

交通职业教育教学指导委员会推荐教材  
高职高专院校物流管理专业教学用书

高等职业教育规划教材

GUOJI HUOYUN DAILI SHIWU

# 国际货运代理实务

- 主 编 周灌东
- 副主编 杨 丽
- 主 审 顾丽亚



人民交通出版社  
China Communications Press

交通职业教育教学指导委员会推荐教材  
高职高专院校物流管理专业教学用书

高等职业教育规划教材

Guoji Huoyun Daili Shiwu

# 国际货运代理实务

主 编 周灌东

副主编 杨 丽

主 审 顾丽亚

人民交通出版社

## 内 容 提 要

本书是高等职业教育规划教材,由交通职业教育教学指导委员会交通运输管理专业指导委员会组织编写。全书分上下两篇:国际海上货运代理实务和国际航空货运代理实务。内容包括:国际货物运输(海运、空运)概述、海上(航空)货物运输代理人、海上(航空)货物运输代理合同、国际海上(航空)运输代理业务及程序等。内容涵盖了全国国际货运代理从业人员资格考试所要求的基本知识点。书中附有典型案例,便于学生理论联系实际。书中突出体现实用性、实践性和可操作性特点。

本书是高职高专院校物流管理专业教学用书,也可作为交通领域物流管理专业技能型紧缺人才培养培训工程教材,或作为国际货运代理与报关员资格考试的培训教材,亦可供国际货运代理业务人员学习参考。

### 图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理实务/周灌东主编. —北京:人民交通出版社, 2007.6

ISBN 978-7-114-06551-4

I. 国... II. 周... III. 国际运输: 货物运输-代理(经济) IV. F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 067363 号

书 名: 国际货运代理实务

著 者: 周灌东

责任编辑: 曹延鹏

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)85285995, 85285977

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 12

字 数: 294 千

版 次: 2007年7月 第1版

印 次: 2007年7月 第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-06551-4

印 数: 0001-3000 册

定 价: 22.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

交通职业教育教学指导委员会  
交通运输管理专业指导委员会



主 任：鲍贤俊

副 主 任：丁子义

委 员：（按姓氏笔画排序）

王文辉 刘 念 刘三刚 刘德武 孙昭铭 曲学军

朱隆亮 朱新民 张广辉 李锦伟 邹 敏 武德春

施建年 袁炎清 郭沃伟 顾丽亚 梁世翔 曾 剑

曾艳英 裘玉平

编审指导：陈志红

# 前 言

进入 21 世纪,随着经济全球化的发展,物流业作为国民经济的动脉和基础产业,起着越来越重要的作用,各级政府和企业都把发展物流业作为提高竞争能力和提高企业核心竞争力的重要手段。现代物流理念、先进的物流技术逐步引入到经济建设和企业经营管理之中。物流业作为一个独立的产业迅速崛起,同时也促进了物流教育的发展。为提高物流运作和管理水平,解决人才制约物流产业发展的瓶颈,加强国际物流、物流管理、仓储配送、物流运输、企业物流、物流营销、物流信息处理等技能型人才的培养,已是推动物流行业发展的关键。

为了实现人才培养目标,适应物流行业的发展要求,贯彻《国务院关于大力发展职业教育的决定》精神,培养面向生产、建设、服务和管理第一线需要的物流行业的高技能人才,推动课程建设与改革,加强教材建设,交通职业教育教学指导委员会交通运输管理专业指导委员会根据物流管理专业人才培养要求,组织全国交通职业技术学院的教师编写了物流管理专业规划教材,供高等职业院校物流管理及其相关专业教学使用。

本套教材全面、系统、科学地阐述了现代物流学的相关理论、方法和应用技术,突出以就业为导向,以能力为本位,以企业工作需求为出发点的职业教育特色,在内容上注重与岗位实际要求紧密结合,与职业资格标准紧密结合,体现了教材的科学性、系统性、应用性、前瞻性和通俗性。既满足了物流管理专业人才培养的需要,也可供物流企业管理和技术人员阅读,还可作为在职人员的培训教材。

