



- 高等职业教育“十二五”规划教材
- 高职高专物流管理专业任务驱动、项目导向系列化教材

国际货运 代理实务

主 编 孔 原
副主编 杨 光 陆建平



教学资源库
<http://js.ndip.cn>

GUOJI HUOYUN DAILI SHIWU



国防工业出版社
National Defense Industry Press

高等职业教育“十二五”规划教材

高职高专物流管理专业任务驱动、项目导向系列化教材

国际货运代理实务

主 编 孔 原
副主编 杨 光 陆建平



国防工业出版社
National Defense Industry Press

内 容 简 介

本书按照项目引领、任务驱动、做学一体的高职教学模式,以国际货运代理业务中的海运集装箱进出口货运代理业务、航空进出口货运代理业务为教学项目,通过引入企业真实业务案例,按照实际业务步骤还原工作情景,详细讲述国际货运代理业务中的委托、订舱、单据准备、货运交接、报检报关、海运提单等基础知识和专项技能。教材内容组织以工作任务流程为主线,以工作岗位业务开展必备知识技能为依据,通过完整的业务项目整合国际货运代理业务知识技能,使学生学习完本书后,不仅能掌握国际货运代理业务的知识技能,还能充分了解国际货运代理岗位的职场需求,从而进一步提高学生在工作中处理业务问题的能力。因此本书是一本项目引领、做学一体、情境教学的理实一体化技能型教材。

本书可以作为各类高职院校物流管理专业、国际贸易、国际货运代理专业及其他相关专业教材,也可以作为国际货运行业管理人员和从业人员的培训教材和参考书籍。

图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理实务 / 孔原主编. —北京:国防工业出版社, 2013. 8

高职高专物流管理专业任务驱动·项目导向系列化教材

ISBN 978-7-118-08929-5

I. ①国... II. ①孔... III. ①国际货运-货运代理-高等职业教育-教材 IV. ①F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 158282 号

※

国防工业出版社出版发行

(北京市海淀区紫竹院南路 23 号 邮政编码 100048)

北京奥鑫印刷厂印刷

新华书店经售

*

开本 787×1092 1/16 印张 17 字数 363 千字

2013 年 8 月第 1 版第 1 次印刷 印数 1—3000 册 定价 29.50 元

(本书如有印装错误,我社负责调换)

国防书店:(010)88540777

发行邮购:(010)88540776

发行传真:(010)88540755

发行业务:(010)88540717

高等职业教育“十二五”规划教材

高职高专物流管理专业任务驱动、项目导向系列化教材

编审委员会

一、主任委员

顾全根(苏州经贸职业技术学院)	陆建平(南京铁道职业技术学院)
沈 默(江苏海事职业技术学院)	谈 慧(南京工业职业技术学院)
董淑华(南京信息职业技术学院)	孔 原(江苏信息职业技术学院)
覃晓康(苏州信息职业技术学院)	陈玉雯(南京交通技师学院)
周朗天(江苏食品职业技术学院)	顾珂里(盐城纺织职业技术学院)
姜 锐(钟山职业技术学院)	刘细华(江海职业技术学院)
丁 磊(应天职业技术学院)	

二、委员

丁红英	尹 新	王凤云	田 跃	许传久	许 丹	刘慧娟	刘小更
刘伯超	孙 雯	杜会敏	陈根龙	陈红霞	陈 莉	杨 光	杨浩军
杨思东	张金丽	骆卫青	顾云锋	徐 冽	梁钟平	嵇莉莉	童俐丽
董 昕	颜 红	魏 凯	韩 鑫	薛大年	薛艳肖	潘永刚	

前 言

“国际货运代理实务”是物流管理专业、国际贸易专业的主要专业课程之一,是一门实践性较强的课程。本书的设计理念与思路是建立“以工作任务为核心,以业务流程为主线,围绕岗位职业能力”的体系。教材编写过程中,根据工作岗位所需的知识、能力、素质要求,选取教学内容,将接受货运委托、单证准备、货运组织、货运结算的岗位工作内容融入企业典型业务项目。这里每一个项目的每一个模块都是国际货运工作的一个阶段任务,所有的任务构成一个完整的国际货运业务项目,所有的货运业务项目构成一个综合的国际货运企业经营组织,从而充分体现了“基本理论知识够用,立足岗位流程,注重综合素质,强化实际运用,培养操作能力”的指导思路。

《国际货运代理实务》一书由江苏信息职业技术学院副教授孔原老师任主编,南京铁道职业技术学院副教授陆建平主任、江苏信息职业技术学院杨光老师任副主编。本书在编写过程中,得到了无锡中设国际货运代理公司、无锡高新物流等企业的关心和大力支持,江苏信息职业技术学院孙李军老师对教材部分素材进行整理,付出了很多精力,在此表示由衷的感谢。

