

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

ZAKLJUČNA STROKOVNA NALOGA VISOKE POSLOVNE ŠOLE
**ANALIZA PRIMERNOSTI INCOTERMS KLAVZULE ZA IZBRANO
PODJETJE X**

Ljubljana, julij 2020

DOMEN BELAJ

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Domen Belaj, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtor predloženega dela z naslovom Analiza primernosti Incoterms klavzule za izbrano podjetje X, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem doc. dr. Gregorjem Pfajfarjem

IZJAVLJAM,

1. da sem predloženo delo pripravil samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbel, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
4. da se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobil vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označil;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnal v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, ne izključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu prek Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi.

V Ljubljani, dne _____

Podpis študenta: _____

KAZALO

UVOD	1
1 INCOTERMS KLAVZULE 2010	2
1.1 Razvoj Incoterms klavzul skozi čas.....	3
1.2 Pravila posameznih Incoterms klavzul 2010	4
1.3 Tveganja in stroški klavzul.....	9
1.4 Vpliv klavzul na kontejnerske pošiljke	10
1.5 Vpliv na zavarovanje	10
1.6 Vpliv na davek na dodano vrednost (DDV)	11
2 RAZISKOVALNO DELO PODJETJA X.....	11
2.1 Raziskovalni del klavzule CIP	12
2.2 Raziskovalni del klavzule DAP	14
2.3 Možnost in predlog uporabe druge Incoterms klavzule	16
2.4 Predlog uporabe novih Incoterm 2020 klavzul.....	17
SKLEP.....	18
LITERATURA IN VIRI.....	19

KAZALO SLIK

Slika 1: SEQ Slika * ARABIC 1: Primerjava Incoterms 2010 s prejšnjo	2
Slika 2: 2 SEQ Slika * ARABIC 2: Kronološki razvoj Incoterms klavzul.....	4
Slika 3: Tveganja in stroški posameznih klavzul z vidika prodajalca.....	9

SEZNAM KRATIC

Ang. - angleško

DDV - Davek na dodano vrednost

MKS - Mednarodno kazensko sodišče

ICC - (ang. International Chamber of Commerce); Mednarodna gospodarska zbornica

FCR - (ang. Forwarders Cargo Receipt); Potrdilo o prevozu tovora

EXW - (ang. Forwarders Cargo Receipt); Franko tovarna

FCA - (ang. Free Carrier); Franko prevoznik

CPT - (ang. Carriage Paid to); Prevoz plačan do

CIP - (ang. Carriage and Insurance paid to); Prevoz in zavarovanje plačano do

DAT - (ang. Delivered at Terminal); Dobavljeno na terminal

DAP - (ang. Delivered at Place); Dobavljeno v namembni kraj

DPU – (ang. Delivered at Place Unloaded); Dostavljeno na mestu raztovorjeno

DDP - (ang. Delivered Duty Paid); Dobavljeno ocarinjeno

FAS - (ang. Free Alongside Ship); Franko ob ladji

FOB - (ang. Free on Board); Franko na ladijski krov

CFR - (ang. Cost and Freight); Stroški in prevoznina

CIF - (ang. Cost Insurance and Freight); Stroški, zavarovanje in prevoznina

UVOD

Uporaba mednarodnih trgovinskih klavzul (ang. International Commercial Terms – INCOTERMS) spodbuja globalno trgovanje, sklicevanje nanje v prodajni pogodbi pa jasno opredeljuje obveznosti strank vključenih v posel in zmanjša tveganje pravnih nedoslednosti, kakor tudi negotovost glede različne razlage teh klavzul v različnih državah. (Pfajfar, Rašković in Makovec Brenčič, 2013)

Incoterms klavzula 2010 je osnovna podlaga za poslovanje s tujimi trgi (uvoz in izvoz blaga). Na eni strani imamo kupca, ki potrebuje določeno blago, na drugi strani pa je prodajalec, ki nudi določeno blago. Kupec in prodajalec z medsebojnim dogovorom določita ustrezno Incoterms klavzulo 2010, ki določa, **kdaž in kje** se prenesejo obveznosti, zavarovanja in stroški od prodajalca na kupca (International Chamber of Commerce [ICC], 2010a).

Namen zaključne strokovne naloge je ugotoviti primernost Incoterms klavzul, ki jih predlagano izbrano podjetje uporablja. S pomočjo pregleda literature in analize klavzul podjetja bom prišel do podatkov, ki bodo pokazali, ali podjetje posluje z učinkovitimi klavzulami. Preizkusil bom tudi preostale klavzule, ki jih podjetje ne uporablja in tako prišel do ugotovitev, katera Incoterms klavzula je najbolj ugodna za podjetje.

Cilj te strokovne naloge je (na podlagi pregleda literature in analize njihove dosedanje prakse poslovanja z Incoterms klavzulami) ugotoviti ustreznost uporabe trenutnih klavzul, s katerimi podjetje posluje ter ponuditi za njih bolj ugodne pogoje poslovanja.

Sledi raziskovalni del, kjer bom analiziral primernosti Incoterms klavzule DAP in CIP. V izbranem podjetju bom pridobil razčlenjen račun, kjer bom primerjal posamezne stroške zavarovanja, prevoza blaga, stroške nakladanja in tudi razkladanja. S pomočjo analize bom v raziskovalnem delu odgovoril na raziskovalni vprašnji, ki se nanašata na izbiro dveh Incoterms klavzul. Prvo vprašanje se nanaša na izbiro Incoterms klavzule CIP v primeru izvoza izdelka, torej kakšni so učinki izbire omenjene klavzule in kaj pomeni izbira CIP klavzule za obe stranki v poslu. Drugo vprašanje se nanaša na izbiro DAP klavzule v primeru nakupa izdelka. Podobno kot pri prvem raziskovalnem vprašanju se bom osredotočil na posledice izbire omenjene klavzule in kakšni so njeni učinki za stranke v poslu.

- RV1: Ustrezna izbira Incoterms klavzule CIP pri izvozu izdelka;
- RV2: Ustrezna izbira Incoterms klavzule DAP pri nakupu izdelka.

Zaključna strokovna naloga je sestavljena iz dveh delov, in sicer bo prvi del vseboval teoretični vidik Incoterms klavzul 2010, v drugem delu pa bom predstavil analizi primernosti Incoterms klavzul 2010 za izbrano podjetje.

V začetku bo teoretični del strokovne naloge obsegal vsebino in glavne razlike med Incoterms klavzulo DAP in Incoterms klavzulo CIP. Kasneje bom razložil, kako Incoterms klavzule vplivajo na zavarovanje, na davek na dodano vrednost in davek od dohodka pravnih oseb.

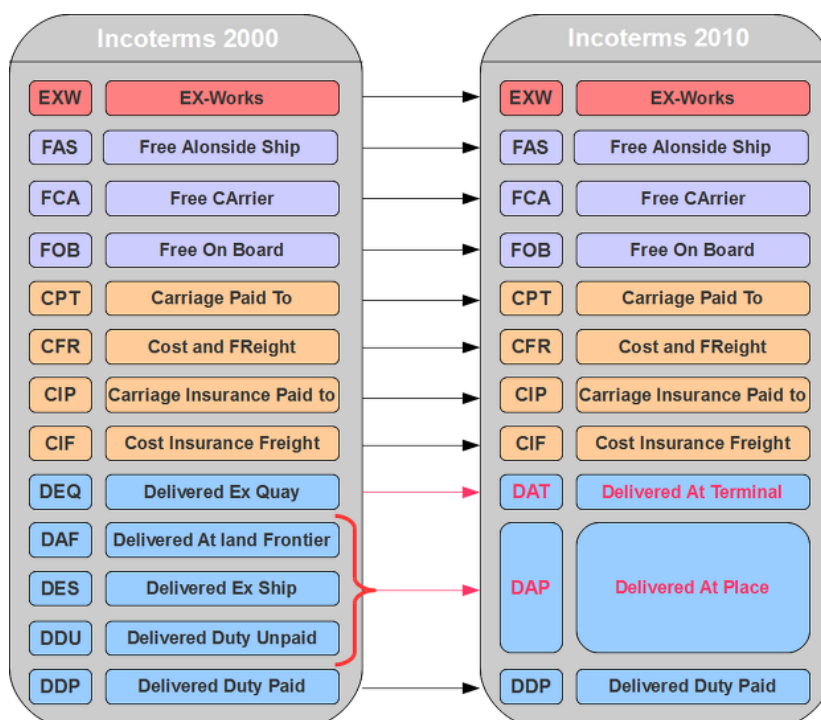
Po končanem raziskovalnem delu bom imel konkretne rezultate, ki bodo pokazali, ali sta klavzuli primerni za izbrano podjetje X. V primeru, da bodo rezultati pokazali, da klavzuli nista primerni, bom podjetju podal svoje mnenje, katera bi bila zanj bolj primerna.

