

全国普通高等院校国际经济与贸易

专业系列教材



国际货物 运输设计与管理

Design and Management

for the International Transport of Goods

孙家庆 唐丽敏◎编 著



国物资出版社

全国普通高等院校国际经济与贸易专业系列教材

国际货物运输 设计与管理

孙家庆 唐丽敏 编著

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际货物运输设计与管理/孙家庆,唐丽敏编著. —北京:中国物资出版社,2012.1

(全国普通高等院校国际经济与贸易专业系列教材)

ISBN 978-7-5047-4083-0

I. ①国… II. ①孙…②唐… III. ①国际货运—设计—高等学校—教材②国际货运—
运营管理—高等学校—教材 IV. ①F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 258579 号

策划编辑 王宏琴

责任编辑 赵 静

责任印制 何崇杭

责任校对 孙会香 杨小静

出版发行 中国物资出版社

社 址 北京市丰台区南四环西路 188 号 5 区 20 楼 邮政编码 100070

电 话 010-52227568 (发行部) 010-52227588 转 307 (总编室)

010-68589540 (读者服务部) 010-52227588 转 305 (质检部)

网 址 <http://www.clph.cn>

经 销 新华书店

印 刷 三河市西华印务有限公司

书 号 ISBN 978-7-5047-4083-0/F·1629

开 本 787mm×1092mm 1/16

印 张 23

版 次 2012 年 1 月第 1 版

字 数 574 千字

印 次 2012 年 1 月第 1 次印刷

印 数 0001—3000 册

定 价 39.80 元

版权所有·侵权必究·印装差错·负责调换

内 容 提 要

本书作为国内第一本基于外贸企业的视角论述国际货物运输设计与管理理论与实务的论著，在初步分析了国际贸易、外贸物流、外贸供应链、国际货物运输的基本概念、特点及其相互关系的基础上，系统地阐述了外贸企业运输发展模式设计与管理、国际货物运输费用管理、国际货物运输单据管理、国际货物运输方案设计、国际货物运输运作流程设计与管理、国际货物运输事故索赔实务、国际货物运输操作风险规避与案例分析等内容。

本书内容翔实、注重理论与实践的紧密结合，既可作为高等院校国际经济与贸易、物流管理、交通运输、国际航运以及其他相关专业本科生、研究生的教材，也可供从事外贸、货运、物流等行业的工作人员使用。

前言

20 世纪 90 年代,特别是 21 世纪初以来,随着供应链管理思想的兴起,现代物流日益向国际化、规模化、系统化发展,并形成高度整合的“大物流”。在这种背景下,如何实现物流合理化是国内外学者们一直关注、探讨的一个问题,也是产业界追求、探索的理想化目标。国际货物运输是国际物流各功能的基础与核心,直接影响着国际物流子系统,只有国际货物运输合理化,才能使国际物流结构更加合理,总体功能更优。基于此,我们编著了本教材。本书以国际货物运输合理化为目标,力求体现以下特点:

(1) 研究视角新颖、研究目标明确。本书从外贸企业的视角,试图构建具有中国特色的国际货物运输设计与管理理论体系,并针对当前我国国际货物运输设计与管理中的常见问题,提出了系统的解决方案,以培养掌握先进国际货物运输管理理论和实践技能的高端人才。

(2) 内容设置科学、合理、全面。本书由基础知识、外贸企业运输发展模式设计与管理、国际货物运输费用管理、国际货物运输单据管理、国际货物运输方案设计、国际货物运输运作流程设计与管理、国际货物运输事故索赔实务、国际货物运输操作风险规避与案例分析八章组成,既涵盖了当前大多数同类书籍所涉及的运输单证、运输流程、运输费用以及运输事故处理等内容,也包括了当前外贸企业急需的诸如运输发展模式选择、运输方案设计以及运输风险规避等内容。

(3) 操作性强。在编写过程中,十分注重实务操作,通过大量的实例、计算和图表、流程来帮助读者理解相关的基本理论、基本概念和业务操作程序与技术。本书既反映了目前国际货物运输设计与管理研究的最新成果,又吸收了相关企业运输业务运作的经验和体会,从而将理论性和实用性较好地结合在一起。

本书由孙家庆、唐丽敏共同编著,大连海事大学孟宁老师以及廖思静、蔡静、范宁宁、尤德义、张磊磊、张雪彤、李明泽、姜媚、杨佳、任爽、高菲菲、郑海鑫、姜伟香等硕士研究生协助查阅资料并参与部分章节的编写和文字核对工作。

本书作为教育部人文社会科学研究项目基金(09YJA790020)和辽宁省紧缺本科(物流管理、物流工程专业)人才培养基地建设项目的部分研究成果,在写作过程中,得到了众多专家学者的指导与帮助,同时也参考、吸收、采用了众多学者的专著、教材及在杂志、报刊、网站上公开发表的研究成果,在本书即将出版之际,谨向这些专家和学者表示衷心的感谢。

