




对外经济贸易大学国际贸易教材编写组  
经济管理类课程教材·国际贸易系列

# 国际货物运输与保险

主编 栗丽  
主审 薛荣久



 中国人民大学出版社



对外经济贸易大学国际贸易教材编写组  
经济管理类课程教材·国际贸易系列

# 国际货物运输与保险

主编 栗丽  
主审 薛荣久

 中国人民大学出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

国际货物运输与保险/栗丽主编,薛荣久主审.

北京:中国人民大学出版社,2007

经济管理类课程教材·国际贸易系列

ISBN 978-7-300-08117-5

I. 国…

II. ①栗…②薛…

III. ①国际运输;货物运输-高等学校-教材②国际运输;货物运输-运输保险-高等学校-教材

IV. F511.41 F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 069019 号

对外经济贸易大学国际贸易教材编写组

经济管理类课程教材·国际贸易系列

### 国际货物运输与保险

主编 栗丽

主审 薛荣久

---

出版发行 中国人民大学出版社

社 址 北京中关村大街 31 号

邮政编码 100080

电 话 010-62511242(总编室)

010-62511398(质管部)

010-82501766(邮购部)

010-62514148(门市部)

010-62515195(发行公司)

010-62515275(盗版举报)

网 址 <http://www.crup.com.cn>

<http://www.ttrnet.com>(人大教研网)

经 销 新华书店

印 刷 北京七色印务有限公司

规 格 170 mm×228 mm 16 开本

版 次 2007 年 6 月第 1 版

印 张 25.5 插页 1

印 次 2007 年 6 月第 1 次印刷

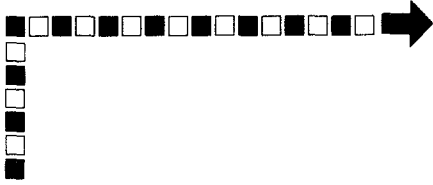
字 数 468 000

定 价 28.00 元

---

版权所有 侵权必究

印装差错 负责调换



## 总 序

在经济全球一体化的大背景之下，尽快培养出我国国际贸易的专业化、国际化人才，已经成为当前市场经济发展迫在眉睫的任务。

本着加强国际贸易学科建设、努力培养适应社会需要的贸易人才的理念，由对外经济贸易大学牵头，中国人民大学等校鼎力合作，联合攻关，编写了这套力图适应新时期教学需要的国际贸易教材。

纵观本套教材，其特点主要有三：

第一，内容前瞻新颖。本套教材立足于市场经济发展的前沿，借鉴了国际领先水平的贸易工作经验，新结构、新内容、新观点、新方法，紧跟时代发展的步伐。

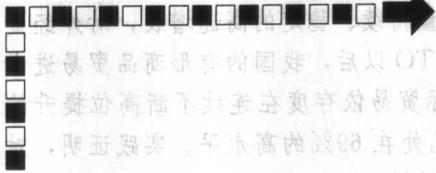
第二，知识丰富实用。本套教材对国际贸易工作从理论到操作的方方面面作了介绍，它以实务为中心，将应掌握的知识和技能贯穿于每一个案例中，使学生明确在工作中应做什么，怎样才能做好，怎样不断提高工作效率。

第三，架构系统全面。该系列是由每本教材组成的相互关联、衔接有序的动态系统，囊括了国际贸易的全部内容。

总之，我们在教材的先进性、实用性、规范性等方面做了集思广益的工作。真诚地期待广大师生和其他读者提出宝贵的意见和建议。

**对外经济贸易大学国际贸易教材编写组**

# 前 言



本书以《国际贸易》为研究对象，旨在探讨国际贸易理论、政策和实践。本书共分八章，第一章介绍国际贸易的基本概念和理论，第二章至第四章分别介绍国际贸易的货物、服务和知识产权贸易，第五章至第七章分别介绍国际贸易的金融、投资和运输，第八章介绍国际贸易的争端解决。本书可作为高等院校国际贸易专业及相关专业的教材，也可供从事国际贸易工作的专业人士参考。



栗丽，中国人民大学经济学博士。现为河南财经大学国际经贸学院教授，国际贸易、世界经济专业硕士生导师，俄罗斯中亚研究所所长。河南省跨世纪学术、技术带头人，中国国际贸易学会理事，中国WTO研究会常务理事。

