



Forskningsresultat för leveransklausuler

Incoterms 2000/2010

Oskar Hellström

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	6450
Författare:	Oskar Hellström
Arbetets namn:	Forskningsresultat för leveransklausuler, Incoterms 2000/2010
Handledare (Arcada):	Siv Relander
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Detta examensarbete behandlar Incoterms 2000 och Incoterms 2010 eftersom de är bland de mest förekommande leveransklausulerna idag. Det är ytterst viktigt att komma överens om detaljer för leveransen i ett köpeavtal. Leveransklausuler är bestämmelser som kan användas av olika parter i ett köpeavtal för att definiera och bestämma vem som ansvarar för transportens olika aspekter.</p> <p>Syftet med detta examensarbete är att ta reda på vad det har forskats om i ämnet Incoterms och jämföra dessa resultat. Som delsyften går jag in på vilka skolor som undersöker Incoterms, vilka Incoterms som undersöks, undersökningarnas fokusområde, undersökningar om specifika transportmedel, vanliga problemområden och övriga undersökningsresultat. Forskningsmetoden är kvalitativ. Det förekommer flera undersökningar om leveransklausuler vilket är orsaken till att detta examensarbete utförs som en litteraturstudie. Genom att jämföra resultat från tidigare undersökningar når jag resultat med ett bredare perspektiv som kommer till större nytta för allmänheten.</p> <p>Resultatet visar att vanliga fokusområden för examensarbeten inom ämnet Incoterms är kunskapsnivå för en viss grupp och optimering av användningen av Incoterms. Undersökningen visar att undersökningar om Incoterms är vanliga i Arcada och Vasa yrkeshögskola. Efter att Incoterms uppdaterades år 2010 har forskning om Incoterms 2000 minskat och forskning om Incoterms 2010 ökat. Resultatet visar att kunskapen om Incoterms är låg bland finska näringsidkare. Detta är en risk för företag som kan orsaka kostnader på lång sikt. Det rekommenderas att företag satsar på utbildning i Incoterms för sin personal.</p>	
Nyckelord:	Incoterms, leveransklausuler, logistik, internationell handel
Sidantal:	55
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	8.5.2018

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business management
Identification number:	6450
Author:	Oskar Hellström
Title:	Research results for trade terms, Incoterms 2000/2010
Supervisor (Arcada):	Siv Relander
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>This degree thesis concerns Incoterms 2000 and Incoterms 2010 because they are among the most used trade terms today. Agreeing on the details of the delivery in a purchase agreement is of utmost importance and trade terms make that process easier. Trade terms are used by the parties involved to determine which party is responsible for the different phases of the delivery.</p> <p>The purpose of this degree thesis is to find out what results are reached concerning Incoterms and compare them. As sub-purposes I discuss which schools study Incoterms, which Incoterms are subject of studies, research about specific means of transportation, common problem areas and other results concerning Incoterms. The research method is qualitative. Several studies regarding Incoterms exist, hence this degree thesis is carried out as a literature study. By comparing the results of previously conducted studies I attain results with a broader perspective that are more useful for the general public.</p> <p>The results show that common areas of focus for studies related to Incoterms are the level of knowledge for a certain group of people and optimizing the usage of Incoterms. Research about Incoterms are frequently carried out at Arcada University of Applied Science and at Vaasa University of Applied Science. After the update of Incoterms in the year 2010, studies discussing Incoterms 2000 begin to decline while the number of studies discussing the new Incoterms 2010 rise. The study suggests that the level of knowledge about the Incoterms among Finnish businessmen is low. This is a risk for companies and can cause costs in the long run. It is recommended that companies invest in education in trade terms for their staff.</p>	
Keywords:	Incoterms, trade terms, logistics, international trade
Number of pages:	55
Language:	Swedish
Date of acceptance:	8.5.2018

OPINNÄYTE	
Arcada	
Koulutusohjelma:	Liiketalous
Tunnistenumero:	6450
Tekijä:	Oskar Hellström
Työn nimi:	Toimituslausekkeiden tutkimustuloksia, Incoterms 2000/2010
Työn ohjaaja (Arcada):	Siv Relander
Toimeksiantaja:	
<p>Tiivistelmä:</p> <p>Tämä opinnäyte käsittelee Incoterms 2000 ja Incoterms 2010 koska ne ovat useimmiten käytetyt toimituslausekkeet nykyään. Yksityiskohdista on tärkeä sopia kauppasopimuksia luotaessa. Toimituslausekkeet määrittelevät mikä osapuoli on vastuussa toimituksen eri vaiheissa.</p> <p>Tämän opinnäytetyön tarkoitus on selvittää mitä on tutkittu Incotermseistä ja verrata tuloksia. Osatarkoituksena käsitellen mitkä koulut yleensä tutkivat Incoterms aiheita, mitä Incoterms lausekkeita tutkitaan, tutkimuksien kohdeala, tutkimuksia tietyistä kuljetusmuodoista, tavallisia ongelmakohtia ja muita tutkimustuloksia. Tutkimusmenetelmä on laadullinen. On paljon tutkimuksia jotka käsittelevät Incoterms toimituslausekkeita ja siksi olen valinnut opinnäytteeni suorittamistavaksi kirjallisuustutkimuksen. Vertailemalla aiempien tutkimuksien tuloksia saavutan yleisemmin päteviä tuloksia laajemmalla näkökulmalla.</p> <p>Tutkimustuloksen mukaan tavallisia kohdealoja ovat tietyn ryhmän pätevyys liittyen Incotermseihin ja Incotermien käytännön optimointi. Tutkimuksia Incotermistä tehdään säännöllisesti Arcadassa ja Vaasan ammattikorkeakoulussa. Vuoden 2010 Incotermien päivityksen jälkeen tutkimuksia jotka käsittelevät Incoterms 2000:tta on vähemmän ja tutkimuksia jotka käsittelevät Incoterms 2010:tta on enenevästi. Tulos viittaa siihen että suomalaisten elinkeinonharjoittajien Incotermseihin liittyvä pätevyys on huolestuttava. Huono Incotermsien osaaminen on riski yritykselle joka voi aiheuttaa kustannuksia ajan mittaan. Suosituksena yritysten kannattaa investoida henkilökunnan koulutukseen.</p>	
Avainsanat:	Incoterms, toimituslauseke, logistiikka, kansainvälinen kauppa
Sivumäärä:	55
Kieli:	Ruotsi
Hyväksymispäivämäärä:	8.5.2018

INNEHÅLL / CONTENTS

1	INLEDNING	7
1.1	Problemformulering och syfte.....	8
1.2	Forskningsfrågor.....	9
1.3	Avgränsningar	9
1.4	Begreppsdefinitioner.....	10
1.5	Metod.....	10
2	TEORI	11
2.1	Logistikbranschen.....	11
2.2	Köp- och säljprocessen	12
2.3	Aktörer	13
2.4	Incoterms 2000.....	16
2.5	Incoterms 2010.....	25
2.6	Orsaker att undersöka Incoterms	28
2.7	Forskning.....	29
2.8	Sammandrag	31
3	METOD	32
3.1	Sökkriterier för teorin	32
3.2	Litteraturstudier.....	33
3.3	Tillvägagångssätt.....	34
4	EMPIRI	35
4.1	Forskningsresultat	35
5	ANALYS	42
5.1	De undersökta examensarbetenas syfte och resultat	42
5.2	De undersökta examensarbetena – Allmän fakta	44
5.3	De undersökta examensarbetena – Fokusområde och frekvens	46
5.4	De undersökta examensarbetena - Kunskapsnivå	48
5.5	De undersökta examensarbetena - Optimering	50
5.6	Svar på forskningsfrågor	51
6	SLUTSATSER	53
	Källor / References	54

Figurer

Figur 1. Köpprocessen	12
Figur 2. Aktörer med direkta intressen.....	14
Figur 3. EXW.....	16
Figur 4. FCA.....	17
Figur 5. FAS.....	17
Figur 6. FOB.....	18
Figur 7. CFR.....	19
Figur 8. CIF.....	20
Figur 9. CPT.....	20
Figur 10. CIP.....	21
Figur 11. DAF.....	22
Figur 12. DES.....	23
Figur 13. DEQ.....	23
Figur 14. DDU.....	24
Figur 15. DDP.....	25
Figur 16. Incoterms 2010 - DAT.....	26
Figur 17. Incoterms 2010 - DAP.....	27
Figur 18. Antal forskningar om Incoterms utförda före år 2000.....	29
Figur 19. Frekvens för år.....	44
Figur 20. Frekvens för skola.....	45
Figur 21. Frekvens för fokusområde.....	46
Figur 22. Frekvens för Incoterm.....	47
Figur 23. Frekvens jämfört med år.....	48
Figur 24. Kunskapsnivå.....	49

Tabeller

Tabell 1. Översiktstabell.....	42-43
Tabell 2. Geografisk spridning.....	49-50

1 INLEDNING

Leveransklausuler är bestämmelser som kan användas av olika parter i ett köpeavtal för att definiera och bestämma vilken av parterna som ansvarar för transportens olika aspekter. Det är ett ämne som på sätt och vis ligger mitt emellan lagstiftning och fria avtal. Leveransklausuler bestämmer om det är köparen eller säljaren som ansvarar för kostnader, risker och försäkringskostnader för en transport. I stället för att varje gång på nytt komma överens om alla enskilda detaljer kan man använda sig av leveransklausuler för att spara tid. Det är dock viktigt att komma ihåg att leveransklausulerna inte bestämmer hur parterna skall gå tillväga ifall transporten inte går som planerat, eller vad för konsekvenser det medför om någondera parten bryter mot de i leveransklausulerna redogjorda plikterna och skyldigheterna. De klargör nog vilken av parterna som bär risken vid specifika tillfällen men hur parterna skall agera då någonting går snett måste man komma överens om skilt, eller låta rätten avgöra.

De vanligaste leveransklausulerna är Incoterms 2000 och Incoterms 2010 som är skapade av ICC (International Chamber of Commerce). Andra leveransklausuler är till exempel Finnterms som används i Finland och Combiterms som används i Sverige. Detta examensarbete är fokuserat på Incoterms 2000 och Incoterms 2010. Orsaken till detta tas upp i stycket om avgränsningar.

ICC publicerade den första versionen av Incoterms år 1936 och har uppdaterat dem ungefär vart 10:e år (Ramberg 2010:8). Det finns eventuella luckor i dessa klausuler som kan ge utrymme för tolkning. Detta är inte önskvärt eftersom det kan ge upphov till konflikter om vilkendera parten som egentligen har ansvaret och speciellt i vilket skede ansvaret förflyttas från säljaren till köparen. Dessa utrymmen för tolkning försöker man konstant göra sig av med genom att skriva klarare tolkningsregler och uppdatera klausulerna. Detta ger också rum för forskningsarbete.

Ett exempel på detta är Incoterms som fick en uppdatering år 2010 och i dagens läge används både den gamla versionen Incoterms 2000 och den nya versionen Incoterms 2010. Båda är i användning vilket är ypperligt för forskning. Nu har vi flera system som

fungerar individuellt men som ändå har flera liknande egenskaper. Många av de examensarbeten som jag har läst igenom har använt sig av detta och gjort jämförelser mellan de två versionerna.

Det är inte nödvändigtvis alltid på grund av tolkningsfrågor som Incoterms uppdateras. Den grundläggande idén bakom uppdateringen är att leveransklausulerna måste motsvara rådande handelspraxis. Uppdateringen är en naturlig respons till att världen förändras och utvecklas och ställer nya krav på avtal. Till exempel efter andra världskriget ökade användningen av järnvägar och det ställde krav på ICC att introducera nya leveransklausuler för järnvägstransport. Med tiden har ICC lagt till järnvägs- och flygfraktsleveransklausuler. Det finns också flera tillfällen där ICC har inkluderat en ny klausul som liknar en gammal men är avsedd för ett annat transportmedel. I ICC:s guide till de nya Incoterms 2010 står det att, till skillnad från tidigare uppdateringar, var Incoterms 2000 oklara och gav alldeles för mycket utrymme för tolkning. (Ramberg 2011)

1.1 Problemformulering och syfte

Det har inte gjorts ett examensarbete tidigare om forskningsresultat inom ämnet leveransklausuler. Vilka aspekter har det forskats i och till vilken nytta har dessa forskningar varit? Var har det gjorts undersökningar och för vem har forskningarna utförts? Till exempel förväntar jag mig att hitta exempel på vad som kunde förbättras med Incoterms bland resultaten från forskningar som leder fram till år 2010. Genom att undersöka forskningar om Incoterms förväntar jag mig att också eventuellt hitta exempel på saker som kunde förbättras till nästa uppdatering av Incoterms som förväntas bli publicerad år 2020, om ICC följer den 10 års trend som de gjort de senaste decennierna.

Syftet med detta examensarbete är att ta reda på vad man har forskat om i ämnet Incoterms och jämföra dessa resultat.

Jag använder en hel del forskningar som undersöker hur väl en utvald grupp människor känner till Incoterms och hur de förhåller sig till dem. Jag använder examensarbeten som är utförda med en rätt så bra geografisk spridning i Finland och Sverige. Målet med detta

examensarbete är att ta reda på och ställa upp dessa resultat och eventuellt jämföra dem geografiskt och se om det finns några olikheter vad gäller kunskap om Incoterms i olika städer i Finland. Jag hoppas att jag kan hitta problemområden som eventuellt kan komma till nytta för företag som läser mitt examensarbete.

1.2 Forskningsfrågor

För klarhets skull ställer jag upp min frågeställning i punktform.

1. Vilka skolor undersöker Incoterms?
2. Vilka Incoterms undersöks?
3. Vad har undersökningarna fokuserat på?
4. Är undersökningarna gjorda för specifika transportsätt?
5. Vad är vanliga problem?
6. Övrigt

Övrigt består av andra intressanta resultat som eventuellt uppkommer under forskningen.

1.3 Avgränsningar

Jag skriver examensarbetet som en litteraturöversikt på basen av tidigare utförda examensarbeten inom ämnet leveransklausuler. På grund av brist på data och för att hålla examensarbetet inom klara gränser avgränsar jag ämnet till att omfatta endast Incoterms 2000 och Incoterms 2010. De artiklar jag använder måste vara kostnadsfria och tillgängliga för alla. Antalet vetenskapliga artiklar jag använder är 12 stycken. Detta ger mig tillräckligt med data att undersöka och jämföra utan att råka ut för hanteringsvårigheter. Jag använder alla arbeten som jag hittar som är relevanta och handlar om Incoterms från Arcada. Resten av examensarbeten valde jag på basen av geografisk spridning och relevans.

