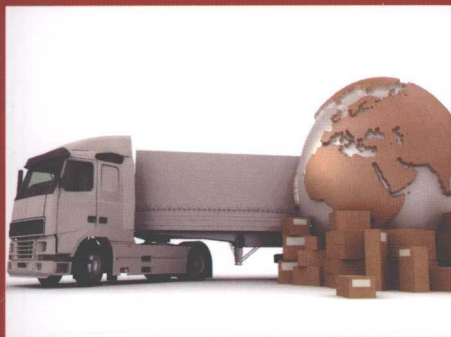




全国高职高专规划教材 · 物流系列

国际物流理论与实务



(第二版)

GUOJI WULIU LILUN YU SHIWU

江春雨 王春萍 主编



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

全国高职高专规划教材·物流系列

国际物流理论与实务

(第二版)

主 编 江春雨 王春萍

副主编 赵 甜 李 欣 任美霞



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

内 容 简 介

本书的主要内容有国际物流理论知识、国际物流系统与业务流程岗位、国际货运代理、国际货物运输、国际货物仓储与配送、国际货物报检与通关、国际货物运输保险、国际物流战略与服务管理、国际物流客户与供应商管理。全书力求新颖、实用、易懂,在简明阐述国际物流基础理论知识的基础上,以国际物流业务的环节和操作技能为主线,突出国际物流各核心业务的流程研究和介绍及相关岗位的职责与技能的培养与规范。为此,本书融入了大量的实例和实训资料,并配备了教学课件,以备实践性教学与技能培养的需要。

图书在版编目(CIP)数据

国际物流理论与实务/江春雨,王春萍主编. —2版. —北京:北京大学出版社,2013.5
(全国高职高专规划教材·物流系列)
ISBN 978-7-301-22455-7

I. ①国… II. ①江…②王… III. ①国际贸易—物流—高等教育—教材 IV. ①F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 084182 号

书 名: 国际物流理论与实务(第二版)

著作责任者: 江春雨 王春萍 主编

责任编辑: 周 伟

标准书号: ISBN 978-7-301-22455-7/F·3617

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路 205 号 100871

网 址: <http://www.pup.cn> 新浪官方微博: @北京大学出版社

电子信箱: zyjy@pup.cn

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62754934 出版部 62754962

印 刷 者: 北京大学印刷厂

经 销 者: 新华书店

787 毫米×1092 毫米 16 开本 18.25 印张 444 千字

2008 年 9 月第 1 版

2013 年 5 月第 2 版 2013 年 5 月第 1 次印刷

定 价: 35.00 元

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话: 010-62752024 电子信箱: fd@pup.pku.edu.cn

前 言

随着国际分工和现代信息技术的迅猛发展,经济全球化趋势日益加强,国际经济合作、跨国经营日呈常态,相互依赖、共同发展是当今世界经济发展的主要特征。这一特征推动了国际物流业的蓬勃发展。经济全球化和国际化战略的有效实施必然要以国际物流为依托,国际物流是企业参与国际竞争的基础和保障。

20 世纪 90 年代以来,特别是加入 WTO 后,我国的对外贸易始终保持高速增长,出口规模持续扩大,全球化已成为我国众多企业提升竞争力的战略目标。在这样的背景下,我国的国际物流业一直处于快速发展之中,由此产生了巨大的国际物流人才需求和供需缺口,特别是熟悉国际贸易规则、精通国际物流运作实务的专门人才。为了满足国际物流实用型人才培养的需要,我们编写了《国际物流理论与实务》(第二版)这本教材。本书结合我国国际物流发展实际,广泛吸纳当今国际物流的新知识和新技能,力求新颖、实用、易懂,在简明阐述国际物流基础理论知识的基础上,以国际物流业务的环节和操作技能为主线,突出国际物流各核心业务的流程研究和介绍及相关岗位的职责与技能的培养与规范。本书引用和编入了大量的实例和实训资料,以备实践性教学与职能培养的需要。

本书可作为高职高专院校物流管理、国际贸易、电子商务、企业管理、市场营销等专业的教材和参考书,也可作为国际物流企业、物流职业资格培训教材,也适合作为国际物流从业人员及其他人员自学物流的参考书。

《国际物流理论与实务》(第一版)于 2008 年出版,这次再版我们广泛征求了各方的意见和要求,根据吐故纳新的原则和追求卓越、不断创新的精神,对第一版进行了修改、调整、增新和完善。同第一版比较,主要有以下几方面的变化。

