγραφής της σύνθεσης συρμού (αριθμός βαγονιού, αριθμός μηχανής, εμπορεύματα κλπ). Επιπλέον, παρέχεται η δυνατότητα αυτοματοποιημένης καταγραφής της θέσης των συρμών εφόσον τα συστήματα αυτά επικοινωνούν με αντίστοιχο εξοπλισμό αναγνώρισης (π.χ. αναγνώστης RFID καταγράφει βαγόνια εξοπλισμένα με RFID ετικέτες σε διάφορους σταθμούς/σημεία του σιδηροδρομικού δικτύου).

Παρακολούθηση θαλασσίων μεταφορών: Το τμήμα της θαλάσσιας μεταφοράς διαχειρίζεται από τις ναυτιλιακές εταιρείες με χρήση κατάλληλων λογισμικών. Για την παρακολούθηση της θαλάσσιας μεταφοράς, ο διαμεταφορέας μπορεί σήμερα να κάνει χρήση τεχνολογίας Automatic Identification System - AIS (όπου αυτή παρέχεται) μέσω της οποίας καταγράφεται η θέση του πλοίου.

Επιπλέον των παραπάνω συστημάτων που εφαρμόζονται στο χώρο των μεταφορών, υπάρχουν σήμερα διαφορετικές εφαρμογές που κινούνται στο χώρο των **Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems)** και αφορούν σε **Συστήματα Διαχείρισης Ελέγχου Κυκλοφορίας (Traffic Management Centers)** αλλά και πληροφόρηση μέσω διαφορετικών καναλιών (Internet, mobile κλπ) για την κίνηση στους οδικούς άξονες με σκοπό την βελτίωση της οργάνωσης της μεταφοράς.

Οι μεγάλες επιχειρήσεις Διαμεταφορέων που δραστηριοποιούνται στο χώρο της συνδυασμένης μεταφοράς, διαθέτουν πολλές φορές και ολοκληρωμένα Συστήματα Διαχείρισης Μεταφορών (Transportation Management Systems), για τον έλεγχο του «κλειστού» δικτύου συνεργατών τους. **Οι εφαρμογές αυτές όμως:**

- Είναι «κλειστές» εφόσον λειτουργούν μόνο εντός του δικτύου των συνεργατών αυτών των επιχειρήσεων

- Βασίζονται σε πρωτόκολλα που δεν είναι ανοιχτά και εύκολα προσβάσιμα από τρίτους σε περίπτωση που απαιτηθεί η διασύνδεση με τρίτες εφαρμογές
- Δεν είναι εύκολα προσβάσιμες σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο χώρο λόγω του υψηλού κόστους τους.

5. Σύστημα Διαχείρισης Αποστολών & Επιβεβαίωσης Παραδόσεων (Proof of Delivery)

Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο σύστημα “Παρακολούθησης Παραδόσεων” (Proof of Delivery - POD) που σκοπό έχει την ηλεκτρονική απόδειξη παραλαβής σε πραγματικό χρόνο, δίνοντας παράλληλα προστιθέμενη αξία στις υπηρεσίες. Η εισαγωγή ενός τέτοιου συστήματος είναι ζωτικής σημασίας, αφού επιτρέπει στους πελάτες να παρακολουθούν τα εμπορεύματά τους κατά τη φάση διανομής και παράδοσης

Σχεδιασμένο με βάση τις τελευταίες τεχνολογίες και έχοντας ως πρωταρχικό σκοπό τη φιλικότητα προς το χρήστη, το ολοκληρωμένο σύστημα Παρακολούθησης Παραδόσεων P.O.D. απαντά στις ανάγκες της σημερινής επιχείρησης:

Έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση

Ολοκληρωμένη εμποττεία από ένα κεντρικό σημείο

Το σύστημα Proof of Delivery – POD έρχεται να καλύψει το κενό της ενημέρωσης κατά την διαδικασία της παράδοσης και παραλαβής των προϊόντων από τον πελάτη προσφέροντας σε πραγματικό χρόνο πληροφορία για:

- Τον χρόνο και τον τόπο παράδοσης
- Την ορθή παράδοση του εμπορεύματος

Μέσω μίας διαδικτυακής εμποπτικής και διαχειριστικής εφαρμογής η επιχείρηση μπορεί να έχει άμεση και έγκυρη ενημέρωση για την πορεία όλων των διανομών.

