



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija
Program: Komerčalist
Modul: Podjetniški

UČINKOVITA UPORABA KLAVZUL INCOTERMS V MEDNARODNEM POSLOVANJU

Mentor: mag. Dejan Kos
Lektorica: Bojana Samarin, univ. dipl. slov.

Kandidatka: Petra Kemperle

Kranj, junij 2011

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju, mag. Dejanu Kosu, za njegove strokovne nasvete in vso pomoč ter vodenje pri pisanju diplomske naloge.

Zahvaljujem se tudi podjetju DSV Transport, d. o. o., in svojim sodelavcem za pomoč pri zbiranju literature in podatkov, ki sem jih uporabila pri izdelavi diplomske naloge.

Posebej pa se zahvaljujem svojemu fantu, družini in prijateljem, ki so me spodbujali in mi stali ob strani na poti mojega študija.

IZJAVA

»Študentka Petra Kemperle izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. Dejana Kosa.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

V prvem delu diplomskega dela je predstavljeno, kaj pomeni mednarodno poslovanje, kaj so motivi zanj in kakšen je njegov pomen za majhne države in za Slovenijo.

Osrednji del je namenjen klavzulam Incoterms, ki igrajo zelo pomembno vlogo pri mednarodnem poslovanju. Podrobneje sem opisala vseh enajst klavzul, kakšne so njihove značilnosti in kaj je pomembno vedeti.

Klavzule Incoterms so trgovinske klavzule, ki so v mednarodni trgovini največkrat uporabljene. Poznavanje teh klavzul je zelo pomembno pri mednarodnem poslovanju. Osnovni namen in cilj klavzul Incoterms je določiti uvoznikom in izvoznikom točno določene pogoje in odgovornosti glede kupoprodajne pogodbe, da ne bi kasneje prišlo do napačnega razumevanja s strani kupca ali prodajalca.

Ob pisanju diplomskega dela sem spoznala, da velika večina slovenskih izvoznikov in uvoznikov blaga pri svojem mednarodnem poslovanju ne zna pravilno in učinkovito uporabljati klavzul Incoterms in na račun tega izgubljajo dodaten zaslužek pri svojem poslovanju. To trditev je potrdila tudi moja raziskava.

KLJUČNE BESEDE

- Mednarodno poslovanje
- Mednarodna trgovina
- Klavzule Incoterms

ABSTRACT

The first part of the diploma thesis presents the significance of international business, what the purpose of it is and its meaning for a small country like Slovenia.

The central portion is devoted to the rules Incoterms which play an extremely important role in international trade. All eleven rules are described in detail, as well as their characteristics and key points.

Rules Incoterms are trade rules used most frequently in international trade. Knowledge of these rules is of extreme importance in international business. The key purpose and objective of the rules Incoterms is to precisely define the conditions and responsibilities of importers and exporters with regard to contracts of sale so as to avoid any misunderstandings between the buyer and seller in the future.

While writing my diploma thesis, I found that the large majority of Slovenian importers and exporters did not know how to correctly and effectively use the rules Incoterms for goods with respect to international business operations and as a result, lost additional earnings. This assertion was also confirmed by my research.

KEYWORDS

- International business
- International trade
- Rules Incoterms

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Predstavitev problema.....	1
1.2	Namen diplomskega dela.....	1
1.3	Metoda dela	2
2	MEDNARODNO POSLOVANJE	3
2.1	Mednarodna trgovina	3
2.2	Motivi za mednarodno poslovanje	4
2.3	Konkurenčnost v mednarodnem poslovanju.....	4
2.4	Pomen mednarodnega poslovanja za majhne države	4
2.5	Slovenija in mednarodno poslovanje	5
3	INCOTERMS 2010.....	7
3.1	Razlogi za sprejem klavzul Incoterms	7
3.2	Zgodovinski razvoj klavzul Incoterms	8
3.3	Klavzule Incoterms 2010.....	9
3.3.1	EXW – franko tovarna (... navedeni kraj dobave).....	9
3.3.2	FCA – franko prevoznik (... navedeni kraj dobave)	10
3.3.3	CPT – prevoz plačan do (... navedeni namembni kraj)	10
3.3.4	CIP – prevoz in zavarovanje plačana do (... navedeni namembni kraj)	11
3.3.5	DAT – dobavljeno na terminalu (... navedeni terminal v namembnem pristanišču ali kraju).....	11
3.3.6	DAP – dobavljeno v kraju (... navedeni namembni kraj).....	12
3.3.7	DDP – dobavljeno ocarinjeno (... navedeni namembni kraj).....	12
3.3.8	FAS – franko ob ladji (... navedeno odpravno pristanišče).....	13
3.3.9	FOB – franko na ladijski krov (... navedeno odpravno pristanišče)....	13
3.3.10	CFR – stroški in prevoznina (... navedeno namembno pristanišče) ..	14
3.3.11	CIF – stroški, zavarovanje in prevoznina (... navedeno namembno pristanišče).....	14
4	ANALIZA POZNAVANJA IN UČINKOVITE UPORABE KLVZUL INCOTERMS V SLOVENSКИH PODJETJIH	16
4.1	Velikost podjetja	16
4.2	Prevladujoča dejavnost podjetja	17
4.3	Geografski obseg podjetja pri nabavi in prodaji	17
4.4	Uporaba klavzul Incoterms pri mednarodni kupoprodaji	18
4.5	Največkrat uporabljene klavzule Incoterms pri uvozu	19
4.6	Največkrat uporabljene klavzule Incoterms pri izvozu	20
4.7	Ocena znanja o klavzulah Incoterms.....	20
4.8	Posvetovanje s špediterji pred vključitvijo klavzule Incoterms.....	21
4.9	Predlagatelj vključevanja klavzul Incoterms v kupoprodajno pogodbo	22
4.10	Uporaba klavzul Incoterms pri poslovanju	22
4.11	Pri kateri vrsti transporta je najpogostejša uporaba klavzul Incoterms.....	23
5	SKLEP	24
	LITERATURA IN VIRI	25
	KAZALO SLIK.....	26
	KAZALO TABEL	26
	KAZALO GRAFOV	26
	PRILOGA	27

1 UVOD

Danes je sodobno gospodarstvo odprto. Velik del nacionalnega gospodarstva je namenjen mednarodni trgovini. Prelivanje proizvodov, inovacij, tehnološkega znanja, surovin in storitev med posameznimi državami je temeljna značilnost sodobne mednarodne menjave. Svet je postal med seboj vse bolj povezan, je medsebojno odvisen in postaja nezadržno globalno gospodarstvo.

Mednarodno poslovanje predstavlja vse transakcije, ki potekajo preko nacionalnih meja, z namenom zadovoljevanja ciljev posameznikov, podjetij, institucij, drugih držav. Najbolj značilne transakcije so: uvoz, izvoz, neposredne tuje investicije. Prva in osnovna razlika med domačim in mednarodnim poslovanjem je seveda ta, da se pri mednarodnem poslovanju vsi procesi in transakcije odvijajo preko meja.

Vsaka država, ki sodeluje v mednarodnih odnosih, skuša usmerjati svoje ekonomske odnose s tujino, tako da ti kar najbolj prispevajo k ekonomskemu razvoju in zaposlenosti v gospodarstvu. Vključevanje domačih storitvenih organizacij pri prevozu blaga, kot so cestni prevozniki, železnice, špediterji in drugi, je prioriteta vseh razvitejših držav.

Klavzule Incoterms 2010 obsegajo enajst trgovskih klavzul, ki vsebujejo določbe o razmejitvi obveznosti pogodbenih strank po prodajni pogodbi. Največkrat se uporabljajo v mednarodni trgovini.

Izvozniki – prodajalci in uvozniki – kupci bi morali zaradi svojih interesov upoštevati, da je potrebno pri mednarodni kupoprodaji blaga vključevati čim več storitev, ki posredno omogočajo organizatorju kontrolo nad prevozom ter dodatni prihodek.

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Z dobrim poznavanjem klavzul Incoterms lahko uvozniki in izvozniki v mednarodni menjavi blaga izberejo najbolj primerno klavzulo v kupoprodajni pogodbi. Zaradi nepoznavanja in napačne izbire slednjih sodelujoči v kupoprodajni pogodbi delajo napake, ki zmanjšujejo uspešnost pri prodaji oziroma pri nakupu blaga. Napake se največkrat pojavijo tam, kjer izvozniki oziroma uvozniki ne vključijo v svojo pogodbo transportnih storitev. Izbiro organizacije prevozov in uporabo primernih klavzul Incoterms pri sklepanju pogodb bi morali prepustiti strokovnjakom – mednarodnim špediterjem, ki bodo s svojimi izkušnjami pripomogli k izbiri pravšnje.

1.2 NAMEN DIPLOMSKEGA DELA

Namen diplomskega dela je prikazati, kako pomembno je dobro poznavanje klavzul Incoterms, da jih lahko čim bolj učinkovito uporabimo pri mednarodnem poslovanju. Veliko slovenskih izvoznikov in uvoznikov klavzulam Incoterms pri sklepanju pogodb ne posveča posebne pozornosti, saj se zaradi slabega poznavanja teh ne zavedajo, da bi bil posel lahko zanje še bolj uspešen, če bi v pogodbo vključili ustrezno klavzulo.

1.3 METODA DELA

Prvi del diplomskega dela vsebuje teoretični del, predstavljen z domačo in tujo strokovno literaturo in članki s področja mednarodnega poslovanja in klavzul Incoterms. Drugi del pa temelji na raziskavi poznavanja in učinkovite uporabe klavzul Incoterms, katere rezultate sem dobila s pomočjo ankete, razdeljene med slovenska podjetja, ki se ukvarjajo z izvozom in uvozom blaga.

Diplomsko delo je razdeljeno na pet poglavij. V uvodu je predstavljena osrednja tema diplomskega dela, drugo poglavje predstavlja mednarodno poslovanje, v tretjem spoznamo klavzule Incoterms 2010. V četrtem poglavju so podani rezultati raziskave, ki je bila preko anketnega vprašalnika o poznavanju in uporabi klavzul Incoterms izvedena med nekaterimi slovenskimi podjetji, v petem poglavju pa sledi zaključek, kjer so navedene ugotovitve in predlogi za izboljšanje, pridobljeni ob nastajanju diplomskega dela.

2 MEDNARODNO POSLOVANJE

Mednarodno poslovanje pomeni razširitev trgov, kar omogoča državam in podjetjem večjo prodajo izdelkov, pomeni pa tudi specializacijo in racionalizacijo poslovanja, pomeni razvoj, kar posledično vodi do večje produktivnosti ter blaginje neke države. Danes je v mednarodni menjavi udeleženih več kot 150 od skupno 198 držav, med temi državami obstajajo velike družbenoekonomske in kulturne razlike, ki imajo posledično tudi različne sisteme mednarodnega poslovanja (Šenk Ileršič, 2009).

Kaj pomeni mednarodno poslovanje, mednarodna trgovina in mednarodni marketing?

