

Container  
Transportation



面向“十二五”高等教育课程改革项目研究成果

# 集装箱运输实务

主编 曹晓发

 北京理工大学出版社  
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

要 献 容 内

# 面向“十二五”高等教育课程改革项目研究成果

# 集装箱运输实务

突 心 对 应 百 字 对 眼

附 录 (P1) 目 录 编 查 件 图

北 京 理 工 大 学 出 版 社 北 京 理 工 大 学 出 版 社 主 编 曹 晓 发 副 主 编 魏 巍

主 编 曹 晓 发  
副 主 编 魏 巍



北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

北 京 理 工 大 学 出 版 社

 **北京理工大学出版社**  
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

北 京 理 工 大 学 出 版 社

## 内容摘要

集装箱运输是近 50 年来发展极快的一种运输方式,是现代化运输的集中体现。由于其高效率、高度标准化、高度国际化和信息化的特点,被视作“运输界的一场革命”,并成为国际物流的主要运输方式之一。

本书针对高等院校应用型人才培养的特点,从集装箱运输的基本概念和知识出发,以集装箱运输中的各项任务、项目过程为导向,来培养学生的实践能力。课程内容以集装箱运输程序为线索,由浅入深地将全书内容分为四个项目,分别为:出口货运订舱、集装箱货物装载、集装箱水路运输和其他集装箱运输方式。

本书适合作为高等院校物流管理专业集装箱运输课程的教学用书。

版权专有 侵权必究

---

### 图书在版编目(CIP)数据

集装箱运输实务 / 曹晓发主编. —北京:北京理工大学出版社,  
2010.8

ISBN 978 - 7 - 5640 - 3773 - 4

I. ①集… II. ①曹… III. ①集装箱运输—高等学校:技术  
学校—教材 IV. ①U169

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 171995 号

---

出版发行 / 北京理工大学出版社

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010)68914775(办公室) 68944990(批销中心) 68911084(读者服务部)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 北京慧美印刷有限公司

开 本 / 710 毫米 × 1 000 毫米 1/16

印 张 / 17.25

字 数 / 324 千字

责任编辑 / 袁 媛

版 次 / 2010 年 8 月第 1 版 2010 年 8 月第 1 次印刷

/ 张慧峰

印 数 / 1 ~ 2000 册

责任校对 / 张沁萍

定 价 / 35.00 元

责任印制 / 边心超

---

图书出现印装质量问题,本社负责调换

# 前 言

集装箱运输是近 50 年来发展极快的一种运输方式，是现代化运输的集中体现，由于其高效率、高度标准化、高度国际化和信息化，被视作“运输界的一场革命”，并成为国际物流的主要运输方式之一。本教材针对集装箱运输管理（专业）课程的特点，从集装箱运输的基本概念和知识出发，以集装箱运输中各项过程为导向，力求突出应用型人才培养的特点。深广度适中，在保证系统性、科学性的基础上尽量减少理论性阐述，突出实用性和可操作性。每个项目均设置有实践情境描述、实践任务实施、案例分析、强化训练、实践模拟，注重培养学生分析问题、解决问题的能力。

本书共分四个项目，以集装箱运输程序为线索，由浅入深地将全书内容分为：出口货运订舱、集装箱货物装载、集装箱水路运输、其他集装箱运输方式。

为了增加教材的可读性，本书每个项目中任务的提出以模拟情景的形式，以职场新人左拉在工作过程中遇到的各种问题为线索，点明各章节涉及的内容，阐述集装箱运输的基本知识，并辅之以知识链接、实践模拟，加强理论联系实际，因此适合作为应用型人才培养特色的集装箱运输管理专业、物流管理专业的教学。

本教材由曹晓发主编，魏巍、张楠任副主编。全书由曹晓发编写项目一的任务二，项目二、项目三的任务二、三、四、六及项目四，魏巍编写项目一的任务一、项目三的任务一和任务五，张楠参与提供案例。全书由曹晓发拟定编写大纲，并对全书进行审定。

