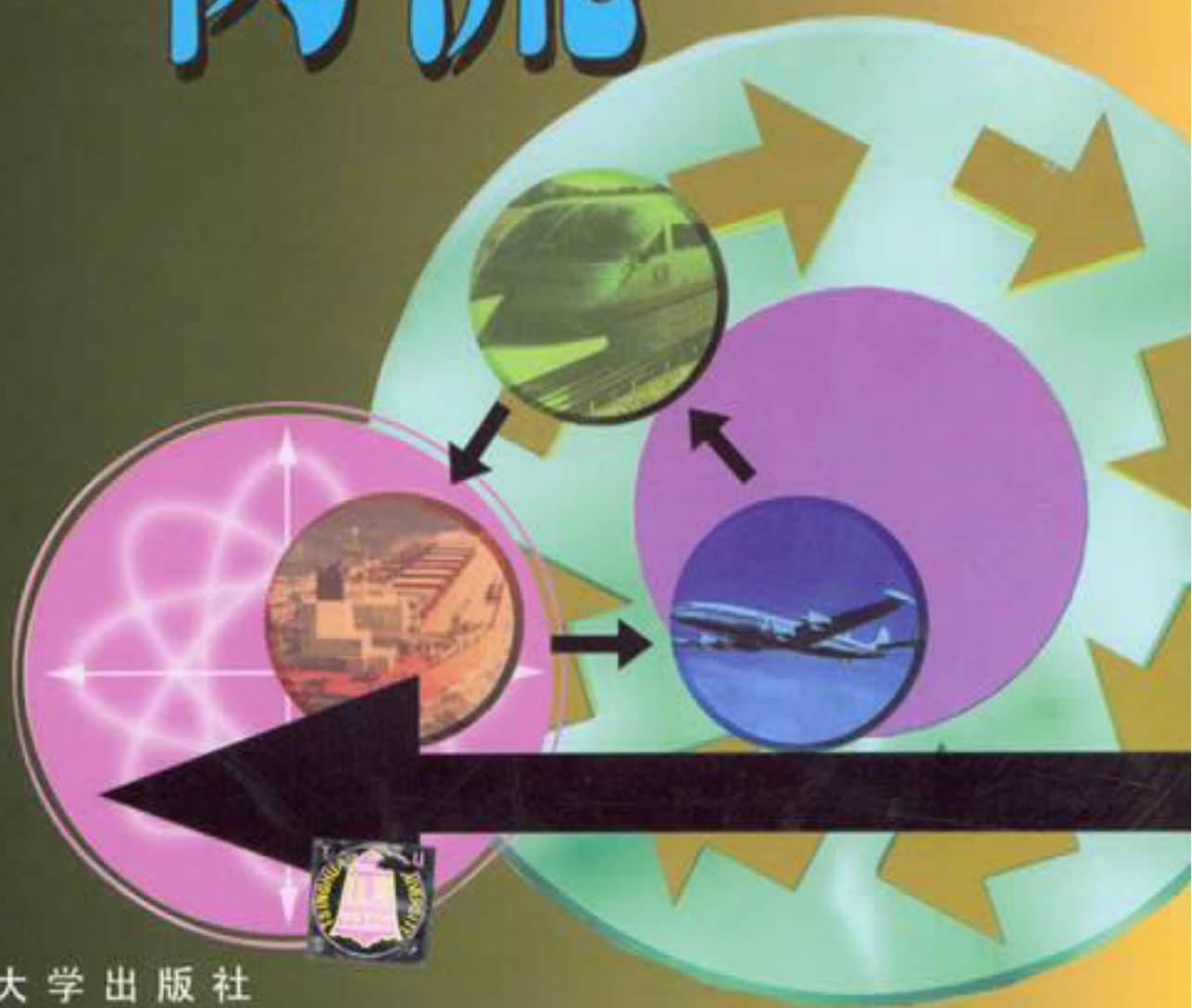


中国物资流通协会推荐用书

《企业物流管理培训教材系列》

国际物流学

丁立言 张 铎 主编



清华大学出版社

<http://www.tup.tsinghua.edu.cn>

第二章 国际物流业务

2.1 国际贸易

2.1.1 国际贸易的概念

国际贸易(international trade)是指世界各国(地区)之间的商品以及服务和技术交换活动,包括出口和进口两个方面。从一个国家的角度看这种交换活动,称为该国的对外贸易(foreign trade)。从国际范围看,世界各国对外贸易的总和,就构成了国际贸易,亦称世界贸易(world trade)。

对外贸易与国际贸易都是指越过国界所进行的商品交换活动。但是它们也有明显的区别,前者是着眼于某个国家,即一个国家(或地区)同其他国家(或地区)之间的商品交换;后者是着眼于国际范围,即世界上所有国家(地区)。

随着生产力的发展,科学技术的进步和国际间经济联系的增强,在当代,国际贸易这一概念所包含的内容进一步扩大了。从前,国际贸易实际上只包括实物商品的交换,而现在,还包括服务和技术等非实物商品的交换。所谓实物商品交换,是指原材料、半制成品及工业制成品的买卖;服务交换是指在运输、邮电、保险、金融、旅游等方面为外国人提供服务,或本国工人、技术人员在国外劳动、服务,从而获得外国货币报酬;技术交换包括专利、商标使用权、专有技术使用权的转让以及技术咨询和信息等的提供和接受。

