

海运费 ocean freight 集卡运费、短驳费 Drayage 订舱费 booking charge 报关费 customs clearance fee 操作劳务费 labour fee or handling charge 商检换单费 exchange fee for CIP 换单费 D/O fee 拆箱费 De-vanning charge 港杂费 port sur-charge 电放费 B/L surrender fee 冲关费 emergent declaration change 海关查验费 customs inspection fee 待时费 waiting charge 仓储费 storage fee 改单费 amendment charge 拼箱服务费 LCL service charge 动、植检疫费 animal plant quarantine fee 移动式其重机费 mobile crane charge 进出库费 warehouse in/out charge 提箱费 container stuffing charge 上海港常用术语

滞期费 demurrage charge 滞箱费 container detention charge 卡车运费 cartage fee 商检费 commodity inspection fee 转运费 transportation charge 污箱费 container dirtyness charge 坏箱费用 container damage charge 清洁箱费 container clearance charge 分拨费 dispatch charge 车上交货 FOT (free on track) 电汇手续费 T/T fee 转境费/过境费 I/E bonded charge 空运方面的专用术语 空运费 air freight 机场费 air terminal charge 空运提单费 airway bill fee FSC (燃油附加费) fuel surcharge SCC (安全附加费) security sur-charge 抽单费 D/O fee

内装箱费 container loading charge(including inland drayage) 疏港费 port congestion charge 他港常用术语

场站费 CFS charge 文件费 document charge AMS Automated Manifest System 自运舱单系统 ACS/ACC ALAMEDA CORRIDOR SURCHARGE 火车通道费(自洛杉矶转运) BAF BUNKER ADJUSTMENT FACTOR 燃油附加费系数 BAF 燃油附加费, 大多数航线都有, 但标准不一。BRC THE BUNKER RECOVERY CHARGE 燃油附加费 CAF CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR 币值附加费 CY-CFS CY-CHARGE FAF Fuel AdjustmentFactor 燃油价调整附加费 (日本航线专用) GRI General Rate Increase 综合费率上涨附加费 一般是南美航线、美国航线使用 DDC Destination Delivery Charges 直航附加费 美加航线使用 DOC DDocument charges 文件费 EBS EMERGENCY BUNKER SURCHARGE 紧急燃油附加费 一般是澳洲航线使用 EBA 紧急燃油附加费 一般是非洲航线、中南美航线使用 ERS/ERA 空箱调转费 IFA 临时燃油附加费, 某些航线临时使用 IAC 联运管理费(中海) IAS 直航附加费 美加航线使用 IPI INTERIOR POINT INTERMODAL 内陆转运费 ISPS 上海港口拥挤费用 ISPS(视船公司而定) ORC ORIGIN RECEIPT CHARGE 发货港收货费, 本地出口附加费, 和 SPS 类似, 一般在华南 地区使用 PTF 巴拿马运河附加费 美国航线、中南美航线使用 PSS Peak Season Sucharges 旺季附加费 大多数航线在运输旺季时可能临时使用

PCC 巴拿马运河附加费 PCS Port Congestion Surcharge 港口拥挤附加费 一般是以色列、印度某些港口及中南美航 线使用 8 月 15 日起 ALEXANDRIA 收取 PCS(\$350/TEU)上海 RIPI 没动内陆点转运费 SPS Shanghai Port Surcharge 上海港口附加费 (船挂上港九区、十区) THC TERMINAL HANDLING CHARGES 码头操作费 (香港收取) WRS 战争附加费 一般中东尤其是以色列的港口要加这个费用 YAS YEN ADJUSTMENT SURCHARGE 日元贬值附加费 (日本航线专用) ORC Origen Recevie Charges 本地出口附加费, 和 SPS 类似 (广东省收取) EPS Equipment Position Surcharges 设备位置附加费 SCS Suez Canal Surcharge 苏伊士运河附加费 Heavy-Lift Additional 超重附加费 YAS Yard Surcharges 码头附加费 Deviation Surcharge 绕航附加费 Transhipment Surcharge 转船附加费 Direct Additional 直航附加费 Long Length Additional 超长附加费 Fumigation Charge 熏蒸费 Ice Surcharge 冰冻附加费 Cleaning Charge 洗舱费 Optional Fees or Optional Additional 选择卸货港附加费 Alteration Charge 变更卸货港附加费 各航线费用组成 美西 O/F+PSS+AMS+WRS+IAC+IPI+ERS+ACC

美东 O/F+PSS+AMS+WRS+PCC+RIPI+ERS 东南亚线 O/F+BAF+WRS+PCS 欧洲 O/F+BAF+CAF+PSS(旺季时候会加) 日本 O/F+PSS (EBS+BAF/YAS+CYC 一般到付) 韩国 O/F+PSS+EBS EBS、EBA 部分航线燃油附加费的表示方式, EBS 一般是澳洲航线使用, EBA 一般是非洲航线、中南美航线使用 欧洲 CAF 6.4% BAF199/398 反恐 6(8 月, 每月变化) PSS 110/220 美国 BAF65/85 DDC 美西 320/640; 美东 570/1040 GRI 214/285/321 PSS 225/300 DOC ¥115 AMS 25/P 一般 PSS 每年的 4、5 月份到每年 10 月 31 日。日本 PSS (PP) 0 BAF (CC) YAS(CC) CYC(CC) EBS(CC) 韩国 PSS EBS 海运费术语 海运费 ocean freight 集卡运费、短驳费 Drayage 订舱费 booking charge 报关费 customs clearance fee 操作劳务费 labour fee or handling charge 商检换单费 exchange fee for CIP 换单费 D/O fee 拆箱费 De-vanning charge 港杂费 port sur-charge 电放费 B/L surrender fee 冲关费 emergent declaration change

海关查验费 customs inspection fee 待时费 waiting charge 仓储费 storage fee 改单费 amendment charge 拼箱服务费 LCL service charge 动、植检疫费 animal plant quarantine fee 移动式其重机费 mobile crane charge 进出库费 warehouse in/out charge 提箱费 container stuffing charge 滞期费 demurrage charge 滞箱费 container detention charge 卡车运费 cartage fee 商检费 commodity inspection fee 转运费 transportation charge 污箱费 container dirtyness change 坏箱费用 container damage charge 清洁箱费 container clearance charge 分拨费 dispatch charge 车上交货 FOT (free on track) 电汇手续费 T/T fee 转境费/过境费 I/E bonded charge 空运方面的专用术语 空运费 air freight 机场费 air terminal charge

空运提单费 airway bill fee FSC (燃油附加费) fuel surcharge SCC (安全附加费) security sur-charge 抽单费 D/O fee 上海港常用术语 内装箱费 container loading charge(including inland drayage) 疏港费 port congestion charge 他港常用术语 场站费 CFS charge 文件费 document charge

货代基本知识 1、CY-F0 条款: 可释为 Free Out 或 Free Over side=Free Overboard 意为船公司 F0 (Carrier) 不负责 POD 之卸船费。此条款常用于去中东、 西亚地区的僻港、 (Side ports “小港”) 如: 小港: Haifa 海发、 Ashdod 阿斯杜德(以上二港均 Israel 以色列的)、 Izmir 伊兹密尔(Turkey)、 Istanbul 伊 斯坦布尔(Turkey)、 Beirut 贝鲁特(Lebanon 黎巴嫩)、 Benghazi 班加西(Libyan 利 比亚, 于地西: 地中海西岸)。另有 CY-TKL (=CY-TACKLE) =CY-Hook (Note: tackle 吊 绳→吊钩; hook 货钩、吊钩)、 舷(船)边交货, 船公司不负责卸船 费。与 CY-F0 类似, 只是 CY-F0 多用于中东、西亚地区。注: 少部分公司还有 CY-L0 条款 (如 HT) 它与 CY-F0 类似, 只是习惯叫法不同而已。有少 部分人言 CY-L0 适于散货、 至目的港后拼柜的卸船费及码头费、 拆柜费等 Carrier 一概不管。2、“双到付”:指 Forwarder 付给 Carrier 之 O/F (Ocean Freight) 与 Shipper (“客户”) 付给 Forwarder 之 O/F 均为到付 “一预一到”: 指 Forwarder 付给 Carrier 为 prepaid(pp)方式; 而 Shipper 付给 Forwarder, 则为到付 CC (collect) . 船公司一般不同意到付。3、对 DG (Dangerous Goods 或 DC: Dangerous Cargo) 多采用“现提”即 Alongside Delivery. 又称“船边交货”(指 POD 船边)。因许多码头不允许 DG 于港内久留。4、Via (=by way of =care of =C/O) 经由: e. g. ① Shipment from Keelung to NYK via Panama Canal 货物必装载于从基隆(TWN)通过 Panama Canal 驶往 NYK 之船舶 或以上英文也可以写作: Shipment from Keelung via Panama Canal to NYK (NYK 于美东) ② Shipment from Shanghai to Detroit (底特律, 于美内陆) via LA (于美西 WC) 意指: 于 LA 卸船后转火车运至 Detroit ③ Shipment from Shenzhen to Seattle W.C) Land-Bridge 陆桥) bond to Boston (via (in (E.C.))。 货物在 W.C. 西雅图卸船后经由陆桥运输并在保税下, 运至 E.C. 的波士顿 (in bond 保税, 以 保税方式

。所谓“保税”即是暂不交关税，待货到目的地后再交》④ Shipment from Huangpu to Dallas 达拉斯，（于美内陆）Texas(Dallas 所在的州名)Via O.C.P.， Long Beach, Calif.（长堤：于 W.C. California 为 LB 所在的州）货物于西岸长堤卸船后利用 火车使用 OCP 运输条款运至 Dallas ⑤ Shipment to Pacific Coast via Overland to New York “船运至美西港经由大陆，陆运至 NYK）

5、① transit goods (cargo)：过境货、转口货。自输出国运往输入国的过程中，需经第三国时，对该第三国而言，该货即为 transit goods。通常：货物于此第三国卸下后依海关事先核定之路线以保税运输方式运往输入国目的地。② bonded W/H (warehouse)：保税仓 in bond to 保税运至 bonded shed 保税货棚（货栈）bonded value 关栈价值 6、transit to”条款：“In 通常，此条款指 Consignee 在不清关交税的情况下使货物继续运输，目的地海关必于船公司舱单 (Manifest) 上见到相关条款才允许这一条款。因此，B/L 上必有显示。例如：到 Arica (阿里卡) 与 Iquique (伊基克) (此二港均属南美智利 Chile 国的) 的货物。B/L 上的 Consignee、Notify、port of delivery 中若有显示 Bolivia 者，B/L 上须显示 “In transit to Bolivia” (注：Bolivia 玻利维亚为一内陆国，毗邻 Chile) “In transit to” 的本义为 “转运至” e.g.：Shipment from Shenzhen to Arica in transit to Bolivia。B/L 上 POL 填 Shenzhen；port of discharge 填 Arica；place of delivery 填 Bolivia；Final destination 也填 Bolivia 7. Mediterranean Base Port 地中海基本港：Milan 米兰 (Italy) Barcelona 巴塞罗那、(Spain)、Bilbao 毕尔巴鄂 (大西洋口岸，实不*地中海)、Genoa 热内亚 (Italy)、Valencia 巴伦西亚 (Spain)、Istanbul 伊斯坦布尔 (Turkey)、La Spezia 拉斯佩齐亚 (Italy)、Leghorn 里窝那 (来亨) (Italy) Port Said 塞得港、(Egypt) Alexandria 亚历山大、(Egypt) Benghazi、班加西 (Libya 利比亚)、Marseilles 马赛 (France) 8. 洗柜通常分四种：I) 化洗 Chemically clean floor；II) 清水洗 water clean；III) 蒸汽洗 steam clean；IV) 研磨洗：glind (研磨) or sand clean 分批出境核销栏日期出境数/重量 结存数/重量核销人 第二节、出口业务 (一) B/L 缮制 (制作) ○ 1 出船东 B/L (MASTER B/L) (见附图 j) 注：这种情况下 MB/L 上 shipper 为出口商，consignee 为进口商或 to order ○ 2 出 HB/L：(给客户) (见附图 k) 注：这种情况下：I) 货代需事先征得 carrier 同意后者接受 H-B/L 后才可签

II) 货代除给 shipper 正本 H-B/L 外通常还给 Carrier 一份 H-B/L copy，单上注明 “请 Carrier 凭此 H-B/L 放货，并请 Carrier 向我司提供 MEMO B/L” III) Carrier's Agent 须得到货代的 “放货通知” 后方可签 D/O 给 Consignee (从 Consignee 处收回 H-B/L 后) (这样做是怕货代尚未收到运费却把货放出去了) IV) 此种情况中 H-B/L 上 shipper 为出口商，Consignee 为进口商或 to order ○ 3 既出 M-B/L，又出 H-B/L (见附图 l) 注：此种情况中 H-B/L 中 shipper 为出口商 consignee 为进口商 (实际收货人) 而 M-B/L 中 shipper 为货代，consignee 通常为货代于目的港的代理或：order of HT to (由货代指示) 而 Notify 为 HT'S Agent (当 consignee 显示 “to order of HT 时) 2、提单的制作过程：① Forwarder 将 B/L 样本 Fax 给客户→客户核对后回传。若客户回传后又要求改单，通常要交改单费 (¥50~150 元) Forwarder 将 B/L 传给 Carrier→Carrier 核对，确认后回传并出正本 B/L (若客户要求出 MB/L 时) Carrier 做 B/L 样本传给 Forwarder (或：或：Carrier 叫 Forwarder 补料) →Forwarder 审核，确认后回传。② 另一种做法：Forwarder 补料给 Carrier (或出 B/L 样本传给 Carrier) →Carrier 核对无误 (有误则更改) 确认后回传 B/L (为 B/L 的 fax 件) →收到 Carrier 之 B/L fax 件，核对无误后，传给 Shipper→Shipper 核对无误 (有误则更改) 签 “OK” (即确认) 回传给货代→货代再回传给 Carrier (三) 电放 (Telex Release) 关于 Telex Release (电放)：1) 有的简称为 TLX，少部分人简称为 T/R (另：T/R 还指 trucking 吨车费，拖车费) 2) 电放：应签发或已签发正本 B/L 的货代或船公司，根据托运人或货代的要求，在 POL 不签发正本 B/L 或收回已签发之正本 B/L，E-MAIL 或 FAX 或 Telex，Telegram 等方以式通知 Delivery Agent 将货放给 B/L 上的 Consignee 或 shipper order 之人 (to order B/L 下) 3) shipper 申请电放，通常要其出具公司正本保函或在有关 B/L COPY (MEMO—B/L) 上背书。保函的内容通常有：shipper's name，voyage NO. B/L NO. Sailing date (开航日) 及货代无条件免责条款。4) 切记：若签正本 B/L 给 shipper 后，shipper 才提出电放申请，须收回全套正本 B/L。5) 当同意电放后，有的出具电放信，有的给出一个电放号 (如密码一样，为阿拉伯数字或英文字母)。

