



中等职业教育国家规划教材  
全国中等职业教育教材审定委员会审定

# 货物联合运输

主 编 王庆功



中国铁道出版社  
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

中等职业教育国家规划教材

全国中等职业教育教材审定委员会审定

# 货物联合运输

主    编    王庆功  
责任主审    杨肇夏  
审    稿    吴育俭    朱晓宁

中 国 铁 道 出 版 社

2 0 0 2 年 · 北 京

(京)新登字 063 号

## 内 容 简 介

本书系统地阐述了货物联合运输组织的基本理论、基本技能,理论、技能并重,语言通俗,内容全面,图、表、示例丰富。主要内容有:联合运输绪论、水陆货物联运、国际铁路货物联运、大陆桥集装箱运输、对港澳地区的铁路货物运输、国际航空货物运输、国际联运货物的保险与保价运输等。

本书是中等职业学校铁道运输管理专业的教材,也可作为铁路运输部门脱产、非脱产的学历教育以及强基达标的教材,还可供铁路运输部门的职工学习与参考。

### 图书在版编目(CIP)数据

货物联合运输/王庆功主编. —北京:中国铁道出版社,2002.8

中等职业教育国家规划教材

ISBN 7-113-04793-9

I. 货... II. 王... III. 货物运输:联合运输 — 专业学校 — 教材 IV. F506

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 052899 号

书 名: 中等职业教育国家规划教材  
货物联合运输  
作 者: 王庆功 主编  
出版发行: 中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街8号)  
责任编辑: 金 锋  
编辑部电话: 市电(010)51873134,路电(021)73134  
封面设计: 陈东山  
印 刷: 北京市兴顺印刷厂  
开 本: 787×1092 1/16 印张: 9.5 字数: 226 千  
版 本: 2002年8月第1版 2002年8月第1次印刷  
印 数: 1~8 000 册  
书 号: ISBN 7-113-04793-9/U·1366  
定 价: 12.50 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

联系电话: 市电(010)63545969,路电(021)73169

## 中等职业教育国家规划教材出版说明

为了贯彻《中共中央国务院关于深化教育改革全面推进素质教育的决定》精神,落实《面向 21 世纪教育振兴行动计划》中提出的职业教育课程改革和教材建设规划,根据教育部关于《中等职业教育国家规划教材申报、立项及管理意见》(教职成[2001]1 号)的精神,我们组织力量对实现中等职业教育培养目标和保证基本教学规格起保障作用的德育课程、文化基础课程、专业技术基础课程和 80 个重点建设专业主干课程的教材进行了规划和编写,从 2001 年秋季开学起,国家规划教材将陆续提供给各类中等职业学校选用。

国家规划教材是根据教育部最新颁布的德育课程、文化基础课程、专业技术基础课程和 80 个重点建设专业主干课程的教学大纲(课程教学基本要求)编写,并经全国中等职业教育教材审定委员会审定。新教材全面贯彻素质教育思想,从社会发展对高素质劳动者和中初级专门人才需要的实际出发,注重对学生的创新精神和实践能力的培养。新教材在理论体系、组织结构和阐述方法等方面均作了一些新的尝试。新教材实行一纲多本,努力为教材选用提供比较和选择,满足不同学制、不同专业和不同办学条件的教学需要。

希望各地、各部门积极推广和选用国家规划教材,并在使用过程中,注意总结经验,及时提出修改意见和建议,使之不断完善和提高。

教育部职业教育与成人教育司

二〇〇一年十月

# 铁道运输管理专业教材编审委员会

主任：王国庆 尤亚林  
委员：朱铁男 何杰 杜欣  
张全寿 张永强 王鹤鸣  
崔之川 王行政 贾瑞良  
龚力 张春发

本书主审：贾瑞良

# 前 言

本书是中等职业教育国家规划教材,是根据教育部 2001 年颁布的中等职业学校铁道运输管理专业教学指导方案及“货物联合运输”教学基本要求编写的。

本书大致包括三个部分:

