

货代资格考试精选知识综合辅导(十一) PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/226/2021\\_2022\\_\\_E8\\_B4\\_A7\\_E4\\_BB\\_A3\\_E8\\_B5\\_84\\_E6\\_c30\\_226820.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/226/2021_2022__E8_B4_A7_E4_BB_A3_E8_B5_84_E6_c30_226820.htm) iii) DSS含义相当于BAF ) DDC : 到港提货费。其性质类似HKG之THC (吊柜费) ) EBS:USD60/80/90/100/(per 20 /40 /40 HQ/45

HQ)(2002年) 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, F (Forwarder) 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—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FAF1.50/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 $363/m^3$ ，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 $363/m^3$ 的货而言，怎么算运价呢？（对于密度小于 $363/m^3$ 者，直接按运价本上公布的每 $m^3$ 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 $363/m^3$ 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 $m^3$ 运价为 $a$ 美元，又设每的运价为 $X$ 美元（ $X$ 为未知），则：“临界货”的运费：以尺码计，为 $1 m^3 \times a \text{美元}/ m^3 = a \text{美元}$  以重量计，为 $363 \times X \text{美元}/ = 363X \text{美元}$ ，由于对“临界货”而言二者相等，即 $a = 363x$   $x = a/363$  (美元/) eg:甲货重400，尺码为 $1m^3$ (从运价本查知IPI运价USD120/ $m^3$ .)甲货密度为 $400/m^3$ 大于 $363/m^3$ ,应以重量计费。而运价本中未告知每多少运价,从上述公式可算出每运费为 $120/363 = 0.331$ (美元/),故甲应交运费为: $400 \times 0.331 = 132.4$  (美元) 乙货重400，尺码为 $2m^3$ ,IPI运价同上,乙货密度为 $200/m^3$  小于 $363/m^3$ ，应以尺码计费,乙的运费应为 $120 \times 2 = 240$  (美元) 丙货,重726，尺码为 $1m^3$ ,运费应为 $726 \times 120/363 = 2 \times 120 = 240$  (美元) 丁货,重363，尺码为 $2m^3$ ，运费应为 $2 \times 120 = 240$  (美元)

20)美国内的主要港口：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；LB或LBH（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”）。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）； Gulf沿岸：指Mexico Gulf墨西哥湾，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查洛特、Cincinnati辛辛那提、Salt Lake City盐湖城、San Diego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。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)