6) 做 L/C (以 L/C 为付款条件)，或 B/L 为 order 单 (即 B/L 上 Consignee 栏未填收货人 Business Name，(又叫 Complete 或 Full Name)，而显示为 “order” 或 “order of shipper” 或 “order of XXX Bank CO” 或 “order of XXX CO”，总之，只要于 Consignee 见有 order 字样者) 或空白 B/L (即 B/L 中 Consignee 栏空着不填) 或付款条件为 Collection (托收 (注：collect 则为 “到付” 之义)) (托收含 D/P=Doc Against Payment 与 D/A= Doc Against Acceptance)，以上四种情况原则上不允许做电放。7) 电放下通常采用 PP (prepaid. 预付运费)。8) 若货物有不良情况，切记：于电放信上要打上 Mate's Remark. (大付批注)。9) 电放日：通常应于货 (柜) 抵目的港前。10) 电放申请书上常有此句：Please kindly release cargo to Consignee here - below without presentation. (“提交，出示”) of the original XXX Bill of Lading. (XXX 代表 Carrier's Name 或 货代名) (在不提交 ××× 公司的正本 B/L 下请将此票货放给以下载明之收货人) 11) 使用电放放货，并非不出 B/L。只是不出正本 B/L (若已出，则一定要全套收回) 而出 B/L COPY 或 MEMO 件。为了能详尽反映货物相关情况，使用 B/L COPY 件是最好之方式。12) 使用电放，通常需向客户收取电放费：USD 15 左右。以下是做电放的几种情况：i) 不出任何 B/L (H—B/L，M—B/L 均不签给客户) 客户补料 货代补料 (注明 “做电放”) Carrier (以 B/L 样本方式将有关情况告知对方) Carrier 出单 MB/L copy 件 货代传 MB/L COPY 客户，客户确认 OK 后，：客户传电放申请书 货代传电放申请书 Carrier。若 Carrier 同意电放，通常于货装船后：Carrier 传电放信 或给电放号 shipper 传电放信或给电放号 Consignee 货抵目的港后，Consignee 凭电放信或报出电放号，找 Carrier 于目的港之 Agent 提货。此种情况多见于目的港在东南亚地区时，因为电放快而 B/L 流转 (邮寄) 慢。(船比 B/L 先到 卸港) ii) 对 M—B/L 电放，使用货代的代理，签发正本 H—B/L，对 M—B/L 电放即意味着以电放信代替 M—B/L 之功能 (当然不可能签 M—B/L 正本单) 货代给其客户签正本 H—B/L，H—B/L 上的 shipper 填客户名，Consignee 填目的港客户名 (即真正的收货人) Carrier 给 Forwarder 的 M—B/L COPY (或 MEMO) 件上，shipper 填货代名，Consignee 填货代于目的港的代理。

上述操作也可：货代与其客户对好单后，将客户回传给 Forwarder 的 H—B/L 上的 shipper 一栏，由客户名改为货代名，将 Consignee 栏由真正的收货人改为货代之代理，其他内容不动 (其他内容指品名，包装，件数，POL，POD，Delivery Agent，Gross Weight，Measurement，Cntr No.，Seal No.，Marks Nos (唛头及唛码)，Notify，Place of Receipt，Place of Delivery Vessel Voy No.，Shipping on board Date 等等) 改完此二栏后将此单传给 Carrier。以上操作中货代传给 Carrier 之单子上，其自己成了自己 B/L 之 shipper 电放信：Carrier→货代→货代之代理→Carrier (货代之代理交出电放信或报出电放号后即从 Carrier 处取得 D/O) H—B/L 流程为：货代→客户 (启运港) →客户 (目的港) →Forwarder's Agent (目的港客户交出 H—B/L 从货代之代理处取得

D/O=Delivery Order)注:若为到付运费必嘱咐目的港代理收齐运费后才放货!此种情况除要给代理一笔代理费外还需给船公司电放费(约\$15)“华联通”公司去美国的货多采用此种情况(它于美西各港有自己的代理)iii)对H-B/L电放签发正本M-B/L使用货代的代理。M-B/L流程:Carrier→Forwarder→Forwarder's Agent at POD 货代的代理凭正本M-B/L换取D/O,电放信流程:Forwarder→客户(起运地)→客户(目的港)→Forwarder's Agent 目的港客户凭电放信(或电放号)从货代代理处换得D/O。iv)双电放。不签正本HB/L与MB/L,Carrier将其制定的电放号告知Forwarder→Forwarder's Agent→Carrier,Forwarder将其制定的另一电放号告知shipper→Consignee→Forwarder's Agent。注:a)电放下,有的公司要求consignee除交出电放信(号)外还要交出B/L的fax件(预先Forwarder将此fax件给shipper→consignee)。有的规定:Consignee于电放信上盖上其公章后才可去代理处换D/O。b)对H-B/L或M-B/L电放时,并非不出提单,而通常要出copy件,将copy件fax给相关各方c)客户提出电放申请后,Forwarder或Carrier于电放申请书上盖上“电放章”及“提单章”fax给客户,这样可简化操作。d)通常货代也会给其代理人传一份电放单(上面写明有关情况)e)若向Carrier申请电放,有的公司要向Carrier追要电放电报(此报内容:Carrier是否同意电放及其他有关情况)。f)对M-B/L电放下可叫Carrier出一份Memo-B/L给Forwarder;对H-B/L电放下Forwarder可给其客户出Memo-B/L。g)国外→HKG→珠三角(进口货):若于目的地电放,则程序为:Consignee凭头程大船提单copy件即全程提单copy件或fax件及电放信及consignee的公司正本保函去目的地代理处换取二程正本B/L或D/O,凭此二程feeder单报关商检,提货(注:这儿的电放指的是对Ocean-B/L大船提单电放(不给客户出正本O-B/L)此种情况下电放信及全程B/Lcopy件流程为:ocean carrier→Forwarder→shipper(国外客户)→consignee(目的港客户)。若珠三角→HKG→国外(出口)下对大船B/L电放,则电放信(号)流转为:ocean carrier→头程feeder→shipper→consignee Forwarder再向Carrier索要空白的S/O(Shipping order),填好后Fax给Carrier(或直接补料)→Carrier确认后写上S/O No.回传给Forwarder注:有的船公司B/N与S/O有不同的功能:前者为货代向Carrier下的定舱单,后者为Carrier的“放柜纸”。若为客户自拖自报:则○1传S/O○2订舱S/O○4S/O建立○3S/O建立○5传C/N、S/N○6船开后,出B/L○8核对B/L、发OK件○7核对B/L○9OK件B/L办理C/O(Certificate of origin)之程序○1发C/O样本资料○2传资料○6核对C/O OK件○3报关后注:办C/O需注意:发货人必与B/L上的一致;B/L的签发日期不迟于装船日期;必须具备海关编码资料

五)美日线简介1、美国线○1、FMC(Federal Maritime Council)(美国联邦海事委员会):系掌握美国进/出口航商及海运事务的官方组织。Carrier必向它申并Filing B/L(将B/L存档备案。File“存档”)购买Bond(合约)(该Bond类似保险)分为Annual Bond。(annual本义为“年度的”)及B/L Bond两种。其中Annual Bond之Beneficiary(受益人)为美国政府Customs。主要之原因系恐美进口商C/S(consignees)因故不提领货物且不支付Freight而弃货,美国Customs除逾期后拍卖外并可依合约向Insurance Co.求偿以支付该批CGO(cargo)于USA所产生之各项storage(堆存费)、duties(税金)ect. B/L Bond:万一CGOS短少(shortage)、damage(损坏)、按合约可提供一定自付额及coverage保险(其年保费约为USD11000、coverage保险金额)(范围、而(约为USD150000)基于以上之规定,有购买Bond且FMC Filing之B/L,才可于USA市场上有合用效力。(四)其他单证制作1、有关定舱(订舱):①有的公司:客户(出口厂、进出口公司)向Forwarder订舱时填写Booking Note(有的叫Booking Form、Booking sheet)。通常称客户向Forwarder的订舱单为“落货纸”,但偶尔也有人将尚未拿到Carrier的订舱确认之S/O称作“落货纸”②有的货代公司,若客户欲订舱、不另把Booking Note给他,而直接将Carrier印制之S/O传给他③通常Forwarder向Carrier订舱时,使用Carrier印发之Shipping Order S/O若Carrier(。确认订舱,则会回传S/O,于S/O上写上S/O No.(有了此No.即意味着得到其确认)有部 分船公司不另给放柜纸,而将放柜信息(CNTR. NO.、吉柜存放地点、吉柜场联系方式)打于S/O确认单上④对散货而言Carrier回传S/O后Forwarder于此S/O上写明散货应送达之仓库的地点。这样,此份S/O即具“散货进仓图”功能,可当“散货进仓图(地图)”使用。因此有人称散货之S/O为散货进仓图(也叫进仓地图)⑤当S/O兼具放柜纸功能时,Forwarder将S/O(Carrier回传的)再Fax给拖车行。上面的内容有:订舱号、船公司名、柜型、柜号、数量(几只柜)装货工厂名址、联系人etc.当重柜返场时,返场当日叫拖车行回传确认。⑥放柜纸:有的书叫空箱提交单(Equipment Dispatch order)或货柜发放/设备交接单,(Equipment Interchange Receipt)或货柜发放通知单(Ctnr. Release order)。它为Carrier指示货柜堆场(柜场)将吉柜或其他设备交与本单持有人(bearer或holder)之书面凭证。

2、订舱单制作过程:①Forwarder向客户Fax空白Booking(B/N)→客户填好后回传给Forwarder向Carrier Fax经货代签章之Booking(即Forwarder于客人回传的那份Booking Fax件上盖章(审核后)→Carrier于Booking上填好船名,船期,再回传给货代。以上所言之情况为客户、Forwarder、Carrier三者“共用”一份Booking,只是各自填上自己的内容。②Forwarder向Customer传空白Booking(B/N)→客户填好并回传(以上二程序也可:知道客户有意订舱,货代也拿到Carrier的订舱确认后,不传Booking给客人而直接叫之补料,由Forwarder自己填;填好后再传给客人叫其审核更改,确认(经确认的单称为“OK件”)○2、美线W/C(西岸)分:a)、PSW(pacific south west)(美西南岸濒太平洋)主要有LAX(Los Angeles)、LBH(Long Beach)、SFO(San Francisco)、OAK(Oakland 奥克兰)(注:New Zealand之Auckland汉译名也为“奥克兰”。)b)、PNW(Pacific North West)(美太平洋岸西北向港口)主要有:SEA或STL(Seattle)、PTL(Portland)波特兰(注:东岸也有同名之“波特兰”Portland)、Tacoma(TAC.WA)塔科马(WA为Tacoma所在州名缩写)○3、E/C(East Coast)东岸:每家航商(carrier、Liner)靠(call)E/C之港口均有不同,但一定都会靠New York. E/C主要港口有:New York、SAV(Savannah)沙瓦纳、NFK(Norfolk)诺福克注:E/C之Boston.MA(MA为州名缩写)(波士顿)较特殊,通常用Barge(驳船)由E/C的NY或别的大港T/S(转运)。另加约USD400/UNIT之T/S费○4、G/P或G/C(Gulf Port或Gulf Coast)墨西哥湾主要有Tampa(坦帕)、Houston休士顿、Miami迈阿密(注:GP还指“通用柜”General Purpose Ctnr)对目的地(目的港)为E/C与G/P之货物,其SVG(Service)方式有:a)MLB(Miniland Bridge):迷你路桥岸跨岸远 东→W/C的Main Ports。卸柜经由火车(注:不可用拖车—公路运输)全程内陆转运至E/C或G/CGulf coast)各主要港口,通常要换3~4次火车,Inland全程但(FM W/C TO E/C OR G/P)的T/T(transit time 运输时间)比起A/W(All Water)(全水路)来要短不少(一般5~7日即到,而全水路下从W/C至E/C要10~20日!)注:Inland运输有二种:铁路与拖车(公路)(Inland:内陆)

b)A/W(全水路All Water)经Panama Canal绕行至E/C或G/C各港,自HKG至目的港全程约需27~32days。其特点是Direct Call不经Inland运输除以上两种运输方式(目的地均为W/C或G/C之海港)外,美线常见的还有以下几种运输方式:

1)IPI(Interior“内陆的内部的”)Point Intermodel(“多式联运”之义≈Multimodel)IPI与MLB的区别在于:前者目的地非W/C、G/C之海港而是“IPI点”(也称“内陆点”Inland points、interior points)另:IPI按柜(货)之Port of Discharge(卸船

