

Cross-Bord术语解释

LCL/FCL

LCL : less than container load 拼箱

FCL : full container load 整箱

FCL/FCL——整箱接货，整箱交货（即CY-CY：场到场）海运整箱基本都是这种形式

发货人（shipper）自己装箱（loading），以整箱（Full Container Load）的方式交给承运人；收货人（consignee）以整箱接货，自己拆箱，自己卸货（unloading）

LCL/LCL——拼箱接货，拆箱交货（即CFS-CFS：站到站）海运拼箱基本都是这种形式

发货人以散货的形式（Less Container Load）把货物交给拼箱公司（Consolidator），由拼箱公司负责装箱；拼箱公司的目的港代理负责拆箱和卸货，再以散货的形式（LCL）交给最终收货人

FCL/LCL——整箱接货，拆箱交货（即CY-CFS：场到站）

发货人以整箱的形式（FCL）把货物交给承运人，再由承运人或货代公司根据不同的收货人签发多个分单或小单；承运人或货代公司的目的港代理负责拆箱、卸货，并根据不同收货人分货，然后以散货的形式（LCL）交给最终收货人。

LCL/FCL——拼箱接货，整箱交货（即CFS-CY：站到场）

多个发货人以散货的形式（LCL）把货物交给承运人，由承运人或货代公司把同一个收货人的货物集中到一起拼装成整箱；到了目的地，承运人以整箱的形式（FCL）交给最终收货人。

AMS

美国反恐舱单系统（Automated Manifest System）

按美国海关的规定，即所有至美国货物或经美国中转至第三国货物都必须在装船前二十四小时向美国海关申报。要求最接近直接出口商的货代发送AMS资料。AMS也叫做24小时舱单预报；也叫做美国海关反恐舱单。

AMS 资料是通过使用美国海关指定的系统直接发送到美国海关数据库中，由美国海关系统自动进行检查及回复，回复确认后才能上船。否则，货物将无法上船。

ATA

实际到达时间（Actual Time of Arrival）

实际到达时间是给定运输方式到达其预定目的地的确切时间。与ETA相反，ATA 是航班，火车，巴士，邮轮或其他交通工具真正到达的时间，由于标准延误，该时间可能比预计到达时间晚，或者更早一些。

ATD

实际出发时间（Actual Time of Departure）

实际出发时间是指从起点出发的船舶或任何其他形式的运输的确切时间。

BAF

燃油附加费（Bunker Adjustment Factor）

BAF 意为油价调整指数附加费(即燃油附加费)。这是因为国际燃油价格上涨，造成船公司营运成本增加，船公司加收的费用。大多数航线都有，但标准不一。有的航线是按基本运费率的百分比加收的，有的航线则是按运费吨加收一定金额的。

- [LCL/FCL](#)
- [AMS](#)
- [ATA](#)
- [ATD](#)
- [BAF](#)
- [BOL](#)
- [CAF](#)
- [CIC](#)
- [CFS](#)
- [Consignee](#)
- [Delivery Notes](#)
- [DDU](#)
- [DDP](#)
- [EBS](#)
- [ECRS](#)
- [EIN](#)
- [ETA](#)
- [ETD](#)
- [Forwarder](#)
- [GRI](#)
- [GRN](#)
- [HBL](#)
- [HS Code](#)
- [IFA](#)
- [Incoterm](#)
- [ISF](#)
- [ISPS](#)
- [Manifest](#)
- [Mark Code](#)
- [MBL](#)
- [MSDS](#)
- [Packing List](#)
- [PCS](#)
- [Picking List](#)
- [POA](#)
- [POD](#)
- [POL](#)
- [PSS](#)
- [SCAC](#)
- [Shipping Mark](#)
- [Shipper](#)
- [THC](#)
- [申报要素](#)

这一附加费的计算方法是，先按平常价格营运时一个航次的总燃料费与按涨价后的总燃油费求出差额，除以船舶装载能力，计算出每一载重吨应负担的差额。或者，算出上涨价格比平常价格上升的比例，并以基本费率来除它，就可求出基本费率应加的百分数了。

