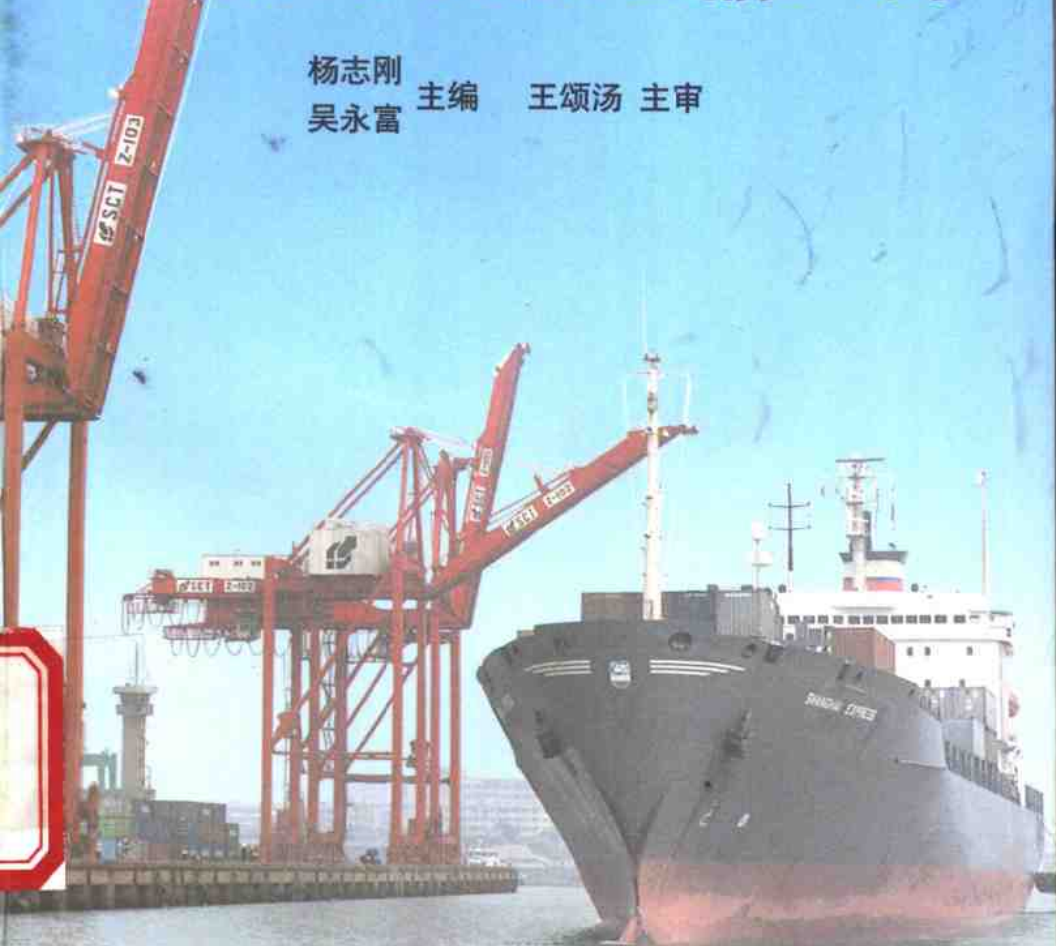


交通运输经济管理科学丛书(水路运输)

国际集装箱运输实务

杨志刚 主编 王颂汤 主审
吴永富



人民交通出版社

交通运输经济管理科学丛书(水路运输)

国际集装箱运输实务

Guoji Jizhuangxiang Yunshu Shiwu

杨志刚 主编 王颂汤 主审
吴永富

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际集装箱运输实务/杨志刚,吴永富主编.-北京:
人民交通出版社,1998

(交通运输经济管理丛书)

ISBN 7-114-03196-3

1. 国… II. ①杨… ②吴… III. 水路运输;集装箱运
输:国际运输-交通运输管理 IV. F550.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 25887 号

交通运输经济管理科学丛书(水路运输)

国际集装箱运输实务

杨志刚 吴永富 主编

王颂汤 主审

责任印制:张 凯 版式设计:刘晓方 责任校对:张捷

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

北京京东印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张:10.375 字数:266 千

1998 年 12 月 第 1 版

1998 年 12 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—3500 册 定价:25.00 元

