



交通职业教育教学指导委员会推荐教材
高职高专院校国际航运业务管理专业教学用书

高等职业教育规划教材

国际多式联运实务

GUOJI DUOSHI LIANYUN SHIWU

- 主 编 顾丽亚
- 副主编 王立坤
- 主 审 杨志刚



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
高职高专院校国际航运业务管理专业教学用书

高等职业教育规划教材

Guoji Duoshi Lianyun Shiwu

国际多式联运实务

主 编 顾丽亚
副主编 王立坤
主 审 杨志刚

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。全书共十一章,内容包括:国际多式联运概述、国际多式联运与国际贸易、多式联运业务和单证、集装箱提单与多式联运提单、集装箱多式联运运费、联合国国际货物多式联运公约、国际海运货物运输法规、国际铁路货物运输法规、国际公路货物运输法规、国际航空货物运输法规、多式联运货损事故处理。

本书是高职高专院校国际航运业务管理专业教学用书,也可供相关专业教学使用,或作为继续教育及职业培训教材,还可供港航从业人员学习参考。

图书在版编目(CIP)数据

国际多式联运实务/顾丽亚主编. —北京:人民交通出版社, 2008.6

ISBN 978-7-114-07189-8

I. 国… II. 顾… III. 国际运输: 联合运输 - 高等学校: 技术学校 - 教材 IV. F511.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 074751 号

书 名: 国际多式联运实务

著 者: 顾丽亚

责任编辑: 钱悦良

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) 85285838, 85285995

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: 北京交通印务实业公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 14.75

字 数: 343 千

版 次: 2008 年 6 月 第 1 版

印 次: 2008 年 6 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-07189-8

印 数: 0001—3000 册

定 价: 29.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

前 言

21 世纪以来,国际航运业正在发生着前所未有的变化,中国外向型经济和对外贸易的持续快速发展,为国际航运业的发展带来不可多得的历史机遇,为世界航运市场的发展不断地注入新的活力。与此同时,随着我国改革开放进一步深入,工业化、城镇化、市场化、国际化进程不断加快,人民生活水平不断提高,国民经济对航运服务的需求将更加旺盛。相应地,在目前国内总体就业日趋紧张的形式下,航运管理专业毕业生却呈现出逆势走强、供不应求的局面。

为了推动航运业的进一步发展,实现航运人才培养的战略目标,贯彻《国务院关于大力发展职业教育的决定》精神,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国际航运业务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国际航运业务管理专业规划教材,供高等职业院校国际航运业务管理及其相关专业教学使用。

本套教材是根据国际航运业务管理及其相关专业的特点以及课程教学基本要求编写的,全面、系统、科学地阐述了航运业务中的相关理论、方法和操作技术,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。本套教材既可作为航运类院校和职业培训的教学用书,也可供从事航运方面工作的业务人员参考阅读。

《国际多式联运实务》是高职高专院校国际航运业务管理专业规划教材之一,全书共十一章,内容包括:国际多式联运概述、国际多式联运与国际贸易、多式联运业务和单证、集装箱提单与多式联运提单、集装箱多式联运运费、联合国国际货物多式联运公约、国际海运货物运输法规、国际铁路货物运输法规、国际公路货物运输法规、国际航空货物运输法规、多式联运货损事故处理。

参加本书编写工作的有:上海海事大学顾丽亚(编写第一~五章)、吴文一(编写第六章)、孙志强(编写第七章)、王立坤(编写第八~十一章)。全书由顾丽亚担任主编,王立坤担任副主编,上海海事大学杨志刚担任主审。

