

李宏業編著

國際貿易入門



PRIMER OF INTERNATIONAL TRADE

IRREVOCABLE CREDIT NO. 1401-99764
INFORM YOU THAT AT THE REQUEST OF OUR

CO., LTD. HONG KONG.

CABLE YOUR FAVOUR IN THE FOLLOWING TERMS:
ADVISED STATES DOLLARS NINE THOU
AND SIX HUNDRED ONLY.

萬源財經資訊公司

Duplicate at

國際貿易入門

李宏業編著

萬源財經資訊公司

☐ 國際貿易入門

出版 ☐ 萬源財經資訊公司 香港開聯商業大廈十二樓

承印 ☐ 大永利印刷公司 香港永安里一〇八號二樓

版權所有・請勿翻印

一九八六年七月版

11.00

目次

如果做國際貿易	3
如何決定貿易交易因由.....	3
如何安排進出口貿易程序.....	15
如何擬訂價格與報價	25
報價與接受的要素.....	25
如何計算商品價格.....	37
如何擬寫貿易契約	43
貿易契約主要內容如何.....	43
貿易契約有何形式.....	76
如何進行貨運與投保	79
定期班船運輸.....	79
僱傭船運輸實務.....	91
空運實務.....	98
海上保險須知.....	109
如何認識出口業務	117
信用證出口方式.....	117
其他方式出口實務.....	143
如何做進口業務	149
信用證進口方式.....	149
其他方式進口實務.....	157
如何處理貿易糾紛.....	160

如何做國際貿易

如何決定貿易交易因由

■ 交易方式

1 一般商業交易：係指國際貿易經由買賣雙方簽訂買賣契約，賣方依照契約交貨，買方依照契約付款的交易方式。現行國際貿易之交易，絕大部份均為此種方式。所以一般研究國際貿易實務者，即以此種方式為對象。

2 易貨交易（ Barter Trade ）：即物之交換，指貨物與貨物交換的交易，而非如一般商業交易為貨物與貨幣的交易方式。此項交易中，交易雙方，均為出口商，也均為進口商。近代易貨交易，常在交易前，經過協商，雙方訂定易貨協定（ Barter Agreement ），決定雙方各自提供貨品的名稱、品質與數量，於約定之時間，雙方各以約定的方式交付貨物。至於一般商業交易過程中的開發信用狀，以及收取貨物等貿易程序均無需要。

二次大戰後之易貨協定，除上述逐案易貨交易外，尚有下列方式之易貨協定：本年度前，雙方政府洽商，約定一年間相互交易之額度，對於商品名稱、數量及價格，多不予明確規定，相互指定一家銀行開設帳戶，每筆交易均以記帳方式結算，無須支付外匯。俟年度結束，借貸沖抵後之餘額，如超過預定之額度時，應以外匯支付。在此項協定下，買賣雙方之各個交易，與一般商業交易並無多大差異，只是銀行結算方面不同而已。

3 委託加工方式交易（ Processing Trade on Contract Basis ）：委託加工係指甲國廠商以委託人身份，無償供應乙國加工廠商（即受託人）一部或全部主要原料，委託其代為加工製成成品後，運交

委託人或其指定人之交易。在加工過程中，委託人所供應原料之所有權，仍屬於委託人。其加工費用，通常稱為工繳，可以外匯支付，或以部份原料抵充。

在此項交易中，雖然也有出口與進口，但並非賣方與買方，而係委託人與受託人間之交易。其異於一般商業交易者，因受託人無需支付外匯，所以不採開發信用狀方式，受託人也不負擔商業風險。其以外匯支付加工費者，也多以匯款方式辦理。