1 INCOTERMS KLAUZULE 2010

Globalnost gospodarstev, prodaja izdelkov in storitev v vse več državah ter vse večja raznolikost so prinesli naraščajočo kompleksnost globalne prodaje, s tem pa tudi možnosti za nerazumevanje in potencialne spore. Izraz Incoterms je angleška okrajšava za International Commercial Terms. Mednarodne gospodarske klavzule spodbujajo globalno trgovanje, sklicevanje nanje v prodajni pogodbi pa jasno definirajo pravice in obveznosti strank vključenih v posel in zmanjša tveganje pravnih nedoslednosti, kakor tudi negotovost glede različne razlage teh klavzul v različnih državah. Poenotenje mednarodnih pravil je glavna značilnost Incoterms klavzul (Pfajfar idr., 2013). Incoterms klavzule 2010 so v veljavo stopile 1. 1. 2011 (Kingsley, 2017).

Skozi leta so se klavzule spreminjale in posodabljale zato, da so v koraku s časom in razvojem mednarodne trgovine. Incoterms klavzule 2010 so trenutno v osmi različici, prva različica klavzul pa je bila uvedena leta 1936, izdana s strani mednarodne trgovinske zbornice (ang. International Chamber of Commerce, v nadaljevanju ICC). Klavzule so se od leta 1936 pa do danes spreminjale na približno vsakih 10 let, in sicer leta 1957, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 in 2010. Bistvena sprememba s prejšnjo verzijo Incoterms 2000 je število klavzul in sicer iz 13 klavzul se je število zmanjšalo na trenutno 11 klavzul, kot lahko vidimo na sliki 1 (ICC, 2010c).

Slika 1: SEQ Slika * ARABIC 1: Primerjava Incoterms 2010 s prejšnjo



Vir:(Hermes.seb, 2011).

Na sliki 1 lahko vidimo, da sta novo nastali klavzuli DAP in DAT zamenjali klavzule DEQ, DAF, DES in DDU.

Sprememba se je zgodila tudi pri razmestitvi klavzul, ki so sedaj razdeljene v dva ločena razreda (ICC, 2010b).

Pravila za katero koli vrsto ali obliko transporta (ICC, 2010b):

- EXW (EX WORKS),
- FCA (FREE CARRIER),
- CPT (CARRIAGE PAID TO),
- CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO),
- DAT (DELIVERED AT TERMINAL),
- DAP (DELIVERED AT PLACE),
- DDP (DELIVERED DUTY PAID).

Pravila za pomorski in notranji transport po vodi (ICC, 2010b):

- FAS (FREE ALONGSIDE SHIP),
- FOB (FREE ON BOARD),
- CFR (COST AND FREIGHT),
- CIF (COST INSURANCE AND FREIGHT).

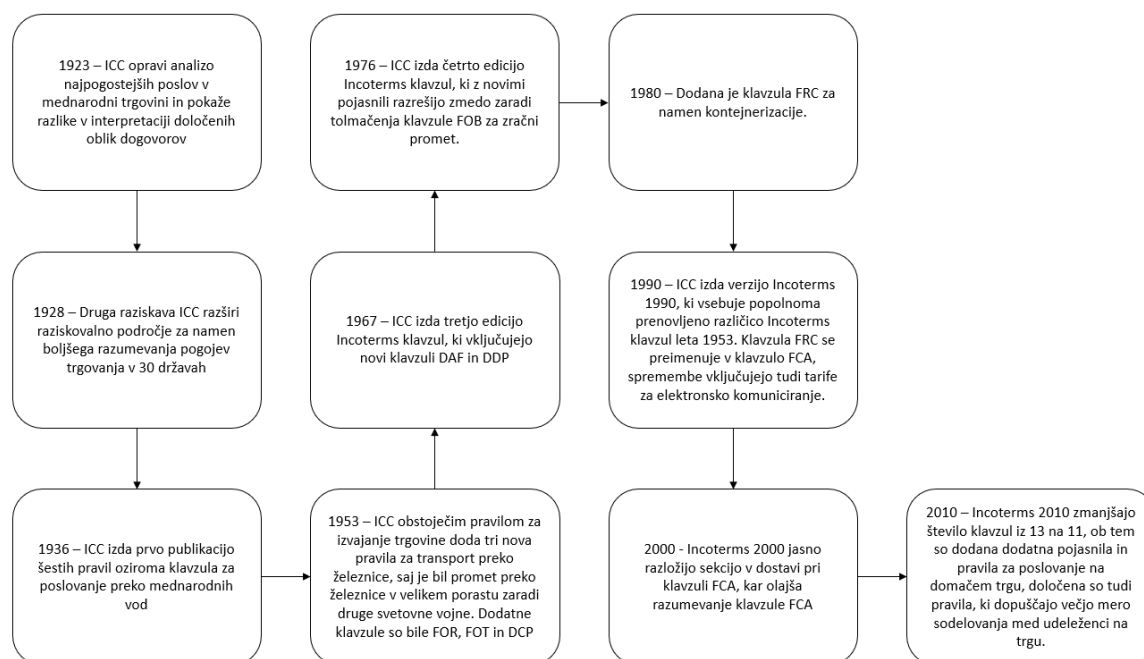
Prvih sedem klavzul se lahko uporablja ne glede na izbrani način transporta blaga in ne glede na to, ali gre za en ali več načinov transporta. Naslednje štiri klavzule pa se lahko uporablja le tam, kjer sta kraj dostave blaga in kraj, kamor se blago prenese na kupca, oba pristanišča (ICC, 2010b).

1.1 Razvoj Incoterms klavzul skozi čas

Leta 1919, ko je bilo ustanovljeno mednarodno kazensko sodišče (v nadaljevanju MKS), se je pričel razvoj Incoterms klavzul. Takrat je MKS podal pobudo o lažšanju mednarodne trgovine. Opravljena je bila prva študija na temo šest pogosto uporabljenih mednarodnih trgovskih pravil v 13 državah. Po opravljeni drugi študiji, leta 1928, se je obseg razširil na razlago trgovinskih izrazov v več kot 30 državah. Na podlagi ugotovitev študij osem let kasneje, leta 1936 objavijo prvo različico Incoterms klavzul (FAS, FOB, C&F, CIF, Ex Ship in Ex Quay) (ICC, 2010c).

Leta 1953 je bila opravljena prva revizija pravil Incoterms in tako so dodali tri nove trgovinske pogoje za pomorski promet. Dodane so nove klavzule, kot so klavzula DCP, FOR in FOT (ICC, 2010c).

*Slika 2: 2 SEQ Slika * ARABIC 2: Kronološki razvoj Incoterms klavzul*



Vir: ICC (2010c).

Na sliki 2 lahko vidimo kronološki potek razvoja Incoterms klavzul.

Tretja revizija pravilnika Incoterms se je začela leta 1967 in je odpravila napačne razlage v prejšnji različici. Tako sta dodani dve novi trgovinski pravili, in sicer klavzula DAF in DDP. Leta 1974 je povečana uporaba zračnega prometa, zato klavzulo FOB zaradi zmanjšanja zmede podrobneje definirajo. Leta 1980 je bil uveden trgovski izraz FRC, ki je zagotovil, da je blago oddano na točki sprejema na kopnem, kot je npr. kontejnerska dvorana (ICC, 2010c).

