

货代一定要懂的香港作业基础知识 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/470/2021\\_2022\\_\\_E8\\_B4\\_A7\\_E4\\_BB\\_A3\\_E4\\_B8\\_80\\_E5\\_c67\\_470105.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/470/2021_2022__E8_B4_A7_E4_BB_A3_E4_B8_80_E5_c67_470105.htm) HKG码头作业方式

理解以下英文：1、珠三角的驳船至HKG若需中转，则有三种作业方式：交大船（交tackle或叫By tackle或Tackle交收）

：大船停于锚地中，驳船\*于大船边，大船与驳船间可以停\*一带吊机之趸船；若大船本身有船吊则勿需趸船；交水位

（即CY water front）：交于浮筒上之公趸。公趸两边均不着岸；交公趸（交趸=交趸船）即By floating yard。趸船上均

配有吊机（通常驳船无吊机），公趸挂在拖轮上可移动。2

、From Zhongshan (via HKG) to Taiwan: USD100/20' GP

、USD180/40' GP、USD200/40' HQ. I) By tackle term plus

THC HKD600/20'、HKD900/40' 指：去HKG之feeder不\*码头，于锚地中交到大船上去（运至大船吊钩tackle能够得着的地方）；即“船边交收（TACKLE）”

II) By floating yard

should plus THC HKD900/20'、HKD1200/40' floating yard专指珠三角之feeder至HKG后交趸船（公趸交收）（公趸固定于某水位，两边均不着岸）

III) By CY term plus THC

HKD1200/20'、HKD1800/40指Feeder上的柜先卸至HKG大码头，再转仓或不转仓而装上大船（仓：HKG指货柜堆场CY为“仓”；转仓：即将柜从CY上的一个位置移到另一较远的位置）。

即通常说的“大码头作业”（即“卸本场”或“拖车转仓”）与 很接近，之所以叫“水位”，是因大船公司（偶尔驳船公司）租用HKG港外的一片水域专为自己船收柜用，附带也为别公司服务（有空闲时）；交CY，即Feeder

上的柜先卸至HKG大码头再装上大船或转仓（从一个堆场转入另一个堆场）而装上大船，即“大码头作业”。注：以上通常称为“中流作业”，但有些人所言之“中流作业”仅指上述的情况！

第三节、进口业务 1、“鹏达船务”（为中海China Shipping独家代理）规定：“Consignee栏”（B/L中）若填的是“To Order”（i.e.指示提单=TO ORDER OF SHIPPER），则要求Shipper与Consignee都要背书。若The holder of the original B/L交出之B/L仅有Shipper之背书，则叫the holder背书后方可放货；若做电放，则要交保函；若非电放，对“To ORDER B/L”须收齐全套三份正本提单

2、“南洋船务”（主要业务是Maersk Sea-Land马士基海陆公司进口柜FM HKG TO Guangdong Port（珠三角）的二程驳运）。该公司习惯操作如下：头程单（大船B/L）中：I）若为“To Order B/L”，则需有Shipper及Notify Party及二程最终收货人公章背书；II）若为“To Order of × × × Bank Ltd”，此类单需有“× × × Bank Ltd”及Notify及二程最终收货人公章背书；III）“Consignee栏”填的是“The same as Notify Party”，则需Notify及二程最终收货人背书；IV）Shipper、Consignee、Notify三栏的公司均各不相同，则需它们三家及二程最终收货人背书；V）背面仅一个公章时要收齐全套正本提单。

注：背书：于单证之背面盖上背书人（出让人）（endorser）之公章。

3、Consignee于目的港提柜时通常需交货柜押金（现金或押金支票）。当Consignee拆吉还柜时，认真验柜，若坏损，要其赔偿；若超过了Free time，（不同公司有不同的规定通常为57天）则收滞柜费，另：出口时，shipper提吉柜（从柜场）前，有些Carrier规定也要交提柜押金。