BAF是一项比较活跃的附加费，其金额经常有所调整，但并不紧随国际原油市场的行情涨跌，在调整时间上具有一定的滞后性。

BAF 有时也写做 BUC，即BUNKER CHARGE的缩写，或直接简称为BUNKER。

BOL

提单 (Bill of Lading)

提单：简称B/L，是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。

在对外贸易中，运输部门承运货物时签发给发货人（可以是出口人也可以是货代）的一种凭证。收货人凭提单向货运目的地的运输部门提货（若收货人手里是小单，则需要向国内货代换取主单），提单须经承运人或船方签字后始能生效。

《汉堡规则》关于提单必须记载的内容则作出详细的规定，在第十五条第一款中共列出了15项必须记载的事项：

1. 货物的品名、标志、包数或件数，或者重量或以其他方式表示的数量，如系危险货物，则对其危险性质的明确说明，这些资料均由**托运人**提供；
2. 货物的外表状态
3. 承运人名称及其主要营业所所在地；
4. 托运人名称
5. 托运人指定收货人时的收货人名称；
6. 海上运输合同规定的装货港，以及货物由承运人在装运港接管的日期
7. 海上运输合同规定的卸货港；
8. 正本提单超过一份时的份数
9. 提单签发地点；
10. 承运人及其代表的签字
11. 收货人应付运费金额，或者应由收货人支付运费的其他说明；
12. 关于货物运输应遵守该规则各项规定，凡是与此相背离的，有损于托运人或收货人的条款均属无效的声明
13. 货物应在或可在舱面装运的声明；
14. 经承运人与托运人明确协议的货物在卸货港的交付日期或期限
15. 承运人与托运人约定的高于该规则的承运人责任限额。

CAF

币值调整附加费（Currency Adjustment Factor），国内称货币贬值附加费，也有称汇率调整附加费。

CAF 是国际海运中船公司征收的一种附加费。是一种费率，一般以百分比的形式出现，例如：17.9%；但个别船公司或个别航线是以具体金额来收取，例如USD20/TEU。

CIC

集装箱失衡附加费（Container Inbalance Charge）

集装箱失衡附加费（CIC）指的是旺季过后由于中国出口量巨大，所以集装箱很缺，国外要大量返运集装箱回中国 占用一部分的舱位，这部分舱位的费用，是船公司承担的，船公司为了减少损失，提出了CIC附加费，为客户收取。

此项收费可以理解为船公司（出租车）的返空费。

CIC 只针对东南亚航线货运征收，在09年由船公司推出的，当时的理由是出口到东南亚的集装箱过多，进口的少，所以船舶每次回航都要带很多空箱子，而空箱子收不到运费，有很多空箱需要从东南亚运回中国，船公司的营运成本自然就要增加，而船公司又把这笔成本转嫁到货主头上，于是就产生了集装箱失衡附加费。

CFS

集装箱货运站 (Container Freight Station)

为拼箱货装箱和拆箱的船、货双方办理交接的场所。它是集装箱运输关系方的一个组成，在集装箱运输中起到重要作用。它办理拼箱货的交接，配载积载后，将箱子送往CY(堆场)，并接受CY(堆场)交来的进口货箱，进行拆箱、理货、保管、最后拨给各收货人。同时也可按承运人的委托进行铅封和签发场站收据等业务。

Consignee

收货人 (Consignee)，是指有权提取货物的人。

运单上所指的收货人情况上较为复杂。这一点与发货人的情况有些相似。

有时，由于进口管制的原因，最终的收货人(如代理商)并不体现在运单上。运单上的收货人往往是进口商，而在“通知人 - NotifyParty”上显示的可能才是真实的收货人。

另外，在复杂的货运情况下，主运单和分运单上所示的收货人的意义有所不同。分运单上的收货人往往才是真正的收货人，而主运单上的收货人则往往是货代。

Delivery Notes

送货单 (Delivery Notes)