委託加工可分為：

(1)委託加工出口：係指本地廠商接受國外供應商之委託，代為加工製成半成品或成品後，再復運出口。通常所謂之委託加工，即屬此類。

(2)委託加工進口：係指本地廠商以原料或半成品出口，委託國外廠商加工成半成品或成品後，再復運進口。

4. 寄售(Consignment)與委託購買(Indent)方式：寄售(Consignment)指寄售人(Consignor)先將貨物運至國外，委託代理商或經銷商，即受託人(Consignee)代為銷售。

寄售可分為進口寄售(Import Consignment)與出口寄售(Export Consignment)兩種。進口寄售係指本地之代理商，接受國外供應商之委託，以寄售方式進口，然後尋找買主，貨物售出後，再將貨款匯給國外供應商，並收取代銷之佣金。

出口寄售係指本地出口商在未找到買主前，先以寄售人身份申請出口，將貨物運至國外，委託當地代理商代為銷售。

委託購買(Indent)與寄售相反。係指進口商以委託人(Indentor)的身份，委託國外代理商；即受託人(Indentee)，代辦採購之交易。

■ 買賣方式

1 議價買賣(Negotiation Trade)方式：通常係由交易之一方，買方或賣方，經由市場調查及信用調查，選定交易對手，以議價方式協商各項交易內容及其條件，然後簽訂買賣契約。此種買賣方式，為國際貿易上最通行者。一般研究國際貿易實務者，即係以此種方式

為對象。

2 公開招標（ Open Tender 或 Invitation to Bid ）：指公開招請願承攬簽訂某項買賣契約者，於一定期間前來投標，招標人比較各投標人（ Bidder ）之報價，而決定簽訂契約對象的買賣方式。此項方式適用於政府機關及公營事業之採購與出售。民營事業採購大宗物資，特別是聯合採購時，亦有採用。其優點是經由自由競爭，可獲得最有利的價格，並可減少經辦人舞弊之行爲；其缺點是缺乏彈性，手續繁瑣，無法爭取有利時機，且有時會發生圍標（ "Rigged up" bidding collusion ）。

公開招標可分為公開標購與公開標售兩種。前者以最低價格者得標，後者以最高價格者得標。公開招標程序如次：

(1) 由招標單位擬訂招標單（ Invitation ）或招標通知（ Instructions for Bidding ），分別將採購（或出售）貨品品名、規格、數量、指定產地、品質檢驗、裝船時間及地點，及開標日期等有關條件詳細列出。

(2) 公告（ Announcement ）：於招標單印製後，將標購（或標售）貨品條件、投標商資格、登記日期及開標日期等公告周知，以便有意投標者，可購買招標單參加投標。

(3) 投標（ Tender ）：參加投標者，應依照招標單之規定，繳納押標金（ Bid Bond ），或提供銀行保證（ Bank's Guarantee ），一般約為貨價之 1 %。填具投標單或提供報價單及其他有關文件，於指定時間、地點，參加投標。

(4) 開標（ Opening of Bids ）：招標單位於開標前應訂定底價。標購者為最高價格（ Ceiling Price ），標售者為最低價格（ Floor Price ），並於開標場所準備標箱（ Bid Box ）。開標時，應當衆開啓標箱，拆封開標，公開宣讀各投標人所報價格及條件。

(5) 決標（ Award ）：就地審查各個填妥的投標單或報價單，當場決標予合格之最低標（標購）或最高標（標售）。如最低（高）價超過底價 30 % 以上時，可予廢標，另行辦理招標，以防圍標。

(6) 簽約（ Contract ）：得標人應於規定時間內依照招標單之規定繳交履約保證金（ Performance Bond ），或銀行履約保證等，

以保證契約之履行，一般保證金約為貨價5%。如係標購，買賣契約規定由買方支付部份預付款（Prepayment）時，通常另由得標人提供銀行預付款履約保證，然後，雙方簽訂買賣契約。

