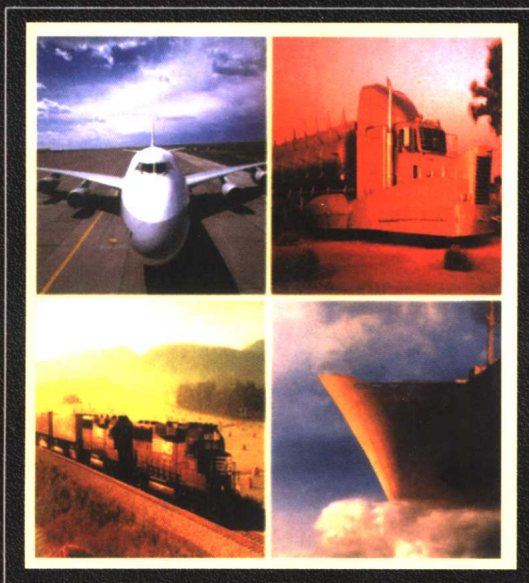


对外经济贸易大学
国际经济贸易学院

国际陆空货物运输

许明月 叶 梅 编著



CARRIGE OF GOODS BY
LAND AND AIR

对外经济贸易大学出版社

国际陆空货物运输

许明月 叶 梅 编著

对外经济贸易大学出版社

(京)新登字 182 号

图书在版编目(CIP)数据

国际陆空货物运输/许明月,叶梅编著. —北京:对外经济贸易大学出版社,2002

ISBN 7-81078-199-5

I. 国... II. ①许...②叶... III. 国际运输:联合运输:货物运输 IV. F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 076439 号

© 2003 年 对外经济贸易大学出版社出版发行

版权所有 翻印必究

国际陆空货物运输

许明月 叶梅 编著

责任编辑:谭晓燕

对外经济贸易大学出版社

北京市朝阳区惠新东街 12 号 邮政编码:100029

网址: <http://www.uibep.com>

北京山华苑印刷有限责任公司印装 新华书店北京发行所发行

开本:850×1168 1/32 14.5 印张 376 千字

2003 年 1 月北京第 1 版 2003 年 1 月第 1 次印刷

ISBN 7-81078-199-5/F·108

印数:0 001—5 000 册 定价:24.00 元

总 序

“科教兴国”战略是我们的立国之本，21 世纪对人才的标准提出了更高的要求。在国际经济全球化趋势日趋明显的今天，从理论和实践上深入探讨国际经济、金融、贸易、保险等领域的规律，对于我们顺应历史潮流，把我国建设成为社会主义现代化强国具有重大的现实意义。我们深知，要把对外经济贸易大学建设成为国内外享有盛誉的一流大学，还需要我们进行长期不懈的努力。为了进一步加强师资队伍的培养和教材体系的建设，国际经济贸易学院制定了“211 工程”教材建设计划。其目的是使经贸大学在 21 世纪初在一些重要的教学和研究领域处于国内的领先水平。

国际经济贸易学院“211 工程”重点学科教材建设包括六个知识模块。分别是国际贸易学、金融学、经济学、国际投资与跨国经营、保险学、对外贸易运输。我们认为，严格的管理制度是高质量教材的可靠保障。为此，国际经济贸易学院建立了严格的教材建设项目管理制度。项目的计划执行时间一般为两年。学院指定专门人员负责所有教材建设的协调工作，并选定子项目负责人负责每本教材编写的组织工作，使项目的组织管理井然有序。为了高水平、高质量地完成“211 工程”项目，国际经济贸易学院还制定了《“211 工程”教材建设执行规定》，对教材的编写提出了具体质量规范。此外，我院还制定了项目专家评审制度，即在项目执行期间和期末对项目的执行情况和结果进行评审和验收。项目组成员有义务回答专家的质询，解释专家的疑问，并按照专家的意见进行修改。这一制度的建立无疑会对项目执行的质量起到监督和保证作用。

国际经济贸易学院 60% 以上的教师参与了“211”工程，其中大部分是中青年教师。潜心科研，编好教材，为人师表已在经贸学院蔚然成风。这充分显示了国际经济贸易学院的勃勃生机。下一步，我们还要编写与教材相配套的参考资料、习题集和案例分析。计算机软件、光盘的设计与制作也已经提到建设日程上来。经贸学院将在近期内对主干课程加大投资力度，花大力气把配套资料搞好。

