

# 上海运输货物至俄罗斯叶卡琳捷堡-铁路运输中俄班列

产品名称	上海运输货物至俄罗斯叶卡琳捷堡-铁路运输中俄班列
公司名称	河南铁桥国际货运代理有限公司国际联运部
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	河南自贸试验区郑州片区(郑东)寿丰街50号24层2413号
联系电话	037188886948 13938213388

## 产品详情

中欧班列的开通不仅仅是一条单线贸易之路，而是以此路为辐射点，扩大周边国家贸易范围，团结沿线国家经济往来和交流，为地区性、性经济问题带来真正实惠的方案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结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的

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ddp：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风险

当事人能清楚地列明约定目的地内的地点, 因为至该地点的风险均由卖方承担 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, 卖方必须要自负风险与费用, 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, 并由买方负担风险与费用 (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损毁的一切风险, 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损毁不在此列 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, 买方自负风险与费用, 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风险 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风险; 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风险, 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

对接贸易大市场 中泰班列向东南亚腹地延伸 2023-11-08 08:32:55 地处中南半岛的泰国, 北接中老铁路, 紧邻太平洋泰国湾和印度洋安达曼海, 南部位于狭长的马来半岛, 就像是一只象鼻, 延伸进东南亚腹地地带, 地理位置十分优越 品类丰富的热带水果、浓郁的热带风情、平和友善的国民、化大都市……提到泰国, 耳畔总会响起“萨瓦迪卡”的问候语, 让人顿觉亲切

随着中老铁路的通车, 泰国与重庆的贸易方式变得更加多元, 走海运不再是的选项 一条耗时更少、运输效率更高的铁路贸易通道正在形成, 进一步充实和丰富连接“一带”与“一路”的西部陆海新通道, 为重庆与泰国的贸易联通架设起更为便捷的桥梁 随着铁公海基础设施不断完善以及联运方式的迭代升级, 通道带物流、物流带经贸、经贸带产业这篇大文章正如火如荼地在中泰的山海间尽情书写

香甜的“榴莲专列”为泰国农产品开拓入渝商路 10月26日下午，泰国首都曼谷

在泰国中华总商会会客厅，重庆日报记者拜访了总商会林楚钦“上一次我到访重庆，已是十多年前了”林楚钦幽默地说，“不过，泰国的‘榴莲专列’，今年到过重庆”他这样说，是因为在今年6月，泰国榴莲首次以整车专列的形式，通过中老铁路发往重庆，这种气味独特、口感酥软香甜的热带水果，以前所未有的速度从产地出现在重庆的各大商超中以前，泰国水果到重庆，多选择跨境公路运输或海运，耗时一个多月；而选择走铁路到重庆，仅需四五天时间

运输时间的大幅缩短，程度保留了泰国榴莲的口感，一上市便受到重庆市民的追捧

知道泰国榴莲在重庆大受欢迎，林楚钦笑呵呵地对记者说：“明年你们要再多买一点泰国榴莲！”

作为该趟“榴莲专列”的货源组织方，重庆洪九果品股份有限公司运营官邓浩吉很有感触 邓浩吉介绍，公司深耕东南亚水果全产业链，在泰国等地布局海外团队，建有专属的合作果园和分选加工厂 相对于海上运输和公路运输，取道中老铁路运输榴莲到国内市场，从泰国到重庆仅需88小时，时间成本缩短50% 以上 要实现货畅其流，完善的物流基础设施是重要保障 洪九果品能够形成从水果原产地到零售终端“端到端”的运营能力，得益于中泰间不断升级的物流基础设施，这就必须提到泰国的世界500强企业：泰国国家石油公司（简称泰石油）“泰石油是东南亚货物运输的一支重要力量

”10月27日上午，泰石油高级执行副总裁chansak chuenchom在接受重庆日报记者采访时介绍，他所在的企业，除石油板块业务外，还肩负着主导和参与泰国铁路运营的重要使命 为提升通往的铁路物流通道竞争力，今年以来，泰石油新投用了500个冷冻集装箱，以帮助泰国与市场建立更稳健的供应链

