



中国国际贸易促进委员会广东省分会
中国国际商会广东商会
外贸从业人员业务指导丛书

外贸运输

操作实务

薛刚 赖新锋 编著

WAIMAO YUNSHU
CAOZUO SHIWU



广东省出版集团
广东经济出版社



外贸从业人员业务指导丛书

外贸运输

操作实务

WAIMAO YUNSHU
CAOZUO SHIWU

薛 刚 赖新锋 编著

广东省出版集团
广东经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

外贸运输操作实务 / 薛刚, 赖新锋编著. —广州: 广东经济出版社, 2009. 1

(外贸从业人员业务指导丛书)

ISBN 978-7-5454-0047-2

I. 外… II. ①薛…②赖… III. 国际运输: 货物运输
IV. F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 204706 号

出版发行	广东经济出版社 (广州市环市东路水荫路 11 号 11~12 楼)
经销	广东新华发行集团
印刷	湛江日报社印刷厂 (湛江康宁路 17 号)
开本	787 毫米×1092 毫米 1/16
印张	11 2 插页
字数	236 000 字
版次	2009 年 1 月第 1 版
印次	2009 年 1 月第 1 次
印数	1~5 000 册
书号	ISBN 978-7-5454-0047-2
定价	22.00 元

如发现印装质量问题, 影响阅读, 请与承印厂联系调换。

发行部地址: 广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话: [020] 38306055 38306107 邮政编码: 510075

邮购地址: 广州市环市东路水荫路 11 号 11 楼

电话: (020) 37601950 邮政编码: 510075

营销网址: <http://www.gebook.com>

广东经济出版社常年法律顾问: 屠朝锋律师、刘红丽律师

· 版权所有 翻印必究 ·

序

对外经济贸易合作是我国实施开放型经济发展战略中重要的环节。党的“十七大”报告明确提出,要把“引进来”和“走出去”更好地结合起来,进一步拓展对外开放的广度和深度,提高开放型经济水平。这为我国的对外经济贸易合作指明了前进方向。

改革开放以来,广东对外经济贸易取得了重大成就。30年来广东经济保持年均13.7%的增长速度,连续23年稳居全国经济总量第一,2007年经济总量达30673亿元,占全国1/8(不含港澳台地区),经济总量继超过亚洲“四小龙”中的新加坡、我国香港后又超过我国台湾;来源于广东的财政总收入达到7751亿元,约占全国总收入的1/7;实现进出口总额6340.5亿美元,是1978年的近380倍,占全国外贸进出口总额的1/3,连续22年居全国首位,在世界经济体中,已超过俄罗斯和西班牙,排在第13位。广东已成为我国经济大省,成为全国对外开放的前沿,成为世界经济的重要组成部分。

新时期,广东正以世界眼光和战略思维谋划外经贸的大发展。为了贯彻省委省政府的外向型发展战略,推动企业“走出去”,帮助企业在更高层次、更宽领域参与国际经济合作和竞争,进一步落实我省发展现代产业体系的战略部署,开拓服务业发展的新领域,大力推进以现代物流等为重点的生产性服务业的发展,中国国际贸易促进委员会广东省分会与广东经济出版社在2006年编辑出版外贸从业人员业务指导系列丛书之《进口业务基础实务》《出口业务基础实务》的基础上,根据企业的发展需要和我省产业结构调整的进程,再次组织专业人员有针对性地编辑出版了该系列丛书之《外贸运输操作实务》。

本书分为上篇海洋运输、中篇其他运输方式和下篇运输相关问题。作者从专业的角度出发,针对运输工作中的新问题、新情况,系统地介绍了相关知识,具有一定的知识性和概括性。既为广大就学人员、研究人员掌握运输物流方面的基本知识提供了帮助,也为外贸企业适应当前国际形势复杂多变、国际竞争日趋激烈,提高开拓运输市场的能力提供了必要的参考意见。

