

服务指南

NFO 下一航班发货指南：怎么运作，以及 OBC 和 NFO 到底怎么选

写给要在专人手提和优先空运之间做决定的物流采购——重量、时效、单证、风险，逐条摊开对比。

• 服务指南 • FlashGL • 2026

目录

本册内容

01 NFO 是什么

02 四条硬指标

03 三条机制

04 四步流程

05 OBC 与 NFO 对比

06 什么货该走 NFO

07 下单前准备

08 出口单证要求

09 优先订舱机制

10 主力航线时效

11 会毁掉一票货的两件事

12 案例：宁波→休斯顿

13 常见问题

NFO（Next Flight Out，下一航班发货）就是：把你的货作为优先货物，订到最近一班可用商业航班上。不拼箱，不等集装箱装满，落地前两端清关已经准备就绪。

NFO 存在的理由很直接——OBC 有天花板：**单名快递员 200 kg、三边和小于 180 cm**。越过这条线，专人手提就不再是选项，剩下的活交给优先空运：**单票最高 2,000 kg，门到门 24-48 小时**。

我们接触的采购，大多不是在 NFO 和普通空运之间选，而是在 NFO 和 OBC 之间选，而且是在时间压力下、拿着不完整的价格信息选。这份指南就是为这个决策写的：两种模式按十个维度逐条对比；列出「绝对该走 NFO」的七种情形；给出出口单证要求；讲清楚优先订舱到底怎么运作；最后附宁波→休斯顿的真实执行记录——包括那段把它推远超出目标时效的 26 小时中转。难看的数字我们也照登。

四个数字先记住

≤ 2,000 kg 单票重量上限	24-48 h 门到门目标时效	10 min 报价附确认航路	200+ 服务机场
-----------------------------	---------------------------	--------------------------	---------------------

让 NFO 快起来的三条机制

• 优先交货，不拼箱 货物作为优先货物订到最近一班可用航班，不放在仓库里等集装箱装满。	• 双端清关 持证报关员并行准备出口报关单与进口申报——在交货之前做完，不是落地之后才开始。	• 两段地面一条链 起运地取件与目的港到门派送，统一在一条保管链下执行，附拍照签收凭证。
---	--	--

四步流程，单一责任人

- 01 提交需求**
给出品名、重量、尺寸和截止时间。我们先查真实航班舱位，再报价——10 分钟内回复，附带确认航路。
- 02 取件与出口单证**
上门取货，准备出口报关单、完成 HS 归类，然后作为优先货物向航司交货。
- 03 优先空运**
货物搭乘最近一班可用商业航班，每一个航段与中转点全程实时追踪。
- 04 清关交付**
目的港预清关，机坪放行后直送收货人，附带时间戳的签收凭证。

OBC 与 NFO 逐维对比

维度	OBC 专人手提	NFO 下一航班
重量上限	≤ 200 kg / 单名快递员	≤ 2,000 kg / 票
尺寸	三边和 < 180 cm	按航司 AQR 限制
门到门时效	6-24 小时	24-48 小时
谁跟着货走	一名受审查的快递员，全程实物相随	无快递员，货物作为已申报的优先空运货物运输
操作节点	无，完全绕过货站	起运、中转、目的三端均走航司货站操作
单证	发票、装箱单、AWB，另加品名所需许可证	AWB、出口报关单、进口申报；管制品名另加
清关	双端，快递员在飞行途中完成预清关	双端，交货前完成准备
成本量级	单位重量最高——你买的是一个座位加一个人	超过手提尺寸后，单位重量显著低于 OBC
适用场景	单件小货、极限时效、高价值或高敏感性	200-2,000 kg、多件货、时效按一到两天算
主要风险	一名快递员押一班飞机，航班取消需立刻改配	航司运力与海关停留——都在主动管，但都真实存在