《国际货运代理实务》是高职高专院校物流管理专业规划教材之一,内容包括:国际海上货物运输概述,集装箱运输基础知识,班轮货运业务流程,班轮提单,班轮运价与运费,租船货运业务,海上货运事故的处理,国际航空货物运输基础知识,国际航空货物运输业务流程,航空货物运输的形式,航空运价与运费,航空货运单,国际航空公约,不正常运输及索赔。

参加本书编写工作的有:云南交通职业技术学院杨丽(编写第一、七、九章),上海交通职业技术学院周灌东(编写第二、十、十二、十四章)、金飒帅(编写第三、五、十一章),河南交通职业技术学院刘丽琴(编写第四、十三章),浙江交通职业技术学院朱国君(编写第六、八章)。全书由周灌东担任主编,杨丽担任副主编,上海海事大学顾丽亚担任主审。

本套教材在编写过程中参阅和引用了国内外有关物流科学的论著和资料,不管文后是否列出,在此,对这些文献的作者和译者表示由衷的感谢和诚挚的谢意。由于作者水平有限,书中不妥之处在所难免,恳请广大专家和读者给予批评和指正。

**交通职业教育教学指导委员会**  
**交通运输管理专业指导委员会**  
2007.5

# 目 录

## 上篇 国际海上货运代理实务

第一章 国际海上货物运输概述	3
第一节 国际海上货物运输的特点及国际海运组织	4
第二节 国际海运船舶营运方式	7
第三节 海上货运船舶种类、海运货物及主要航线	8
思考题	13
第二章 集装箱运输基础知识	14
第一节 集装箱概述	15
第二节 集装箱货物装载方式	18
第三节 集装箱货物的交接	21
第四节 集装箱租赁	24
思考题	26
第三章 班轮货运业务流程	27
第一节 班轮运输概述	28
第二节 班轮货运程序	31
第三节 集装箱班轮货运流程与单证	38
思考题	44
第四章 班轮提单	45
第一节 提单概述	46
第二节 提单的内容与提单的使用	50
第三节 国际海上货物运输公约与中国海商法	55
第四节 海运单	60
思考题	62
第五章 班轮运价与运费	63
第一节 运价与运价本	63
第二节 定价原理及运费计算	66
思考题	74
第六章 租船货运业务	76
第一节 租船货运概述与租船货运经营方式	77
第二节 租船业务流程	82
第三节 租船货运合同的主要条款	85
思考题	91
第七章 海上货运事故的处理	92
第一节 货运事故及责任划分	92
第二节 索赔	95
思考题	97

## 下篇 国际航空货运代理实务

第八章 国际航空货物运输基础知识	101
第一节 国际航空货物运输概述	101
第二节 航空运输地理和时差计算	104
第三节 民用航空运输飞机及集装器简介	105
思考题	110
第九章 国际航空货物运输业务流程	111
第一节 航空货物出口运输代理业务程序	112
第二节 航空公司出港货物的操作程序	117
第三节 航空公司进港货物的操作程序	118
第四节 航空货物进口运输代理业务程序	119
思考题	122
第十章 航空货物运输的形式	124
第一节 包舱、包板运输	124
第二节 特种货物收运	126
第三节 国际航空快递货物运输	131
思考题	134
第十一章 航空运价与运费	135
第一节 航空货物运价的基础知识	135
第二节 航空货物运价体系	137
第三节 航空货物运价计算	140
思考题	144
第十二章 航空货运单	145
第一节 航空货运单概述	145
第二节 航空货运单的填制	149
思考题	151
第十三章 国际航空公约	154
第一节 航空法概述	154
第二节 国际航空法条约	156
第三节 航空货物运输合同	157
第四节 华沙体制在航空货运中的应用	159
思考题	162
第十四章 不正常运输及索赔	163
第一节 货物不正常运输	163
第二节 货物的变更运输	165
第三节 航空索赔基础知识及案例分析	166
思考题	171
附录 主要货代单证样例	173
参考文献	184

