



# 多式联运实务与法规

## MULTIMODAL TRANSPORT PRACTICE AND RULES

多式联运是一种先进的运输组织方式。为实现货物的快速低价交付，有效地将多种运输方式整合成为多式联运，多式联运经营人不仅需要了解全部的运输方式的作业特点、运价、运输线路，还要善于将这些信息在很短的时间内进行整合，编制出多个国际多式联运方案进行比对，最终选择其中最优方案。作为系列教材的一个部分，本书把重点放在道路和铁路运输这两个领域，并且以大陆桥运输作为特例介绍国际多式联运的流程、运费计算。最后从多式联运的合同、单证运作、法律法规三个角度进一步介绍多式联运特有的内容。

► 赵一飞 主编

▼ 高职高专现代物流管理系列教材

# LOGISTICS



华东师范大学出版社  
EAST CHINA NORMAL UNIVERSITY PRESS

高职高专现代物流管理系列教材

# 多式联运实务与法规

Multimodal Transport Practice and Rules

赵一飞 主编

华东师范大学出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

多式联运实务与法规/赵一飞主编. —上海:华东师范大学出版社,2007.4

(高职高专现代物流管理系列教材)

ISBN 978-7-5617-5347-7

I. 多… II. 赵… III. ①国际运输:联合运输:货物运输—高等学校:技术学校—教材②国际运输:联合运输:货物运输—法规—高等学校:技术学校—教材 IV. F511.41 D996.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 054487 号

## 多式联运实务与法规

主 编 赵一飞  
责任编辑 李 艺  
责任校对 朱妙津  
封面设计 比克设计  
版式设计 蒋 克

出版发行 华东师范大学出版社  
社 址 上海市中山北路 3663 号 邮编 200062  
电 话 021-62450163 转各部 行政传真 021-62572105  
网 址 www.ecnupress.com.cn www.hdsbook.com.cn  
市 场 部 传真 021-62860410 021-62602316  
邮购零售 电话 021-62869887 021-54340188

印 刷 者 华东师范大学印刷厂  
开 本 787×1092 16 开  
印 张 14.75  
字 数 300 千字  
版 次 2007 年 05 月第 1 版  
印 次 2007 年 05 月第 1 次  
印 数 3100  
书 号 ISBN 978-7-5617-5347-7/U·005  
定 价 25.00 元

出 版 人 朱杰人

(如发现本版图书有印订质量问题,请寄回本社市场部调换或电话 021-62865537 联系)

# 高职高专现代物流管理系列教材编委会

**主任** 杨 根 (东方国际物流(集团)有限公司总经理)

**委员** 赵一飞 (上海交通大学国际航运系副教授)

顾丽亚 (上海海事大学交通运输学院副院长、副教授)

杨晓雁 (上海对外贸易学院物流管理专业主任、副教授)

楼伯良 (上海交通职业技术学院经济管理系主任)

江少文 (上海中侨职业技术学院)

楼连根 (浙江嘉兴南洋职业技术学院管理系主任、教授)

俞舟平 (浙江国际海运职业技术学院副院长、副教授)

# 序

现代物流管理作为一个新兴产业正在中国崛起,其中有许多艰难,也有许多创造和欣喜。在这一过程中,上海港的货物吞吐量在2005年已跃居全球第一,集装箱吞吐量也进入世界排名前三位。洋山港的建设和运营也正按照计划,有条不紊地进行着。2005年上海浦东国际机场货邮吞吐量也已进入世界前十位。为适应上海及长江三角洲地区经济发展对航空货运的需求,上海市适时启动了浦东机场扩建和虹桥机场的改建工程,为2015年上海机场货邮吞吐量进入世界前列做好准备。

在这种形势下,上海市、长江三角洲地区乃至全国各大中型城市对于物流人才的需求也迅速扩张。各地的高职高专院校纷纷建立了物流管理专业,以应对这一市场需求。为满足学生学习过程中对于教材及参考书的大量需求,美国启明研究院和东方国际物流(集团)有限公司联手,在华东师范大学出版社的鼎力支持下,组织上海有关高校、高职院校、跨国公司内的学者和专家联合编写了这套“高职高专现代物流管理系列教材”。该套教材以美国物流教材为母版,结合我国的实际情况,在内容上和体例上都与目前国内出版的相关物流教材有所差别,内容上更具系统性、体例上更具灵活性和操作性,以适合高职高专学生使用。

