



Incoterms 2000/2010

Niclas Holmberg

Examensarbete / Degree Thesis

Företagsekonomi

2011

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	3723
Författare:	Niclas Holmberg
Arbetets namn:	Incoterms 2000/2010
Handledare (Arcada):	Siv Relander-Heinonen
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Så gott som varje företag i världen transporterar produkter av något slag. Detta betyder att det är viktigt att bestämma hur produkten transporteras och vilka ansvar köparen och säljaren har. För att underlätta handelsavtalsprocessen används olika typer av leveransvillkor, de vanligaste termer är Incoterms. I detta examensarbete beskrivs Incotermerna noggrant för läsaren. För examensarbetet gjordes en kvantitativ enkätundersökning som mätte kännedomen av Incotermer hos respondenter som arbetade i butiker omkring Helsingfors centrum. Syftet med undersökningen var att få fram om respondenterna hade tillräcklig kännedom om leveransvillkor. Undersökningen var begränsad till endast mindre butiker omkring Helsingfors centrum och frågorna omfattade endast Incotermer. Undersökningen blev genomförd genom att respondenterna svarade på en enkät som blev utdelad och insamlad. Svaren analyserades med dataprogrammet SPSS och resultatet visade att respondenternas kännedom om leveransvillkor var bra.</p>	
Nyckelord:	Incoterms Leveransvillkor Köpare Säljare Utbildning
Sidantal:	44
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
DegreeProgramme:	Business Economics
Identificationnumber:	3723
Author:	Niclas Holmberg
Title:	Incoterms 2000/2010
Supervisor (Arcada):	Siv Relander-Heinonen
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>Virtually every company in the world is transporting products of some kind. This means that it is important to determine how the product is shipped and what responsibility the buyer and seller have. To facilitate the trade process, different types of delivery terms are used, the most common terms are Incoterms. This thesis describes Incoterms in details to the reader. For the thesis a quantitative survey was made that measured the knowledge of Incoterms of respondents who worked in shops around the center of Helsinki. The purpose of this study was to measure if the respondents had sufficient knowledge of the delivery terms. The study was limited to only small shops around the center of Helsinki and the questions covered only Incoterms. The survey was performed by respondents answering a questionnaire that was distributed and collected. The responses were analyzed with the software SPSS and results showed that respondents' knowledge of the delivery terms were good.</p>	
Keywords:	Incoterms Terms of delivery Buyer Seller Education
Numberof pages:	44
Language:	Swedish
Date ofacceptance:	

INNEHÅLL

1	Inledning.....	6
1.1	Problemformulering	7
1.2	Syfte	7
1.3	Avgränsningar	8
2	Teori.....	8
2.1	En global och nationell handelsorganisation	8
2.2	Grundande och utveckling av Incoterms	9
2.3	Leveransklausulernas förnyande	11
2.4	Definition av Incoterms	12
2.5	Incoterms	13
2.5.1	<i>Incoterms 2000</i>	13
2.5.1.1	Uppbyggnad	13
2.5.1.2	Termer.....	14
	EXW – Ex Works.....	15
	FCA – Free Carrier	15
	FAS – FreeAlongside Ship.....	16
	FOB – Free On Board	16
	CFR – Cost and Freight	16
	CIF – Cost, Insurance and Freight	17
	CPT – CarriagePaid To.....	17
	CIP – Carriage and Insurance Paid to	18
	DAF – Delivered At Frontier	18
	DES – Delivered Ex Ship	19
	DEQ – Delivered Ex Quay	19
	DDU – Delivered Duty Unpaid	19
	DDP – Delivered Duty Paid.....	20
2.5.2	<i>Incoterms 2010</i>	20
2.5.2.1	Uppbyggnad	20
2.5.2.2	Termer.....	22
	EXW - Ex Works.....	22
	FCA - Free Carrier	22
	CPT - Carriage Paid To.....	23
	CIP - Carriage and Insurance Paid	23
	DAT - Delivered At Terminal	24
	DAP - Delivered At Place	25
	DDP - Delivered Duty Paid	25
	FAS - Free Alongside Ship.....	26

FOB - Free On Board	26
CFR - Cost and Freight.....	27
CIF - Cost, Insurance and Freight	27
3 Metodik.....	28
3.1 Skillnad mellan kvalitativ och kvantitativ metod	28
3.2 Kvantitativ metod.....	29
3.3 Hur jag gjorde	30
3.3.1 <i>Enkäten</i>	30
3.3.2 <i>Undersökningen och insamling av data</i>	31
3.3.3 <i>SPSS</i>	32
4 Undersökningresultat.....	32
4.1 Respondenterna	33
4.2 Incoterms 2000.....	36
4.3 Incoterms 2010.....	38
4.4 Allmänt om Incoterms 2010.....	39
5 Tolkning.....	40
6 Avslutning.....	41
6.1 Fortsatt forskning.....	41
6.2 Egna tankar	42
Källor	43

1 INLEDNING

Så gott som varje företag i världen transporterar en produkt från plats A till plats B. Detta betyder att det är viktigt för företag bestämma hur produkten transporteras och vilka ansvar respektive parter har. Handel med produkter är globalt mycket viktig eftersom detta leder till kapitalökning till företagen. Man strävar efter rättvis handel för både köpare och säljare. För stora köp är det normalt att man ingår ett köpavtal för att bestämma bland annat säljarens och köparens ansvar vid transporten av köpet.

För att underlätta handelsavtalsprocessen används olika typer av leveransvillkor, därför har den Internationella Handelskammaren, (eng. International Chamber of Commerce - ICC), skapat Incoterms. Finland har tagit i bruk sina egna standarder för transport, Finnterms, och utöver detta finns även Combiterms, men de två senare nämnda kommer inte att behandlas i detta examensarbete.

Detta examensarbete undersöker hur mycket finländska näringsidkare i små eller medelstora butiker kring Helsingfors centrum känner till leveransvillkoren. Arbetet skall också undersöka hur stora förändringar det skedde mellan Incoterms 2000 och Incoterms 2010. Eftersom dessa handelstermer är mycket viktiga för företagare som använder dem, kommer examensarbetet även undersöka hur bra personerna som bör känna till villkoren gör det. Examensarbetes val av ämne var Incoterms på grund av att det är relevant för kommande tradenomer som jobbar inom logistik att känna till villkoren och skapa bättre kännedom om dem.

1.1 Problemformulering

En stor del av företagen som producerar någonting och strävar efter att sälja sin produkt kommer att ingå köpavtal. För dessa företag är det viktigt att sköta leveransvillkor på rätt sätt. Oftast finns det en avdelning, i mindre företag en person, som sköter leveranser och leveransvillkoren för produkttransport. Pga. detta har jag, efter att läst ett annat examensarbete från 2009 ifrågasatt hur mycket dessa avdelningar eller personer faktiskt vet om dessa Incoterms. Med examensarbete ville man få resultat om dessa personers riktiga kännedom om leveransvillkor. Incoterms kan vara svåra att komma ihåg och det finns många olika klausuler att följa. Detta kan leda till att man blir förvirrad, och också förnyande av Incotermerna kan även skapa missförstånd bland användare.

Dessa termer är gjorda för att underlätta köparens och säljarens arbete att jämt hålla koll på vem som har vilka rättigheter och skyldigheter under en transport av gods. Termerna finns till för att företagen skall undvika juridiska åtgärder, vilka i sista hand kan bli mycket dyra för ett företag. Detta betyder att ett företag med personer eller avdelningar som har ytterst bra kontroll på dessa termer kan göra stora inbesparningar i företagets transportekonomi.

1.2 Syfte

Syfte med detta examensarbete var att försöka få reda på hur mycket de finska näringsidkarna i mindre butiker vet om leveransvillkor. Strävan var också att få reda på vilka personer som enligt sin arbetsuppgift borde ha kännedom om leveransvillkor. Genom att besöka många mindre butiker i Helsingfors centrum kunde man relativt bra få ett svar på syftet med en enkätundersökning. Enkäten visar om respondenterna vet vem som bär ansvar i vilka skeden av transporten, vem som står för kostnaderna och vem som står för försäkringarna under en transport mellan säljaren och köparen. Examensarbete beskriver också hur mycket Incoterms 2010 har ändrats från den gamla versionen, Incoterms 2000.

1.3 Avgränsningar

En del av examensarbete är en kvantitativ enkätundersökning som besvaras av ägare eller personal som har med de olika butikernas leveranser att göra. Undersökningen blev genomförd i mindre butiker eftersom där finns en stor del personer som arbetar inom logistikbranschen. Butikerna är också bra ställen att genomföra undersökning, eftersom största delen av personalen i något skede har kommit i kontakt med leveransklausuler. Undersökningen kommer inte att basera sig på några specifika företag, utan resultatet av de svar enkäten får svar på är av personerna i butikerna. Den teori som tas upp i examensarbetet är ur olika andrahandskällor. Arbetet kommer också att beskriva Incotermerna noggrant.

2 TEORI

För att sälja eller köpa en produkt behöver man ett köpeavtal av något slag med motparten. När det är frågan om stora företag som gör köp eller säljer en produkt behövs dessa köpeavtal för att man skall komma överens om olika aspekter för produkten. Det är frågan om långa förhandlingar där det finns många olika parter involverade. I dessa förhandlingar kommer man överens om leveransvillkor som skall användas vid leveransen av produkten. Man bestämmer också om vem som bör skaffa sig en transportör eller speditör för transporten av produkten samt ett transportavtal med dessa. I köpeavtal dyker det också upp information och bestämmelser om vem som är ansvarig för försäkringsavtal för godset som transporteras. (Heinonen-Relander, 2007)

2.1 En global och nationell handelsorganisation

Handelsorganisationen utvecklades till en global intresseorganisation genom regionala sammanslutningar, först på det lokala området sedan på nationell nivå. De äldsta handelskamrarna härstammar redan från år 1599 i Marseille i Frankrike och Brügge i Belgien. Som förebild för handelskammarsinstitut fungerade Frankrike där de spred sig under Napoleons tid, först till grannländerna och därefter till länder runtom. (Räty, 2006: s. 10-11)

Handelskamarorganisationerna kan grunda sig på obligatoriskt (exempelvis Tyskland, Frankrike, Italien och Spanien) eller frivilligt medlemskap (exempelvis Norden och Storbritannien). Oavsett av organisationssättet kan man hålla den som en officiell eller halvofficiell organisation. (Räty, 2006: s. 10-11)

Den Internationella Handelskammaren, International Chamber of Commerce, ICC, grundades av amerikanskt initiativ år 1919. Grundarna var närmast de länder som triumferade under första världskriget och det nygrundade Nationernas Förbund, NF. Senare när Förenta Nationerna, FN, grundades på 1940-talet fick ICC en egen plats i organisationen. (Räty, 2006: s. 10-11)