我们真诚希望读者对本书的编写提出宝贵意见,共同为推动广东对外经济贸易事业的发展作出更大的贡献。

中国国际贸易促进委员会广东省分会
中国国际商会广东商会
2008年8月于广州

目 录

上篇 海洋运输	1
一 海洋运输概述	3
(一) 国际货物运输的性质和特点	4
(二) 海洋运输的特点	6
(三) 海洋货物运输对象——货物	8
(四) 海洋货物运输工具——船舶	10
(五) 海洋货物运输的航线	14
(六) 港口	18
二 海洋运输船舶的营运方式	22
(一) 班轮运输	22
(二) 租船运输	28
(三) 海运进出口货物运输	32
(四) 租船实务操作技巧	38
三 海洋货物运输单据	48
(一) 提单概述	48
(二) 海运提单的性质和作用	50
(三) 海运提单的种类及其使用	52
(四) 海运提单内容及主要条款	62
(五) 提单的制作, 审核及签发	70
中篇 其他运输方式	77
一 铁路货物运输	79
(一) 概述	79
(二) 铁路货运流程	85
(三) 零担货物运输与集装化运输	85

二	航空运输	90
	(一) 航空货物运输和发展	90
	(二) 国际航空运输组织	93
	(三) 航空货物运输方式	94
	(四) 国际货物航空运单	96
	(五) 航空运输业务流程	97
三	内河、公路、邮政和管道运输	102
	(一) 内河运输	102
	(二) 公路运输	103
	(三) 邮政货物运输	104
	(四) 管道货物运输	107
四	集装箱运输、国际多式联运和大陆桥运输	109
	(一) 集装箱运输	109
	(二) 国际多式联运	115
	(三) 大陆桥运输	119
下篇	运输相关问题	121
一	电子提单	123
	(一) 电子提单的相关概念	123
	(二) 电子提单是航运与电子商务相结合的产物	127
二	海上运输保险	131
	(一) 海上运输保险概述	132
	(二) 海运货物保险险别	136
	(三) 海运保险的索赔与理赔	138
三	与货物运输相关的合同	141
	(一) 海洋运输货物保险合同	141
	(二) 货物运输合同	144
	(三) 航次租船合同	152
四	与运输有关的法律问题	155
	提单法律适用的一般原则	155
附录	统一提单的若干法律规则的国际公约(海牙规则)	165

上
篇

海洋运输



海洋运输概述

实操精要

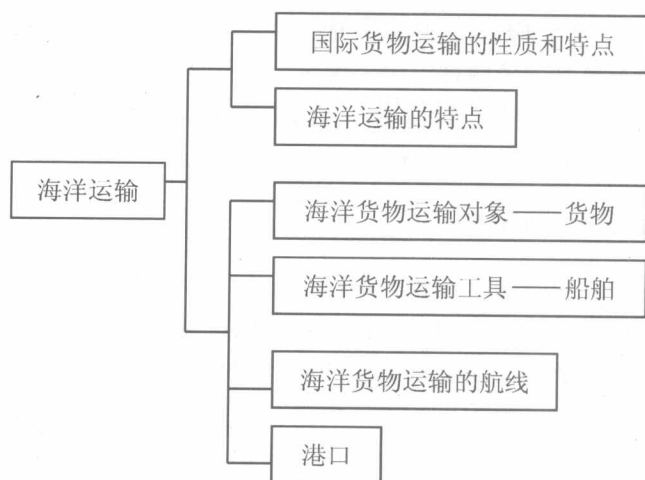


图 1-1

对于国际物流人员，了解各种不同的运输方式和经验对于合理选择和正确利用各种运输方式，有着重要的意义。

(一) 国际货物运输的性质和特点

详细解读 □□□

1. 国际货物运输是一种无形的进出口贸易

(1) 国际货物运输的概念

运输:

① 按运送对象来分,可分为货物运输和旅客运输。

② 按货物运输来分,又可按地域划分为国内货物运输和国际货物运输两大类。

国际货物运输:在国家与国家、国家与地区之间的运输。

国际货物运输又可分为进出口贸易物资运输和非贸易物资(如展览品、个人行李、办公用品、援外物资等)运输两种。由于国际货物运输中的非贸易物资的运输往往只是贸易物资运输部门的附带业务,所以,国际货物运输通常被称为进出口贸易运输,对一个国家来说,就是对进出口业务运输,简称外贸运输。

(2) 进出口贸易运输的性质

在进出口贸易中,商品的价格包含商品的运价,商品的运价在商品的价格中占有较大的比重,一般约占10%,在有的商品中,可以占到30%~40%。商品的运价也和商品的生产价格一样,随着市场供求关系变化而围绕着价值上下波动。商品的运价随着商品的物质形态一起进入国际市场中,商品运价的变化直接影响到进出口贸易商品价格的变化。而国际货物运输的主要对象又是进出口贸易商品。换句话说,国际货物运输也就是一种进出口贸易,只不过它用于交换的不是物质形态的商品,而是一种特殊的商品,即货物的位移。所谓商品运价,也就是它的交换价格。