在编写过程中得到天津五洲国际集装箱码头有限公司，中远集团一批具有丰富实践经验的企业人员的具体指导和帮助，在此表示由衷的感谢。

由于编者水平有限及时间仓促，本书难免会有不足之处，恳请读者与同行专家不吝赐教，批评指正。

编 者

# 目 录

18	走近集装箱	1
98	项目一 出口货运订舱	4
98	任务一 出口货运订舱程序及单证	4
99	一、订舱	4
99	二、船期的选定	7
99	三、集装箱出口订舱单证(Booking Note, B/N)	11
99	任务二 集装箱运输公司的选择	16
99	一、对海上承运人的选择	16
99	二、世界主要集装箱班轮公司概要	19
99	三、集装箱水路运输相关方	23
99	四、承运人的选择	25
99	五、国际集装箱班轮公司的合作经营方式	26
99	项目二 集装箱货物装载	30
99	任务一 集装箱的认知与应用	30
99	一、集装箱的定义及运输条件	30
99	二、国际标准化	32
99	三、国际标准集装箱	35
99	四、集装箱的结构	39
99	五、集装箱的分类	44
99	六、集装箱的标记	53
99	七、集装箱运输发展趋势	60
99	任务二 集装箱箱务管理	60
99	一、集装箱箱务管理概述	61
99	二、集装箱交接与调运	62
99	三、集装箱租赁	66
99	任务三 集装箱货物装载	75
99	一、集装箱货物的装载方式和装载地点	76
99	二、集装箱的选择与需用量确定	80

三、集装箱装载工艺 .....	81
<b>项目三 集装箱水路运输</b> .....	<b>89</b>
<b>任务一 集装箱码头及货物交接</b> .....	<b>89</b>
一、港口 .....	90
二、集装箱码头 .....	95
三、集装箱码头的构成 .....	98
四、集装箱码头装卸机械 .....	110
五、集装箱运输的交接方式 .....	113
六、集装箱码头发展趋势 .....	116
<b>任务二 集装箱船舶及其配载</b> .....	<b>117</b>
一、集装箱船的类型 .....	117
二、集装箱船的发展 .....	119
三、集装箱船舶结构 .....	122
四、与积载有关的装置和设备 .....	123
五、集装箱船舶的配积载 .....	124
<b>任务三 集装箱运费的计收</b> .....	<b>128</b>
一、运费概述 .....	129
二、运价的制定 .....	130
三、班轮运费的结构及计费标准 .....	131
四、班轮运费的计收方法 .....	136
<b>任务四 集装箱海运提单的缮制与签发</b> .....	<b>148</b>
一、班轮提单概述 .....	148
二、海运提单的种类 .....	151
三、提单条款 .....	156
四、海运提单业务 .....	162
五、提单的背书转让 .....	165
六、集装箱海运提单的缮制说明 .....	165
七、电放提单与海运单 .....	168
八、有关提单的国际公约 .....	170
<b>任务五 集装箱出口货运程序</b> .....	<b>172</b>
一、集装箱出口货运程序 .....	172
二、退关处理 .....	178
<b>任务六 进口货运程序</b> .....	<b>179</b>
一、进口准备工作 .....	179
二、进口货运程序 .....	181
三、进口货运主要单证及其流转 .....	187
<b>项目四 其他集装箱运输方式</b> .....	<b>189</b>



任务一 集装箱公路运输程序 .....	189
一、集装箱公路运输概述 .....	189
二、公路运输车辆与公路 .....	191
三、公路货源组织形式和货物分类 .....	195
四、公路中转站 .....	197
五、国际公路货物运输公约和协定 .....	199
任务二 集装箱铁路运输程序 .....	202
一、铁路集装箱运输概述 .....	202
二、铁路货源组织形式 .....	206
三、铁路集装箱办理站 .....	209
四、集装箱铁路货运程序 .....	211
五、铁路集装箱货物的交接责任 .....	212
任务三 集装箱航空运输程序 .....	213
一、集装箱航空运输概述 .....	213
二、航空集装箱运输设备 .....	218
三、国际航空运输组织及有关当事人 .....	221
任务四 国际集装箱多式联运的运作方式 .....	223
一、国际多式联运的定义 .....	223
二、国际多式联运的特征 .....	223
三、国际集装箱多式联运的优点 .....	225
四、国际多式联运的组织形式 .....	226
五、国际多式联运经营人(Multimodal Transport Operator) .....	232
六、多式联运单证(Combined Transport Document, CTD) .....	235
七、国际集装箱多式联运业务程序 .....	236
八、《国际集装箱多式联运管理规则》 .....	236
附录 .....	240
参考文献 .....	268

## 走近集装箱

集装箱应用于海上运输的时间并不久远。时间追溯到1956年4月的一个中午，美国新泽西州纽华克港人声鼎沸、热闹非凡，汇集到码头的人们围观着看一架起重机把58个铝制卡车车厢装到了一艘略加改装的老油轮上。几天之后，这艘“理想X号”驶入了休斯敦港口，在那里，58辆卡车正等着把它们运往目的地。集装箱的革命就这样开始了。

