

高等职业教育教材

物流运输实务

王庆功 主编

中国铁道出版社

高等职业教育教材

物流运输实务

主 编 王庆功
副主编 杨德坤

中国铁道出版社

2004年·北京

内 容 简 介

本书系统地阐述了物流运输实务的基本理论、基本技能,联系实际,突出技能。主要内容有:各种运输方式货物运输的托运、领取手续,以及与运输有关的合理运输、运输包装、货物的保险与保价运输、国际货运代理、通关等。

本书是高等职业技术学院物流专业专业课的教材,也可作为物流企业脱产、非脱产的学历教育以及强基达标、岗位培训的教材,还可供物流企业职工平时学习与工作的参考。

图书在版编目(CIP)数据

物流运输实务 / 王庆功主编. — 北京: 中国铁道出版社, 2004.9

高等职业教育教材

ISBN 7-113-06145-1

I. 物... II. 王... III. 物流—货物运输—高等学校; 技术学校—教材 IV. F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 099556 号

书 名: 高等职业教育教材
物流运输实务

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)

策划编辑: 金 锋

责任编辑: 金 锋

封面设计: 薛小卉

印 刷: 北京市兴顺印刷厂

开 本: 787×1092 1/16 印张: 11.25 字数: 275 千

版 本: 2004 年 9 月第 1 版 2004 年 9 月第 1 次印刷

印 数: 1~3000 册

书 号: ISBN 7-113-06145-1/U·1706

定 价: 18.50 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。

编辑部电话:(010)51873134 发行部电话:(010)51873171

在物流诸内容中,运输是核心。运输具有扩大流通范围、扩大市场、促进社会分工等社会经济功能。对于物流活动有人讲流则物活,不流则物怠。流就是运输。因此,物流从业者熟悉各种运输方式的特点、货运合同双方的义务与责任、运输的基本要求、办理手续以及运输纠纷的处理、货运代理与通关业务,具有重要意义。

本书根据2003年现代物流校企合作办公室“关于组织教材编写的函”和“物流运输实务”教学大纲的要求编写,作为高等职业技术学院物流专业的专业课教材,总授课时数80学时。

为了适应学生将来工作以及现场工作的需要,本书全面地阐述了货物运输的基本理论,重点地阐述了我国各种运输方式货物的托运、领取以及运输变更等的办理手续。为了提高学生的动手能力,本着理论联系实际的原则,具体实务阐述较为详细。通过本课程的学习,应使学生在知识和能力方面达到:掌握各种运输方式货物的托运与领取手续、货运流程;基本掌握各种运输方式货物的运输条件;初步具有处理货运纠纷、通关的能力;了解国际货运代理、国际联运货物的保险和保价运输。

本书将各种运输方式(主要是铁路、道路、水路、航空)的货运业务放在了一章,以使结构紧密。有不少人把多式联运看做是第三次运输革命。多式联运、大陆桥运输都是以集装箱为载体。为了突出集装箱运输,将其另设一章。

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学改革,运用现代教学手段,贯彻理论联系实际、能力本位、以学生为主体等教育原则,培养学生分析问题、解决问题的能力 and 创新意识。

(3)注意改革学习成绩的考核手段和办法,探索科学的评价方法。

本书在编写过程中,广泛地参考了国内、外许多文献资料,不少的教师、技术人员提出了许多宝贵的建议,在此,谨向这些文献资料的作者和出版单位以及提过宝贵建议的教师、技术人员表示由衷的感谢。

参加本书编写的有武汉铁路职业技术学院的王庆功(第一章的第三节、第三章的第一与第六节、第四章、第五章的第三与第四节、第八章)、吴振忠(第三章的第四节)、重庆交通学院应用技术学院杨德坤(第一章的第一与第二节、第二章、第三章的第五节、第六章、第七章)、师国平(第九章)、武汉工交职业学院易文新(第三章的第二节)、武汉科技大学外语外事职业学院孙开成(第三章的第三节、第五章的第五节)、武汉中远国际货运有限公司殷涛(第五章的第一与第二节)。全书由王庆功任主编、杨德坤任副主编。