1. 货物联合运输绪论,主要阐述货物联合运输的一般知识和原理,作为各种货物联合运输的基础。
2. 各种货物联合运输,主要阐述货物的水陆联运、国际铁路联运、大陆桥运输、国际航空运输的基本知识、基本理论和基本技能。
3. 国际联运货物的保险和保价运输,主要阐述国际联运货物、国际铁路联运和我国铁路保价运输的基本知识。

为了适应学生将来工作及现场的需要,本书较全面地阐述了货物联合运输的基本知识、基本理论,重点阐述了我国铁路正在开展的水陆联运、国际铁路货物联运等有关规章内容、相关知识。为了提高学生的动手能力,本着理论联系实际的原则,书中列举了较多的示例,载于正文与附录中。

本课程是铁道运输管理专业的一门专业分流课程,是为培养货运专门人才而设置的。通过本课程的学习,应使学生在知识和能力方面达到:掌握水陆联运、国际铁路货物联运的基本条件,运送票据的种类、组成、性质、作用及传递程序;能运用规章正确组织水陆联运、国际铁路货物联运的运输,计算运送费用;初步具有处理联运货运事故赔偿的能力;了解国际航空运输、国际联运货物的保险和保价运输。本教材适用铁道运输管理专业,总课时普通中专 48 学时,成人中专 72 学时。

教学建议:

1. 教学中应结合教学内容进行思想品德、职业道德、敬业精神、工作作风方面的教育。
2. 教学中应积极进行教法改革,运用现代教学手段,贯彻理论联系实际、能力本位、以学生为主体等教学原则,培养学生分析问题的能力和创新意识。
3. 注意改革学习成绩的考核手段和办法,探索新的科学评价方法。

参加本书编写的有哈尔滨铁路成人中专黄玉清(第一、六章)、武汉铁路运输

学校王庆功(第二、三、四、五、七章)。全书由王庆功主编。

本教材通过全国中等职业教育教材审定委员会审定,由北方交通大学杨肇夏教授任责任主审,北方交通大学吴育俭教授、朱晓宁副教授审稿。中国铁道出版社另聘请了石家庄铁路运输学校贾瑞良老师审阅了全稿。

在编写本书的编写提纲、撰写初稿以及审稿过程中,得到了全国铁道行业职业教育教学指导委员会、铁路中专学校铁道运输专业教学指导委员会、铁道部运输局等部门的大力支持,各校教师以及现场技术人员提出了许多宝贵的意见,在此表示衷心感谢。

由于水平有限,不妥之处敬请批评指正。

编 者

2002年5月

## 目 录

第一章 绪 论	1
第一节 货物联合运输概述	1
第二节 货物联运工作组织	3
第三节 国际多式联运	5
复习思考题	9
第二章 水陆联运	10
第一节 水陆联运概述	10
第二节 水陆联运货物运送条件	12
第三节 水陆联运货物运送组织	16
第四节 联运货物的换装作业	21
第五节 水陆联运货物的运送费用	23
第六节 货运事故赔偿处理	30
复习思考题	30
第三章 国际铁路货物联运	32
第一节 概述	32
第二节 基本条件	37
第三节 运送票据	41
第四节 国际联运货物运送组织	45
第五节 特定条件货物的运送	52
第六节 集装箱、托盘及货捆的运送	57
第七节 过境运送费用	61
第八节 货运事故的赔偿	71
复习思考题	76
第四章 大陆桥集装箱运输	77
第一节 大陆桥运输概述	77
第二节 欧亚大陆桥运输	80
第三节 亚欧大陆桥运输	82
第四节 单证填写	85
复习思考题	89
第五章 对港澳地区的铁路货物运输	90
第一节 概述	90
第二节 内地与香港间货物的铁路运输	92
第三节 内地与香港铁路集装箱直达运输	96
复习思考题	99



---

<b>第六章 国际航空货物运输</b> .....	100
第一节 概述.....	100
第二节 国际航空货物运输的经营方式和组织方法.....	105
第三节 国际航空货物运输作业组织.....	108
复习思考题.....	113
<b>第七章 国际联运货物的保险与保价运输</b> .....	114
第一节 国际联运货物的保险运输.....	114
第二节 货物的保价运输.....	119
复习思考题.....	122
<b>附 录</b> .....	123
附录 1 水陆联运货物运单填写示例 .....	123
附录 2 国际铁路货物联运运单填写说明 .....	124
附录 3 国际铁路货物联运运单填写示例 .....	136
附录 4 货物运到逾期赔偿请求书的填写示例 .....	138
附录 5 国际铁路货物联运商务记录填写示例 .....	140
<b>参考文献</b> .....	141