ICC har betjänat näringslivet och främjat världshandeln sedan första världskriget. Till dess viktigaste verksamhetsformer hör Incoterms, skiljedomstolen, vars verksamhet började redan i början av 1920-talet, och rembursregler, vars första version offentliggjordes år 1933. ICC skapade t.ex. en beskrivning av begreppet ”force majeure”. (Räty, 2006: s. 10-11)

2.2 Grundande och utveckling av Incoterms

I ett köpeavtal kan båda parterna diskutera leveransskyldigheterna detaljerat med varandra. Ett annat alternativ är att parterna använder sig av överenskomna termer, som definierar båda parternas skyldigheter. (Räty, 2006: s. 11-14)

Kort efter grundandet av ICC påbörjades planer att komma på definitioner för termer för att standardisera de spelregler som används inom den internationella handeln. På detta sätt skulle man undvika olika internationella tolkningar. ICC hade sin första kongress i Paris år 1920. Där grundades en arbetsgrupp för detta projekt. Till följd av projektet, publicerade ICC år 1928 sina första sex handelstermer som beskrev de vanligaste handelsvanorna som följs i den internationella handeln. (Räty, 2006: s. 11-14)

ICC utvecklade sitt projekt för att definiera den internationella handelns klausuler och för namngivning av dem. Själva projektet utfördes av en arbetsgrupp under ICC:s kommitté. Till följd av detta godkände ICC International Commercial Terms på ett möte som ordnades i Berlin år 1935. Namnet ändrades till Incoterms år 1936. Klausulerna var i kraft ända till år 1956, då följande Incoterms utkom. Klausulerna uppdaterades år 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 och 2010. (Räty, 2006: s. 11-14)

I de första Incoterms som utkom år 1936 kan man fortfarande i de uppdaterade versionerna märka mycket enhetligheter. Den innehöll elva leveransklausuler, t.ex. EXW, FAS, FOB, C & F, CIF, EXS och EXQ. (Räty, 2006: s. 11-14)

År 1980 genomgick Incoterms en större förnyelse. Lastbehandlingen och transporttekniken hade förnyats till följd av det nya ro-ro (roll on, roll off) fartygen och ökande containertrafiken. Konossementets betydelse hade minskat och dokumenten anlände oftast till destinationshamnen senare än lasten. (Räty, 2006: s. 11-14)

Nästa Incoterms 1990 förnyades i fråga om utseendet och innehållet. Verket fick en ny storlek och nytt utseende, förkortningarna förnyades och tryckningen förtydligades. Resultatet var ett lätt användbart och läsbart verk. (Räty, 2006: s. 11-14)

De viktigaste versionerna av Incoterms har visat sig under åren vara från 1953 och från 1990. Incoterms-klausulernas uppskattning och position betonades, då UNCITRAL, United Nations Commission on International Trade Law, år 1969 godkände Incoterms från år 1953 som ett viktigt hjälpmedel för den internationella handeln. När Incoterms 1990 utgavs beslöt sig UNCITRAL att i maj 1992 rekommendera användning av termerna i internationell handel. Efter publicering av Incoterms 2000 fattade UNCITRAL igen ett likadant beslut poängterande speciellt Incoterms betydelse för handeln. (Räty, 2006: s. 11-14)

2.3 Leveransklausulernas förnyande

Varför förnyar man Incoterms klausuler? Orsakerna till förnyande har bland annat varit ekonomisk, teknisk och lagstiftande utveckling. Som allmänna drag har klausulerna flyttats från säljvänligt till mer köpvänligt, och från endast sjötransport har det anpassats till alla transportslag. (Räty, 2006: s. 16-17)

Som exempel på förändringar i den internationella handeln är bl.a. ökningen av containertrafiken, ro-ro-trafikens och därmed användningen av terminaltrafik, förnyelse av telekommunikation, ekonomiskt enande, Wien-konventionen (internationella handelslagen) och överhuvudtaget fri handel. Alla dessa har påverkat handels verksamhetsform och på detta vis också påverkat klausulerna i Incoterms. (Räty, 2006: s. 16-17)

Vem är det som upprätthåller Incoterms-klausulerna och är ansvarig för dem? Vem är det som bestämmer om dem? ICC, International Chamber of Commerce, den Internationella handelskammaren har sitt huvudkontor i Paris. Kammaren har i sitt verksamhetssystem flera kommittéer, och en av dessa är ansvarig för leveransklausulerna. Kommittén har sedan början använt sig av en arbetsgrupp för utarbeta förnyelser. Förutom detta har den Internationella handelskammaren också en Incoterm-panel, som är ansvarig för frågor om leveransklausulerna. I olika länder fungerar också regionala Incoterm-paneler som håller reda på att klausulerna används rätt. (Räty, 2006: s. 16-17)

För definition av de första leveransklausulerna deltog Finland genom brevväxling. Incoterms 1936 originalspråk var franska, varifrån klausulerna översattes till andra språk. Man översatte inte klausulerna till finska utan man använde sig av den svenska versionen. Till de senaste definitionerna av Incoterms har Finland deltagit mycket aktivt. Nuförtiden är originalspråket engelska, varifrån klausulerna är översatta till ett tiotal olika språk. (Räty, 2006: s. 16-17)

2.4 Definition av Incoterms

Incoterms leveransklausuler är beskrivningar av olika handelssätt som följs i den internationella handeln. För varje handelssätt finns ett givet namn och förkortning. När båda parterna i ett köp kommer överens om en leveransklausul och hänvisar till den i avtalet (t.ex. FOB Incoterms 2000), betyder det att säljaren och köparen har bestämt sig för att följa FOB-klausulens beskrivning av leveranssätt. Leveransklausulerna fungerar som ett slags valfria spelregler i den internationella handeln för garanti att samspelet mellan parterna fungerar. Tyvärr är sättet att handla inte det samma för alla, så därför kan inte Incoterms-klausulerna beskriva alla dessa sätt som följs, utan beskriver endast de allmänna sätten. (Räty, 2006: s. 17-18)

Det verkar som om Incoterms-klausulerna skulle vara mera säljcentrerade än köpcentrerade, dock strävar klausulerna efter att vara opartiska, och gynnar inte köpare eller säljare. Att de verkar mer säljcentrerade kan förklaras med att export och försäljning är svårare än import och köp. (Räty, 2006: s. 17-18)

Leveransklausulerna är inte individuella avtal, utan de är alltid en del av köpeavtalet mellan köpare och säljare där de kommer överens om ansvaret för leverans av produkten. (Räty, 2006: s. 17-18)

Begreppen ”säljare” och ”köpare” bör förstås vidsträckt inom leveransklausulerna. De betyder inte endast själva köparen och säljaren, utan också alla underleverantörer som fungerar under deras verksamhet. T.ex. köparen hämtar sällan produkten hos säljaren, utan detta blir gjort av fraktföraren som fått det i uppdrag av säljaren. (Räty, 2006: s. 17-18)

2.5 Incoterms

2.5.1 Incoterms 2000

2.5.1.1 Uppbyggnad

Incoterms 2000 innehåller tretton leveransklausuler, tretton olika definitioner på handelssätt med namn och förkortning för den internationella handeln. Från och med versionen från 1990 har de tretton klausulerna blivit fördelade i fyra olika grupper. Grupperingen baserar sig på kostnaderna mellan köpare och säljare. För att lättare känna igen klausulerna har gruppens namn samma första bokstav som själva klausulens första bokstav. (Räty, 2006: s. 19-21)

Klausulerna i Grupp E är ur säljarens synvinkel de enklaste. I Grupp F slutar säljarens skyldighet och ansvar vid närheten av köparen. Grupp C karakteriseras av att säljarens kostnadsskyldighet sträcker sig till närheten av köparen, fastän risken övergår till köparen vid närheten av säljaren. I Grupp D stäcker sig säljarens ansvar och skyldighet till en namngiven plats i leveransklausulen. (Räty, 2006: s. 19-21)

I synnerhet klausulerna FOB, CFR och CIF anpassas inte endast till frakt på vatten utan också till andra transportmedel. Dessa klausuler passar dock att använda endast då godset transporteras med fartyg. (Räty, 2006: s. 19-21)

INCOTERMS 2000

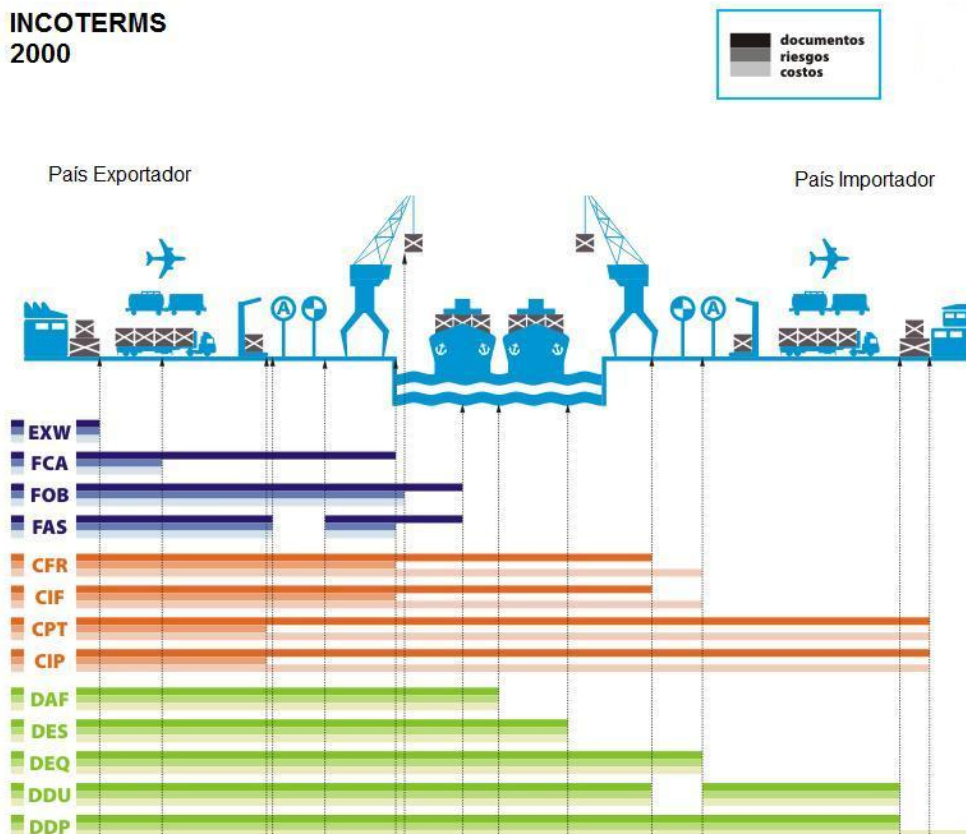


Bild 1. Incoterms 2000 gruppering, Blå: Grupp E och F, Orange: Grupp C, Grön: Grupp D (Bananoo.co 2011)

2.5.1.2 Termer

Grupp F

Alla Grupp F klausulernas beteckning är att köparen kommer och hämta godset av eller vid närheten av säljaren. Säljaren levererar godset till köparen vid närheten av säljaren till den fraktföraren som säljaren namngivit då köparen tar emot leveransen. (Räty, 2006: s. 26-27)

Grupp C

Också i Grupp C klausulerna levererar säljaren godset till eller till närheten av köparen. Köparen godkänner att godset har blivit levererat vid avgångsplatsen, fastän köparen tar emot godset först av fraktföraren när han anländer till köparen. Köparen bär ansvar för risken efter att godset blivit levererat. (Räty, 2006: s. 26-27)

Grupp C klausuler är likadana som Grupp F förutom att säljaren står för kostnaderna av frakten. (Räty, 2006: s. 26-27)

Grupp D

Vid användning av Grupp D klausuler är säljaren ansvarig för alla risker och kostnader fram till en överenskommen plats. Platsen kan vara vid gränsen (DAF), vid ankomsthavnen (DES, DEQ), eller vid köparen eller hans namngivna mottagare. (Räty, 2006: s. 26-27)

EXW – Ex Works

Ex Works, beskriver handelssättet där säljaren levererar godset till köparen genom att lägga den till köparens förfogande på en bestämd plats. Köparen är härefter ansvarig för alla kostnader och risker.