这场革命的始创者，是被称为“世界集装箱化之父”的马尔科姆·珀塞尔·麦克莱恩（Malcolm Purcell Mclean）。事实上，麦克莱恩发明集装箱的时候，还是个对航运一窍不通的卡车运输商。

年轻的麦克莱恩1931年高中毕业的时候，美国正处在经济大萧条时期。加之麦克莱恩的家庭条件虽不是一贫如洗但也不算好，因此他没有去上大学，而是在小镇上做起了卡车运输的生意。最初的工作是把汽油从28英里外的费耶特维尔运到附近的加油站，一次可以赚5美元。后来，一个当地人同意把一辆二手的自卸卡车以每周3美元的分期付款的方式卖给麦克莱恩，他开始拥有了自己的车辆。经过麦克莱恩的努力，卡车运输的经营十分成功，他慢慢地发展成立了运输公司，自己当起了老板。到1950年，麦克莱恩卡车运输公司已发展成拥有1700名雇员，在美国设有32个货运场站，年收入达到1200万美元的大型卡车公司了。

关于麦克莱恩发明集装箱的故事，有两个版本。

一个版本是在1937年夏天，麦克莱恩把一车木材紧急送到新泽西州霍博肯码头时发现离轮船开航只有6个小时了。木材装船刚结束，船就鸣笛起航了，麦克莱恩有惊无险。打这起，他就在琢磨能不能把货物一次性送到船上。另一个版本则是麦克莱恩跟着他公司的一辆运送包装棉花的拖车到新泽西州的霍博肯码头送货。整整一天他看着码头装卸工人们用吊钩和绳索把棉花一捆一捆地从卡车上卸下，再装上运往国外的海船，不禁感叹时间和金钱的浪费。

麦克莱恩最初的设想是把卡车拖车直接吊上船，后来，他又重新考虑了他的计划。经过不断的改进构想，最后的设计是把拖车的车厢同钢制底盘、车轴车轮分离装船，这样每辆拖车占用的空间不仅减少了，车身还可以摞在一起。依照麦克莱恩的预想，一辆卡车会把拖车拉到船旁，然后拖车车身可从钢制底盘上脱离，并被吊起来装到船上。在到达港的码头，拖车车身可从船上吊起，放到一架空底盘上，固定后用卡车拉往其目的地。



从麦克莱恩 1955 年提出集装箱航运的设想到找到恰当的人选研发出集装箱，用了 1 年多的时间。在此期间，他又将收购的泛大西洋轮船公司一艘名为“马科斯顿”号的 T-2 型油轮进行了改装，在甲板上设计了一个能装载集装箱的平台。一切即将准备就绪。

1956 年 4 月 26 日，100 多位要人在纽华克港一边共进午餐一边观看着起重机每隔 7 分钟就把一个集装箱吊装到改装过的“理想 X 号”上，不到 8 个小时，船就装完了。“理想 X 号”起航了，从此世界航运史悄悄地翻开了新的一页。

对于麦克莱恩来说，喜悦不只来自于盛大而轰动的首航成功，更大的喜悦来自于成本计算。在 1956 年，把散货装到一艘中型货轮上的成本是 5.83 美元每吨，而“理想 X 号”的装船成本仅为 15.8 美分每吨。

1960 年 4 月，当集装箱运输的优越性充分显示以后，为了进一步表明把集装箱从陆上推广到海上的正确构思，麦克莱恩把泛大西洋轮船公司正式改名为“海陆运输公司”(Sea-Land Service Inc.)。

不久以后，他又宣布采用大型集装箱船周游世界的计划。1966 年 4 月，麦克莱恩首先开辟了北大西洋国际航线。海陆公司的全集装箱船一跨入国际运输，立即震惊了全世界。海上集装箱运输自此在世界范围内得到迅速普及和发展。

集装箱化加速了经济全球化的进程，使许多在全球市场上原本不太具有竞争力的贸易地区也加入到世界经济贸易活动中来。在集装箱出现以前，购买国内其他城市的特产都是一件困难的事，而在集装箱出现以后，货运变得如此简单而且便宜。法国时装、德国汽车、日本玩具渐渐进入了我们的家庭。中国也从此登上了国际海运集装箱和世界工厂的舞台。

世界集装箱运输的出现对交通运输业所产生的绩效是不可估量的，可以说，如果没有集装箱，就不会有全球化。这首先要归功于麦克莱恩的贡献。应该说，“集装箱化之父”这一荣誉称号对麦克莱恩来说是当之无愧的。