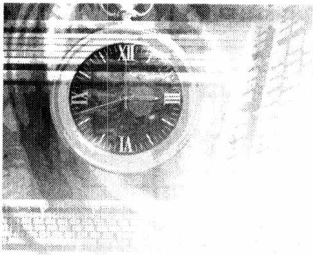


上  
篇

# 国际海上货运代理实务

Guoji Haishang Huoyun Daili Shiwu





# 第一章 国际海上货物运输概述

## ● 知识目标

1. 解释国际海上运输营运方式与船舶、港口、航线、货物的基本概念；
2. 描述国际海上货物运输的作用与宗旨；
3. 描述国际海上运输与其他运输形式相比所具有的特点，以及选择承运人应考虑的因素；
4. 识别班轮运输与租船运输的不同。

## ● 技能目标

1. 分析班轮运输和租船运输的特点；
2. 进行货物分类计量的操作；
3. 具有区别班轮运输和租船运输，合理选择承运人的能力。

## 引例

深圳中通远洋物流集团是一家经营范围广泛的企业，可以提供国际船舶代理服务；提供国际船舶管理服务；为订立航次租船运输合同、船舶租用合同、船舶买卖合同提供居间服务；提供船舶监造服务；提供国际海运市场信息咨询；提供国际物流服务。中通船队拥有散杂货船、集装箱船、化工专用船等多种船舶。经营新港、大连、上海至日本关东、关西、九州三条集装箱班轮航线；并增加新港、大连至釜山；青岛、连云港至釜山航线，以及新开辟的天津、大连、烟台至上海航线，北方至黄埔、蛇口航线等内贸航线。其中日本航线是该集团的优势航线，也是在天津港极具竞争力的核心航线。集团经营以天津新港、上海、大连为中心辐射国内外几百个港口的货运业务，开辟了天津至日本、东南亚的不定期班轮航线，从事中国港口至日本、韩国、俄罗斯及东南亚包括印尼、马来西亚、菲律宾等国家及地区主要港口的散杂货的运输。集团已经经营了10余年，在国内同行中首屈一指，年代理船舶艘次达到1600多艘，拥有中国海关批准的监管车队，进出口监管库场和报关行，提供海、陆、空各式联运。

为了提高货代操作的效率，集团已广泛使用了计算机货代信息管理系统，并正在建立一套电子商务交易平台。通过该平台可以让客户能够实时了解自身的业务数据和相关的业务信息，为客户提供一流的服务。同时集团内部相互之间通过此平台进行数据共享，进行统一的资源调度，节省公司的运营成本，争取更多的客源，与客户达成了“双赢”局面。



集团在每个港口均安排有港口船长,负责协调与港方、海关、港监、三检(卫检、动植物检、商检)的关系,加快船舶的速遣,在港口享有特殊的装卸费率优惠,在天津港港内有海关监管的中转仓库,可以进行货物的分拨和拆拼箱业务。在集团经营过程中,何为班轮运输,何为不定期运输,各有何特点,以及所涉及的航线、港口的基本概念等内容将在本章作具体阐述。

## 第一节 国际海上货物运输的特点及国际海运组织

### 一、国际海上货物运输的特点

在现代运输方式中,水路运输是一种最古老、最经济的运输方式,它是利用船舶、排筏和其他浮运工具在江、河、湖泊、人工水道以及海洋运送客货的一种运输形式。水路运输承担着大批量、长距离的运输任务,在干线运输中起着主力运输的作用。水路货物运输包括江河货物运输和海上货物运输,海上货物运输又可分为沿海货物运输和国际海上货物运输。

沿海运输是指船舶通过大陆附近沿海航道运送货物的一种方式,一般使用中、小型船舶。而国际海上货物运输则是使用大中型船舶进行的跨洋运输形式。

与江河运输、沿海运输以及其他运输方式相比,国际海上货物运输具有以下特点。

#### 1. 运输能力大

在现代运输方式中,国际海上运输的运输能力最大,国际海上运输多使用大型船舶,一次可载运体积庞大的货物和重达几十万吨的货物。如拖船船队的载重量可达万吨以上,远远超过了铁路列车的载重量。随着造船技术的不断进步和船公司不断追求规模效益,现代海上货物运输向船舶的专业化、大型化方向发展。比如在 20 世纪 50 年代以后,海上货物运输船舶产生了油船、液化气船、化学品船、滚装船以及集装箱船等大型船舶,1976 年 55 万载重吨的油船问世,到目前世界最大的散货船已达 30 万吨级,集装箱船舶突破了 8 000TEU。这种载重能力是其他运输方式所不能比拟的。