# 第一章 绪 论

**【主要内容】** 联合运输的概念、特点和分类;联运货物结合部的协调;国际多式联运。

**【重点掌握】** 货物联运作业程序,我国国际集装箱多式联运单据、托运人及多式联运经营人的责任。

## 第一节 货物联合运输概述

联合运输是为适应生产力发展的需要,从交通运输分离出来而形成一个新的运输行业,对促进交通运输的发展与综合利用、生产力的进一步发展、贸易的发展等都具有重要的意义。

### 一、联合运输的概念与特点

社会分工是商品经济发展的基础。在我国,随着市场经济的发展和社会活动范围的扩大,新的生产部门和行业一定会为适应社会生产力的需要而出现。联合运输从交通运输分离出来而形成一个新的运输部门或行业,也是交通运输生产活动的社会化、专业化发展的客观规律。社会生产和生活实践也证明:货物运输自起运地点至到达地点的全程,其中不少的货物运输需要使用几种运输方式(公路、铁路、水路、航空运输等),经过两程以上的接力运输才能完成。在这种情况下,托运人就不得不在中转地点办理领取货物和再一次的办理托运手续。组织联合运输,就是把托运人自理的从起运地点的托运开始直至到达地点交付为止的托运、搬运、验收、装卸、仓储、交接、换装、接取送达、结算等一系列业务活动,由联运行业主营或由有关运输企业兼营。因此,联合运输是指两种或两种以上的运输方式或同一运输方式的两个及其以上的运输企业,遵照统一的规章或协议,使用同一运送凭证或通过相互代办中转业务,联合完成某项运输任务,简称为“联运”。

综上所述,一个完整的货物运输过程的实现,关键在于组织好产供销企业同运输之间、各种运输方式之间以及运输过程中各个运输环节之间的衔接、协作工作。联运工作是在货物连续位移、多次中转的全过程中,在“结合部”上发挥纽带、贯通、衔接作用。所以,联合运输中“联合”是核心,“衔接”是关键,“协作”是基础。

联合运输与非联合运输比较,主要有以下特点:

#### (1)代理性

联合运输行业是交通运输的一个分支,对运输企业而言他代表货主,对货主而言他是代理运输业务。这种“一手托两家”的代办代理的行业都具有代理性质。

#### (2)通用性

由于联合运输涉及两种以上的运输方式或一种运输方式两程以上的衔接运输,这与按某一运输方式或某一企业的货运规章办理的运输业务不同。其所使用的货运规章、协议、合同等,必须具有两种以上的运输方式或两个以上的企业共同遵循的通用性。

### (3) 协同性

搞好联合运输有赖于产、供、运、销、收(银行)各部门与集、装、运、卸、散各环节的协作,这就要求路港、路厂(企业)不论从运输组织上,还是从运输设备上,都要相互配套,以实现协同性。

### (4) 全程性

联合运输应从货物的托运至交付,即不论使用几种运输方式,也不论具有几个中转环节,均可一票贯穿全程以及运后服务、财务结算等环节。

### (5) 简便性

联合运输实行“一次托运、一次结算、一票到底、全程负责”的运输代理,与单一运输相比,手续简便。

## 二、联合运输的分类

按照联运的对象,联运可分为货物联运和旅客联运。货物联运按照货物运输种别,可分为整车、零担、集装箱货物联运;按照参加联运的各种运输方式,可分为铁路、水路联运,铁路、公路联运,公路、水路联运,公路、航空联运,铁路、公路、水路联运等。在水路运输中,还可分为江、海联运,江、河联运,江、河、海联运。在铁路联运中,还可分为国家铁路、合资铁路与地方铁路联运等。按照联运线路在整个交通网内的地位不同可分为干线联运,干支线联运,支线联运。按照联运是否跨国,可分为国内联运和国际联运。