由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,敬请同行专家和广大读者批评指正。

孙家庆

2011 年 6 月于大连海事大学

目 录

第一章 基础知识	(1)
引导案例 利丰集团的全球供应链	(1)
第一节 外贸业务基础知识	(2)
第二节 外贸物流及外贸供应链基础知识	(11)
第三节 国际货物运输基础知识	(22)
第二章 外贸企业运输发展模式设计与管理	(37)
引导案例 中国神华构建一体化产业链	(37)
第一节 外贸企业运输发展模式设计	(38)
第二节 运输服务商关系管理	(44)
第三节 运输服务商选择	(48)
第四节 COA 合同运输管理	(55)
第五节 大型企业自有船队管理	(62)
第三章 国际货物运输费用管理	(67)
引导案例 货主抵制船公司征收 THC 费用	(67)
第一节 国际海上运费及其计算	(67)
第二节 国际陆路运费及其计算	(77)
第三节 国际航空运费及其计算	(84)
第四节 外贸企业降低货运费用的对策	(89)
第四章 国际货物运输单据管理	(96)
引导案例 慎选货运代理提单	(96)
第一节 国际货物运输单据概述	(96)
第二节 提单管理	(98)
第三节 租船提单与海运单管理	(139)
第四节 国际航空货运单管理	(145)
第五节 国际铁路联运单管理	(153)
第六节 国际多式联运单据管理	(163)
第七节 国际货运代理单据管理	(172)

第五章 国际货物运输方案设计	(180)
引导案例 摩托罗拉灵活地选择运输方式	(180)
第一节 国际货物运输方案设计概述	(180)
第二节 客户运输需求分析	(185)
第三节 运输方式与运输线路的选择	(194)
第四节 国际货物运输方案设计实例	(213)
第六章 国际货物运输运作流程设计与管理	(229)
引导案例 业务流程再造	(229)
第一节 概 述	(229)
第二节 国际海运运作流程管理	(239)
第三节 国际陆运运作流程管理	(257)
第四节 国际航空运作流程管理	(260)
第五节 国际多式联运运作流程管理	(264)
第六节 外贸企业货物运输运作流程设计实例	(272)
第七章 国际货物运输事故索赔实务	(281)
引导案例 货主申报重量不实索赔案	(281)
第一节 概 述	(281)
第二节 外贸企业向承运人索赔实务	(284)
第三节 外贸企业向港站经营人索赔实务	(296)
第四节 外贸企业向货运代理人索赔实务	(300)
第五节 外贸企业向保险人索赔实务	(306)
第八章 国际货物运输操作风险规避与案例分析	(313)
引导案例 运输服务商欺诈案	(313)
第一节 概 述	(313)
第二节 国际贸易合同与运输合同衔接不当风险	(317)
第三节 海运欺诈	(329)
第四节 货代提单的识别与选择风险	(336)
第五节 订舱操作风险	(341)
第六节 无单放货风险	(347)
第七节 船货双方日常协调不畅风险	(355)
参考文献	(358)

第一章 基础知识



利丰集团的全球供应链

利丰集团运作模式的成功之处在于以下两个环节上的出色表现：对于客户端，利丰贸易会主动接触美国和欧洲的大型百货公司或其他客户，根据客户的要求设计具体的、适合生产的不同方案，提出生产及供应计划；在下家厂商这端，利丰通过在全球 40 个国家设立 67 家采购办事处，组建供应商的网络，这个网络并不是有组织形态的实体，而是通过利丰贸易与众多工厂的所有者和经理联系，以及利丰贸易对各个工厂的生产能力、特殊技能和业务习惯的全面了解编织而成。

利丰集团自 1902 年成立至今，经历了从采购代理人到虚拟生产商的五个阶段转变。

第一阶段：采购代理人。采购代理人只是充当客户和供货商之间的交易中介人角色，例如利用外语优势充当沟通桥梁，具体合约由客户与厂商（供应商）直接签订，外贸企业赚取佣金。

第二阶段：贸易代理商。作为采购公司，外贸企业扮演地区性货源代理商的角色，通过实地考察与评估选择合作伙伴达成长期和双赢的合作关系。

第三阶段：增值代理商。在无疆界生产阶段客户只给出一个初步的产品概念，由外贸企业为客户制定一个完整的生产计划，客户对样品做出肯定后，外贸企业还可以为下个季节的产品提出一个完整的生产计划，并且对生产进行规划和控制，确保质量和交货期。