Bild 2. Incoterms 2000 – EXW. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

FCA – Free Carrier

Free Carrier, fritt hos fraktföraren, betyder att säljaren levererar godset exportklarerat till en fraktförare angiven av köparen. Klausulen är lämplig för alla slags transportmetoder, också containertrafik samt ihopkopplade transporter.



Bild 3. Incoterms 2000 – FCA. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

FAS – Free Alongside Ship

Free Alongside Ship, fritt bredvid fartyget, beskriver handelssättet där säljaren levererar godset bredvid fartyget till en angiven lastbrygga tillgänglig för köparen, godset bör vara exportklarerat. Denna klausul är lämplig endast för sjötransport.



Bild 4. Incoterms 2000 – FAS. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

FOB – Free On Board

Free On Board, fritt ombord, beskriver handelssättet där säljaren levererar godset till köparen genom att lasta det ombord angivet fartyg exportklarerat. Denna klausul är lämplig endast för sjötransport.



Bild 5. Incoterms 2000 – FOB. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

CFR – Cost and Freight

Cost and Freight, kostnad och frakt betalat, beskriver handelssättet där säljaren levererar godset till köparen vid starthamnen genom att lasta det ombord exportklarerat. Säljaren betalar också sjöfrakten till destinationshamnen. Leveransklausulen är lämplig endast för sjötransport.



Bild 6. Incoterms 2000 – CFR. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

CIF – Cost, Insurance and Freight

Cost, Insurance and Freight, kostnad och frakt betalat, beskriver handelssättet där säljaren levererar godset till köparen vid starthamnen genom att lasta godset ombord exportklararat. Säljaren skall också betala sjöfrakten till destinationshamnen och försäkra godset för köparen.



Bild 7. Incoterms 2000 – CIF. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

CPT – Carriage Paid To

Carriage Paid To, kostnad och frakt betalat, beskriver handelssättet där säljaren levererar godset till köparen genom att överlämna den till fraktföraren vid startplatsen. Säljaren betalar också frakten till överenskommen destination. Denna klausul är lämplig för alla slags transportmetoder, också containertrafik samt ihopkopplade transporter.



Bild 8. Incoterms 2000 – CPT. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

CIP – Carriage and Insurance Paid to

Carriage and Insurance Paid to, transport och försäkring betalat, denna klausul beskriver handelssättet där säljaren levererar godset till köparen genom att överlämna godset till fraktföraren vid startplatsen. Säljaren betalar frakten till överenskommen destination och försäkrar godset för köparen. Denna klausul är lämplig för alla slags transportmetoder, också containertrafik samt ihopkopplade transporter.



Bild 9. Incoterms 2000 – CIP. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

DAF – Delivered At Frontier

Delivered At Frontier, levererad till gränsen, beskriver handelssättet där säljaren levererar godset genom att placera den till köparens förfogande vid gränsen i ankommande lastningsfordonet exportklarerat. Klausulen är lämplig för alla transportmetoder då man levererar godset till landsgränsen.



Bild 10. Incoterms 2000 – DAF. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

DES – Delivered Ex Ship

Delivered Ex Ship, levererad i fartyget, beskriver handelssättet där säljaren levererar godset genom att placera godset till köparens förfogande i fartyget vid destinationshamnen, inte importklarerat. Säljaren bär alla risker och kostnader för att transportera godset till lossningshamnen före avlastning. Denna klausul är lämplig endast för sjötransport.



Bild 11. Incoterms 2000 – DES. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

DEQ – Delivered Ex Quay

Delivered Ex Quay, levererad vid lastbryggan. Beskriver handelssättet där säljaren levererar godset genom att placera godset till köparens förfogande på en överenskommen destinationshamn, inte importklarerad. Denna klausul är lämplig endast för sjötransport.



Bild 12. Incoterms 2000 – DEQ. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

DDU – Delivered Duty Unpaid

Delivery Duty Unpaid, levererad till angiven plats, icke tull deklarerad. Beskriver handelssättet där säljaren levererar godset till köparen till en angiven plats i fordonet för avlastning från anländande fordon utan importtulls deklARATION. Denna klausul är lämplig för alla transportmetoder, också containertransport och kombinerad transport.



Bild 13. Incoterms 2000 – DDU. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

DDP – Delivered Duty Paid

Delivered Duty Paid, levererad importklarerad. Beskriver handelssättet där säljaren levererar godset till köparen i ett fordon till angiven plats för avlastning från anländande fordon importklarerat. Denna klausul är lämplig för alla transportmetoder, också containertransport och kombinerad transport.



Bild 14. Incoterms 2000 – DDP. Fördelningen av risk för säljare (mörkröd), risk för köpare (mörkblå) kostnad för säljare (ljusröd) och kostnader för köpare (ljusblå) (Freja.fi, 2011)

2.5.2 Incoterms 2010

2.5.2.1 Uppbyggnad

Ett förnyande av Incoterms 2000 har publicerats nyligen som heter Incoterms 2010. Man har bl.a. strävat på att göra klausulerna lättare att förstå. I de gamla Incoterms 2000 fanns det tretton klausuler när det i den förnyade versionen finns elva. Det har kommit två nya klausuler, DAT och DAP, som ersätter de gamla DAF, DES, DEQ och DDU klausulerna. Grupperingen är ändrad till två grupper.

Klausuler som är lämpliga för all slags transport:

- EXW – Ex Works
- FCA – Free Carrier
- CPT – Carriage Paid To
- CIP – Carriage and Insurance Paid
- DAT – Delivered At Terminal
- DAP – Delivered At Place
- DDP – Delivered Duty Paid

Klausuler som är lämpliga endast för sjötransport:

- FAS – Free Alongside Ship
- FOB – Free On Board
- CFR – Cost and Freight
- CIF – Cost, Insurance and Freight

För att undvika förvirring bör man alltid se till att man har märkt ut hela klausulens namn, för exempelvis, FOB Helsingfors, Incoterms 2010. De tidigare Incotermsen kan också användas men kommer att bli avlägsnade av de nya inom snarast. Pga. detta är det också rekommenderat att användare skall bekanta sig med nya Incoterms 2010. (Kalgin.net.nz, 2012)

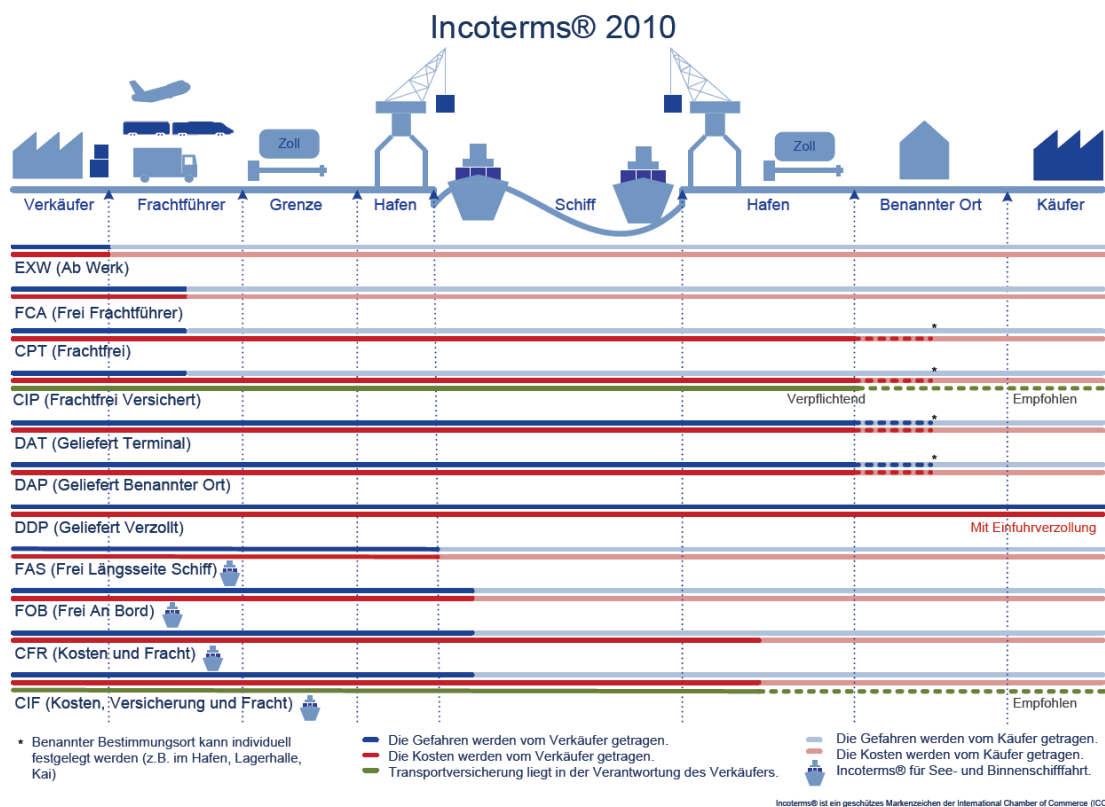


Bild 15. Incoterms 2010 gruppering, EXW-DDP lämpliga för all slags transport och FAS-CIF lämpliga endast för sjötransport (alexeychepok.blogspot.com, 2011)

2.5.2.2 Termer

EXW - Ex Works

Ex Works, denna klausul beskriver handelssättet där köparen bär alla kostnader och risker att hämta godset från säljarens anvisade plats. Säljarens skyldighet är att göra godset tillgängligt för köparen på området. Denna klausul representerar en minimal skyldighet för säljaren. Klausulen är lämplig för all slags transport.

