

Incoterms®2010 inom internationell vägtransport

Linda Karvinen

Examensarbete
Företagsekonomi
2018

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	6089
Författare:	Linda Karvinen
Arbetets namn:	Incoterms2010 inom internationell vägtransport
Handledare (Arcada):	Siv Relander
<p>Sammandrag:</p> <p>Målet med detta examensarbete är att ge läsaren en intressant och informativ helhet samt presentera de Incoterms2010-klausuler som används inom internationell vägtransport. Incoterms är en samling av leveransvillkor som är ihopsatt och upprätthålls av den Internationella Handelskammaren. Incoterms är den delen i köpeavtalet som reglerar kostnader och ansvar mellan köpare och säljare under transportens gång. Eftersom en stor andel av världens varutransporter sker på landsväg avgränsas detta examensarbete till att enbart ha fokus på de termer inom Incoterms2010 som gäller internationell vägtransport. Examensarbetets teoretiska del är uppbyggd på relevant litteratur och trovärdiga nätsidor skrivna av yrkesprofessionella personer inom logistikbranschen. I examensarbetets empiriska del undersöks hurdana kunskaper anställda inom internationella transportbolag anser att de har kring Incoterms2010, vilka problem som förekommer och hur oklara situationer relaterade till Incoterms2010 hanteras. Undersökningen genomfördes med hjälp av kvalitativa undersökningsmetoder. Data samlades in genom kvalitativa, skriftliga semi-strukturerade intervjuer med hjälp av frågeformulär. Frågeformuläret skickades per e-post åt fyra anställda på internationella transportbolag varav tre personer besvarade frågeformuläret inom utsatt tid. Undersökningen utfördes för att med hjälp av svaren kunna jämföra och reflektera kring respondenternas åsikter, kunskaper och erfarenheter inom Incoterms2010 samt för att besvara examensarbetets viktigaste frågeställningar: Hurdana problem orsakas av Incoterms2010, hurdana situationer kan kännetecknas samt hur hanteras problemtillfällena och oklara situationer orsakade av Incoterms2010? Resultatet i detta examensarbete visar att två av tre respondenter anser att de har bra kunskaper inom Incoterms2010. Vid de tillfällen då det uppstår problem som förorsakas av Incoterms, hanteras situationerna genom att kontakta transportens beställare. Problematiska och oklara situationer kan eventuellt leda till att Incotermen byts ut. I resultatet kommer det fram att de flesta problem och oklara situationer som uppstår inte beror på Incotermens funktion utan orsaken ligger vanligen bakom ett fel eller ett misstag som möjligen uppkommit redan vid transportens beställningsskede. Eftersom att Incotermen bestäms i köpeavtalet av köpare och säljare, kan de anställda på internationella transportbolag inte påverka valet av Incotermen. Anställda på internationella transportbolag måste således dagligen arbeta med de val som köparen och säljaren överenskommit om i köpeavtalet.</p>	
Nyckelord:	Internationell vägtransport, leveransklausuler, Incoterms@2010, kvalitativ
Sidantal:	48
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Economics
Identification number:	6089
Author:	Linda Karvinen
Title:	Incoterms2010 in international road freight
Supervisor (Arcada):	Siv Relander
<p>Abstract:</p> <p>The aim of this thesis is to give an interesting and informative entirety and to introduce Incoterms2010 that are used in international road freight. Incoterms are a collection of trade terms compounded and maintained by the International Chamber of Commerce (ICC). Incoterms Are the part of sales contracts that determine the risks and costs between the buyer and seller during the transport of goods. This thesis is exclusively focused on Incoterms2010 used in road transport, because a big share of goods transported worldwide are transported by road. The theoretical part in this thesis is built on relevant literature and trustworthy websites that contains articles written by professionals in logistics. The empirical part in this thesis investigates employees on international transport companies' proficiency in Incoterms2010, what kind of problems and issues occur and how indefinite situations caused by Incoterms2010 are managed. The research was accomplished via qualitative methods. Data was collected by qualitative, written semi-structured interviews via questionnaires. The questionnaire was sent by e-mail to four employees working in international transport companies of which three employees replied in the given time. The research was implemented to be able to compare and reflect around the respondents' opinions, proficiencies and experiences about Incoterms2010 and to answer the main questions of this thesis: What are the problems caused by Incoterms2010, what kind of situations can be identified and how are indefinite situations caused by Incoterms2010 managed? The outcome of this thesis shows that two of three respondents believe that they have good skills and knowledge in Incoterms2010. Problematic situations caused by Incoterms are managed by contacting the client. Indefinite and problematic situations can result in changing the Incoterms for the transport. The outcome also reveals that most of the problems and indefinite situations is caused by a mistake or error made already in the booking phase and doesn't depend on the functionality of Incoterms. Since Incoterms is that part in the contract of sale that is determined by the buyer and seller, employees on international transport companies must live and work by the buyer and sellers' decisions.</p>	
Keywords:	International road freight, Terms of delivery, Incoterms@2010, qualitative
Number of pages:	48
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

INNEHÅLL

1	Inledning.....	7
1.1	Problemformulering och syfte.....	7
1.2	Avgränsningar	8
1.3	Metod.....	8
2	Teori.....	8
2.1.1	<i>Köpeavtal.....</i>	<i>9</i>
2.1.2	<i>Transportavtal.....</i>	<i>10</i>
2.1.3	<i>NSAB – Nordiskt Speditörsförbund Allmänna Bestämmelser.....</i>	<i>10</i>
2.1.4	<i>KMYK - Kansainvälisen Maantieliikenteen Yleiset Kuljetusehdot.....</i>	<i>11</i>
2.1.5	<i>CMR-fraktsedel.....</i>	<i>11</i>
2.2	Leveransklausuler	11
2.2.1	<i>Val av leveransklausul.....</i>	<i>12</i>
2.3	Incoterms®2010	13
2.3.1	<i>EXW – ExWorks.....</i>	<i>14</i>
2.3.2	<i>FCA – Free Carrier.....</i>	<i>15</i>
2.3.3	<i>CPT – Carriage Paid To.....</i>	<i>15</i>
2.3.4	<i>CIP – Carriage and Insurance Paid to.....</i>	<i>16</i>
2.3.5	<i>DAT – Delivered At Terminal.....</i>	<i>17</i>
2.3.6	<i>DAP – Delivered At Place</i>	<i>18</i>
2.3.7	<i>DDP – Delivered Duty Paid.....</i>	<i>18</i>
2.4	Vägtransport som transportmetod.....	19
3	Metod.....	21
3.1	Val av metod.....	21
3.1.1	<i>Kvalitativ forskningsmetod.....</i>	<i>22</i>
3.1.2	<i>Kvantitativ forskningsmetod</i>	<i>22</i>
3.1.3	<i>Intervjuer med hjälp av frågeformulär.....</i>	<i>23</i>
3.1.4	<i>Bearbetning av frågeformuläret.....</i>	<i>24</i>
3.1.5	<i>Utförandet av den kvalitativa undersökningen med hjälp av frågeformulär</i>	<i>24</i>
3.1.6	<i>Praktiska arrangemang för utförandet av undersökningen</i>	<i>25</i>
3.2	Tillvägagångssätt.....	25
4	Empiri	26
4.1	Introducering av frågorna för undersökningen	26
4.2	Resultat av undersökningen	27
4.3	Analys och tolkning av resultaten för undersökningen	35
4.4	Från syfte till resultat	37

5 Slutsatser och diskussion.....	38
Källor	40
Bilaga 1.....	42
Bilaga 2.....	43
Bilaga 3.....	45
Bilaga 4.....	46

Figurer

Figur 1. Aktörerna med direkta intressen för köpe- och transportavtal (Siv Relander, 2015).....	9
Figur 2. Ex Works – EXW (IncotermsExplained 2017a).....	14
Figur 3. Free Carrier – FCA (IncotermsExplained 2017b)	15
Figur 4. Carriage Paid To – CPT (IncotermsExplained 2017c)	16
Figur 5. Carriage & Insurance Paid to – CIP (IncotermsExplained 2017d).....	16
Figur 6. Delivered At Terminal – DAT (IncotermsExplained 2017e)	17
Figur 7. Delivered At Place – DAP (IncotermsExplained 2017f).....	18
Figur 8. Delivered Duty Paid – DDP (IncotermsExplained 2017g).....	18
Figur 9. Genomsnittliga mått av fordon och trailrar som används i Finland och internationellt (Kauppakamaritieto 14.12.2011)	20

Tabeller

Tabell 1. Allmän information om respondenterna 1, 2 och 3.....	28
Tabell 2. Hur många Incoterms®2010 finns det?	30
Tabell 3. Vilken/vilka Incoterms®2010 tillhör inte vägtransport?	30
Tabell 4. Vad är skillnaderna mellan klausulerna EXW&DAP samt CPT&CIP?	31
Tabell 5. Har du stött på problem eller oklara situationer med termen EXW?	32
Tabell 6. Har du stött på problem eller oklara situationer med termen DAP?	33
Tabell 7. När används termen DDP?	33

Tabell 8. Stöter du på sådana situationer där den valda Incoterms®2010-klausulen inte alls passar in i ifrågavarande export eller import?.....	34
Tabell 9. Har du hittat bristfälligheter i Incoterms®2010?	35

1 INLEDNING

En stor del av all godstrafik sker via landsvägar. Transport på hjul anses ofta vara en av de snabbaste transportmetoderna för att få gods från en plats till en annan, speciellt vid kortare distanser. För att få gods fram krävs ett brett nätverk av vägar och transportfordon som möjliggör transporten.

Redan länge har det funnits stora internationella och globala leverantörer som erbjuder transport- och logistiktjänster för privatpersoner och till företag. När en vara skall transporteras bör säljaren och köparen tillsammans bekanta sig med leveransvillkoren. Leveransvillkoren är den delen i köpeavtalet som reglerar hur kostnader och ansvar uppdelas mellan köpare och säljare under transporten. Ikraftvarande Incoterms®2010 är en samling av leveransvillkor som används inom internationell vägtransport. Vald Incoterm påverkar de flesta i leveranskedjan, även transportören.

Detta examensarbete behandlar Incoterms®2010 inom internationell vägtransport. I arbetet har några anställda från internationella transportbolag deltagit i den empiriska undersökningen för att jag skall kunna jämföra deras kunskaper om Incoterms®2010 i det vardagliga arbetet. Därtill undersöker jag deras erfarenheter om oklara situationer och problemtillfällen orsakade av Incoterms®2010. I den teoretiska delen presenteras endast de Incoterms®2010 som används inom vägtransport.

1.1 Problemformulering och syfte

Huvudsyftet med detta arbete är att presentera de Incoterms®2010-klausulerna som används inom internationell vägtransport. Meningen med arbetet är att ge ett informationsrikt paket om Incoterms®2010 och hur de fungerar i allmänhet. I den empiriska delen undersöks hurdana kunskaper anställda inom internationella transportbolag anser att de har kring Incoterms®2010, vilka problem medför och hur oklara situationer relaterade till Incoterms®2010 hanteras.

Eftersom Incoterms®2010 reglerar hur kostnaderna och ansvaret fördelas mellan köparen och säljaren är det intressant att veta vad anställda på internationella transportbolag anser om saken. Därför undersöker arbetet Incoterms®2010 inom internationell vägtransport ur transportörers perspektiv. Med hjälp av att intervjua anställda på internationella transportbolag kan det i detta examensarbete undersöka hurdana är deras personliga kunskap inom Incoterms®2010, hur påverkar de arbetet och ifall det sker problem, vad är problemen med Incoterms®2010 och hur hanteras de?

1.2 Avgränsningar

Eftersom en stor andel av världens varutransporter sker på landsväg avgränsas detta arbete till att enbart fokusera på de Incoterms®2010 som används inom internationell vägtransport. Landsvägstransporter är mycket populära och nödvändiga och de har dessutom en mycket signifikant roll som ett transportsätt inom logistiken. Det resultat som kommit fram i den empiriska delen stämde under tidsperioden 20.02.2018 – 06.03.2018.