第四阶段：贸易供货商。在虚拟生产的模式中外贸企业直接充当客户供货商的角色，外贸企业直接与客户签约，将产品直接卖给客户，虽然承担了一定风险，但外贸企业赚取了产品利润。该阶段外贸企业仍然没有工厂，生产任务可以进行分解，以外包的形式交给全国乃至世界各地的工厂进行，而外贸企业统筹地参与生产流程。

第五阶段：虚拟生产商。虚拟生产企业实际上已经是某个产品全面的供应链管理，外贸企业对工作流、实物流、信息流和资金流要进行全面的协调。包括市场调研、设计开发、原料采购、选择供应商、进行生产监控、进出口清关以及安排当地物流；向供应链中有潜质的企业进行融资等。在整个发展过程中，利丰集团为客户提供的增值服务日益增加，创造的附加值也不断增长。

第一节 外贸业务基础知识

一、外贸的含义与特点

对外贸易亦称“国际贸易”或“进出口贸易”，简称“外贸”，是指一个国家（地区）与另一个国家（地区）之间的商品、劳务和技术的交换活动。这种贸易由进口和出口两个部分组成。对运进商品或劳务的国家（地区）来说，就是进口；对运出商品或劳务的国家（地区）来说，就是出口。因此，提到对外贸易时要指明特定的国家。如中国的对外贸易等；某些岛国如英国、日本等也称对外贸易为海外贸易。

与国内贸易相比，外贸业务操作除了更复杂、风险更大之外，还具有以下特点：

（一）外贸业务过程的特殊性

由于国际贸易涉及不同的国家，各国的语言、商贸规定、进出口管理程序、关税制度和法律规定等方面的差别形成了外贸业务过程的特殊性。

（1）行业监管特殊。由于外贸的特殊性和经贸双方所在国家的要求不同，外贸业务操作中增加了诸如进出口管理、海关、商检/安检、金融、保险等有别于国内贸易的业务监管环节。

（2）业务操作特殊。外贸业务涉及众多的单位和相关业务，涉及多个国家的语言和不同的商贸规定和运作方法。因而外贸业务中的单证、票据、文件繁多，处理过程较为繁杂。

（二）外贸单证的规范化

各种外贸单证业务过程如图 1-1 所示。为了便于国际贸易的履行，客观上要求各国的海关、税务、进出口管理机构、商检/安检、保险、银行、运输等部门应认同贸易过程中的各种单证，使得外贸单证的规范化程度较高。

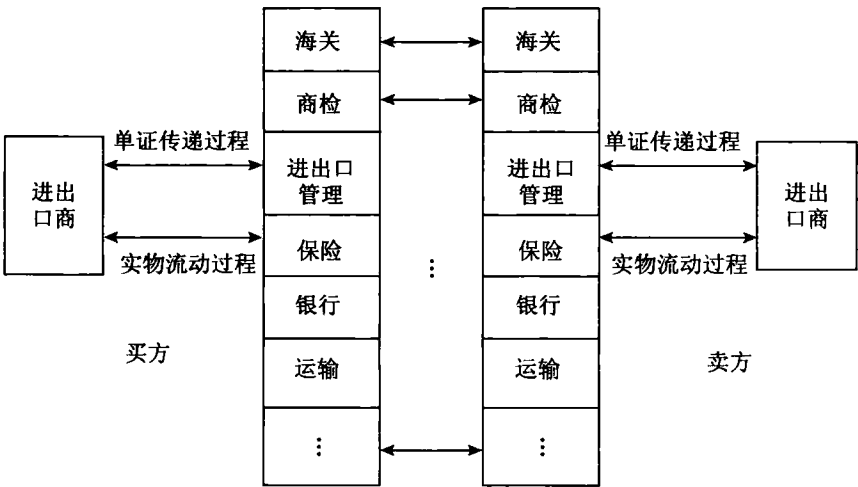


图 1-1 国际贸易单证业务流程

二、国际贸易术语

国际贸易术语 (Trade Terms) 是指用简短的概念或英文缩写字母来表示商品的价格构成, 说明交易地点, 确定买卖双方的责任、费用、风险划分等问题的专门用语。

目前在国际上有较大影响的国际贸易术语惯例主要包括: 国际商会 (International Chamber of Commerce, ICC) 制定的《国际贸易术语解释通则》(International Rules for the Interpretation of Trade Terms, INCOTERMS)、国际法协会 (International Law Association) 制定的《华沙—牛津规则》(Warsaw-Oxford Rules)、美国一些商业团体制定的《美国对外贸易定义修订本》(Revised American Foreign Trade Definitions)。在上述国际贸易术语惯例中, 国际商会《国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS) 是目前全球广泛被采纳的《国际贸易术语》的解释通则, 自 1936 年已开始发布, 此后约 10 年修订一次。