改革开放以来，伴随着我国国民经济总量持续、稳定的高速增长，对外经贸事业的发展更是突飞猛进。特别是加入了WTO以后，我国的有形商品贸易进出口总额，在2004年已跃居世界第三位。国际贸易依存度在连续不断高位提升的基础之上，2000年以来持续攀升，2005年已处在69%的高水平。实践证明，对外经贸活动已经成为我国国民经济的一台发动机。

国际货物运输是货物跨越国界的运送，在国际间的货物位移中，国际货物运输与保险犹如进出口商品的一双翅膀，既是必不可少的环节，又相辅相成，密切相关。货物进出口带动了国际货物运输业，反过来，国际货运业的发展，又为进出口贸易提供了有力的保障。而在国际货运中，起到转嫁风险作用的运输保险，是国际货物运输的必然衍生物。

基于作者对国际货物运输与保险的以上认识，同时，更重要的一点是，当今，以第三次科技革命为背景，基于世界经济一体化、区域经济集团化的时代特征，国际货运业正处在由“运输时代”越入“物流时代”的转变过程之中，因而，总结我国对外贸易运输的经验教训，探索不断变化的国际货运的客观规律，这一工作的理论与实践意义不言而喻。

《国际货物运输与保险》集作者二十几年来从事国际贸易理论与实务的实践、教学及科研的经验，同时参阅了大量当代最新的文献资料，最终完成了书稿。

本书的最大特点是理论性和实践性突出；创新性和可操作性强。全书共分为十九章：第一至十二章，讲的是国际货物运输，主要论述当代各主要国际货运方式的基本规律、原则、业务操作和管理核算等等。这一部分内容的特色是，以马克思的经济学原理为理论基础和方法论，对马克思的运输经济思想作了概括；对现代物流业下了定义；对各种运输方式的实际操作及统计和财务核算作了详细的论述。对海港、空港及其航线的介绍采用了第一手的资料和数据，所有数据力争采用2006年底公布的。而“国际货运代理”、“对外贸易运输业务核算”等章节，集中体现了本书的创新性和实务性。这两章是根据新的国际货运惯例增加的新内容。特别是在“国际货运代理”这一章，添加了现代国际物流的一些新观点、新理论。由于内容新颖，是本书的一个重点内容。第十三至十九章，讲的是国际货物运输保险。在这一部分，介绍了保险的基本原理和规则，是学习国际货物运输保险的基础；重点介绍了国际货物运输保险的保障范围、保险条款和实务操作。本书的实务性和可操作性也同时体现在这一部分内容上。

为了便于读者掌握所学的内容，把握每一部分内容的知识点，本书在每章的结尾都提供了小结、关键术语和思考题；本书的网络资源包括世界范围，以及我国现行的海商法、保险法、各种附加条款、伦敦保险协会货物保险A、B、C条

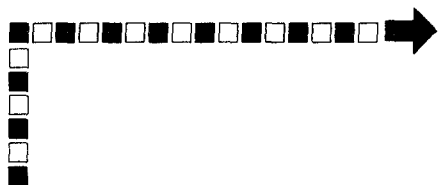
款，及部分重要单证的规范格式（见 [www.crup.com.cn/](http://www.crup.com.cn/)财金部，或 <http://finance.crup.cn>）。

鉴于本书的理论性与实践性突出，创新性和可操作性强，本书既适合作为高等院校国际经贸专业、保险专业、物流专业，及相关涉外经济专业学生的教材，也可以作为高等院校涉外专业教师的教学参考书，同时，也可以作为从事外贸运输与保险工作人员的岗位培训教材和业务工具书。

由于本书的内容涉及范围广，研究对象变化快，更限于编者的水平、时间和精力，不妥和错误之处在所难免，恳请使用和阅读本书的学生、教师、研究人员和广大读者提出宝贵的意见，以便进行修改完善。

《国际货物运输与保险》由栗丽教授主编，各篇章的分工如下：栗丽（第一、三、五、十二章），魏华（第二、十一章），康东亮（第七至九章），何惠（第六、十章），付晓丹（第四章、第十三至十九章），全书由栗丽负责修改定稿。