1. 吸纳了国际商会(ICC)修订通过的《INCOTERMS2010》的新内容。
2. 为满足实用型人才培养,突出实操、实训与岗位技能培训,本书内容体系改为项目任务型。为此,对内容结构进行了优化与调整,增设了新项目。
3. 进一步加强和优化了实操与实训的内容。本书在加强实操与实训内容的同时,用来自实际的一套实例单证为主线贯穿各项目,同时辅之其他实例,这样加强了各项目的关联,更有利于培训和学习。

本书主编为江春雨、王春萍,副主编为赵甜、李欣、任美霞,各部分编写人员是:项目一由江春雨、常乐编写;项目二由赵甜、郑爱敏编写;项目三由苗文娟编写;项目四由贾幼倩编写;项目五由王春萍、常佩佩编写;项目六由王鹏、陈岱莲编写;项目七

由任美霞、李欣编写；项目八由江冶文编写；项目九由岳广芹编写；附录三国际物流实务英语常用词和词组由江冶文整理编写。江春雨负责全书内容与结构的策划和统稿工作。

本书在编写过程中得到了有关企业、院校和专家学者的大力支持与帮助，同时还参考和引用了大量的书籍、文献、论文和科研成果等，在此向有关的专家学者与企业表示深深的谢意。

由于时间仓促和编者的水平有限，书中的疏漏与错误在所难免，恳请专家和广大读者批评指教。

江春雨

2013年1月

本教材配有教学课件，如有老师需要，请加QQ群（279806670）或发电子邮件至zyjy@pup.cn索取，也可致电北京大学出版社：010-62765126。

目 录

项目一 国际物流理论基础知识	(1)
任务一 国际物流的含义	(1)
任务二 国际物流与国际贸易	(4)
任务三 国际物流服务商与业务	(14)
任务四 国际物流的发展	(16)
项目二 国际物流系统与业务流程岗位	(24)
任务一 国际物流系统	(24)
任务二 国际物流系统网络	(28)
任务三 国际物流业务流程与岗位	(37)
项目三 国际货运代理	(44)
任务一 国际货运代理基础知识	(44)
任务二 国际货运代理企业	(49)
任务三 国际货运代理的责任	(53)
任务四 国际货运代理业务运作流程	(58)
任务五 审证业务实训——合同信用证审核	(62)
项目四 国际货物运输	(75)
任务一 国际货物运输基础知识	(75)
任务二 集装箱与国际多式联运	(85)
任务三 国际货物运输业务流程与岗位	(94)
任务四 国际货物运输的单证业务	(102)
项目五 国际货物仓储与配送	(125)
任务一 国际货物仓储与配送基础知识	(125)
任务二 国际货物仓储业务流程与岗位	(136)
任务三 国际货物配送业务流程与岗位	(143)
任务四 国际货物仓储单证业务——仓单	(145)
项目六 国际货物报检与通关	(154)
任务一 国际货物报检与通关基础知识	(154)
任务二 国际货物报检业务流程与岗位	(161)
任务三 国际货物通关业务流程与岗位	(169)
任务四 国际货物报检与通关的单证业务	(177)

项目七 国际货物运输保险	(203)
任务一 国际货物运输保险的基础知识	(203)
任务二 国际货物运输保险业务流程与岗位	(210)
任务三 国际货物运输保险的单证业务	(217)
项目八 国际物流战略与服务管理	(226)
任务一 国际物流战略管理	(226)
任务二 国际物流服务管理	(230)
项目九 国际物流客户与供应商管理	(238)
任务一 国际物流客户服务管理	(238)
任务二 国际物流客户关系管理	(243)
任务三 国际物流供应商管理	(245)
任务四 国际物流服务合同管理	(247)
附录	(253)
一 联合国国际货物多式联运公约	(253)
二 中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则	(265)
三 国际物流实务英语常用词和词组	(272)
参考文献	(286)

项目一 国际物流理论基础知识

内容与重点

- ◎ 国际物流与国内物流的区别。
- ◎ 国际物流与国际贸易的关系。
- ◎ 贸易术语的国际惯例。
- ◎ 《2010 国际贸易术语解释通则》中 FOB 术语、CFR 术语与 CIF 术语。
- ◎ 国际物流服务商及其业务内容。
- ◎ 国际物流的发展趋势。

任务一 国际物流的含义

一、国际物流的概念

国际物流(International Logistics),是指不同国家(或地区)之间的物流。对“国际物流”的理解有广义和狭义之分。

广义的国际物流,是指各种形式的物资在国与国之间的流入和流出,包括进出口商品、转运物资、过境物资、捐赠物资、援助物资、军用物资、加工装配所需物料、部件以及退货等在国与国之间的流动。而狭义的国际物流是指与另一国进出口贸易相关的物流活动,包括货物集运、分拨配送、货物包装、货物运输、申领许可文件、仓储、装卸、流通加工、报关、保险和单据交换等。本书所涉及和研究的国际物流主要是指与国际贸易相关的国际商品流动。