(一) Incoterms 2000

2000 年 1 月 1 日生效的国际商会《2000 年国际贸易术语解释通则》(Incoterms 2000) 包括 13 种术语, 并按其特点分类, 分成 E、F、C、D 四组, 如表 1-1 所示。

表 1-1 Incoterms 2000 贸易术语一览表

组 别	价格术语	英文名称	中文名称	买方付款时间	运输方式	运费支付	运输安排
E 组起运	EXW	Ex Works	工厂交货	收货后	无限制	买方	买方
F 组 主要运费未付	FCA	Free Carrier	货交承运人	单据指示时	无限制	买方	买方
	FAS	Free Alongside Ship	船边交货	单据指示时	水运	买方	买方
	FOB	Free On Board	装运港船上交货	单据指示时	水运	买方	买方
C 组 主要运费已付	CFR	Cost and Freight	成本加运费	单据指示时	水运	卖方	卖方
	CIF	Cost, Insurance and Freight	成本加保险费、运费	单据指示时	水运	卖方	卖方
	CPT	Carriage Paid to	运费付至	单据指示时	无限制	卖方	卖方
	CIP	Carriage and Insurance Paid to	运费、保险费付至	单据指示时	无限制	卖方	卖方
D 组 到达	DAF	Delivered at Frontier	边境交货	收货后	无限制	卖方	卖方
	DES	Delivered Ex Ship	目的港船上交货	收货后	水运	卖方	卖方
	DEQ	Delivered Ex Quay	目的港码头交货	收货后	水运	卖方	卖方
	DDU	Delivered Duty Unpaid	未完税交货	收货后	无限制	卖方	卖方
	DDP	Delivered Duty Paid	完税后交货	收货后	无限制	卖方	卖方

E 组为起运 (Departure) 术语, 只有 EXW 一种术语。EXW 是指当卖方在其所在地或其他指定的地点将货物交给买方处置时, 即完成交货, 卖方不办理出口清关手续或将货物装上任何运输工具。EXW 是卖方承担责任最小的术语。买方必须承担在卖方所在地受领货物的全部费用和 risk。但是, 若双方希望在起运时卖方负责装载货物并承担装载货物

的全部费用和风险时，则须在销售合同中明确写明。

F 组为主要运费未付 (Main Carriage Unpaid) 术语，本组包括 FCA、FAS 和 FOB 三种贸易术语。使用这些术语，买卖双方承担的责任、费用和风险是以始发地约定的交货点为分界线的。卖方需要办理货物出口通关手续，将货物交至买方指定的承运人，买方应办理货物的保险、租船订舱、进口通关等手续、支付相应的费用，并承担始发地（港）货交承运人（FCA 术语下）、货交船边（FAS 术语下）、或者货物装上船（FOB 术语下）以后的货损、货差风险。

【案例 1-1】新加坡 A 公司与马来西亚 B 公司订立 FCA 合同，购买 500 吨白糖，合同约定提货地为 B 公司所在地。2010 年 7 月 3 日，A 公司派代理人到 B 公司提货，B 公司已将白糖装箱完毕并放置在临时敞篷中，A 公司代理人由于人手不够，要求 B 公司帮助装货，B 公司认为已履行完应尽的义务，故拒绝帮助装货。A 公司代理人无奈返回，3 日后 A 公司再次到 B 公司所在地提走货物。但是，在货物堆放的 3 天里，因遇湿热台风天气，货物部分受损，造成 10% 的脏包。

案例研讨：该损失应由哪一方承担？

评析：Incoterms 2000 重新规定了 FCA 术语下装货和卸货的义务：交货地在卖方所在地时，卖方负责装货；交货地在卖方所在地之外时，卖方不负责装货。可见，在本案中，B 公司将货物装箱并存放后，并未履行完交货义务，B 公司应负责装货。A 公司在 3 日后自行派人将货物装车并提走，可以视为放弃了要求 B 公司装货的权利，但在此之前的货物灭失或损坏的一切风险仍应由 B 公司承担。

【案例 1-2】沈阳某公司采用 FOB，装运期为 5 月份，集装箱装运。该公司 4 月 26 日收到买方发来的装船通知，告知该公司载货船舶将于 5 月 15 日到达装运港。为了及时装运，该公司业务员于 5 月 10 日将货物从沈阳运至大连码头仓库，不料货物因当夜仓库发生火灾而全部损失。