**栗 丽**



# 目 录

<b>第 一 章</b>	<b>国际货物运输概述/1</b>
	第一节 国际货物运输的性质/1
	第二节 国际货物运输组织/6
	第三节 对外贸易运输方式/11
	第四节 我国对外贸易的合理运输/12
<b>第 二 章</b>	<b>国际货运地理/20</b>
	第一节 海运系统/20
	第二节 陆运系统/34
	第三节 空运系统/36
<b>第 三 章</b>	<b>国际航运市场/45</b>
	第一节 国际航运市场/45
	第二节 国际航运政策/48
	第三节 国际航运政策的类型/52
<b>第 四 章</b>	<b>国际货运代理/57</b>
	第一节 国际货运代理概述/58
	第二节 我国国际货运代理/61
<b>第 五 章</b>	<b>国际海上货物运输/69</b>
	第一节 海运概述/70
	第二节 船舶与配载/72



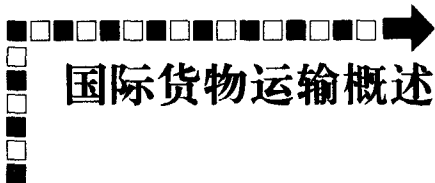
	第三节	海运经营方式/77
	第四节	海运进出口业务/91
<b>第六章</b>		<b>海运提单/105</b>
	第一节	海运提单概述/105
	第二节	海运提单的分类/107
	第三节	电子提单/113
<b>第七章</b>		<b>国际铁路货物运输/117</b>
	第一节	铁路货物运输概况/117
	第二节	国际铁路货物联运/120
	第三节	对港澳地区的铁路货物运输/133
	第四节	国际铁路集装箱联运/138
<b>第八章</b>		<b>国际公路、内河、管道、邮政运输/148</b>
	第一节	国际公路运输概述/148
	第二节	汽车运输业务/152
	第三节	公路汽车运输经营/158
	第四节	内河运输/162
	第五节	管道运输/164
	第六节	邮政运输/171
<b>第九章</b>		<b>国际航空货物运输/176</b>
	第一节	国际航空运输概况/176
	第二节	国际航空组织及有关当事人/183
	第三节	航空运输方式/186
	第四节	航空运单/191
	第五节	航空货物运价和费用/196
	第六节	国际航空货物运输业务/202
	第七节	航空运输的变更与索赔/206
<b>第十章</b>		<b>国际集装箱运输/212</b>
	第一节	集装箱运输概述/212
	第二节	集装箱运输业务/220
	第三节	集装箱运输费用/225
	第四节	集装箱运输管理/227
<b>第十一章</b>		<b>国际多式联合运输/231</b>
	第一节	国际多式联运的基本概念/231

	第二节	国际多式联运经营人的性质和责任范围/237
	第三节	《联合国国际货物多式联运公约》/238
	第四节	国际多式联运的货运方法及货运交接/239
	第五节	国际多式联运单证/241
	第六节	我国国际多式联运路线/242
<b>第十二章</b>		<b>对外贸易运输业务核算/246</b>
	第一节	海运进口业务核算/246
	第二节	海运出口业务核算/253
	第三节	陆运、空运业务的核算/255
	第四节	船务代理业务核算/257
	第五节	国际多式联运与铁路集装箱运输核算/258
	第六节	汽车运输和仓储业务核算/260
<b>第十三章</b>		<b>保险概述/265</b>
	第一节	风险的含义与种类/265
	第二节	保险的定义及起源/267
	第三节	保险的种类/270
	第四节	保险合同/274
<b>第十四章</b>		<b>保险的基本原则/284</b>
	第一节	保险利益原则/284
	第二节	最大诚信原则/288
	第三节	近因原则/290
	第四节	补偿原则/293
	第五节	代位追偿原则/295
	第六节	重复保险的损失分摊原则/297
<b>第十五章</b>		<b>海洋运输货物保险保障的范围/302</b>
	第一节	海洋运输货物保险保障的风险/302
	第二节	海洋运输货物保险保障的损失/307
	第三节	海洋运输货物保险保障的费用/311
<b>第十六章</b>		<b>海洋运输货物保险条款/315</b>
	第一节	中国海洋运输货物保险基本条款/315
	第二节	伦敦保险协会海洋运输货物保险条款/332
<b>第十七章</b>		<b>其他运输方式货物保险/348</b>
	第一节	陆上运输货物保险/348

	第二节	航空运输货物保险/351
	第三节	邮包运输货物保险/353
第十八章		国际货物运输保险的投保和承保/358
	第一节	国际货物运输保险投保实务/358
	第二节	国际货物运输保险承保实务/372
第十九章		国际货物运输保险的索赔与理赔/380
	第一节	国际货物运输保险的索赔/381
	第二节	国际货物运输保险的理赔/386

