

# Jämförelse av de nya och gamla Incotermerna

Nico Soinio

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	4053
Författare:	Nico Soinio
Arbetets namn:	Jämförelse av de nya och gamla Incotermerna
Handledare (Arcada):	Siv Relander
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Detta arbete är en jämförelse mellan de nya Incotermerna från år 2010 och de gamla Incotermerna från 2000. Huvudsyftet är att forska ifall det finns ett behov för uppdateringen av termerna samt ifall uppdateringen påverkar logistikbranschen. Som delsyfte forskas ifall Incotermerna är tillräckligt klara, eller vad det är som gör Incotermerna så svåra att förstå. Forskningen är begränsad till en jämförelse mellan Incoterm 2000 och 2010. Angående de nya Incotermernas påverkan på branschen så granskas endast företag som klart kan anses höra till logistikbranschen. Som material används både elektroniska källor, som webbsidor och webbtidningar, samt böcker. Huvudkällorna är Incoterms 2000 samt 2010 böckerna. Arbetet är gjort som en kvalitativ forskning vars resultat baserar sig på intervjuer på företaget Vat Finland, samt deltagande observationer under tiden juni 2011 och oktober 2012 av Vat Logistics och Ntex Ltd:s trafikskötare för Finlands exporten. Enligt denna forskning finns det ett klart behov av att förnya samt uppdatera Incotermerna med jämna mellanrum eftersom behoven av vad som Incotermerna skall innehålla förändras med tiden. Fastän den senaste uppdateringen skett nyligen så finns det fortfarande relativt mycket tolkningsbara punkter inom frakter. Det är klart att logistikbranschen skulle ha nytta av att mängden Incotermer skulle minskas från de nuvarande elva, detta skulle leda till att Incotermerna skulle bli lättare att förstå.</p>	
Nyckelord:	Import, Export, Incoterm, Leveransvillkor, Köpeavtal, DAT, DAP
Sidantal:	40
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	10.12.2012

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Företagsekonomi
Identification number:	4053
Author:	Nico Soinio
Title:	Jämförelse mellan de nya och gamla Incotermerna
Supervisor (Arcada):	Siv Relander
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>This thesis is a comparison between the new Incoterms from 2010 and the old Incoterms from 2000. The aim is to research if there really is a need to update the Incoterms and if the updates have had some sort of influence on the field of logistics. In addition to this I have researched if the Incoterms are easy enough to understand, and if not what is it that makes them so hard to understand. The research is limited to a comparison between the Incoterm 2010 and 2000. Concerning the new Incoterms influence on the field of logistics, the research is limited to companies that clearly belong to the field of logistics. As material i will use both electronic sources, as web pages and web magazines, and books. The main sources are the books Incoterms 2000 and 2010. This thesis is made as a qualitative research. The result is based on interviews with people in the company Vat Finland and partaking observations within the timeframe of June 2011 and October 2012. The partaking observations are based on forwarders that handle Finnish export on the companies Vat Logistics and Ntex Ltd. According to this research there is a clear need to update and renew the Incoterms on a regular basis because the needs of what the Incotems should contain change with time. Even though the latest updating of the Incoterms was made a few years ago there is still some points that are really interpretable regarding freights. It is clear that the field of logistics would benefit of a reduction of Incoterms, this would lead to that the Incoterms would be easier to understand.</p>	
Keywords:	Import, Export, Incoterm, Delivery term, Purchase agreement, DAP, DAT
Number of pages:	40
Language:	Swedish
Date of acceptance:	10.12.2012

# Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b>	<b>6</b>
1.1	Problemformulering och Syfte	8
1.2	Avgränsning	8
1.3	Arbetets fortsatta uppläggning	8
<b>2</b>	<b>TEORI</b>	<b>9</b>
2.1	Avtal	10
2.2	Incotermerna	14
2.3	Incoterm 2000	15
2.3.1	<i>Allmänt om Incoterm 2000</i>	15
2.3.2	<i>Problem med Incoterm 2000</i>	17
2.4	Incoterm 2010	19
2.4.1	<i>Problem med Incoterm 2010</i>	20
2.5	Jämförelse mellan Incoterm 2000 och Incoterm 2010	21
2.6	Sammanfattning	23
<b>3</b>	<b>METOD</b>	<b>23</b>
3.1	Kvalitativ forskning	25
3.1.1	<i>Kvalitativa intervjuer</i>	25
3.1.2	<i>Semistrukturerad intervju</i>	25
3.1.3	<i>Deltagande observation</i>	25
3.1.4	<i>Val av forskningsobjekt</i>	26
<b>4</b>	<b>RESULTAT</b>	<b>26</b>
4.1	Intervjuerna på Vat Finland Ab	27
4.2	Deltagande observationer	29
4.2.1	<i>Ntex</i>	29
4.2.2	<i>Vat Logistics</i>	30
4.2.3	<i>Kommentarer gällande deltagande observationerna/ källstudien</i>	31
4.3	Sammanfattning	31
	<b>KÄLLOR</b>	<b>32</b>
	<b>BILAGOR</b>	<b>34</b>

## **Figurer**

Figur 1: Internationell handel.....	9
Figur 2: Avtalstyper inom Internationell handel.....	11
Figur 3: De olika grupperingstyperna i Incoterm 2000.....	16
Figur 4: De olika grupperingstyperna i Incoterm 2010.....	20
Figur 5: Jämförelse mellan Incoterm 2000 och Incoterm 2010.....	22

## **Tabeller**

Tabell 1: Intervjusvaren.....	27
-------------------------------	----

# 1 INLEDNING

Detta examensarbete handlar om Incotermerna, noggrannare sagt om på vilket sätt de nya Incotermerna skiljer sig från de gamla, på vilket sätt är de nya Incotermerna bättre än de gamla eller är de överhuvudtaget bättre?

Handel uppkom redan för 5000 år sedan då egyptierna gjorde handelsresor över havs, man bedrev handel med bland annat guld, silver och keramik. Till en början fanns det endast byteshandel där man böt vara till vara eller vara till tjänst. (Lyvall, 1996, s. 5) Genom romarrikets uppgång började handeln nå en större omfattning, man kan egentligen säga att romarriket bildade den första allmänna marknaden runt om kring medelhavet. Språket på denna marknad var latin, dessutom hade marknaden en gemensam valuta denaren. Riket hade sina egna lagar som tillämpades för hela marknadsområdet. (Lyvall, 1996, s.6)

På 400-talet ändrades handelns huvudpunkt till Konstantinopel på grund av ”de mörka århundradena”. Konstantinopel var en central punkt angående varuflödet och blev därför handelns huvudpunkt, på samma tid började det uppkomma nya handelsleder mellan Östersjön och Svarta Havet, på grund av dessa handelsleder åkte de första svenska handelsmännen (vikingarna) till Konstantinopel. På 1000-talet började de politiska förhållandena bli mer och mer lugna och stabila vilket underlätta handelns tillväxt i Europa, på grund av att människorna började flytta från landsbygden till städerna så ökade köplusten för konsumtionsprodukter, detta ledde till att handeln i Europa började växa snabbt. (Lyvall, 1996, s.7)

Under 1100- och 1200-talet dominerades handeln i Europa av korstågen, medan den från år 1100-talet till 1650 dominerades av den tyska Hansan. Hansan var ett samfund mellan tyska handelsmän och städer. (Lyvall, 1996, s 8)

Försäkringarna uppkom på 1100-talet då man i Italien började ge garantier på varor som köpts, det första egentliga försäkringsbolaget grundades i Britannien på 1600-talet och det hette Lloyds och var populärt bland kända köpmän som brukade träffa skeppare på Lloyds Coffee House i London och förhandla över försäkringen, man gjorde en klar

skillnad mellan affärsmässig risk samt risk som fanns på havet till exempel sjörövare. (Lyvall, 1996, s.18)

På grund av handelns utveckling fanns det ett klart behov på vem som skulle frakta varan samt ansvara för varan, men ändå uppkom de första Incotermerna först i början på 1900-talet. En Incoterm är en bestämmelse över vilkendera parten (säljaren eller köparen) som har skyldigheten att frakta varan samt betala för frakten samt olika försäkringar som har med frakten att göra. Dessutom berättar en Incoterm när risken för varan övergår från säljare till köpare, detta underlättar avgörandet av möjliga tvister då varan förstörts eller på annat sätt inte är sådan som avtalats om. För tillfället finns det 11 olika Incotermer vilka kan indelas i 3 underkategorier, F, C och D gruppen, eller i 2 underkategorier beroende på vilket transportsätt Incotermen passar till, sjötransport och alla transportsätt. (Räty, 2006, s.7 ff.)

De första Incotermerna uppgjordes år 1928, då uppkom 6 olika ”avtal”, namnet Incoterm fick dessa ”avtal” år 1936. I Incotermerna som uppkom år 1936 fanns flera Incotermer som ännu i dagens läge har stor betydelse för logistikbranschen, redan år 1936 uppkom bland annat EXW, FAS, FOB. Dessa är inte de ända Incotermerna som används ännu i dagens läge men dessa är de mest centrala enligt mitt tycke. Den senaste förnyelsen av Incotermer gjordes år 2000, de största förnyelserna som gjordes då var att man klargjorde noggrannare över transporten av varan. (Räty, 2006, s.12 ff.)

I detta arbete kommer jag alltså att granska att på vilket sätt Incotermerna har förnyats nu, och ifall förnyelserna är bra eller dåliga och på vilket sätt dessa förnyelser kommer att påverka logistikbranschen.