Tidsmässigt avgränsar jag mig från år 2009 till 2017 och geografiskt avgränsar jag mig till examensarbeten från Finland och Sverige. Av dessa 12 kommer 5 från Arcada yrkeshögskola, 1 från Jönköping University, 2 från Vasa yrkeshögskola, 1 från Metropolia, 1 från Tampereen ammattikorkeakoulu och 1 från Vaasan ammattikorkeakoulu. För teoridelen använder jag mig av relevanta artiklar och publikationer från nätet eller biblioteket i skolan.

1.4 Begreppsdefinitioner

- Incoterms = Egentligen *International Commercial Terms*, regler för tolkning av de i världshandeln vanligast förekommande leveransklausulerna.
- Konossement = Transportdokument för huvudsakligen sjötransport. På engelska Bill of Lading.
- Leveransklausul = Bestämmelse i köpeavtal som anger hur och var varan ska avlämnas till köparen.
- Rent konossement = Ett konossement som inte har några anmärkningar om skada eller bristfällighet gällande godset. (Räty 2006:52)

1.5 Metod

Metoden som jag använder är kvalitativ. Detta examensarbete är en analys av sekundärdata. Den information som analyseras i detta arbete är tagen från examensarbeten som är skrivna mellan åren 2009 och 2017. Sekundärdataanalys kallas även litteraturstudie. Metoden som jag använder mig av för detta examensarbete är en form av litteraturstudie. Litteraturstudier utförs genom att analysera resultaten från tidigare forskning och jämföra dem. Jag jämför resultaten genom att ställa upp dem i en tabell som gör dem lättåskådliga. Detta kan antingen öka eller sänka trovärdigheten för de enskilda forskningarnas resultat.

2 TEORI

I detta kapitel går jag igenom olika aspekter inom logistikbranschen som tangerar användningen av leveransklausuler och de aktörer som är relevanta för köparen och säljaren. Sedan går jag in i detalj på vad Incoterms egentligen är; den tidigare versionen Incoterms 2000 och vad som har ändrats till den nya Incoterms 2010. Till sist behandlar jag forskning om Incoterms.

2.1 Logistikbranschen

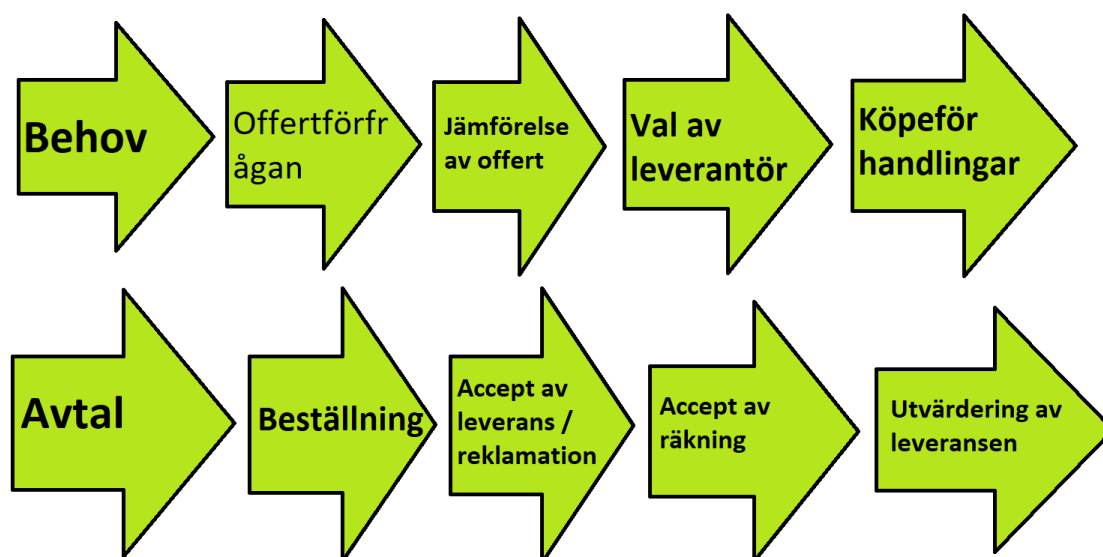
I grund och botten går affärer ut på att en säljare säljer en vara eller tjänst till en köpare i utbyte mot vederlag, nuförtiden oftast i form av pengar. Idag har samhället gjort köp- och säljprocessen mera komplicerad på grund av bland annat mera tävlingsinriktade företagare, grundligare dokumentation och strängare regleringar. Under de senaste årtiondena har företagen tvingats specialisera sig på en eller ett fåtal specifika uppgifter och utlokalisera de uppgifter som de inte kan upprätthålla lika effektivt som en specialiserad aktör. Detta resulterar i att bland företagen sker en urvalsprocess som sällar bort de företag som inte klarar av att följa med utvecklingen. De återstående företagen har därmed vid denna tidpunkt den starkaste tävlingsförmågan och kan effektivast möta den rådande efterfrågan på marknaden. (Ritvanen et al. 2011:31)

En allmänt förekommande trend är att företagen rör sig från breda och mångsidiga uppgiftsområden mot detaljerade specialiseringsområden. För att få så mycket kontroll över sitt område som möjligt är det nödvändigt att, för det första, lära sig vilka alla faktorer som påverkar verksamheten och, för det andra, lära sig hur man kan kontrollera dessa faktorer. Ett sätt att öka kontrollen av affärsverksamhet är att göra mera detaljerade affärskontrakt. Till exempel används det fraktsedlar för att specificera detaljerna för transporter. Det finns till och med olika sorters dokument beroende på vilken form av transport man använder, air-waybill för flygfrakt, fraktsedlar för vanlig trafik och bill of lading för sjöfrakt. Dessa dokument är skapade för att innehålla den viktiga informationen för just det specifika transportmedlet som används. Detta visar att företagen har ett behov

av detaljerad dokumentation. Ju mera information ett företag har desto grundligare kan det kontrollera sin verksamhet.

2.2 Köp- och säljprocessen

En stor del av informationen kommer från köp- och säljprocessen. Det förekommer flera olika kutymer för köp- och säljprocessen. Vare sig det handlar om köp- eller säljprocessen beror på vilket perspektiv man tar, köparens eller säljarens. Här fokuserar jag på köparen. Köpprocessen kan framställas som beskrivs i Figur 1. på följande sätt.



Figur 1. Köpprocessen (Ritvanen et al. 2011:39)

Enligt lagen är avtalsformen fri i Finland så det förekommer också mycket enklare modeller. Men när det rör sig om företagsinriktad affärsverksamhet eller business-to-business-affärer blir alla dessa aspekter, som visas i Figur 1 mer och mer relevanta. För att försäkra en hög nivå av transparens och tillräcklig övervakning är dokumentering viktigt i köpprocessen. (Ritvanen et al. 2011:39)

Transparens är viktigt för supply chain management och för företag som försöker utveckla sin verksamhet. En hög nivå av klarhet och kontroll över kärn-processerna gör

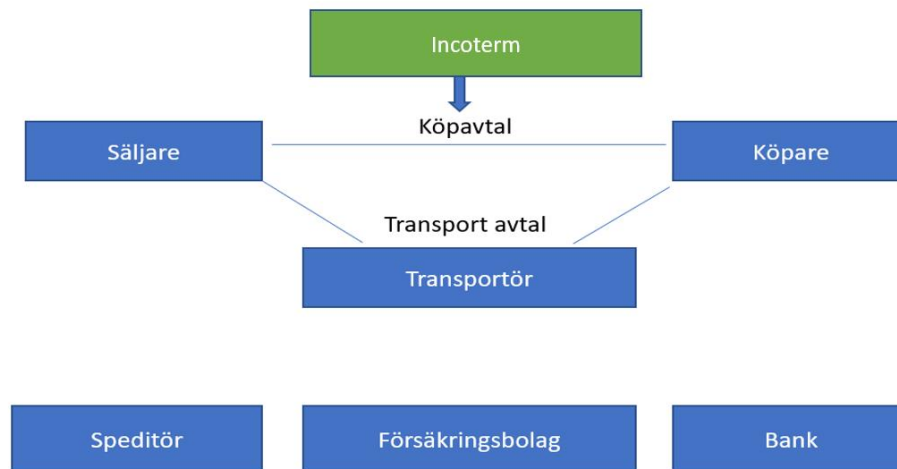
det lättare att utföra benchmark-jämförelser och göra bättre informerade beslut och förbättra de olika processerna och därmed öka konkurrenskraften för företaget.

2.3 Aktörer

I avtal i allmänhet skall det framgå vilka parter som ingår i affären, förklaring av kontraktet, försäljning och användningsbegränsningar, produktansvar, pris, leveranstid, giltighetstid, garanti, definitioner, leveransvillkor, licenser, reklamation, specifikationer, force majeure-villkor, patent och sanktioner. För logistikansvariga är förutom leveranstiden de specifika leveransvillkoren viktiga. För transport- eller speditorsfirmor har leveransvillkoren en stor betydelse och det krävs extensiv undersökning för att få reda på vilken klausul som passar bäst för båda företagen. (Relander Siv, Föreläsningmaterial 2017)

Leveransklausulen är alltså en mycket viktig del av själva avtalet. Det finns fortfarande många som inte använder skriftliga avtal utan bedriver sin verksamhet huvudsakligen på basen av muntliga avtal. Muntliga avtal medför en stor risk och är inte att rekommendera. Risker blir större när det gäller större laster av varor. Det blir väldigt svårt att komma överens i fall det skett en olycka och parterna inte har ett skriftligt dokument i vilket det står vem som har ansvaret vid den specifika tidpunkten för olyckan. (Ritvanen et al. 2011:43,44)

Aktörer med direkta intressen



Figur 2. Aktörer med direkta intressen

I figur 2 ser vi de olika aktörerna och hur de är kopplade till varandra. De huvudsakliga aktörerna är säljaren och köparen som gör ett köpeavtal och transportören som gör ett transportavtal med säljaren eller köparen.

I ett köp finns det flera aktörer utöver köparen och säljaren som tar del av hela processen. Den som i första hand skapar och packar produkten är säljaren men under lagring i terminaler kan varan som transporteras kräva ompaketering och ytterligare dokumentering. Varan måste också lastas ombord på fordonet, fartyget eller flygplanet vilket också kräver fysiskt arbete. De som sköter detta är terminalarbetare, lagerarbetare och stuvare. Alla dessa måste bli kompenserade för sitt arbete och avtalsparterna måste komma överens om vem som står för alla specifika kostnader som uppkommer i samband med transporten.

När det handlar om längre transporter finns det ofta flera speditörsföretag som arbetar i en kedja för att komplettera transporten. Alla dessa olika speditörer måste vara medvetna om var och när deras del av transporten infaller. Ju mera länkar i transportkedjan desto lättare sker misstag. Därför är det viktigt att alltid formulera så klara direktiv som möjligt. Det är ofta speditörsföretagen som sköter export- eller importdeklarationen så det är viktigt att de är informerade om det och att information om varans karaktär finns

tillgänglig för dem. Utöver speditorsbolag är tullen också en aktör som måste tas i beaktande när det gäller internationell transport.

Under transportens lopp kan det också uppkomma oförutsedda kostnader som till exempel tullavgifter eller säkerhetskontroller. I efterhand är det lätt att konstatera att informationen om transporten inte var fullständig men frågan om vem som står för kostnaden består. Därför måste det vara klargjort på förhand vem som ansvarar för oförutsedda kostnader.

Vid transporter lönar det sig alltid att ha försäkring för godset. Avtalsparterna måste komma överens om vem som försäkrar godset för vilken del av transporten. Det lönar sig oftast att fördela ansvaret enligt bekvämlighet. Den part som lättare eller billigare kan utföra verksamheten borde som huvudregel göra det. Olika försäkringsbolag kan ha olika villkor vilket betyder att parterna skall sträva efter ett djupare samarbete med försäkringsbolagen för att kunna evaluera de olika bolagen och deras villkor och göra ett ändamålsenligt beslut.

För att klara av att finansiera en transport kan parterna ha behov av ett lån. Därför är banker också aktörer inom flödeskedjan. På samma sätt som med försäkringsbolagen ska företagen söka djupare samarbete med sina partners. Dels för att få bättre villkor och dels för att kunna välja bättre och säkrare samarbetspartners.

Det lönar sig att sträva efter djupare samarbete med alla sina samarbetspartners för att dra ner på kostnaderna för hela transportkedjan. På detta sätt etablerar man sin position i marknaden och ökar företagets konkurrenskraft.

Nu har jag definierat aktörerna i köpprocessen och går över till Incotermerna.

2.4 Incoterms 2000

I figur 2 ser vi att Incoterms ingår i köpeavtalet. Trots att det publicerats en uppdaterad version används Incoterms 2000 fortfarande i vissa kretsar. Incoterms 2000 kan delas in i 3 grupper. F-gruppen, C-gruppen och D-gruppen och beskrivs som följande:

- **F-gruppen.** Köparen kommer och hämtar godset från säljaren eller från en plats nära säljaren. Köparen har risken efter att godset är överlämnat. Köparen gör det huvudsakliga transportavtalet med transportbolaget.
- **C-gruppen.** Säljaren levererar godset till köparen på en plats som är nära säljaren. Köparen accepterar godset som avlämnat vid startplatsen, trots att han tar emot varan från transportören först på destinationsplatsen. Köparen ansvarar för riskerna efter att godset är accepterat vid startplatsen. Säljaren gör transportavtalet och betalar för transporten fram till destinationsplatsen. C-gruppen är mycket lik F-gruppen med den skillnaden att säljaren betalar för frakten.
- **D-gruppen.** Säljaren ordnar transporten och ansvarar för alla risker och utgifter ända fram till en avtalad destination. (Räty 2006:26-27)

Här följer en uppräknings av Incoterms 2000.