主要参考书目/396

互联网资源/397



# 第一章

## 国际货物运输概述

### 学习目标

- 掌握马克思对交通运输业的定义
- 掌握国际物流业、物流市场的内涵
- 了解国际货运业的发展历史
- 掌握我国对外贸易运输的发展历程
- 熟知国际货运代理的种类和作用
- 掌握国际货运的三方当事人
- 熟悉中国外运在我国对外贸易运输中的地位

### 第一节 国际货物运输的性质

#### 一、国际货物运输的定义

从原始意义上讲，运输就是对人和物的承载和运送。人类社会的基础是生产劳动，人们在劳动过程中，必然会发生劳动工具、劳动产品及劳动者自身位置的

移动。这种“位移”活动构成了运输。

在人类的早期活动中，生产和运输是融为一体的。随着社会生产力的发展，人类社会大分工的出现，运输业才逐渐从生产活动中分离、独立出来，成为一个单独的部门。运输，就其性质来说，是一种特殊的物质资料生产活动。

运输是一种特殊的生产活动，交通运输业构成了一个特殊的物质资料生产部门，具有区别于其他产业部门的自身特点。交通运输业的特点，首先表现为生产过程在流通过程中的继续。运输业的生产是在生产过程结束之后的物的流通中进行的。其次，作为一个物质资料生产部门，在运输业的生产过程中，不会产出任何新的、有形的物质产品。运输的结果并不能改变劳动产品的性质和形态，运输劳动所改变的只能是产品的位置。所以，“位移”就是运输业这个物质资料生产部门的产品。最后，交通运输业产品的特殊性还表现在，运输产品既不能存入仓库，也不能储存。

马克思在指出交通运输业是一个物质资料生产部门的时候，强调了运输过程的生产性质。马克思指出，运输业所出售的东西，就是场所的变动，也就是运输业所进行的生产过程。商品在空间上的流动，即通过运输使商品的位置发生了移动，改变了商品使用价值的位置，从而使商品的交换价值增大。被位移的商品可以按高于原来价格的价格出售。由运输业的劳动追加到商品中的价值，等于使商品的使用价值发生位移所需要的劳动量。运输业的劳动，也同样具有两重性质，即一部分是物化的劳动量，指运输手段的价值转移；另一部分是活劳动，指运输业劳动者的活劳动形成的运送商品的价值增值。运输业劳动的价值增值过程同其他产业部门的价值增值过程，在本质上是相同的。

交通运输按照承载和运送的对象划分，可以分为物的运输和人的运输。货物运输是生产过程在流通领域的延续，货物在需要的时候运往需要的地点，运输劳动在使货物发生位移的同时，因运输活劳动量的凝结而增加了货物的价值。而对于货物的运输，如果按照地域划分，又可以分为国内货物运输和国际货物运输两大类。

从理论上讲，国际货物运输是指，使用车、船、机乃至管道、邮政（火车、轮船、飞机、汽车）等交通运输手段和方式，对货物进行的跨越国界的运送活动。从实践上讲，国际货物运输是指交通运输部门、进出口商和对外经贸行政管理部 门，为履行进出口合同所从事的方方面面的工作，这些部门共同工作的全部过程，使对外贸易货物的空间发生位移，即对外贸易的具体目的得以实现。所以，国际货物运输通常也被称为国际贸易运输。从一国的角度，就是对外贸易运输。

这里需要指出的一点是，我们通常所说的“对外贸易运输”是一个特定的概

念，专指国际货运代理所从事的工作，与广义的对外贸易运输有所不同。实际上，中国对外贸易运输（集团）总公司自创立以来，所从事的经营活动就是对“对外贸易运输”这一概念最贴切的注释。

国际货运代理（freight forwarder）是整个外贸运输活动的设计师和组织者，是在国际货物运输市场发展达到一定阶段，从国际货物运输领域分离出来的一个独立的专门行业。鉴于国际货运代理在国际货物运输中的地位，本书将它作为单独一章（第四章）加以详述。

