

一、海运涉及基本相关人：承运人：承担运输的船公司。发货人：企业、外贸公司 收货人：国外客户、内贸客户。 2. 主管机关 海关：征税主管机关。三检：商检、动植检、卫植检。（进口商品都必须做三检，出口法检商品才需做商检）各地的海事局：船舶申报、危险品申报

基本相关人：承运人：承担运输的船公司；发货人：企业、外贸公司；收货人：国外客户、内贸客户。

主管机关：海关：征税主管机关；三检：商检、动植检、卫植检。（进口商品都必须做三检，出口法检商品才需做商检）各地的海事局：船舶申报、危险品申报（只和船代直接有关）。

协作单位：各地集装箱码头：船舶靠港、装卸货箱、海关放行查验都在此进行。（就是原来的港务公司）

其它相关人（统称为代理）；报关行：专门代理报关报检；船代：负责联系船舶靠港，申报，装卸货，接受订舱，船员靠岸期的生活。有专业的船代，也有的船代会涉足货代业务；

货代：专业货代就是负责代理发货人的货物顺利承运，与以上相关人进行沟通协调，处理相关具体事务的中间人。有些实力强的货代同时即是船代也有自己的报关行。如外代，中运物流等等；散装：非主流的运输方式，不过利润却很大，它主要涉及都是低值品，进口的商品主要有：煤炭、矿沙、谷物、化肥、饲料、大麦等产品，出口有焦炭、矾土等产品。通常都用散装船运输。

集装箱运输：集装箱的出现是海运发展史上的里程碑。它改变了世界的贸易格局。其规格主要有 20GP、40GP、40HC 此外还有冷冻、框架、开顶、油箱。20GP 也即一个标准箱，用 TEU 来表示，各家港口比得就是谁的 TEU 多。船公司的每个集装箱都会有一个箱号，前 4 位字母后 7 位阿拉伯数字，例：AMSU4567898。当集装箱装货完毕后，会用船公司提供的铅封锁上，每个铅封都有号码。一旦开箱铅封就会损坏，很容易分清货物灭失的责任。船。公司只要把重箱运到指定地，保证铅封完好，就算完成了承运任务。

集装箱装载需用专门的集装箱船运输，母船的运载量一般为 2000-6000 个 TEU，驳船的一般为 200-400 个 TEU。（驳船又叫子船或小船，母船又叫大船或海船）每条船都有具体的船名，另外还有航次号，不同于空运航班号，海运航次号只能有一次，航次用 V.XXXE 来表示，尾数为 E 的表示出口，尾数为 W 的表示进口。

FOB——即船上交货（……指定装运港）。它指卖方在指定的装运港把货物送过船舷后交付，过船舷后买方须承担货物的全部费用、风险、灭失或损坏，另外要求卖方办理货物的出口结关手续。本术语适用于海运或内河运输。因此 FOB 货通常都是指定货，通常是国外客户指定发货人、收货人、通知人、指定的船公司、指定的海运销售价、销售成本，有时还会指定货代公司等等。在这种情况下，货代只能赚个代理费，但如果货量稳定，利润也可观的。目前采取 FOB 出口的货物已占中国整个出口货物的 80%，并已形成海外客户在国内指定货运代理为其提供服务的格局。国内由谁代理，选择权和控制权完全取决于国外买方。这样国内的货运代理要想寻找生意，必须与海外买方建立联系，采取充当海外买方在国内的指定货运代理。

CFR 或 C&F——即成本加运费。它指卖方必须支付把货物运至指定目的港所需的开支和运费，但从货物交至船上甲板后，货物的风险、灭失或损坏以及发生事故后造成的额外开支，在货物越过指定港的船舷后，就由卖方转向买方负担。另外要求卖方办理货物的出口结关手续。本术语适用于海运或内河运输。

CIF——即成本、保险费加运费。它指卖方除负有与成本加运费术语相同的义务外，卖方还须办理货物在运输途中应由买方承担购货物灭失或损坏的海运保险并支付保险费。本术语适用于海运或内河运输。

FOB CIF CFR 的共同点是：都只适用于海运和内河航运，不适用于其他的运输方式。交货地点都是在装运港，即卖方是在装运港完成交货。尤其要注意 **CIF** 术语，是在装运港交货，而不是在目的港。风险转移的界限都一样，都是在装运港货物越过船舷风险由出口方转给进口方。都是象征性交货。**FOB CIF CFR** 不同点：双方在运输和保险上的分工不同。**FOB** 术语中是进口方负责运输与保险，**CIF** 是出口方负责运输与保险，**CFR** 是出口人负责运输，进口人负责保险。货物的价格构成不同。**FOB** 只是成本价格，**CIF** 是“货物成本价+保险费+运费”价格，**CFR** 是“货物成本价+运费”价格。

集装箱装箱方式:整箱 **FCL** 一货主向承运人或租赁公司租用一定的集装箱。空箱运到工厂仓库后在海关人员监管下，货主把货装入箱内，加锁铅封后，交承运人并取得站场收据，最后凭收据换取提单或运单。拼箱 **LCL** 一承运人接受货主托运的数量不足整箱的小票货运后根据货类性质和目的地进行分类整理，把去同一目的地的货，集中到一定数量，拼装入箱。

集装箱交接方式:整箱交整箱接（**FCL/FCL**）。承运人以整箱为单位负责交接，货物的装箱和拆箱均由货方负责。 拼箱交拆箱接（**LCL/LCL**）。货物的装箱和拆箱均由承运人负责。**整箱交拆箱接（FCL/LCL）**。 **拼箱交整箱接（LCL/FCL）**。

集装箱交接地点:注：“门”指发收货人工厂或仓库。“场”指港口的集装箱堆场。“站”指港口的集装箱货运站。

门--在整个运输过程中，完全是集装箱运输，并无货物运输，适宜于整箱交整接。（**DR/DR**）

场站--从门到场站为集装箱运输，从场站到门是货物运输，适宜于整箱交拆箱接。（**DR/CY**）

站到门--由门至场站为货物运输，由场站至门是集装箱运输，适宜于拼箱交整箱接。

(FO/DR)

场站到场站--，适宜于拼箱交拼箱接。（**CFS/CFS**）

四、海运费用构成：1、整箱--**FCL**：通常按箱型 20GP、40GP、40HC 来报价，其费用构成为美金费用+人民币费用，美金费用为：包括-基本海运费+附加费用，常见附加费有：**BAF**: 燃油附加费（大部分航线都有，标准不一，最近一直在涨）；**CAF**: 货币贬值附加费（大部分航线都有，也在涨）；**GRI**: 全面上涨费用（常见南美航线、美线、欧线有时也有）；**PSS**: 旺季附加费（船公司乱收费）；**YAF**: 日元升值附加费（日本线专用）；**AMS** 信息费（美加线专有）等等。其它附加费：如战争附加费、港口拥挤附加费（以色列、印度）破冰费（北极线）。只要记住常用的附加费即可通常客户询海运费就是指以上费用。为了报价方便，常见的做法是将基本海运费和附加费用加在一起报给客户，称为 **ALLIN** 价。一些懂行的客户会只要基本海运费，因为附加费用原则上都是实报实销的。2.人民币费用：包括-订舱费+安保费+**THC**+拖车费+代理报关报检+单证费+操作费+其它产生的各种费用原则上除拖车费外，其余的费用都应向客户实报实销。**THC** 是指码头操作费（严格应属海运附加费，因为是用人民币结算的，所以归到人民币费用里）如客户只订舱，委托其它代理做箱报关，只要报美金费用+订舱费+**THC** 即可 3、其它产生的费用：如查验费、电放费、改港费、提单更改费、**AMS** 信息更改费、落箱费、冲港费、冲关费等。其它费用在订舱时是不能预估的，报价时不用考虑进去。

海运拼箱（LCL）简介：象空运一样，拼箱也是按毛重和体积来收费的，操作流程也差不多。主要不同之处在于：1. 拼箱最小计量单位为 1 吨或 1 立方。例：托运 1KG 的货，也要按 1 吨来计费。 2. 海运拼箱判断重货泡货的一般标准为 1 吨 $\$/\text{立方} = 1000\$/\text{公斤}$ ，也就是 1 立方小于 1000 公斤，属于轻货，大于则属于重货。此标准不是绝对，货多船少的时候 1 立方要小于 800KG，去一些偏港小于 600KG 才算是轻货。3. 第三点不同，海运拼箱针对的客户范围通常都是企业，加工贸易企业、外贸公司。 4. 提单要求和报关要求相对空运更加严格

拼箱运费构成：对应基本运费 \times 重量（体积）+报检费；注一、拼箱免报关费和电放费；

注二、关于仓库杂费直接由发货人或其委托的车队现付

例一、客户委托一批电动工具去新加坡，毛重 3 吨，体积为 2 立方。如何报价？成本价为 $20 \times 3 = 60$ ，即拼箱公司退 60 美金给我司可按零运费+报关费 100+报检费 100 报给客户。