- **Ex Works (EXW)**



Figur 3. EXW (Hedström & Granberg 2009)

Säljaren gör godset tillgängligt vid sina utrymmen (fabrik eller lager) vid rätt tidpunkt. Köparen ansvarar för alla risker och kostnader efter det. (Mainfreight 2007)

I Finland har de engelskspråkiga namnen för leveransklausuler inte alltid använts. Tidigare har motsvarigheten till denna klausul uttryckts på finska som ”tehtaasta”, ”varastosta” eller ”noudettuna lähettäjältä”. Denna klausul är mycket enkel för säljaren. Så enkel att säljaren ofta gör mera än vad som egentligen krävs. En vanlig fallgrop med

denna klausul är att säljaren lastar godset ombord på köparens fordon och till och med gör exportdeklareringen (om det behövs). Då är det fråga om en helt annan klausul, det vill säga FCA, Free Carrier. Näringsidkare använder också begreppet "EXW loaded" för att beskriva en köpprocess där säljaren lastar godset ombord på fordonet. Det rekommenderas att undvika detta eftersom det förblir oklart vem som bär risken under lastningen. Att det behövs exportdeklarering är ovanligt eftersom EXW i första hand gäller inhemsk transport. (Räty 2006:28-32)

- **Free Carrier (FCA)**



Figur 4. FCA (Hedström & Granberg 2009)

Säljaren levererar genom att överge godset deklarerat för export till en av köparen anställd transportör. Vid det tillfället flyttar risken över till köparen. Denna leveransklausul passar för alla former av transport. (Mainfreight 2007) FCA är en ganska klar klausul och det uppstår sällan missförstånd. (Räty 2006:38)

Det finns två alternativa sätt att utföra en FCA transport. Det första är att köparen, eller dennes transportör, hämtar godset från köparen och säljaren lastar godset in i fordonet. Det kan uppstå oklarheter vid lastningen eftersom säljaren skall enligt FCA lasta godset men transportören har enligt lagen ansvar för transportsäkerheten. Detta betyder att i praktiken måste lastningen ske med en viss nivå av samarbete. Säljaren lastar och transportören organiserar och fäster godset inne i fordonet för att försäkra en säker transport. (Räty 2006:33-36)

Det andra alternativet är att säljaren transporterar godset till transportörens terminal. Oftast går det till på det sättet att säljaren lastar godset ombord på köparens transportörs fordon som kommer till terminalen. Parterna kan skilt komma överens om andra sätt de sköter risk och kostnadsöverföring. (Räty 2006: 36, 37)

- **Free Alongside Ship (FAS)**



Figur 5. FAS (Hedström & Granberg 2009)

Säljaren betalar för transport till hamnen. Köparen betalar stuvnings-, frakt- och försäkringskostnader och har ansvaret från och med att godset är levererat av säljaren till kajen i hamnen. (Mainfreight 2007)

FAS är ämnad för sjöfrakttransport och är en mycket gammal klausul som har använts före Incoterms skapades. Till exempel har den använts i Finlands sågverkstransporter. Det är viktigt att komma ihåg att för att säljaren ska leverera godset regelenligt ska det finnas ett fartyg i hamnen i vilket godset kan lastas. Som klausulens namn också säger, skall säljaren avlämna godset ”vid sidan av fartyget”. Det kan ske olyckor eller stöld som leder till konflikter om säljaren lämnar godset i hamnen oövervakat. Säljaren bär risken tills köparens fartyg är i hamnen och godset står där. (Räty 2006:41-43)

- **Free On Board (FOB)**



Figur 6. FOB (Hedström & Granberg 2009)

Mycket lika FAS men säljaren ansvarar för att stuva godset ombord på båten. Risken överförs när godset kommer över relingen på båten. (Mainfreight 2007)

FOB är ämnad för sjötransport. Likasom FAS är FOB mycket gammal. Det finns dokument från England år 1653 som diskuterar FOB tolkningar. (Räty 2006:44)

Köparen eller en av köparen utsedd transportör kommer med ett fartyg till en utsedd hamn och säljaren stuvar godset ombord. Det räcker alltså inte att säljaren lämnar godset i hamnens terminal för senare stuvning. Säljaren ansvarar för kostnader och risken tills godset kommer över relingen på fartyget. I klausulen står det att säljaren måste leverera

godset enligt hamnens kutym. Hamnens kutym kan bestämma var risken och kostnaden överförs. Detta kan ofta leda till oklarheter och tvister om ena parten ansvarar för risken och kostnaderna längre än väntat. (Räty 2006:45,45)

Förr i tiden när segelfartyg lastades bar hamnens stuvare godset till fartyget och placerade det på relingen från vilken fartygets sjömän tog emot godset. Denna idé att fartygets gräns går vid relingen har levt kvar och används fortfarande för att nå en klarare definition av risköverföringsmomentet i Incoterms klausulerna. FOB är en av de mest använda klausulerna vilket har lett till att uppdateringen av Incoterms år 2000 har hållit kvar den gamla definitionen i ursprungligt format. I dagens läge är det sällan praktiskt att använda relingen som gräns för risköverföringsmomentet, speciellt med terminaltrafik eller containertrafik. Parterna borde kontrollera och komma överens om i vilket skede risken överförs. (Räty 2006:46)

En fallgrop i användningen av FOB är att eftersom köparen ansvarar för fartyget och transportavtalet kan det uppstå situationer där säljaren kan få svårigheter att stuva godset ombord på grund av obekant fartyg. Stuvningen kan vara svårare och ta längre än väntat. (Räty 2006:47)

- **Cost and Freight (CFR)**



Figur 7. CFR (Hedström & Granberg 2009)

Säljaren betalar transport till destinationshamnen men risken överförs vid stuvningen i starthamnen. Risken överförs när det av säljaren exportdeklarerade godset kommer över relingen på båten. Köparen bär risken efter att godset kommit över relingen och svarar för transporten av godset från destinationshamnen till sin anläggning. (Mainfreight 2007)

Säljaren gör transportavtalet till destinationshamnen. Men köparen bär risken under sjöfrakten. Säljaren har dock en skyldighet att välja ett ändamålsenligt fartyg, eller ett sådant som vanligtvis används vid transport av gods av liknande karaktär. (Räty 2006:50)

Köparen kan genom att se ett rent konossement försäkra sig om att godset är i gott skick. Fartygets kapten är därmed skyldig att granska godset efter att det lastats ombord. Det förekommer också så kallade Letter of Indemnity eller Back Letter. När säljaren ger ett sådant till kaptenen förbinder kaptenen sig till att hålla konossementet rent och säljaren förbinder sig till att gottgöra alla kostnader till kaptenen som uppkommer när köparen tar emot godset. Fallgropar för CFR räknas upp under CIF. (Räty 2006:52,53)

- **Cost, Insurance and Freight (CIF)**



Figur 8. CIF (Hedström & Granberg 2009)

Mycket lika CFR men säljaren skall också betala försäkringen för frakten till destinationshamnen. (Mainfreight 2007)

Säljaren har alltså ansvaret att anordna en försäkring för eventuella skador som sker under sjöfrakten. Försäkringsbolaget ersätter skadorna åt köparen. Säljaren måste också ta en krigs- och strejkförsäkring ifall köparen kräver och sådana finns tillgängliga. Allt som säljaren kommer överens om med försäkringsbolaget måste klargöras för köparen. (Räty 2006:57-60)

Eftersom säljaren i princip har levererat varan vid starthamnen så kan inte ansvaret fortsätta därifrån när CFR eller CIF används. Detta betyder att köparen ansvarar för att fartyget lastas av i destinationshamnen. Säljaren ansvarar för exportdeklarering och köparen för importdeklarering. (Räty 2006:51)

Det förekommer en del vanliga fallgropar vid användning av CFR eller CIF. Ibland används CFR och CIF vid landtransport. Båda klausulerna är endast ämnade för sjötransport. Vid sådana fall blir det lätt oklarheter om vem som egentligen ansvarar för vilken del av transporten. Ett annat fel som händer ibland är att köparen vägrar ta emot varan om den är skadad eller bristfällig. Köparen bär ansvaret för godset även om det inte

är i gott skick och måste ta hand om det. Ett tredje fel är att säljaren tar ansvar efter att godset levererats. Till exempel kan säljaren anklaga fartyget ifall det har skett en olycka ombord på fartyget undersjöresan. Detta är fel. Endast köparen har rätt att anklaga fartyget i detta scenario. (Räty 2006:54)

- **Carriage Paid to (CPT)**



Figur 9. CPT (Hedström & Granberg 2009)

Kan användas för alla former av transport. Säljaren betalar för transport av godset till en överenskommen destination. Köparen betalar försäkringsavgiften. Risken överförs när säljaren avlämnat godset till den första transportören. (Mainfreight 2007)

Denna klausul liknar CFR med den skillnaden att CFR är bara ämnad för sjöfrakt. Det fanns behov för en liknande klausul för landtransporter så CPT introducerades. CPT kan användas för alla transportmedel. Säljaren gör alltså transportavtalet och står för kostnaderna fram till en överenskommen destination. (Räty 2006:63)

CPT är lättare att använda än CFR och CIF och har inte orsakat många problem för näringsidkare. Transporten kan gå till på många olika sätt vilket parterna måste komma ihåg att diskutera. Säljaren kan lasta godset i ett transportredskap och låta transportören komma och hämta godset. Eller så kan säljaren föra godset till transportörens terminal. (Räty 2006:63-65)

Trots att det är en mycket klar klausul så förekommer det dock saker som kan gå fel. Köparen accepterar leveransen när köparen har avlämnat godset till transportören. Detta betyder inte att köparen har granskat godsets kvalitet. Köparen kan inte granska kvalitén förrän godset har kommit fram. Köparen granskar kvaliteten på godset när det kommer fram och kan kräva ersättning ifall det har brister. Men köparen har inte rätt att vägra ta emot godset. (Räty 2006:65)

- **Carriage and Insurance Paid to (CIP)**



Figur 10. CIP (Hedström & Granberg 2009)

Mycket lika CPT men säljaren är också skyldig att försäkra godset för skador eller brister för transporten till destinationsplatsen. (Mainfreight 2007)

Försäkringsskyldigheten är mycket lika den i CIF klausulen. (Räty 2006:68)

CPT och CIP passar bra för container och terminal trafik. Leverans av en container kan ske var som helst. Sällan levereras en container genom att lasta den i ett fartyg, utan transportören tar emot den tidigare och för den själv till fartyget. Säljaren har levererat containern när transportören tar emot den. (Räty 2006:65)

- **Delivered At Frontier (DAF)**



Figur 11. DAF (Hedström & Granberg 2009)

DAF är i princip ämnad för all slags transport men kan i praktiken bara tillämpas för väg- och järnvägstransport. Säljaren betalar för transport till en destination vid gränsen. Köparen ansvarar för tullavgiften och transport från gränsen till den slutliga destinationen. Risken överförs vid gränsen. (Mainfreight 2007)

Det kan låta opraktiskt att överlämna godset vid landsgränsen och överge det till köparens transportör men det finns goda förklaringar till denna klausul. Om säljaren inte känner till destinationslandet och köparen inte känner till ursprungslandet kan det vara den enda lösningen till transporten. Till exempel på Sovjetunionens tid fungerade våra transporter österut enligt DAF. Vid gränser finns det också situationer där lagarna ändras och ett fordon som var tillåtet på ena sidan är kanske inte tillåtet på andra sidan gränsen. Krav beträffande vikt och mått kan också variera. (Räty 2006:71)

Fallgröpar för denna klausul är till exempel att det inte alltid är klart vilken gräns det är frågan om. Om godset ska transporteras över flera gränser måste parterna komma ihåg att specificera platsen där varan överges till köparens transportör. Ett annat problem är att varken säljaren eller köparen är närvarande när varan överges från säljarens transportör till köparens. Om det sker en skada på godset kan det uppstå oklarheter om vems risken är. En lösning på detta är att godset överlämnas på ena sidan av gränsen så är det klart vems risken är. (Räty 2006:72,73)

- **Delivered Ex Ship (DES)**



Figur 12. DES (Hedström & Granberg 2009)

Liknar CIF men risken och kostnaden överförs när fartyget har anlänt till destinationshamnen, före godset är lastat av båten. (Mainfreight 2007)

Säljaren levererar godset i och med att fartyget har anlänt till destinationshamnen och köparen kan lasta av godset. DES är ämnad för sjöfrakt och är tillsammans med DEQ de minst använda klausulerna i Incoterms. Det vanligaste problemet som uppstår är oklarhet om vem som ska betala för olika utgifter. (Räty 2006:75)

- **Delivered Ex Quay (DEQ)**



Figur 13. DEQ (Hedström & Granberg 2009)

Mycket lika DES men risken överförs efter att godset lastats av fartyget. (Mainfreight 2007)

Säljaren lastar av godset i destinationshamnen för köparens transportör att transportera vidare. Den exakta positionen var godset avlämnas kan vara oklar och ska därför vara

enligt hamnens kutym. Säljaren bär risken och kostnaden till destinationshamnen och gör exportdeklareringen. Köparen gör importdeklareringen. (Räty 2006:79)

Det uppstår sällan missförstånd med denna klausul men en sak som kan leda till oklarheter är om det sker en skada medan godset transporteras inne i hamnen till en plats där köparen kan hämta det. I ett sådant fall är det säljaren som fortfarande bär risken. Risken övergår när godset är placerat på ett ställe varifrån köparen kan hämta det. Det stället bestäms i enlighet med hamnens kutym. (Räty 2006:80)

DES och DEQ liknar varandra mycket. De är båda sjöfrakts-klausuler i vilka säljaren bär risken och kostnaderna fram till destinationshamnen. (Räty 2006:76)

- **Delivered Duty Unpaid (DDU)**



Figur 14. DDU (Hedström & Granberg 2009)

Köparen betalar tullavgiften och säljaren ansvarar för allt annat ända fram till köparens anläggning. (Mainfreight 2007)

DDU lämpar sig för all slags transport och är en av de mest använda klausulerna i Incoterms 2000. Säljaren har ansvaret för allt utom importdeklareringen. Säljaren gör alltså exportdeklareringen. Säljaren ska se till att varan kommer fram till rätt ställe vid rätt tid. Risken övergår till köparen när fordonet anlänt till den bestämda slutdestinationen vid rätt tidpunkt och varan är tillgänglig för köparen att lasta av fordonet. Denna klausul är mycket bekväm för köparen eftersom det ingår väldigt få skyldigheter. (Räty 2006:83-85)

Ett problem som kan uppstå som säljaren måste vara medveten om är att det är köparen som gör importdeklareringen och säljaren som transporterar varan in i landet. Om godset inte kommer igenom tullen kan det vara svårt att koordinera transporten vilket drar ut på

tiden och ökar den slutliga kostnaden för transporten. Det är också viktigt att vara noggrann med vilka avgifter vilken part ansvarar för. Det finns flera formaliteter som måste beaktas när varor importeras till ett land. Till exempel finns det säkerhetsinspektion av fordonet, containern eller av själva godset. Här är regeln att säljaren står för kostnaderna för transporten och köparen står för de kostnader som uppkommer för importformaliteterna och godset. (Räty 2006:85)

- **Delivered Duty Paid (DDP)**



Figur 15. DDP (Hedström & Granberg 2009)

Säljaren ansvarar för allt ända fram till köparens anläggning vid rätt tidpunkt. (Mainfreight 2007)

Denna klausul kan användas vid all form av transport och liknar DDU med det tillägget att säljaren ansvarar för importdeklareringen och tullformaliteter. Köparen övertar risken och kostnaderna när denne lastar av godset från fordonet. När allt ansvar är på ena parten uppkommer det sällan missförstånd. Men att sköta importen och tullen i ett främmande land kan vara svårt för säljaren vilket betyder att DDP inte är rekommenderat för oerfarna företagare. DDP är inte en möjlighet om säljaren inte har importlicens för destinationslandet. Samma gäller för EXW om köparen inte har exportlicens. (Räty 2006:87-89)

2.5 Incoterms 2010

Incoterms 2010 delas in i 4 grupper:

- **E-gruppen.** EXW, Minimalt ansvar för säljaren.
- **F-gruppen.** FCA, FAS, FOB, Säljaren måste överlämna godset till transportören utan risk eller kostnad för köparen.

