



GUOJI HUOYUN DAILI YU HAISHANG YUNSHU

国际货运代理 与海上运输

第二版

霍红 主编 沈欣 副主编



化学工业出版社

国际货运代理 与海上运输

第二版

曹 明 主编 曹 明 副主编



中国石化出版社

G

GUOJI HUOYUN DAILI YU HAISHANG YUNSHU

国际货运代理 与海上运输

第二版

霍红 主编 沈欣 副主编



化学工业出版社

· 北京 ·

图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理与海上运输/霍红主编. —2版. —北京:
化学工业出版社, 2009. 1
ISBN 978-7-122-03929-3

I. 国… II. 霍… III. ①国际运输: 货物运输-代理
(经济) ②国际运输: 海上运输: 货物运输 IV. F511.41
U695.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 169516 号

责任编辑: 陈 蕾 梁 虹
责任校对: 吴 静

装帧设计: 刘丽华

出版发行: 化学工业出版社 (北京市东城区青年湖南街 13 号 邮政编码 100011)
印 装: 北京市彩桥印刷有限责任公司
720mm×1000mm 1/16 印张 14 1/4 字数 299 千字 2009 年 1 月北京第 2 版第 1 次印刷

购书咨询: 010-64518888 (传真: 010-64519686) 售后服务: 010-64518899
网 址: <http://www.cip.com.cn>
凡购买本书, 如有缺损质量问题, 本社销售中心负责调换。

定 价: 38.00 元

版权所有 违者必究

本书的第一版 2004 年 2 月出版后,受到广大读者的关注。许多读者反映该书“内容翔实、指导性强”,有的读者还提出了宝贵意见。借此机会,向广大读者表示衷心的感谢!

本次出版的《国际货运代理与海上运输》(第二版),应广大读者的要求,较第一版精简了部分内容,同时,根据新的国际国内法律法规和标准,增加了很多新的内容,以使读者更加全面、深入地了解国际货运代理和海运的相关知识。随着国际货运代理业和国际货运市场的飞速发展,货运代理作为外贸运输的重要组织力量,其作用日益凸现,同时,拥有丰富专业知识的国际货运代理人员,其地位也将越来越重要。

本书力求理论教学和业务实践相结合,在阐述物流管理和国际贸易基础理论的同时,加强对从事具体运输方式的国际货运代理的实践性和操作性,为高等院校专业教学和相关企业的从事人员培训提供一本参考书。在编写过程中,我们主要突出以下特色:第一,基础宽泛,专业突出,简明扼要,深入浅出,适应各种层次教育和培训的需要;第二,强调知识的时代性,物流产业的国际化发展,使得国际货运代理人员能力的提高与国际物流的发展必须相结合,本书力求学员能掌握最新的物流理论和专业的国际货运代理的技能,成为适应社会和市场发展的复合型物流专业人才;第三,本书注意资料的更新性,采用国际运输代理和海上运输的最新资料,以便读者能够掌握国际货运代理领域的新动态、新知识。

本书由霍红主编,沈欣副主编。参与编写的还有杨燕冬、刘乔、刘莉、徐玲玲、付玮琼、刘博、邵明晖、宋杨、张玉斌、华蕊、谢红燕、陈宇、陈迎欣、曲志华、李莹、蒙瑞珍等,在此一并表示感谢。

由于时间仓促,书中不足之处在所难免,请广大读者批评指正。

编者

2008 年 10 月



第一版前言

随着国际货运代理业的开放和改革,国际货运市场飞速发展。货运代理作为外贸运输的重要组织力量,其地位已被提高到了战略高度。国际货物运输是现代国际物流的重要分支,只有经过专业培训的专业国际货运代理人员才能胜任联系国内外贸易交流的重要职责。但是,目前我国只有很少的经贸院校设置了国际货运代理的专业。

有鉴于此,本书力求能使理论教学和业务实践相结合,在阐述物流管理和国际贸易基础理论的同时,强调对从事具体运输方式的国际货运代理的实践性和操作性,为高等院校专业教学和相关企业的从业人员培训提供一本参考书。本书的编写主要突出了以下特色:第一,基础宽泛,专业突出,简明扼要,深入浅出,适应各层次教育和培训的需要;第二,强调知识的时代性。物流产业的国际化发展,使得国际货运代理人员能力的提高必须与国际物流的发展相适应,本书力求读者能掌握最新的物流理论和专业的国际货运代理的技能,成为适应社会和市场发展的复合型物流专业人才;第三,本书注意知识和技术的更新,选用国际货物运输代理和海上运输的最新资料,以便使读者能够掌握国际货运代理领域的新动态、新知识。