值得一提的是，经贸学院在“211”工程的资金筹措方面，突破了等靠上级拨款的传统，发挥各方面优势，通过多种渠道筹集资金，投入到经贸学院在“211”工程的建设项目上。这种开拓性思路也是对把教育办成产业进行了有益的探索。

在教材的评审过程中，我们聘请了多位校内外专家，对教材的质量进行了严格的把关，在此表示诚挚的谢意。

对外经济贸易大学
国际经济贸易学院院长
林桂军
1999 年 7 月于北京

前 言

作为对外经济贸易大学国际经贸学院“211 工程”系列教材之一的《国际陆空货物运输》，是为顺应国际贸易的发展和传统运输方式的变革而编写的。

陆空货物运输是当前国际货物运输的主要运输方式之一，在国际文化、经济、贸易交往中占有重要的地位。本书涉及到几乎所有的陆上及航空货物运输的方式。如：铁路、公路、管道、铁路集装箱、航空及多式联运等，是一本理论性、操作性、实务性很强的教材。本书除可以作为大学本科教材外，也可以作为广大从事国际货物运输与物流专业人员的参考书。

本教材在编写内容上，力求广泛、充实、崭新。不仅覆盖面广，而且还吸收了大量国内外有关陆上及航空货物运输的最新资料，以使读者能够掌握国际陆空货物运输领域的最新动态及最新知识。在编写结构上，由浅入深、由基础到发展，力求理论性、实务性及操作性相结合。

陆上货物运输部分包括铁路货物运输、铁路集装箱货物运输、公路货物运输、管道运输以及国际多式联运。在这一部分中，编著者既注重基本知识的介绍，又对陆运方面的新变化和新内容作了详细说明。本部分区别于国内同类教材的方面主要表现为：第一，国际铁路货物联运的基本条件、联运运费的计算与核收；第二，大陆桥货运单证、大陆桥运送费用构成、大陆桥运输与国际铁路货物联运的区别，铁路集装箱快运直达列车和“五定”班列的开行情况；第三，我国通往周边国家的公路国境车站、我国同周边国家政

府间的双边与多边汽车运输协定，我国大陆同港澳地区之间汽车货物运输，公路运单及运送费用的计算，公路货物运输的国际公约和国际规则以及我国国内货运规则中有关承运人的责任、货损货差赔偿规定；第四，管道运输中管道的建设、世界石油和天然气资源状况、世界石油和天然气产量及消费状况，包括我国在内的世界主要油气生产大国的油气资源、油气生产和油气管道运输情况等。

航空货物运输部分主要包括六个方面的内容，分别介绍了航空运输的发展概况、基本知识、运输方式、航空货物运单、航空货物运费的计算，以及有关航空货物运输的国际公约和法律，并特别增加了1999年5月28日签订的蒙特利尔《统一国际航空运输某些规则的公约》（本书简称“新华沙公约”）的介绍。

本书历经多次修改和讨论。上篇《陆上货物运输》由许明月撰写；下篇《航空货物运输》由叶梅撰写。

本书在编写出版过程中，承蒙对外经济贸易大学国际经贸学院院长林桂军、副院长赵忠秀，以及严启明、门明、石玉川、陈震等教授的支持与指导；又获得王子训、金旭、李新华、杨长春、王晓东、胡瑞娟等专家与同行的帮助；还接受了美国UPS联合包裹运送服务公司、中外运陆运处、中外运满洲里分公司、中外运阿拉山口分公司和新疆经贸委等单位在资料方面的协助；此外，在本书的编写过程中，编者也得到了来自家人的默默支持和不断鼓励。在此我们谨向上述专家、同行、单位以及所有帮助过本书编写的人士致以真挚的谢意。

虽然我们已竭尽全力，但由于自身实践经验和学术功力的限制，书中错误和疏漏之处在所难免，恳请读者批评指正，以便于修订，使之日臻完善。

编著者

2001年4月



作者简介

许月明 副教授，1944年生。1967年毕业于合肥师范学院外语系。长期任职于对外经济贸易大学，曾赴美国西东大学商学院进修。主讲《国际货物运输》、《国际海上货物运输》、《国际铁路货物运输》等五门专业课程。参与编写、翻译《国际货物运输实务》、《国际货物运输》、《企业物流管理》等著作，并在《国际贸易问题》、《国际经贸消息》等专业报刊上发表多篇文章。