例二、客户委托一批电动工具去新加坡，毛重 2 吨，体积为 3 立方。如何报价？成本价为 $32 \times 3 = 96$ ，即拼箱公司退 96 美金给我司可按零运费+报关费 100+报检费 100 报给客户，

例三、客户委托一批皮鞋去曼谷，毛重 1 吨，体积为 1 立方。如何报价？成本价为 $3 \div 1 = 3$ 即我司要付 3 美金给拼箱公司可加 30 美金+报关费 100 报给客户，因为皮鞋不是法检的商品，可以不报检。

主要船公司英文名：COSCO 中远集运；MAERSK SEALAND 马士基；APL 美国总统；OOCL 东方海外；ZIM 以星航运；YANGMING 阳明海运；UNIGLORY 立荣海运；NYK 日本邮船；HYUNDAI 现代商船；P&O NEDLLOYD 铁行渣华；DELMAS 达茂轮船；HANJIN 韩进海运；KMTC 高丽海运；MOL 商船三井；CMA 达飞轮船；MSC 地中海航运；HAPAG-LLOYD 赫伯罗特；HAMBURG SUD 汉堡南美航运；CSAV 智利航运；EVERGREEN 长荣海运；K-LINE 川崎汽船；LLOYD TRIESTINO 意大利邮船；SAFMARINE 比利时南航班轮；山东海丰国际航运分公司(SITC)；山东烟台国际海运集装箱公司(SYMS)；北欧亚航运(NORASIA)；上海锦江航运有限公司(JJ)；中国海运集团总公司(CSCL)；万海航运(香港)股份有限公司(WANHAI)；南美邮船(TMM)

非洲航线优势公司：地中海航运，南非航运

澳大利亚航线航线优势公司：中远集运，日本邮船，铁行渣华，韩进海运，大阪三井，川崎，长荣，立荣，以星，达飞，东方海外，阳明，现代，中海

美东线中远集运，阳明，韩进，中外运，川崎，东方海外，赫伯罗德，日本邮船，铁行渣华，胜利船务，韩进，北欧亚，阿拉伯联合，川崎

美西线航线优势公司：意大利邮船，达飞，长荣，中远集运，阳明，川崎，地中海，中外运，海华轮船，以星，中海，北欧亚，智利南美，韩进，中外运，川崎，朝阳，北欧亚，中海

美加线：意大利邮船，达飞，长荣，中远集运，川崎，阳明

西北欧航线优势公司：川崎，韩进，中远集运，胜利船务，法国达贸

欧洲线航线优势公司：中海，韩进，中外运，川崎，阳明，胜利船务，中远集运，川崎，阳明，中外运，意大利邮船，立荣，长荣

地中海航线航线优势公司：铁行渣华，日本邮船，赫伯罗德，威球船务，中远集运，阳明，川崎，韩进，以星，达飞，北欧亚，以星，胜利船务，沙特船务，侨丰，英之杰，中海，以星，北欧亚，中

西非线航线优势公司：大阪三井，铁行渣华

中东线航线优势公司：万海，东方海外，中远集运，立荣，长荣，达飞，北欧亚，以星，韩进，铁行渣华，赫伯罗德，中海

日韩、东南亚线航线优势公司：烟台海运，山东海丰、中海、韩进

南美航线航线优势公司：汉堡南美

海运业务常用缩语及解释：A/W 全水路；ANER 亚洲北美东行运费协定；B/L 海运提单；B/R 买价；BAF 燃油附加费；C&F 成本加海运费；C. C 运费到付；C. S. C 货柜服务费；C. Y. 货柜场；C/(CNEE) 收货人；C/O 产地证；CAF 货币汇率附加费；CFS 散货仓库；CFS/CFS 散装交货（起点/终点）；CHB 报关行；CIF 成本，保险加海运费；CIP 运费、保险费付至目的地；COMM 商品；CPT 运费付至目的地；CTNR 柜子；CY/CY 整柜交货（起点/终点）；D/A 承兑交单；D/O 到港通知；D/P 付款交单；DAF 边境交货；DDC 目的港码头费；DDP 完税后交货；DDU 未完税交货；DEQ 目的港码头交货；DES 目的港船上交货；Doc# 文件号码；EPS 设备位置附加费；Ex 工厂交货；F/F 货运代理；FAF 燃料附加费；FAK 各种货品；

FAS 装运港船边交货；FCA 货交承运人；FCL 整柜；Feeder Vessel/Lighter 驳船航次；FEU 40 柜型；

FMC 联邦海事委员会；FOB 船上交货；GRI 全面涨价；H/C 代理费；HBL 子提单；I/S 内销售；IA 各别调价；L/C 信用证；Land Bridge 陆桥；LCL 拼柜；M/T 尺码吨（即货物收费以尺码计费）；MB/L 主提单；MLB 小陆桥，自一港到另一港口；Mother Vessel 主线船；

MTD 多式联运单据；N/F 通知人 Notify；NVOCC 无船承运人；O/F 海运费；OBL 海运提单；Ocean (or original) B/L；OCP 货主自行安排运到内陆点；OP 操作；ORC 本地收货费用（广东省收取）；P.P 预付；PCS 港口拥挤附加费；POD 目地港；POL 装运港；PSS 旺季附加费；S/(Shpr) 发货人；S/C 售货合同 S；S/O 装货指示书；S/R 卖价；SC 服务合同；SSL 船公司；

T.O.C 码头操作费；T.R.C 码头收柜费；TT/S 转船，转运 Trans-Ship；T/T 航程；THC 码头操作费；TTL 总共 TVC/TVR 定期定量合同；VOCC 船公司；W/M 即以重量吨或者尺码吨中从高收费；W/T 重量吨（即货物收费以重量计费）；YAS 码头附加费。

一级货代可直接向船公司订舱，但不一定有资格订舱，有许多船公司只指定了几个少数的货代做为订舱口。所以并不是说一级就是怎么着了……大部份的一级只能局限于几个船公司有订舱权。有订舱权一级货代并不一定能拿得好的价格与服务，有许多情况，订舱货代反而要向通过他订舱那家货代（其他一级或二级）拿价格与舱位。

货代挂靠很正常，不是说所有挂靠就没实力，所以不要只听那个货代是挂靠的就怎么着了，当然，要是你是挂靠的，也不要口口声声一定要说我们是一级的在那里的办事处，是挂靠就是挂靠的，还有啊，也不要我们是一级的怎么样怎么样了，一级也不一定是有能力的，但二级也不要以为自己有点关系了就怎么着怎么着了，呵呵，明白的货主看重的是你是不是合适自己的货代。

口岸（上海，宁波）的货代不一定是一代，90%以上口岸货代也是没有订舱权的货代或者二代，所以不要以为口岸的货代怎么着怎么着的好了。

货代的主要工作是订舱，报关，车运等工作，不是什么都能做的

报关不一定是报关行（公司），货代也可以报，有的货代只做报关的事情，其他事情他不做。货主订舱必须通过货代向船公司订舱，船公司接了你货主的单，最终还是要通过货代做的。拼箱订舱不是向船公司订的，而是通过货代公司订的，船公司一般不接受拼箱的，所以拼箱提单一般不是船公司提单。

无船承运人与一级货代本质也是一样的，前者是交通部核准的，后者是外经贸核准的，前者可开海运发票，后者只能用代理发票。二者都可以开美金发票。但要是都可以的话，那只能选其一。无船与一代二块牌子可以同时有一个公司所有，所以经常会看到什么货运公司即是一代又是无船的

同行货也有好货，直客的货也有烂货，这就是现在的市场，所以无论同行还是直客，在合作过程中的信誉，平等，还有最基本的相互信任是必不可少的！

出口货物的通关与托运是国际贸易实务的重要环节之一，这一环节顺利与否，不仅直接关系到全盘的出口业务工作，还会影响到买卖双方的经济利益和声誉。

顺利通关的四大原则：1、申请报关的单据必须齐全。对于一般商品必须的报关单据主要有报关委托书一份、出口关单一式两份、出口收汇核销单一份、商业发票和装箱单各两份。如果出口商品不是在生产所在地的海关通关，而该商品又是国家的法定检验商品，则还需要一份代理报验商检委托书。如果系出口到发达国家的品牌商品，则出口商需要出具有关知识产权的证明文件。如果是国家专控商品，则出口商需向海关出具出口许可证或其他证明文件。2、正确填写商品编码商品编码的准确将关系到出口国家出口退税税率的高低，海关在查验时将严格核查。所以出口商在填报8位数字的海关商品编码时，一定要认真填写与商品严格

