

# 貿易術語通則元旦實施

## 新版準確釐定各方風險責任

溫故知新

國際商會(ICC)重新編寫的《國際貿易術語解釋通則2010》(《Incoterms 2010》)將於明年1月1日開始全球實施，新通則將較2000年已開始應用的現有版本，更準確標明各方承擔貨物運輸風險和費用的責任條款，令船舶管理公司更易理解貨物買賣雙方支付各種收費時的角色，有助避免現時經常出現的碼頭處理費(THC)糾紛。此外，新通則亦增加大量指導性貿易解釋和圖示，以及電子交易程序的適用方式。

新 版本的《Incoterms 2010》已確定在明年生效，而為了讓買賣雙方、保險人及其他涉及交易人士更準確地使用新通則，新通則增加大量的指導性解釋和圖示、電子交易程序適用方式及適用貿易術語的建議等內容。

《Incoterms》是目前全球廣泛採用的《國際貿易術語》的解釋通則，以各種貿易術語說明貨物買賣雙方在交易中應盡的義務及雙方責任、費用和風險劃分，自1936年已開始發布，此後約10年修訂一次。現時全球通用的《Incoterms 2000》自2000年開始使用，內裡包含四大組(即C、D、E和F組)或13種貿易術語。

### 貿易術語減至11個

其中，新通則最大的變化是將原來的13個貿易術語減至11個，國際商會創設DAT和DAP兩個新術語，取代DAF、DES、DEQ和DDU。而四組術語亦減為兩組用語，分別是適用於所有運輸方式的用語包括EXW

、FCA、CPT、CIP、DAT、DAP和DDP，以及適用於水路運輸的用語，包括FAS、FOB、CFR、CIF。

兩個新用語作為最主要變化，DAT即Delivered at Terminal，該術語類似於DEQ術語，指賣方在指定目的地(包括港口)卸貨後，將貨物交給買方處理，即完成交貨。而賣方應承擔將貨物運至指定的目的地的一切風險和費用(除進口費用外)，該術語適用於任何運輸方式或多式聯運。

而DAP即Delivered at Place，該術語類似於DAF、DES和DDU術語，指賣方在指定的目的地(包括港口)交貨，只需做好卸貨準備無需卸貨，即完成交貨。而賣方應承擔將貨物運至指定的目的地的一切風險和費用(除進口費用外)，亦適用於任何運輸方式、多式聯運方式及海運。

業內人士稱，新術語有助船舶管理公司弄清碼頭處理費的責任方，因現時經常有買方在貨物到港後，投訴被要求雙重繳付碼頭處理費，一是來自賣方，一是來自船公司，而新通則會明確標明貨物買賣雙方支付碼頭處理費的責任。

### 電子文件取代紙文件

此外，在《Incoterms 2010》指導性解釋下，貨物的買方、賣方和運輸承包商有義務為各方提供相關資訊，知悉涉及貨物在運輸過程中能否滿足安檢要求，此舉將幫助船舶管理公司了解船舶運載的貨物有否觸及危險品條例，防止在未能提供相關安全文件下，船舶貨櫃中藏有違禁品。新通則亦因應國際貿易市場的電子貨運趨勢，指明在貨物買賣雙方同意下，電子文件可取代紙張文件。新通則實施在即，但值得一提的是，買賣雙方在交易過程中是可自願採用《Incoterms》內容，亦可指定採用不同年代版本的《Incoterms》，因此當新通則在明年實施後，貿易從業員必須多加注意交易中的貿易術語和定義。

## ICC Guide to Incoterms® 2010

By Jan Ramberg



▲《國際貿易術語解釋通則2010》許多經修改的內容，是貿易商人必須注意的



▲日郵正準備將更多長租船脫手，靈活調整船隊運力

日本郵船(歐洲)總經理水上俊一郎日前在倫敦表示，該公司並非如外界所言般會大幅裁減船隊運力，藉此降低班輪業務比重，真正目標是令自有船和租賃船比例更為平衡，強調日郵船隊今後仍會以健康速度增長。他亦承認，在金融海嘯期間，該公司調配船隊航線的靈活性明顯不及同業。

金融海嘯去年導致集箱海運貨量大減，令班輪業內激烈搶貨，亦因此湧現大量閒置船。當時有報道指出，日郵決定減少班輪業務比重，並裁減船隊運力，而該公司集箱船隊運力全球排名由09年初的第10位，下跌至今年年初的第16位，令有關消息似乎得到證實。

正當今年集箱海運市場顯著復蘇，部分班輪公司的業務已經重新踏上升軌，水上表示，日郵從未有打算縮減班輪業務，而且亦不會放棄擴充船隊，只是會以中等的速度增長，有關裁減船隊運力的報道純粹出於誤解。

他認為，回顧金融海嘯去年衝擊班輪市場期間，日郵發現本身的營運靈活程度明顯不及其他同業，該公司宣布調整集箱船隊的主要目的，是要令自有船和租賃船比例更為平均，長遠有助公司針對市場需求變化更靈活應對。