其实就是销售方与买货方 (客户) 之间的销售物品凭证，送货单是证明收货人签收货物的重要凭证。如：商家甲卖给商家乙某某东西，商家甲就会出具送货单给商家乙。

送货单是证明收货人签收货物的重要凭证，是合同欠款案件中可以决定诉讼胜败的关键证据。

送货单一般由：客户名称，送货单号，送货日期，货品名称，规格，单位，数量，单价，金额，送货人，签收人等字段组成。

DDU

未完税交货 (Delivered Duty Unpaid)

是指在实际的工作过程当中，出口商和进口商在进口国的某个地方进行货物的交付，在其中，出口商必须承担货物运送到指定地点的一切费用和 risk，以及办理海关手续的费用和 risk。但是要特别注意的是，在这里边并不包括关税、捐税以及货物进口时所需要支付的其他官方费用。进口商则需要办理因为没有能够及时办理货物的进口清关流程而额外引发的费用和 risk。

DDP

完税后交货(Delivered Duty Paid)

这种交货方式是指出口商在进出口双方指定的目的地办理完进口清关的手续后，再将货物交给进口商。

在这种贸易术语下，出口商需要承担将货物运送到指定的目的地过程中的一切 risk，还需要办理目的港清关手续，交纳税费、手续费和其他费用。可以说，这种贸易术语下，卖家所需要承担的责任是最大的。

EBS

紧急燃油附加费 (Emergency Bunker Surcharges)

紧急燃油附加费这个费用一般是因为国际原油价格不断攀升，超过了船东们的承受能力，所以船东们在行情比较淡，无法增加海运费的情况下，为了减少成本损失，而增加的费用。

EBS只是一个临时性的附加费，一般情况不会坚持很长，而且EBS根据不同时期，去不同地区的收费不同

ECRS

紧急成本附加费 (Emergency Cost Recovery Surcharge)

针对这个很莫名其妙的费用，很多人把它称作“恶劣天气操作附加费”，更加简单粗暴的理解就是遇到不好的天气状况造成船舶运输和操作成本的显著增加等等诸如此类的情况而收取的费用。

由于这个费用属于船公司自行收取的附加费用的一种，所以，并没有明确规定由谁支付。因此，有的是发货方支付，有的是收货方，因此在建立合同的时候都需要将这些细节写明。

EIN

美国雇员编号 (Employer Identification Number)

是雇员身份号码，也称作联邦税号，绝大多数生意或者实体都需要EIN作为美国国税局的识别号码，这样能够处理和税务相关的事宜。

ETA

预计到达时间 (Estimated Time of Arrival)

预计到达时间是特定交通工具到达其目的地的时间间隔。 它是一个运输术语，定义了某些飞机，汽车，轮船或紧急服务到达其目的地的剩余时间。

ETD

预计出发时间 (Estimated Time of Departure)

预计出发时间是运输系统离开其起点/位置的预计时间的投影。 同样，这是开始特定旅行/旅程的指示时间。

通常用于预测船舶/飞机预计从某个机场/海港离开的日期和时间。

Forwarder

货运代理 (Freight Forwarding)，是货主与承运人之间的中间人、经纪人和运输组织者。从工作内容来看是接受客户的委托完成货物运输的某一个环节或与此有关的环节，涉及这方面的工作都可以直接或间接的找货代来完成，以节省资本。

以国际货运代理业务为主要服务的企业被称之为国际货代。

国际货运代理协会联合会 (FIATA) 对其规定的定义是：国际货运代理是根据客户的指示，并为客户的利益而揽取运输的人，其本身并不是承运人。国际货运代理也可以依这些条件，从事与运送合同有关的活动，如储货 (也含寄存)、报关、验收、收款等。

国际货代的服务范围：国外提货，国外报关，订舱，包装，国内清关，国内仓储，国内派送等。

GRI

综合费率上涨附加费 (General Rate Increase)

