

广东出口货物到乌兹别克斯坦铁路运输塔什干货运

产品名称	广东出口货物到乌兹别克斯坦铁路运输塔什干货运
公司名称	郑州环航国际货运代理有限公司
价格	.00/个
规格参数	服务类型:国际物流 运输形式:铁路集装箱,汽运整车 装运日:按需求定制
公司地址	郑州市（河南自贸区郑东片区）商都路中兴南路凯利国际中心A座24层
联系电话	0371-88886948 13007536032

产品详情

郑州环航货运代理有限公司，我司执行铁路公路联合运输18载，公司在欧洲俄罗斯设有分公司，公司创始人在俄罗斯留学经营公司多年，对欧洲美食，文化，生态环境有浓厚的兴趣和爱好，从俄罗斯远东造船厂的起重机，桥梁，大型设备，到普通欧洲民众用的纸张，打印机，不粘胶，铝板，电缆，小型设备，机械设备，锻造机床，烘干机，球磨机，金矿设备，石油设备等拥有从集装箱，到大型超重超尺寸设备等都有成熟的全供应链物流方案，欢迎致电我司，也欢迎到我司考察业务，我司汇聚了从欧洲，俄罗斯，上海，深圳各地汇聚的物流才俊，为您的贸易，欧洲俄罗斯铁路公路空运等提供一份完全意义上成熟操作快捷的方案。

广东出口货物到乌兹别克斯坦铁路运输塔什干货运 中欧班列（成渝）重庆—中东欧国家专列顺利发运 2023-11-08 10:04:41 11月6日上午，首届“一带一路”科技交流大会在重庆开幕 中欧班列（央广网发 重庆渝新欧公司供图）当日下午，在中东欧国家高级别官员代表团的见证下，一列中欧班列（成渝）重庆—中东欧国家专列从重庆团结村中心站鸣笛启程，满载着“重庆造”汽摩整车及零配件、日用百货等货物，开往中东欧国家 代表团合影（央广网发 重庆渝新欧公司供图）出席此次发车仪式的中东欧国家高级别官员代表团，由来自中东欧14个国家的议员、欧洲议会议员及/高级顾问等部级官员组成 自2012年—中东欧国家合作机制成立以来，双方经贸、产业、人文交流等各方面合作取得积极进展 据统计，与中东欧国家贸易年均增长8.1%，自中东欧国家进口年均增长9.2%

截至目前，同中东欧国家双向投资规模接近200亿美元

作为“一带一路”重点项目，中欧班列搭建起了连接东西方的经贸桥梁 相比海运，中欧班列节省了大约一半的运输时间，而且在成本控制、运输安全性、供应链保障等方面都占据显著优势，成为交付中东欧客户的常态化物流方式

在共建“一带一路”倡议的推动下，中欧班列已成为保障产业链供应链持续稳定的重要运输载体 “重庆与中东欧地区间的中欧班列货运已超过5万标箱、运输货值超过20亿元，并在波兰马拉舍维奇、斯洛伐克多布拉、捷克帕尔杜比采等地设有15个集散分拨点

”渝新欧（重庆）供应链管理公司执行董事、总经理刘太平说 据统计，截至目前，重庆中欧班列累计货运量超125万标箱，货重超1300万吨，货值超5000亿元，班列运行线路近50条、可辐射欧亚超100个城市节点，是全国去回程开行最均衡、运输货值、货源结构、网络辐射最广的中欧班列

随着重庆市中欧班列开行频次越来越高，物流条件越来越好，重庆加速融入“一带一路”建设加之西部陆海新通道、长江黄金水道等多条物流大通道在重庆交汇，可以实现水、陆、空多种物流通道的“自由组合”，这座城市也从过去的内陆型经济悄然向开放型经济转变。目前，中欧班列已成为重庆与中东欧各国合作共赢的见证，铺就了重庆与“一带一路”共建国家和地区互联互通的“黄金通道”。

DDP、DDU、DAP的这些区别 DP和DDU这两种贸易术语在货物的进出口中也经常会被使用到，而很多出口商对这些贸易术语的了解并不深，因此在货物的出口过程中经常会遇到一些不必要的麻烦，那么，究竟什么是DDP和DDU，这两种贸易术语究竟有哪些区别？今天，小编就为大家作个详细介绍。

