

波兰COD物流小包/波兰电商小包COD物流/双清包税

产品名称	波兰COD物流小包/波兰电商小包COD物流/双清包税
公司名称	深圳市森鸿国际物流集团有限公司-欧洲电商小包
价格	15.00/KG
规格参数	品牌:波兰COD物流 主营业务:波兰跨境电商小包物流 服务:代收货款一件代发双清包门
公司地址	深圳市宝安区沙井街道马安山社区鞍胜路35号一层-东
联系电话	18170872539 18170872539

产品详情

深圳市森鸿货运物流有限责任公司创立于2006年，一直着眼于国际性电子商务，电商，国际贸易，综合性货运物流的开发设计与基本建设，着眼于电子商务物流发展趋势，变成业内可信赖的合作方总公司坐落于深圳深圳宝安机场，子公司坐落于深圳深圳龙岗坂田，地理位置优越，自然地理标准优异，快递分拣分货管理中心具备24小时连续货品解决工作能力，巨大的考虑了顾客的各种各样要求。企业现阶段侧重于广州地区的设点，第三季度向江浙地区合理布局，在同业竞争中处在水平。大家借助年青热情的系统化、高质量的精英团队，巨大的服务体系，灵便的管理模式，技术的服务项目方式和的信息科技适用，在近些年红遍全球，销售市场巨大的amazon等跨境电子商务服务平台的促进下，我厂在2016年立即转为公司定位，以亚马逊电商货运物流为行为主体，使市场占有率快速扩张，森鸿货运物流以“心考虑，速送到”的核心理念，获得广大群众的认同。台湾C2C电子商务平台PChomestore声称超出Shopee，变成海南岛较大的电商企业。这一客观事实不由自主令人提出质疑Shopee总公司Sea发售前有关“将头领一些亚洲地区销售市场”的肯定。

近期出现了多起关于目的港无人提货的案件，我们作为长期从事海运代理的律师有必要为这类案件作一个简单的梳理,能够使货代企业或与之相关的企业能有一个清晰的了解。

首先，目的港无人提货是国际货代案件中较为常见的纠纷，经过我们对案例的分析，认为目的港无人提货的有以下几个主要原因：

- 1、货物到达目的港后，因为货物运送迟延，错过了产品交易佳时机，收货人无法获得更好的经济利益，选择弃货;
- 2、收货人按约定应收取生鲜产品，但承运人运输中没有很好的管理货物，而导致货物变质或损坏等，致使货物到达目的地时已经失去了商业价值，收货人也会选择弃货;
- 3、还有是由于目前国际局势和市场大环境的影响，国际形式瞬息万变，目的港港口国家政策变化、，或者收货人感到接收货物无利可图等情形，都可能出现目的港无人提货的现象。
- 4、就是一些不可抗力的因素，如目的港政变，目的港天灾，无法卸货,大量货物拥堵，收货人无法提货，卖方弃货等。因为买方企业或买方国家港口政策原因造成的。

当然，也会由于卖方的原因造成目的港无人提货，如卖方故意不提供真实信息，出口洋垃圾，买方识破，当然也会弃货等等。

基于上述一些我目前可以分析到的原因，目的港无人提货必然会产生损失，特别是当运费到付的情况下，承运人就会产生下列损失：

1、运费：

运费是承运人或航次租船的出租人利用船舶把货物从装运港运至目的港，而由货物运输合同的另一方支付给其的报酬。通常情况下，是由货代公司与托运人签订《货物运输代理合同》，货代公司代理租船，订舱，代办出口，清关。这时货代公司承担着承运人的责任，

他有权利收取运费。然而当买方也就是收货人弃货或卖方弃货时，也就会拒绝支付运费。承运人也就无法收取运费，进而货代公司也就无法收取相应费用。这时就是货代公司的一个经常会遇到的风险。那么当发生目的港无人提货的情况下，到底应该由谁来承担这部分费用，以挽回承运人的损失呢？是向托运人主张，还是向收货人主张呢？如果承运人向托运人主张，托运人会提出，我是与货代公司签订的合同，没有直接联系承运人，而收货人会以种种理由提出，货物没有到达目的港，或不符合合同要求，不能支付运费。