(7)訂約後，交貨及付款之處理程序，與一般議價買賣方式相同。

3. 比價（Restricted Tender）：通常係由標購人以書面或口頭通知二家以上有供應能力之廠商報價，並於一定期間公開比較價格，以決定簽約對象之買賣方式。此種方式很少用於標售。比價標購適用於政府機構及公營事業之採購；由於特殊原因不宜公開標購，或因緊急需要不及公開標購之場合，民營事業採購大宗物資或整廠設備時，亦有採用。

■ 付款方式

1 信用狀（Letter of Credit，簡寫 L/C）：係銀行應進口商要求，開發給出口商之文書。出口商依照信用狀規定履行約定條件後，得開發滙票，銀行保證付款。如買賣雙方同意以信用狀方式付款，買方應於簽約後，請其往來銀行開發以賣方為受益人（Beneficiary）之信用狀。賣方應依信用狀規定之期限，裝運貨物，開發滙票，檢附貨運單證，向往來銀行辦理押滙、收取貨款。如買方不開發信用狀，賣方即無交貨之義務。

2 託收方式（Collection）：係指賣方於貨物裝運出口後，開發以買方為付款人之滙票，連同貨運單證，委託銀行或他人，代向買方收取貨款之付款方式交易。

託收方式有二：

(1) 付款交單（Documents against Payment，簡寫 D/P）：係指於買方付款後交付貨運單證。

(2) 承兌交單（Documents against Acceptance，簡稱 D/A）：係指於買方承兌滙票後交付貨運單證，俟滙票到期時，買方再支付貨款。

託收方式之交易，賣方必須先行裝運貨物，並交付貨運單證，否則買方沒有付款之義務。

3 預付貨款（Prepayment）：如買賣契約規定付款方式為預付貨款，則買方應將貨款交付賣方，賣方於收到貨款後再裝運貨物，並

將有關貨運單證直接寄交買方。如買方不先交付貨款，賣方即無交貨之義務。

4. 記帳交易 (Open Account , 簡寫 O/A) : 如買賣契約規定以記帳方式付款，則賣方應先將貨物交付買方，買方依契約之規定，定期或於貨物銷售後，再將貨款滙付賣方。如賣方不先交付貨物，買方自無付款之義務。

記帳與承兌交單方式，同為延付貨款 (Deferred Payment) 。兩者區別，在於前者純屬信用交易，後者買方須承兌滙票。如買方違約不付款，而發生訴訟時，記帳方式屬於普通債權債務，承兌交單則屬於票據法範圍，對賣方有利。

5. 分期付款方式 (Installments) : 係指買方分期支付貨款，通常係適用於整廠機器設備或大宗物資之交易。由於價款龐大，買方無力一次支付，且為確定交易起見，賣方多要求在訂約後，買方須先交付部份定金或頭金 (Downpayment) 。

通常機器設備之交易，係採混合付款方式，即部份貨款，如 5 % 或 10 %，係採預付方式；部份貨款，如 10 % 或 15 %，於裝船後，憑信用狀辦理押滙；其餘貨款 80 % 或 85 %，於貨物裝運後分幾年幾期償付。

依上述，分期付款交易，通常係由買方先行支付部份貨款，並開發信用狀；否則，賣方沒有交貨之義務。

■ 貿易條件

貿易條件 (Trade Terms)，亦譯作商業用語，因 “ trade ” 指貿易或商業，“ terms ” 指條件或術語，係指國際貿易上一些用語具有特定的含義，如 F. O. B 是，除表示買賣交易價格之構成外，對於買賣雙方的義務、風險及費用負擔，亦有所規定。

買賣雙方的義務，因採用貿易條件之不同而異，所以國際貿易程序亦因貿易條件之不同而有差異。通常國際貿易上，對貿易條件之含義，係採國際商會 (International Chamber of Commerce , 簡寫 I. C. C.) 之解釋。國際商會於 1953 年修訂 “ 貿易條件解釋的國際規則 ” (International Rules for the Interpretation of