Jag har valt detta ämne på grund av att ämnet är just nu väldigt centralt och aktuellt, dessutom tror jag mig kunna Incotermerna relativt bra för att kritiskt kunna granska skillnaderna mellan de nya och gamla Incotermerna, dessutom tror jag dock att det finns mycket som jag inte ännu vet angående ämnet. Dessutom vet jag att jag i framtida arbetsuppgifter absolut kommer att ha nytta av att känna till Incotermerna alltså vill jag redan nu genom att skriva mitt examensarbete kring ämnet förbereda mig själv för framtida arbetsuppgifter inom logistikbranschen. Dessutom har jag märkt att Incotermerna är något som verkligen intresserar mig.

## **1.1 Problemformulering och Syfte**

Huvudsyftet med arbetet är att granska de nya och gamla Incotermerna samt jämföra dem med varandra. Dessutom kommer det att objektivt granskas ifall det finns en efterfrågan på dessa nya Incotermer och ifall de överhuvudtaget är bättre än de gamla Incotermerna. Dessutom kommer jag att granska på vilket sätt dessa nya Incotermer kommer att påverka logistikbranschen. Som delsyfte i detta arbete granskas varför Incotermerna är så svåra att förstå samt hurdana problem det kan uppkomma på logistikbranschen nu när Incotermerna förnyas, eller kommer detta överhuvudtaget att medföra några problem för branschen?

## **1.2 Avgränsning**

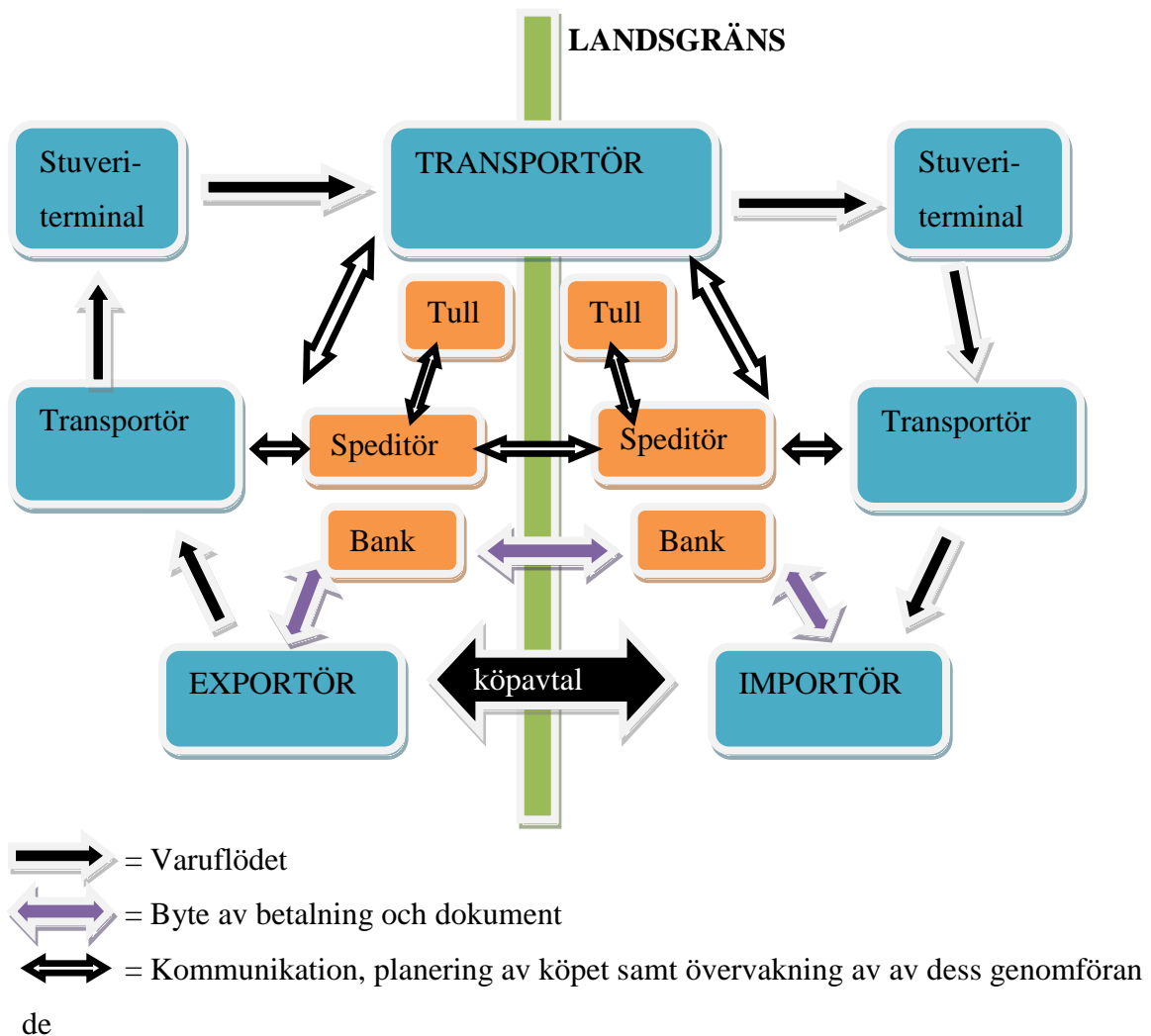
Arbetet kommer att avgränsas till att de nya Incotermerna endast jämförs med Incoterm 2000, eftersom området skulle bli för brett ifall man skulle göra en noggrann granskning på hur Incotermerna har förändrats med åren. Angående granskningen av hur dessa nya Incotermer påverkar logistikbranschen kommer det att begränsas endast till företag som klart kan anses höra till logistikbranschen och vars huvudsakliga mening är att göra vinst inom logistik. Detta arbete kommer att göras som en kvalitativ forskning som långt baserar sig på vetenskapliga verk och artiklar som sedan stöds på nödvändiga intervjuer med experter kring området.

## **1.3 Arbetets fortsatta uppläggning**

Arbetet handlar till en början om teori av de gamla och nya Incotermerna, efter detta jämförs deras för och nackdelar samt diskuteras på vilket sätt de nya Incotermerna är bättre än de gamla Incotermerna samt ifall de nya Incotermerna ännu kunde förbättras. Efter detta kommer ett skilt kapitel som kommer att behandla påverkan av de nya Incotermerna inom logistikbranschen. Till sist kommer ett sammanfattande kapitel om hela arbetets huvuddelar.

## 2 TEORI

Arbetets teoridel handlar huvudsakligen om Incotermer, dessutom kommer det att granskas avtal i allmänheten eftersom de klart har en relation till Incotermerna. I arbetet undersöks Incoterms 2000 och Incoterms 2010 som efterföljs med en jämförelse mellan dem. Teoridelen kommer även att redogöra för Incotermernas historia kort. Dessutom kommer teoridelen att granska de mest väsentliga avtalstyperna som relaterar till Incotermerna.



Figur 1: Internationell handel

Som man ser på bilden ovan är Incotermerna en viktig del av internationell handel. Den internationella handeln har flera parter, till dessa hör bland annat importören, exportören, transportören samt speditören. Hur fungerar då den internationella handeln i dess enkelhet? Man kan dela den internationella handeln i tre faser: hur varan flyttas, betalning samt överföring av dokument och kommunikation, köpets planering samt övervakning av dess genomförande. Grunden för internationell handel är köpavtalet som binds mellan en importör och exportör. Varan transporteras först från exportören till en stuveriterminal i till exempel hamnen med en transportör, antingen utomstående eller med exportörens bil. Därifrån transporteras varan över landsgränsen med en transportör till en annan stuveriterminal, varifrån den sedan transporteras till importören. (Vahvaselkä, 2009)

Pengaflödet däremot flyttas mellan både importörens och exportörens banker, detta betyder att importören betalar pengarna till sin bank som överför pengarna till exportörens bank då banken får information om att varan är i importörens land. Exportören får pengarna ungefär vid samma tidpunkt som importören får varan. (Vahvaselkä, 2009)

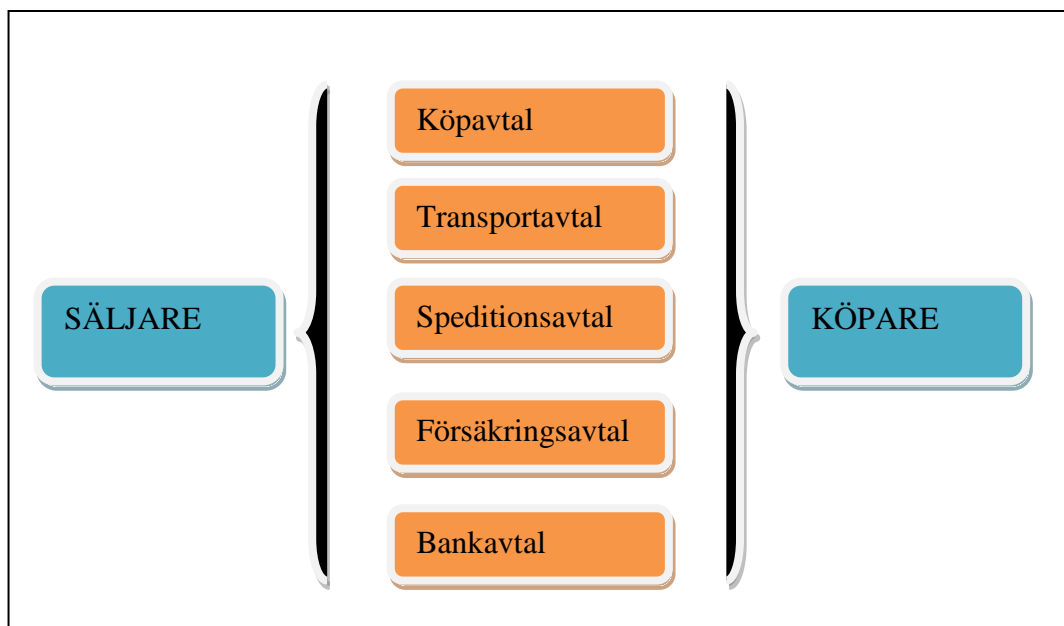
Kommunikationsflödet sköts mellan importörens och exportörens speditörsföretag, dessutom kommunicerar speditörsföretagen med tullen samt transportören. Det är också speditörsföretaget som sköter om tullandet av varan. (Vahvaselkä, 2009)

Den internationella handeln är en cirkel som snurrar hela tiden snabbt vidare där kommunikationen har en stor andel för att alla parter som har del i internationella handeln skall veta exakt var varan samt dokumenten är.