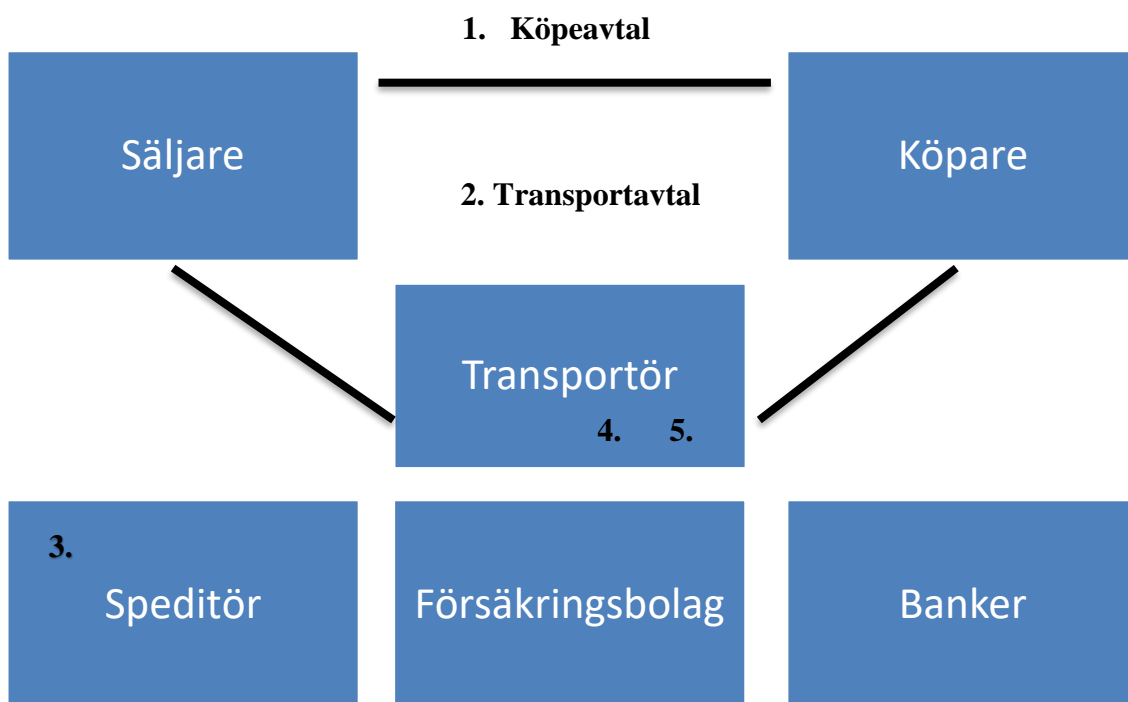
1.3 Metod

Forskningsmetoden i arbetets empiriska del är kvalitativ. Data insamlades genom kvalitativa, skriftliga semi-strukturerade intervjuer med hjälp av frågeformulär. Formulären skickades per e-post och tre av fyra besvarade formuläret.

2 TEORI

Transport av gods är oftast det mest centrala för ett köp av fysiska varor. Vid ett köp ingås ett köpeavtal där säljaren och köparen tillsammans bestämmer flera viktiga punkter. De skall avtala om saker som; vem ansvarar för att göra ett transportavtal, vem betalar frakten och andra kostnader samt vem bär risken under transporten av varan. Incoterms® har använts redan i flera år som hjälpmedel vid internationella köp och de har med årens lopp blivit uppdaterade och förbättrade. Den senaste uppdateringen har gjorts år 2010 och termerna togs i bruk 2011. På grund av uppdateringsåret heter de ikraftvarande termerna Incoterms®2010. Med hjälp av en bestämd Incoterm vet transportören vem han arbetar för – köparen, säljaren eller båda.

2.1.1 Köpeavtal



Figur 1. Aktörerna med direkta intressen för köpe- och transportavtal (Siv Relander, 2015)

I figur 1 kan man se relationerna mellan alla de olika aktörer med direkta intressen för köpe- och transportavtal. För ett köpeavtal behövs alltid två parter – en säljare och en köpare. En säljare och en köpare gör tillsammans ett köpeavtal då ett köp gjorts. Efter köpet kontaktar någondera parten en transportör för att göra ett transportavtal för varan eller godset – sällan båda.

I figur 1 nummer 1 förklaras kopplingen mellan aktörerna då säljaren och köparen ingår ett köpeavtal. Vid köpeavtal är det viktigt att komma överens om t.ex. pris och betalningsvillkor samt godsets leverans från säljarens innehav till köparen. I köpeavtalet bestäms också vilken Incoterm som skall användas vid transporten av varan. I ett köpeavtal är det bl.a. viktigt att nämna köparens och säljarens namn, varans eller tjänstens överlåtelseplats, övergången av risken, betalningsvillkor med mera. Leveransklausulen skall berätta vem av parterna som skall beställa frakten. (Arbets- och näringsministeriet 2017b)

Speditionsbolag och i synnerhet transportörer som erbjuder vägtransport, betonar leveransvillkoren och leveransklausulernas betydelse i köpeavtalet. Beroende på köpets natur avgör den använda leveransklausulen vem av köparen eller säljaren som har risken var och vem som står för vilka kostnader. (Arbets- och näringsministeriet 2017a)

2.1.2 Transportavtal

I figur 1 nummer 2 förklaras aktörerna med direkta intressen för transportavtalet. Transportavtalet är ett avtal mellan transportören och den som beställt frakten. Redan vid ingång av transportavtalet vet transportören för vem denne binder sig till att leverera varan. Incoterms® hjälper att klargöra för säljaren och köparen vem som har risken och ansvaret för varan i vilken del av transporten. Leveransklausuler ingår inte i själva transportavtalet men det ger en inblick för transportören över vad köparen och säljaren överenskommit gällande varans transport. (Suomen Kuljetusopas 2018)

2.1.3 NSAB – Nordiskt Speditörsförbund Allmänna Bestämmelser

I figur 1 nummer 3 är aktören speditörer. Speditörer måste följa NSAB (Nordiskt Speditörsförbund Allmänna Bestämmelser) som avgör uppdragsgivarens och speditörens rättigheter och skyldigheter samt ansvarsfördelning. I Finland används NSAB villkor på ett vanligt basis och de flesta logistiktjänster använder dessa villkor som grund i allmänhet. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry 2017b)

Olika speditions- och transportbolag formar en stor helhet inom den logistiska kedjan där regler och rättigheter behövs. Därför har det Nordiska Speditörförbundet (finska Huolinta- ja logistiikkaliitto ry) tillsammans med representativa ur de nordiska länderna skapat ett eget villkor – NSAB2015 (finska PSYM 2015). Det första NSAB villkoren har kommit till redan år 1919 varefter villkoren blivit uppdaterade fem gånger – 1959, 1974, 1985, 1998 och det senaste 2015. Beroende på transportsättet kan NSAB hänvisa till angående transporträttsliga lagar och konventioner. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry 2017b)

2.1.4 KMYK - Kansainvälisen Maantieliikenteen Yleiset Kuljetusehdot

Transportörer måste följa lagstiftningar och internationellt överenskomna standarder. I figur 1 nummer 4 finns det transportören som aktör. Vid landsvägstransport finns det egna villkor med allmänna leveransklausuler som är sammanställt av Suomen huolinta ja- logistiikkaliitto ry – KMYK 2010 (finska Kansainvälisen Maantieliikenteen Yleiset Kuljetusehdot). KMYK används vid sidan om NSAB och alla transportörer bör följa dessa villkor. Leveransvillkoren innehåller standardavtal till vägtransporten som t.ex. transportbeskedets prestation, uppkomsten av transportens beställning samt på- och avlastning av den transporterade varan. Standardavtalen kompletterar de punkter som finns angivet i lagen som berör landsvägstransporter där fraktförarens och köparens roller definieras. (Suomen huolinta ja- logistiikkaliitto ry 2017a)

2.1.5 CMR-fraktsedel

CMR (förkortat från franska orden ”Convention relative au contrat de transport international de marchandise par route”) används inom internationell vägtransport och innebär ett fraktkontrakt mellan avsändaren och transportören. Båda parterna skall skriva under den internationellt godkända CMR-fraktsedeln. I figur 1 nummer 5 finns transportören som aktör och CMR-fraktsedeln skapas av denne. CMR-fraktsedeln skall skapas i åtminstone tre exemplar – en för avsändaren, en för mottagaren och en för transportören. CMR-fraktsedeln används inom internationell transport på hjul. (Logistiikan Maailma 2017c)

Av de ovannämnda olika avtal och regleringar som också påverkar transport på hjul undersöker detta arbete endast Incoterms®2010 inom internationell vägtransport.

2.2 Leveransklausuler

En leveransklausul är den delen av köpeavtalet som köparen och säljaren har kommit överens om att använda för transport av godset. Leveransklausulen bestämmer dessa punkter om varans transport:

- leverans av varan

- mottagningen av leveransen
- kostnadernas fördelning
- riskens övergång
- övriga åtgärder för parterna

Till ett leveransvillkor inkluderas den överenskomna leveransklausulen och det bestämda destinationsstället. Eftersom köpeavtalets parter är endast köparen och säljaren fungerar speditörer, transportörer, underleverantörer och andra tredjeparter antingen för köparen eller säljaren – sällan för båda. (Asko Rätty 2017)

Leveransvillkoren samt leveransklausulerna är inte i sig en del av ett transportavtal. Leveransvillkoren berättar åt transportören endast vad säljaren och köparen kommit överens om gällande transporten. Eftersom leveransklausulerna skall gå ihop med det transportsättet som blivit överenskommet är det viktigt att välja leveransklausulerna noggrant och omsorgsfullt. (Asko Rätty 2017)

2.2.1 Val av leveransklausul

Leveransklausulen är samtidigt ett uppdrag för köparens och eller säljarens interna eller externa transportbolag. Leveransklausulen reglerar vilka skyldigheter transportbolaget skall uppfylla från säljarens eller köparens perspektiv. Leveransklausulen skall stämma överens med det överenskomna leveranssättet och praxis. Incoterms®2010-klausulerna definierar säljarens och köparens skyldigheter under transporten av godset. Valet av rätt leveransklausul beror också mycket på hur bra bekantskap det finns för klausulernas uppgift. (Logistiikan Maaailma 2017d)

Då säljaren och köparen väljer leveransklausulen kan det även fokuseras på att avtala om en exakt leveranstidpunkt, fördelningen av kostnaderna samt övergången av risken och ansvaret. Säljaren och köparen kan redan före köpeavtalet fundera vilka leveransklausuler som passar bäst för deras företag och vilka leveransklausuler är sådana som inte passar köpet alls. Avtalsparterna kan vid behov ännu elaborera klausulerna till sådana som passar bäst för kostnadsfördelningarna i export och import. (Logistiikan Maaailma 2017d)

2.3 Incoterms®2010

Sedan år 1936 har Incoterms® termerna blivit uppdaterade med jämna mellanrum – 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 och den senaste uppdateringen år 2010. Som man från årtalen kan se har det nästan alltid varit ungefär tio år emellan följande uppdatering. Ifall uppdateringsmönstret lär upprepa sig kommer följande uppdatering av Incoterms® att ske vid år 2020. (ICC 2017)

Incoterms®2010 berättar vem som bär ansvaret för varan under transporten och vid vilket skede övergår risken från säljaren till köparen. Incoterms®2010 reglerar vem som är ansvarig för att stå för transport-, försäkring- och andra kostnader. Incoterms®2010 anger även platsen som transporten skall ske från eller till och berättar ifall lastning och lossning ingår. (ICC 2018)

Incoterms®2010 är den senaste uppdateringen av Incoterms® som är ihopsatta av den Internationella Handelskammaren (International Chamber of Commerce= ICC). Tillammans i den nyaste uppdateringen av Incoterms®2010 finns det sammanlagt elva stycken termer i fyra grupper – E-, F-, C- och D-grupperna. Av dessa elva termer finns det sju stycken termer som passar för all transport – EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP och DDP och fyra stycken som används endast inom sjöfrakt – FAS, FOB, CFR och CIF. (ICC 2017)

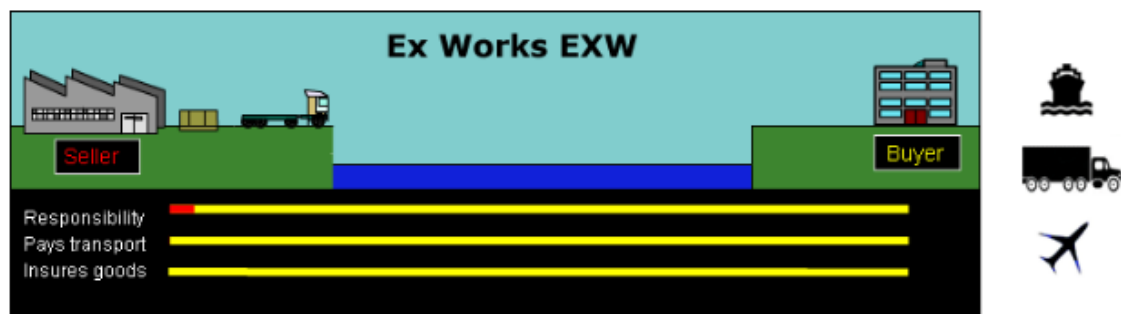
Gruppindelningen av klausulerna har en egen logik. I grupp E finns det endast en term och den hänvisar till att köparen har allt ansvar över godset. Köparen anses ha tagit emot godset då säljaren sålt det t.ex. i sitt varuhus. I grupp F skall säljaren leverera godset åt köparen till det överenskomna transportmedlet. I denna grupp står köparen för kostnaden och skall ordna den huvudsakliga transporten för godset. I grupp C är det säljaren som skall ordna och stå för fraktkostnaderna för transporten men risken övergår omedelbart åt köparen då godset har lastats. D-gruppens klausuler innebär att säljaren skall stå för alla fraktkostnader tills köparen fått varan till den bestämda platsen. Risken i D-gruppens klausuler är hos säljaren tills godset överlåtits åt köparen. (ICC 2018)

För att leveransklausulen skall vara använd på korrekt sätt är det viktigt att notera att den är skriven i avtalen enligt standard. Till exempel om ett paket från Kina transporteras till Esbo, Finland, skall det på köpeavtalet stå leveransklausulen och adressen. Då skall avtalet ha adressen och leveransklausulens senaste uppdateringsår – DAP, Kirkkojärventie 4, Espoo, Incoterms®2010. Det vanligaste sättet är dock att använda bara standarden där godset skall levereras till dvs. DAP, Esbo. (ICC 2017)

Eftersom syftet i detta arbete är att enbart undersöka Incoterms®2010 för transport på hjul presenteras endast de Incoterms®2010 som passar för internationell vägtransport. Till följande berättas det om de Incoterms®2010 som används inom vägtransport. Termerna presenteras i den ordningen som de är uppdelade i grupperna – E, F, C och D.