Εικόνα 1: Σύστημα Διαχείρισης Αποστολών και Επιβεβαίωσης Παραδόσεων 1

From Date	To Date	Load List	Track	Warehouse	Status
9/9/2019 00:00	9/9/2019 23:59				Επίπεδο

Load List	Track	Assigned	Received	Delivered	Completed	Time Zone Status	Last Status Update	Completed (%)
ΕΚ000014003	ΕΚ000014003	7	7	0	0	9/9/2019 1:45:00 μμ	9/9/2019 1:45:00 μμ	0
ΕΚ000014002	ΕΚ000014002	40	40	0	0	9/9/2019 1:45:00 μμ	9/9/2019 1:45:00 μμ	0
ΕΚ000014001	ΕΚ000014001	23	23	0	0	9/9/2019 1:45:00 μμ	9/9/2019 1:45:00 μμ	0
ΕΚ000014009	ΕΚ000014009	13	13	0	0	9/9/2019 1:45:00 μμ	9/9/2019 1:45:00 μμ	0
ΕΚ000014004	ΕΚ000014004	20	20	0	0	9/9/2019 1:45:00 μμ	9/9/2019 1:45:00 μμ	0
ΕΚ000014001	ΕΚ000014001	12	12	0	0	9/9/2019 1:45:00 μμ	9/9/2019 1:45:00 μμ	0
ΕΚ000014001	ΕΚ000014001	15	15	0	0	9/9/2019 1:45:00 μμ	9/9/2019 1:45:00 μμ	0
ΕΚ000014006	ΕΚ000014006	17	17	0	0	9/9/2019 1:45:00 μμ	9/9/2019 1:45:00 μμ	0
ΕΚ000014005	ΕΚ000014005	19	19	0	0	9/9/2019 1:45:00 μμ	9/9/2019 1:45:00 μμ	0
ΕΚ000014003	ΕΚ000014003	23	23	0	0	9/9/2019 1:45:00 μμ	9/9/2019 1:45:00 μμ	0

Order	Order Number	Order Date	Order Time	Order Status	Order Type	Order Category	Order Subcategory	Order Item	Order Item Description	Order Item Quantity	Order Item Unit	Order Item Price	Order Item Total	Order Item Tax	Order Item Net Total	Order Item Gross Total	Order Item Net Total (VAT)	Order Item Gross Total (VAT)	Order Item Net Total (VAT)	Order Item Gross Total (VAT)
✓	TR_007314010331356	9/9/2019	1:45:00 μμ	Delivered	Standard	Standard	Standard	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Οι εξειδικευμένες αναφορές και αναζητήσεις αποτυπώνουν άμεσα την κατάσταση των διανομών προσφέροντας χρήσιμες πληροφορίες στην διοίκηση της επιχείρησης.

Εικόνα 2: Σύστημα Διαχείρισης Αποστολών και Επιβεβαίωσης Παραδόσεων 2

Κωδικός Δ.Α.	Προς:
TR_0005-140100420	Π.ΚΑΡΑΓΙΑΝΟΥ 47
TR_0005-140100470	Γ.ΟΡΦΟΠΟΤΑΜΟΥ 4
TR_0003-112402520	ΔΗΜΟΤΕΛΕΙΟΝ 13
TR_0005-140100931	ΔΗΜΟΤΕΛΕΙΟΝ 13
TR_0005-140200608	ΔΗΜΟΤΕΛΕΙΟΝ 13
TR_0005-140100472	ΕΘΝ. ΟΔΟΣ ΑΝΤΙΣΣ

Αντίστοιχα, υποστηρίζεται η αναφορά λεπτομερειών σχετικών με την ορθή εκτέλεση των αποστολών διανομής μέσω σχετικής εφαρμογής σε ασύρματες συσκευές PDA. Η εφαρμογή POD είναι διαδικτυακή και θα ενσωματωθεί στο υπό κατασκευή σύστημα.