港)之不同有两种。 a)于 W/C 卸船后转 Inland 运输(火车或拖车) b)于 E/C 或 G/C 卸船后转内陆运输,此种情况称为 R-IPI 例如:于 Savannah (E/C 港口)拖车到 Atlanta (为 IPI 点)即为 R-IPI II (overland common points) OCP 对于目的地在落基山脉以东且货量较大的 Inland points 可采用 OCP 注:OCP 与 MLB、A/W、IPI 及下文讲的 Micro-Bridge、RAMP 的本质区别在于:OCP 条款下海运的航商(Carrier)仅负责到 W/C,而由 Forwarder 或 Consignee 自行安排从 W/C 至 Destination 的内陆运输。柜子经 C/S (即 Consignees)拆吉后归还于当地(W/C)船公司之堆场(实为 carrier 租的),Salt Lake City (盐湖城)即为一颇具代表性之内陆点 OCP 地区:North Dakota 北达科他州, South Dakota 南达科他州, Nebraska 内布拉斯加州, Colorado 科罗拉多州, New Mexico 新墨西哥州以东地区。另外, Canada 也有一个 OCP 地区。OCP 非多式联运而其他的全是。 III) Micro Bridge 或 Micro-land Bridge (注:它不可简称为 MLB!)称为“微陆桥”(岸至内陆点)由 W/C or E/C 之 Base Ports 经由 Inland (Train or Truck 拖车)转运至 IPI 内陆点 通常 Micro Bridge 的目的地为几个有名之内陆城市:CHI (Chicago)、Phoenix (凤凰城)、Detroit (底特律) etc. 其实 Micro Bridge 与 IPI 极相似。以上三种运输条款与提单中的填制方法是:例, Vancouver OCP Montreal, 在 Port of Discharge 栏显示 Vancouver OCP, 在 Final Destination 栏显示 Montreal, 于 De****ion of Goods 栏显示 In transit to Montreal。

MLB: eg: Port of Discharge 为 LBH (Long Beach 长堤, 于 WC), Place of Delivery 为 MLB Houston。 IPI: eg: Port of Discharge 为 LBH, Place of Delivery 为 IPI Memphis, TN。 注:OCP 下 C' NEE (收货人)可要求保税运输,于 destination 结关提货。事实上,现行的地区运输费率与 OCP 已相差无几,加上 OCP 下收货人需于 WC 办理中转手续,因此目前 OCP 使用得不多。 IV) RAMP: 内陆 CY 柜场, 船公司只负责运至 Consignee 所在地附近的与船公司有合约 (Bond) 的 CY 堆场内,而从此 CY 堆场至 Consignee 那段则由 Consignee 自行安排拖车运到。例如 Chicago 即为所有 Carrier (船公司)均提供至内陆 RAMP 之重要地点)另:若 Carrier 于 Consignee 当地并无 RAMP 可供放置重/吉柜者。(例如 Phoenix), 通常 carrier 会提供全程 (to door) 之 SVC (service). 但其拖车头之 waiting hours 通常为 2hrs (小时) (此时间用于 Consignee 拆吉, 2hrs 为 free 的) 此超过 2hrs 则收取 USD45~50/HR 之罚金 (fine) 注:运输条款中 DR (Door) to RAMP 即指上文讲的 RAMP 方式 (P/P=Port to port; 即 CYCY; P/D=port to door; P/R=Port to RAMP) 5、谈谈美国线常识: I) 其国内 Inland point 分区范围: a)Group 1: 含 W/C (西岸)三个州的 IPI 点 b)Group 2: 为北美之内陆中央地点各 IPI 点 c)Group 3: 含东岸 (E/C) 及 G/P 各 IPI 点 d)Group 4: 靠近西岸 (W/C) 之各内陆小点 (与 Group 1 接近) 注:不同的 carrier 之区域划分不尽相同,得看其运价本或向其咨询 II) 美国国内道路限重很严格,各州之间之法律规定均有不同 (约 15~17tons 不等),故对五金、磁砖、石制品等重货之手电缆收要特别小心!通常小柜不可 over (超) 17MT、以免遭每次 USD2000~3000 之交通罚款 III) Mixed load:指一个柜内有三个 Item (三种货)以上 (三个 CGOS 品名),其 O/F (海运费)适用最高运费率者 straight load: 一个柜中为单一 CGO 品名 (一个 Item)

IV) 美国线之 B/L 上所 show (显示) Document No. 指: 之同行与航商所签之年度合约 (annual bond) 之编号 (同行:指货代) V) B/L 签发份数的表示法: eg: original×3SETS+COPY×5SETS 示:三正五副 而美国线客户通常只需 original×2SETS+COPY×1SET (二正一副) 10) 以下为几种美线常见之附加费、 i) SPS:Shanghai Port Surcharge、上海港口附加费含义与广东之 ORC 相当。 ii) PSS: 美线之 PSS 通常于 01/JUN~30/NOV (6月11日至11月30日:长达半年) 金额为:USD225/300/340/375、 PER20' /40' /40' HQ/45' HQ (2002年) 其实美线通常最旺的季节为 May~Oct (5~10月). 因远东→美国的 X' MAS 产品 (Christmas 产品) 最晚需 10 月底于美市场铺好货 注:对货量大或频之客户、PSS 可减低收取。 iii) DSS 含义相当于 BAF iv) DDC: 到港提货费。其性质类似 HKG 之 THC (吊柜费) v) EBS:USD60/80/90/100/(per 20' /40' /40' HQ/45' HQ) (2002年) 报检员/货代资格考试 11) Carrier (船公司)对去美国之货的 OFFER (报价=quotation) 一般依价值类别不同而分为四类: GROUP A~D (通常 GROUP A>B>C>D) (注:这儿的 GROUP A~D 与以前讲美线内陆点分区范围时所言之 GROUP 1~4 完全不相关) 此 GROUP RATE 亦称 BOX RATE or WINDOW RATE、船公司之客户 (Forwarder 或大的 exporter) 必以自己实际出口之品名向 carrier 申报、询价 (Inquire) 并详实 show (显示) 于 B/L 中、不可欺骗! 此受 FMC 管制与规范。故 Forwarder 于报价前务必向 exporter 问清品名、用途、材质 etc, 以找出其于 carrier 之归类及对应之 Group Rate。 12) Bullet Rate (=Special Rate 特价 bullet 本义为“子弹”之义) 若客户之出货量或频繁, Forwarder) F (为争取此 potential (潜在的) 货载, 可于已与 Carrier 签定之 Bond (合约) 之外, 向 Carrier Filing (原形为 file “提出”) Special (bullet) rate 请求。 13) FAK (Freight All Kinds) 各品名均适用之“均一运价”)

由于美国线 CY 柜系依品名不同而有 Group A~D 的不同 OFFER (报价), 而对于 Carrier 提供之 Group Rate (A~D) 中未列出或不明之 Commodity (商品), 一般均采用 GROUP A 的价钱 (即于 GROUP A~D 中查不到的所有货物全部算 FAK 货) 14) Canada 之 DDC:USD18/RT (东西岸同), RT=Revenue Ton=F. T.=Freight Ton 运费吨 15) 一般而言, 远东一北美东向之报价系依品名不同而报 (offer) 一个全包价、内容含: O/F (=0/FRT=Ocean freight)+FAF (=BAF)+DDC、(全包价为三项之和) 于美当地不另向客户 (目的港客户) 额外征收 DDC。 但一定要注意, 作为货代在向同行 (CO-LO 即 Co-loader) 拿价钱 (询价) 时 (或: 出口商 (厂) 向货代询价时, 若货量不大却得到的价钱较低, 则需反复追问其报价中是否已包含 DDC 与 FAF 二项。因有些人报价时仅报 O/F (纯海运费) 而后于美国再向 C (consignee) 收取 DDC。 对华南同行 GFS、CONSOL (consolidator 做拼箱者) 之报价中, 常不按常理收费, 其算法及分区极为紊乱, 询价时当小心。 16) 对散货, 按 RT 计费, 如 FAF \$ 1.50/RT; DDC 17) 送货地点方面: 依出口 W/C 客户之 Destination (目的地) 要求, 若 LA (LAX), 则是市区 (需负责从码头至市区的拖车), 而 LBH (长堤) 则是港口。至于 SFO (San Francisco) 与 OAK (Oakland), 它们只隔一座桥, 其情况亦同。 于 W/C、SEA (=STL 即 Seattle) 与 Tacoma (塔科马) 系经铁路转运 (后者在内陆、前者在 W/C) 一般 Carrier OFFER (报价) 相同之报价、至于 Portland (PTL 波特兰), 其系由 Seattle 转运过去 (Seattle 离 Portland 很近) 注:Portland 为大点, 然而市场生意佳。故许多 Carrier 须另加 USD100/UNIT。这等于将其视为 side port (小港)。(通常 base port 基本港的运价低于 side port (因为后者货量少) 内陆地区的大点运价低于小点 (IPI) 注: CHI (Chicago 芝加哥) 为 IPI (内陆小点), 但却是所有 Carrier 均收货之重要目的地 (CHI 实应列为大点) 18) 运费支付: P+C 方式, 指部分 prepaid, 部分 collect (PPD+CLT) Empty pick-up 去工厂装货: 提吉柜去工厂装货 19) 美国 IPI 运输方式下, 散货的计费方法很特别。凡密度大于 363 kg/m³, 按重量计费; 反之则按尺码计费, 而各承运人的运价本中, 仅仅只告知每立方米的运价。对于密度大于 363 kg/m³ 的货而言, 怎么算运价呢? (对于密度小于 363 kg/m³ 者, 直接按运价本上公布的每 m³ 多少美元计算)

我们先来一个推论。从以上规定中可推出, 对密度正好是 363 kg/m³ 的货 (不妨称之为“临界货”) 不管以重量还是以尺码计算, 其结果都是一样的。设运价本中查知每 m³ 运价为 a 美元, 又设每 kg 的运价为 X 美元 (X 为未知) 则: , “临界货”的运费:

①以尺码计, 1 m³×a 为 美元/m³=a 美元 ②以重量计, 为 363 kg×X 美元/kg=363X 美元, 由于对“临界货”而言二者相等, 即

$a=363x \rightarrow x=a/363$ (美元/kg) eg: 甲货重 400 kg, 尺码为 1m³(从运价本查知 IPI 运价 USD120/m³.)甲货密度为 400 kg/m³ 大于 363 kg/m³, 应以重量计费。而运价本中未告知每kg多少运价, 从上述公式可算出每 kg 运费为 $120/363=0.331$ (美元/kg), 故甲应交运费为: $400 \times 0.331=132.4$ (美元) 乙货重 400 kg, 尺码为 2m³, IPI 运价同上, 乙货密度为 200 kg/m³ 小于 363 kg/m³, 应以尺码计费, 乙的运费应为 $120 \times 2=240$ (美元) 丙货, 重 726 kg, 尺码为 1m³, 运费应为 $726 \times 120/363=2 \times 120=240$ (美元) 丁货, 重 363 kg, 尺码为 2m³, 运费应为 $2 \times 120=240$ (美元) 20) 美国内的主要港口: ①太平洋岸 (W.C: 美西) I) Seattle: (西雅图) =SEA or STL; Portland Oregon (俄勒冈州的波特兰); Tacoma 塔科马 (W.A 州); II) 美西南岸: LA 或 LAX (Los Angeles) 洛杉矶; 或 LBH LB (Long Beach) 长滩或长堤 (TWN 称之为“长堤”) San Francisco=SF; 或 SFO 三藩市 (旧金山, 圣弗朗西斯科) Oakland 奥克兰; (注: Auckland 为 NZ (New Zealand 的) 汉译也称“奥克兰”)。②大西洋岸 (美东 E.C): (W.C.=West Coast; E.C.=East Coast) 美东岸主要有: NY 或 NYK (New York); Savannah 沙瓦纳; Baltimore 巴尔的摩; Norfolk 诺福克. Miami 迈阿密; Charleston 查尔(里)斯顿; Houston 休斯顿; Boston (波士顿); Philadelphia 费城; New Orleans 新奥尔良; Portland Maine (缅因州的波特兰) (注: 美西美东各有一 Portland); ③Gulf 沿岸: Mexico Gulf 墨西哥湾, 指即美南港口: Houston、New Orleans、Miami、Tampa 坦帕、Mobile 墨比尔 (莫比尔) Montpelier 蒙彼利埃; (注: 从大范围讲, 美南 Mexico Gulf 之港口也可划入 E.C; 但若详分细分, 则将 Houston、New Orleans、Miami、Tampa、Mobile、Mobile、Montpelier 划入 Mexico Gulf 港口) 21) IPI 运输条款下的内陆公共点 (Inland Common Points): Chicago 芝加哥、Atlanta 亚特兰大、Dallas 达拉斯、Detroit 底特律、Denver 丹佛、St Louis 圣路易斯、Milwaukee 密尔瓦基 (密尔沃基)、Washington 华盛顿、Providence 普勒维丹斯、Richmond 里其蒙、Kansas 堪萨斯城、Charlotte 夏洛特、Cincinnati 辛辛那提、Lake City 盐湖城、Diego Salt San 圣地亚哥 (圣迭戈)、Sacramento 萨克拉门多、Memphis 孟菲斯。注: 美国的城市名后一般均需加上所在州的州名简写, 因美国重名现象较普遍。2. 日本线简介、①、日本的主要港口分关东 (Kanto) 地区与关西 (kansai) 地区 I) 关东: Tokyo Yokohama (横滨)、Nogoya (名古屋) (关东: 日本东北地区) II) 关西: Kobe (神户)、Osaka (大阪)、Moji (门司) (关西: 日本西南地区) 其他 Side Ports (小型港口) 有: Hakata (博多)、Tokuyama (德山)、Tomakomai (苫小牧)、Shimizu (清水)、Kawasaki (川崎) 对 Side ports 直靠之 Carriers 甚少 (OOCL, 有时直靠) 多为 KMTC “高丽”) Dongnama、PIL, (、Heung-A (三家均为 Korea 的) 于 Busan (韩国釜山) 转船 feeder 去日本的 Side Ports ○ 2、日本国内较有规模的 Forwarder 有二家: Sumitomo 及 Nippon。它们于日本各地的 W/H (Warehouse) 及 Branch (分公司) 较多, 而 Nippon (“日通”) 于 HKG 较有名气。○ 3 日线货中常见一些国外 (日本) (进口商) 客户指定某一家 Carrier 或 Forwarder Handle 其 Shipment (货载) cargo 或 (散货) 原因是: 。日本有一些道路是被 Carrier 或 Forwarder 买下 (经营权)。别公司不得进入。若欲进入需交路费, 有的要在路口卸下以人手搬运至工厂 日线是东南亚地区 Forwarders 指定率 (客户指定 forwarder) 最高之地区原因除上述外, 另日本重视长期性合作, 且 forwarder 替其提供进口报关、仓储 (warehousing)、运输、物流 (Logistics)、配送等额外 SVC (service), 故许多进口客人长期指定。(六) 报关业务 1、柜出闸有关事项: ①重柜与吉柜进出码头均受到海关监控, 出 CY 的柜须有“出闸放行条” (有人称“出闸纸”) 闸口对放行条进行核销 (一进一出需平衡)。例: 对出闸之吉柜外拖去出口厂做完柜。重柜回场时, 闸口对“出闸纸”进行“回场核销”操作 ②南海码头吉柜出闸程序为: 从《码头吉柜清单》中找出尚未申报之吉柜, 填写《申报吉柜出闸清单》及四联《海关闸口出闸申报单》, 递交南海国际船代公司 (柜子是船公司自有或租入, 它委托船代管理) 申报, 再取回已加盖海关及船代印章的申报章, 吉柜便可外拖装货 ③吉柜进出口报关时有吉柜专用号, 与一般进出口报关比, 其征税方式为“其他法定”、监管方式为“暂时进出口”。吉柜的报关费按票收 (¥100/票) (不论多少个柜) ④出闸纸一式五联: 海关闸检联、码头闸检联、海关核销联, 车队联, 理货联。(车队取柜需经理货办)。出闸方式有: 吉出重回、吉出吉回、重出吉回、陆运吉进 (将进口重柜陆运至 Destination 拆吉后返回 CY) ⑤国内各港间调运吉柜, 也需报关。因为吉柜是一种特殊商品 ⑥货柜出 CY 时 (出闸) 必凭放行条放行而对于拆吉后拖回闸口之吉柜 (存于 CY) 若要入厂装货, 则应重新办理放行条: CY 借取正本 B/L, 到制作吉柜放行条一式三联同时递交海关, 海关审核放行条上柜号 (CNTR NO.) 与 B/L 上柜号相符后于放行条上盖章, 吉柜即可出闸 2、对货物的报关