Trade Terms，亦稱 International Commercial Terms），簡稱貿易條規（Incoterms），所解釋的貿易條件共有九種，其後於 1967 年補充兩種，1976 年再補充一種，1980 年增訂兩種，修訂一種，目前共計十四種。

1 F.A.S. (Free Alongside Ship)…(named port of Shipment)：船邊交貨條件，指賣方於起運地點裝貨港由買方所指定之大船船邊交貨。有關洽訂艙位、裝船、海上運輸及保險等手續及費用，以及交貨後之風險，均由買方負擔。通常此項條件多適用於大宗物資之進口，由本地進口廠商負責僱船運輸，國外出口商只要依時將貨物運至裝貨港碼頭倉庫即可。

例：本地某紡織公司自美國進口原棉（Raw cotton）之貿易條件：@82.68 ¢per pound FAS u.s. Pacific port net.

2 F. O. B. (Free on Board)…(named port of shipment)：船上交貨條件（海關習稱離岸價格）。指賣方於起運地裝貨港由買方所指定之大船上交貨。賣方負責裝船，以及貨物通過大船欄杆前之費用與風險；買方則負責洽訂艙位及保險，並負擔海上運輸之費用，以及貨物通過大船欄杆後之風險。

與 FAS 比較，洽船、海上運輸之費用及保險，均由買方負擔；不同處在於裝船之費用與風險：FAS 條件者由買方負擔；FOB 條件者，由賣方負擔。如為大宗物資交易採取僱船運輸時，兩者差異很大；如為什貨交易採定期船運輸時，兩者差異甚微。又 FAS 由買方負責取得出口許可，FOB 則係由賣方負責。

例：本地某廠商自新加坡進口天然橡膠的貿易條件：@us \$ 1,200 per M/T FOB singapore.

3 C & F (Cost and Freight)…(named port of destination)：成本及運費在內貿易條件。指賣方於起運地裝貨港船上交貨，賣方負責洽船、裝船並預付至目的港的海上運費，以及貨物通過大船欄杆前的一切費用及風險；買方負責海上保險，以及貨物通過大船欄杆後的一切風險。

與 FOB 比較，除洽船及海上運輸費用有所不同外，其他費用及風險負擔，兩者相同。

例： 某廠商對沙 地阿拉伯輸出砂糖（ Crystal Sugar ）的貿易條件： @ us \$ 388 per metric ton C & F Jeddah

4 C.I.F.. (Cost, Insurance and Freight)... (named port of destination)：成本、保險及運費在內貿易條件（海關習稱為起岸價格）。指賣方於起運地裝貨港船上交貨，賣方負責洽船、裝船並預付至目的港之海上運費，負責辦理海上保險並負擔其保險費。貨物通過大船欄杆前之風險歸賣方負擔，通過欄杆後之風險歸買方負擔，此點與 FOB 及 C & F 相同。

該項貿易條件，使用最為普遍，具有三個特性：

(1)基本上該項條件包括三個契約：即買賣契約、運送契約及保險契約。賣方應提供的貨運單證包括代表買賣契約的商業發票（ Commercial Invoice ），代表運送契約的提單（ Bill of Lading ），以及代表保險契約的海上保險單（ Marine Insurance Policy ）。如貨物在運送途中發生損失，應由買方負責向保險公司或運輸公司索賠，必要時，賣方應提供協助。

(2)賣方負責投保海上保險，並負擔保險費用，惟最後受益人為買方。由於保險類別及金額與保險費多少有密切關係，故買賣契約中應規定保險類別及保險金額。如買賣契約或信用狀中未予規定，則依照 Incoterms 之規定，賣方可以 CIF 金額加 10 % 投保平安險（ F.P.A. ），對買方言，不甚有利，故進口商應予注意。

(3)賣方雖然負擔海上運費，但其交貨地點則在出口港，如船舶因故未能到達目的港，或因拖救等發生費用及風險，均由買方負擔。因此，為防賣方貪圖低廉運費而交運船隻不當而蒙受損失，必要時買方可於買賣契約或信用狀中加列限裝定期船、同盟船或指定輪船公司的條款。

例： 某紡織廠對香港出口棉布的貿易條件： @ HK \$ 2.50 per yard CIF Hongkong.