6. Οι εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ

Ο τομέας των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας έχει γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια και θα συνεχίσει να αναπτύσσεται ραγδαία στο άμεσο μέλλον, μιας και το εμπόριο αλλά και η βιομηχανία εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης βασίζονται σε ένα πολύ μεγάλο ποσοστό στη μεταφορά προϊόντων από και προς τις χώρες της Ασίας αλλά και την Αμερική. Μια προσεκτική ματιά, δείχνει ότι ο συγκεκριμένος τομέας βρίσκεται αντιμέτωπος με σημαντικά ζητήματα σε σχέση με την βιώσιμη ανάπτυξή του:

- **Υπερβολικά κατακερματισμένος τομέας:** Οι υπηρεσίες της εφοδιαστικής αλυσίδας προσφέρονται κατά κύριο λόγο από μικρομεσαίες επιχειρήσεις με ένα μέσο όρο ετήσιο κύκλο εργασιών σε επίπεδο ΕΕ να φτάνει τα 430 χιλ. ευρώ⁴. Η διακίνηση λοιπόν των προϊόντων και η παροχή υπηρεσιών είναι πλήρως κατακερματισμένες. Οι λίγοι «μεγάλοι παίχτες» στον τομέα δεν ελέγχουν σημαντικό κομμάτι της συνολικής κίνησης (π.χ. η DHL ελέγχει μόλις το 5%). Εξάλλου σημαντικό τμήμα των υπηρεσιών χαμηλής-αξίας (π.χ. οδική μεταφορά) ανατίθεται αντίστοιχα σε μικρότερες εταιρίες.
- **Τομέας υψηλής έντασης εργασίας:** Ο τομέας δεν μπορεί να χαρακτηριστεί έντασης γνώσης. Απασχολεί συνολικά 2,6 εκ. εργαζόμενους σε επίπεδο ΕΕ, κυρίως στο κομμάτι οδικών μεταφορών φορτίων⁵.
- **Προκλήσεις σε σχέση με τη βιωσιμότητα:** Τα φορτηγά καταναλώνουν το 35% του συνόλου των καυσίμων που καταναλώνεται σε οδικές μετακινήσεις με

⁴ European Commission DG TREN, "Road Freight Transport Vademecum", March 2009.

⁵ European Commission, DG Enterprise & Industry, Impact Study No. 01/2007 "ICT and e-Business Impact in the Transport & Logistics Industry.

πρόβλεψη να αυξηθεί πάνω από 40% έως το 2030⁶. Ταυτόχρονα, οι μεταφορές θεωρούνται υπεύθυνες για το 23% των συνολικών εκπομπών CO₂⁷.

- **Ρυθμιστικές ανάγκες:** Η κοινωνία εν γένει καλείται να επωμιστεί υψηλά κόστη για την κατασκευή και συντήρηση υποδομών (π.χ. τα φορτηγά καλύπτουν το 50% της κίνησης σε αυτοκινητοδρόμους), ενώ ο πολίτης υποφέρει καθημερινά από την επίδραση των τιμών των καυσίμων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός πόλεων και προβλήματα ασφάλειας στις μετακινήσεις του.

7. Ο ρόλος των ΤΠΕ στις εμπορευματικές μεταφορές

Η κατάσταση που παρουσιάζεται παραπάνω οδηγεί στην ερώτηση «Πώς μπορεί ο τομέας των μεταφορών και της γενικότερης εφοδιαστικής αλυσίδας να γίνει βιώσιμος?». Ενώ όλες οι προσπάθειες των τελευταίων ετών για παρότρυνση μεταφοράς φορτίων με πιο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς δείχνει να μην πετυχαίνει τους αρχικούς στόχους, οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον χώρο έρχονται αντιμέτωπες με προβλήματα σχετικά με την αστάθεια στις τιμές καυσίμων, την πληρότητα των διαθέσιμων υποδομών και τον έντονο ανταγωνισμό, χαρακτηριστικών ενός εμπορευματοποιημένου τομέα. Ακόμα και οι μεγαλύτερες εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον χώρο αντιμετωπίζουν μεγάλα ρίσκα σε σχέση με την υψηλή διακύμανση των τιμών καυσίμων αλλά ταυτόχρονα και την αναγκαιότητα επιβολής μέτρων από ρυθμιστικές αρχές για την πρόληψη πιθανών επιδράσεων στο σύνολο της κοινωνίας από την υψηλή διακίνηση φορτίων και εμπορευμάτων.

