

## FOB是什么，费用怎么算？（FOB常见费用）

产品名称	FOB是什么，费用怎么算？（FOB常见费用）
公司名称	深圳市红三羊供应链有限公司
价格	1.00/件
规格参数	
公司地址	深圳市罗湖区南湖街道东门南路1006号文锦渡口岸综合报关大楼628E
联系电话	0755-25108873 18807550903

## 产品详情

FOB 定义：

船上交货，简称为FOB（Free On Board 或 Freight On Board的首字母缩写），是国际贸易中常用的贸易术语之一。

按“船上交货”进行的交易，买方负责派船接运货物，卖方应在契约规定的装运港和规定的期限内将货物装上买方指定的船只，并及时通知买方。货物在装船时越过船舷，风险即由卖方转移至买方。理论上，如果进口地征收关税，关税由进口商承担。船上交货价（FOB price）又称为“离岸价”

FOB费用构成：

FOB费用主要包括: 订舱费，拖车费（trucking fee），报关费(custom clearance fee)，码头操作费(THC)，文件费(DOC)，进仓费等。如果不是柜货（FCL），是散货拼箱(LCL)，则会产生拼箱费(CFS，有时成内装费)等。假如货代为客户指定，则会产生进仓费和操作费（handling fee）。

常见费用：

Trucking Fee (拖车费)

Booking Fee (订舱费)

Custom Clearance Fee (报关费) RMB130+

O/F (OCEAN FREIGHT 基本海运费)

ORC (Origin Receiving Charge本地出口附加费，始发地交接费用) RMB1100/1850/1850+

THC (Terminal Handling Charge码头费用) RMB750/1100/1100+

CFS (Container Freight Station拼箱费，内装费) 60RMB+/CBM

DOC ( Document文件费用 ) RMB300+/BL，HPL是RMB400+/BL，其他船在4/15号后变350+RMB

T/R ( Telex Release电放费用 ) RMB300+/BL

AMS/ACI ( America Manifest System出口北美货物预申报费用 ) USD25+/SET

ENS (Entry Summary Declaration入境摘要报关单) USD25+/SET

Warehouse Charge ( 进仓费，卸货费，仓库费 )

## 北美内陆运输

由于美国和加拿大政府对内陆运输均有严格的管理规定和监管措施，铁路和公路运营商也有相应的操作规则。因此，在北美地区提供综合物流服务的承运人或无船承运人均需要严格遵守铁路和公路运输操作中的相关规则，否则将面临高额罚金及对客户的服务过失，对承运人或无船承运人的专业性要求很高。

美加航线特点：美加航线是三高航线。(所有货物流向为进出美国、加拿大的业务被定义为美加航线业务)

其一，高标准。美加航线最终客户多为北美大型零售、电子、汽车、工程类跨国企业集团，物流概念的创始地之一，对全程物流的要求极高，定点、定时、定量的三定服务是基本要求，因此，需要有足够美加航线营销和操作经验的专业化团队才能满足客户高标准、多样化的物流业务需求。其二，高附加值。正是基于客户对物流的苛刻要求，大多数美加航线收货人或其远东指定生产商对交货期和成本的控制都极其严格，因此，谁能提供最优质的全程到门物流服务，谁能在出口报关、报检、进口清关、转运等环节提供最佳解决方案，谁就能从中获得较高的延伸服务收益，尤其是内陆运输段的增值收益。其三，高利润。美加航线不同于其他航线的特点是直接大客户多、大型使承运人或无船承运人（以下简称“NVOCC”）多，因此，市场上单个知名客户的货量规模往往较大，可以凭借自身货量优势与船公司博弈长期、稳定的优势运价，从而从中降低自身物流成本或在旺季时获得更高差价收益。

铁路转运模式：BNSF是美国最大的铁路公司，覆盖了28个洲。BNSF当前的主要服务网络为LGB/LAS/SEA to U.S.Midwest。UP是现今全美国最大的铁路网络之一，拥有51338公里的运营网络，服务覆盖占美国国土2/3的中西部的23个州，承担着从美西北的SEA/TIW/PDX、和美西南的LGB/LAS/OAK等、以及美湾地区港口到美国全境的铁路运输。NS铁路公司的铁路网络主要覆盖美国东部到美国中部密西西比河以东的大部分地区，同时，个别服务延伸要中西部的Kansas City、St. Louis、Memphis、Dallas和Shreveport等地。CN（主要覆盖从加拿大到美国业务）。CN是加拿大国家铁路公司（Canadian National Railway）的简称，是加拿大最大、北美第五大的铁路公司。加拿大Prince Rupert港是北美天然良港，全部是on-dock rail，比Van-couver更通畅，码头操作效率高，交通便捷，节省了货物在港口的滞留时间。CP（主要覆盖从加西到加东业务）。