Deset let kasneje se opravi popolna revizija, ki je poenotila izraz brezplačni prevoznik s črtanjem pravil za posebne načine prevoza. Leta 2000 se pri trgovskih pravilih FAS in DEQ spremenijo obveznosti carinjenja, tako da je v skladu z načinom, kako večina carinskih organov obravnava vprašanje izvoznika in uvoznika (ICC, 2010c)

Incoterms 2010 posodobi družino trgovskih pravil, ki se začnejo s črko D. Ta različica je odstranila klavzule, kot so DAF, DES, DEQ in DDU, ter dodali novi dve klavzuli DAT in DAP, ki sta nadomestili odstranjene klavzule (ICC, 2010c).

Klavzula DAP je nadomestila klavzule DAF, DES in DDU, klavzula DAT pa klavzulo DEQ (Cristal, 2017).

1.2 Pravila posameznih Incoterms klavzul 2010

Pravila Incoterms klavzul se običajno uporabljajo v mednarodnih prodajnih pogodbah, kjer blago prehaja čez državne meje. Mejne formalnosti so manj pomembne in se razlikujejo na različnih

koncih sveta, saj trgovinski bloki, kot je Evropska unija, omogočajo prost pretok blaga znotraj meja. Obveznosti izpolnjevanja uvoznih in izvoznih formalnosti obstaja le, kadar je to primerno. Pravila vsakega Incoterms pojasnjujejo, kdaj ga je treba uporabiti, kdaj tveganje prehaja in kako se stroški razporedijo med prodajalca in kupca. Navodila so namenjena, da pomagajo uporabnika natančno in učinkovito usmeriti k ustreznemu pravilu Incoterms za določeno transakcijo (ICC, 2010a).

Prodajalec mora poskrbeti za prevoz blaga do dogovorjenega cilja po pravilih Incoterms klavzul CPT, CIP, CFR, CIF, DAT, DAP in DDP. Tovor dejansko plača kupec, saj stroške tovora prodajalec običajno vključi v skupno prodajno ceno. Upravljenec terminala ali prevoznik lahko kupcu, ki prevzame blago, zaračuna stroške ravnanja in premika blaga znotraj pristaniških ali kontejnerskih terminalov (ICC, 2010a).

EXW - Franko tovarna (naveden kraj) Incoterms 2010

Franko tovarna pomeni, da prodajalec izpolni svojo obveznost, ko da blago na razpolago kupcu v prodajalčevih prostorih ali na drugem zaželenem kraju (tovarna, skladišče, itd.). Prodajalcu ni potrebno naložiti blaga na nobeno transportno sredstvo, prav tako mu ni potrebno očistiti blaga za izvoz, če je takšno preverjanje le potrebno (ICC, 2010d).

Prodajalec ima v danem primeru klavzule EXW minimalno obveznost, saj mora dati kupcu blago na razpolago v svojih prostorih. Blago je izvozno neocarinjeno in ni naloženo na transportno sredstvo. Kupec mora nositi vse stroške in tveganja za prevzem in prevoz blaga iz prodajalčevih prostorov, prodajalec pa mora zagotoviti vso potrebno dokumentacijo za izvoz in zavarovanje blaga (Kingsley, 2017).

Klavzula EXW je za kupca najmanj ugodna, saj nosi vsa tveganja in obveznosti od prevzema blaga do namembnega mesta. V kolikor nastane škoda pri natovarjanju blaga na transportno sredstvo, je tudi omenjen strošek (strošek) kupca, oziroma kakor je dogovorjeno v prodajni pogodbi (Barrios, 2013).

FCA - Franko prevoznik (naveden kraj) Incoterms 2010

Franko prevoznik pomeni, da prodajalec blago dostavi prevozniku ali drugi osebi, ki jo je kupec določil v prostorih prodajalca ali drugem zaželenem kraju. Priporočljivo je, da stranke čim bolj jasno navedejo točko znotraj imenovanega kraja dostave, saj tveganje ob taki klavzuli preide na kupca (ICC, 2010d).

Dogovorjeno mesto je lahko skladišče prevoznika, skladišče kupčevega zastopnika, pristanišče ali terminal v pristanišču ali katerokoli druga lokacija, ki je bila dogovorjena vnaprej. Če dobava poteka v prodajalčevih prostorih, je prodajalec tisti, ki je odgovoren za nakladanje blaga na transportno sredstvo, medtem ko v primeru, če dobava poteka v katerem koli drugem kraju, prodajalec ni odgovoren za nakladanje.

Prevoznik pomeni vsako družbo, ki jo je kupec imenoval za zastopnika za prevoz, kar pomeni, da se v tem primeru lahko špediter kvalificira za prevoznika.

Kupec nosi vse stroške in tveganja takrat, ko je blago prevozniku na razpolago na dogovorjenem mestu. Dolžnost kupca je tudi, da plača stroške razkladanja in da pravočasno seznani prodajalca o izbranem prevozniku, vrsti prevoza, kraju in času prevoza (Kingsley, 2017).

CPT - Prevoz plačan do (naveden namembni kraj) Incoterms 2010

Prevoz plačan do pomeni, da prodajalec blago dostavi prevozniku ali drugi osebi, ki jo je prodajalec imenoval, na dogovorjeno mesto (če se pogodbenice dogovorijo o takšnem kraju) in da mora prodajalec skleniti pogodbo ter plačati stroške prevoza, ki so potrebni, da se blago pripelje do imenovanega namembnega kraja (ICC, 2010d).

Nosilec tveganja je prodajalec do takrat, dokler blago ni predano prvemu glavnemu prevozniku (prva oseba, ki prevaža blago). Prodajalec mora skleniti prevozno pogodbo in plačati vse stroške prevoza, da bo blago dostavljeno na navedenem namembnem kraju. Priskrbeti mora tudi vso potrebno dokumentacijo, ki se nanaša na tovor. Strošek zavarovanja blaga na poti plača kupec (Kingsley, 2017).

Vso nevarnost za izgubljeno ali poškodovano blago kot tudi naknadne stroške zaradi dogodkov, ki so nastali po trenutku, ko je bilo blago dobavljeno prvemu glavnemu prevozniku, od takrat dalje nosi kupec. Kupec je tisti, ki bo najverjetneje zavaroval transport, saj je glavni nosilec tveganj (Pfajfar idr., 2013).

CIP - Prevoz in zavarovanje plačano do (naveden namembni kraj) Incoterms 2010

Prevoz in plačilo zavarovanja pomeni, da prodajalec blago dostavi prevozniku ali drugi osebi, ki jo je prodajalec imenoval, na dogovorjeno mesto (če se stranki dogovorita o takšnem kraju) in da mora prodajalec skleniti pogodbo in plačati stroške prevoza, ki so potrebni za prevoz blaga do imenovanega namembnega kraja.

Prodajalec sklene tudi zavarovalno kritje pred tveganjem, če kupec izgubi ali poškoduje blago med prevozom. Kupec mora upoštevati, da mora prodajalec v okviru klavzule CIP zavarovati le minimalno kritje, ki ga določa Združenje zavarovalnic za pomorsko zavarovanje.

Če želi kupec imeti več zavarovalnega varstva, se mora o tem izrecno dogovoriti s prodajalcem ali skleniti svoje dodatne zavarovalne dogovore (ICC, 2010d).

Minimalno zavarovanje mora tako pokriti pogodbeno ceno, povečano za 10 odstotkov (skupaj 110 odstotkov), in mora biti izkazano v valuti pogodbe. Podobno kot v prejšnjem primeru tveganje preide s prodajalca na kupca v trenutku, ko je blago predano prvemu glavnemu prevozniku (Pfajfar idr., 2013).

DAT - Dobavljeno na terminal (naveden terminal v pristanišču ali namembnem kraju) Incoterms 2010

Dobavljeno na terminalu pomeni, da prodajalec dostavi blago, ki je bilo natovorjeno na prevoznem sredstvu in je na razpolago kupcu na terminalu v imenovanem pristanišču ali namembnem kraju. Terminal je kraj, prekrit ali ne, na primer pomol, skladišče, kontejnersko dvorišče ali cesta, železniški ali letalski tovorni prostor. Prodajalec nosi vsa tveganja, povezana s prevozom blaga in njihovim raztovarjanjem na terminalu na imenovanem pristanišču ali namembnem kraju (ICC, 2010d).

Stroške pakiranja in izvozne formalnosti plača prodajalec. Zagotoviti mora tudi ustrezno dokumentacijo o dostavi blaga (Barrios, 2013).

