

货代综合辅导:网友漫谈选好货代和做好货代 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/467/2021_2022__E8_B4_A7_E4_BB_A3_E7_BB_BC_E5_c67_467575.htm 做了N年的货代了，突然心血来潮像总结一下这么多年的货代经验，写一篇文章，以为货代行业做一下贡献！先总结一下如何选择一个好的货代，选择一个好的货代，大家都会第一时间写到是不是一代，其实这些都是表面的功夫，就现在来说，十个货代你问他是不是一代有十个会说都是一代，像环球，海田，这些公司下面挂靠的部门林立，都二位数的。有些是货代，有些报关行，有些是做外贸的，有些甚至是做快递的。但对外都是宣称是环球，或者海田的，你查一下他们总公司的资质，确实是一代，其实就现在一代这种条件是比较低的。像注册资金有500万就可以申请一级代理，但注册资金并不是实际资金，有些公司在帐上借个500万，过一下户就可以了。等申请批下来后，再还给别人，我相信进出口或者外贸企业肯定明白，因为这个是行业内的几乎空开的秘密了，所以出现了有些公司专门为中小货代代为注册成国际货代，一级货代这样的服务，收取相应的服务费用。所以不要对一代就以为什么了不起了。现在我解释一下，一代和订舱口子的区别。既然说一代已经泛滥成灾了，那么什么是真正的一代的，订舱口子才是真正的所谓的一代，其它的都是假一代和一个船公司在接收订舱的时候不可能和所有货代都直接发生关系，让这个港口的所有的货代都直接去订舱，那是不可能，所以每个船公司都会选择几个货代作为他们的订舱口子，船公司的财务只与这几个货代公司的财务发生联系，而这几个货代的财务

再与其它的大大小的货代发生财务联系，不然船公司的财务我看不出半年，对帐要对的吐血了，同时这样对船公司来说也能防范风险。因为风险都转稼给了下面的订舱口子货代。船公司只要管住下面的所谓的订舱口子的货代就可以了。那么这个订舱口子是怎么来的？有几种，一种是那种老牌的国有企业像中外运，外代那种，像改革开放之际，船公司刚进入中国大陆，必须依靠当地的力量，一个代理货运方面的事，一个开拓国内的市场，同时也觉得国有企业比较好信任一些，所以绝大多数选择国有企业作为他们的订舱口子，还有一种就是国外的外贸货代本身已经在海外成为这个船公司的订舱口子了，进入中国大陆自己而然也可以成为这个船公司的订舱代理，还有一种就是在以后的发展中逐步壮大起来的中小货代，他们有大量的箱量，船公司也为了争夺箱源，方便他们在本船公司订舱，直接给开了一个订舱的权利，他们有ID，和密码可以直接进入船公司的网站，像OOCL，像APL等等，都订舱口子在网上可以直接对提单的。要成为船公司的订舱代理，至少需要在船公司押几十万美金，每个船公司的要求不一样，大船公司多一点，小船公司少一点。而且每个月要有一定箱量支持这个船公司。所以问题就出来了。一个货代就是出货量再大，也不可能在每个船公司那里去押20万美金，每个航次保证这个船公司至少几十个T的出货量，所以不要以为成为了一代就可以订所有的船公司了，那是不可能的，就算是中外运这样的老牌国企，也做不到这一点，也不可能这么去做。肯定会有侧重的。下面再解释一下，货代和无船承运人的区别有时候我们会看到无船承运人这个单词，但是对他们的理解又不是很充分，无船承运人顾名