我国开办的货物联运有铁路参加的有以下几种:

- (1) 铁路、水路联运,铁路、公路、水路联运;
- (2) 国际铁路货物联运;
- (3) 国家铁路与地方铁路联运;
- (4) 国家铁路与铁路局管线的联运;
- (5) 国家铁路与铁路局管线、地方铁路联运。

## 三、中国联运发展的简况

世界各国的联运,都是随着铁路、水路(船舶)、公路(汽车)、航空(飞机)等现代运输方式出现以后,随着国内外贸易的发展而逐渐发展起来的。中国联运的发展历史可追溯到解放前。旧中国铁路分段设局,水路和公路由各家公司分散经营,因此只是在局部线路上、局部地区之间开展联运业务。建国后,由于实行计划运输,水陆运输干线统一管理,重点物资统一平衡调拨,为组织大宗货物联运创造了有利条件。从试办粮食水陆联运开始,继而开展货物水陆联运;又于1961年10月铁道部、交通部联合颁布《铁路和水路货物联运规则》(简称《联规》),后经多次修订,沿用至今,促进了水陆联运的发展。40多年来铁路和水路大宗货物联运得到稳步发展,特别是在20世纪90年代初大秦线的建成,秦皇岛港口扩建工程的相继完工,煤炭重载列车的开行,实现新的煤炭海铁联运后,中国的干线联运提高到新的水平。

从1978年党的十一届三中全会以来,在原国家经委、铁道部、交通部、财政部、中国人民银行等部门的努力和支持下,多次召开全国性的联运会议,颁发文件,使中国的联运工作的发展进入了一个崭新的历史时期。

1979年于北京、1982年于上海、1984年于江苏省江都县和吉林市、1986年于成都,相继召开了五次全国性联运工作会议。1987年9月,原国家经委在陕西省咸阳市召开联运工作片区会议,10月在河南省信阳召开了联运网络业务研讨会。同时,铁道部、交通部先后也多次召

开了集装箱联运、路矿协作、专用线共用、汽车零担班车等各种专业会议,不断交流经验和部署联运工作,推动了联运工作的发展。

在此期间,国务院、有关部委为引导和扶植联运的发展,联合颁发了几个政令性的文件、条例或规定。1979年8月20日由原国家经委、铁道部、交通部、中国人民银行联合颁发了“关于进一步开展联合运输的通知”,1981年11月原国家经委转发了“联合运输工作暂行条例”,1982年9月13日原国家经委、铁道部、交通部转发了“进一步加强联运工作的意见”,1984年原国家经委、国家计委、财政部、铁道部、交通部联合颁发了“关于发展联合运输问题的若干规定”,1997年铁道部和交通部联合颁发了“国际集装箱多式联运管理规则”。大部分省、市、自治区,在贯彻中结合当地情况制定了许多补充规定。

回顾从1979年来联运工作的发展,主要表现在以下几个方面:

### 1. 联运企业数量增多

到20世纪90年代末,全国县级以上的联运企业发展到600多家,联运网点发展到5000多个,已初步形成联结全国主要大、中城市和遍布全国众多城镇站点的联运网。联运企业利用其网点多、分布广、经营灵活等优势,既为广大客户提供周到的服务,又为专业运输部门承揽、组织大批货源。联运企业在增加基础设施的同时,在转换企业机制方面也取得了明显的进展。

### 2. 重点发展集装箱联运

在不断提高件杂货的运输水平的同时,重点发展了集装箱联运,提高了集装箱的“门到门”的比例。20世纪90年代铁道部在重点城市和沿海港口间开行定期集装箱列车,在京沪、京广、陇海等主要线路成立集装箱联运组织机构,促进了集装箱干线联运的发展。

### 3. 建设联运网络,促进联运发展

20世纪80年代以来,全国已建成了华北、华东、中南、西南四地区,京广、京沪、陇海、长江四条线的联运网络组织,以及省际、省内区域性的联运网络组织。联运网络的建成,对于沟通信息、交流经验、拓宽渠道、发展业务起了积极作用。