对于这种情况我们可以进行如下分析：根据《中华人民共和国海商法》第69条第二款的规定：“托运人与承运人可以约定运费由收货人支付，但是此约定应当在运输单证中载明。”，这时我们理解为双方约定运费由收货人支付的，运输费就由收货人支付，托运人无需支付运费。

然而，我们在遇到目的港无人提货时，还应当结合《海商法》第69条款的规即：“托运人应当按照约定向承运人支付运费。也就是说托运人可以在合同有约定的情况下支付运费，而此时，货运代理企业只能是一个代理的身份，合同的权利义务是针对货主与承运人的，而且《合同法》第65条第六十五条当事人约定由第三人向债权人履行债务的第三人未履行债务或者履行债务不符合约定，债务人应当向债权人承担违约责任。”的规定来理解，也就是说，当目的港无人提货时，收货人拒绝履行支付运费的义务时，就是第三人不履行债务，那么作为债务人的托运人就应当承担违约责任。这种情形于货代公司是代理的情况，因为货代业务涉及法律关系复杂，如果货代公司此时已经承担了承运人的义务，也不在此列。

2、集装箱超期费：

正常情况下，货物到达目的港时，收货人应提取重箱并卸载货物，应按时将空箱返还承运

人，并支付集装箱使用费。而如果货到目的港后，收货人未按期提取货物，或突然提出弃货，没有按规定的期限将集装箱归还给承运人，此时集装箱就成了进口货物的临时仓库，必然会产生超期使用费用。这部分费用应由谁承担呢?做为货代公司到底应不应该承担此部分费用，我们也需要根据货代的地位来确定：

- 1)货代人公司为提单上的发货人;
- 2)承运人与订舱货代之间有订舱协议，协议中约定订舱货代为托运人;
- 3)货代以自己的名义向承运人出具保函，保函中明确运费及其他费用由货代承担;
- 4)货代在提单上没显示为托运人。

在前两种情况下，作为托运人，应当是委托承运人订舱的人，也是租用集装箱的人，并按期支付集装箱使用费用，如果超期使用，当然也应当由货代公司支付超期费用。然而第四种情况下，货代公司只是代理人，并非托运人，而合同关系只约束委托人与受托人，货代公司当然就不承担责任。当然，还因为货代行业的复杂性，有转委托的情形存在，是否承担相应费用就变得更复杂一些了。当然，我们认为为了防止出现情况难以处理，也可以事先通过合同加以约定。但因为合同条款相对固化,不能涵盖所有情形，当发生相应情形时，还应适时分析，才能有针对性的加以解决。

3、堆存费：

这部分费用是指货物在港口仓库，堆场存放，除规定的免费保管期外，按存放的时间，货物体量、重量以及规定的费率标准，向货主收取的费用。当收货人弃货，即目的港无人提

货时，这笔费用就成了承运人的损失。承运人有权依据合同约定，向托运人收取。

4、其他费用

其他费用包括可能出现的货物保管费，冷藏费、垃圾处理费，这些费用均与处理货物有关，在目的港无人提货的情况下，承运人无奈只能先保管货物，并在一定时间后进行后续处理，并承担由此产生的相关费用。这部分损失的索赔也与其他前几项费用一样，也是可以向收货人索取，也可以向托运人取索。

根据上述要点的分析与梳理,我们认为目的港无人提货的事实是难以避免的，但是我们可以做到的是知道当货物出现无人提货时，可以向谁主张，可以以什么理由，及时提出要求。并可以在签订合同时在合同条款中加以约束，以防止出现无人提货时，货物长期滞留港口，而产生更大的损失，并且应当知道作为承运人的法定权利：《海商法》第八十七条、八十八条规定：“应当向承运人支付的运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用以及应当向承运人支付的其他费用没有付清，又没有提供适当担保的，承运人可以在合理的限度内留置其货物。

承运人留置的货物，自船舶抵达卸货港的次日起满六十日无人提取的,承运人可以申请法院裁定拍卖;货物易腐烂变质或者货物的保管费用可能超过其价值的，可以申请提前拍卖。拍卖所得价款，用于清偿保管、拍卖货物的费用和运费以及应当向承运人支付的其他费用;不足金额，承运人有权向托运人追偿。