由于编者水平有限,对一些问题的考虑不够成熟,书中难免会有不当之处,敬请专家、读者予以批评指正。

编者

目 录

项目一 海运集装箱班轮货运出口业务	1	项目二 海运集装箱班轮货	
任务1 货运业务咨询、接受货主询价	3	运进口业务	128
任务2 接受货主委托	18	任务1 进口货运租船订舱	130
任务3 委托订舱	37	任务2 确认进口货运信息,	
任务4 提箱装货	48	换取提货单	149
任务5 出口报检	59	任务3 进口报检报关,提运	
任务6 出口报关	74	货物	162
任务7 出口货运保险	92		
任务8 签发提单,运费结算	109		
项目三 航空出口货运业务	193	项目四 航空进口货运业务	253
任务1 航空出口货运委托	195	任务1 跟踪货运信息,	
任务2 空运接单及货物交接	217	接单接货	254
任务3 空运出口报关	233	任务2 理单理货发出到	
任务4 国际航空运单签发	242	货通知	257
参考文献	266	任务3 制单报关收费发货	258

项目概述

本项目以上海超越国际货运公司操作的出口货运项目为载体,通过国际货运业务场景模拟,以出口货运项目的具体实施过程为教学环节开展课程教学。开展该项目教学,意在使学生熟练掌握出口货运的作业流程,并能正确地填制与审核各类国际物流单证,并为后续综合项目训练做好知识技能准备。

知识能力目标

- (1) 熟悉国际海运运价体系,能对集装箱货物出口货运进行报价。
- (2) 能进行海运提单等各类物流货运单证的缮制签发,熟悉单证流转过程。
- (3) 能完成出口货物订舱工作。
- (4) 能进行集装箱货物的提箱、装货工作。
- (5) 能进行出口货物的报检报关工作。
- (6) 能根据出口货运情况进行货运风险识别,办理出口货运保险业务。

职业素质目标

1. 培养学生强烈的时间观念和细致严谨的工作态度。
2. 培养学生强烈的客户服务意识。
3. 培养学生通过网络、学习小组、图书资料进行自我学习的能力和团队合作的意识。

业务情境综述

邢燕是上海超越国际物流有限公司的一名业务员,该公司是一家专门从事国际货运代理业务的公司,主要为企业及对外贸易公司提供货运咨询、货运租船订舱、代理报关报检等对外贸易货运代理业务。

近日,邢燕收到公司长期合作客户无锡润森进出口有限公司的货运业务咨询,希望货运公司能提供出口货运服务。于是,她与无锡润森进出口有限公司,就出口一批弹力牛仔服装到美国纽约的货运航线、货运成本等物流操作方案进行了详细的业务磋商,最终无锡润森进出口有限公司委托上海超越物流有限公司办理货运订舱、报关报检等出口货运代理业务。

项目基本资料

无锡润森进出口有限公司和纽约客户商谈弹力牛仔裙的出口贸易。

1. 出口贸易公司:无锡润森进出口贸易公司
RUNSON IMP. & EXP. CO., LTD.
Room 2408H, 24/F, 28 Shengpin Lane Wuxi, Jiangsu P. R. China
POST CODE: 214001 FAX: 0086 -0510 -82760222 TEL: 0086 -0510 -82750607
2. 国外客户 SOTRAM IMP. CO., LTD
335 Adams St, Brooklyn, NY, United States
TEL: (212) 481 -4330 FAX: (212) 481 -4383
3. 交易商品: LADIES DENIM SKIRT
SALES CONDITIONS: CIF NEW YORK
SALES CONTRACT NO. RS200930
4. 交易金额: USD 216000.00
5. 分批装运及转船运输: 不允许分批装运, 允许转运, 从中国上海运至美国纽约。
6. 最后装船期限: 2009 - 8 - 30
7. 成交方式: CIF
8. 运费: USD8600
9. 付款方式: 即期信用证 (L/C AT SIGHT)
10. 出口口岸: 上海 SHANGHAI
11. 装运船名: HANJINSAN FRANCISCO 082E
12. 承运船公司: 中远集运
13. 保单号: SH093101769
14. 保险险别: COVERING ALL RISKS & WAR RISK AS PER PICC 1/1/1981
15. 保险公司: The People's Insurance (Property) Company of China ltd.