## 第二节 货物联运工作组织

### 一、货物联运票据和费用

货物联运票据记录和反映货物在联运过程中的实际状态,每种票据都有各自的用途。正确使用票据,可以保证联运业务的开展,提高服务质量。国内货物联运使用的票据主要有:

- (1)全国联运行业货运统一发票,是联运企业间进行结算用的票据。
- (2)全国联运统一货运委托书。
- (3)运输交接单,是办理货物交接和结算各项费用的依据。
- (4)中转交接单,是货物在港、站换装交接和结算中转费用的依据。
- (5)货物储运单,是货物在场库保管交接和结算仓储费用的依据。

联运货物的运输费用有运费、杂费(装卸、换装、港务、保管等费用)、中转费(主要包括装卸费、仓储费、短驳费或市内汽车运费、包装整理费)、服务费(是联运企业在办理运输业务时支付的劳务费)。除此以外,根据发货人的要求不同,还应包括相应的费用和服务费,如投保运输险货物的保险费。

## 二、货物联运作业程序

- (1) 发货人提出发货委托书或登门办理委托手续,填写“联运货物托运单”。
- (2) 联运企业根据发货人委托书规定的时间、地点派车取货或由发货人自己送货。
- (3) 联运货物在仓库集结。
- (4) 联运企业办理货物票据手续、核收运杂费。
- (5) 根据货主规定的发货日期(或到达日期)向运输企业托运,办理货物的始发业务。除货主有特殊要求并支付相应的费用外,运输工具和径路的选择由联运企业按照合理运输的原则办理。
- (6) 在不同运输工具的衔接地点办理中转业务。
- (7) 办理到达票据手续和到达运杂费的结算。
- (8) 根据收货人指定的时间、地点派车送货或由收货人自取。

## 三、联运货物结合部的协调

两种及其以上运输方式的衔接点称为结合部。联运结合部负责货物的发到、中转换装等作业。结合部工作效率的高低直接影响联运货物全程的质量。据资料分析,以铁路或水运为主,汽车运输不甚发达的国家或地区,每吨商品从出厂到消费者手中,平均需要换装 3~4 次,由一种运输方式转向另一种运输方式的换装作业费相当于把同样数量的货物运送 100~120 km 所需要的费用。因此,完善联运货物结合部的协调工作,实现安全、迅速、经济、优质服务是十分必要的。联运货物结合部协调的内容主要有以下几方面的工作:

### 1. 计划上的协调

各种运输方式在联运货物结合部的协调,应根据联运计划进行。各种运输方式联运货物结合部,应在经济技术调查的基础上,预测货物换装量,拟定运载工具种类、换装技术和作业组织,制定体现各种运输方式在联运货物结合部协调的远期(10 年)、近期(5 年)发展计划,调整日常计划,以满足联运的需要。

### 2. 技术设备的协调

技术设备协调主要是指运载工具、货物包装或容器、装卸机械、场库能力、站港集疏运能力等相互之间的协调。为此,要求运载工具的标记载重量、容积与外形尺寸应为倍数关系;同时,应使包装容器标准化,并与运载工具的装载性能、起重设备的起重能力相适应,以使结合部各运输方式间协作取得良好效果。

换装设备是实现技术设备和技术作业方面协作统一的关键因素之一。在选择起重设备的额定起重量时,应使之与车辆载重量相适应,以便加快换装过程,降低换装费用。集装箱和托盘,因其结构和载重量采用了通用标准,利于实现不同运输方式换装的机械化,使劳动生产率提高 3~4 倍,货物作业费用减少 1/2~3/5。

使用新的装备,加快结合部的换装作业。如驮背运输,水陆之间换装的整车滚装技术,水水之间换装的大船载小船的驳船方式。但是,目前采用的渡船、滚装船、载驳船等新型联运装备,一般都是以降低船舶的货物载重量来换取联运换装作业的改善。因此,联运结合部应因地制宜地选用经济有效的换装技术。

### 3. 作业组织上的协调

联运结合部作业组织上协调的目的是减少中转换装时间、加快运载工具的周转、节省运输

费用。

联运结合部的作业组织,与换载使用的运载工具、换装设备、作业方法密切相关,必须加强其协调。作业组织上的协调,主要是采取组织结合部的协调机构和统一结合部的作业过程。

由于各种运输方式自成体系,其设备的技术特征、作业过程、操作水平都存在着不少差异,因此应设立协调机构。联运结合部的协调机构,多由各运输部门、货主及外贸派驻的代表共同组成,一般称之为联运办公室,主要起联系作业和交换信息的作用。