国际物流是国际贸易的一个必然组成部分,各国之间的相互贸易最终要通过国际物流来实现。也就是说,国际物流作为现代物流业的重要组成部分,是伴随货物在两个或两个以上国家(或地区)的物理性移动而发生的国际贸易活动。从国际贸易的一般业务角度来看,国际物流表现为实现国际货物贸易或交易最终目的的过程,即卖方交付单证、货物和收取货款,而买方接受单证、货物和支付货款的贸易对流条件。从本质上讲,国际物流是按照国际分工协作的原则,依照国际法律、国际公约和惯例,利用国际化的物流网络、物流技术和设施,实现货物在国家之间的流动和交换,以促进区域经济发展和世界资源的优化配置。

近年来,各国学者非常关注并积极研究国际物流问题,世界第九届国际物流会议(2009年4月)的主题就是“跨越界限的物流”,物流的观念与方法随物流国际化的发展而不断扩新。从企业经营看,跨国企业发展得很快,不仅已国际化的跨国企业,而且一般具备一定实力的企业也在推行国际战略。企业在全球范围内寻找贸易机会,寻找最理想的市场,寻找最好的生产基地,这就使企业的经济活动领域必然由一个地区、一个国家扩展到国际。这样一

来,企业的国际物流也就提到议事日程上来,企业必须为支持这种国际贸易战略更新自己的物流观念,扩展物流设施,按照国际物流要求对原来的物流系统进行再造和再规划。

二、国际物流的特征

(一) 物流环境差异大

国际物流的一个非常重要的特点是各国物流环境的差异,尤其是物流软环境的差异。不同国家物流适用的法律存在差异,这就使国际物流的复杂性远高于一国的国内物流,甚至会阻断国际物流;不同国家不同的经济和科技发展水平会造成国际物流处于不同科技条件的支撑下,甚至有些地区根本无法应用某些技术,从而迫使国际物流系统水平下降;不同国家的不同标准也造成国际间“接轨”的困难,因而使国际物流系统难以建立;不同国家的风俗人文也使国际物流受到很大的局限。

由于物流环境的差异迫使国际物流系统需要在几个不同的法律、人文、习俗、语言、科技和设施环境下运行,这无疑会大大增加物流的难度和系统的复杂性。

(二) 物流系统范围广

物流本身的功能要素、系统与外界的沟通就已经很复杂了,国际物流再在这个复杂系统上增加不同国家的要素,使其涉及的内外因素更多,所需的时间更长。它带来的直接后果是难度和复杂性增加,风险增大。当然,也正是因为如此,国际物流一旦融入现代化系统技术之后,其效果会比以前更显著。例如,在开通某个“大陆桥”之后,国际物流的速度会成倍提高、效益会显著增加就说明了这一点。

(三) 国际物流必须有国际化信息系统的支持

国际化信息系统是国际物流(尤其是国际联运)非常重要的支持手段。国际化信息系统建立的难度,一是管理困难,二是投资巨大,三是国情差异。当前,国际化信息系统一个较好的建立办法是和各国海关的公共信息系统联机,以便及时掌握有关各港口、机场和联运线路、站场的实际状况,为供应或销售物流决策提供支持。国际物流是最早发展电子数据交换(Electronic Data Interchange, EDI)的领域,以 EDI 为基础的国际物流对物流的国际化产生了重大影响。

(四) 国际物流的标准化要求较高

要使国际物流畅通起来,统一标准是非常重要的。目前,美国和欧洲基本实现了物流工具和物流设施的统一标准,如包装、托盘、集装箱的统一标准以及条码技术等。这样一来大大降低了物流费用和转运的难度。

在物流信息传递技术方面,欧洲各国不仅实现了企业内部的标准化,而且实现了企业之间以及欧洲统一市场的标准化,这就使欧洲各国之间的系统比其与亚洲和非洲等地区的系统更简单、更有效。

(五) 国际物流政策性强

国际物流涉及国际关系问题,是一项政策性很强的涉外活动。国际物流是国际服务贸易的一部分,在国际物流业务中,需要经常同国外发生直接或间接的广泛的业务联系,这种联系不仅是经济上的,也常常会涉及国际的政治问题,是政策性很强的涉外活动。因此,国

际物流活动既是经济活动,也是重要的外事活动,这就要求我们不仅要用经济观点去办理各项业务,而且要有政策观念,按照国家对外政策的要求从事国际物流业务。

(六) 国际物流以远洋运输为主,多种运输方式结合

国际物流运输方式众多且各有特点,在各种运输方式中,海洋货物运输方式占据最重要的地位。海洋运输具有运输量大、通过能力强、适货能力强、运费低廉等优点,目前全球国际贸易总量约70%以上借助海洋运输来完成。多种运输方式相结合是指国际物流运输需要多种运输方式相互配合,国际货物运输发展的方向是以集装箱为基础的国际多式联运。

