

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Logistikainstituut

Karolina Orav

**KAUBA IMPORTIMISEGA SEOTUD RISKID JA OHUD
MERETRANSPOORDIL TÄISKONTEINERITEGA VEOL ETS
LOGISTICS OÜ NÄIDETEL**

Bakalaurusetöö

Õppekava Logistika, peeriala Logistika

Juhendaja Tarvo Niine

Tallinn 2019

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 6664 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Karolina Orav

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 155939EALB

Üliõpilase e-posti aadress: karolinaorav@hotmail.com

Juhendaja: Tarvo Niine:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	4
TÖÖS KASUTATUD LÜHENDID JA MÕISTED	5
SISSEJUHATUS.....	6
1. TEOREETILINE ÜLEVAADE.....	8
1.1 Ettevõtte äritegevusest tulenevad riskid ja nende haldamine	8
1.1.1 Riskid logistikas	9
1.1.2 Tarneahela riskijuhtimine	10
2.1 Tarneklauslid ehk Inkotermid.....	11
2.1.1 Inkotermide sisu ja kasutamine.....	12
2.2.2 Inkotermid 2010.....	13
1.2.3 Vetelvero tarneklauslid ja poolte põhilised kohustused kauba tarnimisel Incoterms 2010 järgi	14
2. METOODIKA.....	17
2.1 ETS Logistics OÜ taust ja valim	17
2.2 Uurimuse taust, ülesehitus ja läbiviimine.....	17
3. INTERVJUUDE TULEMUSD JA JÄRELDUSED	19
3.1 Peamised riskid ja ohud meretranspordil.....	19
3.2 Peamised riskid ja ohud tollispetsiifikaga	22
3.3 Lahendused ohtude ennetamiseks ja riskide minimeerimiseks	24
3.3.1 Tegevused, millega on võimalik riske ja ohte vältida.....	25
3.2.1 Tegevused riskide ja ohtude minimeerimiseks	27
3.4 Nõuandeid kauba tarnimisel Aasiast	28
KOKKUVÕTE.....	29
SUMMARY	30
Kasutatud allikad.....	32
LISA 1 Intervjuu küsimused ekspedeerijatele ja tollimaaklerile	35

LÜHIKOKKUVÕTE

Käesoleva bakalaaurusetöö uurimisprobleemiks on asjaolu, et aina rohkem Eesti ettevõtteid tellib kaupa ja soetab toorainet Aasiast ning sellega kaasnevaid riske ja ohu ei teadvustata. Antud lõputöö eesmärgiks on uurida, millised on peamised lisakulu tekitavad riskid ja ohud Aasiast kauba tarnimisel meretranspordil täiskonteineritega ning välja tuua lahendusi, kuidas neid vältida.

Töö eesmärgi saavutamiseks viis autor läbi ETS Logistics OÜ kolme ekspedeerija ja ühe tollimaakleriga läbi intervjuud. Intervjuud toimusid vabas vormis vestluse näol ning vastajad tõid riskid ja ohud välja tuginedes oma kogemusele ekspedeerijate ja tollimaaklerina tuues näiteid reaalsest kliendijuhtumitest.

Töö uurib:

- Millised on peamised riskid ja ohud meretranspordil täiskonteineritega?
- Kas ja kuidas on võimalik antud riske ja ohu ennetada?

Töö analüüsist selgus, et peamised riskid ja ohud tekivad klientide teadmatuses tarneklauslitest, millal läheb vastutus ja risk üle müüjalt ostjale ning kes vastutab tarne eest. Kliendid ei teadvusta meretranspordi pikast tarneajast tulenevaid riske ning ei oska hinna kauba kindlustamise vajalikkust. Tööst järeldub, et oluline on teha kauba importijal endale selgeks kogu ahel alates eelvest kuni kauba kättesaamiseni ning soovituslik on enne ostumüügitehingu vormistamist konsulteerida ekspedeerijatega, kes iga-päevaselt meretranspordiga tegelevad.

Võtmesõnad on: meretransport, Inkotermid, toll, lisakulud, täiskonteiner, logistika riskide juhtimine, logistika kogukulu impordil

TÖÖS KASUTATUD LÜHENDID JA MÕISTED

Bill of Lading- kauba lähteriigis ehk müüja riigis logistikafirma poolt vormistatud mereveo saatedokument, mis sisaldab andmeid saatja, saaja, agendi, laevaliini kohta. Samuti on antud vormil info kauba andmete kohta (nimetus, kogus, mõõdud, kaal) ja seisundi, millises kaup vastu võeti. Vormil on ka lähte- ja sihtsadam ning konteinerinumber. On läbiräägitav dokument st saaja võib muutuda ja kaup kuulub sellele, kelle käes on antud dokument.

Seaway Bill- Bill of Ladingule sarnane mereveo saatedokument. Dokumendi vormistamisel on kauba ostja automaatselt kaubaomanik. Ei ole läbiräägitav dokument.

Originaal Bill of Lading- prinditakse füüsiliselt lähteriigis välja. Sihtsadamast peab kauba ostjal olema füüsiliselt käes dokument kauba kätte saamiseks.

Telex Release- elektroonsel kujul olev dokument, millega saab kätte kauba sihtsadamast.

LOT- ühele Bill of Ladingule märgitud konteinerid, mis saadetakse ühe laevaga.

SISSEJUHATUS

Tänu maailma globaliseerumisele on muutunud kaupade vahetus eri maailmaosade vahel aina suuremaks ning on tavapärane, et transport toimub üle ookeanide. Sellega kaasnevad mitmed riskid ja ohud, millega ettevõtja tihtipeale ei oska arvestada. Meretransport on üks soodsaimaid transpordiliike, kuid see koosneb mitmest osast ning on iga-päevaselt mitte transpordiga tegelevale inimesele keeruliselt mõistetav. Kokkulepped transpordikulude osas tehakse ostja ja müüja vahel ostu-müügilepingu sõlmimisel. Kui osapooled pole teadlikud, millised on kaasnevad kohustused transpordi osas, siis võib sellest tekkida ebameeldivad „üllatused“ kui lumepall on veerema pandud ja kaup juba liigub kliendi poole.

Äriühingu eesmärk on teenida kasumit ka peale oma kulude tasumist. Seetõttu on oluline olla kursis toote müügil kõigi kaasnevate kuludega, st ka transpordi osas. Tänapäeva konkurentsi olukorras tuleb olla eriti hoolikas toote lõpphinna kujundamisel ning sellest tulenevalt peab ettevõtjal olema hästi läbi mõeldud kõik toote tarnimisega seotud kulud. Kahjuks on halb praktika see, et ühe transpordiettevõtte juurde jõuab tihtipeale klient, kes on oma teadmatuses usaldanud saatjat ja süübitmata sisusse arvanud, et näiteks Inkoterm „*CIF Tallinn*“ kujutab endast transporti kliendi ukseni Tallinnas. Kuid tegelik reaalsus on see, et kauba saabudes Tallinnasse tuleb kliendil tasuda kohalikud kulud kauba käsitlemisega sadamas ja sisetranspordiga seoses, mis mõningal juhul võib tekitada mitmesaja euroseid kulusid, millega ettevõtja toote omahinna arvestuses ei osanud arvestada.

Antud uurimistöö eesmärk on selgitada välja, millised on Aasiast kauba tarnimisel täiskonteineriga meretranspordil kaasnevad riskid ja ohud ning neist tulenevaid lisakulusid ja kuidas on võimalik neid minimeerida ja lisakulusid vältida. Autor intervjuuerib iga-päevaselt antud sektoris tegutsevaid inimesi, et tuua välja realselt probleemid ning leida neile lahendused või võimalus ohte minimeerida. Tegemist on reaalsete olukordadega, millega on kliendid pöördunud ettevõtte poole.

Töö põhineb kahel põhiküsimusel

- a) Millised on riskidest tulenevad lisakulud täiskonteineri meretranspordil?
- b) Kuidas on võimalik täiskonteineri meretranspordil kaasnevaid riske vältida ja/või parandada reageerimist riskidele?

Töö autor arvab oma kogemusele logistikaettevõttes põhinedes, et parimaks lahenduseks on rahvusvaheliselt tuntud Inkotermide tundmine ning kasutamine. Samuti tuleks enne ostumüügilepingu sõlmist endale selgeks teha kõik antud teemaga seotud riskid ning ohud ning minimeerida nende tekke võimalus. Oluline on teadvustada kogu tarneahelat ning selles sisalduvaid ohte ja riske, et neid võimalusel minimeerida ja vältida.

Töö on jaotatud kolme osasse. Esimeses peatükis on välja toodud ettevõtte äritegevusest tulenevad riskid ja kuidas on võimalik neid hallata. Samuti käsitletakse antud peatükis riskijuhtimise olulisemaid põhimõtteid ja kuidas tekkivaid riske hallata. Peatükis on lahti kirjutatud ka Inkoterms 2010 tarneklauslid ja nende olulisus. Teises peatükis kirjeldab autor oma meetodi valikut uurimuse koostamiseks ja kirjeldab ETS Logistics OÜ ja valimit. Kolmandas peatükis toob autor välja peamised riskid ja ohud, millega kaasnevad lisakulud, pakub välja ettepanekuid, kuidas antud riske ja ohte, kas vältida või minimeerida ning seejärel annab vastavalt uurimusest selgunud juhtumitele omapoolsed soovitused Aasiast kauba tarnimisel.

Autori motivatsioon antud teemal uurimustöö kirjutamiseks tulenes isiklikust kokkupuutest ettevõtetega, kes juba impordivad või planeerivad alustada kauba tarnimist Aasiast. Kuna autoril on isiklik kogemus, siis oli ta teadlik enamikest riskidest ja ohtudest, kuid nende lahtikirjutamine ja lahenduste leidmine on autorile väga arendav.