按货物的流动方向划分,可划分为出口贸易、进口贸易、国境贸易。以国境和关境为划分进出口的标准,可分为总贸易和专门贸易。依照商品形态,可分为有形贸易和无形贸易。依照货物运送方式可分为陆路贸易、海路贸易、空路贸易、邮购贸易。依照有无第三者参加贸易,可分为直接贸易、间接贸易、转口贸易。依照清算工具的不同,可分为自由结汇方式贸易和易货贸易。

2.1.2 国际贸易与物流的关系

国际物流是随着国际贸易的发展而产生和发展起来的,并已成为影响和制约国际贸易进一步发展的因素。国际贸易与国际物流之间存在着非常紧密的关系。

1. 物流是国际贸易的必要条件

世界范围的社会化大生产必然会引起不同的国际分工,任何国家都不能够包揽一切,因而需要国际间的合作。国际间的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,后者由物流企业按各个国家的生产和市场结构完成。为了克服

他们之间的矛盾,就要求开展与国际贸易相适应的国际物流。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市场上的竞争能力,扩大对外贸易。

2. 国际贸易促进物流国际化

第二次世界大战以后,出于恢复重建工作的需要,各国积极研究和应用新技术、新方法,促进生产力迅速发展,世界经济呈现繁荣兴旺的景象,国际贸易发展得极为迅速。同时由于一些国家和地区资本积累达到了一定程度,本国或本地的市场已不能满足其进一步发展的经济需要,加之交通运输、信息处理及经营管理水平的提高,出现了为数众多的跨国公司。跨国经营与国际贸易的发展,促进了事物和信息在世界范围内的大量流动和广泛交换,物流国际化成为国际贸易和世界经济发展的必然趋势。

3. 国际贸易对物流提出新的要求

随着世界经济的飞速发展和政治格局的风云变幻,国际贸易表现出一些新的趋势和特点,从而对物流提出了更新、更高的要求。

(1) 质量要求。国际贸易的结构正在发生着巨大变化,传统的初级产品、原料等贸易品种逐步让位于高附加值、精密加工的产品。由于高附加值、高精密度商品流量的增加,对物流工作质量提出了更高的要求。同时由于国际贸易需求的多样化,造成物流多品种、小批量化,要求国际物流向优质服务和多样化发展。

(2) 效率要求。国际贸易活动的集中表现就是合约的订立和履行。而国际贸易合约的履行是由国际物流活动来完成的,因而要求物流高效率的履行合约。从输入方面的国际物流看,提高物流效率最重要的是如何高效率的组织所需商品的进口、储备和供应。也就是说,从订货、交货,直至运入国内保管、组织供应的整个过程,都应加强物流管理。根据国际贸易商品的不同,采用与之相适应的巨型专用货船、专用泊位以及大型机械等的专业运输等等,这对提高物流效率起着主导作用。

(3) 安全作用。由于国际分工和社会生产专业化的发展,大多数商品在世界范围内分配和生产。例如,美国福特公司某一牌号的汽车要同 20 个国家中 30 个不同厂家联合生产,产品销往 100 个不同国家或地区。国际物流所涉及的国家多,地域辽阔,在途时间长,受气候条件、地理条件等自然因素和政局、罢工、战争等社会政治经济因素的影响。因此,在组织国际物流时,选择运输方式和运输路径,要密切注意所经地域的气候条件、地理条件,还应注意沿途所经国家和地区的政治局势、经济状况等,以防止这些人为因素和不可抗拒的自然力造成货物灭失。

(4) 经济要求。国际贸易的特点决定了国际物流的环节多,备运期长。在国际物流领域,控制物流费用,降低成本具有很大潜力。对于国际物流企业来说,选择最佳物流方案,提高物流经济性,降低物流成本,保证服务水平,是提高竞争力的有效途径。

总之,国际物流必须适应国际贸易结构和商品流通形式的变革,向国际物流合理化方向发展。

2.2 进出口业务

2.2.1 国际贸易术语及国际贸易惯例

1. 国际贸易术语概述

在国际货物买卖运输、交接的过程中,需要办理进出口清关手续,安排运输与保险,支付各项税捐和费用。货物在装卸、运输过程中,还可能遭受自然灾害、意外事故和其他各种外来损害。有关上述事项由谁来承办,费用由谁负担,风险如何划分,买卖双方磋商交易签订合同时,必须予以明确。为了简化手续和交易过程,并便于双方当事人成交,买卖双方便采用某种专门的用语来表明各自的权利与任务。这种用来表示交易双方所承担的责任、费用与风险(responsibilities, cost, risks)的专门用语,称为贸易术语(trade terms)。它们来源于国际贸易惯例,是在国际贸易长期实践的基础上产生的。

(1) 主要国际惯例。在国际贸易业务实践中,由于各国法律制度、贸易惯例与习惯做法不同,为了减少纠纷和避免争议,有些国际商业团体便先后制定了一些统一解释贸易术语的规则,其中包括:

- ① 国际法协会修订的《1932 年华沙—牛津规则》(Warsaw Oxford Rules 1932)
- ② 美国一些商业团体制定的《1941 年美国对外贸易定义修订本》(Revised American Foreign Trade Definition 1941)
- ③ 国际商会修订的《1990 年国际贸易术语解释通则》(International Rules for the International Trade Terms 1990, INCOTERMS 1990)

上述各项解释贸易术语的规则,在国际贸易中都具有不同程度的影响,因而形成一般的国际贸易惯例,其中国际商会商业惯例委员会修订的《1990 年通则》具有十分重要的意义。