本书共分九章,霍红任主编。参加编写的有刘莉、赫莉、徐玲玲。

由于时间仓促,书中难免有纰漏之处,热忱欢迎各位专家、读者不吝指教。

作者

2004年1月

 第一章 国际货物运输概述	1
第一节 国际货物运输性质	1
一、运输的含义	1
二、运输业的性质、产生和发展	1
三、国际货物运输的含义和特点	4
四、国际货物运输的地位和作用	5
五、国际货物运输的任务和要求	6
第二节 国际货物运输方式	8
一、国际海上货物运输	8
二、国际铁路货物运输	10
三、国际公路货物运输	12
四、国际航空货物运输	13
五、国际集装箱货物运输	15
六、国际多式联合运输及其他运输方式	16
第三节 国际货物运输组织和运输对象	17
一、国际货物运输组织概况	17
二、国际货物运输代理	18
三、国际贸易运输对象	20
第四节 国际货物运输合理化	22
一、国际货物运输合理化的概念	22
二、国际货物运输合理化的要素	22
三、国际货物运输合理化的措施	23
 第二章 国际货物运输代理	25
第一节 国际货物运输代理概述	25
一、国际货运代理的概念	25
二、国际货运代理的性质	27
三、国际货运代理的作用	27
四、国际货运代理的历史沿革和发展方向	28
第二节 国际货物运输代理人的产生	34
一、国际货运代理人的概念	34
二、国际货运代理人的分类	36

三、国际货运代理人的发展阶段	37
第三节 国际货运代理业务范围	40
一、以服务对象分类	41
二、以服务作用分类	42
第三章 国际货运代理的责任及责任保险	45
第一节 国际货运代理的责任	45
一、国际货运代理的权利和义务	45
二、国际货运代理的责任、责任限制和除外责任	47
三、我国关于国际货运代理责任的分类	50
第二节 国际货运代理保险责任	53
一、国际货运代理责任险的产生及内容	53
二、国际货运代理责任保险的方式及渠道	54
三、国际货运代理责任保险的除外责任	55
四、承保国际货运代理责任险的机构	56
五、AGF 及其承保条例	59
第四章 国际货运代理相关法规和管理	60
第一节 国际货运代理法律地位	60
一、普通法系国家国际货运代理的法律地位	60
二、大陆法系国家国际货运代理的法律地位	62
三、国际货运代理两种法律地位的区别	64
四、国际货运代理涉及的国际公约与惯例	68
第二节 国际货运代理管理制度	69
一、国际货运代理管理制度概述	69
二、FIATA 推荐各国国际货运代理标准交易条件	70
三、中国货运代理协会标准交易条件	72
第三节 我国关于国际货运代理的法律法规及管理制度	73
一、《合同法》的有关规定	73
二、《民法通则》的有关规定	73
三、行业管理规定	76
第五章 海上货物运输概述	78
第一节 国际海运组织	78
一、国际海事组织	78
二、波罗的海国际海事协会	79
三、国际海事委员会	79
第二节 国际海运船舶营运方式	79
一、班轮运输	79

二、不定期船运输	81
第三节 海洋、运河航线与港口	81
一、海洋与运河	81
二、海运航线	82
三、港口	86
第四节 海运货物特征	87
一、货物的分类	87
二、货物的计量和积载因数	88
三、货物的性质	89
四、危险货物	90
第五节 船舶与船舶配载	98
一、船舶	98
二、船舶规范与吨位	99
三、船舶的配载	102
第六节 海运进出口业务	103
一、海上货物出口运输工作程序	103
二、海运进口工作流程	106
三、海上运输的索赔和共同海损	108

第六章 班轮运输 117

第一节 班轮运输概述	117
一、运输基本知识	117
二、班轮航运工会	119
第二节 班轮运输流程	120
一、货物出运	120
二、装船、卸船	120
三、提货	122
第三节 货运单证	124
一、杂货班轮货运单证	124
二、集装箱班轮货运单证	126
第四节 班轮提单	136
一、提单概述	136
二、提单记载内容	139
三、提单的使用	142
四、电子提单	145
五、海运单	147