货物报关常遇到的有二种情况: ①一般贸易的货物②“三来一补”者凭手册报关 (合同报关) 先谈手册 (合同) 报关。“手册”的全名通常为《海关对外商投资企业履行产品出口合同所需进口料件加工复出口登记手册》, 而“合同”通常为来料加工、对外加工 装配业务等项下双方之合同 (注: “合同报关”中的“合同”与一般贸易报关下讲的“合同”不同! 后者指进出口公司提供的出口合同。) 与“三来一补”有关的名词: I) 结转: 指为委托人办理成品或关成品的结转深加工的报关手续。结转加工: 保税货物在不同企业间的结转加工, 进来料加工的半成品或成品不直接出口而结转给另一深加工企业继续加工后出口。II) 结转业务: 调出方持《登记手册》与审批作业表去海关, 海关审批后交调入方, 调入方持调出方关封及审批作业表, 报关单等到海关审批, 批后打单填表, 由海关过机, 凭过机单证提货 III) “倒挂”: 《手册》于未进料的情况下就出口成品称“倒挂”。一些企业与一个或多个外商签多个合同办理多本手册。若一本手册出口额已满就得用另一本空手册办理出口。这就出现了“未进先出”的情况。这样, 可向海关解释: 因外商急着出货, 于是“借用”本企业的其他手册的料件, 生产后出口若《手册》出口限额已满但尚有料件剩余, 这样通常将余料进行结转。产生的原因多半是生产工艺流程改进了, 进料需求量减少了。于是可把余料结转至另一本手册进行深加工 IV) 对合同出口者, 称“合同报关或手册报关。一般可不通过报关行, 或由工厂之报关员于海关“打单报关”。若需转关, 则报关员于出货当地打单报关, 于出境地转关, 转关成功即可出口。将“手册”及其他单证一起投入海关的出口单证箱中之后。于海关大厅的联网电脑中查询, 看“手册”有没有被审核, 若已审, 则可带回“手册”填写 (上述为某地海关的作法) 3、报关有关知识。○ 1、“授权书”: 兹授权本企业报关员 ××× (No. ××××××) 到____海关办理____公司合同项下____等进/出口报关纳税事宜 (最后是授权单位公章) ○ 2、“代理报关委托书”: 主要内容: 合同号 (出口合同) (于报关单中查询)、货名、件数、毛重、净重、价值 (VALUE) (最后是代理方, 被代理方盖章签字及联系电话、经办人姓名) 注: “价值”栏要填贸易术语 (价格术语) e.g.: FOB Guangzhou CIY New York ○ 3 报关单预录入后, 对单。(电脑数据会传入海关电脑中心, 暂时存储。) 对单后, 尚未过机 (尚未向海关申报。) 此时还可更改单证。若已过机, 若修改, 海关要收改单费, 经反复对单确认无误后, 将整套单子向海关电脑中心申报。

○ 4 “报关单”中“企业性质”栏及“征免性质”栏: 进出口企业于海关注册后有企业编号, 核对报关单时应注意企业编号的第 6 位 (看是哪类企业以决定征免性质) 1 为国有企业、2 为中外合作、3 为中外合资、4 为外资 (外商独资) 56 则为集体与私营企业。三资企业出蓝色报关单, 进料加工 (国有企业) 出粉红色的单, 一般贸易出白单。码头纸 (重柜纸“尾纸”) 上要盖 4 个章, a) 报关行业务章, b) 码头箱站章 (证明柜已入闸) c) 海关审讫印章 (讫: 结束之意) d) 海关放行章 ○ 7 有关英语: a) Customs-clearance 或

declaration (“申报”) at the customs (“报关”: 名词) b) apply (申请) to (向) the customs. Declare at the customs (以上为动词“报关”) c) 另: clearance of goods 或 entry 也可指“报关”(n.) (clear the goods from customs: 为货物报关) d) “报关单”: of entry 或 application to pass goods through customs 或 customs debenture bill 或 customs declaration 或 entry (一个词) 或 report e) 报关费: customs clearing fee f) 报关行: customs broker 或 customs house broker g) 报关经纪人: customs agent h) 报关港口: port of entry i) 报关文件: entry ○ 8 有关概念间的区别: a) 通关: 指全过程(申报→查验→征税→放行→结关) b) 通关单: 注“通关单”与“报关单”迥然不同。含义大相径庭! 它为植检, 商检, 卫检合格后, 中国检验检疫局(CCIQ)发给的。(由它印制)(而“报关单”由海关印制的)。通常, 对转关者。举例说明。e. g. 于 Zhongshan (中山) 启运, Shekou 于(蛇口)出境。通常于 Zhongshan 通过商、植检后, 拿到“出境货物换证凭条”(内容: 转单号, 报检号, 报检单位, 品名, 出口合同, HS (即商品编码), 金额, 评定意见(是否合格)。末尾有句“请凭此单到____局(这儿填蛇口检验检疫局)办出境验证手续”还有有效期至____”当货运至蛇口转关凭此“凭条”换取“植, 商检证”(通常收取几十至 100 元的“换证费”有的写为“货物出境时请持此凭单(凭条)到出境口岸检验检疫机关查验、货证相符, 则签发通关单或换发检验检疫证书”

对非转关, 而在启运地报关者, 于报关前若要植商检, 也得先拿“通关单”(若植检不合格, 熏蒸后拿通关单)(此单证明该货各方面检验检疫合格, 可以报关) c) 结关: 海关放行后的一个程序, 将获放行的有关资料及货已装船的资料送交海关, 备案 存档及后续的出口退税(外汇核销)等工作。d) 封关: 转关下, 将有关资料封入袋中封上封口, 盖上海关公章, 带至下一关区再拆 e) 拆关: 于转关地打开封关; 还指打开卡车或货柜上之封条 f) 卡关: 出现问题未通过海关查验或海关审核资料时认为有不符情况。g) 封关: 转关下于启运地封关(将货物及运载工具加封; 对资料加封) h) 清关: I) 有人认为同“报关”; II) 有人认为同“通关”, III) 有人认为海关放行后即即为清关 IV) 有人认为, 货已运出 A 关区进入 B 关区后。对 A 关区而言即为“清关”(转关下); 若 非转关下, 货物走出国境(报关者将资料收齐交海关证明货已出境)即为清关 V) 台湾贸易辞典言: 清关=通关。指全过程, 英文叫 clearance I) 关锁: 为海关加的。适于转关下或被海关查封的货(柜)。外形与子弹封不同, 但也需 剪刀才可打开。它如小指般粗细、内为园珠笔芯般大小的钢丝 J) 铅封: 通常指铁皮封, 易生锈不很牢固, 用手即可能扭断 K) 集报(集中报关), 将若干个柜一齐报关; 于 HKG 进出口货可先行出口/提领, 待离港/入境后 14 天内再向海关申报。将若干柜资料汇齐向 HKG 海关申报(也叫清单报关); 另: 一个柜中装的是几家货主之货, 对此柜中几种货一起报关也有人称之为集中报关。○ 9 退核销单 a) 当货装船后, Forwarder 及时从 customs broker (报关行) 取回退税联核销单 b) OP 再次与财务确认是否所有费用客户均已付清; 若已付清, 则退还核销单给客户; 否则, 押住。a) 有关转关知识 ①办转关运输应具备的条件: a) 指运地与启运地设有海关机构。B) 承运转关货物的企业是经 海关核准的运输企业。c) 运输工具与装备应具备密封装置及加封条件。

对转关货物, 货主不能开拆, 改装, 调换, 提取, 交付(未经海关许可下)、对海关关于运输 工具及货物上施加之封志(包括海关认可的商业标志)须保持完整, 不得开启或损坏。②进口转关程序: a) 申报。凭拖车行的“司机纸”(ex《进境汽车载货清单》; 若出口, 则“司机纸”为《出境汽车载货清单》)的编号、车牌向入境地海关申报。b) 车辆行驶转关专用通道, 于通道办理转关手续。c) 司机向口岸海关通道岗亭递交“司机纸”一式二份, 司机签证本, 关锁换领券, 并于关锁换 领券上签名并注明车牌号 d) 通道关员办理转关手续, 对车辆施加封志 e) 海关放行车辆 f) 司机按规定路线于规定的期限内将货物运至指运地海关 由于从入境地至目的地(指运地)期间为转关运输, 受海关监管, 海关要加封 ③出口转关程序: 企业提前向海关申报→报关单被海关放行→车辆到达口岸海关出境时行驶 转关专用通道→直接向通道办理转关手续→海关放行车辆。货物车场转关: 货物从一个关区运至另一个关区, 转关形式为“汽车转关”, 转关时必须填定 转关货物放行条, 所填内容包括两地海关编码, 车牌号, 柜号, 关锁号 etc. 然后于启运地 办理转关手续, 海关审核后放行货物, 凭放行条进入指运地的堆场, 经该堆场海关(指运地 海关)审核打单, 即完成转关。有的地方, 于转关地, 将柜拖入码头(CY)拿到“场单”(Dock Receipt)海关于“场单”上盖放行 章后方可装船出境。④转关手续具体交由谁办: a) 委托报关行做, 填写《委托转关单》b) 由拖车司机帮忙带本(司机本)转关, 将资料交给他打单。报关员将司机本、出境汽车载 货清单 (“司机纸”) 海关关封交给司机, 、由司机把货物连同文件送至指定离境口岸办理(注: 此种为监管不很严格的地方的不规范作法) ⑤对“合同出口”(非一般贸易, 指“三来”企业)工厂报关员于出货当地海关打单报关, 于出 境地转关即可出口 ⑥对珠三角的(柜), 通过拖车或驳船运至 HKG 的货(港销货或中转(远洋)货): 向香 港海关申报, 程序简单, 收费低廉 有 4 种货品为 dutiable cargo (应税品): 酒类(含乙醇酒精); 烟草类; 碳氢油类等石油 产品; 甲醇酒精类(工业用途)

香港属自由贸易港, 类似无海关状态, 进出口货物均可先行出口或提领, 待离港或入境后 14 天内再行向 HKG 海关申报。b) 有关检验检疫: ①几年前, 卫检、动、植检, 商检三家即已合并, 称“商品进出口检验检疫局”缩写为 CCIQ (以前“商检局”缩写为 CCIB) 全写为: Entry-exit Inspection Quarantine of the People's Republic of China (CCIQ 可写为: China's Commodity Inspection Quarantine) 通常, 人类吃的, 用的(穿的)商品一般要卫检; 木质货或非本质货但含木质(草制品) 包装的、必植检。许多发达国家(欧、美、澳、新)对无木质的货需提供“无木质包装证明”; 对含木质者(货物或包装)需提供植检证或熏蒸证。取得植检合格(或熏蒸)证书后即可取得通关单, 然后再去报关。②Fumigation (熏蒸)有关费用: a) 熏蒸费 b) 熏蒸代理费 c) 文件录入费(DOC) d) 植 检费 e) 熏蒸吊柜费 ③Fumigation: 将 ctnr 拖至熏蒸场 a) 给杀虫公司做, 出熏蒸证(有国际环保协会认可的 标志; b) 给 CCIQ (中国商品检验检疫局) 做。它比一般的杀虫公司权威, 且认真, 严格些。c) 进口货物报关所需单据文件: ○ 1、Consignee 若有进出口经营权: A、代理进口报关委托书; B、进口报关单证; C、提 货证明(D/O; 少部分地方用 B/L 或 B/L copy); D、运单 copy (空运下); E、销售合同(一般贸易下); F、P/L (Packing List 装箱单); G、Invoice ○ 2、Consignee 若无进出口经营权, 除○ 1 全部单证外还需“代理进口委托书”

海运费 ocean freight 集卡运费、短驳费 Drayage 订舱费 booking charge 报关费 customs clearance fee 操作劳务费 labour fee or handling charge 商检换单费 exchange fee for CIP 换单费 D/O fee 拆箱费 De-vanning charge 港杂费 port sur-charge 电放费 B/L surrender fee 冲关费 emergent declaration change 海关查验费 customs inspection fee 待时费 waiting charge 仓储费 storage fee 改单费 amendment charge 拼箱服务费 LCL service charge 动、植检费 animal plant quarantine fee 移动式其重机费 mobile crane charge 进出库费 warehouse in/out charge 提箱费 container stuffing charge 上海港常用术语