案例研讨：

(1) 以上损失是否应该由该公司承担？为什么？

(2) 若采用 FCA 沈阳交货，该损失是否应该由该公司承担？为什么？

评析：

(1) 以上损失应该由该公司承担；因为 FOB 大连的风险点在大连装运港船舷，该损失发生在货物越过船舷之前，因此由卖方承担。

(2) 若采用 FCA 沈阳交货，该损失不应该由该公司承担。因为 FCA 沈阳的风险点在沈阳货交承运人处，而该损失发生在运出沈阳之后，因此风险已转移至买方。

C 组为主要运费已付 (Main Carriage Paid) 术语，本组包括 CFR、CIF、CPT、CIP 四种贸易术语。使用这些术语，买卖双方承担的责任和风险是以始发地约定的交货点为分界线的，卖方应办理出口通关、租船订舱等手续、支付相应的费用，但不承担发货后货损、货差风险。其中，CIF 和 CIP 术语下的卖方还需负责投保货物运输险和支付相应的保险费，CFR 和 CPT 术语下的买方应负责投保货物运输险和支付相应的保险费。

【案例 1-3】国内内陆某出口公司于 2010 年 2 月向日本出口 30 吨甘草膏，每吨 40 箱共 1200 箱，每吨售价为 1800 美元，FOB 天津新港，共 54000 美元，即期信用证，装运期

为 2 月 25 日之前，货物必须装集装箱。该出口公司在天津设有办事处，于是在 2 月上旬便将货物运到天津，由天津办事处负责订箱装船。不料货物在天津存仓后的第三天，仓库午夜着火，抢救不及，1200 箱甘草膏全部被焚。办事处立即通知内地公司总部并要求尽快补发 30 吨，否则无法按期装船。结果该出口公司因货源不济，只好要求日商将信用证的有效期和装运期各延长 15 天。

案例研讨：请分析此案应吸取的教训。

评析：我国进出口企业长期以来不管采用何种运输方式，对外洽谈业务或报盘仍习惯用 FOB、CFR 和 CIF 三种贸易术语。但在滚装、滚卸、集装箱运输的情况下，船舷无实际意义时应提倡尽量改用 FCA、CPT 及 CIP 三种贸易术语，特别是内陆地区的出口。案例中出口公司所在地正处在铁路交通的干线上，外运公司在该市有集装箱中转站，既可接受拼箱托运也可接受整箱托运。假如当初采用 FCA（该市名称）对外成交，出口公司在当地将 1200 箱交中转站或自装、自集后将整箱（集装箱）交中转站，不仅风险转移给买方，而且当地承运人（即中转站）签发的货运单据即可在当地银行办理议付结汇。该公司自担风险将货物运往天津，再集装箱出口，不仅加大了自身风险，而且也推迟结汇。

D 组为到达（Arrival）术语，也称目的地交货类。本组包括 DAF（边境交货）、DES（目的港船上交货）、DEQ（目的港码头交货）、DDU（未完税交货）和 DDP（完税后交货）五种贸易术语。这类术语的特点是：买卖双方承担的责任、费用和风险是以目的地约定的交货点为分界线的，卖方必须承担将货物运至目的地国家和地点所需的所有费用与风险。这个交货点可能是目的港的船上、码头、车站、仓库或其他地点，甚至是内陆某个地点。只有当卖方在该交货点将货物置于买方控制下才算交货，才能向买方收取货款。因此，在国际贸易中，卖方通常不愿意采用这类价格术语。D 组根据谁负责进口清关，分成两类：按 DAF、DES、DDU，买方负责货物清关；按 DEQ 和 DDP，卖方负责货物清关。

上述国际贸易术语的费用与风险划分如图 1-2 所示。

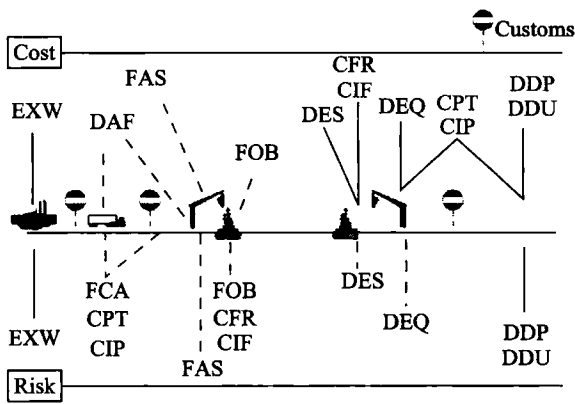


图 1-2 国际贸易术语费用与风险划分示意图

在我国对外贸易中，经常使用的主要贸易术语为 FOB、CFR 和 CIF。在海上运输中，根据惯例，在班轮运输下，船方负担货物装卸费，即班轮运费内包括装货费用和在目的港

的卸货费用；但在租船运输下，船方通常不承担装卸费用。因此，在租船运输下，为了明确责任，买卖双方通常在合同中就装卸费由谁承担做出明确规定。具体的规定方法，既可以在合同中订明，也可以采用如表 1-2 所示的上述三种术语的变形。

