

2017 年 10 月

总
第
伍
拾
捌
期

10

techonor.



声
闻

导 读

◇更换提单对船东的风险和对策建议

在海上货物运输中，船东作为承运人有时会遇到租家的要求更换提单，要求船东签发一套与原装提单某项记载内容有变动的新提单。

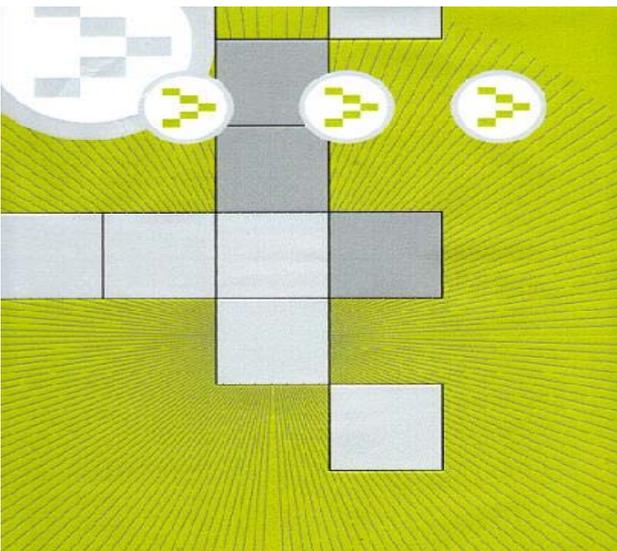
◇漫谈甲板货与承运人责任

甲板货与舱内货就“货物”这个概念有很大的不同，而海上运输的货物，包括甲板货，会涉及到海牙规则，各国法律规定，还涉及到船东责任，托运人责任，收货人责任，租船人责任和 P&I 保险人责任。

◇对苹果 iPhone X 的五个重大疑问

在苹果新总部 Apple Park 举办的首次发布会上，苹果推出了 iPhone X。但还有一些重要问题，苹果并没有给出答案。

为客户创造价值



更换提单对船东的风险和对策建议

在海上货物运输中，船东作为承运人有时会遇到租家的要求更换提单，要求船东签发一套与原发提单某项记载内容有变动的新提单。这时候船东往往会因为不明就里而感到困惑。考虑到与租家关系的维持和自身利益及不明风险的担心，船东会在迁就和拒绝之间进退两难。本文就常会发生的提单变更问题作出分析，以解船东之惑。

总的来说，租船人要求更换提单是出于自己的商业利益考虑。如果船东一味服从和迁就，也会被归结于商务上的需求而偏离了法定权利义务关系。在这种情况下，船东的举动会影响

(prejudice)到第三人的权益，比如P&I保险人。如果P&I保险人不愿接受船东这种商业风险，发生的损失就会重新回到船东一边。在现代海上保险中，P&I保险人在力所能及的范围内还是愿意对船东的商业利益给予关照，但绝对不是全部。所以船东在接受修改和更换提单这个环节上还是需要明白和谨慎。

更换提单的多数背景会涉及到贸易的中间商，该中间商也是租船人。中间商往往从发货人

那里以FOB价格条件买入货物，然后租船，投保，再以CIF价格条件卖给最终的买方/收货人。中间商运用自己的租船，控制船舶的能力赚取货物的差价。同时，中间商又不想使得最终的买方看到自己的盈利和货源，因此就产生了用第一套提单换取第二套提单的需求，而第二套提单就有了内容的变更。（不排除有时候中间商与供货商商措好可以指示船东直接出具运费预付提单而不再需要第二套提单）船东要切记无论接受什么原因更换请求，一定要从租船人那里收回全部的第一套正本提单，以免发生两套正本提单在市场上流转，这会导致船东面临双重交货义务。

船东本人并不因为提单的变更而产生额外的利润，甚至会发生额外的损失。到底那些变更要求可以有条件接受，那些不能接受？我们有必要就经常发生的而变更项目逐一做出分析如下。

1

变更发货人信息

租船人经常提出的要求是变更原发货人为自己。这是因为中间商/租船人不想使得最终买方从提单上看到原始供货商的名称，以免最终买方将来有机会撇开中间商与供货商展开直接贸易。由于中间商是与最终买方的合同卖方，中间商有权利这样做。但是船东没有义务配合，除非租约中有条款约束船东。(Imposing such an obligation on the Owner in the Fixture)。但是考虑到商务关系和危害不大，船东可以在中间商提供P&I格式保函的情况下接受。在这种情况下船东等于承担着“禁止反言”(estoppel)的义务而需要对第一套提单的信息保密，否则会遭遇被索赔的风险。在Jacson v. Royal Bank of Scotland (2005) UKHL 3一案中，香港中间商与欧洲买方定有长年供应泰国生产的狗粮的贸易合同。在一次结算中，结汇银行不慎将第一套提单