本套教材在编写过程中参阅和应用了国内外有关航运管理的论著和资料,无

论在参考文献中是否列出,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

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

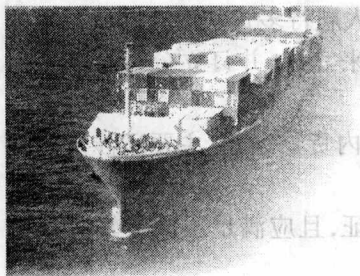
编审指导：陈志红

目 录

第一章 国际多式联运概述	1
第一节 国际多式联运的概念	1
第二节 国际多式联运经营人	3
第三节 多式联运的组织形式	5
案 例 厦门港海铁联运活跃腹地经济	8
思考题	10
第二章 国际多式联运与国际贸易	11
第一节 《国际贸易术语解释通则》介绍	11
第二节 常用的价格术语介绍	19
第三节 跟单信用证与联合运输单据	23
案例一 开证行是否承担责任	26
案例二 有关货物描述之责任和日期限制	27
思考题	30
第三章 多式联运业务和单证	31
第一节 多式联运主要业务及单证	31
第二节 整箱货运输条款与多式联运	44
第三节 拼箱货运输条款与多式联运	46
第四节 美国陆桥多式联运业务	49
案例一 保险人诉多式联运经营人代位求偿案	57
案例二 国际货物多式联运合同滞箱费纠纷	60
思考题	65
第四章 集装箱提单与多式联运提单	66
第一节 集装箱提单正面条款	66
第二节 集装箱提单的作用	66
第三节 集装箱提单主要条款	67
第四节 多式联运提单应用	72
第五节 联运提单与多式联运单据的区别及应用	81
案例一 国际货物多式联运合同无单放货案	83

案例二	集装箱装载羽绒滑雪衫货损	87
思考题	90
第五章	集装箱多式联运运费	91
第一节	集装箱多式联运运费基本结构	91
第二节	集装箱多式联运运费计算的基本方法	95
第三节	集装箱多式联运货物运费计收	97
第四节	集装箱多式联运运费计收有关的条款	98
案例一	多式联运经营人有权向托运人收取运费	101
案例二	货代作为代理人不承担支付运费义务	105
思考题	109
第六章	联合国国际货物多式联运公约	111
第一节	多式联运公约总则	111
第二节	多式联运公约经营人的责任期限	114
第三节	多式联运经营人的赔偿责任	115
第四节	发货人的赔偿责任	124
第五节	多式联运下的索赔与诉讼	128
第六节	多式联运下的管辖	130
第七节	多式联运下的仲裁	131
第八节	多式联运下的海关事项	132
第九节	其他关于多式联运的法律法规	136
案例一	多式联运合同纠纷案	140
案例二	货代代理人的法律定性及多式联运中集装箱货损区段的确定	143
思考题	145
第七章	国际海运货物运输法规	146
第一节	海牙规则	146
第二节	维斯比规则	149
第三节	汉堡规则	150
案例一	指示提单背书交付的法律效力	152
案例二	承运人向实际承运人追偿的法律问题	155
思考题	158
第八章	国际铁路货物运输法规	159
第一节	国际铁路货运有关规章	159
第二节	国际铁路货运协定主要内容	160
案例一	代办国际铁路货物联运合同货物灭失代位索赔案	164

案例二 国际铁路货运代理合同纠纷·····	168
思考题·····	175
第九章 国际公路货物运输法规 ·····	176
第一节 公路货运运单·····	176
第二节 国际公路货运公约主要内容·····	178
案 例 集装箱落车案·····	181
思考题·····	183
第十章 国际航空货物运输法规 ·····	184
第一节 国际航空货运公约的主要内容·····	184
第二节 契约承运人与实际承运人的关系·····	187
第三节 多式联运下航空货物运输·····	188
案例一 美国联合包裹服务公司(UPS) ·····	189
案例二 国际航空货物运输合同快递延误赔偿纠纷案·····	192
思考题·····	194
第十一章 多式联运货损事故处理 ·····	195
第一节 提出索赔的原则·····	195
第二节 海运货损事故处理·····	197
第三节 水运货损事故处理·····	200
第四节 铁路货运事故处理·····	202
第五节 公路货运事故处理·····	203
第六节 保险理赔·····	204
案例一 多式联运货物灭失赔偿案·····	207
案例二 倒签提单侵权损害赔偿案·····	212
思考题·····	216
附录 ·····	217
附录一 常用集装箱多式联运词汇(中英对照) ·····	217
附录二 常用附加费中英文名称对照·····	223
附录三 常用提单中英文名称对照·····	224
参考文献 ·····	226