什么是DDU? DDU的英语为“Delivered Duty Unpaid”，也就是“未完税交货(目的地)”。这种贸易术语是指在实际的工作过程当中，出口商和进口商在进口国的某个地方进行货物的交付，在其中，出口商必须承担货物运送到地点的一切费用和 risk，以及办理海关手续的费用和 risk。

但是要特别注意的是，在这里边并不包括关税、捐税以及货物进口时所需要支付的其他官方费用。进口商则需要办理因为没有能够及时办理货物的进口清关流程而额外引发的费用和 risk。一般来说，DDU所涉及到的费用明细还是比较杂的，如果使用这种贸易术语，进口商在跟货代确认价格的时候，一定要让对方留下书面文字，并且盖章留底，以免发生后期的问题。什么是DDP? DDP的英文为“Delivered Duty Paid”，意为“完税后交货(目的地)”，这种交货方式是指出口商在进出口双方的目的地办理完进口清关的手续后，再将货物交给进口商。在这种贸易术语下，出口商需要承担将货物运送到的目的地过程中的一切 risk，还需要办理目的港清关手续，交纳税费、手续费和其他费用。

可以说，这种贸易术语下，卖家所需要承担的责任是

如果卖家无法直接或者间接取得进口许可证，那么还是应当谨慎使用这种术语。

DDU和DDP的区别有哪些?

DDU和DDP的区别，主要在于货物在目的港进口清关过程中的 risk 和费用究竟由谁承担的问题。如果出口商有能力完成进口报关，那么就可以选择DDP，如果出口商没有能力办理相关事项，或者不愿意办理进口手续、承担 risk 和费用，那么则应该使用DDU术语。以上就是DDU和DDP之间的一些基本定义和之间的区别介绍了，在实际的工作过程中，各位出口商一定要根据自己的实际工作需求，选择合适的贸易术语，这样才能够保证自己工作的正常完成。DDU和DDP费用怎么算:

Fob金额.加上:1、出口口岸所有的local charge 2、海运费(不管是正的,还是负的)就是cif金额了

如果要ddu:加上目的港的local charge 如果要dpp:再加上目的港的关税 DAP和DDU的区别:

DAP (Delivered at Place) 目的地交货条件(加填目的地)它是2010通则的新术语, DDU是2000通则的术语, 2010里已经没有DDU了 DAP的条款约定如下: 目的地交货

本术语适用于任何运输方式中的一种或多种,是指在目的地,将到达的

运送工具上准备卸载的货物交由买方处置时,即属于卖方交货,卖方负担货物运至地的一切 risk

当事人能清楚地列明约定目的地内的地点,因为至该地点的 risk 均由卖方承担 A 卖方的义务: A1

一般义务 卖方必须要提供符合买卖合同中的货物及相符商业,以及合同可能要求的任何其他符合证据自A1至A10项中所提及的任何单据,如当事人有约定

或有惯例时,采用电子记录或者程序具有同等的效力 A2 许可证、批准证书、安全通关及其他手续

当需要办理通关手续时,卖方必须要自负 risk 与费用,以取得任何出口许可

证或其他官方批准文件,并办理货物出口及其在交货前通过任何国家运送时所需的一切通关手续 A3

运输与契约 a) 运输契约 卖方必须要自费用订立运输契约将货物运至目的地,或位于在目的地的约定地点(如有),如该特定地点未经约定,或不能依照实务做法确定,则卖方有权选择在约定目的港或目的地其本意的地点交货 b) 契约 卖方并无对买方订立契约的义务

然而,卖方必须要应买方请求,并由买方负担 risk 与费用(如有),提供买方为取得所需的信息 A4

交货 卖方必须要于约定日期或约定期限内,在目的地(如有),将货物放置

于到达的运输工具上准备卸货的货物交由买方处置 A5 风险转移

卖方负担货物灭失或毁损的一切 risk,直至货物已经依照A4项交付时为止,

但B5项所载明状况中的货物灭失或毁损不在此列 A6 费用的划分 卖方必须要支付 a) 除依照A3

款而产生的费用外,有关该货物的一切费用,直至货物已依照A4项交付时为止,但如B6

项情形下而应该由买方支付者除外; b) 货物在目的地,依照运输契约系由卖方负担的任何卸货费用;