第五节 班轮运价与运费	150
一、运价本	150
二、有关运价的名词	151
三、运费计算	152

第七章 租船运输 155

第一节 租船运输的特点和方式	155
一、租船运输概念和特点	155
二、租船货运输经营方式	156
三、租船经纪人	160
第二节 船舶的洽租	161
一、洽租的基本程序	162
二、洽租的注意事项	165
第三节 租船合同	165
一、程租合同的主要条款	166
二、定期租船合同主要条款	173

第八章 海上货物贸易运输法规 176

第一节 《海牙规则》解释	176
一、承运人的责任与义务	177
二、托运人的责任和义务	179
三、诉讼时效	179
四、承运人应享受的豁免	179
五、承运人对货物灭失或损害的赔偿限额	180
第二节 《海牙-维斯比规则》解释	180
一、最高赔偿限额	180
二、“集装箱条款”	181
三、规则的适用范围	181
第三节 《汉堡规则》	181
一、适用范围	182
二、承运人承运货物的负责期间	182
三、承运人应负的赔偿责任	182
四、诉讼时效	183

第九章 海上运输与国际多式联运 184

第一节 国际多式联运概述	184
一、国际多式联运的概念	184
二、国际多式联运的基本形式	186

三、国际多式联运的优点·····	189
四、国际多式联运的国际公约与法律法规·····	190
五、国际多式联运的运输组织·····	196
六、国际多式联运单一费率的构成·····	198
第二节 国际多式联运经营人·····	201
一、国际多式联运经营人概述·····	201
二、国际多式联运经营人的责任·····	203
第三节 国际陆海联运概述·····	208
一、海铁联运·····	208
二、公海联运·····	213
第四节 国际多式联运的主要业务及程序·····	213
一、国际多式联运主要业务操作·····	213
二、国际集装箱海铁多式联运出口业务程序·····	216
三、国际集装箱海铁多式联运进口业务程序·····	217
第五节 国际多式联运合同与单证业务·····	218
一、国际多式联运合同的条件与特点·····	219
二、国际多式联运单据·····	219
三、国际多式联运单证业务·····	222



参考文献

225



第一章 国际货物运输概述



本章要点

本章是国际货物运输的概论，主要包括运输业的产生和发展，国际货物运输的性质和对象，国际货物运输的地位和作用，国际货物运输的任务和要求，国际货物中的常见运输方式，国际货物的运输组织以及运输合理化等问题。



第一节 国际货物运输性质

一、运输的含义

辞海中对运输的解释是：“人和物的载运和输送。”从运输经济学的角度，运输是指劳动者使用运输工具和设备，在运输线路上实现人与物空间场所变动的有目的的活动，是重要的社会生产活动。

劳动者：从事运输业的人。

劳动工具：运输工具和设备、运输线路。

劳动对象：人和物。

劳动成果：实现空间场所变动。

在生产劳动过程中，必然要发生生产工具、劳动产品及人本身的位置移动，这种位置移动就是运输，它是社会物质生产过程中的必要条件之一。无论在生产过程内部、生产部门之间或生产领域与消费领域之间，都离不开运输。因此，运输又是人类社会不可缺少的活动之一。

随着社会生产力的不断发展和社会分工的不断完善，商品生产和商品交换日益扩大，促使运输量不断增加，运输业务迅速发展，于是运输业应运而生，并逐步形成独立的物质生产部门。