事实上，在马尔科姆·珀塞尔·麦克莱恩之前，已经有很多次集装箱应用的尝试。

1801 年，英国人安德森博士就提出了关于集装箱运输的设想。

1830—1845 年，英国铁路已开始出现了酷似现代集装箱的载货车厢。

1880 年，美国正式试制了第一艘内河用的集装箱船。

这是世界上最早出现的集装箱运输的雏形。

由于社会生产力比较落后，当时并没有充足而稳定的适箱货源，致使集装箱运输的优越性不能很好发挥，影响了集装箱运输的发展。因此，这些集装箱运输活动没能广泛应用并最终给航运界带来影响。

与国际集装箱的发展相比，我国的集装箱航运和制造用“起步晚、发展快”来定义最为确切。我国集装箱运输从 20 世纪 50 年代起步。1955 年，铁路部门开始办理国内小型集装箱运输，水运部门也多次借用铁路集装箱进行短期试运。1973 年 9 月，“渤海 1 号”轮船由日本神户开往天津港，接卸了第一个国际集装

箱，这标志着我国国际集装箱运输的开始。天津港成为我国最早从事集装箱业务的港口。1978年9月26日，上海远洋运输公司“平乡城”轮装载162个集装箱由上海出发开往澳大利亚，开辟了我国第一条国际集装箱班轮航线。

我国集装箱制造业的起步也是远远落后于国际的。据中集首任董事长袁庚先生回忆，交通部曾在湖北宜昌关起门来开发人家早已经发明的东西——集装箱。闭门造车的结果是，样箱在起吊实验中，角件和箱体分离了。

集装箱制造是作为先进技术于20世纪80年代初期引进到我国的，是中国改革开放最先引进的项目之一。

当时，刚刚开启一道门缝的中国先后引进资金和技术投资建设了四家集装箱制造工厂。如今赫赫有名的中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司（CIMC），即是1980年1月脱胎于蛇口一家生产铁栅栏的小作坊。自创建以来，经过14年的艰苦奋斗，中集集团于1993年实现了产销量世界第一，至今已连续保持了16年，并创造了3个世界第一，即集装箱生产能力世界第一、集装箱种类规格世界第一和集装箱产销量世界第一。据有关统计，中集集团的市场占有率已达到55%以上。今天，满世界的远洋轮上印着中集集团缩写 CIMC 的集装箱书写着世界远洋货运史上无可替代的一页。今天的中国，已经发展成为全世界的集装箱制造中心和航运中心。

国际集装箱运输是经济全球化的产物。一方面，经济全球化的趋势为集装箱运输提供了广阔的发展平台；另一方面，集装箱化也加速了经济全球化的进程。它不仅加速了货物在全球范围内的周转，也加快了全球范围内的产业结构调整。集装箱作为现代物流最先进的工具，至今仍然无可替代且必将随着世界贸易的发展而不断壮大。

### 集装箱

集装箱是国际货物运输的主要工具，也是国际贸易的重要组成部分。随着世界经济全球化和贸易自由化的深入发展，集装箱运输在国际贸易中的地位日益重要。集装箱运输具有标准化、通用化、多式联运、装卸方便、节省人力、提高运输效率等优点。目前，全球集装箱运输量持续增长，已成为国际贸易的主要运输方式。我国集装箱运输业在改革开放后得到了迅速发展，已成为我国对外贸易的重要支撑。

(Booking) 预订

集装箱是国际货物运输的主要工具，也是国际贸易的重要组成部分。

农业辞书类书从最早的英式词典开始，现代的辞书类书则同国共善志利宏，辞书类书个 201 辞书类 “如之平” 同公辞书类辞书类，日 25 月 9 年 8791。口辞书类辞书类辞书类辞书类一 辞书类下辞书类，亚辞书类辞书类出辞书类由

## 项目

# 出口货运订舱

### 情境 1-1-1

#### 集装箱运输的开始

刚从某大学贸易专业毕业的左拉，很幸运地在新成立的 ABC（中国）贸易公司找到一份负责进出口业务的工作。ABC 公司最近和美国的 WXY 公司签署了一份出口 10 万件男衬衣的合同。进入公司的第一天，左拉的同事康妮简单介绍了一下工作程序后，递给她一沓贸易单证，让她尽快安排货物出口运送到美国。摸不着头脑的左拉看着厚厚的一沓英文单证，不知从何下手。

看着左拉手足无措的样子，康妮似乎看到了两年前刚刚步入工作岗位的自己，轻轻摇摇头，放下手里的工作，耐心地告诉左拉，她需要做的第一件事情是缮制出口订舱单，向船公司订舱。这是集装箱出口运输的开始。

