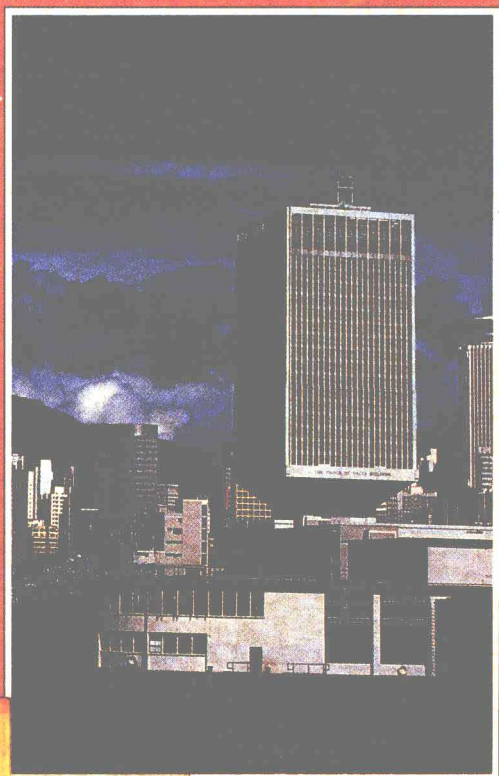


NEW PRACTICE IN IMPORT AND EXPORT 進出口貿易新技術



多式聯運

LC慣例

貿易條件

保險險別

合資經營

簡化單證

錢益明編著
萬里書店出版

進出口貿易新技術

錢益明編著

香港萬里書店出版

進出口貿易新技術

錢益明編著

出版者：萬里書店有限公司

香港鰂魚涌芬尼街2號D

電話總機：5-647511~4

承印者：嶺南印刷公司

香港德輔道西西安里13號

定價：港幣二十五元

版權所有*不准翻印

(一九八七年七月版)

目 次

前 言	5
第一部分 運輸方式	9
1. 貨櫃運輸	9
1.1 貨櫃的規格	10
1.2 貨櫃的種類	10
1.3 貨櫃運輸的特點	12
1.4 貨櫃運輸的關係人	12
1.5 貨櫃運輸的交接條件	14
1.6 貨櫃貨物的裝櫃方式和交接方法	17
1.7 貨櫃運輸發展的前景	18
2. 國際多式聯合運輸	19
2.1 國際多式聯合運輸的定義	19
2.2 國際多式聯運經營人	21
2.3 國際多式聯運單證	22
3. 其他形式的貨櫃運輸	24
3.1 OCP 運輸方式	24
3.2 大陸橋運輸方式、小陸橋和微陸橋運輸方式	27
第二部分 支付方式	33
1. 信用證	33
1.1 信用證的一般概念	34
1.2 跟單信用證統一慣例	35
1.3 “400” 的主要變化	38
1.4 “400” 與 “290” 條文對比	42
2. 福費廷信貸方式	52
2.1 福費廷的含義和做法	52
2.2 福費廷業務程序圖解	53
2.3 福費廷對出口商和進口商的作用	54

2.4	福費廷的特點	55
3.	貨款代收業務	56
3.1	貨款代收業務的含義和做法	56
3.2	貨款代收業務的關係人	57
3.3	貨款代收業務的種類	57
第三部分	貿易條件	59
1.	1980年 Incoterms	60
1.1	新貿易條件的產生原因	60
1.2	1980年 Incoterms 簡介	61
2.	四個新條件	61
2.1	交至承運人	61
2.2	運費付至	64
2.3	運保費付至	66
2.4	完稅交貨	68
第四部分	保 險	72
1.	貨物運輸保險	73
1.1	海上保險	73
1.2	海上貨物運輸保險	74
1.3	新協會條款的特點	75
1.4	新條款的 A、B、C 條款的責任範圍	76
1.5	舊條款基礎險的責任範圍	81
1.6	保險合同	85
2.	新的保險險別	87
2.1	工程保險	87
2.2	機器損壞保險	89
2.3	產品責任保險	89
2.4	政治風險保險	90
第五部分	經濟合作方式	94
1.	補償貿易	94
1.1	補償貿易的含義	94
1.2	補償貿易的做法和程序	95
1.3	在補償貿易中的幾個重要問題	96
2.	來料加工、裝配業務	98
2.1	補償貿易的做法和方式	98
2.2	加工貿易應注意的問題	99
3.	合資經營企業	100