## **二、国际货物运输的特点**

国际贸易作为国与国之间的商品交换，买卖双方远隔两地，需要进行国际运输。相比之下，国际运输较之国内运输又有其独特之处。国际货物运输的特殊性具体表现在以下几个方面：

### **（一）国际货物运输政策性强**

国际货物运输是一项涉外经济工作，无论是运力组织，还是航线安排，都是在国家的宏观调控下，在平等互利的基础上，与国际法规和国际惯例，以及有关国家的法律、管理条例相适应。在组织国际货物运输的过程中，需要经常同国外客商发生联系。而世界政治、经济形势的变化，也会间接地影响国际货物运输。

所以，在处理各种国际货物运输业务和日常业务时，经常会涉及国际关系问题，因而也决定了国际货物运输是一项政策性很强的工作。

### **（二）国际货物运输距离长，环节多**

国际货物运输是国家与国家、国家与地区之间的跨越国界的运输，因而，运输距离、运输时间一般都比较长。在跨越国界的运输过程中，往往需要使用多种运输工具；变换不同的运输方式；经过不同的国家和地区；中间环节很多，交接手续繁杂。在整个运输过程中，有一个环节脱节，将会打乱全盘，影响这一单货物的运输质量。例如：上海——伦敦，海运航线长达20 000公里，这段距离几乎等于从我国最北端的黑龙江主航道中心线，到最南端的南沙群岛的曾母暗沙的两个来回。

外贸运输过程往往还要经历不同的气候带，更换不同的运输方式，使用不同的运输工具。有的还需要经过多次装卸、搬运，环节多且复杂。在这些工作过程中，稍有不慎，就会打乱全程运送，最终影响货物安全、迅速、准确、节省、方便地运达目的地。

### **（三）国际货物运输涉及面广，情况复杂多变**

国际货物运输直接涉及国内外海运、河运、公路、铁路、航空、邮政、车

站、机场等交通运输部门。并且与银行、保险、动植物疫检、海关、港务监督、边防检查站、卫生防疫站、生产部门、用货部门、国外客商等，方方面面密切相连。例如，从管理体制上，我国对外贸易铁路运输计划编制工作统一由商务部的[中国对外贸易运输(集团)总公司、租船公司]外贸货物储运协调司统一负责。但是，同时还需要经贸办、口岸办、铁道部、交通部加以协调和配合。

#### (四) 国际货物运输时间性强

无论是出口货物还是进口货物，都必须严格按照合同规定的时间运出或运入。机器设备、原辅材料到货时间与工程安装、施工进度或加工生产安排关系密切。而那些日用生活必需品，鲜活冷冻、易腐烂变质的商品，季节性商品对运输及时性的要求更高、更严格。例如，供港、澳地区的“三趟快车”的鲜活冷冻食品运输。

#### (五) 国际货物运输风险大

就现代科技水平而言，每年因沉没、碰撞、海盗或失踪的船舶都有 300 艘之多。跨越国界的航空运输、铁路运输、公路运输也同样存在不同程度的风险。所以，无论是运输工具，还是承载运送的货物，都需要投买货物运输保险，以转移和分摊由这种风险几率性极大的国际货运造成的损失。

### 三、国际货物运输的产生与发展

人类的生产活动离不开运输，早在远古时期，人们就已开始使用极其简单的运输工具。

伴随着人类社会大分工和社会生产力的发展，交通运输业逐渐独立出来，成为一个特殊的物质资料生产部门。所以，马克思指出，除了采矿业、农业和加工制造业以外，还有第四个物质资料生产部门。这个部门也经历了手工业、工场手工业和机器大工业三个不同的发展阶段。这个物质资料生产部门就是运输业，不论是客运业还是货运业。

运输业的发展是同社会生产力的发展相适应的。在资本主义产生以前相当长的一段历史时期内，由于当时生产力水平低下，因而，只能依靠驮力、畜力、人力车和木帆船等运输工具进行承载和运送。伴随着社会生产力的发展，以及商品交换市场的扩大，社会对运输的需求日益增加。这时，便出现了以运输工具作为生产手段的小生产者，这些人专门从事运输活动。

运输业作为一个物质资料生产部门，在其独立以后，为了解决运载能力与运载需求不相适应的矛盾，人们除了不断改进运输工具以外，还致力于开河、造桥和筑路。于是，交通手段的革命很自然地就成为第一次产业革命的三大内容之一。