滞期费 demurrage charge 滞箱费 container detention charge 卡车运费 cartage fee 商检费 commodity inspection fee 转运费 transportation charge 污箱费 container dirtyness charge 坏箱费用 container damage charge 清洁箱费 container clearance charge 分拨费 dispatch charge 车上交货 FOT (free on track) 电汇手续费 T/T fee 转境费/过境费 I/E bonded charge 空运方面的专用术语 空运费 air freight 机场费 air terminal charge 空运提单费 airway bill fee FSC (燃油附加费) fuel surcharge SCC (安全

附加费) security sur-charge 抽单费 D/O fee

内装箱费 container loading charge(including inland drayage) 疏港费 port congestion charge 他港常用术语

场站费 CFS charge 文件费 document charge AMS Automated Manifest System 自运舱单系统 ACS/ACC ALAMEDA CORRIDOR SURCHARGE 火车通道费(自洛杉矶转运) BAF BUNKER ADJUSTMENT FACTOR 燃油附加费系数 BAF 燃油附加费, 大多数航线都有, 但标准不一。BRC THE BUNKER RECOVERY CHARGE 燃油附加费 CAF CURRENCY ADJUSTMENT FACTOR 币值附加费 CY-CFS CY-CHARGE FAF Fuel AdjustmentFactor 燃油价调整附加费(日本航线专用) GRI General Rate Increase 综合费率上涨附加费 一般是南美航线、美国航线使用 DDC Destination Delivery Charges 直航附加费 美加航线使用 DOC Document charges 文件费 EBS EMERGENCY BUNKER SURCHARGE 紧急燃油附加费 一般是澳洲航线使用 EBA 紧急燃油附加费 一般是非洲航线、中南美航线使用 ERS/ERA 空箱调转费 IFA 临时燃油附加费, 某些航线临时使用 IAC 联运管理费(中海) IAS 直航附加费 美加航线使用 IPI INTERIOR POINT INTERMODAL 内陆转运费 ISPS 上海港口拥挤费用 ISPS(视船公司而定) ORC ORIGIN RECEIPT CHARGE 发货港收货费, 本地出口附加费, 和 SPS 类似, 一般在华南地区使用 PTF 巴拿马运河附加费 美国航线、中南美航线使用 PSS Peak Season Sucharges 旺季附加费 大多数航线在运输旺季时可能临时使用

PCC 巴拿马运河附加费 PCS Port Congestion Surcharge 港口拥挤附加费 一般是以色列、印度某些港口及中南美航线使用 8 月 15 日起 ALEXANDRIA 收取 PCS(\$350/TEU) 上海 RIPI 没动内陆点转运费 SPS Shanghai Port Surcharge 上海港口附加费(船挂上港九区、十区) THC TERMINAL HANDLING CHARGES 码头操作费(香港收取) WRS 战争附加费 一般中东尤其是以色列的港口要加这个费用 YAS YEN ADJUSTMENT SURCHARGE 日元贬值附加费(日本航线专用) ORC Origen Recevie Charges 本地出口附加费, 和 SPS 类似(广东省收取) EPS Equipment Position Surcharges 设备位置附加费 SCS Suez Canal Surcharge 苏伊士运河附加费 Heavy-Lift Additional 超重附加费 YAS Yard Surcharges 码头附加费 Deviation Surcharge 绕航附加费 Transhipment Surcharge 转船附加费 Direct Additional 直航附加费 Long Length Additional 超长附加费 Fumigation Charge 熏蒸费 Ice Surcharge 冰冻附加费 Cleaning Charge 洗舱费 Optional Fees or Optional Additional 选择卸货港附加费 Alteration Charge 变更卸货港附加费 各航线费用组成 美西 O/F+PSS+AMS+WRS+IAC+IPI+ERS+ACC

美东 O/F+PSS+AMS+WRS+PCC+RIPI+ERS 东南亚线 O/F+BAF+WRS+PCS 欧洲 O/F+BAF+CAF+PSS(旺季时候会加) 日本 O/F+PSS (EBS+BAF/YAS+CYC 一般到付) 韩国 O/F+PSS+EBS EBS、EBA 部分航线燃油附加费的表示方式, EBS 一般是澳洲航线使用, EBA 一般是非洲航线、中南美航线使用 欧洲 CAF 6.4% BAF199/398 反恐 6(8 月, 每月变化) PSS 110/220 美国 BAF65/85 DDC 美西 320/640; 美东 570/1040 GRI 214/285/321 PSS 225/300 DOC ¥115 AMS 25/P 一般 PSS 每年的 4、5 月份到每年 10 月 31 日。日本 PSS (PP) 0 BAF (CC) YAS(CC) CYC(CC) EBS(CC) 韩国 PSS EBS 海运费术语 海运费 ocean freight 集卡运费、短驳费 Drayage 订舱费 booking charge 报关费 customs clearance fee 操作劳务费 labour fee or handling charge 商检换单费 exchange fee for CIP 换单费 D/O fee 拆箱费 De-vanning charge 港杂费 port sur-charge 电放费 B/L surrender fee 冲关费 emergent decleration change

海关查验费 customs inspection fee 待时费 waiting charge 仓储费 storage fee 改单费 amendment charge 拼箱服务费 LCL service charge 动、植检疫费 animal plant quarantine fee 移动式其重机费 mobile crane charge 进出库费 warehouse in/out charge 提箱费 container stuffing charge 滞期费 demurrage charge 滞箱费 container detention charge 卡车运费 cartage fee 商检费 commodity inspection fee 转运费 transportation charge 污箱费 container dirtytness change 坏箱费用 container damage charge 清洁箱费 container clearance charge 分拨费 dispatch charge 车上交货 FOT (free on track) 电汇手续费 T/T fee 转境费/过境费 I/E bonded charge 空运方面的专用术语 空运费 air freight 机场费 air terminal charge

空运提单费 airway bill fee FSC (燃油附加费) fuel surcharge SCC (安全附加费) security sur-charge 抽单费 D/O fee 上海港常用术语 内装箱费 container loading charge(including inland drayage) 疏港费 port congestion charge 他港常用术语 场站费 CFS charge 文件费 document charge

货代基本知识 1、CY-F0 条款: 可释为 Free Out 或 Free Over side=Free Overboard 意为船公司 F0 (Carrier) 不负责 POD 之卸船费。此条款常用于去中东、西亚地区的僻港、(Side ports “小港”) 如: 小港; Haifa 海发、Ashdod 阿斯杜德(以上二港均 Israel 以色列的)、Izmir 伊兹密尔(Turkey)、Istanbul 伊斯坦布尔(Turkey)、Beirut 贝鲁特(Lebanon 黎巴嫩)、Benghazi 班加西(Libyan 利比亚, 于地西: 地中海西岸)。另有 CY-TKL (=CY-TACKLE) =CY-Hook (Note: tackle 吊绳→吊钩; hook 货钩、吊钩)、舷(船)边交货, 船公司不负责卸船费。与 CY-F0 类似, 只是 CY-F0 多用于中东、西亚地区。注: 少部分公司还有 CY-L0 条款(如 HT) 它与 CY-F0 类似, 只是习惯叫法不同而已。有少部分人言 CY-L0 适于散货、至目的港后拼柜的卸船费及码头费、拆柜费等 Carrier 一概不管。2、“双到付”: 指 Forwarder 付给 Carrier 之 O/F (Ocean Freight) 与 Shipper (“客户”) 付给 Forwarder 之 O/F 均为到付 “一预一到”: 指 Forwarder 付给 Carrier 为 prepaid(pp) 方式; 而 Shipper 付给 Forwarder, 则为到付 CC (collect) . 船公司一般不同意到付。3、对 DG (Dangerous Goods 或 DC: Dangerous Cargo) 多采用“现提”即 Alongside Delivery. 又称“船边交货”(指 POD 船边)。因许多码头不允许 DG 于港内久留。4、Via (=by way of =care of =C/O) 经由: e.g. ① Shipment from Keelung to NYK via Panama Canal 货物必装载于从基隆(TWN) 通过 Panama Canal 驶往 NYK 之船舶或以上英文也可以写作: Shipment from Keelung via Panama Canal to NYK (NYK 于美东) ② Shipment from Shanghai to Detroit (底特律, 于美内陆) via LA (于美西 WC) 意指: 于 LA 卸船后转火车运至 Detroit ③ Shipment from Shenzhen to Seattle W.C) Land-Bridge 陆桥) bond to Boston (via (in (E.C.))。货物在 W.C. 西雅图卸船后经由陆桥运输并在保税下, 运至 E.C. 的波士顿(in bond 保税, 以保税方式。所谓“保税”即是暂不交关税, 待货到目的地后再交) ④ Shipment from Huangpu to Dallas 达拉斯, (于美内陆) Texas (Dallas 所在的州名) Via O.C.P., Long Beach, Calif. (长堤: 于 W.C. California 为 LB 所在的州) 货物于西岸长堤卸船后利用火车使用 OCP 运输条款运至 Dallas ⑤ Shipment to Pacific Coast via Overland to New York “船运至美西港经由大陆, 陆运至 NYK)

5、① transit goods (cargo): 过境货、转口货。自输出国运往输入国的过程中, 需经第三国时, 对该第三国而言, 该货即为 transit goods。通常: 货物于此第三国卸下后依海关事先核定之路线以保税运输方式运往输入国目的地。② bonded W/H (warehouse): 保税仓 in bond to 保税运至 bonded shed 保税货棚(货栈) bonded value 关栈价值 6、transit to”条款: “In 通常, 此条款指 Consignee 在不清关交税的情况下使货物继续运输, 目的地海关关于船公司舱单 (Manifest) 上见到相关条款才允许这一条款。因此, B/L 上必有显示。例如: 到 Arica (阿里卡) 与 Iquique (伊基克) (此二港均属南美智利 Chile 国的) 的货物。B/L 上的 Consignee、Notify、port of delivery 中若有显示 Bolivia 者, B/L 上须显示 “In transit to Bolivia” (注: Bolivia 玻利维亚

为一内陆国, 毗邻 Chile) “In transit to” 的本义为“转运至” e.g.: Shipment from Shenzhen to Arica in transit to Bolivia. B/L 上 POL 填 Shenzhen; port of discharge 填 Arica; place of delivery 填 Bolivia; Final destination 也填 Bolivia 7. Mediterranean Base Port 地中海基本港: Milan 米兰 (Italy) Barcelona 巴塞罗那、(Spain)、Bilbao 毕尔巴鄂 (大西洋口岸, 实不*地中海)、Genoa 热内亚 (Italy)、Valencia 巴伦西亚 (Spain)、Istanbul 伊斯坦布尔 (Turkey)、La Spezia 拉斯佩齐亚 (Italy)、Leghorn 里窝那 (来亨) (Italy) Port Said 塞得港、(Egypt) Alexandria 亚历山大、(Egypt) Benghazi、班加西 (Libya 利比亚)、Marseilles 马赛 (France) 8. 洗柜通常分四种: I) 化洗 Chemically clean floor; II) 清水洗 water clean; III) 蒸汽洗 steam clean; IV) 研磨洗: glind (研磨) or sand clean 分批出境核销栏日期出境数/重量 结存数/重量核销人 第二节、出口业务 (一) B/L 缮制 (制作) ○ 1 出船东 B/L (MASTER B/L) (见附图 j) 注: 这种情况下 MB/L 上 shipper 为出口商, consignee 为进口商或 to order ○ 2 出 HB/L: (给客户) (见附图 k) 注: 这种情况下: I) 货代需事先征得 carrier 同意后者接受 H-B/L 后才可签

II) 货代除给 shipper 正本的 H-B/L 外通常还给 Carrier 一份 H-B/L copy, 单上注明“请 Carrier 凭此 H-B/L 放货, 并请 Carrier 向我司提供 MEMO B/L” III) Carrier's Agent 须得到货代的“放货通知”后方可签 D/O 给 Consignee (从 Consignee 处收回 H-B/L 后) (这样做是怕货代尚未收到运费却把货放出去了) IV) 此种情况中 H-B/L 上 shipper 为出口商, Consignee 为进口商或 to order ○ 3 既出 M-B/L, 又出 H-B/L (见附图 l) 注: 这种情况下 H-B/L 中 shipper 为出口商 consignee 为进口商 (实际收货人) 而 M-B/L 中 shipper 为货代, consignee 通常为货代于目的港的代理或: order of HT to (由货代指示) 而 Notify 为 HT'S Agent (当 consignee 显示“to order of HT 时) 2、提单的制作过程: ① Forwarder 将 B/L 样本 Fax 给客户→客户核对后回传。若客户回传后又要求改单, 通常要交改单费 (¥50~150 元) Forwarder 将 B/L 传给 Carrier→Carrier 核对, 确认后回传并出正本 B/L (若客户要求出 MB/L 时) Carrier 做 B/L 样本传给 Forwarder (或: 或: Carrier 叫 Forwarder 补料) →Forwarder 审核, 确认后回传。② 另一种做法: Forwarder 补料给 Carrier (或出 B/L 样本传给 Carrier) →Carrier 核对无误 (有误则更改) 确认后回传 B/L (为 B/L 的 fax 件) →收到 Carrier 之 B/L fax 件, 核对无误后, 传给 Shipper→Shipper 核对无误 (有误则更改) 签“OK” (即确认) 回传给货代→货代再回传给 Carrier (三) 电放 (Telex Release) 关于 Telex Release (电放): 1) 有的简称为 TLX, 少部分人简称为 T/R (另: T/R 还指 trucking 吨车费, 拖车费) 2) 电放: 应签发或已签发正本 B/L 的货代或船公司, 根据托运人或货代的要求, 在 POL 不签发正本 B/L 或收回已签发之正本 B/L, E-MAIL 或 FAX 或 Telex, Telegram 等方以式通知 Delivery Agent 将货放给 B/L 上的 Consignee 或 shipper order 之人 (to order B/L 下) 3) shipper 申请电放, 通常要其出具公司正本保函或在有关 B/L COPY (MEMO—B/L) 上背书。保函的内容通常有: shipper's name, voyage NO. B/L NO. Sailing date (开航日) 及货代无条件免责条款。4) 切记: 若签正本 B/L 给 shipper 后, shipper 才提出电放申请, 须收回全套正本 B/L。5) 当同意电放后, 有的出具电放信, 有的给出一个电放号 (如密码一样, 为阿拉伯数字或英文字母)。