Kupec plača uvozno carinjenje in zavarovanje blaga na poti, kot tudi stroške in tveganje na terminalu (Barrios, 2013).

DAP - Dobavljeno v namembni kraj (naveden namembni kraj) Incoterms 2010

Dobavljeno v kraju pomeni, da mora prodajalec zagotoviti dano blago na razpolago kupcu na prevoznem sredstvu, pripravljenem za raztovarjanje na imenovanem namembnem kraju. Prodajalec nosi vsa tveganja, povezana s prevozom blaga na imenovano mesto (ICC, 2010d).

Prodajalec mora na svoje stroške in tveganja zagotoviti blago uvozno neocarinjeno in nerazloženo s transportnega sredstva, s katerim je bilo dostavljeno v naveden namembni kraj. Stroški pakiranja in predhodne izvozne kontrole nosi prodajalec. Prodajalec mora kupcu zagotoviti dokumente o dostavi blaga (Pfajfar., 2013).

Tveganja in vse stroške od prevzema pošiljke na dogovorjenem mestu plača kupec, kot mora tudi na lastne stroške in tveganja razložiti blago s transportnega sredstva. Kupčev strošek je tudi uvozno carinjenje blaga in manipulacija z njim. (Pfajfar idr., 2013).

DDP - Dobavljeno ocarinjeno (naveden namembni kraj) Incoterms 2010

Dobavljeno ocarinjeno pomeni, da mora prodajalec zagotoviti, da je dano blago na razpolago kupcu, odobreno za uvoz na prispelo prevozno sredstvo, ki je pripravljeno za raztovarjanje na imenovanem namembnem kraju. Prodajalec nosi vse stroške in tveganja, povezana s prevozom blaga v namembni kraj in mora blago očistiti ne le za izvoz, ampak tudi za uvoz, plačati vsako dajatev za izvoz in uvoz ter opraviti vse carinske formalnosti (ICC, 2010d).

Klavzula DDP določa, da prodajalec nosi maksimalne obveznosti. Strošek razlaganja blaga s transportnega sredstva plača kupec (Kingsley, 2017).

Kupec mora prodajalcu na njegovo zahtevo nuditi vso pomoč pri pridobitvi vseh uvoznih dovoljenj ali uradnih potrdil, ki so potrebna za uvoz blaga (Pfajfar idr., 2013).

FAS - Franko ob ladji (navedeno odpremno pristanišče) Incoterms 2010

Franko ob ladji pomeni, da prodajalec dostavi blago na transportnem sredstvu, postavljeno ob plovilu (npr. na pomolu ali barki), ki ga je kupec določil na imenovanem pristanišču pošiljke. Tveganje izgube ali poškodovanja blaga prehaja na drugega, ko je blago poleg ladje in takrat dalje nosi kupec vse stroške (ICC, 2010d).

Blago je na transportnem sredstvu nerazloženo in prodajalec mora zagotoviti izvozno carinjenje blaga (Kingsley, 2017).

V primeru, da kupec prodajalca ne obvesti pravočasno o imenu ladje, tovornem mestu in datumu predaje, nosi naknadne stroške kupec (Pfajfar idr., 2013).

FOB - Franko na ladijski krov (navedeno odpremno pristanišče) Incoterms 2010

Franko na ladijski krov pomeni, da prodajalec dostavi blago na krov plovila, ki ga je imenoval kupec, v imenovanem pristanišču. Tveganje poškodbe in izgube blaga preide iz prodajalca na kupca takrat, ko je blago na krovu plovila. Od tega trenutka naprej nosi kupec vse stroške (ICC, 2010d).

Strošek izvoznega carinjenja in prevoza blaga krije prodajalec. Klavzula FOB je dokaj podobna klavzuli FAS, s tem da se pri FOB obveznosti razširijo v višini nakladanja blaga na krov plovila (Barrios, 2013).

CFR - Stroški in prevoznina (navedeno namembno pristanišče) Incoterms 2010

Stroški in prevoznina je izraz, ki pomeni da prodajalec dostavi blago na krov plovila. Prodajalec mora skleniti pogodbo in plačati stroške in prevoz, ki je potreben za prevoz blaga do imenovanega pristanišča. Tveganje izgube ali poškodbe blaga prehaja iz prodajalca na kupca takrat, ko je blago na krovu plovila (ICC, 2010d).

Prodajalec mora kupcu priskrbeti ustrezne dokumente, kot so dokazilo o predaji ter prevozno listino. Zavarovanje blaga bo najverjetneje uredil kupec, saj je glavni nosilec tveganj (Pfajfar idr., 2013).

CIF - Stroški, zavarovanje in prevoznina (navedeno namembno pristanišče) Incoterms 2010

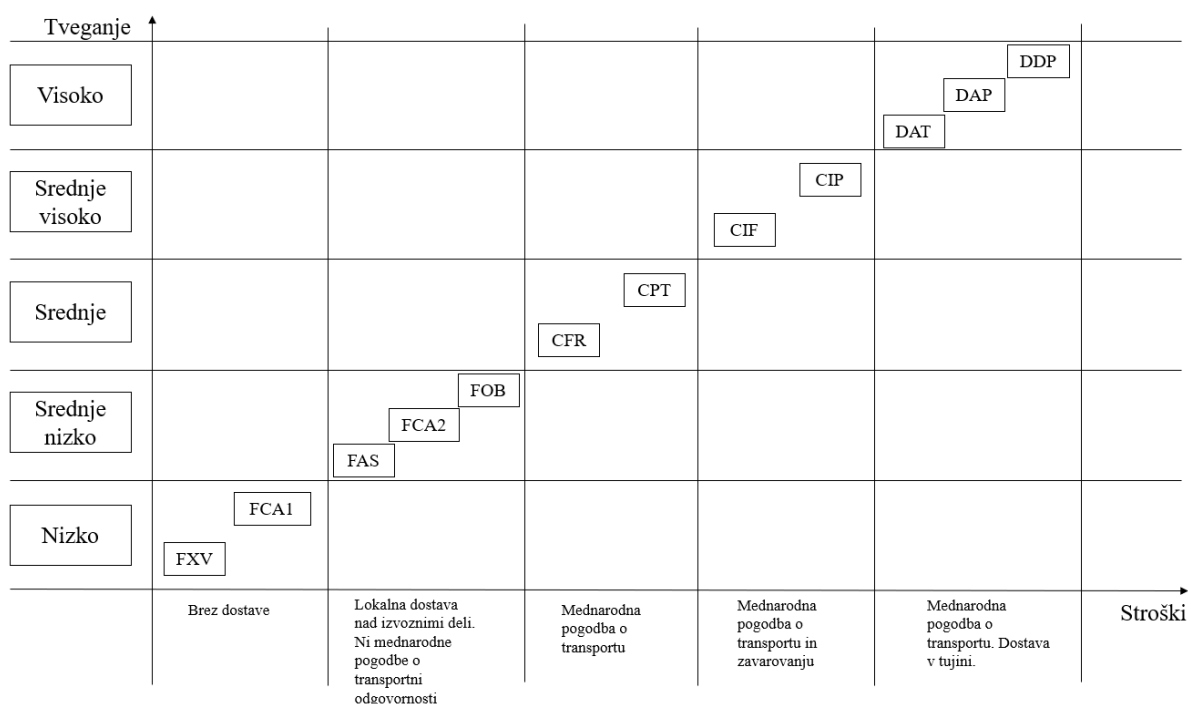
Izraz *stroški, zavarovanje in prevoznina* pomeni, da prodajalec dostavi blago na krov plovila. Tveganje izgube ali poškodovanja blaga prehaja na drugega, ko je blago na krovu plovila. Prodajalec mora skleniti pogodbo in plačati stroške in prevoz, ki je potreben za prevoz blaga do imenovanega namembnega pristanišča. Prodajalec sklene tudi zavarovalno kritje pred tveganjem, če kupec izgubi ali poškoduje blago med prevozom. Kupec mora upoštevati, da mora prodajalec v okviru CIF blago zavarovati le z minimalnim kritjem, katero mora pokriti pogodbeno ceno povečano za 10 odstotkov in mora biti izkazano v valuti pogodbe. Če želi kupec imeti več

zavarovalnega varstva, se mora dogovoriti s prodajalcem ali skleniti svoje dodatne zavarovalne dogovore (ICC, 2010d).