由于本书涉及的内容较为广泛,尽管我们在编写过程中边学习边修改,不少章节进行了多次修改,但限于编者水平,书中难免有不妥及错误之处,欢迎提出宝贵意见。

编 者

2004年6月

目 录

第一章 物流运输概述	1
第一节 运输在物流中的地位.....	1
第二节 智能运输系统简介.....	2
第三节 货运业务概述.....	6
复习思考题	7
第二章 货运合同	8
第一节 货运合同概述.....	8
第二节 货运合同的订立	10
第三节 货运合同的履行	11
复习思考题	14
第三章 物流运输方式	15
第一节 物流铁路运输	15
第二节 物流道路运输	28
第三节 物流水路运输	34
第四节 物流航空运输	49
第五节 物流管道运输	58
第六节 物流联合运输	59
复习思考题	60
第四章 国际铁路和国内水陆货物联运	62
第一节 国际铁路货物联运	62
第二节 国内水陆货物联运	73
复习思考题	77
第五章 物流集装箱运输	78
第一节 集装箱运输概述	78
第二节 海上国际集装箱运输	85
第三节 铁路集装箱运输	96
第四节 公路集装箱运输	99

第五节 国际多式集装箱运输·····	100
复习思考题·····	105
第六章 物流运输合理化与运输方式的选择·····	106
第一节 物流运输合理化·····	106
第二节 物流运输方式的选择·····	111
复习思考题·····	112
第七章 货物的运输包装与押运·····	113
第一节 货物的运输包装·····	113
第二节 货物的押运·····	118
复习思考题·····	119
第八章 货物的保险运输与保价运输·····	120
第一节 货物的保险运输·····	120
第二节 货物的保价运输·····	125
复习思考题·····	128
第九章 国际货运代理业务·····	129
第一节 货运代理概述·····	129
第二节 国际货运代理业务流程·····	132
第三节 国际物流报关业务·····	136
复习思考题·····	147
附 录·····	148
附录一 铁路运单的填写·····	148
附录二 道路运输普通货物分等表·····	151
附录三 道路运输特种货物分类表·····	153
附录四 国际航空主运单填写说明·····	154
附录五 国际铁路货物联运运单填写说明·····	155
附录六 场站收据签收与应用·····	161
附录七 集装箱提单·····	164
附录八 设备交接单 的签收与应用·····	167
参考文献·····	170

第一章

物流运输概述

第一节 运输在物流中的地位

运输是指劳动者通过使用运输工具和设备,实现人与货物空间场所的有目的的位移。交通运输是独立的物质生产部门。物流系统是由物资包装、运输配送、装卸、储存保管、流通加工以及物流信息等子系统组成。没有运输配送,也就没有物资流通过程,也就失去了物资的价值和使用价值,社会再生产也不能正常进行。无论是生产企业采购生产所需要的原材料、设备等的物流以及产品销售的物流,还是物流企业从生产企业采购产品进行仓储或是将仓储的物资转移到消费者手中,都离不开运输。此外,运输的合理化是降低物流成本的重要途径。因此方便、快捷、高效、及时、准确、安全的交通运输系统在实现全球化、一体化、信息化的现代化物流中具有重要地位。

一、运输是物流网络的构成基础

物流系统是一个网络结构系统,由物流据点(物流中心、配送中心或车站、码头)与运输线路构成。物品位置在空间发生的位移,称线路活动;其他物流活动是在据点上进行的,称为节点活动。无论直供物流网络还是中转物流网络,如果没有线路活动,网络结点将成为孤立的点,网络也就不存在,零售店或用户所需要的物品也就无法得到。由此可见,运输在物流网络的构成中是一个重要的基础条件。

二、运输是物流系统功能的核心

物流系统具有创造物品的空间效用、时间效用、形质效用三大效用(或称三大功能)。时间效用主要由仓储活动来实现,形质效用由流通加工业务来实现,空间效用是通过运输来实现。运输是物流系统不可缺少的功能。物流系统的三大功能是主体功能,其他功能(装卸、搬运和信息处理等)是从属功能。而主体功能中的运输,由于无论时间效用还是形质效用只有完成了空间效用才能实现其价值,因此运输功能的主导地位更加凸现出来,成为所有功能的核心。