Οι Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) θα πρέπει να διαδραματίσουν λοιπόν ένα στρατηγικό ρόλο ως καταλύτης και πάροχος καινοτομιών στο χώρο της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω:

- Προηγμένων και ευρέως διαθέσιμων υπηρεσιών και δυνατοτήτων για παρακολούθηση, έλεγχο και ασφαλή χειρισμό των μετακινούμενων αγαθών στο επιθυμητό επίπεδο λεπτομέρειας (από πλήρη φορτία και containers έως τα επιμέρους τεμάχια και προϊόντα)
- Αυξημένων δυνατοτήτων των ίδιων των δικτύων μεταφοράς, με τη βελτίωση στο συγχρονισμό και την επικοινωνία μεταξύ των τελικών χρηστών, των εταιριών που παρέχουν υπηρεσίες εφοδιαστικής και των αρχών.
- Μείωσης και ελέγχου των αρνητικών επιπτώσεων σε κοινωνικό επίπεδο αναφορικά με τη μόλυνση του περιβάλλοντος και κυκλοφοριακής συμφόρησης, οδηγώντας έτσι σε πιο βιώσιμες υπηρεσίες μεταφορών.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμπεριέλαβε το αντικείμενο “Mobility Services for Goods” (Υπηρεσίες Κινητικότητας για Αγαθά) στους στόχους του στρατηγικού πλαισίου για την έρευνα ⁸.

⁶ “World Energy Outlook 2006”, © International Energy Agency, OECD 2006.

⁷ 2006 data from “CO₂ Emissions from Fuel Combustion”, International Energy Agency (IEA) 2008.

⁸ European Commission DG INFSO, “ICT for Transport” Strategic Research Agenda, 2006.

Ήταν αμέσως προφανές ότι τα κύρια τεχνολογικά στοιχεία για την υποστήριξη των στόχων αυτών είναι ήδη διαθέσιμα, αν και σε διαφορετικό επίπεδο ωριμότητας, μέσα από σημαντικές επιστημονικές και βιομηχανικές επενδύσεις και εργασίες της τελευταίας δεκαετίας. Οι τεχνολογίες αυτές περιλαμβάνουν τα συστήματα RFID (Radio-Frequency Identification), τις αρχιτεκτονικές SOA, πλατφόρμες διαλειτουργικότητας για την ανταλλαγή πληροφορίας και συνεργασία μεταξύ εμπλεκόμενων φορέων, τεχνολογίες για κινητές συσκευές, συστήματα GPS κλπ. Αυτό που επίσης είναι προφανές είναι η έλλειψη υλοποιήσεων πλατφορμών ΤΠΕ σε μεγάλη κλίμακα που να αφορούν την ίδια την κινητικότητα των αγαθών και των εμπορευμάτων προς όφελος της πλειοψηφίας των εμπλεκόμενων χρηστών και εταιριών.

Παρά το γεγονός ότι η τεχνική δυνατότητα είναι πλέον αδιαμφισβήτητη, το μεγαλύτερο ποσοστό των εμπορευμάτων διακινείται χωρίς να «συνοδεύεται» από πληροφορία σε ηλεκτρονική μορφή.

8. Η προσέγγιση και το όραμα του έργου EURIDICE

Το έργο EURIDICE (<http://www.euridice-project.eu/>), χρηματοδοτούμενο μέσω του FP7 – DG INFSO, στοχεύει στην κάλυψη του υπάρχοντος «κενού» μεταξύ της τεχνικής υλοποίησης και της υιοθέτησης μια πλατφόρμας υπηρεσιών ΤΠΕ που στοχεύουν στην διακίνηση εμπορευμάτων, μέσω δυο διαφορετικών πρακτικών:

- Με μια μεθοδική προσέγγιση όλων των καινοτόμων τεχνολογιών που στοχεύουν στην δημιουργία του «**Ευφυούς Φορτίου**» (Intelligent Cargo) ως φορέα ενοποίησης διαφορετικών επιμέρους αναπτύξεων
- Με μια ολιστική προσέγγιση στο σύνολο των διαδικασιών και εμπλεκόμενων που απαρτίζουν τον τομέα της διαχειριστικής αλυσίδας, με στόχο τη δημιουργία των αναγκαίων υπηρεσιών και της συνολικής πλατφόρμας για την υποστήριξη των παραπάνω.