- Mednarodno poslovanje je najširši pojem, ki pomeni izvajanje in opravljanje tudi drugih dejavnosti na svetovnem trgu, tako trgovinskih kot netrgovinskih, na primer podjetniške naložbe, ustanavljanje proizvodnih podružnic na tujem, mednarodne poslovne finance, mednarodno poslovanje, multinacionalna podjetja, izgradnja distribucijskih skladišč itd. Ne gre samo za materialne premike blaga, ampak tudi za uvoz in izvoz kapitala ter gibanje delovne sile. Pri mednarodnem poslovanju ne gre le za marketinško usmerjanje nalog, ampak tudi za opravljanje drugih poslovnih nalog v tujini.
- Mednarodna trgovina je obstajala že pred nekaj stoletji in se zanjo pogosto uporablja sinonim zunanja ali svetovna trgovina ter jo lahko opredelimo kot izvajanje vseh izvoznih in uvoznih poslov. Pojmuje se bolj kot materialno poslovanje.
- Mednarodni marketing se razlikuje od mednarodne trgovine po vsebini in poslovnem prijemu in je bližje mednarodnemu poslovanju kot mednarodni trgovini. Mednarodni marketing se odvija ali izvaja v tujih poslovnih okoljih, kjer moramo upoštevati vse posebnosti tega okolja: politične, demografske, kulturne, gospodarske in tehnološke. Gre za način pristopa podjetij do prodaje blaga in storitev v tujih trženjskih okoljih. Mednarodni marketing lahko pojmuje kot sinergijo vseh poslovnih aktivnosti, ki so potrebne, da bi izdelek, storitev ali tehnologija po optimalni poti in na najbolj optimalen način prišla do tujega porabnika s ciljem zadovoljiti njegove želje in potrebe (Šenk Ileršič, 2009).

2.1 MEDNARODNA TRGOVINA

Mednarodna trgovina pomeni menjavo kapitala, blaga in storitev preko državnih mej. V velikih državah predstavlja velik del bruto domačega proizvoda (BDP). Kljub prisotnosti mednarodne trgovine skozi zgodovino pa se je njena pomembnost na posamezno gospodarstvo začela podrobneje raziskovati in poudarjati šele v zadnjih stoletjih. Prvi je pomembnost mednarodne trgovine raziskal in dokumentiral Adam Smith leta 1776. Izpostavil je pomembnost izvoza blaga in storitev na uvoz blaga, saj se drugi financira preko prvega (Morgan, 1997).

Prvi razmah mednarodne trgovine pa se je začel leta 1989, ko je prišlo do večjih gospodarskih in političnih dogodkov po celem svetu, ki so v veliki meri vplivali na mednarodno menjavo. Čeprav se je razmah mednarodne trgovine začel šele proti koncu 20. stoletja, se je skozi ta čas razvilo zelo veliko ekonomskih teorij, ki so se posredno ali neposredno dotikale tudi mednarodne trgovine in menjave. Vzporedno

z razvojem in povečanjem mednarodne trgovine pa se je razvijalo tudi pravo preko različnih zakonov in uredb, s katerimi je želela politika nadzorovati mednarodno trgovino.

2.2 MOTIVI ZA MEDNARODNO POSLOVANJE

Podjetja uveljavljajo načelo »going international« (poslovati mednarodno) iz različnih razlogov. Nekateri razlogi so pasivni, nekateri proaktivni ali celo agresivni.

- Pasivni razlogi so tisti motivi, na temelju katerih se odziva podjetje na dogajanje na domačih ali tujih trgih, tako da se podjetje pasivno prilagaja s spreminjanjem svojih poslovnih aktivnosti. Pasivni razlogi so na primer globalna konkurenca, trgovinske ovire, pravne in institucionalne omejitve s strani domače države in rešitve v zvezi z logističnimi težavami. Države, ki želijo privabiti čim več tujega kapitala in tehnološkega »know-how«, pogosto nudijo tujim investitorjem različne vzpodbude za investiranje tujih podjetij, kar predstavlja dodaten pasivni razlog za rast mednarodnega poslovanja (Hollensen, 2001).
- Zaradi nevarnosti zmanjševanja lastne konkurenčnosti se mnoga večja podjetja odločajo za strategijo aktivne globalizacije. Aktivni razlogi so motivi, ki vzpodbujajo strateške spremembe v podjetju na temelju izkoriščanja tehnološkega znanja ali tržnih priložnosti. Aktivni ali celo agresivni razlogi predstavljajo ekonomije obsega, ki jih podjetja dosežejo s porazdelitvijo fiksnih stroškov na čim večje število proizvedenih in prodanih enot, kar vodi v manjše proizvodne in prodajne stroške na enoto. Priložnosti, povezane z rastjo, so pomemben agresiven razlog, ko postanejo možnosti širitve na domačem trgu omejene in se zato podjetja usmerijo v osvajanje novih tujih trgov. Podjetja lahko izdelkom in storitvam, ki so v fazi zrelosti in omejene glede rasti prodaj na domačem trgu, podaljšujejo življenjski cikel s prodajo na drugih tujih trgih, kjer še le pričenjajo s fazo rasti (Hollensen, 2001).

2.3 KONKURENČNOST V MEDNARODNEM POSLOVANJU

Na nekatere trge vstopiti je v bistvu odvisno od treh dejavnikov: tržne privlačnosti, konkurenčne prednosti in tveganja na posameznih trgih. Ko podjetje na podlagi teh kriterijev izbere potencialne države, mora še oceniti, ali sploh katera med njimi izpolnjuje potrebni pogoj: ali bo podjetje na tem trgu doseglo zeleno stopnjo donosnosti. Lahko se namreč izkaže, da nobena izmed izbranih držav ne upravičuje stroškov, povezanih z vstopom. Zato je treba za vsako državo oceniti verjetno stopnjo donosnosti naložb od vlaganj (Kotler, 1998).

2.4 POMEN MEDNARODNEGA POSLOVANJA ZA MAJHNE DRŽAVE

Opredeletev majhnosti ali velikosti neke države ni tako enostavna, zato moramo upoštevati več kriterijev: površino države, število prebivalstva, kupno moč, BDP na prebivalca, višino BDP, delež v svetovni trgovini. Poleg teh kvantitativnih kriterijev je potrebno nujno upoštevati tudi kvalitativne kriterije: status moči in vpliva neke države

v mednarodnih odnosih, stopnjo gospodarske razvitosti, njihovo samostojnost in neodvisnost ter povezovalne oziroma integracijske težnje. Ekonomske integracije imajo na majhne države predvsem pozitivne gospodarske učinke, ki pomenijo: zmanjševanje ali celo odstranitev trgovinskih in drugih ovir, pospeševanje medsebojnega ekonomskega sodelovanja, prosto gibanje proizvodnih faktorjev itd.

Za gospodarsko aktivnost posamezne države sta glede na pomen zunanje trgovine oziroma vključevanja v mednarodno poslovanje opazni dve osnovni težnji:

- Z gospodarskim razvojem posamezne države, ne glede na velikost, tendenčno narašča delež v zunanjo trgovino usmerjenega gospodarstva.
- Delež izvoza in uvoza v BDP neke države ter njen izvoz na prebivalca je tem večji, čim manjša je država.

Majhne države so praviloma veliko bolj fleksibilne kot velike države in se hitreje prilagajajo spremembam v mednarodnem okolju. Veliko majhnih držav ima zelo uspešno in visoko razvito gospodarstvo (Švica, Singapur itd.). So veliko bolj stabilne kot velike države ter imajo večjo nagnjenost k mednarodni menjavi. Za majhne države je vključevanje v mednarodno menjavo tudi že vprašanje obstoja. Ker je domači trg premajhen, lahko podjetja zagotovijo ekonomijo obsega samo s pridobivanjem zadostnega števila kupcev na mednarodnih trgih. Torej je odvisnost od svetovnega trga za majhno državo le prednost, ki prinaša razvoj, zapolnjevanje prostih proizvodnih zmogljivosti, višjo stopnjo zaposlenosti, višjo produktivnost in konkurenčnost ter višji življenjski standard. Uspeh vključevanja v mednarodne tokove je v praksi odvisen od poslovnih sposobnosti vsake države in njenih podjetij, kako bodo izrabila svoje konkurenčne prednosti in znanje na svetovnem trgu (Šenk Ileršič, 2009).

2.5 SLOVENIJA IN MEDNARODNO POSLOVANJE

»Slovenija je majhna država z manj kot 2 milijona prebivalcev, ki resni poslovni iniciativi ne daje možnosti razvoja in rasti. Že v svoji osnovi je skoraj vsako slovensko podjetje, razen manjših obrtnikov in ponudnikov storitev, vezano na mednarodno okolje ali v nabavi ali v tehnoloških rešitvah ali v prodaji ali pa v kar vseh treh poslovnih funkcijah. Brez vstopanja v mednarodno menjavo ostajajo podjetja na lokalnem nivoju, z lokalno podjetniško kulturo, majhnim ekonomskim dosegom in z omejenimi možnostmi preživetja«. (Matjaž Pust, bivši direktor, Kobilarna Lipica)

Mednarodno poslovanje je za Slovenijo kot majhno državo bistvenega pomena, saj vključevanje v mednarodne tokove zanjo pomeni predvsem gospodarsko preživetje. Za Slovenijo kot majhno državo sta pomembna tako izvoz kot uvoz blaga in storitev. Z uvozom prihaja Slovenija do tistega blaga in storitev, ki jih sama ne more proizvajati oziroma nima naravnih virov ali pa bi bila proizvodnja določenega blaga zanjo neracionalna.

Izvoz je za Slovenijo možnost, da doseže določeno ekonomijo blaga. Izvoz in primerjava s konkurenco na tujih trgih vnašata v domače gospodarstvo in proizvodnjo višjo učinkovitost in elemente konkurenčnega obnašanja na višji ravni.

Z vidika dejavnikov vključevanja v svetovno trgovino lahko za Slovenijo opredelimo naslednje faktorje, ki so zanjo značilni:

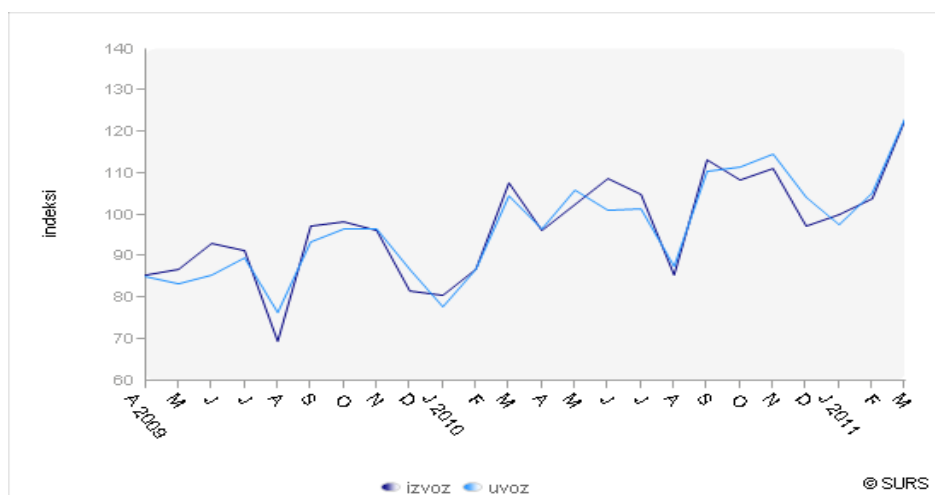
- Slovenija je majhna država in je zelo odvisna od mednarodne trgovine.
- Stopnja razvitosti Slovenije, merjena z BDP na prebivalca, je relativno visoka.
- Geografsko je na severu in zahodu obkrožena z zelo razvitimi državami.
- Geografska koncentracija mednarodne menjave se nanaša na EU-27, saj predstavlja delež izvoza v te države 69 % in delež uvoza skoraj 78 %.