#### 2. 通航能力基本不受限制,且投资少

水路通过能力大,海上货物运输几乎不受航道限制,不像汽车、火车要受道路和轨道的限制,因而其通过能力超过了其他各种运输方式。同时,由于海上货物运输的航道主要利用的是天然水域,除了建设港口和购置船舶外,水域航道几乎不需投资,内河航道每公里投资仅为铁路旧线改造的 1/5、新线建设的 1/8。因此,投资相对较少。

#### 3. 运费低

船舶的航道天然构成,船舶运量大,港口设备一般均为政府修建,船舶经久耐用,因此,货物分摊的单位运输成本较低。据统计,海运运费一般为铁路运费的 1/5,公路运费的 1/10,航空运费的 1/30。

#### 4. 航速低,受自然条件影响大

与其他运输方式相比,海上货物运输速度慢,受自然条件的影 响大,有些航道和港口受季节影响,冬季结冰,枯水期水位变低,难以保证全年通航。在运输过程中,海上货物运输的运输距离长,所需时间也长,特别是国际海上货物运输的时间可达 1 个月左右。因此,其运输的安全性和准确性相对较差。

### 5. 风险较大

国际海上货物运输是伴随着国际贸易而进行的国际间货物运输,其活动范围广阔,航行距离长,且要受到有关国际公约和各国法律的约束,也要受到国际航运市场的影响,风险较大。

此外,在国际海上货物运输中,受气候条件的影响,船舶随时都有可能遭遇狂风巨浪、暴雨、雷电、海啸、浮冰等人力不可抗力的袭击,使船舶颠覆、沉没。因此船舶遭遇危险的机会和可能产生的损失也比其他运输方式大。而且,当遭遇危险时,能得到外来力量援助的及时性差,或者根本无法得到及时援助。因此,国际海上货运存在着极大的风险性。

海上货物运输一般适于承担运量大、运距长、对时间要求不太紧、运费负担能力相对较低的货运任务。

## 二、国际海运组织种类与简介

国际海运组织是随着国际海运业的不断发展,在各国间形成和成立起来的国际海运组织机构。这些组织有属于政府性质的,如国际海事组织;也有属于非政府性质的组织,如国际航运工会、波罗的海国际海事协会和国际海事委员会等。这些组织在保证海运安全、建立国际公约和提供海运服务等方面起着重要的作用。

### 1. 国际海事组织(International Maritime Organization, IMO)

IMO 是联合国在海事方面专门负责海上航行安全和防止船舶造成海洋污染的一个技术咨询和海运立法机构,是政府间的国际组织,总部设在伦敦。所有联合国成员国均可成为国际海事组织的会员国。我国于 1973 年 3 月 1 日正式参加国际海事组织,并于 1975 年当选为理事国。

IMO 设有海上安全委员会、海上环境保护委员会、法律委员会、便利委员会和技术合作委员会等 5 个委员会,以及其他协助与落实具体事务的 9 个分委会。

IMO 的宗旨是:促进各国之间的航运技术合作,加强各国航运协调,为各国政府提供合作机会;鼓励和促进各国在海上安全、航行效率、防止和控制船舶造成海洋污染的问题上普遍采用最高可行的标准;负责起草和审议有关海运的国际公约、协定和其他文件,鼓励取消各国政府采取的影响国际贸易运输的歧视行为和不必要的限制,实现向世界商业提供一视同仁的航运服务等。

### 2. 国际航运公会(International Chamber of Shipping, ICS)

ICS 于 1921 年成立,总部设在伦敦,由一些国家的私人船东协会和航运公司组成。该机构设有处理集装箱、运输文件、保险、安全、防污、海上法律、油船等问题的小组委员会,广泛从事航运技术、法律和经济等方面的活动。