业务流程图

海运出口业务流程如图 1-1 所示。

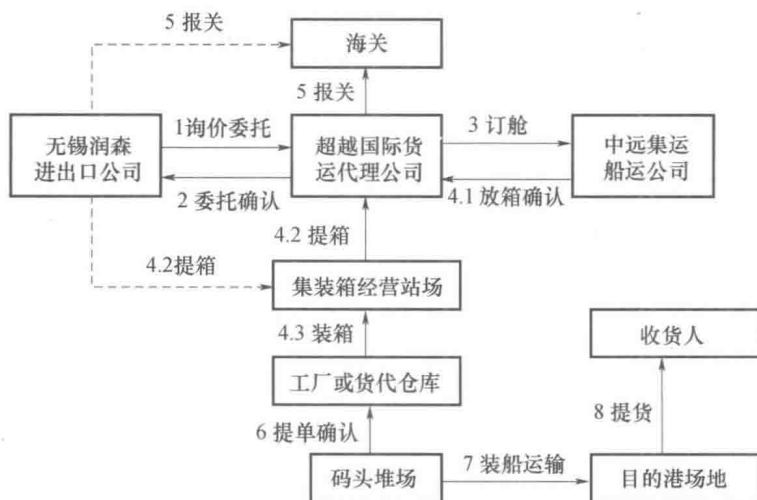


图 1-1 海运出口业务流程图

项目任务描述

(1) 接受货运询价。上海超越物流公司根据货主咨询,查询不同船公司班轮运输表,针对货主提供货物出口信息,进行货运方案设计并完成对出口货物的货运报价工作。

(2) 建立货运代理关系。货主(无锡润森)填写出口货物托运单(B/N)向货运代理公司(上海超越)提出运输委托,建立货运代理关系,货代公司根据货主提供的托运委托书,完成相关单证(包括退税单、外汇核销单、商业发票以及海关需要的其他各类单证)的检验。

(3) 货运代理订舱。货代公司根据货主提供的信息,开始缮制订舱委托书(十联单),递送船公司,完成订舱工作。

(4) 提箱装货。船公司下放箱指令,货代公司从船公司或其代理公司领取集装箱发放/设备交接单(EIR),到空箱堆场提取集装箱,在货主工厂或货代仓库完成装箱,制作集装箱装箱单(CLP),完成货物装箱工作,并将重箱送至码头堆场完成“集港”。

(5) 代理报关。货代公司根据货主委托,缮制报关单,准备报关材料,完成货物出口报关工作。

(6) 提单确认。船公司实施装船作业,货物装船后开出场站收据(D/R)正本,货代公司凭场站收据(D/R)正本到船公司签单部门换取提单(B/L),经货主检查确认后,由船公司正式签发正本提单。

(7) 货运保险办理。根据货运情况,进行货运风险识别,填制货运保单,办理货运保险。

任务1 货运业务咨询、接受货主询价

★ 任务情景再现

邢燕在公司的接单业务水平是非常高的,销售业绩经常排在公司前列。她的业务诀窍就在于她比别人更擅长提前跟踪和服务客户,尤其是对于她的重点客户,她总是会在客户要签单前的一两个月,出现在客户的办公室里,上门为客户解决各种物流问题,例如帮客户确定集装箱的种类规格、估算货物的体积和重量、计算货物运输成本、探讨集装箱的装箱方式等。

无锡润森进出口有限公司本次需要出口一批弹力牛仔裙到美国纽约港,想了解有关美国线的船公司及货运报价信息。为此,邢燕迅速查阅了相关航运信息,检索了近期由上海发出的美线所有船公司,在认真比较了船期、价格以后,向客户推荐了中远集运有限公司,并根据出口货物情况为客户确定了集装箱箱型、数量,并测算了货运总费用。

★ 任务实施导引

一、海运班轮运输航线与船期信息收集

国际贸易的货运量85%左右是通过海运完成的,海运又分为班轮运输与租船运输两种。班轮运输是指在既定的航线上,以固定的挂靠港口次序,往复地进行周而复始的船舶运输方式。其特点是“四固定”,即固定船期、航线、港口,以及相对固定的运费率。班轮

运输按照船期表的安排,在固定的时间和航线航行,有确定的中途港和目的港,托运人按照船期表的时间提交货物,就能在船期表的运到时间在目的港收到货物。班轮运输特别适合于批量小、运输时效要求高的货物运输,是一般国际贸易海上运输的主要形式。

根据无锡润森贸易公司的出口货运情况,邢燕由个人长期积累的国际货运地理知识判断,该笔出口贸易货物将通过美东航线完成海洋运输,该航线由上海港东行横穿太平洋,经过巴拿马运河北上到达美国的纽约港,海运路线及海运周期较长。为此,邢燕查阅了近期了美国线主要的几家船公司的船期表,认真比较了走美线的中海、地中海、中远集运、长荣、阳明、意大利海运等各大船公司的船期及集装箱货运报价。在此基础上,邢燕从船期稳定性、货运性价比、船公司航线经营专业化程度、公司清关能力等方面综合考虑后向客户推荐选择中远集运。

集装箱船期运价表如表 1-1 所列。中远集运美东一线航线及班期表如图 1-2 所示。中海运美东一线航线及船运班期如图 1-3 所示。

表 1-1 集装箱船期运价表
(2009 年 8 月 15 日—8 月 31 日)