3.1	合資經營協議	101
3.2	出資形式和比例條款	102
3.3	利潤分配條款	102
3.4	股額轉讓條款	103
4.	租賃業務	104
4.1	租賃業務的含義	104
4.2	租賃協議	104
第六部分	單證的簡化和標準化	107
1.	一步製單法	108
2.	聯合國貿易單證樣版	109
3.	香港地區推行簡化單證的情況	110

前 言

二十世紀六十年代以來，世界生產力迅速提高，交通運輸、信息傳遞、商業通訊等技術日益發展和現代化，影響到國際貿易慣例和程序方面出現了新的變化。

在進出口貿易中，交貨條件（價格術語）、運輸條件、保險條件和支付條件，是一般交易條件的四大支柱。近年來，恰恰這四個交易條件的有關國際貿易慣例和規則，發生了較大的變化。例如在交貨條件方面，出現了FOA、FRC、DCP、DDP、CIP等新的交貨條件；在運輸方面，出現了單元化運輸、貨櫃運輸、多式聯合運輸、大陸橋運輸、OCP運輸等方式；在保險方面出現了新險別，並修訂了統一的險別和責任範圍；在支付方面，國際商會對已使用多年的《跟單信用證統一慣例》（290），經過修訂，改為目前施行的《信用證統一慣例》（400）等等。我個人認為發生這些變化，主要有以下兩個原因：

一、世界科技和生產力的發展，帶動了交通運輸、通訊等各個方面的現代化，朝着快速、簡便、安全、準確的方向發展。在過去，海洋運輸工具的運行速度和運載量與現在比較都很有限，而且運送方式是以散、雜貨和定期班輪佔相當大的比重。但是六十年代以來，海洋運輸的情況有了新的突破，不僅表現在運行速度加快和運載量增大，而且表現在運輸方式上的重大變革——即以貨櫃為主要流通媒介的單元化和國際多式聯合運輸方式的興起和迅速發展。在通訊方面，以往通訊手段主要靠郵寄和電報，今天則發展到運用電傳、傳真及電子傳送系統；對數據的處理，過去主要依靠人工或機械性的計算機，今天則依靠日益精確和快速的電腦進行。這些新的變化，必然會對適應過去情況的傳統的國際貿易慣例和程序帶來重大影響。事實證明，國際多式聯合運輸方式是一種先進的方式，是貨物運輸的較高級的組織形

式。它集中了各種運輸方式（海運、空運、公路、鐵路、內河）各自的特點和長處，並組成爲一個責任專屬的、有效率的、連貫的綜合運輸，大大加速了貨運周轉，簡化了貨運環節和手續，減少了貨損貨差，並降低了運輸成本。不過，這樣的運輸形式也給傳統的國際貿易慣例和程序帶來了新問題，使得只有通過改革國際貿易慣例和程序，才能朝着有利於國際貿易增長的方向發展。例如，在國際多式聯合運輸方式中，必須採用多式聯合運輸單證（MTD即Multimodal Transport Document）代替傳統的海運提單（Ocean Bill）。這種聯合運輸單證與傳統的海運提單雖有共同點，但却有許多不同的地方。這樣一來，銀行在憑證議付貨款時，能否接受這種聯合單證呢？這就是一個新問題。按照過去的慣例，銀行對提單一般有“已裝船的”（On Board）、“不得裝在甲板上”（On Deck Is Not Acceptable）等限制性規定。多式聯合運輸單證則很難做到符合上述限制性的規定。恰恰相反，這種聯合單證，在多數情況下，是備運的（Received）和允許裝在甲板上的，這就給實行國際商會跟單信用證統一慣例（290）帶來了新問題。又如交貨條件方面，在傳統的國際貿易中，多數是以採用F·O·B·C·&·F·C·I·F·等條件爲主的，但在採用多式聯合運輸方式後，繼續使用上述交貨條件又如何適應門到門運輸方式的新情況呢？與此同時，在保險方面，如果繼續使用老的險別（平安險、水漬險等）並沿用老的責任條款，同樣也會出現類似的新問題。顯然，不變革是不能適應新情況的。在這種形勢下，國際商會對《跟單信用證統一慣例》有關運輸單證部分，不得不作了適當的修訂和補充，對《國際貿易條件》（Incoterms）也作了修訂，並增加了如FRC、DCP、DDP、CIP等新的價格術語；英國保險協會對其保險條款也不得不作了較大的變動和修改。當然，這些變動不能完全歸結於多式聯合運輸所引起的，其中還含有其他重要因素。但是，多式聯合運輸方式的出現，畢竟是促進這些變革的主要因素之一。