- **C-gruppen.** CPT, CIF, CFR, CIP, Säljaren ansvarar för vissa kostnader också efter att risken överförs.
- **D-gruppen.** DAT, DAP, DDP, Säljaren ansvarar för att godset kommer fram till en överenskommen destination. (Ramberg 2011:49-50)

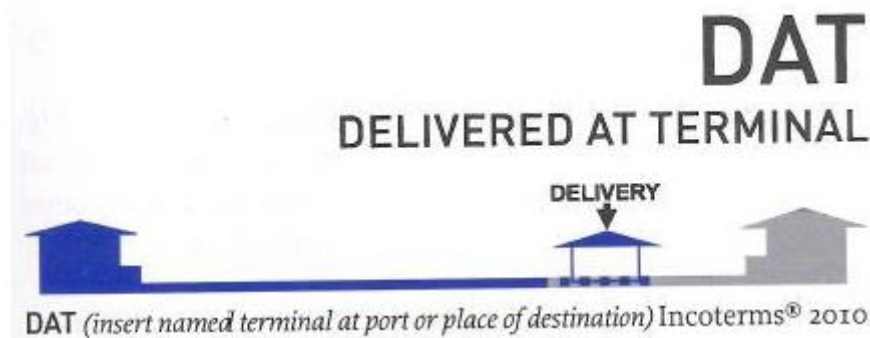
Dessa grupper har i princip samma funktion som Incoterms 2000 med inkluderingen av E-gruppen som representerar EXW där säljaren har minimalt ansvar.

Studierna före år 2010 som ledde upp till uppdateringen av Incoterms-klausulerna visade att handelsmän hade svårigheter att välja den rätta klausulen. ICC har försökt publicera rekommenderade klausuler som skulle göra valet av klausul lättare. Dessa har man sedermera försökt implementera i Incoterms 2010. (Ramberg 2011:17)

I Incoterms 2000 FOB, CFR och CIF har risken överförs när godset kommer över relingen på båten. Det har kritiserats eftersom beroende på godset kan lastningskutymer variera från hamn till hamn. I och med uppdateringen av Incoterms år 2010 förändras den uråldriga definitionen av risköverföringsmomentet från relingen till när godset är ombord på båten. Detta ger fortfarande en hel del tolkningsutrymme men det ger också mera spelrum för att anpassa verksamheten till godsets karaktär och lokala kutymer. (Ramberg 2011:21)

Incoterms 2000 DES, DEQ och DDU har tagits bort och blivit ersatta av Incoterms 2010 DAT och DAP. Här följer en lista med de nya klausuler som tillsatts vid uppdateringen 2010.

- **Delivered At Terminal (DAT)**



Figur 16. Incoterms 2010 – DAT (Gbsourcing.com 2011)

Säljaren ansvarar för transportkostnader och risk till en överenskommen terminal där säljaren lastar av godset. (Holmberg 2011:24)

DAT kan användas vid all form av transport. Säljaren levererar godset genom att transportera det till en överenskommen terminal och lasta av det. Efter avlastningen överförs risken till köparen. Begreppet terminal omfattar platser som kaj, lagerutrymme, containeryard, eller väg, räls eller flygfraktsterminal. Säljaren ansvarar för exportdeklareringen och alla utgifter som förknippas med export medan köparen har samma ansvar för import av varan. Köparen är också tvungen att ta emot godset när det har levererats till rätt terminal inom rätt tidsintervall. Detta kan tänkas vara en fallgrop för DAT. Till exempel om köparen hittar någon brist i varan när den kommit fram till terminalen och vägrar ta emot varan. Detta är alltså fel. Problem kan också uppstå ifall leveransplatsen inte är tillräckligt noggrant bestämd. Terminaler kan vara väldigt stora med ett stort antal portar för fordon. Då är det viktigt att parterna har kommit överens och vet precis till vilken port varorna ska levereras. (ICC 2001:169-175)

- **Delivered At Place (DAP)**



Figur 17. Incoterms 2010 – DAP (Gbsourcing.com 2011)

Säljaren ansvarar för transportkostnader och risk till en överenskommen plats. (Holmberg 2011:25)

DAP kan användas vid alla former av transportmedel och liknar DAT ganska mycket. Istället för en terminal är destinationen en överenskommen plats. Säljaren levererar varan genom att transportera den till en avtalad plats inom en överenskommen tidsintervall och gör varan tillgänglig för köparen att lasta av. I DAT ska säljaren lasta av varan före risken och kostnaden överförs men i DAP gör säljaren varan tillgänglig för köparen att lasta av. Risken och kostnaden överförs till köparen när avlastningen börjar. Export, import och tullformaliteter fungerar på samma sätt som i DAT. Säljaren ansvarar för exporten och köparen för importen. (ICC 2010:177)

Fallpropar för DAP är samma som för DAT men är kanske ännu svårare att klara av. I en terminal är det på sätt och vis klart att man meddelar vilken port som ska användas och det borde inte leda till problem. En plats är svårare att definiera än ett portnummer i en terminal. Det är ytterst viktigt att platsen definieras så noga som möjligt för att förhindra problem. (ICC 2010:177)

2.6 Orsaker att undersöka Incoterms

Det fanns ett antal problem med Incoterms 2000 som ledde till uppdateringen år 2010. Ett problem var att det inte var klart uttryckt att Incoterm inte motsvarar ett transportavtal. Incoterm är bara en del av köpeavtalet mellan köparen och säljaren och ska inte förväxlas med ett transportavtal. Misslyckande med detta kan leda till missförstånd och oklarheter. Andra problem är till exempel att Incoterms inte klargör vem som äger varan, Incoterms bestämmer inte vem som ska betala säkerhetskontrollavgifter, Incoterms redogör inte för tillvägagångssätt vid avtalsbrott och Incoterms klargör inte om terminal hanteringskostnad (Terminal Handling Charge) är säljarens eller köparens skyldighet. (Räty 2006 :112-115)

Det finns också fallgropar och missbruk av Incoterms. Ett mycket vanligt exempel är att med Incotermen EXW, Ex Works, lastar ofta försäljaren godset ombord på köparens fordon. Detta är egentligen FCA, Free Carrier, och borde därför kallas så också i avtalet. (Räty 2006:30-31)

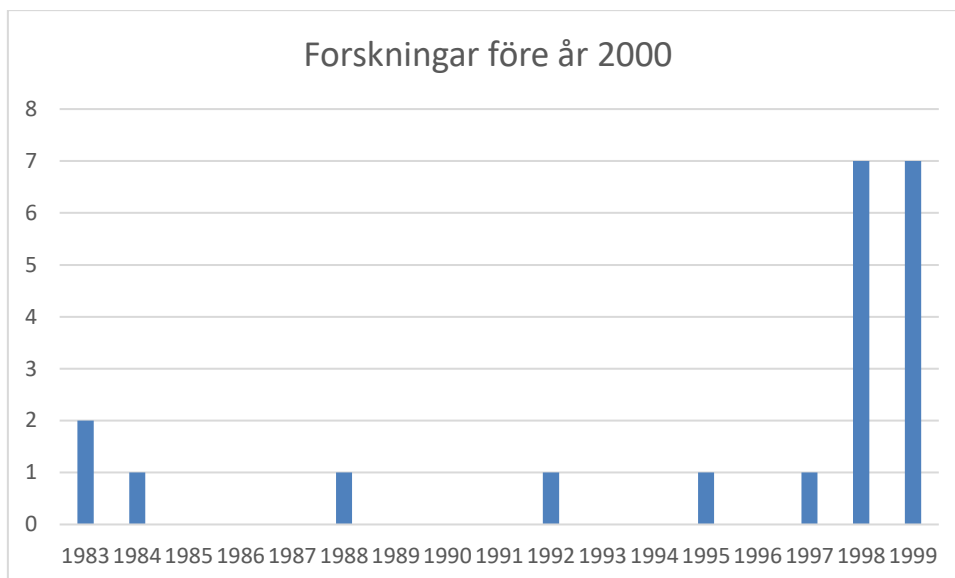
En annan vanlig fallgrop är att använda CFR, Cost and Freight, vid transport som inte sker med fartyg. CFR är ämnad för sjöfrakt. Med denna Incoterm sker det också att köparen vägrar att ta emot en skadad vara. Köparen har ansvaret för varan när den tas emot och måste ta vara på den trots att den kan vara skadad. (Räty 2006:54)

Problemet med Terminal Handling Charge har inte adresserats i uppdateringen och är fortfarande kvar i Incoterms 2010. I Incoterms 2010 slog man även ihop flera gamla Incotermer till två nya, DAT och DAP. Dessa nya har tyvärr också problem som redan har upptäckts. De är oklara och kan skapa konflikter mellan parterna. (Soinio 2012:20-21)

För att förbättra klarheten och minska konflikter är det viktigt att undersöka Incoterms och ta reda på vad som är bra och vad som kunde förbättras. De tidigare nämnda fallgroparna kan resultera i stora onödiga utgifter och som det står i förra stycket så finns det oklarheter i Incoterms 2010 också. För att förebygga liknande problem i framtiden är det ytterst viktigt att problemen klargörs och behandlas för den nästa uppdateringen av Incoterms.

2.7 Forskning

De första forskningarna som berör Incoterms dök upp i början av 1980-talet och har ökat efter det. Via databaserna Emerald och ABI/INFORM som jag har tillgång till via Arcada hittar jag med sökordet "Incoterms" 8 respektive 13 artiklar från före år 2000. Deras spridning i tid är sammanställd i grafen nedanför.



Figur 18. Antal forskningar om Incoterms utförda före år 2000

Som vi ser sker det en stark ökning i antal utförda forskningar strax före millennieskiftet. Denna ökning fortsätter ytterligare. Från år 2000–2017 får jag 115 träffar från samma databaser med samma inställningar. Om vi utför samma sökning i Google Scholar med inställningen före år 2000 får vi 2050 träffar och efter år 2000 får vi 14 200 träffar.

Orsaken till det låga antalet forskningar om leveransklausuler runt åren efter Incoterms skapelse kan delvis bero på andra världskriget som härjade då. Kriget tog resurser som annars kunde ha investerats inom forskning.

En orsak till att forskningsantalet ökade efter det är den globala trenden mot bättre levnadsstandard och att högre utbildning blir allt vanligare. År 1900 var den estimerade andelen av jordens befolkning som är läskunniga 21,4% och år 1950 var den 35,69% och år 2014 var den 85,3% (Roser & Ortiz-Ospina 2017). Det ökande antalet högre utbildade människor skapar ett behov av att utvidga de områden man vanligtvis forskar om. Det krävs alltså nya ämnen att forska om och fördjupa forskning, inom otaliga områden, så också vad beträffar leveransklausuler.

2.8 Sammandrag

Forskningar om Incoterms började öka runt år 2000 under samma tidsperiod som ICC publicerade Incoterms 2000 som används än idag tillsammans med sin efterträdare Incoterms 2010. Företag söker efter klarhet för att minska risken och ökar därför på dokumentationen. Klarhet är därför också ytterst viktigt i leveransklausuler. Det finns ibland oklarheter i Incoterms som företagen, om de är kunniga nog, själva måste avtala om med sina handelspartners. Om de inte är tillräckligt kunniga lider de risk att falla i olika fallgropar som kan medföra onödiga kostnader. Många oklarheter lyckades man kartlägga och de korrigerades till uppdateringen 2010 men det finns fortfarande problem som kan lösas inför nästa uppdatering. Leveransklausuler påverkar företagets verksamhet på många sätt och är därför ett intressant ämne att undersöka. Med forskning försöker man klargöra saker i hopp om att kunna informera om problem, öka klarhet eller för att komma på ett bättre sätt att göra saker.

3 METOD

Efter att ha konsulterat min handledare var vi båda av samma åsikt att det är passande att utföra detta examensarbete genom analys av sekundärdata eller en så kallad litteraturstudie. Många skribenters examensarbeten kommer inte till någon större nytta eftersom perspektivet är för litet. Detta sekundärdata som har ackumulerats över åren och sparats i olika databaser för examensarbeten kommer nu till nytta i form av en sammanställning av examensarbeten inom ämnet leveransklausuler med syftet att jämföra resultaten och de reflektioner respektive skribenter har utfört. Jag anser att genom att jämföra en mängd examensarbeten kan jag komma till resultat som är mera allmänna och därför mera användbara för vanliga företagare. Många av de enskilda examensarbeten jag använder mig av är så kallade "Case studies" utförda på order av ett visst företag. Resultaten från dessa är i teorin endast ägnade åt det ifrågavarande företaget. Genom att ställa upp och jämföra en större mängd forskningsresultat om Incoterms kan jag nå resultat som kan vara till en mera allmän nytta.

För att höja standarden på detta examensarbete kommer jag att använda mig av aspekter från den systematiska litteraturstudiemetoden. Jag kan inte påstå att hela arbetet utförs i enlighet med systematiska litteraturstudiemetoden eftersom jag inte har tillgång till all slags forskning inom området leveransklausuler. Aspekter som jag utnyttjar från systematiska litteraturstudiemetoden är syfte och problemformulering.