现代物流管理是在供应链管理条件下对物资流动的服务管理模式,它以运输、仓储、配送、装卸、搬运、包装、信息服务为基础手段,融入企业战略、市场营销、运营管理、会计成本核算、项目管理、技术经济,以及相关法学等多门学科的精华。物流行业要求员工具有广泛的知识面、宽广的视野、扎实的工程基础和灵活的市场头脑。

本套教材基于高职高专学生的特点和对现代物流管理的认识进行编排和撰写。教材具有五大特点:

1. 要点突出,内容简明。本系列教材力求将现代物流有关的新概念、新知识以简洁明了的方式表现出来,方便学生和相关读者学习。

2. 注重实务,操作性强。本系列教材从企业业务层面讨论物流理念的应用,介绍先进企业的具体做法,力求使内容切合企业的实际操作。

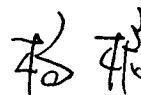
3. 概念清晰,案例新颖。本系列教材尽量采用标准术语,对业内常用的非标术语进行归类解释,尽量采用物流行业最新案例,结合最新政策,体现规范性和前瞻性。

4. 内外结合,高国际化。本系列教材在编写过程中,参考了国外教材,结合国内外

物流企业案例,力求反映国际上最先进的物流理念和操作方法。

5. 学历认证,两者兼顾。本系列教材所采用的参考资料大多数为美国启明研究院认可。因此采用本系列教材学习的学生,通过考试以后,可以在参加“全球物流专员”认证的同时,通过相应模块的考核。

最后,祝愿本套系列教材伴随全体学员和中国物流业共同成长。



2007年4月

# 前

# 言

多式联运作为一种先进的运输组织方式,已经在国际上得到普遍认可,在一些先进的跨国公司和发达国家已经成为贸易、生产和生活的重要组成部分。我国运输部门自20世纪50年代起就已在不断地尝试这种运输方式。在我国多式联运的发展过程中,虽然由于种种原因产生了很多问题、碰到了很多困难,但到今天也取得了令人欣喜的发展。在具体的运营方面,我国多式联运市场对外开放,运输市场上出现了许多国际多式联运经营人;有很多中资企业正在试图成为多式联运经营人,并且已经或者正在开展有关业务。

在这样的形势下,企业,无论是运输企业还是货主企业,都需要了解并熟悉多种运输特点的多式联运人才。为实现货物的快速低价交付,有效地将多种运输方式整合成为多式联运,更需要大批高素质的多式联运经营人。多式联运经营人不再像以往的承运人那样只需要了解自己的运输方式,而是需要了解全部运输方式的作业特点、运价、运输线路。不仅仅需要了解,还要善于将这些信息在很短的时间内进行整合,从而编制出多个国际多式联运方案并进行比对,选出其中最优的方案。

本书作者清楚地知道,国际多式联运的主要形式是国际集装箱运输和国际航空货物运输。由于在本系列教材中有专门的教材详细说明这两种运输方式及其运营特点,本书就把重点放在道路和铁路运输这两个领域,并以大陆桥运输作为特例介绍国际多式联运的流程、运费计算;最后从多式联运的合同、单证运作、法律法规三个角度进一步介绍多式联运特有的内容。

本书为高职高专物流管理及相关专业的学生编写,作为系列教材的一个分册。

以下人士为本书的编写作出了自己的贡献:第一章(赵一飞),第二章(叶青),第三章(任伟),第四章(郭煜),第五章(赵一飞),第六章(谷岩),第七章(赵一飞)。赵一飞策划全书的框架结构和最终定稿。