1. TEOREETILINE ÜLEVAADE

1.1 Ettevõtte äritegevusest tulenevad riskid ja nende haldamine

Üks olulisemaid probleeme ettevõtluses on riskid, mis on seotud võimalusega, et teatud ajahetkel leiab aset sündmus, mida ei ole oodatud ja on soovimatute tagajärgedega. Ettevõtluses on risk tihti vältimatu element, mis saadab pea iga otsust. Enne otsuste langetamist tuleb selgitada välja riskid ja neid hinnata ja vajadusel need kõrvaldada. Tihtipeale ei ole võimalik riske ennetada ja seetõttu tuleb need alandada tasemeni, mis on arvestades ettevõtet vastuvõetav. Ettevõtluses on risk kui sündmuste kulgemise osaline määramatus, nende väljumine kontrolli alt ja teadmatus tagajärgede suhtes. Risk on kui ettevõtte tegutsemise majandusliku ohutuse mõõt. Statistika kohaselt ebaõnnestub osaliselt või täielikult 50% äritehingutest seetõttu, et õigeaegselt ei pööratud piisavalt tähelepanu riskide võimalikkusele. (Tulvi 2007, 139)

Riskiotsuste ja nende juhtimisele hakati rohkem tähelepanu pöörama 1980. aastate lõpul. Äritegevuse riskijuhtimiseks nimetatakse ettevõtte tegevuses esineda võivate riskide juhtimise süsteemi. Riskijuhtimise olulisemateks põhimõteteks on (Tulvi 2007, 139):

- riskida tohib maksimaalselt ettevõtte omakapitali võimetes;
- oluline on mõelda riskide tagajärgedele;
- otsus riskida võetakse vastu vaid siis kui puuduvad olulised kahtlused;
- oluliste kahtluste puhul ei võeta riski vastu;
- tekkinud riskiolukorras peab olema võimalik leida ettevõtet rahuldav otsus.

Riski haldamine on selliste abinõude kasutamine, mille abi mõjutatakse sündmuste kulgu ja neutraliseeritakse nende võimalikke negatiivseid tagajärgi. Riskide haldamisega on võimalik mõjutada kahjulike tagajärgede tekke võimalust ja vähendada tekkivaid kahjusid. Riskide haldamine sisaldab (Tulvi 2007, 139):

- olemasolevate riskide teadvustamist;
- süstemaatilist ja pidevat uurimust, kuidas on võimalik riskidest tulenevaid kaotusi minimeerida;
- õigete haldamismeetmete valimist ja ellurakendamist.

Riskide haldamismeetoditeks on (Tulvi 2007, 140):

- Riski vältimine, millega püütakse selle võimalikkust vähendada või see kõrvaldada. Tavapärane on sellisel juhul, kas tulude vähenemine või kulude suurenemine. Tavapäraselt ei ole võimalik riske täielikult elimineerida, kuid nende tõenäosust küll.
- Riski siirdamine ja edasilükkamine kolmandatele osapooltele, st vastutus riski eest suunatakse edasi teisele organisatsioonile või isikule. Tavapäraselt kasutatakse sellist meetodit transpordil ja laonduses, juhuks kui kaup hävineb, kaob või saab vigastada.
- Riski vähendamine ja hajutamine, mille korral jaotatakse risk mitme osapoole vahel. Sellisel juhul püütakse riski vältida või selle võimalikkust minimeerida.
- Kindlustamine, et suunata kahju täielikult või osaliselt kindlustusfirmale. Sellisel juhul kandub majandusliku kahju korral kohustus see katta kindlustusfirmal, kuid õnnetuse ohu ära hoidmine ning riskihaldamise võimekuse ärakasutamine jääb ikkagi ettevõttele. Seda meetodit kasutatakse tavapäraselt kui riski ei ole võimalik vältida või osaliselt vähendada.

1.1.1 Riskid logistikas

Logistilise ahela või selle ühe osa toimimise kindlus sõltub asjaolust, kuidas on vähendatud ahelas esinevaid riske. Logistilises ahelas on kolm riskirühma (Tulvi 2007, 141):

- Kahjuriskid, millega kaasneb kaubavoo katkemine, kaupade kadumine ja kahjustumine. Samuti on tegemist finantsriskidega, mis on tingitud häiretes finantsvoos. Kahjuriskide alla kuuluvad ka teenuste kvaliteedist tulenevad riskid.
- Ajariskid on infovoo katkemisest, moondumisest või selle puudumisest tulenevad riskid. Samuti kuuluvad siia rühma puudulikust tagasisidest tulenevad riskid.
- Inforiskid tulenevad ajafaktorist ja tehnoloogiast.

Näiteks tekib kaubavoo katkemine tavapäraselt halbadest ilmastikutingimustest. Meretranspordi puhul näiteks regulaarse laevaliikluse katkemine raskete jääolude tõttu. Samuti häirib ettevõtte tarneahelat ja tegevust kaupade osaline või täielik kadumine. Saadetiste ebapiisavast või nõuetele mittevastavast pakendist ja pakkimisest esineb kaupade vigastamise juhtumeid. Transpordiga seotud finants- ja kvaliteediriskid jaotatakse meretranspordis tavapäraselt „Inkotermis 2010“ tarneklauslitega. Kui üks või mitu tarnekindluse tingimust jääb

täitamata on tulemuseks kliendile täiendavad probleemid ja riskid, mis võib liigitada kvaliteediriskide alla. (Tulvi 2007, 141-142)

Kvaliteediriskide alla kuuluvad ka ajariskid, sest teabe ebakorrektned edastamine või üldse mitte saatmine tekitab segadust saajale, kes omakorda ei saa teha ettevalmistusi kauba vastu võtmiseks või lõppkliendi teavitamises seoses varasema saabumise või hilinemisega. Üsna levinud on kaubasaatedokumentide, arvutisüsteemides sisalduva info ja kaubaga seotud tegeliku olukorra mittevastavus. (Tulvi 2007, 142)

Pea kõikjal maailmas kasutatakse internetipõhist saadetise liikumise jälgimise süsteeme, mis võimaldavad klientidel jälgida saadetise liikumist. See annab võimaluse vähendada teadmatuses seoses kauba saabumise aja suhtes. Sellised süsteemid aitavad vähendada teadmatuses tulenevaid tegutsemisriske. (Tulvi 2007, 143)

Uurides, millised on logistilises ahelas riskid tuleb ära määrata, kes konkreetselt riskib, peale seda kindlaks teha, millises vormis see avaldub ja milline on selle olemus. Oluline on välja selgitada kõik riski kvantitatiivsed ja kvalitatiivsed parameetrid, mis võimaldavad teatud eduga riske neutraliseerida. Riskide juhtimise eelduseks on toimiv logistiline süsteem, mis võimaldab täita põhiülesandeid parimal võimalikul viisil. Tavapäraselt maandatakse riske ja jaotatakse need osapoolte vahel lepingutega, kui tegemist on Eestis algava ja lõppevaga protsessiga siis käsitleb seda võlaõigusseadus. (Tulvi 2007, 143-144)

1.1.2 Tarneahela riskijuhtimine

Tarneahela juhtimine on vastutav kauba liigutamise eest kogu tootmisprotsessis alates toormaterjalist kuni kauba saajani. Tarneahela riskijuhtimist mõjutab iga tegevus, mis mõjutab tarneahelas kauba liigutamist ja häirib planeeritud materjalide voogu. Tarneahelas eksisteerib risk kui ootamatud sündmused võivad mõjutada materjalide voogu toormaterjalist lõppkliendini. Peamised riskid võivad olla seotud hilinemistega, kauba kahjudega või muul moel protsesside mõjutamisega. Toormaterjali hilinemine võib peatada tootmise, tõsta kulusid alternatiivse transpordi kasutamise tõttu, suurendada käimasolevate tööde hulka või muuta partnerite otsuseid kaubandussuhetes. (Waters 2007, 7)

Tarneahela riskid võib jaotada kahte gruppi (Waters 2007, 7-8):

- sisemised riskid, mis võivad esineda normaalsetes protsessides nagu nt kaupade hilinemine, liigses laovarus, halvas prognoosis, finantsriskides, väikestes õnnetustes, inimestest tulenevatest vigadest, infosüsteemidest tulenevatest vigadest jne;
- välised riskid, mis tulenevad väljaspoolt tarneahelat nagu näiteks maavärinad, orkaanid, tööstuslikud tegevused, sõjad, terroristide rünnakud, hindade tõusmisest, probleemid kaubanduspartneritega, toormaterjali puudused jne.

Tarneahelad on oma olemusest riskantsed, sest materjale liigutatakse läbi erinevate organisatsioonide, millel on erinevad kultuurid, eesmärgid, struktuurid. Samuti võib kaup liikuda läbi erinevate kultuuride, sõjapiirkondade, muutuvate poliitiliste olukordade, kliimade jms läbi. On tavapärane, et kui midagi läheb valesti tarneahelas, siis on tegemist väliste riskide tagajärgedega nagu näiteks 2004. aasta tsunami India ookeanil või orkaan Katrina 2005. aastal. Põhijoon, mis iseloomustab välist riski on asjaolu, et neid ei ole võimalik juhtida ja vältida. (Waters 2007, 7-8)

Sisemised riskid on tavapäraselt vähem dramaatilised, kuid laialdasemad oma tagajärgedes. Need on riskid, mida juhid saavad kontrollida nagu näiteks kauba hilinemisega seotud riskid. Näiteks saab hajutada riski, mis on seotud tarnijaga kasutades erinevaid allhankijaid. Samuti toorme puudujäägiga või hilinemisega seotud riske on võimalik minimeerida hoides laovaru. (Waters 2007, 8)

2.1 Tarneklauslid ehk Inkotermid

Inkotermid ehk tarneklauslid on lühikesed klauslid, mis hõlmavad ostja ja müüja vahelisi kohustusi kauba transpordil (Malflielt 2011, 163). Tarneklauslid on võtmelemendid müügilepingutes, sest need määravad osapooltele, kuidas toimub kaubavedu ostjalt müüjale ning kes vastutab tolliprotseduuride eest. Samuti määrab see kulude ja riskide jagunemise osapoolte vahel. (Ramberg 2011, 16) See võimaldab müügilepingutesse märkimata jätta täiendavaid kokkuleppeid antud valdkondade osas ja osapooled teavad selgelt, kes on mille eest vastutav ja kes kannab riski ja transpordikulu, kindlustust, dokumentatsiooni ja formaalsuste eest. Tarnetingimused lihtsustavad oluliselt kaupmeeste elu. (Malfliet 2011, 163) Inkotermide

kasutamise eesmärk on luua kõikidele rahvusvahelisest transpordis osalejatele ning osapooltele ühesel mõistetavad standardiseeritud terminid, mida saab kirja panna lepingutesse (Eldović *et al.* 2015)