2.3.1 EXW – ExWorks

Till Incoterms®2010 grupp E tillhör endast en klausul, EXW (engelska ExWorks). EXW innebär att varan kan hämtas från sändaren (finska Noudettuna lähettäjältä). (ICC 2017)

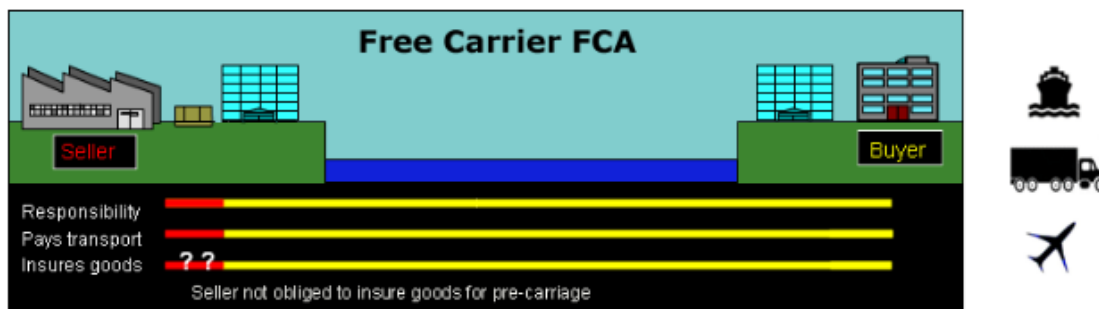


Figur 2. Ex Works – EXW (IncotermsExplained 2017a)

Som man från figur 2 kan avläsa passar termen EXW för alla tre transportmetoder – sjöfart, landsvägstransporter och även flygfrakt. I EXW är det köparen som har det största ansvaret och risken för varan som i figur 2 kan ses som gult. Säljarens risk och ansvar är ytterst liten i denna klausul vilket som är den bästa möjliga situationen för säljaren. Köparen kan anses ha mottagit varan redan då säljaren överlätit den inför lastning från t.ex. säljarens varuhus. (IncotermsExplained.com 2017a)

2.3.2 FCA – Free Carrier

Termen FCA (engelska Free Carrier) hör till F-gruppen och kan användas för alla transportmetoder samt kombinerade transporter. FCA betyder att godset finns hos fraktföraren (finska Vapaasti rahdinkuljettajalla). (ICC 2017)

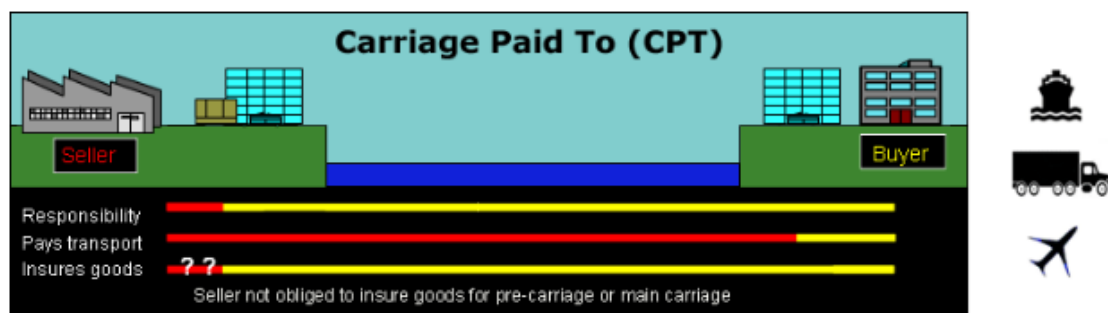


Figur 3. Free Carrier – FCA (IncotermsExplained 2017b)

Som man från figur 3 kan avläsa anses köparen ha tagit emot varan då säljaren har överlåtit den åt fraktföraren. Vid överlåtelse av godset överförs också ansvaret och risken för varan från säljaren till köparen. Köparen ordnar det mesta för transporten och bär också den största risken och ansvaret för varan. Säljaren är även ansvarig för exportklareringar och har överlåtit den åt köparen då varan blivit levererad åt den fraktförare som köparen namngett. (IncotermsExplained.com 2017c)

2.3.3 CPT – Carriage Paid To

Incoterms®2010 CPT (engelska Carriage Paid To) betyder att transporten är betald (finska Kuljetus maksettuna). (ICC 2017)



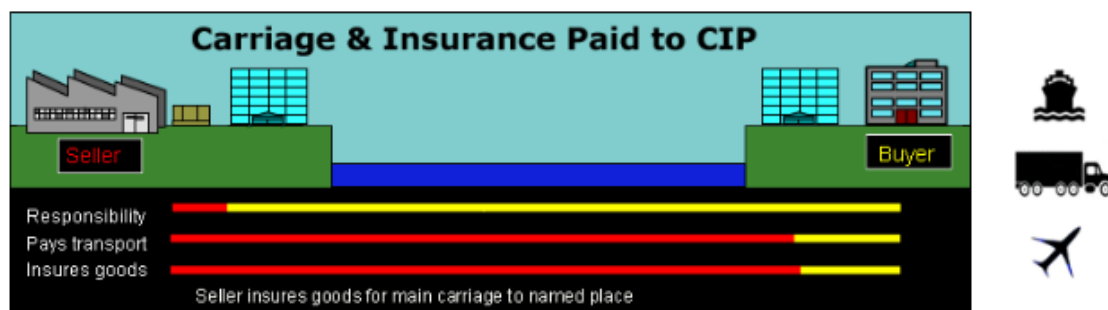
Figur 4. Carriage Paid To – CPT (IncotermsExplained 2017c)

I figur 4 kan säljarens och köparens ansvarsfördelning, risk och kostnaderna för termen CPT avläsas. Termen CPT hör till C-gruppen och innebär att säljaren levererar varan åt köparen då varan överläts åt fraktföraren vid en bestämd avgångsplats. Till skillnad från termen FCA (se figur 3) är det försäljaren som är ansvarig över att skapa transportavtalet. I denna term står säljaren för fraktkostnaderna medan köparen står för alla andra kostnader som tillfaller efter leveransen. Termen CPT används för det mesta i containertrafik. (Asko Rätty 2017)

CPT har åstadkommit flera problem eftersom termen har två avgörande punkter: 1. ett destinationsställe, som inte är det stället där leveransen sker och 2. risken övergår från säljaren till köparen då varan levererats åt köparen. (IncotermsExplained 2017c)

2.3.4 CIP – Carriage and Insurance Paid to

Incoterms®2010 CIP (engelska Carriage and Insurance Paid to) alltså transporten och en försäkring har blivit betald (finska kuljetus ja vakuutus maksettuna). (ICC 2017)

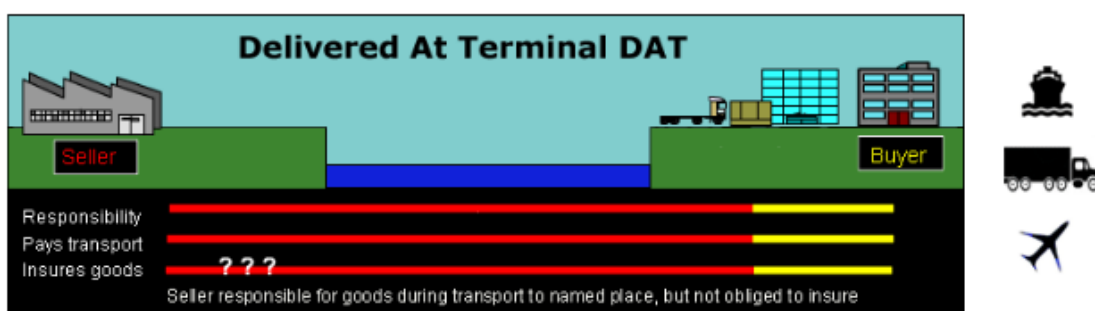


Figur 5. Carriage & Insurance Paid to – CIP (IncotermsExplained 2017d)

I figur 5 finns termen CIP som också tillhör grupp C. Dessutom skiljer inte mycket från den tidigare nämnda termen CPT i figur 4. Det som är olikhet mellan CPT och CIP är att i CIP ansvarar försäljaren om att försäkra varan för att undvika skador från transporten. Lika som i CPT (figur 4) har också CIP (figur 5) två viktiga och avgörande punkter: 1. ett destinationsställe som inte är leveransstället och 2. risken övergår från säljaren till köparen då varan levererats åt köparen. (Asko Rätty 2017)

2.3.5 DAT – Delivered At Terminal

Termen DAT (engelska Delivered At Terminal) tillhör D-gruppen som betyder att varan transporteras till terminalen (finska toimitettuna terminaalisissa). (ICC 2017)

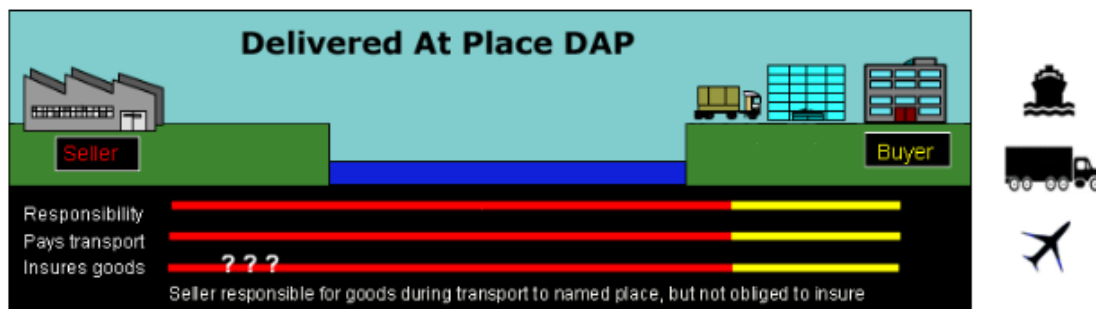


Figur 6. Delivered At Terminal – DAT (IncotermsExplained 2017e)

Från figur 6 kan vi avläsa termen DAT. Termen passar för alla transportmetoder och innebär säljaren har det största ansvaret och risken. Säljaren står för alla kostnader och risker ända tills varan är nära köparen vid destinationsstället. I DAT är det viktigt att komma ihåg som namnet säger på engelska Delivered at terminal, att leveransstället är en terminal som säljaren och köparen tillsammans bestämt. Varan levereras åt köparen till den bestämda terminalen där köparen får den till sitt förfogande när varan avlastats från det anländande fordonet. Som man från figur 6 kan avläsa ansvarar säljaren för nästan alla kostnader. Till säljarens kostnader tillhör hela frakten samt avlastningskostnaderna till terminalen. (Asko Rätty 2017)

2.3.6 DAP – Delivered At Place

Termen DAP (engelska Delivered At Place) hör till D-gruppen och betyder att varan transporteras ända fram till destinationsstället (finska toimitettuna määräpaikalle). (ICC 2017)

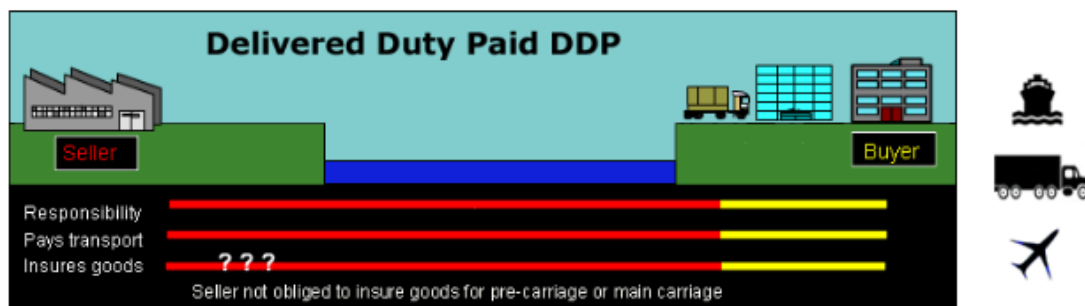


Figur 7. Delivered At Place – DAP (IncotermsExplained 2017f)