三、国际物流与国内物流的区别

(一) 完成周期的长短不同

国际物流作业之所以需要较长的完成周期,是因为受通信传输延迟、融通资金需要、特殊包装要求、远洋运输周期长以及海关清关手续等因素综合作用的影响。这些活动的复杂性导致国际物流的完成周期比典型的国内物流作业更长、更缺乏一致性,也更缺少灵活性。尤其是一致性的降低增加了物流计划的难度,完成周期长也会导致更高的存货要求。在等待国际装运交付产品的到达和清关期间,物流企业需要不断地对存货和存货空间的需求进行评估。

(二) 作业复杂程度不同

1. 语言方面

国际物流作业要求企业的产品和有关单证使用多国语言。尽管英语是通用的商业语言,但有些国家要求提供用当地语言翻译的物流单证和海关文件,这就增加了国际物流作业的时间和工作内容,因为在装运交付前物流企业必须将复杂的物流单证翻译完毕。当然,随着科学技术的发展,这类通信传输和物流单证上的困难可以通过标准 EDI 方式的交易得到克服。

2. 产品数目方面

产品本身也有可能存在着内在特点的差异,如性能特征、能源供应特点以及安全上的需要等。在国与国之间的这种细微区别也许会大大增加所需的库存单位数以及随之而来的存货水平。

3. 单证数量方面

国内物流作业一般只用一份发票和一份提单就能完成,而国际物流作业往往需要大量的有关订货项目、运输方式、资金融通以及政府控制等方面的单证和文件。

4. 运输复杂性

在国内运输市场,物流作业只需要与单一的或者数量有限的承运人签订合同,这是一件相对比较简单的事。但是在国际运输市场,需要从事的是全球化的物流作业,运输与其他的(如银行、报关、商检)密切结合,托运人要与承运人签订综合的运输合同。

(三) 系统内一体化程度要求高

由于每一个国家的物流作业都可以被看做是一个独立而又自治的合法整体,所以造成国际物流协作有一定的困难。因此,第三方物流在作业上的差异要求物流企业加强整个系统一体化的作业协调,包括发货、送货和订货的能力,以及要求使用 EDI 方式在世界上任何地方从事存货管理的能力。这要求物流企业应该具备一体化的全球物流信息系统。

(四) 发展行业联盟至关重要

物流企业与承运人和专业化服务供应商的联盟对于国际物流作业来说比对国内物流作业更加重要。如果没有联盟,对于一个从事国际物流作业的企业来说就必须与全世界的零售商、批发商、制造商、供应商以及服务供应商保持合同关系,而维持这种合同关系需要花费大量的时间。国际联盟能够提供市场通道和专业人员,并且减少物流企业在全世界物流作业中的潜在风险。

(五) 国际物流的风险性高

国际物流的复杂性必然带来国际物流的高风险性。国际物流的风险性主要包括政治风险、经济风险和自然风险。

政治风险主要指由于所经过的国家的政治动荡(如罢工、战争等)原因造成的商品可能受到的损害或灭失。

经济风险可以分为汇率风险和利率风险,主要指因从事国际物流必然要发生的资金流动以及周期长等因素而产生的汇兑和利润风险与损失。

自然风险则是指在物流过程中可能因自然因素(如暴雨、海啸、地震等)而引起的商品延迟、商品破损或商品灭失等风险。

任务二 国际物流与国际贸易

一、国际物流与国际贸易的关系

国际贸易,是指世界各国之间的商品或劳务的交换活动。国际贸易是在不同国家之间分工(即国际分工)的基础上发展起来的,它反映了世界各国之间的相互依赖关系,这种关系包括经济、资源和政治。

与国内贸易相比,国际贸易复杂得多。从每一个具体贸易业务来讲,为了明确交易双方各自承担的义务和责任,当事人在洽商与订立合同时必须在很多方面进行明确从而达成协议,需要解决的问题包括:

- (1) 卖方在什么地方、以什么方式交货,买方的货款如何支付;
- (2) 货物发生损失或灭失的风险何时由卖方转移给买方;
- (3) 由谁负责货物的运输、保险以及通关过境的手续;
- (4) 由谁负担上述事项所需的各项费用;
- (5) 买卖双方需要交换哪些有关单据。

以上这些问题的解决离不开国际物流,是国际物流服务的重要内容。所以,国际物流从业人员必须掌握国际贸易方面的基础知识,如进出口贸易的基本业务环节、外贸合同、信用证、贸易术语、国际惯例与公约等。

