



市场经济实务丛书

进出口贸易新技术

JIN-CHUKOU MAOYI XIN
JISHU

钱益明 编著

多式联运

LC 惯例

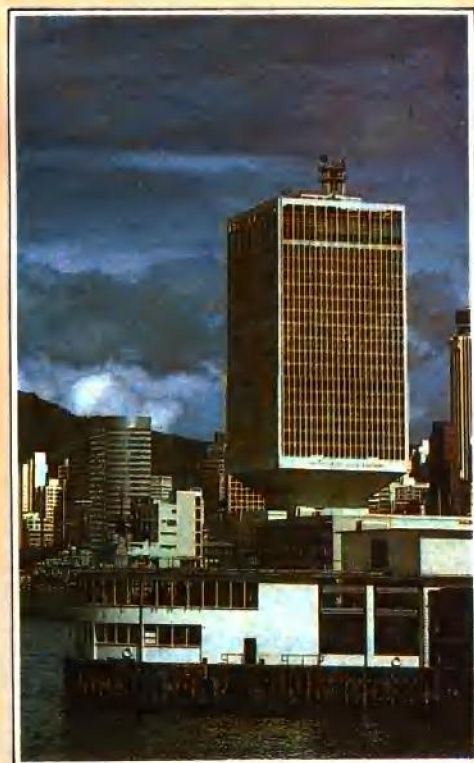
贸易条件

保险险别

合资经营

简化单证

吉林科学技术出版社
香港万里书店



·市场经济实务丛书

进出口贸易新技术

钱益明 编著



吉林科学技术出版社
香港万里书店

【吉】新登字 03 号

总策划 励瑞云
赵玉秋

市场经济实务丛书
进出口贸易新技术

钱益明 编著

责任编辑:赵玉秋

封面设计:杨玉中

出版	吉林科学技术出版社	787×1092 毫米 32 开本	4.75 印张
	香港万里书店	插页 4	96,000 字
	1993 年 3 月第 1 版 1993 年 3 月第 1 次印刷		
发行	吉林省新华书店	印数:1—10140 册	定价:3.20 元
印刷	梨树县印刷厂	ISBN 7-5384-1142-9/F·112	

总 序

为了适应我国社会主义市场经济发展的需要，吉林科学技术出版社与香港万里书店联袂推出《市场经济实务丛书》第一批计 15 种（见本书封底）。

丛书面向整个市场体系，包括消费品市场、生产资料市场、资金市场、劳务市场、技术市场、信息市场等等，并涉及市场经济活动的各个方面，包括市场营销、企业管理、对外经贸、财务会计、金融外汇、期货交易、保险实务、商业文牍。丛书内容以实务为主导，着重应用；以新知识为重点，适应现实要求；以深入浅出为宗旨，面向广大读者。丛书提供的信息资料准确，语言通俗易懂，文图实例并举，有较强可读性。丛书作者均系香港著名市场经济专家，书中所述及的内容均为他们多年的实践体会和经验结晶。

上述情况显示本丛书的出版特色，它将为我国科、工、贸行业与市场经济的结合，为从事市场经济活动的广大从业人员提高业务素质起积极的促进作用，并提供了丰富多采的资料、经验和经营技巧，是理想的市场经济参考读物。

前 言

20 世纪 60 年代以来，世界生产力迅速提高，交通运输、信息传递、商业通讯等技术日益发展和现代化，影响到国际贸易惯例和程序方面出现了新的变化。

在进出口贸易中，交货条件（价格术语）、运输条件、保险条件和支付条件，是一般交易条件的四大支柱。近年来，恰恰这四个交易条件的有关国际贸易惯例和规则，发生了较大的变化。例如在交货条件方面，出现了 FOA、FRC、DCP、DDP、CIP 等新的交货条件；在运输方面，出现了单元化运输、货柜运输、多式联合运输、大陆桥运输、OCP 运输等方式；在保险方面出现了新险别，并修订了统一的险别和责任范围；在支付方面，国际商会对已使用多年的《跟单信用证统一惯例》(290)，经过修订，改为目前施行的《信用证统一惯例》(400) 等等。我个人认为发生这些变化，主要有以下两个原因：

一、世界科技和生产力的发展，带动了交通运输、通讯等各个方面的现代化，朝着快速、简便、安全、准确的方向发展。在过去，海洋运输工具的运行速度和运载量与现在比较都有限，而且运送方式是以散、杂货和定期班轮占相当大的比重。但是 60 年代以来，海洋运输的情况有了新的突破，不仅表现在运行速度加快和运载量增大，而且表现在运输方