一致的相应编码，而且各种相关单据的同一种商品编码要保持一致，绝不能不负责任地任意瞎编，更不能为了某种不正当的目的张冠李戴。以免给出口工作带来后患。3、商品品种申报必须齐全。在进出口业务中，因为客户的需要，有时一批出口货物品种比较多，出口商在填写相关申报单据的时候会比较麻烦。有些人为了图方便和省事，往往只填数量较多的商品品种，而将商量较少的商品品名不予列明。这种做法不管出口商出于什么动机和目的，客观上都是一种非常严重、恶劣的走私行为。海关一经查出，轻则要将全套出口通关程序作废重来，推迟货物的装运时间；重则罚款，没收货物，暂停甚至取消企业的出口权，直至将相关责任人绳之以法。4、委托报关提前安排如果委托代理报关，特别是异地装运，出口人一定要事先提前与承运人联系妥当相关事宜。比如，装哪一家船公司的船，哪一班船，经办人是谁，货物什么时候送到，送到什么具体地方，收货单位是谁，联系电话是多少，需要那些单据，需要多少费用等等。

遗失退单的处理程序：1. 要申请退税的货主到当地国税局开具未退税证明；2. 要去外管局开具未核销证明；3. 写情况说明，连同以上两张证明递进海关

退运货物需要的单证：1、退运申请；2、原出口报关单（未核销情况下）；3、未退税的核销单（如已退税须先补税，然后拿由税务机关提供的已补税证明）；4、进口提货单、箱单、发票；5、原出口箱单、发票的复印件。

常见结汇方式：1. L/C 信用证付款方式属于银行信用，很保险的一种付款方式，但开证行信誉一定要好，单证人员审单要认真仔细，公司业务、储运、单证部门要协调一致，避免单据出现不符点。2. D/P 是付款交单，我们发货后准备好我们的议付单据，通过我方银行交单至客户方银行，客户银行提示客户单据已到，客户付款后银行交单。3. D/A 则是承兑交单，也是通过我方银行交单给客户银行，不同的是客人只需承兑我方单据，就可以拿走正本单据，到期后再付款。4. T/T 是电汇（单据一般是我方直接邮寄给客户，无需通过银行），如果我们跟客户用 T/T 付款方式，一般的做法是客户先要给我们 30% 的预付款，剩余 70% 一般保险的方法是，货装船后，客人凭我们传真的提单正本付款，等款到帐后再邮寄整套正本单据给客人。

集装箱的尺寸：1、20GP 长 5.9 宽 2.34 高 2.38 33CBM 22000KGS2、40GP 长 12.05 宽 2.309 高 2.379 67.3CBM 27396KGS3、40HC 长 12.05 宽 2.347 高 2.684 76CBM 27000KGS

集装箱的实际承载重量和装载体积要小于理论各个船公司与目的港的限重又不一样。

各船公司优势航线：**EMC**: 中南美 南美东台湾、克罗地亚，美国；**COSCO**: 日本奥新，北美、（欧洲线也很强的主要体现在欧洲代理覆盖面广，还箱点多，服务也比较好）；**MSK**: 北美,非洲还可以的.总体优势不是很明显；**中海**: 南韩 美加 欧地；**HAPAGL SUE**: 最强的其实美洲到欧洲的南北航线；**OOCL**: 日本 东南亚、北美、中东；**APL**: 中东、澳洲、北美、南美

WHL: 台湾 日本 美加西 东南亚；**CMA**: 欧地线. 北非，美国线. 船好. 速度快；**CSAV**: 中南美；**KHL**: 日本 台湾 南美东西非；**YML**: 西北欧地中海南东，印巴.中东阳明的服务很好. 意大利点走的很好.美国线船也很好；**北欧亚**: 地中海 西北欧北欧亚的印巴线是非常强的. 只是经常甩箱. 北欧亚的黑海线, **ODESSA**, 康斯坦撒. 东非的达雷斯萨拉姆是非常强的；**HJ**: 西北欧地中海,拉斯配几亚直挂美线；**HMM**: 西北欧 东南亚 中东 印巴线. 澳大利亚线都是 OK 的. 中东和澳大利亚上了新船. 舱位扩大. 现代也可以接重箱与 **SOC** 箱. 特点是小箱比较紧缺；**海丰**、**SITC**: 近洋到日本、台湾、马尼拉都还不错；**MSC**: 欧洲，地中海；**ZIM**: 加勒比海、柬埔寨的金边、东南亚、以色列、西非 **TINCAN** 是强项；**CMA**: 优势在欧洲基本港、欧洲内陆点、地中海那一圈 (以上是 CMA 发家)地, 所以价格非常好) 还有收购了 **DELMAS** 以后的非洲 (北非 \ 西非 \ 南非) 有优势日韩不行，东南亚不行，中南美不错；**IRISL** (伊朗国航)：专门走中东，伊朗内陆点，伊朗的经济特区；**KHORRAMSHAH**(霍

拉姆沙赫), BOUSHHR(布什尔), UM_AL QASR(伊拉克的乌门卡萨). 中国各个港口都有出运。欧线与中海共舱. 搞低价船. 服务不怎么样. 走 UMM 价格是便宜, 但和 PIL, CMA 一样转不进去.

万海: 欧线和 PIL 共舱.走的很稳.价格也好; FESCO 〈俄远东〉: 专到东方港然后再拖运到俄罗斯其他内陆点的, 有很多船公司不去的内陆点, 他都去的。而且从这边走比从绕欧洲那边去快哦; PIL: 主优势是指哪方面呢价格船期运力还是和目的港的关系, 要提供中国各大港口达到东非, 西非, 红海, 欧洲, 红海以及南美地区的; EMC: 中南美 南美东 台湾、克罗地亚, 美国 补充: 澳大利亚线. EMC 强悍. 东南亚线船期舱位多

按照行业航线设置其优势一般表现在: 1. 速度(天数); 2. 中转(挂靠)3. 舱位 (TUE) ; 4. 目的港的服务; 5. 调度能力等;

集装箱标准按使用范围分, 有国际标准、国家标准、地区标准和公司标准四种。

国际标准集装箱: 是指根据国际标准化 “(iso)第 104 技术” 制订的国际标准来建造和使用的国际通用的标准集装箱。现行的国际标准为第 1 系列共 13 种, 其宽度均一样(2438mm)、长度有四种(12192mm、9125mm、6058mm、2991mm)、高度有四种(2896mm、2591mm、2438mm、2438mm)。国家标准集装箱: 是各国参照国际标准并考虑本国的具体情况, 而制订本国的集装箱标准。我国现行国家标准《集装箱外部尺寸和额定重量》(gb1413-85) 中集装箱各种型号的外部尺寸、极限偏差及额定重量。

地区标准集装箱: 此类集装箱标准, 是由地区根据该地区的特殊情况制订的, 此类集装箱仅适用于该地区。如根据欧洲国际铁路联盟(vic)所制订的集装箱标准而建造的集装箱。

公司标准集装箱: 某些大型集装箱船公司, 根据本公司具体情况和条件而制订的集装箱船公司标准, 这类箱主要在该公司运输范围内使用。如美国海陆公司的 35ft 集装箱。

此外, 目前世界还有不少非标准集装箱。如非标准长度集装箱有美国海陆公司的 35ft 集装箱、总统轮船公司的 45ft 及 48ft 集装箱; 非标准高度集装箱, 主要有 9ft 和两种高度集装箱; 非标准宽度集装箱宽度集装箱等。由于经济效益的驱动, 目前世界上 20ft 集装箱总重达 24ft 的越来越多, 而且普遍受到欢迎。

集装箱尺寸之各种货柜: 外尺寸为 20 英尺*8 英尺*8 英尺 6 时, 称 20 尺货柜; 外尺寸为 40 英尺*8 英尺*8 英尺 6 时, 称 40 尺货柜; 外尺寸为 40 英尺*8 英尺*9 英尺 6 时, 称 40 尺高柜。集装箱尺寸之各种货柜尺寸: 20 尺柜: 配货毛重一般为吨, 体积为 24-26 立方米;

40 尺柜: 配货毛重一般为 22 吨, 体积为 54 立方米; 40 尺高柜: 配货毛重一般为 22 吨, 体积为 68 立方米; 45 尺高柜: 配货毛重一般为 29 吨, 体积为 86 立方米; 20 尺开顶柜: 配货毛重一般为 20 吨, 体积为立方米; 40 尺开顶柜: 配货毛重一般为吨, 体积为 65 立方米; 20 尺平底货柜: 配货毛重一般为 23 吨, 体积为 28 立方米; 40 尺平底货柜: 配货毛重一般为 36 吨, 体积为 50 立方米;

国际货代服务产品: 1.揽货、订舱(含租船、包机、包舱)、托运、仓储、包装; 2. 货物的监装、监卸、集装箱拼装拆箱、分拨、中转及相关的短途运输服务; 3. 报关、报检、报验、保险; 4. 缔制签发有关单证、交付或收取运费、结算及交付或收取杂费; 5. 国际展品、私人物品及过境货物运输代理; 6. 国际多式联运、集运; 7. 国际快递不含私人信函; 8. 咨询及其他国际货运代理业务。