国际物流是为国际贸易和跨国经营服务的,即选择最佳的方式和路径,以最低的费用和最小的风险,保质、保量、适时地将货物从某国的供方运到另一国的需方。作为国际价值链的基本环节,国际物流不仅是国际商务活动得以实现的保证,而且为国际贸易带来新的价值增值,成为全球化背景下的“第三利润源”。

国际物流作为服务业,其本身既属于国际服务贸易的范围,同时又是国际货物贸易的重要组成部分,二者是相互依存、相互促进和相互制约的关系。

(一) 国际物流是国际贸易的必要条件

国际商品和劳务流动是由商流和物流组成的,前者由国际交易机构按照国际惯例进行,后者由物流企业按照各个国家的生产和市场结构完成。只有物流工作做好了,才能将国外客户需要的商品适时、适地、按质、按量、低成本地送到,从而提高本国商品在国际上的竞争能力,扩大贸易。

(二) 国际贸易促进物流国际化

跨国经营与国际贸易的发展促进了业务和信息在世界范围内的大量流动与广泛交换,物流国际化成为国际贸易和世界经济发展的必然趋势。

(三) 国际贸易的发展促进了国际物流技术的进步

物流技术,是指在物流活动中所采用的自然科学与社会科学方面的理论、方法以及设施、设备、装置与工艺的总称。国际贸易的发展给企业以及社会的物流预测管理等技术方面提出了更高的要求,也是促使物流技术发展的主要动因之一。随着国际贸易的发展,世界各国、各大企业在世界市场上展开了激烈的竞争。虽然质量在消费者的眼中越来越重要,消费者关注的不仅仅是价格,但价格仍然是企业取胜的一个重要因素。国际贸易的发展要求从各个方面降低成本:原材料价格;订单成本;运输价格;库存成本等。这就对国际物流的各个环节提出了新的挑战和要求。在国际贸易的推动下,国际物流从理论上到技术上都有了重大的创新和发展。

(四) 国际贸易的发展不断对国际物流提出新的要求

全球经济的发展,人类需求层次的提高,一方面使得国际贸易取得了长足的发展,主要表现在贸易量的快速增长和可贸易商品种类的极大丰富;另一方面也使国际贸易的结构发生了巨大的变化,传统的初级产品和原料等贸易品种正逐步让位于高附加值、精密加工的产品。国际贸易的变化发展对国际物流的质量、效率和安全等提出了更高的要求。

二、贸易术语的国际惯例

贸易术语(Trade Terms),是指在长期国际贸易实践中产生的,用来表示商品价格构成,说明货物在交接过程中有关风险、责任和费用划分问题的专门用语。贸易术语的产生与发展促进了国际贸易的发展,这是因为贸易术语在实际业务中的广泛应用,对于简化交易手续、缩短洽谈时间和节约费用都具有十分重要的作用。

但是,在相当长的时期内,在国际上没有形成对各种贸易术语的统一解释,由于理解和习惯的不同,在实际中经常会出现误解和争议。为了解决这一问题,国际商会和国际法协会等国际组织以及美国一些著名的(企业)商业团体经过长期努力,分别制定了解释国际贸易术语的规则,这些规则被普遍接受与广泛应用,因而形成一般的国际贸易惯例。

有关国际贸易术语的国际惯例主要有以下三种。

(一) 《1932 年华沙-牛津规则》

《华沙-牛津规则》(Warsaw-Oxford Rules 1932)是国际法协会专门为解释 CIF 买卖合

同而制定的。国际法协会于1928年在波兰的首都华沙开会,制定了关于CIF买卖合同的统一规则,称之为《1928年华沙规则》,共包括22条。其后,在1930年的纽约会议、1931年的巴黎会议和1932年的牛津会议上,将此规定修订为21条,且更名为《1932年华沙-牛津规则》并沿用至今。这一规则对于CIF的性质、买卖双方所承担的风险、责任和费用的划分以及货物所有权转移的方式等问题都作了比较详细的解释。这一规则目前运用的相对较少。

(二)《1941年美国对外贸易定义修订本》

《美国对外贸易定义修订本》是由美国几个商业团体制定的。它最早于1919年在纽约制定,原称为《美国出口报价及其缩写条例》,后来于1941年在美国第27届全国对外贸易会议上对该条例作了修订,命名为《1941年美国对外贸易定义修订本》(*Revised American Foreign Trade Definitions* 1941)。

《1941年美国对外贸易定义修订本》中所解释的贸易术语共有六种,它们分别为:

- (1) Ex(Point of Origin),产地交货;
- (2) FOB(Free on Board),在运输工具上交货,分为六种,其中第五种为装运港船上交货——FOB Vessel(named port of shipment);
- (3) FAS(Free Along Side),在运输工具旁边交货;
- (4) C&F(Cost and Freight),成本加运费;
- (5) CIF(Cost, Insurance and Freight),成本加保险费、运费;
- (6) Ex Dock(named port of importation),目的港码头交货。

《1941年美国对外贸易定义修订本》主要在美洲国家采用。由于它对贸易术语的解释,特别是对第二种贸易术语和第三种贸易术语的解释与国际商会制定的《国际贸易术语解释通则》有明显的差异,所以,企业在同美洲国家进行贸易时应特别注意。

(三)《2000国际贸易术语解释通则》

《国际贸易术语解释通则》原文为 *International Rules for the Interpretation of Trade Terms*,缩写形式为 *INCOTERMS*,它是国际商会为了统一对各种贸易术语的解释而制定的。最早的通则产生于1936年,后来为适应国际贸易业务发展的需要,国际商会先后对其进行过多次修改和补充。《2000国际贸易术语解释通则》(*INCOTERMS* 2000,以下简称《2000通则》)是在《1990国际贸易术语解释通则》(以下简称《1990通则》)的基础上修订产生的,并于2000年1月1日起生效(参见表1-1)。

国际商会在对《2000通则》的介绍中对各种常用的专业词语(如发货人、交货、通常的等)都作了明确的解释。

《2000通则》有13种贸易术语,分为E、F、C、D四个组。E组贸易术语只有EXW一种术语,是在商品产地交货,买方负责产地交货后的风险与费用,这是买方承担风险最大的一种贸易术语。F组贸易术语包括FCA、FAS和FOB,按照F组贸易术语成交,卖方需将货物交给买方指定的承运人,从交货地至目的地的费用由买方承担。C组贸易术语包括CFR、CIF、CPT和CIP,采用这些贸易术语时,卖方要订立运输合同、支付运费,但不承担从装运地起运后所发生的货物损坏或灭失的风险以及额外费用。D组贸易术语包括DAF、DES、DEQ、DDU和DDP,按照这些贸易术语达成交易,卖方必须承担货物运往指定进口国交货地点的一切风险、责任和费用,其中,在DDP贸易术语条件下,卖方承担的风险、责任和费用

是最大的。

表 1-1 《2000 通则》以及 13 种贸易术语买卖双方承担的责任、风险和费用对照

组别	术语英文名称	术语中文名称	交货地点	风险转移	出口 清关 责任	进口 清关 责任	运费	运输 方式	合同 性质
E 组 (发货)	EXW (Ex Works)	工厂交货 (……指定地点)	商品产地	买方处置 货物后	买方	买方	买方	任何 方式	交货
F 组 (运费 未付)	FCA (Free Carrier)	货交承运人 (……指定地点)	出口国内 地、港口	承运人处 置货物后	卖方	买方	买方	任何 方式	装货
	FAS (Free Alongside Ship)	船边交货 (……指定装运港)	装运地 港口	货交 船边后	卖方	买方	买方	水上 运输	
	FOB (Free on Board)	船上交货 (……指定装运港)	装运地 港口	货物越过 船舷	卖方	买方	买方	水上 运输	
C 组 (运费 已付)	CFR (Cost and Freight)	成本加运费 (……指定目的港)	装运地 港口	货物越过 船舷	卖方	买方	卖方	水上 运输	
	CIF (Cost Insurance Freight)	成本、保险费加运费 (……指定目的港)	装运地 港口	货物越过 船舷	卖方	买方	卖方	水上 运输	
	CPT (Carriage Paid To)	运费付至 (……指定目的地)	出口国内 地、港口	承运人处 置货物后	卖方	买方	卖方	任何 方式	
	CIP (Carriage Insurance Paid To)	运费、保险费付至 (……指定目的地)	出口国内 地、港口	承运人处 置货物后	卖方	买方	卖方	任何 方式	
D 组 (到达)	DAF (Delivered At Frontier)	边境交货 (……指定目的地点)	两国边境 指定地点	买方处置 货物后	卖方	买方	卖方	任何 方式	装货
	DES (Delivered Ex Ship)	目的港船上交货 (……指定目的港)	目的地 港口	买方在 船上收 货后	卖方	买方	卖方	水上 运输	
	DEQ (Delivered Ex Quay)	目的港码头交货 (……指定目的港)	目的地 港口	买方在码 头收货后	卖方	买方	卖方	水上 运输	
	DDU (Delivered Duty Unpaid)	未完税交货 (……指定目的地)	进口国内	买方在指 定地点收 货后	卖方	买方	卖方	任何 方式	
	DDP (Delivered Duty Paid)	完税后交货 (……指定目的地)	进口国内	买方在指 定地点收 货后	卖方	卖方	卖方	任何 方式	