两种模式由同一个布达佩斯运营中心操作，同一次通话里同时报价。价格取决于航线、重量与时效要求——我们不公开价卡，10 分钟内给确定数字，不给区间。

这七种情况，直接走 NFO

情形	为什么 OBC 不行	NFO 怎么处理
单件超过 200 kg	超出单名快递员的承运限额	作为已申报的优先货物订舱
货量一名快递员带不完	要拆给多名快递员、走多班航班，保管链被打散	一次订舱、一份 AWB、一个责任人
三边和达到或超过 180 cm	超出手提件尺寸上限	按航司 AQR 限制配舱，必要时打箱
时效按一到两天算，不是按小时	你在为用不上付钱	按时效达成，单位重量成本低得多
多件货发给同一收货人	拆给多个快递员会破坏保管链	一票货、一次报关、一次派送
货不能作为随身行李运输	手提不是允许的运输方式	按正确归类作为已申报空运货交货
危险品超过手提可带数量	货量超出快递员可携带范围	按 IATA DGR 作为已申报货物运输

把这张表当成路由规则，不是偏好。命中任意一行，不管这票货感觉有多急，买 OBC 都是错的。

| 下单前，这些必须备齐

第一次通话前把这张清单填完。这里填得准，货才留得住当初承诺的那班飞机。

- ☐ 取件地址，以及现场联系人姓名与手机号
- ☐ 件数，以及每一件的重量和尺寸
- ☐ 用大白话写的品名描述，有 HS 编码的一并提供
- ☐ 货物能否堆叠，以及有无朝向或搬运限制
- ☐ 要求的送达日期，以及背后真正卡你的那个时间点
- ☐ 用于进口申报的收货人信息，适用时提供税号
- ☐ 如属管制物项、两用物项或战略物项，提供许可证或批件
- ☐ 如需温控，明确温区要求
- ☐ 如属危险品，提供危险品类别与 DGR 单证

| NFO 出口单证要求

单证	提供方	注意点
商业发票	发货人	申报价值同时决定保险额度与计税依据，务必准确
装箱单	发货人	件数与重量必须和实物完全一致
空运提单 AWB	FlashGL	交货前核对收货人与通知人
出口报关单	FlashGL 报关员	订舱前按正确的 HS 编码申报
原产地证 CO	发货人	多条航线享受优惠税率所需
许可证或批件	发货人	管制、两用、战略物项——取件前拿到，不要事后补
进口申报	FlashGL 报关员	与出口并行准备，目的港清关不等候
DGR 申报	由 FlashGL 按 IATA DGR 编制	危险品须在询价阶段申报
报关委托书	收货人或发货人	部分国家/地区需先取得授权，报关行方能代申报

海关延误是最常见的中断原因，也是最容易提前规避的一个。下面每一项，交货前改对，都比到港后补救便宜得多。

优先空运的舱位机制，到底怎么运作

• 先看舱位，再谈价格

第一个问题不是多少钱，而是哪架飞机在你要求的日期真能装下这批货。先确认舱位再报价——这就是为什么 FlashGL 的报价 10 分钟回来，还带着一条确认的航路，而不是一张价卡加一堆免责声明。

• 按优先货交货，不是按普货

优先货不等集装箱装满。你的货按航司自己的优先操作规则，走当初订的那班飞机。

• 按航司 AQR 限制配舱

每家航司都有自己的机型承载限制（AQR）——特定机型按尺寸与配载能收多少。超大件会配到真正装得下的机型上，而不是硬塞。

• 备选方案留着不关

订好的航班取消或顺延，改配立刻启动。你在批准订舱前，直接让协调员把备选航班写出来。

主力航线门到门时效

航线	门到门
PVG → LAX	12–16 h
PVG → SFO	12–16 h
HKG → LAX	12–15 h
ICN → LAX	11–14 h
TPE → SJC	10–13 h
PVG → JFK (NFO)	16–20 h