美国线 O/F + ORC + AMS + DOC(+ DDC + BAF)						
上海(SHANG HAI)—纽约(NEW YORK)						
船期	航期	船公司	20GP 运价	40GP 运价	40HP 运价	附加费
周六	29	意大利海运	2350	3125	3325	all in
周日	34	中海	2350	3125	3325	all in
周日	29	阳明	2350	3125	3325	all in
周一	31	地中海	2350	3125	3325	all in
周一,周三	23	中远集运	2350	3125	3325	all in
周六	32	长荣	2350	3125	3325	all in



CNQIN		CNNBO		CNSHA		KRBUS		PAPAN(T/S)		USNYK	
ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD
THU	FRI	SAT	SAT	SUN	MON	WED	WED	SAT	SAT	WED	THU
USWTN		USSAV		PAPAN(T/S)		KRBUS		KRPYU		CNQIN	
ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD
SAT	SUN	SUN	MON	FRI	FRI	TUE	TUE	WED	THU	THU	FRI

交货期(天)

E/B	USNYK	USWTN	USSAV
CNQIN	26	29	30
CNNBO	25	28	29
CNSHA	23	26	27
KRBUS	21	24	25
W/B	KRBUS	KRPYU	CNQIN
USNYK	26	27	28
USWTN	23	24	25
USSAV	22	23	24

图 1-2 中远集运美东一线航线及班期表

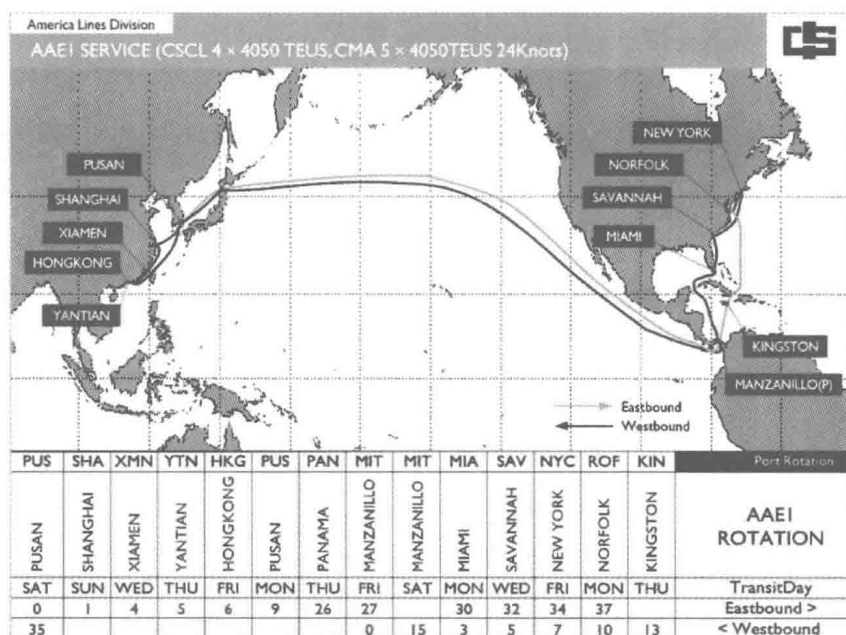


图 1-3 中海运美东一线航线及船运班期

二、集装箱箱型选择及运费测算

国际贸易中在以 CIF 或 CFR 条件成交时需由卖方安排运输并支付有关的海运费，海运可分为“班轮运输”和“租船运输”两种基本的经营方式，在班轮运输中，根据托运货物是否装入集装箱运输，又分为散货与集装箱货物两大类。集装箱货运包括整箱货运和拼箱货运两种，整箱货(Full Container Load, FCL)是在一个集装箱内只装一个收货人的货物，货物由发货人装箱、计数并加铅封后搬运进集装箱场、站，然后将到达目的港的集装箱交给收货人。拼箱货(Less than Container Load, LCL)是装不满一个箱的“小票”货物，货

物在集装箱货运站或内陆中转站内集中,与其他收货人的货物合装在一个集装箱内,在到达目的地后,再从集装箱货运站内取出货物交给收货人。

(一) 整箱货装箱数量计算

国际标准化组织为统一集装箱的规格,推荐了3个系列13种规格的集装箱。我国在贸易中最常使用的是20英尺(规格为8英尺×8英尺×20英尺)和40英尺(规格为8英尺×8英尺×40英尺)两种,其中20英尺集装箱被称为集装箱的标准箱位(Twenty-foot Equivalent Unit, TEU)。20英尺集装箱的载重量一般为17.5公吨,有效容积一般为 25m^3 ;40英尺集装箱的载重量一般为24.5公吨,有效容积一般为 55m^3 。

例如,某公司向澳大利亚悉尼的某外商出口一批货物。该批货物每4件装一个纸箱,每个纸箱的体积为 $45 \times 52 \times 50(\text{cm}^3)$,毛重为5.2kg。

(1) 如果外商订购一个20英尺的集装箱货物,那么该公司在此次交易中共出口多少件商品?