I figur 7 kan det avläsas att i DAP innebär det att säljaren levererar varan åt köparen i ett fordon till destinationsstället utan förtullning för varan och avlastar den från det anländande fordonet till köparens förfogande. Säljaren betalar fraktkostnaderna och har risken och ansvaret tills varan nått sitt destinationsställe. DAP passar för alla transportmetoder – också för kombinerade transporter och containertrafik. (Asko Rätty 2017)

2.3.7 DDP – Delivered Duty Paid

Termen DDP (engelska Delivered Duty Paid) tillhör D-gruppen och innebär att varan är förtullad och transporteras till destinationsstället (finska toimitettuna tullattuna). (ICC 2017)



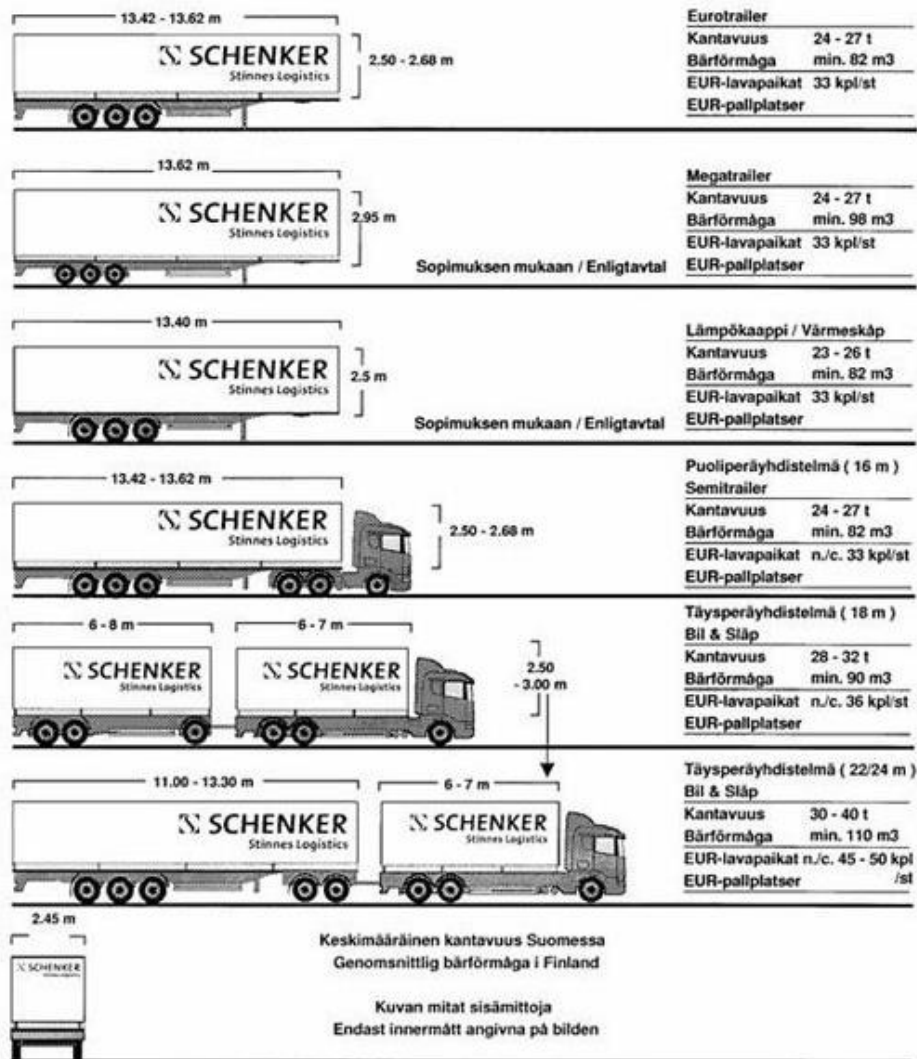
Figur 8. Delivered Duty Paid – DDP (IncotermsExplained 2017g)

Som det tidigare nämnts i figur 7 om termen DAP står säljaren för alla fraktkostnader och eventuellt för andra kostnader som tillfaller. Säljaren är även ansvarig över avlastningen av varan från det anländande fordonet. Köparen anses ha tagit emot varan då han fått det från fordonet. Som man i figur 8 kan avläsa har köparen jämnt ansvar för kostnaderna och riskerna tills köparen fått varan till sitt förfogande. Termen DDP kan användas för alla transportmetoder och är en utmärkt klausul för köparen vars ansvar för varan är som minst. Till skillnad från termen DAP (figur 7) där förtullningen inte är betald i termen DDP (figur 8) är förtullningen för varan betald av säljaren. (Asko Rätty 2017)

2.4 Vägtransport som transportmetod

Vägtransport är den mest centrala delen i transporter och det mest allmänna transportsättet. Vägtransporter innebär att godsens transporteras med olika fordon på hjul som också i talspråk kan kallas för rullande frakter. För kortare distanser är vägtransport, eller transport på hjul ett av det snabbaste och enklaste transportsättet att förverkliga. Detta ger otroligt mycket möjligheter för variationer och transportmetoden går enkelt att tillämpa vid behov. (Logistiikan Maailma 2017a)

Vägtransporter kan kategoriseras till för- och resttransport, förflyttningstransport samt hämtnings- och distributionstransporter. Det finns olika typer av fordon för vägtransporter där de vanligaste är skåpbilar, slutna lastbilar och långtradare. Som lastbil klassas ett fordon som varken är en personbil eller en buss. Det är inte heller ovanligt att se endast en trailerdragare hämta en havscontainer eller en annan container som transporterats till en hamn. Lastbilar delas in beroende på användningssättet till lätt eller tung lastbil. Även tunga lastbilar delas in i olika långtradare. (Logistiikan Maailma 2017a)



Figur 9. Genomsnittliga mått av fordon och trailrar som används i Finland och internationellt (Kauppakamaritieto 14.12.2011)

Figur 10 är en riktgivande bild på fordonen och trailrarna som används inom vägtransport både i Finland och internationellt. Vissa fordon som används kan egentligen ha andra mått än vad bilden visar. Med tanke på internationell vägtransport är själva vägtransporten oftast bara en del av en kombinerad transport. Eftersom en mycket stor andel av jordklotets yta är vatten måste man först förflytta sig med antingen sjöfart eller flyg mellan kontinenterna. Vägtransporterna möjliggör också ett sätt där man har möjlighet till att ordna tjänster från dörr-till-dörr. (Logistiikan Maailma 2017c)

Vägtransporterna har lagar och förordningar som begränsar den tunga trafiken t.ex. under vissa helgdagar, klocktider eller på vägar enligt tyngdgränser. Eftersom det finns så mycket olika kategorier av varor som transporteras måste det vara klart att människor, omgivningen och andra djur inte skadas på grund av transporten. Transport av farliga ämnen, specialtransporter som är höga, breda eller långa har egna lagar för vägtransporten. (Logistiikan Maailma 2017c)

Valet av hurudant fordon skall användas för transport är inte påverkat av Incoterms®. Det finns ingen koppling mellan bil och leveransklausul men i köpeavtalet skall det naturligtvis finnas information om hur stort godset är som i sin tur påverkar valet av bilen.

3 METOD

I följande kapitel berättas det vilket metodval har använts i detta examensarbete för att utföra undersökningen om Incoterms®2010 ur transportörers synvinkel. I följande kapitel förklaras bägge forskningsmetoderna – kvantitativ och kvalitativ forskningsmetod, men i detta examensarbetet har den kvalitativa undersökningsmetoden använts.

3.1 Val av metod

Vid forskningar av varierande typer kan man använda sig av flera olika undersökningsmetoder. Metodik som används inom forskning delas in i två huvudgrupper – kvalitativa och kvantitativa undersökningar. Skillnaderna mellan de kvantitativa och kvalitativa undersökningsmetoderna är att i den kvantitativa metoden upplägger forskaren statistik på basis av sina resultat medan den kvalitativa metoden omfattas av flera steg före allt material kan framställas till komprimerade och genomtänkta data. Den kvantitativa undersökningsmetoden besvarar frågor som ”hur mycket?” och ”hur stor/liten andel?” medan den kvalitativa undersökningsmetoden berättar om vad och varför. (Puusa, A. & Reinonen, H. et al. s. 84–85)

Hittills har detta examensarbete berättat om vägtransport, presenterat de Incoterms®2010 som används inom internationell vägtransport och hur de reglerar riskfördelning, ansvar och kostnader bland köpare och säljare. Det finns många olika sätt att

utföra en vetenskaplig undersökning och till näst kommer berättas skillnaderna mellan en kvalitativ och kvantitativ forskningsmetod samt varför jag valde att göra och använda mig av en kvalitativ intervju som undersökningsmetod.

3.1.1 Kvalitativ forskningsmetod

Den kvalitativa undersökningsmetoden fokuserar på att gå under ytan, gräva in på djupet där frågor som varför, vad och hur besvaras ur ett bredare perspektiv i ett specifikt sammanhang. Tolkningar och observationer hör till den kvalitativa undersökningsmetoden. I en kvalitativ forskning kan också användas intervjuer men i de kvalitativa intervjuerna är t.ex. känslor, attityder, perceptioner, åsikter och minnen i en mycket betydelsefull roll. Den kvalitativa forskningsmetoden delas oftast upp i sex avgörande delar:

1. Problemformulering eller frågeställning
2. Val av undersökningspersoner och -platser
3. Databesamling av det som är relevant
4. Uttydande och tolkning av insamlade data
5. Teoretiskt arbete
6. Slutsatser och rapportering

(Bryman, A. & Bell, E. 2005 s. 300)

I en kvalitativ intervju används oftast semistrukturerade intervjuer. Detta görs eftersom vid intervjutillfället kan respondenten svara något som intervjuaren inte kanske hade tänkt sig och då kan intervjuaren ställa uppföljningsfrågor. Ifall de uppkommer uppföljningsfrågor avviker de från intervjuguiden eller frågeformuläret. Desto mera detaljerade och noggranna svar forskaren får för sitt arbete desto bättre blir resultatet för intervjuens databesamling. (Bryman, A. & Bell, E. 2005 s. 361)

3.1.2 Kvantitativ forskningsmetod

Den kvantitativa forskningen baserar sig på analyser och att ge resultat i siffror och mängder som senare kan framställas statistiskt. I den kvantitativa undersökningsmetoden ingår allt som går att beräknas. Den kvantitativa forskningsmetoden kan ytterli-

gare delas upp i flera viktiga delmoment som beskriver den kvantitativa undersökningsmetoden. (Bryman, A. & Bell, E. 2005 s. 297)

En kvantitativ undersökning kan förverkligas genom flera olika datainsamlingsmetoder. Datainsamlingen kan bestå av intervjuer, enkäter eller frågeformulär samt olika försök eller experiment. Vid en kvantitativ undersökning har forskaren strukturerat sitt mål för undersökningen och kan med hjälp av teori och resultaten från forskningsmetodiken uppställa materialet till statistik. En statistisk uppställning belyser forskningen med olika diagram, tabeller och grafer. (Bryman, A. & Bell, E. 2005 s. 297–299)

3.1.3 Intervjuer med hjälp av frågeformulär

När en intervju används som undersökningsmetod innebär det att en intervjuare ställer frågor till respondenter för att få information. Intervjuer kan delas upp i strukturerade och semistrukturerade intervjuer. En strukturerad intervju innebär att frågorna är formulerade på förhand medan den semistrukturerade intervjun är mera anpassbar vid själva situationen. En semistrukturerad intervju ger på så sätt mera flexibilitet för både intervjuaren och respondenten. (Bryman & Bell 2005 s. 360–371)

I en kvalitativ intervju är den vanligaste strukturen oftast semistrukturerade intervjuer. Eftersom vid intervjutillfället kan respondenten svara något annat som intervjuaren inte kanske hade tänkt sig, och då kan intervjuaren ställa uppföljningsfrågor. Ifall de uppkommer uppföljningsfrågor, avviker de från intervjuguiden eller frågeformuläret. Desto mera detaljerade och noggranna svar forskaren får för sitt arbete, desto bättre blir resultatet för intervjuns datainsamling. (Bryman, A. & Bell, E. 2005 s. 361)

Ett frågeformulär eller en intervjuguide görs för att delvis hjälpa intervjun att hållas i rätt riktning men också för att fungera som en checklista och för att få det bästa undersökningsresultat. (Bryman & Bell 2005 s. 134–175)