关于综合费率具体包括哪些还不是很确切，但是可以理解为货物、港口的管理费、船舶管理等费用总和，船公司产生了一定的运输成本，为弥补这些增加开支，于是自然而然地转移到了货主身上，船公司通过加收综合费率上涨附加费的形式回收成本。

一般是南美航线、美国航线、欧洲航线会有收取，具体看船公司。

碍于综合费率上涨附加费的收取，违背了欧盟的竞争规则，禁止了航线间的协同行为，在承运商定价上争议很大，毕竟货主自己都不清楚这个费用的名目，自然不情不愿。因此，在亚欧贸易中可能会落实新的“综合运价” (FAK)费率结构，以取代GRI。

GRN

收货单 (Goods Received Note)

收货单是客户用来验证已订购产品收货的收货或单据。 客户填写便条以确认他们已收到货物。

收货单位代表填写该记录。一次填写多份文档副本，通常由收货单位保留一份，另一份副本发给会计/财务部门，另一份副本发送给供应商。

HBL

货代提单 (House Bill of Lading)

所谓的货代提单，正确的叫法应该是无船承运人提单。

所谓的无船承运人提单，就是货代公司或者物流公司以自己作为承运人，和发货人签订货物运输合同而签发的提单。

为了便于理解，你可以把货代公司或者物流公司想象成船公司，只是他们没有自己的运输船舶，不得不以自己作为发货人，又和船公司签订货物运输合同，也就是说，有两个货物运输合同，当然，合同的双方是不同的，也就是说提单的内容是不同的，这和我们日常生活中的转包合同性质类似。

HS Code

《商品名称及编码协调制度》的简称 (The Harmonization System Code)

是对各种不同产品出入境应征/应退关税税率进行量化管理的制度。各国海关、商品出入境管理机构确认商品类别、进行商品分类管理、审核关税标准、检验商品品质指标的基本要素就是进出口商品通用的身份证明——HS编码。

IFA

临时燃油附加费

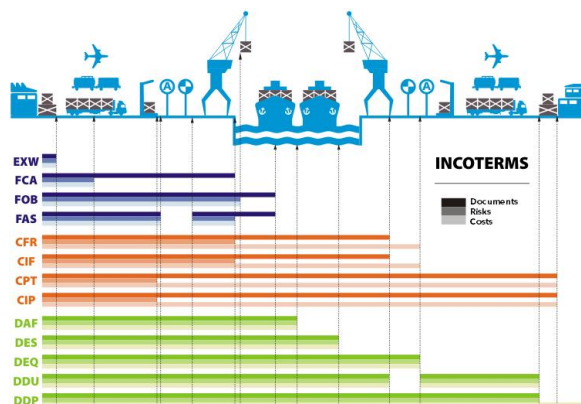
Incoterm

国际贸易术语 (International Commercial Term)，全称 International rules for the Interpretation of Trade Terms，定义了在买方与卖方之间在国际贸易中各自的职责和分享的义务。

国际贸易术语是一系列在世界各地广泛使用的国际销售术语。它们用于区分买卖双方的交易成本和责任，并反映最先进的运输实践。

国际贸易术语解释通则处理有关从卖方向买方交付产品的问题。这包括产品运输、进出口清关责任、谁支付什么费用以及谁对运输过程中不同地点的产品状况有风险。

国际贸易术语解释通则通常用于地理位置，不涉及所有权转让。



ISF

进口安全申报 (Importer Security Filing)

从2009-1-26日起，所有去美国的货物在提交AMS的前提下还需提交一个新的10+2申报。即进口安全申报（Importer Security Filing）和运送人附加要求，要求美国进口商(10项申报内容) 和船公司(2项申报内容)，必须在货物装船前二十四小时，通过AMS 或ABI 系统将电子申报数据送入美国海关。