式上的重大变革——即以货柜为主要流通媒介的单元化和国际多式联合运输方式的兴起和迅速发展。在通讯方面，以往通讯手段主要靠邮寄和电报，今天则发展到运用电传、传真及电子传送系统；对数据的处理，过去主要依靠人工或机械性的计算机，今天则依靠日益精确和快速的电脑进行。这些新的变化，必然会对适应过去情况的传统的国际贸易惯例和程序带来重大影响。事实证明，国际多式联合运输方式是一种先进的方式，是货物运输的较高级的组织形式。它集中了各种运输方式（海运、空运、公路、铁路、内河）各自的特点和长处，并组成成为一个责任专属的、有效率的、连贯的综合运输，大大加速了货运周转，简化了货运环节和手续，减少了货损货差，并降低了运输成本。不过，这样的运输形式也给传统的国际贸易惯例和程序带来了新问题，使得只有通过改革国际贸易惯例和程序，才能朝着有利于国际贸易增长的方向发展。例如，在国际多式联合运输方式中，必须采用多式联合运输单证（MTD 即 Multimodal Transport Document）代替传统的海运提单（Ocean Bill）。这种联合运输单证与传统的海运提单虽有共同点，但却有许多不同的地方。这样一来，银行在凭证议付货款时，能否接受这种联合单证呢？这就是一个新问题。按照过去的惯例，银行对提单一般有“已装船的”（On Board），“不得装在甲板上”（On Deck Is Not Acceptable）等限制性规定。多式联合运输单证则很难做到符合上述限制性的规定。恰恰相反，这种联合单证，在多数情况下，是备运的（Received）和允许装在甲板上的，这就给实行国际商会跟单信用证统一惯例（290）带来了新问题。又如交货条件方面，在传统的国际贸易中，多数是以采用 F. O. B. C. & F. C. I. F. 等条件为主的，但在采用多式联

合运输方式后，继续使用上述交货条件又如何适应门到门运输方式的新情况呢？与此同时，在保险方面，如果继续使用老的险别（平安险、水渍险等）并沿用老的责任条款，同样也会出现类似的新问题。显然，不变革是不能适应新情况的。在这种形势下，国际商会对《跟单信用证统一惯例》有关运输单证部分，不得不作了适当的修订和补充，对《国际贸易条件》(Incoterms)也作了修订，并增加了如FRC、DCP、DDP、CIP等新的价格术语；英国保险协会对其保险条款也不得不作了较大的变动和修改。当然，这些变动不能完全归结于多式联合运输所引起的，其中还含有其他重要因素。但是，多式联合运输方式的出现，毕竟是促进这些变革的主要因素之一。

其次，通讯及信息手段的电子化及网络化，以至办公设备的现代化和电子化，也对原有的国际贸易惯例和程序带来新的冲击。目前，国际金融机构、运输机构、保险公司、跨国公司集团都各自建立了用电脑相连接的网络通讯传递系统，不仅使传递的速度大大加快，节省了时间和人力，而且对资料的处理能做到准确、安全和标准化。鉴于上述情况的变化，对传统的国际贸易惯例和程序中不适应的部分，也必须进行改革。以银行为例，目前国际银行已普遍建立电子网络通讯传递系统，其中环球银行金融电讯协会（SWIFT）就是一个，它的中心设在布鲁塞尔，已有近四十个国家近九百家银行参加。参加该协会的银行，都将各自的电脑相互组成一个网络系统，既可以相互通讯和传递信息，又可以进行资金的记帐、划拨和清算，从而形成一个电子通讯和资金划拨系统。由于这种自动通讯和“自动数据处理设备”（ADP即Automatic Data Processing Device）的出现和运用，对国际贸

易的结算规则和程序也带来新的变化。例如，过去依靠邮寄传递结算的原本单证（Original Documents），现在可以通过ADP进行处理，并用电子和影印系统传递这些凭证，但是凭这些通过电子和影印系统传递的单证，能否作为资金结算的凭证呢？很显然，这种新情况与传统的国际结算惯例和程序是有矛盾的。因此，在修订后的国际商会《信用证统一惯例》（出版号400）中，对单证一节，不得不作了如下的补充：“除非信用证另有规定，银行将对下列方式制作或表面上以下列方式制作的单证视为正本单证予以接受：（1）由影印系统；（2）由自动或电子计算机系统；（3）复写。但该项单证须标明为正本，必要时并经证实显示有效。”