ISBN 7-114-03196-3

U · 02269

内 容 简 介

本书是由“交通运输经济管理科学丛书编委会”负责组织编写的《交通运输经济管理科学丛书》(水路运输)中的一本。

本书从实用性、先进性出发,对国际集装箱运输实务进行了综述,在一定程度上建立了较系统、完整的国际集装箱运输实务体系。

本书可供交通运输高等院校相关专业教学用。也可供相关专业人员作参考书用。

《交通运输经济管理科学丛书》
(水路运输)编审委员会

主任委员：洪善祥

副主任委员：陈永宽 胡汉湘 杨盛福

执行主任：薛庆祥

执行副主任：宋德驰 刘同安 吴志恒

编委：(以姓氏笔划为序)

马文金	王 丰	王功卿	王颂汤
王恩田	王书毅	朱 毅	刘能芳
李恩宽	李绍德	李衍祠	李家本
吴世荣	张立勇	金忠明	顾立基
高镇都	钱云龙	钱维扬	唐汉青
奚志诚	屠德铭	程景琨	雷 海
赖定荣	戴淇泉		

《交通运输经济管理科学丛书》 (水路运输)

总 序 言

以邓小平建设有中国特色社会主义理论为指导,组织编写出版一套适应交通运输现代化建设需要,反映当今交通运输科学技术和管理水平,实现科教兴国,面向 21 世纪与交通行业人才培养要求相适应的系列丛书是十分必要的。

编写《交通运输经济管理科学丛书》(水路运输)(以下简称丛书)是一项在我国交通运输经济管理学科建设和系列配套丛书编写的历史上具有开拓意义的工作,对于进一步提高我国水运企业生产经营管理水平,提高企业经济效益和社会效益具有重要的指导意义。

在丛书编写过程中,编委会坚持理论与实践相结合,企业与院校相结合,组成了由高等院校的教授、学者和一批既有理论修养、又有丰富实践经验的企业领导、专家 and 实际工作人员参加的一支强有力的编写队伍,总结了社会实践经验,阐述了在社会主义市场经济条件下交通运输经济管理的特点和规律,比较系统地、完整地介绍了交通运输经济管理科学的理论、原则和方法,力求丛书具有实用性和先进性。这套丛书深入浅出,对于人们提高水运经济管理水平很有裨益。

当前,我国改革开放已经进入了一个新的阶段,在交通运输经济管理工作中还有许多领域尚待我们不断地去研究和探索。出书是培养人才的重要基础工作,本丛书的编写出版是一个良好的

开端。我衷心希望广大交通界人士共同努力，不断探索交通管理的新问题，总结新经验，研究新理论。为提高交通干部职工的整体素质，为促进我国交通运输事业持续、快速、健康地发展作出新的贡献。

陆嘉坤

《国际集装箱运输实务》 编委会人员

主任委员：王颂汤

副主任委员：李善德

委 员：张国章 张国庆 宋高九 陈 蓬
杨志刚 吴永富

主 编：杨志刚 吴永富

主 审：王颂汤

序 言

始于 50 年代中期的海上国际集装箱运输,在进入 70 年代后则向国际多式联运发展。至今,国际集装箱多式联运已遍及世界每一航运角落。被人们誉为运输领域内一场“革命”的国际集装箱多式联运,无论在运输技术、经营管理、运输实务与法规、运输单证等方面,均对传统的货物运输带来了新的变革。

尽管我国集装箱运输起步较晚,但目前已拥有一支规模可观的集装箱运输船队,其箱位已居世界第四位。但必须看到,我国的集装箱运输早期是建立在为我国对外贸易服务的原则上发展起来的,过去一段时间较少参与国际运输领域内的竞争。因此,无论在观念方面,还是在实际经营管理方面均缺乏行业竞争的意识。因此,我国集装箱运输业与国际集装箱运输经营者相比较是存在一定差距的。随着我国改革开放、经济体制改革的深入,我国的航运业已逐步走向世界,积极参与国际航运市场的竞争,并已取得一定的成绩。