Tarnetingimused ei ole rahvuvaheline konventsioon, mille riigid peavad ratifitseerima, et sellega ühineda. Inkoterms 2010 nagu ka kõik selle eelkäijad on rahvusvaheline õigusallikas, vabatahtlik norm, millesse on süstemaatiliselt koondatud rahvusvahelise kaubanduse oulised tehingutavadest. See võimaldab Incotermsi käsitleda kui tavaõiguse normina, mis tugevdab oluliselt tema õigustloovat positsiooni. Incotermsi kasutamise lepivad ostja ja müüja kokku müügilepingus. (Tammemägi 2011, peatükk 7, 1)

2.1.1 Inkotermide sisu ja kasutamine

Kuigi Inkotermide rakendamine on vabatahtlik, siis sellest hoolimata on nende kasutamine rahvuvahelistes kaubanduses väga levinud mitmel põhjusel. Tarneklauslid on koostatud tegelike kaubandustavade põhjal ja need on koostatud pikaajalise arendustöö tulemusena, mistõttu on nad loogilised ülesehitusega universaalsed kaubandusnormid. Nende kasutamine muudab eksport-importlepingute sõlmimise tunduvalt lihtsamaks, samal ajal on aga need olulised täiuslikumad. Tänu Rahvusvahelise Kaubanduskoja (ICC) tegevuste tulemusena on tarneklauslid üle terve maailma tuntud ning ratsionaalsed ja universaalsed, mis võimaldab neist ühe kolmetähelise täheühendi valides fikseerida pooltele sobivad tarnetingimused väga laias tüüptingimuste valikust. Osa kõige uuema versiooni inkotermidest (Inkotermis 2010) üksiksätteid on dispositiivsed, mis tähendab, et pooltele on jäetud võimalus tingimustes veel eraldi kokku leppida. (Tammemägi 2011, peatükk 7, 1-2)

Müügilepingus on tarneklauslid töövahendid, mis reguleerivad üksikasjalikult selle osapoolte kohustused kauba tarnimisel. Müügilepingu korral on müüja põhikohustus tarnida lepingujärgne kaup ja ostja -kohustus selle eest tasuda. Üksikasjaliselt käsitletakse inkotermidega kauba tarnimisega seotud asjaolusid, mis ongi nende peamine reguleerimisala. Incotermsi tarneklauslitega määratakse ära (Tammemägi 2011, peatükk 7, 1-2) :

- kus, kuidas ja millal on müüjal sundus tarnekohustus täita;
- kus, kuidas ja millal läheb risk kauba kadumise või kahjustumise osas üle müüjalt ostjale;
- kus ja millal liigub kaubaga seotud kulutused üle müüjalt ostjale ehk kui suur osa müügilepingu hinnast sisaldab transpordiga seonduvaid kulusid;

- millised on mõlema osapoole kohustused ja sellega kaasnevad kulutused tolli- ja turvanõuete täitmisele;
- veolepingu sõlmimise kohustuse täitja ja kulude kandja;
- kes, kelle kulul ja kelle kasuks on kohustatud sõlmima kauba kindlustuslepingu;
- mis teatised, kes ja millal peavad teisele poolele teada andma;
- kelle kanda jääb kauba inspekteerimise ja kontrollimise kulud;
- kuidas on kohustus kaupa pakendada ja markeerida;
- poolte muud kohustused tolli- ja turvaklaarimisel abi osutamisel ning asjaomaste kulutuste kandja.

Samas tuleb arvestada, et kuigi inkotermide reguleerimisvaldkond hõlmab suurt osa müügilepingu tingimustest ja poolte kohustustest, siis mitte kõiki. Näiteks ei reguleeri need kauba hinna kujundamist ja omandiõiguse üleminekut. Samuti valuuta- ja finantstingimusi ning arvelduste korda. Inkotermid ei käsitle lepingu rikkumist, sanktisoone ja poolte vastutust kohustuste täitmata jätmise korral ning pretensioonide esitamise korda ja muud. (Tammemägi 2011, peatükk 7, 2)

2.2.2 Inkotermid 2010

Alates 1. jaanuarist 2011 tulid kasutusele „*Inkotermis 2010*“, eesmärgiga pakkuda paremat arusaama tarnetingimustest. Üks põhjustest, miks võeti kasutusele uus versioon inkotermidest oli seotud asjaoluga, et tekkis vajadus kaasajastada tarneklauslitest arusaamist ning teha tehnika arenguga seotud muudatusi nagu nt arvete esitamine elektroonselt ja informatsiooni vahetamise kiiruse muutus. 2010. aastal kasutusele võetud uuest versioonist oli kõrvaldatud ebamäärused, mis selle eelkäijal „*Inkoterm 2000*“ esinesid. Kui eelneval versioon sisaldas 13 tarnetingimust, mis olid jaotatud 4 gruppi vastavalt müüja kohustustele, siis „*Inkotermis 2010*“ koosnevad 11 tarnetingimusest, mis on jaotatud kahte kategooriasse vastavalt transpordiliigile. (Paliu-Popa 2012, 101)

„*Inkotermis 2010*“ on sisse toonud kaks selgitavat nõuet. Esimene neist on nõue edastada teavet julgeoleku eesmärkidel tollideklaratsioonide ja lubade andmise ning õigusaktide järgimise osas. Iga tarneklausel määrab ära, kes on vastutav tollideklaratsioonide eest, samas on ka teisel osapoolel kohustus aidata antud protsessidega lisakulu eest. See toob kaasa vajaduse osapooltel üksteisega koostööks ja parandab partnerlussuhet. Teine uuendus lõpetas topelt terminalitasu maksmise, sest ära on määratud väga selgelt, kes on kohustatud tasuma terminalikulud nii lähte-

kui ka sihtriigis. (Bergami 2012, 39) Inkotermis 2010 eesmärk on ära määratleda, kes on vastutav eksport- ja importtollideklaratsioonide vormistamise eest, veo korraldamise eest, kindlustuse osas veo ajal ja kes on vastutav tarnimise osas ning millal läheb risk üle müüjalt ostjale (Mudrić 2011, 4).

1.2.3 Vetel veo tarneklauslid ja poolte põhilised kohustused kauba tarnimisel Incoterms 2010 järgi

Tarningimust FAS (ingl *Free Alongside Ship*) kasustatakse kui kauba saatjal on võimalik enne laadimist kaubapartii vedada kaile välja. See tähendab, et müüja kohustus on kaup tarnida lastimissadamas ostja määratud laeva kõrvale (nt kaile). Peale seda läheb risk kauba kadumise ja kahjustumise eest üle ostjale, samuti tuleb kanda antud hetkest ka kõik kulud. Kuna kulud ja käitlustasud varieeruvad erinevad sadama tavade järgi on väga oluline, et pooled määraks võimalikult täpselt tarnekoha laadimiskoht. Kui tegemist on konteinerkaubaga on tavapärase praktika, et kaup antakse üle sadama asemel terminalis. Sellisel juhul on FAS tarneklausli kasutamine vale ning kasutada tuleks FCA-d. FAS inkoterm kohustab ka müüjal korraldada ekspordi-tolliklaarmine, kui see on asjakohane. Kauba sihtkoha tollifomaalsuse kohustus aga jääb ostjale. (Tammemägi 2011, ptk 7.3.4.2., 1)

Inkoterm FOB (ingl *Free on Board*) tähendab, et müüja kohustus on kaup tarnida lastimissadamas ostja määratud laeva pardale. Peale seda liigub kauba kadumise ja kahjustumise risk üle müüjalt ostjale ning kõik kulud, mis tekivad tuleb samuti tasuda kauba soetajal. Tuleb silmas pidada, et kui kaup antakse üle enne laeva pardale jõudmist, mis on tavapärase konteinerkaupade puhul, siis oleks õigem kasutada tarneklauslit FCA. FOB tarneklausli puhul tuleb samuti müüjal korraldada ekspordi-tolliklaarmine, kuid tal puudub kohustus teha kauba impordi-tolliklaarmist, maksta impordi-tollimaksu ja korraldada ühtki imporditolliformaalsust. FOB tarneklausli puhul on vaieldamatult tegemist ühe tuntuimaga. (Tammemägi 2011, ptk 7.3.4.2., 2)

Tarneklauslil CFR (ingl *Cost and Freight*) puhul on müüja poolt kaup tarnitud kui see on jõudnud laeva pardale. Kauba kadumise ja kahjustumise risk kandub koos kauba jõudmisega pardale edasi müüjalt ostjale. Müüja kohustus on sõlmida veolepingu, et kaup veetaks nimetatud sihtsadamasse ning tasuma selleks vajalikud kulud. Antud tarneklausli puhul tuleb silmas pidada kaht kriitilist kohta, sest riski ja kulude üleminek toimub erinevates kohtades. Tavapärase praktika on, et müügileping fikseerib ära sihtsadama, kuid lastimissadamat, kus risk läheb ostjale üle, tavapärastelt lepingus ei määrata. Soovituslik on lepingus võimalikult

täpselt ära määrata sihtsadamas punkt, milleni kannab kulud müüja. Kui kaup antakse üle enne kauba jõudmist laeva pardale, nt terminalis, mis on tavapärase konteinerkaupade puhul, siis oleks õigem kasutada CPT klauslit. Müüja ja klient peaksid CFR-müügilepingu sõlmimisel täpselt ära fikseerima, millesed kaubaga seotud kulud peavad olema kaetud müüja sõlmitud veolepingus. (Tammemägi 2011, ptk 7.3.4.2., 3)