的副本错发给了欧洲买方，买方从中知晓了货源的信息。几个月后，该买方中断了与中间商的长期业务合作而直接与泰国供货商建立了贸易关系。中间商将银行告上法庭，英国高院判决银行赔偿原告四年的盈利损失。

2

对实际装货港描述不实

发货港一般会反映货物真实产地，除非买卖合同另有规定。在国际贸易合同中，货物的产地是条件条款，一旦卖方违背，买方知情后有权解除合同和索赔损失。如果卖方倒闭或财务状况不良，买方会选择扣押签发不实提单的船舶，对船东提起侵权之诉。侵权之诉会打破海运合同中保护承运人的责任免除，责任限制和诉讼时效规定，承运人会丧失 P&I 的保障。所以更换提单中的实际装货港是船东坚决不可接受的。



3

变更卸货港

卸货港是买方收取货物的地方，如果新旧提单规定的不同，则意味着中间商要将货物的实际交付地点作出变更。如果第一套提单与第二套提单规定的卸货港不同，但两个卸货港所属的国家

法律体系一致则问题不大。比如原卸货港和要变更的卸货港都适用海牙维斯比规则（该规则是各家保赔协会对 Cargo Liability 的标准限度）。如果要变更的港口所适用的法律会对海上承运人的责任比原提单设定的港口国度更加严苛，比如第二套提单要改为将货物卸载到适用汉堡规则的港口，则会加重 P&I 保险人的负担（Aggravating encumbrance or liability to P&I insurers）。保赔协会一般不赞成船东这样做。如果非有必要，保赔协会会建议船东向受益方/租船人索取保函 (LOI)，并审查担保人的实际补偿能力（Availability of indemnity performance），争取船东将来从担保人那里追回对第三人的额外的责任金额。

4

变更装港完货日期

这会涉及到倒签提单或顺签提单。P&I 保险人绝不赞成，所以也没有备用的保函文本供船东参考。倒签提单的危害已经周知。顺签提单的危害也是同样。顺签提单会是发货人要在付运日期上隐瞒货人。个中原因可能是贸易合同规定提单日期关系到货物的结算价格不同，或者关系到货物在装货港的仓储费的分担不同（有些变形的 FOB 合同可以规定交货地点不是 On Board，而是某码头交接）。也可能是中间商在处理两个买卖合同时有所不顺，导致最终买方开出的信用证日子较晚。在 The “Eurus” (1998) 1 Lloyd’s Rep 351 一案中，提单签发日与实际完货日仅相差了一天，使得租船人，FOB 的买方损失了 70 万美元，船东被告上法庭。总之，不如实记载付运日期会损害船东利益。根据海牙维斯比规则第三条第 3 款和第 7 款，在提单上真实地记载装船日期是对货物进行如实描述的内容之一。如果不

实，也会违反了保赔协会的 Rules，保险人不会因此承担任何损失和责任。

5

变更提单签发地点

这个问题与变更卸货港有些相似。中间商借原始发货人的名义指定的船代很可能并不在装货现场办公，而是在另一个国度。船舶开航后中间商作为租船人有权利要求船东令船代签发提单。此时提单的签发地点就不会是实际装货港了。如果要求的提单签发地与货物实际装船地适用的海运法律相同，则没有什么风险。反之，如果提单记载的签发地适用比装港更加严苛的承运人责任法规，就会加重 P&I 保险人的负担。这种情况下 P&I 保险人的态度和处理方式与上述第 4 项相同。Hamburg Rules Article 2 设定了该规则的适用范围，其中的 (d) 规定：“The Bill of Lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State” 也就是说，汉堡规则会在提单签发地自动适用。

6

请输入标题

变更 Consignees 仅会发生在记名提单上 (Straight Bill of Lading)。这种情况一般较少涉及到中间商，而是发货人租船并向船东提出要求。记名提单一旦签发，根据英国 1979 年货物销售法，货物的所有权 (the property) 就发生了转移。卖方在结汇前如果记名的 Consignee 倒闭，船上的货物就归破产清算人而不是卖方。这就是为什么货物的卖方一般不喜欢接受记名提单，而乐于使用 To Order Bill of Ladings 的原因。后者能使得卖方/发货人控制货权，即使尚未结汇。发货人/租船人要变更 Consignee 的原因是