统一结合部作业过程,主要是将结合部内各项作业在时间上进行衔接和协调。编制统一的日班计划(如“日计划图”),来统一结合部的作业过程。

此外,应创造条件推行和发展无倒装或省略中间仓储环节的换倒装方案;采取先进的组织管理措施,建立联运结合部的自动化管理系统,不断完善作业组织方面的协调。

#### 4. 法规方面的协调

法规方面的协调是从法律上规定联运结合部参加联运各部门的工作。编制统一日班计划程序,对车辆、船舶作业过程的监督,站、港各自的义务,不遵守规定所承担的责任等,都应由有法律效力的条文规定。

### 四、货物联运事故处理

在货物运输过程中,应以“安全第一、信誉第一”为指针,预防、杜绝货损、货差事故的发生。发生事故后,应积极采取有效措施,防止事故的蔓延和扩大。处理事故要本着实事求是的原则,分清事故责任,正确理赔,分析原因,制定措施,提高货物联运的质量。

## 第三节 国际多式联运

### 一、国际多式联运的定义

在集装箱运输发展的基础上,于20世纪60年代初期美国等国首先采用了国际多式联运。它一出现就以方便、快捷、费用合理等特点被运输市场所接受,随后在欧洲和亚洲一些地区得到推广,现已在世界上普遍开展起来,将成为今后国际货物运输的重要发展方向。国际多式联运,把海洋运输、内河运输、铁路运输和公路运输等单一运输方式有机地结合起来成为一体并加以综合利用,构成一个跨国(地区)的连贯运输方式,被喻为运输业的一次革命。

国际多式联运是在国际集装箱运输的基础上发展起来的一种新型的运输方式。国际多式联运一般以集装箱(多为标准箱),把铁路、公路、水路、航空等单一的运输方式结合起来,组成一个连贯的运输系统,以便更好地实现“门到门”的运输,为货主提供经济、合理、迅速、安全、简捷的运输服务。

根据《联合国国际货物多式联运公约》的规定,国际多式联运是指:按照多式联运合同,以至少两种不同的运输方式,由多式联运经营人将货物从一国境内承运货物的地点,运送至另一国境内指定交付货物的地点。

#### (1) 必须有多式联运合同

多式联运合同是用来明确多式联运经营人(承运人)与托运人的权利、义务、责任和豁免条件。多式联运经营人负责货物运输的全部责任,并收取全程单一运费。

#### (2) 必须使用全程多式联运单据

全程多式联运单据是证明多式联运合同及多式联运经营人接收货物并按合同条款交付货物的单据。

(3)必须是至少两种不同运输方式的连贯运输

为履行某一运输方式运输合同而进行的该合同所规定的短途货物接取送达业务不能视为多式联运。例如,航空运输长期以来普遍盛行汽车办理货物接送业务,习惯上只视为航空运输的延伸。

(4)必须是国际间的货物运输

货物运输的全程中必须有至少一段在发送国以外的国家或地区。运送行为使用相关国际法规进行约束和协调,不能以某一国家国内法规来约束。

(5)必须是多式联运经营人全程单一负责制

多式联运经营人是一个独立的法人,在联运业务中作为总承运人对货主负有履行合同的责任,并承担自接收货物时起至交付货物时止的全程运输责任以及货物在途中灭失、损坏或逾期交付所造成的损失负赔偿责任。由于目前《联合国国际货物多式联运公约》尚未生效,多数多式联运合同采用混合责任制:多式联运经营人对货物运输全程总负责,联运各段的实际承运人只对自段的运输负责。各段适用的责任原则按该段适用的法律予以确定。

(6)必须实行全程单一的运费费率

多式联运经营人应制定一个从货物发送地至到达地的全程单一费率,并以包干形式一次向货主收取。全程单一费率一般包括运输成本(全程各段运杂费)、经营管理费用(如通信、制单、手续费等)及合理利润。