在現有日郵營運船隊當中，仍有超過90%是自有船或是租期長達10年以上的租賃船。他指出，隨著更多長租船租期屆滿，該公司目標在5年內將上述自有船和長租船比例降至65%，其餘均為短租船，藉此活化船隊調配。

另外，對於近期包括東方海外(00316)和德國赫伯羅特航運在內的主要班輪公司都在買船，水上表示，日郵目前只會採取非常謹慎的買船態度，又稱現時未有壓力要令船隊運力增長太快。該公司現時旗下船隊運力最大的集箱船只有9600箱，該系列新船的最後一艘會在明年初就會交付，之後則暫時再無其他新船。

## 簡訊

### 首都機場終止向母公司售股

北京首都國際機場(00694)公告稱，由於機場建設及管理費政策將於年底到期，部分H股股東希望政策明朗化以後再作決定，因此公司終止向母公司發行最多50億元(人民幣，下同)H股的發股計劃。

該公司今年10月份稱，母公司首都機場集團公司同意以每股3.78元的價格認購其即將發售的H股新股，並將持權由56.61%增至66.76%。北京首都國際機場公告指出，尚未收到任何中國政府有關機場費政策到期後安排的正式通知，而去年機場費收入達到8.275億元，佔總收入約17%。

### 港龍再推頭等艙煲仔飯

港龍航空今年再度推出煲仔飯系列空中食譜，並增添款式，為頭等客艙乘客帶來不同風味的佳餚。日期由現在起至明年3月15日，於香港至上海、北京線上為頭等客艙提供。

機艙服務總經理梁曉寧表示，為了保持煲仔飯的最佳質量，專責機艙餐飲的同事們以及空中餐膳供應商經過多番鑽研，無論在選擇食材、烹調方法如水和米的比例，以及加熱程序均一絲不苟，要求嚴格。煲仔飯菜譜有超過16款。



▲港龍航空餐飲經理莊惠心(右一)與空中餐膳供應商德國漢莎航空膳食服務(香港)廚師(右二)為乘客精心炮製時令煲仔飯

# 金鹿深圳開辦公務機服務



▲兩架公務機停在北京首都機場，其中一架是金鹿航空(左) 法新社

【本報記者毛麗娟深圳二十一日電】海航集團旗下金鹿公務航空有限公司深圳公務機固定基地運營商(FBO)今日在深圳寶安機場開業。執行董事長張遠透露，該FBO是中國的第三家、華南地區除香港以外的第一家，將致力於專業從事公務機地面保障服務，為進出深圳的高端客戶提供高級別的公務機服務，提升深圳機場的國際化服務水準，打造中國的公務航空新時代。

數據顯示，深圳機場已經成為國內外公務機航班的主要目的地之一，其中09年公務機進出港航班數量比08年增加了近60%。快速增長的公務機需求使得深圳機場迫切需要專門的公務機候機樓。

執行董事長張遠表示，金鹿公務航空與深圳機場合作建立FBO，正是看好深圳經濟特區快速發展的優勢，也可以利用毗鄰港澳的地理優勢，依靠金鹿公務航空十幾年的公

務航空運營優勢，將FBO打造成為給頂級的公務航空服務的旗艦店。

### 中國公務機需求旺盛

張遠透露，截止到今年底，公務機的增長量是六成。從總量上看依然很小，擁有量小於金磚四國中的印度和巴西。他透露，金鹿航空目前擁有30架公務機，加上其他國內航空公司的擁有量，總量不過是50架，運力遠遠達不到需求標準。據他介紹，如果比照GDP來衡量，1萬億美金的國內生產總值對需要250架的公務機，中國去年國內生產總值超過5萬億美元，對應1250架。

海航集團執行副總裁高海認認為，目前，整個公務機市場運力緊張，越來越多的富豪購買私人飛機託管於FBO，有實力的航空公司也意欲躡準富裕階層，增加公務機服務運力。

## 寧波一舟山港吞吐量增9.4%

11月份寧波一舟山港完成貨物吞吐量5.1749億噸，其中，寧波港域3.7856億噸，舟山港域1.3893億噸，分別比去年同期增長9.4%、9.9%和8.0%。完成外貿貨物吞吐量2213.3萬噸，其中，寧波港域1755萬噸，舟山港域458.3萬噸，分別比去年同期增長10.7%、17.3%和減少9.1%。

另外，完成集裝箱量120萬箱，其中，寧波港域118萬箱，舟山港域2萬箱，分別比去年同期增長26%、24.9%和175.3%。今年頭11個月，寧波一舟山港累計完成貨物吞吐量5.75億噸，其中，寧波港域3.67億噸，舟山港域2.0759億噸，分別比去年同期增長9.4%、5.4%和17.5%。