总之，世界科技和生产力的发展，是当前国际贸易惯例和程序发生变化的物质基础和客观条件。

二、第二次世界大战以后，民族独立运动蓬勃兴起，在亚、非、拉地区，一批又一批国家走上民族独立的道路，这些国家在取得独立以后，不仅要求在政治上巩固其独立的地位，而且迫切要求在经济上获得急速发展。这些第三世界国家，在国际金融、航运、贸易、关税、援助、开发资源等各个世界经济领域里，一道联手为他们的权益而斗争。1974年联合国大会第六届特别会议，通过了《建立新的国际经济秩序宣言》和《行动纲领》，使这一国际斗争进入了一个新阶段。在各种国际经济会议上，发展中国家通过协调立场，采取共同行动，为改变国际经济旧秩序，破除对发达国家有利而不利于发展中国家的陈规陋俗，作了不懈的斗争，最后取得了很大的成果。这些成果，部分地反映在国际贸易惯例的变革方面。就以提单条款为例，有关承运人（船方），托运人（货方）以及其他方面当事人的权益和责任的确定，长期来是依

据 1921 年在海牙起草的并于 1924 年在布鲁塞尔通过的《关于统一提单若干法律规定的国际条约》(简称为海牙规则)。这个公约虽然对承运人(船方)的责任作了若干规定,但从总体来看,仍然偏袒船方利益,对货方是不利的。长期来,船舶大量集中在少数发达国家手中,发展中国家则处于无船或少船的地位。因此,海牙公约实际上对发展中国家来说是不公平的。近年来,通过发展中国家的共同努力,终于在 1978 年 3 月在汉堡由联合国召开的会议上,通过了《1978 年联合国海上货物运输公约》(简称为汉堡规则)。这个公约中的规则虽有不足之处,但从总体来说,对保护发展中国家的利益,改变不平等的地位,较之《海牙规则》,是前进了一大步。随后,1980 年 5 月在日内瓦召开的联合国国际多式联运公约会议上,以通过了《联合国国际货物多式联运公约》。这个公约连同 1974 年通过的《联合国班轮公会行动公约》,均反映了发展中国家的正当愿望,说明他们在打破国际运输领域内的陈规陋俗方面取得了十分辉煌的成就。在保险方面,第三世界国家曾先后在 1979、1980 及 1981 年在联合国贸发会议航运立法工作组第六、七、八次会议上,提出了制订统一国际保险法以及改革现行国际市场通用的保险条款的要求和主张,目的在于改变第三世界国家在保险领域所处的不利地位,而其矛头是针对在国际保险市场长期起主导作用的英国协会条款。在这种情况下,英国终于被迫宣布放弃已有二百多年历史的旧条款。实行新的保险条款。诸如这类例子还可以举出一些。不过仅从上述例子,已可以充分说明自第二次世界大战以来,民族独立运动的蓬勃开展,也是当前国际贸易惯例和程序发生新变化的主要原因之一。

当然,在实际业务中,有关贸易惯例和程序方面的新变

化，远远超出上述的范围，其发生变化的原因也不只上述的两种，而是多方面的，这里把它作为问题提出来，将当前发展的新情况向读者作一综合介绍，这是我写本书的目的。

由于本书着重介绍 80 年代有关运输、价格术语、保险、支付等方面的新发展，对于这些方面的基本知识不作详细介绍，读者若需要了解，可以参看其他有关书籍。

目 录

第一部分 运输方式	(1)
1. 货柜运输	(1)
1. 1 货柜的规格	(2)
1. 2 货柜的种类	(3)
1. 3 货柜运输的特点	(5)
1. 4 货柜运输的关系人	(6)
1. 5 货柜运输的交接条件	(8)
1. 6 货柜货物的装柜方式和交接方法	(11)
1. 7 货柜运输发展的前景	(12)
2. 国际多式联合运输.....	(14)
2. 1 国际多式联合运输的定义	(14)
2. 2 国际多式联运经营人	(16)
2. 3 国际多式联运单证	(17)
3. 其他形式的货柜运输.....	(20)
3. 1 OCP 运输方式	(20)
3. 2 大陆桥运输方式、小陆桥和微陆桥运输方式	(22)
第二部分 支付方式	(30)
1. 信用证.....	(31)
1. 1 信用证的一般概念	(31)
1. 2 跟单信用证统一惯例	(34)
1. 3 “400”的主要变化	(36)