二、运输业的性质、产生和发展

（一）性质

运输业具有三大特性——生产特性、服务特性、基础设施特性。



1. 生产特性

(1) 运输业是生产过程在流通过程内的继续,属于物质生产领域,物质资料的生产是人们借助劳动工具,对劳动对象进行物质的变化的活动。

一类是化学、物理的变化,如制造等工业的生产特性;另一类是空间位置的变化。因此运输业属于物质生产。

(2) 运输改变商品的使用价值状态,完成消费的准备由潜在状态转变为了可消费状态。

(3) 运输所产生的产品是空间、位置的变动,运输劳动的追加使商品的生产和消费在空间上的矛盾得以解决,运输业的产品是商品,具有价值和使用价值。

马克思认为运输业是生产过程在流通过程内的继续,属于物质生产领域。

运输业的生产特性还表现在以下两个方面。

(1) 运输改变商品的使用价值状态,完成消费的准备。

(2) 运输业所生产的产品就是空间、位置的变动。

2. 服务特性

运输业的服务特性是基于三次产业理论,即运输业被列入第三产业。

运输业作为第三产业 also 具有很强的服务特性,是指以运输劳务活动行使,而不是以实物行使提供某种使用价值满足人们需要的经济活动过程。主要表现在三个方面。

(1) 运输业提供的劳动没有制造有形的物质产品,而是提供了服务,满足人们的需求。

(2) 运输所提供的服务是使用价值和价值的统一物。

(3) 运输业劳动者付出劳动这一运输服务产品形成过程,与运输服务产品消费是同一过程。

3. 基础设施特性

运输基础设施在国民经济发展中具有先行性,任何国家和地区的经济的发展都是以安全、高效的运输为前提的。

运输业基础设施具有不同于其他一般基础设施的特性,具体表现在以下四个方面。

(1) 社会公益性,为全社会使用。

(2) 运输基础设施的价值和使用价值。商品的重要属性是价值和使用价值,价值是由必要劳动时间决定的无差别的人类劳动。运输基础设施也具有价值。运输基础设施可以实现货物位移的时空效用,因此也具有使用价值。

(3) 运输基础设施的级差效益。

(4) 运输基础设施的商品属性。

(二) 产生和发展

运输业的发展过程,是与社会生产力发展相适应的。在资本主义社会以前相当



长的历史时期内,由于当时生产力水平较低,故只能依靠畜力驮、人力车和木帆船等运输工具进行运输。我国在公元前 220 年的秦代就建立了全国性驿站制度,开运河、造桥梁,不断改进运输工具。在公元 1~10 世纪间,已出现了各种帆船,到 12 世纪,我国就已经在海船上使用指南针进行仪器导航;12 世纪后半叶指南针由阿拉伯传入欧洲,在各国海船上广泛应用,大大地推动了航海技术的进步,这是我国对世界航海技术的重大贡献。从 13 世纪起,海洋上已有各式各样的航速较快的大型帆船了。在 15 世纪初,中国庞大的商船队航行在太平洋和印度洋上,先后到达过亚洲、非洲等 30 多个国家和地区,并到达非洲东岸今索马里和肯尼亚一带,由此可见当时我国的造船和航海事业已相当发达。

随着社会生产和商品交换的发展,社会对运输业的需求日益增加,于是便出现了以运输工具作为生产手段的小生产者,他们专门从事运输活动,但运输工具及方法没有根本性的变动,仅容量较大,形式较精致而已。到了 15~16 世纪,欧洲某些国家内资本主义生产关系开始形成,当时新兴的资产阶级为了在国外寻找市场和黄金产地,大规模地开展海上探险活动,地理知识和航海经验日益丰富,航海技术又有了很大发展。

18 世纪末至 19 世纪初的产业革命导致了交通运输工具的革命。交通运输工具的革命,实际上是在产业革命后发生的,由于产业革命后出现了大机器生产,投入流通领域的商品越来越多,市场范围日益扩大,手工业时期传下来的运输手段,已不适应大生产条件下运量急剧加大和运程迅速增长的需要,这就使运输工具的革命势在必行。同时,科学技术的发展,为运输工具的革命和运输业的发展提供了物质技术基础。自美国人富尔顿发明轮船,英国人斯蒂芬森发明火车头以后,人类从事运输活动,从利用自然动力和畜力动力进入到机器动力时代。1807 年第一艘轮船“克萊蒙特号”在美国下水,1825 年第一条铁路在英国正式办理货运业务,标志着机械运输业的开端,出现了铁路火车和海洋轮船等近代运输工具。随着商品生产的发展和商品交换范围的扩大,以及近代运输工具的出现,专门从事运输的企业日益扩展起来,运输工具所有者从商品所有者(工业主和商人)中分离出来,出现了专门从事运输的运输业主,交通运输部门便成为运输业主特殊的投资领域。

进入 20 世纪 30 年代,汽车运输、航空运输和管道运输相继崛起,且发展迅猛。这样,就形成了包括水、陆、空、管道等多种运输方式的现代化运输体系。科学技术的进步,进一步推动了运输业的发展,发明和使用了许多新型的运输工具,其特点是向大型化、专门化、高速化和自动化方向发展。