1.3 Tveganja in stroški klavzul

Stopnjo tveganja, ki jo nosita prodajalec in kupec je odvisna od izbire klavzule. Med posameznimi dobavnimi roki je težko natančno določiti stopnjo tveganja in stroške, saj je veliko število spremenljivk, ki odražajo različne obveznosti pogodbenih strank. Obveznosti posamezne pogodbene stranke določa izbrana klavzula (Bergami, 2013).

Slika 3: Tveganja in stroški posameznih klavzul z vidika prodajalca



Vir: Prirejeno po Bergami (2013)

Na sliki 3 lahko vidimo območje tveganja in stroške posameznih Incoterms klavzul. Daljša kot je pot od klavzule EXW proti klavzuli DDP večja so tveganja in stroški za prodajalca. Na sliki 3 lahko tudi opazimo, da je klavzula FCA omenjena dvakrat, saj imamo na razpolago dve možnosti. Prva možnost (na sliki FCA1) ima manjše tveganje in stroške, saj prodajalec zagotovi blago v svojih prostorih. Druga je možnost (na sliki FCA2), kjer so večja tveganja in večji stroški, saj prodajalec zagotovi blago zunaj svojih prostorov in tako dodatno nosi prometno tveganje. Večkrat, ko se blago natovarja in razklada, večja je njena verjetnost izgube ali poškodbe (Bergami, 2013).

1.4 Vpliv klavzul na kontejnerske pošiljke

Pravila za kontejnerske pošiljke so bile zaradi zmanjšanja tveganja razdeljene v dve skupini. Incoterms klavzule, ki so primerne za pošiljanje blaga v kontejnerjih, so klavzule FCA, CPT, CIP, DAT, DAP in DDP. Ta pravila dovoljujejo izvozniku, da točno določi prostor oziroma kraj, kjer bo prišlo do prenosa tveganja in obveznosti (Lane, 2012).

Preostale klavzule, kot so FAS, FOB, CFR in CIF, pa niso primerne za pošiljanje blaga v kontejnerjih. Omenjena pravila niso natančno določena, ker bo zaboynik večkrat premeščen od izvora do namembnega kraja. Vsaka točka prenosa kontejnerja je lahko v nevarnosti zaradi požara, kraje, izgube, škode, okoljskih razmer in popolne izgube. Nakladanje in razkladanje pošiljke lahko povzroči prikrito škodo, ki lahko ostane neopažena, dokler kupec ne razloži kontejnerja (Lane, 2012).

Klavzulo EXW naj se ne bi uporabljalo v primerih, ko blago pošiljamo čezoceansko v kontejnerjih. Kadar kupec vztraja pri klavzuli EXW, se svetuje, da se uporabi potrdilo kurirja ali potrdilo o prevozu tovora (ang. Forwarders Cargo Receipt - FCR) namesto tovarnega lista. Prevoznik izvoznika tako s potrdilom o prevozu tovora prevzame blago in izda potrdilo o prejemu blaga. V primeru, ko se kupec ne strinja glede imenovanja špediterja, morata stranki spremeniti klavzulo EXW v klavzulo FCA. Opozoriti je potrebno, da pri tej minimalni obveznosti in stroških pride do minimalnega nadzora in večjega tveganja (Lane, 2012).

1.5 Vpliv na zavarovanje

Zavarovalna pogodba ima lahko več oblik in je tudi sestavni del posla. Nekatere države uporabljajo svoje oblike pogodb, ki zavarujejo določene prvine mednarodnega posla. Največkrat gre za zavarovanje tečajnih tveganj in tveganja neplačila kupca (Vāduva, 2012).

Zaenkrat naj bi zgolj dve klavzuli eksplicitno vsebovali tudi zavarovanje oziroma določali zavarovanje. CIF in CIP klavzuli določata sicer majhno stopnjo zavarovanja, ki ga poravna prodajalec. Ker je prostor poškodbe blaga na dolgi poti težko določljiv, se zavarovalne pogodbe navadno sklepajo v odnosu poti od skladišča do skladišča. Omenjeni klavzuli sicer v svoji osnovi ne pokrivata večjega dela tistih zavarovalnih vsebin, ki jih večina kupcev želi, kot je vojna in napad na ladjo ter spoštovanje dobavnih rokov. Ta del pogodbe je ključen in večina kupcev želi imeti zavarovanje glede dobavnih rokov (Freight Insurance, 2016).

Navadno je faza izvoza segmentirana drugače, saj mora potencialni izvoznik najprej raziskati možnost izvoza in šele nato poiskati primerne načine zavarovanja. Ta faza je lahko tudi brezplodna, saj lahko potencialni izvoznik kljub visokim stroškom raziskave in testiranja trga ugotovi, da izvoz ni možen, oziroma je izvoz na tuji trg predrag. Zavarovanje v takšni obliki neizpolnitve bi bilo dobrodošlo, vendar bi preveč posegalo v podjetniško igro in ne bi ustvarjalo dovolj konkurence. Nobena zavarovalnica ne bi hotela zavarovati tako tvegane naložbe, za katero se ne ve, ali bo uspešna ali ne.

1.6 Vpliv na davek na dodano vrednost (DDV)

Davčni organ v zadnjih pojasnilih poudarja, da trgovinske klavzule Incoterms ne vplivajo na davčno obravnavo posameznih transakcij znotraj meja Evropske unije (Heinzer, 2018).

Pravice in obveznosti določajo pravila Incoterms 2010 v zvezi z dobavo blaga ter prenosa stroškov in nevarnosti s prodajalca na kupca. Pravila Incoterms so opredeljena kot mednarodni standardizirani trgovinski izrazi (klavzule), ki določajo medsebojne obveznosti med prodajalcem in kupcem. Klavzule ne urejajo vprašanja prehoda lastnine, urejajo pa vprašanje rizika izgube ali poškodbe blaga med prodajalcem in kupcem (Heinzer, 2018).

Davek na dodano vrednost (v nadaljevanju DDV) zakonodaja trenutno ne določa, kako davčni zavezanec v posameznih primerih dokazuje, kdaj preide od prenosa pravice do razpolaganja. Prodajalec in kupec se morata za namene DDV o tem jasno in pisno dogovoriti in kasneje dorečeno upoštevati v vseh knjigovodskih listinah (Heinzer, 2018).

2 RAZISKOVALNO DELO PODJETJA X

Podjetje X, ki ga proučujem, se ukvarja z dobavo tovornih vozil iz države članice Evropske unije v Slovenijo. Kasneje podjetje proda blago (vozila) na območju Balkana (Slovenija, Hrvaška, Bosna in Hercegovina, Srbija, Makedonija, Črna Gora ali Albanija) ali pa v sosednje države, kot so Italija, Avstrija in Madžarska.

Glavni cilj raziskave je ugotoviti primernost posameznih klavzul, ki jih podjetje uporablja. Podjetje uporablja za nakup blaga Incoterms klavzulo DAP, pri prodaji blaga pa uporabljajo Incoterms klavzulo CIP. Skozi leta uspešnega poslovanja podjetja, podjetje ni spreminjalo izbire klavzul pri prodaji in nakupu blaga. Na podlagi omenjenega sem se odločil, da bom raziskal, ali sta klavzuli, s katerima podjetje posluje, primerni.

V podjetju trenutno delam preko študentskega servisa in sem si tako pridobil vso ustrezno dokumentacijo za analizo le tega. Pridobil sem si različne prejete in izdane račune kot so;

- prejeti račun za nakup blaga v tovarni;
- prejeti račun za prevoz blaga iz tovarne do namembnega kraja v Sloveniji;
- prejeti račun carinjenja blaga;
- prejeti račun za zavarovanje blaga na prevozni poti;
- prejeti račun od enega izmed pooblaščenih transportnih podjetij;
- izdani račun končnemu uporabniku blaga.