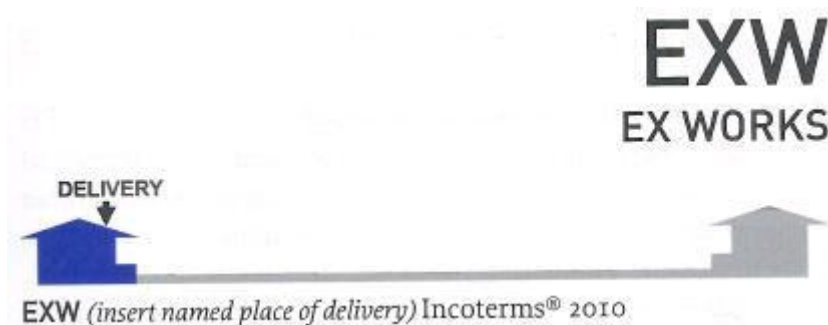


Bild 16. Incoterms 2010, EXW. Blå (Säljaren) och Grå (Köparen) (gcb sourcing.com, 2011)

FCA - Free Carrier

Free Carrier, betyder att säljarens skyldighet är att lämna över varan, exportklarerad, till transportören som köparen angivit, till nämnd plats eller punkt. Om ingen exakt punkt indikeras av köparen, kan säljaren välja inom den plats eller område som angivits där transportföretaget skall ta varorna till sin befogad. Om säljarens hjälp behövs vid avtalet med transportföretaget, kan säljaren agera på köparens risk och bekostnad. Denna klausul kan anpassas för all slags transport.

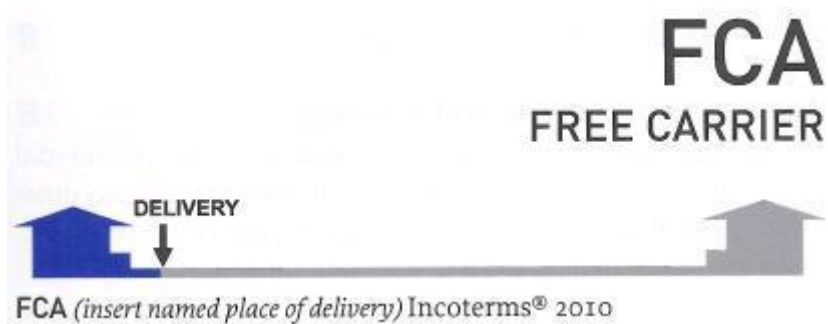


Bild 17. Incoterms 2010, FCA. Blå (Säljaren) och Grå (Köparen)(gcb sourcing.com, 2011)

CPT - Carriage Paid To

Carriage Paid To, denna klausul beskriver handelssättet där säljaren betalar frakten för transporten av godset till angiven plats. Risken för förlust eller skada för godsen som sker efter att leveransen har övergått till transportören överförs från säljaren till köparen. Denna klausul innebär att säljaren exportklarar godset, klausulen är lämplig för all slags transport.

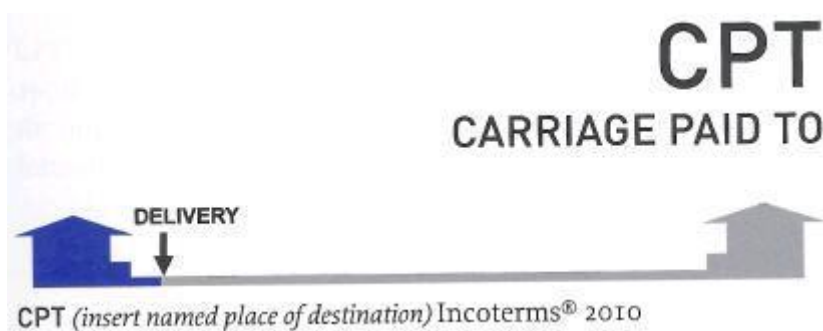


Bild 18. Incoterms 2010, CPT. Blå (Säljaren) och Grå (Köparen)(gcb sourcing.com, 2011)

CIP - Carriage and Insurance Paid

Carriage and Insurance Paid, säljaren har samma skyldigheter som i föregående CPT-klausul men bär ansvaret att skaffa försäkring mot köparens risk av förlust eller skada till godsen under transporten. Säljaren är också skyldig att exportklarera godset, men endast försäkring med minimalt bidrag. Denna klausul anpassar sig för all slags transport.



Bild 19. Incoterms 2010, CIP. Blå (Säljaren) och Grå (Köparen)(gcb sourcing.com, 2011)

DAT - Delivered At Terminal

Delivered At Terminal, ny klausul. Säljaren avlämnar godset när den lossas från anländande transportmedel, ställs till förfogande för köparen vid en angiven terminal på namngiven plats eller destination. "Terminal" omfattar kajen, lagerområdet, containerområdet samt väg-, järnväg- eller flygterminalen. Båda parter bör komma överens om terminalen, och om möjligt, en punkt i terminalen vid vilket tillfälle risken av godset övergår från säljaren till köparen. Om avsikten är att säljaren ska stå för alla kostnader och ansvar från terminalen till en annan punkt, kan också DAP eller DDP användas. Denna klausul är lämplig för all slags transport.

Ansvar:

- Säljaren ansvarar för kostnader och risker för att få varan till den punkt som anges i avtalet
- Säljaren bör säkerställa att kontrakten om vidare befordran speglar köpeavtalet
- Säljaren ansvarar för processerna inom exportklarering
- Importören är ansvarig för att importklarera varorna samt ordna formaliteterna för import och betala importtull
- Om parterna har för avsikt att säljaren bär de risker och kostnader för att föra varorna från terminalen till en annan plats kan DAP-termen användas



Bild 20. Incoterms 2010, DAT. Blå (Säljaren) och Grå (Köparen)(gcbsourcing.com, 2011)

DAP - Delivered At Place

Delivered At Place, ny klausul. Säljaren levererar varorna när de placeras till köparens förfogande på anländande transportmedel, och klar för avlastning på angiven destination. Det är bra att parterna meddelar så tydligt som möjligt den överenskomna punkten i destinationen, eftersom riskerna överförs på denna punkt från säljaren till köparen. Om säljaren är ansvarig för klarering av varorna, betala avgifter för varorna etc., bör man fundera på att använda DDP-termen.

Ansvar:

- Säljaren bär ansvaret och riskerna för att leverera varorna till angiven plats
- Det är klokt för säljaren att få tag på de kontrakt i transportavtalet som matchar köpeavtalet
- Säljaren är skyldig att exportklara varorna
- Om säljaren ådrar sig från lossnings kostnader vid destinationen, har de ingen rätt att återkräva dessa kostnader
- Importören är ansvarig för att verkställa tullklarering och betala tull



Bild 21. Incoterms 2010, DAP. Blå (Säljaren) och Grå (Köparen)(gbsourcing.com, 2011)

DDP - Delivered Duty Paid

Delivery Duty Paid, beskriver handelssättet där säljaren ansvarar för att leverera varorna till angiven plats i importlandet, inklusive alla kostnader och risker för att transportera varorna till angiven destination. Detta inkluderar tullar, skatter och tullformaliteter. Denna term är lämplig för alla transportsätt.



Bild 22. Incoterms 2010, DDP. Blå (Säljaren) och Grå (Köparen)(gcbsourcing.com, 2011)

FAS - Free Alongside Ship

Free Alongside Ship, beskriver handelssättet där säljaren måste placera godset vid fartygets sida vid namngiven hamn. Säljarens skyldighet är att exportklarera varorna. Endast avsedd för sjötransporter men inte för multimodala sjötransporter i containers. Denna term används oftast för tunga lyft eller bulklast.

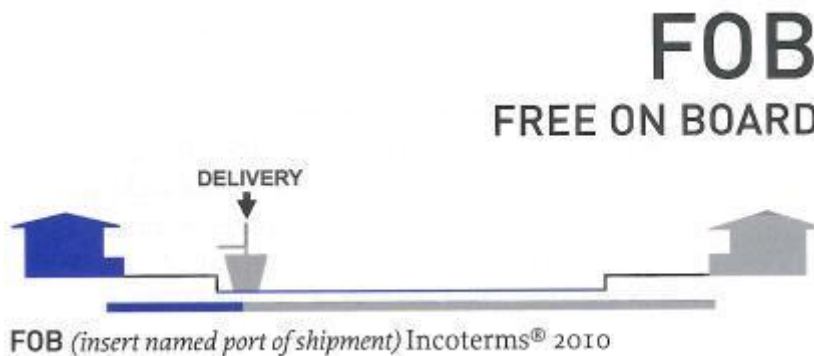


Bild 23. Incoterms 2010, FAS. Blå (Säljaren) och Grå (Köparen)(gcbsourcing.com, 2011)

FOB - Free On Board

Free On Board, termen beskriver handelssättet där säljaren måste lasta själva godset ombord på fartyget som köparen fodrar. Kostnader och risker för dessa varor är uppdelade när det varorna passerat fartygets reling (denna regel är ny!). Säljaren måste klarera varorna för export. Termen är tillämpligt endast för sjöfart och inre vattenvägar men inte för multimodala sjötransporter i containers. Köparen måste meddela åt säljaren uppgifter om själva fartyget, samt uppgifter om den hamn där varorna bör lastas. Denna

term har kraftigt missbrukats under de senaste trettio åren, sedan Incoterms 1980 förklarades att FCA-termen skall användas för transport av containers.



Bind 24. Incoterms 2010, FOB. Blå (Säljaren) och Grå (Köparen)(gcbsourcing.com, 2011)

CFR - Cost and Freight

Cost and Freight, denna term beskriver handelssättet där säljaren måste betala de kostnader och frakter som behövs för att hämta godset till angiven destinationshamn. Risken för förlust eller skada av varorna överförs från säljaren till köparen när varorna lyfts över fartygets räck vid lastningshamnen. Säljaren är skyldig att exportklara varorna. Denna term bör endast användas för sjötransport eller på inre vattenvägstransport.

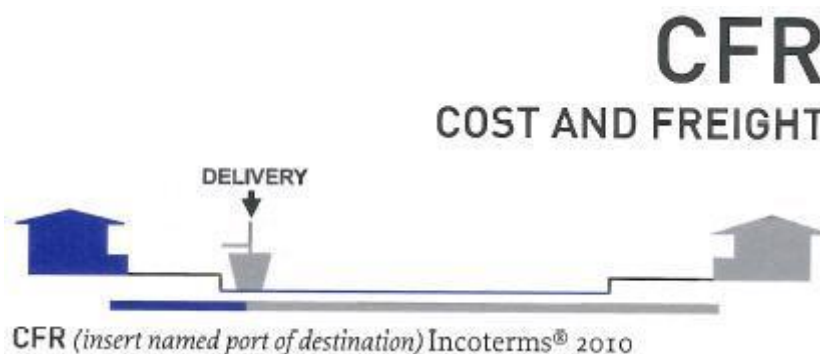


Bild 25. Incoterms 2010, CFR. Blå (Säljaren) och Grå (Köparen)(gcbsourcing.com, 2011)

CIF - Cost, Insurance and Freight

Cost, Insurance and Freight, beskriver handelssättet där säljaren har samma skyldigheter som i CFR-klausulen, dock är han också skyldig att skaffa försäkring mot köparens risk

för förlust eller skada på godset under transporten. Säljaren är skyldig att exportklara varorna. Denna term bör endast användas till för sjötransport eller på inre vattenvägstransport.