3.1 Sökkriterier för teorin

Teoridelen baseras på böcker och artiklar om Incoterms och andra ämnen inom logistiken som berör Incoterms och användningen av leveransklausuler. Källorna till teorin är delvis från Arcadas bibliotek. Böcker om Incoterms är bekanta från tidigare kurser i Arcada så jag visste från början om vissa böcker som jag kan använda. Litteratur om logistikbranschen är baserad på kursböcker från tidigare kurser. Utöver det använder jag mig av sökord "Incoterms" och "leveransklausuler" i Arcadas biblioteks nätsida för att hitta mera böcker eller artiklar. Teorin baseras starkt på litteratur utgiven av själva ICC som skapade Incoterms. Boken av Asko Rätty är skriven i samarbete med ICC och de

böcker jag har om Incoterms 2010 är båda utgivna av ICC. Nätsidor och korta artiklar om Incoterms kommer också från källförteckningen från tidigare examensarbeten.

3.2 Litteraturstudier

Det finns en stor mängd forskningar som utförs och denna mängd ökar hela tiden. På grund av det stora antalet forskningar lider de risken för att försvinna i mängden. Systematiska litteraturstudier är allmänt förekommande inom omvårdnadsforskning på grund av den stora mängden forskningar som görs vilket leder till ett behov av att framställa resultat från forskningar och jämföra dem och se hur trovärdiga de egentligen är. Dessa litteraturöversiktsstudier eller sekundärdata analyser som de även kallas är vid denna tidpunkt inte så vanliga inom företagsekonomi. (Forsberg & Wengtström 2013:15)

Det finns 3 olika versioner av litteraturstudier. Dessa är allmän litteraturstudie, systematisk litteraturstudie och begreppsanalys. Den allmänna litteraturstudien kallas även litteraturöversikt och är en beskrivning av den nuvarande situationen av ett specifikt område. Denna metod har kritiserats eftersom den inte har klara kriterier för hur den ska utföras. Vanliga problem med allmänna litteraturstudier är bristfällig tillgång till forskning inom området eller att forskaren väljer att endast presentera resultat som är i enlighet med deras egna åsikter och kringgå de resultat som avviker. (Forsberg & Wengtström 2013:26-27)

Systematisk litteraturstudie har en klar frågeställning som den systematiskt söker svar på från en samling relevanta studier av hög kvalitet. Den systematiska litteraturstudien har höga krav på de studier som den använder. Studierna måste vara av hög kvalitet och ytterst relevanta för frågeställningen. Systematisk litteraturstudie kräver också att alla relevanta studier tas med i analysen, det vill säga även icke publicerade studier. (Forsberg & Wengtström 2013:27-28)

Begreppsanalys handlar om att forska om hur olika begrepp används och har förändrats över en längre tid. Denna metod påminner om språkforskning och kommer inte att vara till nytta för mig i detta examensarbete. (Forsberg & Wengtström 2013:32-33)

3.3 Tillvägagångssätt

Jag söker efter tidigare forskningar eller sekundärdata inom ämnet Incoterms. Denna undersöknings sekundärdata består av examensarbeten från olika högskolor i Finland och Sverige. Detta för att försäkra mig om att de resultat som jag använder i jämförelsen är trovärdiga. Som sökord använder jag ”Incoterms”, ”leveransklausuler”, ”handelsavtal” och ”leveransvillkor” och olika kombinationer av dessa. Jag försöker begränsa resultaten till forskningar som i första hand handlar om leveransklausuler och Incoterms.

- Hur hittade jag examensarbeten?

Jag använder mig av databaserna Finna, Theseus och en svensk databas för examensarbeten som heter Uppsatser

- Hur valde jag examensarbeten?

Jag valde examensarbeten enligt de kriterier som jag valt som begränsningar för arbetet. Det vill säga arbeten från Finland och Sverige som behandlar Incoterms 2000 eller Incoterms 2010 skrivna mellan åren 2009 och 2017.

- Tabell

Tabellen görs i Excel för att ge möjligheten att räkna ut matematiska värden för undersökningen. Med välvald kodning kan man få kvantitativ data från kvalitativa källor.

- Hur tabellen fylls

Själva Excel tabellen byggs upp genom att lista alla examensarbeten enligt namn, skribent, skola, år, sampelstorlek, Incoterms i fråga, syfte, resultat, geografisk avgränsning, respondenternas verkliga kunskapsnivå, respondenternas upplevda kunskapsnivå, mest använda Incoterm, fokusområde, kvalitativ/kvantitativ och övriga kommentarer.

4 EMPIRI

Jag börjar med att presentera alla 12 forskningar som jag använder för min analys.

4.1 Forskningsresultat

Jag går igenom examensarbeten i kronologisk ordning.

Finländska näringsidkares kunskaper angående leveransvillkor av *Magnus Björk* år 2009. Björks välgjorda arbete handlar om finländska näringsidkares kunskaper om leveransvillkor. Detta var gjort före Incoterms 2010 uppdateringen kom ut och har därmed inte tillgång till 2010 uppdateringen och teorier för de klausulerna. Däremot tar Björk fram andra klausuler från exempelvis Finnterms för att komplettera sin teori. Denna undersökning är geografiskt avgränsad till Vasaregionen. Respondenterna är jämt åldersfördelade och de flesta representerar antingen administration eller försäljning. Resten av respondenterna fördelades mellan roller som inköbspersonal, transportör, chaufför, lagerarbetare eller speditör. Resultatet visar att kunskapsnivån inte är så hög bland näringsidkare i Vasa. Respondenterna anser själva att de har tillräckliga kunskaper om leveransklausuler vilket betyder att respondenterna inte visste lika mycket om leveransklausuler som de trodde. Undersökningar tar sällan i beaktande det aktuella behovet för kunskap. Personalen behöver ju egentligen bara ha kunskap om de leveransklausuler som de använder aktivt. Det syns tydligt att de mest använda klausulerna är väl kända bland personalen och resultatet faller på grund av de mera okända klausulerna som personalen inte använder regelbundet. Den mest använda leveransklausulen är EXW. Perspektivet i denna undersökning är brett och försöker få en helhetsuppfattning om Vasaregionens situation med utbildningen. Undersökningen är utförd med ett stort antal respondenter från flera olika branscher. (Björk 2009)

Incoterms 2000: Toimituslausukkeet Varovassa av *Antti Hurme* år 2009. Arbetet handlar om kunskap om Incoterms 2000 i företaget Varova. Syftet med arbetet är att ta reda på om det behövs ytterligare utbildning om Incoterms för att Varovas personal skulle kunna erbjuda högre standards service åt kunderna. Frågeformuleringen är artikulera

från en sådan vinkel att Hurme kan undersöka Varovas arbetstagares kunskap om Incoterms och hur nya arbetstagare förbereds för arbetet med hjälp av utbildning. Idén liknar mycket de tidigare presenterade arbetens utgångspunkter. Teorin består av teori om Incoterms och om Varova. Teorin behandlar också hur Incoterms används inom Varova. Respondenterna var av den åsikten att när man börjar arbetet skulle det vara lämpligt med Incoterms utbildning, men var ändå av den åsikten att de hade en rätt så bra kunskapsnivå om Incoterms. Resultatet är dock att kunskapsnivån inte är tillräckligt bra. Resultatet visar i detta fall att det lönar sig att implementera en mera heltäckande utbildning för nyanställda och en kompletterande utbildning för äldre arbetare. I svaren ser man också hur teorin och verkligheten stämmer överens. I teorin om Incoterms berättas det om hur många företag officiellt använder EXW som leveransklausul men i verkligheten är praxisen närmare FCA. Hurme märkte att i Varova sker detta rätt så ofta. Detta är möjligtvis en del av orsaken till varför statistiken säger att EXW är bland den mest använda klausulen. Största delen av respondenterna jobbar med vägtransport inom europa. (Hurme 2009)

Incoterms klausulers användning i Österbottniska företag av *Jonas Hedström & Glenn Granberg* från år 2009. En undersökning från Vasa yrkeshögskola behandlar Incoterms i österbottniska företag och jämför Incotermerna sinsemellan. Syftet är att utreda ifall det finns problem med användningen av Incoterms. Fokuset är på Österbottniska företag vars verksamhet består av export. Teorin är uppbyggd av teori om olika transportmedel, Incoterms 2000 samt diverse andra leveransklausuler. De två skribenterna använder sig av en kvalitativ forskningsmetod. Resultatet visar att CIF, CIP, DDU och EXW är de vanligaste Incotermerna. I denna undersökning har skribenterna också kommit fram till resultatet att mindre företag föredrar EXW medan större företag väljer de mera komplicerade klausulerna. Det finns ett klart positivt samband mellan företagets storlek och antalet leveransklausuler som används. En orsak kan vara att större företag har resurser att fundera ut de mest optimala alternativen på ett vetenskapligt sätt, medan de mindre företagen oftare väljer det alternativ som ser lättast ut. Företaget ABB hade till och med en policy om vilka klausuler som får användas. Resultatet visar också en viss okunskap om Incoterms och skribenterna rekommenderar därför kompletterande kurser om Incoterms. (Hedström & Granberg 2009)

Detta examensarbete var skrivet år 2009 och ger därför ett intressant perspektiv på Incoterms eftersom det är året innan Incoterms 2010 publicerades. I intervjudata från de österbottniska företagen finns en anmärkningsvärd och förvånande sak. Många anser att Incoterms 2000 klausulerna är klara och att de uppfyller sin funktion. ”Vid Solving Ab ansåg den intervjuade personen att det inte finns några fel eller brister i klausulerna utan att det är kunskapen om klausulerna som bör förbättras.” (Hedström & Granberg 2009 s.85) Detta är mycket intressant eftersom det bara ett år senare publicerades en uppdaterad version med förklaringen att den föregående var oklar och gav för mycket utrymme för tolkning. Denna undersökning visar att otillräcklig utbildning inom ämnen leveransklausuler är rätt så vanligt. Som slutsats anser författarna att kompletterande kurser i ämnet leveransklausuler rekommenderas. (Hedström & Granberg 2009)

Incoterms 2000/2010 av *Niclas Holmberg* från år 2011. Holmberg skriver en grundlig beskrivning av Incoterms 2000 respektive 2010 och utför en undersökning om hur väl anställda i butiker runtomkring i Helsingfors känner till Incoterms. I teoridelen går skribenten djupt in på båda Incoterms 2000 och Incoterms 2010. Denna undersökning är skriven år 2011 och skribenten har därför valt att skriva om båda Incotermerna och om hur de nya klausulerna har tagits i bruk. Perspektivet fokuserar mycket på uppdateringen av Incoterms och de syns i frågorna som ställas till de små företagen. Syftet med undersökningen är att ta reda på hur mycket de finska näringsidkarna i mindre butiker känner till om Incoterms. I denna undersökning kommer Holmberg fram till liknande resultat som de två tidigare nämnda arbetena att kunskaperna var goda. I medeltal svarade respondenterna 62% korrekt. (Holmberg 2011)

Är detta ett bra resultat? Holmberg anser att det är bra på grund av att många av respondenterna inte har fått utbildning i leveransklausuler på flera år. Enligt respondenterna själva anser 69% att de inte har goda kunskaper i Incoterms. Hur de olika skribenterna definierar ”goda kunskaper” varierar från undersökning till undersökning vilket gör att resultatet för denna undersökning kan kritiseras.

Incoterms 2010 myyjän näkökulmasta av *Riina Pauliina Pörsti* från år 2011. Pörsti från Vasa yrkeshögskola undersöker om hur Incoterms 2010 har tagits i bruk i

metallindustrin och hurdan utbildning företagets personal har fått om Incoterms. Detta arbete är begränsat till säljarens synvinkel. Perspektivet är på Incoterms uppdateringen och användning från säljarens synvinkel. Undersökningen är kvalitativ. Resultatet visar att Incoterms fungerar och fyller sin funktion. Uppdateringen har varit bra. De flesta av respondenterna har fått utbildning i någon form och åsikterna var ganska jämt delade vid frågan om hur nöjda de var med utbildningen de fått. Resultatet visade också att personalens utbildning i Incoterms var väldigt allmän och var inte skraddarsydd till det arbetet som de hade. Utbildningen har inte varit helt ändamålsenlig. Pörsti rekommenderar att företag fokuserar mera på att vidareutbilda sin personal för de specifika arbetsuppgifterna så att alla kan bättre sköta sitt jobb. (Pörsti 2011)

Förändringen av Incoterms klausulerna samt deras användning bland finländska företag av *Tea Storås & Emilia Granberg* från år 2011. Detta är ett examensarbete i vilket Incoterms 2000 jämförs med de nya Incoterms 2010. Undersökningsmetoden är kvalitativ. Undersökningen mäter åsikter om förändringen med intervjuer hos en större mängd finländska företag. Dessa företag är av varierande storlek och bedriver sin verksamhet inom metall-industrin. De flesta av företagen exporterar varor till överallt i världen. (Storås, Granberg 2011)

Resultatet är som förväntat: de nya klausulerna är allmänt accepterade bland företagen och majoriteten av företagen använder Incoterms 2010. Avtal från före år 2010 går än i dag i enlighet med Incoterms 2000. Det kan ändras men i de flesta fallen behövs det inte. Denna undersökning hade en bra blandning av både stora och små företag vilket ger mycket intressant data att analysera. Det verkar i allmänhet vara så att mindre företag oftare väljer EXW eftersom det innebär den minsta mängden extra arbete. En annan orsak till detta kan vara att i mindre företag är de anställdas kunskapsnivå i medeltal lägre än hos större företag. Ett annat intressant resultat är att de helt klart vanligaste leveransklausulerna bland större företag är CIF, DAP och DDU medan mindre företag föredrar EXW. De större företagen sade till och med att EXW kunde tas bort från Incoterms eftersom de inte använder den klausulen. I övrigt noterade undersökningen en allmänt positiv inställning till de nya Incoterms 2010 eftersom de fanns mindre tolkningsfrågor. Skribenterna har en stor mängd företag som de varit i kontakt med men skriver att svarsprocenten är låg. De har inte återgivit antalet respondenter och

svarsblanketterna finns inte med i examensarbetet. Sampelstorleken förblir därför oklar. (Storås, Granberg 2011)