c) 当需要办理通关手续时,出口所需的通关手续费用,及出口应付一切关

税、税捐及其他费用,以及按照A4项交货前,货物通过任何国家运送时的费用 A7 通知买方

卖方必须要给予买方所需的任何通知,以便于买方能够采取通常必要的措施以接收货物 A8

交货单据 卖方必须要自费用提供买方能够如 A4/B4 项情形而接收货物的单据 A9 检查、包装、标示

卖方必须要支付依照 A4 项交付货物所需的检查（如检查品质、丈量、过磅及计数）费用，以及如何由出口国要求强制装运前检验的费用 卖方必须自付费用包装货物，除非按照惯例货物无需包装 除非订立运输契约前买方已经通知卖方特别的包装要求，卖方得以依照合适货物运送方式包装该货物，包装上应该有适当的标示 A10 信息的协助及相关费用 在可适用情况下，卖方应该依照买方请求，并由买方承担一切费用和 risk，以适时方式，为买方提供或给予以取得买方为货物进口，及（或）未货物运送至最终目的地所需的任何单据及信息，包括与安全有关的信息 卖方必须要补偿买方如 B10 项情形而由买方提供或者给予协助以取得单据及信息所产生的一切费用 B 买方的义务 B1 一般义务 买方必须要按照合同约定支付货款 自 B1 至 B10 项中所提及的任何单据，如当事人事先约定或有惯例时，电子记录或程序具有同等效力 B2 许可证、批准证书、安全通关及其他手续 当需要办理通关手续时，买方自负 risk 与费用，以取得任何进口许可证或者其他官方批准证书，并办理货物进口的一切通关手续 B3 运输与契约 a) 运输契约 买方对卖方并无订立运输契约的义务 b) 契约 买方对卖方并无订立契约的义务，买方必须要按照卖方要求，提供卖方取得所需的信息 B4 接收货物 当货物如 A4 项情形交付时，买方必须要接收货物 B5 风险转移 买方自货物如 A4 项情形交付时起，负担货物灭失或损毁的一切 risk 如果 a) 如买方未能按照 B2 项履行其义务，则其负担因而产生货物灭失或损毁的一切 risk；或 b) 买方未依照 B7 项发出通知；则其自约定交货日或期限届满日起，负担货物灭失或损毁的一切 risk，但以该货物已经清楚地辨认其为该合同的货物为条件 B6 费用的划分 买方必须要支付 a) 自货物如 A4 项情形所交付时起有关该货物的一切费用； b) 于目的地自到达的运输工具为接收货物所 广东出口货物到乌兹别克斯坦铁路运输塔什干货运 FOB、CIF 和 CFR 现在上通用的贸易方法一般分为离岸价（FOB）、到岸价（CIF）和保税区价（CIP） 离岸价（FOB）指的是货物越过船舷后，卖方就有根据合同约定向对方索取货款的权利 也就是对于说离岸价（FOB）来说，你的货物一离开码头，你就没事了（真的没事了吗？请看文末案例） 而对于到岸价（CIF）来说，你必须把货物安全的送到对方的港口后，你才能够享有以上的权利 其中间费用有卖方负担 到岸价报关的货物，退税时计算免、抵税应该按以下公式：免、抵税额=（成交金额-海运费-费-国外银行及其他扣费）×退税率 FOB, CIF, CFR 三个贸易术语最早出现于《1932 年华沙-牛津规则》该规则几经修改，最终以《贸易术语解释通则》简称《1990 年通则》为最通用、较为的出版物在国内三术语现均规范称为价格条款 甲板交货，货物越过船舷以前的费用、risk 由卖方负担，之后的费用、risk 转移至买方，当然，要想让货物被允许越过船舷，出口通关的手续当然由卖方负责完成；成本+运费，卖方负责将货物运抵目的港的费用，risk 以装货港货物越过船舷为界，之前的 risk 归卖方，之后的 risk 归买方，显然，为避免货物在运输途中的灭失或损坏，买方要签订合同并负担费用； 卖方负担货物运至目的港期间的费用和 risk，其中卖方投保的险别满足限度即可 三个条款在遇到集装箱运输或滚装船运输时，船舷无实际意义，FOB 条款可改为 FCA (freecarrier)，CFR 条款可改为 CPT (cost & freight paid to destination point)，CIF 条款可改为 CIP (cost insurance freight paid to destination point) 三个条款的出口通关均由卖方负担，进口清关均由买方负担 按照市场的习惯做法，出口货物的金额一般按 CIF 货价另加 10% 计算，这增加的 10% 叫投保加成率或加成率，也就是买方进行这笔付的费用和预期利润金额计算的公式是：金额=CIF 价*(1+投保加成率) 以 CIF 为金额的计算基础，表明不仅货物本身，而且包括运费和费都作为被标的而投保，并发生损失是获得赔偿 因此，对于 CFR/FOB 合同项下货物进行投保，需要先报 CFR/FOB 货价在家成绩算金额，其计算公式为：将 CFR 价转化为 CIF 价：CIF=CFR/[1-(1+加成率)*费率之和]，将 FOB 价转化为 CIF 价：CIF=(FOB+F)/[1-(1+加成率)*费率之和] FOB 贸易术语的变形 在按 FOB 条件成交时，卖方要负责支付货物装上船之前的一切费用 但由于该术语历史较悠久，各个国家和地区在使用时对于“装船”的概念没有统一明确的解释，在装船作业的过程中涉及到的各项具体费用，如将货物运至船边的费用、吊装上船的费用、理舱和平舱的费用等，究竟由谁负担，各国的惯例或习惯做法也不完全一致 如果采用班轮运输，船方管装管卸，装卸费打入班轮运费之中，自然由负责租船的买方承担；而如果采用程租船运输，船方一般不承担装卸费用 这就必须明确装船过程中的各项费用应由谁负担 为了说明装船费用的负担问题，双方往往在 FOB 术语后加列附加条件，这就形成了 FOB 的条件，主要包括以下几种：（1）FOB Liner Terms (FOB 班轮条件) 这一变形是指装船费用按照班轮的做法处理，即由船方或买方承担 所以，采用这一变形，卖方不承担装船的有关费用 （2）FOB Under Tackle (FOB 吊钩下交货) 指卖方负担费用将货物交到买方船只的吊钩所及之处，而吊装如舱以及其他各项费用，概由买方负担 （3）FOB Stowed (FOB 理舱费在内) 指卖方负责将货物装入船舱并承担包括理舱费在内的装船费用

