# 控制风险 扬帆国际(1)论文

来源：网络 作者：琴心剑胆 更新时间：2024-01-01

*【论文摘要】 国际货运代理业务流程长，面临的各种风险复杂，涉及到的业务关系方多，行业竞争十分激烈，如何认识风险和控制风险是增强企业竞争实力的关键因素。本文从配仓风险；提单风险；分承包方风险三个方面分析国际货运代理如何规避国际货物运输中的风险...*

【论文摘要】 国际货运代理业务流程长，面临的各种风险复杂，涉及到的业务关系方多，行业竞争十分激烈，如何认识风险和控制风险是增强企业竞争实力的关键因素。本文从配仓风险；提单风险；分承包方风险三个方面分析国际货运代理如何规避国际货物运输中的风险。

【论文关键词】 国际货运代理 风险防范 配仓风险 提单风险 分承包方风险 国际货运代理是进出口贸易运输中不可缺少的中间环节，也是整个国际货物运输的组织者和设计师，它能够根据委托人托运货物的具体情况，设计最优的运输方案，提供各方面的专业咨询和建议，能及时掌握货物全程的运输信息，随时向委托人报告货物在途的运输情况，是国际贸易的重要组成部分。国际货代的业务范围一般包括：国际海运（集装箱整箱、拼箱，散货）、国际空运、陆运、报关、报检等方面。

由于其涉及到的业务关系方多、业务流程长，面临的各种风险复杂，而作为整个行业而言，竞争十分激烈，如何认识风险和规避风险是增强企业竞争实力的关键因素。

一、配仓风险 国际货代赢得市场的关键是服务快准好。其中最基本最核心的工作就是做好准时配仓，规避配仓风险。

货代公司在配舱环节关键是要作好几个日期的配合工作。一般是根据实际工作中的船期表来真正掌握配舱。

以班轮海运出口为例，掌握了以下几个日期的关系就基本可以做到出口环节的船期、装柜、报关等紧密衔接，为货主提供快捷优质的全方位服务。 为此，我们节选了一份APL公司出口到欧洲航线的深圳起步的班轮船期表为例： 1.若信用证规定的最迟装运期限是装船期不得迟于202\_.01.22，根据船期表，我们分析了以下几个关键日期：

(1)船期表上的预计离港日期（ETD）（也是提单上显示的开船日期）;

(2)截关日期;

(3)备货日期（装柜日期）;

(4)预计到达目的港日期（ETA）。 基本顺序是：备货日期（装柜日期）早于截关日期早于ETD。 2.根据上表，我们来逐个分析：

(1)NYK Andromeda 057W这班船的ETD为01.22，为了信用证能顺利结汇，应先明确最迟应配上这班船。

(2)根据第一点推出第二个日期: 截关日期简称CLOSING DAY。表中对应NYK Andromeda 057W这班船的CLOSING DAY（CY SHEKOU 12：00 CLOSING 202\_.01.20）为01.20。

通常CLOSING DAY比ETD早1天～2天，船公司在这两天内在装货港码头将这批在截关时间前交了海关放行条给船公司的货物装上船。换一句话，我们必须在截关日期前通关。

(3)第二点的截关日期非常重要。为了能再此日期前通关，我们必须提前装好柜，准备好单证，开始报关。

这个阶段完成一般需要2天～3天，所以装柜日期一般比截关日期提前2天～3天，这就是第三个装柜日期的时间顺序。

(4)对于第四个日期：预计到达目的港日期（ETA），也有的信用证不是规定最迟装船日期，而是规定最迟到达日期，那么这时候看船期表选船的时候要先对应符合ETA早于信用证规定最迟到达日期的那水船，再套用以上——截关日期——装柜日期的相同步骤。是一样的道理。

二、提单风险 顺利走船后，接下来就要考虑目的港放货的问题。国际海运中提单是物权凭证，一般情况下是收货人用以向目的港船代理提货的凭证。

提单风险种类繁多、花样层出不穷，做为国际货代，更是要练就一付火眼睛睛，认真防范提单风险。常见的提单风险有以下几种： 1.电放提单的风险。

对收货人而言，由于“电放”提单省去了单据在邮寄途中和在银行间周转的时间和费用，加快货物流转，减少了不必要的开支和费用，客户能够快捷提货，所以比较受收货人的欢迎，常会要求电放。但这种放货方式对发货人和承运人而言都是风险较大的。