(2) 如果外商订购量为1500件~2000件,出口公司应该如何选择集装箱呢?

解:(1)按容积计算: $25/(0.45 \times 0.52 \times 0.50) = 213.67$,为213整箱。

按重量计算: $17500/5.2 = 3365.38$,为3365整箱。

比较①与②,集装箱中实际能够装进的纸箱数为213箱。

该公司在此次交易中共可出口 $213 \times 4 = 852$ 件商品。

(2) 如果选择2个20英尺集装箱,装箱数量为 $213 \times 2 \times 4 = 1704$ 件;如果选择1个40英尺集装箱,则装箱数量为:

按容积计算: $55/(0.45 \times 0.52 \times 0.50) = 470.09$,取整为470箱。

按重量计算: $24500/5.2 = 4711.54$,取整为471.1箱。

实际可装数量为470箱,商品数量为 $470 \times 4 = 1880$ 件。

根据表1-2运价分析,选择2个20英尺集装箱总运费为 $1300 \times 2 = 2600$ 美元,平均每件运费为1.53美元。如果选择1个40英尺集装箱总运费为 $2500 \times 1 = 2500$ 美元,平均每件运费为1.32美元。

表1-2 中远集运集装箱运价表
(2007.5.15—2007.5.30)

澳洲线 O/F + THC + DOC					
上海—悉尼(SYDNEY)					
船期	航期(天)	20GP 运价	40GP 运价	40HP 运价	附加费
周二,周日	16-18	1300	2500	2500	all in

比较每件商品的平均运费,出口公司应考虑选择1个40英尺的集装箱(实际上,如果该批货物为轻货,则宜选择40英尺集装箱)。

(二) 无锡润森出口贸易装箱测算

无锡润森进出口贸易公司出口纽约的弹力牛仔裙包装规格如下。

PACKING: FLAT PACK WITHOUT FOLDING 6 PIECES ASSORTED SIZES PER POLY-BAG, 3 POLYBAGS IN A MASTER POLYBAG AND THEN INTO AN EXPORT CARTON.

无锡润森进出口贸易公司共向纽约客户 SOTRAM IMP. CO., LTD 出口18000件弹力

牛仔裙,每6件一套塑封后3套装一个纸箱,每个纸箱的体积为 $45 \times 52 \times 50 (\text{cm}^3)$,毛重为5.8kg,则货物总重量为5800kg,总体积为 117m^3 。

邢燕为客户测算集装箱型号及数量如下。

(1) 选择20GP箱型,根据总重量计算需要 $5800/17500=0.33$ 个,根据总体积计算需要 $117/25=4.68$ 个,实际需要订购5个20GP集装箱,根据表1-1实际支付运费 $2350 \times 5=11750$ 美元,平均每件运费为6.53美元。

(2) 选择40GP箱型,根据总体积计算需要 $117/55=2.12$ 个,实际需要订购3个40GP集装箱,根据表1-1实际支付运费 $3125 \times 3=9375$ 美元,平均每件运费为5.21美元。

(3) 选择2个40GP,1个20GP,实际支付运费 $3125 \times 2 + 2350 \times 1=8600$ 美元,平均每件运费为4.78美元。

因此,邢燕为客户确定了订购2个40英尺和1个20英尺集装箱的方案。

★ 任务相关知识

一、世界海运航线分布

(一) 世界海运集装箱航线

1. 远东—北美航线。
2. 北美—欧洲、地中海航线。
3. 欧洲、地中海—远东航线。
4. 远东—澳大利亚航线。
5. 澳大利亚、新西兰—北美航线。
6. 欧洲、地中海—西非、南非航线。

(二) 中国相关海运航线

中国在贸易地理上属于远东地区,与中国有关的主要航线如下。

(1) 远东—北美西海岸各港航线。该航线指东南亚国家、中国、东北亚国家各港,横渡北太平洋至美国、加拿大西海岸各港。本航线是货运量最大的航线之一。

(2) 远东—加勒比海、北美东海岸各港航线。该航线不仅要横渡北太平洋,还越过巴拿马运河,因此一般偏南,横渡大洋的距离也较长。夏威夷群岛的火奴鲁鲁港是它们的航站,船舶在此添加燃料和补给品等。本航线也是太平洋货运量最大的航线之一。