4、进口

中从国外大船 HKG 驳船 珠三角的情况 1不同的协议有不同的规定.通常进口下由头程大船公司对全程负责.在出口下(ex: 珠三角feeder HKG Ocean vessel 国外)有的协议规定由二程大船公司对全程负责,有的则规定由头程feeder公司(驳船)对全程负责. 2 “ 南洋船务 ” (为Maersk进口二程代理)的作法是:目的港客户凭Maersk全程单换二程单(驳船单),然且凭二程单去报关,商检等(注:大多数公司规定,凭全程单到二程驳船公司于目的港的代理处换D/O=Delivery Order.凭D/O报关,提货,而不是凭二程提单报关,提货). 东莞太平南洋公司做法为:货主(目的港客户)报完关后,交回正本二程提单,“ 南洋 ” 于此B/L上加盖 “ 同意提货 ” 与 “ 吉柜吉进DOCC ” 两个章,货主凭盖章后的二程B/L去码头,则可将重柜拖出闸口(注:DOCC指东莞东方集箱堆场Dongguan Oriental Container Company)(“ 吉柜吉进 ” 指:货主将重柜拆吉后将吉柜还回DOCC) 若收货人于目的港要求借单报关(尚未收到正本Maersk全程B/L) “ 南洋 ” 做法为:通知 “ 南洋HKG公司 ” ,取得总裁及业务总经理同意后并拿到收货人的公司正本保函后才可将二程B/L给他. 3Hamp.T做大船公司的代理,负责约feeder驳船舱位(Hamp.T事先与之对此单.此单上的shipper为大船公司. Feeder B/L 上的consignee填 “ to order of Hamp.T指示 ) Notify填收货人 ( 有进出口经营权者 ) Feeder B/L随船捎 ( 带 ) 至蛇口后,由Hamp.T收回O-B/L后再寄回给大船公司 4于feeder B/L “ Description of Goods ” 栏下面的空白通常写明大船名,大船提单No.,启运港目的港中转港etc. eg : “ From LAX to Shekou Via HKG Ex ‘ 大船名 ’ under thru(through) B/L No. XXXXX ” 。 有的公司规定 。 Consignee出示的头程单必由consignee公章背书,背书公章

名与头程单上显示的“consignee”名称要一致；不接受任何代理公司之背书（此种作法很安全）。5 进口下，由于大船公司对全程负责，因此大船B/L上的“Port of Discharge”显示HKG “place of Delivery”显示珠三角最终目的地。“Final Destination”显示同place of delivery 注：以上说的四栏中若后三栏均显为“HKG”，则目的地为HKG，则HKG 珠三角的这段运输完全为另一桩进口贸易进口运输，与从HKG某工厂买东西入广东完全一样的性质及作法。“中远国货”的做法是：a)柜至HKG时，“香港中货”将大船B/L copy（副本）传真至“顺德中货”（设此票货顺德）。并出二程original B/L,由船员随船捎带至“顺德中货”；b)收到以上文件后“顺德中货”即通知收货人，要求其提供中文的公司名中文货名中文包装名，以便“顺德中货”缮制进口M/F(manifest船单)供船舶报关之用；c)船舶清关后收货人凭大船original B/L到“顺德中货”处换二程 original B/L之后持它及P/L.invoice合同及进口货物报关单去海关报关。海关放行后才可提货。以下为一个case(案例)有一票FCL货Tokyo运至Rongqi (顺德容奇港)、大船（头程）：Tokyo HKG、驳船（Feeder）：HKG Rongqi Carrier 为COSCO它对全程负责。a) 大船B/L 上显示：“Pre-carriage by”栏：空着。“Ocean vessel”栏填大船名（“LONG HE”）“Port of Loading”栏：Tokyo “Port of Discharge”栏：HONG KONG “Place of Delivery”栏：Rongqi. “Place of Receipt”：Tokyo “Final Destination”：Rongqi “Shipper”填日本的出口商；“Consignee”填顺德进口商。b) 二程驳船B/L 上显示：“Shipper”栏：cosco CONTAINER LINES AGENCIES LTD O/B FUWEI CHENICAL

WORKS LTD (释：O/B =on behalf of “代表”. O/B前之公司为中远于HKG之分公司. O/B 后为Tokyo的出口商名)

“Consignee” 栏：To order of the holder of COSCO Original THRU B/L No. COSU 011780092. (释:holder “持有者” to order 由.....指示。THRU =through .through B/L指全程提单。这儿指进口商收到的头程大船正本B/L。) “Notify Party” 栏则为于容奇的进口商. “Combined transport. Pre-carriage by” 栏：“LONG HE 324E” (注：“龙河”为头程大船船名,324E为“龙河”的航次号) “Ocean vessel. Voy NO” 栏显示的是“HAN DA 325205”, (注：虽然“汉达”为二程小驳船，但此二程B/L上却应打在“ocean vessel” 栏) “Combined Transport Place of Receipt” : Tokyo “Port of loading” : HKG “Port of Discharge” : Rongqi, GD (GD = Guang dong).