对于发货人，“电放”后，货物所有权即转移给收货人，发货人即丧失了对货物的控制权，收货人在卸货港凭提单副本或提单传真件就可以提货，如果收货人提货后拒付货款，则“电放”就会使发货人面临货、款两空的巨大危险 所以．如果发货人对收回货款没有保障，则不宜采用“电放”。 防范做法

（1）：对于承运人，应注意保证在为货主做“电放”时已经收回了其签发的全套正本提单，没有额外的正本提单在外界流转。 防范做法

（2）：在采用货代提单的情况下，出口方若做“电放”，应该尽量选择国内声誉好、实力强、操作规范的大公司做代理。国际上一些知名的航运公司如MAERSK、NYK、APL、CMA等在球都有自己的代理机构，建立了各自的完善的内部网络系统．使电放通知通过数据联网，做电放时比较安全。

防范做法

（3）：采用海运单代替“电放”。海运单（Non—negotiable Sea Waybill)是一种在本质上和电放没有什么区别的放货方法。

但是“电放”是航运界的一种行业习惯做法，目前还没有相应的法律、惯例来调整；而海运单无论在国际贸易还是在国际航运方面都有章可循，如国际商会制定的(INCOTERMS)、国际海事委员会制定的《1990年国际海事委员会海运统一规则》等，一旦发生争议，这些惯例、规则对于当事人解决争议将会提供一定的依据。 2.记名提单风险。

美国法院普遍遵循：承运人可以将货物交给记名提单中载明的收货人，而无须要求收货人交出提单。因此在贸易实践中，应慎用记名提单，熟悉各国关于记名提单的法律规定， 采取必要的风险防范措施以维护出口商的权利。

防范做法

（1）:信誉有十足地把握，没有收款保障的情况下，尽量不做记名提单，尤其是在与美国客户做生意时。 防范做法

（2）:如果托运人一定要选择记名提单，出口商可以让承运人是否必须凭正本提单提货用文字在提单上明确表示出来， 如在提单上加注“where nontransferable／negotiable， the carrier is entitled to deliver the goods to the Ramed consignee without surrender of an original bill of lading， and is obliged to do SO unleSS the shipper requests otherwise before delivery takes place”。 防范做法

（3）：由于《美国1916年联邦提单法》关于记名提单的规定与中国《海商法》关于提单的定义存在明显的差异，我们在实际运输业务中应尽量争取依据中国海商法。建议在记名提单上加注“此提单适用中国海商法”字样，保证记名提单物权凭证的属性不被侵犯，以法约束承运人必须凭正本提单放货。

三、分承包方风险 在整个货代作业环节中，通常货代公司将不同的具体业务分包给专业分承包方，分工协作，共同完成国际货物运输过程。防范分承包方风险，简单地说，就是如何选好分承包方的问题。

这其中较重要较普遍的分承包方是报关行、拖车公司。 1.挑选报关行，主要考虑以下几方面：

(1)报关费用:质优价廉者得。

(2)报关服务:报关行是否拥有为你所从事的行业清关的知识及经验，他能收集到什么样的资源为你的服务？如果你的产品需要特别的文件（如禁止进口服饰再转运的文件），报关行是否能顺利的满足这些需求？报关行是否接受过足够的训练满足复杂评估及记录的要求？报关行与仓储、运输以及其他与物流服务相关的公司的业务关系如何？报关行处理多个港口业务的能力如何？负责客户工作的员工的工作素质如何？从业时间有多长？报关行能否提供情况类似的进口商的成功范例？

(3)报关行与海关的关系：是否牢固？特别是他是否符合海关对报关行业务提出的所有要求？ 2.挑选拖车公司，主要考虑质优价廉者得。一般情况下固定做一两个车队，质量时间都较有保证，还引入了良性竞争。

服务有保证，价格也优惠。 国际货代业务流程长，除了上述分析的一些主要风险，在操作实施过程中还有许多突发的因素，以不变应万变，因此买保险的工作非常重要，认识风险和规避风险，我们才得以长风破浪、顺利远航。

参考文献: 中国国际货运代理协会:国际货运代理理论与实务.中国气象出版社，202\_

（1）

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！