三、运输合理化是物流系统合理化的关键

物流合理化是指在各物流子系统合理化基础上形成的最优物流系统总体功能,即系统以尽可能低的成本创造更多的空间效用、时间效用、形质效用。或者从物流承担的主体来说,以

最低的成本为用户提供更多优质的物流服务。运输是各功能的基础与核心,直接影响着物流子系统,只有运输合理化,才能使物流结构更加合理,总体功能更优。因此,运输合理化是物流系统合理化的关键。

四、运输在电子商务中发挥基础作用

随着信息技术的发展,尤其是 Internet 的发展,使得电子商务这一运作模式在物流业中的应用越来越广泛,现代物流已经发展到基于电子商务的物流时代。而交通运输在电子商务中发挥着基础的作用。

电子商务的基础环境主要有三个方面:Internet 的通信基础设施、实现网上支付的金融环节和物流配送,而物流配送的主体环节是交通运输业。其中电信部门为电子商务提供低成本的通信联系环境,金融部门为电子商务提供低成本的支付转账环境,而交通运输为电子商务提供低成本的实体物品转移环境。

电子商务的交易过程之所以有大量的部门中介参与,交易主体之所以把一个交易过程分为几个交易环节,并在诸环节中都把一定的业务转移给中介行业来完成,主要目的就是通过分工实现整个交易过程的低成本。在电子商务的整个交易过程中,实体物品的运输费用占据了很大的一部分,因此,交易主体通过各种方法降低物流费用。交易主体之间的真正交易的实物是必须从一方转移到另一方的,对于一般的交易主体来说,这个实物转移只能通过运输中介,而这类运输成本的降低只能借助于交通运输企业降低运输费用。所以交通运输在电子商务中的重要性是不言而喻的。

第二节 智能运输系统简介

一、智能运输系统的概念、重要意义及发展情况

智能运输系统(Intelligent Transportation Systems,简称 ITS),是在较完善的交通基础设施条件下,将先进的信息技术、数据通信传输技术、电子传感技术、电子控制技术以及计算机处理技术和系统工程技术等有效的集成并应用于整个交通运输系统,以解决交通安全性、运输效率、能源和环境等问题,从而建立起大范围内发挥作用、适时、准确、高效的综合运输和管理系统,使交通运输和管理实现智能化、信息化、社会化。

智能运输系统处于当前世界交通科技的前沿,代表着 21 世纪交通体系的发展方向。

例如,在道路运输领域,智能道路运输系统将汽车、驾驶员、道路及其相关的服务部门相互联系起来,并使汽车在道路上的运行功能智能化。该系统将采集到的各种道路交通及服务信息经交通管理中心集中处理后,传输到道路运输系统的各个用户(驾驶员、居民、公安局、停车场、运输公司、医院、救护排障等部门),出行者可以时时选择交通方式和交通路线;交通管理部门可自动进行合理的交通疏导、控制和事故处理;运输部门可随时掌握车辆的运行情况,进行合理调度。从而,使路网上的交通流运行处于最佳状态,改善交通拥挤和阻塞,最大限度地提高路网的通行能力,提高整个公路运输系统的机动性、安全性和生产效率。

20 世纪 60 年代末期,美国开始了 ITS 方面的研究。随后欧洲、日本等也相继加入这一行列。20 世纪 80 年代后期,在这些国家和地区取得了一些研究成果,并逐步将一些研究成果应用于生产实际。实践证明,ITS 有着巨大的社会与经济效益,是交通运输发展的趋势。澳大利

亚、韩国、新加坡、香港等国家和地区的智能运输系统研究也有相当规模。可以说,全球正在形成一个新的智能运输系统产业,难以计数的大小项目正在开发,发展规模和速度十分惊人。以“保障安全、提高效率、改善环境、节约能源”为目标的智能运输系统概念正在全世界范围内逐步形成。我国的 ITS 研究起步较晚,20 世纪 90 年代初,我国学者开始关注国际上智能运输系统的发展,1995 年以后,我国关于智能运输系统的研究、试验和国际交流日益频繁。目前,我国的 ITS 理论研究与技术产品开发也正在紧随国际交通运输发展趋势飞速发展。

二、智能运输系统的主要技术

发展 ITS 所需的主要技术有:微电子技术、计算机网络及软件技术、移动通信技术、系统控制和集成技术等。具体包括:互联网技术、GPS 技术、GIS(地理信息系统)技术、GSM(全球移动通信系统)技术、光纤网络技术、IC 卡技术、电子标签技术、信息自动采集技术、航位推算技术、大屏幕显示技术、智能信号控制技术、信息系统集成技术和网络软件技术等。