国际货运代理（The Freight Forwarder），原为一种佣金代理，系指代表进出口商完成货物的装卸、储存、安排运输、收取货款等日常业务的代理机构。四种类型：1. 船务代理（Shipping Agent）是指船务代理企业或代理人接受海运承运人（船舶所有人、船舶经营人或承租人）的委托，在授权范围内代表委托人办理与在港船舶有关的法律行为、代理行为。2. 货运代理（Freight Forwarder）是接受货主的委托，代表货主办理有关货物报关、交接、仓储、调拨、包装、转运、订舱等的人，他与货主的关系是委托和被委托的关系。3. 租船代理（Shipbroker）是以船舶为商业活动对象而进行船舶租赁业务的人，他的主要业务活动是在市场上为租船人（Charterer）寻找合适的运输船舶或船东（Ship-owner）寻找货运对象，他以中间人身份使船租双方达成租赁交易，从中赚取佣金。4. 咨询代理（Consulting Agent）专门从事咨询工作，按委托人的需要，以提供有关咨询情报、情况、资料、数据和信息服务而收取一定报酬的人。

国际货运代理的业务收入组成结构：1. 代理费收入，包括：代理订舱佣金；代理清关和货物保险佣金；其它代理费； 2. 差价收入，包括：运费及相关环节费用差价；小批量合并运输差价；多式联运整合差价。3. 搅货佣金 4. 其它增值服务收入（代包装、代检品及分拨等）

国际货运代理的主要业务关系方：政府和其它公共机构（港口当局、海关当局进/出口贸易和外汇管制，卫生、动植物和质量管制运输和其它许可制度）、发货人、收货人、货运代理人、货物保险人、责任保险人、联运互保协会、船舶所有人、陆路运营人、铁路经营人、内陆水道运营人、航空公司、包装代理行、银行

四大航线：日韩线、澳新线、欧地线、美加线

国际货运代理业务人员的从业要求：1. 基本素质：语言、应变能力、心理素质、团队合作、身体素质 2. 业务素质：国际贸易知识、货运业务知识、企业文化、对客户的了解、服务意识、法律、保险

6. 国际贸易术语：**FOB: Free On Board**，适用于海运和内河运输，含义为装运港船上交货，指定装运港。**FCA: Free Carrier**，适用于各种运输方式，含义为货交承运人，指定地点。

CIF: Cost, Insurance and Freight，适用于海运和内河运输，含义为成本加保险费、运费，指定目的港。**CFR: Cost and Freight**，适用于海运和内河运输，含义为成本加运费，指定目的港。**CPT: Carriage Paid to**，适用于各种运输方式，含义为运费付至，指定目的地（港）。

CIP: Carriage and Insurance Paid to，适用于各种运输方式，含义为运费、保险费付至，指定目的地。

国际贸易的主要形式：代理、包销、寄售、拍卖、加工贸易、进料加工、来料加工、来件装配、合作生产、易货贸易、补偿贸易、租赁贸易、技术贸易、边境贸易

国际贸易的支付方式：汇付、托收和信用证等基本方式。

时区、航线、主要空港的位置，机场及其航空公司的代码：**TC1 区（Traffic Conference Area）**主要包括美国、加拿大、墨西哥等北美地区、巴哈马群岛地区南美地区；**TC2 区（Traffic Conference Area）**欧洲、中东、非洲；**TC3 区（Traffic Conference Area）**南亚次大陆、东南亚、西太平洋地区由于地球自转造成了经度不同的地球时刻不同，当飞机跨越经度时，就产生了时差。通过格林威治天文台原址的 0 度经线各向东、西 7.5 度的区域为 0 时区。0 时区的区时被称为世界标准时 **Greenwich Mean Time: GMT**。飞行时间的计算：从国际时间换算表中找出始发站和目的站的标准时间；将起飞和到达的当地时间换算成世界标准时（注意日期的变更）；用到达时间减去起飞时间，既是飞行时间

机场及对应三字码：上海虹桥机场：**SHA**；新加坡樟宜国际机场：**SIN**；浦东国际机场：**PVG**；纽约约翰肯尼迪国际机场：**JFK**；香港国际机场：**HKG**；英国伦敦希斯罗国际机场：**LHR**；

北京首都国际机场：**PEK**；德国法兰克福国际机场：**FRA**；东京成田国际机场：**NRT**；

法国巴黎戴高乐国际机场：CDG。

航空公司及对应代码 + 航班号：中国国际航空公司：CA 999；全日空：NH 205；东方航空：MU 781；港龙航空：KA 043；上海航空：FM 774；荷兰皇家航空：KL 074；南方航空：CZ 784；

UPS：5X 406；国泰航空：CX 160；FEDEX：FX 023；

空运的特点：航空运输具有迅速、安全、准确、节省费用，手续简便等优点

国际空运出口代理流程：市场销售→委托运输→审核单证→预配舱→预订舱→接单→制单→接货→标签→配舱→订舱→出口报关→出仓单→提板箱→装板箱→签单→交接→发运→航班跟踪→信息服务→费用结算

航空运费计算（普货，指定商品，等级商品）

船公司的标识，海运时刻表，班轮公司的特点及其发展趋势。

轮船期表：

大连（DAL）：船名：秀河（PRETTY R.），航次：0070E/0071E 时间：23~23/05、04~04/07；

船名：荣河（HONOR R.），航次：0079E/0080E 时间：30~30/05、11~11/07；船名：雅河（DAINTY R.），航次：0067E/0068E 时间：06~06/06、18~18/07

新港（XIN）：船名：秀河（PRETTY R.），航次：0070E/0071E 时间：24~25/05、05~06/07；

船名：荣河（HONOR R.），航次：0079E/0080E 时间：31~01/06、12~13/07；船名：雅河（DAINTY R.），航次：0067E/0068E 时间：07~08/06、19~20/07

青岛（QIN）船名：秀河（PRETTY R.），航次：0070E/0071E 时间：26~27/05、07~08/07；

船名：荣河（HONOR R.），航次：0079E/0080E 时间：03~03/06、14~15/07；船名：雅河（DAINTY R.），航次：0067E/0068E 时间：09~10/06、21~22

神户（KOB）：船名：秀河（PRETTY R.），航次：0070E/0071E 时间：29~29/05；船名：

荣河（HONOR R.），航次：0079E/0080E 时间：05~05/06；船名：雅河（DAINTY R.），航次：0067E/0068E 时间：12~12/06

温哥华（VCR）：船名：秀河（PRETTY R.），航次：0070E/0071E 时间：10~11/06；船名：荣河（HONOR R.），航次：0079E/0080E 时间：17~18/06；船名：雅河（DAINTY R.），航次：0067E/0068E 时间：24~25/06

长滩（LGB）：船名：秀河（PRETTY R.），航次：0070E/0071E 时间：14~15/06；船名：荣河（HONOR R.），航次：0079E/0080E 时间：21~22/06；船名：雅河（DAINTY R.），航次：0067E/0068E 时间：28~29/06

班轮运输的特点：承运人与货主之间无须签订运输合同或租船合同，货物装运时以提单确定有关承运人、托运人或收货人的权利、责任和义务；除非订有协议可允许托运人在船边交货和收货人在船边提货，通常承运人都是在装运港指定的码头仓库接受货物，并在卸货港指定的码头或仓库向收货人交付货物；承运人一般负责包括装货、卸货和理舱的作业；承运人与货主之间不约定装卸时间，也不计算滞期费和速遣费；船舶在相对固定的港口和航线上运营

国际班轮公司经营方式的趋势：舱位租用、舱位互换、共同派船、战略联盟、并购

集装箱运输的优势：1. 提高装卸效率、减轻劳动强度 2. 较少货损货差、提高货物运输的安全与质量 3. 缩短货物的在途时间、加快车船的周转 4. 节省货物运输的包装，简化理货手续 5. 减少货物运输费用 6. 推动包装标准化 7. 有利于组织多种运输方式的联合运输

17. 航线价格的组成及其附加费名称：各航线海运出口运费基本构成：日本线：AI=海运费+BAF+EBS+YAS+CY CHARGE；韩国线：仁川：AI=海运费+CAF+EBS 釜山：AI=海运费+BAF+CAF；欧地线：AI=海运费+BAF+CAF；美加线（所有美线货都含 AMS=\$25/票）：美东：AI=海运费+BAF+DDC+ACC+ERS 美西：AI=海运费+BAF+DDC+ACC+ERS；BAF/FAF 燃油附加费 CAF/YAS 货

币调节附加费 EBS 紧急燃油附加费 WRS 战争附加费 GRI 一般性涨价 PSS 旺季附加费

国际海运保险结构:PICC 中国人民保险公司:平安险 F.P.A(共同海损 GENERAL AVERAGE)水渍险 W.P.A or W.A(单独海损)一切险 ALL RISKS (一切险=平安险+水渍险+一般附加险)一般附加险 特殊附加险(战争险、罢工险、出口退运险、舱面险、黄曲霉素险)

货币三字代码:人民币 RMB 或 CNY 港币 HKD 美元 USD 英镑 GBP 日元 JPY 欧元 EUR 瑞士法郎 CHF 澳币 AUD 纽西兰币 NZD 加拿大币 CAD