以上四種貿易條件，為國際貿易上目前經常使用者。

5. Ex Works (Ex factory, ex mill, ex plantation, ex warehouse, etc)：工廠交貨貿易條件。指在賣方工廠、農場或倉庫交貨，亦稱為現場交貨（ Loco terms ），即為以賣方存貨地點

交貨的價格。對於此項條件，賣方所負擔的義務最少，只須通知買方提取貨物的地點即可。其他有關海上運輸包裝、運輸、保險以及出口手續、費用及風險，原則上也均由買方負擔。

6. FOB Airport : 出口地機場交貨條件。賣方負責將貨物交付起運地機場的航空公司，適用於兩國間的空運業務。此項貿易條件，約相當於海上運輸的 FOB 條件。惟有兩點差異：

(1)空運機場交貨條件的交貨地點為飛機場，並非裝在飛機上，而海運的 FOB 條件，交貨地點為出口港的大船上。

(2)在空運實務上，通常都由賣方安排空運事宜，故在機場交貨條件中，規定買方有指定航空公司的選擇權。如買方可自某一航空公司獲得運費優待時，可通知賣方交其裝載。

7. Free Carrier (named point) : 交付運送人價格條件 (暫譯)。係為適應現代運輸，如貨櫃運輸或駛上駛下 (roll on roll off) 等多式聯合運輸 (Multimodal Transport) 而訂定。賣方負責將貨物於指定地點交付第一運送人看管。此項條件，約相當於以往海運的 FOB 條件，惟賣方風險於將貨物交付第一運送人看管為止，而非如傳統上以大船欄杆為準。

此項貿易條件，係 1980 年增訂，可適用於本地對外聯合運輸的場合。

8. Freight or Carriage Paid to (named point of destination) : 至目的地運費付訖的交貨條件。此條件約相當於傳統的 C&F 條件，賣方於出口地交貨地點交貨，並預付至目的地的運費，惟賣方責任係於貨物交付第一運送人看管為止。

此項貿易條件，係為配合貨櫃或駛上駛下等多式聯合運輸，而於 1980 年修訂。

9. Freight or Carriage and Insurance Paid to (named point of destination) : 至目的地運保費付訖條件。此條件約相當於傳統的 CIF 條件，賣方於出口地交貨地點交貨，並預付至目的地的運費與保險費，惟賣方風險於將貨物交付第一運送人看管為止。

此項條件中，係為配合聯合運輸而於 1980 年增訂。

10. F. O. R. (Free on Rail), F. O. T. (Free on Truck)
..... (named departure point) : 鐵路交貨條件。指賣方於起運地的鐵路收貨車上 (FOR) 或鐵路車箱上 (FOT) 交貨，由賣方洽訂運輸工具，其後有關費用及風險，均由買方負擔。

此項貿易條件，適用於兩國間陸上運輸的交易，約相當於海上運輸的 FOB 條件。

11. Delivered at Frontier (named place of delivery at Frontier) : 邊境交貨條件。賣方將貨物運至出口國邊境海關時，即為交貨。該項條件，適用於兩國間陸上運輸，買賣雙方負擔風險的分界點，即在邊境。

12. Ex Ship (named port of destination) : 目的港船上交貨條件。賣方於進口國目的港船上交貨，並負擔交貨前一切費用及風險。有關海上運輸與保險，包括洽船及支付運費，投保及支付保險費，以及其索賠，均由賣方負責。與 CIF 條件比較，兩者負擔費用相近，惟風險不同。國際貿易上，採用此項條件者不多。