理舱费是指货物入舱后进行安置和整理的费用（4）FOB Trimmed (FOB 平舱费在内)

指卖方负责将货物装入船舱并承担包括平舱费在内的装船费用

平舱费是指对装入船舱的散装货物进行平整所需的费用

在许多标准合同中，为表明由卖方承担包括理舱费和平舱费在内的各项装船费用，常采用FOBST（FOB Stowed and Trimmed）方式FOB的上述变形，只是为了表明装船费用由谁负担而产生的，并不改变FOB的交货地点以及风险划分的界限 到岸价CIF(成本、费加运费) 1、也称为成本加运保费(目的港)条款

是指卖方除负有在CFR条款下的同样义务外，还必须就运输中买方负担的货物灭失或损坏的风险对货物卖方签订合同并支付费 卖方的责任自货物越过在目的港的船舷时起转移给购买方

也就是说在货物于目的港越过船舷时，该货物所有权上的主要风险和报酬就转移给买方了 2、这一价格术语习惯上又称为"到岸价格"，按照贸易惯例的一般解释，在CIF条件下，买卖双方的责任如下：

卖方责任：(1)负责租船或订舱，在合同规定的装运港期限内，将货物装上船并支付到目的港的运费，装船后通知买方；(2)负责货物装上船以前的一切费用和 risk；(3)负责办理，支付费；

(4)负责办理出口手续，提供出口国或有关方面签发的证件；

(5)负责提供有关货运单据，包括正式的单据 买方责任：(1)负担货物装上船以后的一切费用和 risk；

(2)接受卖方提供的有关货运单据，并按合同规定支付货款；(3)办理在目的港收货的进口手续 3、以到岸价报关的货物，退税时计算免、抵税应该按以下公式：免、抵税额=（成交金额-海运费-费-

国外银行及其他扣费）×退税率 成本加运费CFR(离岸加运费价) 1、也称为成本加运费(目的港)条款 这是

指买方必须支付成本和将货物运至目的港所必需的运费，但货物交到船上以后的灭失或损坏的 risk，以及因故而发生的任何额外费用，则自货物越过装运港的船舷时起，卖方所有权上的主要风险和报酬就转移给买方了 2、成本加运费是指卖方负责租船或订舱，在合同规定的装运期内在将货物交至运往目的港的船上，负担货物在装运港越过船舷为止的一切费用和 risk，并支付运费

3、CFR与CIF不同之处在于：CFR合同的卖方不负责办理手续和支付费，不提供单

除此之外，CFR和CIF合同买卖双方义务的划分基础是相同的