由于生产技术不断革新,运输业的合理化被提到议事日程上来,运输商品要求速度快、破损少、费用低,这就要求运输工具和运输方式来一次革命。由此,促进了各种运输方式间的配合和合作,并引起了运输组织技术和经营管理上的巨大变化。于是出现了将货物汇集成一组大的单位,以适合装卸机械化的成组化运输方式,即集装箱运输方式和托盘运输方式。由此传统的单一运输发展为多式联运,“门到门”运输日渐取代“港到港”和“站到站”运输。在运输单据和手续上,也



日趋简化和统一,以适应现代化管理的要求。这些变化,有效地促进了运输效率的提高。

三、国际货物运输的含义和特点

(一) 国际货物运输的概念

运输就其运送对象来说,分为货物运输和旅客运输,而从货物运输来说,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,就是在国家与国家、国家与地区之间的运输。国际货物运输又可分为国际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国际贸易运输,从一国来说,就是对外贸易运输,简称外贸运输。

(二) 国际贸易运输的基本特点

国际贸易运输是对外贸易工作中的一个重要组成部分,受到国际政治、经济关系变化、国外市场变化和国内需求变化等各种因素的影响,并牵涉到外贸工作的许多方面,所以国际贸易运输工作除具有一般运输的特点外,又有其本身的特点,主要表现在以下五个方面。

1. 国际贸易运输是中间环节多的长途运输

国际贸易运输与国内运输不同,运输路线一般较国内运输为长。以我国内港口到西北欧港口为例,运输线就长达 18000 公里以上。在运输过程中,往往需要使用各种不同的运输工具和运输方式,经过多次装卸和搬动的中间环节,因此,它是一项中间环节多的长途运输。

2. 国际贸易运输工作的时间性特别强

国际市场上出口商品的竞争十分激烈,不仅要求质量好,而且要求上市快。特别是一些鲜活商品、季节性商品和价格敏感性强的商品,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。就进口商品而言,往往是国内建设和生产急需的,如果运输迟缓,就要影响生产进度和有关重点建设项目的及时完成。因此,外贸运输工作者必须加强时间观念,争时间,抢速度,更好地为发展我国的对外贸易事业服务。

3. 国际贸易运输是一项政策性强的涉外活动

我国愿在平等互利的基础上,发展同世界各国的贸易往来和经济合作。国际贸易运输工作是外贸工作有机组成部分,必须贯彻对外贸易方针和对外贸易国别政策,因此,政策性较强。国际贸易运输工作又是一项涉外活动,必须配合我国的外交政策进行。在国际贸易运输组织工作中,要优先安排装运政治性的紧急物资和国家重点建设的设备,保证运输质量,按时完成任务。



4. 国际贸易运输的风险较大

由于国际贸易运输的路线长,涉及面广,复杂多变,中间环节又多,它的风险也较国内运输大。以海洋运输为例,船只发生意外是常有的事情。据伦敦保险业协会发表的数字:1978年全世界船舶灭失261艘,1979年为279艘,1980年为387艘,1983年仍有290艘船舶灭失。由此可见风险的程度。

5. 国际贸易运输涉及面广、情况复杂多变

国际贸易运输由于运输线长、中间环节多,在整个运输过程中,要涉及许多有关部门,除接触轮船公司、航空公司、铁路、公路、邮政、港口、车站等交通运输部门外,还要涉及海关、商品检验检疫机构、银行、保险公司、港务监督、边防检查站、生产和用货部门以及国外进出口商、中间商等。而且国际贸易运输工作又与国际政治、经济形势密切相关,情况复杂多变,任何一环脱节或发生变化,整个工作程序就会受到影响。因此,这是一项复杂多变的运输组织工作。

四、国际货物运输的地位和作用

运输业的发展同国际贸易的发展是相联系的。国际贸易的发展要求运输业的规模与其相适应,而运输业的发展又有力地促进了国际贸易的发展。为了适应国际贸易进一步发展的需要,各种现代运输工具不断得到改进,运输体系结构和经营管理工作也不断完善和日趋现代化,这对加强国际间的经济联系,深化国际分工,促进国际贸易的发展,都起到了而且仍继续起着很重要的作用。

