

Incoterms 的新发展对于我国内陆地区贸易开放的影响

王璇

(兰州财经大学,甘肃 兰州 730030)

摘要:在新常态下,我国内陆地区经济发展水平相对滞后,导致东西部区域经济不协调是我国发展过程中遇到的主要问题。而内陆地区贸易开放程度不足是其经济落后的一个重要原因。《国际贸易术语解释通则》(Incoterms)作为国际贸易中普遍使用的惯例规则,它近两次的修订都有涉及内陆国家和地区内外贸易的需求,其推广和普及对于我国内陆地区提升贸易开放水平有重要推动作用。本文对最新修订版本 Incoterms 2020 相对于原来版本的相关新变化进行了说明,在进一步分析这些新变化对于我国内陆欠发达地区贸易发展的积极影响。

关键词:Incoterms 2020;内陆地区;贸易开放

【DOI】10.12231/j.issn.1000-8772.2021.21.007

1 引言

改革开放以来,我国先后实施的西部大开发战略和“一带一路”倡议给内陆欠发达地区带来了巨大的发展机遇,使得内陆地区对外开放取得了一定的成就。但与东部沿海地区相比,由于贸易发展起步晚,区域经济发展滞后、缺乏产业和技术支撑、基础设施和政策环境不足够吸引外资等问题,西部内陆地区的开放程度和贸易发展水平远远落后。在“以国内国际双循环相互促进的新发展格局”背景下,内陆欠发达地区进一步扩大内外贸易,不仅是构建新发展格局中畅通外循环的必然要求,也是促进自身经济发展,缩小与东部地区差距,协调东西部差异,以区际贸易畅通内循环的现实需要。

《国际贸易术语解释通则》是对外贸易中普遍使用的基础性规则。自 1936 年问世以来,为适应国际贸易发展和国际环境变化的需要,国际商会先后对其进行八次修订,每一次修订都对各国各地区对外贸易产生广泛深远的影响,尤其是近两次的修订版本还着重考虑到内陆国家和地区对外贸易及国内贸易的需求。在过去的十年中,Incoterms 2010 的推广和使用对我国内陆欠发达地区扩大对外开放水平,提高贸易效率起了一定促进作用,因此目前国内大多数学者仅分析了 Incoterms 2010 的变化对我国外贸产业和西部地区开放的影响。而 2020 通则由于发布时间不久,已有文献仅分析其条款变化,并未拓展到对内陆地区开放影响的层面。因此分析 Incoterms 2020 的变化对于我国内陆地区贸易开放的影响,不仅有利于推动新版本通则在内陆地区的推广和内陆地区对外贸易规则的规范化,还对欠发达地区扩大开放水平,协调东西部差异,构建新发展格局有重要意义。

2 Incoterms 2020 的相关变化

2.1 对每一术语的“用户解释性说明”更详细

Incoterms 2020 中在每一个贸易术语的定义后面都附有“用户解释性说明”以代替《通则 2010》中各术语开头部分的“指导说明”,还特别对每一术语都附上贸易术语示意图。使得该术语在何时适用、买卖双方的风险责任及费用如何划分、使用注意事项、实际操作中可能产生的问题等内容一目了然,其详细程度是通则所有版本里最高的。

2.2 “横向”展示有助于用户区分相似术语

Incoterms 2020 第一次采用“横向”展示的方式对所有相似术语进行辨析,具体来说就是集中列明相似术语对于同一个问题在处理方式上的差异、买卖双方风险费用划分的不同,比如 CIF 相比于

CFR 买方要额外再承担保险费用等。这种改变有助于外贸企业尤其是内陆贸易商根据需要使用最适合的术语。

2.3 提高 CIP 贸易术语下卖方投保最低险别

Incoterms 2020 对于 CIP 和 CIF 术语在卖方投保义务方面做了调整和区分。由于国际贸易中货物在运输途中非常容易受到损坏使得买方利益受损,所以对货物灭失的风险适合的险别进行投保是非常重要的。