(3) 远东—南美西海岸各港航线。该航线较长,要经过太平洋中枢纽站。该线也有先南行至南太平洋的枢纽港,后横渡南太平洋到达南美西岸的。

(4) 远东—澳大利亚、新西兰及西南太平洋岛国各港航线。该航线较短,但货运量比较大。

(5) 东亚—东南亚各港航线。该航线指中国各港及日本、韩国、朝鲜、俄罗斯远东西南行至东南亚各国港口。该航线短,但往来频繁,地区间贸易兴旺,且发展迅速。

(6) 远东—北印度洋、地中海、西北欧航线。该航线大多经过马六甲海峡往西,也有许多初级产品经过龙目海峡与北印度洋国家间往来,如石油等。经过苏伊士运河至地中

海、西北欧的运输以制成品集装箱运输为多。本航线货运也比较繁忙。

(7) 东亚—东南非、西非、南美东海岸航线。该航线大多经过东南亚过马六甲海峡或过巽他海峡西南行至东南非各港,或再过好望角去西非国家各港,或横越南大西洋至南美东海岸国家各港,该航线以运输资源型货物为主。

二、世界海运航线主要港口介绍

根据船公司的船期表,海运航线以挂靠港口分布,可以分为:①北美航线(分为美东、美西航线);②中美、加勒比海、墨西哥航线;③欧洲航线;④地中海、中东、黑海、波斯湾航线;⑤澳大利亚、新西兰航线;⑥南美洲航线;⑦东南亚航线;⑧印度、巴基斯坦、孟加拉湾航线;⑨韩国、日本航线;⑩非洲航线。下面介绍各个航线挂靠的主要港口。

(一) 北美航线(分为美东、美西航线)主要港口

(1) 长滩(Long Beach)港,西岸。美国西海岸商港,位于加利福尼亚南部,太平洋圣佩德罗湾(San Pedro)北岸,洛杉矶港之东。港区相连,对内、对外交通联系与洛杉矶港相同,北美大陆桥西桥头堡之一。港区分布在港湾人工岛与洛杉矶河之间的陆域突堤和港池区,略呈西北东南伸展,船舶主要从东南入港,也可在洛杉矶港航道入港,有运河相通,可分为东南港区、中部港区和北部内港区。其中,东南港区以东南港池为核心,东、西有J、F两突堤环抱,北部有G突堤伸入港池,有20多个泊位。

(2) 洛杉矶(Los Angeles)港,西岸。洛杉矶港属于海湾港,位于美国西南部加利福尼亚(California)州西南沿海圣佩德罗(San Pedro)湾的顶端,濒临太平洋的东侧,是美国第二大集装箱港。它是北美大陆桥桥头堡之一,是横贯美国东西向的主要干线圣菲铁路的西部桩头堡,东部大西洋岸的桥头堡为费城(Phila Delphia)。另一条铁路干线是南太平洋铁路,从洛杉矶开始经过新奥尔良(New Orleans)港向东延伸直至大西洋岸的杰克逊维尔(Jacksonville)港。洛杉矶是美国西海岸的最大工业城市,以飞机制造业和石油工业闻名。

(3) 纽约(New York)港,东岸。纽约港属于海湾河口港,设有对外贸易区、基本港。它位于美国东北部纽约州东南沿海哈德孙(Hudson)河口东西两岸,在长岛(Long Island)西端的上纽约(Upper New York)湾内,濒临大西洋的西北侧,是美国第一大城市和主要海港之一。它既是美国第三大集装箱港,又是美国出口废金属的最大港口。

(4) 西雅图(Seattle)港,西岸。西雅图港属于峡湾港,设有对外贸易区、基本港。它位于美国西北部华盛顿(Washington)州西部沿海,普吉特(Puget)湾的东岸,濒临太平洋西海岸的胡安德富卡(Juande Fuca)海峡的东南侧,是美国第五大集装箱港,也是美国距离远东最近的港口。

(5) 温哥华(Vancouver)港,西南岸。温哥华港属于峡湾河口港,设有基本港。它位于加拿大西南部不列颠哥伦比亚(British Columbia)省南端的弗雷泽(Fraser)河口,在巴拉德(Burrard)湾内,濒临乔治亚(Georgia)海峡的东南侧,是加拿大最大的港口,也是世界主要小麦出口港之一。

(6) 多伦多(Toronto)港,东岸。多伦多港属于湖港,位于加拿大东南部安大略(Ontario)湖西北岸,东北距蒙特利尔(Montreal)港约260海里,是加拿大的主要港口之一。多伦多港是加拿大重要的货物集散中心。该港有铁路线可以直达西部沿海的温哥华(Van-

couver)港,具有国际多式联运的有利条件,它与首都渥太华(Ottawa)及蒙特利尔港都很接近,距美国的纽约(New York)港只有9小时的车程。工业仅次于蒙特利尔,主要工业有机械制造、肉类加工、电工器材、印刷、化学及服装等。

(二) 中美、加勒比海、墨西哥湾航线主要港口

(1) 曼萨尼约(Manzanillo)港。曼萨尼约港属于海湾港,位于古巴东南沿海瓜卡纳亚沃(Guacanayabo)湾的东岸,濒临加勒比海(Caribbean Sea)的北侧,是古巴东部的主要港口之一。东南距圣地亚哥(Santiago)港140km,有铁路与公路可通圣地亚哥。其主要出口货物为糖、烟草及硬木等,进口货物主要有煤油、汽油、柴油及杂货等。