由此,我们可以得出结论:从贸易的角度来说,国际货物运输就是一种无形的进出口贸易。

2. 国际货物运输的特点

国际货物运输是国家与国家、国家与地区之间的运输,与国内货物运输相比,它具有以下几个主要特点:

(1) 国际货物运输涉及国际关系问题,是一项政策性很强的涉外活动

国际货物运输是进出口贸易的一个组成部分,在组织货物运输的过程中,需要经

常同国外发生直接或间接的广泛的业务联系，这种联系不仅是经济上的，也常常会涉及国际的政治问题，是一项政策性很强的涉外活动。因此，国际货物运输既是一项经济活动，也是一项重要的外事活动，这就要求我们不仅要用经济观点去处理各项业务，而且要有政策观念，按照我国对外政策的要求从事国际运输业务。

(2) 国际货物运输是中间环节很多的长途运输

国际货物运输是国家与国家、国家与地区之间的运输，一般来说，运输的距离都比较大，往往需要使用多种运输工具，通过多次装卸搬运，要经过许多中间环节，如转船、变换运输方式等，经由不同的地区和国家，要适应各国不同的法规和规定。如果其中任何一个环节发生问题，就会影响整个运输过程，这就要求我们做好组织工作，环环紧扣，避免在某环节上出现脱节现象，给运输带来损失。

(3) 国际货物运输涉及面广，情况复杂多变

国际货物运输涉及国内外许多部门，需要与不同国家和地区的货主、交通运输行业、商检机构、保险公司、银行或其他金融机构、海关、港口以及各种中间代理商等打交道。同时，由于各个国家和地区的法律、政策规定不一致，贸易、运输习惯和经营做法不同，金融货币制度的差异，加之政治、经济和自然条件的变化，都会对国际货物运输产生较大的影响。

(4) 国际货物运输的时间性强

按时装运进出口货物，及时将货物运至目的地，对履行进出口贸易合同、满足商品竞争市场的需求、提高市场竞争能力、及时结汇，都有着重大意义。特别是一些鲜活商品、季节性商品和敏感性强的商品，更要求迅速运输，不失时机地组织供应，才有利于提高出口商品的竞争能力，有利于巩固和扩大销售市场。因此，国际货物运输必须加强时间观念，争时间、抢速度，以快取胜。

(5) 国际货物运输的风险较大

由于在国际货物运输中环节多、运输距离长、涉及面广、情况复杂多变，加之时间性又很强，在运输沿途国际形势的变化、社会的动乱，各种自然灾害和意外事故的发生，以及战乱、封锁禁运或海盗活动等，都可能直接或间接地影响到国际货物运输，以致造成严重后果，因此，国际货物运输的风险较大。为了转嫁运输过程中的风险损失，各种进出口货物和运输工具，都需要办理运输保险。

(二) 海洋运输的特点

详细解读 □□□

海洋运输是历史悠久的进出口贸易运输方式。由于进出口贸易是进行世界范围的商品交换,其地理条件决定了海上运输在进出口贸易中的重要作用。目前进出口贸易总运量中 2/3 以上的货物是利用海上运输完成的,海上运输成为进出口贸易中最重要的运输方式。

1. 海洋运输的特点

与其他各种运输方式相比较,海洋运输具有以下的特点:

(1) 运输量大

随着造船技术的日益发展和精益求精,船舶都朝着大型化方向发展。巨型客轮超过 8 万吨,巨型油轮超过 60 万吨。一般的杂货轮也多在五六万吨以上。因此,海上运输具有运输量大的优势,船舶承载能力远远大于火车、汽车和飞机,是运输能力最大的工具。

(2) 通过能力强

一方面,海上运输是利用天然航道完成的,这些航道四通八达,将世界各地港口连在一起,不像汽车、火车容易受道路或轨道的限制;另一方面,如遇政治、经济贸易及自然条件等的变化,可随时改选最有利的航线。因此,通过能力强成为海上运输的另一大优势。