Jämförelse av de nya och gamla Incotermerna av *Nico Soinio* från år 2012. Detta arbete jämför Incoterms och Incoterms 2010. Detta examensarbete är skrivet år 2012, alltså just efter att Incoterms 2010 kommit ut. Denna forskning jämför båda versionerna och undersöker med hjälp av intervjuer på ett företag hur de nya Incotermerna har tagits i bruk. Det huvudsakliga syftet för undersökningen är ta reda på om det finns ett behov för att uppdatera Incoterms. Examensarbetet är utfört som en kvalitativ undersökning och fokuserar på jämförelsen mellan de båda Incotermerna. På grund av valet av samarbetspartner för undersökningen ses resultatet från perspektivet från finska speditörer inom exporttrafik. Intervjuerna är utförda i samarbete med företaget Vat Logistics och Ntex Ltd. Resultatet visar att det finns ett verkligt behov för uppdatering av leveransklausulerna och att uppdateringen av Incoterms känns som positiv bland respondenterna, speciellt bra är de nya hopslagna Incotermerna. Det framgår i Soinios examensarbete ett missnöje med det höga antalet klausuler och respondenterna önskar att fortsatta uppdateringar av Incoterms skulle minska på antalet ytterligare. Respondenterna upplevde att den nya DAT klausulen är totalt onödig. Detta kan bero på att denna undersökning har endast 4 respondenter varav alla jobbar med mycket liknande transporter. Många respondenter upplever att klausulerna fortfarande är oklara och ger mycket tolkningsutrymme för kostnadsfördelningen. (Soinio 2012)

Could suppliers take greater transport and owner responsibility av *Simon Andersson* från år 2013. I ett examensarbete från Sverige skriver Andersson en studie om ett företag som använder sig av Incotermen FCA. Studiens syfte är att ta reda på om DAP skulle vara bättre lämpad än FCA. Undersökningsmetoden är kvalitativ för att få en djupare förståelse på de problem som måste tas i beaktande. Teorin behandlar olika ämnen inom logistiken som supply chain management och fokuserar på optimering av processer. Undersökningen analyserar riskerna som ett byte av Incoterm medför. Skribenten tar också ställning till kostnadsfrågor som uppstår. Företaget i fråga samarbetar nära med de olika parterna i logistikkedjan och har därmed högre press att förbättra på de interna processerna. Resultatet visar att det inte är nödvändigt att byta Incoterm men att företaget borde kontakta sina samarbetspartners och diskutera en eventuell förändring i

transportplanen. Andersson tror att de skulle kunna börja använda sig av en terminal och på det sättet sänka sina egna lagerkostnader. (Andersson 2013)

Finländska näringsidkares kunskaper om leveransvillkor av *Anders Genberg* från år 2015. Genberg skriver i sitt examensarbete från år 2015 om hur bra näringsidkare i Finland känner till Incoterms 2010. Syftet med undersökningen är att utreda företagspersonalens kunskaper om Incoterms 2010. Målet är att ta reda på om den nuvarande kunskapsnivån är tillräcklig och huruvida arbetsuppgifterna påverkar kunskaperna om Incoterms 2010. Denna undersökning är avgränsad till Helsingforsregionen. Resultatet av undersökningen visar att näringsidkarnas kunskap inte är tillräckligt stark. Dock anser 52% av respondenterna att de har fått tillräcklig undervisning om Incoterms och 55% av respondenterna anser att deras kunskaper om Incoterms är tillräckliga för att sköta sitt jobb. 82% av respondenterna har stött på Incoterms under deras utbildning. I resultatet ser man också att de mest använda Incotermerna är DAP, EXW, FCA, DDP och CPT. Den minst använda är FAS. Respondenter med över 15 års arbetserfarenhet svarade i medeltal rätt på 79% av frågorna. Respondenter med under 15 års erfarenhet svarade i medeltal rätt på 63% av frågorna. Denna undersökning är utförd från de anställdas perspektiv och behandlar utbildning och kunskapsnivån om Incoterms. Undersökningen omfattar respondenter med olika arbetsuppgifter som inköpare, försäljare, personal inom administration, speditör och transportör. (Genberg 2015)

En Åländsk undersökning om producenters kunskaper i Incotermer 2010 av *Fredrik Ramsay* från år 2015. Denna undersökning har med hjälp av intervjuer samlat data om hur fullständig de åländska producenternas kunskap om Incoterms är. Frågorna behandlar för- och nackdelar med Incoterms och huruvida fortsatt utbildning inom ämnet är nödvändig. Geografiskt är undersökningen begränsad till Åland. Syftet är att ta reda på kunskapsnivån om Incoterms 2010 bland de åländska producenterna. Slutsatsen är att ålänningarna har goda kunskaper om Incoterms. EXW och DAP är de mest använda klausulerna. Undersökningen är utförd med en kvalitativ metod och respondenternas svar är ofta i textform och tabellerna klargör inte hur hög deras kunskapsnivå egentligen är. (Ramsay 2015)

Reducing risk and costs when working with Incoterms in purchasing within the Asia-Pacific region av *Emma Fredriksson & Nichole Rappestad* från år 2016. Fredriksson och Rappestad skriver ett gemensamt examensarbete. Det är en kvalitativ studie vars syfte är att utreda hur risk och kostnad kan reduceras när man arbetar med Incoterms i inköp i APAC regionen (Asien-Stillahavsregionen). Skribenterna gör examensarbetet som en Case-studie för ett företag i Thailand. I detta företag har det utfört fem intervjuer för att samla in information om problemområden inom företaget. Fokuset i studien är på optimering av företagets processer. En del av resultatet från denna undersökning är att användningen av Incoterms i sig själv är en säkerhetsåtgärd och anses vara en mycket viktig del av risk management. Skribenterna rekommenderar att företaget satsar mera resurser på utbildning om Incoterms för att reducera risken. Små eller inga investeringar i personalens utbildning medför stor risk och leder till större utgifter i det långa loppet, medan större inledande investeringar i utbildning ökar personalens kunskap och minskar utgifterna på lång sikt. Med större investeringar i utbildning blir det slutliga kostnaderna lägre eftersom personalen inte gör lika många misstag. Vikten att ha goda kunskaper om Incoterms poängteras också av skribenterna. Resultatet visar också att medvetenhet om kulturskillnader är viktigt för risk management vid internationell handel. (Fredriksson & Rappestad 2016)

Optimizing the usage of Incoterms 2010 av *Villehart Kuusamo* från år 2017. Villehart Kuusamo analyserar Incoterms 2010 med målet att hitta den mest optimala klausulen för ett företag. Företaget hade tidigare använt sig av EXW och gett i uppdrag åt Kuusamo att undersöka om det finns ett mera optimalt sätt att bedriva handel. Det föds flera frågor gällande dokumentation när företaget börjar röra sig utanför EXWs gränser. En lösning på problemen som uppstår är att omorganisera det ifrågavarande företagets operativa organisation och planera om arbetsfördelningen. Som resultat är en referensram klagjord som beskriver vad som skulle krävas för att implementera andra leveransklausuler. (Kuusamo 2017)

5 ANALYS

Här presenterar jag den data jag har samlat ihop från de tidigare examensarbeten med hjälp av tabeller och analyserar den.

5.1 De undersökta examensarbetenas syfte och resultat

Först sammanfattar jag alla examensarbeten i en översiktstabell som återger syftet och resultatet. Från denna tabell är det lättare att snabbt få en överblick över de examensarbeten jag använder för denna undersökning. Ordningen är kronologisk och samma som i kapitel 4.1.

Tabell 1. Översiktstabell

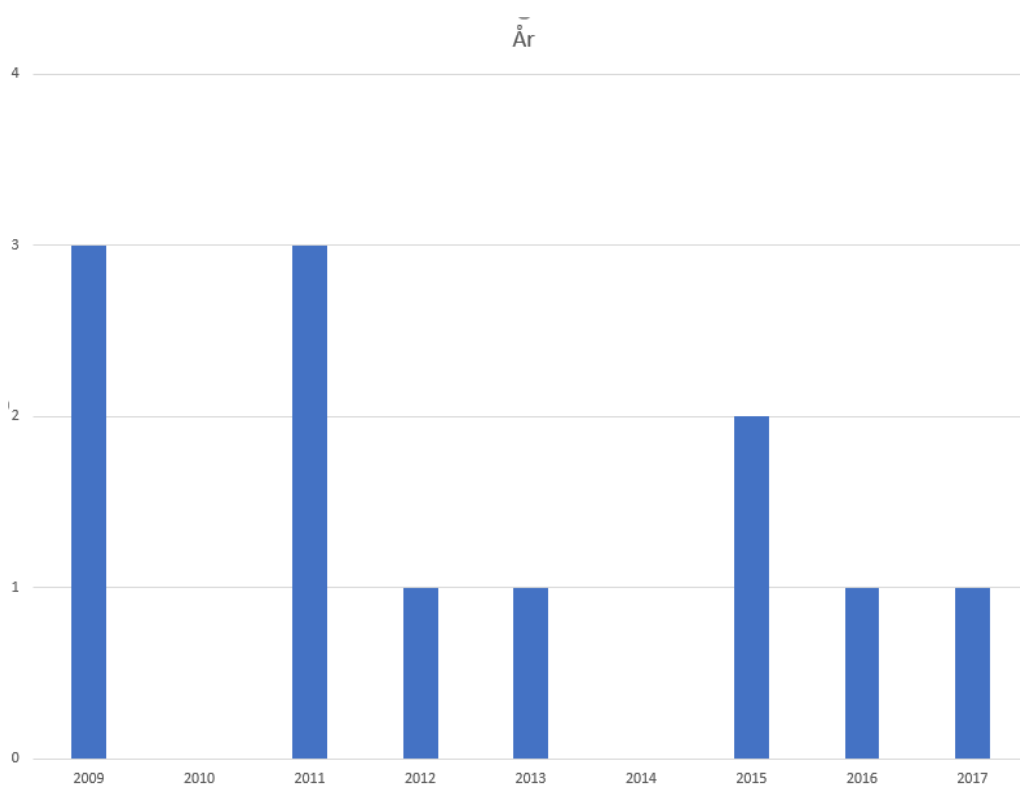
Examensarbete	Syfte	Resultat
Magnus Björk, 2009, Finländska näringsidkares kunskaper angående leveransvillkor	Utreda vad näringsidkare vet om leveransvillkor	Kunskapsnivån kunde förbättras
Antti Hurme, 2009, Incoterms 2000: Toimituslausukkeen Varovassa	Utreda vad Varovas personal vet om Incoterms	Kunskapsnivån kunde förbättras
Jonas Hedström & Glenn Granberg, 2009, Incoterms klausulers användning i Österbottniska företag	Utreda problem med användandet av Incoterms	Okunskap är ett problem
Niclas Holmberg, 2011, Incoterms 2000/2010	Utreda finländska företagspersonals kunskapsnivå angående Incotermerna	Kunskapsnivån är god
Riina Pauliina Pörsti, 2011, Incoterms 2010 myyjän näkökulmasta	Utreda hurdan utbildning personalen fått om Incoterms 2010	Personalen har fått ganska lite utbildning
Tea Storås & Emilia Granberg, 2011,	Klargöra skillnader mellan Incoterms 2000 och Incoterms 2010	Incoterms har blivit tydligare efter uppdateringen

Förändringen av Incoterms klausulerna samt deras användning bland finländska företag		
Nico Soinio, 2012, Jämförelse av de nya och gamla Incotermerna	Utreda om det finns behov för uppdateringen av termerna samt ifall uppdateringen påverkar logistikbranschen	Det finns ett behov att uppdatera klausulerna regelbundet
Simon Andersson, 2013, Could suppliers take greater transport and owner responsibility	Utreda om DAP är optimalare än FCA för GKN Aerospace	De ska inte byta Incoterm just nu
Anders Genberg, 2015, Finländska näringsidkares kunskaper om leveransvillkor	Utreda finländska företagspersonals kunskapsnivå angående Incotermerna 2010	Kunskapsnivån kunde förbättras
Fredrik Ramsay, 2015, En Åländsk undersökning om producenters kunskaper i Incotermer 2010	Utreda åländska företagspersonals kunskapsnivå angående Incotermerna 2010	Kunskapsnivån är god
Emma Fredriksson & Nichole Rappestad, 2016, Reducing risk and costs when working with Incoterms in purchasing within the Asia-Pacific region	Utreda hur risk och kostnad kan reduceras när man arbetar med Incoterms i inköp i APAC regionen	Incoterms 2010 reducerar risk och kostnad, medvetenhet om kulturskillnader är viktigt
Villehart Kuusamo, 2017, Optimizing the usage of Incoterms 2010	Utreda de mest optimala klausulerna för Topcon Europe Medical B.V.	En referensram är klargjord

Vi ser att det finns flera examensarbeten som behandlar kunskapsnivå på sätt eller annat. Vissa har det redan i syftet att undersöka kunskapsnivån medan andra kommer till ett resultat om kunskapsnivån trots att deras syftet inte uttrycker det som ett mål. Det finns resultat som antyder både goda och dåliga kunskaper om Incoterms. I tabellen ser vi också att uppdateringen av Incoterms är upplevd som positiv av respondenter och att det finns behov att ytterligen utveckla Incoterms.