世界重要港口:上海港、釜山港、横滨港、纽约港、长滩港、鹿特丹、亚历山大港、安特卫普、汉堡、新加坡、香港

海上运输的特点:运输量大; 通过能力强; 运费低; 速度慢; 风险大;

班轮运输的概念:班轮是指有固定航线、沿途停靠固定港口、相对固定的费率,按事先规定的时间表航行的船舶。班轮运输是指班轮公司将船舶按事先制定的船期表,在特定航线的各既定挂靠港口之间,经常地为非特定的众多货主提供规则的、反复的货物运输服务,并按运价本或协议运价的规定计收运费的一种营运方式。

上海中货欧地部 2006 年 2 月上海港开航班轮船期表:

欧洲 / 远东 / 美西钟摆航线 (EUROPE/FAR EAST/US WESTCOAST PENDULUM WEEKLY SERVICE) (AES1) 航周为次四,挂靠码头是洋山港,具体信息如下: 船名 YMORCH41IDW,进箱日 1-28,截港日 2-1,装期 2-1,开航 2-2, HK3 为 2-2, SGP8 为 2-1500, PSA18 为 2-200, ROT25 为 2-7, HAM27 为 3-1, ANT29 为 3-3, FEL30 为 3-4; 船名 YMGREENW,进箱日 2-4,截港日 2-8,装期 2-8,开航 2-9, HK3 为 2-9, SGP8 为 2-1277, PSA18 为 2-7, ROT25 为 3-6, HAM27 为 3-8, ANT29 为 3-10, FEL30 为 3-11; 船名 PINEBRIDGEW,进箱日 2-111,截港日 2-14,装期 2-15,开航 2-16, HK3 为 2-1694, SGP8 为 3-6, PSA18 为 2-13, ROT25 为 3-15, HAM27 为 3-7, ANT29 为 3-18, FEL30 为 3-18; 船名 CYPRESSBRIDG39E W,进箱日 2-18,截港日 2-22,装期 2-22,开航 2-23-63, HK3 为 3-133, SGP8 为 3-20, PSA18 为 3-20, ROT25 为 3-20, HAM27 为 3-24, ANT29 为 3-24, FEL30 为 3-25

班轮运输的基本特点:(1) 四固定 (2) 一负责,运价内包括装卸费用 (3) 承托双方权利义务和责任以提单为依据 (4) 同一航线上的船型相似并保持一定的航班密度 (5) 各类货物多少都可接受

班轮运输的作用: (1) 特别有利于一般杂货和小额贸易货物运输; (2) 由于具有四固定特点,双方洽谈业务提供了便利; (3) 可提供较好的运输质量; (4) 手续简便,方便货方。

班轮运输承运人和托运人的责任划分:承运人:按合理期限将货物完整无损的送到并交于收货人; 托运人:按约定时间备货,保证船舶连续作业并支付费用

班轮运费的确定(按商品不同的积载系数、不同性质、不同价值、不同航线确定的)包括:

(1) 说明及规定; (2) 港口规定及条款; (3) 货物分级表; (4) 航线分级表; (5) 附加费率表; (6) 冷藏货费率表及活性高费率表

班轮运费的结构: 基本费率: 航线内基本港之间对每种货物必须收取的费率。附加费: 由于客观情况变化,弥补损失额外加收的费用。

几种常见的附加费: 1、燃油附加费 2、港口附加费: 港口拥挤附加费 3、货币贬值附加费: 绕航附加费; 转船附加费; 直航附加费 4、选港附加费: 超重超长附加费

班轮运费的计算标准: (1) 按货物毛重计收 "W" (2) 按货物体积计收 "M" (3) 按货物毛重或体积 "W/M" (4) 按货物价格计收 "AD VALOREM", 从价运费 FOB 货价的百分之几征收 (5) 按货物重量或体积或价值选择最高一种 "AD.VAL. Or W/M" (6) "W/M plus" (7) 按议价 (8) 按件数如果不同商品混装在同一包装内则全部运费按其中较高者计收!

运费计算公式: $F=F_b+\sum s$, F 为运费总额; F_b 为基本运费; S 为某项附加费。 $F_b = f$

$\times Q$, f : 基本费率; Q 为货运量(运费吨), 附加费是指各项附加费的总和。是按基本运费的一定百分比计算, 公式: $\sum i=1 n S_i = S_1 + S_2 + S_3 + \dots + S_n - 1 + S_n S$ 为各项附加费率

代入公式: $F_b = (S_1 + S_2 + \dots + S_n) \times f \times Q$, 以 CFR 价格条件出口加拿大温哥华一批罐头水果汁。重量为 8 公吨, 尺码为 10 立方米, 计算标准为 M, 基本费率为每吨 219 元, 燃料附加费为 20%。求该批货物总运价。计算公式: $F = F_b + \sum s = F_b + \sum s = 219 + (219 \times 20\%) = 262.8 \times 10 = 2628$ 元

某公司出口到澳大利亚悉尼港某商品 100 箱, 每箱毛重 30 公斤, 体积立方米, 运费计算标准为 W/M10 级。查 10 级货直运悉尼港基本运费为 200 元人民币, 加超重附加费 \$35.8\%\$, 再加燃油附加费 28%, 港口拥挤费 25%。解: $W = 0.03$, $M = 0.035$, $M > W$, 按 M 计算, 基本运费 RMB200, 基本运费的超重附加费: $200 * 35.8\% = \text{RMB}71.6$; 燃油附加费: $200 * 28\% = \text{RMB}56$; 港口拥挤费: $200 * 25\% = \text{RMB}50$; 运费合计: $(200 + 71.6 + 56 + 50)$ 元人民币。

班轮公会和行动守则公约 1. 班轮公会: 又称航运公会, 水脚公会, 是由两个或两个以上在同一航线经营班轮运输船公司为避免相互竞争, 维护共同利益, 通过在运价和其他经营活动方面签定协议而组成的国际航运垄断组织。2.1974 年《联合国班轮公会行动守则公约》

20 世纪 60 年代以后, 在国际航运领域, 广大发展中国家强烈反对受发达国家控制的班轮公会的各种垄断性做法, 在“七十七国集团”的不断努力下, 1974 年 4 月 6 日在日内瓦召开的联合国贸易和发展会议上, 通过了《联合国班轮大会行动守则公约》, 其核心条款是货载分配原则, 旨在反对国际航运垄断。该公约于 1983 年 10 月 6 日正式生效。我国已在 1980 年 9 月 23 日加入公约, 由于我国的海洋运输企业不参加任何班轮公会, 因此不涉及履行公约规定的任何具体义务。

班轮运输的分类: 1) 杂货班轮运输: 最早的班轮运输是杂货班轮运输。杂货班轮运输的货物以件杂货为主, 还可以运输一些散货、重大件等特殊货物。2) 集装箱班轮运输 20 世纪 60 年代后期, 随着集装箱运输的发展, 班轮运输中出现了以集装箱为运输单元的集装箱班轮运输方式。由于集装箱运输具有运送速度快、装卸方便、机械化程度强、作业效率高、便于开展联运等优点, 到 20 世纪 90 年代后期, 集装箱班轮运输已逐步取代了传统的杂货班轮运输。对货主而言, 集装箱班轮运输除了具有与杂货班轮相似的优点外, 在运输速度、货运质量等方面更具优势。但是目前大多数班轮公司不接小批量的拼箱货, 因此需要集拼经营人来安排小批量的拼箱货运输。

国际集装箱运输概述: 1、集装箱的定义和标准化: (1) 集装箱的定义。又称为“货柜”或“货箱”, 它是一种运输设备。根据《国际标准化组织 104 技术委员会》(简称 ISO-104) 的规定: 集装箱应具有耐久性, 其坚固强度足以反复使用; 途中转运不用移动箱内货物可以直接换装; 设有便于装卸和搬运, 特别是便于一种运输方式转移到另一种运输方式的装置; 应便于货物装满或卸空; 内容积为 1 立方米或 1 立方米以上等基本条件。

(2) 集装箱标准化: 20 英尺的集装箱=1TEU; 40 英尺的集装箱=2TEU; 以此作为集装箱船载箱量、港口吞吐量以及集装箱保有量的标准

全国港口集装箱吞吐量前 20 名

- | | | | |
|---|-------|---------|------------|
| 1 | 上海港 | 5151 标箱 | 同比增长 4.8% |
| 2 | 宁波舟山港 | 3930 标箱 | 同比增长 11.3% |
| 3 | 深圳港 | 3340 标箱 | 同比增长 11.8% |
| 4 | 青岛港 | 3087 标箱 | 同比增长 7.3% |
| 5 | 广州港 | 2607 标箱 | 同比增长 3.9% |
| 6 | 天津港 | 2329 标箱 | 同比增长 5.0% |