13. Ex Quay (duty paid) (named port) : 目的港碼頭交貨關稅付訖的交貨條件。賣方將貨物運至進口國的目的港，並辦妥報關手續，繳納進口稅捐後交貨。

14. Delivered (named place of destination in the country of importation) Duty Paid : 關稅付訖送達交貨條件。本條件係 1967 年增訂，賣方負責將貨物運至進口國買方指定之目的地交貨，並負擔交貨前之一切風險及費用，包括進口國的進口關稅在內。就買方言，該項條件相當於國內貿易，又稱 Franco 條件。

以上各項貿易條件，買賣雙方義務，在貿易條規 (Incoterms) 中均有詳細規定，故稱為定型貿易條件。惟本地對外貿易中，下列非定型貿易條件，亦屬常見：

1 C & I (Cost and Insurance) : 成本及保險費在內價，或稱保險費在內價，由賣方負責投保，並負擔其費用。

2 FOB & C, C & F & C, CIF & C : 係指各項貿易條件中包含代理商的佣金 (Commission)。如 FOB & C 5 % 或 FOB C 5, 表示

FOB 價格中含代理商佣金 5%。

3 FI, FO, FIO, FIOST : 原係傭船運輸契約中，傭船人與船東約定的運輸或運費條件。FI (Free in)，指裝船由貨方負責，船方免責；FO (Free Out)，指卸貨由貨方負責，船方免責；FIO (Free In and Out)，指裝卸貨均由貨方負責，船方免責；FIOST (Free In, Out, Stoured and Trimming)，指裝卸堆積及平艙，由貨方負責，船方免責。

在大宗物資交易中，傭船之一方應注意買賣契約應與傭船契約 (Charter - Party) 一致：

(1) FOB 條件，原應由賣方負責裝船，惟在買方傭船情況下，裝船事宜可由買方負責。則買方在傭船契約中所訂運輸條件非 FIO，在買賣契約中，可訂 FOB FI，賣方可免負責裝船，惟賣方應負擔裝船港延滯責 (demurrage)，如賣方提前完成裝貨，則應給付賣方快速費 (Despatch)。

(2) C & F 及 CIF 條件，由賣方傭船，但不負責卸貨，故傭船契約中所訂運輸條件為 FIO，在買賣契約中，可訂 C & F, FO 或 CIF, FO，以示卸貨由買方負責，如發生卸貨延滯責 (demurrage) 時，亦應由買方負擔。惟如買方提前完成卸貨，則應給付買方快速費 (Despatch)。

對於貿易條件之解釋，除國際商會之貿易條規 (Incoterms) 以外，尚有下列兩種：

1 修正美國對外貿易定義 (Revised American Foreign Trade Definitions, 1941)：係由代表美國商會、美國進口商全國委員會及全國對外貿易委員會組成之聯合委員會，於 1919 年，在紐約舉行汎美貿易會議時制定，而於 1941 年修訂之對外貿易條件之標準定義。該定義，對於 Ex point of Origin, FOB, FAS, C & F, CIF 及 Ex dock 等六種貿易用語，規定其出口報價準則，以及買賣雙方之基本義務。與 Incoterms 比較，有下列區別：

(1) 美國定義的貿易條件，係一種報價條件，Incoterms 則較為廣泛，對於買賣雙方的義務，解釋較為詳盡。

(2) 美國定義對 FOB 條件分為六種，由輸出國家指定內陸交運地

之指定內陸運輸工具上 (FOB, named inland carrier at named inland point of departure) 起, 可延伸至輸入國家指定之內陸地點 (FOB, named inland point in country of importation) 止, 分成六個階段之 FOB 條件。其中只有指定裝貨港的大船上 (FOB vessel, named port of shipment), 相當於 Incoterms 之 FOB 條件。所以對美貿易採用 FOB 報價時, 應加注 Vessel (named port of shipment), 以免發生誤會。