作者简介

叶梅 1965年生于北京，祖籍广东，对外经济贸易大学副教授。先后就读于中南财经大学、对外经济贸易大学，获工学学士、经济学硕士学位。主要讲授航空货物运输、外贸商品学、仓储管理、商品养护技术等课程。主编、合编各类著作20余部，在国内主要学术刊物上发表论文多篇，并参与多项国家级课题研究工作。

目 录

上篇 陆上货物运输

第一章 铁路货物运输	(3)
第一节 铁路货物运输概况	(3)
第二节 铁路运输的特点及其在我国对外贸易中的作用	(8)
第三节 铁路货物运输基础知识	(9)
第四节 国际铁路货物联运	(24)
第五节 中国内地对港澳地区的铁路货物运输	(57)
第二章 铁路集装箱运输	(68)
第一节 铁路集装箱运输概况	(68)
第二节 大陆桥运输	(76)
第三节 铁路集装箱快运直达列车和铁路货运“五定”班列	(90)
第三章 公路货物运输	(93)
第一节 公路运输概况	(93)
第二节 公路运输基本知识	(101)
第三节 公路货物运输合同	(120)
第四节 公路货物运输的运送费用	(124)
第五节 公路货物运输公约和规则	(130)
第四章 管道运输	(137)
第一节 管道运输概况	(137)

第二节 世界管道运输	(164)
第三节 中国管道运输	(185)
第五章 国际多式联运	(200)
第一节 国际多式联运概况	(200)
第二节 联合国国际货物多式联运公约	(204)

下篇 国际航空货物运输

第六章 航空货物运输概况	(211)
第一节 航空货物运输业的发展及特点	(211)
第二节 中国航空运输业的产生和Historical Development	(215)
第七章 航空货物运输基本知识	(219)
第一节 航空运输设备	(219)
第二节 重要的国际、国内航空运输机场 及主要航线	(224)
第三节 国际航空运输组织	(239)
第八章 航空货物运输方式	(244)
第一节 班机运输	(244)
第二节 包机运输	(245)
第三节 集中托运	(246)
第四节 联合运输方式	(247)
第五节 航空快递业务	(248)
第九章 国际航空货物运单	(254)
第一节 航空货物运单的性质和作用	(254)
第二节 航空货物运单的分类	(255)
第三节 航空货物运单的内容	(256)
第十章 航空货物运费	(259)
第一节 航空货物运输区划	(259)

第二节 航空货物计费重量	(261)
第三节 航空货物运价	(262)
第十一章 航空货物运输的国际公约和法律	(273)
第一节 航空货物运输的国际公约	(273)
第二节 《中华人民共和国民用航空法》中的 有关规定	(283)

附录

附录一：铁路货物运输国际公约	(286)
附录二：国际公路货物运输合同公约	(340)
附录三：联合国国际货物多式联运公约	(360)
附录四：统一国际航空运输某些规则的公约	(382)
附录五：《中华人民共和国民用航空法》(节选)	(403)

上 篇

陆上货物运输

第一章 铁路货物运输

第一节 铁路货物运输概况

一、世界铁路概况及铁路技术发展趋势

1825 年,从英国斯托克顿至达林顿正式营运的 43.5 公里的铁路,是世界上的第一条铁路。自此铁路面世以后,铁路在运输方面的明显优越性为世人所共识,在较短的时间内,兴建铁路蔚然成风。截至 19 世纪末,全世界铁路总长度已达 65 万公里,至第一次世界大战前夕又骤增至 110 万公里,20 世纪 20 年代末达 127 万公里。第二次世界大战以后,由于航空运输和高速公路的迅速发展,铁路运输发展速度有所减缓。目前,世界铁路总长度约 130 万公里。铁路运输已成为现代运输业的主要运输方式之一。