## **2.1 Avtal**

Om avtal stadgas det i lagen om rättshandlingar på förmögenhetsrättens område. Lagen är stadgad år 1929 så den är på vissa punkter föråldrad men den ger ändå en bra grund angående avtal. Enligt lagen är avtal formfria vilket betyder att de kan bindas antingen muntligt eller skriftligt. Lagens viktigaste punkt är dock att avtal är alltid bindande, det

finns såklart vissa undantag men huvudregeln är att de är alltid bindande. (Finlex, Lag om rättshandlingar på förmögenhetsrättens område 13.6.1929/228)



Figur 2: Avtalstyper inom Internationell handel

Inom internationell handel finns det en hel del med avtal som köparen och säljaren skall uppgöra. I detta kapitel granskas det noggrannare köpvaktal, transportavtal, speditionsavtal, försäkringsavtal samt bankavtal eftersom de har en märkvärdig ställning då man talar om Incotermer. (Vahvaselkä, 2009)

I ett *transportavtal* finns det 5 olika parter: avsändare, mottagare, transportör, avlastare och konossement. *Avsändaren* är den som binder ett avtal med transportören angående sjötransport av gods, *mottagaren* är den som är nämnd som mottagare i transportdokumentet eller som på annat sätt kan bevisa att han har rätt att ta emot varan genom att till exempel visa originalet av konossementet. *Transportören* är den som har avtalat med avsändaren om till exempel sjötransport. *Avlastaren* är den som ger varan för leverans/transport. Ett *konossement* är: ett bevis på att ett transportavtal uppgjorts, kvitto av att transportören mottagit varan för transport eller lastat varan ombord, ett engagemang att leverera varan till bestämd plats, ett engagemang att avlämna varan vid bestämd plats endast till den som kan visa original på konossement. (Koskinen, 1997, s. 239)

I ett *köpvaktal* stadgas det om vara som skall levereras samt priset som skall betalas. Enligt alla leveransklausuler är det säljarens skyldighet att leverera sådan vara som avtalats

om, skicka kvitto samt möjligen bevisa att varan är samma som det avtalats om. Köparens skyldighet är däremot att betala priset, dessa skyldigheter nämns i alla leveransklausuler. Leveransklausulen avgör ifall säljaren levererat sådan vara som man avtalat om. Ifall varan inte är sådan som man avtalat om så går det inte att avgöra tvisten med hjälp av leveransklausulen. (Räty, 2006, s. 92)

Försäkringsvillkoren och försäkringsintyget formar tillsammans *försäkringsavtalet*. Försäkringsintyget skickas till kunden efter att kunden har godkänt försäkringsvillkoren och betalat för försäkringen. (Fennia, 2010)

Försäkringsavtalet finns för att man skall klart veta vem som skall försäkra varan samt transporten. Vem som skall sköta försäkringen stadgas i Incotermerna. Det beror på Incotermen vem som skall uppgöra försäkringsavtalet, som exempel kan nämnas att i CIF och CIP måste säljaren försäkra transporten i stället för köparen i en stat som har gott rykte. Angående resten av Incotermerna är det upp till den som har risken av varan att försäkra varan, det lönar sig dock att försäkra den i varje fall. (Räty, 2006, s.94)

I ett *speditionsavtal* som stadgar att en speditör skall ingå ett fraktavtal till någon annans räkning, leverera varor, ta emot varor eller göra andra liknande handlingar. (Juridik, 2011)

Fastän dessa förenämnda avtal har en stor roll skall man inte glömma vissa andra dokument och avtal som är viktiga då man talar om internationell handel men som egentligen är en del av dessa förenämnda avtal. Till dessa dokument hör bland annat konossement och fraktsedel:

*Konossementet* har sin grund i årets 1667 sjölag, inom sjöfrakt behövdes ett dokument som spelade rollen av varan, varan kunde säljas till exempel under frakten genom att sälja konossementet. Ett konossement är ett dokument givet av fraktföraren eller istället för honom, det är: ett bevis på fraktavtalet, ett kvitto på att fraktföraren tagit emot varan för frakt, eller lastat varan på ett fartyg, ett engagemang att leverera varan dit som avtalats samt ett engagemang att överlåta varan endast till den som kan uppvisa originalet av konossementet. Det finns vissa olika typer av konossement, till dessa hör bland annat ”on-board”-konossementet som också kan kallas för lastnings-konossement, som nam-

net säger är varan redan i fartyget lastat då man undertecknar konossementet. ”Received for shipment”-konossementet, vilket är ett så kallat ”emottagnings-konossement”, konossementet berättar att fraktföraren tagit emot varan för frakt. Dessutom finns det också original konossementet samt kopior av originalet, ifall det finns kopior så måste det nämnas i originalet. (Koskinen, 1997, s.239 ff.)

Dessutom finns det vissa mindre använda konossement som bland annat: Rent konossement och Orent konossement, ifall ett konossement är rent så finns det inte tillagt något angående varans skick i konossementet medan ett orent konossement är ett konossement där man tillagt något angående varans skick som exempel kan nämnas att förpackningen är våt så måste detta nämnas i konossementet. Ett grupp konossement är ett konossement som uppgörs då konossementet innehåller varor som tillhör flera olika personer, detta används ofta då en fraktförare samlar ihop flera olika last som skall till samma land. Ett linjär konossement används för linjetrafik, i ett linjär konossement finns listat de termer enligt vilka en vara tagits upp för frakt. (Koskinen, 1997, s.245 ff.)

De sista typerna av konossement är transiterings konossement samt elektroniskt konossement. Ett transiterings konossement är menat för varor som delvis fraktas genom någon annan än huvudfraktföraren som exempel kan nämnas att huvudfraktföraren transporterar varan från Helsingfors till Stockholm medan någon annan fraktar varan från Stockholm till Rostock, då har huvudfraktföraren risken samt skyldigheten att leverera varan ända till den avtalade platsen. Ett elektroniskt konossement är i sin enkelhet en ”kod” som flyttas då varans ägare ändras, denna kod kan finnas endast hos en person åt gången. (Koskinen, 1997, s.250 ff.)

*Fraktsedeln* används som ett transportavtal mellan avsändaren och fraktföraren inom internationell vägtransport. Avsändaren ansvarar för att informationen som finns i fraktsedeln är riktig. En fraktsedel måste uppgöras minst som tre exemplar (till avsändaren, mottagaren och fraktföraren), dessutom uppgör man flera exemplar för bland annat tullen. I en fraktsedel måste finnas följande information: avsändare (företag och adress), mottagare (företag och adress), fraktförare (företag och adress), leveransadress, mängden kollin, varan, vikt, volym samt avsändarens instruktioner. Dessutom krävs underteckningar av avsändare, transportör och mottagare. (Koskinen, 1997, s.254)

Då man talar om olika avtal som har en stor roll i den internationella handeln samt Incotermerna måste man nämna NSAB, alltså Nordiska Speditörförbundets Allmänna Bestämmelser vilka har varit i kraft sedan den 1.6.1998. NSAB uppgjordes för att klargöra speditörens och uppdragsgivarens rättigheter och skyldigheter. NSAB går bland annat igenom speditörens uppgifter, hur uppgifterna skall uppfyllas, panträtt. Dessutom går NSAB igenom vissa speciella bestämmelser som bland annat speditörens ansvar som fraktare, speditörens ansvar som förmedlare, lagring, samt uppdragsgivarens ansvar. NSAB går också igenom reklamation, noggrannare sagt på vilket sätt reklamation skall skötas, samt när olika åtgärder föråldras. (Nordiskt Speditör Förbund, 1998 s.1 ff.)

Dessa olika avtalstyper har en central roll i internationell handel samt angående Incotermerna. Avtalen påverkar mycket den internationella handeln samt klargör den. Avtalen och Incotermerna gör en god grund för en lätt förståelig internationell handel.