三、电子数据交换技术在运输中的应用

电子数据交换(Electronic Data Interchange,简称 EDI)是指通过计算机通信网络,将贸易、运输、保险、银行和海关等行业信息,用一种国际公认的标准格式,实现各有关部门或企业之间的数据交换与处理,并完成以贸易为中心的全部过程。

EDI 遵循一定的国际标准或行业规则,自动地进行数据发送、传送及处理,而不需人工介入,从而实现事务处理或贸易自动化,因而,自问世以来就受到世界各国普遍重视,发展十分迅速。

20 世纪 80 年代以来,EDI 技术在运输业已形成相当规模。根据当地应用的不同环境和业务需求,建立了许多规模不等的系统,如美国新奥尔良港的 CRESCENT(全港业务集成系统)、法国勒阿港的 ADEMAR+(货物快速结关系统)、荷兰鹿特丹港的 INTIS(国际运输信息系统)、新加坡的 PORTNG(港口网络系统)、中国香港的 TRDELINK/CETS(公用电子贸易系统)等,以实现电子报关、商检,及时获得有关货物状态信息(货物品种、数量、交货时期、发货地、装货地、货主、运货车辆和人员等)。货主可用来掌握货物的运输状态,提前做好接运和后续工作,如果运输过程发生偏差还可提前做出补救决策;运输部门可用来提高管理效率、降低成本、保证服务质量。

我国运输部门自 1987 年以来陆续在航运界、港口、海关、商检等方面研制开发应用 EDI 技术,取得较好的效益。如电子报关,企业的录入人员只需在办公室的电脑上安上报关系统软件,直接生成报关信息,通过网络把电子报关数据发送到海关服务器,海关自动化系统进行电子审单、核算关税,企业以网上支付方式缴纳税款。整个过程可在网上进行,约可节省 1/3 的通关时间。

在集装箱管理中,采用电子数据交换技术,把所有描绘集装箱的常用数据,如重量、号码、尺寸等存储后,再输入所有与信息相关的集装箱营运情况,尤其是集装箱运行及修理情况,就很容易获悉集装箱在各地的情况。利用这些信息能使运力调配达到最优化。此外,利用 EDI 还可以进行统计工作,计算出成本、净利润、周转率、总收入并进行收益分析。进而对托运人、集装箱或运输距离做出评价。

近年来 EDI 在物流领域中得到广泛应用,被称为物流 EDI。所谓物流 EDI 是指货主、承运业主以及其他相关的单位之间,通过 EDI 系统进行物流数据交换,并以此为基础实施物流作业活动的方法。物流 EDI 参与单位有货主(如生产厂家、贸易商、批发商、零售高等)、承运业主(如独立的物流承运企业等)、实际运送货物的交通运输企业(铁路企业、水运企业、航空企业、道路运输企业等)、协助单位(政府有关部门、金融企业等)和其他的物流相关单位(如仓库业者、专业报送业者等)。

例如:一个由发送货物业主、物流运输业主和接收货物业主组成的物流模型,其动作步骤如下:

①发送货物业主(如生产厂家)在接到订货后制定货物运送计划,并把运送货物的清单及运送时间安排等信息通过 EDI 发送给物流运输业主和接收货物业主(如零售商),以便物流运输业主预先制定载运工具调配计划和接收货物业主制定货物接收计划。

②发送货物业主依据顾客订货的要求和货物运送计划下达发货指令、分拣配货、打印出物流条形码的货物标签(即 SCM 标签,Shipping Carton Marking)并贴在货物包装箱上,同时把运送货物品种、数量、包装等信息通过 EDI 发送给物流运输业主和接收货物业主,请示下达载运工具调配指令。

③物流运输业主在向发送货物业主取运货物时,利用车载扫描读数仪读取货物标签的物流条形码,并与先前收到的货物运输数据进行核对,确认运送货物。

④物流运输业主在物流中心对货物进行整理、集装、作成送货清单并通过 EDI 向收货业主发送发货信息。在货物运送的同时进行货物跟踪管理,并在货物交付给收货业主之后,通过 EDI 向发送货物业主发送完成运送业务信息和运费请示信息。