其次，通訊及信息手段的電子化及網絡化，以至辦公設備的現代化和電子化，也對原有的國際貿易慣例和程序帶來新的衝擊。目前，國際金融機構、運輸機構、保險公司、跨國公司集團都各自建立了用電腦相連接的網絡通訊傳遞系統，不僅使傳遞的速度大大加快，節省了時間和人力，而且對資料的處理能做到準確、安全和標準化。鑒於

上述情況的變化，對傳統的國際貿易慣例和程序中不適應的部分，也必須進行改革。以銀行為例，目前國際銀行已普遍建立電子網絡通訊傳遞系統，其中環球銀行金融電訊協會（SWIFT）就是一個，它的中心設在布魯塞爾，已有近四十個國家近九百家銀行參加。參加該協會的銀行，都將各自的電腦相互組成一個網絡系統，既可以相互通訊和傳遞信息，又可以進行資金的記賬、劃撥和清算，從而形成一個電子通訊和資金劃撥系統。由於這種自動通訊和“自動數據處理設備”（ADP即 Automatic Data Processing Device）的出現和運用，對國際貿易的結算規則和程序也帶來新的變化。例如，過去依靠郵寄傳遞結算的原本單證（Original Documents），現在可以通過ADP進行處理，並用電子和影印系統傳遞這些單證，但是憑這些通過電子和影印系統傳遞的單證，能否作為資金結算的憑證呢？很顯然，這種新情況與傳統的國際結算慣例和程序是有矛盾的。因此，在修訂後的國際商會《信用證統一慣例》（出版號400）中，對單證一節，不得不作了如下的補充：“除非信用證另有規定，銀行將對下列方式製作或表面上以下列方式製作的單證視為正本單證予以接受：（1）由影印系統；（2）由自動或電子計算機系統；（3）覆寫。但該項單證須標明為正本，必要時並經證實顯示有效。”

總之，世界科技和生產力的發展，是當前國際貿易慣例和程序發生變化的物質基礎和客觀條件。

二、第二次世界大戰以後，民族獨立運動蓬勃興起，在亞、非、拉地區，一批又一批國家走上民族獨立的道路，這些國家在取得獨立以後，不僅要求在政治上鞏固其獨立的地位，而且迫切要求在經濟上獲得急速發展。這些第三世界國家，在國際金融、航運、貿易、關稅、援助、開發資源等各個世界經濟領域裏，一道聯手為他們的權益而鬥爭。一九七四年聯合國大會第六屆特別會議，通過了《建立新的國際經濟秩序宣言》和《行動綱領》，使這一國際鬥爭進入了一個新階段。在各種國際經濟會議上，發展中國家通過協調立場，採取共同行動，為改變國際經濟舊秩序，破除對發達國家有利而不利於發展中國家的陳規陋俗，作了不懈的鬥爭，最後取得了很大的成果。這些成果，部分地反映在國際貿易慣例的變革方面。就以提單條款為例，有關承運人（船方），托運人（貨方）以及其他方面當事人的權益和責任的確