## **2.2 Incotermerna**

Incotermer är som tidigare nämnts avtal eller bestämmelser om vem som har skyldigheten att transportera och försäkra varan samt vem som skall betala dem. Incotermerna är delade i fyra grupper: E, F, C och D. (Räty, 2006, s.20)

Incotermerna fick sin början redan år 1919 då ICC (International Chamber of Commerce) grundades, de första ”avtalen” uppgjordes år 1928 då uppkom de 6 första avtalen angående köp. Namnet Incoterm fick dessa avtal först år 1936 då namnet förkortades från International Commercial Terms till Incoterms. (Räty, 2006, s.12)

Årets 1936 Incotermer innehåll 11 olika varav bland annat EXW, FAS, FOB och CIF används ännu idag. År 1953 gjordes den första förnyelsen av Incotermer, 1953 årets Incotermer är den ännu idag den förnyelse av Incotermer som levt längst utan förnyelser, årets 1967 och 1976 förnyelser var egentligen endast påfyllnad till 1953 årets Incotermer. (Räty, 2006, s.13)

Det var först i Incoterms 1980 som det skedde en verklig förnyelse, denna förnyelse skedde på grund av att bland annat transporten ändrade radikalt på grund av att roro-skeppens uppkomst ledde till ökad container-trafik. (Räty, 2006, s.14)

1990 året förnyelse av Incotermerna ledde närmast till att förkortningarna förnyades, dessutom ändrades utseendet på verket så att den blev mera lättläst. I Incoterms 1990 var Incotermerna uppdelade i 4 olika grupper för första gången, och det har inte ändrats ännu. (Räty, 2006, s.14)

Den följande förnyelsen var Incoterms 2000, de största förnyelserna i dem var att man klargjorde transporten i vissa Incotermer, dessutom ändrade man import – och export deklARATIONERNA till sådana som de är i praktiken. (Räty, 2006, s.14)

Jag har valt att noggrannare granska endast Incoterms 2000 och Incoterms 2010 eftersom de har den största påverkan på dagens logistikbransch, dessutom blir det lättare att granska varför Incotermerna är svåra att förstå då man avgränsar undersökningen till endast Incoterms 2000 och Incoterms 2010. Dessutom skulle ämnet på arbetet bli för brett ifall man skulle jämföra ändringarna som skett vid varje förnyelse av Incotermerna.

## **2.3 Incoterm 2000**

Incoterms 2000 var den sjätte förnyelsen av Incotermerna. Incoterm 2000 innehåller 13 Incotermer som kan grupperas på två olika sätt antingen i fyra grupper eller i två grupper.

### **2.3.1 Allmänt om Incoterm 2000**

Som ovan nämnt är Incoterm 2000 den näst nyaste förnyelsen av Incotermerna och i den skedde närmast förnyelser som klargjorde Incotermerna samt gjorde dem lättare att förstå eftersom dom blev mera praktikvänliga.

Incoterms 2000 innehåller sammanlagt 13 olika Incotermer som är delade i fyra grupper (E, F, C och D) eller i två grupper sjöfrakt och alla frakttyper:

Gruppering	Alla frakttyper	Sjöfrakt
E-gruppen	EXW (ExWorks)	
F-gruppen	FCA (Free Carrier)	
C-gruppen		FAS (Free Alongside Ship)
		FOB (Free On Board)
		CFR (Cost and Freight)
		CIF (Cost, Insurance and Freight)
D-gruppen	CPT (Carriage Paid To)	
	CIP (Carriage and Insurance Paid to)	
	DAF (Delivered At Frontier)	
		DES (Delivered Ex Ship)
		DEQ (Delivered Ex Quay)
	DDU (Delivered Duty Unpaid)	
	DDP (Delivered Duty Paid)	

Figur 3: De olika grupperingstyperna i Incoterm 2000

(Räty, 2006, s.19 ff.)

Det lättaste sättet att beskriva denna gruppering är det att E-gruppens Incotermer är lättast för säljaren eftersom alla skyldigheter finns hos köparen. (Räty, 2006, s. 19)

F-gruppens Incotermer är alla på det sättet liknande att köparen hämtar varan antingen från säljaren eller från en plats nära säljaren. Säljaren levererar varan till köparens transportör någonstans nära säljaren, då transportören har varan är varan överlämnad. Detta leder till att köparen ansvarar för risken av varan under transporten. (Räty, 2006, s.26)

C-gruppens Incotermer är alla också väldigt lika varandra, också i C-gruppens Incotermer levererar säljaren varan till köparen nära säljaren. I dessa Incotermer godkänner köparen varan där transporten påbörjas fastän han får varan först framme hos honom. Köparen ansvarar för risken av varan efter transporten, det är säljarens skyldighet att

göra transportavtal, överlämna varan till transportören samt betala för transporten ända fram till destinationen där köparen tar emot varan. Alltså är C-gruppens Incotermer i princip likadana som F-gruppens Incotermer men säljaren betalar för transporten. (Räty, 2006, s.27)

D-gruppens Incotermer går ut på att säljaren ansvarar för alla risker och kostnader ända till en på förhand överenskommen destination. Destinationen kan till exempel vara på en landsgräns, en destinationshamn eller hos köparen. (Räty, 2006, s.27)

### **2.3.2 Problem med Incoterm 2000**

Fastän Incoterms 2000 är väldigt bra och heltäckande så finns det dock vissa saker som den inte tar upp. Till dessa hör bland annat: skillnaden mellan transportavtal och Incoterms, äganderätten, säkerhetskontroll, följder vid avtalsavbrott samt ”Terminal Handling Charge”.

Incotermerna är inte transportavtal, Incotermen är en del av köpavtalet mellan säljaren och köparen och har alltså ingenting att göra med ett transportavtal eller transportvillkoren. Incotermen binder varken transportören eller någon annan tredje part till något. Att man inte gjort en skillnad mellan transportavtal, köpavtal och Incotermer leder ibland till missförstånd samt konflikter. Transportavtalet och köpavtalet måste vara i harmoni med varandra, angående denna punkt finns det inte problem angående tågtransport, flygtransport och vägtransport, men det finns stora problem angående sjötransport eftersom man kan leverera varan till fartyget på flera olika sätt, detta leder till att man måste anpassa frakt termen till Incotermen. (Räty, 2006, s.112)

Incotermerna redogör inte för vem som äger en vara eftersom det inte har någon betydelse för transporten av varan. Hela konceptet äganderätt är väldigt oklart, man borde i princip tala om i vems ”balansräkning” varorna är vid vilken tidpunkt till exempel som levereringsskuld eller försäljningsfordran, vilket för sin del bestäms genom parternas gemensamma avtal samt lagen. Överföringen av risken av varan och äganderätten är absolut inte samma sak, ifall köparen inte tar emot varan på avtalat sätt eller inte har

skött betalningen av varan och säljaren därför håller varan inne så är risken hos köparen. (Räty, 2006, s.113)

En väldigt viktig sak som Incotermerna inte heller tar i beaktande är säkerhetskontrollen, exaktare sagt vem som skall betala för den. Säkerhetskontrollen av varor har fått sin början den 11.9.2000. På grund av att kontrollen är väldigt komplicerad samt varierande så redogör Incoterms 2000 inte för vare sig det är köparen eller säljaren som skall betala för säkerhetskontrollen. På grund av kontrollen är så varierande så finns det ingen fastställd princip enligt vilken man klargör för vem som skall sköta kostnaderna av säkerhetskontrollen, detta leder till att det är köparen och säljaren som tillsammans måste avtala om vem som sköter om säkerhetskontrollen. (Räty, 2006, s.114)

Incoterms 2000 redogör inte som huvudregel heller för hurdana följder det uppkommer vid avtalsbrott. Det finns dock två undantag av detta: för det första så redogör alla Incotermer om hur kostnader delas samt hur och när risken överförs, vid fall där köparen inte uppfyller sin skyldighet att ta emot varan. Som andra undantag finns F-gruppens Incotermer som redogör för hur kostnader delas samt hur och när risken överförs, vid fall där köparen inte uppfyller sin skyldighet genom att inte meddela säljaren vem som är transportör för varan. Andra avtalsbrott och deras följder tar Incoterms 2000 inte upp. Varje Incoterm redogör att säljaren är skyldig att leverera varan men ingenstans nämnd vilka följder som följer ifall ett avtalsbrott sker. (Räty, 2006, s.114)

Terminal Handling Charge är en kostnad som täcker containerns flytt vid avgångshamnen från containerområdet till fartygets sida och vid destinationshamnen från fartygets sida till containerområdet. Det finns ingen normal praxis över vem som skall betala dessa kostnader utan det är beroende på vad som har avtalats mellan köparen och säljaren. Incotermen definierar alltså inte ifall Terminal Handling Charge hör till säljarens eller köparens skyldigheter. (Räty, 2006, s.115)

## 2.4 Incoterm 2010

Den senaste förnyelsen av Incotermerna gjordes som sagt år 2010 och de togs i bruk år 2011. Incoterms 2010 gjorde det lättare att förstå Incotermerna eftersom flera Incotermer sammanställdes till 2 nya Incotermer DAT (Delivered At Terminal) och DAP (Delivery At Place). Incotermerna som slopades i denna förnyelse var DAF (Delivered At Frontier), DES (Delivered Ex Ship), DEQ (Delivered Ex Quay) och DDU (Delivered Duty Unpaid), dessa sammanställdes till DAP. Dessutom kan DEQ (Delivered Ex Quay) i vissa fall nu användas som DAT (Delivery At Terminal). (Räty, 2010)

Dessa är dock inte de ända ändringarna som gjorde fastän de var de mest synliga. En annan klar ändring var att nuförtiden är Incotermerna faktiska regler på hur transport skall skötas då de tidigare endast varit termer. Dessutom ändrades FOB (Free On Board), CFR (Cost and Freight) och CIF (Cost, Insurance and Freight) så att då de tidigare räckte att man levererade varan till fartygets rail så nu skall man på grund av Incoterms 2010 leverera varan in på fartyget. Dessutom skedde det vissa ändringar också angående grupperingen av Incotermerna. Man kan gruppera dem fortfarande på två olika sätt, men i Incoterms 2010 minskade mängden Incotermer som kan användas endast för sjöfrakt märkvärdigt. (International Chamber of Commerce (ICC), 2010)

Gruppering	Alla frakttyper	Sjöfrakt
E-gruppen	EXW (ExWorks)	
F-gruppen	FCA (Free Carrier)	
		FAS (Free Alongside Ship)
		FOB (Free On Board)
C-gruppen		CFR (Cost and Freight)
		CIF (Cost, Insurance and Freight)
	CPT (Carriage Paid To)	
	CIP (Carriage and Insurance Paid to)	
D-gruppen	DAT (Delivery At Terminal)	
	DAP (Delivery At Place)	
	DDP (Delivered Duty Paid)	

*Figur 4: De olika grupperingstyperna i Incoterm 2010*

(International Chamber of Commerce (ICC), 2010)

#### **2.4.1 Problem med Incoterm 2010**

Problemen som fanns i Incoterms 2000 är till vissa delar täckta i Incoterms 2010, men inte dock alla så bra som de kunde täckas för att klargöra Incotermerna.