⑤收货业主在货物到达时,利用扫描读数仪读取货物标签的物流条形码,并与先前收到的货物运输数据进行核对确认,开出收货发票,货物入库。同时通过 EDI 向物流运输业主和发送货物业主发送收货确认信息。

四、地理信息系统(GIS)在运输中的应用

地理信息系统(Geographic Information System,简称 GIS),是以地理空间数据库为基础,在计算机软硬件的支持下,对空间相关数据进行采集、管理、操作、分析、模拟和显示,并采用地理模型分析方法,适时提供多种空间和动态的地理信息的计算机技术系统。

地理信息系统是现代信息技术的重要组成部分,它的应用已经从早期的环境保护和矿产资源管理拓展到与空间地理相关联的更广泛领域,特别是在交通运输领域,原有的多种交通信息处理技术(如 CAD、规划分析等)正在与地理信息系统融合,逐渐形成具有强大功能并具有交通特征的地理信息管理系统,即交通地理信息系统。

交通地理信息系统(Geographic Information System for Transportation,简称 GIS-T),是收集、存储、管理、综合分析和处理空间信息和交通信息的计算机软硬件系统,它是 GIS 技术在交通领域的延伸,是 GIS 与多种交通信息分析和处理技术的集成。交通地理信息系统为交通运输各部门提供了一个功能强大的空间信息服务和管理工具,它将成为物流运输企业各部门日常工作不可或缺的工作手段,并且彻底改变传统的交通信息处理方式,使交通规划、建设、管理和运营变得直观、轻松和高效。可以说它是物流运输进入数字化时代的标志。

交通地理信息系统具有强大的信息服务和管理功能,其应用范围主要体现在三个方面,一

是它可以应用在交通管理的各个环节,即从交通规划、设计、施工到运营和养护的所有阶段以及交通科研。二是它可以广泛应用在国家、省、市等不同层次的管理。三是可以广泛应用在政府、交通运输管理、运输企业和工程设计施工等各部门,如该技术应用于交通运输管理中,可以进行运输方案的优化决策,为物流运输合理化提供决策支持。

五、全球卫星定位系统(GPS)在物流运输中的应用

全球定位系统(Global Positioning System,简称GPS)是具有在海、陆、空进行全方位实时三维导航与定位能力的新一代卫星导航与定位系统。

全球定位系统是美国从20世纪70年代开始研制,历时20年,耗资200亿美元,于1994年全面建成的,其主要特点是全球性、全能性(陆地、海洋、航空与航天)、全天候、高精度、自动化、高效益等。

GPS技术在汽车导航和交通管理工程中的研究与应用目前在中国刚刚起步,而国外在这方面的研究早已开始并已取得了一定的成果。加拿大卡尔加里大学设计了一种动态定位系统,该系统包括一台捷联式惯性系统,两台GPS接收机和一台微机,可测定已有道路的线形参数,为道路管理系统服务。美国研制了应用于城市的道路交通管理系统,该系统利用GPS和GIS建立道路数据库,在数据库中包含有各种现时的数据资料,如道路的准确位置、路面状况、沿路设施等,该系统于1995年正式运行,为城市道路交通管理起到了重要作用。近些年来国外研制了各种用于车辆诱导的系统,其中车辆位置的实时确定以往主要依据惯性测量系统以及车轮传感器,随着GPS的发展和所显示出的优越性,有取代前两种方法的趋势。用于城市车辆诱导的GPS定位一般是在城市中设立一个基准站,车载GPS实时接收基准站发射的信息,经过差分处理便可计算出实时位置,把目前所处位置与所要到达的目标在道路网中进行优化计算,便可在道路电子地图上显示出到达目标的最优化路线。

在我国,该技术已应用于汽车运行定位、跟踪监控、车辆调度、运输管理以及列车运行的监控和管理等领域。

六、卫星移动通信系统(Omni TRACS)在运输中的应用

Omni TRACS是世界上领先的卫星移动通信和定位跟踪系统。自美国高通公司1988年推出后,它深刻地改变了物流运输业(主要是卡车运输业)的运作模式和通信方式。

Omni TRACS现已为美国、加拿大、欧洲、日本、巴西、墨西哥、马来西亚、韩国、中国等30多个国家和地区的37万个车、船用户提供数据传输、位置报告和信息管理服务,在全球有非常成熟的实施经验和骄人的业绩,是世界上卫星移动通信技术应用于物流运输业最成功的典范。