V omenjenem poglavju bom predstavil osnovana izhodišča za svojo raziskavo o primernosti Incoterms klavzul za izbrano podjetje X. Najprej bom opredelil cilje raziskave ter opisal način postavitve raziskovalnih vprašanj. Kasneje bom naredil analizo klavzul, ki jih podjetje uporablja pri nakupu in prodaji blaga. V naslednjem poglavju pa bom analiziral odgovor na raziskovalni vprašanj, ki sem si jih zastavil;

- RV1: Ustrezna izbira Incoterms klavzule CIP pri izvozu izdelka;
- RV2: Ustrezna izbira Incoterms klavzule DAP pri nakupu izdelka.

2.1 Raziskovalni del klavzule CIP

Analizirano izbrano podjetje X je v vlogi prodajalca, ko uporablja klavzulo CIP. V takem primeru podjetje prodaja blago v tujino. V analiziranem primeru bom predstavil izvoz v države Srbijo, Bosno in Hercegovino in Makedonijo. V omenjenem primeru gre za izvoz blaga, saj namembne države za prodajajo vozila niso članice Evropske unije.

Podjetje ima sklenjeno prevozno pogodbo z avtoprevoznikom HE d. o. o., s sedežem v Evropski uniji, ki je njihov glavni prevoznik blaga. Pogodba določa stalno ceno za prevoz enega vozila v višini 700,00 EUR. V primeru, da je prevozna pot daljša od pogodbene, mora podjetje doplačati preostalo razliko.

Podjetje X ima poleg glavnega prevoznika tudi druge pooblaščen prevoznike, kot sta HS d. o. o. in VT d. o. o., oba s sedežem v državi članici Evropske unije. Ti pooblaščen prevozniki za opravljeno storitev (prevoz blaga na končno destinacijo) zaračunajo podjetju HE d.o.o. do višine 700,00 EUR, znesek, ki pa presega 700,00 EUR, pa zaračunajo izbranemu podjetju.

Kalkulacija primera CIP (Srbija):

- Strošek prevoza z vključenim DDV-jem znaša 720,00 EUR (v omenjenem znesku so že vključeni stroški nakladanja, raztovarjanja in strošek zavarovanja) – prevoznik HS d. o. o.
- Strošek carinskega posredovanja z vključenim popustom in DDV-jem znaša 48,80 EUR
- Cena vozila z vključenim DDV-jem znaša 100.000,00 EUR.

Končna prodajna cena z vključenim DDV-jem znaša 100.000,00 EUR. Ta se zaračuna kupcu. V danem primeru pa bi prevoznik HS d. o. o. zaračunal glavnemu prevozniku HE d. o. o. 700,00 EUR in 20,00 EUR izbranemu podjetju.

Kalkulacija primera CIP (Makedonija):

- Strošek prevoza z vključenim DDV-jem znaša 1.600,00 EUR (v omenjenem znesku so že vključeni stroški nakladanja, raztovarjanja in strošek zavarovanja) – prevoznik HS d. o. o.
- Strošek carinskega posredovanja z vključenim popustom in DDV-jem znaša 40,00 EUR
- Cena vozila z vključenim DDV-jem znaša 70.000,00 EUR.

Končna prodajna cena z vključenim DDV-jem znaša 70.000,00. Ta se zaračuna kupcu. V danem primeru bi prevoznik HS d. o. o. zaračunal glavnemu prevozniku HE d. o. o. 700,00 EUR in 1.100,00 EUR izbranemu podjetju X.

Glede na analizo, ki sem jo naredil za klavzulo CIP, lahko sedaj analiziram primernost posamezne klavzule za izbrano podjetje. V nadaljevanju bom prišel do odgovora na prvo zastavljeno raziskovalno vprašanje.

Izbrano podjetje X je v primeru, ko prodaja blago po klavzuli CIP, v vlogi prodajalca. Glede na analizo primernosti klavzule CIP menim, da bi podjetje lahko uporabilo drugo klavzulo in sicer klavzulo EXW, FCA ali CPT.

Kalkulacija po klavzuli EXW

V podjetju X imamo sledeče podatke za stroške;

- Strošek prevoza z vključenim DDV-jem znaša 720,00 EUR (v omenjenem znesku so že vključeni stroški nakladanja, raztovarjanja in strošek zavarovanja) – prevoznik HS d. o. o.
- Strošek carinskega posredovanja z vključenim popustom in DDV-jem znaša 48,80 EUR.

V primeru, da bi izbrano podjetje X uporabilo klavzulo EXW, bi se stroški in tveganje kupca maksimalno povečali, stroški prodajalca pa maksimalno zmanjšali. Prodajalec v primeru klavzule EXW ne nosi nobenih od zgoraj navedenih stroškov, saj da kupcu blago na razpolago v svojih prostorih. Edina obveznost prodajalca do kupca je priskrbeti vso ustrezno dokumentacijo, ki je dogovorjena v pogodbi. Klavzula EXW je v primerjavi s klavzulo CIP najbolj stroškovno ugodna za prodajalca, saj ima minimalno višino tveganja in minimalno višino stroškov.

Kalkulacija po klavzuli FCA

V izbranem podjetju X imamo sledeče podatke za stroške;

- Strošek prevoza z vključenim DDV-jem znaša 720,00 EUR (v omenjenem znesku so že vključeni stroški nakladanja, raztovarjanja in strošek zavarovanja) – prevoznik HS d. o. o.
- Strošek carinskega posredovanja z vključenim popustom in DDV-jem znaša 48,80 EUR.

FCA klavzula določa, da prodajalec prevzame večje tveganje, saj mora blago naložiti na transportno sredstvo v svojih prostorih, kar pa kupcu zmanjša stroške v primerjavi s klavzulo EXW. Prodajalcu se v primeru uporabe klavzule FCA povečajo stroški v višini stroška nakladanja. Klavzula FCA je v primerjavi s klavzulo EXW manj ugodna za prodajalca, ko pa primerjamo klavzulo FCA s klavzulo CIP, pa je bolj ugodna za prodajalca.

Kalkulacija po klavzuli CPT

V izbranem podjetju X imamo sledeče podatke za stroške;

- Strošek prevoza z vključenim DDV-jem znaša 720,00 EUR (v omenjenem znesku so že vključeni stroški nakladanja, raztovarjanja in strošek zavarovanja) – prevoznik HS d. o. o.
- Strošek carinskega posredovanja z vključenim popustom in DDV-jem znaša 48,80 EUR.

Klavzula CPT določa, da prodajalec zagotovi prevozniku blago in tudi plača stroške prevoza. Strošek zavarovanja blaga na poti nosi kupec. Če bi podjetje pri izvozu (prodaji) blaga uporabljalo klavzulo CPT, bi s tem prihranilo pri strošku zavarovanja blaga in posledično bi bil omenjen strošek zaračunan kupcu. V primerjavi s klavzulo EXW in FCA je klavzula CPT manj ugodna za prodajalca, ko pa primerjamo klavzulo CPT s klavzulo CIP pa je klavzula CPT bolj ugodna za prodajalca.

Podjetje na letni ravni proda približno 1.000 vozil in s spremembo klavzule bi prihranilo veliko denarnih sredstev. Zadnjih pet let ima podjetje vsakoletno rast prodaje in tudi v prihodnje načrtujejo, da bodo z vsakim prihodnjih novim letom prodali 100 vozil več.

V danem primeru bi predlagal klavzulo CPT, saj bi se s tem naši (prodajalčevi) stroški minimalno zmanjšali, stroški kupca pa minimalno povečali. Takšna oblika mednarodnega poslovanja bi bila bolj smotrna za prodajalca, saj prodajalec v predlaganem primeru prihrani vsaj stroške zavarovanja blaga.

2.2 Raziskovalni del klavzule DAP

Analizirano izbrano podjetje je v vlogi kupca, ko uporablja klavzulo DAP. Podjetje kupuje blago (vozila) iz države članice Evropske unije in jih pripelje na različne lokacije po Sloveniji, kot so Ljubljana, Maribor in Celje ... V omenjenem primeru ne gre za uvoz izdelka, saj je država, iz katere kupujejo blago, članica Evropske unije. Glavni prevoznik blaga na poti je podjetje HE d. o. o., s katerim ima podjetje podpisano prevozno pogodbo.

Kalkulacija primera DAP Ljubljana (Slovenija):

- Strošek zavarovanja z DDV-jem znaša 76,00 EUR;
- Strošek prevoza z DDV-jem znaša 1.250,00 EUR (v omenjenem znesku sta že vključena strošek nakladanja in raztovarjanja) – prevoz opravi glavni prevoznik HE d. o. o.;
- Cena vozila z vključenim DDV-jem znaša 100.000,00 EUR.