Tabela 1: Izvoz in uvoz blaga, marec 2011

	II 11	III 11	I–III 11	III 11 III 10	I–III 11 I–III 10
	1000 EUR			indeksi	
Izvoz	1,575.504	1,867.534	4,962.159	114,2	119,0
EU-27	1,157.151	1,367.895	3,690.053	117,1	120,2
države nečlanice EU	418.353	499.640	1,272.106	107,1	115,7
Uvoz	1,718.605	2,014.158	5,327.778	118,1	121,3
EU-27	1,331.003	1,585.003	4,128.810	115,0	119,9
države nečlanice EU	387.602	429.154	1,198.968	131,4	126,4
saldo menjave	-143.100	-146.623	-365.619	- ¹⁾	- ¹⁾
pokritost uvoza z izvozom v %	91,7	92,7	93,1	- ¹⁾	- ¹⁾

(vir: <http://www.stat.si>)

Graf 1: Indeksi izvoza in uvoza, april 2009–marec 2011, izračunani iz podatkov v evrih (Ø 2010 = 100)

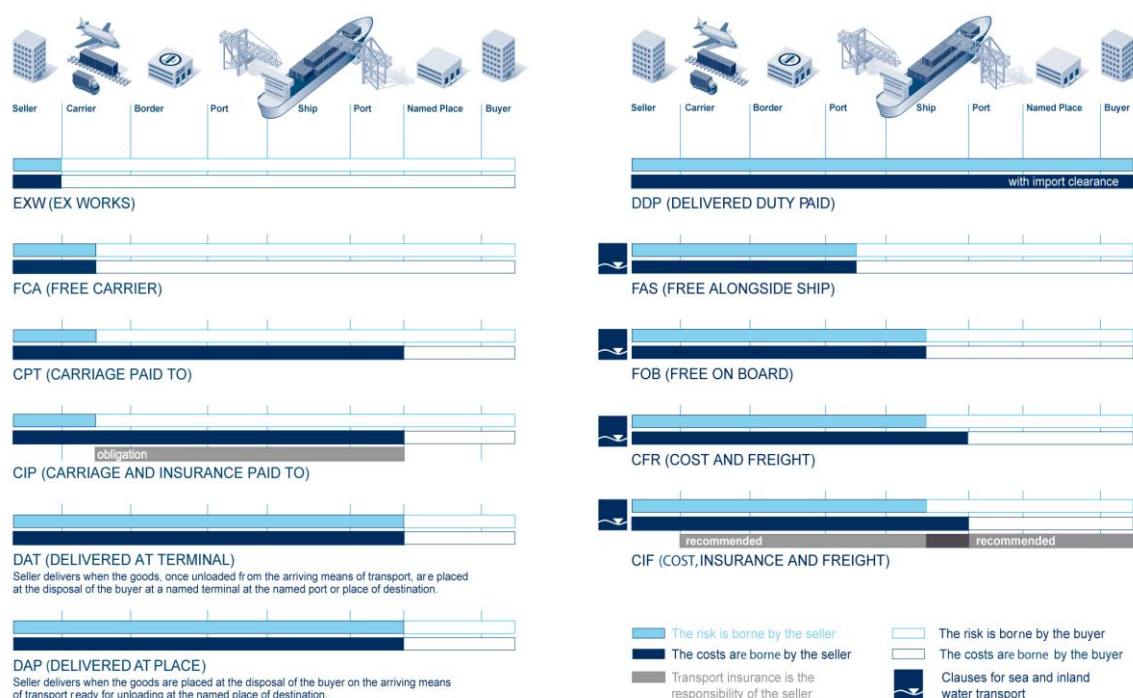


(vir: <http://www.stat.si>)

3 INCOTERMS 2010

Klavzule Incoterms so mednarodno priznane trgovinske klavzule, ki se uporabljajo pri trgovinskih poslih. Beseda Incoterms je nastala iz skrajšanega naziva v angleškem jeziku International (IN), commercial (CO), terms (TERMS), oziroma polnega naziva International rules for the interpretation of trade terms. V prevodu to pomeni Mednarodna pravila za tolmačenje trgovinskih terminov. Pod sedanjim imenom se uporabljajo od leta 1936, ko so bile prvič izdane pod okriljem Mednarodne trgovinske zbornice. Določajo poglobitve sestavine poslov, kot na primer, kako bo potekal transport, katera od pogodbenih strank plača koliko stroškov ter na kateri točki preidejo nevarnosti izgube ali poškodbe blaga s prodajalca na kupca (Brotherston, 1996).

Slika 1: Incoterms 2010



(vir: <http://www.oneblueworld.ca/Incoterms.php>)

3.1 RAZLOGI ZA SPREJEM KLAUZUL INCOTERMS

Prizadevanje ljudi, da v medsebojnih pravnih razmerjih uporabljajo kratke in jedrnatere izraze ter tudi kratice, je že zelo staro. Vendar pa takšni izrazi pokažejo svojo pravo vrednost le tedaj, če sta njihovi gospodarska in pravna vsebina natančno opredeljeni s pravnimi pravili, uzanci ali običaji (Incoterms 90, 1990).

Prodajalec in kupec se pri prodajni pogodbi poleg dogovarjanja o blagu in ceni dogovarjata tudi o drugih pravicah in obveznostih, ki so sestavni del pravnega posla. Dodatne sestavine prodajne pogodbe so najpogosteje določila o kraju in času izročitve blaga, o kraju in času prehoda nevarnosti v primeru uničenja, izgube ali

poškodovanju blaga, o kraju in času prehoda stroškov prevoznine in zavarovalnine za blago iz prodajalca na kupca ter tudi o drugih pravicah in obveznostih v zvezi z odpremo blaga (Brotherston, 1996).

Poleg samih sestavin posla, za katere je zaželeno, da so vključene v prodajno pogodbo, pa je pomembno upoštevati tudi pravni red držav, iz katerih se bo pravni posel zgodil. Med različnim državami namreč obstajajo razlike pri določanju prehoda lastninske pravice s prodajalca na kupca. V nekaterih državah zadošča za prenos lastninske pravice že sama sklenitev pogodbe, ob pogoju, da je bilo blago, ki je predmet pogodbe, izločeno ali drugače individualizirano, medtem ko v drugih državah lastninska pravica preide šele ob dostavi blaga. Takšnih razlik v pravnih ureditvah seveda poslovna praksa ne prenese. Za trgovski promet je nevzdržno, da bi bila odločitev o tem, na čigav riziko blago potuje, odvisna od tega, ali se bo uporabilo pravo prodajalčeve ali kupčeve države. Prav zato so se v dvajsetih letih 20. stoletja pojavila prizadevanja po sprejetju prevoznih klavzul, ki bi vprašanje prehoda nevarnosti uredile neodvisno od prehoda lastninske pravice. Slednja še vedno ostaja avtonomno področje posameznih notranjih zakonodaj (Rowe, 1987).

3.2 ZGODOVINSKI RAZVOJ KLAUZUL INCOTERMS

Različne organizacije so poskušale poenotiti pravila. Če se jim to ni posrečilo vsebinsko, so želele doseči vsaj enotno razlago izrazov, ki so bili vsem skupni in so jih običajno uporabljali. Prva obsežnejša in pregledna zbirka enotnih pravil so bile Ameriške zunanjetrgovinske definicije (AFTD), ki so jih leta 1919 izdale glavne ameriške zunanjetrgovinske organizacije. Ta zbirka je služila za zgled Mednarodni trgovinski zbornici, ki je leta 1921 začela pri svojih članicah zbirati njihove domače razlage za najbolj uporabljene prevozne klavzule v mednarodnem trgovanju. Iz zbranega gradiva je odbor za trgovinske izraze pri Mednarodni trgovinski zbornici sestavil enotna mednarodna pravila za razlago trgovinskih izrazov. Ta pravila so bila sprejeta leta 1936 pod imenom Incoterms. Prvotna zbirka pravil je štela 11 prevoznih klavzul. Čeprav je bilo izvirno besedilo v francoščini, so bile kratice podane v angleščini. Vse kasnejše revizije od vključno leta 1953 naprej pa so bile pripravljene v angleškem jeziku (Incoterms 90, stran 23).

Pri uporabi klavzul Incoterms se je v praksi hitro pokazalo, da glede določenih vprašanj niso dovolj jasne, določne in popolne. Zato je Mednarodna trgovinska zbornica pripravila spremembe in izdala novo zbirko z označbo »Incoterms 1953«. Ta verzija vsebuje le še 9 klavzul, sprejele pa so jo tudi določene države, ki prvotne verzije niso sprejele. Po sprejetju prenovljene verzije klavzul je posebna komisija pri Mednarodni trgovinski zbornici spremljala uporabo klavzul v praksi ter spremembe na področju trgovske in transportne dejavnosti. Tako se je zbirka klavzul sproti prilagajala večjim spremembam na trgovskem področju (Gardner, 2008).

Zbirka Incoterms klavzul je doživela revizije v letih 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 in leta 2010. V času revizij so določene klavzule odpadle, druge so bile naknadno dodane, nekatere pa so le preimenovali in preoblikovali.

Incoterms klavzule so sestavljene iz:

- imenskega dela – okrajšava (DDP; CIF; EXW) in ime kraja,

- vsebinskega dela – pravice in dolžnosti pogodbenih strank glede kraja, časa in načina izročitve blaga, časa in kraja prehoda stroškov in rizika, druge sestavine (plačilo stroškov, zavarovanja, davka)

3.3 KLAUZULE INCOTERMS 2010

V najnovejši verziji so pravila Incoterms razvrščena le v dve kategoriji, in sicer glede na način prevoza, za katerega so namenjene. Večina klavzul je primernih za vse oblike prevoza: EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DAT, DDP. Samo prevozu po vodi pa so namenjene štiri klavzule: FAS, FOB, CFR in CIF. Pri tem se ne razlikuje med prevozom po morju in prevozom po notranjih vodah. Ta razvrstitev je zamenjala »staro« razvrstitev klavzul, ki je temeljila na razmerju med obsegom obveznosti prodajalca in kupca, v štiri osnovne skupine (E, F, C in D).

Skupno število klavzul se je s pravili Incoterms 2010 zmanjšalo s 13 na 11. Spremembe se nanašajo na »D-klavzule«, kjer so bile klavzule DAF, DES, in DDU nadomeščene z novo klavzulo DAP, medtem ko naj bi se namesto DEQ uporabljala prav tako nova klavzula DAT. Razlog za te spremembe je povečan pomen kontejnerskega prevoza in dobav od točke do točke. Prav tako je pripravljavce vodila želja po poenostavitvi, saj se pogosto dogaja, da trgovci izberejo »napačno« klavzulo, kar povzroča nejasnosti in protislovja v pogodbah.