这里提到的“2”，是对船公司的申报要求。

1. 船运装载位置计划资料（VESSEL STOW PLAN）
2. 装载货柜的状况讯息（CONTAINER STATUS MESSAGE）

接下来的“10”，就是要求登船前二十四小时再增加申报10个新的信息单元。

1. 工厂的公司名称和地址 Manufacturer name and address
2. 卖方的公司名称和地址 Seller name and address
3. 买方的公司名称和地址 Buyer name and address
4. 货物送达的公司名称和地址 Ship to name and address
5. 进口商的海关登记号 Importer of record number
6. 收货人的美国报税号码 Consignee number
7. 所有货品的原产地 Country of origin of the goods
8. 海关关税编号（六码）Harmonized Tariff Schedule No. 6 digit
9. 货柜的装柜地址 Container stuffing location
10. 拼箱的公司名称和地址 Consolidator name and address

ISPS

港口安检费（International Ship and Port Facility Security）

港口安全设施费，或者称为港口安保费，这个费用几乎所有的航线均要收取，费用标准一般是 6USD /Container。

《国际船舶和港口设施保安规则》（International Ship and Port Facility Security Code，简称：ISPS Code或ISPS规则）于2002年12月在伦敦召开的国际海事组织海上保安外交大会通过，并于2004年7月1日开始生效。

这项规则是对于《1978年国际海上人命安全公约》针对船舶、港口及港口国政府机构对于最低安全（Security）一项的修正案。它规定港口国政府、船东、船上人员以及港口/设施人员察觉安全威胁并且采取相应预防措施的责任，以防止安全事件影响从事国际贸易的船舶或港口设施。

Manifest

舱单（Manifest）指进出口船舶、航空器、铁路列车、公路车辆等运输工具负责人或其代理人向海关递交或传输的真实、准确反映运输工具所载货物、物品情况的纸质载货清单或电子数据。

包括原始舱单、预配舱单和装（乘）载舱单。

- 原始舱单：是指舱单传输人向海关传输的反映进境运输工具装载货物、物品或者乘载旅客的信息的舱单。
- 预配舱单：是指反映出境运输工具预计装载货物、物品或者旅客信息的舱单。
 - 预配舱单是指船代公司依据出口公司订舱信息生成预配舱单数据，同时是报关员、海关用来进行进出口通关查询的重要资料依据。需向海关传送的数据有：
 - 出境运输工具名称(中英文)
 - 航次
 - 提运单号
 - 卸货港
 - 件数
 - 毛重(计量单位"千克")
 - 集装箱个数
 - 发货单位
 - 商品名称
- 装（乘）载舱单：是指反映出境运输工具实际配载货物、物品或者旅客信息的舱单。

Mark Code

唛码，它通常是由一个简单的几何图形和一些字母、数字及简单的文字组成，一般分列为收货人代号、合同号和发票号、目的地、原产国(地区)[包括最终目的国(地区)、目的港或中转港]和件数号码等项；标记唛码是运输标志的俗称。进出口货物报关单上标记唛码专指货物的运输标志。

MBL

主提单 (Master Bill of Lading)

主提单是由运输公司的承运人为运输公司创建的，作为转移收据的文件。

主提单汇总了装运的内容，包括分配给装运中各个项目的提货单编号，以及每个提货单下的运费说明。该文件还包括运输货物的条款以及发货人或托运人以及收货人（货物的收货人）的姓名和地址。

主提单还包括指定给装运货物中各种物品的所有提单编号。这些信息还包括对各种物品的描述，有时还包括货物的状况。它还将包括货物运输的条款主提单是发货人和承运人之间的运输合同，它还提供一份收据，证明所运输的货物是合同中所述的货物，并且状况良好。

主提单被视为转让给在目的地的收货人。主提单不授予或转让任何形式的法定所有权在货物交给承运人或收货人时。它只表明货物交付后谁有权占有货物，通常是收货人。

MSDS

化学品安全技术说明书 (Material Safety Data Sheet)