CIF (ingl Cost, Insurance and Freight) tarneklausli korral on müüja kauba tarninud kui see on laeva pardal ning risk kauba kadumise ja kahjustumise osas liigub samuti seejärel ostjale. Siinkohal peab müüja sõlmima veolepingu kauba veoks nimetatud sihtsadamasse ja tasuma tekkivad kulud. Samuti on müüja kohustus sõlmida miinimumkattega kindlustusleping, et katta veo ajal ostjal lasuvat kauba kadumise või kahjustamise riski. Nagu ka eelnevate tarneklauslite puhul on väga oluline määrata ära sihtsadama punkt, milleni ulatub müüja kohustus tasuda kulud. CIF tarneklausli puhul on samuti 2 kriitilist punkti, sest riski ja kulude üleminek toimub erinevates kohtades. Kui kaup antakse üle vedajale terminalis, st enne laeva pardale jõudmist, on asjakohane kasutada CIF tarneklausli asemel CIP-klauslit. Nagu ka eelpoolt mainitud tarnetingimuste puhul on ka CIF-i puhul müüja kohustus teha ekspordi-tolliklaarimised. Antud tarneklauslit ei tohi kasutada kui sihtkoht asub sisemaal, kuhu laevaga ligi ei pääse. Tabelis 1. on välja toodud poolte põhilised kohustused vastavalt Inkoterms 2010 tarnetingimustele tarnimisele. Ostja on tähistatud lühendiga „O“ ja müüja „M“. (Tammemägi 2011, ptk 7.3.4.2., 1)

Tabel 1. Poolte põhilised kohustused tarnimisel vastavalt Inkoterms 2010 reeglite järgi

Tarne-klausel	Ekspordi-toll	Peale-laadimine	Veoleping	Kindlustuse kohustus	Mahalaadimine	Impordi-toll
EXW	O	O	O	-	O	O
FCA	M	M/O*	O	-	O	O
CPT	M	M	M	-	O**	O
CIP	M	M	M	M	O**	O
DAT	M	M	M	-	M	O
DAP	M	M	M	-	O**	O
DDP	M	M	M	-	O**	M
FAS	M	O	O	-	O	O
FOB	M	M	O	-	O	O
CFR	M	M	M	-	O**	O
CIF	M	M	M	M	O**	O*

Allikas. Tammemägi (2011, ptk 7.3.4.2., 8)

Märkused:

1. *Ostja, kui tarne toimub väljaspool müüja territooriumi.
2. **Mahalaadimise või lossimise kulud kannab müüja, kui need on veolepingus hinnas.

Lisaks eelnevale esitab Incoterms 2010 veel mitmeid müüja ja ostja kohustusi, mis kehtivad kõigi klauslite puhul. Müüja on kohustatud (Tammemägi 2010, 41):

- vastavalt müügilepingu nõuetele ja vastavustõenditega kauba tarnima;
- pakendama kauba vastavalt tavapärasele viisile, kui klient soovib erinõudeid pakendamisel, siis tuleb need edastada enne müügilepingu sõlmimist;
- kauba markeerima vastavalt nõuetele;
- kaasabistama ostjat viimase palvel vajalike dokumentide ja teabega, mida on tal vaja tolliformaalsusteks ja turvaklaarimiseks;
- andma õigel ajal informatsiooni ostjale kauba tarnevalmidusest ning millal ja kus on võimalik anda kaup ostja käsutusse;
- organiseerima tarneks vajalikud kontrolloperatsioonid nagu näiteks kauba kvaliteedikontroll, mõõtmine, loendamine ja kaalumine;
- varustama ostjat tema oma kulu vajalike tavakohaste tarnetõendi või veodokumendiga, mis kinnitab tarne toimumist ja/või võimaldab ostjal kauba sihtkohas vastu võtta. See nõue ei kata EXW-klauslit.

Ostja kohustused on (Tammemägi 2010, 41):

- kauba eest tasuda vastavalt müügilepingu maksetingimustele;
- kaup vastu võtta kui müüja on selle tarninud;
- kanda kõik kaubaga seotud täiendavad riksid ja kulutused, juhul kui ta ei ole täitnud oma kohustusi tarne nõuetekohaseks toimumiseks;
- nõutava teatise õigel ajal müüjale edastamine;
- varustama müüjat asjakohase tõendiga, et kaup võetakse vastu või kinnitama müüja esitatud nõuetekohast tarnetõendit;
- tasumad kulu, mis tekkivad müüjal ostja palvel muretsetud tolliformaalsuste täitmiseks vajalike lisadokumentide muretsemiseks.

2. METOODIKA

2.1 ETS Logistics OÜ taust ja valim

ETS Logistics OÜ on 2007. aastal loodud ja 2009. aastal majandustegevusega alustanud veoste ekspedeerimise ettevõtte, mille missioon on pakkuda kliendile paindlikku ja personaalselt teenust, mis ületab tema ootusi. Ettevõtte üks põhiväärtusi on teha kliendile logistika võimalikult lihtsaks ning seetõttu toimub kliendi konsultatsioon ja nõustamine enne veotellimust. Samuti nõustakse klienti enne ostu-müügilepingu sõlmimist. Autor valis selle ettevõtte, sest kliendiga toimub vahetu suhtlus ja informatsiooni probleemide kohta saadakse otse kliendilt. Ettevõtte teenindas 2018. aastal 520 meretranspordi klienti. Täiskonteineri vedusid oli 31 koosnedes 95 täiskonteinerist. Ettevõttes töötab 5 logistikut, kes teenindavad kliente kõikide veoliikidega ning 1 tollimaakler. ETS Logistics OÜ pakub alates 2014. aasta maist tollimaakleri teenust. 2018. aastal teenindati 249 klienti. Intervjueeritud logistikud on ettevõttes töödanud vastavalt 11, 8 ja 2 aastat ja tollimaakler 10 aastat. Autor on antud ettevõttes töödanud alates 2018. aasta veebruarist ja lisab saadud kogemused samuti antud töösse.

Ettevõttel on kümne aastaga välja arendatud neli iseseisvat transpordiliiki: maantee-, mere-, lennu- ja raudteetransport. Viimast pakutakse, vaid Hiinast kauba tarnimisel. Samuti pakub ettevõtte tollimisteenust. Ettevõtte teenindab nii suurkliente, keda aidatakse näiteks meretranspordi puhul 40 täiskonteineri impordil kui ka erakliente, kes tellivad ühe korra transporditeenuse. 2018. aasta üheks suurimaks projektis oli ettevõttel Tallinna Lennujaama uue parkla ehitusmaterjali tarne üle ookeani.

2.2 Uurimuse taust, ülesehitus ja läbiviimine

Uurimistöö teema tulenes eelkõige autori ekspedeerimise ettevõtte töökogemusest, kus selgus klientide teadmatust riskide ja ohtude suhtes, mis võivad tekkida Aasiast kauba tarnimisel. Autor leidis varasema kogemuse põhjal, et klientidel puuduvad olulised teadmised ning merevedudel on tavapärastel sarnased riskid ja ohud, millega kliendid ei oska arvestada.

Töö eesmärk on ära kaardistada põhilised riskid ja ohud, mis tekkivad kliendil Aasiast kauba tarnimisel ning välja tuua võimalikud lahendused nende ohtude vältimiseks või minimeerimiseks. Autor leiab, et põhiliste riskide ja ohtude kaardistamine aitab klientidel kasvatada teadlikkust ning seeläbi probleeme vältida, mis võivad tuua lisanduvaid kulusid.

Lähtuvalt püstitatud eesmärgist on autor sõnastanud 2 uurimisküsimust, mille põhjal on kirjutatud empiiriline osa ja välja toodud põhilised riskid ja ohud:

1. Millised on meretranspordi riskid ja ohud täiskonteineriga transpordil?
2. Kuidas on ekspedeerija meelest võimalik antud ohte vältida ning riske minimeerida?

Käesolevas uurimistöös on autor kasutanud analüüsiks kvalitatiivset meetodit intervjuud. Autor koostas vastavalt uurimisprobleemile küsimused (Lisa 1) ning intervjueeris ETS Logistics OÜ ekspedeerijaid ja tollimaaklerit. Ekspedeerijatele ja tollimaaklerile esitati samad küsimused. Selline uurimismeetod andis võimalusi autori ja intervjueeritava vahelise arutelu tekkele ning võimaldas tulemusi paremini formuleerida. Töös on välja toodud riskid ja ohud meretranspordil, tolli formaalsustes ja kuidas on võimalik neid ennetada või minimeerida.

3. INTERVJUUDE TULEMUSD JA JÄRELDUSED

3.1 Peamised riskid ja ohud meretranspordil

Kõik vastanud tõid välja asjaolu, et enamasti tekitavad probleeme klientidele inkotermide mitte tundmine. ETS Logistics OÜ poole pöördub aastas ca 20 klienti, kes on saanud laevafirmat esindavalt kohalikult agendilt teate, et tema kaup on jõudnud Tallinna sadamasse. Tavapärase praktika näiteks Aasia müüjate poolt on pakkuda kauba transporti Eestini tarnetingimusel CIF Tallinn. Inimene, kes ei toimetata iga-päevasel ülemaailmse transpordi korraldamisega ja ei oma kogemust meretranspordiga võib eeldada, et see tähendab transporti Tallinna sihtaadressini. Antud hind tundub kliendile ahvatlev, sest see on soodsam kui Eesti logistikaettevõtte poolt pakutud tariif. Eestisse jõudes saab klient ebameeldiva üllatuse osaliseks kui selgub, et tasuda tuleb kohalikud kulud, kauba lahtitollimisega seotud kulud ning sisetransport. Sisetransport lisandub, sest tolliteritooriumil on keelatud konteineri avamine ning lahti pakkimine. Olenevalt laevafirmast ning sisetranspordi maksumusest võivad need kulud kühkuda mitmesaja euro suuruseks.