(3) 美國定義對於 FOB, C&F 及 CIF 三者, 賣方所負擔的費用及風險, 係於貨物裝上船為止, 而非如 Incoterms 以大船欄杆為風險負擔分界點。

2 華沙牛津規則 (Warsaw - Oxford Rule, 1932), 其全名為 (Warsaw - Oxford Rules for C.I.F. contract, 1932), 係國際法學會 (International Law Association) 對 CIF 契約所作之解釋, 首於 1928 年於波蘭華沙會議訂定, 嗣於 1932 年, 經各國商會之協助, 於牛津會議修訂, 全文廿一條, 規定詳盡。1953 年 Incoterms 規則中 CIF 部份, 係參考本規則制定, 較為簡明, 故目前採用本規則者不多。

以上三種解釋貿易條件之規則, 均非國際法。除非買賣雙方同意適用外, 並無拘束力。所以為避免發生糾紛, 雙方在貿易契約中, 最好加列類似下列條款:

"Unless otherwise expressly stipulated herein, this contract is subject to incoterms 1953".

貿易條件的選擇, 通常取決於下列因素:

1 市場狀況: 在高度競爭的市場裡, 賣方為與買方國內市場價格競爭, 賣方會同意使用 Ex Quay, Delivered Duty Paid 條件; 最低限度, 賣方也得以 C&F, CIF, Freight Carriage Paid to 或 Freight Carriage and Insurance Paid to 方式支付運費。賣方接受增加成本及風險, 常反應在價格上。

2 運輸保險的控制: 大量貨物及有規律數量出口的出口商, 常可比偶而進口的進口商, 可自運輸公司及保險公司獲得較佳的條件。而且, 自出口地安排運輸, 其可能發生的風險也較少。因此, 出口商沒有

理由限以 Ex Works, FAS, FOB 或 Free Carrier 等條件報價；他可以接受 C & F 或 CIF，也可以選擇 Freight, Carriage paid to 或 Freight, Carriage and Insurance Paid to 在正常情形下，在貨櫃港的組織良好、相當和平的勞工狀況下，政治騷亂的風險、港口擁塞的風險、罷工或貿易中斷的風險均很低。在這種情形下，賣方可選擇將責任延伸到貨物到達目的地的貿易條件，如 Ex Ship, Ex Quay, Delivered of Frontier 或 Delivered Duty Paid。反之，如果賣方認為這些風險難以確定，從而不易計算價格，即會偏愛由買方承擔國際間運輸的風險。

3 政府的限制：政府當局直接或間接指示或規定國內廠商，應以 CIF 或 Freight Carriage and Insurance Paid to 條件出口，以 FOB 或 Free Carrier 條件進口。理由如下：

(1) 以貿易條件導向貨物裝載於本國船舶，已成為一個發展本國航業的重要工具。同時，也可發展國內保險市場。

(2) 對出口國家言，可增加外匯收入，因賣方已將運保費包括在貨價內；對進口國家言，可節省外匯支出，因買方負擔運保費，可以當地貨幣支付。

4 地理因素的限制：一個島國對外貿易，由於地理的限制，不能以 FOR/FOT 或 Delivered at Frontier 條件交易。

■ 政府規定

政府規定影響貿易程序者很多，其中有本地政府規定者，亦有外國政府規定者。其常見者有下列各項：

1 貿易管制：如某些貨品出進口需申請許可，或全部貨品輸出須憑輸出許可證，輸入須憑輸入許可證才能通關。

2 外匯管制：進口結匯及開發信用狀，須憑輸入許可證或經中央銀行外匯局許可；出口結匯須憑輸出許可證。其他如出進口之付款方式及付款期限，亦須合乎規定。出口託收，必須經由國內指定銀行辦理等是。

3 檢驗及檢疫制度：指對進口貨品品質實施檢驗，以保護消費者利益；對出口貨品品質實施檢驗，以確保國際市場之信譽；以及對動植