“Combined Transport. Place of Delivery” : Rongqi. GD. 大船、驳船B/L上 “Description of Goods” 栏均为：“Shipper ’ s Load, Count .Seal 1 × 40 Container S.T.C. 500 DRUMS ONLY ” (为具体品名) “FREIGHT COLLECT” “TOTAL : ONE FPRTY FOOTER CONTAINER ONLY” “CY-CY” “S/C No.” “EX LONG HE VOY 324E FORM TOKYO TO RONGQI VIA HKG” (释：发货人装箱、计数、加封1只40尺柜、内容据称500桶整的 ) [STC=Said to contain本义为“据说包含、装有”；除用STC 外还可用“SAY” (“据称”之义)] Footer: “长 尺的东西” eg : Two 20 footer Ctnr:二只20 的柜.Three 40 footer Ctnr:三只40 的柜。以上可分别表达为:two 20 feet ctnr或2 × 20 ctnr,3 × 40 ctnr。 S/C No指Sales Contract No 销售合同号。 EX：经

、由，Via“经由”，ex还有“于……交货”“即（解释）”之义。“Marksamp.T）公司做散货之流程：收到客户Booking 开Job（Job sheet） 传S/O（Shipping Order）给拼箱公司（“华联通”不直接做此票散货而“外配”给拼箱公司做。类似于COLOAD；这样“华联通”又成为拼箱公司的客户） 收到拼箱公司Fax来的“进仓图”（上写明该散货送往拼箱公司指定的“仓库”之地点；有人也称为“进仓地图”） a）若货主自己送货，则把“进仓图”Fax给它 b）若“华联通”代拖，则将“进仓图”Fax给与HT订有协议的拖车行 a)货主自报（自己报关） b)货代（华联通）代报：收齐单证交报关行（Customs broker或Customs house broker）准备报关 走船前一、二日将“海关放行条”给拼箱公司（注：散货（拼柜）：先报关后装柜；柜货（整箱货）：先装柜后报关）拼箱公司装柜 将柜拖入码头，待装船 注：拼箱公司对LCL（散货）进行拼箱（装柜），拆柜之地方称为“仓”；另外HKG人把码头的露天堆场也常称为“仓”。这与常言之“仓库Warehouse（W/H）”为有遮蔽之场所不同！ C/N、S/N指Cntr. No；Seal No. 注：1）仓库：拼箱公司为货代公司拼箱，做柜的地方。 2） 5：指把货代公司派出去客户处接货之货车的车牌号，司机姓名与手机号等Fax给客户 上图中的“ ”：仓库将卡车上的货卸下装柜（P/L：packing list）以上为货代公司代理报关、代理拖车（非货主自拖自报）的情况。对散货而言Carrier 回传S/O后Forwarder于此份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。散货的操作： 用吨车将散货拖去HKG，于HKG做柜。 用吨车将

货拖去Shengzhen，做柜后装上，直挂Shengzhen的大船出境；或由Shengzhen驳去HKG装大船。于珠三角拼好柜（做好柜）运至HKG后，拆柜重拼。起运地拼好柜后运至HKG，上大船至Singapore再拆柜重拼。对第1种情况产生的费用有：trucking（吨车费）；unloading（苦力费，卸吨车的费用）.入闸费；“入箱费”（即CFS拼箱服务费）；O/F；DOC；etc. 另一公司收取的费用为：入仓费HKD 60~180，按HKG海运仓票据所列，实报实销；DOC：HKD 115/BILL；CFS费（拼箱服务卸费），实报实销，海运仓卸货费：HKD物60/CBM（轻货）HKD 0.5/KG（重货）（MIN HKD350：最低350）；若电放，则电放费HKD 115/BILL；若要货代代理HKG进/出口报关，则收Customs Surcharge HKD 300/BL；若要代理CFS，收手续费(handling charge) HKD 400/BL. 若于大陆拼箱，客户自己用吨车拖入CFS下仅有报关费，海关监管费，O/F，DOC，etc 通常，货代将散货揽到后给“拼箱公司”做。此时，拼箱公司即完全充当COLOADER的角色。头程船，二程船均由拼箱公司订，放货也使用拼箱公司于目的地的代理。1)若货代的客户要求签HB/L，若货（柜）尚未装上大船，则头程船名显示实际feeder名，二程船名显示拼箱给的预配船名；若二程船名有变动，则拼箱公司通知货代公司，货代公司再通知shipper，再由shipper通知Consignee。2)拼箱公司通常签一个MEMOB/L给货代，它也会签一份MEMOB/L给的目的港的代理（极少有使用货代的代理放货的情况）若客户要求签MB/L，则将有关详情传给拼箱公司,由拼箱公司再传给Carrier. Carrier将B/L样本（填好后）传给拼箱公司，由其传

给货代，再由货代传给出口客户。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)