对买方的付款能力有了怀疑，决定将货物另卖他人。这是一种合理的贸易行为，船东可以接受，保赔协会也给与理解，但是仍然需要租船人提供船东 P&I 格式的 LOI。Notify Party 在 To Order 提单中仅起到接受船东信息的作用，比如发生了共损和其他海损事故等，所以 Notify Party 的变更风险要小于其他项目的变更。

7

变更对货物表面状况的描述

这种情况会发生在 (虽然较少) 船长对货物状况在提单上做出了批注的情况下。依照海牙维斯比规则第三条第 3 款和保赔协会们的 Rules，船长船东有义务对货物的真实状况在提单上作出描述。这意味着船长有责任将收货的大副收据上的不良批注转载到提单上 (Clausing the Bill of Ladings)。如果造成发货人/租船人结汇困难，租家便会请求船东收回载有不清洁批注的提单，另签一套清洁提单然后去二次结汇 (renegotiating the bill)。船东不可以接受这种更改要求。这种情况比起船长在装货港接受发货人和租家的保函然后签发清洁提单更加危险。保赔协会如果知晓会解除赔偿责任 (discharge the liability)。

8

分解提单 (Split B/L)

租船人要求船东分解提单是出于销售货物的需要。比如，中间商原本打算将整船的 10000 吨化肥转卖，但是后来分别找到了两家买方。这就需要原始的 10000 吨化肥的提单收回并请求船东改签两套数量不同的提单 (总数仍然是 10000 吨)。这种情况会发生在货物已经起运，船舶在航行中，它被称之为“浮动货物 Floating Cargo” 的买卖。依据英国 1979 年货物销售法，是允许买

卖海上浮动货物的。在此情况下中间商将要出售的是 CIF 货物的的全套单证 Bill of Lading。

(CIF 货的交易被称为单证交易)。所以, 将该物权凭证分解 (Split the Bill of Ladings) 等于将货物分销, 属于正常贸易行为, 船东可以接受。但是仍然需要受益方提供 LOI。

可以看出, 对提单内容的更改最大的风险涉及到 P&I 的 Cargo Liability。所以保赔协会非常谨慎并在照顾到船东商业利益的情况下提出了合理的处理建议。当然, 保赔协会们建议船东接受的 LOI 最好是银行保函, 或者租家保函由银行会签 (Countersigned by Banks)。现实中租家可能很难做到。这就需要船东们审时度势, 灵活处理。比如在租约中事先约定船东没有义务配合租家的要求对已经签发的提单改动或更换, 除非提供了船东满意的担保。有了事先约定, 当租家产生要求时, 船东就会主动许多并有较大的谈判空间。

现代海上货物运输, 是指对船舱内的货物运输。但是由于货物的特性, 一些货物被托运人允许装载于货舱外甲板上置放和运输。这些货物一般会其使用性能和利用价值不太会因为暴露于海上风险而受到影响, 或者货物的形状不规则, 体积超大不方便置于舱内, 或者是从习惯上就一直被积载于甲板上承运。例如, 原木, 超大货物, 特形机件, 二手设备和汽车和废旧物资等。这些货物在运输合同中应该被记载为 “On Deck”。

中国海商法给舱面货的定义是, “... 舱面上装载货物, 应当同托运人达成协议, 或者符合航运惯例, 或者符合有关法律, 行政法规的规定”。国际著名海商法专家 William Tetley 在他的名著《Marine Cargo Claims》一书中对海牙规则不适用的甲板货的定义更加简洁。 “The cargo is carried on deck and the face of the bill of lading states that the cargo is on deck”。

就此看来, 甲板货是指可以合法地装载于舱面运输并在提单中明确记载装载于舱面的货物。请注意甲板货绝不包括根据航运惯例应该置放于货舱之内, 但是被人为地, 违法或者违约地放置在甲板上承运的货物。

二 国际公约和不同法律对承运甲板货的规定

海牙规则, 无疑是最被普遍接受的调整海上货物运输权利义务关系的法规。但是很遗憾, 海牙规则明确地将甲板货除外, 该规则第一条第三款规定 (后来的海牙维斯比规则也是如此):

“ ‘货物’ 包括货物、制品、商品和任何种类的物品, 但活牲畜以及在运输合同上载明装载于舱面上并且已经这样装运的货物除外”。



漫谈甲板货与承运人责任

船东们经常为承运甲板货 (也称为舱面货) 应该承担什么样的责任而困惑。因为甲板货与舱内货就 “货物” 这个概念有很大的不同, 而海上运输的货物, 包括甲板货, 会涉及到海牙规则, 各国法律规定, 还涉及到船东责任, 托运人责任, 收货人责任, 租船人责任和 P&I 保险人责任。要在这复杂的局面中搞清楚各方关系, 的确需要认真研究。本文就甲板货的承运责任作出分析, 以供海上承运人借鉴和参考。

一 什么是甲板货?