(四)《2010 国际贸易术语解释通则》

《2010 国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS 2010,以下简称《2010 通则》)于 2010 年 10 月修订完成,并于 2011 年 1 月 1 日起生效。这次修订的主要目的之一是扩大《2000 通则》的适用范围。国际商会注意到近年来贸易发展的一个重要趋势,即许多国家的企业将原本只适用于国际贸易的贸易术语在国内贸易中也大量运用。国际商会决定接受这一现实,在修订时对贸易术语的解释作了相应的调整。另外,新《2010 通则》还根据各国代表的意见,对原《2000 通则》中的贸易术语的种类进行了整合,对贸易术语的内容进一步完善,使之更方便使用。

虽然《2010 通则》于 2011 年 1 月 1 日起正式生效,但并非《2000 通则》就自动作废,当事人在订立贸易合同时仍然可以选用《2000 通则》甚至《1990 通则》。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。为此,国际商会在推出《2010 通则》时提醒贸易界人士,由于《2010 通则》已多次变更,如果当事人愿意采纳《2010 通则》,应在贸易合同中特别注明“本合同受《2010 通则》的管辖”。例如,在合同的相关条款中规定“FOB QINGDAO, CHINA INCOTERMS 2010”。

《2010 通则》对《2000 通则》的修改主要有以下五个方面(参见表 1-2)。

1. 对部分贸易术语进行了删改

《2010 通则》删去了 DAF 术语、DES 术语和 DDU 术语,代之以新增加的 DAP(目的地或目的港的集散站交货和目的地交货)术语。另外,《2010 通则》还删去了 DEQ 术语,代之以 DAT(目的地或目的港的集散站交货)术语。这样一来,《2010 通则》中包含的贸易术语由原来的 13 种减少为 11 种。也就是说,DAT 术语和 DAP 术语是取代了 DAF 术语、DES 术语、DEQ 术语和 DDU 术语而实现的。DAT 术语和 DAP 术语都是“实质性交货”术语,在将货物运至目的地的过程中涉及的所有费用和 risk 均由卖方承担。此术语适用于任何运输方式,因此也适用于各种 DAF 术语、DES 术语、DEQ 术语以及 DDU 术语以前被使用过的情形。

2. 改变了原来的术语分类标准

《2010 通则》不再按 E、F、C、D 分组,而是根据它们适用的运输方式分为两类,即适用于各种运输方式的术语和仅适用于水上运输方式的术语。按照新的分类,适用于各种运输方式的包括 EXW 术语、FCA 术语、CPT 术语、CIP 术语、DAT 术语、DAP 术语和 DDP 术语七种;适用于水上运输方式的包括 FAS 术语、FOB 术语、CFR 术语和 CIF 术语四种。

3. 放弃了以船舷为界的说法

对 FOB 术语、CFR 术语和 CIF 术语几个被称为“蓝色术语”的 risk 转移界限由原来的“越过船舷”改为“在船上”。之所以要调整,是因为船舶都是不规则的立体结构,船舷很可能是一个不规则的立体交叉结构,“船舷”的概念显得比较虚幻,货物损坏是在船舷内还是在船舷外,具体操作起来不好确定。《2010 通则》把交货/收取货物与 risk 转移统一为“在船上”后,使得买卖双方的 risk、责任和费用分担更为明确,但相对来说卖方的分担是增加的。在 risk 承担上,从越过船舷到装上船这段的 risk 原由买方承担,现由卖方承担。应该指出, risk 转移在装上船后完成是指整批货物。如果一票合同项下的部分货物已装上船,但如果船舶倾覆,那么这时货物毁损的 risk 仍由卖方承担。同时,卖方承担的责任和费用也相应增加。

4. 强化了买卖双方对安全相关信息的提供义务

“9·11”事件后,货物和船舶等安全问题成为国际贸易中商人们所关心和相关组织所关注的重要问题,许多国家要求加强货物安全检查。《2010 通则》顺应这一形势,提出买卖双方都要为对方提供与安全清关所需要的信息,双方在信息交流上的合作提升到先前未有的程度。这主要体现在增加的安检通关(Security Clearance)和协助提供信息及相关费用上,后者要求买卖双方必须向对方“及时”告知“任何”安全相关信息。

5. 术语使用指南与术语的使用解释

《2010 通则》中的术语在其条款前面都有一个使用指南。该指南解释了每种术语的基本原理:何种情况应使用此术语;风险转移点是什么;费用在买卖中是如何分配的。这些指南并不是术语正式规则的一部分,它们只是用来帮助和引导使用者准确有效地为特定交易选择合适的术语。