亦可译为化学品安全说明书或化学品安全数据说明书。是化学品生产商和进口商用来阐明化学品的理化特性（如PH值，闪点，易燃度，反应活性等）以及对使用者的健康（如致癌，致畸等）可能产生的危害的一份文件。

MSDS 是化学品生产或销售企业按法律要求向客户提供的有关化学品特征的一份综合性法律文件。它提供化学品的理化参数、燃爆性能、对健康的危害、安全使用贮存、泄漏处置、急救措施以及有关的法律法规等十六项内容。MSDS 可由生产厂家按照相关规则自行编写。但为了保证报告的准确规范性，可向专业机构申请编制。

Packing List

装箱单 (Packing List)

装箱单是发票的补充单据，它列明了信用证（或合同）中买卖双方约定的有关包装事宜的细节，便于国外买方在货物到达目的港时供海关检查和核对货物，通常可以将其有关内容加列在商业发票上，但是在信用证有明确要求时，就必须严格按信用证约定制作。

装箱单需要具备如下的内容：

- 出单方：出单人的名称与地址。
- 受单方：受单方的名称与地址。
- 发票号：填发票号码。
- 日期："装箱单"缮制日期。
- 运输标志：又称唛头，是出口货物包装上的装运标记和号码。
- 包装种类和件数、货物描述：填写货物及包装的详细资料，包括：货物名称、规格、数量和包装说明等内容。
- 填写货物的毛重、净重，若信用证要求列出单件毛重、净重和皮重时，应照办；按货物的实际体积填列，均应符合信用证的规定。
- 自由处理区

PCS

港口拥挤附加费 (Port Congestion Surcharge)

港口拥挤附加费是指承运人为弥补由于港口拥挤造成的船期延长、运输成本增加等损失而向货方收取的附加费。

这种附加费根据港口拥挤情况不断调整，甚至可以取消。有的港口，此项附加费竟高达基本运费的：300%，因此在确定出口售价而计算运费时，必须弄清有关港口各项附加费的情况，否则会造成货价尚不足支付运费的结果。

Picking List

拣货单 (Picking List)

拣货单是最常用的方式，是指将原始的用户订单信息输入WMS进行拣货信息处理，然后打印出专门用于拣货的单据。

如WMS具备货位管理功能，拣货单的品名就按照货位编号重新编号，以便拣货员行走路径最短，同时拣货单上有货位编号，拣货员按编号寻找货物，不熟悉货物的新手也容易操作。

拣货单一般按作业分区和拣货单位分别打印，分别拣货后，在出货暂存区分选集货等待出货，这是一种最经济的拣货方式，但必须与货位管理配合才能发挥其效益。

POA

海关报关委托书（Power of Attorney）

海关报关委托书，是在海关进行进出口报关所申报的海关单证文件。是托运人委托承运人或其代理人办理报关等通关事宜，明确双方责任和义务的书面证明。委托方应及时提供报关报检所需的全部单证，并对单证的真实性、准确性和完整性负责。

POD

卸货港（Port of Discharge）

卸货港也称为卸货港，是船舶或飞机卸货的地方，然后将其卸货给各自的收货人。它可能是目的地港口，但并非总是如此。

POL

装货港（Port of Loading）

装货港是将货物装上船并固定好并准备运输的港口或地方。POL也可以称为出口港。

PSS

旺季附加费（Peak Season Surcharge）

在国际贸易中，一般每年分别从4月和11月份开始，货运特别繁忙，船公司就借故向托运人加收旺季附加费，这就像我国每年一度的“春运”车票涨价一样。

SCAC

标准承运人数字代码（Standard Carrier Alpha Code）

用来标识运输公司，各运输公司的SCAC代码全球唯一。运输公司可以为实际承运人船公司（carrier），也可以为无船承运人(NVOCC)或货代。

在申报AMS是时，主提单号要以船司的4位SCAC打头。自己的子提单号，与要以自己的SCAC打头。

船公司 SCAC 列表

#	SCAC	英文简称	中文简称	中文名称
1	ANLC	ANL	澳航	澳洲国家航运
2	APLU	APL	美总	美国总统轮船
3	CHHK	China Shipping (East Coast)	中海	中国海运
4	CHNJ	China Shipping (West Coast)	中海	中国海运
5	CMDU	CMA	达飞	达飞轮船
6	COSU	COSCO	中远	中国远洋运输
7	CHIW	CSAV (East Coast)		南美轮船