Bild 26. Incoterms 2010, CFR. Blå (Säljaren) och Grå (Köparen)(gcb sourcing.com, 2011)

3 METODIK

Hittills har examensarbete berättat hur Incoterms kommit till, uppbyggnaden samt beskrivit flera olika termerna som finns och används i dagens handel, från de gamla Incoterms 2000 till de nya 2010. Denna del kommer in på den själva undersökningen som blivit gjort. Det finns många olika sätt att göra en undersökning och strävan med en är att få något slags resultat på någonting. Jag valde att göra en kvantitativ undersökning genom en enkätundersökning. Jag berättar om skillnaden mellan kvantitativ och kvalitativ undersökning samt djupare om den som jag använt mig av, alltså den kvantitativa undersökningsmetoden. Jag beskriver också hur jag gjorde min enkätundersökning, och till slut redogöra för de resultat som undersökningen gav.

3.1 Skillnad mellan kvalitativ och kvantitativ metod

För att få fram resultat av någonting behövs en undersökning. Med hjälp av en undersökning kan man sätta ihop den data man skapat och få fram ett resultat som man senare kan tolka. Man kan använda en kvalitativ metod som bygger på att man intervjuar ett segment, en folkgrupp eller ett stickprov ur en folkgrupp. Man kan också använda sig av olika observationer, t.ex. man kan undersöka hur människor beter sig i sin naturliga omgivning, det vill säga man kan observera hur personer beter sig på arbetsplatsen, i en butik eller hemma. Man kan följa med deras konversationer eller hur

personerna kommunicerar på andra sätt, t.ex. gester. I denna metod kan man inte mäta något utan endast tolka personernas beteende.

(Hartman, 2004: s. 282)

Jan Hartman beskriver i sin bok, *Vetenskapligt tänkande från kunskapsteori till metodteori* att ”Vi måste tolka människors beteende, verbalt och annat, och genom upprepande tolkningar och omtolkningar närma oss deras subjektiva sätt att se på världen”. Det han menar är att genom att följa med en persons beteende få reda på rutiner och hur personen beter sig i sin naturliga omgivning, på detta sätt kan man tolka resultatet till sin kvalitativa undersökning.

(Hartman, 2004: s. 274)

Man kan också använda sig av kvantitativ undersökning. Denna metod kan man säga att är grupperad i tre olika faser; planerings-, insamlings-, och analysfasen. I en kvantitativ undersökning använder man sig av svar eller resultat som är numeriska, på detta sätt kan man mäta det man undersökte. Efter att man samlat in de resultat och svar skall man försöka tolka och att hitta samband mellan de variabler som skapas.

Det är mycket vanligt att göra en kvantitativ undersökning med hjälp av en enkät där respondenten ger svar i siffror som sedan går att använda till resultatet. Kvalitativ undersökning är oftast en intervju där man mäter kvalitén på någonting. Det finns dock också en kvantitativ intervju, men den har standardiserade frågor där det inte behövs skapas någon kontakt mellan intervjuade och intervjuare. Men i den kvalitativa intervjun är personkontakten en mycket viktig del av undersökningen.

(Hartman, 2004: s. 232–233)

3.2 Kvantitativ metod

I föregående stycke beskrevs skillnaderna mellan kvalitativ och kvantitativ metod. Till följande berättas noggrannare om den metod som användas för undersökningen, den kvantitativa undersöknings metoden.

Det finns flera olika sätt att göra en kvantitativ undersökning. Man kan göra det genom en strukturerad intervju men då skall man komma ihåg att hålla skillnaden från en kvalitativ intervju. Till en kvantitativ intervju använder man sig oftast av en mycket strukturerad intervju eller en standardiserad intervju. Detta betyder att intervjuaren frågar respondenten en mängd frågor i bestämd ordning samma frågor för varje respondent. Detta betyder att man underlättar som intervjuare både sina frågor och registrering av den information respondenten ger.

(Bell och Bryman, 2003: s. 135 ff.).

Det är också vanligt är att göra en kvantitativ undersökning genom en enkät. I detta fall brukar man göra en enkätundersökning som är av elektronisk form eller pappers form. Ifall enkäten skickas via e-post, är det bra att ha flera respondenter, eftersom det tenderar att vara lättare att förbise en e-post. Det är också viktigt att tänka på hur man strukturerar en elektronisk enkät eftersom det inte finns någon som är närvarande när respondenten svara på den. Detta betyder att enkäten måste vara byggd på ett sätt så att alla respondenter enkelt förstår frågorna och bilderna. Om man använder sig av enkät av pappersform blir det lite lättare eftersom man då oftast är närvarande vid svarsprocessen och har möjligheten att hjälpa respondenten vid frågorna eller eventuella misstolkningar. (Bell och Bryman, 2003: s. 161–164)

3.3 Hur jag gjorde

3.3.1 Enkäten

Det lönar sig att tänka noga på hurdan enkät man skall skapa, viktigt är att den är snyggt uppställd och har en bra layout för att få den att se intressant ut för respondenten. Oftast använder man sig av en enkät med slutna frågor där respondenten sätter kryx vid det svarsalternativet som är lämpligast. Det finns vissa saker man skall bekanta sig med före man skapar en enkät, man skall t.ex. undvika att skapa vertikala och horisontella frågor i samma enkät, detta kan förvirra respondenten. Det är också rekommenderat att använda sig av endast vertikala frågor för att underlätta både respondentens svarande och själva kodningen av svaren, jag har dock båda två eftersom jag var tvungen att få allting att rymmas på ett papper. (Bell och Bryman, 2003: s. 168–170)

Jag valde att göra en enkät (Se bilaga 1) med standard frågor som kön, ålder, skolning osv. för att få fram hurdan slags personer man undersöker. Jag valde att sätta in fyra frågor om Incoterms 2000 och två frågor om Incoterms 2010, jag satt med bilder av Incoterms för att kunna beskriva mina frågor lättare samt göra enkäten lite mera intressant.

Enkätundersökningens första del var sex frågor om respondenten, kön, ålder, skolning, bransch, arbetstitel och om respondenten använt Incoterms leveransklausuler under det senaste året. Efter dessa frågor fortsatte respondenten till andra delen av undersökningen där jag hade valt fyra bilder som beskriver Incoterms 2000 leveransklausuler, här skulle respondenten ringa in det rätta alternativet av fyra svarsalternativ. Tredje delen av enkäten var två frågor om Incoterms 2010 som var på samma sätt uppbyggda som i del två.

I den fjärde delen av enkäten fanns två allmänna frågor om Incoterms 2010, hur många leveransklausuler den har och vilka två av fyra klausuler kan användas endast vid havstransport. Sista fråga var om respondenten tycker att han/hon har tillräcklig kunskap om Incoterms leveransklausulerna.

3.3.2 Undersökningen och insamling av data

Jag skrev ut 150 enkäter efter att jag noga kontrollerat enkäten för skrivfel. Jag beslöt mig att endast ha en finsk version som skulle bli ifylld.

Efter att jag skrivit ut enkäten färdigt utfördes själva enkätundersökningen. Jag valde att besöka mässor där jag kunde lätt få in svar. Jag deltog i två mässor, Mat och Vinmässan och Sport och Fritidsmässan. Detta visade sig inte som en bra idé för att där var alldeles för mycket besökare som gjorde mitt jobb omöjligt. Hade planerat att få svar av personerna som jobbade vid sina egna stands. Eftersom jag måste få respondenter för min undersökning beslöt jag mig för att besöka många olika små butiker runtom Helsingfors centrum. Detta var rätt så tidskrävande men det visade sig så som planerat, nämligen ägarna av dessa butiker oftast också jobbade i butiken. På detta vis kunde ägaren eller personen som sköter om butikens logistik också svara på min undersökning.

Vid insamling av enkäterna fungerade jag på följande sätt: jag frågade om de kunde fylla i enkäten under tiden som jag gick och delade ut undersökningen till andra butiker som var lämpliga för undersökningen. Jag kom tillbaka till affären om ca tio minuter och hämtade den ifyllda enkäten. Resultatet av min enkätundersökning kommer senare i arbetet.

3.3.3 SPSS

När man skickat ut enkäten och fått in alla svar skall man analysera den data man fått. Detta gjorde jag med SPSS, som är ett program som statistiskt behandlar och analyserar data.

SPSS, förkortning av *Statistical Package for the Social Science*, är det mest använda programmet för analysering av kvantitativ data. För att kunna få något resultat av den undersökning jag gjorde matade jag in frågorna och svaren i Microsoft Excel på ett rätt sätt för att sedan kunna föra filen över till SPSS programmet.

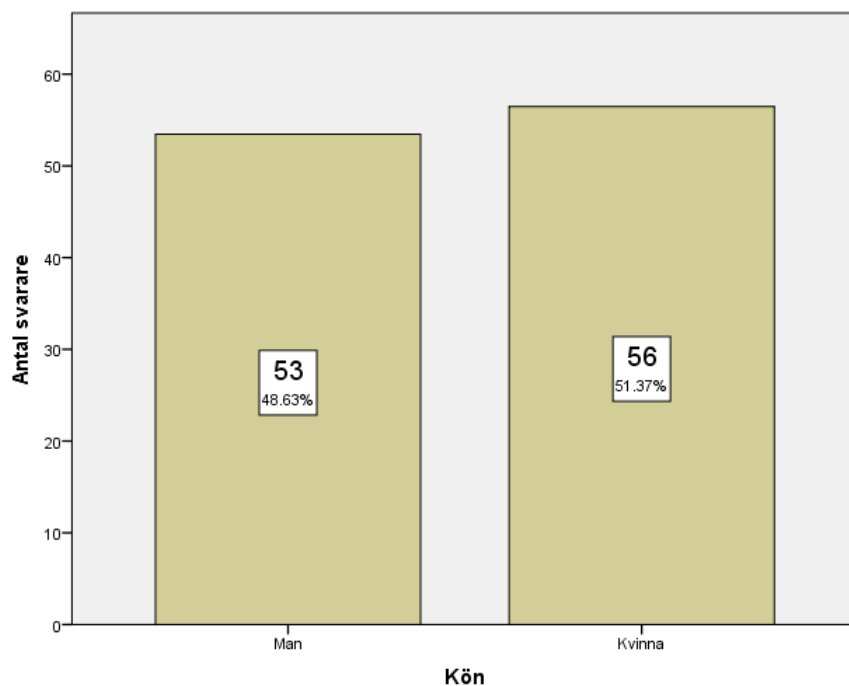
Vad får jag ut av SPSS? Med hjälp av SPSS programmet kan jag få ut olika diagram och tabeller av det data jag fått in av enkäten. Jag fick t.ex. ut frekvenstabeller som visar antalet personer samt den procentuella andel personer som hör till varje enskild kategori för de variablerna i frågan. Mycket vanligt är också att använda sig av olika diagram som är det vanligaste metoder att mäta den data man samlat in. Själv valde jag att använda de mest kända diagrammen dvs. stapel- och cirkeldiagram. Man kan också med SPSS-programmet få annan information i tabeller, men jag tyckte att en bild med diagram är mycket mer beskrivande och tydligare för en potentiell läsare. (Bell och Bryman, 2003: s. 168-177)