1998年,南方卫星公司将Omni TRACS先进的技术和设备引进到中国,为中国的物流运输业提供了本土化的系统营运,成为国内最早引领物流信息化建设的倡导者。Omni TRACS应用于物流运输业,可以将物流运输公司的调度中心、车辆、司机及货主无缝地联系在一起。它可以处理有关订单、调派车辆和司机、跟踪装运、记录货运、开发票、付款及反馈等所有信息。

Omni TRACS带给客户的不仅仅是一种通信手段,而是一种全新的物流运输管理和服务模式。它能够完全可视化地掌握车辆的位置和运输任务的执行情况,与车辆保持实时通信以及强大的信息管理能力,有效地改善客户的运作效率和服务水平,提升竞争力。

第三节 货运业务概述

一、货物种类

经由运输部门运输的物资、商品、有价证券、非卖宣传品等统称为货物。运输部门运输的货物,按运输条件可分为普通货物(指按一般条件运输的货物)和特种货物(指按特殊条件运输的货物)两大类。特种货物是指由于货物本身的重量、体积、性质、形状等方面的原因,在运输、保管、装卸等工作中必须采取特殊措施才能保证其安全运输的货物。在运输、保管、装卸等工作中不必采取特殊措施的货物即为普通货物。特种货物一般包括危险货物、鲜活货物(分易腐货物和活动物两大类)、长大笨重货物等。长大笨重货物一般包括超长货物、超限货物等,铁路还包括集重货物和超重货物。特种货物各种运输方式所包括的范围有所不同,有的运输方式还包括贵重货物。

危险化学品即危险货物。根据2002年3月国务院第344号令颁布的《危险化学品安全管理条例》,危险化学品包括爆炸品、压缩气体和液化气体、易燃液体、易燃固体、自燃物品和遇湿易燃物品、氧化剂和有机过氧化物、有毒品和腐蚀品等。危险化学品列入GB12268《危险货物物品名表》;剧毒化学品(又简称剧毒品)和未列入《危险货物物品名表》的其他危险化学品,由国务院经济贸易综合管理部门会同国务院公安、环境保护、卫生、质检、交通部门确定并公布。

二、托运人、收货人、货运代理与承运人间的关系

托运人(有的单证称发货人)是托运货物的人,可以是一个自然人,也可以是一个单位;可以是货物的所有者,也可以是运输中介(如货运代理)。承运人是接受托运人托运货物要求的人,可以是运输部门,也可以是运输中介。在货物所有者直接向运输部门办理托运时,托运人就是货物所有者,承运人就是运输部门。当托运人与运输部门间有运输中介,货物所有者向运输中介托运时为托运人,运输中介为承运人;当运输中介向运输部门办理托运时,运输中介为托运人,运输部门为承运人。

收货人与承运人的关系也是如此。当其中有运输中介时,对于运输部门运输中介为收货人,而真正的收货人是与运输中介办理领货手续。

三、货运基本作业

1. 托运与受理

托运是托运人向承运人提出运输货物的要求。以契约合同运输的货物,托运人还要提交货物运单或托运单。托运,实际上就是托运人向承运人提出运输货物的要约。

受理是承运人审核托运人托运货物的要求。当托运人托运的货物符合运输条件且有运输能力时,接受托运人托运货物的要求。受理,实际上是承运人对托运人提出运输货物要约的承诺。

2. 验货

验货是查验运输货物的状态、数量等情况,分为发送验货、中转交接验货和交付验货。发送验货是承运人检查托运人交运的货物,中转交接验货是货物在中转时不同运输企业之间的货物检查,交付验货是收货人检查领取的货物。