1. 4 “400”与“290”条文对比	(41)
2. 福费廷信贷方式	(55)
2. 1 福费廷的含义和做法	(56)
2. 2 福费廷业务程序图解	(57)
2. 3 福费廷对出口商和进口商的作用	(57)
2. 4 福费廷的特点	(59)
3. 货款代收业务	(60)
3. 1 货款代收业务的含义和做法	(61)
3. 2 货款代收业务的关系人	(61)
3. 3 货款代收业务的种类	(62)
第三部分 贸易条件	(64)
1. 1980 年 INCOTERMS	(65)
1. 1 新贸易条件的产生原因	(65)
1. 2 1980 年 Incoterms 简介	(66)
2. 四个新条件	(67)
2. 1 交至承运人	(67)
2. 2 运费付至	(70)
2. 3 运保费付至	(73)
2. 4 完税交货	(75)
第四部分 保 险	(80)
1. 货物运输保险	(81)
1. 1 海上保险	(81)
1. 2 海上货物运输保险	(82)
1. 3 新协会条款的特点	(83)
1. 4 新条款的 A、B、C 条款的责任范围	(85)
1. 5 旧条款基础险的责任范围	(91)
1. 6 保险合同	(96)

2. 新的保险险别	(97)
2. 1 工程保险	(98)
2. 2 机器损坏保险	(100)
2. 3 产品责任保险	(101)
2. 4 政治风险保险	(102)
第五部分 经济合作方式	(108)
1. 补偿贸易	(108)
1. 1 补偿贸易的含义	(108)
1. 2 补偿贸易的做法和程序	(109)
1. 3 在补偿贸易中的几个重要问题	(111)
2. 来料加工、装配业务	(113)
2. 1 补偿贸易的做法和方式	(114)
2. 2 加工贸易应注意的问题	(114)
3. 合资经营企业	(116)
3. 1 合资经营协议	(117)
3. 2 出资形式和比例条款	(117)
3. 3 利润分配条款	(118)
3. 4 股额转让条款	(119)
4. 租赁业务	(120)
4. 1 租赁业务的含义	(120)
4. 2 租赁协议	(121)
第六部分 单证的简化和标准化	(123)
1. 一步制单法	(124)
2. 联合国贸易单证样版	(126)
3. 香港地区推行简化单证的情况	(126)

第一部分 运输方式

在国际贸易中，卖方交付货物与买方支付货款是对流条件 (Current Conditions)。在买卖合同签订以后，卖方要把货物交付给买方，运输这个环节是必不可少的。随着科技和生产力的发展，运输方式也在日益发展。特别是以货柜（集装箱）为媒介的国际多式联运方式的出现和发展，使国际货物的交接方法，从以海运为主的港至港 (Port to Port) 的交接方法，发展到今天以多式联运方式为主的门到门 (Door to Door) 的交接方法。

运输方式有海运、铁路运输、公路运输、航空运输以及邮包运输等，这里不准备介绍这些一般的运输方式而只着重介绍近代发展起来的新的运输方式，其中包括货柜运输、国际多式联运、OCP 运输、大陆桥运输、小陆桥运输及微陆桥运输等。由于这些运输方式都是在货柜运输的基础上发展和变化出来的。因此，货柜运输又将作为介绍的重点。

1. 货柜运输

货柜运输开始出现在 20 世纪 50 年代，它是一种新型的现代化的运输方式。经过 60 年代、70 年代的迅速发展，至 1982 年 7 月 1 日止，世界货柜船共有 822 艘，载运能力相当于 924 200 个 TEU。1980 年采用各种运输方式所运送的货柜

货物近 3 亿吨，其中海运约占 60%。香港是世界最大的货柜转运港口之一，仅次于鹿特丹和纽约，居第三位。1986 年香港港口共处理 260 万个标准货柜。目前正在进一步扩建中，其中香港国际货柜码头有限公司耗资 6.5 亿港元进行填海工程，建设第四号码头，预计 1987 年可完成。第六号码头，预计 1989 年完成。到那时候，香港有可能超过纽约，而成为世界第二货柜港口。

1.1 货柜的规格

目前，世界各国所采用的货柜规格，大多数以“国际标准化组织”（International Organization for Standardization，简称 ISO）所制定的规格为依据。该组织于 1970 年所制定的通用的货柜标准化规格共有十三种。