(2) 贸易术语的分类。为了便于人们理解和记忆,可按不同类型将 13 种贸易术语划分为下列 4 个组别。

① E 组

EXW(ex Works), 工厂交货。

E 组为后运(department)组术语。按这组贸易术语成交,卖方应在自己的处所将货物提供给买方指定的承运人。

② F 组

FCA(free carrier), 货交承运人。

FAS(free alongside ship), 船边交货。

FOB(free on board), 船上交货。

F 组为主运费未付(Main Carriage Unpaid)组术语,按这组贸易术语成交,卖方必须

将货物交至买方所指定的承运人。

③ C 组

CFR(cost and freight),成本加运费。

CIF(cost,insurance and freight),成本加保险费,加运费。

CPT(carriage paid to),运费付至(指定目的地)。

CIP (carriage and insurance paid to)运费、保险费付至(指定目的地)。

C 组为主运费已付(main carriage paid)组术语。按这组贸易术语成交,卖方必须订立将货物运往指定目的港或目的地的运输契约,并把货物装上运输工具或交给承运人。但货物中途灭失或损坏的风险和发运后产生的额外费用,卖方不承担责任。

④ D 组

DAF(delivered at frontier),边境交货。

DES (delivered ex quay),目的港船上交货。

DEQ (delivered ex quay),目的港码头交货。

DDU (delivered duty unpaid),未完税交货。

DDP(delivered duty paid),完税后交货。

D 组为到达组术语,按这组贸易术语成交,卖方必须承担货物交至目的地国家指定地点所需的一切费用和 risk。

2. 国际贸易术语的解释

(1) FOB free on board (…named port of shipment)船上交货(……指定装运港)。这一术语通常被译为装运港船上交货。按照《通则》的解释,采用 FOB 术语成交时,卖方承担的基本义务是在合同规定的装运港和规定的期限内,将货物装上买方指定的船只,并及时通知买方。货物在装船时越过船舷,风险即由卖方转至买方。买方要负责租船定舱,支付运费,并将船期船名及时通知卖方。货物在装运港装船时越过船舷后的其他责任、费用也都由买方负责,包括获取进口许可证或其他官方证件,以及办理货物入境的手续和费用。如果买方指定了船只,而未能及时将船名、装货泊位及装船日期通知卖方,或买方指定的船只未按时到达,或未能承载货物,或在规定期限终了前截止装货,买方要承担由此产生的一切风险和损失。但前提是货物已被清楚地分存或被指定为供应本合同之用。卖方要自负风险和费用领取出口许可证或其他官方证件,并负责办理出口手续。卖方还要自费提供他已按规定完成交货义务的证件。在买方要求下,并由买方承担风险和费用的情况下,卖方给予一切协助,以取得提单或其他运输单据。

(2) CIF cost,insurance and freight(…named port of destination)成本,加保险费,加运费(……指定目的港)。采用这一贸易术语时,卖方的基本义务是负责按通常的条件租船定舱,支付到目的港的运费,并在规定的装运港和装运期内将货物装上船,装船后及时通知买方。负责办理从装运港到目的港的海运货物保险,支付保险费。货物越过船舷之后的风险,概由买方承担。在货物装上船之后,自装运港到目的港的通常运费、保险费以外的

费用,也要由买方负担。买方还要自负风险和费用取得进口许可证或其他官方证件,办理进口手续并按合同规定支付货款。在交单义务方面,卖方需要提交商业发票或与之相等的电子单证。必要时提供证明所交货物与合同规定相符的证件,提供通常的运输单据,使卖方得以在目的地受领货物,或通过转让单据出售在途货物。

(3) CFR cost and freight (…named port of destination) 成本加运费(……指定目的港)

与 FOB 不同的是,在 CFR 条件下,与船方订立运输契约的责任由卖方承担。卖方要负责租船定舱,支付到指定目的港的运费,包括订立运输合同时规定的由定期班轮可能收取的货物装到船上和在卸货港卸货的费用。但从装运港至目的地的货运保险仍由卖方负责办理,保险费由卖方负担。

(4) FCA free carrier (…named place) 货交承运人(……指定地点)

采用这一交货条件时,买方要自费订立从指定地点启运的运输契约,并及时通知卖方。当卖方在规定的的时间和指定地点把货物交给承运人照管,并且办理了出口清关手续之后,就算完成了交货义务。这里所说的承运人,既包括实际履行运输义务的承运人,也包括代为签订运输合同的运输代理人。按这一术语成交,即使运输代理人拒绝承担承运人的责任,卖方也要按买方的指示,把货物交给运输代理人。FCA 术语适用与包括多式联运在内的各种运输方式。

(5) CPT carriage paid to (…named place of destination) 运费付至(……指定目的地)

采用 CPT 术语成交,卖方要自负费用订立将货物运往目的地指定地点的运输契约,并且负责按合同规定的时间将货物交给承运人,即完成交货义务。卖方在交货后要及时通知买方。买方自货物交付承运人处置时承担货物灭失或损坏的一切风险。CPT 适用一切运输方式。

(6) CIP carriage insurance paid to (…named place of destination) 运费、保险费付至(……指定目的地)

CIP 与 CPT 相比较的不同之处在于,在 CIP 条件下交货,卖方增加了保险的责任和费用。

2.2.2 进出口业务

1. 交易磋商

所谓交易磋商(business negotiation)是指买卖双方就交易条件进行协商,以求达成一致的具体过程。可以采取口头或书面两种形式,以书面磋商为主。

交易磋商的全过程又分四个环节,即询盘、发盘、还盘和接受。

2. 签订合同

交易双方经过磋商,一方发盘,另一方对该项发盘表示接受,合同即告成立。根据国际

贸易习惯,买卖双方通常还需照例签订书面的正式合同或成立确认书。

国际贸易的买卖合同一般包括以下三个部分:第一部分是合同的首部,包括合同名称、合同号数、缔约日期、缔约地点、缔约双方名称和地址等。第二部分是合同的主体,包括合同的主要条款,如商品名称、品质、规格、数量、包装、单价和总值、装运、保险、支付以及特殊条款如索赔、仲裁、不可抗力等。第三部分是合同的尾部,包括合同文字和数量以及缔约双方的签字。