3.1.4 Bearbetning av frågeformuläret

En intervjuguide eller ett frågeformulär är exempel på jättebra hjälpmedel för intervjuaren och fungerar som en form av minneslista. Intervjuguiden är uppbyggd som en lista över de frågor som skall behandlas under intervjun. Intervjuguiden och frågeformulär används nästan alltid då intervjuerna är strukturerade. Strukturerade intervjuer används vid intervjuer av flera personer där innehållet skall hållas samma för att få det bästa möjliga resultatet. (Bryman & Bell 2005 s. 134–175)

När den använda forskningsmetoden baserar sig på kvalitativa intervjuer är de mycket mindre strukturerade än standardiserade intervjuer. Kvalitativa intervjuer kan vara semi-strukturerade och det tillåter intervjun att bli mera flexibel och öppen för diskussion. I kvalitativa intervjuer är det vanligt att ställa följdfrågor som kan avvika från intervjuguiden. (Bryman & Bell 2005 s. 360–371)

Språket i frågeformuläret skall vara lättförståeligt och sakligt. Vid bearbetning av frågeformuläret skall det läggas märke till att frågorna i intervjun skall komma i logisk ordning och att intervjun skall uppdelas i olika delar. Frågeformuläret skall också innehålla en egen del som behandlar respondenternas bakgrund, kön och ålder. (Bryman & Bell 2005 s. 360–371)

3.1.5 Utförandet av den kvalitativa undersökningen med hjälp av frågeformulär

Personerna som väljs till intervjun kommer jag personligen att välja ut. De personer som blir utvalda arbetar med vägtransport på internationella transportbolag. Personerna kommer att väljas i en totalt randomiserad ordning, och inga förhandsuppgifter på deras bakgrund, kön, ålder etc. kommer att granskas. Det avgörande med att välja personer till intervjun är det att de bör ha arbetsuppgifter inom transport och arbetar dagligen med Incoterms®2010. Metoden för dessa skriftliga intervjuer kommer att vara kvalitativ och tillåter öppen diskussion med åsikter och egna erfarenheter som kräver att intervjuerna skall vara semistrukturerade. (Bryman, A. & Bell, E. 2005 s.138)

3.1.6 Praktiska arrangemang för utförandet av undersökningen

Eftersom detta examensarbetet är begränsat till att undersöka endast de personer som arbetar med Incoterms®2010 har jag valt att skicka ut intervjuerna åt anställda på internationella transportbolag. Intervjun planeras väl och som hjälpmedel används frågeformulär. Eftersom intervjuerna skickas ut i elektronisk form är det viktigt att berätta om en tidsgräns när svaren senast skall returneras. Intervjuer är ett jättesmidigt, enkelt och billigt sätt att snabbt få reda på viktig information för undersökningar. Intervjuerna skall hållas på det språk som respondenterna talar och intervjuerna får inte översättas. (Bryman, A. & Bell, E 2005 s.378)

Ibland kan det vara svårt att få material tillbaka i synnerhet om en intervju eller ett frågeformulär är skickat åt svarspersonerna i elektronisk form. Utförande av skriftliga intervjuer per e-post kan ibland vara lite knepiga samt risken för att intervjun blir obesvarad är stor. Före e-posten skall skickas ut åt respondenterna måste det vara välgenomtänkt. Saker som på förhand bör tänkas på är t.ex. skall intervjun vara bifogad som en skild fil i meddelandet eller ska intervjun finnas direkt inskrivet i meddelandet? En bifogad fil är naturligtvis mera riskabel att skicka eftersom sannolikheten att den blir obesvarad är stor. Å andra sidan är en bifogad fil mycket enklare att modifiera så att utseendet på intervjun är intressant och trevlig samt lockande att svara på. (Bryman & Bell 2005 s. 529–530)

3.2 Tillvägagångssätt

I detta arbete användes det sekundärdata från böcker och information från artiklar skrivna på internet. Informationssökningen från internet baserar sig på fakta som professionella människor inom logistikbranschen har skrivit. Informationen som fås från internet är ytterst värdefullt för detta arbete, eftersom experter inom området har med sin egen erfarenhet gjort texterna betydelsefulla. Med hjälp av den här typen av information, får detta arbete en djup inblick i leveransklausulernas mångsidiga värld.

I den empiriska delen används kvalitativa, skriftliga semi-strukturerade intervjuer. Data insamlades med hjälp av ett frågeformulär. Intervjufrågorna skickades den 20. februari

2018 per e-post varav tre besvarade inom utsatt tid – Pauli Kirjavainen, Tim Kari, och Ville Martinviita. Respondenterna hade två veckor tid (till 6. mars 2018) att svara på frågorna i frågeformuläret. Två veckors svarstid antogs vara tillräckligt och under den tiden kunde det tänka sig att respondenterna hunnit bekanta sig och svara på frågorna i fred. Intervjun var skickad som en fil i Word-format, så att respondenterna fritt kunde skriva sina svar på filen, spara den och skicka den tillbaka åt mig. Av etiska orsaker har jag bett om tillstånd att publicera och använda och respondenternas namn samt intervjuerna i mitt examensarbete. Svaren på intervjuerna stämde under tidsperioden 20.02.2018. – 06.03.2018.

Med hjälp av frågeformulär har jag intervjuat tre personer från internationella transportbolag med vardagliga arbetsuppgifter kring vägtransport och Incoterms®2010. Varför just dessa tre personer blev utvalda för intervjuerna beror på att de alla arbetar på transportbolag och ser Incoterms® i sitt dagliga arbete. Alla tre intervjuer berättade för mig om respondenternas egna erfarenheter om problem och oklara situationer gällande Incoterms® samt gav en djupare inblick på deras personliga kunskaper inom området.

När den utsatta svarstiden tagit slut sammanställde jag de svar jag fick, jämförde och analyserade dem. Av fyra personer besvarade tre stycken inom utsatt tid.

4 EMPIRI

4.1 Introducering av frågorna för undersökningen

Intervjun består av sammanlagt 17 frågor indelade i tre olika delar: A, B och C. Den första delen – del A består av sju stycken frågor där respondentens bakgrund undersöks – ålder, yrke, arbetserfarenhet samt ställs frågan om respondenterna fått någon skolning för Incoterms®2010 via arbetsplatsen.

Den andra delen – del B består av intervjufrågorna för undersökningen. Frågorna 1–3 tar reda på respondenternas allmänna kunskap om Incoterms®2010 där jag ber om konkreta exempel för skillnader och funktioner av ett par klausuler. Målet med dessa frågor är att jag skall kunna kartlägga kunskapen inom Incoterms®2010 för dessa tre

anställda inom internationella transportbolag. Detta känns logiskt och ger en bra inblick från olika synvinklar eftersom respondenterna arbetar kring Incoterms®2010 varje dag. Fråga 6 är en kunskapsfråga som undersöker ifall respondenterna kännetecknar den specifika Incoterms®2010 funktioner.

Frågorna 4 och 5 är öppna åsiktsfrågor och undersöker fall där respondenten eventuellt har stött på problem eller varit med om oklara situationer med ifrågavarande Incoterms®2010. Följdfrågorna för frågorna är vad var det, gällde det import eller export av varor och i hurdana situationer? Lika så är frågorna 7 och 8 efter respondenternas åsikter och erfarenheter ifall det finns någon specifik Incoterm®2010 som oftare istället för att vara nödvändig kan anses mera oklar och bristfällig. Frågorna undersöker också ifall det ofta uppkommer situationer där den valda Incotermen inte alls passar ihop med transporten och gäller dessa situationer då export eller import av varor?

Den sista delen i intervjun – del C innehåller endast en fråga som är öppen för diskussion inom området. Del C ger en chans åt respondenterna att diskutera ämnet med en valfri fråga eller åsikt – tycker de eller hade de önskat att jag ännu frågat någonting annat eller mer specifikt i intervjun.

4.2 Resultat av undersökningen

I detta kapitel har jag sammanställt resultatet för undersökningen. Data är samlad i tabeller där kolumnerna innehåller information enligt följande:

- kolumn 1: frågorna i frågeformuläret
- kolumn 2: svar av respondent 1
- kolumn 3: svar av respondent 2
- kolumn 4: svar av respondent 3

I texten och i tabellerna kommer jag av förkortningsskäl att kalla respondenterna R1, R2 och R3. I tabellerna har jag beskrivit svaren per respondent. I kapitel 4.3 finns ännu en analys av svaren. Frågorna för undersökningen finns i bilaga 1. Intervjuerna finns i bilagorna 2–4.

Tabell 1. Allmän information om respondenterna 1, 2 och 3

RESPONDENTERNA	R1	R2	R3
Namn / Nimi	Pauli Kirjavainen	Ville Martinviita	Tim Kari
Ålder / Ikä	29	26	23
Kön / Sukupuoli	Man	Man	Man
Yrke / Ammatti	Customer service specialist at DSV Road Oy Finland / Opparia vailla valmis markkinoinnin tradenomi	Liikennekoordinaattori	Student och studerar för tillfället till Tradenomin
Huvudsakliga arbetsuppgifter på företaget? Pääasialliset työtehtävät yrityksessä	Asiakaspalveluosaston työtehtävät. Tilausten käsittelyä, selvitykset, asiakaspalvelu etc.	Vientiliikenne Suomesta Saksaan	Hanterar importen från NL, AT och CH hjälper kunderna, bokar transporter och kollar att importen sker smidigt. Är disponerbar (dispatcher) för AT och planerar lastningarna och rutterna för trailers.
Arbetserfarenhet inom logistik / Logistiikka-alan työkokemus	Olen ollut logistiikka- / kuljetusalalla vuodesta 2004 asti. Koulujen ohella vain kesätöissä tai osa-aikaisena.	7 vuotta	Ca 1,5 år alla arbetstimmar tillsammans
Nuvarande arbetsrelation Työsuhde nykyisessä yrityksessä	2014-	Kaksi vuotta	I min nuvarande position, ca 8 månader fulltid, men har också tidigare sommarjobbade både med samma arbete som jag gör nu samt i terminalen.
Egen åsikt om kunskap inom Incoterms®2010 Mieli omasta osaamisesta Incoterms®2010 – lausekkeista	Mielestäni osaan ne tarpeeksi hyvin. Omasista mielestä meillä ei tarvitse loppujen lopuksi kuin perusasiat hanskata, niillä pääsee jo melko pitkälle. Eli ei tarvitse mielestäni osata huolellisesti. Apuja saa ohjeista.	Osaan tarpeeksi hyvin. Vain yleisimmin käytetyt on hyvä osata ulkoa.	Nej, för det mesta använder vi oss av samma incotermer i det vardagliga arbetet och det är inte alltid nödvändigt att veta varenda incoterm. Jag drar inte heller upp avtal så behöver inte veta dem alla. Det viktigaste är att jag vet var frakten betalas.
Skolning för leveransklausuler via arbetsplatsen Työpaikan kautta saanut koulutuksen Incoterms-lausekkeista	En ole saanut.	En ole saanut koulutusta, olen oppinut toimituslausekkeet työnohessa	Nej

I bilaga 2 finns svar på intervjun med respondent 1 (R1). Från tabell 1 kan det avläsas att R1 är en 29 årig man, nästan klar marknadsföringstradenom som arbetar med kundservice där hans huvuduppgift är att öppna, hantera och slutföra transportbokningar. R1 har arbetat inom logistikbranschen sedan år 2004 och anser lika som respondent 2 att hans allmänna kunskaper inom Incoterms®2010 är tillräckligt bra. R1 tillägger att bara med att kunna grunderna om Incoterms® kommer man långt och klarar sig bra. Dessutom får man hjälp från olika anvisningar. Han berättar att han inte fått någon skolning för Incoterms® via arbetsplatsen.

I bilaga 3 finns svar på intervjun med respondent 2 (R2). Från tabell 1 kan det avläsas att R2 är en 26 årig man som arbetar som trafikkoordinator med exporttrafiken från Finland till Tyskland som huvuduppgift. R2 har arbetat sju år på logistikbranschen och anser att hans allmänna kunskaper inom Incoterms®2010 är tillräckligt bra. Han berättar att han inte fått någon skolning för Incoterms® via arbetsplatsen och påpekar att de mest betydelsefulla delarna är bra att kunna utantill.

I bilaga 4 finns svar på intervjun med respondent 3 (R3). Från tabell 1 kan det avläsas att R3 är en 23 årig man med endast lite på ett års arbetserfarenhet inom logistikbranschen men han är inte ännu färdigutbildad tradenom. R3 arbetar huvudsakligen med importen från Nederländerna, Österrike och Schweiz som "Traffic controller" alltså hjälper kunderna, bokar transporter och ser till att importen sker smidigt. Han är också disponant för Österrike och planerar lastningarna och rutterna för deras trailers. R3 anser att hans kunskap inom Incoterms®2010 är inte tillräckligt bra vilket som beror på att de för det mesta använder sig av samma Incoterms®2010 i det vardagliga arbetet och det är inte alltid nödvändigt att veta varenda Incoterms®2010. Det väsentligaste är att veta var frakten betalas.