ICS 的宗旨是为了交换航运情报和制定共同的航运政策,共同合作,保护和增进本协会成员利益。

### 3. 波罗的海国际海事协会(Baltic and International Maritime Council, BIMCO)

BIMCO 成立于 1905 年,总部设在哥本哈根。协会成员有:航运公司、经纪人公司以及保赔协会等团体或俱乐部组织。

BIMCO 的宗旨是保护会员的利益,为会员提供情报咨询服务、防止运价投机和不合理的



收费与索赔、拟订和修改标准租船合同和其他货运单证、出版航运业务情报资料等。其服务项目包括:提供情报咨询,包括提供航线和港口情报,解释租船合同条款或在发生争议时提供建议,提供港口费用和经费账单等具体资料。它共出版9种协会刊物,如协会每周通知、专门通告、双月通讯等,同时拥有丰富的资料供会员索取,并有大量资料发表在刊物上。该协会在联合国贸发会议及国际海事组织中享有咨询地位。在国际海上货运代理实践中,如果遇到相关业务问题时,可以向波罗的海国际海事协会咨询。

#### 4. 国际海事委员会(Committee Maritime International, CMI)

CMI成立于1897年,地点在布鲁塞尔。它的主要工作是草拟各种有关海上运输的公约,如有关提单、责任制、海上避碰、救助等方面的国际公约草案。国际上第一个海上货物运输公约——著名的《海牙规则》就是由该委员会1921年起草,并在1924年布鲁塞尔会议上讨论通过的。

CMI的主要宗旨是促进海商法、海运关税和各种海运惯例的统一。

#### 5. 班轮公会(Liner Conference)

班轮公会是一个具有代表性的具有经营协作性质的航运企业间的国际组织。班轮公会,是指在同一航线上或相关航线上经营班轮运输的公司,为了避免相互之间的激烈竞争,维护共同利益,通过制定统一的费率或最低费率以及在经营活动方面签订协议而组成的国际航运垄断组织。世界上第一个班轮公会于1875年诞生在英国至加尔各答航线上。此后,该组织发展较快,遍及全世界,到20世纪70年代初,全世界共有360多家班轮公会。

班轮公会成立的目的确定了其两个方面的主要业务:一方面是属于限制和调节班轮公会内部会员相互间竞争的业务活动。对班轮公会内部的相互竞争采取协定费率、统一安排营运、统筹分配收入、统一经营等措施加以调节和限制。另一方面则是为了防止或对付来自公会外部的竞争,以达到垄断航线货载目的的业务活动。为维护其垄断地位,班轮公会对非会员船公司进行排挤,如使用战斗船、降低运价揽货、迫使非会员船公司退出航线。对货主采取延期回扣和双重费率制度,凡与公会签订合同的货主,可享受优惠费率,如下一期仍使用公会船载货的,又可获得延期回扣。

#### 6. 联营体(Consortium or Consortia)

进入20世纪70年代以后,班轮公会遭遇到来自各方面强有力的挑战。一方面是市场的变化。在运输市场上,托运人的力量日益壮大,托运人协会在班轮市场中正日益发挥着重要的作用,极大地限制了公会政策的实施范围。另一方面是各国政策的限制。许多国家纷纷制定了对公会不利的法律政策,以班轮公会为主要组织形式的旧体制已越来越难以适应市场新的需要,一些船公司开始组织或加入联营行列,出现了公会内部成员公司组成的非独立法人的联营体。

联营体是两个或两个以上主要通过集装箱方式提供国际班轮货物运输服务的船公司之间的协议,该协议可以是关于一条或数条航线的贸易。联营体的主要目的是在提供海运服务时共同经营、相互合作、提高服务质量,主要方式是通过舱位互租、码头经营、船舶共有、信息系统共同开发,利用除固定价格以外的技术、经营、商业安排等使各自的经营合理化。