4 UNDERSÖKNINGSRESULTAT

Enkäten besvarades totalt av 109 respondenter, data matades in till en Microsoft Excel fil och importerades till SPSS programmet. Från en början var det meningen att jag

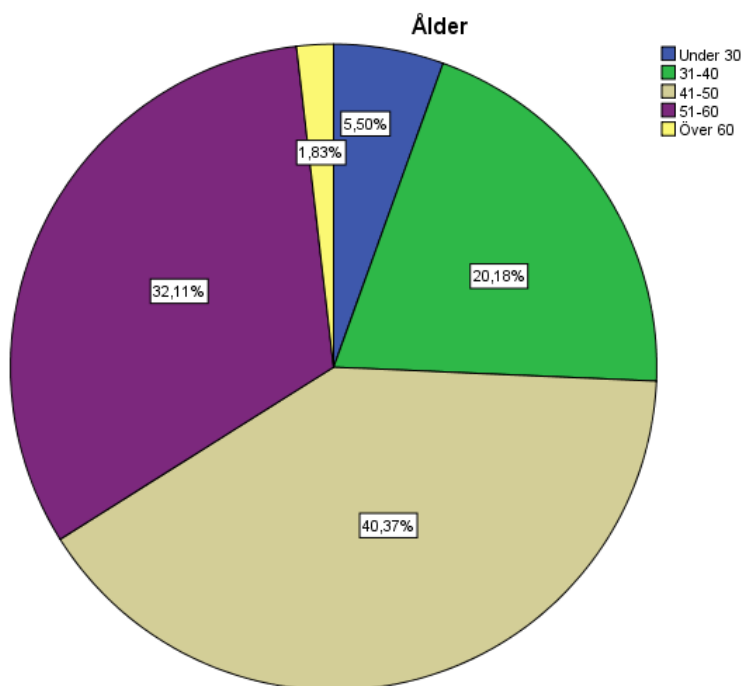
skulle få ca 150 besvarade enkäter men eftersom tiden tog slut hamnade jag nöja mig med detta antal. För att kunna göra resultat av en enkätundersökning krävs minst hundra besvarade enkäter. Undersökningsenkäten finns som bilaga.

4.1 Respondenterna



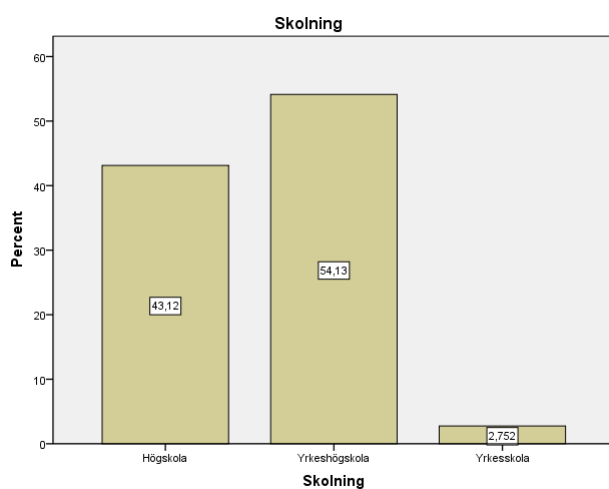
Figur 1. Fråga 1. Könsfördelningen

Den första fråga var vilket kön respondenten hade, resultatet syns ovanför. 53 respondenter (48,6 %) av totala 109 var män och respektive 56 respondenter (51,4 %) var kvinnor av respondenterna.



Figur 2. Fråga 2. Åldersfördelningen i procent, Blå: under 30 år, Grön: mellan 31-40 år, Beige: mellan 41-50 år, Lila: mellan 51-60 år och Gul: över 60 år

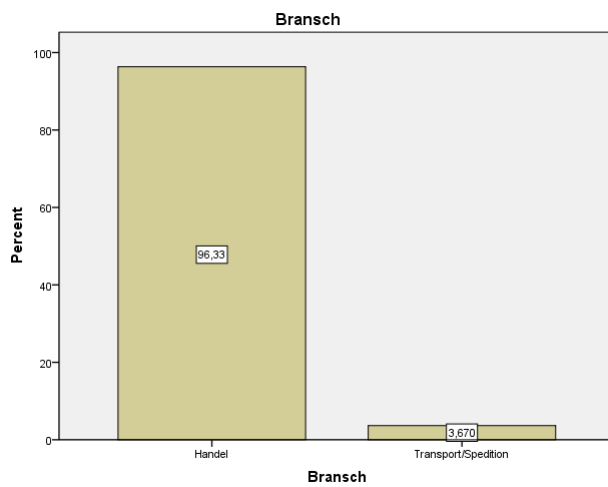
Enkätens andra fråga var respondenternas ålder, jag hade delat upp åldern i fem olika grupper, under 30 år, 31-40 år, 41-50 år, 51-60 år och över 60 år. Största gruppen var 41-50 åringar med hela 40 % av respondenterna och 32 % av dem var 51-60 åringar.



Figur 3. Fråga 3. Skolningsfördelningen av respondenterna

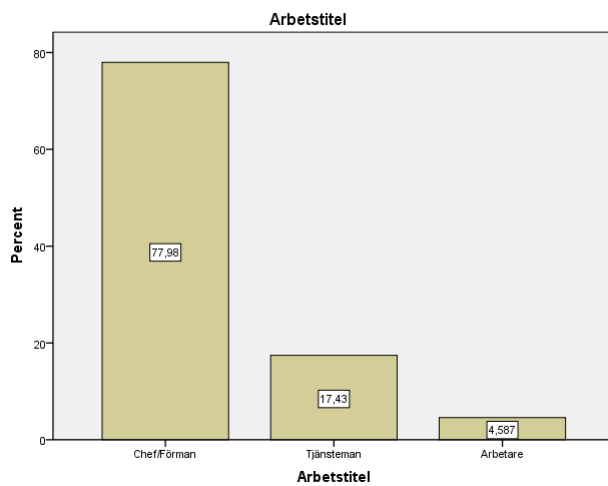
När man kollar på respondenternas svar i fråga tre om deras skolning ser vi att största delen hade en utbildning från högskola eller yrkeshögskola. Vi kan se i bilden ovan att 59 respondenter (54 %) hade en utbildning från yrkeshögskola och 43 respondenter (43

%) utbildning från en högskola. Endast tre stycken respondenter hade genomfört yrkesskola utbildning.



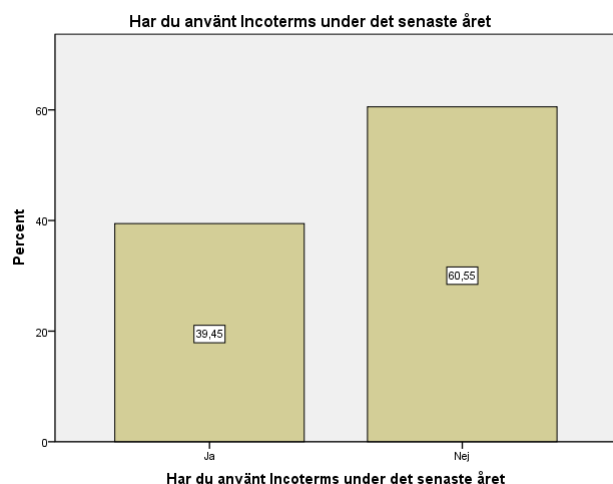
Figur 4. Fråga 4. Vilken bransch respondenterna var på

Fjärde fråga var på vilken bransch respondenten jobbade. Det visade sig att hela 96 % av respondenterna svarade att branschen de jobbade på hade med handel att göra när endast under 4 % svarade *Transport/Spedition*.



Figur 5. Fråga 5. Vilken arbetstitel respondenten hade

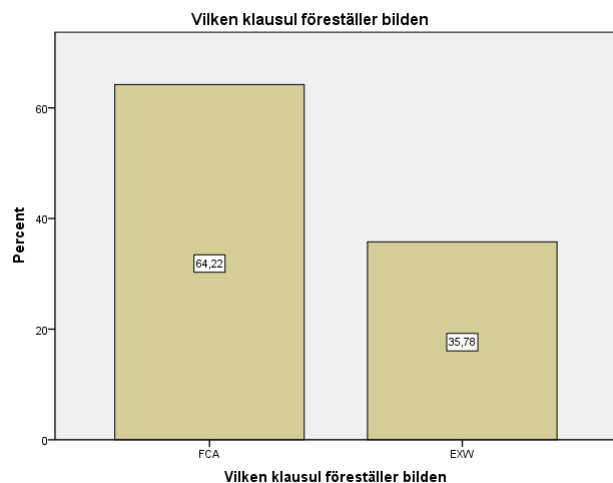
Fråga fem var om vilken arbetstitel respondenten hade. Nästan 78 % av respondenterna svarade *Chef/Förman*. 17 % svarade *Tjänsteman* och 5 % svarade *Arbetare*.



Figur 6. Fråga 6. Om respondenten använt Incoterms under det senaste året

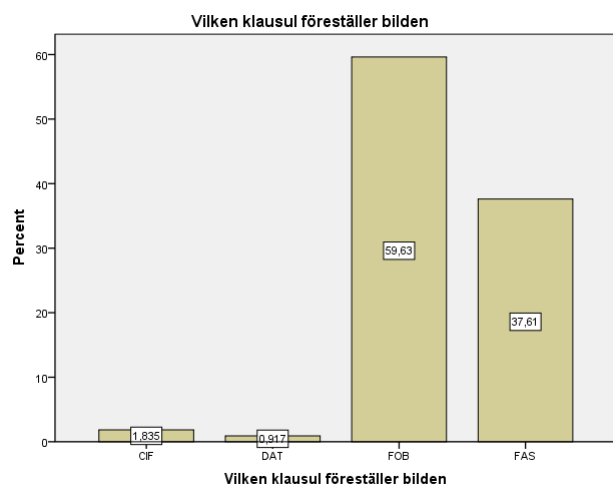
Fråga sex var om de ha använt sig av Incotermer under det senaste året. Det visade sig att majoriteten av respondenterna (60 %) hade inte använt sig av termerna under det senaste året.