Angående Terminal Handling Charge har det inte ännu heller skett någon förbättring eftersom det i Incoterms 2010 är stadgat att köparen och säljaren avtalar om vem som skall stå för kostnaderna som uppkommer av Terminal Handling Charge. Säkerhetskontrollen är nu insatt i Incoterms 2010, alltså nu finns det klart stadgat vem som skall betala för säkerhetskontrollen. Skillnaden mellan en Incoterm och ett transportavtal har inte heller redogjorts för i förnyelsen av Incotermerna, detta leder till att det troligen fortfarande kommer att ske vissa missförstånd mellan dessa två. (International Chamber of Commerce (ICC), 2010)

De största problemen med Incoterms 2010 är att det har kommit två totalt nya Incotermer: Delivery at Terminal och Delivery at Place. Fastän dessa är ihop satta genom att sammanställa vissa gamla Incotermer så är det ett problem att på vilket sätt människor lär sig att använda dessa nya Incotermer. DAT och DAP är inte tillräckligt tyd-

ligt förklarade så det kommer med en väldigt stor säkerhet att ske vissa missförstång på grund av dessa nya Incotermer. (International Chamber of Commerce (ICC), 2010)

## **2.5 Jämförelse mellan Incoterm 2000 och Incoterm 2010**

Som ovan redan nämnts skiljer sig Incoterm 2000 och Incoterm 2010 från varandra på vissa väldigt centrala punkter. Den största skillnaden mellan dessa är att då Incoterm 2000 endast var termer för transport är Incoterm 2010 klara regler som täcker de olika transportsätten, detta är en klar förbättring. De andra klara ändringarna är den minskade mängden Incotermer som kan användas endast för sjötransport, i Incoterm 2000 fanns det ännu 6 olika Incotermer som var menade endast för sjötransport, medan det i Incoterm 2010 ”endast” finns 4 termer som är menade endast för sjötransport, detta är dock ännu också procentuellt stor del men det visar att man håller på och omforma Incotermerna till ett vettigare format.

En annan bra omformering av Incotermerna är att man minskat mängden Incotermer genom att sammanställa flera Incotermer till 2 nya Incotermer, detta klargör klart Incotermerna samt gör dem lättare att förstå. Dessutom har man ändrat leveransplatsen vid vissa Incotermer som exempel Free On Board där man nuförtiden måste leverera varan in till fartyget medan det tidigare räckte att man levererad varan till fartygets rail. Dessutom har man löst problemen som uppkom i Incoterm 2000 genom att till exempel klart redogöra för vilken part som skall betala för till exempel säkerhetskontrollen av en vara.

Det har dock uppkommit vissa nya problem i Incoterm 2010 på grund av att det uppkommit 2 nya Incotermer men enligt min åsikt är mängden fördelar större än nackdelarna i Incoterm 2010 att de klart är bättre än Incoterm 2000. Nedan finns en tabell som klart visar på vilket sätt Incotermerna har ändrats sedan Incoterms 2000.

Nedan följer en jämförelsetabell av Incoterm 2000 och Incoterm 2010:

Incoterm	2000	2010
EXW	Köparen hämtar varan, samt har risken av varan.	Köparen hämtar varan, samt har risken av varan.
FCA	Säljaren överlämnar varan deklarerad till köparen eller en speditör som köparen valt	Säljaren överlämnar varan deklarerad till köparen eller en speditör som köparen valt
FAS	Säljaren levererar varan brevid båten, endast för sjöfrakt, risken övergår vid avlämning.	Säljaren levererar varan brevid båten, endast för sjöfrakt, risken övergår vid avlämning.
FOB	Säljaren levererar varan till fartygets rail, risken övergår vid avlämning.	Säljaren levererar varan <b>in till fartyget</b> , risken övergår vid avlämning.
CFR	Säljaren levererar varan till fartygets rail, då övergår risken av varan, dessutom betalar säljaren sjöfrakten.	Säljaren levererar varan <b>in till fartyget</b> , då övergår risken av varan, dessutom betalar säljaren sjöfrakten.
CIF	Säljaren levererar varan till fartygets rail samt betalar sjöfrakten, risken övergår vid avlämning, dessutom skall säljaren försäkra varan.	Säljaren levererar varan <b>till fartyget</b> samt betalar sjöfrakten, risken övergår vid avlämning, dessutom skall säljaren försäkra varan.
CPT	Säljaren levererar varan till köparen genom att överlämna varan till en fraktör, säljaren betalar för frakten, risken övergår då varan är överlämnad åt fraktören.	Säljaren levererar varan till köparen genom att överlämna varan till en fraktör, säljaren betalar för frakten, risken övergår då varan är överlämnad åt fraktören.
CIP	Säljaren levererar varan till köparen genom att överlämna varan till fraktören, säljaren betalar frakten samt försäkrar vara, risken övergår då varan överlämnas till fraktören.	Säljaren levererar varan till köparen genom att överlämna varan till fraktören, säljaren betalar frakten samt försäkrar vara, risken övergår då varan överlämnas till fraktören.
DAF	Säljaren levererar varan till en landsgräns, risken och kostnaderna av varan/frakten övergår samtidigt.	Säljaren levererar varan till en landsgräns, risken och kostnaderna av varan/frakten övergår samtidigt.
DES	Säljaren levererar varan till ett fartyg, icke tullad, risken och kostnaderna övergår samtidigt.	-
DEQ	Säljaren levererar varan till en hamns brygga icke deklarerad, kostnader och risk övergår samtidigt.	-
DDU	Säljaren levererar varan ända till köparen där köparen får ta varan ur bilen, risken och kostnaderna övergår då köparen "lägger händerna" på varan.	-
DDP	Säljaren levererar varan tullad till köparen.	Säljaren levererar varan tullad till köparen.
DAT	-	<b>Säljaren levererar varan till en på förhand bestämd terminal.</b>
DAP	-	<b>Säljaren levererar varan till en på förhand bestämd plats.</b>
INCOTERM	Incotermerna var termer över hur transporter skall skötas	Incotermerna är <b>regler</b> över hur transporter skall skötas
SÄKERHETS-KONTROLL	Tar inte i beaktande vem som skall betala för säkerhetskontrollen av en vara.	<b>Incotermerna redogör för vem som skall betala för säkerhetskontrollen av en vara</b>

Figur 5: Jämförelse mellan Incoterm 2000 och Incoterm 2010

## 2.6 Sammanfattning

Förändringen av den internationella handeln har lett till att man måste förnya Incotermerna med jämna mellanrum så att de hålls med i handelns utveckling. Incotermerna har ändrats rejält med årens lopp och till och med i den senaste uppdateringen av Incotermerna skedde det rejäla förbättringar jämfört med de gamla Incotermerna. Fastän det ännu också finns vissa problem i Incoterm 2010 så har mängden problem minskat drastiskt sedan den senaste uppdateringen av Incotermerna vilket har klargjort dem samt minskat frågorna som uppkommer kring Incotermerna.

## 3 METOD

Man kan uppdelat forskningsmetodik i två grupper: kvantitativ undersökning och kvalitativ undersökning. I detta kapitel kommer det att granska dessa båda, efter det kommer det att noggrannare granskas de kvalitativa undersökningsmetoderna eftersom detta arbete är gjort som en kvalitativ undersökning.

En *kvantitativ undersökning* kan i princip delas upp i 11 faser (teori, hypotes, undersökningsdesign, utformning av mått för begreppen, val av plats för forskning, val av undersökningsobjekt, tillämpning av undersökningsinstrumenten för datainsamling, bearbetning av data, analys, resultat, formulering av resultat) som beskriver den kvantitativa undersökningen. (Bryman, 2003, s.85 ff.)