“泰石油看好重庆的区位和物流优势”他介绍，早在中老铁路通车前，在重庆市有关部门的牵线搭桥下，泰石油与重庆相关区和企业就在进行接触，推动中泰间铁路班列供应链合作

2021年12月，采用标准轨的中老铁路全线通车，直接连通铁路网，万象与的货物贸易随即快速增长

这刺激着老挝周边其他东南亚国家加快融入西部陆海新通道的步伐，泰国亦是如此 泰国泛亚丝路有限公司（简称泛亚丝路公司）执行官朱锡均告诉记者，为让中老铁路的标准轨和泰国铁路的米轨兼容联通，泰国以老挝万象的货运接驳站为集散分拨点，在该站通过换轨实现“无缝衔接” 泛亚丝路公司主营铁路运输、海运以及贸易，由泰石油、泰国纳塔林集团、泰国交通部旗下控股公司联合成立，专门从事与东盟间的供应链开拓“开行一对跨国货运班列是一项浩繁的系统工程”朱锡均说，从工业园区、火车站、货运堆场，到保税区、海关、起吊设备等，事无巨细，公司与各方前前后后开了几十场跨国会议，才逐渐把合作的大框架具体化 功夫不负有心人 2022年7月，陆海新通道泰国合作项目签约 2023年9月，泰石油等公司与江津综保区签署合作协议，共推陆海新通道中老泰班列（泰国玛达浦—老挝—重庆江津）常态化开行 至此，取道中老铁路，中泰之间终于有了跨境直通的铁路贸易通道 实现降本增效

发挥两地市场互补性优势 班列开通只是步，健康可持续的运行更为关键“作为一趟常态化开行的货运班列，我们希望它的去程和返程都有足够的货物，通过平衡的双向运输，以减少运输成本、提升运输效率

”chansak chuenchom说 泛亚丝路公司通过市场调查发现，除了榴莲，用班列从泰国运往重庆的货物还有大米、糯米等优质农产品，山竹、龙眼等优质水果，以及棕榈油、木薯粉和橡胶等，这些货物很适合铁路运输 另一方面，重庆走铁路通道运往泰国等东南亚国家的货物，主要是工业消费品，这符合重庆制造业强市的实际 朱锡均表示，泰石油之所以选择与江津综合保税区合作，看重的正是园区拥有上千家企业以及他们需要运输的工业产品，“这些都是我们班列的潜在客户”“重庆生产的农机在泰国很受欢迎

”泰国吉利贸易有限公司董事长许作群说，重庆产的水泵、微耕机等小型农机，吸尘器等小电器在泰国当地很有名气，销售一直不错

“最近又有一家签约的重庆企业开发生产了一款智能变频发电机，一经投放泰国市场便供不应求

”许作群正考虑不断丰富产品线，进一步完善售后，在泰国巩固自己代销重庆工业产品的市场占有率 林楚钦表示，除了农机和小电器，重庆生产的汽摩配件、手机等产品也畅销东南亚 在泰国，人们出行喜欢骑摩托车，但更绿色、环保的电动摩托车还没有大面积普及，未来，重庆制造的电动摩托车一定会风靡曼谷的街头“一个是生产型，一个是资源型”采访中，chansak chuenchom试着总结重庆与泰国高度的经贸和产业互补性

他说，重庆是西部的工业重镇，工业产品需要市场、需要消费，泰国及东南亚就是一个理想的消费市场 而东南亚的橡胶、木薯粉等原料，都是重庆工业生产所需的，市场的高度互补性不言而喻

“多走铁路，运费虽要比海运贵一些，但很省时间 还能在手机上看到商品运输到了哪里

”面对重庆与泰国之间巨大的经贸机遇，林楚钦极力推荐铁路货运“近期我肯定要去重庆看看

”林楚钦说，每年他都要来很多次

如今，重庆和泰国的经贸关系越来越紧密，重庆将是他未来调研最主要的城市 交流中，一听到记者介绍重庆的特色产业和产品，林楚钦就会立即让商会工作人员记下，叮嘱要针对这些产业和产品规划访问行