ETS Logistics OÜ ekspedeerijate sõnul on nende poole pöördunud ka kliendid, kes on vastu võtnud saatja poolse soodsa hinna Euroopasse ning tähelepanemata CIF tarneklausli taga olevat sadamat (nt Klaipde, Hamburg) arvestanud, et konteiner saabub Eestisse. Sellisel juhul peab kauba saaja arvestama, et temal tuleb tasuda vastavalt mereveokirjale kohalikud kulud sadamas, kuhu kaup saabub ja kauba lahtitollimiseks tuua konteiner Eestisse. Võimalus oleks ka lahtitollimine teha antud sadamas, kuid arvestada tuleb kaasnevate kuludega tolliagendi leidmisel ning hilisem käibemaksu tagatise küsimine on keeruline protsess välisriigis. Veelgi enam lisandub konteineri transpordi eest Eestisse lisakulud.

Mereveo puhul on oluline tähele panna ka kindlustusega seotud riske. Tarneklauslid sätestavad kindlalt ära, kus läheb vastutus kauba purunemise või kadumise eest üle kauba müüjalt ostjale. Intervjueeritav number 2 toob antud teema osas ilmeka näite:

„Tarneklauslite osas mul on olnud alati üks mõte – CIF-i teeb ahvatlevaks see, et seal on sees sõna Insurance? Ma ei kujuta ette kas reaalselt ka hiinlane teeb kindlustuse peale? Ning veel enam kui sul on kaup siin Eestis siis hiinlast ei huvita see, kui kaup katki ning kui kirjutad talle kirja-„but insurance???” mitte ükski hiina kindlustus ei tule Sulle Eestisse ekspertiisi tegema ja katkist asja kinni maksuma. Ning kauba müüjal on ju raha käes, ka teda ei huvita see, et

pakend oli kehv. Ma ei usu ka lepingu olemasolu päästaks. Ehk siis hea müügi trikk hiinlaste poolt.

Samuti on mereveol määratud väga täpselt ära vedaja vastutuskindlustus kauba kadumise või kahjustumise osas, mis on kas 666,67 SDRi (Rahvusvahelise Valuutafondo arveldusühik) ulatuses kaubaühiku eest või 2 SDRi brutokaalu kilogrammi kohta olenevalt kumb on suurem (KMSS § 30). Kaubale, mille koguväärtus on suurem kui antud summa ei ole vedaja seadusest tulenevalt kohustatud tasuma ülejäävat summat.

Merevedude korraldamisega mitte tegelevale inimesele on väga võõras ka kogu dokumentatsioon ning selle korrektsus. Oluliseks probleemiks on asjaolu, et ei tehta vahet „*Telex Releasil*“, „*Seawaybillil*“ ja originaal dokumentide saatmise erinevustel. Samuti ei teata, mis dokumendid on vajalikud kauba kätte saamiseks sihtsadamal. Tavapärase on praktika, et ostumüügilepingus on osapooled kokku leppinud, et kauba eest makstakse mitmes osas ning viimase osamakse teeb klient kui ta saab kinnitust mereveosaatekirja „*Bill of Ladingu*“ näol, et kaup on teele pandud. Siinkohal, aga ei oska ostja arvestada lisakuludega. Mereveoagendid nõuavad peale laeva väljumist lisatasu „*Telex Releasei*“ vormistamise eest, mis annab ostjale võimaluse kaup sihtsadamast kätte saada ilma originaaldokumente omamata. Samuti kui saatja otsustab dokumendid teele panna võib ta selle eest nõuda lisatasu, mis on ca 60-70 dollarit. Siinkohal on suureks ohuks ka asjaolu, et kui laev saabub reedesel päeval ning ostja avastab, et dokumendid on puudu, siis võib minna vähemalt 2 päeva tulenevalt nädalavahetusest, et vajalikud dokumendid kätte saada, mille tõttu võib lisanduda kulu sadama territooriumil konteineri ladustamise eest, sest antud aeg on limiteeritud.

ETS Logistics OÜ poole pöörduvad kliendid ei tea tihtipeale, kuidas peavad olema täidetud mereveosaatekirjal „*Bill of Lading*“ lahtrid. Samuti on märgitud erinevatesse lahtritesse valed andmed, mis teevad kauba lahtitollimise ja hilisema kättesaamise keeruliseks. Tihti on ette tulnud olukordi, kus klient palub abi kohaliku kulude vahendamisel ning sisetranspordiga, kuid et logistikaettevõtte saaks antud teemaga tegeleda tuleb vormistada veel eraldi volitus kohalikule agendile loaga logistikaettevõttel antud teemadega tegelemiseks. Sellised lisakohustused lisavad ajakulu, mis on väga oluline finantsriskiks arvestades, et konteiner tohib sadama territooriumil seista limiteeritud päevi.

Meretranspordi pikast veoajast, ca 1,5-2 kuud olenevalt lähte- ja sihtsadamast, tulenevalt on oluline tähele panna, et kõik osapooled omavahel informatsiooni jagaksid ning uued osapooled oleksid kõigest informeeritud. Samuti tuleb kliendil jälgida, kus kaup asub. ETS Logistics OÜ

on kokku puutunud klientidega, kellel on muutunud kontakt, kes tegeleb kauba saabumise kontrollimise ning haldamisega. Antud juhul ei süvenenud klient saadud e-kirja võõralt kontaktilt ning kustutas selle sisu koos olulise dokumendiga kauba saabumise osas „*Arrival Notice*“. Kui kauba ostja põhikontakt avastas, et konteiner on oluliselt hilineanud, siis leiti, et delegeritud kontakt ei olnud teadlik konteineri saabumisest ning kustutas veendumusega, et tegemist on viirusega, kirja ning korduvad meeldetuletused konteineri saabumise osas. Selleks ajaks oli konteineri ladustamise eest sadamaterritooriumil tekkinud mitmesaja eurone kulu, mis jäi kanda saajal.

Meretranspordis muutub igakuisel ookeaniveo hind. Samuti mõjutab hinda sensoonsus. Igas transpordiliigis on tavapärane, et hind kujuneb vastavalt nõudlusele, kui kaupa on palju on tariifid kõrged ning kui kaupade hulk langeb siis korrelatsioonis langeb ka transpordhind, samuti on meretranspordis. Tavapärane praktika on et enne jõulupühi on hinnad kõrgemad, kaupu on palju ning kaubaruum limiteeritud. Näiteks oli 2018. oktoobri ja 2018. aasta detsembri merevotariifide erinevus ca 13%. Kui tegemist on kaubaga, mille omahinna kujundab suurel määral transpordihinnast on mõistlik sensoonsust jälgida. Samuti kui on tegemist suurte projektidega, kus on suured LOT-id ja kaupu tuleb mitmekümne konteineriga on säästetud summad märgatavad. Kliendil tuleb arvestada, et mereveotariif oleneb sellest, mis päeval väljub laev sadamast, kui esmane hinnapakumine on küsitud oktoobris, siis ei saa logistikaettevõtte garanteerida, et antud tariif on kehtiv ka novembris. Samuti on määratud ära mitu päeva enne laeva väljumist peab olema kaup sadamas ning dokumendid korrektselt korras k.a tolliformaalsused, et kaup saaks etteantud laeva.

Meretransport on üks kõige soodsam ning aeglasem transpordiliik. Kõik ajad on antud rangelt eeldatavalt. Tuleb arvestada, et pühad, tormid ookeanidel ja meredel, konteinerite olemasolu, tolli kontrollid vahesadamates mõjutavad oluliselt kauba saabumise aegu. Enne jõulupühi on tavapärane, et sadamad on ülekoormatud ning kaup hilineb oluliselt protsesside ajakulu tõttu. Kauba ostjad ei taju antud riski ning koostööpartneritega või lõppkliendiga on tehtud ranged lepingud, kus on välja toodud kuupäevad, mis on antud müüja poolt, kuid arvestatud ei ole kõiki tegureid, mis mõjutavad konteineri saabumist. Tegemist on olulise finantsriskiga, millega tuleb arvestada tarneahela kujundamisel ja tootmisplaanide tegemisel.

Enamasti esitavad laevafirmasid esindavad agendid mereveotariifid USA dollarites, mis põhjustab Eesti ostjale olulist finantsriski, sest Eestis on kehtiv valuuta EUR ja kurssi ei ole võimalik ennustada. Valuutakursid muutuvad iga-päevaselt ning kui ostja arvutab omahinna

välja vastavalt antud päevakursile ei ole garanteeritud, et arve väljastamise kuupäeval on kursid samad. Finantsrisk tekib kui kurss muutub oluliselt ning dollari hind tõuseb euro suhtes.

Kaupade transpordil on oluline tähele panna ka kauba sertifikaatide korrasolek. Näiteks lubab CE sertifikaat kaupa Euroopasse tuua ning seda siin edasi müüja (Mis on CE märgis., 2018) Antud risk väljendub asjaolus, kui enne kauba soetamist ei ole sertifikaate kontrollitud ning Euroopa sadamasse jõudes ning lahtitollimisega alustades selgub, et vajalikud sertifikaadid puuduvad. Sellisel juhul, kas kaup hävitatakse või on võimalus ostjal see tagasi saata, kuid kulud mõlema valiku puhul tuleb kanda kauba saajal, kes on märgitud mereveosaatekirjal „*Bill of Lading*“. Sertifikaate on väga palju ning kauba ostjal on kohustus kontrollida kaubal nende olemasolu, et vältida hilisemaid riske selle hävitamisega või tagasi saatmisega.

3.2 Peamised riskid ja ohud tollispetsiifikaga

Intervjuudest tuli välja, et kliendid tihtipeale ei tea, et Euroopa Liidust kauba tellimisel tuleb arvestada ka tolliga seotud kuludega. Kauba omahinna arvestusse tuleb Euroopa Liidust väljaspool tellides liita juurde tolliformaalsustega seotud kulud ning tolli- ja käibemaks. Kui kauba ostja ei soovi ise vormistada importdeklaratsiooni, siis tuleb arvestada ka lisanduvate kuludega tollideklarandi kasutamisel. Käibe- ja tollimaks suurus sõltub impordiriigist, kauba kogusest, kauba väärtusest, transpordi hinnast ja kauba kaalust“ (Deklareerimine, 2018). Seega on oht tollikuludest mitte teadlik olles alahinnata kauba ostmisel tekkivaid kulusid ning tekitavad ettevõttele oluline finantsrisk.