国际多式联运是科学技术发展、经济贸易变化与服务社会化的产物,也必将随着社会的进步而完善和发展。未来的发展趋势是:国际多式联运经营人向国际化、多元化和集团化方向发展;国际多式联运网点在向国外不断延伸的同时,国内联运基地随着货运集中化而向货运枢纽中心集中;在国际多式联运中大力发展应用 EDI 系统并建立和完善相应的法规;采用先进运输技术和装备为其不断发展注入活力;各种运输方式由竞争转向合作,促进国际多式联运在“联”的方面质的飞跃。

## 二、国际多式联运的优越性

### 1. 手续简便

不论运输全程有多远、途中要经过多少次转运、使用多少种运输工具、涉及多少国家的进出境、不同国家的运价体系有多大差别,货主只需办理一次托运、支付一笔运费、取得一张联运提单即可把货物从起运地运至到达地,一旦发生货运事故也只需找一个承运人便可处理问题。

### 2. 节省费用

国际多式联运与完全由货主自己在不同运输方式、国境间办理中转业务相比较,可节省不少的费用。例如,采用多式联运,托运人结汇早,加速了货物资金的周转,减少了利息支出,还可以得到优惠的运价;使用一份运输单据和全程单一包干费率,托运人可以节省制单和结算的费用支出;使用集装箱装运货物,托运人可以节省货物的包装费用和保险费用。

### 3. 快捷安全

可减少因货主自身原因造成的货损货差,有利于按期交货。

### 4. 结汇早

货物在起运地装上第一程运输工具就可取得多式联运提单进行结汇。

### 三、我国国际集装箱多式联运

为适应对外贸易发展的需要,我国自1980年以来,也采用了国际多式联运方式。以中国外贸运输总公司、中国远洋运输总公司等大型运输企业作为国际多式联运经营人,负责我国的国际多式联运业务。我国已初步形成以沿海大中城市港口为枢纽,向内陆延伸,与铁路、公路、内河相衔接的集装箱国际多式联运的网络。与此同时,大力发展应用EDI系统,在上海、天津、青岛、大连、厦门等地应用EDI系统处理多式联运信息,获得较大成功。经20余年的发展,已经开通了中国与日本、美国、加拿大、西欧、澳大利亚、经肯尼亚的蒙巴萨港至乌干达及卢旺达、经坦桑尼亚的达累斯萨拉姆港至赞比亚及布隆迪、经南非的德班港至津巴布韦、经喀麦隆的杜阿港至中非共和国及乍得共和国、经贝宁的科托努港至尼日尔、经多哥的洛美港至布基纳法索、经象牙海岸的阿比让港至布基纳法索、经塞内加尔的达喀尔港至马里、摩洛哥、经俄罗斯的西伯利亚至中东及欧洲、经朝鲜的清津港至日本、经科威特及约旦至伊拉克、沙特阿拉伯、经印度至尼泊尔间等多条国际多式联运线路。但是,我国国际多式联运的总体水平还不高。入世后,我国的国际多式联运的基础设施、法规、市场机制等方面必将得到不断的完善和改进,取得更大的发展。

为了加强国际集装箱多式联运的管理,促进通畅、经济、高效的国际集装箱多式联运的发展,满足对外贸易发展的需要,铁道部、交通部联合制定了适用于水路、公路、铁路的《国际集装箱多式联运管理规则》。铁道部、交通部是我国国际集装箱多式联运的主管部门,铁路部门按系统管理国际集装箱多式联运,各省、自治区、直辖市交通主管部门根据国际集装箱多式联运管理规则管理本地区的国际集装箱多式联运。

#### 1. 多式联运单据

多式联运单据应载明下列事项:

- (1)货物名称、种类、件数、重量、尺寸、外表状况、包装形式。
- (2)集装箱号码、箱型、数量、封志号。
- (3)危险货物、冷冻货物等特种货物应载明其特性、注意事项。
- (4)多式联运经营人名称和主营业所。
- (5)托运人名称。
- (6)多式联运单据表明收货人。
- (7)接收货物的日期、地点。
- (8)交付货物的地点和约定的日期。
- (9)多式联运经营人或其授权人的签字及单据的签发日期、地点。
- (10)交接方式,运费的交付,约定的到达期限,货物中转地点。
- (11)在不违背我国有关法律、法规的前提下,双方同意列入的其他事项。