程，认真加以研究 共建共享商道 实现贸易与产业联动发展

未来，泰国和重庆将如何合作？朱锡均表达出以铁路链接商路的渴求 朱锡均带着记者走进他的办公室 在他的座位背后，有一幅偌大的区域地图，的云南、广西与中南半岛占据着地图的核心位置 地图上，沿线铁路的重要车站和海港，朱锡均用不同颜色的图钉一一作了标记，勾勒出数条物流运输的设计路径 朱锡均说，随着中泰间贸易量的不断扩大，需要一条率的贸易通道，铁路无疑是的，“接下来，要想办法让更多在乎时间成本的商家由习惯走海路，转到习惯走铁路”

不久前，泰国赛塔赴北京出席第三届“一带一路”合作高峰论坛时，就明确提到，要加速建设中泰铁路 这让朱锡均非常“这条铁路和正在扩建的拉农港，将帮助重庆通过铁海联运直达印度洋；同样由印度洋而来的货物，也可以通过铁海联运直通重庆

”朱锡均指着地图说，希望与重庆方面共同参与打造这条黄金通道 对此，他信心满满

“泛亚丝路是我起的名字”朱锡均笑着解释说，他希望泛亚铁路能够与21世纪海上丝绸之路更好对接，和东南亚之间的运输可以更好地优化集成，重庆发出的班列可以经西部陆海新通道，向东南亚腹地地带延伸 采访中，记者注意到，泛亚丝路公司大门处还挂有“渝新欧（重庆）供应链管理有限公司泰国办事处”的牌子，显然双方合作已久 朱锡均表示，渝新欧公司有中欧班列跨国运输的丰富经验，彼此携手合作，可以让东南亚的货物通过重庆从陆路运进欧洲

而来自欧洲的货物，同样可以通过中欧班列，由重庆运往泰国和东南亚

朱锡均还有另一个身份：在海外闯荡30多年的重庆人 能够为家乡做点事情，让他非常自豪

正是由于他的引荐，泰石油公司坚定地 与重庆开展供应链的深度合作

未来，泰石油将在重庆设立分公司，在江津保税区设立办事处 贸易的发展，催生着产业的合作

看好中泰经贸合作的未来和东南亚市场前景，重庆企业正在泰国积极开展产业布局 重庆的汽车企业长安汽车，目前已在泰国设立了三家公司，下一步将投资约18.3亿元人民币，在泰国建设现代化的新能源汽车生产基地 该基地计划首期产能10万辆/年，二期产能提升至20万辆/年，在满足泰国国内需求的同时，还将出口到澳大利亚、新西兰、英国和南非等市场

长安汽车相关负责人表示，选择泰国主要是看好泰国在东南亚的产业优势、贸易优势 泰国是东南亚的汽车制造国，泰国汽车市场正加速向新能源转型，这与重庆打造智能网联新能源汽车产业的方向相契合 西部陆海新通道物流和运营组织中心主任刘玮介绍，铁海联运的积极拓展和国内产业链供应链的深度合作，不断提升着西部陆海新通道的综合发展水平 根据商务部贸易经济合作研究院的统计数据，泰国在东盟与的贸易总额中排名第三，仅次于越南和马来西亚

2017年，泰国与陆海新通道共建省区市贸易额为69.2亿美元，2022年增加到137.8亿美元

“随着RCEP的深入实施，中泰之间的贸易量有望扩大一倍，一定会吸引更多重庆企业赴泰国投资

”对于中泰经贸和产业合作的未来，林楚钦和朱锡均都充满期待 上海运输货物至俄罗斯叶卡琳捷堡-铁路运输中俄班列 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《932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、风险由卖方负担，之后的费用、风险转移至买方，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，风险以装货港货物越过船舷为界，之前的风险归卖方，之后的风险归买方，显然，为避免货物在运输途中的灭失或损坏，买方要签定合同并负担费用；

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