在 Incoterms 2010 中,CIF、CIP 项下是由卖方负责为货物运输进行投保,且双方贸易合同没有特殊约定的情况下,卖方基于成本最小化的原则只需要为货物投保平安险或 ICC(C)险这样的最低险别即可。但鉴于在国际贸易实践中 CIF 术语在海运大宗货物贸易中运用较多,而 CIP 术语一般适用于集装箱多式联运且价值较高的制成品贸易,因此使用 CIP 术语的贸易货物在运输中受损的风险相对更大,据此 Incoterms 2020 规定 CIP 合同下卖方必须为货物投保如伦敦货物保险协会(ICC)的 A 险、中国人保(PICC)的一切险(All Risks)这类最高险别,而对 CIF 术语卖方的保险义务未作改动。

2.4 改原来的 DAT 为 DPU

Incoterms 2020 最为显著的修改就是以 DPU 术语替代《2010 通则》里的 DAT 术语。原 2010 通则增加了两个适用于内陆贸易多式联运的术语:DAT(Delivered at Terminal,目的地或目的港的运输终端交货),DAP(Delivered at Place,指定目的地交货),二者都适用于海、陆、空运等一切运输方式,且差别非常细微:DAT 里的“Terminal(终端)”是指卖方可以负责卸货的任何地方,言下之意是卖方必须将货物从运输工具上卸下再交货;而 DAP 术语下的“Place”是指卖方不用负卸货责任的运输目的地,因此两者同时存在的意义不大,且容易造成用户对“Terminal”的概念理解产生误会。据此 Incoterms 2020 以 DPU(Delivered at Place Unloaded)来取代原来的 DAT 术语,这里的“Unload”很清楚的描述了该术语项下卖方需将货物运至指定目的地,并且负责完卸货任务以后才能交货。此外“Place”表明目的地可以是任何卸货地点,而不仅限于“运输终端”。虽然这样修改并没有实际意义的本质变动,但从用户直观视角来看更加清晰,避免了对卖方义务认识不清的误会。

2.5 FCA 贸易术语的已装船批注提单机制

FCA(Free Carrier)即货交承运人是适用于任何运输方式且卖方承担义务相对最小的贸易术语。在此术语项下,卖方在出口国指定地点货交承运人,取得交货单据即转移了风险。但在不同运输方

式的贸易实践中会产生一些问题:由于在 FCA 项下卖方风险在出口国指定地点货交承运人就已经转移,术语效力截止,而货物实际装上船后承运人才会签发已装船提单,这就导致实际操作中进口商常常无法取得已装船提单。尤其在集装箱多式联运方式下,内陆贸易出口商在某个内陆非海港地点向进口商指定的公路运输车辆交货,由于船舶装运在该地不可行,此地货物仅是收妥备运,所以承运人不可能出具载有在该地点装运的已装船批注提单。

对此 Incoterms 2020 在 FCA 术语条款中的 A6/B6 里引入一个附加选项:买卖双方可事先约定买方指定的承运人在货物实际装船后签发已装船提单,或是在内陆地点交货时承运人签发交货收据,然后卖方才有义务向买方提交提单。

3 Incoterms 2020 的相关变化对内陆地区贸易开放的影响

3.1 有助于内陆外贸企业更自由、精准地选择合适术语

Incoterms 2020 的此次修订在帮助用户充分理解和选择新版贸易术语方面做了很大努力:各术语都对其适用情形、买卖双方的风险责任及费用划分、争议如何处理等内容以史上最详细的“用户解释说明”说明,并且通过贸易术语示意图和“横向”展示类似条款的方式使每个贸易术语的区分、对同种问题处理的差异一目了然。这种对于术语解释的精确、细致程度是以往任何版本所不及的。这种新变化对于我国内陆地区外贸企业来说是与国际经济社会接轨的好机会:众所周知,内陆地区由于发展起步晚,经济环境闭塞,缺乏统一的贸易规则的普及,很多内陆贸易商在对外贸易中模仿性、习惯性地采用适用于海港的 FOB、CIF 等术语,造成了极大的不便及贸易效率低下。而《通则 2020》此次改进,极大地减少了内陆贸易商选择适合非海运或多式联运的贸易术语时的困惑和限制,并且为解决因术语使用或执行合同产生的争议提供了依据。