Kauba toomisel meretranspordiga väljaspool Euroopat kaasneb risk tulenevalt poliitilisest olukorrast maailmas. Kuna meretransport on pikk protsess, siis vastavalt maailmas valitsevalt poliitikale võivad oluliselt muutuda tollimaksud. Intervjueeritav number 1 tõi välja:

„Kui ikka Trump ja Hiinlased lähevad tülli ja hakkavad paugutama, siis ei tea kunagi, kuhu poole joosta. Tollimaksud ja määrused täiendavaks tollimaksuks võivad muutuda oluliselt ja kui mitte olla kursis muutustega on katastroof lihtne tulema.“

Näiteks küsis klient 2018.a juunis kauba soetades Eesti Maksu- ja Tolliametist maksumäära, kauba saabudes 2018. a septembris oli maailma poliitika muutunud ning teatavatele terastoodetele oli vastu võetud Euroopa Liidu määrus täiendavaks tollimaksuks 25% (Ajutised

kaitsemeetmed... 2018). Antud riski ei ole võimalik ette näha, kuid olles kursis maailmapoliitikaga on võimalik neid vähendada.

Eesti Maksu- ja Tolliametil on õigus nõuda Veterinaar- ja Toiduameti lisakontrolli kaubale kui kaup on pakendatud puidust alustele. Kui pakend on osaliselt puidust nt alus, siis vaatab Veterinaar- ja Toiduamet vaid esimesi aluseid konteineris. Täispuidust pakendite puhul tohib viia konteinerid mahalaadimise kohta, kuid konteinereid tohib avada, vaid amentiku juuresolekul. Veterinaar- ja Toiduameti ametnik vaatab iga pakendi eraldi läbi. Kliendile jääb tasuta sadamaterriitoriumil konteinerite liigutamise tasu spetsiaalselt Veterinaar- ja Toiduameti alasse ning tuleb arvestada, et kontroll võib võtta ametniku vaba tööaja leidmise tõttu aega mitu päeva, mistõttu võib tekkida konteineri ladustamise kulu sadama territooriumil.

Tolli puhul on samuti oluline, et kõik dokumendid oleksid õigeaegselt korrektselt täidetud ning olemas. Kauba lahtitollimiseks on oluline, et olemas oleksid pakkeleht, kaubaarve, konteineri väljastuskorraldus. Kui kasvõi ühes antud dokumentidest on viga või üks neist puudub, siis pole võimalik importdeklaratsiooni esitada ning arvestama peab jooksvate ladustamise päevadega. Näiteks palus klient 20.12.2018 ETS Logistics OÜ abi importdeklaratsiooni vormistamisega. Konteiner jõudis sadama ja klient edastas samal päeval kõik vajalikud dokumendid. Tollideklarant avastas aga importdeklaratsiooni vormistamist alustades, et mereveosaatekirjal puudub konteineri number. Seejärel võeti ühendust laevaliiniga, kes omakorda kontakteerus Hiina poolse agendiga. Kuna importdeklaratsiooni vormistamisel nõuab Eesti Maksu- ja Tolliamet konteineri numbrit, millega kaup transporditi Eestisse, siis ei olnud võimalik seda vormistada ja ladustamiskulu tekkis. Samuti tulenevalt jõulupühadest on tavapärane vastuste viibimine ning kliendil tekkis ladustamiskulu, mis oli antud laevaliinil pärast 7 tasuta ladustamisepäeva 22EUR+käibemaks/päev.

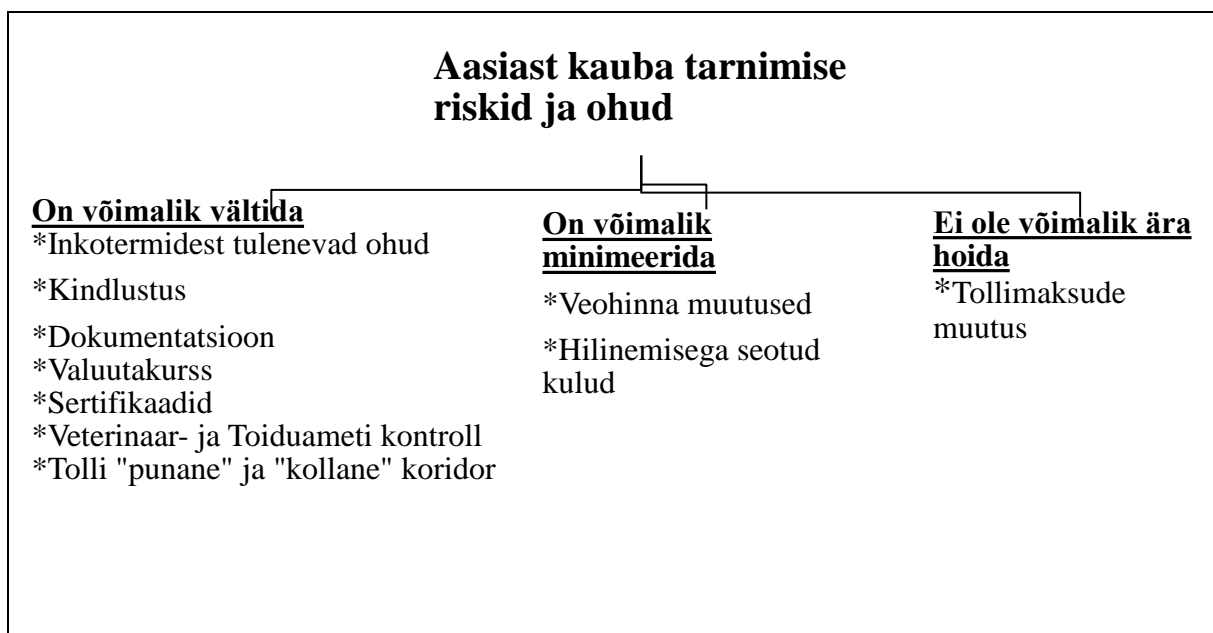
Eesti Maksu- ja Tolliametil oli õigus suunata kaup kollasesse ja punasesse koridori. Kollase koridori puhul on tegemist dokumentide kontrolliga (Millised on riskid (kulud)... 2018). Siinkohal saab kliendile tekkida kulu kui dokumendid ei ole korras ja konteiner tuleb ladustada kuni korrektsed dokumendid saabuvad. Punase koridori puhul on tegemist kui toll soovib üle kontrollida kauba (Millised on riskid (kulud)... 2018). Muuga sadamas ei ole võimalik teostada füüsilist kontrolli ehk ei ole võimalik avada konteinerit. Toll ideaalis soovib, et konteiner viiakse tolliterminali, kus viiakse läbi füüsiline kontroll. Kauba ostjale tekivad sellega mitmed kulud. Konteineri siseveo eest tolliterminali tasub kauba saaja. Kui klient soovib konteineri viia Muugalt mujale terminali, siis on vajalik saateauto, mis omakorda lisab kulusid. Samuti tuleb

arvestada, et tolliterminalis konteineri ladustamise eest on kliendil kohustus tasuda. Kui klient soovib kauba füüsilisel ülevaatusel osaleda peab sobitama aja tolliametnikega. Tolliametnikud ise ei võta kaupa konteinerist välja ning selle peab organiseerima, kas saaja ise saates töömehed või tasulise teenusega sisse ostma tolliterminalist.

3.3 Lahendused ohtude ennetamiseks ja riskide minimeerimiseks

Riskidega seotud probleemide vähendamiseks on oluline need alguses kaardistada, hinnata nende esinemise tõenäosust ja võimaliku kahju. Võimalike riskide nõuetekohane planeerimine ja haldamine aitab vähendada nende tekkimise ohtu. (Scheind, Collins 2000)

Alloleval joonisel on välja toodud antud töös välja tulevad riskid ja ohud ning nende minimeerimise või vältimise võimalikkus. Ära ei ole võimalik hoida riski, mis on seotud kauba tollimaksu määra muutusega, kuid soovitatav on ostjal enne saatjale kauba tellimuse kinnitamist üle kontrollida tollimaks ning uurida ega ei ole Euroopa Liidu Komisjonil päevakorras määruse muutus.



Joonis 1. Aasiast kauba tarnimise riskide ja ohtude kategoriseerimine vastavalt võimalusele ennetada või minimeerida

Allikas: (Autori uuring)

3.3.1 Tegevused, millega on võimalik riske ja ohte vältida

Inkotermidega seotud ohtude ennetamiseks tuleks kliendil logistikaettevõttega kontakteeruda juba enne ostu-müügilepingu sõlmimist. Antud tegevus annab võimaluse konsulteerida müüja poolse tariifi konkurentsivõimes ning võttes ka konkureeriva ettevõtte pakkumise leida soodsaim lahendus. Oluline on mõista, kuhu maani ulatub müüja kohustus kauba tarnimisel ning millised lisakulud lisanduvad veel eraldi kauba transpordile peale müüja kohustuste lõppemist. Näiteks palus ettevõtte X 2018. aasta septembris ETS Logistics OÜ-lt hinnapakumist transpordile nii kauba müüja uksest (Inkoterm 2010 *Ex Works*), Shangai sadamast (Inkoterm 2010 *Free on Board*) kui ka kuni Tallinna sadama kaini (Inkoterm 2010 *Cost, Insurance and Freight*) 40 jalase täiskonteineri veole. Omahinna arvutus 40000 tootele ja transpordile on välja toodud allolevas tabelis. Allolev arvutus on kauba hinna ja transpordihinna summa, tähele tuleb panna, et avutusse ei ole lisatud tollimaksu, mis olenevalt tarnetingimusest võib olla nii müüja kui ka ostja kohustus.