Omenjeni stroški so za vsa vozila enaki in se ne spreminjajo, zato tudi ne bom predstavil drugih kalkulacij za preostala prevzemna mesta blaga (vozila). V analiziranem primeru je edina spremenljivka cena vozila, ki je odvisna od želje posamezne stranke. Blago je vozilo, kar pomeni, da se lahko pri vsakem vozilu razlikujejo sledeči dejavniki:

- podvozje;
- konjska moč motorja;
- število ogledal;
- število oken;
- frekvenca menjalnika;
- notranja oprema ...

Cena carinskega posredovanja je odvisna od tipa vozila. V analiziranem primeru imamo dva različna tipa vozila, in sicer tovorno in vlečno vozilo.

Glede na analizo, ki sem jo naredil za klavzulo DAP, lahko sedaj analiziram primernost posamezne klavzule za izbrano podjetje X. V nadaljevanju bom prišel do odgovora na drugo zastavljeno raziskovalno vprašanje.

Izbrano podjetje X je v primeru, ko kupuje blago po klavzuli DAP, v vlogi kupca. Glede na analizo primernosti klavzule DAP, ki sem jo naredil, bi podjetje lahko uporabljalo klavzulo DAT ali DDP.

Kalkulacija po klavzuli DAT Ljubljana (Slovenija)

V izbranem podjetju X imamo sledeče podatke za stroške;

- Strošek zavarovanja blaga na poti z DDV-jem znaša 76,00 EUR.
- Strošek prevoza z DDV-jem znaša 1.250,00 EUR (v omenjenem znesku sta že vključena strošek nakladanja in raztovarjanja) – prevoz opravi glavni prevoznik HE d. o. o.

Klavzula DAT določa, da strošek prevoza do namembnega kraja Ljubljana nosi kupec. V primeru, da bi izbrano podjetje X kupovalo blago po klavzuli DAT, bi prihranilo denarna sredstva v višini stroška prevoza. Podjetje bi tako zmanjšalo nabavne stroške blaga v višini 1.250,00 EUR po vozilu.

Kalkulacija po klavzuli DDP Ljubljana (Slovenija)

V izbranem podjetju X imamo sledeče podatke za stroške;

- Strošek zavarovanja blaga na poti z DDV-jem znaša 76,00 EUR.
- Strošek prevoza z DDV-jem znaša 1.250,00 EUR (v omenjenem znesku sta že vključena strošek nakladanja in raztovarjanja) – prevoz opravi glavni prevoznik HE d. o. o.

V primeru, da bi podjetje X kupovalo blago po klavzuli DDP, bi prihranilo stroške carinjenja. Klavzula DDP določa, da mora prodajalec dobaviti blago kupcu uvozno ocarinjeno in nerazloženo s transportnega sredstva. Kupec mora plačati stroške razkladanja in pomagati prodajalcu pri urejanju dovoljenj in potrdil, ki so potrebni pri uvozu blaga. Primerjava klavzule DDP s klavzulo DAT je stroškovno ugodnejša in dostopnejša kot klavzula DAT.

Podjetje X kupuje blago (vozila) znotraj Evropske Unije, tako da bi bili predlagani klavzuli DAT in DDP z vidika stroška carine brezpredmetni, saj znotraj Evropske unije ni stroška carine. Zakonodaja Evropske unije dovoljuje poslovanje z blagom znotraj meja Evropske unije brez stroška carine, kar pomeni, da ima kupec manjše finančne obveznosti.

V naslednji primerjavi stroška razkladanja blaga s tovarnega sredstva pri analizirani klavzuli DAP je omenjeni strošek zaračunan kupcu (strošek analiziranega podjetja). Strošek razkladanja pri predlagani klavzuli DAT je zaračunan prodajalcu, pri klavzuli DDP pa je zaračunan kupcu.

Klavzule, ki se uporabljajo za pomorski in notranji transport po vodi (ICC, 2010; FAS, FOB, CFR, CIF), v danem primeru ne bi bile primerne, saj v analiziranem primeru podjetje X blaga ne transportira po vodi.

2.3 Možnost in predlog uporabe druge Incoterms klavzule

Možnosti izbire druge Incoterms klavzule je veliko, saj imamo 11 različnih klavzul, vendar, katera je najbolj primerna klavzula v danem primeru, ni preprosta izbira. Klavzule FAS, FOB, CFR in CIF v danem primeru niso primerne za uporabo, saj podjetje transportira blago po kopnem.

Podjetje X ima pri prodaji blaga možnost, da izbere naslednje klavzule;

- klavzulo EXW;
- klavzulo FCA;
- klavzulo CPT.

Vse zgoraj našteje klavzule so ugodnejše od trenutno izbrane klavzule CIP. V primeru, ko smo prodajalci, je klavzula EXW najbolj ugodna s stroškovnega vidika, saj vse stroške nosi kupec. Z vidika prodajalca je klavzula FCA stroškovno manj ugodna od klavzule EXW in sicer v višini stroška razkladanja. Klavzula CPT pa je stroškovno najmanj ugodna od predhodno navedenih klavzul EXW in FCA.

Po opravljeni analizi in primernosti klavzul bi izbranemu podjetju X svetoval, da uporablja klavzulo CPT. Klavzula EXW in FCA sta stroškovno ugodnejši za prodajalca, vendar bi imel kupec bistveno višje stroške in vsekakor ne bi našli medsebojnega dogovora o izbiri le teh klavzul. Menim, da bi lahko našli skupni dogovor za klavzulo CPT, saj bi se v tem primeru kupcu stroški minimalno povečali, prodajalcu pa stroški minimalno zmanjšali.

Podjetje X ima pri nakupu blaga možnost, da izbere naslednje klavzule;

- DAT;
- DDP.

Pri primerjavi klavzul DAT, DAP in DDP je klavzula DAP najmanj ugodna za kupca, saj kupec nosi stroške carine in stroške razkladanja blaga s transportnega sredstva. Podjetju X bi svetoval, da uporablja klavzulo DAT, saj bi prihranili v višini stroška razkladanja blaga s transportnega sredstva, strošek carine pa nima vpliva, saj je blago kupljeno znotraj meja Evropske unije. DDP klavzulo bi odsvetoval, saj ima prodajalec maksimalne obveznosti in bi s prodajalcem težko našli skupen dogovor za omenjeno klavzulo.

2.4 Predlog uporabe novih Incoterms 2020 klavzul

Tekom pisanja zaključne naloge in analize izbranega primera so v veljavo stopile nove Incoterms 2020 klavzule. V ta namen v tem poglavju predstavljam posodobljen pogled na mednarodne trgovinske klavzule in podajam relevantne predloge za izbrano podjetje.

Ključna sprememba, ki je nastala pri Incoterms 2020 in vpliva na strokovno zaključno nalogo je preimenovanje klavzule DAT v klavzulo DPU (dostavljeno na mestu raztovorjeno).

Razlika med klavzulo DAT in DAP v pravilih Incoterms 2010 je bila, da je prodajalec v DAT dobavil blago, ki je bilo enkrat raztovorjeno s prispelih prevoznih sredstev na terminal. Po pravilih klavzula DAP je prodajalec blago dostavil, ko je bilo blago na razpolago kupcu na prispelom prevoznem sredstvu za razkladanje. Opozoriti je treba tudi, da je v pravilih za DAT v Incoterms 2010 opredeljena beseda „terminal“ na splošno vključena „katero koli mesto, ne glede na to, ali je zajeto ali ne...“ (ICC, 2020a).

ICC se je odločil za dve spremembi pri klavzuli DAT in DAP;

- Vrstni red, v katerem sta predstavljena dva pravila Incoterms 2020, je obrnjen, DAP, kjer se dobava zgodi pred razkladanjem, pa se zdaj pojavi pred DAT;
- Ime pravila DAT je bilo spremenjeno v DPU (dobavljeno v kraju raztovorjeno), s poudarkom na resničnosti, da bi lahko bil ciljni kraj kateri koli kraj in ne le „terminal“. Če pa tega kraja ni v terminalu, mora prodajalec poskrbeti, da je kraj, kjer namerava blago dostaviti, kraj, kjer lahko blago raztovori (ICC, 2020a).