Tabell 2. Hur många Incoterms®2010 finns det?

Fråga 1	R1	R2	R3
Hur många Incoterms®2010 finns det? / Montako Incoterms®2010 on tällä hetkellä käytössä?	11	11	11

Som det från tabell 2 kan antydast har R1, R2 och R3 samma svar. De kan alla berätta att det finns elva stycken Incoterms®2010 i användning vilket som också är helt korrekt. Detta svar ger första inblicken på respondenternas kunskap inom Incoterms®2010.

Tabell 3. Vilken/vilka Incoterms®2010 tillhör inte vägtransport?

Fråga 2	R1	R2	R3
Kan du berätta vilken/vilka Incoterms®2010 tillhör inte vägtransport? Voitko kertoa mikä/mitkä Incoterms®2010 toimituslausekkeet eivät kuulu maantiekuljetukseen?	FAS, FOB, CFR, DAF, DES, DEQ, CIF	FAS, FOB, CFR, CIF	FAS, FOB, CFR, CIF

I tabell 3 kan det konstateras att alla tre respondenter har samma åsikt om vilken/vilka klausuler som inte används i vägtransport. FAS, FOB, CFR, och CIF är klausuler som används endast i sjötransport. Trots att R2 och R3 har helt samma svar, har R1 bakat in ännu tre extra klausuler han tycker inte tillhör vägtransport – dessa tre extra DAF, DES och DEQ, tillhörde egentligen den äldre versionen av Incoterms®, dvs. Incoterms®2000 som inte längre är i kraft.

Tabell 4. Vad är skillnaderna mellan klausulerna EXW&DAP samt CPT&CIP?

Fråga 3	R1	R2	R3
Vad är skillnaderna med klausulerna / Mitkä ovat lausekkeiden erot			
a) EXW & DAP?	EXW ehdolla vastuu kuormasta on ostajalla koko matkan ajan. DAP ehdolla vastuu on myyjällä muutoin koko matkan, paitsi tuontitullauksen ja verojen osalta.	EXW: kuljetuksen tilaaja ei maksa kuljetuskustannuksia, DAP: kuljetuksen tilaaja maksaa kaikki kuljetuskustannukset pois lukien tullimaksut.	Med EXW är största risken på köparen och frakten betalas av denne. Med DAP så är det säljaren som har största risken och denne betalar också frakten
b) CPT & CIP?	Molemmissa vastuu myyjällä (poislukien tuontitullaus ja verot) Muutoin samankaltaiset, mutta CIP ehdolla myyjän on vakuutettava lähetys kuljetuksen ajaksi.	CPT: Kuljetuksen tilaaja maksaa kuljetuksen, CIP: Kuljetuksen tilaaja maksaa kuljetuksen ja vakuutuksen.	Tyvärri använder jag inte dessa på jobbet så ofta och kommer nog inte på skillnaderna

Från tabell 4 kan det avläsas att alla svar är liknande men skiljer sig ändå från varandra. R1 berättar att skillnaderna mellan termerna EXW och DAP är att i EXW har köparen det största ansvaret för transporten. I DAP berättar R1 att säljaren har det största ansvaret för transporten och betalar alla fraktkostnader förutom eventuella förtullningar. R1 anser att termerna är annars helt likadana utom att i CIP är säljaren ansvarig/pliktig över att försäkra godset under transporten.

R2 och R3 svarar på frågan om skillnaderna mellan termerna EXW och DAP, att i EXW har köparen ansvaret för godset under hela transporten medan i DAP är godset på försäljarens ansvar borträknat eventuella importklareringar och skatter. R2 tycker samma som R1 då termerna CPT och CIP jämförs – den enda skillnaden mellan termerna CPT och CIP är det att i CIP tilläggs ännu försäkringskostnaderna på fraktkostnaderna som betalas av säljaren.

I tabell 4 ser man att skillnaderna mellan DAP och EXW har förklarats på precis samma sätt av alla tre respondenter: i EXW har köparen den största risken av varan och är ansvarig av att betala frakten medan i DAP är det säljaren som har största risken och är ansvarig över att betala frakten. Till skillnad från R2 och R1, kan R3 inte berätta skillnaderna mellan CIP och CPT, eftersom de är sådana termer som han inte använder eller ser på arbetet.

Tabell 5. Har du stött på problem eller oklara situationer med termen EXW?

Fråga 4	R1	R2	R3
<p>Har du stött på problem eller oklara situationer med termen EXW? Om du svarade ja, hurdana problem? Export eller import? Oletko usein törmännyt ongelmiin tai epäselviin tilanteisiin termin EXW kanssa? Jos vastasit kyllä, millaisia ongelmia? Tuonnissa vai viennissä?</p>	<p>Kyllä! Tuonnissa harvemmin, viennissä toisinaan. Ongelmat normaalisti koskevat rahdinmaksajaosapuolta. EXW toimitusehdolla viennissä rahtilasku on vastaanottajan maksettava ja välillä tästä syntyy kiistaa.</p>	<p>En ole.</p>	<p>Nej</p>

Från tabell 5 kan det avläsas att varken R2 eller R3 påträffat några problem med termen EXW men däremot kan R1 ge exempel på situationer där det uppkommit problem vid användning av termen EXW. Problemen kommer fram för det mesta vid export av varor där motstridigheterna ofta angår fraktbetalaren. Då EXW används inom export är mottagaren den som betalar frakten och ibland orsakar detta stridigheter.

Tabell 6. Har du stött på problem eller oklara situationer med termen DAP?

Fråga 5	R1	R2	R3
<p>Har du stött på problem eller oklara situationer med termen DAP? Om du svarade ja, hurdana problem? Export eller import? Oletko usein törmännyt ongelmiin tai epäselviin tilanteisiin termin DAP kanssa? Jos vastasit kyllä, millaisia ongelmia? Tuonnissa vai viennissä?</p>	<p>Harvemmin kyllä. Ei mieleeni mitään juurikaan ongelmia.</p>	<p>En ole.</p>	<p>Nej</p>

Fråga nummer fem som kan antyd från tabell 6 följer R2 och R3 samma svarsmönster som i tabell 5 i fråga fyra. R2 och R3 har inte stött på problem eller oklara situationer med termen DAP. R1 kan inte minnas om han varit med om oklara situationer eller stött på problem men utesluter det inte utan säger: ”mera sällan”.

Tabell 7. När används termen DDP?

Fråga 6	R1	R2	R3
<p>När används termen DDP? Milloin käytetään termiä DDP?</p>	<p>Käytetään tullimaiden tilauksissa, lähettäjän/myyjän vastuulla on maksaa kaikki lähetykskulut mukaan lukien verot ja tullaus. (delivered duty paid)</p>	<p>Kun kuljetettava tavara on sellaista, jolle kohdistuu tuontitulleja kohdemaassa. Tilaja maksaa kaikki kuljetuskustannukset, mukaan lukien tullimaksut.</p>	<p>Då försäljaren ordnar transporten och ordnar förtullningen/exportdeklarationen</p>

I tabell 7 avläses fråga nummer sex i intervjun. R1 förklarar att termen DDP används endast då den transporterade varan innehåller något som behöver förtullas. R1 tillägger att termen används vanligtvis vid beställningar för tulländer. Säljaren eller avsändaren

är ansvarig över att betala alla fraktkostnader samt förtullningen och skatterna – Delivered Duty Paid.

Till skillnad från R1 berättar R2 att DDP används då den transporterade varan är en vara som utsätts för importklareringar i destinationslandet. R3 förklarar att termen DDP används endast då den transporterade varan innehåller något som behöver förtullas. Med denna term är det beställaren av transporten som betalar alla fraktkostnader borträknat förtullningsavgifter.

Tabell 8. Stöter du på sådana situationer där den valda Incoterms®2010-klausulen inte alls passar in i ifrågavarande export eller import?

Fråga 7	R1	R2	R3
<p>Stöter du på sådana situationer där den valda Incoterms®2010 – klausulen inte alls passar in i den ifrågavarande exporten/importen? Om du svarade ja, hur hanteras en sådan situation? <i>Törmäätkö usein sellaiseen tilanteeseen, jossa valittu Incoterms®2010-lauseke ei sovi kyseiseen tuontiin/vientiin?</i> Jos vastasit kyllä, miten tilanteessa toimitaan?</p>	<p>Välillä kyllä. Asiakkaat lukevat tilauksiaan esim viennissä väärin. Heille tilaus on EXW, mutta meille se on DAP.</p>	<p>Joskus kyllä. Kuljetuksen tilaajalta kysytään, että voidaanko toimituslauseketta muuttaa.</p>	<p>Ja, men oftast handlar det om ett misstag som gjorts vid beställningstillfället och är alltså inte direkt så att incotermen inte passar, utan någon har helt enkelt gjort ett misstag och använt fel incoterm. Vid sådana tillfällen så korrigeras termen ändringen meddelas åt kolleger så att faktureringen sker rätt.</p>

I tabell 8 kan det avläsas svaren för fråga 7 i intervjun. R2 berättar att ibland uppkommer det situationer där den valda klausulen inte alls passar in i ifrågavarande transport. Som exempel har det uppkommit situationer där leveransklausulen helt enkelt måste ändras – då måste det frågas lov av beställaren för transporten. R1 berättar att det ibland förekommer situationer där beställarna av transporten läser sina bokningar fel. Exempel på sådana situationer är vid export då kunden anser att deras bokning är EXW, men för

transportbolaget är det DAP. R3 påträffar ofta sådana situationer där den valda Incotermen inte passar ihop med ifrågavarande transport men situationerna beror inte på leveransklausulens funktion. Situationerna kan oftare kopplas till tillfällen där redan vid beställningen av transporten har gjorts ett fel. Felet kan bero på att det redan från början använts fel Incoterm® då korrigeras felet och meddelas vidare.

Tabell 9. Har du hittat bristfälligheter i Incoterms®2010?

Fråga 8	R1	R2	R3
<p>Har du hittat bristfälligheter i Incoterms®2010? Ifall ja, berätta hurdana? Oletko havainnut Incoterms®2010 – lausekkeissa jotakin puutteita? <i>Jos olet niin millaisia?</i></p>	En ole	En ole.	Nej

Från tabell 9 kan det konstateras att ingen av de tre respondenter har hittat några bristfälligheter i Incoterms®2010.

4.3 Analys och tolkning av resultaten för undersökningen

Intervjuerna med svarspersonerna från internationella transportbolag gav en inblick på deras egna åsikter och personliga kunskaper om Incoterms®2010. Bakgrundsintervjuerna avslöjade att ingen av respondenterna hade fått någon skolning för Incoterms®2010. Alla intervjuer liknade mycket varandra men som man t.ex. i tabell 3 kan avläsa blandade en respondent in gamla sjötransporttermer från en äldre uppdatering – Incoterms®2000. Termerna DAT och DAP har kommit till Incoterms®2010 för att ersätta de äldre termerna i Incoterms®2000 som R1 nämnde i tabell 3 – DAF, DES och DEQ (också DDU).

I intervjuerna kom det fram att den allmänna kunskapen inom Incoterms®2010 bland svarspersonerna var bra och enligt alla respondenters egna åsikter kan de Incoterms®2010 så bra som det behövs. Som det i tabell 2 kan avläsas kunde alla respondenter berätta hur många Incoterms®2010 det idag är i användning. Från tabellen 4 kan det avläsas att skillnaderna mellan EXW&DAP förklarades på liknande sätt av alla respondenter medan svarssvårigheter uppstod vid jämförelsen av termerna CPT&CIP. Detta kanske kan bero på att dessa termer inte är så vanliga inom vägtransport?

I tabell 7 var svaren nästan identiska och det kan förklaras med att termen DDP används vid tillfällen då säljaren är ansvarig för alla fraktkostnader samt förtullningen av godset.

Från tabell 9 kan det konstateras att ingen av respondenterna märkt eventuella bristfälligheter i Incoterms®2010. Vad beror detta på? I tabell 6 uppkommer det inte heller skillnader mellan svaren. Tydligtvis är det sällan problem med termen DAP.

Svaren mellan respondenternas åsikter i tabell 8 skilde sig något från varandra. I tabell 8 kan det avläsas att det ibland uppkommit oklara situationer då ifrågavarande Incoterm inte tyckts ha passat in i ifrågavarande transport. Ibland måste det försäkras av beställaren för transporten om det passar att byta ut leveransklausulen på grund av att den inte passar in av orsak eller annan.

I tabell 5 berättar R1 att han kännetecknat situationer där det uppkommit problem vid användning av termen EXW medan de andra respondenter inte påträffat problem. Oklarheterna R1 kännetecknat har för det mesta haft att göra med export där motstridigheterna ofta angår fraktbetalaren. Enligt R1 då termen EXW används inom export är det mottagaren som skall betala frakten och ibland orsakar detta stridigheter mellan köpare och säljare.