国际集装箱运输具有很强的专业性和竞争性,集装箱运输要在国际领域内有所发展,需不断提高自身的竞争能力,而竞争能力的强弱在一定程度上取决于运输经营者所具有的专业知识和经营管理能力。当前我国运输业者普遍认识到航运企业的兴衰在一定程度上取决于企业人员的素质。正如某些船东所指出的:“航运业的竞争实际上是航运人才的竞争。”过去一段时间,我国航运业并不缺少对航运管理人才的培养,对航运业的发展起到了很好的作用。但从今天航运业的发展看,我国对航运业人才的培养并没有跟上实际的需要。这方面的问题除教育培养工作者需要知识更新外,还应配有实用的、能反映当前世界先进管理的教材和书籍。根据我

国港航界人士上的共同倡导,在交通部的直接领导下成立了“交通运输经济管理科学丛书编委会”。本书编委会在编写本书过程中,力求在内容上有实用性、先进性,并多次对本书的内容进行讨论、修改。从已成书的内容结构看,已在一定程度上完善了我国国际集装箱多式联运的内容,在国内也是该方面内容较完整的一本专著。

“国际集装箱运输实务”编委会相信本书的出版,能对从事我国集装箱运输业,以及相关人士有所启迪,并在实际工作中起指导作用。

A stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to the author or a member of the editorial committee. The characters are fluid and cursive, appearing to read '王理' (Wang Li).

目 录

第一章 绪 论	1
第一节 概述.....	1
第二节 国际集装箱	17
第三节 集装箱船舶	30
第四节 集装箱码头	38
第二章 集装箱运输与国际贸易	54
第一节 集装箱运输与贸易价格条件	54
第二节 跟单信用证与联合运输单据	62
第三章 集装箱箱务管理	69
第一节 航线集装箱配备量及其确定	69
第二节 航线集装箱租箱量及其确定	73
第三节 箱务管理	81
第四节 集装箱跟踪管理及箱务管理现代化	94
第四章 集装箱船舶运输航线及其营运管理	106
第一节 集装箱船舶运行组织	106
第二节 集装箱船舶积载.....	115
第三节 集装箱运输成本.....	130
第五章 集装箱货物的交接方式	141
第一节 集装箱货物的流转程序.....	142
第二节 集装箱货物的交接方式.....	144
第六章 集装箱货物的装载方法	147
第一节 集装箱的选择和检查.....	147
第二节 集装箱货物积载的一般方法.....	149
第三节 特殊货物的装载要求.....	151

第四节	船方对装载、运输集装箱的要求	157
第七章	集装箱货物出口运输业务	161
第一节	集装箱货物出口货运程序和单证	161
第二节	船公司在出口货运中的业务	168
第三节	集装箱码头堆场在出口货运中的业务	171
第四节	集装箱货运站在出口货运中的业务	173
第五节	发货人在集装箱出口货运中的业务	175
第八章	集装箱货物进口运输业务	178
第一节	船公司在进口货运中的业务	178
第二节	集装箱码头堆场在进口货运中的业务	181
第三节	集装箱货运站进口货运业务	184
第四节	收货人在进口货运中的业务	185
第九章	海运集装箱运费计算	188
第一节	概述	188
第二节	集装箱货物运费基本结构	190
第三节	运费计算的基本方法	197
第四节	集装箱运费计收	200
第五节	集装箱运费计收的相关条款	206
第十章	集装箱提单	212
第一节	约束提单的国际公约	212
第二节	集装箱提单的作用	215
第三节	集装箱提单主要条款	217
第十一章	国际多式联运绪论	226
第一节	国际多式联运的发展过程	226
第二节	国际多式联运的优点	229
第三节	国际多式联运的基本条件	230
第四节	国际多式联运经营人应具备的条件	232
第五节	多式联运单据	234
第六节	铁路集装箱货物运输	250
第七节	公路集装箱货物运输	267

第十二章	租箱业务	277
第一节	租箱业务的发展和作用.....	277
第二节	集装箱租赁方式.....	278
第三节	租箱合同主要条款.....	280
第十三章	货损事故处理	289
第一节	货损事故发生的主要原因.....	289
第二节	提出索赔的原则.....	293
第三节	理赔.....	296
第四节	防止货损事故的基本措施.....	301
第十四章	国际多式联运下其他法规	305
第一节	多式联运与海关法令规章概述.....	305
第二节	我国进出口集装箱和所装货物监管办法.....	306
第三节	我国国际集装箱运输动植物检疫的规定 和要求.....	309
第四节	商检有关规定和要求.....	311
第五节	进出境集装箱卫生检疫管理.....	312