3. 装载与卸载

装载是指将货物装上运输部门的运载工具,卸载是指将货物从运输部门的运载工具卸下来。

4. 承运

承运是指承运人将货物接收完毕,核收应收的运输费用,并在运输单证上加盖承运戳记。

5. 交付与取货

交付是指承运人向收货人交付货物,取货是指收货人从承运人那里领取货物。

四、货运基本流程

不同的运输方式、同一运输方式不同运输种别,其货运流程也可能不完全相同,这里只是给出一般过程。

1. 在公共装卸场所装卸

托运、受理→进货、验货→装载→运送→卸载→交付、领取。

2. 在公共装卸场所装载,在收货人指定地点卸载

托运、受理→进货、验货→装载→运送→交付、领取→卸载。

3. 在托运人指定地点装载,在公共装卸场所卸载

托运、受理→调拨运载工具→装载→运送→卸载→交付。

4. 在托运人指定地点装载,在收货人指定地点卸载

托运、受理→调拨运载工具→装载→运送→交付、领取→卸载。



复习思考题

1. 简述运输在物流中的地位。
2. 什么是智能运输系统(ITS)? 举例说明其应用。
3. 智能运输系统的主要技术有哪些?
4. 简述电子数据交换技术在运输中的应用。
5. 简述地理信息系统(GIS)在运输中的应用。
6. 简述全球卫星定位系统(GPS)在物流运输中的应用。
7. 简述 Omni TRACS 卫星移动通信系统在运输中的应用。
8. 运输部门运输的货物就是物流中的“物”,对吗? 为什么?
9. 货运基本作业有哪些?

第二章

货物运输合同

第一节 货运合同概述

一、货物运输合同的含义与特征

合同是指当事人(平等主体的自然人、法人或其他组织)之间关于设立、变更和终止民事法律关系的协议。货物运输合同(简称为货运合同)是承运人将货物从起运地点运输到约定地点,托运人或收货人支付运输费用的合同。货运合同除了具有合同普遍的法律特征外,还具有自身特征:

- (1) 货运合同的当事人,可以是法人,也可以是公民。
- (2) 货物承运人必须持有经营货物运输业务的营业执照,具有合法的经营资格。
- (3) 货运合同的内容限于运输经济行为,主要是以运输经济业务活动为内容。
- (4) 货运合同的标的是运送货物的行为。从表面上看,在货运合同履行中,货物从甲地转移到乙地,但是,合同当事人的权利和义务关系,并不是围绕着货物产生的,而是围绕着为他人运送货物的行为而产生的。

(5) 货运合同具有标准合同的性质。除运输专业户及集体经济组织从事某些运输所建立的运输关系外,以国有运输企业作为承运人的货运合同,大多具有标准合同的性质,其主要条款,基本上是由国家的运输部门统一规定;其形式多为表格式;运输费用一般由行政法规统一确定。

(6) 货运合同具有较强的计划性。运输是国民经济的命脉,目前,我国的运输任务很繁重,所以,要进行大宗货物运输时,必须要有计划,以便按时、按量组织合理运输,避免造成人、财、物的浪费。

(7) 货运合同的当事人往往涉及第三者,即除了托运人和承运人之外,一般还有收货人。收货人和托运人可以是同一人,但在大多数情况下不是同一人,而是第三人。因此,收货人虽然没有直接参与合同的订立,但他的权利和义务已经按有关法律、法规的规定明确地载明在合同中。

二、货运合同的种类

货物运输业务本身的复杂性,决定了组织这种业务活动的货运合同具有种类的多样性。

1. 按承运方式分类

货运合同按承运方式的不同可分为铁路货运合同、道路货运合同、水路货运合同、航空货

运合同、管道货运合同及多式联运合同等。

铁路货运合同有两个明显特点：一是承运人的特定性，即从事铁路运输的一方只能由国有企业承担；二是承运线路的特定性，即签订铁路货运合同的承运人应是在铁路部门公布的运输线上经营货运业务的运输者。

道路货运合同与铁路货运合同不同，其承运人既可以是国有企业，也可以是集体企业，还可以是个人。在符合国家法律和有关规定的前提下，都可以承接货运任务，签订道路货运合同。

水路货运合同还可以分为海上货运合同和内河货运合同。

航空货物运输合同、管道货运合同与铁路货运合同一样，其经营和管理由国家有关部门统一掌握。

多式联运合同是指两个或两个以上不同种类运输的承运方结为一方，共同完成某项运输任务，与托运方签订的规定相互间权利和义务的协议。

2. 按合同期限划分

货运合同按期限不同可以划分长期合同和短期合同。长期合同是指合同期限在一年以上的合同；短期合同是指合同期限在一年以下的合同，如年度、季度、月度合同。

3. 按货物数量划分

货运合同按货物数量不同可以划分为批量合同和运次合同。批量合同，一般是一次托运货物数量较多的大宗货物的货运合同；运次合同，一般是托运货物较少，一个运次即可完成的货运合同。