3. 合同的履行

(1) 出口合同的履行。

① 备货。备货活动就是根据出口合同的规定,按时、按质、按量准备好应交的货物,以便及时装运。

② 报验。凡按约定条件和国家规定必须法定检验的出口货物,在备妥货物后,应向进出口商品检验机关申请检验,只有经检验得到商检局签发的检验合格证书,海关才放行。

③ 催证。催促买方按合同规定及时办理开立信用证或付款手续。

④ 审证。信用证开到后,应对信用证内容逐项认真审核,信用证条款必须与合同内容相一致,不得随意改变,以保证及时转船,安全结汇。

⑤ 租船、订舱装运。按照 CIF 或 CFR 价格条件成交的出口合同,租船订舱工作应由买方负责。出口货物在装船前,还要办理报关和投保手续。

⑥ 制单结汇。在出口货物装船后,应按照信用证的规定,正确制备各种单据,并在信用证有效期内送交银行议付、结汇。银行收到单据审核无误后,一方面向国外银行收款,另一方面按照约定的结汇办法,与进出口公司结汇。

(2) 进口合同的履行。

① 开立信用证。进口合同签订后,需按照合同规定填写开立信用证申请书向银行办理开证手续。信用证内容应与合同条款一致。

② 派船接运货物与投保。在 FOB 交货条件下,应由买方负责派船到对方口岸接运货物。FOB 或 CFR 交货条件下的进口合同,保险由买方办理。

③ 审单和付汇。银行收到国外寄来的汇票及单据后,对照信用证的规定,核对单据的份数和内容。如内容无误,即由银行对国外付款。

④ 报关。进口货物到货后,由进出口公司委托外贸运输公司根据进口单据,填具“进口货物报关单”向海关申报。

⑤ 验收货物。进口货物到达港口卸货时,港务局要进行卸货核对,检验货物是否有短缺或残损。发现有残损短缺,凭商检局出具的证书对外索赔。

⑥ 办理拨交手续。委托货运代理将货物运交订货单位。

⑦ 进口索赔。进口商品因品质、数量、包装等不符合合同的规定,需要向有关方面提出索赔。根据造成损失的原因不同,进口索赔的对象主要有以下几个方面:

a 向卖方索赔。原装数量不足;货物的品质、规格与合同规定不符;包装不良致使货物

受损;未按时交货或拒不交货。

- b 向轮船公司索赔。货物数量少于提单所写数量;提单是清洁提单,而货物有残损情况,并且属于船方过失所致;货物所受的损失,根据租船合约有关条款应由船方负责。
- c 向保险公司索赔。自然灾害、意外事故或运输中其他事故的发生致使货物受损,并且在承保险别以内的;凡轮船公司不予赔偿或赔偿金额不足抵补损失的部分,并且属于承保险别范围内的。

2.3 商 检

进出口商品的检验(commodity inspection),就是对卖方交付商品的品质和数量进行鉴定,以确定交货的品质、数量和包装是否与合同的规定一致。商品检验是国际贸易中的一个重要环节。

2.3.1 商品检验的作用

商品检验是进出口商品检验机构为了鉴定商品的品质、数量和包装是否符合合同规定的要求,以检查卖方是否已按合同履行了交货义务,并在发现卖方所交货物与合同不符时,买方有权拒绝接受货物或提出索赔。因此,商品检验对保护买方的利益是十分重要的。

出口贸易中应当贯彻“平等互利”的原则,按照“重合同,守信用”,“按时、按质、按量”交货的精神,根据不同的商品,公平合理的订立检验条款,并由国家的商检部门监督实施。

在进口工作中,订好检验条款,做好进口商品的检验工作,对于维护国家和人民的正当权益是有重要意义的。根据《中华人民共和国进出口商品检验法》(以下简称《商检法》)的规定,我国商检机构的主要任务是:对重要进出口商品进行法定检验,对一般进出口商品实施监督管理和鉴定。

2.3.2 实施商品检验的范围

我国对外贸易中的商品检验,主要是对进出口商品的品质、规格、数量以及包装等实施检验,对某些商品进行检验以确定其是否符合安全、卫生的要求;对动植物及其产品实施病虫害检疫;对进出口商品的残损状况和装运某些商品的运输工具等亦需进行检验。

我国进出口商品检验的范围主要有以下几个方面:

(1) 现行《商检机构实施检验的进出口商品种类表》(以下简称《种类表》)所规定的商品。《种类表》是由国家商品检验局根据对外经济贸易发展的需要和进出口商品的实际情况制定的,不定期的加以调整和公布。

(2) 《中华人民共和国食品卫生法(试行)》和《进出境动植物检疫法》所规定的商品。

(3) 船舶和集装箱。

(4) 海运出口危险品的包装。

(5) 对外贸易合同规定由商检局实施检验的进出口商品。

我国进出口商品实施检验的范围除以上所列之外,根据《商检法》规定,还包括其他法律、行政法规规定需经商检机构或由其他检验机构实施检验的进出口商品或检验项目。

2.3.3 商品检验的时间和地点

在对外贸易合同中,有关检验的时间和地点有3种不同的规定:

第一种规定是,以离岸品质、重量为准。即出口国装运港的商品检验机构在货物装运前对货物品质、数量及包装进行检验,并出据检验合格证书为交货的最后依据。换句话说,货物到目的港后,买方无权复验,也无权向卖方提出异议。这种规定显然对卖方单方面有利。

第二种规定是,以到岸品质、重量为准。即货物的数量、品质和包装由到达目的港后,目的港的商品检验机构检验,并出据检验证书为货物的交接依据。这种规定对买方十分有利。

第三种规定是,两次检验、两个证明、两份依据。即以装运港的检验证书作为交付货款的依据;在货物到目的港之后,允许买方公证机构对货物进行复验并出据检验证书作为货物交接的最后依据。这种做法兼顾了买卖双方的利益,在国际上采用较多。

检验的时间与地点不仅与贸易术语、商品及包装性质、检验手段的具备与否有关,而且还与国家的立法、规章制度等有密切关系。为使检疫顺利进行,预防产生争议,买卖双方应将检验时间与地点在合同的检验条款中,具体订明。

2.3.4 检验机构

国际贸易中的商品检验工作,一般是由专业性的检验部门或检验企业来办理,他们的名称很多,其中有的称公正鉴定人(authentic surveyor)、有的称宣誓衡量人(sworn measurer)或实验室等,统称为商检机构或公证行,有时由买卖双方自己检验商品。国际贸易中从事商品检验的机构大致有如下几类:

(1) 官方机构。由国家设立的检验机构。

(2) 非官方机构。由私人和同业公会协会等开设的检验机构,如公证人、公证行。

(3) 工厂企业、用货单位设立的化验室、检验室。在实际交易中选用哪类检验机构检验商品,取决于各国的规章制度、商品性质以及交易条件等。检验机构的选定一般是与检验的时间和地点联系在一起的。在出口国工厂或装运港检验室,一般有出口国的检验机构检验;在目地港或卖方营业处、所检验时,一般由进口国的检验机构检验。

在我国,从事进出口商品检验的机构,根据《商检法》的规定,是国家设立的商检部门和设在全国各地的商检局。中国进出口商品检验总公司及其设在各地的分公司根据商检局的制定,也以第三者地位,办理进出口商品的检验和鉴定工作。

2.3.5 检验证书

进出口商品经过商检机构检验后,都要由检验机构发给一定的证明书,以证明商品的品质和数量是否符合合同的规定,这种证件称为商检证书。目前在国际贸易中常见的检验证书主要有以下几种:

- (1) 检验证明书(inspection certificate);
- (2) 品质证明书(quality certificate);
- (3) 重量证明书(weight certificate);
- (4) 卫生证明书(sanitary certificate);
- (5) 兽医证明书(veterinary certificate);
- (6) 植物检疫证明书(plant quarantine certificate);
- (7) 价值证明书(value certificate);
- (8) 产地证明书(origin certificate);

除上述各种检验证书之外,还有证明其他检验、鉴定工作的“检验证书”,如验舱证书、货载衡量等证书。

在国际商品买卖业务中,卖方究竟提供何种证书,要根据成交商品的种类、性质、有关法律和贸易习惯以及政府的涉外经济政策而定。

2.3.6 检验方法和检验标准

检验方法和检验标准涉及检验工作中许多复杂的技术问题。同一商品,如用不同的检验方法和检验标准进行,其结果也会不同。因此,在对外签订合同中,应注意确定适当的检验标准和检验方法。

2.4 报 关

所谓报关是指货物在进出境时,由进出口货物的收、发货人或其代理人,按照海关规定格式填报《进出口货物报关单》,随附海关规定应交验的单证,请求海关办理货物进出口手续。

2.4.1 海关

海关是国家设在进出境口岸的监督机关,在国家对外经济贸易活动和国际交往中,海关代表国家行使监督管理的权利。通过海关的监督管理职能,保证国家进出口政策、法律、法令的有效实施,维护国家的权利。

1987年7月1日实施的《中华人民共和国海关法》(以下简称《海关法》)是现阶段海关的基本法规,也是海关工作的基本准则。海关贯彻《海关法》,在维护国家主权和利益的

同时,需促进对外经济贸易和科技文化交流的发展。

1. 海关的组织机构

中华人民共和国海关总署为国务院的直属机构,统一管理全国海关,负责拟定海关方针、政策、法令、规章。国家在对外开放口岸和海关监管业务集中的地点设立海关。海关的隶属关系,不受行政区划的限制,各地海关依法行使职权,直接受海关总署的领导,向海关总署负责;同时受所在省、市、自治区人民政府的监督和指导。

2. 海关的职责

中国海关按照《海关法》和其他法律、法规的规定,履行下列职责:

(1) 对进出境的运输工具、货物、行李物品、邮递物品和其他物品进行实际监管。《海关法》规定:进口货物自进境到办结海关手续止,应当接受海关监管。海关监管的货物,未经海关许可,任何单位和个人不得拆开、提取、交付、发运、调换、改装、抵押、转让或更换标记。进出口货物的收、发货人或其代理人,应当向海关如实申报,交验有关单证,接受海关对货物的查验。除海关特准的以外,进出口货物在收、发货人缴清税款或者提供担保后,由海关签印放行。过境、转运和通运货物,由运输工具负责人向进境地海关申报,并在规定期限内运输出境。对保税货物、暂时进出口货物,除了进出境环节的监管以外,还要进行后续管理。特定减征或者免征关税的进口货物,只能用于特定地区、特定企业或者特定用途。在海关规定的时限内,未经海关核准并补交关税,不得移作它用。