Det som från tabell 5 och 6 kan avläsas är att respondenterna sällan kännetecknat problem med varken termen EXW och DAP. Orsaken till detta kan vara att EXW och DAP är tydligtvis de mest klara för allmänheten. EXW och DAP är troligtvis de enklaste att komma ihåg också för nybörjare på logistikbranschen.

Varför intervjuisvaren liknar mycket varandra kan förmodligen bero på det smala urvalet och eventuellt på att Incoterms®2010 i sig fungerar bra. Det kan konstateras att erfarenhet och arbete kring Incoterms®2010 är det som resulterar till kunskap inom området. I intervjuerna kunde man se ett fenomen, där R1 som har den längsta erfarenheten på logistikbranschen också hade mest åsikter och erfarenhet att syfta till.

Det som man också kan lägga märke till i intervjuerna var att nästan alla tre respondenter, R1 R2 och R3 hade ganska långt likadana uppfattningar om sin kunskap med Incoterms®2010. Det kom också fram att det vanligaste eller viktigaste av termerna är att de för respondenterna berättar vem har ansvaret och det mest relevanta – vem betalar frakten.

4.4 Från syfte till resultat

Eftersom arbetet är avgränsat till att endast presentera de Incoterms®2010 som används inom internationell vägtransport har endast de relevanta klausuler presenterats och undersökts.

Huvudsyftet med detta arbete var att presentera och diskutera de olika Incoterms®2010-klausulerna som används inom internationell vägtransport. Meningen med arbetet var att ge ett informationsrikt paket om Incoterms®2010 samt hur de används och fungerar i allmänheten. I den empiriska delen undersöktes hurdana kunskaper anställda inom internationella transportbolag anser att de har kring Incoterms®2010, vilka problem kan kännetecknas och hur oklara situationer hanteras.

Eftersom Incoterms®2010 är den delen i köpeavtalet som reglerar hur kostnaderna och ansvaret fördelas mellan köparen och säljaren för transportens gång var det intressant att undersöka vad anställda på internationella transportbolag anser om saken.

Ett transportbolag kan inte påverka valet av en leveransklausul eftersom valet av leveransklausulen blir överenskommen redan vid köpeavtalet. Köparen och säljaren bestämmer sinsemellan vilken klausul som används för transporten. Arbetare på internationella transportbolag måste alltså arbeta med kundernas val av Incoterms®2010 vilket

som ibland kan resultera till oklara situationer och tillfällen där valet av klausulen helt enkelt måste ifrågasättas.

Trots att ingen av respondenterna hade fått någon skolning inom Incoterms®2010 var 2/3 av den åsikten att de kan dem tillräckligt bra. En av de tre respondenter tyckte att han inte kan Incoterms®2010 så bra som han borde eller behöver och förklarade att alltid samma klausuler används.

Ifall det uppkommer problem eller oklara situationer med leveransklausulerna måste beställaren för transporten kontaktas och be om att de kontrollerar att klausulen verkligen är rätt. Vid vissa tillfällen kan oklara situationer hanteras på ett sätt där den valda Incotermen byts ut av tillstånd.

5 SLUTSATSER OCH DISKUSSION

Detta kapitel går igenom ifall arbetets syfte uppnåtts, diskuterar resultatet av undersökningen och om undersökningen är kopplad till teorin, vad kunde ha gjorts på ett annat och bättre sätt samt lägger fram mina personliga reflektioner om arbetet.

I början av arbetet funderade jag över vad som bör undersökas inom leveransklausuler. Jag kom fram till att presentera de delar av Incoterms®2010 som används inom vägtransport för att avgränsa arbetet. För att utföra en undersökning inom området användes ett frågeformulär för att intervjua anställda på internationella transportbolag.

Syftet med arbetet var att ge ett informationsrikt paket om de Incoterms®2010 som används inom internationell vägtransport samt i den empiriska delen undersöka hurdana kunskaper anställda inom internationella transportbolag anser att de har kring Incoterms®2010, vilka problem kan kännetecknas och hur oklara situationer hanteras.

Undersökningen var till en början svår att förverkliga eftersom de anställdas arbetsdagar var mycket hektiska och antalet deltagare för intervjun förblev få. På grund av det smala urvalet av svarspersoner blev inte undersökningen så bred. Ifall jag hade kontaktat flera personer för att komma med i undersökningen kunde resultatet ha varit mera färggrant

och gett svar i en större skala. Det blir svårt att bortlägga andra faktorer som även kan påverka; ålder, kön, men särskilt slumpen. Kanske var dessa 3 personer väldigt unika och ger en förvrängd bild av den generella kunskapen folk har inom branschen. Hade det deltagit flera anställda i undersökningen blir resultatet säkert helt annorlunda.

De svaren jag fick avvek inte mycket från det jag hade förväntat mig men jag hade önskat mer exempel där oklara situationer och problemtillfällen hanteras. Om jag istället hade använt mig av muntliga intervjuer skulle det ha funnits mera rum för diskussion inom området vilket eventuellt kunde ha gett åt mig en bredare skala på mer olika svar. Muntliga intervjuer kunde ha tillåtit mera bearbetning och tolkning av svaren.

I detta examensarbete kunde man eventuellt dra slutsatsen att arbetserfarenhet möjligtvis är relaterat till kunskap inom området. Längre arbetserfarenhet kan också möjliggöra det som i resultatet kunde ses – det att utdaterade versioner av Incoterms kan i misstag blandas in i de nuvarande.

Det som kan undersökas vidare i detta arbete och kompletteras kunde vara t.ex. att under en period följa med alla export- eller importbokningar för att samla in data vilka Incoterms®2010 används mest samt mängden deltagare? Dessutom kunde t.ex. säljare och inköpare intervjuas för att undersöka varför just de termerna används mest?

Kunskapsfördelningen inom Incoterms®2010 i ett transportbolags alla delområden kunde även undersökas – från försäljning till terminalarbetare, bokföring och även trafikavdelningar. Det kunde även göras en undersökning om Incoterms®2010 möter säljares och köparens behov.

Syftet med detta examensarbete har uppnåtts i den mån att ett informationsrikt paket om Incoterms®2010 har getts åt läsaren. Anställda på internationella transportbolag har utav sin egen kunskap inom Incoterms®2010 berättat om sina egna erfarenheter kring situationer där Incoterms®2010 orsakat problematik och klargjort hur den oklara situationen hanteras. Eftersom arbetare på transportbolag inte kan påverka valet av leveransklausulen som valts av köpare och säljare i köpeavtalet måste transportörerna arbeta enligt den Incoterm®2010 som valts för transporten.

KÄLLOR

- Arbets- och näringsministeriet. 2017a. *Allmänna avtalsvillkor och leveransklausuler*. Tillgänglig: <https://www.yrityssuomi.fi/sv/web/guest/yleiset-sopimusehdot-ja-toimituslausekkeet> Hämtad 25.3.2017
- Arbets- och näringsministeriet, 2017b. *Minneslista för köpeavtal*. Tillgänglig: <https://www.yrityssuomi.fi/sv/kauppasopimuksen-muistilista> Hämtad 25.3.2017
- Bryman, A. & Bell, E. 2005. *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, 1. uppl., Malmö Liber AB, 621 s.
- Hokkanen Simo, Karhunen Jouni. 2014. *Johdatus logistiseen ajatteluun*. 7 uppl., Jyväskylä: Kirjoittajat ja Sho Business Development Oy, s. 124
- IncotermsExplained.com, 2017a. *EXW*. Tillgänglig: <http://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/ex-works/> Hämtad 25.3.2017
- IncotermsExplained.com, 2017b. *FCA*. Tillgänglig: <http://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/free-carrier/> Hämtad 25.3.2017
- IncotermsExplained.com, 2017c. *CPT*. Tillgänglig: <http://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/carriage-paid-to/> Hämtad 25.3.2017
- IncotermsExplained, 2017d. *CIP*. Tillgänglig: <http://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/carriage-insurance-paid-to/> Hämtad 25.3.2017
- IncotermsExplained.com, 2017e. *DAT*. Tillgänglig: <http://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/delivered-at-terminal/> Hämtad 25.3.2017
- IncotermsExplained.com, 2017f. *DAP*. Tillgänglig: <http://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/delivered-place/> Hämtad 25.3.2017
- IncotermsExplained.com, 2017g. *DDP*. Tillgänglig: <http://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/delivered-duty-paid/> Hämtad 25.3.2017
- International Chamber of Commerce, Finland. *Toimitusten hallinta – ICC Incoterms®2010*. Tillgänglig: <http://www.icc.fi/toimitusten-hallinta-icc-incoterms-2010> Hämtad 19.3.2017

- Internation Chamber of Commerce, Sweden. 2018. *Incoterms®2010*. Tillgänglig:
<http://icc.se/sjalvreglering/incoterms-den-internationella-standarden-for-leveransvillkor> Hämtad 15.04.2018
- Kauppakamaritieto, 14.12.2011. *A1 Maantiekuljetukset*. Tillgängligt:
<http://kauppakamaritieto.fi/fi/s/t/ulkomaankaupan-kuljetus-huolinta-ja-tullaus/kansainvaliset-kuljetukset/a1-maantiekuljetukset/#> Hämtad 4.9.2017
- Kari, Tim. 2018. *Intervju om Incoterms2010*. Bifogat i arbetet 08.03.2018
- Kirjavainen, Pauli. 2018. *Intervju om Incoterms2010*. Bifogat i arbetet 08.03.2018
- Logistiikan Maailma, 2017a. *Kalusto*. Tillgänglig:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/kalusto/> Hämtad 29.8.2017
- Logistiikan Maailma, 2017b. *Kansainvälinen autorahतिकirja (CMR)*. Tillgänglig:
[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kansainv%C3%A4linen_aurahतिकirja_\(CMR\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kansainv%C3%A4linen_aurahतिकirja_(CMR)) Hämtad 25.3.2017
- Logistiikan Maailma, 2017c. *Maantiekuljetukset*. Tillgänglig:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Maantiekuljetukset> Hämtad 13.3.2017
- Logistiikan Maailma, 2017d. *Toimituslausekkeen valinta*. Tillgänglig:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/toimituslausekkeen-valinta/> Hämtad 4.9.2017
- Martinviita, Ville. 2018 *Intervju om Incoterms2010*. Bifogat i arbetet 08.03.2018
- NSAB 2015. *Nordiskt Speditörsförbunds Allmänna Bestämmelser*. Tillgänglig:
http://www.huolintaliitto.fi/media/nsab-final-swe_20160101.pdf Hämtad 23.3.2017
- Suomen Huolinta- ja logistiikkaliitto ry, 2017a. *KMYK2010*. Tillgänglig:
<http://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/vakioehdot/kmyk-2010.html> Hämtad 25.3.2017
- Suomen Huolinta- ja logistiikkaliitto ry, 2017b. *PSYM2015*. Tillgänglig:
<http://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/vakioehdot/psym-20152000.html> Hämtad 23.3.2017
- Suomen Kuljetusopas, 2018. *Rahdinkuljettajan vastuu*. Tillgänglig:
http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/kuljettajan_vastuu/ Hämtad 13.1.2018
- Relander Siv, 2017. *Logistikens grunder*. [muntlig], föreläsning 2015.
- Räty Asko, ICC. *Incoterms®2010 lyhyesti*. Tillgänglig:
<http://www.icc.fi/userData/5176/pdf/Incoterms-2010-lyhyesti.pdf> Hämtad 19.3.2017

BILAGA 1

Den skriftliga intervjun som skickades ut åt respondenterna.

A. Allmän information om respondenten/Yleistä tietoa haastateltavasta

1. Vad är din ålder? / Mikä on ikäsi?
2. Vad är ditt yrke/vad har du för skolning? / Mikä olet ammatiltasi/koulutustasoltasi?
3. Vad är din huvudsakliga arbetsuppgift på företaget? / Mikä on pääasiallinen työtehtäväsi yrityksessä?
4. Hur länge har du jobbat på detta företag? / Kuinka kauan olet työskennellyt nykyisessä yrityksessä?
5. Hur länge har du varit på logistikbranschen? / Kuinka kauan olet ollut logistiikka-alalla?
6. Som en anställd på ett internationellt transportbolag, tycker du att du kan Incoterms®2010 tillräckligt bra? Behöver du kunna dom utförligt? / Kansainvälisen kuljetusyhtiön työntekijänä – osaatko mielestäsi Incoterms®2010 tarpeeksi hyvin? Tarvitseeko sinun osata ne huolellisesti?
7. Har du fått någon skolning för Incoterms®2010 via arbetsplatsen? / Oletko saanut koulutusta Incoterms®2010 – lausekkeisiin työpaikan kautta?