Upoštevanje trenutno najnovejših Incoterms klavzul 2020, bi izbranemu podjetju svetoval, da pri nakupu blaga uporablja novo imenovano klavzulo DPU, kjer bi izbrano podjetje prihranilo v višini stroška razkladanja tovora s transportnega sredstva. Sprememba minimalnega kritja seveda pomeni dodaten strošek zavarovalne premije.

Druga sprememba, ki jo je potrebno omeniti je sprememba stopnje zavarovalnega kritja pri klavzuli CIF in CIP.

V skladu s pravilom CIF Incoterms 2020, ki je rezervirano za uporabo v pomorski trgovini in se pogosto uporablja pri trgovanju z blagom, ostajajo privzeta raven kritja, ki strankam daje možnost, da se dogovorijo za višjo stopnjo zavarovalnega kritja (ICC, 2020a).

Pri klavzuli CIP, mora prodajalec zdaj pridobiti zavarovalno kritje v skladu z Inštitutskimi tovnimi klavzulami (A), čeprav se stranki seveda lahko dogovorita o nižji stopnji kritja (ICC, 2020b).

Izbrano podjetje v primeru prodaje blaga uporablja klavzulo CIP, kar po Incoterms 2020 pomeni višji strošek zavarovalne premije, zato je še bolj neugodna. V danem primeru bi podjetju predlagal, da blago prodaja po pravilih, ki jih določa klavzula CPT.

SKLEP

Namen Incoterms klavzul je poenotenje mednarodnih pravil, ki določajo, kdaj in kje preidejo obveznosti in tveganja od prodajalca na kupca. Danes v svetu poznamo 11 različnih klavzul, ki se skozi čas spreminjajo in dopolnjujejo. Incoterms klavzule se uporablja že vse od leta 1936. Uporaba Incoterms klavzule v mednarodnem poslovanju je glavna sestavina mednarodnega posla. Izbira ustrezne klavzule je bistvenega pomena, saj le tako lahko najbolj gospodarno uporabimo sredstva, ki so nam na voljo.

Študij na Ekonomski fakulteti in področje mednarodnega poslovanja, ki me izredno zanima, sem med seboj povezal in tako dobil temo za zaključno strokovno nalogo. Namen zaključne strokovne naloge je bilo ugotoviti, ali je Incoterms klavzula 2010 primerna za izbrano podjetje.

V zaključni strokovni nalogi je bil glavni namen odgovoriti na slednji raziskovalni vprašnji, ki sem si ju zadal;

- RV1: Ustrezna izbira Incoterms klavzule CIP pri izvozu izdelka;
- RV2: Ustrezna izbira Incoterms klavzule DAP pri nakupu izdelka.

Po opravljenem raziskovalnem delu, analiza in primernost Incoterms klavzul v danem primeru, sedaj lahko odgovorim na raziskovalni vprašnji.

- RV1: Ustrezna izbira Incoterms klavzule CIP pri izvozu izdelka;

Podjetju X bi priporočil, da pri prodaji (izvozu) izdelkov zamenja trenutno klavzulo CIP s klavzulo CPT. Kupec bi bil v tem primeru primoran minimalno več plačati za blago, prodajalec pa bi minimalno prihranil finančna sredstva in sicer v višini stroška zavarovanja blaga na transportni poti.

Menim, da je tako poslovanje mogoče in uravnoteženo, zato bi bilo smiselno, da podjetje ponovno naredi kalkulacije posameznih klavzul.

- RV2: Ustrezna izbira Incoterms klavzule DAP pri nakupu izdelka;

Podjetje X kupuje blago znotraj meja Evropske unije, kar pomeni, da strošek carine ne vpliva na njihovo poslovanje. Znotraj meja Evropske unije je prost pretok blaga. Podjetju X bi priporočil, da v prihodnje, ko kupuje blago znotraj meja Evropske unije, uporablja klavzulo DAT. Podjetje bi z uporabo predlagane klavzule DAT prihranilo finančna sredstva v višini stroška razkladanja blaga s transportnega sredstva.

V raziskovalnem delu sem imel omejitve glede pridobitve določenih podatkov, saj je podjetje X multinacionalka in imajo svoje notranje dogovore o delitvi stroškov glede prevoza in prodaje blaga. Omenjeni podatki so strogo zaupne narave in jih nisem mogel upoštevati v strokovni nalogi. V kolikor bi pridobil podatke, ki so strogo zaupne narave, bi bila strokovna naloga bolj natančna.

Glede na to, da sem v raziskavi dokazal, da lahko podjetje posluje bolj ekonomično in učinkovito, bi svetoval podjetju, da spremeni trenutni klavzuli po katerih poslujejo. Raziskava je tudi pokazala, da bi lahko pridobil podrobnejše podatke o stroških prevoza blaga in notranjih dogovorih, vendar tega ni bilo mogoče storiti, ker so podatki strogo zaupne narave. Glede na vse podatke, ki sem jih pridobil skozi raziskavo podjetja, sem prišel do ugotovitve, da sta zastavljeni raziskovalni vprašanji ovrženi.

Diplomska naloga, raziskovalno delo in praksa so le potrdili mojo željo, da je mednarodno poslovanje področje, ki me močno zanima in si želim biti prisoten na tem področju skozi celotno delovno dobo. Mednarodno poslovanje je čedalje bolj pomemben dejavnik v svetu, zato menim, da je na omenjenem področju še veliko neodkritih tržnih niš.

LITERATURA IN VIRI

1. Barrios, K. (2013, Oktober). *Understanding Incoterms (International Commercial Terms)*. Pridobljeno iz <https://www.xeneta.com/blog/incoterms>
2. Bergami, R. (2013). Managing Incoterms 2010 risks: tension with trade. *International Journal Economics and Business Research*, 6(3), 326-329.
3. Cristal. (2017). *Incoterms: 2000 vs 2010*[objava na blogu] . Pridobljeno iz <https://importexportlicense.co.za/blog/incoterms-2000-vs-2010/>
4. Freight Insurance. (2016). V *Incoterms explained*. Pridobljeno iz <https://www.incotermsexplained.com/freight-insurance/>
5. Heinzer, A. (2018). *Davki in računovodstvo*. Pridobljeno iz <https://www.dara.si/33/vpliv-incoterms-klavzul-na-ddv-obveznosti-uniqueidmRRWSbk196EAafnF40AQgJirCneA02OhGOlgeg3apX1aNbtpvDQ1eQ/>
6. Hermes.seb. (2011). *INCOTERMS 2010*. Pridobljeno iz <https://plutonmarketing.wordpress.com/2011/05/09/incoterms-2010/>
7. International Chambers of Commerce. (2010a). *Incoterms 2010: ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade*. Paris, France: ICC Services.
8. International Chambers of Commerce. (2010b). *Incoterms 2010*. Pridobljeno iz <https://cdn.iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2010/01/ICC-Introduction-to-the-Incoterms-2010.pdf>
9. International Chambers of Commerce. (2010c). *Incoterms rules history*. Pridobljeno iz <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>

10. International Chambers of Commerce. (2010d). *International chamber of commerce*. Pridobljeno iz <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/>
11. International Chambers of Commerce. (2020a). *International chamber of commerce*. Pridobljeno iz <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>
12. International Chambers of Commerce. (2020b). *International chamber of commerce*. Pridobljeno iz <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/what-are-the-key-changes-in-incoterms-2020/>
13. Kingsley, J. (2017). *Incoterms (International Commercial Terms)*. Pridobljeno 2018 iz <https://www.linkedin.com/pulse/incoterms-2017-exw-fca-fas-fob-cfr-cif-cpt-cip-daf-des-john-kingsley/>
14. Lane, S. (2012). Incoterms 2010: What You Really Need to Know. *National association of credit management*, 1-2.
15. Pfajfar, G., Rašković, M. in Makovec Brenčič, M. (2013). *Mednarodno poslovanje: kalkulacije z rešenimi primeri*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta
16. Văduva, M. (2012). Insurance Forms of the Export Credits Met in International Practice. *“Ovidius” University Annals, Economic Sciences Series*, (1), 719-724.