Första steget teori tyder klart på att det handlar huvudsakligen om ett härlett synsätt på sambandet mellan forskning och teori. Det är möjligt att vid en beskrivning av kvantitativ forskning att säga att hypotesen härleds från teorin. Som namnet säger är hypotesen en förväntning på hur undersökningen kommer att se ut. Den tredje fasen går ut på val av undersökningsdesign, undersökningsdesign är kriterier som man kommer att använda sig av vid bland annat bedömning av undersökningar. Stegen fem och sex är relativt klara, man måste dock noggrant välja platsen där undersökningen görs samt respondenterna för att få så bra data som möjligt, man skall helst välja ett lugnt utrymme för undersökningen men vid vissa tillfällen kan det vara viktigt för forskningen att göra

undersökningen på ett specifikt ställe. Steg sju tillämpning av undersökningsinstrument beror väldigt mycket på hurdan undersökning man gör, använder man sig av enkäter, bandspelare, observationsgrupper eller dylikt. Den åttonde fasen bearbetning av data är som namnet säger bearbetning av informationen man fått så att de faktiskt blir data som kan analyseras. Nionde fasen analys av data är som namnet säger fasen där svaren man fått analyseras så att man får resultat, detta leder undersökningen passligt till den tionde fasen resultat och slutsatser vilken går ut på att berätta om sina resultat och slutsatser som man fått vid den kvantitativa forskningen, man kan slå samman med den tionde fasen den elfte fasen som går ut på att omformulera resultaten i en skriftlig form. (Bryman, 2003, s.85 ff.)

En *kvalitativ undersökning* kan däremot uppdelas i 6 faser vilka i princip alla är relativt klara och lätt förståeliga: problemformulering, val av platser och undersökningsobjekt, insamling av data, tolkning av data, teori, resultat och slutsatser. (Bryman, 2003, s.300 ff.)

Steg ett problemformulering går ut på att beskriva problemet alltså redogöra för vad man kommer att undersöka. Fas två är troligen den viktigaste med tanke på resultatet av forskningen alltså val av personer och platser, man skall noggrant välja plats där man gör forskningen samt noggrant begränsa personerna vem man vill "undersöka". Det tredje steget insamling av data går ut på att använda så många olika sätt som möjligt för att få fram så mångsidig och relevant data som möjligt. Fjärde steget alltså tolkning av data går ut på att "utläsa" datan som man fått av sina intervjuer. Teori delen är den femte fasen och går som namnet säger ut på teoretisk forskning som stöder de tidigare faserna, den sista fasen alltså resultatet går ut på att beskriva de resultat som man dragit ur forskningen i en skriftlig form. (Bryman, 2003, s.300 ff.)

Skillnaderna mellan den kvalitativa och kvantitativa forskningen är flera, den största skillnaden är troligen att medan den kvantitativa forskningen baserar sig på siffror så baserar sig den kvalitativa forskningen sig på ord, en annan sak som klart skiljer dessa två typer av forskning är att den kvantitativa forskningen baserar sig på forskarens uppfattning medan den kvalitativa forskningen baserar sig på deltagarnas uppfattning. Dessutom är den kvantitativa forskningen både strukturerad samt gjord på distans medan den kvalitativa forskningen är ostrukturerad samt gjord på "närhet". Dessa är de mest

väsentliga skillnaderna mellan den kvantitativ och den kvalitativ forskning. (Bryman, 2003, s. 322)

### **3.1 Kvalitativ forskning**

Detta kapitel kommer att noggrannare gå in på den kvalitativa forskningen, i detta kapitel kommer det att granskas kvalitativa intervjuer, semistrukturerade intervjuer, deltagande observationer samt tolkning och val av intervjuobjekt.

#### **3.1.1 Kvalitativa intervjuer**

Intervjuer är troligen det mest använda sättet för datainsamling inom kvalitativ forskning. Eftersom en kvalitativ datainsamling kan innebära endast användningen av intervjuer leder det till att det är ett väldigt attraktivt sätt att sköta datainsamlingen eftersom man i intervjuer har en viss frihet. Å andra sidan kräver den kvalitativa intervjun mycket tid eftersom det inte är endast intervjun som för tid utan det är utskrivandet av intervjun som i verkligheten tar längst med tid samt analysen av resultaten. (Bryman, 2003, s. 360) Det finns två olika sorter av kvalitativa intervjuer, den ostrukturerade samt den semistrukturerade, jag kommer att beskriva dessa två typer av kvalitativa intervjuer till näst. (Bryman, 2003, s.362)

#### **3.1.2 Semistrukturerad intervju**

En semistrukturerad intervju går ut på att en forskare har anteckningar över vissa exakta ämnen som skall beröras under intervjun, detta kallas ofta för en intervjuguide, men den som intervjuas har väldigt fria händer i att föra intervjun till vilket håll som helst. Man kan också avvika litet från intervjuguiden ifall forskaren anser att det finns skäl att ställa frågor på grund av något som den intervjuade sagt. (Bryman, 2003, s.363)

#### **3.1.3 Deltagande observation**

Den deltagande observationen går ut på att forskaren granskar en viss grupp personer under en längre tid för att ta reda på att hur gruppen beter sig. (Bryman, 2003, s. 197)

I detta arbete kommer jag att observera den finska exporttrafikens skötare på det holländska företaget Vat Logistics samt det engelska företaget Ntex Ltd. Genom att observera dessa företag så får jag reda på hur dessa företag samt deras kunder förstår Incoterms. Detta fås fram genom att bland annat granska hur företagen respektive deras kunder reagerar på olika kostnader, samt gällande hur dessa ovan nämnda parter reagerar för olika tilläggskostnader som bland annat kan ske för att köparen kräver leveransen på en viss tidpunkt. Dessutom kan jag genom att observera dessa företag se ifall de fortfarande använder några av de slopade termerna eller ifall de övergått till 2010 årets Incoterms.

#### **3.1.4 Val av forskningsobjekt**

Då man väljer de personer som man tänker basera sina intervjuer på finns det olika sätt att göra urvalet. Man kan till exempel välja var femte person på ett företag, eller var tionde människa som kommer emot på gatan. Inom denna forskning har val av objekt gränsats till alla som arbetar med frakter på företaget Vat Finland. (Bryman, 2003, s. 116)

Val av objekt för en deltagande observation kräver också beslut om vilka personer skall observeras samt under en hur lång tidperiod de skall observeras. (Bryman, 2003, s. 202)

Inom denna forskning har man granskat trafikskötarna inom Finlandsexporten på två företag, det engelska företaget Ntex Ltd och det holländska företaget Vat Logistics, dessa företag har mycket export till Finland och därför samarbetar med företaget Vat Finland. Som tidgräns för observationen har det valts från Juni år 2012 till Oktober år 2012.

## **4 RESULTAT**

Detta kapitel kommer att granska resultaten som uppkommit av forskningen. Resultatet baserar sig på intervjuer på Vat Finland Ab (se bilaga 1) samt av deltagande observationer av Ntex Ltd och Vat Logistics som jag har kontakt med dagligen på grund av mitt arbete.

## 4.1 Intervjuerna på Vat Finland Ab

Enligt intervjuerna är det klart att man tycker att den klart viktigaste förnyelsen är det att termer har sammanslagits till två nya Incotermer, eftersom DAT termen inte används skulle man ha kunnat sammanslå de slojade termerna till endast DAP. En annan sak som nämndes gällande viktiga förnyelser var det att kostnadsfördelningen gjordes klarare. Vad som de intervjuade hoppades att man kunde förnya var att göra kostnadsfördelningen ännu klarare, dessutom hoppades man att Incotermerna ännu skulle minskas, en kommentar som nämndes var att man inom internationella transporter egentligen endast skulle behöva 5 olika Incotermer (EXW, DAP, DDP, FOB och CIF).

De intervjuade var alla av den åsikten att det var nödvändigt att uppdatera och förnya Incotermerna men å andra sidan tyckte de att förnyelsen inte haft någon som helst påverkan på Logistik-branschen. Enligt de intervjuade har DAP termen tagits till användning men egentligen används DAT termen inte alls, det nämndes att huvudsakligen används de gamla termerna fortfarande, dessutom används DDU termen fortfarande fastän den slopades vid uppdateringen av termerna. Enligt alla intervjuade är Incotermerna tolkningsbara och alla tyckte att kostnadsfördelningen är till vissa delar oklar, som exempelvis nämndes det att vem det är egentligen som skall stå för kostnaderna som uppkommer av terminalbehandlingen vid användningen av termen CIF Tammerfors.

Största delen av de intervjuade var av den åsikten att företaget hjälper de anställda att lära sig de nya Incotermerna, bland annat nämndes att företaget har köpt Incoterm 2010 boken samt att de anställda har chans att gå på kurser och seminarier gällande bland annat Incotermerna. En av de intervjuade var av den åsikten att företaget borde ha en så kallad Incoterm expert som kunde svara på de anställdas frågor angående Incotermerna.

Enligt de intervjuade kan deras samarbetspartners och kunder tillräckligt bra, med tillräckligt bra menas att de kan åtminstone de Incotermer som de använder vid sina köp vilket enligt min åsikt borde vara en självklarhet eftersom om du arbetar inom import av varor så skall du absolut kunna Incotermerna eftersom de är väldigt väsentliga. Också de intervjuade var av denna åsikt, att anställda inom ett företag som jobbar med logistik,

import, export, inköp etc, skall absolut kunna Incotermerna. Då jag frågade vad som de intervjuade ansåg var det svåraste med Incotermerna fick jag rätt så splittrade och tolkningsbara svar, två av de intervjuade kunde inte säga vilket jag tolkar som om de inte tycker att Incotermerna är svåra, en nämnde rakt ut att Incotermerna enligt hans åsikt inte är svåra, endast en tyckte att något var svårt med Incotermerna och det var frågan att vem som skall stå för vissa kostnader. Under finns en tabell där jag samlat ihop det mest väsentliga från intervjuerna.