下表为 FlashGL 主力航线种子数据，以订舱时单证齐备为前提。上海浦东（PVG）2024 年货邮吞吐量约 378 万吨，紧邻外高桥保税区，货物可免税暂存待清关；香港（HKG）约 494 万吨，为全球第一大航空货运枢纽。

会毁掉一票 NFO 的两件事

运力和单证。运力：订好的航班取消或顺延，货就得等下一个起飞——飞行时间在门到门总时长里只占一小块，剩下全是中转衔接。单证：HS 编码错了、许可证没办、申报价值和发票对不上，货就压在海关，截止时间就这么过去。两件事都可控，前提是交货之前处理掉。询价阶段把品名数据给准、单证给全，大部分风险在卡车出发前就没了。

案例：宁波 → 休斯顿，门到门

6 月 3 日 13:37 ● 接到询价

制造业客户，关键零部件要送休斯顿工厂，产线不能停。

6 月 3 日 13:42 ● 确认航班舱位

通话后 5 分钟：锁定 TK6593 (PVG→IST) 与 TK0033 (IST→IAH) 。

6月3日 ● 出具报价

13:58

距询价 21 分钟，附完整航路。客户当天下午 16:42 确认。

6月4日 ● 工厂取件

19:06

卡车自宁波送至 PVG 仓库，当晚 22:18 完成交货入库。

6月6日 ● TK6593 自 PVG 起飞

05:42

11:47 抵达伊斯坦布尔。IST 中转停留 26 小时 46 分——整段运输里最大的一块时间。

6月7日 14:33 ● TK0033 自 IST 起飞

当地时间 18:12 抵达休斯顿 IAH。

6月8日 ● 目的港地面段启动

16:49

美国清关放行后，司机在 IAH 提货，此时距落地已过去 22 小时 37 分。

6月9日 ● 送达客户工厂

08:33

门到门 5 天 18 小时 56 分，10 个节点全程跟踪通报。休斯顿工厂零停线。

I 常见问题

Q NFO 比 OBC 便宜吗？

按公斤算，便宜，而且便宜得明显。OBC 买的是一个飞机座位加一个人，NFO 买的是优先舱位。货一旦超过手提尺寸，差距会迅速拉开。两种方式同一次通话里都报价，数字取决于航线、重量和时效要求——10 分钟内给确定报价，不给模糊区间。

Q NFO 能装多重？

单票最高 2,000 kg，同时受航司机型承载限制（AQR）对尺寸的约束。再往上，或者你的货量已经够填满一个货舱，就该问包机报价了。包机的载重、尺寸与时效按机型与航线逐票报价。

Q NFO 到底有多快？

目标是门到门 24-48 小时，上面那张航线表就是主力通道上的实际样子。真实时效取决于中转衔接和海关。宁波→休斯顿那票走了 5 天 19 小时，因为伊斯坦布尔中转停了 26 小时。这个数字我们照登——采购该看到区间，而不是只看最好情况。

Q NFO 含清关吗？

含，双端。持证报关员在交货前并行准备出口报关单与进口申报。覆盖 97 个章节的准确 HS 归类是货走得动的关键；涉及保税区、自贸区的进出手续一并处理。

Q 超大件和危险品能走 NFO 吗？包装有什么要求？

超大件可以，按航司 AQR 限制配舱，航路需要时打箱。危险品可以，前提是提前申报，且包装、标记、标签符合 IATA DGR——我们的作业人员受 IATA DGR 培训。包装按行业标准出口包装或定制打箱；易碎、高价值和长航程的货建议打箱。询价时提出来，我们按你的实际航路给出具体包装要求。

10 分钟拿到两套方案

把城市对、重量、尺寸和你真正卡的时间点发过来。我们同时给出 NFO 和 OBC 两条航路，并讲清取舍——不推销我们更想卖的那一种。邮箱 service@flashgl.com，或致电 7×24 专线 +86 400-011-9188。

获取报价

询价邮箱
service@flashgl.com

7×24 专线
+86 400-011-9188

官网
flashgl.com