3.3.1 EXW – franko tovarna (... navedeni kraj dobave)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza., tudi v primeru multimodalnega prevoza.

»Franko tovarna« pomeni, da prodajalec izpolni obveznost dobave, ko da blago na razpolago kupcu v svojih prostorih ali na drugem navedenem kraju (delavnici, tovarni, skladišču ...) Priporočeno je, da stranki čim natančneje določita točko v navedenem kraju dobave glede na to, da stroške in nevarnost do te točke nosi prodajalec. Kupec nosi vse stroške in nevarnost v zvezi s prevzemom blaga na dogovorjeni točki, če ta obstaja, v navedenem kraju dobave.

Klavzula EXW prodajalcu nalaga najmanj obveznosti. To klavzulo je potrebno skrbno uporabljati glede na naslednje:

- Prodajalec do kupca nima obveznosti nakladanja blaga, četudi bo lahko v praksi zato v boljšem položaju kot kupec. Če pa opravi nakladanje blaga prodajalec, to stori na nevarnost in stroške kupca.
- Kupec, ki kupuje blago za izvoz na podlagi klavzule EXW, se mora zavedati, da mu je prodajalec dolžan zagotoviti le tisto pomoč, ki jo kupec utegne potrebovati, da opravi izvoz blaga, ni pa dolžan organizirati izvoznega carinjenja. Zato je posebej priporočeno, da kupci klavzule EXW ne uporabljajo v primerih, ko sami ne morejo neposredno ali posredno opraviti izvoznega carinjenja.
- Kupec ima do prodajalca glede zagotavljanja kakršnihkoli informacij v zvezi z izvozom blaga omejene obveznosti. Vendar pa utegne prodajalec takšne informacije potrebovati v zvezi z obdavčenjem ali za namene poročanja (Incoterms 2010).

3.3.2 FCA – franko prevoznik (... navedeni kraj dobave)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

»Franko prevoznik« pomeni, da prodajalec blago dobavi prevozniku ali drugi osebi, ki jo določi kupec, v prodajalčevih prostorih ali na drugem navedenem kraju. Posebej je priporočeno, da stranki čim natančneje določita točko v navedenem kraju dobave glede na to, da na tej točki nevarnost preide na kupca.

Če se stranki nameravata dogovoriti na dobavo v prodajalčevih prostorih, morata kot navedeni namembni kraj opredeliti naslov teh prostorov. Če pa se nameravata dogovoriti za dobavo na drugem kraju, morata opredeliti drugi posebni kraj dobave.

Po klavzuli FCA mora prodajalec blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno. Vendar pa prodajalec nima obveznosti uvoznega carinjenja blaga, plačila kakršnihkoli uvoznih carin ali opravljanja kakršnihkoli uvoznih carinskih formalnosti (Incoterms 2010).

3.3.3 CPT – prevoz plačan do (... navedeni namembni kraj)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

»Prevoz plačan do« pomeni, da mora prodajalec dobaviti blago prevozniku ali drugi osebi, ki jo je sam določil, v dogovorjenem kraju (če je ta dogovorjen) in skleniti prevozno pogodbo ter plačati vse potrebne stroške za prevoz blaga do navedenega namembnega kraja.

Ta klavzula ima dve kritični točki glede na to, da nevarnost in stroški preidejo na različnih krajih. Priporočeno je, da stranki v pogodbi čim natančneje določita tako kraj dobave, na katerem nevarnost preide s prodajalca na kupca, kot tudi navedeni namembni kraj, do katerega mora prodajalec skleniti prevozno pogodbo. Če je v prevoz do dogovorjenega kraja vključeno več prevoznikov in se stranki ne dogovorita glede posebne točke dobave, se šteje, da nevarnost preide na kupca, ko je blago dobavljeno prvemu prevozniku na točki, ki jo povsem samostojno določi prodajalec in na katero kupec nima nobenega vpliva. Če stranki želita, da nevarnost preide v poznejši fazi (v pristanišču, na letališču), morata to v prodajni pogodbi posebej določiti.

Priporočeno je tudi, da stranki čim natančneje določita točko v dogovorjenem namembnem kraju glede na to, da stroške do te točke nosi prodajalec. Če prodajalec na podlagi prevozne pogodbe utрпи stroške v zvezi z razkladanjem blaga v navedenem namembnem kraju, ni upravičen do povrnitve teh stroškov s strani kupca, razen če je med strankama drugače dogovorjeno.

Po klavzuli CPT mora prodajalec blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno. Vendar pa prodajalec nima obveznosti uvoznega carinjenja blaga, plačila kakršnihkoli uvoznih carin ali opravljanja kakršnihkoli uvoznih carinskih formalnosti (Incoterms 2010).

3.3.4 CIP – prevoz in zavarovanje plačana do (... navedeni namembni kraj)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

»Prevoz in zavarovanje plačana do« pomeni, da prodajalec dobavi blago prevozniku ali drugi osebi, ki jo je sam določil, v dogovorjenem kraju (če je ta dogovorjen) in da mora skleniti prevozno pogodbo ter plačati vse potrebne stroške prevoza blaga do navedenega namembnega kraja.

Prav tako prodajalec sklene zavarovalno pogodbo za kritje kupčeve nevarnosti izgube ali poškodovanja blaga med prevozom. Kupec mora upoštevati, da je pri tej klavzuli prodajalec dolžan pridobiti le zavarovanje z minimalnim kritjem. Če kupec želi večje zavarovalno kritje, se mora bodisi o tem s prodajalcem kolikor je mogoče jasno dogovoriti bodisi sam poskrbeti za dodatno zavarovanje.

Ta klavzula ima dve kritični točki glede na to, da nevarnost in stroški preidejo na različnih krajih. Priporočeno je, da stranki v pogodbi čim natančneje določita tako kraj dobave, na katerem nevarnost preide s prodajalca na kupca, kot tudi navedeni namembni kraj, do katerega mora prodajalec skleniti prevozno pogodbo. Če je v prevoz do dogovorjenega kraja vključeno več prevoznikov in se stranki ne dogovorita glede posebne točke dobave, se šteje, da nevarnost preide na kupca, ko je blago dobavljeno prvemu prevozniku na točki, ki jo povsem samostojno določi prodajalec in na katero kupec nima nobenega vpliva. Če stranki želita, da nevarnost preide v poznejši fazi (v pristanišču, na letališču), morata to v prodajni pogodbi posebej določiti.

Priporočeno je tudi, da stranki čim natančneje določita točko v dogovorjenem namembnem kraju glede na to, da stroške do te točke nosi prodajalec. Če prodajalec na podlagi prevozne pogodbe utрпи stroške v zvezi z razkladanjem blaga v navedenem namembnem kraju, ni upravičen do povrnitve teh stroškov s strani kupca, razen če je med strankama drugače dogovorjeno.

Po klavzuli CIP mora prodajalec blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno. Vendar pa prodajalec nima obveznosti uvoznega carinjenja blaga, plačila kakršnihkoli uvoznih carin ali opravljanja kakršnihkoli uvoznih carinskih formalnosti (Incoterms 2010).

3.3.5 DAT – dobavljeno na terminalu (... navedeni terminal v namembnem pristanišču ali kraju)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

»Dobavljeno na terminalu« pomeni, da prodajalec izpolni obveznosti dobave, ko je blago kupcu dano na razpolago razloženo s prevoznega sredstva, s katerim je bilo pripeljano, na navedenem terminalu v navedenem namembnem pristanišču ali kraju. Izraz »terminal« pomeni kakršnokoli mesto, pokrito ali nepokrito, na primer pomol, skladišče, pristaniški kontejnerski terminal ali cestni, železniški ali letalski tovorni

terminal. Prodajalec nosi vso nevarnost v zvezi s prevozom in razkladanjem blaga na terminalu v navedenem namembnem pristanišču ali kraju.

Posebej priporočeno je, da stranki čim natančneje določita terminal in, če je to mogoče, posebno točko na terminalu v dogovorjenem navedenem namembnem pristanišču ali kraju, glede na to, da nevarnost do te točke nosi prodajalec. Priporočeno je, da prodajalec sklone oziroma priskrbi prevozno pogodbo, ki natančno upošteva to točko.

Po klavzuli DAT mora prodajalec blago izvozno ocariniti, kadar ja to potrebno. Vendar pa prodajalec nima obveznosti uvoznega carinjenja blaga, plačila kakršnihkoli uvoznih carin ali opravljanja kakršnihkoli uvoznih carinskih formalnosti (Incoterms 2010).

3.3.6 DAP – dobavljeno v kraju (... navedeni namembni kraj)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

»Dobavljeno v kraju« pomeni, da prodajalec izpolni obveznost dobave, ko je blago dano kupcu na razpolago pripravljeno za razkladanjem na prevoznem sredstvu, s katerim je bilo pripeljano, v navedenem namembnem kraju. Prodajalec nosi vso nevarnost v zvezi s prevozom blaga do navedenega kraja.

Posebej priporočeno je, da stranki čim natančneje določita točko v dogovorjenem namembnem kraju, glede na to, da nevarnost do te točke nosi prodajalec. Priporočeno je, da prodajalec sklone oziroma priskrbi prevozno pogodbo, ki natančno upošteva izbrano točko. Če prodajalec na podlagi prevozne pogodbe utrpi stroške v zvezi z razkladanjem blaga v namembnem kraju, ni upravičen do povrnitve teh stroškov s strani kupca, razen če je med strankama drugače dogovorjeno.

Po klavzuli DAP mora prodajalec blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno. Vendar pa prodajalec nima obveznosti uvoznega carinjenja blaga, plačila kakršnihkoli uvoznih carin ali opravljanja kakršnihkoli uvoznih carinskih formalnosti (Incoterms 2010).

3.3.7 DDP – dobavljeno ocarinjeno (... navedeni namembni kraj)

To klavzulo je mogoče uporabljati ne glede na izbrani način prevoza, tudi v primeru multimodalnega prevoza.

»Dobavljeno ocarinjeno« pomeni, da prodajalec izpolni obveznosti dobave, ko je blago kupcu dano na razpolago uvozno ocarinjeno, pripravljeno za razkladanje na prevoznem sredstvu, s katerim je bilo pripeljano, v navedenem namembnem kraj. Prodajalec nosi vse stroške in nevarnost v zvezi s prevozom blaga do namembnega kraja. Prav tako mora prodajalec blago ne le izvozno, temveč tudi uvozno ocariniti, plačati tako izvozne kot uvozne carine in opraviti vse carinske formalnosti.

Klavzula DDP prodajalcu nalaga največ obveznosti.

Posebej priporočeno je, da stranki čim natančneje določita točko v dogovorjenem namembnem kraju, glede na to, da stroške in nevarnost do te točke nosi prodajalec. Priporočeno je, da prodajalec sklone oziroma priskrbi prevozno pogodbo, ki natančno upošteva to točko. Če prodajalec na podlagi prevozne pogodbe utрпи stroške v zvezi z razkladanjem blaga v namembnem kraju, ni upravičen do povrnitve teh stroškov s strani kupca, razen če je med strankama drugače dogovorjeno.