第一章 绪 论

第一节 概 述

集装箱运输是一种先进的现代化运输方式,是件杂货运输的发展方向,是交通运输现代化的产物和重要标志,是运输领域的重要变革。因此,世界各国都把集装箱运输称为 20 世纪的“运输革命”。

由于集装箱运输具有巨大的优越性,因而,集装箱化的热潮已遍及全世界。目前,集装箱运输已进入以国际多式联运为特征的新时期,我国集装箱运输也得到快速发展,我国国际集装箱运输船队已进入世界四强之列。

一、集装箱运输的发展沿革

集装箱运输历经漫长的岁月而逐渐发展成为先进的现代化运输方式。追溯集装箱运输的起源,可以发现它具有悠久的历史,经历了五个不同时期,即:萌芽期、开创期、成长期、扩展期、成熟期。

1830 年至 1956 年为集装箱运输的萌芽期。在英国工业革命过程中,运输业发展出现了因人力装卸费时费力与先进的运输工具不相适应的矛盾。为解决这一问题,1830 年在英国铁路上,首先出现了一种装煤的容器,也出现了在铁路上使用人容器来装运件杂货。1853 年美国铁路也采用了容器装运法。这可说是世界上最早出现的集装箱运输的雏形。由于当时还是工业化初期,这种大容器运输货物的方法,受到了种种条件的限制,后来被迫中止使用。

正式使用集装箱是在 20 世纪初期。1900 年,英国铁路上首先

出现了较为简单的集装箱运输。1917年美国在铁路上试行集装箱运输。随后在短短的10余年间,德、法、日、意相继出现了集装箱运输。在30年代,公路运输得到了迅速发展。由于汽车运输的机动灵活,宜于送货上门,深受货主的欢迎,铁路运输受到一定的影响。于是,两种运输方式产生了激烈的竞争,影响到铁路和公路集装箱联运,致使集装箱运输的优越性未能充分发挥。再加之开展集装箱运输所需投资大等种种原因,直至40年代末,集装箱运输的发展仍然很慢。

1956年至1966年为集装箱运输的开创期。1956年4月,美国泛大西洋船公司在一艘T-2型油船甲板上设置了一个可装载58只35ft集装箱的平台,取名“马科斯顿号”,航行于纽约至休斯顿航线上。经过3个月的试运行后,“马科斯顿号”获得了巨大的经济效益,平均每吨货物的装卸费从原来的5.83美元下降到0.15美元,仅为原来装卸费的1/37。事实证明,集装箱运输可以大幅度降低运输成本,可以获得较好的经济效益,从而,显示了集装箱运输的巨大优越性。因而该公司于1957年10月又将一艘C-2型货船改装成吊装式全集装箱船,取名“盖脱威城号”,载重量9000t,可装载226个35ft集装箱,仍航行于纽约—休斯顿航线上,这是世界上第一艘全集装箱船。从此,海上集装箱运输才成为现实。

1960年4月,泛大西洋轮船公司改名为海陆运输公司。1961年5月,该公司陆续开辟了纽约—洛杉矶—旧金山航线和阿拉斯加航线,从而奠定了在国内进行集装箱运输的基础。在此期间,美国的马托松等其它船公司也先后开辟了夏威夷等航线,集装箱运输从此逐步开展起来了。

应该指出的是,这一时期所使用的船舶都是经济货船改装成的集装箱船,没有专用集装箱泊位,使用的都是非标准的17ft、27ft和35ft的集装箱,集装箱运输的航线局限于美国国内。这是该时期的重要特征。

自1966年起,集装箱运输进入了成长期。1966年4月海陆运输公司以经过改装的全集装箱船开辟了纽约—欧洲集装箱运输国

际航线。1967年9月马托松船公司将“夏威夷殖民者”号全集装箱船投入到日本—北美太平洋沿岸航线。一年以后,日本有6家船公司在日本—加利福尼亚之间开展集装箱运输。紧接着日本和欧洲各国的船公司先后在日本、欧洲、美国和澳大利亚等地区开展了集装箱运输。