由于编写时间紧迫,难免出现一些疏漏、错误,敬请各界人士批评指正。

编者

2007年3月

# 目 录

<b>第一章 多式联运概述</b> .....	( 1 )
第一节 多式联运概念 .....	( 1 )
第二节 多式联运的基本形式 .....	( 7 )
第三节 国际多式联运的发展 .....	( 15 )
案例 欧洲“马可·波罗”多式联运发展计划 .....	( 17 )
思考题 .....	( 18 )
<b>第二章 国际道路货物运输</b> .....	( 19 )
第一节 道路运输的概要 .....	( 19 )
第二节 道路运输基础设施 .....	( 24 )
第三节 国际道路联运业务 .....	( 38 )
案例 TNT 的发展思路 .....	( 42 )
思考题 .....	( 45 )
<b>第三章 国际铁路货物运输</b> .....	( 46 )
第一节 铁路运输基础设施 .....	( 46 )
第二节 铁路运输组织 .....	( 57 )
第三节 国际铁路货物联运实务 .....	( 64 )
案例 大型国际铁路联运方兴未艾 .....	( 77 )
思考题 .....	( 81 )
<b>第四章 国际陆桥货物运输</b> .....	( 83 )
第一节 国际陆桥货物运输概述 .....	( 83 )
第二节 国际陆桥货物运输业务 .....	( 88 )
第三节 国际陆桥货物运输流程 .....	( 93 )
案例 “慢行道”上的亚欧大陆桥 .....	( 108 )
思考题 .....	( 113 )



<b>第五章 国际多式联运业务</b> .....	(114)
第一节 国际多式联运经营人业务 .....	(114)
第二节 多式联运单证业务 .....	(116)
第三节 运费核算 .....	(127)
案例 上海国际集装箱海铁联运发展研究 .....	(134)
思考题 .....	(148)
<b>第六章 国际多式联运合同</b> .....	(149)
第一节 国际多式联运合同当事人 .....	(149)
第二节 多式联运合同的法律性质 .....	(152)
第三节 国际多式联运经营人的责任 .....	(157)
案例 多式联运单据和海运提单的鉴别 .....	(167)
思考题 .....	(168)
<b>第七章 多式联运国际公约与法律法规</b> .....	(170)
第一节 有关国际法规简介 .....	(170)
第二节 我国的有关法律 .....	(173)
第三节 多式联运合同争议处理 .....	(178)
案例一 无单放货 .....	(189)
案例二 辨别当事人之间的法律关系 .....	(191)
思考题 .....	(191)
<b>附录一 《汽车货物运输规则》</b> .....	(192)
<b>附录二 《铁路集装箱运输管理规则》</b> .....	(208)
<b>附录三 《国际集装箱多式联运管理规则》</b> .....	(216)
<b>参考文献</b> .....	(224)

# 第一章 多式联运概述

## 第一节 多式联运概念

本节仅从名词概念的角度探讨多式联运的含义,并期望从对概念的细致分析入手,提供一个对多式联运的全面认识。

### 一、多式联运的定义

迄今为止,各国关于多式联运并没有统一的定义,就连名词的写法也没有完全统一:在北美大陆,受美国的影响,多式联运被称为“Intermodal Transportation”;而在其他英语国家,多式联运被称为“Multimodal Transportation”;国际商会在其制定的《联运单证统一规则》中又给出了一个词“Combined Transportation”。那么,这三个词的含义是否一致?它们的区别又在哪里呢?

#### (一) 国际商会的定义

1973年国际商会颁布了《国际商会联运单证统一规则》。在这个规则中,国际商会给出的定义是:联合运输(Combined Transportation)“是指至少以两种不同的运输方式,将货物在一国内接管的地点,运至另一国内指定交付的目的地的货物运输”。

#### (二) 联合国的定义

1980年,为统一各国对于国际多式联运的法规,联合国于1980年颁布了《联合国国际货物多式联运公约》,试图向全球推广。这个法律文件如此定义国际多式联运(International Multimodal Transportation):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接管货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点”。

### (三) 北美学者的定义

1999年,美国多式联运专家杰哈德·穆勒(Gerhardt Muller)在为北美多式联运协会撰写的《货物多式联运》一书中为多式联运(Intermodal Transportation)作了这样的定义: The more complete definition of **intermodal transportation** is the concept of transporting passengers and freight on two or more different modes in such a way that all parts of the transportation process, including the exchange of information, are efficiently connected and coordinated. 这段文字的中文意思就是:“更为完整的多式联运的定义是,一个以两种或两种以上不同方式运送旅客或者货物的概念,在这种方式下,包括信息交换在内的运输过程的所有部分被有效地连接并整合。”