## 漢堡港凍結收費至明年七月

漢堡港務局昨日宣布，在明年7月前不加港口費，是繼鹿特丹港和安特惠普港後，再有歐洲主要集箱港宣布暫時凍結收費。另外，該港亦會在明年2月開始，放棄以船舶總噸計算港口收費方式，轉以每艘船承貨量為徵費準則。

在08年，漢堡港來自港口費的收入為4050萬歐元，在集箱海運業重創的09年，則為4100萬歐元。當中的增長主要由於該港在貨量減少的情況下，仍是以船舶總噸計算收費，而且該局堅持在去年3月將港口費調高4%。總經理邁耶稱，單以計算每艘船承貨量收費，能讓港口在海運市場興旺時增加收入，而在海運業低潮時，班輪公司亦可因應貨量減少而節省成本。他表示，會與碼頭公司和船公司協會繼續商討新規定條款，能趕及在明年夏季實施。

## 荷航開通廈門至歐洲直航

【本報記者鄭名車廈門二十日電】荷蘭皇家航空公司明年3月27日將開闢從荷蘭阿姆斯特丹到廈門直航航線，成為該公司第一家在廈門至歐洲之間提供直達航班的航空公司。20日下午，廈門市委書記于偉國、市長劉賜貴會見了荷蘭皇家航空公司總裁畢賀

文和荷蘭阿姆斯特丹市副市長Cornelia Gehrels。會見後，雙方舉行了合作簽約儀式。

荷蘭皇家航空公司在大中華區開通的第7個航點，對於加強廈門和海西的對外開放，特別是與歐洲的交流往來具有重要意義。



▲廈門市政府與荷蘭皇家航空公司代表簽定協議 本報攝

# 中韓「海上高速公路」開通

【本報記者丁春麗濟南二十一日電】交通運輸部、山東省政府在威海舉行了中韓陸海聯運汽車貨物運輸開通儀式，這是中國首例與較發達國家開展的陸海聯運汽車運輸項目，同時也是首例通過以陸海聯運方式實現國際運輸。

目前，中韓陸海聯運開通的為第一階段甩掛運輸，即兩國的貨運掛車由客滾船搭載進入對方境內後，直接由對方的牽引車牽引運抵目的地。中韓陸海聯運的開通，標誌着中韓兩國之間又增添了一條陸海多式聯運、汽車「門到門」服務的新型物流通道



▲山東省威海港第一輛貨運掛車通過中韓陸海聯運通道，並準備通過客滾船運輸抵達韓國仁川港 新華社

，能夠滿足中韓雙方存在的大量鮮活農產品、食品、易碎品、精密儀器和電子產品等貨物運輸的特殊需求。

同時，項目的實施可有效減少出口商品在途時間過長造成的損耗，改善對韓出口商品結構和流通方式，增加產品競爭力 and 市場份額，帶動製造業和服務業發展。

原山東省交通科學研究所研究員許雲飛稱，同傳統的滾裝運輸相比，陸海聯運保留了其裝卸特色，但更節能。同時還大大節省了裝卸時間，提高了效率。進出口貨物的「門到門」的直達運輸，大大提升物流的便利程度。在他眼裡，這個項目就好像在中韓兩國之間鋪設了一條「海上高速公路」。

許雲飛認為，中韓陸海聯運對擴大中韓經貿往來的意義不言而喻，而對山東而言，意義尤其重大而深遠。不但會進一步增強山東沿海港口群競爭及輻射能力，還將推動山東半島藍色經濟區的建設。

### 山東六海港將對韓開通

今年9月，中韓在威海簽署了《中華人民共和國政府和韓國政府陸海聯運汽車貨物運輸協定》及其第一階段的實施議定書。中韓雙方確定了相互開通的口岸，中國是青島、煙台、威海、龍眼、石島和日照等6個適用海港口岸，並於2010年底前在已具備開通條件的威海、青島2個海港口岸先行開通。韓方提出協定生效的同時，將客滾班輪掛靠的仁川、平澤和群山3個港口都作為適用口岸，2010年底前開通仁川港，並根據船公司的準備情況開通其他港口。

威海距仁川僅90多哩，1990年兩地開通中韓海上第一條航線。目前，威海港的13條航線中有5條是威海至韓國的航線，集裝箱吞吐量對韓比重達36%，旅客吞吐量對韓比重達20%。在中韓陸海聯運的實踐上，威海也成為首個試點口岸。

香港上市公司業績公布日期	
12月22日	朗力福集團(08037)(未)
12月23日	品質國際(00243)(中)
12月28日	大眾金融(00626)(中)
12月30日	匯多利(00607)(中)
1月6日	聯太工業(00176)(未)
3月2日	香港交易所(00388)(未)
3月8日	香港飛機工程(00044)(未)
3月9日	國泰航空(00293)(未)
3月10日	太古股份公司A(00019)(未) 太古股份公司B(00087)(未)

註：(中)為中期息；(未)為末期息；(特)為特別息；(季)為季度息