6) 做 L/C (以 L/C 为付款条件), 或 B/L 为 order 单 (即 B/L 上 Consignee 栏未填收货人 Business Name, (又叫 Complete 或 Full Name), 而显示为“order”或“order of shipper”或“order of XXX Bank CO”或“order of XXX CO”, 总之, 只要于 Consignee 见有 order 字样者) 或空白 B/L (即 B/L 中 Consignee 栏空着不填) 或付款条件为 Collection (托收 (注: collect 则为“到付”之义)) (托收含 D/P=Doc Against Payment 与 D/A= Doc Against Acceptance), 以上四种情况原则上不允许做电放。7) 电放下通常采用 PP (prepaid. 预付运费)。8) 若货物有不良情况, 切记: 于电放信上要打上 Mate's Remark. (大付批注)。9) 电放日: 通常应于货 (柜) 抵目的港前。10) 电放申请书上常有此句: Please kindly release cargo to Consignee here - below without presentation. (“提交, 出示”) of the original XXX Bill of Lading. (XXX 代表 Carrier's Name 或货代名) (在不提交×××公司的正本 B/L 下请将此票货放给以下载明之收货人) 11) 使用电放放货, 并非不出 B/L。只是不出正本 B/L (若已出, 则一定要全套收回) 而出 B/L COPY 或 MEMO 件。为了能详尽反映货物相关情况, 使用 B/L COPY 件是最好之方式。12) 使用电放, 通常需向客户收取电放费: USD 15 左右。以下是做电放的几种情况: i) 不出任何 B/L (H-B/L, M-B/L 均不签给客户) 客户补料 货代补料 (注明“做电放”) Carrier (以 B/L 样本方式将有关情况告知对方) Carrier 出单 MB/L copy 件 货代传 MB/L COPY 客户, 客户确认 OK 后, : 客户传电放申请书 货代传电放申请书 Carrier。若 Carrier 同意电放, 通常于货装船后: Carrier 传电放信 或给电放号 shipper 传电放信或给电放号 Consignee 货抵目的港后, Consignee 凭电放信或报出电放号, 找 Carrier 于目的港之 Agent 提货。此种情况多见于目的港在东南亚地区时, 因为电放快而 B/L 流转 (邮寄) 慢。(船比 B/L 先到卸港) ii) 对 M-B/L 电放, 使用货代的代理, 签发正本 H-B/L, 对 M-B/L 电放即意味着以电放信代替 M-B/L 之功能 (当然不可能签 M-B/L 正本单) 货代给其客户签正本 H-B/L, H-B/L 上的 shipper 填客户名, Consignee 填目的港客户名 (即真正的收货人) Carrier 给 Forwarder 的 M-B/L COPY (或 MEMO) 件上, shipper 填货代名, Consignee 填货代于目的港的代理。

上述操作也可: 货代与其客户对好单后, 将客户回传给 Forwarder 的 H-B/L 上的 shipper 一栏, 由客户名改为货代名, 将 Consignee 栏由真正的收货人改为货代之代理, 其他内容不动 (其他内容指品名, 包装, 件数, POL, POD, Delivery Agent, Gross Weight, Measurement, Cntr No., Seal No., Marks Nos (唛头及唛码), Notify, Place of Receipt, Place of Delivery Vessel Voy No., Shipping on board Date 等等) 改完此二栏后将此单传给 Carrier。以上操作中货代传给 Carrier 之单子上, 其自己成了自己 B/L 之 shipper 电放信: Carrier→货代→货代之代理→Carrier (货代之代理交出电放信或报出电放号后即从 Carrier 处取得 D/O) H-B/L 流程为: 货代→客户 (启运港) →客户 (目的港) →Forwarder's Agent (目的港客户交出 H-B/L 从货代之代理处取得 D/O=Delivery Order) 注: 若为到付运费必嘱咐目的港代理收齐运费后才放货! 此种情况除要给代理一笔代理费外还需给船公司电放费 (约 \$15) “华联通”公司去美国的货多采用此种情况 (它于美西各港有自己的代理) iii) 对 H-B/L 电放签发正本 M-B/L 使用货代的代理。M-B/L 流程: Carrier→Forwarder→Forwarder's Agent at POD 货代的代理凭正本 M-B/L 换取 D/O, 电放信流程: Forwarder→客户 (起运地) →客户 (目的港) →Forwarder's Agent 目的港客户凭电放信 (或电放号) 从货代代理处换得 D/O. iv) 双电放。不签正本 HB/L 与 MB/L, Carrier 将其制定的电放号告知 Forwarder→Forwarder's Agent→Carrier, Forwarder 将其制定的另一电放号告知 shipper→Consignee →Forwarder's Agent. 注: a) 电放下, 有的公司要求 consignee 除交出电放信 (号) 外还要交出 B/L 的 fax 件 (预先 Forwarder 将此 fax 件给 shipper →consignee). 有的规定: Consignee 于电放信上盖上其公章后才可去代理处换 D/O. b) 对 H-B/L 或 M-B/L 电放时, 并非不出提单, 而通常要出 copy 件, 将 copy 件 fax 给相关各方 c) 客户提出电放申请后, Forwarder 或 Carrier 于电放申请书上盖上“电放章”及“提单章” fax 给客户, 这样可简化操作. d) 通常货代也会给其代理人传一份电放单 (上面写明有关情况)

e)若向 Carrier 申请电放, 有的公司要向 Carrier 追要电放电报(此报内容:Carrier 是否同意电放及其他有关情况)。f)对 M-B/L 电放下可叫 Carrier 出一份 Memo-B/L 给 Forwarder;对 H-B/L 电放下 Forwarder 可给其客户出 Memo-B/L。g)国外→HKG→珠三角(进口货):若于目的地电放,则程序为:Consignee 凭头程大船提单 copy 件即全程提单 copy 件或 fax 件及电放信及 consignee 的公司正本保函去目的地代理处换取二程正本 B/L 或 D/O, 凭此二程 feeder 单报关商检, 提货(注:这儿的电放指的是对 Ocean-B/L 大船提单电放(不给客户出正本 O-B/L)此种情况下电放信及全程 B/L copy 件流程为: ocean carrier→Forwarder→shipper(国外客户)→consignee(目的港客户)。若珠三角→HKG→国外(出口)下对大船 B/L 电放,则电放信(号)流转为:Ocean carrier→头程 feeder→shipper→consignee Forwarder 再向 Carrier 索要空白的 S/O (Shipping order), 填好后 Fax 给 Carrier (或直接补料)→Carrier 确认后写上 S/O No. 回传给 Forwarder 注:有的船公司 B/N 与 S/O 有不同的功能:前者为货代向 Carrier 下的定舱单, 后者为 Carrier 的“放柜纸”。若为客户自拖自报:则 ① 1 传 S/O ② 订舱 S/O ③ 4S/O 建立 ④ 3S/O 建立 ⑤ 传 C/N、S/N ⑥ 船开后, 出 B/L ⑦ 核对 B/L、发 OK 件 ⑧ 核对 B/L ⑨ 90K 件 B/L 办理 C/O (Certificate of origin) 之程序 ⑩ 1 发 C/O 样本资料 ⑪ 2 传资料 ⑫ 6 核对 C/O OK 件 ⑬ 3 报关后注:办 C/O 需注意:发货人必与 B/L 上的一致;B/L 的签发日期不迟于装船日期;必须具备海关编码资料

五)美日线简介 1、美国线 ①、FMC(Federal Maritime Council)(美国联邦海事委员会):系掌握美国进/出口航商及海运事务的官方组织。Carrier 必向它申并 Filing B/L(将 B/L 存档备案。File“存档”)购买 Bond(合约)(该 Bond 类似保险)分为 Annual Bond。(annual 本义为“年度的”)及 B/L Bond 两种。其中 Annual Bond 之 Beneficiary(受益人)为美国政府 Customs。主要之原因系恐美进口商 C/S (consignees)因故不提领货物且不支付 Freight 而弃货,美国 Customs 除逾期后拍卖外并可依合约向 Insurance Co. 求偿以支付该批 CGO (cargo)于 USA 所产生之各项 storage (堆存费)、duties (税金)ect. B/L Bond: 万一 CGOS 短少 (shortage)、damage (损坏)、按合约可提供一定自付额及 coverage 保险(其年保费约为 USD11000、coverage 保险金额)(范围、而(约为 USD150000)基于以上之规定,有购买 Bond 且 FMC Filing 之 B/L,才于 USA 市场上有合用效力。(四)其他单证制作 1、有关定舱(订舱):①有的公司:客户(出口厂、进出口公司)向 Forwarder 订舱时填写 Booking Note(有的叫 Booking Form、Booking sheet)。通常称客户向 Forwarder 的订舱单为“落货纸”,但偶尔也有人将尚未拿到 Carrier 的订舱确认之 S/O 称作“落货纸”②有的货代公司,若客户欲订舱、不另把 Booking Note 给他,而直接将 Carrier 印制之 S/O 传给他③通常 Forwarder 向 Carrier 订舱时,使用 Carrier 印发之 Shipping Order S/O)若 Carrier (。确认订舱,则会回传 S/O,于 S/O 上写上 S/O No. (有了此 No. 即意味着得到其确认)有部分船公司不另给放柜纸,而将放柜信息(CNTR. NO.、吉柜存放地点、吉柜场联系方式)打于 S/O 确认单上④对散货而言 Carrier 回传 S/O 后 Forwarder 于此 S/O 上写明散货应送达之仓库的地点。这样,此份 S/O 即具“散货进仓图”功能,可当“散货进仓图(地图)”使用。因此有人称散货之 S/O 为散货进仓图(也叫进仓地图)⑤当 S/O 兼具放柜纸功能时,Forwarder 将 S/O (Carrier 回传的)再 Fax 给拖车行。上面的内容有:订舱号、船公司名、柜型、柜号、数量(几只柜)装货工厂名址、联系人 etc. 当重柜返场时,返场当日叫拖车行回传确认。⑥放柜纸:有的书叫空箱提交单(Equipment Dispatch order)或货柜发放/设备交接单,(Equipment Interchange Receipt)或货柜发放通知单(Ctnr. Release order)。它为 Carrier 指示货柜堆场(柜场)将吉柜或其他设备交与本单持有人(bearer 或 holder)之书面凭证。

2、订舱单制作过程:①Forwarder 向客户 Fax 空白 Booking (B/N)→客户填好后回传给 Forwarder 向 Carrier Fax 经货代签章之 Booking (即 Forwarder 于客人回传的那份 Booking Fax 件上盖章(审核后)→Carrier 于 Booking 上填好船名,船期,再回传给货代。以上所言之情况为客户、Forwarder、Carrier 三者“共用”一份 Booking,只是各自填上自己的内容。②Forwarder 向 Customer 传空白 Booking (B/N)→客户填好并回传(以上二程序也可:知道客户有意订舱,货代也拿到 Carrier 的订舱确认后,不传 Booking 给客人而直接叫之补料,由 Forwarder 自己填;填好后再传给客人叫其审核更改,确认(经确认的单称为“OK 件”) ③ 2、美线 W/C (西岸)分: a)、PSW (pacific south west) (美西南岸濒太平洋)主要有 LAX (Los Angeles)、LBH (Long Beach)、SFO (San Francisco)、OAK (Oakland 奥克兰)(注:New Zealand 之 Auckland 汉译名也为“奥克兰”。) b)、PNW (Pacific North West) (美太平洋岸西北向港口)主要有:SEA 或 STL (Seattle)、PTL (Portland)波特兰(注:东岸也有同名之“波特兰”Portland)、Tacoma (TAC. WA)塔科马(WA 为 Tacoma 所在州名缩写) ④ 3、E/C (East Coast)东岸:每家航商(carrier、Liner)靠(call) E/C 之港口均有不同,但一定都会靠 New York. E/C 主要港口有:New York、SAV (Savannah)沙瓦纳、NFK (Norfolk)诺福克注:E/C 之 Boston. MA (MA 为州名缩写)(波士顿)较特殊,通常用 Barge (驳船)由 E/C 的 NY 或别的大港 T/S (转运)。另加约 USD400/UNIT 之 T/S 费 ⑤ 4、G/P 或 G/C (Gulf Port 或 Gulf Coast)墨西哥湾主要有 Tampa (坦帕)、Houston 休士顿、Miami 迈阿密(注:GP 还指“通用柜”General Purpose Ctnr)对目的地(目的港)为 E/C 与 G/P 之货物,其 SVC (Service)方式有: a) MLB (Miniland Bridge):迷你路桥岸跨岸 远 东→W/C 的 Main Ports。卸柜经由火车(注:不可用拖车—公路运输)全程内陆转运至 E/C 或 G/CGulf coast)各主要港口,通常要换 3~4 次火车,Inland 全程但 (FM W/C TO E/C OR G/P)的 T/T (transit time 运输时间)比起 A/W (All Water) (全水路)来要短不少(一般 5~7 日即到,而全水路下从 W/C 至 E/C 要 10~20 日!)注:Inland 运输有二种:铁路与拖车(公路)(Inland:内陆)

b) A/W (全水路 All Water)经 Panama Canal 绕行至 E/C 或 G/C 各港,自 HKG 至目的港 全程约需 27~32days。其特点是 Direct Call 不经 Inland 运输 除以上两种运输方式(目的地均为 W/C 或 G/C 之海港)外,美线常见的还有以下几种运输方式: I) IPI (Interior “内陆的内部的”) Point Intermodel (“多式联运”之义≈Multimodel) IPI 与 MLB 的区别在于:前者目的地非 W/C、G/C 之海港而是“IPI 点”(也称“内陆点”Inland points、interior points)另:IPI 按柜(货)之 Port of Discharge (卸船港)之不同有两种。a)于 W/C 卸船后转 Inland 运输(火车或拖车) b)于 E/C 或 G/C 卸船后转内陆运输,此种情况称为 R-IPI 例如:于 Savannah (E/C 港口)拖车到 Atlanta (为 IPI 点)即为 R-IPI II) (overland common points) OCP 对于目的地在落基山脉以东且货量较大的 Inland points 可采用 OCP 注:OCP 与 MLB、A/W、IPI 及下文讲的 Micro-Bridge、RAMP 的本质区别在于:OCP 条款下海运的航商(Carrier)仅负责到 W/C,而由 Forwarder 或 Consignee 自行安排从 W/C 至 Destination 的 Inland 运输。柜子经 C/S (即 Consignees)拆吉后归还于当地(W/C)船公司之堆场(实为 carrier 租的),Salt Lake City (盐湖城)即为一颇具代表性之内陆点 OCP 地区:North Dakota 北达科他州, South Dakota 南达科他州, Nebraska 内布拉斯加州, Colorado 科罗拉州, New Mexico 新墨西哥州以东地区。另外,Canada 也有一个 OCP 地区。OCP 非多式联运而其他的全是。 III) Micro Bridge 或 Micro-land Bridge (注:它不可简称为 MLB!)称为“微陆桥”(岸至内陆点)由 W/C or E/C 之 Base Ports 经由 Inland (Train or Truck 拖车)转运至 IPI 内陆点 通常 Micro Bridge 的目的地为几个有名之内陆城市:CHI (Chicago)、Phoenix (凤凰城)、Detroit (底特律) etc. 其实 Micro