Prodajalec mora plačati kakršenkoli davek na dodano vrednost ali druge davke, plačljive ob uvozu, razen če je bilo v prodajni pogodbi izrecno drugače dogovorjeno (Incoterms 2010).

3.3.8 FAS – franko ob ladji (... navedeno odpravno pristanišče)

To klavzulo je mogoče uporabljati le pri pomorskem prevozu ali pri prevozu po notranjih vodah.

»Franko ob ladji« pomeni, da prodajalec izpolni obveznost dobave, ko je blago postavljeno ob ladjo (npr. na pomolu), ki jo je določil kupec, v navedenem odpravnem pristanišču. Nevarnost izgube ali poškodovanja blaga preide, ko je blago ob ladji. Vse stroške od tega trenutka naprej nosi kupec.

Posebej je priporočeno, da stranki čim natančneje določita točko nakladanja v navedenem odpravnem pristanišču, glede na to, da stroške in nevarnost do te točke nosi prodajalec, ti stroški in z njimi povezani izdatki za pristaniške manipulacije z blago pa se lahko razlikujejo glede na prakso pristanišča.

Prodajalec mora bodisi dobaviti blago ob ladjo, bodisi priskrbeti tako dobavljeno blago za odpravo. Izraz »priskrbeti« se na tem mestu nanaša na predaje v verigi (»string sales«), posebej pogoste v trgovini s surovinami.

Po klavzuli FAS mora prodajalec blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno. Vendar pa prodajalec nima obveznosti uvoznega carinjenja blaga, plačila kakršnihkoli uvoznih carin ali opravljanja kakršnihkoli uvoznih carinskih formalnosti (Incoterms 2010).

3.3.9 FOB – franko na ladijski krov (... navedeno odpravno pristanišče)

To klavzulo je mogoče uporabljati le pri pomorskem prevozu ali pri prevozu po notranjih vodah.

»Franko na ladijski krov« pomeni, da prodajalec blago dobavi na krov ladje, ki jo določi kupec, v navedenem odpravnem pristanišču ali priskrbi tako dobavljeno blago. Nevarnost izgube ali poškodovanje blaga preide, ko je blago na ladijskem krovu. Vse stroške od tega trenutka naprej nosi kupec.

Prodajalec mora bodisi dobaviti blago na ladijski krov, bodisi priskrbeti tako dobavljeno blago za odpravo. Izraz »priskrbeti« se na tem mestu nanaša na predaje v verigi (»string sales«), posebej pogoste v trgovini s surovinami.

Po klavzuli FOB mora prodajalec blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno. Vendar pa prodajalec nima obveznosti uvoznega carinjenja blaga, plačila kakršnihkoli uvoznih carin ali opravljanja kakršnihkoli uvoznih carinskih formalnosti (Incoterms 2010).

3.3.10 CFR – stroški in prevoznina (... navedeno namembno pristanišče)

To klavzulo je mogoče uporabljati le pri pomorskem prevozu ali pri prevozu po notranjih vodah.

»Stroški in prevoznina« pomeni, da prodajalec dobavi blago na krov ladje ali priskrbi tako dobavljeno blago. Nevarnost izgube ali poškodovanje blaga preide, ko je blago na ladijskem krovu. Prodajalec mora skleniti prevozno pogodbo ter plačati stroške in prevoznino, potrebne za prevoz blaga do navedenega namembnega pristanišča.

Ta klavzula ima dve kritični točki glede na to, da nevarnost in stroški preidejo na različnih krajih. Medtem ko pogodba namembno pristanišče redno določa, pa odpravno pristanišče, kjer nevarnost preide na kupca, velikokrat ni določeno. Če je izbira odpravnega pristanišča za kupca posebno pomembna, je priporočeno, da ga stranki kolikor je mogoče natančno določita v pogodbi.

Po klavzuli FAS mora prodajalec blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno. Vendar pa prodajalec nima obveznosti uvoznega carinjenja blaga, plačila kakršnihkoli uvoznih carin ali opravljanja kakršnihkoli uvoznih carinskih formalnosti (Incoterms 2010).

3.3.11 CIF – stroški, zavarovanje in prevoznina (... navedeno namembno pristanišče)

To klavzulo je mogoče uporabljati le pri pomorskem prevozu ali pri prevozu po notranjih vodah.


»Stroški, zavarovanje in prevoznina« pomeni, da prodajalec dobavi blago na krov ladje ali priskrbi tako dobavljeno blago. Nevarnost izgube ali poškodovanja blaga preide, ko je blago na ladijskem krovu. Prodajalec mora skleniti prevozno pogodbo ter plačati stroške in prevoznino, potrebne za prevoz blaga do navedenega namembnega pristanišča.

Prav tako prodajalec sklene zavarovalno pogodbo za kritje kupčeve nevarnosti izgube ali poškodovanje blaga med prevozom. Kupec mora upoštevati, da je pri klavzuli CIF prodajalec dolžan pridobiti le zavarovanje z minimalnim kritjem. Če kupec želi večje zavarovalno kritje, se mora bodisi o tem s prodajalcem kolikor je mogoče jasno dogovoriti bodisi sam poskrbeti za dodatno zavarovanje.

Ta klavzula ima dve kritični točki glede na to, da nevarnost in stroški preidejo na različnih krajih. Medtem ko pogodba namembno pristanišče redno določa, pa odpravno pristanišče, kjer nevarnost preide na kupca, velikokrat ni določeno. Če je izbira odpravnega pristanišča za kupca posebno pomembna, je priporočeno, da ga stranki kolikor je mogoče natančno določita v pogodbi.

Po klavzuli CIF mora prodajalec blago izvozno ocariniti, kadar je to potrebno. Vendar pa prodajalec nima obveznosti uvoznega carinjenja blaga, plačila kakršnihkoli uvoznih carin ali opravljanja kakršnihkoli uvoznih carinskih formalnosti (Incoterms 2010).

Tabela 2: Trgovinske klavzule 2000

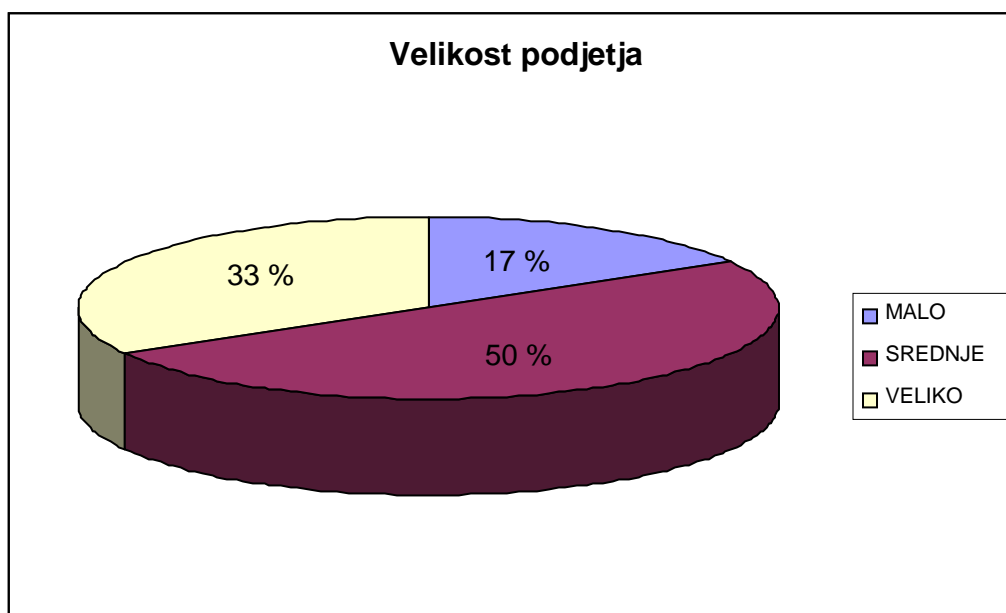
 FAK DISTRIBUTION Secure, Seamless Shipping													
INCOTERMS 2010													
TERM	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAF	DES	DEQ	DDU	DDP
Service Provided	Ex-Works	Free Carrier	Free Alongside Ship	Free On Board Vessel	Cost & Freight	Cost Insurance & Freight	Carriage Paid to	Carriage & Insurance Paid to	Delivery at Frontier	Delivered Ex-Ship	Delivered Ex-Quay, Duty Unpaid	Delivered Duty Unpaid	Delivered Duty Paid
Warehouse storage at point of origin	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Warehouse labor at point of origin	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Export Packing	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Loading at point of origin	B	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Inland freight	B	B	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Port receiving charges	B	B	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Forwarders fee	B	B	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Loading on ocean carrier	B	B	B	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Ocean / Air freight charges	B	B	B	B	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Charges at foreign Port / Air	B	B	B	B	B	B	S	S	S	B	S	S	S
Customs, Duties & Taxes abroad	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	S
Delivery charges to final destination	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	S	S

(vir: <http://shipfak.com/incoterms-2010.html>)

4 ANALIZA POZNAVANJA IN UČINKOVITE UPORABE KLVZUL INCOTERMS V SLOVENSkih PODJETJIH

Dobro poznavanje in pravilna ter učinkovita uporaba klavzul Incoterms lahko podjetjem prinese še dodaten zaslužek pri uvozu in izvozu blaga. Zato smo z anketo preverili poznavanje pri slovenskih podjetjih. Izbranih je bilo 30 podjetij z območja Kranja, Ljubljane in Kopra. Zastavljenih je bilo 11 vprašanj o klavzulah Incoterms. Analiza odgovorov je vodila do določenih ugotovitev oziroma zaključkov.

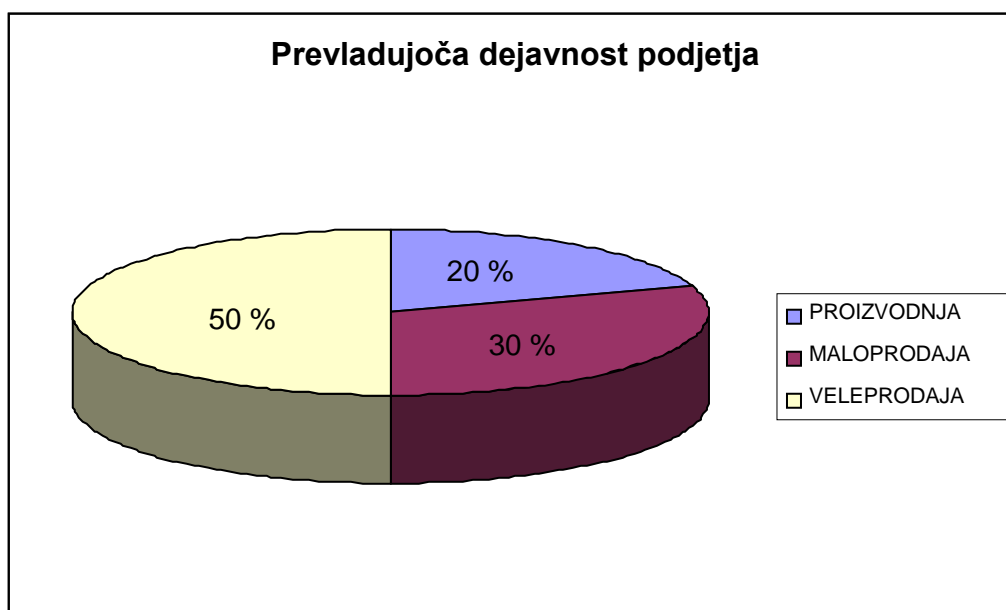
4.1 VELIKOST PODJETJA



Graf 2: Velikost podjetja

Anketirance smo najprej povprašali o velikosti njihovega podjetja. Od 30 anketiranih se jih kar polovica (50 %) šteje med srednja podjetja, 33 % je velikih podjetij in 17 % malih.