英国是海牙维斯比规则的加入国，所以英国的海上货物运输法对甲板货也不适用。调整甲板货关系的法律就退而由英国普通法管理。而根据英国普通法，承运人对不同条件包装和承运的货物还是要法定有法定的照料和管理责任的。

中国海商法关于承运人对合法装载于舱面的货物的责任规定是：“承运人依照前款规定将货物装载在舱面上，对由于此种装载的特殊风险造成的货物灭失或者损坏，不负赔偿责任”。这个规定，与英国普通法的原则基本一致，即，承运人对于舱面货需要给予正常的装载，积载，运输，保管和照料。而对于舱面上的特殊风险，中国法是法定排除，英国法则采用约定排除。

但是，两国法律有一个重大区别就是，英国普通法对海上舱面货的承运人没有给予任何免责和限责的保护，而中国海商法的第四章第二节“承运人责任”的各个条款没有说不适用在舱面货上，因此在没有相反规定的情况下应该认为依据中国海商法，承运人对舱面货的损坏赔偿责任仍然可以受到海商法第四章里免责和限责条款的保护，而不是完全不适用，转而由中国的《合同法》调整，对承运人实行绝对责任制。

三 甲板货给船东带来的风险

既然各国法律基本上都同意海上承运人不负责甲板货在运输中的特殊风险，在海上运输合同，尤其是租约中会约定对于甲板货的提单，承运人有权利批注“On Deck”，凡是有甲板货托运，租约中都会约定船东可以在甲板货提单正面批上，“shipped on deck at Charterer's risk and expenses without liability on the part of the Vessel or her Owners for the damage, loss, expenses or delay”。

船东不需负责的甲板货的特殊风险一般是指运输途中的海浪，下雨和落海产生的损失。这些损失被上述批注予以排除，船东不需为其负责。但是船东还是负有对甲板货的保护，照料的正常责任并对没有尽到这种责任而承担损失赔偿。比如对甲板货的合理积载，加固，捆扎，检查和整理不得存有疏漏和懈怠。在 The “Fantasy” (1992) 1 Lloyd's Rep. 235 一案中，英国高等法院的 Evans 大法官判定“at Charterer's risk”并不能免除船东与船东雇员的疏忽，船东作为承运人还是要为没有尽到正常的照料责任而对甲板货的损失承担赔偿责任。

船东们不但不要以为上述批注会足够保护船东，而且要知道海牙规则不管甲板货对船东来说是一个巨大的隐患。试想，如果在一个航程中船舶因为管理船舶或者驾驶船舶中的疏忽（发生碰撞，搁浅，触礁等）使得积载于舱内的货物和积载于舱面的货物都遭受到严重的损失，船东对于舱内货可以免除赔偿责任（因为海牙规则适用），而对于舱面货，却需要全额赔偿，因为海牙规则不管甲板货。危险还远不止这些，如果海牙规则不适用，该规则给予承运人的十七项免责都不会适用，给予承运人的单件责任限制也不会适用，甚至对船舶相对适航的优惠也不会适用了。

船东对此有什么合适的对策呢？好在英国法下有“合同自由”这个武器可以使用。所以各家保赔协会在此问题上给船东的意见是在运输合同（租约和提单）上将批注写为“Shipped on deck at Charterers' and Shippers' risk, expenses and responsibility, without liability on the part of the Vessel, or her Owners for any loss, damage, expenses or delay howsoever and whatsoever caused”。

四 P&I 保险人对甲板货的保险责任

这个问题要分为两个方面。如果托运人不同意装载于舱面的货物，或者根据法规和航运习惯不应该装载在舱面的货物被船东私自装载于舱面而签发了舱内货提单（根据英国法和国际航运惯例，没有在正面做出 On Deck 记载的提单都是舱内货提单），对这样的背景产生的货损货差，P&I 保险人都不予负责。这种性质的损失都被 P&I 的 Rules 认为没有依据货物的真实情况签发提单而被列为除外责任。