现代流通建设蓝图绘就 物流行业发展提速

《“十四五”现代流通体系建设规划》全面勾画了“十四五”现代流通体系的建设蓝图。业内人士指出，流通体系在国民经济中发挥着基础性作用，高效的流通体系能够扩大交易范围，推动分工深化，提高生产效率，促进财富创造。在现代流通体系中居于重要位置的物流行业，未来十年有望加快发展，相关细分赛道的企业或更多享受到成长红利。

全面形成现代流通发展新优势

批复中要求，统筹推进现代流通体系硬件和软件建设，培育壮大现代流通企业，提升现代流通治理水平，全面形成现代流通发展新优势，提高流通效率，降低流通成本，为构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局提供有力支撑。

“‘十四五’规划对现代流通体系建设发展提出了新要求，需从国家层面进一步明确发展任务。”一位物流分析，“十四五”我国现代流通发展应重点推进八大体系建设，即构建“通道+枢纽+网络”的物流运行体系，建立安全可靠的现代供应链体系，发展集约高效的物流服务体系，完善创新赋能的物流经济体系，健全保障有力的应急物流体系，打造内联外通的国际物流体系，培育分工协调的物流市场主体体系，夯实科学完备的物流基础体系。

在中国社会科学院经济研究所倪红福看来，建设现代流通体系，应着力推动流通领域创新升级、打造立体化流通格局、加快完善流通市场制度。建议进一步加快新一代信息技术的应用和普及，提升流通企业对外服务和对内管理的数据化和智能化水平，支持大数据、云计算、人工智能等在流通领域的研发应用。围绕国土空间开发和产业布局，加快综合立体交通网规划建设，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，降低货运物流成本。加快制度创新，为新技术新产品的规模化应用创造有利环境。

发展目标展现地方力挺姿态

此前已有多地出台了当地“十四五”现代物流发展规划。从发展目标的设置上，可看出各地积极推动发展现代物流的态度。

2021年12月，贵州省印发的《贵州省“十四五”现代物流业发展规划》提出，到2025年，全省物流业增加值超过1600亿元，年均增长10%以上。全省货运量和货物周转量分别达到11亿吨和1810亿吨公里。创建4个国家物流枢纽，新增2个国家骨干冷链物流基地。

2021年9月，山西省印发的《山西省“十四五”现代物流发展规划》提出，力争到2025年，全省物流总额达到5万亿元，年均增长8%左右；物流业总收入达到2500亿元，年均增长4%左右。同月，江苏省印发的《江苏省“十四五”现代物流业发展规划》提出，到2025年，新增5家国家物流枢纽、5家国家骨干冷链物流基地、40家省级示范物流园区，建设28家省级物流枢纽。

此外，四川、湖南、海南、山东等地“十四五”现代物流发展规划也相继出台。四川省提出，到2025年，全省社会物流总额达到10.5万亿元，A级及以上物流企业数达到280家。湖南省提出，到2025年，物流业总收入超过5000亿元，物流业增加值占GDP比重达到7.5%左右，A级以上物流企业达350家以上。

一位物流指出，未来各地应进一步以区位和产业条件较好、辐射能力较强的城市为载体，加快布局建设一批重点物流枢纽；构建物流枢纽干线网络体系，重点发展铁路干线运输；健全转运、装卸等物流标准，推进集装箱、托盘等设备标准化，加快发展多式联运。同时，加强传统物流企业数字化转型、智能化升级、网络化发展。

企业享受成长红利

观察人士预期，随着顶层设计的出炉，现代流通体系建设将驶入快车道，细分领域企业有望更多享受到成长红利。

“物流行业未来十年将持续壮大，看好快递、跨境物流和细分供应链物流赛道。”未来三至五年会有更多物流公司上市，且上市公司市值将持续增长。首先，第三方物流的产业渗透将继续加深。其次，上下游集中度提升将促使物流服务商的集中度提升。再次，数字经济将进一步与物流结合，拥有数字化能力及核心节点物流资源的公司更能实现整合。

研究机构认为，未来物流细分赛道的企业将有超越市场发展的机会。其中，快递行业格局将持续改善，企业有望实现高于行业增速的盈利增长；跨境电商物流方面，随着全球经济逐步恢复，跨境物流增速预计将伴随中国出口增速恢复常态，而运价的回归也将让物流商的盈利回归正常；供应链物流方面，企业在业务开展的深度和广度上将进一步拓展。