4.2 Incoterms 2000



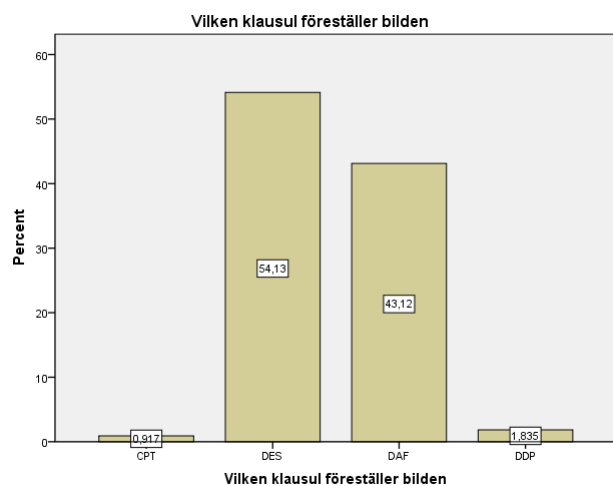
Figur 7. Fråga 7. Vilken klausul föreställer bilden

I Del 2 av min enkät hade jag bestämt mig för att pröva respondentens kunskap om Incoterms 2000, alltså de gamla termerna. Det visade sig att alla respondenterna valt två alternativ, FCA eller EXW. Rätta svaret var FCA, Free Carrier, som nästan 65 % av besvararna visste. Mera om leveransklausulerna finns i kapitel 2.5.1 Incoterms 2000.



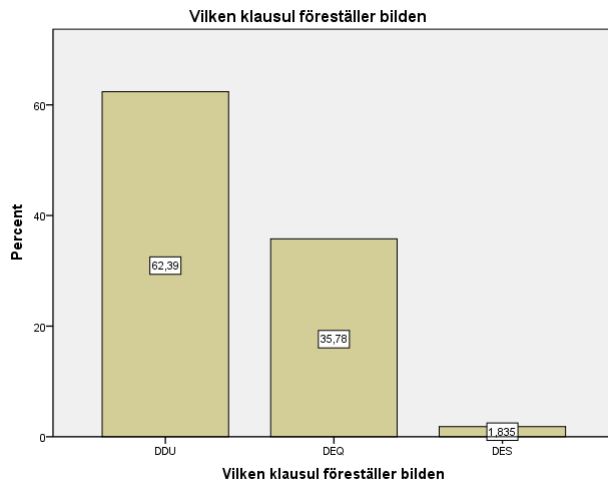
Figur 8. Fråga 8. Vilken klausul föreställer bilden

I den åttonde frågan av enkäten var det en bild på leveransklausulen FOB, Free On Board. Också i detta fall viste nästan 60 % av respondenterna rätt svar, och som i förra frågan, fanns det ett fel svar som svarades rätt så aktivt på, i detta fall var det FAS, Free Alongside Ship, med dryga 37 %.



Figur 9. Fråga 9. Vilken klausul föreställer bilden

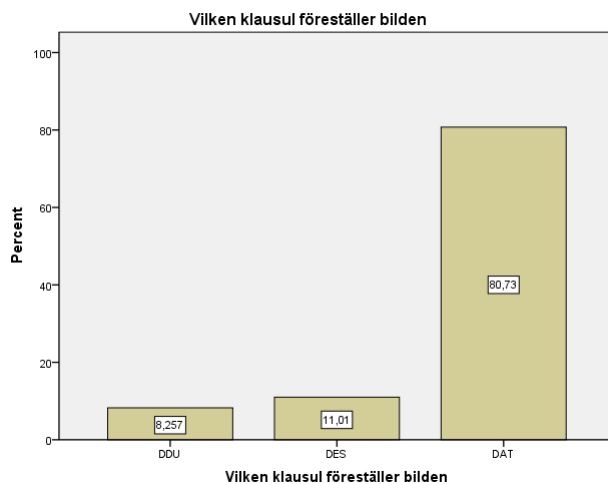
I frågorna om Incoterms 2000 visade det sig att den nionde frågan orsakade mest problem mellan två svar för respondenterna. Majoriteten svarade rätt dvs. att 54 % av respondenterna svarade DES, Delivered Ex Ship. 43 % av respondenterna valde att svara DAF, Delivered At Frontier.



Figur 10. Fråga 10. Vilken klausul föreställer bilden

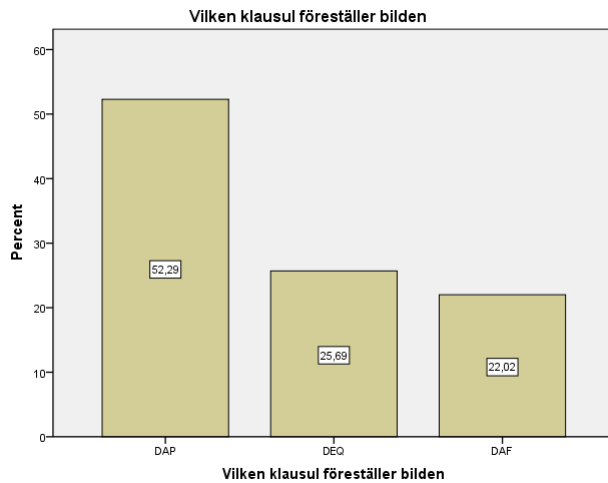
I andra delens sista fråga var rätt svar DDU, Delivered Duty Paid, som över 62 % av besvararna visste. DEQ, Delivered Ex Quay, fick dryga 35 % av besvararna på sin sida.

4.3 Incoterms 2010



Figur 11. Fråga 11. Vilken klausul föreställer bilden

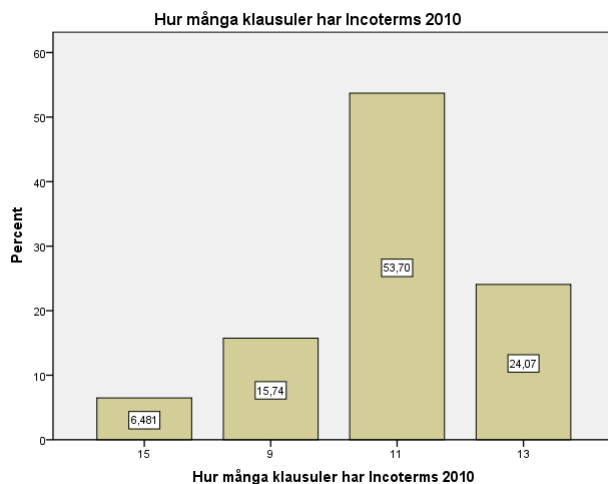
I Del 3 av undersökningsresultatet frågade jag vad respondenten visste om de nya Incoterms 2010, frågorna var upplagda på samma sätt som i Del 2 med fyra svarsalternativ och en bild av en Incoterm 2010. I fråga elva ser vi att 80 % av besvararna svarat rätt, dvs. DAT, Deliverer At Terminal. Endast 11 % svarade DES, Delivered Ex Ship och lite över 8 % svarade DDU, Delivered Duty Unpaid. Mera om dessa leveransklausuler finns i kapitel 2.5.2 Incoterms 2010.



Figur 12. Fråga 12. Vilken klausul föreställer bilden

I Del 3 sista fråga svarade igen majoriteten rätt på frågan, 52 % svarade alltså DAP, Delivered At Place. DEQ besvarades med 25 % och 22 % svarade på DAF alternativet.

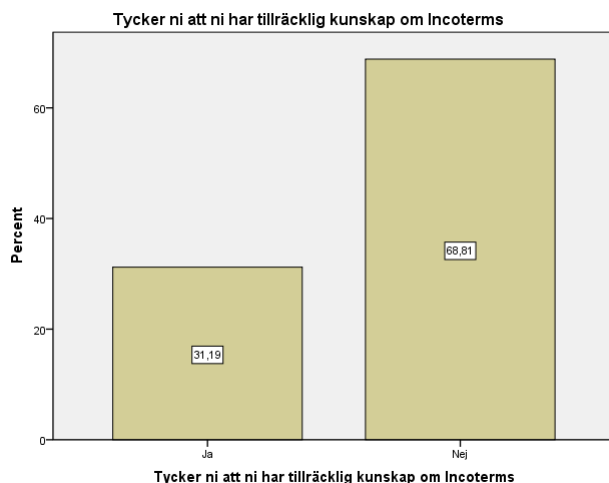
4.4 Allmänt om Incoterms 2010



Figur 13. Fråga 13. Mängden klausuler Incoterms 2010 har

Enkätens fjärde del hade två allmänna frågor om Incoterms 2010 och en fråga om respondenten tycker att den har tillräcklig kunskap om Incoterms. Som man ser i Figur 13 visste över 53 % av respondenterna rätta svart till fråga 13 dvs. att det finns 11 olika leveransvillkor i Incoterms 2010. 24 % hade svarat att det finns lika många som i Incoterms 2000 dvs. 13 stycken, 15 % hade svarat att det finns 9 stycken och 6 % att det finns 15 stycken.

Fråga 14 var *Vilka 2 av de 4 nämnda leveransvillkor kan endast användas för havstransport*, det visade sig att man lätt kunde lista ut rätta svaren och därför viste 77 % av respondenterna helt rätt, varav resten hade i alla fall en av svaren rätt.



Figur 15. Fråga 15. Om respondenten tycker att de har tillräcklig kunskap om Incoterms

I sista frågan av min enkät frågade jag om respondentens egen kunskap om leveransvillkor var tillräckliga. Det visade sig att nästan 69 % tyckte att kunskapen var för låg.

5 TOLKNING

För att fortsätta med att tolka dessa ovanbeskrivna resultat tänkte jag på flera saker. Till en början kan man ta upp vem man har undersökt. Jag valde som sagt att undersöka mindre butiker runt om i Helsingfors centrum. I teorin var detta en bra idé men i praktiken dålig. Eftersom största delen av personerna jag undersökte var butikschefer antog jag att leveransen av varorna troligtvis var på deras ansvar. Flera respondenter påpekade att deras importmängder var mycket små och att det pga. detta inte använde sig av långa köpavtal och hade inte heller behov att räkna ut vem som sparar vad i vilket skede av transporten.

När man kontrollerar resultaten, hur mycket personerna visste om dessa Incoterms, både 2000 och 2010, kan man säga att rätt så bra hade svararna kännedom om dem. När man kontrollerar frågorna i Del 2 och Del 3 kan man konstatera att genom att räkna medeltalet av respondenternas rätta svar på dessa sex frågor blir den 62 %, vilket jag

tycker är ett bra resultat. Det är ett bra resultat för respondenterna med tanke på att över 60 % av dem har svarat att de inte varit i kontakt med Incoterms under det senaste året.

Det hittades inga direkta samband mellan ålder och kännedom, bransch och kännedom eller yrkestitel och kännedom. Detta kan bero på att bildfrågorna var rätt så enkla. I enkäten kunde man enkelt genom att kontrollera bilden och läsa svarsalternativen lista ut två felsvar, och genom att noggrannare titta på bilden få fram det rätta svaret. Dock måste man komma ihåg att syftet med detta examensarbete var att få reda på hur mycket relevanta personer vet om dessa leveransvillkor, inte att ställa svåra och kluriga frågor för att försöka få respondenterna att svara fel.