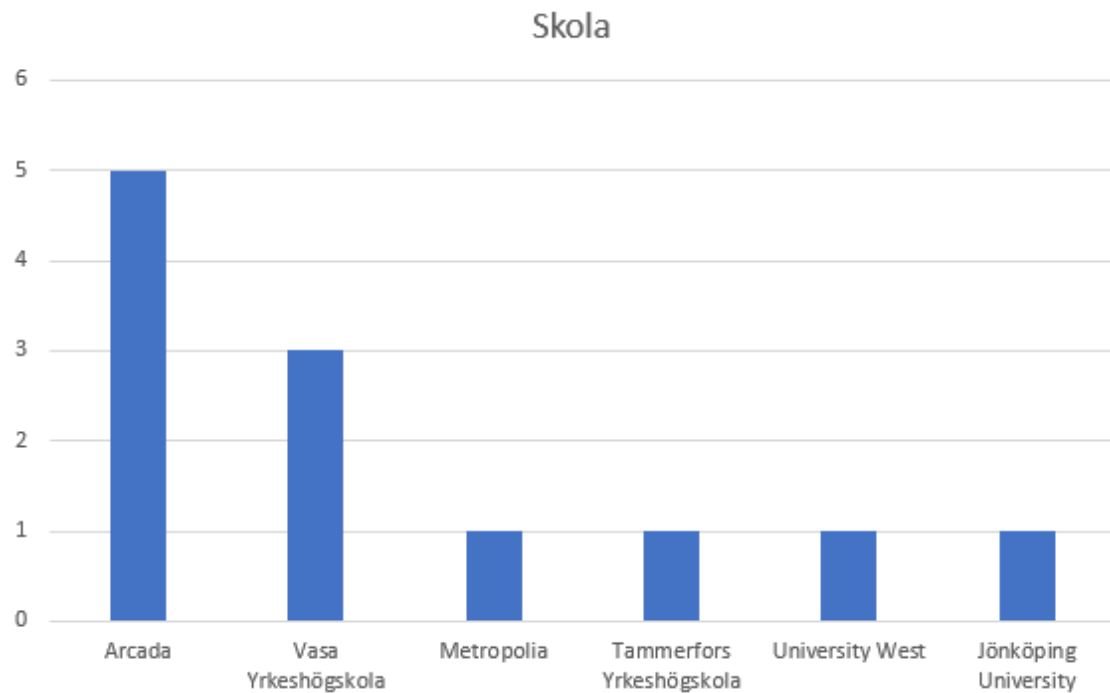
5.2 De undersökta examensarbetena – Allmän fakta

Det totala sammanlagda antalet respondenter för alla forskningar är 382. Vissa forskningar hade inte använt sig av en metod som kräver respondenter eller inte nämnt antalet respondenter så deras sampel storlek har räknats som 0. Utav 12 examensarbeten är 7 kvalitativa och har en gemensam sampelstorlek på 34 medan 4 av 12 är kvantitativa och har en sampel storlek på 348. Ett examensarbete är klassificerat som både kvantitativ och kvalitativ och har inte en återgiven sampelstorlek.



Figur 19. Frekvens för år

I denna frekvenstabell ser vi från vilka år undersökningarna är gjorda. Vi ser att vi har en rätt så bra spridning. 25% av undersökningarna är skrivna år 2009. Från år 2010 används inga undersökningar för detta examensarbete. År 2011 har igen 25%. 2012 står för 8%. 2013 har också 8%. Därefter har vi igen ett år utan relevanta undersökningar. År 2015 står för 17% och 2016 för 8%. Slutligen har vi år 2017 som står för 8%.

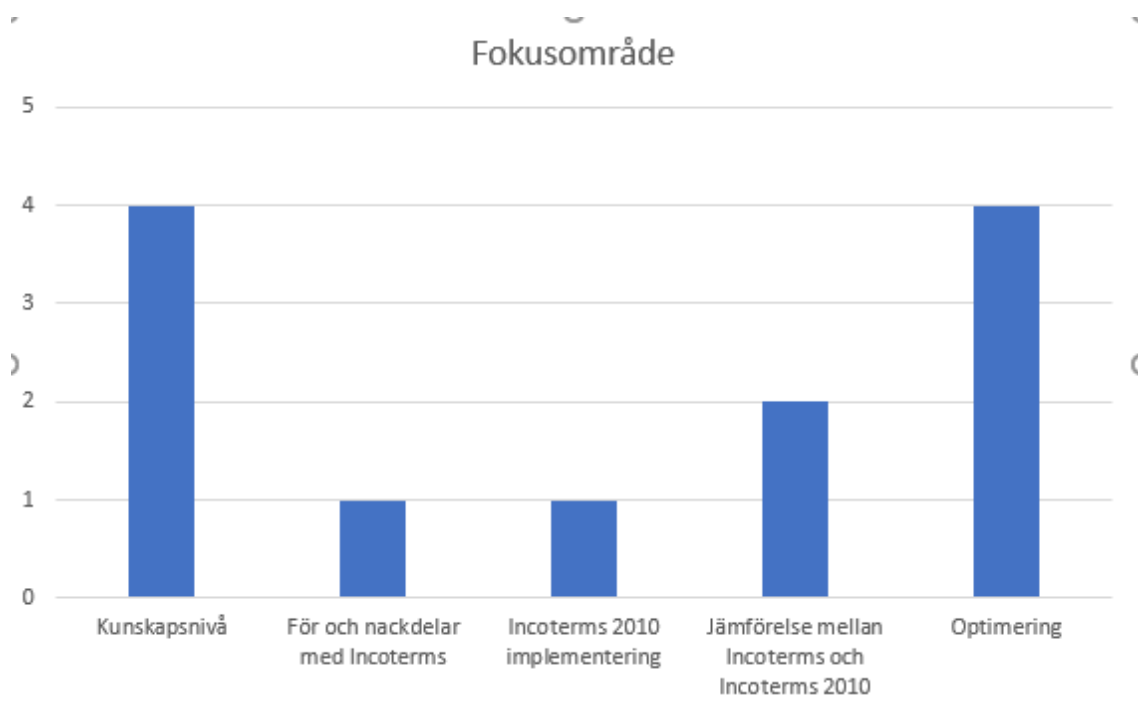


Figur 20. Frekvens för skola

I denna tabell ser vi från vilken skola examensarbeten kommer. Från Arcada kommer 42% av examensarbeten. Från Vasa yrkeshögskola kommer 25% av arbeten. Metropolia, Tammerfors yrkeshögskola, University West och Jönköping University står alla skilt för var sitt arbete.

Eftersom jag är en studerande från Arcada är det lättast att hitta arbeten som är skrivna i Arcada. Därför finns det ett onaturligt stort antal undersökningar från Arcada. Resten är valda för att ge en geografisk spridning till detta examensarbete.

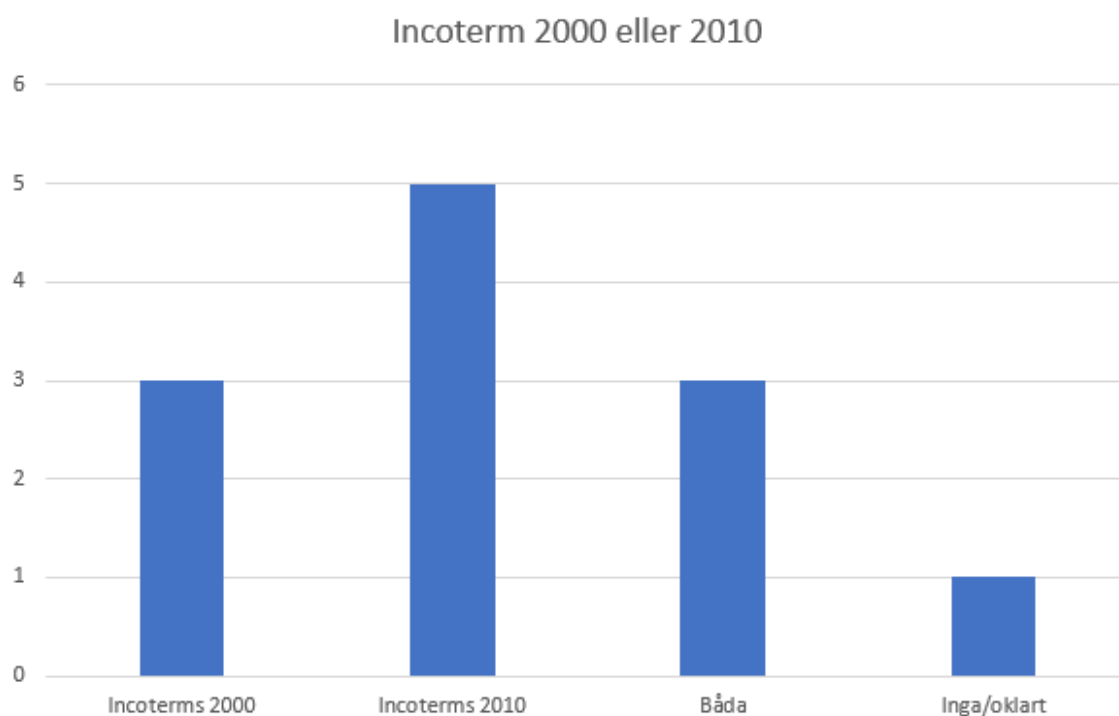
5.3 De undersökta examensarbetena – Fokusområde och frekvens



Figur 21. Frekvens för fokusområde

Här ser vi fokusområdet för alla undersökningar. Jag klassindelar alla undersökningar enligt deras fokusområden. De två största grupperna är Kunskapsnivå och Optimering. Undersökningar klassificerade till gruppen Kunskapsnivå behandlar kunskapsnivån för Incoterms hos en viss grupp av människor. Examensarbeten från gruppen Optimering räknar ut hur man kan optimera sin verksamhet eller jämför klausuler med varandra för att bestämma en optimalare leveransklausul för ett specifikt scenario. För- och nackdelar med Incoterms behandlar, som namnet antyder, för- och nackdelar med Incoterms. Incoterms 2010 implementering behandlar hur de nya Incotermerna har tagits i bruk. Jämförelse mellan Incoterms och Incoterms 2010 går igenom båda Incotermerna och behandlar skillnader mellan dem.

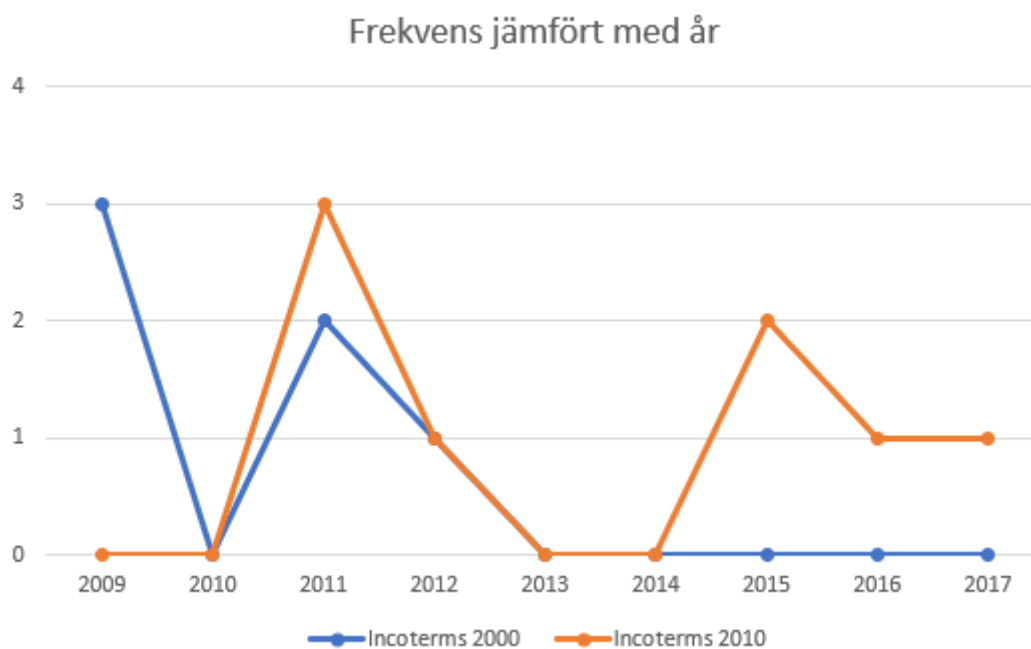
Det finns, till skillnad från det tabellen ovan antyder, mer än 4 undersökningar som ger ett resultat om kunskapsnivån för en viss grupp. Trots att de klassificerades i andra grupper kan de påverka resultatet av kunskapsnivån. Vi kan konstatera att kunskapsnivå och optimering är vanliga forskningsområden inom Incoterms.



Figur 22. Frekvens för Incoterm

Denna figur visar vilka Incoterms som det har forskats om. Vi ser att 25% av undersökningarna behandlar Incoterms 2000, 42% behandlar Incoterms 2010 och 25% behandlar båda. 8% eller en undersökning var oklar om vilkendera den behandlar. Vi kan konstatera att det är vanligt att forska om Incoterms 2010 och att forskning om Incoterms 2000 och blandningar av båda fortfarande förekommer.

Med tanke på den tidsmässiga avgränsningen för detta arbete måste vi också se på frekvensen i jämförelse med året. Figur 22 visar nämligen inte en så stor skillnad mellan Incoterms 2000 och 2010. Genom att jämföra frekvensen med året får vi en mera verklighetstrogen uppfattning. I följande tabell räknar jag bara med Incoterms 2000 och 2010. De som klassificeras som ”båda” har räknats som 1 för både Incoterms 2000 och 2010.

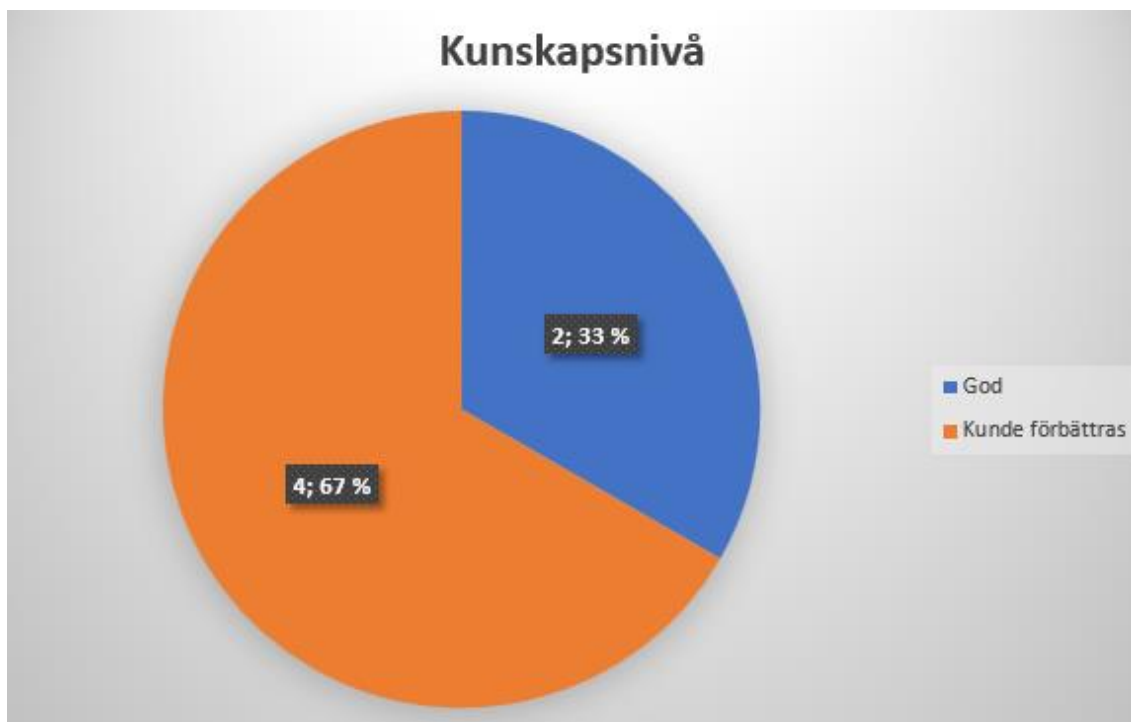


Figur 23. Frekvens jämfört med år

I figuren ovan ser vi att undersökningar om Incoterms 2000 är vanliga i början av denna tidsperiod. År 2009 har vi tre undersökningar, år 2010 noll, år 2011 två och år 2012 bara en. Efter det uppkommer inte mera undersökningar om Incoterms 2000. Incoterms 2010 har däremot tre år 2011, en år 2010, två år 2015, en år 2016 och en år 2017. Vi kan konstatera att efter att Incoterms 2010 introducerats har forskning om Incoterms 2000 minskat. Forskningar om Incoterm 2010 var många året efter deras introduktion och forskning har fortsatt att bli producerade i en stadig takt sedan dess.