定，長期來是依據1921年在海牙起草的並於1924年在布魯塞爾通過的《關於統一提單若干法律規定的國際條約》（簡稱為海牙規則）。這個公約雖然對承運人（船方）的責任作了若干規定，但從總體來看，仍然偏袒船方利益，對貨方是不利的。長期來，船舶大量集中在少數發達國家手中，發展中國家則處於無船或少船的地位。因此，海牙公約實際上對發展中國家來說是不公平的。近年來，通過發展中國家的共同努力，終於在1978年3月在漢堡由聯合國召開的會議上，通過了《1978年聯合國海上貨物運輸公約》（簡稱為漢堡規則）。這個公約中的規則雖有不足之處，但從總體來說，對保護發展中國家的利益，改變不平等的地位，較之《海牙規則》，是前進了一大步。隨後，1980年5月在日內瓦召開的聯合國國際多式聯運公約會議上，又通過了《聯合國國際貨物多式聯運公約》。這個公約連同1974年通過的《聯合國班輪公會行動公約》，均反映了發展中國家的正當願望，說明他們在打破國際運輸領域內的陳規陋俗方面取得了十分輝煌的成就。在保險方面，第三世界國家曾先後在1979、1980及1981年在聯合國貿發會議航運立法工作組第六、七、八次會議上，提出了制訂統一國際保險法以及改革現行國際市場通用的保險條款的要求和主張，目的在於改變第三世界國家在保險領域所處的不利地位，而其矛頭是針對在國際保險市場長期起主導作用的英國協會條款。在這種情況下，英國終於被迫宣佈放棄已有二百多年歷史的舊條款，實行新的保險條款。諸如這類例子還可以舉出一些。不過僅從上述例子，已可以充分說明自第二次世界大戰以來，民族獨立運動的蓬勃開展，也是當前國際貿易慣例和程序發生新變化的主要原因之一。

當然，在實際業務中，有關貿易慣例和程序方面的新變化，遠遠超出上述的範圍，其發生變化的原因也不只上述的兩種，而是多方面的，這裏把它作為問題提出來，將當前發展的新情況向讀者作一綜合介紹，這是我寫本書的目的。

由於本書着重介紹八十年代有關運輸、價格術語、保險、支付等方面的新發展，對於這些方面的基本知識不作詳細介紹，讀者若需要了解，可以參看其他有關書籍。

第一部分 運輸方式

在國際貿易中，賣方交付貨物與買方支付貨款是對流條件 (Current Conditions)。在買賣合同簽訂以後，賣方要把貨物交付給買方，運輸這個環節是必不可少的。隨着科技和生產力的發展，運輸方式也在日益發展。特別是以貨櫃（集裝箱）為媒介的國際多式聯運方式的出現和發展，使國際貨物的交接方法，從以海運為主的港至港（Port to Port）的交接方法，發展到今天以多式聯運方式為主的門到門（Door to Door）的交接方法。

運輸方式有海運、鐵路運輸、公路運輸、航空運輸以及郵包運輸等，這裏不準備介紹這些一般的運輸方式而只着重介紹近代發展起來的新的運輸方式，其中包括貨櫃運輸、國際多式聯運、OCP運輸、大陸橋運輸、小陸橋運輸及微陸橋運輸等。由於這些運輸方式都是在貨櫃運輸的基礎上發展和變化出來的。因此，貨櫃運輸又將作為介紹的重點。

1. 貨櫃運輸

貨櫃運輸開始出現在二十世紀五十年代，它是一種新型的現代化的運輸方式。經過六十年代、七十年代的迅速發展，至1982年7月1日止，世界貨櫃船共有822艘，載運能力相當於924,200個TEU。1980年採用各種運輸方式所運送的貨櫃貨物近3億公噸，其中海運約佔60%。香港是世界最大的貨櫃轉運港口之一，僅次於鹿特丹和紐約，居第三位。1986年香港港口共處理260萬個標準貨櫃。目前正在進一步擴建中，其中香港國際貨櫃碼頭有限公司耗資6.5億港元進行填海工程，