如果货物是依照法规，航运习惯或者托运人的允许而装载于舱面，提单正面也注明了” On Deck”，和做出了 P&I 保险人建议的上述批注，货物发生损失后，P&I 保险仍然给予 Cover。在这种情况下即使提单持有人因为货损索赔扣押了船舶，P&I 保险人也会提供放船担保并事后委托律师与索赔人理论或出庭抗辩。即使最终败诉，代位求偿的 P&I 保险人仍然会向托运人，租船人追偿。

五 提防来自租船人的风险

船东应该牢记对于租船人和托运人允许装载于舱面的货物也要经过航运习惯是否允许的 Test。船东对于哪些，哪类货物可以被当做甲板货物运输应当有基本的认知（当不能决定时应聘请 P&I 的检验人介入）。例如，散，杂货船舶的船东应该有常识知道普通的机械设备，件杂货物，贵重货物是不应该装载在甲板上的。如果托运人，租船人同意将上述货物装载于舱面，则会有问题，船东应该警觉。

实践中经常发生这样的事情，租船人为了自己的利益，将一部分货物装载于舱面。然后将船东签发的带有“ at Charterers’ risks and expenses ”批注的 On Deck 提单藏匿起来，自己私下签发了一套没有批注为 On Deck 的假提单。这套假提单或者是船东提单，或者是租家提

单。提单结汇后流转至收货人手中，收货人提货时却发现货物被装载于舱面且已经受损。收货人如果扣押船舶，船东 P&I 在这种情况下不会安排放船担保，因为 P&I 并不承保 Maritime Fraud 带来的损失和责任。如果船东与收货人对簿公堂，则会凶多吉少。在 The “Nea Tyhi ” (1982) 1 Lloyd’ s Rep. 606 一案中，签发了假提单的租家结汇后倒闭，船东在对收货人的抗辩中声称自己没有授权租家去签发不符合事实的舱内提单所以不应该受到假提单的约束。但是 Sheen 大法官认为租船人仍然被认为有船东的“表面授权”。即使收货人和船东都属于受害的“无辜方”，收货人才是更加“无辜”的一方，船东因为相信一个骗人的租家而应该承担责任。

因此，船东应该具有基本的商品知识，知道凡是贸易中的贵重物品，常规货物，规则机件，新的机械设备，买方在开具信用证时，肯定不会接受卖方/发货人/租船人提供一套 On Deck 提单。这是船方不可以推卸的航运业务常识。

六 船东违约时的后果

如果船东在接受托运时承诺将货物积载于舱内而实际上将该批货物置于舱面运输并且造成了货损，根据英国法，船东会丧失海牙规则中 17 项免责事项的保护，也会丧失海牙规则关于单项责任限制的保护。在 Evans v. Merzario (1976) 2 Lloyd’ s Rep. 165 和 The “Chanda” (1989) 2 Lloyd’ s Rep. 494 案子中，Roskill 大法官判决船东（签发了舱内提单但是将货物放置于甲板上运输）丧失提单免责和单件限责的保护，法官认为船东履行对货物应该装载于舱内的这个承诺是免责事项可以适用的前提。

但是，英国法律在船东货载甲板上的违约情况下并没有剥夺海牙维斯比规则给船东的诉讼时

效为一年的保护。在 The “Antares “ (1987) 1 Lloyd’ s Rep. 424 一案中，签发清洁提单的船东将贵重的机器堆装在甲板上，导致机器严重受损。收货人在过了一年时效后起诉该船东。英国法院判决原告丧失胜诉权，因为海牙维斯比规则第三条第 6 款针对一年的时效的措辞十分广泛，该规则也没有去区分严重违约与不严重的违约会有什么不同的时效对待。

而中国海商法，如前所述，如果各个篇章仍然适用在甲板货中，其第十三章第 257 条关于货方向承运人就海上货物运输要求赔偿的请求权为一年。而且不允许当事人协商延长。

七 集装箱货物

如果货装甲板是航运中的习惯做法，则货方对承运人就无可指责。集装箱运输就属于这一类。但是集装箱必须是放在专门为运载集装箱设计和建造的集装箱船而不是改装的杂货船上。集装箱承运人签发的提单格式里会有一条“选择条款”允许船东选择将集装箱放置与甲板上。这提单格式是发货人在订约（订舱）时同意过的，等于有了发货人的允许。集装箱货物放置与甲板上与散杂货船承运甲板货的区别是后者要批注” On Deck”，而前者不需要做出甲板货的批注，仍属于正常提单，清洁提单。