### (四) 三个定义的异同

可以看出,国际上对多式联运的认识不完全一致。这也从一个方面解释了为什么1980年的《联合国国际货物多式联运公约》至今未能生效。表1-1给出了上述三个术语的相同和不同之处。

表1-1 多式联运三个术语的异同比较

比较项目	Combined Transportation	International Multimodal Transportation	Intermodal Transportation
一个经营人	无明确要求	有明确要求	无明确要求
运输对象	货物	货物	旅客或者货物
运输方式或种类	两种以上	两种以上	两种以上
所经国家	两个以上	两个以上	无明确要求
多式联运合同	无明确要求	有明确要求	无明确要求
信息系统	无明确要求	无明确要求	有明确要求

## 二、不同形式的多式联运的特点

这里将上述三个术语作为多式联运三种基本的形式加以分析,探讨它们各自的特点,以进一步明晰它们之间的差异。

### (一) 联合运输的特点

从国际商会给出的定义可以看出,联合运输强调以下两大特点。

#### 1. 运输路径至少经过两个以上国家

需要说明的是,此处的两个以上国家,不仅是通常意义上的政治国家,有时也包括不同关税区域。比如我国大陆与香港、澳门、台湾等地,尽管都同属于中华人民共和国,

但是在关税制度上把这些区域之间的贸易和运输称为国际间商务活动,因此视为国际货物运输。

## 2. 运输方式至少为两种

运输方式具体表现为在整个运输过程中至少要采用两种不同的运输工具和两种不同的运输单证。以海铁联运为例,在整个运输过程中,运输工具方面不仅需要船舶,还需要铁路车辆;运输单证方面不仅需要单据,还需要铁路运单。介入的运输方式越多,所涉及的相关运输单证和运输工具的种类也越多。

联合运输仅仅关注以上两点,只要满足上述两点,该次运输就可以称为联合运输。它不要求有一个多式联运经营人承担全程运输的责任,也不要求货主与多式联运经营人签订一份涉及全程的联合运输合同。由此可以推断,其运费结算方式也是分段进行,并不存在一个总负责人对运费结算承担全部的义务。

## (二) 国际多式联运的特点

从联合国给出的定义可以看出,国际多式联运不仅具有联合运输的所有特点,更具有如下两个重要特性。

### 1. 有一个对全程运输负责的多式联运经营人

根据联合国的《国际货物多式联运公约》的规定,多式联运经营人负责组织完成全程运输,并对全程运输承担第一性的义务。多式联运经营人可以将货主委托的运输业务的一部分甚至全部转委托给其他的承运人,并不需要自己亲自负责完成这些运输任务;但是必须对由他组织、安排的全程运输承担第一性的责任。也就是说,如果在运输过程中货物出现了问题,多式联运承运人将首先对货主承担责任。

### 2. 有一份内容覆盖运输全程的多式联运合同

同样根据《国际货物多式联运公约》的规定,多式联运经营人在接受货主的委托、接收货物开始执行多式联运合同的同时,应当出具多式联运单据,以表明多式联运经营人与货主之间的权利义务关系及其中的详细内容。合同将覆盖多式联运的全过程,而不仅仅是分段运输的合同。目前,在一些地区用海运单据来替代多式联运单据,这与《国际货物多式联运公约》的规定相矛盾。

根据《国际货物多式联运公约》的规定,“多式联运单证”是多式联运合同的证明和多式联运经营人接管货物并保证按照该合同条款交付货物的单证。由于多式联运所涵盖的运输方式的差异,多式联运单证的表现可以有很大不同,但是至少应当具有以下内容:运输货物、运输路径、运输期间、运费及其结算、违约责任和其他程序性条款。

## (三) 多式联运的特点

从穆勒的定义可以看出,与上述两个术语相比较,在北美,人们对多式联运的认识具有以下三大特点。

### 1. 多式联运不仅适用于货物运输,也适用于旅客运输

很多人在谈到多式联运的时候会习惯地认为多式联运是指货物运输,这也是受国际商会和联合国定义的影响。实际上,多式联运的概念还可以运用到旅客运输领域。即承运人可以提供包括海运、空运、铁路运输,以及道路运输在内的联合运输方式,帮助旅客实现从一个地方到达另一个地方的目的。如果一个承运人提供了这种运送旅客的服务,也就意味着他提供了多式联运服务。