	Martti	Vesa	Tapio	Juha
Viktigaste förnyelserna i Incotermerna?	De blev färre	De blev färre	Kostnadsfördelningen blev klarare, samt Incotermernas minskning	Sammanstående av termer samt specificeringen av kostnadsfördelningen
Var det bra att samman slå flera Incotermer till två?	Jaa	Jaa, det underlättar att komma ihåg termerna, tidigare var de för många	Absolut, man kunde minska mängden ännu	Jaa
Vad skulle man ännu ha kunnat förnya?	Man kunde ha minskat mängden Incotermer, genom att slå några till ihop.	Vet ej	Man kunde minska termerna, egentligen behövs endast 5st.	Kostnadsfördelningen kunde ha gjorts ännu klarare.
Var det viktigt att förnya / updatara Incotermerna?	Jaa	Jaa	Jaa	Jaa
Har förnyelsen av Incotermerna påverkat Logistik-branschen?	Nej	Nej	Nej	Nej
Används de nya Incotermerna?	Jaa, DAP används, inte DAT.	Ja, DAP används mycket, men DAT väldigt lite	DAP används ibland, men huvudsakligen används de gamla termerna	DAP används.
Är Incotermerna tillräckligt klara, eller lämnar de för mycket utrymme åt tolkning?	Vid vissa tillfällen blir kostnadsfördelningen tolkningsbar.	De är klara, gällande vissa kostnader är det dock lite tolkningsbart vem som skall betala	Det finns för mycket tolkningsbart	De är för tolkningsbara
Hjälper företaget er att lära sig de nya Incotermerna?	Jaa	Jaa	Jaa	Nej, någon borde ansvara för att alla kan Incotermerna.

Kan era kunder/samarbetspartners Incotermerna?	Största delen kan.	Stortsätt jaa	Stortsätt jaa, inte perfekt men huvudpunkterna kan de.	De mest vanliga Incotermerna kan man
Vad är det svåraste med Incotermerna?	Kan ej säga	Kostnaderna, alltså vem som skall stå för vilka kostnader.	Ingen aning	De är ej svåra
Borde företagens "logistikanställda" kunna Incotermerna?	Absolut	Absolut	Absolut	Absolut

*Tabell 1. Intervjusvaren*

## 4.2 Deltagande observationer

Genom att observera Ntex samt Vat Logistics under flera månader har jag strävat att ta reda på ifall dessa företag verkligen tagit i användning de nya Incotermerna samt granska ifall de förstår de nya respektive gamla Incotermerna. Observationerna angående Ntex gäller deras Sveriges och Englands avdelningars. För dessa ovannämnda företag baserar sig observationen på företagets transportskötare för Finlands trafiken. Under perioden 4.6 – 19.10 har jag observerat de transportdokument, huvudsakligen lastningsmanifest, som företagen Ntex Ltd och Vat Logistics har skickat till oss. Under samma period har jag granskat både Ntex Ltd:s och Vat Logistics kunders kunskaper gällande Incotermer genom att fakturera dem. Ur dessa 62 lastningsmanifest och 134 fakturor som jag granskat fick jag följande information. Eftersom denna deltagande observation mera går ut på att granska olika sorts dokument (fakturor och lastningsmanifest) i efterhand än att granska specifika personers beteende så är det mera fråga om en källstudie än deltagande observation.

### 4.2.1 Ntex

Genom ett intensivt samarbete med Ntex under en längre tid har jag fått en bra inblick samt uppfattning hur deras Sveriges och Englands avdelningar använder de nya Incotermerna eller överhuvudtaget kan Incotermerna, dessutom har jag fått en chans att granska hur deras kunder kan Incotermerna.

Fastän de nya Incotermerna kom redan 2010 har jag märkt att man på Ntex först under de senaste 4 månaderna (07/2012) har börjat använda sig av DAP Incotermen, den har egentligen rakt börjats använda för kunder som tidigare använt sig av DDU Incotermen. Men också DDU Incotermen används fortfarande fastän den är slopad. Där som DAP Incotermen har börjats användas relativt aktivt så har DAT Incotermen totalt glömts bort. Enligt min åsikt beror detta endast på det att det är lättare både för säljaren samt köparen att varan levereras ända fram och inte endast till en på förhand bestämd terminal. Enligt observationen blir det väldigt klart att Ntex Ltd bra skulle klara sig med en mindre mängd Incotermer, eftersom företaget endast använder sig av tre ikraftvarande Incotermer, DAP, EXW och FOB.

Vad som kommer till Ntex kunder så kan största delen åtminstone grunderna eller det mest väsentliga för deras del av Incotermerna. Med det mest väsentliga menar jag hur kostnaderna skall delas, de vet vilka kostnader som hör till dem och vilka ej, eftersom de köper huvudsakligen varorna med Incotermen DDU eller DAP så vet de att inga kostnader skall falla på dem eftersom de endast köper EU-varor alltså inte tullgodis. Det finns dock vissa kunder som är färdiga att betala bland annat hamnavgifter och telekommunikations avgifter fastän de enligt DAP termen skulle behöva stå för några kostnader. Detta tolkar jag så att kostnadsfördelningen förblir det mest oklara med Incotermerna.

#### **4.2.2 Vat Logistics**

Fastän Vat Logistics inte hör till min huvudsakliga samarbetspartner så är det ändå Vat Finlands moderföretag och på grund av det har jag haft möjligheten att granska deras införande av de nya Incotermerna samt deras kunskaper inom Incotermerna.

I motsats till Ntex tog Vat Logistics de nya Incotermerna till användning redan i början av år 2012, också Vat Logistics använder sig väldigt sparsamt av Incotermen DAT men det händer dock då och då fastän det är ovanligt. Också Vat Logistics har flyttat vissa frakter som tidigare varit DDU till DAP. I motsats till Ntex så använder Vat Logistics sig inte mera av termen DDU. Likaså som med Ntex Ltd går det klart att utläsa från Vat Logistics lastningsmanifest att också de skulle klara sig med en mindre mängd Incoter-

mer. Också Vat Logistics använder sig huvudsakligen av 3 Incotermer, DAP, EXW och FOB. Delvis används dock DAT termen.

Den största skillnaden mellan Vat Logistics och Ntex uppkommer i kunderna, där som Ntex kunder känner till Incotermerna rätt så bra så kan man inte säga det samma om Vat Logistics kunder. Flera av kunderna har ingen aning vilka kostnader som hör dem då man använder sig av Incotermen DAP. För Vat Logistics kunder förblir kostnadsfördelningen också mest oklar vad som gäller Incotermerna.

#### **4.2.3 Kommentarer gällande deltagande observationerna/ källstudien**

Enligt mitt tycke var deltagande observationer eller exaktare sagt källstudien av dokumenten en relativt bra metod. Detta beror på att man klart kunde se genast ur lastningsmanifesten ifall företagen använde sig av de nya Incotermerna eller ifall de fortfarande använder sig av de gamla termerna. Samma gäller för källstudien av kunderna genom fakturering. Genom fakturering fick man en klar inblick ifall företagen verkligen förstod kostnadsfördelningen samt innebörden gällande Incotermen som de använde sig av.

### **4.3 Sammanfattning**

Man kan säga att det klart fanns ett behov för uppdateringen av Incotermerna. Man kunde dock ha gjort större förändringar på en gång eftersom det efter uppdateringen fortfarande finns vissa väldigt tolkningsbara saker, det oklaraste är kostnadsfördelningen. Dessutom finns det fortfarande för många Incotermer enligt de intervjuade. Dessutom kan man tolka gällande observationerna att det finns för många Incotermer. Det som enligt mig är litet förvånansvärt är det att fastän Incotermen DDU totalt slopades vid förnyelsen av termerna så används den väldigt mycket fortfarande. Dessutom verkar det som om uppkomsten av DAT termen var totalt onödig eftersom den inte tycks vara i användning. Huvudsakligen kan personerna som jobbar inom logistikbranschen bra Incotermerna, fastän det dock finns vissa undantag.

## KÄLLOR

Bryman Alan, Bell Emma, 2003, *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, 1uppl., Malmö: Liber AB, 621s.

Fennia, 2010, *Vakuutusopimus*, Tillgänglig [<http://www.fennia.fi/OikeudellistaTietoa/OikeudellistaTietoaVakuutusopimus.htm>] Hämtat: 22.3.2011

Finlex, 2012, *Lag om rättshandlingar på förmögenhetsrättens områden 13.6.1929/228*, Tillgänglig [<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1929/19290228>] Hämtat 8.12.2012

International Chamber of Commerce(ICC). 2010, *Incoterms 2010 Työkaluja ulkomaankauppaan*, Tillgänglig [<http://www.iccfin.fi/upload/ICC%20Finland%20-Incoterms%202010%20in%20Nutshell.pdf>] Hämtat: 23.1.2011

Juridik, 2011, *Speditionsavtal*, Tillgänglig [[http://www.internetjuridik.com/juridiska\\_termer/ordlista/speditionsavtal.html](http://www.internetjuridik.com/juridiska_termer/ordlista/speditionsavtal.html)] Hämtat: 22.3.2011

Koskinen Harri, Koskinen Pekka, Markkula Risto, Mattson Margit, Ollikainen Jari, Sarjanen Päivi, Vinnari Orvokki. 1997, *Huolinta-alan käsikirja*, 1uppl., Helsingfors: Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry., 486 s.