建設第四號碼頭，預計1987年可完成。第六號碼頭，預計1989年完成。到那時候，香港有可能超過紐約，而成為世界第二貨櫃港口。

1.1 貨櫃的規格

目前，世界各國所採用的貨櫃規格，大多數以“國際標準化組織”（International Organization for Standardization, 簡稱ISO）所制定的規格為依據。該組織於1970年所制定的通用的貨櫃標準化規格共有十三種。

根據國際標準化組織現行的規定和要求，凡貨櫃均應具備以下的一些特徵：

- (1) 具有足夠的強度，能供長期反覆使用；
- (2) 按特殊設計，能適合多種運輸方式的運送，中途無需倒載；
- (3) 有適當裝置便於進行快速裝卸並可從一種運輸工具直接方便地換裝到另一種運輸工具；
- (4) 便於貨物存放取出；
- (5) 具有一立方米（即 35.32 立方英尺）以上的內容積。

初期貨櫃的結構和規格、呎碼和大小都不相同，影響到貨櫃在國際上的流通。極需制定國際通用標準規格，以利貨櫃運輸的發展。為此，國際標準化組織根據國際貨櫃的各種技術參數和規格，前後研究制定了通用貨櫃從1A到3C型共三個系列十三種標準規格（見附表）。第一系列主要是大型貨櫃，除1AA型高度為8英尺6英寸外，其餘各型高寬均為8英尺，故貨櫃的大小，習慣上以它的長度為標準，如稱1A型為40英尺貨櫃，1C為20英尺貨櫃，當前國際航運上使用的貨櫃多數為20英尺和40英尺標準化貨櫃。為便於統計計算起見，現國際上都以20英尺貨櫃作為計算衡量單位，並用TEU（Twenty-feet Equipment Unit）表示，意即“相等於20英尺單位”。在統計型號不同的貨櫃時，按貨櫃長度一律換算成20英尺單位（即TEU），加以計算。

1.2 貨櫃的種類

為了適用多種貨物運輸的需要，根據國際標準化組織的建議，可分為以下幾種：

- (1) 密封貨櫃——適於裝載一般雜貨。
- (2) 通風貨櫃——適於裝載怕熱、怕潮的貨物，如新鮮水果、蔬菜等。

表一 第一系列貨櫃尺寸

貨櫃 型號	第一系列						重 量 (最大重量)	
	高		寬		長		公 斤	磅
	毫 米	尺 寸	毫 米	尺 寸	毫 米	尺 寸		
1 A	2,438	8'	2,438	8'	12,000	40'	20,480	67,200
1 AA	2,591	8'6"	2,438	8'	12,000	40'	30,480	67,200
1 B	2,438	8'	2,438	8'	9,000	30'	25,400	56,000
1 C	2,438	8'	2,438	8'	6,000	20'	20,320	44,800
1 D	2,438	8'	2,438	8'	3,000	10'	10,160	22,400
1 E	2,438	8'	2,438	8'	2,000	6'8"	7,110	15,700
1 F	2,438	8'	2,438	8'	1,500	4'9"	5,080	11,200

注：①按 1 噸 = 2240 磅 = 1016 公斤

②適於洲際運輸

表二 第二系列貨櫃尺寸

貨櫃 型號	第二系列						重 量 (最大重量)	
	高		寬		長		公 斤	磅
	毫 米	尺 寸	毫 米	尺 寸	毫 米	尺 寸		
2 A	2,100	6'11"	2,300	7'7"	2,920	9'7"	7,110	15,700
2 B	2,100	6'11"	2,100	6'11"	2,400	7'11"	7,110	15,700
2 C	2,100	6'11"	2,300	7'7"	1,450	4'9"	7,110	15,700