卡车运输模式：Customer Nominated Trucker (CNT)。在北美内陆操作过程中，因为客户与某家卡车公司有长期稳定的合作关系，并且这类卡车公司能够根据客户的物流需求提供增值服务，如车队给予额外堆存、drop & pull、Police empty等，所以客户会提出使用指定的卡车公司（Customer Nominated Trucker）而非使用船公司租用的卡车公司（House Trucker）。由于北美全区域的卡车与底盘车供应紧张，成本上涨明显，无论对于承运人House Trucker还是客户CNT都存在不能及时按合同提供服务的风险，因此船公司通常要求所有申请使用CNT的客户，必须签署Agreement，同意如果由于CNT服务失败产生的风险和费用，由客户自行承担。这是客户在实际业务洽商中需要高度注意的地方，必须事先和目标船公司确认相关事宜。

STOPCLOCK。有关CNT的申请经船公司审批，并在合同中添加Stop Clock标准格式条款后，按照标准

格式，客户可与船公司约定必须在规定的日历天内还箱（通常是2个日历天）。客户如申请美国内陆点的STOP CLOCK服务，事先必须申请该内陆点的CNT，并得到批准；客户只能接受船公司制定的标准条款，无法使用自己的格式条款；申请客户的收货人必须在美国同意DIRECT BILLING，否则船公司通常不接受STOP CLOCK条款。通常STOP CLOCK条款只能用于特定的客户，这样的客户必须与船公司长期合作并建立了足够的信任才能申请，一般客户拿不到申请STOP CLOCK条款的资格。

PerDiemDIRECTBILLING。DIRECT BILLING是指船公司按照客户的要求，将滞期费账单直接寄送给客户，而非按照常规的寄送给卡车公司。客户有此要求，主要出于客户公司内部成本控制、供应商集中管理的考虑。

北美底盘车新模式。北美底盘车新模式打破了以往由承运人在集装箱内陆运输过程中向托运人提供海运集装箱设备和底盘车拖车的旧模式，转为海运承运人只向托运人提供海运集装箱设备的新模式，底盘车设备的供给由第三方公司提供底盘车租赁服务。实施这样底盘车租赁模式后，托运人可以直接通过公共、独立的第三方底盘车租赁公司获得服务，这样不仅提高了客户对底盘车的直接控制权，由于底盘车租赁公司的业务单一并且集中化经营，将直接提升底盘车的管理效率，为客户提供更加专业的服务。

洛杉矶、长滩港征收CleanTruckFee。出于环境保护的考虑，洛杉矶和长滩港当局于2009年2月18日起征收卡车清洁费（Clean Truck Fee，以下简称“CTF”）70美元/FEU（35美元/TEU）。按照规定，货主及其代理人（包括NVOCC）支付卡车清洁费，船公司不代客户支付CTF。该费用由港口所属的一个非盈利机构Port

Check负责收取。CTF征收的对象包括所有进出港的不符合清洁环保规定的卡车拖拉的集装箱货柜，仅on dock rail可以免除支付CTF，因为此类货柜是由铁路火车直接拖离港区的，而off dock rail因为需要由卡车拖至港区外的铁路场站，因此仍然需要交纳CTF。另外，港区内货物的拖拉因为卡车活动范围仅限于港区内可以不缴纳CTF。