### 2. 多式联运的运输过程包含信息交换

这又是一个比较特别的地方。在北美,承运人不仅要提供服务,帮助货物或者旅客实现位移,还要提供及时的信息服务,包括不同承运人之间的信息沟通。这种信息服务既是服务的内容,也是服务的必要。没有信息交换,就很难实现不同运输方式之间有效的连接与整合;没有信息交换,也很难使货主或者旅客对服务感到放心。因此,在此定义中强调信息交换,突出了多式联运过程中的这个非常重要的因素,也可以说是本质的关键因素。

### 3. 多式联运是对运输过程所有部分的连接和整合

尽管北美的多式联运没有明确提出“一个多式联运经营人”、“一份多式联运合同”这样的字眼,但其提出的“运输过程的所有部分被有效地连接并整合”实际上涵盖了上述意思。一个多式联运经营人、一份多式联运合同是运输过程所有部分被有效地连接并整合的外在表现。如果运输过程的所有部分没有被有效地连接并整合,那么这份合同的履行就不可能得到保证。运输过程所有部分的整合不是天然的,一定是由一个具有较强整合能力的机构来实现的,这个机构就是作为多式联运经营人的运输公司。

考虑到联合国《国际货物多式联运公约》在法律上和政治上均具有较高的地位,本书在其后对多式联运的讨论中,均以该公约为主要依据,即本书所论述的多式联运主要是国际多式联运。在适当地方,本书将给出另外两个定义的不同之处。

## 三、国际多式联运的优势与目前存在的问题

可以看出,国际多式联运是对既有运输方式的合理利用,其合理性更多地体现在经济性上。但其在全球的发展由于各种原因却并不顺利。

### (一) 国际多式联运的优势

国际多式联运是一种较高级的运输组织方式。多式联运经营人在对各种运输方式进行了细致比较以后,综合各种运输方式的特点,扬长避短,融合一体,组成连贯运输,达到简化货运环节、加速周转、减少货损货差、降低运输成本、实现合理运输的目的。它相对于单一运输方式,具有较大的优越性,主要表现在如下几个方面。

### 1. 提高运输组织水平

多式联运开展以前,各种运输方式自成体系,经营范围有限,交通设施的功效往往不能达到最佳的程度。多式联运的开展打破了运输方式之间的隔阂,运用先进的组织学原理和市场经济杠杆,有效地推动了不同运输方式之间的融合,提高了运输组织水平。事实上,一个国家的多式联运发展水平,正是该国运输组织水平的最佳标杆。

### 2. 综合利用各种运输的优势,降低运输成本

多式联运通过各种运输方式的合理搭配,充分发挥各类运输工具的效能,提高运输效率,减少货物的库存时间和费用,降低运输成本。在市场经济条件下,多式联运的开展使得多式联运经营人自发地进行各种运输方式、运输路径的比较,不断地设计出既能完成运输任务,又能最大限度节省运输成本的最佳运输方案。

### 3. 有效实现“门到门”运输

多式联运综合各种运输的特点,组成了连贯运输,可以按照货主的要求,将货物从发货人的工厂或仓库,直接运送到收货人的工厂或仓库;还可以将货物运到收货人指定的任何适宜的地点。其他单一的运输方式中,只有道路运输才有可能做到这一点。

### 4. 手续简便、提早结汇

在多式联运方式下,货物在启运地装上第一程运输工具后,货主即可取得多式联运单据。多式联运单据是重要的结汇单据,货主凭此可向银行办理结汇手续。这较之从内地发货、需要在货物到达港口装船后才取得装船单据结汇要快了很多。这样可加速发货人的资金周转,并为其节省利息的支出。

### 5. 安全迅速

整个多式联运过程由多式联运经营人统一组织与管理。多式联运经营人与各区段承运人之间一般采用包干费率,因而,各个环节配合密切、衔接紧凑,中转迅速而及时,中途停留时间短,能够较好地保证货物安全、迅速、准确、及时地运到目的地。

## (二) 国际多式联运发展存在的问题

国际多式联运是一种与国际接轨的运输组织方式,其发展水平与各国的基本条件、基础设施、相关的配套设施和法律适用都息息相关。下面简要分析目前国外开展多式联运时存在的主要问题。