(2) 哈瓦那(Havana)港。哈瓦那港属于海峡港,位于古巴西北沿海,濒临佛罗里达(Florida)海峡的西南侧,是古巴最大的港口。始建于1519年,是西印度群岛的著名港口。

(三) 欧洲航线主要港口

(1) 不来梅(Bremen)港。不来梅港属于河港,设有自由贸易区。它位于德国西北部威悉(Weser)河的下流,距入海口约68海里,是德国的第二大港,也是欧洲重要的中转海港,港口距机场约6km。

(2) 汉堡港。汉堡港属于河港,设有自由港、基本港。它位于德国北部易北(Elbe)河下游的右岸,距入海口约76海里,濒临黑尔戈兰(Helgo Lander)湾内,是德国最大的港口,也是欧洲第二大集装箱港。

(3) 勒阿弗尔(Lehavre)港。勒阿弗尔港属于海湾河口港,设有自由贸易区、基本港。它位于法国西北沿海塞纳(Seine)河口北岸,濒临塞纳(Seine)湾的东侧,是法国第二大港和最大的集装箱港,也是塞纳河中下游工业区的进出口门户。

(四) 地中海、中东、黑海、波斯湾航线主要港口

(1) 热那亚(Genoa)港。热那亚港属于海湾港,设有免税仓库、基本港。它位于意大利亚平宁(Appennino)半岛西北海岸的热那亚(Genoa)湾顶端,濒临利古里亚(Liguria)海的北侧,是意大利的最大海港之一。

(2) 巴塞罗纳(Barcelona)港。巴塞罗纳港属于河口海港,设有自由贸易区、基本港。它位于西班牙东北沿海略夫雷戈斯(Llobregos)河口东岸,濒临地中海(Mediterranean Sea)的西北侧,是西班牙最大的海港。

(五) 澳大利亚、新西兰航线主要港口

(1) 悉尼(Sydney)港。悉尼港属于海湾港,设有基本港。它位于澳大利亚东南部新南威尔士(New South Wales)东南沿海的杰克逊(Jackson)湾内,濒临塔斯曼(Tasman)海的西北侧,是澳大利亚第二大集装箱港,也是主要羊毛出口港。

(2) 墨尔本(Melbourne)港。墨尔本港属于海湾河口港,设有基本港。它位于澳大利亚东南部维多利亚(Victoria)州南部沿海的亚拉(Yarra)河口,在菲利普港湾(Por Pnillip Bay)北侧的霍布森斯(Hobsons)湾内,是澳大利亚最大的现代化港口,也是澳大利亚东南地区羊毛、肉类、水果及谷物的输出港,是重要的国际贸易港口。

(六) 南美洲主要港口

(1) 布宜诺斯艾利斯(Buenos Aires)港。布宜诺斯艾利斯港属于海湾河口港,设有免

费货仓及转口区、基本港。它位于阿根廷东部沿海拉普拉塔(Lapлата)河口的西岸,在桑博龙邦(Samboronbon)湾的西北端,濒临大西洋的西南侧,是阿根廷最大的海港。它是阿根廷首都及全国政治、经济、交通及文化中心。

(2) 布埃纳文图拉(Buenaventura)港。布埃纳文图拉港属于海湾河口港,设有自由贸易区。它位于哥伦比亚西部沿海布埃纳文图河口,在布埃文图拉湾内,濒临太平洋的东侧,是哥伦比亚在太平洋沿岸最大的港口。

(七) 东南亚主要港口

(1) 泗水(苏腊巴亚)(Surabaya)港。泗水港属于海峡港,设有出口加工区、基本港。它位于印度尼西亚爪哇(Jawa)岛东北沿海的泗水海峡西南侧,隔峡与马都拉(Madura)岛相望,是印度尼西亚第二大海港。

(2) 雅加达(Jakarta)港。雅加达港属于海湾港,设有出口加工区及保税仓库、基本港。它位于印度尼西亚的爪哇(Jawa)岛的西北沿海雅加达湾的南岸,濒临爪哇(Java)海的西南侧。雅加达港东距外港丹戎不碌(Tan Djung priok)10km,是印尼最大的集装箱港口,同时也是印尼有名的胡椒输出港。

(八) 印度、巴基斯坦、孟加拉湾

(1) 孟买(Bombay)港。孟买港属于海港,设有基本港。它位于印度西海岸外的孟买岛上(目前该岛已与大陆连接),西濒阿拉伯(Arab)海,是印度最大的港口。

(2) 加尔各答(Calcutta)港。加尔各答港属于河港,设有转口区、基本港。它位于印度东北部恒河三角洲(Ganga Delta)胡格里(Hugli)河左岸,距河口约123海里,濒临孟加拉(Bengal)湾的北侧,是印度东部第一大港口,因主要出口黄麻,又有“黄麻港”之称。