(3) 运费低廉

一方面,海上运输所通过的航道是天然形成的,港口设施一般是政府修建,不像公路或铁路运输那样需大量投资用于修筑公路或铁路;另一方面,船舶运载量大、使用时间长、运输里程远,与其他运输方式相比,海运的单位运输成本较低,约为铁路运费的 1/5、公路运费的 1/10、航空运费的 1/30。这为低价大宗货物的运输提供了有利的运输条件。

(4) 适用运输各种货物

由于上述特点使海洋运输可以运输各种货物,尤其是一些火车、汽车无法运输的特种货物,如石油井架、机车等均可利用海洋运输。

(5) 速度较慢

货船体积大,水流阻力高,风力影响大,因此速度较慢,一般多在10~20海里/小时之间,最新的集装箱运输速度为35海里/小时。如要提高船行速度,燃料消耗会大大增加,又极不经济。因此不宜用来运输容易腐烂的货物。

(6) 风险较大

海洋运输受自然条件和气候的影响较大,航期有时不能得到保证,遇险的可能性也大。同时,海洋运输也存在着社会风险,如战争、罢工、贸易禁运等。因此,海洋运输需要买保险,转嫁损失。据统计,每年全世界遇险的船只约300艘。

2. 我国海上运输的发展简况

20世纪50年代,西方国家对我国进行海上运输封锁,我国发展远洋船队的条件不足,因此只能主要通过铁路运输与苏联和东欧等国家进行贸易。

60年代,我国贸易对象逐渐转为西方国家,进出口货物运输也逐渐转为海运为主,当时我国海上运输能力薄弱,海运主要以租船为主。中国租船公司作为我国统一对外租船机构,灵活运用程租、期租等形式,租进了大量的船位,在1958—1970年间租船承担的进出口货物运量占我方派船承运量的70%以上。在这段时期,租船对完成对外贸易运输任务起了重要作用。

70年代末以来,我国经济飞速发展,已经成为世界上最主要的海运大国之一。目前,中国进出口货运总量的90%以上都是利用海上运输。全球目前20%的大宗海运货物运往中国,有20%的集装箱来自中国;而新增的大宗货物海洋运输中,有60%~70%是运往中国的。据交通运输部统计,到2007年年底我国水路货物运输量为28亿吨,货物吞吐是64亿吨,我国运输船舶总动力达1.19亿吨,位居世界第4位。我国港口吞吐量达到64亿吨。目前沿海矿、煤、油、箱、粮五大运输系统已基本建立,内河“两横一纵两网”国际高等级航道网发展格局基本形成。我国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量已连续5年位居世界第一,集装箱吞吐量2007年首次突破1亿标准箱,亿吨大港达到14个,世界五大港口中我国占了3个。随着我国经济影响力的不断扩大,世界航运中心正在逐步从西方转移到东方,我国海运业已经进入世界海运竞争行列的前列。