## 北美内陆运输限重

美国内陆运输过程中，美国铁路公司和美国各州对公路限重有非常严格的要求，相关限重规定可从铁路公司和政府的相关网站上查询到，各家承运人也会据此制定并发布各自的更为详细的限重规定。集装箱重量超出公路和铁路限重，可能遭受罚款，并且要求拆箱改装，否则不能送到内陆目的地。运送过程中，如果因为超重产生罚款、法律责任和处理超重箱产生的额外费用，通常由托运人或收货人负责，如果因为承运人销售审查不严产生的纠纷，由承运人与客户协商解决。因此，业务人员需要高度重视托运货物的限重问题，避免货物托运出发后产生严重的后果。基于不同路径和运输方式，货物在运输途中可能会经过多个区域（加拿大/美国）和/或多种运输方式（铁路/公路），因此，虽然加拿大的CP、CN铁路的限重标准小于美国的BNSF、UP、NS等铁路公司，但无论是从VANCOUVER还是从PRINCE RUPERT中转去美国的货物且需要做二程转运的，必须按美国货物的限重（铁路/公路）规定操作。如果必须使用铁路和公路联运的，更需以公路限重为准。对于On-dock Rail（以下简称“ODR”），这种方式既提高了中转效率又降低了转运成本，在基础实施完备的北美地区应用逐渐扩大。因此，这也是一种船公司在大力推广的方式。2015年以来，船公司希望继续能提高ODR的比例。但是On-dock Rail的服务受到铁路公司车皮的运力限制和对到港箱量的要求具有较大的波动和不确定性的影响，因此，从限重的角度来看，货物的重量仍然需以公路标准来衡量。

## 内陆点FreeTime&DemurrageRate起算时点

北美的Free Time通常讲的都是working day，但有些地区周六也上班的情况要算在内，大多为3个working day。对于Notification day，一般以当天下午5点以前为界限，在此之前发出提货通知的，当日计为notification day，从次日开始计free time，在此时间之后发出通知的应算从次日起计为notification day，再次一日起计free time。

上海这边拼箱的费用一般包括：

内装费用（CFS或者拼箱费）45-100RMB/CBM(45良心货代，60正常，70，80，90+，绝对黑心货代直接让客户换货代）+ 报关费用 115-150RMB+/piao + 操作费用 200RMB+/piao + 单证费 150-300RMB+/piao（200RMB最常见）+ 电放费用 100-200RMB+ + ENS 175RMB+（欧洲国家）+ AMS/ACI（美国或者加拿大）+ 进仓费用 300RMB + (送货进入指定货代指定的仓库时产生) + 6% 的税（开piao）

## THC码头操作费

全称Terminal Handling Charges. 中文译为码头费，码头操作费

拼箱时，一般只收取内装费用CFS，THC费用不收取。

费用是“码头费”的意思，英文全称为：“TERMINAL HANDLING CHARGE”，即“码头操作费”的意思，本来出口方支付本国的码头操作费用是天经地义的事情，但是这个THC费用是国际船东为了增加收入，通过船公司公会统一附加到我国出口者身上，在早年将此费用从国外带到中国，目前出口集装箱中，必须无条件支付给国际船东的一项费用，在FOB贸易下，由出口方支付THC费用。THC费用经过几次涨价，随着中国通胀加剧，THC也在2011年1月份涨价到新的高度，中国出口者的负担又增加了。

早年，THC的费用是：RMB370/20GP，RMB560/40GP，40HQ，但是2011年开始，THC费用基本已经涨到：RMB600/20GP，RMB900/40GP，HQ，但是不同船公司在本次涨价范围中，还个别定价，不同船公司提出不同收费标准，目前以马士基的标准为最高，以及达到ORC费用的水平。

THC是付给船公司的，在签单或电放时付，有的船公司自己收，有的由外代代收，货代只是代付代收。也许每个地方可能有所不同，但同一地方都一样。上海的话，进出口都要，小箱370RMB大箱560RMB，如果是特种箱的话，费用还要多点，不过美国线没有THC费用。

THC是码头操作费，只分大小柜，不管货到不到一个柜，只要进口或出口的单位是一个集装箱，那么收费piao准就是小柜370元，大柜560元，如果走的是拼箱，就按毛重或体积哪个大取哪个为收费标准，拼箱THC的收费标准是50元一个计量单位。

收取THC费用的地区有东南亚、中东、红海、非洲、南美、澳大利亚。后去OCR费用的地区有美国、加勒比海、欧基、地西、地东。一般船公司收ORC就不会收THC，收THC就不收ORC。如果同时收取，那么收费的争议会很大，ORC只在华南出现。

## THC费用包含内容

THC是在运输过程中产生，相当于件杂货运输中的装卸费，但又比件杂货装卸费包含着更多的内容。

事实上，在从船—堆场或堆场—船之间所产生的与集装箱有关的费用，THC包括下列各项内容：集装箱装卸费、码头过磅费、拖头使用费、底盘车费、绑扎费等。THC为集装箱在上述作业中各项费用之和。