注：適於內陸運輸

表三 第三系列貨櫃尺寸

貨櫃 型號	第三系列						重 量 (最大重量)	
	高		寬		長		公 斤	磅
	毫 米	尺 寸	毫 米	尺 寸	毫 米	尺 寸		
3 A	2,400	7'11"	2,650	8'8"	2,100	6'11"	5,080	11,200
3 B	2,400	7'11"	1,325	4'4"	2,100	6'11"	5,080	11,200
3 C	2,400	7'11"	1,325	4'4"	2,100	6'11"	2,540	5,600

注：適於內陸運輸

(3) 保溫貨櫃——適於怕凍、怕寒貨物在寒冷地區的運輸。

(4) 冷藏貨櫃——適於肉類、水果等冷藏食品和特種化工品等。這種冷藏貨櫃所用電源，有的本身可發電，有的靠外來電源。

(5) 開頂貨櫃——箱頂可開啓關上，適於裝載超重、超長以及體積高大貨物等。

(6) 板架貨櫃——箱壁可改換柵欄式網壁，便於裝載牲畜等。

(7) 液體貨櫃——外形是長方形，內部是密封罐形，上下有進出口管，可供液體流入流出、適於裝載油類、酒類和液體化學品等。

(8) 特種貨櫃——包括各種專用貨櫃，如散裝貨櫃、衣架貨櫃、原皮貨櫃等。

1.3 貨櫃運輸的特點

貨櫃運輸是指將一定數量的單件貨物裝入特製的標準化規格的貨櫃內，以貨櫃作為運送單位所進行的運輸。它是國際航運中一種新型的現代化運輸方式，採用這種方式運輸貨物，具有以下幾個特點：

(1) 貨物在運往碼頭、車站之前，發貨人可以在工廠、倉庫或者內陸貨櫃收貨站（ICD）將貨物裝入標準化規格的貨櫃內，直接運至碼頭貨櫃堆場（CY），並由承運人按貨櫃為單位收受托運貨物；小批量貨物亦可運交貨櫃貨運站（CFS），由貨運站辦理拼櫃、檢驗、交接等項工作，貨物到達目的地後，由承運人負責整櫃或拆櫃，把貨物交付給收貨人。這對於保全貨物和減少貨差貨損，都有重要作用；

(2) 貨物在運輸過程中，一切搬運、裝卸、理堆、分堆的工作，都用專門的機械設備進行，從而大大加速貨物周轉的時間；

(3) 過去傳統的運輸方式，是以海運港至港交接方式為主的，目前採用貨櫃運輸以後，可以實行門到門的交接方式，大大簡化了手續，減少了中間環節，從而更能保全貨物和縮短貨運時間。

正是由於貨櫃運輸具有上述幾個特點，推動了國際多式聯合運輸的興起和迅速發展，這不僅導致國際運輸本身的重大變革，而且促進了國際貿易的各個環節的重大變革。本書所介紹的各項技術，都同貨櫃運輸有着直接的或間接的關係。

1.4 貨櫃運輸的關係人

為了適應貨櫃運輸業務發展的需要，在國際貿易中，由於以貨櫃為媒介的國際多式聯運方式（International Multimodal Transpo-

rtation) 的出現，一些新的運輸機構隨之產生。這些機構主要有：

(1) 無船承運人 (Non-vessel Operating Carrier) (簡寫為 NVOC) 和聯運經營人 (Combined Transport Operator) (簡寫 CTO)。

貨櫃運輸大多是海陸空多種運輸方式的聯合運輸。從一個國家內陸啓運至另一個國家內陸交貨，中途需要使用多種不同運輸方式和經過多次換裝，這樣龐大和複雜的工作，如單獨由海運承運人或鐵路、公路承運人負全程運輸責任，顯然是困難的。但客觀上爲了保證貨櫃在各個環節上迅速順利流通，又必須有一個組織統一負責貨櫃運輸的全過程。無船承運人就是在這種情況下產生的。它本身一般不掌握運輸工具，它一方面以承運人身分向貨主攬載，一方面，以托運人名義向實際承運人托運。經營這種業務，必須在政府有關部門登記註冊領有營業執照才能開業經營。無船承運人首先是在航運界出現而得此名，但目前陸上經營這種業務的人也稱爲無船承運人，又稱聯運經營人。在聯合國公約中，稱之爲多式聯運人 (Multimodal Operator)。