## 任务一 出口货运订舱程序及单证

在国际贸易中，买卖双方除了对货物的价格、结算方式、保险、仲裁进行约定外，另外通常就货物的运输、数量、品质、包装、标志等条款也在合同中予以规定。一旦买卖双方的贸易合同签订，卖方即投入生产，抓紧备货，在合同规定的装运期限前按照合同组织国际货运。此时，卖方即成为发货方。

目前，国际间运输应用最广泛的方式是国际集装箱海上运输。在集装箱运输体系中，发货方、承运人、集装箱码头、货运站、船代、货代、外理、口岸监管部门以及银行、保险公司等需要各司其职，共同参与和配合，才能保证出口货运工作的顺利开展。

集装箱出口货运业务第一个环节是由掌握货源状况的发货方安排订舱。

### 一、订舱 (Booking)

订舱是托运人或其货运代理人根据贸易合同或信用证条款的规定，在货物托

运前的一定时间,根据备货情况及承运人公布的船期表,向承运人发出希望按期进行货物运输的请求。订舱可以通过口头、订舱函电或填写订舱单向船公司或其代理公司或其他运输经营人申请。目前很多集装箱运输公司还开通了网上订舱(e-Booking)功能。

依据《国际贸易术语通则》,国际贸易术语共分为4组13个。其中应用于传统海运的常用价格术语有3个:FOB、CIF、CFR。按照贸易合同要求,在以CIF或CFR价格条件成交时,发货方负有订舱的责任。即发货方按照合同规定的交货期,根据集装箱班轮公司公布的船期表,选择合适的船名航次,向船公司或其代理公司订舱托运。如果国际贸易价格条款是以FOB方式成交,则订舱可能是在卸货港由收货人,即货物的买方或进口商向承运人办理。这种方式称为卸货地订舱(Home Booking)。

### 情境 1-1-2

#### 卸货地订舱

桌上的电话响了起来,左拉学着康妮的样子,礼貌地接起电话:“ABC公司,您好!”电话是找康妮的,“康妮不在位子上。”左拉说完就想放掉电话,对方却礼貌地请左拉转告康妮,请她尽快传真卸货地订舱的一票货物的订舱单证。

康妮回来以后,左拉转述了对方的留言,然后很困惑地问:“既然是卸货地订舱,为什么还要我们出口方发送订舱资料呢?”

采用卸货地订舱这种方式时,由于买方不掌握货物装运的准确数据,因此,订舱通常只是由买方向承运人预约装运船舶,实际的数据和订舱单证仍旧由发货人在装运港提供给买方已预约装运的承运人在装运港的业务机构。鉴于承运人是由买方指定,因此卸货地订舱的货物俗称为“指定货”(Buyer's Nominated Cargo)。又由于采用FOB条款时,通常是由买方在货到目的地时付款给承运人,因此也叫做“到付货”(Freight Collect Cargo)。相对应的,CIF或CFR条款的货物叫做“预付货”(Freight Prepaid Cargo),意指由发货人在装运港货物开船前付款给承运人。事实上,运费预付或到付只是收、发货人与承运人之间的约定,和贸易条款没有必然关系。国际贸易实践中,出口方为了增加本国的财政收入及控制主动权,通常会要求以CIF价格条件成交,即由出口商承担出口货物的托运工作。

订舱又分为直接订舱和间接订舱两种方式。如果发货人直接将货物交给承运人或其代理人申请订舱,这种方式为直接订舱;如果发货人委托货运代理向承运人或其代理人订舱,这种方式为间接订舱。目前,在国际货物运输中,间接订舱方式更为普遍。

### 情境 1-1-3

#### 订舱时间

看着康妮忙得连喝水都顾不上,左拉觉得很过意不去。自己不仅一点忙都帮

不上，还不断地向康妮问这问那，让康妮分心，左拉都不好意思再打断康妮了。康妮也已注意到了左拉在自己身旁欲言又止的样子，转身给了左拉一个鼓励的微笑：“怎么啦，左拉？”“我应该什么时候订舱呢？我们的交货期是9月30号，可今天刚9月10号……”