## ORC始发地交接费用

ORC的全称是Original Receiving Charges，中文意思是：始发地交接费用，通常叫作本地码头操作费。在我们国家的南方地区的海港，比如广东省，福建省，海南省等地方都会收取这个费用，不过通常是FOB整柜才会有ORC费用，FOB的散货一般是没有这个费用的。

## 费用主要含义：

堆场—船之间的集装箱运输操作费用。

ORC收费标准：

20尺柜：141+美金/柜

40尺高柜和平柜均是269+美金/柜

发往那些国家会收取ORC费用：

(1) 欧洲—全部国家和地区。

(2) 美洲—哥伦比亚、巴拉圭、巴西、阿根廷、乌拉圭、厄瓜多尔、美国、加拿大、墨西哥、秘鲁、智利、委内瑞拉。

(3) 非洲—阿尔及利亚、突尼斯、利比亚、埃及、摩洛哥。

(4) 加勒比地区—巴拿马、洪都拉斯、萨尔瓦多、哥斯达黎加、尼加拉瓜、危地马拉、海地、牙买加、多米尼加、古巴。

ORC费用和THC费用的区别：

ORC和THC都属于码头操作费，只是叫法不同而已，ORC费用在一些距离我国比较远的地区用多些，THC费用则是用在一些距离我国比较近的地区会多些，比如日韩，东南亚，澳洲等地方，两者的费用也不同，THC是20尺柜是470人民币，40尺高柜和平柜都是750人民币/柜。通常来说，ORC费用和THC费用是不会共存的。也就是说货代在运输这批货物的时候，如该航线按照ORC收取了费用，那么就不会再另外收THC费用，反之也是一样的。

注意事项：(1) ORC费用是FOB费用内的，所以只要没有在合同中或者和买家先行约定这个费用由买家付，那么都是由卖家来支付的。

(2) ORC和THC在收取的对象不同，按照发往的国家不同，和出发港的地区不同，所以采用ORC还是THC大致可根据我们上面提到的发出地和目的国进行下初步判断。不过不同的船公司规则不同，如果应该收取THC费用的航线收取orc费用，这个时候多咨询下几家货代来了解下情况再做决定，因为ORC的费用会更高一些。

(3) 付ORC费用都是在签单和电放的时候付给船公司的，如您使用的货代，一般是付给货代的。

CFS拼箱费，内装费

全称container freight station. 中文译为拼箱费，内装费。只在货物拼箱时产生。

CFS是集装箱货运站 (CONTAINER FREIGHT STATION)：是处理拼箱货的场所,它办理拼箱货的交接,配载积载后,将箱子送往CY,并接受CY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。CFS的费用,通常是以一个立方多少来算的。

DOC文件费

是英文 DOCUMENTATION FEE 的缩写,中文翻译为:“文件费”。这个文件费是船公司为了降低单证人员的操作成本以及提货单据(提单)的印shua成本而征收出口方的一个费用。可以简单点理解,DOC就是提单费,因为我们出口时,需要船公司签发提单,而船公司收的费用。

DOC文件费的收费标准时多少？

DOC是按piao收费的，每piao多少钱不等，分船公司，有的100+元，有的150+，不一样以实际收费为准。

以目前深圳出口为例，目前DOC的收费标准已经提高到了RMB200+/piao 或者等值的美金，由于各公司汇率不一，所以有的收USD30+，有的收USD35+，但是基本很多船公司都已经不收美金，直接用RMB计价。

在深圳出口初期，人民币还未升值前，一直的标准是USD15+（美金15元），RMB120+/piao，但是随着人民币的不断升值，船公司感觉以前的收费标准，已经赶不上通胀水平，所以，慢慢调整了DOC的收费标准，从原来USD15+，一直慢慢上涨到，USD18,USD22(RMB150),USD25。到2010年3月份，再次将费用从原来RMB150+标准提高到RMB200的标准。目前深圳还未跟随涨价的船公司就只有马士基，仍然收RMB150/piao，但是深圳天捷预计，估计也坚挺不了多少。

在未来的时间，随着人民币不断升值，DOC费用有可能继续涨价，这些都是由于我国出口货主在国际贸易中处于弱势地位照成的，我们不再做过多的评论DOC费用是否合理的问题，但是在从事FOB贸易的客户，就必须无条件向船公司支付DOC,THC,ORC这些费用。

DOC费用属于FOB费用的范畴，报价为FOB的出口方必须支付。

AMS/ACI:

America manifest system(美国仓单系统),又称反恐舱单费，信息费。进口美国的货（世界各地）都需要提供这个数据，是向美国海关提供的，包括具体毛件体，真实收发货人，中英文品名。一般要求在截关前一天完成。提供AMS，是因为9.11恐怖事件，美国海关加大最进口货物的监管，才成立的一种制度。AMS是25美金一piao，AMS截掉后如要求更改数据，一般是40美金一piao。

AMS仓单系统不只是美国需要，加拿大也需要，与美国的AMS同样性质的，只不过在加拿大叫ACI。ACI是30美金一piao。

ENS:

全称Entry Summary Declaration，是“入境摘要报关单”的英文缩写，指的是欧洲海关提前舱单规则。自2011年1月1日起，欧盟将对前往或途径欧盟港口的所有货运强制执行“舱单提前申报”的规则，该规则适用于全部27个欧盟成员国（以下附上了欧盟成员国名单）。

不提交ENS有什么风险？

如果未能遵守此规则，最严重时可能导致停止装卸货物，以及货流和供应链的中断。另外，欧盟国家当地海关当局将会向负责提交货物申报单的承运人和其他方强制征收罚款或其他罚金。

如何提交ENS（入境摘要报关单）？

针对所有进入欧盟的货物，公司必须向集装箱船guakao的欧盟国家首个停靠港提交入境摘要报关单(ENS)，而且必须在起运港装载前24小时之前提交。

什么货物需提交ENS？

所有进口到欧盟的货物；所有中转的货物（无论最终目的地是否属欧盟境内）；所有过境的货物（如通过拖车、火车运到欧盟以外的国家）；船上未卸货物（如货物到乌克兰，船舶在希腊停靠但不卸货）。

总之，只要船先guakao欧盟港口的所有目的港都必须申报ENS。

提交ENS必须申报的数据有哪些？

提交ENS所需的信息将与现有的提单确认件信息基本相同。不同的是ENS对地址、货物描述及任何所提供的号码的精确度要求更高。

以下需特别注意：1.Shipper发货人

(如有EORI号，请提供)：需提供完整公司名称，详细地址，国家、城市及邮编。

2.Consignee收货人(如有EORI号，请提供)：需提供完整公司名称，详细地址，国家、城市及邮编。

3.Notify通知人(“TO ORDER”提货单则必须提供通知人信息；如有EORI号，请提供)：需有完整公司名称，详细地址，国家、城市及邮编。

注：EORI是英文Economic Operators Registration and Identification的缩写，该号码是欧盟国家内凡是有经济活动，尤其是有进出口生意的企业必备的一个登记号。只要在企业所属国海关登记获得该号码，在全欧盟通用。(EORI号如有，请务必在导ESR时即提供，6位HS代码也同时导入。)同时还需要提供以下信息：Container No.& Seal no. 集装箱号和封号、Goods Description 清晰、准确的货物描述、Type of package & Number of packages 包装数量和类型代码、4-6 digit HS Code 4-6位HS代码、Gross Weight 毛重、Shipping Mark 包装货物唛头、UN Dangerous Goods Code 危险货物的UN代码。

Trucking Fee拖车费

拖车价格确认与安排

- 1.确认拖车价格一定要知道装货地点和货物重量，核算成本是看耗油多少决定费用是否可便宜；
- 2.安排拖车，要知道装货时间，联系人，以及核对司机资料装货；
- 3.关于集装箱摆尾、致前、致中的要求

拖车注意事项，鉴于我们这个行业的特殊性，真正做到客户要求按点到场是比较难的，那么我们要工作的处理原则：

1. 事先跟客人不要绝对保证；
2. 跟车行提前1小时；
3. 对客人与车行做出对等的处罚原则，上海国际货代上海国际货运代理公司上海空运出口上海出口海运费用买单报关上海国际海运代理海运费查询买单报关买单出口；
4. 如果出现问题处理，不管基于何种方式，一定要与所有面对客户的同事口径保持一致；

## Warehouse Charge 进仓费

仓库费就是进仓费,也可以叫卸货费,是司机付给出口港仓库,每家仓库收费差不多,有签收单,实报实销。

### 维佳联运仓库拼箱货物上下车费收费标准

(本次调整从2013年07月01日0点起)

一. 仓库消防安保服务费 30元/车;

二. 货物上下车费(每piao 2立方起收)

(一) 普通货物:

外高桥港货物: 22元/立方, 44元/吨, (择大收取); 洋山港的货物: 47元/立方, 90元/吨, (择大收取);