所谓运次是指完成一个包括准备、装载、运输、卸载四个主要工作环节在内的一次运输生产过程。

4. 按合同形式划分

货运合同按形式不同可以划分为书面合同和契约合同。书面合同是指签订正式书面协议书形式的合同；契约合同是指托运人按规定填写货物托运单或货单。这些单证具有契约性质，承运人要按托运单或货单要求承担义务，履行责任。

三、合同运输管理

在物流运输中推行合同运输，一般要抓好以下几方面的工作：

1. 建立健全货运合同管理制度，实现货物运输合同管理制度化

有关货物运输合同管理制度的内容主要包括：货运合同审核制度、归档保管制度、履行检查制度、总结报告制度等。

2. 加强合同运输的推广工作

对于适宜签订合同进行运输的货物，原则上均应采用合同运输。运输市场放开以后，许多货主与运输企业之间建立了承托关系，但往往只是口头协议，没有纳入合同运输的范畴，由此而引出的经济纠纷也很多。这些也影响到整个货运业的形象和货运市场秩序。管理部门应加强合同运输实施工作，把货物运输行为引向法制化轨道。

3. 加强合同运输的监督检查工作，防止各类危害社会经济运行的违法行为发生

运政管理部门要依据国家有关经济法规，对合同运输进行监督检查，防止假货运合同等现象的发生。

4. 核实货运合同履行情况,针对存在的问题,及时做好调解工作

运政管理部门要把合同履行情况的检查作为建立和完善运输市场机制的重要工作来抓,形成定期检查货运合同的工作体系,针对有关问题,及时做好协调工作,使货运业管理逐步走向法制化轨道。

第二节 货运合同的订立

一、货运合同订立的原则

货运合同签订的基本原则是:

(1)合法规范的原则。所谓合法规范,是指签订货运合同的内容和程序必须符合法律的要求。只有合法规范才能得到国家的承认,具有法律效力,当事人的权益才能得到保护,达到签订货运合同的目的。

(2)平等互利的原则。不论企业大小,所有制性质是否相同,在签订货运合同中承托双方当事人的法律地位一律平等;在合同内容上,双方的权利和义务必须对等。

(3)协商一致的原则。合同是双方的法律行为,双方意愿经过协商达成一致,彼此均不得把自己的意志强加于对方。任何其他单位和个人不得非法干预。

(4)等价有偿原则。合同当事人都享有同等的权利和义务,每一方从对方得到利益时,都要付给对方相应的代价,不能只享受权利而不承担义务。

二、货运合同订立的程序

1. 要约

要约是指货运合同当事人一方以订立货运合同为目的就其主要条款向另一方提出建议的意思表示。发出意思表示的人为要约人,收到这一意思表示的人为受约人。要约人所发出的要约内容包括:表示希望与对方订立货运合同的愿望;明确提出合同的主要条款;指明要求答复的期限;要约一般由托运人提出。

2. 承诺

承诺是指接受要约人发出的订立货运合同的提议,这是当事人一方对对方所提出的要约表示完全同意的行为。承诺的成立必须具备以下几个条件:承诺必须是受约人做出的意思表示,非受约人无权做出承诺;承诺必须向要约人做出,其目的在于订立货运合同;承诺必须完全同意要约的全部条件,即任何变更都不能成为承诺;必须在要约规定的有效期限内答复要约人。在实际签订货运合同的过程中,当事人双方经过反复协商,直至达成一致意见,实质上就是要约—新要约—再要约—直至承诺的过程。

三、货运合同的内容

由于不同运输方式的运输工具不一样,具体要求也不一样,所以其货运合同的形式和主要内容也有差异。下面根据有关货运合同的实施细则,介绍几种常见货运合同的主要内容:

1. 铁路货运合同

铁路按年度、半年度、季度或月度签订的货运合同的基本内容有:托运人和收货人名称、发站和到站、货物重量、违约责任、双方约定的其他事项。