(2) 貨櫃碼頭經營人 (Container Terminal Operator)。

貨櫃碼頭經營人是貨櫃裝卸、交換、保管的具體經辦部門，他受承運人或其代理人的委托進行下列各項業務：(a) 對整櫃貨運的交換、存儲和保管；(b) 與貨櫃貨運站辦理拼櫃貨運的交接；(c) 辦理貨櫃的裝卸配載以及有關貨運單證編簽；(d) 辦理貨櫃的維修以及空櫃的清掃、熏蒸等工作。一般均有自己的貨櫃專用碼頭和貨櫃堆場 (Container Yard) (簡寫爲 CY) 以及有關設備，根據提供的服務項目，收取一定的費用。

(3) 貨櫃貨運站 (Container Freight Station) (簡寫爲 CFS)。

貨櫃貨運站，一般均設在港口、車站附近和內陸大城市中交通比較方便的地方。承運人在一個地區只能委托一個貨櫃貨運站。貨運站代表承運人辦理以下工作：(a) 拼櫃貨的理貨、檢驗、交接；(b) 拼櫃貨的配載和裝櫃；(c) 進口貨櫃的拆櫃、卸貨、保管、交接；(d) 貨櫃的鉛封並簽發站場收據；(e) 辦理各項單證的編簽工作。

有些陸上交通比較發達的國家，在內陸點還設有內陸貨櫃收貨站 (Inland Container Depot) 專門辦理整櫃或拼櫃的交接工作。

(4) 貨櫃租賃公司 (Container Leasing Company)

貨櫃租賃公司是隨着貨櫃運輸發展而產生的另一種新行業，專門經營貨櫃的租賃業務，包括出租、回收、存放、保管以及維修等項工作。出租的對象主要是承運人和無船承運人以及貨主。

貨櫃的租賃方式一般有以下三種：

(a) 定程——如從甲地到乙地租用一個航程，也可以是來回程，租費按時間（每天）計或一次包干租費（lump sum hire）；

(b) 定期——即約定租用時間，有長有短，長的有數年，但短的至少六個月；

(c) 包租——租賃公司與租貨櫃人之間訂有較長期的協議、在一定限額內，租貨櫃人可根據需要隨時增減。

1.5 貨櫃運輸的交接條件

買賣雙方根據合同的規定，向聯運經營人或其他承辦該項業務的承運人等，議明交接條件，並在聯合運輸單證（Combined Transport Documents）內寫明，買賣雙方則可按規定條件辦理交接手續。目前最常見的交接條件有：

(1) 門到門（Door to Door）——從發貨人工廠或倉庫至收貨人工廠或倉庫；

(2) 門到場（Door to CY）——從發貨人工廠或倉庫至目的地或卸櫃港的貨櫃堆場。

(3) 場到門（CY to Door）——從起運地或裝櫃港的貨櫃堆場至收貨人工廠或倉庫；

(4) 門到站（Door to CFS）——從發貨人工廠或倉庫至目的地或卸櫃港的貨櫃貨運站；

(5) 場到場（CY to CY）——從起運地或裝櫃港的貨櫃堆場至目的地或卸櫃港的貨櫃堆場；

(6) 場到站（CY to CFS）——從起運地或裝櫃港的貨櫃堆場至目的地或卸櫃港的貨櫃貨運站；

(7) 站到門（CFS to Door）——從起運地或裝櫃港的貨櫃貨運站至收貨人工廠或倉庫；

(8) 站到場（CFS to CY）——從起運地或裝櫃港的貨櫃貨運站至目的地或卸櫃港的貨櫃堆場；

(9) 站到站（CFS to CFS）——從起運地的裝櫃貨運站至目