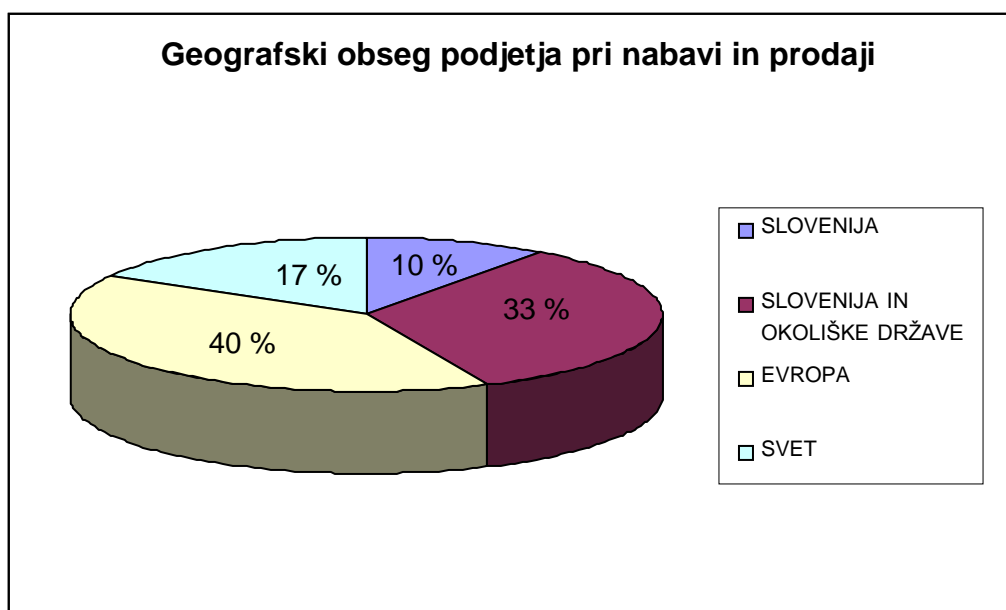
4.2 PREVLAJUJOČA DEJAVNOST PODJETJA



Graf 3: Prevladujoča dejavnost podjetja

V naslednje vprašanju smo želeli izvedeti, s katero dejavnostjo se podjetju ukvarja. Nihče izmed sodelujočih v anketi se ne ukvarja s storitvami kot svojo glavno dejavnostjo. 50 % podjetij se ukvarja z veleprodajo, 30 % vseh anketiranih je v maloprodaji, 20 % pa se ukvarja z proizvodno dejavnostjo.

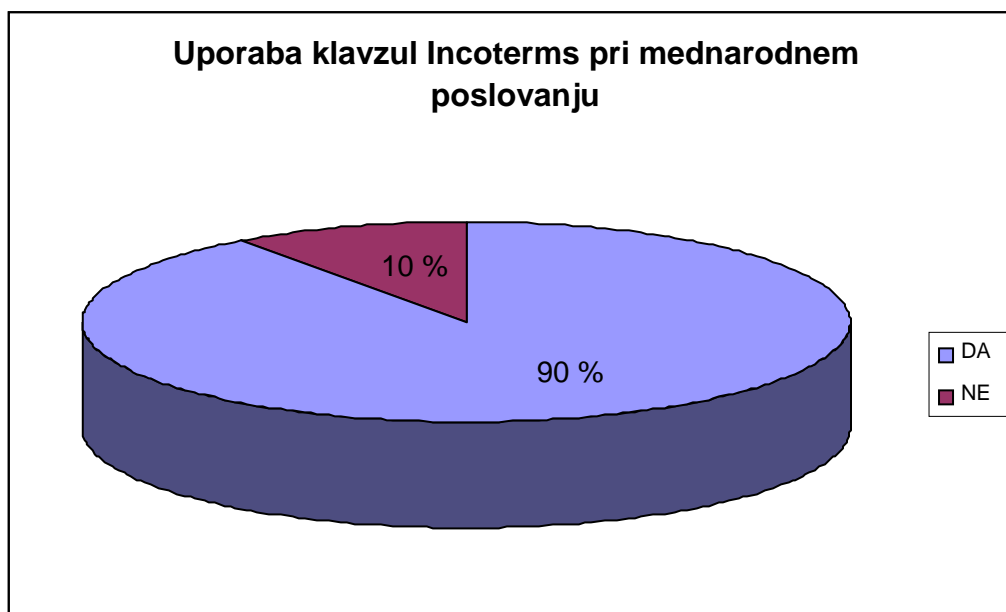
4.3 GEOGRAFSKI OBSEG PODJETJA PRI NABAVI IN PRODAJI



Graf 4: Geografski obseg podjetja pri nabavi in prodaji

Zanimal nas je tudi geografski doseg poslov, ki jih opravljajo. Največ podjetij svoje posle opravlja po Evropi (40 %), sledijo jim podjetja, ki so prisotna v Sloveniji in okoliških državah (33 %). 17 % anketiranih podjetij posluje po svetu, ostalih 10 % anketiranih podjetij pa posluje po Sloveniji.

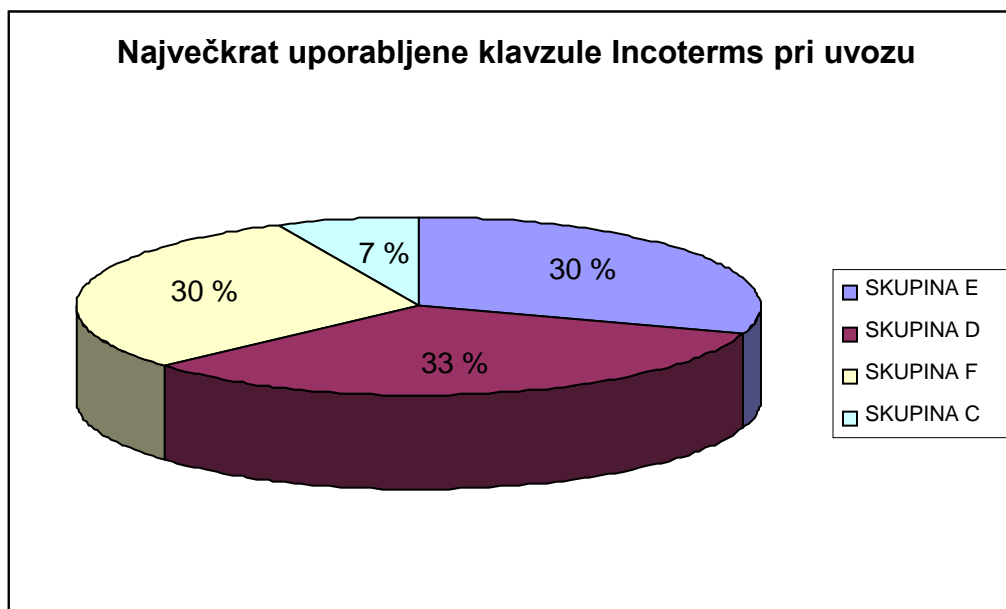
4.4 UPORABA KLAUZUL INCOTERMS PRI MEDNARODNI KUPOPRODAJI



Graf 5: Uporaba klavzul Incoterms pri mednarodni kupoprodaji

Naslednje vprašanje nam je dalo odgovor, da kar 90 % vprašanih uporablja klavzule Incoterms pri mednarodnem poslovanju, samo 10 % pa je takih, ki jih ne uporabljajo.

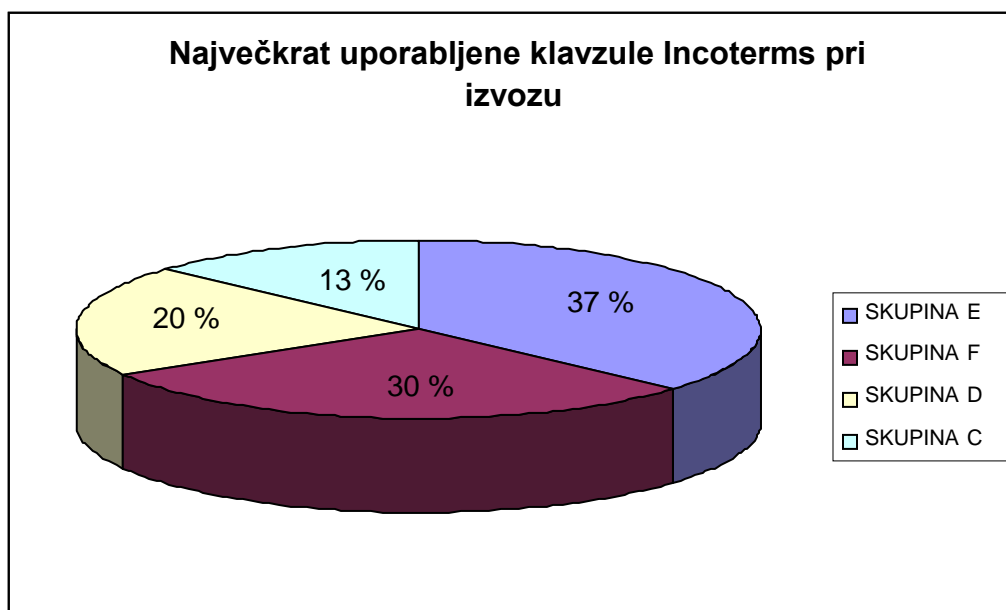
4.5 NAJVEČKRAT UPORABLJENE KLAUZULE INCOTERMS PRI UVOZU



Graf 6: Največkrat uporabljene Incoterms klavzule pri uvozu

Ker je najnovejša različica klavzul Incoterms 2010 v uporabi dokaj malo časa, saj so začela veljati s 1. 1. 2011, sem pri naslednjih dveh vprašanji anketirance spraševala katere klavzule Incoterms so pri uvozu in izvozu blaga največ uporabljali preteklo leto. Takrat so se klavzule Incoterms 2000 razvrščale v štiri skupine: skupina E (EXW), skupina D (DAF, DEQ, DDU, DDP), skupina F (FCA, FAS, FOB), in skupina C (CFR, CIF, CPT, CIP). Pričakovano velik je rezultat, da so se podjetja pri uvozu veliko posluževala klavzul skupin E in F (30 %), presenetljivo pa je, da so največ uporabljala klavzule skupine D (33 %), saj so na ta način plačevala višjo ceno za blago, neizkoriščene pa so ostale tudi njihove prednosti pri tem. Predvsem večja podjetja, ki imajo dovolj kadra, bi se lahko tej skupini izognila in posle speljala tudi pod termini C in F. Samo 7 % se jih je posluževalo klavzul iz skupine C.