8	NCLL	CSAV (West Coast)		南美轮船
9	EGLV	EMC		长荣海运
10	HJSC	HanJin		韩进船公司
11	HLCU	Hapag-Llord		赫伯罗特
12	HDMU	Hyundai		现代商船
13	KKLU	K-Line		川崎轮船
14	MAEU	MAERSK		马士基
15	MOLU	MOL (Mosk)		商船三井
16	MSCU	MSC		地中海航运
17	NYKS	NYK	日邮	日本邮船
18	OOLY	OOLC		东方海外
19	PABV	PIL		太平船务
20	PSHY	PO Shipping		海南泛洋
21	RIKI	Rickmers		瑞克麦斯
22	SAFM	Safmarine		南非航运
23	TCUG	TCC		挪威天熙箱运
24	TLWM	TSL		德翔航运
25	UASC	United Arab Shipping		阿拉伯航运
26	WHLC	WanHai		万海航运
27	YMLU	YML		阳明海运
28	ZIMU	ZIM		以星航运
29	TOPO	TopOcean		

Shipping Mark

运输标志（Shipping Mark）

又称唛头，它通常是由一个简单的几何图形和一些英文字母、数字及简单的文字组成，其作用在于使货物在装卸、运输、保管过程中容易被有关人员识别，以防错发错运。

运输标志在国际贸易中还有其特殊的作用。按《公约》规定，在商品特定化以前，风险不转移到买方承担。而商品特定化最常见的有效方式，是在商品外包装上，标明运输标志。

此外，国际贸易主要采用的是凭单付款的方式，而主要的出口单据如发票、提单、保险单上，都必须显示出运输标志。商品以集装箱方式运输时，运输标志可被集装箱号码和封口号码取代。

Shipper

发货人（Shipper）

在国际贸易中发货人即指办理货物托运手续的办理人，他可以是货主，也可以是受委托的代理人。但我们通常会将发货人与货主、经办人、托运人、委托人混为一谈，其实在大多情况下他们可以是同一个人，但也有很多不同的情况时他们就可以不是一个人。

THC

码头操作费（Terminal Handling Charge）

可进一步分为

- OTHC——Origin Terminal Handling Charge 起运港码头操作费
- DTHC——Destination Terminal Handling Charge 目的港码头操作费

申报要素

进出口货物的收发货人、受委托的报关企业，依照《中华人民共和国海关法》以及有关法律、行政法规和规章的要求，在规定的时**间、地点**，采用**电子数据报关单和纸质报关单形式**，向海关报告实际进出口货物的正确情况，就是申报。在此之间，**电子数据报关单和纸质报关单就是申报的申报要素。**

商品编码	0402910000		
商品名称	浓缩但未加糖的非固状乳及稀奶油		
申报要素	1:品名;2:品牌类型;3:出口享惠情况;4:制作或保存方法[浓缩及加糖或其他物质];5:外观[粒状、粒状等];6:脂肪含量[按重量计];7:水分含量;8:包装规格[如25公斤/包];9:品牌[中文及外文名称];10:GTIN;11:CAS;12:其他[非必报要素，请根据实际情况填报];		
法定第一单位	千克	法定第二单位	无
最惠国进口税率	10%	普通进口税率	90%
		暂定进口税率	-
海惠税率	-	出口关税率	0%
		出口惠税率	9%
增值税率	13%	海关监管条件	AB
		检验检疫类别	P,R/Q,S
商品描述	浓缩但未加糖的非固状乳及稀奶油未加其他甜物质		