进出境运输工具到达或者驶离设立海关地点时,运输工具负责人应当向海关如实申报、交验单证,并接受海关监督和检查。运输工具装卸进出境货物、物品或者上下进出境旅客,应当接受海关监管。

个人携带进出境的行李物品、邮寄进出境的物品,应当以自用、合理数量为限,并接受海关监管。

(2) 征收关税和其他税费。《海关法》规定,准许进出口的货物、进出境的物品,除《海关法》另有规定外,由海关依照进出口税则征收关税。进口货物以海关审定的正常成交价格为基础的到岸价格作为完税价格。出口货物以海关审定的正常离岸价格扣除出口税为完税价格。

(3) 查缉走私。中国海关是主管查缉走私的国家行政执法部门。走私是破坏国家主权,扰乱社会经济秩序,损害国家利益的违法行为,情节严重的走私则构成走私犯罪。海关对走私案件的处理依据情节轻重处以罚款或没收走私物品。对构成走私罪的当事人,移交司法机关追究刑事责任。

(4) 编制海关统计和办理其他海关业务。中国海关统计是货物实际进出口的统计资料。海关统计的原始资料,是进出口货物收、发货人或其代理人向海关递交的进出口货物报关单和按规定附送的有关合同、发票、装箱单等。海关统计是研究中国对外经济贸易发展和国际经济关系的重要资料。

2.4.2 报关单证和报关期限

经海关审查批准予以注册、可直接或接受委托向海关办理运输工具、货物、物品进出境手续的单位叫“报关单位”。报关单位的报关员需经海关培训和考核认可,发给报关员证件,才能办理报关事宜。报关员需在规定的报关时间内,备有必须的报关单证办理报关手续。

1. 报关单证

海关规定,对一般的进出口货物需交验下列单证:

(1) 进出口货物报关单(一式两份),是海关验货、征税和结关放行的法定单据,也是海关对进出口货物汇总统计的原始资料。为了及时提取货物和加速货物的运送,报关单位应按海关规定的要求准确填写,并需加盖经海关备案的报关单位的“报关专用章”和报关员的印章签字。

(2) 进出口货物许可证或国家规定的其他批准文件。凡国家规定应申领进出口许可证的货物,报关时都必须交验外贸管理部门(包括经贸部、经贸部属各地的特派员办事处及各地经贸委、厅、局)签发的进出口货物许可证。凡根据国家有关规定需要有关主管部门批准文件的还应交验有关的批准文件。

(3) 提货单、装货单或运单。这是海关加盖放行章后发还给报关人凭以提取或发运货物的凭证。

(4) 发票。它是海关审定完税价格的重要依据,报关时应递交载明货物真实价格、运费、保险费和其他费用的发票。

(5) 装箱单。单一品种且包装一致的件装货物和散装货物可以免交。

(6) 减免税或免检证明。

(7) 商品检验证明。

(8) 海关认为必要时应交验的贸易合同及其他有关单证。

2. 报关期限

《海关法》规定,出口货物的发货人或其代理人应当在装货的 24 小时前向海关申报。进口货物的收货人或其代理人应当自运输工具申报进境之日起 14 天内向海关申报。逾期罚款,征收滞报金。如自运输工具申报进境之日起超过三个月未向海关申报,其货物可由海关提取变卖。如确因特殊情况未能按期报关,收货人或其代理人应向海关提供有关证明,海关可视情况酌情处理。

2.4.3 进出口货物报关程序

海关法规定,进出口货物必须经设有海关的地点进境或者出境,进口货物的收货人、出口货物的发货人或其代理人应当向海关如实申报、接受海关监管。对一般进出口货物,海关的监管程序是:接受申报、查验货物、征收税费、结关放行。而相对应的收、发货人或其

代理人的报关程序是：申请报关、交验货物、缴纳税费、凭单取货。一般货物进出境监管程序如图 2-1 所示：

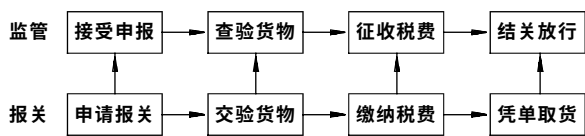


图 2-1 一般货物进出口监管程序

海关在规定时间内接受报关单位的申报后，审核单证是否齐全、填写是否正确，报关单内容与所附各项单证的内容是否相符，然后查验进出口货物与单证内容是否一致，必要时海关将开箱检验或者提取样品。货物经查验通过后，如属应纳税货物，由海关计算税费，填发税款缴纳证，待报关单位交清税款或担保付税后，海关在报关单、提单、装货单或运单上加盖放行章后结关放行。

进出口货物收、发货人或其代理人（上述所指报关单位），在报关前应备妥交审的单证，正确填写报关单，在规定的报关期限内向海关申请报关，协助海关查验货物，负责搬移货物，开拆和重封货物的包装，并负责缴纳需缴货物的税费，然后凭海关盖有放行章的报关单、提单、装货单或运单提取货物。

2.4.4 关税计算

关税额度的确定与调整也将直接影响一个国家进出口货物的种类和数量，并反映了国家的外贸政策。关税政策和税法是根据国家的社会制度，经济政策和社会生产发展水平，外贸结构和财政收入等综合因素考虑制定的。依法对进出口货物征税是海关行使国家外贸管理职权的重要内容。