思义，就是算是承运人，但是他没有实际的船。严格来说他不能直接等同于船公司，因为没有船，没有实际承运，但是从国际上的通行做法来看，他却是和船公司一样的地位，他可以接收订舱，可以出提单，他出提单是有法律效应的。而货代说穿了就是一个中介机构，像房产中介一样，他只不过代发货人办理，订舱，拖车，报关出口一系列的事情，至于运输当中出现什么问题，货代是不承担任何问题的。（当然如果是其它问题，可以和他打官司）你不能把他作为被告主体，而且他不能自己出提单，他出的提单实际上也是无效的。但是，我知道，现在很多货代只要目的港那边有代理，也在自己出提单，但是这种提单其实是一点没有法律效力，你国内运输还好，也许国家会承认你的资格，像《中国国际货运代理业管理规定》及其细则，国际货运代理企业作为独立经营人可以签发提单、收取运费。”但是国际运输，没有无船承运人资格的出的提单，国际上是不承认的。这里又有一个现象比较有趣，有些货代他既是一代，又是无船承运人，在揽货的时候，他告诉你，他怎么好，出的提单是有法律效应，但是真正出问题，作为无船承运人和实际人承运人一样，在海牙协议，和维斯比协议在享有某些免责的特权，发货人很少能够打赢官司的。下面再谈谈美国线，出提单几乎都是HOUSEBILL，没有MASTERBILL，（这些Housebill的签发者就是无船承运人），据我所知，好像ZIM可以，但ZIM他下面有个ZIM物流其实就是货代，只不过他们的提单和船公司一样罢了，马士基物流也是这样。大家知道为什么会这样吗？就是因为911，包括AMS也是911以后弄出来的，俗称反恐舱单，流程是这样的，货主先订舱，货代把详细的收发货人

，品名，件毛体，发给船公司，船公司再发给美国海关，美国海关认为你这票货物没有问题，然后反馈给船公司，船公司再接受上船。（不过，这样做有案可查，真的要是那天再次发生恐怖袭击了，可以追根朔源，找到发货人）。同时美国海关要求，收货人必须是真实的。而且要求在美国海关有登记ID的，但是事实人真正的收货人不可能每个人去向美国海关登记，这样做费时费力。而且有些收货人不是法人，而是单独的自然人，也就是个人。所以出Housebill先由目的港的货代去提货，然后再给真实的收货人，而目的港的货代都是在美国海关注册过后，拥有清关的资格。这是原因之一，另外还有一个最大的原因是美国有一个特殊的包税制，就是一个收货人一年交多少税是固定的。就像我刚才说的那个目的港货代，他作为收货人一年交的关税是十万美金，你作为一个单独的收货人一年去清个几次关，难道也去交十万的关税？所以美国线大多数是出Housebill的。说起美国线，我在这里随便提一个案例，关于无单放货的事情，我想发货人都是心有余悸的。因为美国有些州的法律，规定海运提单复印件，也可以提货的。所以有些做外贸的人特别担心无单放货的事情。这种情况尤其是指定货代，但是今天我在可以郑重告诉你不用怕。我曾经看到过一个案例是上海某出口企业出口到美国某港口，走的是APL的船公司，然后APL船公司在没有收回正本提单的情况下就把货物放给了收货人，收货人凭得是提单的复印件，（当然船公司在放货前会确认一下收货人的真实身份，是不是和船公司内部的系统对的起来，才会放的，而不是阿狗阿猫拿张复印件就放货了），这案例造成发货人巨额货款未能收回，所以发货人起诉APL船公司，APL

就把美国的联邦法案拿出来，因为事情发生在目的港，所以适用目的港法案。（这里又要插一句了，很大一部份发货人喜欢做FOB，不喜欢做CIF，或者CNF其实FOB如果发生纠纷，法律都要适用收货方一方，因为是收货方付运费，这个其实对发货人很不利的，而且提单背面的承运人条款，我不知道有多少人仔细去看过？基本上都是维护承运人利益，不要说提单了，就是我们平常的快递的单子，有多少人仔细看过？丢失了东西，最多赔你800元。那还算比较有良心的老板开的快递公司了。言归正传APL船公司以适用美国联邦州法律为由，拒绝赔偿，官司一直打以最高法律，后来，起诉方律师聘请一个经验非常丰富的专业的货运人士，该货运人士后来指出，美国的该联邦州的法律中只适用美国国内企业，不适用国际运输，后来比双方查证，确实该州法律的那条规定只适用于美国国内的州与州之间的运输，就像美国东海岸的货物运向西海岸，但对国际运输，此条法律没有约束力。这才给发货方挽回巨额的经济损失。从些美国的那些船公司再也不敢无单放货了，至少你去问一下APL，他肯定不敢的。从这条看找到一个专业的货代业务员是多么的重要。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