7 厦门港 1225 标箱 同比下降 2.4%
8 苏州港(内河) 967 标箱 同比增长 3.5%
9 北部湾港 902 标箱 同比增长 12.4%
10 日照港 671 标箱 同比增长 7.2%
11 连云港港 669 标箱 同比增长 9.0%
12 营口港 556 标箱 同比增长 4.3%
13 大连港 540 标箱 同比增长 7.4%
14 烟台港 509 标箱 同比增长 10.0%
15 东莞港 402 标箱 同比增长 3.1%
16 福州港 381 标箱 同比增长 3.4%
17 佛山港(内河) 376 标箱 同比增长 8.3%
18 南京港(内河) 371 标箱 同比增长 7.2%
19 嘉兴港 370 标箱 同比增长 8.8%
20 南通港 272 标箱 同比增长 33.3%
20 唐山港 272 标箱 不变

集装箱类型: (1)杂货集装箱 (Dry Cargo Container); (2)散货集装箱 (Bulk Container); (3)冷藏集装箱 (Reefer Container,RF); (4)敞顶集装箱 (Open-Top Container,OT); (5)框架集装箱 (Flat Rack Container); (6)牲畜集装箱 (Livestock Container); (7)罐式集装箱 (Tank Container,TK); (8)汽车集装箱 (CarContainer);

集装箱的优越性: (1)提高运输效率,加快船舶周转 (2)减少货损货差,提高运输质量 (3)降低运输费用 (4)推动包装的标准化 (5)便于货物多式联运

集装箱运输的关系人: (1)无船公共承运人 (Non Vessel Operating Common Carrier,缩写为NVOCC) (2)实际承运人 (Actual Carrier) (3)集装箱码头经营人 (Container Terminal Operator) (4)集装箱货运站 (Container Freight Station,CFS) (5)集装箱租赁公司 (Container Leasing Co.) (6)联运保赔协会 (7)货主 (Cargo Owner)

集装箱发展趋势: (1)集装箱运输量继续增长 (2)集装箱船舶的大型化趋势 (3)集装箱码头的深水化、大型化和高效化趋势 (4)船舶挂靠港口减少、运输网络形成 (5)集装箱运输组织方式的变化 (6)集装箱运输与信息化的结合 (7)适应多式联运的内陆集装箱化运输系统的进一步完善

集装箱货物装箱方式: 根据集装箱货物装箱数量和方式可分为整箱和拼箱两种。

整箱货 (Full Container Load,FCL): 是指装货量达到每个集装箱容积的 75%或达到每个集装箱负荷量的 95%, 由货方负责装箱和计数, 填写装箱单, 并加封志的集装箱货物, 通常只有一个发货人和一个收货人。

整箱货流的特点: 货物批量大, 全部货物均属于一个货主, 到达地一致。货物从发货人处装箱后一直到收货人拆箱为止, 一票到底。

拼箱货 (Less Than Container Load, LCL): 1、是指货量达不到整箱标准的, 须按拼箱托运, 即由承运人的集装箱货运站负责装箱和计数, 填写装箱单, 并加封志的集装箱货物, 通常每一票货物的数量较少, 因此装载拼箱货的集装箱内的货物会涉及多个发货人和多个收货人。2、在目前的货运实践中, 主要由拼箱集运公司从事拼箱货的货运业务。 3、拼装货流的特点: 货物批量小, 而且货物来自不同的起运地, 待货物集中后, 把不同票而到达同一目的地的货物拼装在同一个集装箱内, 再通过各种运输方式把货物运送给收货人。

集装箱货物的交接地点: 1、集装箱码头堆场 (Container Yard,CY) ; 2、集装箱货运站 (Container Freight Station,CFS) ; 3、发货人或收货人的工厂或仓库(即门 Door)

集装箱货物的交接方式: (1) FCL/FCL 即整箱交/整箱收: 1)Door to Door ; 2)CY to CY ;

3)Door to CY ; 4)CY to Door(2)LCL/LCL : CFS to CFS (3)FCL/LCL : 1)Door to CFS 2)CY to CFS (4)ECL/FCL : 1)CFS to Door; 2)CFS to CY

注意事项:1. 如果采用的为整箱交的形式,那么均可在提单上加批注条款,例如“STC”等,并不影响到提单结汇;如若采用拼箱交的形式,提单上是否加批注应根据货物实际情况,否则会影响到提单结汇。 2. 如果采用拼箱交或者拆箱接的形式,那么装箱费由托运人支付,拆箱费由收货人支付。

国际集装箱运费的构成: (1) 国际集装箱海上运费: 是集装箱班轮公司为完成集装箱货物运输而向托运人收取的运输服务报酬。(2) 集装箱堆场服务费 (CY service charge) : 又称码头操作费。以出口为例,在装货港堆场将待装货的空箱装上货方卡车或送往码头内的货运站,再将装妥的重箱从货方卡车中到堆场或从码头内货运站送回堆场,分类堆存,装船并进行一般加固,以及集装箱进出码头时的有关单证填制等。(3) 拼箱服务费(LCL service charge) : 是指出口货拼箱或进口货拆箱所支付的费用。拼箱服务包括: 准备承运人空箱,签发场站收据,在货运站内货物正常搬运一定期限内的堆存,装箱、封箱、做标记,必要的分票与积载,制作装箱单。在卸货港将重箱货物拆箱、理货、堆存、保管、交付货物、对拆空后的集装箱进行一般清扫等。(4) 集散运输费: 集散运输又称支线运输,是指集装箱由内河、沿海的集散港至干线基本港之间的运输。一般情况下,集装箱在支线港装船后,即可签发集装箱联运提单,承运人为这一集散运输而收取的费用称为集散运输费。

国际集装箱运费的计算方法: 采用与计算普通杂货班轮运输基本运费相同的方法,对具体的航线按货物的等级和不同的计费标准来计算基本运费。(1) 拼箱货的海运运费与普通杂货班轮运费的计算方法相似。 (2) 整箱货的运费计算适用“最低运费”和“最高运费”的原则。

最低运费(minimum freight): 指起码运费。在拼箱货的情况下,最低运费的规定与班轮运输中的规定基本相同,即在费率表中都订有最低运费,任何一批货物其运费金额低于规定的最低运费额时,则按最低运费金额计收; 在整箱货的情况下,由货主自行装箱,如箱内所装货物没有达到规定的最低计费标准时,则亏舱损失由货主负担。

最高运费(maximum freight): 为鼓励托运人采用整箱装运货物并能最大限度地利用集装箱内部容积而使用的一种运费计算方法,运费计算时为各种规格和类型的集装箱规定一个按集装箱的内部容积折算的最高运费吨。国际上对最高计费吨的规定,一般是 20ft 集装箱为 31m³, 40ft 集装箱为 67m³。如所装货物尺码低于上述规定,则按上述最低规定计收,超过上述规定的部分,则免收运费。拼箱货的海运运费计算: 集装箱货运站装箱的拼箱货的海运运费与普通杂货班轮运输海运运费的计算办法完全一样,也按件杂化基本费率加附加费计算。基本费率参照传统件杂货运价,以运费吨为计费单位,多数航线上采用等级费率。 附加费除传统杂货所收的常规附加费外,还要加收一些与集装箱货物运输有关的附加费。

整箱货的海运运费计算: 1) 按包箱费率计算运费: 整箱货的运费计算,一般是按包箱费率乘以整箱个数得出基本运费,再加上附加费,得到应收款的金额。解析: 运费 = 包箱费率 * 箱量 + 附加费 3) 按最高运费计算,例: 一批汽车配件,尺码吨大于其重量吨,实际装入 40ft 集装箱内的尺码为 58.5m³,运价基本费率 USD75 W/M,燃油附加费 USD10/FT,货币贬值附加费 6.5%,船公司规定的最高运费吨为 40ft 箱 55m³。求这批货物应付运费。

解析: 运费 = [(75+10) * 55] * (1+6.5%) 美元。在整箱货运的情况下,如托运人仅提供部分货物的计算运费资料,这部分运费即按规定的等级和费率计算,其余未提供资料的货物运费,则按最高运费吨减去已提供资料的货物运费吨计算。如果这部分货物的计费等级或费率又有差异时,则按其中最高费率计算。例如: 一个 20 尺整箱货运,内装有 8、9、10、11 级四种货物,托运时仅提供 10 级货物尺码为 16 立方米,该集装箱运费计算公式如下: 已提供资料的货物运费为 16 立方米 × 10 级费率 = 运费 (1) 未提供资料的 8,9,11 级货物的运费应

为: (31 立方米-16 立方米)×11 级费率=运费 (2)箱货的总运费为: 运费 (1) +运费 (2) 由上可知, 未提供的 8、9、11 级货物统按较高的 11 级费率计算

滞期费: 集装箱班轮运输中的滞期费是指在集装箱货物运输中, 货主未在规定的免费堆存时间内前往指定的集装箱堆场或集装箱货运站提取货物及交还集装箱, 而由承运人向货主收取的费用, 实践中也称为滞箱费。滞箱费按天计算。