订舱时间一般在船开前7~10天。出口特殊货物需要特殊集装箱时（如冷藏集装箱、开顶集装箱等），由于一般集装箱船接受集装箱的数量有限，应提前订舱。

除此以外，出口旺季也需要提前订舱。季节的更迭、各国习俗的不同、经济的影响、各国新政策的出台等，都会造成货流的变化。因此，货物的运量并不均衡，而是有淡、旺季之分。淡季（Slack Season）是指货运量小的季节，旺季（Peak Season）是指货运量大的季节。旺季的时候，各承运人运力并没有变化，但舱位变得非常紧张，发货人时常遇到没有舱位不能及时安排托运的情况，我们把这种情形称为爆舱。爆舱是指当某船某航次在某港实际订舱的箱位数超过该船该航次在该港预定的箱位配额，或实际订舱货物的重量超过该船该航次在该港的预定货重限额，都可认为该船该航次在该港爆舱。爆舱的情形，可以分为以下三种。

（1）满载满舱。指船舶离港时，在满足装载规范要求条件下，船舶可用舱位与载重能力均被最大限度地用满用足。

（2）满舱不满载。是指船舶离港时，在满足装载规范要求条件下，船舶可用舱位已被最大限度地用满，但船舶载货（重）能力还有剩余。

（3）满载不满舱。是指船舶离港时，在满足装载规范要求条件下，船舶载重能力已被最大限度地用足，但船舶可用舱位还有剩余。

以一条船最多可装载1 000个国际标准集装箱，最大载重量为14 000吨\*的船为例。当该船装载1 000个标准箱，货物载重量刚好为14 000吨时，此船即为满舱满载；若所载货物以轻货居多，即当该船装满1 000标准箱时，船舶载重通常并未达到额定最大载重量，此船即为满舱不满载；若所载货物以重货居多，即该船所载货物重量已达到14 000吨时，实际所载货箱数量则通常尚未达到1 000标准箱，此船即为满载不满舱。

订舱时除考虑时间因素外，还应就每票货物的实际情况考虑航线、船舶、港口条件、运输时间与条件等多项因素。这里的一票货物可以理解为每个合同项下发送给同一目的地、同一收货人、同一批次运输的货物。不同卸货港的货物通常不能装入同一集装箱。

#### 情境 1-1-4

#### 船期的选定

听了康妮的解释，左拉有些困惑地问道：“那我们9月30号的船期，算不算旺季呢？我要不要提前订舱呢？”

\*注：1吨=1 000千克

“国庆是咱们国家的法定假日，每年国庆都放7天长假，公司也都休息了。很多出口商为了不在假期期间加班，因此会赶在放假前安排货物出口，故而长假前的船通常会爆舱。”

听康妮这么一说，左拉顿时焦急起来：“我得赶快订舱了吧？订舱单已经填好了，我该怎么订舱呢？”

康妮不慌不忙地拿出一沓印满了密密麻麻的港口名称和日期的表格，递给左拉，说：“你要订舱，第一步是要按照所发货物的目的港选择相应的船期表，然后再选择船期。”

## 二、船期的选定

货物出口方缮制好订舱单后，应依据货物所运抵的地点，选择航线与船期。

### (一) 航线

海运航线按航程可以分为沿海航线、近洋航线和远洋航线。

#### 1. 沿海航线 (Coastal Shipping Line)

沿海航线是指本国沿海各港口间的海上运输路线。我国沿海航线分为北方沿海航区和南方沿海航区。北方沿海航区主要海港有大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、连云港、上海、宁波等。南方沿海航区主要海港有厦门、广州、汕头、湛江、海口等。本书主要讲解国际间的货物运输。

#### 2. 近洋航线 (Near-sea Shipping Line)

近洋航线是指本国各港口至邻近国家（地区）港口之间的海上运输航线。我国的近洋航线习惯上是指由我国各港到日本、韩国，以至东南亚地区的航线。

### 知识链接

#### 我国开辟的主要近洋航线及重要港口

- (1) 中国至韩国航线（简称韩国线）。主要停靠港口有釜山和仁川、光阳。
- (2) 中国至日本航线（简称日本线）。日本港口又按所在区域分为关东线（日本东北地区）和关西线（日本西南地区）。关东线主要港口有东京、横滨、名古屋；关西线主要港口有神户、大阪、门司。此外还有一些小型港口（偏港），如博多、德山、苫小牧、清水、川崎、梗津、北九州、酒田、千叶等。
- (3) 中国内陆至香港地区航线（简称香港线）。因为香港地理位置优越，是众多船舶经停的重要港口，所以很少有承运人只从事至香港地区的运输。
- (4) 中国至新加坡、马来西亚航线。主要停靠港口有新加坡、巴生、檳城、帕西古当、丹戎帕拉帕斯、泗务、古晋、马六甲等。
- (5) 中国至印度尼西亚航线。主要停靠港口有雅加达、苏腊巴亚（或称泗水）、勿拉湾、三宝壟、丹绒不碌、巨港等。
- (6) 中国至菲律宾航线。主要停靠港口有马尼拉和宿务等。