(二) 用厢型车或类似厢型车送货的: 加收30%;

(三) 夜间收货(22:00 - 07:00): 加收30%;

(四) 用集装箱送货须落地卸货的, 加收100/20'、150/40';

(五) 单件货物重量:

进外港货物: 3 - 7吨, 60元/吨;

7吨以上90元/吨; 进洋山港的货物: 3-7吨, 120元/吨;

7吨以上150元/吨;

(六) 单件货物长度大于5米: 加收30%;

FOB深圳的话, 标准收费/费用如下, 发货人有多少货, 要花多少钱, 照下面的收费标准套用就可以了:

#### 1. LCL 散货FOB深圳费用

(1) 吨车费TRUCKING FEE: 工厂——深圳散货仓库(海关监管仓), 发货人可以自己安排(自己安排可能会便宜点), 如果嫌麻烦, 也可以让货代安排;

(2) 散货报关费CUSTOMS CLEARANCE FEE: RMB350.00/piao  
(如果没有出口报关权, 还要买单出口; 买单的详细解释请到我的博客里看);

(3) 散货拼箱费CFS CHARGES: USD5.00/CBM (CIF预付货物: 深圳所有的货代都是这个收费标准; FOB到付货物: 有的货代是收这么多, 有的货代收费比这个贵, 请同收货人指定的货代确认)



(4). 文件费DOC(或者叫提单费B/L FEE) : RMB150.00/piao (有的收USD15.00)  
(收货人指定的货代也有收RMB200.00或更多的, 请同收货人指定的货代确认)

(5). AMS FEE(向美国海关做预申报的费用) : USD25.00/piao  
(除了货物去美国、加拿大之外, 去其它地方的则不收)

(6). 手续费/操作费HANDLING CHARGE: RMB250.00/piao (FOB货, 客户指定的货代通常会收这个费用;  
RMB250.00是个参考价, 具体是多少, 还是要同客户指定的货代确认)

(7).  
电放费: RMB150.00/piao (如果要做电放的话就收, 不做就没有; 当然有时做电放也可以申请免电放费)

## 2. FCL 柜货FOB深圳费用

(1). 拖车费TRUCKING FEE : 工厂— 深圳码头(盐田, 赤湾, 蛇口, 或妈湾), 可以自己安排(自己安排可能会便宜点), 如果嫌麻烦, 也可以让货代安排;

(2). 报关费CUSTOMS CLEARANCE FEE : RMB200.00/piao (如果没有出口报关权, 还要买单出口)

(3). 港口建设费+码头安全费 : RMB100.00/20 RMB150.00/40' /40' HQ

(4). ORC(可以理解为码头费) : USD141.00/20 USD269.00/40' /40' HQ;

THC(码头费) : RMB370.00/20 RMB560.00/40' /40' HQ; 备注: 去欧美的货物收ORC, 而去东南亚、印巴、非洲的则收THC; 在这一点上是有很大的不同;

(5). 文件费DOC(或者叫提单费B/L FEE) : RMB150.00/piao (有的收USD15.00)  
(收货人指定的货代也有收RMB200.00或更多的, 请同你收货人指定的货代确认)

(6). AMS FEE(向美国海关做预申报的费用) : USD25.00/piao  
(除了货物去美国、加拿大之外, 去其它地方的则不收)

(7). 手续费/操作费HANDLING CHARGE: RMB250.00/piao (FOB货, 客户指定的货代通常会收这个费用;  
RMB250.00是个参考价, 具体是多少你还是要同客户指定的货代确认)

(8). 电放费: RMB150.00/piao (如果你要做电放的话就收, 不做就没有; 当然有时做电放也可以申请免电放费) FOB 深圳的费用就是这些了, 如果没有特别的情况发生, 任何货代要收取额外的费用, 发货人都可以拒绝支付。

## 行业术语

1.CIF : 拖车+报关+海运部分+保险

2.CNF : 拖车+报关+海运部分

3.DDP : 完税后交货, DOOR—DOOR, 就是送货到客人仓库, 包括交税

4.DDU：未完税交货，DOOR—DOOR，就是送货到客人仓库，但不包括交税

5.Free detention: 免柜期：免费使用柜的期限

6.Free demurrage: 免堆期：免费使用堆场的期限

7.FOB：货物上船前的所有费用，拖车+报关+海运部分（不含O/F），又名离岸价。