(三) 海洋货物运输对象——货物

实操精要

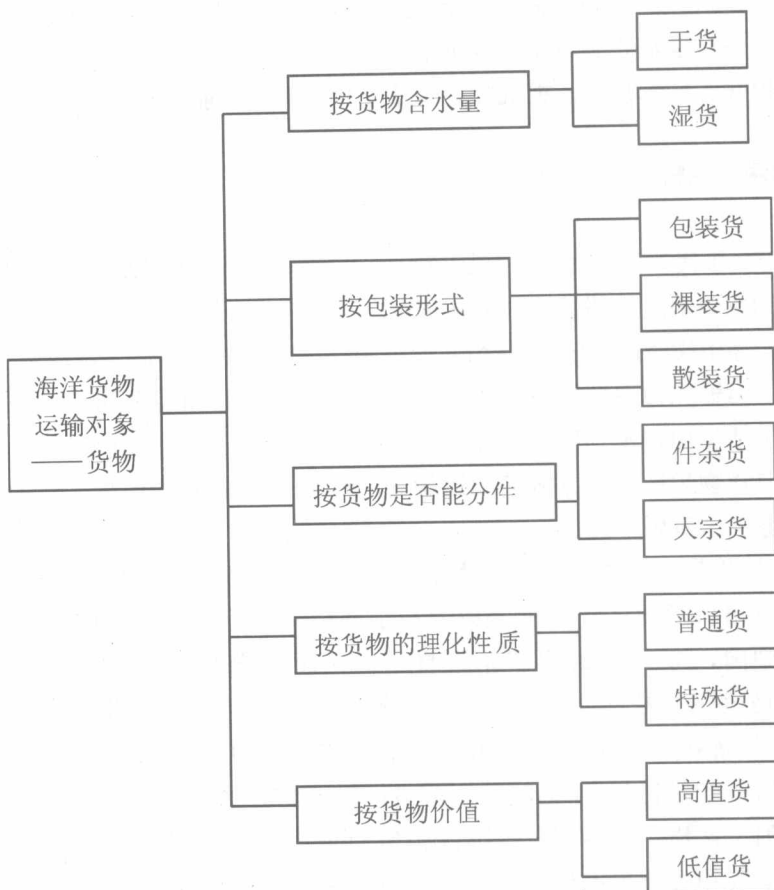


图 1-2

详细解读

货物种类繁多，而且结构、形状、性质和包装千差万别，因此，作为国际物流人员，必须熟悉运输对象——国际货物，掌握其特性、结构、包装种类，才能做好国际运输工作。在搬运、积载、保管、装卸及运输过程中，必须根据不同的要求，区别对待。

货物可以从不同的角度进行分类。

1. 按货物含水量划分

按货物含水量划分, 货物可分为:

① 干货 (Dry Cargo), 干货是指基本上不含水分或含水很少的货物。有包装的件杂货物大都属于此类。

② 湿货 (Wet Cargo), 湿货是指散装液体货 (Liquid Cargo), 如石油及其制品、植物油、化学品等。金属桶或塑料桶装运的流质货物以及半流质如肠衣等也都属于此类。

这种划分主要是为了租船订舱的方便, 因为不同类型的货物, 所需的船舶也不同。

2. 按包装形式和有无包装划分

按包装形式和有无包装划分, 货物可分为:

① 包装货 (Packed Cargo), 如件杂货物 (General Cargo)。

② 裸装货 (No Packed Cargo), 如钢板、钢材等。

③ 散装货 (Bulk Cargo), 如粮食、矿石、煤炭等。

3. 按货物是否能分件划分

按货物是否能分件划分, 货物可分为:

① 件杂货 (General Cargo), 件杂货是指有包装的、可分件的、数量较小的货物。

② 大宗货 (Bulk Cargo), 大宗货一般是指数量较大、规格较统一的初级产品。在运输时, 它们大多是散装, 故又称散装货。

4. 按货物的理化性质划分

按货物的理化性质划分, 货物可分为:

① 普通货 (Ordinary Cargo)。

② 特殊货 (Special Cargo)。

5. 按货物价值划分

按货物价值划分, 货物可分为:

① 高值货物 (High-valued Cargo), 高值货物是指高价、贵重货物, 如金、银、古董、艺术品、精密仪器等。

② 低值货物 (Low-valued Cargo), 低值货物是指价值较低的货物, 大宗货物多数属于此类。

区分高值货物和低值货物并无严格界限，主要是根据货物运费率的高低决定，一般以班轮费率 8 级为标准，1~8 级为低值货物，9~20 级为高值货物。

(四) 海洋货物运输工具——船舶

实操精要

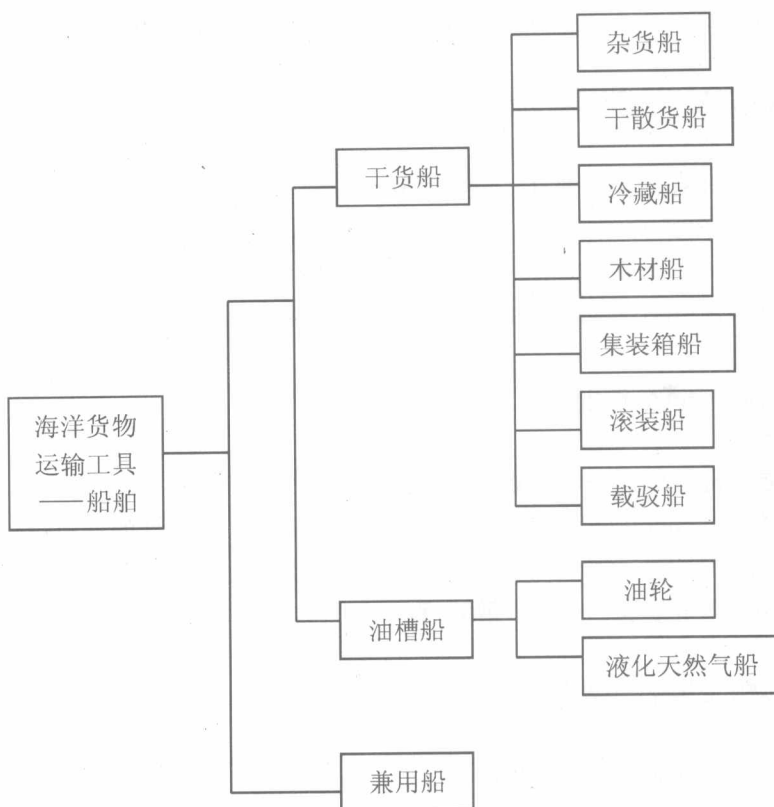


图 1-3

详细解读

海上货物运输船舶的种类繁多，因分类方式的不同，同一条船舶可有不同的称呼。货物运输船舶按照其用途不同，可分为干货船和油槽船两大类。

1. 干货船 (Dry Cargo Ship)

根据所装货物及船舶结构、设备不同，可分为：

(1) 杂货船 (General Cargo Ship)

杂货船一般是指定期航行于货运繁忙的航线,以装运零星杂货为主的船舶。这种船航行速度较快,船上配有足够的起吊设备,船舶构造中有多层甲板把船舱分隔成多层货柜,以适应装载不同货物的需要。杂货,也称为统货,是指机器设备、建材、日用百货等各种物品。专门运输包装成捆、成包、成箱的杂货的船,称为杂货船或称普通货船。

杂货船有下列一些特征:

① 载重量不可能很大,远洋的杂货船总载重量为 10000 吨~14000 吨;近洋的杂货船总载重量为 5000 吨左右;沿海的杂货船总载重量为 3000 吨以下(由于货种多、货源不足、装卸速度慢、停港时间长,杂货船的载重量过大会不经济)。

② 为了理货方便,杂货船一般设有 2~3 层甲板。载重量为万吨级的杂货船,设有 5~6 个货舱。机舱位置多数位于中后部,也有的在尾部。

③ 杂货船一般都设有首楼,在机舱的上部设有桥楼。老式的 5000 吨级杂货船,多采用三岛型。

④ 许多万吨级的杂货船,因压载的要求,常设有深舱,同时深舱可以用来装载液体货物(动植物油、蜜糖等)。

⑤ 杂货船一般都装设有起货设备,多数以吊杆为主,也有的装有液压旋转吊。

⑥ 大多数杂货船,每个货舱一个舱口,但少数杂货船根据装卸货物的需要,采用双排舱口。

⑦ 不定期的杂货船一般为低速船。航速过高对于杂货船是很不经济的。远洋杂货船的船速为 14~18 节,续航力为 12000 海里以上;近洋杂货船的船速为 13~15 节;沿海杂货船的航速为 11~13 节。

⑧ 杂货船一般都是一部主机,单螺旋桨。

(2) 干散货船 (Bulk Cargo Ship)

干散货船是用以装载无包装的大宗货物的船舶。依所装货物的种类不同,又可分为粮谷船 (Grain Ship)、煤船 (Collier) 和矿砂船 (Ore Ship)。这种船大都为单甲板,舱内不设支柱,但设有隔板,用以防止在风浪中运行的舱内货物错位。因为干散货船的货种单一,不需要包装成捆、成包、成箱的装载运输,不怕挤压,便于装卸,所以都是单甲板船。总载重量在 50000 吨以上的,一般不装起货设备。由于谷物、煤和矿砂等的积载因数(每吨货物所占的体积)相差很大,所要求的货舱容积的大小、船体的结构、布置和设备等许多方面都有所不同。因此,一般习惯上仅把装载粮食、煤等货物积载因数相近的船舶,称为散装货船,而装载积载因数较小的矿砂等货物的船舶,称为矿砂船。用于粮食、煤、矿砂等大宗散货的船通常分为如下几个级别:

① 总载重量 DW 为 100000 吨级以上,称为好望角型船。

② 总载重量 DW 为 60000 吨级,通常称为巴拿马型。这是一种巴拿马运河所容许通过的最大船型。船长要小于 245 米,船宽不大于 32.2 米,最大的容许吃水为