由于一些短语的使用贯穿整个文件,《2010 通则》打算在其正文中对以下被列出来的词语不再作解释,而以以下注解为准。

(1) 承运人:就《2010 通则》而言,承运人是指签署运输合同的一方。

(2) 出口清关:遵照各种规定办理出口手续,并支付各种税费。

(3) 交货:这个概念在贸易法律和惯例中有着多重含义,但在《2010 通则》中用其表示货物缺损的风险从卖方转移到买方的点。

(4) 电子数据:由一种或两种以上的和相应纸质文件功效等同的电子信息组成的一系列信息。

(5) “包装”和“存放”:这些短语被用于不同的目的:

① 遵照合同中所有的要求的货物包装;

② 使货物适合运输的包装;

③ 已包装好的商品转载进货柜或者其他运输工具。

此外,《2010 通则》还确认了相关术语适用于国内货物买卖的问题,明确了集装箱码头装卸作业费的分摊问题,澄清了链式销售中卖方的义务,还涉及与《伦敦保险协会货物险条款》的最新修订相关的问题。

目前,《2000 通则》或《2010 通则》已被世界各国广泛采用,甚至连美国商会等团体也向美国商人推荐使用这一惯例,以取代《美国对外贸易定义修订本》。在我国进出口贸易中,多使用此术语惯例与国外签署合同,它对国际物流或国际货运有着重要影响。

(1) 贸易术语是外贸合同的重要条款,决定合同性质以及交货条件,国际物流经营者与货主的运输合同以及操作必须严格履行。

(2) 贸易术语规定了物流过程中的主要运输方式。在《2010 通则》贸易术语中,有 4 个贸易术语(FAS、FOB、CFR、CIF)只适用于海运运输或者内河运输。这就意味着如果贸易合同采用了这四个术语中的一个,那么其他的运输方式就基本上与该票货物无缘。

(3) 贸易术语规定了物流的路线。各贸易术语无一例外都有后缀“named place...”或“port of...”,这一后缀限制了物流路线的选择。

(4) 贸易术语提供了划分物流费用支付的界限。

表 1-2 《2010 通则》以及 11 种贸易术语买卖双方承担的责任、风险和费用对照

组别	术语英文名称	术语中文名称	交货地点	风险转移	出口清关责任	进口清关责任	运费	合同性质
任何运输方式	EXW (Ex Works)	工厂交货	商品产地	买方 处置货物后	买方	买方	买方	交货
	FCA (Free Carrier)	货交承运人	出口国 指定地点	承运人 处置货物后	卖方	买方	买方	装货
	CPT (Carriage Paid To)	运费付至目的地	出口国 指定地点	承运人 处置货物后	卖方	买方	卖方	
	CIP (Carriage and Insurance Paid To)	运费/保险费 付至目的地	出口国 指定地点	承运人 处置货物后	卖方	买方	卖方	
	DAT (Delivered At Terminal)	目的地或目的港 的集散站交货	出口国 指定地点	买方处置 货物后	卖方	买方	卖方	到货
	DAP (Delivered At Place)	目的地交货	出口国 指定地点	买方处置 货物后	卖方	买方	卖方	
	DDP (Delivered Duty Paid)	完税后交货	出口国 指定地点	买方处置 货物后	卖方	卖方	卖方	
水上运输方式	FAS (Free Alongside Ship)	装运港船边 交货	装运地 港口	货交 船边承运人后	卖方	买方	买方	装货
	FOB (Free On Board)	装运港船上 交货	装运地 港口	装运港船上	卖方	买方	买方	
	CFR (Cost and Freight)	成本加运费	装运地 港口	装运港船上	卖方	买方	卖方	
	CIF (Cost Insurance Freight)	成本、保险费 加运费	装运地 港口	装运港船上	卖方	买方	卖方	

三、《2010 通则》中三种常用术语及应用

(一) FOB

FOB 的英文表示是 Free on Board(insert named port of shipment), 中文意思是“船上交货(插入指定装运港)”, 其后应注明“Incoterms 2010”。

在 FOB 项下, 卖方要在合同中约定的日期或期限内, 将货物运到合同规定的装运港口, 并交到买方指派的船只的船上, 即完成其交货义务。另外, 卖方要提交商业发票以及合同要求的其他单证。

在 FOB 项下, 买卖双方的具体义务安排如下。

1. 风险转移问题

卖方在装运港将货物交到买方所派船只的船上时, 货物损坏或灭失的风险由卖方转移给买方。

2. 通关手续问题

(1) 卖方自负风险和费用, 取得出口许可证或其他官方批准证件, 并且办理货物出口所