Στον κόσμο του EURIDICE, το Ευφυές Φορτίο συνδέεται αυτόνομα με τους παρόχους υπηρεσιών της διαχειριστικής αλυσίδας, τελικούς χρήστες και κρατικές αρχές με σκοπό την ανταλλαγή πληροφορίας σχετικά με τη διαδικασία μεταφοράς και την εκτέλεση συγκεκριμένων λειτουργιών σε οποιοδήποτε σημείο της μεταφοράς.

9. Το Ευφυές Φορτίο

Ευφυές Φορτίο: Φορτίο ικανό να παρέχει από μόνο του πληροφορίες σε όλους τους εμπλεκόμενους κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω τεχνολογιών ΤΠΕ

Τόσο από τον παραπάνω ορισμό όσο και από όσα έχουν αναπτυχθεί παραπάνω είναι προφανές ότι η τεχνολογική διάσταση δεν είναι από μόνη της ικανή να καλύψει τον ορισμό του Ευφυούς φορτίου. Με άλλα λόγια η χρήση προηγμένων τεχνολογιών όπως smart tags, sensor networks, distributed intelligent agents δεν καθορίζουν από μόνες τους το Ευφυές Φορτίο.

Ο ορισμός που επιχειρείται και δίνεται λοιπόν μέσα από το έργο EURIDICE στοχεύει στην ανάδειξη των δυνατοτήτων που το Ευφυές Φορτίο θα πρέπει να κατέχει.

Ο παρακάτω πίνακας (Πίνακας 1) περιγράφει τις έξι διαφορετικές δυνατότητες που πρέπει (και μπορεί) να παρέχει το Ευφυές Φορτίο, όπως αυτές υποστηρίζονται από την πλατφόρμα που αναπτύσσεται στο έργο EURIDICE. Οι δυνατότητες κατηγοριοποιούνται σε «Βασικές» και «Προηγμένες» στις οποίες το μεγαλύτερο τμήμα της «ευφυΐας» μεταφέρεται πλέον στο ίδιο το φορτίο.

Δυνατότητα		Τρέχουσα Κατάσταση	Ευφυές Φορτίο
Βασικές	Ταυτοποίηση (self-identification)	<ul style="list-style-type: none"> - Ταυτοποίηση σε τοπικό επίπεδο που βασίζεται στο σύστημα που εφαρμόζει ο εκάστοτε χρήστης - Η ταυτότητα (ID) του φορτίου «μοιράζεται» μεταξύ των υφιστάμενων υποστηρικτικών εφαρμογών - Προκαθορισμένο επίπεδο λεπτομέρειας 	<ul style="list-style-type: none"> - Ταυτοποίηση σε οποιοδήποτε σημείο που παρέχεται από υπηρεσίες που διατίθενται δημόσια - Το φορτίο είναι σε θέση να ταυτοποιεί τον εαυτό του μέσω κοινής υποδομής, προσβάσιμης από χρήστες, οχήματα, εφαρμογές - Δυναμικά επιλεγμένο επίπεδο λεπτομέρειας
	Αναγνώριση περιβάλλοντος (context detection)	<ul style="list-style-type: none"> - Δεν παρέχεται αυτόνομη αναγνώριση - Το «περιβάλλον» εξάγεται από εφαρμογές γραφείου λαμβάνοντας υπόψη τρίτες πηγές 	<ul style="list-style-type: none"> - Η αναγνώριση του περιβάλλοντος προκύπτει από δημόσια παρεχόμενες υπηρεσίες - Κοινή υποδομή παρέχει δεδομένα για το περιβάλλον (θέση, χρόνος κλπ) σε πιστοποιημένους χρήστες
	Πρόσβαση σε υπηρεσίες	<ul style="list-style-type: none"> - Δεν παρέχεται απευθείας από το φορτίο - Οι υπηρεσίες ελέγχονται από εφαρμογές του ίδιου του χρήστη ή τρίτων 	<ul style="list-style-type: none"> - Κοινή υποδομή που παρέχει τη δυνατότητα πρόσβασης σε υπηρεσίες σε εξουσιοδοτημένους χρήστες ή συστήματα που αλληλεπιδρούν με το φορτίο
Προηγμένες	Καταγραφή κατάστασης	<ul style="list-style-type: none"> - Η χρήση αισθητήρων και η καταγραφή της κατάστασης γίνεται σε συγκεκριμένο επίπεδο φορτίου (π.χ. Container) - Για την περαιτέρω χρήση των αρχικών δεδομένων απαιτείται τοπικά η επεξεργασία από back-office συστήματα 	<ul style="list-style-type: none"> - Δεδομένα για την κατάσταση του φορτίου παρέχονται αυτόματα μέσω της υποδομής υπηρεσιών - Τα δεδομένα αυτά παρέχονται ήδη επεξεργασμένα και με πληροφορίες σχετικά με το περιβάλλον
	Αυτονομία	<ul style="list-style-type: none"> - Δεν παρέχεται 	<ul style="list-style-type: none"> - Το φορτίο είναι σε θέση να ξεκινά διαδικασίες καλώντας συγκεκριμένες υπηρεσίες ως απάντηση σε συγκεκριμένα