从世界铁路总长度构成看,世界铁路的发展和分布很不均衡。美洲铁路约占世界铁路总长度的 $\frac{1}{3}$; 欧洲铁路约占 $\frac{1}{3}$; 而非洲、澳洲和亚洲的铁路总长度加起来仅约占另外的 $\frac{1}{3}$ 。出于维持或改变现状的意愿,近几十年世界各国铁路建设发展情况,大致可分为三种类型。第一是收缩型。一些国家如美国、英国等,大量拆除原建铁路,使其铁路长度有所缩短。第二是稳定型。一些国家如德国、意大利等,铁路有拆有建或不拆不建,铁路长度增减不大。第三是发展型。一些国家主要是包括中国在内的发展中国家,继续修

建新铁路。

作为交通运输一部分的铁路运输发展史，是人类文明发展史的重要组成部分。随着世界新技术的发展，铁路运输也在不断采用新技术。运输工具和设备的现代化以及运输管理工作的自动化，可被视为目前世界铁路技术发展的总趋势。具体表现于如下各点：

1. 牵引动力电气化和内燃化。
2. 铁路客运高速化。
3. 大宗散货运输重载化。
4. 信号技术电子化，从而使铁路运营工作逐步实现自动化。

二、我国铁路发展概况

（一）旧中国铁路发展概况

1840年鸦片战争后，中国开始沦为半封建、半殖民地社会。帝国主义列强大肆入侵，在我国划分势力范围，并在其势力范围内开银行、办工厂，控制中国的通商口岸，同时还热衷于在我国修筑铁路。帝国主义列强以其侵略行径，从铁路本身获得巨大利润和其他好处，又试图通过对中国铁路和口岸的控制，进一步掌握中国交通大权，把我国变为其原料来源地和产品销售市场，进而控制中国的经济和政治大权，以实现其瓜分中国的野心。

由上海至吴淞、全长 16 公里的吴淞铁路，又称淞沪铁路，是中国大地上出现的第一条铁路。它是英国侵略者背着中国政府和人民，采用欺骗和蒙混的手法修筑的。早在 19 世纪 50 年代，俄、英、美等西方资本主义国家不止一次提出在中国修筑铁路的要求，均遭拒绝。后来他们采用欺骗手段，最早是美国以修一条“寻常马路”的名义，骗取当时上海地方政府的允许。后来美国将公司的权益转让给英商，由上海英商怡和洋行继续修路，该路于 1876 年通车营业。

铁路沿线人民从一开始就反对“洋人”修路，后由于发生火车轧人致死事件，群情更加激愤，终于迫使英国侵略者同意，由清政府用 28.5 万两白银收回铁路主权。清政府昏庸无知，居然拆毁已收回的吴淞铁路。

在旧中国铁路发展的 70 多年中，铁路的发展大体上经历了以下几个阶段。

清朝政府统治时期，各帝国主义竞相取得在我国修筑铁路的权益，参加争夺中国铁路修筑权的国家有英、美、德、法、比利时、沙俄等国。其中直接投资在我国修筑的铁路有：沙俄修筑的东清铁路；德国修筑的胶济铁路；法国修筑的滇越铁路；英国以贷款方式修筑并对铁路拥有控制权的京奉、沪宁、沪杭甬、津浦和广九铁路；比利时取得修筑代理权的京汉铁路。

辛亥革命后，由于军阀混战，铁路建设一度处于停滞状态。袁世凯窃取政权以后，为了卖身投靠帝国主义，仅 1912 年至 1916 年 4 年期间，就出卖了 12 条铁路的主权。

“九·一八”事变后，日本为了掠夺我国的丰富资源，在我国的东北、华北地区修建了 1 000 多公里的铁路，如石德铁路、通古铁路等。

抗战胜利后，国民党在其统治时期，又大肆向美、英、法等国出卖修筑铁路的主权。此时修建的主要有粤汉、浙赣、淮南、湘桂和黔桂等铁路。

解放以前，中国自行修建的铁路有：1881 年修建的 10 公里长的唐胥（唐山至胥各庄）铁路；1891 年和 1893 年台湾先后建成的基隆至台北和台北至新竹的两段长 100 公里的铁路。

总之，在 1876 年至 1949 年旧中国铁路发展的 70 多年中，全国总共修建铁路里程为 28 604.5 公里，扣除历年拆除的部分铁路，实际仅 21 700 多公里，但真正能运营的仅 1 万多公里。在上述 2 万多公里的铁路中，由日、俄、英、法、德等直接经营管理的铁路占