Man kan också se av resultatet i fråga tretton om *Hur många leveransvillkor Incoterms 2010 har* att majoriteten viste det rätta svaret. Detta betyder att respondenten har haft kunskap om klausulerna eller hört talas om att klausulerna blivit uppdaterade och att antalet leveransvillkor har ändrats. En fjärdedel av respondenterna (ca 24 %) har svarat att det finns lika många leveransklausuler som i Incoterms 2000, detta kan bero på att de har hört om de nya Incotermerna men att personerna borde bekanta sig bättre med den uppdaterade versionen.

6 AVSLUTNING

Mitt mål med detta examensarbete var att själv utvecklas inom logistik och att förstå bättre och mera om dessa leveransklausuler. Jag hade också som tanke att detta arbete skulle hjälpa någon som är intresserad av ämnet. Som följande berättar jag hur det var att göra detta arbete, vad som var bra med det samt vad som var mindre bra. Viktigt tycker jag också det är att berätta för en eventuell läsare om han/hon kan göra en fortsatt forskning. Slutligen kommer jag att berätta om mina egna tankar om detta arbete.

6.1 Fortsatt forskning

Om någon läsare har blivit intresserad av att fortsätta undersöka examensarbetets ämne så finns det möjligheter. Man kunde t.ex. välja större logistikföretag i Helsingforsregionen för att få mera relevant information om detta ämne. Eftersom jag i

denna undersökning inte enligt mitt tycke frågade rätt personer, tycker jag att man noggrannare kunde fråga personer som faktiskt bör ha mycket kontakt med och kännedom om leveransvillkor. Kanske man kunde rikta sin undersökning till en specifik bransch, yrkesgrupp eller åldersgrupp. Det finns många olika synvinklar man kunde se ämnet ur och därför lönar det sig att vara kreativ och våga sätta sig in i ämnet.

6.2 Egna tankar

När jag gjorde detta arbete hade jag många olika tankar. Från början hade jag ingen aning om vad mitt examensarbete skulle handla om. Som tur hade jag en bra och entusiastisk lärare i logistikbranschen som kunde peka mig i rätt riktning. Hon gav mig rubrikförslag av vilka jag valde detta ämne.

Vissa saker skulle jag själv ändra på i mitt arbete. En sak är att göra undersökningen för olika speditörsföretag eftersom personerna jag intervjuade inte behövde en så omfattande kännedom om leveransvillkor. Nästan alla jag frågade visste om dessa leveransvillkor men hade inget intresse av att lära sig mera om dem. Jag fick också en känsla av att många av respondenterna inte över huvudtaget var intresserade av att besvara enkäten. Annars tycker jag att själva arbetet var intressant att göra och jag har lärt mig nya saker om Incotermerna, och förhoppningsvis kommer jag att ha nytta av dem i mitt kommande yrke.

KÄLLOR

Bell, Emma. Bryman, Alan. 2003. Företagsekonomiska forskningsmetoder, Liber AB, 621 s. ISBN 91-47-07510-4

Björk, Magnus. 2009. Finländska näringsidkares kunskaper angående leveransvillkor, Examensarbete, 180 s. Identifikationsnummer 2444

Hartman, Jan. 2004. Vetenskapligt tänkande, från kunskapsteori till metodteori. 2:a upplagan, Studentlitteratur, 307 s. ISBN 91-44-03306-0.

Relander-Heinonen, Siv. 2007. Transport och Distribution. Transporträttens grunder, Arcada Nylands Svenska Yrkehögskola, [Föreläsningsunderlag]

Räty, Asko. 2006. Incoterms, kauppatavarat ja toimituslausekkeet, Studentlitteratur. ISBN 951-98050-7-9

ACI Transport & Spedition AB. 2011. Transportbestämmelser och fraktberäkningsregler [www] Hämtat 18.2.2011

http://www.acitransport.se/images/transportbestammelser_swe.pdf

Bananoo.co.cc, 2011. Incoterms 2000 [www] Hämtat 17.3.2011

<http://www.bananoo.co.cc/incoterm-des.html&page=7>

CGS Logistic, 2011. Incoterms 2010 [www] Hämtat 18.5.2011

http://www.cgslogistic.sk/incoterms_en.html

FIATA, 2011, A Guidetto Logistics Agreements [www] Hämtat 17.2.2011

http://www.fiata.com/uploads/media/A_Guide_to_Logistics_Agreements.pdf

FREJA Transport & Logistics Oy, 2011. Incoterms 2000 –toimituslausekkeet [www]
Hämtat 19.5.2011

<http://www.freja.fi/ETUSIVU/Yritys/Hy%C3%B6dyllist%C3%A4-tietoa/Incoterms-2000-1.aspx>

Gcb sourcing.com, 2011. Incoterms 2010 [www] Hämtat 11.10.2011

<http://gcb sourcing.com/Fr/Blog/tag/incoterms-2010/>

Helsinginseudunkauppakamari, 2011. Uusi Incoterms 2010 yritysten käyttöön Suomessa
[www] Hämtat 16.2.2011

<http://jasentiedote.chamber.fi/index.php/jasentiedote/Yritystietoa/Uusi-Incoterms-2010-yritysten-kaeyttoeoen-Suomessa>

If skadeståndsförsäkringsbolag Ab, 2011. Incoterms 2000 –toimituslausekkeet [www]
Hämtat 18.2.2011

<http://www.if.fi/web/fi/yritysassiakkaat/vakuutuksemme/incoterms/pages/default.aspx>

Kalgin, International Freight Service, 2012. Incoterms 2010. [www] Hämtat 20.1.2012

<http://www.kalgin.net.nz/>

Lokalförsäkring, 2011. Transportförsäkringar [www] Hämtat 17.2.2011

<http://www.lahivakuutus.fi/FI/Yritykset/vakuutukset/Toiminta/Kuljetukset/Sivut/default.aspx>

Alexeychepok.blogspot.com, 2011. Incoterms 2010 [www] Hämtat 11.10.2011

<http://alexeychepok.blogspot.com/2010/11/new-incoterms-2010-ru.html>

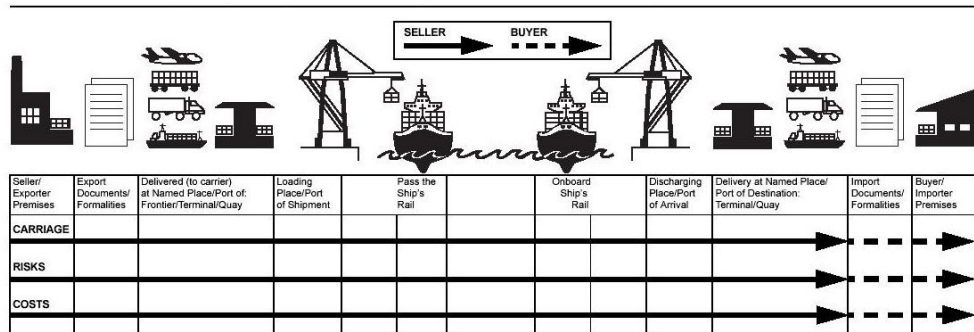
BILAGOR

Bilaga 1. Enkätundersökningsblanketten

- A. CPT – Carriage Paid To
- B. DES – Delivered Ex Ship
- C. DAF – Delivered At Frontier
- D. DDP – Delivered Duty Paid

10. Mikä toimituslauseke vieressä oleva kuva esittää?

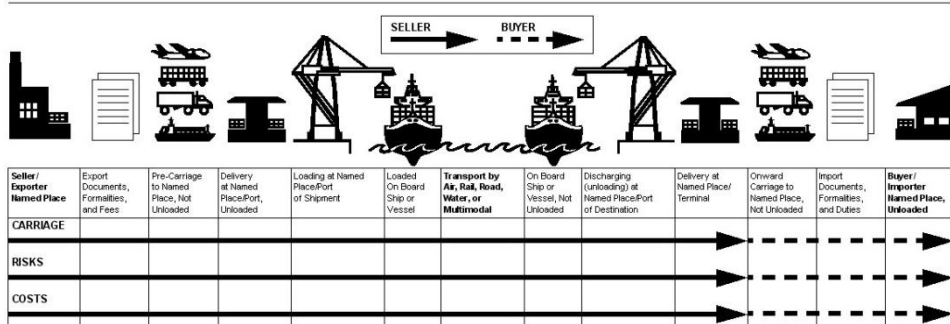
- A. DDU – Delivered Duty Unpaid
- B. DEQ – Delivered Ex Quay
- C. FCA – Free Carrier
- D. DES – Delivered Ex Ship



Incoterms 2010 (HUOM! Ympäriöithän vastauksesi!)

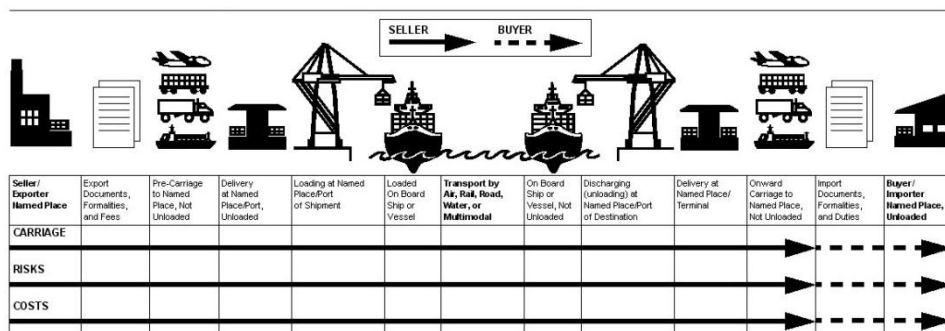
11. Mikä toimituslauseke vieressä oleva kuva esittää?

- A. CIF – Cost, Insurance and Freight
- B. DDU - Delivered Duty Unpaid
- C. DES - Delivered Ex Ship
- D. DAT – Delivered At Terminal



12. Mikä toimituslauseke vieressä oleva kuva esittää?

- A. DDP – Delivered Duty Paid
- B. DAP - Delivered at Place
- C. DEQ – Delivered Ex Quay
- D. DAF – Delivered At Frontier



13. Kuinka monta Incoterm 2010 lauseketta on yhteensä? (HUOM! Ympäriöithän vastauksesi!)

- A. 15
- B. 9
- C. 11
- D. 13

14. Mitkä alla mainituista kaksi (2) neljästä (4) sopivat ainoastaan merikuljetuksiin? (HUOM! Ympäroithän vastauksesi!)

- A. DDP – Delivered Duty Paid
- B. CFR – Cost and Freight
- C. FOB – Free On Board
- D. DAT – Delivered at Terminal

15. Onko teillä mielestänne tarpeeksi tuntemusta Incoterm toimituslausekkeista? (HUOM! Ympäroithän vastauksesi!)

- A. Kyllä
- B. Ei

Kiitos vastauksistasi!