

עוקף ההוצאות נוספות בהובלה ביבוא מסין

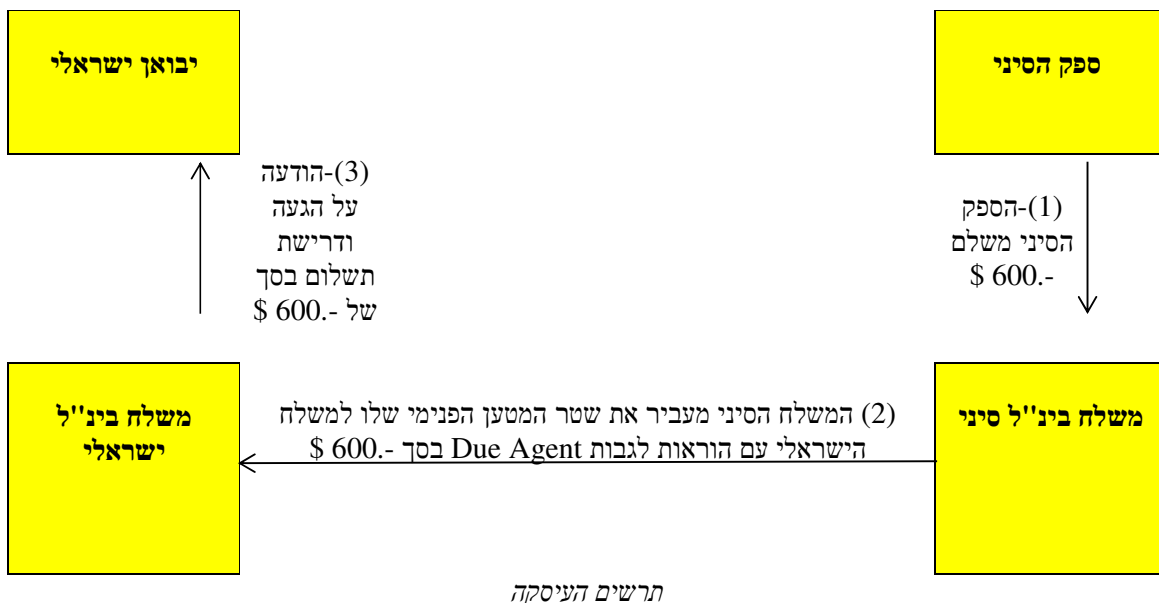
זאב תלם

לאחרונה, אני שומע יותר ויותר על הוצאות נוספות הם מחוייבים יבואנים המייבאים מטענים על בסיס pre paid מסין לישראל. כמובן שהמצב המתואר במאמר זה יכול להיווצר גם ביבוא ממדינות אחרות אך אני נתקלתי בו לא פעם ולא פעמיים ביבוא מסין.

מדובר על משלוחים המגיעים תחת תנאי המכר CFR /CPT או CIF/CIP. היבואן מקבל הצעות מחיר בה מרכיב ההובלה נמוך מאד אך כאשר מגיע המטען, הוא מחוייב על ידי המשלח הבינלאומי בארץ בסכומים גבוהים המגיעים לעתים לאלפי דולרים. היבואן בבעיה: מצד אחד הוא זקוק למטען (שעל פי רוב כבר שילם את תמורתו). מצד שני המטען צובר דמי אחסנה (ולעתים דמי השהיה) שיתווספו לחשבונו של היבואן.

דוגמא למשלוח כזה (כמובן שכל המספרים הם לצורך המחשה בלבד): נניח שדמי הובלה מקובלים מסין לישראל הם - \$ 1,000. הספק הסיני מציע ליבואן דמי הובלה בסך - \$ 600. ומטבע הדברים היבואן הישראלי מסכים לדמי ההובלה הנמוכים וזאת במחשבה שהספק הסיני יכול להשיג דמי הובלה נמוכים במיוחד. העיסקה נעשית אם כן על בסיס CFR /CPT או CIF/CIP.

1. המשלח הסיני מחייב את הספק הסיני בסכום של - \$ 600. לעתים הוא אפילו מחייב אותו בסכום נמוך יותר ומשלם לו את ההפרש, כעמלה על כך שהספק הסיני מוכן להשתתף בעיסקה.
2. המשלח הסיני מבקש מחברת הספנות להנפיק שטר מטען שלה על שמו של משלח ישראלי ובנגד הוא מנפיק שטר מטען פנימי שלו על שמו של היבואן. לשטר המטען הפנימי שלו מצרף המשלח הסיני הוראה למשלח הישראלי לא לשחרר את המשלוח בלי לגבות סכום של - \$ 600.





3. כך בעצם יוצא שהיבואן הישראלי שילם עבור ההובלה סכום של \$ 1,200.- - \$ 600.- שולמו ליצואן הסיני ו-\$ 600 שולמו למשלח בארץ.

לכן אני ממליץ מאד להיזהר מעסקאות על בסיס pre paid מסין. ברגע שהיבואן הוא זה שדואג להובלה הוא יודע כמה יחייבו אותו ולא צפוי להפתעות מהפתעות שונות. ואם בכל זאת מסיבות שונות היבואן הישראלי מבקש לייבא מטענים על בסיס pre-paid, הרי שמומלץ שיתעניין אצל הספק שלו עם איזה משלח זה עומד לעבוד, ואז שיפנה לסוכן הישראלי של משלח זה ויבקש הצעה כתובה על כל ההוצאות בארץ. חשוב שהיבואן ידגיש למשלח הישראלי שהוא לא יהיה מוכן לשאת בשום הוצאה נוספת מעבר להצעת המחיר, כולל והמיוחד הוצאות בחו"ל.

ראו הוזהרתם !