Lyvall, Ann-Charlotte, Jönsson, Ingemar. 1996, *Internationell ekonomi*, 1uppl., Kristinastad: Kristinastads Boktrycker AB, 175s.

Nordiskt Speditör Förbund, 1998, NSAB 2000 – General conditions of the Nordic association of freight forwarders, 6 s.

Räty, Asko. 2006, *Incoterms, kauppatavat ja toimituslausekkeet*, 1 uppl., Helsingfors: ICC och Suomen Logistiikkayhdistys ry, 124 s.

Räty, Asko. 2010, Uusi Incoterms – mikä muuttuu?, *Logistiikka. Oston ja logistiikan ammattilehti*, nr 7, s. 36

# BILAGOR

## *Bilaga 1: Intervjuerna*

### **A) Haastateltavan tiedot**

Nimi: Vesa Marjamäki

Työnkuvaus: Hollannin liikenteen-hoitaja

Vuodet alalla: 38

Yritys: Vat Finland

### **B) Kysymykset**

#### **1. Incotermien tärkeimmät uudistukset sinun mielestäsi?**

Niiden väheneminen

#### **2. Oliko useamman Incotermin yhteen lyöminen kahteen uuteen hyvä ratkaisu?**

Oli

#### **2B) Miksi?**

Helpottaa incotermien muistamista, aiemmin niitä oli liikaa.

#### **3. Mitä uudistuksia jäit kaipaamaan?**

En tiedä

#### **4. Oliko tarpeellista uusia/kehittää Incotermejä?**

Kyllä

#### **5. Onko Incotermien uudistus vaikuttanut logistiikka-alaan? Millä tavalla?**

Ei minun mielestä

#### **6. Käytetäänkö uusia Incotermejä (DAT ja DAP) vai pyritäänkö vanhoja käyttämään.**

DAP:ia käytetään paljon mutta DAT:ia todella vähän

#### **7. Ovatko Incotermit tarpeeksi selkeitä vai jättävätkö ne liikaa tulkinnanvaraansa?**

Ne ovat selkeitä, vaikka tietyllä tavalla on vaikea välillä tietää mitä kuluja saa laskuttaa DAP asiakkaalta

**8. Edesauttaako yritys uusien Incotermien oppimista?**

Kyllä, Incoterm 2010 kirja löytyy toimistolta

**9. Osaako asiakkaanne/yhteistyökumppaninne Incotermiä?**

Useimmat osaa

**10. Mikä Incotermien ymmärtämisessä on vaikeinta sinun mukaasi?**

Kulut, eli kelle kuuluu mitkäkin kulut on osittain epäselvää

**11. Pitäisikö yritysten logistiikka puolen työntekijöiden osata Incotermiä sinun mukaasi?**

Tietysti

**C) Vapaa osio, omat kommentit**

-

**A) Haastateltavan tiedot**

Nimi: Martti Sipilä

Työnkuvaus: Huolitsija

Vuodet alalla: 42

Yritys: Vat Finland

**B) Kysymykset**

**1. Incotermien tärkeimmät uudistukset sinun mielestäsi?**

Niiden väheneminen, eli useamman yhteen lyöminen DAP ja DAT termiin.

**2. Oliko useamman Incotermiä yhteen lyöminen kahteen uuteen hyvä ratkaisu?**

Kyllä

**3. Mitä uudistuksia jäit kaipaamaan?**

Olisi voinut lyödä muutamia termejä vielä yhteen jotta termien määrä olisi vähentynyt.

**4. Oliko tarpeellista uusia/kehittää Incotermejä?**

Kyllä

**5. Onko Incotermien uudistus vaikuttanut logistiikka-alaan? Millä tavalla?**

Ei ole

**6. Käytetäänkö uusia Incotermejä (DAT ja DAP) vai pyritäänkö vanhoja käyttämään.**

Kyllä DAP:ia käytetään, DAT: ia en ole nähnyt

**7. Ovatko Incotermit tarpeeksi selkeitä vai jättävätkö ne liikaa tulkinnanvaraansa?**

Joissain tapauksissa kulujen jaottelu jää tulkinnanvaraiseksi.

**8. Edesauttaako yritys uusien Incotermien oppimista?**

Kyllä, Incoterms 2010 kirja löytyy toimistolta ja kursseilla saa varmasti käydä jos haluaa

**9. Osaako asiakkaanne/yhteistyökumppaninne Incotermit?**

Suurinosa osaa

**10. Mikä Incotermien ymmärtämisessä on vaikeinta sinun mukaasi?**

En osaa sanoa.

**11. Pitäisikö yritysten logistiikka puolen työntekijöiden osata Incotermit sinun mukaasi?**

Tottakai

**C) Vapaa osio, omat kommentit**

-

### **A) Haastateltavan tiedot**

Nimi: Juha Kokko

Työnkuvaus: Huolitsija

Vuodet alalla: 12

Yritys: VAT-Finland Oy

### **B) Kysymykset**

#### **1. Incotermien tärkeimmät uudistukset sinun mielestäsi?**

Tarkennukset kustannusten jakautumisessa ja toimitusehtojen yhdistäminen.

#### **2. Oliko useamman Incotermin yhteen lyöminen kahteen uuteen hyvä ratkaisu?**

Kyllä

#### **3. Mitä uudistuksia jäit kaipaamaan?**

Kustannusten jakautuminen olisi voitu vääntää rautalangasta, esim. kuka maksaa terminaalikäsittelyn tai varustamon luovutuskulut CIF Tampere –ehdolla.

#### **4. Oliko tarpeellista uusia/kehittää Incotermejä?**

Kyllä

#### **5. Onko Incotermien uudistus vaikuttanut logistiikka-alaan? Millä tavalla?**

Eipä juuri

#### **6. Käytetäänkö uusia Incotermejä (DAT ja DAP) vai pyritäänkö vanhoja käyttämään.**

Ainakin DAP on yleisesti jo käytössä, mutta vanhojakin käytetään.

#### **7. Ovatko Incotermit tarpeeksi selkeitä vai jättävätkö ne liikaa tulkinnanvaraansa?**

Liikaa tulkinnanvaraa

**8. Edesauttaako yritys uusien Incotermien oppimista?**

Ei. Pitäisi nimetä Incoterms-vastaava.

**9. Osaako asiakkaanne/yhteistyökumppaninne Incotermit?**

Yleisimmät ehdot ainakin osataan.

**10. Mikä Incotermien ymmärtämisessä on vaikeinta sinun mukaasi?**

Ei ne kovin vaikeita ole.

**11. Pitäisikö yritysten logistiikka puolen työntekijöiden osata Incotermit sinun mukaasi?**

Ehdottomasti

**C) Vapaa osio, omat kommentit**

-

**A) Haastateltavan tiedot**

Nimi: Tapio Eriksson

Työnkuvaus: Toimitusjohtaja

Vuodet alalla: 32

Yritys: Vat Finland

**B) Kysymykset**

**1. Incotermien tärkeimmät uudistukset sinun mielestäsi?**

Incotermien yhteenlyöminen ja sitä myöten niiden väheneminen, sekä kustannusjaon selkiytyminen.

**2. Oliko useamman Incotermien yhteen lyöminen kahteen uuteen hyvä ratkaisu?**

Ehdottomasti, niitä voisi vähentää entisestään.

### **3. Mitä uudistuksia jäit kaipaamaan?**

Incotermejä voisi vähentää entisestään, sillä Euroopan liikenteessä käytetään pääasiassa ainoastaan kolmea Incotermiä, EXW, DAP ja DDP. Lähi-idän liikenteen kannalta voisi säilyttää myös FOB ja CIF.

### **4. Oliko tarpeellista uusia/kehittää Incotermejä?**

Tottakai

### **5. Onko Incotermien uudistus vaikuttanut logistiikka-alaan? Millä tavalla?**

Ei oikeastaan

### **6. Käytetäänkö uusia Incotermejä (DAT ja DAP) vai pyritäänkö vanhoja käyttämään.**

DAP:ia käytetään jonkin verran mutta pääasiassa vanhoja Incotermejä käytetään.

DAT:ia en ole nähnyt käytettävän vielä.

### **7. Ovatko Incotermit tarpeeksi selkeitä vai jättävätkö ne liikaa tulkinnanvaraansa?**

Kyllä niissä on hyvin paljon tulkinnanvaraa. Esimerkiksi konttiliikenteessä kun käytetään DAP Helsinki termiä, mutta vastaanottajalla ei ole mahdollisuutta purkaa kontista, kuuluuko kontin terminaaliin purkamisesta ja jakelusta jakoautolla koituvista ylimääräisistä kuluista ostajalle vai myyjälle?

### **8. Edesauttaako yritys uusien Incotermien oppimista?**

Kyllä mielestäni, meillä on Incoterms 2010 kirja, ja mahdollisuus käydä Incoterms kurssilla on tarjottu.

### **9. Osaako asiakkaanne/yhteistyökumppaninne Incotermit?**

Kyllä suurelta osalta osaavat. Eivät tietenkään täydellisesti kaikkia kohtia mutta kyllä pääkohdat ovat tiedossa.

### **10. Mikä Incotermien ymmärtämisessä on vaikeinta sinun mukaasi?**

En tiedä

**11. Pitäisikö yritysten logistiikka puolen työntekijöiden osata Incotermit sinun mukaasi?**

Tottakai

**C) Vapaa osio, omat kommentit**

-