进出口货物应纳税款是在确定单货相符的基础上，对相关货物进行正确分类，确定税率和完税价格后，据以计算得到的，其基本公式为式 2-1：

$$\text{关税税额} = \text{完税价格} \times \text{关税税率} \tag{2-1}$$

1. 完税价格

（1）进口货物完税价格。进口货物必须以海关审定的正常成交价为基础的到岸价格为完税价格。到岸价格包括货价、运费、保险费及其他劳务费用。

以 CIF 成交时，完税价格等于 CIF 价格。

以 FOB 或 CFR 价成交时，在此价格基础上分别计入运抵进口国口岸前的相应运费和杂费，使其符合到岸价格税金的要求。上述费用的计入按实际支出的金额计算，如无法计算，则按海关指定的费率参照计算。一般可按式 2-2 计算：

$$\text{完税价格} = \frac{\text{FOB 价} + \text{运费}}{1 - \text{保险费率}} \quad \text{或} \quad \text{完税价格} = \frac{\text{CFR 价}}{1 - \text{保险费率}} \tag{2-2}$$

进口货物的成交价格经海关审定未能确定的,则以该货物的同一出口国或者地区购进相同或类似货物的正常成交价为基础的到岸价作为完税价格;如仍未能确定,则以相同或类似进口货物在国内市场的批发价格,减去进口关税和进口环节其他税收及进口后的正常运输、储存、营业费用及利润作为完税价格,其计算公式如式 2-3:

$$\text{完税价格} = \frac{\text{国内批发价格}}{1 + \text{进口最低汇率} + 20\%} \quad 2-3$$

(2) 出口货物完税价格。出口货物以海关审定的货物售予境外的离岸价格扣除出口税后作为完税价格,其计算公式如式 2-4:

$$\text{完税价格} = \frac{\text{离岸价格}}{1 + \text{出口税率}} \quad 2-4$$

2. 关税税率

我国海关根据《进出口关税条例》规定把进口关税税率定为普通税率和最低税率,前者适用于产自未与我国订立关税互惠条约的国家的进口货物,而后者适用于产自与我国订立了关税互惠条约的国家的货物。另外,对购买复进口的国货、产自台湾省(直接对台贸易除外)的货物及产自香港、澳门的货物均按最低税率征税。目前已有 100 多个国家和地区与我国签订了有关关税互惠条款的贸易条约或协定。

3. 进出口货物关税减免

准许进出口的货物和物品,除《海关法》另有规定外,应由海关征收关税,但国家可以因政治或外交需要对某些国家或某些人员的进口货物或物品给予关税减免,或者由于经济发展需要,在一定时间内对某些进出口商品实行减征或免征关税。关税的减免权属于中央。根据现行规定,关税减免的项目有:

- (1) 海关法规规定的减免;
- (2) 经国务院特准的特定减免;
- (3) “海关总署”批准的临时减免。

另外,当今出口货物、进出境物品放行后,海关发现有少征或漏征税款时,可在自物品放行之日起一年内,向纳税义务人补征,因纳税义务人违反规定造成的,可延至三年内追征;当海关发现多征税款后,应立即退还,纳税义务人也可在自缴纳税款之日起一年内要求海关退还。

4. 其他由海关代征的税费

当货物由海关征税进口后,由于其在国内流通,与国内产品享有同等待遇,因而也需缴纳国内应征的各种税费。为简化手续,可以把一部分国内税费的征收在货物进口时就交由海关代征。目前我国由海关代征的国内税费有产品税、增值税、盐税、调节税和车辆购置附加费等。

2.5 保 险

在国际贸易中,每笔成交的货物,从卖方交至买方手中,一般都要经过长途运输。在此过程中,货物可能遇到自然灾害或意外事故,从而使货物遭受损失。货主为了转嫁货物在途中的风险,通常都要投保货物运输险。如货物一旦发生承包范围内的风险损失,即可以从保险公司取得经济上的补偿。

国际货物运输术语——财产保险,是以运输过程中的各种货物作为保险标的,被保险人(卖方或买方)向保险人(保险公司)按一定的金额投保一定的险别,并缴纳保险费。保险人承保以后,如果保险标的在运输过程中发生约定范围内的损失,应按照规定给予被保险人经济上的补偿。

国际货物运输保险的种类很多,其中包括海上货物运输保险、陆上货物运输保险、航空货物运输保险和邮包运输保险,其中以海上货物运输保险起源最早,历史最悠久。

2.5.1 海上货物运输保险

1. 海上货物运输保险承保的范围

海上货物运输承保范围包括海上风险、海上损失与费用以及海上风险以外的其他外来原因所造成的风险与损失。

(1) 海上风险。海上风险是保险业的专门用语,包括海上发生的自然灾害和意外事故,但并不包括海上的一切危险。

自然灾害是指不以人们意志为转移的自然力量所引起的灾害。但在海上保险业务中,它并不是泛指一切由于自然力量所造成的灾害,而是仅指恶劣气候、雷电、海啸、地震或火山爆发等人力不可抗拒的灾害。

意外事故一般是指由于偶然的非意料中的原因所造成的事故。但在海上保险业务中,所谓意外事故并不是泛指海上意外事故,而是仅指运输工具遭受搁浅、触礁、沉没、船舶与流冰或其他物体碰撞以及失踪、失火、爆炸等。

(2) 海上损失与费用。海上损失和费用是指被保险货物在海洋运输中,因遭受海上风险而引起的损失与费用。按照海运保险业务的一般习惯,海上损失还包括与海运相连接的陆上或内河运输中所发生的损失与费用。

① 海上损失。按照海上损失的程度不同,可分为全部损失(total loss)和部分损失(partial loss)。

a 全部损失。简称全损,是指被保险货物遭受全部损失。按其损失情况的不同,全部损失又可分为实际全损(actual total loss)和推定全损(constructive total loss)两种。实际全损是指被保险货物完全灭失或完全变质,或指货物实际上已不可能归还保险人而言。推定全损是指货物发生保险事故后,认为实际全损已经不可避免,或者为避免发生实际全损所