表 1-2	Incoterms 2000 下 FOB、CFR、CIF 术语的变形
术语的变形	装卸费/卸货费等费用的分担
FOB 班轮条件 (FOB Liner Terms)	装货费按班轮办法处理，由支付运费的买方负担
FOB 吊钩下交货 (FOB Under Tackle)	从货物吊装开始，装货费由买方负担
FOB 包括理舱 (FOB Stowed)	卖方负担包括理舱费在内的装货费
FOB 包括平舱 (FOB Trimmed)	卖方负担包括平舱费在内的装货费
CFR 班轮条件 (CFR Liner Terms)	卸货费按班轮办法处理，由支付运费的卖方负担
CFR 吊钩交货 (CFR Ex Tackle)	卖方负担货物从舱底至船边卸离吊钩为止的费用
CFR 卸到岸上 (CFR Landed)	卖方负担将货物卸至目的港岸上的费用
CFR 舱底交货 (CFR Ex Ship's Hold)	买方负担将货物从舱底起吊卸至码头的费用
CIF 班轮条件 (CIF Liner Terms)	卸货费按班轮办法处理，由支付运费的卖方负担
CIF 吊钩交货 (CIF Ex Tackle)	卖方负担货物从舱底至船边卸离吊钩为止的费用
CIF 卸到岸上 (CIF Landed)	卖方负担将货物卸至目的港岸上的费用
CIF 舱底交货 (CIF Ex Ship's Hold)	买方负担将货物从舱底起吊卸至码头的费用

(二) Incoterms 2010

国际商会修订的《国际贸易术语解释通则 2010》(Incoterms 2010) 于 2011 年 1 月 1 日生效。新版本充分考虑近十年贸易领域出现的新变化，内容更清晰简洁，操作性和指导性进一步加强，更符合当前贸易实务的需要。

Incoterms 2010 的最大变化主要体现为以下几点：

1. 增设 DAT 和 DAP 两个新术语，取代 DAF、DES、DEQ 和 DDU

此次增加是通过 DAP 取代了先前的 DAF、DES 和 DDU 三个术语，而 DAT 取代了先前的 DEQ，且扩展至适用于一切运输方式。

DAT (Delivered at Terminal)，是指在指定目的地或目的港的集散站卸货后，将货物交给买方处置，即完成交货。卖方应承担将货物运至指定目的地的一切风险和费用（除进口费用外），该术语适用于任何运输方式。“Terminal”可以是任何地点，如码头，仓库，集装箱堆场或者铁路、公路或航空货运站等。

DAP (Delivered at Place)，是指卖方在指定目的地（包括港口）交货，只需做好卸货准备无需卸货，即完成交货。卖方应承担将货物运至指定目的地的一切风险和费用（除进口费用外），该术语适用于任何运输方式。

如表 1-3 所示，DAT 和 DAP 的差异并不明显，两者的主要差异是 DAT 下卖方需要承担把货物由目的地（港）运输工具上卸下的费用，DAP 下卖方只需在指定目的地把货物处于买方控制之下，而无须承担卸货费。

表 1-3

DAT、DAP、DDP 三种术语的应用

交付地点为港口：Seattle Port	交货地点为货运站：Chicago Terminal
DAP Seattle Port，是指在西雅图港船上交货，相当于 DES	DAP Chicago Terminal，是指在芝加哥目的地的集散站车上交货
DAT Seattle Port，是指在西雅图港终点站交货，相当于 DEQ，如果是集装箱货物，则应卸在 CY	DAT Chicago Terminal，是指在芝加哥目的地的集散站从车上把货卸下
DDP Seattle Port，是指在西雅图港船上交货+进口通关+缴交关税	DDP Chicago Terminal，是指在芝加哥目的地的集散站车上交货，并办理通关与缴纳关税手续

2. 贸易术语分类与数量变化

Incoterms 2010 的最大变化是将原来的 13 个贸易术语减至 11 个，而四组用语亦减为两组用语，分别是适用于所有运输方式（Any Mode of Transport）的用语包括 EXW、FCA、CPT、CIP、DAT、DAP 和 DDP，以及适用于水路运输（Sea and Inland Waterway Transport Only）的用语，包括 FAS、FOB、CFR、CIF。

3. 取消了“船舷”的概念

与 Incoterms 2000 之越过船舷不同，Incoterms 2010 版的 FOB、CFR、CIF 的交货点是卖方须将货物运送至指定装载港并将货物装载于买方所指定之船舶上（...placing them on Board），换句话说，在 Incoterms 2010 下，对于 FOB、CFR、CIF 术语，只有货物越过船舷，并安全装上或卸下船，卖方才算完成交货。