(九) 韩国、日本航线

(1) 釜山(Busan)港。釜山港属于海峡港,设有基本港。它位于韩国东南沿海,东南濒朝鲜(Korea)海峡,西临洛东(Naktong)江,与日本对马(Tsu-Shima)岛对峙,是韩国最大的港口,也是第五大集装箱港。

(2) 仁川(Inchon)港。仁川港属于海湾河口港,设有出口加工区。它位于韩国西北沿海汉江出海口南岸,濒临江华湾的东侧,是韩国西海岸最大的港口。它是首尔的外港,相距约40km,是韩国最大的经济中心,也是北部进出口贸易中心。该港具有广大的经济腹地。

(3) 长崎(Nagasaki)港。长崎港属于海湾港,位于日本九州(Kyushu)西部,长崎县东南沿海长崎湾内,溯临东海的东北侧,是九州西部最大的港口。港湾有群山环绕,是一个良好的避风港。长崎港的主要进出口货物有石油、机械、食品、燃料和化工制品等。该港可承接各种船舶装配及修理工程,拥有可容纳25万吨级船舶的干船坞,还可提供劳埃德、美国及法国等船级社验船服务。

(4) 名古屋(Nagoya)港。名古屋港属于海湾港,设有基本港。它位于日本本州(Honshu)东南部爱知(Aichi)县西部沿海伊势(Ise)湾的西北侧,是日本五大港口之一。现为综合性工业城市,中京工业区的核心。名古屋主要工业有毛纺、陶瓷、木材加工、汽车、钢铁、机械、金属加工、精密仪器、化学工业等,工业规模居全国第4位。该港背靠平原,湾内风平浪静,是一个得天独厚的优良深水港口。

(十) 非洲航线主要港口

(1) 阿比让(Abidjan)港。阿比让港属于海湾湖口港,设有转口区、基本港。它位于科特迪瓦东南沿海埃布里耶(Ebrie)湖口东岸,濒临几内亚(Guinea)湾的北侧,是科特迪瓦最大的港口,也是西非最大的集装箱港。

(2) 班加西(Benghazi)港。班加西港属于湾颈港,位于利比亚北部沿海苏尔特(Surt)湾入口的东岸,濒临地中海的南侧,是利比亚的第二大港。

(3) 开普敦(Cape Town)港。开普敦港属于湾颈港,设有基本港。它位于南非西南沿海桌湾(Table Bay)的南岸入口处,南距好望角(Cape of Good Hope)52km,濒临大西洋的东南侧,又名桌湾港。它是南非的立法首都,也是南非的主要港口之一。它始建于1652年,是南非第二大城市。

三、集装箱海运运费的计算

(一) 集装箱运价体系

集装箱运价体系基本上按整箱货和拼箱货分为两大类,整箱货是以每个集装箱为计费单位(俗称包箱费率);拼箱货则沿袭班轮(散货)运费计算方法,俗称散货价。

1. 包箱费率(Box Rate)

包箱费率以每个集装箱为计费单位,常用于整箱货交货(分20英尺或40英尺集装箱)。常见的包箱费率有以下3种表现形式。

(1) FAK包箱费率(Freight for All Kinds),即对每一集装箱不细分箱内货类,不计货量统一收取的运价。

(2) FCS包箱费率(Freight for Class),按不同货物等级制定的包箱费率。集装箱普通货物的等级划分与班轮件杂货运输一样,分为20级。

(3) FCB包箱费率(Freight for Class or Basis),按不同货物等级或货类以及计算标准制定的费率。

集装箱货物运输采用级差费率,一般低价货物的集装箱收费高于件杂货,高价货的集装箱运费低于件杂货;同一等级的货物,重货集装箱运价高于体积集装箱运价。这说明,船公司的目的是鼓励货主把高价货和体积货采用集装箱运输。

2. 拼箱货费率

拼箱货费率由基本费率和附加运费构成。基本费率是按散货运价,以运费吨为计算单位;附加费中除了常规的附加费外,还要加收与集装箱货物运输有关的附加费,如堆场服务费、拼箱服务等。

(二) 海运附加费(Surcharges)

为了保持在一定时期内基本费率的稳定,又能正确反映出各港口的各种货物的航运成本,班轮公司在基本费率外,又规定了各种附加费用,主要有以下几种。

(1) THC(Terminal Handling Charge),就是“码头操作费”,也叫“码头处理费”。这是国际班轮工会和航线组织联合从2002年1月起向中国货主征收的附加费用。

(2) BAF(Bunker Adjustment Factor)或BS(Bunker Surcharge),也被称为FAF(Fuel Adjustment Factor),即“燃油附加费”。燃油附加费是由于燃油价格上涨,使船舶的燃油费