多式联运单据缺少上述事项中的一项或数项,并不影响该单据作为多式联运单据的法律效力,但是应当能证明该单据是多式联运合同以及能证明多式联运经营人接管货物并负责按合同条款交付货物的单据,该单据包括双方确认的取代纸张的电子数据交换信息。

多式联运经营人接收货物时,应由本人或其授权的人签发多式联运单据。多式联运单据上的签字,可以是手签、盖章或双方确认的电子数据。签发一份以上正本多式联运单据时应注明正本份数,副本单据应注明不可转让。多式联运单据的转让依照下列规定执行:

- (1)记名单据不得转让;



(2)指示单据经过记名背书或者空白转让;

(3)不记名单据无需背书即可转让。

## 2. 托运人责任

托运人将货物交给多式联运经营人,所提供货物名称、种类、件数、重量、尺寸、标志等应准确无误,如系特殊货物还应说明其性质和注意事项。

下列情况所致造成货物灭失、损坏或对多式联运经营人造成损失,托运人应自行负责或承担赔偿责任:

(1)箱体、封志完好,货物由托运人装箱、计数、施封或货物装载于托运人自备箱内;

(2)货物品质不良或外包装完好而内装货物短损、变质;

(3)运输标志不清,包装不良。

由于托运人的过失和疏忽对多式联运经营人或第三方造成损失,即使托运人已将多式联运单据转让,仍应承担赔偿责任。

多式联运经营人依照托运人所提供的货物情况及上述规定取得这种赔偿权力,不影响根据多式联运合同对托运人以外的任何人应负的赔偿责任。

托运人托运危险货物,应当依照该种货物运输的有关规定执行,并妥善包装,粘贴或拴挂危险货物标志和标签,将其正式名称和性质以及应采取的安全防护措施书面通知多式联运经营人;由于未通知或通知有误,多式联运经营人可根据情况将货物卸下、销毁或采取相应的处理手段,而不负赔偿责任。托运人对多式联运经营人因运输该种货物所受到的损失,应当负赔偿责任。

多式联运经营人知道危险货物的性质并已同意装运的,在发现该种货物对于运输工具、人员或其他货物构成实际危险时,仍可将货物卸下、销毁或者使之不能发生危害。多式联运经营人的责任适用于所发生区段的法律、法规。

## 3. 多式联运经营人的责任

多式联运经营人签发多式联运单据后,即表明多式联运经营人已收到货物,对货物承担多式联运责任,并按多式联运单据载明的交接方式办理交接手续。

多式联运经营人对货物的责任期间:自接收货物时起至交付货物时止。接收是指已交给多式联运经营人运送,并由其接管。交付是指按多式联运合同将货物交给收货人或根据交付地适用的法律或贸易做法将货物置于收货人的支配下或必须交给的当局、第三方。

多式联运经营人在接收货物时,已知道或有合理的根据怀疑托运人陈述或多式联运单据上所列货物的内容与实际接收货物的状况不符,但无适当方法进行核对时,多式联运经营人有权在多式联运单据上做出保留、注明不符之处、怀疑的根据或无适当核对方法的说明。多式联运经营人未在多式联运单据上对货物或集装箱的外表状况加以批注,则应视为他已收到外表状况良好的货物或集装箱。除按上述规定做出保留外,多式联运经营人签发的多式联运单据,是多式联运经营人已经按照多式联运单据所载状况收到货物的初步证据。

多式联运经营人有义务按多式联运单据中收货人的地址通知收货人货物已抵达目的地。

收货人按多式联运单据载明的交接方式接收货物,在提货单证上签收。多式联运经营人收回正本多式联运单据后,多式联运经营人责任即告终止。

货物的灭失(货物在明确约定的交付日期届满后,连续 60 d 仍未交付,收货人则可认为该批货物已灭失)、损坏或延迟交付发生在多式联运经营人责任期间内,多式联运经营人依法承担赔偿责任。