第一章 国际多式联运概述

第一节 国际多式联运的概念

一、国际多式联运的定义

国际集装箱运输是一种先进的现代化运输方式。与传统的件杂货运输相比,具有运输效率高、经济效益好及服务质量优等特点。尤其是经过近几十年的发展,随着集装箱运输技术的日臻完善,到 20 世纪 80 年代集装箱运输已经进入国际多式联运时代。

国际多式联运(International Multimodal Transport)通常以集装箱为运输单元,将不同的运输方式有机地组合起来,构成一种连续的综合性一体化货物运输。因此国际多式联运通常也被称之为国际集装箱多式联运。多式联运有几种表达方式:Inter Modal Transport, Multi modal Transport 和 Combined Transport,它们的含义都是相同的。Inter Modal Transport 被普遍地认为是包括一种以上运输方式的运输,无论运输是在一个国家内还是在两国之间进行。《联合国多式联运公约》中使用了 Multimodal Transport 一词,指在两个国家之间进行的多式联运运输。《多式联运单证统一规则》是由国际商会(ICC)在没有已生效的可适用的国际公约的情况下制定的,这一规则中使用了 Combined Transport 一词,与《联合国多式联运公约》中使用的 Multimodal Transport 一词含义相同。根据《多式联运公约》第二期会议一致通过的《联合国国际多式联运公约》(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)的定义:“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。为履行单一方式运输合同而进行的该合同所规定的货物接送业务,不应视为国际多式联运。”

由此可见,国际多式联运通过一次托运、一次计费、一张单证、一次保险,由各运输区段的承运人共同完成货物的全程运输,即将全程运输作为一个完整的单一运输过程来安排。根据《多式联运公约》的定义和现行的多式联运业务特点来看,多式联运必须具备以下基本条件:

(1) 发货人与多式联运经营人必须签订一份多式联运合同。货物在全程运输过程中无论使用多少种运输方式,作为负责全程运输的多式联运经营人必须与发货人订立多式联运合同。该运输合同是多式联运经营人与发货人之间权利、义务、责任、合同关系和运输性质的确定,也是区别多式联运与一般货物运输方式的主要依据。

(2) 多式联运是使用两种或两种以上不同运输方式的运输。根据国际多式联运的定义,多式联运必须涉及至少两种以上的不同运输方式,可以是海陆、陆空、海空等,与一般的海海、陆陆、空空联运有着本质区别。同时,多式联运必须是不同运输方式下的连续运输。

(3) 多式联运经营人必须对全程运输负责。多式联运经营人不仅仅是订立多式联运合同

的当事人,也是多式联运单证的签发人。因此,在多式联运经营人履行多式联运合同所规定的运输责任的同时,可将全部或部分运输委托他人(分运承运人)来完成,并订立分运合同。但分运合同的承运人与发货人之间不存在任何合同关系。

(4)多式联运开展的是国际间货物的运输,这不仅有别于国内货物运输,主要还涉及国际运输法规的适用问题。

(5)货物全程运输由多式联运经营人签发一张多式联运单证,且应满足不同运输方式的需要,并计收全程运费。

综上,凡是根据多式联运合同所开展的国际多式联运必须具备以上基本条件。

二、国际多式联运与一般联运的区别

国际多式联运经营人作为订立多式联运合同的一方,以至少两种运输方式组织运输并履行合同责任。但事实上,国际多式联运下的多式联运合同并非是独一无二的。因为,除了多式联运经营人承担或不承担部分运输外,更多的运输由他人来完成并与多式联运经营人订立分运合同。此外,现行的国际货运公约对联运的条件作了不同的规定:

1. 凡符合下列条件属《汉堡规则》下的货物联运

- (1)两种运输方式之间,其中之一必须是海运;
- (2)所订立的合同是国际间的货物运输。

2. 凡符合下列条件属《公路货运公约》下的货物联运

- (1)运输合同中规定的接管、交付货物的地点位于两个不同的国家;
- (2)货物由载荷车辆运输。

3. 凡符合下列条件属《华沙公约》下的货物联运

根据订立的运输合同,不论运输过程中有无中断或转运,其出发地和目的地是两个缔约国或非缔约国的主权、宗主权、委托统治权,或权利管辖下的领土内有一个约定的经停地点的任何运输。作为订立多式联运合同的多式联运经营人既要满足单一货运公约下的货物联运条件,又要符合多式联运公约的要求,除非这两个公约所规定的责任、义务相同,否则公约之间的抵触是难以避免的。

因此,国际多式联运与一般联运的区别主要表现在以下方面:

1. 涉及的运输方式不同

国际多式联运是两国之间使用的两种以上不同运输方式的联运,而一般联运是指同一种运输工具经过两程或两程以上的运输衔接,例如,铁铁联运、海海联运等,可见,全程运输仅使用一种运输方式。而多式联运采用了两种或两种以上不同的运输方式,例如海陆联运、陆空联运、海陆空联运,这种运输组织形式综合利用各种运输方式的优点,充分体现了国际化运输的特点。

2. 经营人承担的责任不同

国际多式联运经营人承担全程运输责任,需要组织国际间多种运输工具来完成货物运输。因此,多式联运经营人也被称为总承运人。同时,多式联运经营人接管和交付货物的地点可以在港口、货运站或者在某个内陆地点的仓库工厂,其承运责任也由传统的“钩到钩”或“站到站”延伸到“从货物被多式联运经营人接管时起至在指定地点交货时止”的全程运输责任。而

单一运输方式的联运仅是作为接收多式联运经营人的委托的承运人,根据委托对象对多式联运经营人负责,并不与原货主发生直接的承托关系。

三、国际多式联运的优越性

国际多式联运是今后国际运输发展的方向,这是因为国际多式联运具有如下优越性:

1. 手续简便

国际多式联运能够把海、陆、空、公、内河等多种运输方式结合起来,使多段复杂的运输手续大大简化。不论运输线路多远,运输环节多少,沿途手续多么复杂,货主只需办理一次委托,支付一笔运费,取得一张联运提单即可把货物从起点运到终点,一旦发生商务事故,只需找总承运人即多式联运经营人交涉即可解决问题。对于货主而言,只需在始发站填制统一的运单,一次性托运就可去银行结汇。因为实现了“门到门”运输,取代了“港到港”运输,从而能适应现代化运输的要求。

2. 提早收汇

货物装上第一程运输工具后即可取得联运单据,凭此向银行办理收汇手续。较之过去联运货物,从内地发货,要比在到达港口装船后才可取得单据收汇要早。因此,出口方就可以提早收回货款。出口货物在联运车站,一经装入车皮后,内地外运公司即可凭口岸外运公司发来的电报或电传,签发全程多式联运提单,交用户到银行结汇。

3. 节省费用

在努力降低开支,降低换汇成本,提高经济效益的今天,国际多式联运显得更为重要。采用国际多式联运,在价格条款不变的情况下,比海运节省运费约20%左右。

货物使用集装箱装载,外包装可以大大简化,发货人可以节省很大一笔包装费用。收货人也可得到费用减少而货价降低的好处。由于缩小了货物的体积与重量,减少了运费支出。

4. 安全正确性高

多式联运由于采用了集装箱,虽然经过多段运输和多次装卸,均无需搬动箱中货物,故可较好地保证货物安全,比不同托运单的散件杂货同装在一个船舱内要清楚得多,因此即使是拼箱货,货物分属不同货主,在拆箱交接中也更为准确;可以减少货损货差,也不易被盗。

5. 合理运输

多式联运经营人开展多式联运服务,为提高服务质量,增加收入,有必要也有条件积累经验,建立合理经济的联运路线。货主向多式联运经营人托运,即可利用他们经过选择和多次试验建立起来的联运路线,组织合理运输,缩短运输里程和运送时间,降低运输成本,增强货物在国际市场上的竞争能力。