（三）贸易术语的选择

虽然 Incoterms 2010 于 2011 年 1 月 1 日才正式生效，但是 Incoterms 2010 实施之后并非 Incoterms 2000 就自动作废。因为国际贸易惯例本身不是法律，对国际贸易当事人不产生必然的强制性约束力。国际贸易惯例在适用的时间效力上并不存在“新法取代旧法”的说法，即 2010 实施之后并非 2000 就自动废止，当事人在订立贸易合同时仍然可以选择适用 Incoterms 2000 甚至 Incoterms 1990。

表 1-4

Incoterms 2010 下贸易术语选择

适合任何运输方式	适合水上运输方式
- 如卖方只想使其责任限于在其所在地或另一指定地点将货物置于买方处置之下，而不承担任何其他义务包括不承担出口清关手续时，可考虑使用 EXW - 如卖方愿意自己办理出口清关，且在承运人指定地点将货物交付于买方处置之下时，应考虑使用 FCA - 如卖方除承担 FCA 所必须履行的义务外，还愿意签订到目的地的运输合同时，可考虑选择 CPT - 如卖方除承担 CPT 所必须履行的义务外，还愿意承担到目的地的最低保险时，可考虑选择 CIP	- 如卖方愿意在装运港船边交货或者获得所要交付的货物时，应考虑使用 FAS - 如卖方愿意在装运港船上交货或者获得所要交付的货物时，应考虑使用 FOB - 如卖方除承担 FOB 所必须履行的义务外，还愿意承担费用提供到指定目的港的运输合同时，应考虑使用 CFR

续 表

适合任何运输方式	适合水上运输方式
• 如卖方欲在目的地指定地点交货，且愿意承担货物运送到该地点的费用（卸货费除外）和风险时，可考虑选择 DAP • 如卖方除承担 DAP 所必须履行的义务外，还愿意承担货物运送到该地点从运输工具上卸货产生的费用时，可考虑选择 DAT • 如卖方除承担 DAP 所必须履行的义务外，还愿意承担货物的进口报关和有关关税时，可考虑选择 DDP	• 如卖方除承担 CFR 所必须履行的义务外，还愿意承担到指定目的港的最低保险时，应考虑使用 CIF

三、国际贸易结算

（一）国际贸易结算的概念与方式

两个不同国家的当事人，不论是个人间的、单位间的、企业间的或政府间的，因为商品买卖、服务供应、资金调拨、国际借贷而需要通过银行办理的两国间外汇收付业务，叫做国际结算。

国际贸易经常发生贷款外结算，以结清买卖双方的债权债务关系，称之为国际贸易结算。它是建立在商品交易货物与外汇两清基础上的结算，又称为有形贸易结算。

一般在正常履约情况下所使用的结算方式主要包括汇付、托收、信用证三种形式。

（1）汇付（Remittance），是指付款人通过银行，使用各种结算工具将货款汇交收款人的一种结算方式。汇付可分信汇、电汇和票汇三种。汇付属于商业信用，是否付款完全由进口商决定，银行只是转手交单的代理人，对付款不负责任。因此，汇付是对进口商有利的支付方式。

（2）托收（Collection），是指出口人于货物装运后，开具以进口人为付款人的汇票，连同有关单据委托当地银行通过它的国外分支行或代理行向进口人收取货款的方式。像托收这样以债权人出具票据的方式，委托银行向国外债务人收取一定金额的结算方法被称为逆汇。托收属于商业信用，在托收时，是否付款完全由进口商决定，银行只是转手交单的代理人，对付款不负责任，因此，托收是对进口商有利的支付方式。

（3）信用证（Letter of Credit, L/C），是指开证银行应开证人的请求开具给受益人，保证在一定条件下履行付款责任的一种书面担保文件。信用证结算属于银行信用，只要符合信用证规定，无论进口商是否付款，银行均有义务支付货款，因此，这是对出口商有利的支付方式。为了规范信用证业务的运作，国际商会（ICC）在 1933 年制定了《商业跟单信用证统一惯例》，此后经过多次修订，最新文本是 2007 年 7 月 1 日实施的《跟单信用证统一惯例》（Uniform Customs Practice for Documentary Credit, UCP 600）。

每种结算方式都有它的特点，表 1-5 列出了三大结算方式的特点。

表 1-5 汇付、托收、信用证三种支付方式的比较

项 目		手续	费用	出口商风险大小	进口商风险大小	资金负担	信用种类
汇 款	预付货款	简单	小	最小	最大	买方负担重	商业信用
	货到付款			最大	最小	卖方负担重	商业信用
托收		稍多	稍大	中	中	卖方负担重	商业信用
信用证		繁	大	小	大	较平衡	银行信用