目前,这种联营从欧亚航线推广到亚洲—北美航线、欧洲—北美航线,航运联营体进入了一个新的阶段,即实行战略联盟,在全球范围内建立合作,共同经营。

### 7. 航运交易所

在国际航运中,和班轮运输市场相对应的航运市场是租船市场。伦敦租船市场是世界上历史最悠久、租船业务最多的一个租船市场。它有较固定的场所供船东经纪人和租船代理人聚集,面谈租船业务,该场所被称为“波罗的海海运交易所”。此交易所现有约 750 家公司会员和 2 500 名个人会员。

波罗的海海运交易所的业务主要以洽谈租赁船舶业务为主。除此之外,也进行航空租机交易、粮食和油料作物种子交易和保险业务等。

## 第二节 国际海运船舶营运方式

随着国际贸易的发展,为了适应不同贸易合同下的货物运输需要,也为了合理地利用船舶的运输能力,并获得良好的营运经济效益,要求国际海运船舶的营运方式必须与国际贸易对国际海上运输的要求相适应。目前,国际海运船舶的营运方式主要分为班轮运输和租船运输两种。

### 一、班轮运输

班轮运输也称定期船运输,是指船舶在固定的航线上,按事先制订的船期表,在航线既定的各挂靠港口之间,经常地为非特定的众多货主提供货物运输服务,并按运价本或协议运价的规定计收运费的一种营运方式。

最早的班轮运输是杂货班轮运输。杂货班轮运输的货物以件杂货为主,如工业制成品、半成品、食品等,还可以运输一些散货、重大件等特殊货物。20 世纪 60 年代后期,随着集装箱运输的发展,班轮运输中出现了以集装箱为运输单元的集装箱班轮运输方式。由于集装箱运输具有运送速度快、装卸方便、机械化程度高、作业效率高、便于开展联运等优点,到 20 世纪 90 年代后期,集装箱班轮运输已逐渐取代了传统的杂货班轮运输。

### 二、租船运输

租船运输又称不定期船运输,是相对于定期船运输而言的另一种船舶营运方式。由于这种营运方式没有固定的班期、固定的航线和挂靠港口,也没有预先制订的船期表和费率本,而是按货源的要求和运输要求,由船舶经营人与租船人通过洽谈运输条件、签订租船合同来安排运输的,故称之为“租船运输”。主要用于运输大宗散货、液体货。

关于班轮运输和租船运输,将在第三章与第六章中再作详细介绍。

### 三、对海上货物承运人的选择

由于国际海上运输的风险性,作为托运人或货运代理人,在选择承运人时,应认真审查有关承运人的实际情况。货物承运人可能是有船承运人,如班轮船公司;也可能是无船承运人,如代理人。选择时主要考虑运输时间、运输速度、运输费用、可靠性、承运人经营状况等几方面的因素。



### 1. 运输时间的要求

国际海运主要有班轮运输和租船运输,二者在时间的稳定性上不一致,选择时应视货物情况而定,若货物需要以固定的间隔时间运输,则选择挂靠固定港口、使用固定费率、严格按船期表航行的班轮公司为承运人。反之,可考虑租船运输。

### 2. 运输速度的要求

根据货物的特性,某些货物时间要求比较严,为避免货物在运输途中的损坏,选择承运人时应侧重考虑运输速度的因素,选择能提供快速运输服务的承运人。

### 3. 运输费用的要求

费用是每位托运人都非常重视的因素,费用的高低影响着相关各方的经济利益,选择承运人时应重点考虑。但同时应注意,由于货物价值的不同,承担费用的能力也不一样,不能盲目追求低成本。

### 4. 运输的可靠性要求

海上运输时间长,运距长,风险大,在选择船公司之前,应认真考察公司的实力和信誉,以减少海事欺诈等问题的发生。

### 5. 经营状况和所能承担责任的能力

调查所选择的船舶所有人或经营人的经营状况,看其有无偿还能力,以及所承担责任的能力。例如:某些船舶所有人表面上对船舶享有所有权,而事实上,他将船舶抵押给银行并通过与银行的经营合同而成为经营人,或者船舶经营人可能是定期租船人,应区分不同情况作出选择。