第二节 国际多式联运经营人

一、国际多式联运经营人的概念

国际多式联运的形成和发展离不开多式联运经营人,对于国际多式联运经营人的概念,不同的法律和法规、国际公约都作了明确的规定。

《联合国国际货物多式联运公约》的定义为：“多式联运经营人是指其本人或通过其代表订立多式联运合同的任何人，他是事主，而不是发货人的代理人或代表或参加多式联运的承运人的代理人或代表，并且负有履行合同的义务。”（Multimodal transport operator means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.）

《1991年联合国贸易和发展会议/国际商会多式联运单证规则》定义：“多式联运经营人是指签订一项多式联运合同并以承运人身份承担完成此项合同责任的任何人。”（MTO means any person who concludes a multimodal transport contract and assumes responsibility for the performance thereof as a carrier.）

我国《海商法》规定：“多式联运经营人是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立多式联运合同的人。”

从上述定义可见，多式联运经营人必须具备下列特征：

- （1）多式联运经营人必须与货主本人或其代表订立多式联运合同，同时又以货主的身份与各区段的实际承运人订立运输合同，因此具有双重身份；
- （2）多式联运经营人对全程运输所发生的货损、货差负责，但其可向分承运人追偿；
- （3）多式联运经营人可以拥有运输工具也可以不拥有运输工具。

二、国际多式联运经营人的类型

国际多式联运经营人是从货运代理人逐步形成和发展起来的。随着国际贸易结构的变化，多式联运经营人向多样化方向发展。根据是否拥有运输船舶，国际多式联运经营人可以分为两类：

1. 以船舶运输经营为主的多式联运经营人（Vessel Operating Multimodal Transport Operator, VOMTOs）

传统上，船舶所有人将货物从港口运至另一港口，并且其对货物的责任期间仅限于船上。随着集装箱运输的发展，国际多式联运经营人在利用船舶提供港至港服务的同时，将服务范围扩展到包括陆上运输和航空运输在内的其他运输方式。通常，这类多式联运经营人不拥有也不从事公路、铁路和航空运输，而是通过与各相关承运人订立分合同来安排运输。此外，他们还订立内陆装卸、仓储和其他辅助服务的分合同。

2. 无船多式联运经营人（Non-Vessel Operating Multimodal Transport Operator, NVOMTOs）

无船多式联运经营人不拥有和不掌握船舶，他通过船舶经营人的船舶，进行货物运输服务，包括三类：

（1）承运人型。这类多式联运经营人不拥有运输船舶，但拥有汽车、火车或飞机等。其与货主订立多式联运合同后，除了用自己的运输工具完成某些区段的运输外，还通过与相关承运人订立分运合同来完成该区段的运输。

（2）场站经营人型。这类多式联运经营人拥有货运站、堆场和仓库等。其与货主签订多式联运合同后，除利用自己拥有的场站设施完成各种服务外，还与所涉及的运输方式的承运人



订立分合同,由这些承运人独立完成各区段的运输。

(3) 经纪人型。这是最近出现的一种运输服务形态。它原则上不直接向货主推销其运输方式,而是采用转运人所说的“批发”办法,由转运人签发联运提单向货主推销经纪人的运输方式。经纪人不从事对货主的推销、报关服务,而只潜心于对商品的开发和服务的改善。这种形态与转运人型设定的线路相同,通过自己掌握的途径安排运输线路。

对于转运人、经纪人型的责任,各公司并不一样,有的采用统一责任制,有的适用不同的赔偿额,并且采用分段责任制,即海运段按照船公司的条款,空运区段按照航空公司的条款。

三、国际多式联运经营人的责任形式

国际多式联运经营人的责任类型有:

1. 网状责任制

所谓网状责任制是指在运输全程中,由运输合同当事人中的一个承运人就全程运输对货主承担责任,但是承运人在各个运输区段中所承担的责任内容并不相同,而要根据各个运输区段适用的法规所规定的责任来确定。例如在海上运输区段适用《海牙规则》等。