Bridge 与 IPI 极相似。以上三种运输条款与提单中的填制方法是：例，Vancouver OCP Montreal，在 Port of Discharge 栏显示 Vancouver OCP，在 Final Destination 栏显示 Montreal，于 De****ion of Goods 栏显示 In transit to Montreal。

MLB: eg: Port of Discharge 为 LBH (Long Beach 长堤, 于 WC), Place of Delivery 为 MLB Houston。IPI: eg: Port of Discharge 为 LBH, Place of Delivery 为 IPI Memphis, TN。注: OCP 下 C' NEE (收货人) 可要求保税运输, 于 destination 结关提货。事实上, 现行的地区运输费率与 OCP 已相差无几, 加上 OCP 下收货人需于 WC 办理中转手续, 因此目前 OCP 使用得不多。IV) RAMP: 内陆 CY 柜场, 船公司只负责运至 Consignee 所在地附近的与船公司有合约 (Bond) 的 CY 堆场内, 而从此 CY 堆场至 Consignee 那段则由 Consignee 自行安排拖车运到。例如 Chicago 即为所有 Carrier (船公司) 均提供至内陆 RAMP 之重要地点) 另: 若 Carrier 于 Consignee 当地并无 RAMP 可供放置重/吉柜者。(例如 Phoneix), 通常 carrier 会提供全程 (to door) 之 SVC (service)。但其拖车头之 waiting hours 通常为 2hrs (小时) (此时间用于 Consignee 拆吉, 2hrs 为 free 的) 此超过 2hrs 则收取 USD45~50/HR 之罚金 (fine) 注: 运输条款中 DR (Door) to RAMP 即指上文讲的 RAMP 方式 (P/P=Port to port; 即 CYCY; P/D=port to door; P/R=Port to RAMP) 5、谈谈美国线常识: I) 其国内 Inland point 分区范围: a) Group 1: 含 W/C (西岸) 三个州的 IPI 点 b) Group 2: 为北美之内陆中央地点各 IPI 点 c) Group 3: 含东岸 (E/C) 及 G/P 各 IPI 点 d) Group 4: 靠近西岸 (W/C) 之各内陆小点 (与 Group 1 接近) 注: 不同的 carrier 之区域划分不尽相同, 得看其运价本或向其咨询 II) 美国国内道路限重很严格, 各州之间之法律规定均有不同 (约 15~17tons 不等), 故对五金、磁砖、石制品等重货之手电揽收要特别小心! 通常小柜不可 over (超) 17MT、以免遭每次 USD2000~3000 之交通罚款 III) Mixed load: 指一个柜内有三个 Item (三种货) 以上 (三个 CGOS 品名), 其 O/F (海运费) 适用最高运费率者 straight load: 一个柜中为单一 CGO 品名 (一个 Item)

IV) 美国线之 B/L 上所 show (显示) Document No. 指: 之同行与航商所签之年度合约 (annual bond) 之编号 (同行: 指货代) V) B/L 签发份数的表示法: eg: original×3SETS+COPY×5SETS 示: 三正五副 而美国线客户通常只需 original×2SETS+COPY×1SET (二正一副) 10) 以下为几种美线常见之附加费、i) SPS: Shanghai Port Surcharge、上海港口附加费含义与广东之 ORC 相当。ii) PSS: 美线之 PSS 通常于 01/JUN~30/NOV (6月11日至11月30日: 长达半年) 金额为: USD225/300/340/375、PER20' /40' /40' HQ/45' HQ (2002年) 其实美线通常最旺的季节为 May~Oct (5~10月)。因远东→美国的 X' MAS 产品 (Christmas 产品) 最晚需 10 月底于美市场铺好货 注: 对货量大或频之客户, PSS 可减低收取。iii) DSS 含义相当于 BAF iv) DDC: 到港提货费。其性质类似 HKG 之 THC (吊柜费) v) EBS: USD60/80/90/100/(per 20' /40' /40' HQ/45' HQ) (2002年) 报检员/货代资格考试 11) Carrier (船公司) 对去美国之货的 OFFER (报价=quotation) 一般依价值类别不同而分为四类: GROUP A~D (通常 GROUP A>B>C>D) (注: 这儿的 GROUP A~D 与以前讲美线内陆点分区范围时所言之 GROUP 1~4 完全不相干) 此 GROUP RATE 亦称 BOX RATE or WINDOW RATE、船公司之客户 (Forwarder 或大的 exporter) 必以自己实际出口之品名向 carrier 申报、询价 (Inquire) 并详实 show (显示) 于 B/L 中、不可欺骗! 此受 FMC 管制与规范。故 Forwarder 于报价前务必向 exporter 问清品名、用途、材质 etc, 以找出其于 carrier 之归类及对应之 Group Rate。12) Bullet Rate (=Special Rate 特价 bullet 本义为“子弹”之义) 若客户之出货量或频繁, Forwarder) F (为争取此 potential (潜在的) 货载, 可于已与 Carrier 签定之 Bond (合约) 之外, 向 Carrier Filing (原形为 file “提出”) Special (bullet) rate 请求。13) FAK (Freight All Kinds) 各品名均适用之“均一运价”)

由于美国线 CY 柜系依品名不同而有 Group A~D 的不同 OFFER (报价), 而对于 Carrier 提供之 Group Rate (A~D) 中未列出或不明之 Commodity (商品), 一般均采用 GROUP A 的价钱 (即于 GROUP A~D 中查不到的所有货物全部算 FAK 货) 14) Canada 之 DDC: USD18/RT (东西岸同), RT=Revenue Ton=F. T.=Freight Ton 运费吨 15) 一般而言, 远东一北美东向之报价系依品名不同而报 (offer) 一个全包价、内容含: O/F (=O/FRT=Ocean freight) +FAF (=BAF) +DDC、(全包价为三项之和) 于美当地不另向客户 (目的港客户) 额外征收 DDC。但一定要注意, 作为货代在向同行 (CO-LO 即 Co-loader) 拿价钱 (询价) 时 (或: 出口商 (厂) 向货代询价时, 若货量不大却得到的价钱较低, 则需反复追问其报价中是否已包含 DDC 与 FAF 二项。因有些人报价时仅报 O/F (纯海运费) 而后于美国再向 C (consignee) 收取 DDC。对华南同行 CFS、CONSOL (consolidator 做拼箱者) 之报价中, 常不按常理收费, 其算法及分区极为紊乱, 询价时当小心。16) 对散货, 按 RT 计费, 如 FAF \$ 1.50/RT; DDC 17) 送货地点方面: 依出口 W/C 客户之 Destination (目的地) 要求, 若 LA (LAX), 则是市区 (需负责从码头至市区的拖车), 而 LBH (长堤) 则是港口。至于 SFO (San Francisco) 与 OAK (Oakland), 它们只隔一座桥, 其情况亦同。于 W/C、SEA (=STL 即 Seattle) 与 Tacoma (塔科马) 系经铁路转运 (后者在内陆、前者在 W/C) 一般 Carrier OFFER (报价) 相同之报价、至于 Portland (PTL 波特兰), 其系由 Seattle 转运过去 (Seattle 离 Portland 很近) 注: Portland 为大点, 然而市场生意佳。故许多 Carrier 须另加 USD100/UNIT。这等于将其视为 side port (小港)。(通常 base port 基本港的运价低于 side port (因为后者货量少) 内陆地区的大点运价低于小点 (IPI) 注: CHI (Chicago 芝加哥) 为 IPI (内陆小点), 但却是所有 Carrier 均收货之重要目的地 (CHI 实应列为大点) 18) 运费支付: P+C 方式, 指部分 prepaid, 部分 collect (PPD+CLT) Empty pick-up 去工厂装货: 提吉柜去工厂装货 19) 美国 IPI 运输方式下, 散货的计费方法很特别。凡密度大于 363 kg/m³, 按重量计费; 反之则按尺码计费, 而各承运人的运价本中, 仅仅只告知每立方米的运价。对于密度大于 363 kg/m³ 的货而言, 怎么算运价呢? (对于密度小于 363 kg/m³ 者, 直接按运价本上公布的每 m³ 多少美元计算)

我们先来一个推论。从以上规定中可推出, 对密度正好是 363 kg/m³ 的货 (不妨称之为“临界货”) 不管以重量还是以尺码计算, 其结果都是一样的。设运价本中查知每 m³ 运价为 a 美元, 又设每 kg 的运价为 X 美元 (X 为未知) 则: , “临界货”的运费: ①以尺码计, 1 m³×a 为 美元/m³=a 美元 ②以重量计, 为 363 kg×X 美元/kg=363X 美元, 由于对“临界货”而言二者相等, 即 a=363x → x=a/363 (美元/kg) eg: 甲货重 400 kg, 尺码为 1m³ (从运价本查知 IPI 运价 USD120/m³) 甲货密度为 400 kg/m³ 大于 363 kg/m³, 应以重量计费。而运价本中未告知每 kg 多少运价, 从上述公式可算出每 kg 运费为 120/363=0.331 (美元/kg), 故甲应交运费为 :400×0.331=132.4 (美元) 乙货重 400 kg, 尺码为 2m³, IPI 运价同上, 乙货密度为 200 kg/m³ 小于 363 kg/m³, 应以尺码计费, 乙的运费应为 120×2=240 (美元) 丙货, 重 726 kg, 尺码为 1m³, 运费应为 726×120/363=2×120=240 (美元) 丁货, 重 363 kg, 尺码为 2m³, 运费应为 2×120=240 (美元) 20) 美国内的主要港口: ①太平洋岸 (W.C: 美西) I) Seattle: (西雅图) =SEA or STL; Portland Oregon (俄勒冈州的波特兰); Tacoma 塔科马 (W.A 州); II) 美西南岸: LA 或 LAX (Los Angeles) 洛杉矶; 或 LBH LB (Long Beach) 长滩或长堤 (TWN 称之为“长堤”) San Francisco=SF; 或 SFO 三藩市 (旧金山, 圣弗朗西斯科) Oakland 奥克兰; (注: Auckland 为 NZ (New Zealand 的) 汉译也称“奥克兰”)。②大西洋岸 (美东 E.C): (W.C.=West Coast; E.C.=East Coast) 美东岸主要有: NY 或 NYK (New York); Savannah 沙瓦纳; Baltimore 巴尔的摩; Norfolk 诺福克. Miami 迈阿密; Charleston