### 1. 运输基础工具的不同造成运输环节交换的高成本

要提高多式联运的效率,集装箱作为最重要的工具在其中扮演了重要的角色。经过大半个世纪的发展,全球海运、铁路和道路运输的集装箱已经趋于统一。但是空运集装箱由于航空器的特殊性而无法与其他运输方式的集装箱直接统一。这样,凡是与空运有关的多式联运就只能比其他方式的多式联运多一些步骤,从而产生一定的运作成本,同时也降低了运作效率。类似地,即使统一使用海运集装箱,仍然需要解决不同箱型之间如何合理搭配的问题,也会造成一定的运输资源浪费。

## 2. 各国交通基础设施发展不平衡

多式联运需要交通基础设施运营的大力支持,比如码头和铁路的衔接、机场货栈与铁路的衔接等等。当前许多发展中国家由于财政和其他原因,交通基础设施条件十分落后,铁路、道路、码头、机场等基础设施水平很差,多式联运所需要的特殊设备更是无从谈起。由于发展中国家在全球属于大多数,并且绝大多数的国际贸易的一端都在发展中国家,多式联运的整体性要求反过来又妨碍了多式联运的发展。

## 3. 国际多式联运的法律问题尚未统一

如前所述,至今《国际货物多式联运公约》尚未达到 30 个国家的有效批准而未能生效;国际商会的《联运单证统一规则》仅仅是国际惯例为当事人选择适用。尽管国际货运代理协会联合会(FIATA)制订了多式联运单证,但由于其不具备立法权威,这个单证也仅仅是各当事人选择适用。实际上,各国船舶公司、航空公司、各类承运人、多式联运经营人大多没有采纳 FIATA 的建议版本。各多式联运经营人依据各自国家法律、各自企业自身的条件,以及具体业务的情况拟定了内容和形式均存在较大差异的多式联运单证,造成了多式联运单证纷繁杂乱的状态。

国际多式联运作为一种高级的运输组织方式,可以为全球经济的发展创造低成本的运作模式。但是也正因为这一运作模式是国际性的,就需要世界各国的合作。这种合作不仅仅是技术上的,更是法律、经济、文化方面的合作。

### (三) 我国国际多式联运存在的主要问题

目前,我国运输市场客观上具备了开展国际多式联运的条件,但实际运作的状况不理想,多式联运的优势未能充分体现出来。究其原因,主要在以下几个方面。

#### 1. 技术层面

由于对多式联运发展的准备不足,因此车站、码头、机场的布局以及各种必要的设施设备不配套,造成多式联运的成本较高,效益不显著。具体来讲,我国的机场很少有铁路线路直通货站,这是在设计之初就存在的缺陷。上海港作为我国第一大集装箱港口,却没有一条铁路线路直通到码头前沿。上述现象造成空铁联运、海铁联运的先天不足,需要道路运输的介入才能完成联运,从而增加了环节,削弱了成本降低以及时间节省的效用。

#### 2. 组织层面

我国是世界上少有的铁路运输、航空运输、水运和道路运输分在三个行政部门主管的国家。多年来,各行政部门在考虑发展规划的时候比较侧重本部门的运输方式的快速发展,较少考虑与其他运输方式的衔接和互补。这种分散管理与经营的局面对各个行业的独立发展有着显著的益处,但这种组织结构却会给多式联运的发展带来障碍。目前,我国的国际集装箱公海联运、江海联运发展状况好于海铁联运、海空联运、空铁联运,正是我国行政部门块状划分的结果。

多式联运业务是一项系统工程,有关各方必须密切合作,任何一个环节失灵,都会影响这一工程的效果,从而使这一先进的运输组织方式得不到广泛的推广和运用。目前,有关单位,如海关、国检、税务、银行、保险、港口、机场、班轮公司、航空公司、理货、船代、货代等相关单位尚未能做到从全局出发、全力支持多式联运业的发展壮大。