在网状责任制下,对于发生区段无法明确的箱内货物的灭失或损坏,一般都把它看作是在海上运输中发生的。但在运输合同另有约定的情况下,也可按照完全不同的责任原则来确定承运人的责任。

2. 统一责任制

统一责任制是指在运输全程中由一个承运人按同样的责任内容对货主承担全程责任的制度。当货物发生灭失或损坏时,只要是在所承运的运输全程中发生的,无论发生在哪一个运输区段,哪一种运输方式,承运人都按照同样的责任承担。至于责任内容如何,视运输合同的约定而定。

3. 修正的统一责任制

这是由统一责任制和网状责任制相结合的责任制。国际多式联运经营人对货物的灭失或损坏所承担的赔偿责任,基本上按统一责任制判定,对赔偿的某个方面如不同运输区段的货物灭失损坏在限额上有不同规定。

在没有已生效的可适用的国际公约的情况下,多式联运经营人可随意在合同中订入顾客接受的条款和条件。但大多数情况下,目前的合同条款都遵照国际商会确定的规则,即“ICC 联运单据统一规则”。由于这些规则是由民间国际组织确立的,所以并不具有法律效力,而只是在多式联运单据证明的多式联运合同中并入了上述规则才具有法律效力。上述规则的适用受到各运输方式的国际法规的约束。

第三节 多式联运的组织形式

由于国际多式联运具有其他运输组织形式无可比拟的优越性,因而这种国际运输新技术已在世界各主要国家和地区得到广泛的推广和应用。目前,有代表性的国际多式联运主要有远东—欧洲,远东—北美等海陆空联运,其组织形式包括海陆联运、陆桥运输和海空联运。

一、海陆联运

海陆联运是国际多式联运的主要组织形式,也是远东—欧洲多式联运的主要组织形式之一。目前组织和经营远东—欧洲海陆联运业务的主要有班轮公会的三联集团、北荷、冠航和丹麦的马士基等国际航运公司,以及非班轮公会的中国远洋运输公司、台湾长荣航运公司和德国那亚航运公司等。这种组织形式以航运公司为主体,签发联运提单,与航线两端的内陆运输部门开展联运业务,与大陆桥运输展开竞争。

二、陆桥运输

在国际多式联运中,陆桥运输(Land Bridge Service)起着非常重要的作用。它是远东—欧洲国际多式联运的主要形式。所谓陆桥运输是指采用集装箱专用列车或汽车,把横贯大陆的铁路或公路作为中间“桥梁”,使大陆两端的集装箱海运航线与专用列车或汽车连接起来的一种连贯运输方式。严格地讲,陆桥运输也是一种海陆联运形式。只是因为其在国际多式联运中的独特地位,故在此将其单独作为一种运输组织形式。目前,远东—欧洲的陆桥运输线路有西伯利亚大陆桥和北美大陆桥。

1. 西伯利亚大陆桥(Siberian Landbridge)

西伯利亚大陆桥(SLB)是指使用国际标准集装箱,将货物由远东海运到俄罗斯东部港口,再经跨越欧亚大陆的西伯利亚铁路运至波罗的海沿岸如爱沙尼亚的塔林或拉脱维亚的里加等港口,然后再采用铁路、公路或海运运到欧洲各地的国际多式联运的运输线路。

西伯利亚大陆桥于1971年由原全苏对外贸易运输公司正式确立,现在全年货运量高达10万标准箱,最多时达15万标准箱。使用这条陆桥运输线的经营者主要是日本、中国和欧洲各国的货运代理公司。其中,日本出口欧洲杂货的1/3、欧洲出口亚洲杂货的1/5是经这条陆桥运输的。由此可见,它在沟通亚欧大陆、促进国际贸易中所处的重要地位。