			γεγονότα
	Αυτόνομη λήψη αποφάσεων	- Δεν παρέχεται	- Το φορτίο είναι δυνατόν να αποφασίζει και να επιλέγει παρεχόμενες υπηρεσίες ανάλογα με τις περιστάσεις.

Πίνακας 1 - Βασικές και Προηγμένες Δυνατότητες Ευφυούς Φορτίου

Στην πράξη, οι δυνατότητες του Ευφυούς Φορτίου επιδρούν και επηρεάζουν όλες τις φάσεις και τα διαφορετικά επίπεδα στη συνολική διαδικασία της εφοδιαστικής αλυσίδας, από τις λειτουργίες στο πεδίο (π.χ. χειρισμός και επιθεώρηση φορτίου), έως τις διοικητικές εργασίες και λειτουργίες σχεδιασμού και λήψης στρατηγικών αποφάσεων.

Η χρήση των δυνατοτήτων αυτών δεν απαιτείται σε όλα τα διαφορετικά σενάρια. Οι προηγμένες δυνατότητες υποστηρίζουν αρκετά πολύπλοκες εφαρμογές και προορίζονται στην κάλυψη ειδικών αναγκών των τελικών χρηστών. Από την άλλη, οι βασικές δυνατότητες του Ευφυούς Φορτίου, από την στιγμή που θα εφαρμοστούν, έχουν άμεσο αντίκτυπο στην καθημερινότητα των εμπλεκομένων .

Ταυτοποίηση (Self-identification) σημαίνει ότι οποιοσδήποτε χειριστής στο πεδίο (τερματικός σταθμός, αποθήκη) θα είναι σε θέση να «ρωτάει» το ίδιο το φορτίο και να μαθαίνει τα στοιχεία του φορτίου όπως ιδιοκτησία, προορισμό κλπ. Αυτή η δυνατότητα μπορεί σε οδηγήσει σε πρόσβαση (σε υψηλότερο επίπεδο) σε υπηρεσίες που βασίζονται στην ταυτότητα του φορτίου, απεγκλωβίζοντας έτσι τον τρόπο που αυτές οι υπηρεσίες είναι σήμερα προσβάσιμες.

Μέσω της **Αναγνώρισης Περιβάλλοντος (context-detection)**, το φορτίο σχετίζεται συνεχώς με το περιβάλλον του, επιτρέποντας την δυνατότητα καταγραφής όχι μόνο της θέσης του αλλά και τα σχετιζόμενα αντικείμενα και επιχειρήσεις. Για παράδειγμα ο ιδιοκτήτης του φορτίου μπορεί να βρει το φορτίο του στο εσωτερικό ενός φορτηγού που έχει σταθμεύσει στον τερματικό σταθμό ενός λιμένα, αλλά και όλους τους εμπλεκομένους με το φορτίο τόσο από πλευράς επιχειρήσεων όσο και από πλευράς αρχών.