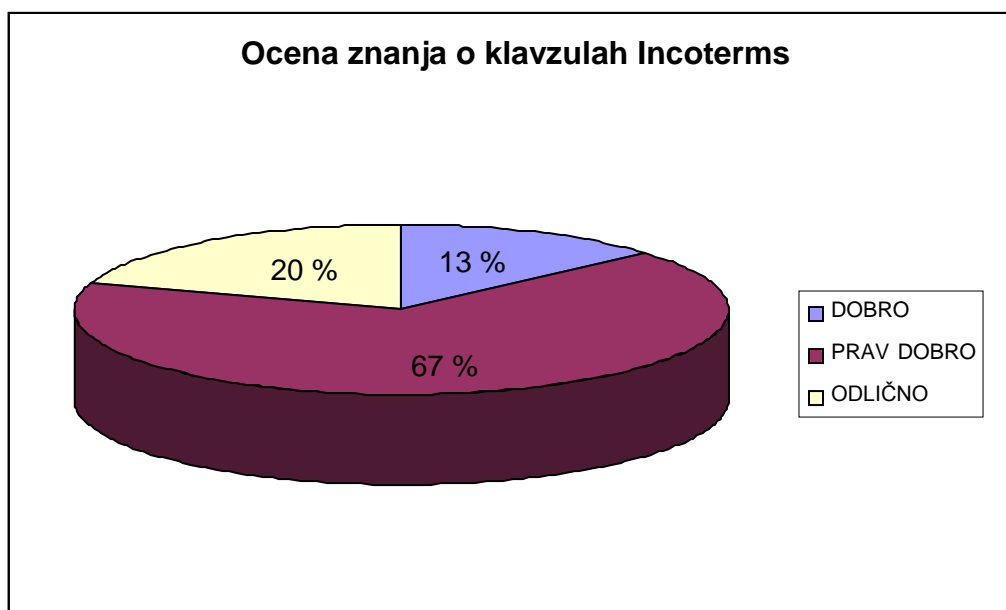
4.6 NAJVEČKRAT UPORABLJENE KLAUZULE INCOTERMS PRI IZVOZU



Graf 7: Največkrat uporabljene klavzule Incoterms pri izvozu

Pri izvozu pa nas predvsem preseneča dejstvo, da so podjetja preveč pogosto rabila klavzule iz skupine E (37 %) in F (30 %), in tako niso izkoriščala vseh potencialov, ki jih nudi zunanja trgovina. Iz teh dveh vprašanj je razvidno, da slovenska podjetja ne upajo tvegati oziroma jim tuja podjetja tega niti ne dopuščajo. 20 % vseh anketiranih podjetij se je posluževalo klavzul skupine D, 13 % pa jih je stavilo na skupino C.

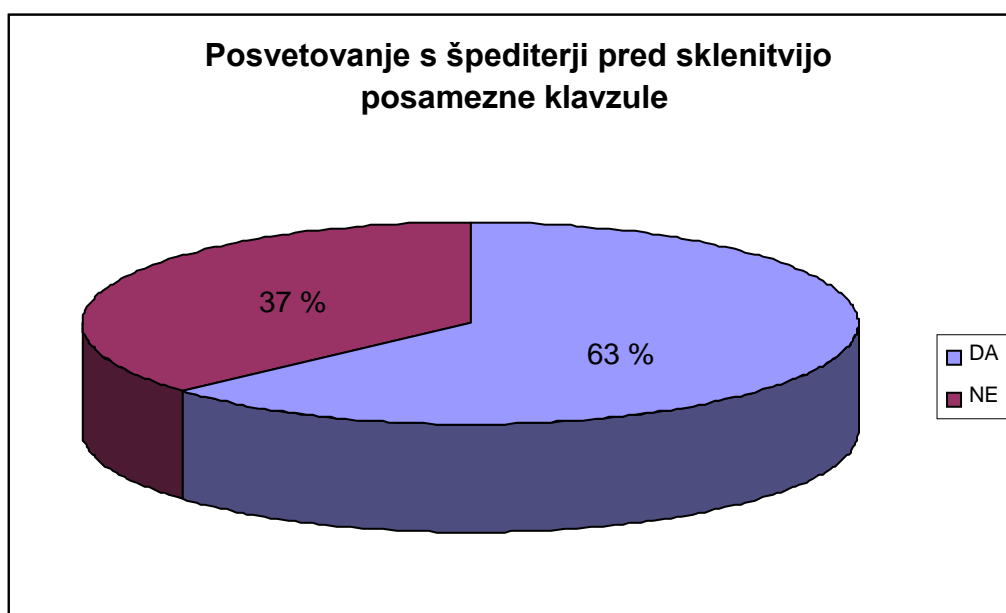
4.7 OCENA ZNANJA O KLAUZULAH INCOTERMS



Graf 8: Ocena znanja o klavzulah Incoterms

Malo zaskrbljujoč je podatek, da je kar 67 % vprašanih ocenilo, da se na klavzule Incoterms prav dobro spoznajo, kar 20 % pa jih meni, da so odlični v tem. Le nekaj, 13 % vseh anketiranih, ni tako zelo prepričano v svoje znanje in se ocenjujejo z oceno dobro. Nihče pa na to vprašanje ni odgovoril s slabim poznavanjem klavzul.

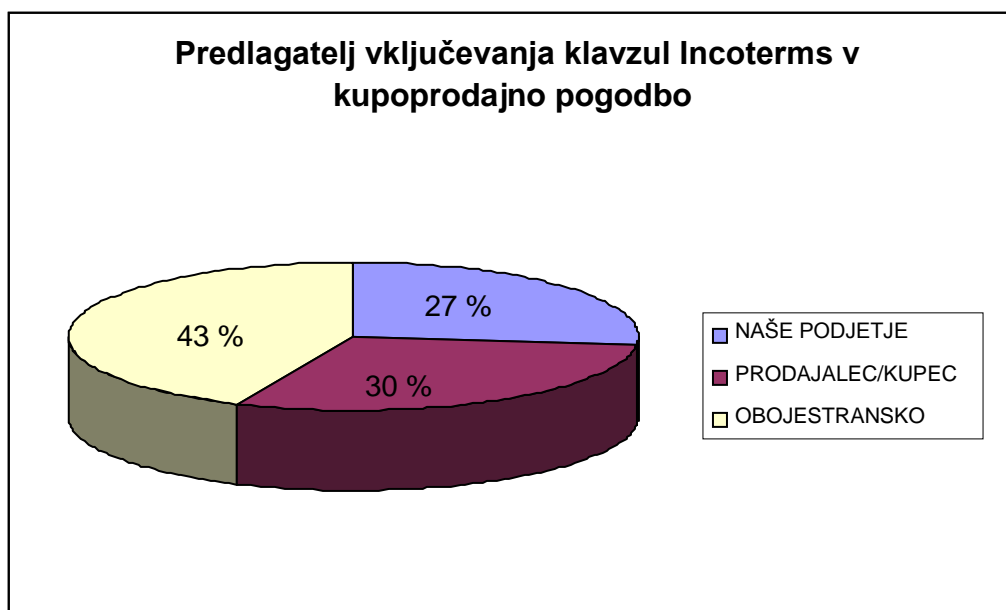
4.8 POSVETOVANJE S ŠPEDITERJI PRED VKLJUČITVIJO KLAUZULE INCOTERMS



Graf 9: Posvetovanje s špediterji pred vključitvijo posamezne klavzule

Čeprav so se anketiranci pri prejšnjem vprašanju tako dobro ocenili, nas je zanimalo tudi, koliko od njih se pred vključevanje klavzul v kupoprodajno pogodbo vendarle odloči, da se bodo prej o tem posvetoval še s svojim špediterjem. Kar 63 % to stori pred vključitvijo določene klavzule v pogodbo, 37 % pa se odloči na podlagi svojega znanja.

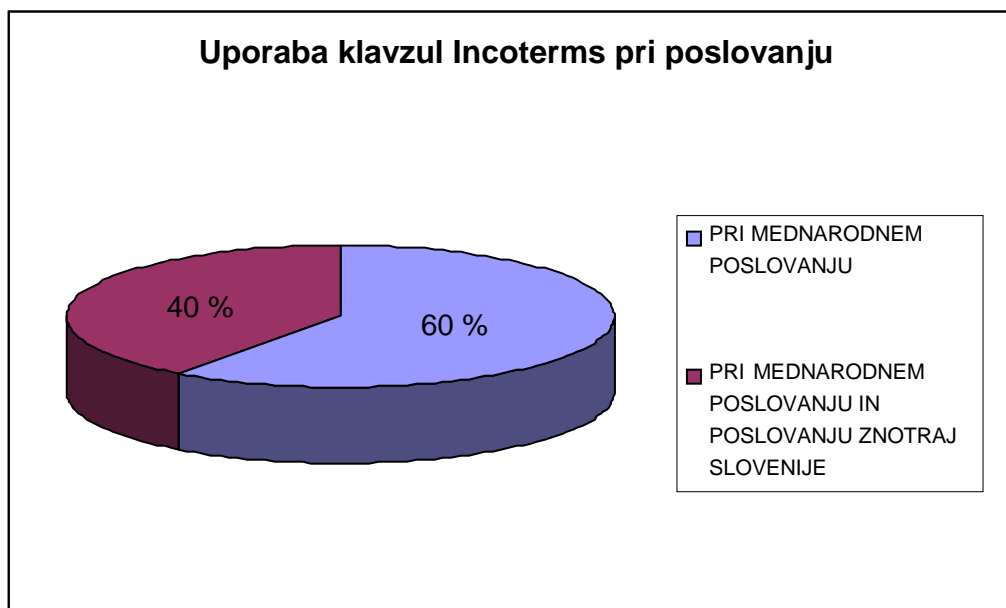
4.9 PREDLAGATELJ VKLJUČEVANJA KLAUZUL INCOTERMS V KUPOPRODAJNO POGODBO



Graf 10: Predlagatelj vključevanja klavzul Incoterms v kupoprodajno pogodbo

V tem vprašanju smo spraševali predvsem, na čigavo pobudo se v kupoprodajno pogodbo ponavadi vključuje klavzule Incoterms. Z analizo odgovorov smo prišli do spoznanja, da je največkrat pobuda kar obojestranska (43 %). Tesno skupaj pa sta ostala odgovora, saj 30 % vprašanih klavzule vključuje na pobudo prodajalca oziroma kupca, 27 % vprašanih pa sami predlagajo vključitev klavzul v kupoprodajne pogodbe.