(二) 信用证结算程序

信用证结算货款，从开证申请人申请开立信用证到开证行付清货款，需要经过很多业务环节，图 1-3 是信用证结算的一般程序。

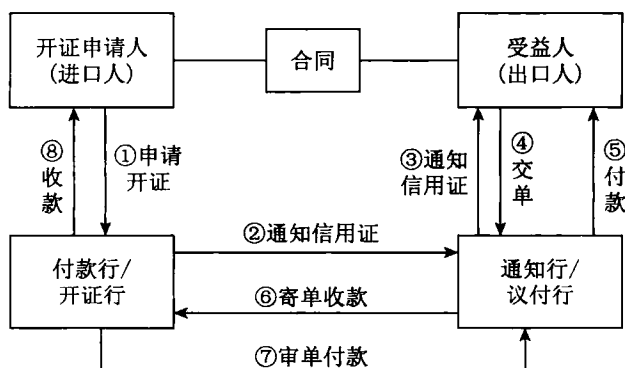


图 1-3 信用证结算程序

(三) 托收结算程序

根据交单条件不同，跟单托收可以分为付款交单和承兑交单两种。①付款交单。付款交单（Documents Against Payment, D/P），是指出口人的交单以进口人的付款为条件，即出口人将汇票连同货运单据交给银行托收时，指示银行只有在进口人付清货款时，才能交出装运单据。其根据支付时间不同又分为即期付款交单与远期付款交单。即期付款交单是指出口人在装运后，开具即期汇票，连同装运单据交给当地银行，通过银行向进口人提示，进口人见票后须立即付款，付款后获取装运单据；远期付款交单是指出口人装运之后，开具远期汇票，连同装运单据交给当地银行，通过银行向进口人提示，由进口人承兑远期汇票，于远期汇票到期日付清款项后领取装运单据。②承兑交单。承兑交单（Documents Against Acceptance, D/A），是指出口人装运后，开具远期汇票连同装运单据交给当地银行，通过银行向进口人提示，由进口人承兑远期汇票之后，即可取得装运单据，提取货物，待汇票到期再付清货款。这种付款方式，对出口商来说风险较大。图 1-4、图 1-5、图 1-6 分别显示了即期付款交单、远期付款交单和承兑付款交单的托收程序。

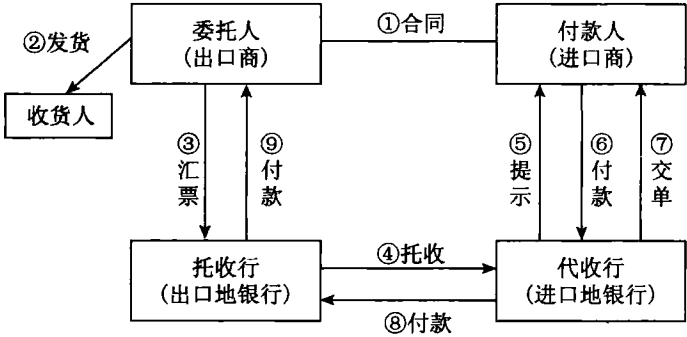


图 1-4 即期付款交单程序图

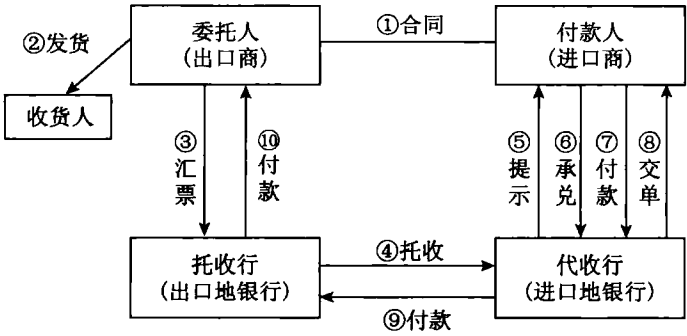


图 1-5 远期付款交单程序图

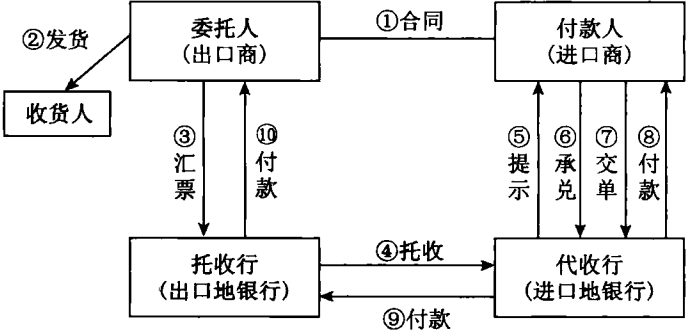


图 1-6 承兑付款交单程序图

四、外贸业务流程

进出口贸易业务主要分为三个阶段：进出口前的准备阶段、进出口交易洽商和签订合同阶段、履行进出口合同阶段。图 1-7 显示了以信用证方式结算的进出口业务流程。