Η **πρόσβαση σε υπηρεσίες** με βάση το περιβάλλον (Context-based **access to services**) είναι το επόμενο βήμα που επιτρέπει π.χ. σε κάποιον χειριστή πεδίου να έχει άμεση πρόσβαση σε υπηρεσίες που παρέχει ο κάτοχός του, την επιχείρηση εφοδιαστικής να έχει πρόσβαση σε πληροφορίες για τον τρόπο μεταφοράς και τα τελωνεία για κατάθεση των απαραίτητων ηλεκτρονικών εγγράφων.

Η αυτόματη **Καταγραφή κατάστασης (Automated status monitoring)** θα επιτρέψει την ανίχνευση αλλαγών στην κατάσταση του φορτίου π.χ. μεταβολή θερμοκρασίας σε μη επιτρεπτά όρια κατά τη μεταφορά ευπαθών προϊόντων με χρήση αντίστοιχων αισθητήρων και έξυπνων software agents ικανών να φιλτράρουν και να επεξεργαστούν την πληροφορία.

Με βάση την πληροφορία που έχει συλλεχθεί, το φορτίο μπορεί να **δρα αυτόνομα (act independently)**, π.χ. να ενημερώνει τον δρομολογητή των φορτίων ότι η τρέχουσα θέση του είναι εκτός προδιαγεγραμμένης πορείας. Αυτό θα περιλαμβάνει ως ένα βαθμό και κατανεμημένη νοημοσύνη καθιστώντας δυνατή την **αυτόνομη λήψη αποφάσεων (autonomous decisions)** από το ίδιο το φορτίο. Για παράδειγμα το φορτίο θα μπορεί να ελέγχει και να βρίσκει τα πλησιέστερα σε αυτό μέσα μεταφοράς με σκοπό την απρόσκοπτη συνέχιση της διαδρομής του προς τον τελικό παραλήπτη.

Πακέτο Εργασίας 1.11: Παράδειγμα εξαγωγής
προϊόντων με πραγματικά στοιχεία, επιχειρήσεων
στα 3 cluster τροφίμων και ποτών

Στο παρόν πακέτο εργασίας, παρουσιάζονται τρία παραδείγματα εξαγωγής προϊόντων με πραγματικά στοιχεία, επιχειρήσεων στα τρία cluster τροφίμων και ποτών (Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου, Κύπρος). Για λόγους σύγκρισης, χρησιμοποιήσαμε τα παρακάτω δεδομένα για να υπολογίσουμε το καθαρά μεταφορικό κόστος:

- Δημιουργία ολόκληρου φορτίου (22 τόνων). Π.χ. κρασιά.
- Οι συνθήκες μεταφοράς είναι ξηρού περιβάλλοντος (θερμοκρασία δωματίου).
- Σημείο τελικού προορισμού στη Ρωσία, η Μόσχα.

Στα παρακάτω παραδείγματα δεν συμπεριλαμβάνονται τα παρακάτω κόστη:

- Έξοδα εκτελωνισμού καθώς υπολογίζονται αναλόγως τη δασμολογική κλάση που ανήκει το προϊόν, την ποσότητα, τη συσκευασία, κ.α. Πρόκειται για έξοδα αυτά διαφοροποιούνται.
- Έξοδα έκδοσης των απαραίτητων εγγράφων συνοδευτικών προς τη μεταφορά.
- Έξοδα συσκευασίας, σε περιπτώσεις που απαιτούνται (π.χ. αεροπορικώς).
- Έξοδα παραμονής του προϊόντος σε αποθηκευτικό κέντρο καθώς δεν γνωρίζουμε το χρονικό διάστημα παραμονής στην αποθήκη.
- Έξοδα φορτοεκφόρτωσης, σε περιπτώσεις που απαιτούνται μεταφορτώσεις.