## 第三节 海上货运船舶种类、海运货物及主要航线

### 一、海上货运船舶种类

在国际海运活动中,参与营运的船舶类型繁多,性能各异。根据不同标准,船舶有多种分类。例如:按国籍不同可分为国轮、外轮;按航程远近不同可分为沿海轮船、近洋轮船、远洋轮船;按开航定期与否可分为定期班轮、不定期班轮;按其设备和用途不同可分为杂货船、散装船、冷藏船、集装箱船、滚装船等。实践中,海上货物运输船舶归纳起来主要包括干货船、液货船。

#### 1. 干货船

属于这一类船舶的有:集装箱船、件杂货船、滚装船、冷藏船、多用途船、干散货船等。

##### 1) 集装箱船

集装箱船是目前国际班轮运输常使用的船型。集装箱船是以载运集装箱为主的运输船舶,该船的结构特点是:大开口、单甲板、双船壳、舱内和甲板设有永久性的格栅结构。集装箱船可分为吊装式集装箱船、滚装式集装箱船、浮装式集装箱船。

##### 2) 件杂货船

件杂货船主要用于运输各种包装和裸装的普通货物的船舶。一般设有双层底、多层甲板、3~6个货舱,舱口有吊杆或起重机。在国际海上货物运输中,杂货船的吨位一般在5 000



~20 000t 之间。

### 3) 冷藏船

冷藏船是将货物处于冷藏状态下进行运输的专用船舶。其货舱由若干个舱室组成,且互为独立、封闭。冷藏船的吨位较小,一般为数百吨到几千吨。

### 4) 干散货船

干散货船是运输粉末状、颗粒状、块状等无包装大宗货物的船舶。由于其对货舱要求不高,所以仅设单层甲板,货舱开口大。根据货物种类不同,又可分为运煤船、散粮船、矿石船及其他专用散装船。

### 5) 滚装船

凡是借助轮子滚上滚下进行装卸作业的船舶均属于滚装船范围。主要特点是将船舶垂直方向的装卸改变为水平方向的装卸,也就是把装有集装箱及其件杂货的半挂车或装有货物的带轮托盘作为运输单元,由牵引车或叉车直接进出船舶货舱的装卸。该船的关键设备是船与码头的连接桥梁——跳板,以及各层甲板之间的连通设备——斜坡道和升降机。滚装船的吨位一般在 3 000 ~ 26 000t 之间。

### 6) 多用途船

多用途船是具有多种装运功能的船舶,可分为以载运集装箱为主的多用途船,以载运重大件为主的多用途船,兼运集装箱和重大件的多用途船,兼运集装箱、重大件及滚装货的多用途船。

## 2. 液货船

用于载运散装液体货物的船舶称为液货船,包括油船、液化气船、液体化学品船。

### 1) 油船

用于专门载运石油及成品油的船舶。油船的船舱设有纵舱壁和横舱壁,以增强船舶的稳定性。有专门的油泵和油管用于装卸,甲板上一般不设起货设备和大的舱口。一般油船的载重吨位在 2 万 ~ 20 万吨之间,最大的油船可达 60 多万 DWT。

### 2) 液化气船

是专门运载液化气的船舶,可分为液化天然气船和液化石油气船。液化气船的吨位一般用货舱容积表示,在 6 万 ~ 13 万立方米之间。

### 3) 液体化学品船

是载运各种液体化学品,如醚、苯、醇、酸等的专用液货船。该类船上分隔舱较多,货泵也多,有双层底、双层舱侧,耐腐蚀,防毒,吨位一般在 3 000 ~ 10 000t 之间。

## 二、海运货物的分类

除了船舶以外,货物是海上货运工作的另一基本对象,海上货运质量的高低,很大程度取决于对货物种类、特性的了解与掌握。充分认识各类货物的特性,有助于提高运输的安全性、时效性,确保货运服务质量,降低运输成本。

货物是指凡经由运输部门承运的一切原料、材料、工农业产品、商品以及其他产品或物品。海运货物是经由海上运输部门承运的货物。货物可按以下方式划分类型。

### 1. 按货物性质分类

按货物的性质不同,一般将货物分为普通货物和特殊货物两大类。普通货物是指在运输、