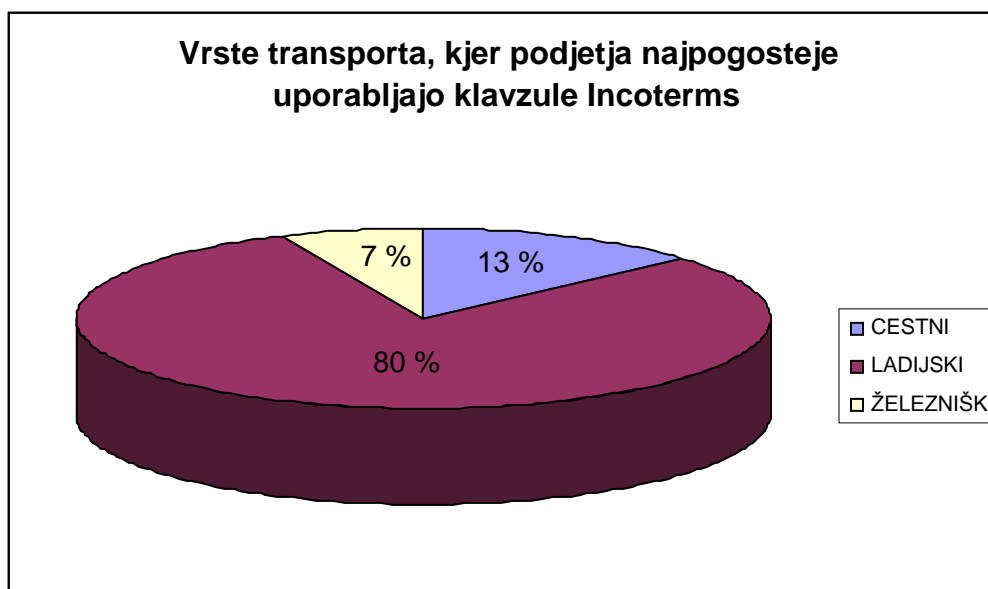
4.10 UPORABA KLAUZUL INCOTERMS PRI POSLOVANJU



Graf 11: Uporaba klavzul Incoterms pri poslovanju

60 % vprašanih anketirancev uporablja klavzule Incoterms pri mednarodnem poslovanju, 40 % pa tako pri mednarodnem poslovanju kot tudi pri poslovanju znotraj Slovenije.

4.11 PRI KATERI VRSTI TRANSPORTA JE NAJPOGOSTEJŠA UPORABA KLAUZUL INCOTERMS



Graf 12: Pri kateri vrsti transporta je najpogostejša uporaba klavzul Incoterms

Na koncu nas je zanimalo še, pri kateri vrsti transporta anketirani največkrat uporabljajo klavzule Incoterms. 80 % jih uporablja klavzule pri ladijskem transportu, kar je bil pričakovan odgovor, saj je njihova uporaba pri tej vrsti transporta potrebna. 13 % se klavzul Incoterms najpogosteje poslužuje pri cestnem in 7 % pri železniškem transportu. Nihče izmed anketiranih se ni odločil za multimodalni transport. S tem vprašanjem smo hoteli izvedeti, pri kateri vrsti transporta najpogosteje uporabljajo omenjene klavzule, zato ne bi bilo pravilno, če bi po tem sklepala, da se v cestnem in železniškem transportu ne uporabljajo tako pogosto. Lahko pa sklepamo, da anketirana podjetja veliko poslujejo s pomorskim oziroma ladijskim transportom.

5 SKLEP

Namen diplomske naloge je bil preučiti, kako dobro so slovenska podjetja seznanjena z klavzulami Incoterms in kako pogosto jih na lastno željo uporabljajo pri poslovanju znotraj Slovenije in mednarodno. Da smo lahko podrobno analizirali poznavanje klavzul pri naših podjetjih, smo se najprej seznanila s pojmom mednarodno poslovanje in preverili, koliko Slovenija sodeluje pri le-tem.

Analiza vprašalnika je pokazala, da se uvozniki in izvozniki zaradi nepoznavanja klavzul Incoterms najraje zatekajo k uporabi najenostavnejših paritetnih klavzul. Ne zavedajo se, da bi z vključevanjem domačih storitvenih organizacij, kot so prevozniki, špediterji in zavarovalnice, prišli do dodatnega zaslужka, ker bi lahko vključevali tudi prevozne storitve pri prodaji ali nakupu blaga in zaračunavali pozitivne razlike v ceni.

Če bodo naša podjetja želela postati konkurenčna pri dosegu dobička na račun mednarodnega poslovanja, se bodo morala bolj angažirati pri vprašanju uporabe ustreznih in učinkovitih klavzul Incoterms, s katerimi bodo lahko dosegala večje prihodke tako zase kot tudi za državo.

Delež prevoznih storitev je v razvitejših državah višji kot pri nas. Vključevanje čim večjega deleža domačih storitev pri nakupu oziroma prodaji blaga mora biti prioriteta vseh slovenskih udeležencev v kupoprodajni pogodbi pri mednarodnem poslovanju, kajti pri tem lahko ali kot uvoznik – kupec ali kot izvoznik – prodajalec iztrži večji prihodek in dodatni zaslужek.

Za konec pa je treba dodati še to, da bi morala Gospodarska zbornica Slovenije ali podobna institucija storiti resne korake v smeri dodatnega izobraževanja podjetij, ki se ukvarjajo z mednarodnim trgovanjem, jih redno seznanjati z novostmi na tem področju. Seveda pa je potem vse odvisno tudi od samih podjetij, kako in v kakšni meri so se pripravljena udeležiti raznih seminarjev in delavnic, kjer se lahko seznanijo z vsemi novostmi.

LITERATURA IN VIRI

1. Brotherston, B. (1996). *Incoterms: A credit management minefield – part 1*, Hutton, Credit Control, 17 (2), str. 22–26
2. Gardner, D. (2008). *A new chapter in Incoterms*. Newark: Jurnal of commerce.
3. Hrastelj, T. (1990). *Mednarodno poslovanje*. Ljubljana: Gospodarski vestnik.
4. Hollensen, S. (2001). *Global Marketing – A Market – Responsive Approach*. Harlow: Prentice Hall/Finanacal Times.
5. Ilešič, M., Puharič K. (1991). *Incoterms 90 in druge prevozne klavzule*. Ljubljana: Gospodarski vestnik.
6. Incotermsi. (2000). *Zbirke prevoznih klavzul INCOTERMSI 2000 Mednarodne trgovinske zbornice*. Ljubljana: Gospodarska zbornica Slovenije.
7. *Incoterms 2010 – pravila ICC za uporabo trgovinskih klavzul v domači in mednarodni trgovini*. Ljubljana: Gospodarska zbornica Slovenije
8. Kotler, P. (1998). *Marketing management – Trženjsko upravljanje*. 2., popravljena izdaja. Ljubljana: Slovenska knjiga.
9. Morgan, R. E., Katsikeas, S. C. (1997). Theories of International Trade, foreign direct investment and firm internationalization: A critique. *Management decision*, 35, str. 68–78.
10. Rowe, M. (1987). *The International sales contract-central to trade transacti*, International trade forum, str. 14–19.
11. Šenk Ileršič, I. (2009). *Mednarodno poslovanje*. Ljubljana: Zavod IRC.
12. Šuštar, R. (2009). *Mednarodno poslovanje*. Ljubljana: Zavod IRC.
13. Zelenika, R. (2002). *Incoterms 2000 u teoriji i praksi*. Rijeka: Ekonomski fakultet.
14. Internetna stran: <http://www.stat.si>

KAZALO SLIK

Slika 1: Incotermsi 2010	7
--------------------------------	---

KAZALO TABEL

Tabela 1: Izvoz in uvoz blaga, marec 2011	6
Tabela 2: Trgovinske klavzule 2000	15

KAZALO GRAFOV

Graf 1: Indeksi izvoza in uvoza, april 2009–marec 2011, izračunani iz podatkov v evrih (\emptyset 2010 = 100)	6
Graf 2: Velikost podjetja	16
Graf 3: Prevladujoča dejavnost podjetja	17
Graf 4: Geografski obseg podjetja pri nabavi in prodaji	17
Graf 5: Uporaba klavzul Incoterms pri mednarodni kupoprodaji.....	18
Graf 6: Največkrat uporabljene Incoterms klavzule pri uvozu	19
Graf 7: Največkrat uporabljene klavzule Incoterms pri izvozu	20
Graf 8: Ocena znanja o klavzulah Incoterms	20
Graf 9: Posvetovanje s špediterji pred vključitvijo posamezne klavzule	21
Graf 10: Predlagatelj vključevanja klavzul Incoterms v kupoprodajno pogodbo	22
Graf 11: Uporaba klavzul Incoterms pri poslovanju.....	22
Graf 12: Pri kateri vrsti transporta je najpogostejša uporaba klavzul Incoterms	23

PRILOGA

POZNAVANJE IN UPORABA INCOTERMS KLAVZUL V SLOVENSКИH PODJETJIH

Lepo pozdravljeni,

moje ime je Petra Kemperle in sem izredna študentka višješolskega študija, smer komercialist, na višji strokovni šoli B&B. Vljudno Vas prosim za sodelovanje pri raziskavi o ugotavljanju poznavanja in uporabe Incoterms klavzul v slovenskih podjetjih. Zaradi točnosti rezultatov Vas vljudno prosim, da si vzamete malo časa in na anketna vprašanja odgovorite čim bolj točno.

Zahvaljujem se Vam za sodelovanje in za Vaš čas!

1. Po velikosti je vaše podjetje:

- Mikro
- Malo
- Srednje
- Veliko

2. Prevladujoča dejavnost vašega podjetja je:

- Storitve
- Proizvodnja
- Maloprodaja
- Veleprodaja

3. Geografski obseg vašega podjetja pri nabavah in prodajah je:

- Slovenija
- Slovenija in okoliške države
- Evropa
- Svet

4. Ali pri mednarodni kupoprodaji uporabljate Incoterms klavzule?

- Da
- Ne

5. Katero skupino Incoterms klavzul najpogosteje uporabljate pri uvozu blaga?

- Klavzule skupine E (EXW)
- Klavzule skupine F (FCA,FAS,FOB)
- Klavzule skupine C (CFR,CIF,CPT,CIP)
- Klavzule skupine D (DAF,DES,DEQ,DDU,DDP)

6. Katero skupino klavzul Incoterms najpogosteje uporabljate pri izvozu blaga?

- Klavzule skupine E (EXW)
- Klavzule skupine F (FCA,FAS,FOB)
- Klavzule skupine C (CFR,CIP,CPT,CIP)
- Klavzule skupine D (DAF,DES,DEQ,DDU,DDP)

7. Kako ocenjujete svoje znanje, ki ga imate o klavzulah Incoterms?

- Zelo slabo
- Slabo
- Dobro
- Zelo dobro
- Odlično

8. Ali se pred vključitvijo posamezne klavzule Incoterms v kupoprodajno pogodbo posvetujete s špediterji?

- Da
- Ne

9. Klavzule Incoterms so v kupoprodajno pogodbo vključene:

- na vašo željo
- na željo dobavitelja/kupca

10. Klavzule Incoterms uporabljate

- samo pri mednarodnem poslovanju
- samo pri poslovanju znotraj Slovenije
- pri mednarodnem poslovanju in poslovanju znotraj Slovenije

11. Pri kateri vrsti transporta najpogosteje uporabljate klavzule Incoterms?

- Pri cestnem
- Pri železniškem
- Pri ladijskem
- Pri multimodalnem

Hvala za sodelovanje!