西伯利亚大陆桥运输包括“海铁铁”、“海铁海”、“海铁公”和“海空公”等四种运输方式。由俄罗斯的过境运输总公司担当总经营人,它拥有签发货物过境许可证的权利,并签发统一的全程联运提单,承担全程运输责任。至于参加联运的各运输区段,则采用“互为托、承运”的接力方式完成全程联运任务。可以说,西伯利亚大陆桥是较为典型的一条过境多式联运线路。

西伯利亚大陆桥是目前世界上最长的一条陆桥运输线。它大大缩短了从日本、远东、东南亚及大洋洲到欧洲的运输距离,并因此而节省了运输时间。从远东经俄罗斯太平洋沿岸港口去欧洲的陆桥运输线全长13 000km,而相应的全程水路运输距离(经苏伊士运河)约为20 000km。从日本横滨到欧洲鹿特丹,采用陆桥运输不仅可使运距缩短1/3,运输时间也可节省1/2。此外,在一般情况下,运输费用还可节省20%~30%左右,因而对货主有很大的吸引力。

由于西伯利亚大陆桥所具有的优势,因而随着它的声望与日俱增,也吸引了不少远东、东南亚以及大洋洲地区到欧洲的运输,使西伯利亚大陆桥在短短的几年时间中就有了迅速发展。但是,西伯利亚大陆桥运输在经营上管理上存在的问题(如港口装卸能力不足、铁路集装箱车辆的不足、箱流的严重不平衡以及严寒气候的影响等)在一定程度上阻碍了它的发展。尤其是随着我国兰新铁路与中哈边境的土西铁路的接轨,一条新的“欧亚大陆桥”形成,为远东至

欧洲的国际集装箱多式联运提供了又一条便捷路线,使西伯利亚大陆桥面临严峻的竞争形势。

2. 北美大陆桥(North American Landbridge)

北美大陆桥是指利用北美的大铁路从远东到欧洲的“海陆海”联运。该陆桥运输包括美国大陆桥运输和加拿大大陆桥运输。美国大陆桥有两条运输线路:一条是从西部太平洋沿岸至东部大西洋沿岸的铁路和公路运输线;另一条是从西部太平洋沿岸至东南部墨西哥湾沿岸的铁路和公路运输线。美国大陆桥于1971年底由经营远东—欧洲航线的船公司和铁路承运人联合开办“海陆海”多式联运线,后来美国几家班轮公司也投入营运。

三、海空联运

海空联运又被称为空桥运输(Airbridge Service)。在运输组织方式上,空桥运输与陆桥运输有所不同:陆桥运输在整个货运过程中使用的是同一个集装箱,不用换装,而空桥运输的货物通常要在航空港换入航空集装箱。不过,两者的目标是一致的,即以低费率提供快捷、可靠的运输服务。

海空联运方式始于20世纪60年代,但到80年代才得到较大的发展。采用这种运输方式,运输时间比全程海运少,运输费用比全程空运便宜,20世纪60年代,将远东船运至美国西海岸的货物,再通过航空运至美国内陆地区或美国东海岸,从而出现了海空联运。当然,这种联运组织形式是以海运为主,只是最终交货运输区段由空运承担,1960年底,原苏联航空公司开辟了经由西伯利亚至欧洲航空线,1968年,加拿大航空公司参加了国际多式联运,80年代,出现了经由香港、新加坡、泰国等至欧洲航空线。目前,国际海空联运线主要有:

1. 远东—欧洲

目前,远东与欧洲间的航线有以温哥华、西雅图、洛杉矶为中转地,也有以香港、曼谷、海参崴为中转地,还有以旧金山、新加坡为中转地。

2. 远东—中南美

近年来,远东至中南美的海空联运发展较快,因为此处港口和内陆运输不稳定,所以对海空运输的需求很大。该联运线以迈阿密、洛杉矶、温哥华为中转地。

3. 远东—中近东、非洲、澳洲

这是以香港、曼谷为中转地至中近东、非洲的运输服务。在特殊情况下,还有经马赛至非洲、经曼谷至印度、经香港至澳洲等联运线,但这些线路货运量较小。

总的来讲,运输距离越远,采用海空联运的优越性就越大,因为同完全采用海运相比,其运输时间更短;同直接采用空运相比,其费率更低。因此,从远东出发将欧洲、中南美以及非洲作为海空联运的主要市场是合适的。