Tabel 2. Kauba omahinna arvutus erinevate tarnetingimuste korral

Tarnetingimus	Kauba ühiku hind	40 DC veohind	Kauba omahind (kauba hind + veohind)	Kauba tk hind koos transpordiga
<i>Ex Works</i>	0,674USD/tk	2740USD	29700USD	0,7245USD/tk
<i>Free on Board</i>	0,689USD/tk	1860USD	29420USD	0,7355USD/tk
<i>Cost, Insurance and Freight</i>	0,733USD/tk	590USD	29910USD	0,7477USD/tk

Allikas: (Autori uuring)

Tabelist tuleb välja, et soodsaim omahind tuleb kui ostu-müügilepingusse märgitakse tarnetingimuseks FOB (*Free on Board*). Kauba ühikuhinna vahe on küll 1 sendi täpsusega, kuid kui arvutada hind 40000 tootele on omahinna vahe 280 dollarit.

Kauba veol meretranspordiga on oluline tähele panna ka kohustuslikku vedaja vastutust. Haagi-Visby reeglidest tulenevalt ei vastuta vedaja kui kahju ei sõltu vedaja tegevusest. Näiteks kauba tulekahju laeval, loodusõnnetus ja röövimine. Kauba ostjal on soovitatav sõlmida eraldi koguriskindlustus, mis katab nii kauba väärtuse kui ka veohinna. Kui tegemist on pikema ajalise koostööga, siis on soovitatav sõlmida koguriski kindlustusleping kogu perioodile, sest see on tavapäraselt

soodsam.

Dokumentatsioon ja selle korrasolek on oluline, et tagada probleemide protsesside liikumine. Kauba omanik on see, kelle käes on originaal mereveosaatekiri „*Bill of lading*“ (Neipert 2000, 62-63). Olulised dokumendid on kaubaarve, pakkeleht, mereveosaatekiri „*Bill of lading*“, konteineri sissetulekuorder. Nende dokumentide alusel toimub kauba lahtitollimine ning konteineri väljastamine. Samuti on oluline tähele panna, et dokumentidel oleval andmed on õiged.

Samuti on võimalik minimeerida ohtu sattuda kaubaga Eesti Maksu- ja Tollimati „kollasesse“ ja „punasesse koridori“. Kauba ostjal tuleb veenduda, et kõik andmed (kauba kaalud, ühikute arvud, tarnetingimused, väärtused, summad, markeeringud, kauba kirjeldused, auto ja konteineri number) ühtivad dokumentidega. Samuti on oluline, et kaubaarvel oleks õige nimetus *Invoice* või *Commercial invoice*. ETS Logistika poole pöördub aastas kümnekond klienti, kellel puudub antud dokument ja selle asemel on algupärane kaubaarve „*proforma*“ või muu tellimust tähistab dokument, mille alusel ei ole võimalik tolli vormistada. Õige dokumendi saamine Hiina saatjalt võib võtta kokku mitu päeva ja sellest tulenevalt võib tekkida ladustamiskulu. Seetõttu on oluline alati üle kontrollida kõik vajalikud dokumendid ja nende korrektsus ja vajadusel enne kauba saabumist üle konsulteerida tollideklarandiga.

Tavapärane praktika on Aasiast kauba soetamisel, et müügi- ja veohind esitletakse dollarites. Samuti lepitakse kokku kauba eest tasumine osamaksetena ning viimane osamakse ostjalt müüjale tehakse peale mereveosaatekirja saamist, mis tõendab, et kaup on teele pandud. Valuutakursist muutusest tuleneva riski vähendamiseks on soovituslik kauba soetajal konverteerida pangas eurod dollariteks juba kauba esimesel sissemaksel. Selline käitumine aitab ära hoida majandusest ja poliitilistest olukordadest tulenevaid valuutakursside muutusi. Intervjueeritav nr 1:

„*Tänu konverteerimisele hoiab ettevõtte x kokku aastas ca 30 000EUR.*“

Kauba soetamisel tuleb tähele panna, kas kauba müüjal on olemas kohustuslikud sertifikaadid kauba müümisel. Euroopa Liitu kauba sissetoomisel on oluline, et kauba oleks olemas CE-märgistus. Antud märgistus kinnitab, et toode vastab Euroopa Liidu ohutus, tervise- ja keskkonnakaitse nõuetele. See nõue kehtib nii Euroopa Majanduspiirkonnas kui väljaspool Majanduspiirkonda valmistatud toodele, mis müüakse Euroopa Majanduspiirkonnas. (Mis on CE märgis... 2018) Kui kaup tuuakse Euroopa Majanduspiirkonda ja sellel puudub CE-sertifikaat on kohustus kaup saata tagasi müüjale või läheb see hävitamisele. Kulud tuleb kanda kauba ostjal. Seetõttu on tarnijal alati oluline kontrollida sertifikaatide olemasolus. EASi

esindaja Priit Martinsoni soovitas ETS Logistics OÜ 2016. aasta mais kliendiseminaril soetada tooteid veebikeskkonnast Alibaba, kus on võimalik kontrollida sertifikaatide olemasolu ning saada tagasisidet müüja osas.

Seoses kauba pakendamise materjaliga on mõistlikum meretranspordil Aasiast eelistada vineerist aluseid puidust alustele. Põllumajandusameti ülesanne on vältida kahjurite, mis võivad tulla toorpuidust pakendite rahvuvahelise kaubanduse läbi, sissetoomist ja riski nende levikule Eestis. Seetõttu on soovitatav eelistada müüjat, kes on liitunud ISPM 15 rahvusvalise fütosanitaarmede standardiga. Seetõttu on kliendil soovituslik ostuläbirääkimisel paluda müüjal kaup pakendada vineeralustele või pakkematerjaliks kasutada blockboard, MDF/HDF, OSB, hardboard materjale, sest need on tootmise käigus töödeldud meetodil, mis tagavad kahjurivaba materjali. Selline tegevuskäik aitab vältida lisakulusid, mis tekivad Põllumajandusameti kontrolli tõttu. (Puidust või vineerist... 2018)

3.2.1 Tegevused riskide ja ohtude minimeerimiseks

Vastavalt veohindade muutustele igakuiselt on oluline minimeerida antud ohtu. Meretransporditariifi tavapärase kehtivus on vastavalt laeva väljumise kuupäevale. Seetõttu on oluline, et ostja ja müüja omavahel vahetaksid informatsiooni kauba valmimise ning olenevalt tarnetingimusest tarnimise eest sadamasse. Välja on kujunenud vastavalt sensoonsusele meretransporditariifide kõikumine. Sellest tulenevalt on soovitatav ostjal planeerida kauba ostmine näiteks märtsi-aprilli, sest läbi on saanud jõulupühadega seotud kaupade massiline liikumine ning Hiina uusaastaga seotud tähistamised. Planeerides konteineri väljumist ning arvestades sensoonsustega on võimalik minimeerida ohtu, et kauba veohind muutub oluliselt peale omahinna arvutuse tegemist.

Hilinemisega seotud ohte on võimalik minimeerida arvestades sensoonsust, pühi ja ilmastikkuolusid. Tuleb arvestada, et näiteks enne jõulupühi võivad olla sadamad ülekoormatud ning sellest tulenevalt võivad kaubad hilineda. Samuti ei tasu oma partneri või lõppkliendiga kokku leppida kindlaid kuupäevi, mida ei ole võimalik meretranspordi eeldatavast transpordiajast täita.

3.4 Nõuandeid kauba tarnimisel Aasiast

Kauba tarnimisel Aasiast tuleb silmas pidada mitmeid riske ja ohte. Nende vältimiseks ja minimeerimiseks on kauba ostjal soovituslik tähele panna:

- Enne kauba ostu-müügilepingu sõlmimist konsulteerida tarneklauslite ja omahinna arvutuse tegemist logistikaettevõttega, kes saab aidata meretranspordiga. Samuti konsulteerida tollideklarandiga või Eesti Maksu- ja Tolliametiga. Hinnapakumiste võrdlemisel kontrollida, mida antud transport sisaldab.
- Vormistada kaubale koguriskikindlustus Eesti kindlustusteenust pakkuva ettevõtte poolt.
- Kõikide dokumentide korrasolek. Soovituslik on enne kauba jõudmist Eestisse konsulteerida tollideklarandiga, et kindel olla dokumentide korrektsuses.
- Valuutariski ja sellest tulenevalt konverteerida valuutasid aegasati.
- Sertifikaatide olemasolu müüjal. Samuti küsida müüjalt referentse Euroopast, kellelt kontrollida müüja usaldusvärsust.
- Kontrollida enne kauba soetamist hetkel kehtivat tollimäära Eesti Maksu- ja Tolliametist, et olla kursis eeldatava lisanduva tollimaksuga. Samuti enne kauba ostmist kontrollida ega ei ole Euroopa Liidu Komisjonil päevakorras mõne kaubagrupperi määruse muutus. Uudiseid ja teateid saab Eesti Maksu- ja Tolliameti kodulehelt.
- Kauba pakendamise materjali. Paluda saatjal kasutada kauba pakendamisel vineerist aluseid. Samuti paluda müüjalt mitte kasutada toorpuidust pakkenurkasid ja äärekaitsmeid.
- Kauba transpordiaega ja sensoonsust. Planeerida kauba tarneaega aegsasti ning arvestada tulenevaid lisakulusid vastavalt sensoonsusele, pühadele ja asjaolu, et kõik ajad on rangelt eeldatavad.

KOKKUVÕTE

Käesoleva bakalaaurusetöö eesmärgiks oli selgitada välja, millised on Aasiast kauba tarnimisel meretranspordil täiskonteineriga riskid ja ohud, mis tekitavad lisakulusid ning kuidas on võimalik neid vältida. Autor intervjueris iga-päevaselt antud sektoris tegutsevaid ekspedeerijaid, et tuua välja reaalset probleeme ning leida neile lahendused või võimalus ohte minimeerida. Riskide ja ohtude illustreerimiseks kasutaks autor töös reaalseid näiteid. Lähtuvalt töö eesmärgist oli autoril sõnastatud kaks uurimisküsimust:

- Millised on riskidest tulenevad lisakulud täiskonteineri meretranspordil?
- Kuidas on võimalik täiskonteineri meretranspordil kaasnevaid riske vältida ja/või parandada reageerimist riskidele?