需支付的费用与继续将货物运抵目的地的费用之和超过保险价值的,称为推定全损。

b 部分损失。是指被保险货物的损失没有达到全部损失的程度。在部分损失中包括共同海损和单独海损两种。共同海损是指载货的船舶在海上遇到灾难、事故,威胁到船、货等各方的共同安全,为了解除这种威胁,维护船货安全,或者是船程得以继续完成,由船方有意识地、合理地采取措施,所做出的某些特殊牺牲或支出某些额外费用,这些损失和费用叫共同海损。单独海损是指除共同海损以外的意外损失,即由于承保范围内的风险所直接导致的船舶或货物的部分损失。

② 海上费用。海上费用是指保险人即保险公司承保的费用。保险货物遭遇保险责任范围内的事故,除了能使货物本身受到损毁导致经济损失外,还会产生费用方面的损失。这种费用,保险人也给予赔偿,主要有施救费用和救助费用。

a 施救费用(sue and labor expenses)。是指当保险标的遭遇保险责任范围内的灾害事故时被保险人或者它的代理人、雇佣人员和受让人员等为防止损失的扩大而采取抢救措施所支出的费用,称为施救费用。

b 救助费用(salvage charge)。是指当保险标的遭遇保险责任范围内的灾害事故时,由保险人和被保险人以外的第三者采取救助行动,而向其支付的费用。

(3) 外来风险。外来风险一般是指海上风险以外的其他外来原因所造成的风险。可分为一般外来风险和特殊外来风险。一般外来风险是指被保险货物在运输途中由于偷窃、短量、雨淋、玷污、渗漏、破碎、受热受潮、串味等外来原因所造成的风险。特殊外来风险是指由于军事、政治、国家政策法令以及行政措施等特殊外来原因造成的风险与损失。例如战争、罢工。

2. 海上货物运输保险险别

保险险别是保险人对风险损失的承保范围,它是保险人与被保险人履行权利与义务的基础,也是保险人承保责任大小和被保险人缴付保险费多少的依据。海洋货物运输保险的险别很多,概括起来分为基本险别和附加险别两大类。

(1) 基本险别。根据我国现行的《海洋货物运输保险条款》的规定,在基本险别中包括平安险(free from particular average,简称 FPA)、水渍险(with particular average,简称 WPA/WA)和一切险(all risks)三种。

① 平安险。平安险的责任范围包括:

a 在运输过程中,由于自然灾害和运输工具发生意外事故,造成被保险货物的实际全损或推定全损。

b 由于运输工具遭遇搁浅、触礁、沉没、互撞、与流冰或其他物体碰撞,以及失火、爆炸等意外事故造成被保险货物的全部或部分损失。

c 只要运输工具曾经发生搁浅、触礁、沉没、焚毁等意外事故,不论在意外事故发生之前或者以后曾在海上遭恶劣气候、雷电、海啸等自然灾害造成的被保险货物的部分损失。

d 在装卸转船过程中,被保险货物一件或数件落海所造成的全部损失或部分损失。

e 被保险人对遭受承保责任范围内危险的货物采取抢救,防止或减少货损措施支付的合理费用,但以不超过该批被救货物的保险金额为限。

f 运输工具遭遇自然灾害或者意外事故,需要在中途的港口或者在避难港口停靠,因而引起的卸货、装货、存仓以及运送货物所产生的特别费用。

g 运输契约定有“船舶互撞条款”,按该条款规定应有货方偿还船方的损失。

② 水渍险。水渍险的责任范围除包括上列平安险的各项责任外,还负责被保险货物由于恶劣气候、雷电、海啸、地震、洪水等自然灾害所造成的部分损失。

③ 一切险。一切险的责任范围除包括“平安险”和“水渍险”的所有责任外,还包括货物在运输过程中,因一般外来原因所造成的被保险货物的全部或部分损失。

在上述三种基本险别中,明确规定了除外责任。所谓除外责任(exclusion)是指保险公司明确规定不予承保的损失或费用。

(2) 附加险别。海洋运输货物保险的附加险种类繁多,归纳起来可分为一般附加险和特别附加险。

一般附加险包括:

偷窃、提货不着险(theft, pilferage and non-delivery 简称 T. P. N. D.)

淡水雨淋险(fresh water rain damage, 简称 F. W. R. D.)

短量险(risk of shortage)

混杂、玷污险(risk of intermixture & contamination)

渗漏险(risk of leakage)

碰撞、破碎险(risk of clash & breakage)

串味险(risk of odor)

受热、受潮险(damage caused by heating & sweating)

钩损险(hook damage)

包装破裂险(loss or damage caused by breakage)

锈损险(risk of rust)

上述 11 种附加险,不能独立投保,只能在投保平安险,或水渍险的基础上加保。

特别附加险包括战争险、战争险的附加费用和罢工险等。

2.5.2 陆上运输货物保险

陆上运输货物保险的险别分为陆运险和陆运一切险两种,其承保的责任范围如下:

(1) 陆运险的责任范围。被保险货物在运输途中遭受暴风、雷电、地震、洪水等自然灾害,或由于陆上运输工具(主要是指火车、汽车)遭受碰撞、倾覆或出轨,如在驳运过程中,驳运工具搁浅、触礁、沉没或由于遭受隧道坍塌、压歪或火灾、爆炸等意外事故所造成的全部损失或部分损失。由此可见,保险公司对陆运险的承保范围大致相当于海运货物保险中的“水渍险”。