一个集装箱是否被装载于舱面一定程度的上是碰巧。比如是否在集装箱场站被迟到交付，还要参考卸货港口的挂靠次序，集装箱的重量和数量，是否有危险性，是否对天气，温度变化敏感等。但是特殊性质的集装箱，例如需要通风的，加热的和冷藏集装箱则应该积载于舱内，托运人和承运人对此都应该具备合理的认识。

由于根据航运习惯被置放在舱面的集装箱也属于正常货物，所以海牙规则在集装箱承运中完

全适用。船东不得胡乱制定条款减轻自己的责任，但船东也有权依据海牙规则享受列明的免责和限责优惠。



对苹果 iPhone X 的五个重大疑问

经过几个月的猜测和传闻之后，苹果终于揭开了 iPhone X 的面纱，并详细介绍这款价格昂贵的手机（售价高达 1,000 美元）有哪些功能。

周二，在苹果新总部 Apple Park 举办的首次发布会上，苹果推出了 iPhone X。这款手机的屏幕几乎覆盖了整个正面，并且配备了强大的处理器，可以处理复杂的应用和视频游戏。这款手机还支持无线充电，并推出了一项新功能 Face ID。苹果表示，这项功能可以显著改善智能手机的安全性。

当然，苹果高管称 iPhone X 是“未来的智能手机”。或许他们说得对。但还有一些重要问题，苹果并没有给出答案。下面是其中最热门的几个问题：

Face ID 是否像苹果说的那么可靠？

在发布会上，苹果大力宣传新 Face ID 面部扫描识别功能的可靠性，称其在准确性和安全性方面，远远优于 Touch ID 指纹传感器。苹果软件工程专业高级副总裁克雷格·费德里吉在演示这项功能时，效果似乎还不错——第一部手机没能识别出他的脸，他拿起一部备用手机，擦了擦脸才识别成功。很显然，他已经接触 Face ID 很长时间，很清楚哪个角度效果最佳。当数百万人拿到 iPhone X 并开始使用的时候，其面部扫描仪是否还能达到苹果高管希望我们相信的效果？

其他设备的面部扫描仪只有在特定角度下的

效果最佳，例如三星的 Galaxy S8，有些手机的面部识别功能完全无效。另外，还有一些有关安全性的问题，以及黑客能否轻易骗过扫描仪。

苹果在发布会上表示，其工程师建立了应对黑客攻击的防护措施，希望解决这些担忧。苹果还表示 Face ID 被他人破解的概率只有百万分之一（指纹传感器为五万分之一）。但我们要在看到它在现实世界的表现之后才能相信。



iPhone X 的外壳是否容易损坏？

iPhone X 和 iPhone 8 均采用了玻璃背面。苹果称玻璃很结实，但同样采用玻璃外壳的 iPhone 4 在跌落时很容易碎裂。现在的玻璃技术比 2010 年更加强大，这意味着外壳碎裂的可能性大幅降低，但它到底有多坚固取决于所用的材料。无论如何，为 iPhone X 装上保护壳或许是个好主意。

上市后的供货量有多少？

达诺箴言：

天行健，君子以自强不息；地势坤，君子以厚德载物。

免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。

在 iPhone X 发布之前，笔者从其他报道中了解到，苹果遭遇了生产问题，产品的供应量可能达不到预期。预计消费者对 iPhone X 将有大量需求，因此苹果的初期供货将在多短时间内售罄？更糟糕的是，如果没有在 10 月 27 日之前预订，我们在产品上市后的短期内是否很难买到这款手机？

iOS 11 的集成功能可靠吗？

iPhone X 取消了 Home 键，需要通过基于软件的新手势来激活手机功能。例如，在之前版本的 iPhone 手机上，查看已打开的所有应用，你只需要轻按两下 Home 键。而 iPhone X 取消了 Home 键，要想访问这个窗口，你需要从屏幕底部向上滑动屏幕。苹果表示，新手势体验出色，可以像 Home 键一样访问手机的功能。但并不清楚这些手势是否方便。

会有许多人愿意花如此高的价钱买一部手机吗？

iPhone X 确实非常昂贵。64GB 版的售价为 999 美元，256GB 的售价竟然高达 1,149 美元。你会花这么多钱来买一部智能手机吗？即便按两年分期购买一部 iPhone X，你每个月至少也要支付 49.91 美元。这样一部新智能手机真得物有所值吗？显然苹果是这样想的。