- (7) 中国至越南航线。主要停靠港口有胡志明市、海防、河内等。
- (8) 中国至泰国、柬埔寨航线。主要停靠港口有曼谷、宋卡、磅逊、林查班等。
- (9) 中国至孟加拉湾航线。主要停靠港口有仰光、吉大港、加尔各答、马德拉斯等。
- (10) 中国至北加里曼丹航线。主要停靠港口有文莱、米里、古晋等。
- (11) 中国至斯里兰卡航线。主要有科伦坡等港口。
- (12) 中国至阿拉伯海、波斯湾航线。主要港口有孟买、卡拉奇、阿巴斯、迪拜、哈尔克岛、科威特、多哈、巴士拉、达曼等。
- (13) 中国至澳大利亚、新西兰航线。主要停靠港口有悉尼、墨尔本、布里斯班、弗里曼特尔、阿得雷德、奥克兰、惠灵顿、苏瓦等。
- (14) 中国至俄罗斯远东地区航线。主要停靠港口有纳霍德卡、东方港、海参崴、苏维埃港等。

### 3. 远洋航线 (Ocean Going Shipping Line)

远洋航线则是指横跨大洋的洲际运输航线, 又称国际大洋航线。主要有太平洋航线、大西洋航线、印度洋航线等。远洋航线航程长、船舶吨位大, 是联系世界经济和国际贸易的主要通道。

#### 知识链接

#### 我国开辟的主要远洋航线

- (1) 中国至北美西海岸航线 (美西线)。是指横跨太平洋, 到达以美国西岸各港口为主, 也包含加拿大、墨西哥等国西海岸在内的航线。主要停靠港口有洛杉矶、长滩、西雅图、旧金山、奥克兰、温哥华等。
- (2) 中国至加勒比、北美东岸航线 (加勒比线/美东线)。横跨太平洋, 经巴拿马运河至美国和加拿大东岸各港、中美洲各国、墨西哥、西印度群岛, 主要有纽约、费城、新泽西、迈阿密、新奥尔良、休斯敦、巴尔的摩、波士顿、诺福克、查尔斯顿、萨凡纳、波特兰、科隆、蒙特利尔、多伦多等。
- (3) 中国至西欧航线。主要停靠港口有鹿特丹、安特卫普、汉堡、不来梅、不来梅哈芬, 以及阿姆斯特丹、南安普顿、费利克斯托、利物浦、敦刻尔克、勒阿弗尔等。
- (4) 中国至地中海航线。主要停靠地中海南北两岸各港, 伊斯坦布尔、伊兹密尔、康斯坦萨、亚历山大、塞德、海法、阿士都德、拉塔基亚、贝鲁特、比雷埃夫斯、利马索、里斯本、巴塞罗那、瓦伦西亚、威尼斯、热那亚、拉斯佩齐亚、那不勒斯、里窝那、马赛、福斯、教德萨、瓦尔纳、的黎波里、班加西、突尼斯、马耳他、阿尔及尔、里耶卡等。
- (5) 中国至北欧航线。主要停靠港口有哥本哈根、斯德哥尔摩、哥德堡、

赫尔辛基、圣彼得堡、里加、塔林、格但斯克、奥斯陆等。

(6) 中国至西非航线。主要停靠港口有罗安达、马塔迪、黑角、杜阿拉、拉各斯、科纳克里、达喀尔、达尔贝达等。

(7) 中国至红海航线。主要停靠港口有亚丁、吉达、亚喀巴、苏丹等。

(8) 中国至东非航线。主要停靠港口有摩加迪沙、蒙巴萨、达累斯萨拉姆、马普托、路易港等。

(9) 中国至南美东海岸航线。该航线一般经马六甲海峡、印度洋，绕过好望角进入大西洋至南美东岸，主要港口有圣多斯、里约热内卢、蒙德维的亚、布宜诺斯艾利斯等。

(10) 中国至南美西海岸航线。主要停靠港口有伊基克、卡亚俄、瓦尔帕来索等。

## (二) 船期

确定运输航线后，我们需要根据贸易合同及信用证的装运期限选择适当的装船期限。每家船公司针对不同航线，根据自己船舶的航行、靠泊时间，都有不同船期表，如表 1-1、表 1-2 所示。