B. Frågor för själva undersökningen/Tutkimukseen liittyvät kysymykset

1. Hur många Incoterms®2010 finns det? / Montako Incoterms®2010 on tällä hetkellä käytössä?
2. Kan du berätta vilken/vilka Incoterms®2010 inte tillhör vägtransport? / Voitko kertoa mikä/mitkä Incoterms®2010 toimituslausekkeet eivät kuulu maantiekuljetukseen?
3. Kan du berätta vad är de konkreta skillnaderna mellan termerna EXW och DAP? / Voitko kertoa mitkä ovat lausekkeiden EXW ja DAP konkreettiset erot?
4. Har du stött på problem eller oklara situationer med termen EXW? *om du svarade ja, hurdana problem? Export eller import?* / Oletko usein törmännyt ongelmiin tai epäselviin tilanteisiin termin EXW kanssa? *jos vastasit kyllä, millaisia ongelmia? Tuonnissa vai viennissä?*
5. Har du stött på problem eller oklara situationer med termen DAP? *om du svarade ja, hurdana problem? Export eller import?* / Oletko usein törmännyt ongelmiin tai epäsel-

viin tilanteisiin termin DAP kanssa? *jos vastasit kyllä, millaisia ongelmia? Tuonnissa vai viennissä?*

6. När används Incoterms®2010 DDP? / Milloin käytetään Incoterms®2010 – lauseketta DDP?

7. Stöter du på sådana situationer där den valda Incoterms®2010 – klausulen inte alls passar in i den ifrågavarande exporten / importen? *om du svarade ja, hur hanteras en sådan situation?* / Törmäätkö sellaiseen tilanteeseen, jossa valittu Incoterms®2010 – lauseke ei ollenkaan sovi yhteen kyseiseen tuontiin / vientiin? *jos vastasit kyllä, miten tilanteessa toimitaan?*

8. Har du hittat bristfälligheter i Incoterms®2010? *ifall du svarade ja, berätta isåfall hurdana?* / Oletko havainnut Incoterms®2010 – lausekkeissa jotakin puutteita? *Jos olet niin millaisia?*

C. Additionell information och diskussion kring ämnet / lisätietoja ja keskustelua aiheesta

1. Finns det någon fråga som du tycker att jag borde ha frågat, någonting som du trodde att jag skulle fråga under denna intervju? / Tuleeko mieleesi jokin kysymys mitä minun olisi pitänyt kysyä, tai jotain mitä luulit, että olisin kysynyt tässä haastattelussa?

BILAGA 2

Intervju med respondent 1 – Pauli Kirjavainen

A. Yleistä tietoa haastateltavasta

1. Mikä on ikäsi?

29 vee

2. Mikä olet ammatiltasi/koulutustasoltasi?

Customer service specialist at DSV Road Oy Finland / Opparia vailla valmis markkinoinnin tradenomi

3. Mikä on pääasiallinen työtehtäväsi yrityksessä?

Asiakaspalveluosaston työtehtävät. Tilausten käsittelyä, selvitykset, asiakaspalvelu etc.

4. Kuinka kauan olet työskennellyt nykyisessä yrityksessä?

Aloitin 05/2014

5. Kuinka kauan olet ollut logistiikka-alalla?

Olen ollut logistiikka-/kuljetusalalla vuodesta 2004 asti. Koulujen ohella vain kesätöissä tai osa-aikaisena.

6. Kansainvälisen kuljetusyhtiön työntekijänä – osaatko mielestäsi Incoterms®2010 tarpeeksi hyvin? Tarvitseeko sinun osata ne huolellisesti?

Mielestäni osaan ne tarpeeksi hyvin. Omasta mielestä meillä ei tarvitse loppujen lopuksi kuin perusasiat hanskata, niillä pääsee jo melko pitkälle. Eli ei tarvitse mielestäni osata huolellisesti. Apuja saa ohjeista.

7. Oletko saanut koulutusta Incoterms®2010 – lausekkeisiin työpaikan kautta?

En ole saanut.

B. Tutkimukseen liittyvät kysymykset

1. Montako Incoterms®2010 on tällä hetkellä käytössä?

11kpl

2. Voitko kertoa mikä/mitkä Incoterms®2010 toimituslausekkeet eivät kuulu maantiekuljetukseen?

FAS, FOB, CFR, DAF, DES, DEQ, CIF

3. Voitko kertoa mitkä ovat lausekkeiden erot

a) EXW & DAP?

EXW ehdolla vastuu kuormasta on ostajalla koko matkan ajan. DAP ehdolla vastuu on myyjällä muutoin koko matkan, paitsi tuontitullauksen ja verojen osalta.

b) CPT & CIP?

Molemmissa vastuu myyjällä (poislukien tuontitullaus ja verot) Muutoin samankaltaiset, mutta CIP ehdolla myyjän on vakuutettava lähetys kuljetuksen ajaksi.

4. Oletko usein törmännyt ongelmiin tai epäselviin tilanteisiin termin EXW kanssa? Jos vastasit kyllä, millaisia ongelmia? Tuonnissa vai viennissä?

Kyllä! Tuonnissa harvemmin ongelmia, mutta viennissä toisinaan. Ongelmat normaalisti koskevat rahdinmaksajaosapuolta. EXW toimitusehdolla viennissä rahtilasku on vastaanottajan maksettava ja välillä tästä syntyy kiistaa.

5. Oletko usein törmännyt ongelmiin tai epäselviin tilanteisiin termin DAP kanssa? Jos vastasit kyllä, millaisia ongelmia? Tuonnissa vai viennissä?

Harvemmin kyllä. Ei mieleeni muistu juurikaan ongelmia.

6. Milloin käytetään Incoterms®2010 – lauseketta DDP?

Käytetään normaalisti tullimaiden tilauksissa, sillä lähettäjän/myyjän vastuulla on maksaa kaikki lähetyskulut mukaan lukien verot ja tullaus. (delivered duty paid)

7. Törmäätkö usein sellaiseen tilanteeseen, jossa valittu Incoterms®2010-lauseke ei sovi kyseiseen tuontiin / vientiin? *Jos vastasit kyllä, miten tilanteessa toimitaan?*

Välillä kyllä. Asiakkaat lukevat tilauksiaan esim viennissä väärin. Heille tilaus on EXW, mutta meille se on DAP.

8. Oletko havainnut Incoterms®2010 – lausekkeissa jotakin puutteita? *Jos olet niin millaisia?*

En ole

C. Lisätietoa ja keskustelua aiheesta

1. Tuleeko mieleesi jokin kysymys mitä minun olisi pitänyt kysyä, tai jotain mitä luulit, että olisin kysynyt tässä haastattelussa?

Nada

BILAGA 3

Intervju med respondent 2-Ville Martinviita

A. Yleistä tietoa haastateltavasta

1. Mikä on ikäsi?

26

2. Mikä olet ammatiltasi/koulutustasoltasi?

Liikennekoordinaattori

3. Mikä on pääasiallinen työtehtäväsi yrityksessä?

Vientiliikenne Suomesta Saksaan

4. Kuinka kauan olet työskennellyt nykyisessä yrityksessä?

Kaksi vuotta

5. Kuinka kauan olet ollut logistiikka-alalla?

7 vuotta

6. Kansainvälisen kuljetusyhtiön työntekijänä – osaatko mielestäsi Incoterms®2010 tarpeeksi hyvin? Tarvitseeko sinun osata ne huolellisesti?

Osaan tarpeeksi hyvin. Vain yleisimmin käytetyt on hyvä osata ulkoa.

7. Oletko saanut koulutusta Incoterms®2010 – lausekkeisiin työpaikan kautta?

En ole saanut koulutusta, olen oppinut toimituslausekkeet työnohessa

B. Tutkimukseen liittyvät kysymykset

1. Montako Incoterms®2010 on tällä hetkellä käytössä?

11

2. Voitko kertoa mikä/mitkä Incoterms®2010 toimituslausekkeet eivät kuulu maantiekuljetukseen?

FAS, FOB, CFR, CIF

3. Voitko kertoa mitkä ovat lausekkeiden erot

a) EXW & DAP?

EXW: kuljetuksen tilaaja ei maksa kuljetuskustannuksia, DAP: kuljetuksen tilaaja maksaa kaikki kuljetuskustannukset pois lukien tullimaksut.

b) CPT & CIP?

CPT: Kuljetuksen tilaaja maksaa kuljetuksen, CIP: Kuljetuksen tilaaja maksaa kuljetuksen ja vakuutuksen.

4. Oletko usein törmännyt ongelmiin tai epäselviin tilanteisiin termin EXW kanssa? jos vastasit kyllä, millaisia ongelmia? Tuonnissa vai viennissä?

En ole.

5. Oletko usein törmännyt ongelmiin tai epäselviin tilanteisiin termin DAP kanssa? jos vastasit kyllä, millaisia ongelmia? Tuonnissa vai viennissä?

En ole.

6. Milloin käytetään Incoterms®2010 – lauseketta DDP?

Tätä lauseketta käytetään, kun kuljetettava tavara on sellaista, jolle kohdistuu tuontituloja kohdemaassa. Lausekkeella kuljetuksen tilaaja maksaa kaikki kuljetuskustannukset, mukaan lukien tullimaksut.

7. Törmäätkö usein sellaiseen tilanteeseen, jossa valittu Incoterms®2010-lauseke ei sovi kyseiseen tuontiin / vientiin? Jos vastasit kyllä, miten tilanteessa toimitaan?

Joskus kyllä. Kuljetuksen tilaajalta kysytään, että voidaanko toimituslauseketta muuttaa.

8. Oletko havainnut Incoterms®2010 – lausekkeissa jotakin puutteita? Jos olet niin millaisia?

En ole.

C. Lisätietoja ja keskustelua aiheesta

1. Tuleeko mieleesi jokin kysymys mitä minun olisi pitänyt kysyä, tai jotain mitä luulit, että olisin kysynyt tässä haastattelussa?

-

BILAGA 4

Intervju med respondent 3 – Tim Kari

A. Allmän information om respondenten

1. Hur gammal är du?

23

2. Vad är ditt yrke/vad har du för skolning?

Student och studerar för tillfället till Tradenom

3. Vad är din huvudsakliga arbetsuppgift på företaget?

Jag hanterar importen från Nederländerna, Österrike och Schweiz som "Traffic controller", alltså jag hjälper kunderna, bokar transporter och ser till att importen sker smidigt. Jag är också disponent (dispatcher) för Österrike och planerar lastningarna och rutterna för våra trailers.

4. Hur länge har du jobbat på detta företag?

I min nuvarande position, ca 8 månader fulltid, men har också tidigare sommarjobbat både med samma arbete som jag gör nu samt i terminalen.

5. Hur länge har du varit på logistikbranschen?

Ca 1,5 år alla arbetstimmar tillsammans

6. Som en anställd på ett internationellt transportbolag, tycker du att du kan Incoterms®2010 tillräckligt bra? Behöver du kunna dom utförligt?

Nej, för det mesta använder vi oss av samma incotermer i det vardagliga arbetet och det är inte alltid nödvändigt att veta varenda incoterm. Jag drar inte heller upp avtal så behöver inte veta dem alla. Det väsentligaste är att jag vet var frakten betalas.

7. Har du fått någon skolning för Incoterms®2010 via arbetsplatsen?

Nej

B. Frågor för undersökningen

1. Hur många Incoterms®2010 finns det?

11

2. Kan du berätta vilken/vilka Incoterms®2010 tillhör inte vägtransport?

FAS, FOB, CFR, CIF

3. Kan du berätta vad är de konkreta skillnaderna mellan termerna

a) EXW & DAP?

Med EXW är risken till största delen på köparen och frakten betalas av denne. Med DAP så är det försäljaren som har största risken och denne betalar också frakten

b) CPT & CIP?

Tyvärr använder jag inte dessa på jobbet så ofta och kommer nog inte på skillnaderna

4. Har du stött på problem eller oklara situationer med termen EXW? Om du svarade ja, hurdana problem? Export eller import?

Nej

5. Har du stött på problem eller oklara situationer med termen DAP? Om du svarade ja, hurdana problem? Export eller import?

Nej

6. När används Incoterms®2010 DDP?

Då försäljaren ordnar transporten och ordnar förtullningen/exportdeklarationen

7. Stöter du på sådana situationer där den valda Incoterms®2010 – klausulen inte alls passar in i den ifrågavarande exporten/importen? om du svarade ja, hur hantearas en sådan situation?

Ja, men oftast handlar det om ett misstag som gjorts vid beställningstillfället och är alltså inte direkt så att incotermen inte passar, utan någon har helt enkelt gjort ett misstag och använt fel incoterm. Vid sådana tillfällen så korrigerar jag incotermen och meddelar om ändringen åt kollegerna så att vi ser till att faktureringen sker rätt.

8. Har du hittat bristfälligheter i Incoterms®2010? Ifall ja, berätta hurdana?

Nej

C. Additionell information och diskussion kring ämnet

1. Finns det någon fråga som du tycker att jag borde ha frågat, någonting som du trodde att jag skulle fråga under denna intervju?

Nej