Uurimusest selgus, et peamised lisakulud tekkivad klientide teadmatuses seoses tarnetingimuste ja tolliga. Kliendid ei ole teadlikud, millal lähevad riskid, kohustused tarne ja kindlustuse eest müüjalt üle ostjale. Samuti ei teadvustata tollist tulenevaid lisakulusid ja meretranspordi pika tarneaja tõttu tulenevaid riske.

Autori eesmärgiks oli välja tuua peamised riskid ja ohud seoses meretranspordiga ja tolliga, mis tekitavad klientidel lisakulusid. Meretranspordil on väga oluline tarnijal selgeks teha tarneklauslite ja Inkoterms 2010 tähendused, et omahinna arvutusse kaasata ka kõik transpordiga seotud kulud. Samuti tuleb arvestada, et kõik ajad on rangelt eeldatavad ning ajalisi kokkuleppeid ei ole mõistlik teha. Tähelepanelik tuleb olla ka kindlustusega, sest vastavalt Haagi- Visby reeglitele on vedaja vastutuse määr piiratud ning kalli kauba puhul tuleb seda silmas pidada.

Tolli puhul tuleb kontrollida, et kõik dokumendid oleksid korrektselt vormistatud ning kätte saadud enne konteineri saabumist sadamasse. Samuti on oluline teadvustada, millised on hetkel kehtivad tollimäärad ning jälgida Euroopa Komisjoni määruseid seoses tollimäärade muutustega. Nii meretranspordi kui ka tolli puhul on oluline, et klient teeks endale selgeks kogu ahela ning teadvustaks riske ja ohte, et neid vältida või minimeerida.

Käesoleva töö autor leiab, et antud uurimus on abiks kõigile Aasiast ja kolmandatest riikidest kauba tarnijatele, tuues välja põhilised riskid ja ohud, mis võivad tekkida kauba soetamisel neist riikidest ning tarnimisel. Antud uurimust annaks edasi arendada uurides, millised on põhiprobleemid Inkoterms 2010 kasutamisel.

SUMMARY

The risks of importing full container loads with maritime transport based on the cases of customers of ETS Logistis OÜ

Karolina Orav

Thanks to the globalisation, the exchange of goods has become more common between different parts of the world. As the transportation takes place over the oceans there are many risks that have to be considered. Maritime transportation is one of the cheapest types of transportation, but as it consists of pre carriage, seatriansport, customs and on-carriage there are many difficult aspects that have to be studied.

The aim of this writing is to bring out the most common risks that must be considered when using maritime transport while delivering goods from Asia with full container load. Also to bring out how it is possible to avoid or minimize those risks.

The author interviewed forwarders who work in the seatriansportation field every day to bring out real cases and to find solutions to avoid or minimize those risks. To illustrate those cases the author brought out real examples that have happened with ETS Logistics customers.

At the beginning of this writing, the author wrote down two main questions:

- What costs can result from risks in maritime transportation while using full container loads?
- How is it possible to avoid or improve reacting to the risks that derive from importing full containers by seatriansport?

It appeared from the research that the main extra costs derive from the lack of knowledge about trading terms and customs. The clients are not aware of where the insurance, risk of loss or of damage to the goods passes from the seller to the buyer and who is responsible for trading goods. Also the clients do not know about extra fees that derive from customs and about the risks that come from long delivery.

The authors purpose was to bring out the main risks and dangers that occur while importing goods by seatriansport and with customs. It is very important for supplier to study Incoterms 2010 to apply transportation costs to the net costs. It is also important to acknowledge that delivery times are estimated. Suppliers have to be careful with insurance as according to Hague-

Visby rules the responsibility for losing or damaging goods is limited. For customs it is very important to check that all the documents are formalized correctly and received before the goods arrives to dockyard. Also it is essential to know about existing customs rates. To avoid or minimize the risks of maritime transportation and customs it is important for the client to acknowledge all the details about supply chain.

The author finds that this research is helpful to all the suppliers that import from Asia and third world countries by bringing out the main risks and dangerous what can accour by buying or supplying from these countries. It would be interesting to research what are the most common problems with Inkoterms 2010.

Kasutatud allikad

Ajutised kaitsemeetmed teatavate terastoodete impordi suhtes (täiendatud 24.07.2018, 03.08.2018 ja 14.11.2018). Eesti Maksu- ja Tolliamet. Kättesaadav: <https://www.emta.ee/et/tollimaks/tollitariifistik/kaubanduskaitsemeetmed/2018-aasta#19.07.2018> (01.12.2018)

Bankiir, A. ETS Logistics OÜ omanik ja logistikajuht. Autori intervjuu. Helisalvestis. 20.12.2018

Bergami, R. (2012) Incoterms 2010: The Newest Revision of Delivery Terms - *Acta Universitatis Bohemiae Meridionales*, Ceske Budejovice: University of South Bohemia, 39 Kättesaadav: <https://ideas.repec.org/a/boh/actaub/v15y2012i2p33-40.html> (27.09.2018)

Burtseva, S. ETS Logistics OÜ vanelogistik. Autori intervjuu. Intervjueerija märkmed. 16.11.2018

Deklareerimine. Eesti Maksu- ja Tolliamet. Kättesaadav: <https://www.emta.ee/et/eraklient/reisimine-saadetised-umberasumine/euroopa-liitusse/deklareerimine> (30.12.2018)

Eesti Maksu- ja Tolliameti uudised ja teated seoses tolliga: <https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/uudised-ja-teated>

Eesti Vabariigi Kaubandusliku meresõidu seadus. RT I 2002, 55, 345

ETS Logistes OÜ koduleht: <https://www.etslogistika.ee/firmast/lugu-visioon-missioon-ja-unikaalne-vaartuspakkumine/>

ICC Guide to Incoterms 2010: Understanding and practical use. (2011) . /Koost. J. Ramberg. Pariis: ICC Services Publications. Kättesaadav: <http://halleycables.com/img/cms/INCOTERMS%202010%20Guide.pdf>, (20.09.2018)

Incoterms 2010. Rahvusvahelise Kaubanduskoja ICC siseriiklike ja rahvusvaheliste kaubandustingimuste kasutusreeglid. (2010). Tõlkija T. Tammemägi. Tallinn: EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS

International commercial terms- Incoterms 2010. – 2nd Logistics International Conference, 21-23. May 2015, Belgrade: University of Belgrade, 327. Kättesaadav: <http://logic.sf.bg.ac.rs/wp-content/uploads/Papers/LOGIC2015/ID-54.pdf>, (11.11.2018)

Kütt, P. ETS Logistics OÜ tollimaakler ja raamatupidaja. Autori intervjuu. Intervjueerija märkmed. 19.12.2018

Logistika ja laendus. (2007). /Koost. A. Tulvi. Tallinn: Pac Training OÜ

Malfliet, J. (2011). Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term. - Management Challenges in the 21st Century : Transport and Logistics : Opportunity for Slovakia in the Era of Knowledge Economy, 19. aprill, Bratislava. Jonas Malfliet. Bratislava: City University of Seattle Bratislava, 163. Kättesaadav: <https://biblio.ugent.be/publication/1212622/file/1212631>, (28.08.2018)

Millised on riskid (kulud) kauba tollimisel, kui dokumendid ei ole korrektsed. ETS Logistics OÜ. Kättesaadav: <http://www.etslogistika.ee/uudised/496-millised-on-riskid-kulud-kauba-tollimisel-kui-kauba-dokumendid-ei-ole-korrektseid/> (2.12.2018)

Mis on CE märgis ja kas see on kohustuslik? ETS Logistics OÜ. Kättesaadav: <http://www.etslogistika.ee/uudised/498-mis-on-ce-margis-ja-kas-see-on-kohustuslik/> (11.11.2018)

Mis on CE märgis ja kas see on kohustuslik? ETS Logistics OÜ. Kättesaadav: <http://etslogistika.ee/uudised/498-mis-on-ce-margis-ja-kas-see-on-kohustuslik/> (02.09.2018)

Mudrić, M. (2011). Incoterms® 2010: Risks and Costs Defined. Kättesaadav: https://bib.irb.hr/datoteka/538266.Incoterms_2010_-_Risks_and_Costs_Defined.pdf (21.10.2018)

Neipert, D.M. (2000). A Tour of International Trade. New Jersey: Prentice-Hall Inc.

Paliu-Popa, L. (2012) Development of the International Trade in Terms of Incoterms 2010 Rules - *Annals of "Dunarea de Jos" Fascicle I. Economics and Applied Informatics Years XVIII* – no1/2012, Rumeenia: University of Galati. 101 Kättesaadav: http://www.arthra.ugal.ro/bitstream/handle/123456789/836/ugal_f1_2012_nr1_13_Paliu-Popa.pdf?sequence=2&isAllowed=y (12.10.2018)

Puidust või vineerist kaubaalused? ETS Logistics OÜ. Kättesaadav: <http://www.etslogistika.ee/uudised/puidust-voi-vineerist-kaubaalused/> (11.11.2018)

Schneid, T. D., Collins, L (2000). Disaster Management and Preparedness. Florida: Taylor & Francis Group, LLC

Sorokina, J. ETS Logistics OÜ logistik. Autori intervjuu. Intervjueerija märkmed. 19.11.2018

Tammemägi, T. (2011) Ekspordi- ja imporditehingud. Tollikorraldus. - *Logistika ja ekspordi käsiraamat*. (Toim.) K. Kärner. Tallinn: AS Äripäev 1-8

Waters, D. (2007). Supply Chain Risk Management: Vulnerability and Resilience in Logistics. 1th ed. Norfolk: Biddles Ltd.

LISA 1 Intervjuu küsimused ekspedeerijatele ja tollimaaklerile

1. Kui kaua oled töötanud antud ettevõttes?
2. Millised on Sinu meelest peamised riskid ja ohud meretranspordil Aasiast tarnimisel?
3. Milliseid riske ja ohte on võimalik vältida?
4. Milliseid riske ja ohte on võimalik minimeerida?
5. Kuidas on võimalik riske ja ohte vältida?
6. Kuidas on võimalik riske ja ohte minimeerida?
7. Millal peaks pöörduma klient ekspedeerimisettevõtte poole?