### A SHIPPING COMPANY TIANJIN BRANCH

#### A 船务(中国)有限公司天津分公司

表 1-1 A 船公司新港—欧洲航线船期表

CHINA XINGANG—OUTBOUND TO EUROPE

VESSEL	VOY	ETD XINGANG	ETA ROTTERDAM	ETA HAMBURG	ETA SOUTHAMPTON
A TIANJIN	49W	7 - Dec	7 - Jan	10 - Jan	17 - Jan
A NINGBO	50W	14 - Dec	14 - Jan	17 - Jan	24 - Jan
A DALIAN	51W	21 - Dec	21 - Jan	24 - Jan	31 - Jan
A SHENZHEN	52W	28 - Dec	28 - Jan	31 - Jan	7 - Feb

### A SHIPPING COMPANY TIANJIN BRANCH

#### A 船务(中国)有限公司天津分公司

表 1-2 A 船公司新港—地中海航线船期表

CHINA XINGANG—OUTBOUND TO MEDITERRANEAN

VESSEL	VOY	ETD XINGANG	ETA ROTTERDAM	ETA HAMBURG	ETA SOUTHAMPTON
A BEIJING	49W	10 - Dec	30 - Dec	4 - Jan	5 - Jan
A BUSAN	50W	17 - Dec	6 - Jan	11 - Jan	12 - Jan
A SHANGHAI	51W	24 - Dec	13 - Jan	18 - Jan	19 - Jan
A QINGDAO	52W	31 - Dec	20 - Jan	25 - Jan	26 - Feb

船期表是规定了船舶营运时间和路线的文件。包含的内容有航线 (Route)、

船名 (Vessel)、航次编号 (Voyage)、始发港 (Port of Loading)、中转港 (Transshipment port) 及交货港 (Port of Delivery) 的港名、到离各港的时间等。各集装箱运输公司一般在开航前 1 个月对外公开其班轮船期表。

船期表可以通过各船公司的网站获得,也可以通过航运周刊获取。

船期表是经过严密计算的运行时刻表。各公司的船队都有若干条船往返运行于一条航线,承运人经过计算确定航线配船数量和发船间隔。实践中,各公司采用周班轮、周二班轮、二周班轮或月班轮等形式,最常见的是周班轮。为了轻易识别不同开航时间的各条船,将每次发出的航班设定为一个航次号码。航次号中通常有英文字母,如 E/W 或者 S/N 等表示航向。通俗地讲,船舶从某始发港口途经其他港口至某终点港口运一次货物就叫做一个航次,回程为另一个航次。

根据船舶始发时间、航线距离、航速计算、港口气象、港口装卸效率和装卸情况,承运人规划该航次从一个港口到另一个港口的航行时间、停泊时间(包括进、出港时间以及在港作业时间),从而计算出各港口预计离开时间(ETD—Estimate Time Departure)、预计到达时间(ETA—Estimate Time Arrival)和往返航次时间。各港的预抵时间决定了挂港顺序。

需要注意的是,船期表中公布的船舶到港时间只是本航次运营中“预计到达时间”,并不是班轮公司保证到达时间,不构成班轮公司的承诺。所以船公司在船期表上加注“Shipping schedule is subject to change with or without notice”。但船期表一经公布,船公司会尽量按预定的船期表航行。因为承运人深知船期的延误往往会打乱发货一方的销售计划以及收货方的原料供应,情况严重时甚至导致工厂停工,不但会失去对客户的信誉,而且会给承运人自己未来的揽载带来困难。一艘船若延误了航期,下一艘船的发船间隔也随之打乱,造成航线营运效率降低,因此,遇到由于气候或港口等难以预料情况而引起船期不稳的情况时,承运人都会尽快调整船期,防止产生不良后果。

### 情境 1-1-5

#### 船期变更

康妮皱着眉头坐在那儿发愁,左拉还是第一次看到康妮这个样子。虽然康妮刚工作两年,但是她一直认真工作,还不断努力提高自己的专业知识,已经成为左拉心中的偶像了。

左拉小心翼翼地走到康妮旁边问:“怎么啦?”

原来,根据 L/C 的装运要求,康妮正在操作的一票货物最迟装运期是 9 月 15 号。康妮已经依据生产进度向马士基公司预订了 9 月 13 号的舱位,并于 9 月 5 号发送了订舱单。可是刚才生产部门通知康妮,由于临时停电一天,生产受到影响,货物不能按期完工,所以无法赶上预定的 9 月 13 号的船期,因此他们希望康妮重新安排 9 月 14 号的船进行运输。

“他们真是什么都不懂,今天都 9 月 11 号了,怎么可能赶上 9 月 14 号或 15