整箱货班轮货运流程: 整箱货出口货运代理业务流程。委托代理 → 订舱 → 提取空箱 → 货物装箱 → 整箱货交接签证 → 换取提单 → 装船

装箱货出口货运代理业务流程图: 1、委托代理: 在集装箱班轮货物运输过程中, 货主一般都委托货运代理为其办理有关的货运业务。2、订舱: 货运代理接受委托后, 应根据货主提供的有关贸易合同或信用证条款的规定, 向船公司或其代理在其所营运或代理的船只的载单期前预订舱位即订舱。3、提取空箱: 订舱后, 货运代理应提出使用的集装箱的申请, 船方会给予安排并发放集装箱设备交接单。凭设备交接单, 货代就可以安排提取所需的集装箱。4、货物装箱: 整箱货的装箱工作大多是由货运代理安排进行, 并可以在货主的工厂、仓库装箱或是由货主将货物交由货运代理的集装箱货运站装箱。5、整箱货交接签证: 由货运代理或发货人自行负责装箱并加封志的整箱货, 通过内陆运输至承运人的集装箱码头堆场, 并由码头堆场根据订舱清单, 核对场站收据和装箱单接收货物。集装箱码头堆场在验收货箱后, 即在场站收据上签字, 并将签署的场站收据单交给货运代理或发货人。最后货代或发货人凭已签署的场站收据要求承运人签发提单 6、换取提单: 货代或发货人凭已签署的场站收据, 在支付了预付运费后, 就可以向负责集装箱运输的人或其代理换取提单。7、装船: 集装箱码头堆场或集装箱装卸区根据接受待装的货箱情况, 制定出装船计划, 等船靠泊后即行装船。

整箱货进口货运代理业务流程: 货代接受委托、运工作、提取货物、卸货地订舱
报检报关、接监管转运

主要货运单证: (一) 托运单 (下货纸) : **Booking Note, B/N** 托运人 承运人; 依据: 信用证、合同; 注意事项: 目的港、运输编号、货物名称、件数或包装、重量尺码、运费付款方式、是否转船、通知人、收货人、运输条款等 (二) 装货单 (关单) : **Shipping Order, S/O** 船公司 托运人。1、是办妥货物托运的证明; 2、是通知船方接受装运货物的指示文件 3. 是货主向海关报关的主要单据之一; (三) 收货单 (**Mates Receipt, M/R**): (大副收据) 换取提单的依据 “场站收据” 联单份数: 1. 货主留底; 2. 船公司或其代理留底; 3.4. 运费通知联; 5. 装货单 (关单); 6. 场站收据 (大副收据); 7. 场站收据正本; 8. 货运代理留底; 9.10. 配舱回单。 (四) 装货清单 (**LOADING LIST**) : 装货清单是承运人根据装货单留底, 将全船待装货物按目的港和货物性质归类, 依航次、靠港顺序排列编制的装货单汇总清单, 其内容包括装货单编号、货名、件数、包装形式、毛重、估计尺码及特种货物对装运的要求或注意事项的说明等。装货清单是船上大副编制配载计划的主要依据, 又是供现场理货人员进行理货, 港方安排驳运, 进出库场以及承运人掌握情况的业务单据。 (

五) 载货清单: 亦称“舱单”。是按照货港逐票罗列全船载运货物的汇总清单。它是在货物装船完毕之后, 由船公司根据收货单或提单编制的。其主要内容包括货物详细情况, 装卸港、提单号、船名、托运人和收货人姓名、标记号码等, 此单作为船舶运载所列货物的证明。在对外贸易中它是向海关报关时必须交验的单据之一。 (六) 集装箱装箱单 (**CLP**) : 详细记载集装箱内货物的名称、数量等内容的单据。每个载货集装箱都要制作集装箱装箱单。它是货物交接单证。作为向船方通知集装箱内所装货物的明细表。计算船舶吃水差、稳定性基本数据。在卸货地点是办理集装箱保税运输的单据之一。是处理索赔事故的原始单据之一。是卸货港集装箱货运站安排拆箱、理箱的单据之一。 (七) 货物积载图 (**CARGO PLAN**) : 货物积载图是按货物实际装舱情况编制的舱图。它是船方进行货物运输、保管和卸货工作的

参考资料，也是卸港据以理货、安排泊位、货物进舱的文件。(八)提货单(DELIVERY ORDER): 提货单是收货人凭正本提单随同有效的担保向承运人或其代理人换取的、可向港口装卸部门提取货物的凭证。

提单(BILL of Loading) (简称 B/L): 提单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。提单中载明的向记名人交付货物, 或者按照指示人的指示交付货物, 或者向提单所有人交付货物的条款, 构成承运人据以交付货物的保证。作用: (1) 提单是托运人与承运人之间所订立的运输契约的证明。(2) 提单是承运人或其代理人签发的货物收据, 证明承运人已按提单所列内容收到货物。(3) 提单是一种货物所有权的凭证。种类: (1)根据货物是否装船分类: 已装船提单(On Board B / L or Shipping B / L), 是指承运人已将货物装上指定的船只后签发的提单。这种提单的特点是提单上面有载货船舶名称和装货日期。 收货待运提单(Received for Shipment B / L),是指承运人收到托运人的货物待装船其间,签发给托运人的提单。这种提单上面没有装船日期,也无载货的具体船名。在国际贸易中,一般都必须是已装船提单。(2)根据收货人抬头分类 : 记名提单(Straight B / L);

不记名提单(Open B / L) ; 指示提单(Order B / L), 是在提单收货人栏中填“凭指示”(To order)。指示提单需经背书才能转让 (3)根据货物表面状况有无不良批注分类: 清洁提单(Clean B / L), 是指货物装船时, 表面状况良好, 承运人在签发提单时未加上任何货损、包装不良或其他有碍结汇批注的提单。不清洁提单(Unclean B / L Or Foul B / L), 是指承运人收到货物之后, 在提单上加注了货物外表状况不良或货物存在缺陷, 包装破损的提单。(4) 以不同的运输方式为标准来分类: 直达提单 、转船提单、联运提单、多式联运提单 (5) 以提单签发人不同为标准分类: 班轮公司所签发提单, 在集装箱班轮运输中, 班轮公司通常为整箱货签发提单。无船承运人所签提单, 无船承运人通常为拼箱货签发提单。(6)按提单内容的繁简分类: 全式提单, 亦称繁式提单, 它是指通常应用的,既有正面内容又在提单背面列有承运人和托运人的权利、义务等详细条款的提单。简式提单, 它是仅保留全式提单正面的必要项目, 如船名、货名、标志、件数、重量或体积、装运港、目的港、托运人名称等记载, 而略去提单背面全部条款的提单 (7) 根据提单使用效力分类: 正本提单(Original B/L), 正本提单上必须标明“正本”(Original)字样。正本提单一般签发一式两份或三份, 凭其中的任何一份提货后, 其余的即作废。副本提单(Copy B/L)没有承运人、船长或其代理人签字盖章, 在副本提单上标明“Copy”或“Non negotiable” (不作流通转让) 字样。(8) 特殊提单: 预借提单; 倒签提单; 顺签提单; 舱面货提单; 过期提单; 交换提单; 运输代理行提单

提单的内容: (1) 提单的正面内容①托运人姓名; ②收货人姓名; ③被通知人名称及地址; ④提单号码; ⑤船名和船次; ⑥装货港; ⑦卸货港; ⑧货物的品名、件数、标志、重量和体积; ⑨运费和其他费用; ⑩提单签发地点、日期、份数。提单主要项目填制说明如下: 1、托运人(Shipper)。即发货人。2、收货人(Consignee)。收货人要按合同和信用证的规定来填写。一般的填法有下列几种: (1) 记名式: 在收货人一栏直接填写上指定的公司或企业名称。该种提单不能背书转让, 必须由收货人栏内指定的人提货或收货人转让。

(2) 不记名式: 即在收货人栏留空不填, 或填 “To Order” (交来人/持票人)。这种方式承运人交货凭提单的持有人, 只要持有提单就能提货。 (3) 指示式: 指示式的收货人又分为不记名指示和记名指示两种。3、被通知人(Notify Party)。原则上该栏一定要按信用证的规定填写。被通知人即收货人的代理人或提货人, 货到目的港后承运人凭该栏提供的内容通知其办理提货, 因此, 提单的被通知人一定要有详细的名称和地址, 供承运人或目的港及时通知其提货 4、提单号码(B/L NO.)。一般位于提单的右上角, 是为便于工作联系和核查, 承运人对发货人所发货物承运的编号。其它单据中, 如保险单、装运通知的内容往往也要求注明提单号。5 船名(Ocean Vessel) 即由承运人配载的装货的船名, 班轮运输多加注航次

(.)