3.2 CIP 术语保险范围的调整对内陆贸易买卖双方均有利

Incoterms 2020 提高 CIP 项下卖方投保别,而对 CIF 术语卖方的保险义务未作改动的主要原因是 CIP 术语一般在集装箱多式联运运输方式且价值较高的制成品贸易中采用较多,相比于通常用于海运大宗货物贸易的 CIF 术语,货物灭失或者受损的风险更大,这也是考虑到了内陆贸易采用多式联运的需求,尤其是有利于内陆地区与内陆国家之间的贸易:假设我国内陆某出口商向“一带一路”沿线某内陆国家出口商品,为控制运输途中的货物及运输单据,我国愿意负责货物运至目的地的运费。进口商所在地为内陆,如果选用卖方无投保义务的贸易术语如 CPT,而货物运输中受到损失导致进口商拒绝付款时,我国出口商就可能因此货款两空。但若我国出口商争取选用承担货物运至目的地的保险费的 CIP 术语,并投保最高险别,就能避免这一风险。尽管提高 CIP 项下卖方投保别可能导致卖方成本增加,但由于目前全球费率不断下降,这种成本其实不大;另外卖方可将此成本转嫁给买方,抬高商品价格,这既为买方提供了更高的风险保障,又不加重卖方负担。

3.3 DPU 术语适用于内陆地区与“一带一路”沿线国家间贸易

Incoterms 2020 把旧版通则中的 DAT 术语改为 DPU,主要是强调两点:一是卖方交货的地点是卸货地点,即卖方应负卸货责任及其费用;二是扩大了交货地点范围,不仅限于运输终端,还可以是进口国内任何能够卸货的地点,如内陆地区工厂、内陆河港等。特别对于我国内陆地区来说,当进口国目的地为内陆河港时,若采用班轮运输或中欧班列运输,货物卸货费用及责任均由班轮船公司承

担,且手续简单操作程序少,因此采用 DPU 术语非常适合我国对“一带一路”沿线内陆国家的出口贸易,有助于内陆地区把握区位优势融入丝绸之路经济带建设。

3.4 FCA 的已装船批注提单为出口商内陆交货提供可选机制

前文提及,在内陆多式联运贸易中 FCA 项下承运人无法在内陆交货地点签发已装船提单。对此 Incoterms 2020 规定如果合同约定提交提单,则买卖双方可以事先约定买方指定的承运人在货物实际装船后签发已装船提单,或是在内陆地点交货时在收妥备运提单等类似的运输单据上加注货物已装船批注,然后卖方才有义务向买方提交提单。如此,便利了内陆出口商采用多式联运时于内陆完成交货义务,此时卖方拥有控制货款的提单,买方也拥有控制承运人及货物的装船凭证,同时开证行也对其承付的货款拥有质押保证,三方皆获利。

4 结束语

综上,Incoterms 2020 的变化对我国内陆欠发达地区贸易开放有着积极的影响。虽然短期内对于内陆外贸企业来说,新旧两版通则都有利于其发展对外贸易,旧版 2010 通则也未完全失效,目前可选择对自己相对有利的、更熟悉版本的贸易术语。但长期来说,必须加大最新版 2020 通则在内陆地区的推广力度,以统一、规范的贸易规则推动我国内陆地区贸易开放,以更高程度的贸易开放带动内陆欠发达地区经济发展。

参考文献

- [1] 王庆颖.《2020 年国际贸易术语解释通则》的新变化及应用解析[J].中国科技术语,2021,23(01):53-59.
- [2] 姚新超,肖岚.新版国际贸易术语的发展变化及应用策略[J].国际贸易,2020(05):68-75.
- [3] 周凌轲,黄颖,王普玉.贸易术语解释通则 2020 的修订内容 修订目的 企业应对策略[J].物流工程与管理,2020,42(01):117-119.
- [4] 赵静敏.探析新版国际贸易术语解释通则(INCOTERMS2010)[J].对外经贸,2020(05):21-24.
- [5] 周克全.双循环格局下西部地区对外贸市场选择与开拓——以甘肃省为例[J].开发研究,2020(06):121-129.

作者简介:王璇(1998,6-),女,汉族,籍贯:安徽黄山,兰州财经大学国际经济与贸易学院,20 级在读研究生,硕士学位,专业:国际贸易学,研究方向:国际贸易与区域经济。