查尔(里)斯顿; Houston 休斯顿; Boston (波士顿); Philadelphia 费城; New Orleans 新奥尔良; Portland Maine (缅因州的波特兰) (注: 美西美东各有一 Portland); ③Gulf 沿岸: Mexico Gulf 墨西哥湾, 指即美南港口: Houston、New Orleans、Miami、Tampa 坦帕、Mobile 墨比尔 (莫比尔) Montpelier 蒙彼利埃; (注: 从大范围讲, 美南 Mexico Gulf 之港口也可划入 E. C.; 但若详细分, 则将 Houston、New Orleans、Miami、Tampa、Mobile、Mobile、Montpelier 划入 Mexico Gulf 港口) 21) IPI 运输条款下的内陆公共点 (Inland Common Points): Chicago 芝加哥、Atlanta 亚特兰大、Dallas 达拉斯、Detroit 底特律、Denver 丹佛、St Louis 圣路易斯、Milwaukee 密尔瓦基 (密尔沃基)、Washington 华盛顿、Providence 普罗维登斯、Richmond 里其蒙、Kansas 堪萨斯城、Charlotte 夏洛特、Cincinnati 辛辛那提、Lake City 盐湖城、Diego Salt San 圣地亚哥 (圣迭戈)、Sacramento 萨克拉门多、Memphis 孟菲斯。注: 美国的城市名后一般均需加上所在州的州名简写, 因美国重名现象较普遍。2. 日本线简介、①、日本的主要港口分关东 (Kanto) 地区与关西 (kansai) 地区 I) 关东: Tokyo Yokohama (横滨)、Nogoya (名古屋) (关东: 日本东北地区) II) 关西: Kobe (神户)、Osaka (大阪)、Moji (门司) (关西: 日本西南地区) 其他 Side Ports (小型港口) 有: Hakata (博多)、Tokuyama (德山)、Tomakomai (苫小牧)、Shimizu (清水)、Kawasaki (川崎) 对 Side ports 直靠之 Carriers 甚少 (OOCL, 有时直靠) 多为 KMTC “高丽” Dongnama、PIL, (、Heung-A (三家均为 Korea 的) 于 Busan (韩国釜山) 转船 feeder 去日本的 Side Ports ○ 2、日本国内较有规模的 Forwarder 有二家: Sumitomo 及 Nippon。它们于日本各地的 W/H (Warehouse) 及 Branch (分公司) 较多, 而 Nippon (“日通”) 于 HKG 较有名气。○ 3 日线货中常见一些国外 (日本) (进口商) 客户指定某一家 Carrier 或 Forwarder Handle 其 Shipment (货载) cargo 或 (散货) 原因是: 。日本有一些道路是被 Carrier 或 Forwarder 买下 (经营权)。别公司不得进入。若欲进入需交路费, 有的要在路口卸下以人手搬运至工厂 日线是东南亚地区 Forwarders 指定率 (客户指定 forwarder) 最高之地区原因除上述外, 另日本重视长期性合作, 且 forwarder 替其提供进口报关、仓储 (warehousing)、运输、物流 (Logistics)、配送等额外 SVC (service), 故许多进口客人长期指定。(六) 报关业务 1、柜出闸有关事项: ①重柜与吉柜进出码头均受到海关监控, 出 CY 的柜须有“出闸放行条” (有人称“出闸纸”) 闸口对放行条进行核销 (一进一出需平衡)。例: 对出闸之吉柜外拖去 出口厂做完柜。重柜回场时, 闸口对“出闸纸”进行“回场核销”操作 ②南海码头吉柜出闸程序为: 从《码头吉柜清单》中找出尚未申报之吉柜, 填写《申报吉柜 出闸清单》及四联《海关闸口出闸申报单》, 递交南海国际船代公司 (柜子是船公司自有或 租入, 它委托船代替之管理) 申报, 再取回已加盖海关及船代印章的申报章, 吉柜便可外拖 装货 ③吉柜进出口报关时有吉柜专用号, 与一般进出口报关比, 其征税方式为“其他法定”、监管方式为“暂时进出口”。吉柜的报关费按票收 (¥100/票) (不论多少个柜) ④出闸纸一式五联: 海关闸检联、码头闸检联、海关核销联, 车队联, 理货联。(车队取柜 需经理货办)。出闸方式有: 吉出重回、吉出吉回、重出吉回、陆运吉进 (将进口重柜陆运至 Destination 拆吉后返回 CY) ⑤国内各港间调运吉柜, 也需报关。因为吉柜是一种特殊商品 ⑥货柜出 CY 时 (出闸) 必凭放行条放行而对于拆吉后拖回闸口之吉柜 (存于 CY) 若要入厂 装货, 则应重新办理放行条: CY 借取正本 B/L, 到 制作吉柜放行条一式三联同时递交海关, 海关审核放行条上柜号 (CNTR NO.) 与 B/L 上柜号相符后于放行条上盖章, 吉柜即可出闸 2、对货物的报关。

货物报关常遇到的有二种情况: ①一般贸易的货物②“三来一补”者凭手册报关 (合同报关) 先谈手册 (合同) 报关。“手册”的全名通常为《海关对外商投资企业履行产品出口合同所需进口料件加工复出口登记手册》, 而“合同”通常为来料加工、对外加工 装配业务等任务中双方之合同 (注: “合同报关”中的“合同”与一般贸易报关下讲的“合同”不同! 后者指进出口公司提供的出口合同。) 与“三来一补”有关的名词: I) 结转: 指为委托人办理成品或关成品的结转深加工的报关手续。结转加工: 保税货物在不同企业间的结转加工, 进来料加工的半成品或成品不直接出口而结转给另一深加工企业继续加工后出口。II) 结转业务: 调出方持《登记手册》与审批作业表去海关, 海关审批后交调入方, 调入方持调出方关封及审批作业表, 报关单等到海关审批, 批后打单填表, 由海关过机, 凭过机单 证提货 III) “倒挂”: 《手册》于未进料的情况下就出口成品称“倒挂”。一些企业与一个或多个外商 签多个合同办理多本手册。若一本手册出口额已满就得用另一本空手册 办理出口。这就出现了“未进先出”的情况。这样, 可向海关解释: 因外商急着出货, 于是“借用”本企业的其他 手册的料件, 生产后出口 若《手册》出口限额已满但尚有料件剩余, 这样通常将余料进行结转。产生的原因多半是生 产工艺流程改进了, 进料需求量减少了。于是可把余料结转至另一本手册进行深加工 IV) 对合同出口者, 称“合同报关或手册报关。一般可不通过报关行, 或由工厂之报关员于 海关“打单报关”。若需转关, 则报关员于出货当地打单报关, 于出境地转关, 转关成功即可 出口。将“手册”及其他单证一起投入海关的出口单证箱中之后。于海关大厅的联网电脑中查询, 看“手册”有没有被审核, 若已审, 则可带回“手册”填写 (上述为某地海关的作法) 3、报关有关知识。○ 1、“授权书”: 兹授权本企业报关员 ××× (No. ××××××) 到____海关办理____公司合同项下____等进/出口报关纳税事宜 (最后是授权单位公章) ○ 2、“代理报关委托书”: 主要内容: 合同号 (出口合同) (于报关单中查询)、货名、件数、毛重、净重、价值 (VALUE) (最后是代理方, 被代理方 盖章签字及 联系电话、经办人姓名) 注: “价值”栏要填贸易术语 (价格术语) e. g.: FOB Guangzhou CIY New York ○ 3 报关单预录入后, 对单。(电脑数据会传入海关电脑中心, 暂时存储。) 对单后, 尚未 过机 (尚未向海关申报。) 此时还可更改单证。若已过机, 若修改, 海关要收改单费, 经反 复对单确认无误后, 将整套单子向海关电脑中心申报。

○ 4 “报关单”中“企业性质”栏及“征免性质”栏: 进出口企业于海关注册后有企业编号, 核对报 关单时应注意企业编号的第 6 位 (看是哪类企业以决定征免性质) 1 为国有企业、2 为中外 合作、3 为中外合资、4 为外资 (外商独资) 56 则为集体与私营企业。三资企业出蓝色报 关单, 进料加工 (国有企业) 出粉红色的单, 一般 贸易出白单。码头纸 (重柜纸“尾纸”) 上要盖 4 个章, a) 报关行业务章, b) 码头箱站章 (证明柜已入闸) c) 海关审讫印章 (讫: 结束之意) d) 海关放行章 ○ 7 有关英语: a) Customs-clearance 或 declaration (“申报”) at the customs (“报关”: 名词) b) apply (申请) to (向) the customs. Declare at the customs (以上为 动词“报关”) c) 另: clearance of goods 或 entry 也可指“报关” (n.) (clear the goods from customs: 为货物报 关) d) “报关单”: of entry 或 application to pass goods through customs 或 customs debenture bill 或 customs declaration 或 entry (一个 词) 或 report e) 报关费: customs clearing fee f) 报关行: customs broker 或 customs house broker g) 报关经纪人: customs agent h) 报关港口: port of entry i) 报关文件: entry ○ 8 有关概念间的区别: a) 通关: 指全过程 (申报→查验→征税→放行→结关) b) 通 关单: 注“通关单”与“报关单”迥然不同。含义大相径庭! 它为植检, 商检, 卫检合格后, 中国检验检疫局 (CCIQ) 发给的。(由 它印制) (而“报关单”由海关印制的)。通常, 对 转关者。举例说明。e. g. 于 Zhongshan (中山) 启运, Shekou 于 (蛇口) 出 境。通常于 Zhongshan 通过商、植检后, 拿到“出境货物换证凭条” (内容: 转单号, 报检号, 报检单位, 品名, 出口合同, HS (即商 品编码), 金额, 评定意见 (是否合格)。末尾有句“请凭 此单到____局 (这儿填蛇口检验检疫局) 办出境验证手续”还有有效期至____”当

货运至蛇口转关凭此“凭条”换取“植，商检证”（通常收取几十至 100 元的“换证费”有的写为“货物出境时请持此凭单（凭条）到出境口岸检验检疫机关查验、货证相符，则签发通关单或换发检验检疫证书”

对非转关，而在启运地报关者，于报关前若要植商检，也得先拿“通关单”（若植检不合格，熏蒸后拿通关单）（此单证明该货各方面检验合格，可以报关） c) 结关：海关放行后的一个程序，将获放行的有关资料及货已装船的资料送交海关，备案 存档及后续的出口退税（外汇核销）等工作。 d) 关封：转关下，将有关资料封入袋中封上封口，盖上海关公章，带至下一关区再拆 e) 拆关：于转关地打开关封；还指打开吨车或货柜上之封条 f) 卡关：出现问题未通过海关查验或海关审核资料时认为有不符情况。 g) 封关：转关下于启运地封关（将货物及运载工具加封；对资料加封） h) 清关：I) 有人认为同“报关”； II) 有人认为同“通关”， III) 有人认为海关放行后即为清关 IV) 有人认为，货已运出 A 关区进入 B 关区后。对 A 关区而言即为“清关”（转关下）；若 非转关下，货物走出国境（报关者将资料收齐交海关证明货已出境）即为清关 V) 台湾贸易辞典言：清关=通关。指全过程，英文叫 clearance I) 关锁：为海关加的。适于转关下或被海关查封的货（柜）。外形与子弹封不同，但也需 剪刀才可打开。它如小指般粗细、内为园珠笔芯般大小的钢丝 J) 铅封：通常指铁皮封，易生锈不很牢固，用手即可能扭断 K) 集报（集中报关），将若干个柜一齐报关；于 HKG 进出口货可先行出口/提领，待离港/入境后 14 天内再向海关申报。将若干柜资料汇齐向 HKG 海关申报（也叫清单报关）；另：一个柜中装的是几家货主之货，对此柜中几种货一起报关也有人称之为集中报关。 O 9 退核销单 a) 当货装船后，Forwarder 及时从 customs broker（报关行）取回退税联核销单 b) OP 再次与财务确认是否所有费用客户均已付清；若已付清，则退还核销单给客户；否则，押住。 a) 有关转关知识 ①办转关运输应具备的条件：a) 指运地与启运地设有海关机构。B) 承运转关货物的企业是经 海关核准的运输企业。c) 运输工具与装备应具备密封装置及加封条件。

对转关货物，货主不能开拆，改装，调换，提取，交付（未经海关许可下）、对海关于运输 工具及货物上施加之封志（包括海关认可的商业标志）须保持完整，不得开启或损坏。 ②进口转关程序：a) 申报。凭拖车行的“司机纸”（ex《进境汽车载货清单》；若出口，则“司机纸”为《出境汽车载货清单》）的编号、车牌向入境地海关申报。 b) 车辆行驶转关专用通道，于通道办理转关手续。 c) 司机向口岸海关通道岗亭递交“司机纸”一式二份，司机签证本，关锁换领券，并于关锁换 领券上签名并注明车牌号 d) 通道关员办理转关手续，对车辆施加封志 e) 海关放行车辆 f) 司机按规定路线于规定的期限内将货物运至指运地海关 由于从入境地至目的地（指运地）期间为转关运输，受海关监管，海关要加封 ③出口转关程序：企业提前向海关申报→报关单被海关放行→车辆到达口岸海关出境时行驶 转关专用通道→直接于通道办理转关手续→海关放行车辆。 货物车场转关：货物从一个关区运至另一个关区，转关形式为“汽车转关”，转关时必须填定 转关货物放行条，所填内容包括两地海关编码，车牌号，柜号，关锁号 etc. 然后于启运地 办理转关手续，海关审核后放行货物，凭放行条进入指运地的堆场，经该堆场海关（指运地 海关）审核打单，即完成转关。 有的地方，于转关地，将柜拖入码头(CY)拿到“场单”（Dock Receipt）海关于“场单”上盖放行 章后方可装船出境。 ④转关手续具体交由谁办： a) 委托报关行做，填写《委托转关单》 b) 由拖车司机帮忙带本（司机本）转关，将资料交给他打单。报关员将司机本、出境汽车载 货清单（“司机纸”） 海关关封交给司机， 、由司机把货物连同文件送至指定离境口岸办理（注：此种为监管不很严格的地方的不规范作法） ⑤对“合同出口”（非一般贸易，指“三来”企业）工厂报关员于出当地海关打单报关，于出 境地转关即可出口 ⑥对珠三角的（柜），通过拖车或驳船运至 HKG 的货（港销货或中转（远洋）货）：向香 港海关申报，程序简单，收费低廉 有 4 种货品为 dutiable cargo（应税品）：酒类（含乙醇酒精）；烟草类；碳氢油类等石油 产品；甲醇酒精类（工业用途）

香港属自由贸易港，类似无海关状态，进出口货物均可先行出口或提领，待离港或入境后 14 天内再行向 HKG 海关申报。 b) 有关检验检疫：①几年前，卫检、动、植检，商检三家即已合并，称“商品进出口检验检疫局”缩写为 CCIQ（以前“商检局”缩为 CCIB）全写为：Entry-exit Inspection Quarantine of the People's Republic of China（CCIQ 可写为：China's Commodity Inspection Quarantine）通常，人类吃的，用的（穿的）商品一般要卫检；木质货或非本质货但含木质（草制品）包装的、必植检。许多发达国家（欧、美、澳、新）对无木质的货需提供“无木质包装证明”；对含木质者（货物或包装）需提供植检证或熏蒸证。取得植检合格（或熏蒸）证书后即可取得通关单，然后再去报关。 ②Fumigation（熏蒸）有关费用：a) 熏蒸费 b) 熏蒸代理费 c) 文件录入费（DOC）d) 植 检费 e) 熏蒸吊柜费 ③Fumigation：将 ctnr 拖至熏蒸场 a) 给杀虫公司做，出熏蒸证（有国际环保协会认可的 标志；b) 给 CCIQ（中国商品检验检疫局）做。它比一般的杀虫公司权威，且认真，严格些。 c) 进口货物报关所需单据文件： O 1、Consignee 若有进出口经营权：A、代理进口报关委托书；B、进口报关单证；C、提 货证明（D/O；少部分地方用 B/L 或 B/L copy）；D、运单 copy（空运下）；E、销售合同（一般贸易下）；F、P/L（Packing List 装箱单）；G、Invoice O 2、Consignee 若无进出口经营权，除 O 1 全部单证外还需“代理进口委托书”