第一次产业革命使机器大工业代替了手工作坊的手工劳动。用于交换的商品日趋增多，商品交换的市场规模日趋增大。而科技革命的迅猛发展，也为运输手段的革命，从而交通运输业的发展，提供了物质技术基础。自英国的斯蒂芬逊发明了火车头，美国的福尔顿发明了轮船以来，人类从事的运输活动，便从简单的自然力、畜力动力进入机器动力时代。1807年第一艘轮船“克莱特号”在美国下水，以及1825年世界上第一条铁路在英国正式办理货运业务，标志着机器运输业的开始。在机器运输时代，整个国际货运市场形成了以海运为主的格局，同时，铁路运输业也获得了飞速的发展。

在20世纪30年代，伴随着第二次产业革命的兴起，汽车运输业、航空运输业以及管道运输业相继崛起，并且发展迅速。这样，在第三次科技革命之前，就形成了一个包括水运（海运、内河运输）、陆运（铁路运输、公路运输）、空运以及管道运输等多种运输方式的现代化的运输体系。

20世纪40—50年代，人类社会的第三次产业革命爆发，把人类社会带入了以新材料、新能源、宇宙航天、生物工程、信息工程为标志的科学技术的崭新时代。

人类的第三次科技飞跃，极大地推动了运输业的发展。而运输工具的新发明和新改革，又引起了运输业向大型化、高速化、专门化和自动化的方向发展。集装箱运输方式的出现和广泛运用，一方面，促进了水、陆、空等各种运输方式的配合和合作；另一方面，引起了运输组织技术和经营管理方式的巨大变化：由单件运输发展成为成组运输；由传统的单一运输发展为多式联运；“门到门”（door to door）运输取代了“港到港”（port to port）和“站到站”（station to station）运输。因此，被称为集装箱运输革命。在运输单证和业务交接手续上，也日趋简化和统一规范，特别是电子提单的出现，极大地提高了国际货物运输的质量和效率。

伴随着世界经济一体化、区域经济集团化，以及经济制度和政策多元化、协同化的大趋势，在《服务贸易总协定》的运作框架下，当今的国际货物运输业正在逐渐被一个新的行业，即国际物流业和国际物流市场所取代。如果说国际物流业是现代运输服务业的一个新的发展阶段的话，那么，国际物流市场则是一个按照全球统一规范的服务标准和流程运作的运输网络体系；是一个综合了海、陆、空国际货运代理业务，囊括了海上运输、航空运输、航空快递、铁路运输、国际多式联合运输、汽车运输等运输方式；集仓储、船舶经营和管理、船舶租赁、船务代理等运输衍生部门的航运市场为一体的，国际化、巨型的现代综合运输服务空间。

国际物流业和国际物流市场的出现，标志着交通运输业进入了一个新的发展



阶段。

## 第二节 国际货物运输组织

### 一、国际货物运输的三方当事人

国际上从事外贸运输的机构繁多，但是，基本上可以归纳为三个方面：交通运输部门；进出口商；货运代理人。三方当事人的业务构成对外贸易运输工作的主体。交通运输，外贸进出口商，货运代理三个方面，虽然工作性质有别，但业务上是紧密联系在一起。

#### （一）交通运输部门

交通运输部门（carrier），是国际货物运输工作的承运人，是专门从事水上、陆地、空中等货物运输的机构，例如轮船公司、铁路或公路运输公司、航空公司等，这些公司一般都拥有大量的运输工具，为社会提供专门的运输服务。

#### （二）对外经贸部门或进出口商

对外经贸部门或进出口商（cargo owner），是货物运输工作中的托运人或收货人。它们是专门经营进出口商品业务的，统称货主。为履行外贸合同，货主必须办理进出口商品的运输，或者委托交通运输部门托运货物。

#### （三）货运代理人

货运代理人（freight forwarder），是指根据委托人的要求，代办货物运输的机构。它们有的代理承运人向货主揽取货物，有的代理货主向承运人办理托运，有的兼营两方面的代理业务。货运代理人，属于运输中间人的性质，在承运人和托运人之间起着桥梁或媒介作用。

除了以上三个方面的当事人之外，国际货物运输还与海关、商检、保险、银行以及包装、仓储等部门有着极为密切的关系。

### 二、我国国际贸易货物运输的组织机构

我国办理国际贸易货物运输的组织机构，基本上也是由交通运输部门、外贸部门或进出口商和货运代理人这三个主要的方面构成。目前，这三个方面的主要管理体制结构如下：

#### （一）交通运输部门

交通运输部门主要包括交通部门、民航部门、邮电部门等等，以及下属的各