5.4 De undersökta examensarbetena - Kunskapsnivå

Vi har allt som allt 6 examensarbeten som har behandlar kunskapsnivån av Incoterms. (Alla har dock inte klassificerats under kunskapsnivå) Detta är inte en del av den ursprungliga frågeställningen för denna undersökning men eftersom det finns ett så stort antal forskningar med detta fokusområde ger det intressant data för att svara på fråga 6: övrigt. Dessa 6 arbeten är Genberg, Ramsay, Holmberg, Björk, Hurme och Hedström & Granberg. Här följer en graf för kunskapsnivån.



Figur 24. Kunskapsnivå

Som vi ser visar majoriteten av undersökningarna att kunskapsnivån är låg. Flera undersökningar rekommenderar kompletterande utbildning om Incoterms. Detta resultat är oroväckande och visar att flera företag inte förstår vikten i utbildning och fortbildning. Som Fredrikson & Rappestad visade i sin undersökning är det lönsamt i längden att satsa på utbildning eftersom det förminskar antalet misstag och drar därför ner på kostnaderna.

Om vi tar med sampelstorleken för undersökningarna får vi följande resultat. Det är viktigt att komma ihåg att en sådan jämförelse är i fördel för kvantitativa undersökningar eftersom de ofta har mycket större sampelstorlekar. Två undersökningar med en gemensam sampelstorlek på 116 visar goda kunskaper och fyra undersökningar med en gemensam sampelstorlek på 248 visar en låg kunskapsnivå. Här antyder datan också att signifikansen för "kunde förbättras" resultatet är starkare.

Till nästa ser vi på hur kunskapsnivån sprider sig geografiskt.

Tabell 2. Geografisk spridning

Skribent	Geografiskt läge	Sampelstorlek	Kunskapsnivå
----------	------------------	---------------	--------------

Niclas Holmberg	Helsingfors	109	God
Anders Genberg	Helsingfors	40	Kunde förbättras
Antti Hurme	Helsingfors	55	Kunde förbättras
Magnus Björk	Österbotten	144	Kunde förbättras
Jonas Hedström & Glenn Granberg	Österbotten	9	Kunde förbättras
Fredrik Ramsay	Åland	7	God

Metoden och sampelstorleken varierar mellan dessa undersökningar så det är inte vetenskapligt hållbart att dra absoluta slutsatser från dessa värden. Trots det ser vi att datan antyder att kunskapsnivån i Österbotten är låg. Resultatet för Helsingfors är konfliktfyllt. En undersökning med en sampelstorlek på 109 visar god kunskapsnivå medan 2 undersökningar med en gemensam sampelstorlek på 95 visar låg kunskapsnivå.

För Åland har vi bara en undersökning som visar god, så vi kan konstatera att resultatet antyder att ålänningar har goda kunskaper om Incoterms. Men vi måste dock vara skeptiska mot detta resultat eftersom vi bara har en undersökning med sampelstorleken 7 som referens.

Däremot har resultatet för hela Finland större signifikans. Resultatet antyder att kunskapsnivån i Finland som helhet angående Incoterms kunde förbättras.

5.5 De undersökta examensarbetena - Optimering

Vi har totalt 4 stycken undersökningar som klassificeras under optimering. De är de fyra sista i översiktstabellen. Kuusamo har som resultat en referensram som visar tillvägagångssättet vid beslutandet att använda en annan klausul än EXW. Detta examensarbete visar hur grundliga uträkningar det skall göras för att få ett vetenskapligt svar på vad man måste ta i beaktande när man överväger ett byte av leveransklausul.

Hedström och Granbergs resultat visar att okunskap står i vägen för en mer optimal användning av Incoterms. Vidare visar undersökningen att mindre företag ofta använder EXW medan större företag använder mera komplicerade klausuler som CIF, CIP och

DDU. Med tanke på skillnaden i de tillgängliga resurserna för stora respektive små företag kan man säga att båda kategorierna företas fungera relativt sett optimalt. Stora företag har resurser att vetenskapligt ta reda på den mest optimala klausulen för just dem, medan mindre företag inte har resurser för det, och väljer klausuler som är lättare att använda. Med den logiken har små företag, trots att de kanske inte använder den mest optimala klausulen, en, relativt till deras resurser, optimal eller i varje fall kostnadseffektiv verksamhet.

Anderssons examensarbete undersöker om DAP skulle vara bättre än FCA för ett företag. Andersson noterar i sin teori det som även är noterat i teorin i detta examensarbete att det viktiga är att tänka på företagets olika verksamheter i fråga om processer och framsteg nås genom att optimera dessa processer. Andersson märker också, som jag märkt i min teori, att företag själva måste ta itu med de ineffektiva processer de har och effektivera dem för att upprätthålla sin konkurrenskraft. Företaget är en del av en större logistikkedja och konkurrensen är inte mellan företag och företag, utan supply chain och supply chain. De kan inte behålla sina ineffektiva processer och bara höja priset för sina kunder. Detta sänker på den totala konkurrenskraften för hela kedjan.

Fredriksson och Rappestads undersökning behandlar risk management och Incoterms inom APAC-regionen. Resultatet visar att okunskap om Incoterms är en risk för företaget. Detta resultat stöder ytterligare det resultat vi fick i stycket om kunskapsnivån. Det rekommenderas att företag investerar mera på utbildning om leveransklausuler.

5.6 Svar på forskningsfrågor

I detta kapitel går jag igenom mina forskningsfrågor en för en och svarar på dem.

1. Vilka skolor undersöker Incoterms?

Av de 12 examensarbeten jag valt för min undersökning ser vi att 42% av undersökningarna kommer från Arcada. På en andra plats med 25% kommer Vasa Yrkeshögskola. Det är dock viktigt att komma ihåg att jag själv är en Arcada studerande och därmed partisk vilket berättigar en kritik mot detta resultat.

2. Vilka Incoterms undersöks?

Resultatet antyder att 25% av forskningar om Incoterms behandlar Incoterms 2000, 42% behandlar Incoterms 2010 och 25% behandlar både Incoterms 2000 och 2010. 8% är oklara om vilkendera den behandlar.

Undersökningar om Incoterms 2000 börjar minska när Incoterms 2010 introduceras. Efter att Incoterms 2010 introducerats har forskningar om Incoterms 2000 minskat. Forskningar om Incoterm 2010 var mycket vanliga år 2011 efter deras introduktion och är än idag ett vanligt forskningsområde.

3. Vad har undersökningarna fokuserat på?

De 2 mest förekommande fokusområden är optimering av Incoterms och kunskapsnivå för Incoterms för en viss grupp av människor.

4. Är undersökningarna gjorda för specifika transportsätt?

Det framstår inte att undersökningar skulle vara gjorda för specifika transportmedel. Undersökningarna verkar fokusera mera på Incoterms som en helhet och geografiska områden, såsom Åland eller Vasa.

5. Vad är vanliga problem?

På samma sätt som jag noterat i teorin noterar många andra skribenter i teorin de olika fallgropar som Incotermerna för med sig. Till exempel är det vanligt att EXW används fel och säljaren åtar sig större ansvar än han är skyldig till, som att lasta godset ombord på köparens fordon.

Kunskapen om Incoterms kan beskrivas som ett problem. Kunskapsnivån är rätt så låg vilket är en risk för företag.

6. Övrigt

Undersökningar från olika fokusområden bekräftar att kunskapsnivån om Incoterms är låg. Det rekommenderas att företag satsar mera på utbildning.

6 SLUTSATSER

I detta kapitel sammanfattar jag de slutsatser som framkommit i denna undersökning.

Syftet för denna undersökning var att ta reda på vad man har forskat om inom Incoterms. Resultatet i denna undersökning visar att kunskapsnivå för Incoterms för en viss grupp av människor och optimering av användningen av Incoterms är vanliga fokusområden för undersökningar om Incoterms. Förvånande var det stora antalet forskningar som behandlar kunskapsnivån. Jag förväntade mig mera undersökningar som behandlar optimering eftersom det låter som ett intressantare ämne med mera inflytelserika resultat.

Angående kunskapsnivån kan vi konstatera att kunskapsnivån för Incoterms i Finland upplevs som låg. Fredriksson & Rappestads undersökning antyder att kunskapsnivån i Thailand också är låg och att bristande kunskaper om Incoterms är en risk för företaget och borde därför förebyggas.

Det finns dock anmärkningsvärd kritik mot detta resultat i och med att dessa undersökningar har mätt kunskapen för Incoterms som en helhet medan specialister inom logistik ofta upplever att de bara behöver kunna de klausuler som de använder regelbundet. Vissa företag har regler om vilka klausuler som får användas, vilket, från ett vetenskapligt perspektiv, sänker kunskapen om Incoterms som en helhet. Det finns också stora skillnader i användningsgraden för olika klausuler. Allt detta gör det svårare att vetenskapligt skilja på vad som definieras som goda kunskaper och vad som inte. Det finns alltså inte ett resultat som visar en realistisk bild av kunskapsnivån. Oberoende kan vi säga att kunskapsnivån är låg i jämförelse med en vetenskaplig standard.

KÄLLOR / REFERENCES

Andersson, Simon. 2013, *Could suppliers take greater transport and owner responsibility*, University West, Tillgänglig: <http://hv.diva-portal.org/smash/get/diva2:658484/FULLTEXT01.pdf> Hämtad 13.10.2017

Backman, Jarl. 1998, *Rapporter och uppsatser*. Lund: Studentlitteratur, 213 s

Björk, Magnus. 2009, *Finländska näringsidkares kunskaper angående leveransvillkor*, Yrkeshögskolan Arcada, 107 s.

Forsberg, Christina & Wengström, Yvonne. 2013, *Att göra systematiska litteraturstudier – Värdering, analys och presentation av omvårdnadsforskning*. Uppl. 3, Stockholm: Natur & Kultur, 219 s.

Fredriksson, Emma & Rappestad, Nichole. 2016, *Reducing risks and costs when working with Incoterms in purchasing within the Asia-Pacific region*. Jönköping University, Tillgänglig: <http://hj.diva-portal.org/smash/get/diva2:940954/FULLTEXT01.pdf> Hämtad 13.10.2017

Gcb sourcing.com, 2015. *Incoterms 2010*. Tillgänglig: <http://gcb sourcing.com/Fr/Blog/transport-et-douane/transport/quest-ce-quun-incoterm/> Hämtad 26.1.2018

Genberg, Anders. 2015, *Finlandsvenska näringsidkares kunskaper om leveransvillkor*, Yrkeshögskolan Arcada, Tillgänglig: <http://www.theseus.fi/handle/10024/95289>, Hämtad 9.10.2017

Hedström, Jonas & Granberg, Glenn. 2009, *Incoterms klausulernas användning i Österbotteniska företag*, Vasa yrkeshögskola, Tillgänglig: <https://www.theseus.fi/handle/10024/5806> Hämtad 11.10.2017

Holmberg, Niclas. 2011, *Incoterms 2000/2010*, Yrkeshögskolan Arcada, Tillgänglig: <http://www.theseus.fi/handle/10024/38969>, Hämtad 11.10.2017

Hurme, Antti. 2009, *Incoterms 2000: Toimituslausekkeet Varovassa*, Metropolia, Tillgänglig: <https://www.theseus.fi/handle/10024/3130>, Hämtad 11.10.2017

ICC. 2010, *Incoterms 2010*, Paris, ICC services, 244 s.

Kuusamo, Villehart. 2017, *Optimizing the usage of Incoterms 2010*, Tampereen ammattikorkeakoulu, Tillgänglig: <https://www.theseus.fi/handle/10024/134109> Hämtad 11.10.2017

Mainfreight. 2007, *Incoterms 2000*, Tillgänglig: <http://www.mfcl2000.com/Resources/Incoterms.pdf>, Hämtad 7.12.2017

Pörsti, Riina Pauliina. 2011, *Incoterms 2010 myyjän näkökulmasta*, Vaasan ammattikorkeakoulu, Tillgänglig: <https://www.theseus.fi/handle/10024/33075>, Hämtad 11.10.2017

Ramberg, Jan. 2011, *ICC Guide to Incoterms 2010*. ICC, Tillgänglig: <http://www.rbbint.com/ess-info/1148.pdf>, Hämtad 12.10.2017

Ramsay, Fredrik. 2015, *En Åländsk undersökning om producenters kunskaper i Incoterms 2010*, Yrkeshögskolan Arcada, Tillgänglig: <http://www.theseus.fi/handle/10024/97203>, Hämtad 9.10.2017

Ritvanen, Virpi; Inkiläinen, Aimo; von Bell, Anders; Santala, Jouko. 2011, *Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet*, Logistiikan Maailma, 252 s

Roser, Max & Ortiz-Ospina, Esteban. 2017, Global Rise of Education, *OurWorldInData.org*, Tillgänglig: <https://ourworldindata.org/global-rise-of-education#years-of-schooling> Hämtad 10.11.2017

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

Soinio, Nico. 2012, *Jämförelse av de nya och gamla Incotermerna*, Yrkeshögskolan Arcada, Tillgänglig: <http://www.theseus.fi/handle/10024/52970>, Hämtad 9.10.2017

Storås, Tea & Granberg, Emilia. 2011, *Förändringen av Incoterms klausulerna samt deras användning bland finländska företag*, Vasa yrkeshögskola, Tillgänglig: <https://www.theseus.fi/handle/10024/33069> Hämtad 11.10.2017