这一时期的重要特征表现在:集装箱运输从美国本土逐步走向国际化,从事集装箱运输的船舶是中小型集装箱船(第一代集装箱船),载箱量为700 TEU~1000 TEU,出现了集装箱专用泊位,集装箱规格趋于国际标准化,统一采用国际标准化组织 ISO 所规定的 20ft、40ft 的标准集装箱。

从1971年起,集装箱运输步入扩展期。由于集装箱运输的高效率、高效益、高质量并便于开展联运等特点和优点,因此,集装箱运输深受货主、船公司、港口及有关部门的欢迎,发展极其迅速,遍及并扩展到东南亚、中东及世界各主要航线。1971年底,世界13条主要航线基本上实现了件杂货集装箱化。集装箱船舶运输能力迅速增加,1970年约为23万 TEU,1983年达到208万 TEU。集装箱船舶基本上航行于全球,发达国家的海上件杂货运输基本上实现了集装箱化,发展中国家的集装箱运输也得到了较大发展。这一时期的重要特征是:集装箱船舶运输能力迅速增加,出现了载箱量为2000 TEU的第二代集装箱船;随着海上集装箱运输的发展,世界各国普遍建设集装箱专用泊位,到1983年,已达到983个集装箱专用泊位,港口设施不断现代化,许多集装箱专用泊位开始配备跨运车、第二代集装箱装卸桥及堆场轮胎式龙门起重机;电子计算机得到了更广泛采用,现代化管理水平和手段得到更大提高;1980年5月在日内瓦通过了《联合国国际货物多式联运公约》,并在美国出现了集装箱多式联运方式。

80年代末,集装箱运输进入成熟期。海上集装箱运输至今已历经40年。目前,集装箱运输已遍及全球,发达国家件杂货运输的集装箱化程度已达80%以上。据统计资料表明(劳氏船舶统计概述),截至1995年12月31日,世界集装箱船拥有1763艘,43.4

百万载重吨,38.7 百万总吨,其中 4 000 TEU 以上集装箱船 83 艘,36.052 5 万 TEU。根据《国际集装箱化年鉴》报导,截至 1995 年 9 月 1 日,世界五大集装箱船公司分别是:海陆公司,拥有 109 艘,19.670 8 万 TEU;马士基,97 艘,18.604 0 万 TEU;长荣/立荣,90 艘,18.198 2 万 TEU;中远,148 艘,16.978 5 万 TEU;日本邮船,73 艘,13.701 8 万 TEU。在船舶大型化方面,已经有 5 000 TEU 以上的第五代全集装箱船投入营运,如中远的“鲁河”号载箱量为 5 250 TEU,日本邮船公司的 5 800 TEU~6 300 TEU 的全集装箱等。

1995 年世界前 50 名集装箱港的吞吐量共为 97 667 728 万 TEU。

这一时期的重要特征是:与集装箱运输有关的硬件与软件日臻完善,各有关环节紧密衔接,集装箱船舶的大型化和全自动化,集装箱专用泊位高效率化以及集装箱运输的集疏运系统等的配套建设,大大提高了整个集装箱运输系统的现代化水平和能力。在集装箱运输管理方面,实现了管理方法科学化,管理手段现代化,广泛采用 EDI(电子信息交换)系统,实现集装箱动态跟踪管理等;另一个重要特征,是集装箱运输多式联运获得迅速发展,发达国家之间的集装箱运输已基本实现了多式联运,发展中国家多式联运的增长势头也是十分可观的。可以预计,在不久的将来,必将在全球实现集装箱运输多式联运,国际集装箱多式联运将获得更大的发展。

二、我国集装箱运输发展概况

我国集装箱运输是从 50 年代开始起步的。1955 年 4 月,铁路部门开始办理国内小型集装箱运输。水运部门在 1956 年、1960 年和 1972 年三次借用铁路集装箱进行短期试运。1973 年开辟海上国际集装箱运输,1973 年 9 月开辟用杂货船捎运小型集装箱(8ft×8ft×8ft)海运至横滨、大阪、神户航线。经过 20 多年的努力,我国国际集装箱运输历经了从无到有,从小到大的光辉历程。随着我