根据国际标准化组织现行的规定和要求，凡货柜均应具备以下的一些特征：

- (1) 具有足够的强度，能供长期反覆使用；
- (2) 按特殊设计，能适合多种运输方式的运送，中途无需倒载；
- (3) 有适当装置便于进行快速装卸并可从一种运输工具直接方便地换装到另一种运输工具；
- (4) 便于货物存放取出；
- (5) 具有一立方米（即 35.32 立方英尺）以上的内容积。

初期货柜的结构和规格、尺码和大小都不相同，影响到货柜在国际上的流通，极需制定国际通用标准规格，以利货柜运输的发展。为此，国际标准化组织根据国际货柜的各种技术参数和规格，前后研究制定了通用货柜从 1A 到 3C 型共三个系列十三种标准规格（见附表）。第一系列主要是大型货

柜，除 1AA 型高度为 8 英尺 6 英寸外，其余各型高宽均为 8 英尺，故货柜的大小，习惯上以它的长度为标准，如称 1A 型为 40 英尺货柜，1C 为 20 英尺货柜，当前国际航运上使用的货柜多数为 20 英尺和 40 英尺标准化货柜。为便于统计计算起见，现国际上都以 20 英尺货柜作为计算衡量单位，并用 TEU (Twenty-foot Equipment Unit) 表示，意即“相等于 20 英尺单位”。在统计型号不同的货柜时，按货柜长度一律换算成 20 英尺单位（即 TEU），加以计算。

1.2 货柜的种类

为了适用多种货物运输的需要，根据国际标准化组织的建议，可分为以下几种：

- (1) 密封货柜——适于装载一般杂货。
- (2) 通风货柜——适于装载怕热、怕潮的货物，如新鲜水果、蔬菜等。
- (3) 保温货柜——适于怕冻、怕寒货物在寒冷地区的运输。
- (4) 冷藏货柜——适于肉类、水果等冷藏食品和特种化工品等。这种冷藏货柜所用电源，有的本身可发电，有的靠外来电源。
- (5) 开顶货柜——箱顶可开启关上，适于装载超重、超长以及体积高大货物等。
- (6) 板架货柜——箱壁可改换栅栏式网壁，便于装载牲畜等。
- (7) 液体货柜——外形是长方形，内部是密封罐形，上下有进出口管，可供液体流入流出、适于装载油类、酒类和液体化学品等。

表一 第一系列货柜尺寸

货柜 型号	第 一 系 列						重 量	
	高		宽		长		(最大重量)	
	毫米	尺寸	毫米	尺寸	毫米	尺寸	公 斤	磅
1A	2 483	8'	2 438	8'	12 000	40'	20 480	67 200
1AA	2 591	8'6"	2 438	8'	12 000	40'	30 480	67 200
1B	2 438	8'	2 438	8'	9 000	30'	25 400	56 000
1C	2 438	8'	2 438	8'	6 000	20'	20 320	44 800
1D	2 438	8'	2 438	8'	3 000	10'	10 160	22 400
1E	2 438	8'	2 438	8'	2 000	6'8"	7 110	15 700
1F	2 438	8'	2 438	8'	1 500	4'9"	5 080	11 200

注：①按 1 吨=2240 磅=1016 公斤

②适于洲际运输

表二 第二系列货柜尺寸

货柜 型号	第 二 系 列						重 量	
	高		宽		长		(最大重量)	
	毫米	尺寸	毫米	尺寸	毫米	尺寸	公 斤	磅
2A	2 100	6'11"	2 300	7'7"	2 920	9'7"	7 110	15 700
2B	2 100	6'11"	2 100	6'11"	2 400	7'11"	7 110	15 700
2C	2 100	6'11"	2 300	7'7"	1 450	4'9"	7 110	15 700

注：适于内陆运输

表三 第三系列货柜尺寸

货柜 型号	第 三 系 列						重 量	
	高		宽		长		(最大重量)	
	毫米	尺寸	毫米	尺寸	毫米	尺寸	公 斤	磅
3A	2 400	7'11"	2 650	8'8"	2 100	6'11"	5 080	11 200
3B	2 400	7'11"	1 325	4'4"	2 100	6'11"	5 080	11 200
3C	2 400	7'11"	1 325	4'4"	2 100	6'11"	2 540	5 600

注：适于内陆运输