### 3. 法规层面

近年来我国连续出台了很多有关集装箱和多式联运业务管理的法律法规,但主要集中在国际集装箱海铁联运、江海联运方面,其适用面相当有限。其他形式的多式联运基本上没有任何法律法规来对运输市场加以引导、规范,从而造成市场运作机制的混乱,非常不利于多种形式的多式联运发展。在很大程度上,无论是货主还是承运人,为了寻求法律的保护,都只能在运单上沿用单一方式的运输合同及相关法规,使得多式联运单证无法在市场上得到认可,更不能作为物权凭证加以流通。这种不规范的多式联运单证若被用来作为预借、倒签、不清洁单据的最好保护伞,更会极大地损害多式联运单证在市场上的声誉,对多式联运的发展极为不利。

### 4. 运作层面

由于我国经济近二三十年的飞速发展,为运输商提供了充足的货源,使我国运输企业满足于国内业务的发展,忽视了与国外客户、承运人的业务交流;而国际多式联运业务要求多式联运经营人具备掌控国外实际承运人的方法和能力,真正为货主提供“门到门”的“一站式”服务。对国外各种运输方式和承运人的整合能力是现阶段我国大多数承运人欠缺的关键能力,也是我国至今还没有出现真正的大型国际多式联运经营人的原因之一。

## 第二节 多式联运的基本形式

多式联运的基本形式从不同的角度有不同的划分。

### 一、法定联运与协议联运

根据联合运输的法律依据,多式联运可以分为法定联运和协议联运两种。

#### (一) 法定联运

法定联运是指与多式联运有关的运输票据、联运范围、联运受理的条件与程序、运输衔接、货物交付、货物索赔程序,以及承运人之间的费用清算等均应符合有关国际公约和各自国家颁布的有关规章的规定,并实行计划运输。

这种多式联运的最基本特征在于其强制性,即承托双方并不需要对国际多式联运



合同的条款进行协商,仅需要按照规定办理即可。这种联运实际上属于协作式联运,即参与联运的承运人为共同承运人,对货主承担连带责任,这样有利于保护货主的权利和保证联运生产的顺利进行。其缺点是灵活性较差,适用范围较窄,因它对从事联运的运输企业资格、联运路线、货物种类与数量及受理地/换装地点等方面均做出了限制。此外,由于货主托运前需要报批运输计划,因此,也给货主带来了一定的不便。

在我国,以交通部发布的《水路货物运输规则》(简称《货规》)和交通部、铁道部联合发布的《铁路和水路货物联运规则》(简称《联规》)为依据,由各港航企业与港口、航运、铁路企业共同协作,所完成的货物的水水联运和水陆联运均属于法定联运。它主要适用于指令性计划的物资调拨,以及重点物资和国防、抢险、救灾等急需物资的运输。

在国际多式联运中,单一方式下的国际联运大多采取法定联运。比如,国际铁路联运即属于法定联运。目前,国际铁路联运主要有两大系统,一是以《国际铁路货物运输公约》(简称《国际货约》)为依据所进行的国际铁路联运;另一个是以《国际铁路货物联运协定》(简称《国际货协》)为依据所进行的国际铁路联运。

## (二) 协议联运

协议联运是指法定联运以外的联运,其最基本特征在于联运的非强制性。在这种联运形式下,联运的运输方式、运输票据、联运范围、联运受理的条件与程序、运输衔接、货物交付、货物索赔程序,以及承运人之间的利益分配与风险承担等均由双方通过友好协商而定。但在实际中,货主往往处于劣势,并不具备与联运经营人协商修改联运协议的能力。因此,为了避免联运经营人损害货主的利益,无论是国际还是国内都制定了规范这种联运形式的国际公约或法律法规,凡联运协议中与这些国际公约或法律法规相抵触的内容均属无效。

根据是否存在负责全程运输组织工作的联运经营人,这种联运形式可分成协作式联运和衔接式联运两种类型。国际航空联运即属于协作式联运。

## 二、协作式联运与衔接式联运

根据联运组织方式和体制的不同,多式联运可分成协作式联运和衔接式联运两大类。

### (一) 协作式联运

协作式联运是指具备两种或两种以上运输方式的不同运输企业按照统一的公约、规章或商定的协议,共同将货物从接管货物的地点运到指定交付货物的地点的联运。

在协作式多式联运下,参与联运的承运人均可受理托运的申请、接收货物、签署全程运输单据,并负责自己区段的运输生产;后续承运人除负责自己区段的运输生产外,