1. 国际贸易运输是国际贸易不可缺少的重要环节

在国际贸易中,进出口商品在空间上的流通范围是非常广阔的,没有运输,要进行国际间的商品交换是不可能的。商品成交以后,只有通过运输,按照约定的时间、地点和条件把商品交给对方,贸易的全过程才算最后完成。

2. 国际贸易运输是交通运输的重要分支

交通运输可按运输的对象和运送的范围分为国内旅客运输、国际旅客运输、国内货物运输、国际货物运输四类。从世界范围来说,海上运输的绝大部分货运量属于国际货物运输;航空运输中的国际货运量也占有较大比重;国际货运量在铁路运输中所占比重要小一些,但由于时间紧,运输要求高,常常是优先运送的对象;此外,国际货运量在公路运输中也占有一定的比例,尤其是在国际贸易高度发展、国土较小、公路发达的欧洲,国际公路货运占据重要的地位。

3. 国际贸易运输能够促进国际贸易的发展

国际贸易运输工具的不断改进,运输体系结构、经营管理工作的逐步完善和日趋现代化,不仅使得开拓越来越多的国际市场成为可能,而且,由于交货更为迅速、准时,运输质量更高,运输费用更节省,可以大大提高国际贸易的经济效益,进而使得国际间的经济联系日益加强,国际分工日趋深化,国际贸易愈加发展。

4. 国际贸易运输能够促进交通运输的发展

竞争激烈的国际贸易市场,迫使各国的外贸运输部门不断地根据新形势的要



求,及时采用和引进国外先进的运输组织技术,开辟新的运输渠道,这就大大加速了交通运输部门对国外先进技术的推广与应用。

5. 国际贸易运输是平衡国家外汇收入的重要手段

如前所述,国际贸易运输是一种无形的国际贸易,它用于交换的是一种特殊的商品——运输服务。所以,就一个国家来说,从事国际货运的规模越大,效益越高,就能获得越多的外汇收入。

五、国际货物运输的任务和要求

(一) 国际货物运输的任务

国际货物运输的基本任务就是根据国家有关的方针政策,合理地运用各种运输方式和运输工具,多快好省地完成进出口货物的运输任务,为我国发展对外经济贸易服务,为我国外交活动服务,为我国的四个现代化建设服务。具体包括以下四方面内容。

1. 按时、按质、按量地完成进出口货物运输

国际贸易合同签订后,只有通过运输,及时将进口货物运进来,将出口货物运出去,交到约定地点,商品的流通才能实现,贸易合同才能履行。“按时”就是根据贸易合同的装运期和交货期条款的规定履行合同;“按质”就是按照贸易合同质量条款的要求履行合同;“按量”就是尽可能地减少货损货差,保证贸易合同中货物数量条款的履行。如果违反了上述合同条款,就构成了违约,有可能导致赔偿、罚款等严重的法律后果。因此,国际货物运输部门必须重合同、守信用,保证按时、按质、按量完成国际货物运输任务,保证国际贸易合同的履行。

2. 节省运杂费用,为国家积累建设资金

由于国际货物运输是国际贸易的重要组成部分,而且运输的距离长,环节较多,各项运杂费用开支较大,故节省运杂费用的潜力比较大,途径也多。因此,从事国际货物运输的企业和部门,应该不断地改善经营管理,节省运杂费用,提高企业的经济效益和社会效益,为国家积累更多的建设资金。

3. 为国家节约外汇支出,增加外汇收入

国际货物运输,是一种无形的国际贸易,它是国家外汇收入的重要来源之一。国际贸易合同在海上运输一般采用 CIF 和 FOB 等贸易术语成交,按照 CIF 条件,货价内包括运费、保险费,由卖方派船将货物运至目的港;按照 FOB 条件,货价内则不包括运费和保险费,由买方派船到装货港装运货物。为了国家的利益,出口货物多争取 CIF 成交,进口货物多争取 FOB 成交,则可节省外汇支出,增加外汇收入。而国际货物运输企业为了国家利益,首先要依靠国内运输企业的运力和我国的方便旗船,再考虑我国的租船、中外合资船公司和侨资班轮的运力,再充分调动和利用各方面的运力,使货主企业同运输企业有机衔接,争取为国家节约外汇支出,创更多的外汇收入。