四、我国的国际多式联运

随着我国社会经济和对外贸易的快速发展,特别是1978年正式开辟第一条国际集装箱航线以来,我国国际集装箱多式联运得到了较快的发展。我国最大规模的国际集装箱多式联运,是由交通部中国远洋运输(集团)总公司和铁道部运输局联合开办的国际集装箱海铁联运业务。其主要业务包括:通过双方确定的沿海港口和内陆火车站开办进出口货物国际集装箱海铁联运业务,以及经我国港口和铁路过境的第三国集装箱货物运输。在这期间,交通部沿海主

要的国际集装箱港口均参加了国际集装箱海铁联运,铁道部开放了办理国际集装箱海铁联运的铁路站点共40多处,建立国际集装箱海铁联运线共12条。

近年来,为适应和配合我国对外贸易、运输的发展需要,已开始采用国际多式联运。目前,已开展的国际多式联运路线主要有:

- (1)我国内地—我国港口—日本港口—日本内地(或反向运输)
- (2)我国内地—我国港口(包括香港)—美国港口—美国内地(或反向运输)
- (3)我国港口—肯尼亚港口—乌干达内地
- (4)我国内地—我国港口(包括香港)—欧洲有关港口—西欧内地(或反向运输)
- (5)我国东北地区—图们—朝鲜清津港—日本港口(或反向运输)
- (6)我国内地—我国港口—科威特—伊拉克
- (7)我国内地—苏联西部边境—欧洲、中近东(或反向运输)
- (8)我国港口—日本港口—澳大利亚港口—澳大利亚内地

除上述已开展的运输路线外,新的路线还在不断的发展中。目前,我国对外贸易进出口货物采用多式联运方式的运输不断增多,比如有海陆、陆海、陆空陆、海空等方式,其中较多采用的是海陆或陆海多式联运方式。其货物的交接方式可以是门到门、门到港、港到港等。

案例 厦门港海铁联运活跃腹地经济

经过近3年的发展,厦门港海铁联运业务从无到有,从萌芽到初步成熟,对增强港口竞争力,活跃腹地经济起到突出作用。尝到甜头的港口和腹地企业,迫切希望将这一双赢业务做强做大。

一、海铁联运业务逐渐成熟

据了解,2004年,厦门市政府与南昌、赣州市政府签署了开展水铁联运合作意向书,厦门港海铁联运从大宗散货运输逐步发展到集装箱运输,并逐步实现了成组运输,直到2005年6月,厦门港至赣州、南昌的集装箱海铁联运直达班列开通,厦门港海铁联运业务进入新阶段。据悉,目前厦门港来往于赣州、南昌的海铁联运集装箱,分别仅需20小时和30小时左右。

如今,无论是在软件上还是在硬件上,厦门港海铁联运业务已具备大规模操作能力,运作模式日渐丰富,并呈现多样化趋势。据统计,厦门港海铁联运货运量从2004年完成集装箱运输量496标箱、散杂货195.58万吨,到2005年1至11月完成集装箱运输量5401标箱、散杂货343.37万吨,运能、运量均取得很大突破。目前,其运营方式主要为国际集装箱运输和进出口散货运输,在福建三明、永安,江西南昌、赣州、鹰潭等地,厦门港均设有业务网点,业务范围已覆盖福建、江西全境,并逐渐向湖南和广阔的中西部地区延伸。

“剩下的就是厦门港吞吐能力问题了。随着港口7号泊位逐步建成,海沧港区在建码头的相继落成,这一问题也将迎刃而解。有政府的积极推动、企业的踊跃参与、社会的普遍关注,厦门港海铁联运业务有良好前景。”厦门港有关负责人说。

二、市场空间广阔

经过3年的发展,海铁联运业务受到两地政府和企业的欢迎。这是因为,围绕海铁联运已初步形成完整供应链,每个节点都从中受益。