1. Παράδειγμα εξαγωγής από την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου

Από τη Ρόδο προς τη Μόσχα

Τρόπος μεταφοράς	Ναύλος	Μονάδα χρέωσης ναύλου	Ποσότητα/μον. χρέωσης	Αξία	Διάρκεια ταξιδιού
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ	1,50 €	kg	22.100	33.150,00 €	1 μέρα
Εσωτερική μεταφορά από Ρόδο προς Αθήνα	1.800,00 €	Full truck	1	1.800,00 €	8-12 ώρες
Εσωτερική μεταφορά από το αεροδρόμιο Μόσχας	0,68 €	km	100	68,00 €	1 ώρα
Σύνολο				35.018,00 €	
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ					
Εσωτερική μεταφορά από Ρόδο προς Αθήνα	1.800,00 €	Full truck	1	1.800,00 €	8-12 ώρες
Container 20" (χωρητικότητα 22.100kg)	1.200,00 €		1	1.200,00 €	12 μέρες
Εργατικά (λιμάνι)	250,00 €		1	250,00 €	
Εσωτερική μεταφορά από το λιμάνι (Νοβοροσισκ) στη Μόσχα	0,68 €	km	1.500	1.020,00 €	
Σύνολο				4.270,00 €	
ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ (μέσω Αθήνας)					
Εσωτερική μεταφορά από Ρόδο προς Αθήνα	1.800,00 €	Full truck	1	1.800,00 €	8-12 ώρες
Μεταφορά Αθήνα - Ρωσία	5.800,00 €		1	5.800,00 €	3-4 μέρες
Σύνολο				7.600,00 €	

2. Παράδειγμα εξαγωγής από την Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου

Από τη Σάμο προς τη Μόσχα

Τρόπος μεταφοράς	Ναύλος	Μονάδα χρέωσης ναύλου	Ποσότητα/μον. χρέωσης	Αξία	Διάρκεια ταξιδιού
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ	1,50 €	kg	22100	33.150,00 €	1 μέρα
Εσωτερική μεταφορά από Σάμο προς Αθήνα	2.000,00 €	Full truck	1	2.000,00 €	8-12 ώρες
Εσωτερική μεταφορά από το αεροδρόμιο Μόσχας	0,68 €	km	100	68,00 €	1 ώρα
Σύνολο				35.218,00 €	
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ					
Εσωτερική μεταφορά από Σάμο προς Αθήνα	2.000,00 €	Full truck	1	2.000,00 €	8-12 ώρες
Container 20" (χωρητικότητα 22.100kg)	1.200,00 €		1	1.200,00 €	12 μέρες
Εργατικά (λιμάνι)	250,00 €		1	250,00 €	
Εσωτερική μεταφορά από το λιμάνι (Νοβοροσισκ) στη Μόσχα	0,68 €	km	1.500	1.020,00 €	
Σύνολο				4.470,00 €	
ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ (μέσω Αθήνας)					
Εσωτερική μεταφορά από Σάμο προς Αθήνα	2.000,00 €	Full truck	1	2.000,00 €	8-12 ώρες
Μεταφορά Αθήνα - Ρωσία	5.800,00 €		1	5.800,00 €	3-4 μέρες
Σύνολο				7.800,00 €	

3. Παράδειγμα εξαγωγής από την Κύπρο

Από την Κύπρο προς τη Μόσχα

Τρόπος μεταφοράς	Ναύλος	Μονάδα χρέωσης ναύλου	Ποσότητα/μον. χρέωσης	Αξία	Διάρκεια ταξιδιού
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ	1,50 €	kg	22.100	33.150,00 €	1 μέρα
Εσωτερική μεταφορά προς το αεροδρόμιο Λεμεσού		Full truck		180,00 €	8-12 ώρες
Εσωτερική μεταφορά από το αεροδρόμιο Μόσχας	0,68 €	km	100	68,00 €	1 ώρα
Σύνολο				33.398,00€	
ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ					
Εσωτερική μεταφορά προς το λιμάνι Λεμεσού	100,00 €	Full truck	1	100,00 €	8-12 ώρες
Container 20" (χωρητικότητα 22.100kg)	1.100,00 €		1	1.100,00 €	12 μέρες
Εργατικά (λιμάνι)	210,00 €		1	210,00 €	
Εσωτερική μεταφορά από το λιμάνι (Νοβοροσισκ) στη Μόσχα	0,68 €	km	1.500	1.020,00 €	
Σύνολο				2.430,00€	
ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ (μέσω Αθήνας)					
Μεταφορά Κύπρος - Αθήνα	2.200,00 €	Full truck	1	2.200,00 €	8-12 ώρες
Μεταφορά Αθήνα - Ρωσία	5.800,00 €	Full truck	1	5.800,00 €	3-4 μέρες
Σύνολο				8.000,00€	