6、装货港（Port of Loading）7、卸货港（Port of Discharge）。原则上，L/C项下提单卸货港一定要按 L/C 规定办理。8、货物名称（描述）（Description of Goods）。原则上提单上的商品描述应按信用证规定填写并与发票等其他单据相一致。包装与件数（No. & kind of Packages）。一般散装货物该栏只填 “In Bulk”，大写件数栏可留空不填。单位件数与包装都要与实际货物相符，并在大写合计数内填写英文大写文字数目。如总件数为 320 CARTONS 填写在该栏项下，然后在总件数大写栏 (Total numbers of Packages in Words) 填写：Three hundred And Twenty Cartons on1y。如果货物包括二种以上不同包装单位（如纸箱、铁桶），应分别填列不同包装单位的数量，然后再表示件数。毛重和体积(Gross Weight & Measurement)。除非信用证有特别规定，提单上一般只填货物的总毛重和总体积。喊头 (shipping Marks /Marks & Nos.) 如果信用证有明确规定，则按信用证缮制；信用证没有规定，则按买卖双方的约定，或由卖方决定缮制，并注意做到单单一致。9、运费支付（Freight & Charges）。信用证项下提单的运费支付情况，按其规定填写。一般根据成交的价格条件分为两种：若在 CIF 和 CFR 条件下，则注明 “Freight Prepaid” 或 “Freight Paid”；FOB 条件下则填 “Freight Collect” 或 “Freight Payable at Destination”；若租船契约提单有时要求填：“Freight Payable as Per Charter Party”。有时信用证还要求注明运费的金额，按实际运费支付额填写即可。

• 10、提单签发地点、日期（Place and date of Issue）。提单的签发地点一般在货物运港所在地，日期则按信用证的装运期要求，一般要与装运期为同一天。提单签发的份数（No. of Originals B/L）信用证支付方法下提单正本的签发份数一般都有明确规定，因此，一定要按信用证的规定出具要求的份数。例如信用证规定：“Full set 3/3 Original1 clean on board ocean Bil1 of Lading....”，

电放提单的含义及运行程序：1、概念：是指正本提单未到收货人手中，或根据托运人要求在装船港收回正本提单，或不签发正本提单，以电传、的形式通知卸船港代理将货交给提单收货人或托运人指定的收货人。(2) 电放的条件需要事先达成协议或默契，同时订立备忘录。

应由托运人提出书面申请，在已签发正本提单情况下，应回全套正本提单。

托运人不能交回全套正本提单，则应至少交回一份经正确背书的正本提单，同时应签署保函。

电放通知还应签署协议。

海运单(Sea Waybill)的概念：又称海上运送单或海上货运单，是证明海上运输合同和货物由承运人接管或装船，以及承运人保证据以将货物交付给单证所载明的收货人的一种不可流通的单证，因此又称“不可转让海运单”(Non negotiable sea waybill)。

即不须以在目的港提示该单据作为收货条件，

不须待单据寄到，船主或其代理人可凭收货人收到的货到通知或其身份证明而向其交货”

海运单与提单的区别和联系：(1) 提单是货物收据、运输合同、也是物权凭证，海运单只具有货物收据和运输合同这两种性质，它不是物权凭证。(2) 提单可以是指示抬头形式，通过背书流通转让：海运单是一种非流动性单据，单上标明了确定的收货人，不能转让流通。(3) 海运单和提单都可以作成“已装船(Shipped on board)形式，也可以是”收妥备运“(Received for shipment)形式。海运单的正面各栏目格式和编制方法与提单基本相同，只是海运单收货人栏不能做成指示性抬头，应缮制确定的具体收货人。(4) 提单的合法持有人和承运人凭提单提货和交货，海运单上的收货人并不出示海运单，仅凭提货通知或其身份证明提货，承运人凭收货人出示适当身份证明交付货物。(5) 提单有全式和简式提单之分，而海运单是简式单证，背面不列详细货运条款但载有一条可援用海运提单背面内容的条款。

海运单的使用：跨国公司的总公司或相关的子公司间的业务往来。在赊销或双方不以

买方付款作为转移货物的前提条件，提单已失去其使用意义。往来已久，充分信任，关系密切的伙伴贸易间的业务。无资金风险的家用的私人物品，无商业价值的样品。在短途海运的情况下，往往是货物先到而提单未到，宜采用海运单。

使用海运单的好处：海运单仅涉及托运人、承运人、收货人三方，程序简单，操作方便，有利于货物的转移。首先，海运单是一种安全凭证，它不具有转让流通性，可避免单据遗失和伪造提单所产生的后果。其次，提货便捷、及时、节省费用，收货人提货无须出示海运单，这既解决了近途海运货到而提单未到的常见问题，又避免了延期提货所产生的滞期费、仓储费等。再次，海运单不是物权凭证，扩大海运单的使用，可以为今后推行 EDI 电子提单提供实践的依据和可能。

海运单的不足：进口方作为收货人，但他不是运输契约的订约人，与承运人无契约关系，如果出口方发货收款后，向承运人书面提出变更收货人，则原收货人无诉讼权。对出口托运人来说，海运单据项下的货物往往是货到而单未到，进口方已先行提货，如果进口收货人借故拒付、拖付货款、出口方就会有货、款两失的危险。为避免此类情况，可以考虑以银行作为收货人，使货权掌握在银行手中，直到进口方付清货款。

电子提单：1、概念：电子提单是通过 EDI 系统对海运途中的货物支配权进行转让的程序。EDI 系统是利用计算机联网设施，使用专用密码进行信息交换，通告货物支配权转移的一种特殊通信工具。2、优点：可快速、准确地实现货物支配权的转移；可方便海运单的使用；可防冒领和避免误交。3、应用：（1）卖方向承运人订舱，承运人确认。（2）卖方提供货物的详细说明，承运人确认是否承运该批货物。（3）卖方将货物交给承运人，承运人向卖方发送一个收到该批货物，但同时可做某些保留的电讯。（4）承运人将货物装船后通知卖方，同时通知银行。（5）卖方凭信用证即可提款，货物支配权由卖方转移到银行。（6）卖方告诉银行，谁是买主。（7）买方支付货物货款并获得货物支配权后，银行则通知承运人货物权力的转移。

（8）船舶抵目的港后，承运人通知买方。（9）收货人实际接收货物后通知承运人，买方对货物的支配权终止。4、使用必须具备的条件：硬件方面涉及到计算机的配套和联网等一系列技术问题，计算机的应用需具有世界普遍性。软件方面涉及人员培训，应有既懂国际贸易与运输，又懂计算机业务，并通晓外语及 EDI 操作规程的专门人才。各国航运体制和管理水平必须臻于先进，为 EDI 的采用开放绿灯。

海上集装箱运输中的国际中转货物是我国海关中转运货物规定的

B/L 中的收货人通常是 L/C 中的开证人。

CY-CY 运输条款下出口时，CY 经营人责任期限进大门-装上船

集装箱运输下承运人之责任期限接收货——交付货

海运单不是物权凭证。

海运提单(MASTER BILL OF LOADING)分为货代提单和船东单两种，船东单就是由船公司签发的，价格相对贵，但风险小，目的港一般都不会多收费用。货代提单：HOUSE BILL OF LOADING (FORWARDER BILL OF LOADING) 是由货运代理签发的提单价格相对比较便宜 但是有风险 到目的港不知道会不会多收什么费用。两者的详细区别在于：1、签发的主体不一样：MB/L 是船公司签发的提单，而 HB/L 是货代基于 MB/L 出的提单，由货代公司签发。货代单不是想签发就签发，签发货代单的主体起码要在目的港有代理。2、抬头不一样，船公司提单是以船公司为抬头的，货代提单是以货代名称为抬头的。3、目的港收货方式不同：船东单可以直接向船公司提货，货代单提货时必须先在目的港向货代的代理换取船公司提单。然后再凭着船公司提单去提货，俗称换单。或者由目的港客户凭货代单直接找货代的代理提货。

4、适用范围不一样：船东单适用于 FCL 货物，LCL 货物，货代只能给客户签发货代单，或者电放。因为船公司是不会帮你拼箱的，到目的港也不会帮你分货。这种情况只能出 HB/L 或者电放。或许有人会问，既然船公司可以出提单，那么为什么还要有一个货代单呢？原因

在于：虽然说船东单（MB/L）是最基本的物权凭证，但是死板，里面的许多条款你无法左右。如果你是做 L/C 的，但是你在规定的交货期生产不出来，上不了船，那么你可以选择出 HB/L，并且要求货代帮你倒签提单。假如你做 L/C 的，审单的时候你没有发现里面对船的特殊要求（如：船龄，船籍，ISM CODE，运费证明，挂靠港口，船证等等）而船公司又不能出具这些，不按要求交单，无法结汇，在 L/C 没有明确规定不接受货代单的情况下，SHIPPER 一般会选择出货代单，此种做法一般国外客户不太容易接受。另外情况是在发货方没有收到国外客户的货款的时候，有可能会要求签发货代单以便控制货物，避免钱货两空。还有一种比较特殊的情况：牵涉到第三方，中间商不想让最终的客户知道货物的来源等其他信息，就有可能要求签发货代单，以达到保护商业秘密的目的。这样做产生的风险是：签发船东单对发货人和货代来说都是比较安全的选择。对发货人来讲船东的信誉和安全系数高于货代，对货代来说也比较安全；所以整柜出口不到万不得以货代不是很愿意签发货代单。5、船东单目的港提货一般不会产生什么费用，货代单提货肯定会收取目的港客户的换单费，也有可能由发货人支付给货代，货代另行和代理结算。