

21世纪全国高职高专物流管理系列实用规划教材

国际货运代理实务

张建奇 编 著



提供电子课件

<http://www.pup6.com>

关注前沿，注重国际货代业务流程
文图表立体结合有效激发学习兴趣
经典案例评析打造国际货代员资格



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

21 世纪全国高职高专物流管理系列实用规划教材

国际货运代理实务

张建奇 编著



北京大学出版社
PEKING UNIVERSITY PRESS

内 容 简 介

本书通过行业分析和职业岗位分析,综合国际货运代理行业的从业人员应掌握的知识、能力及素质要求,以国际货运代理业务流程为主线,采用同实际企业运营流程及岗位相吻合的方法编排内容。本书注重实用性和可操作性,写作上强调文、图、表有机结合,使内容与知识形象化,内容重点突出,简明扼要,通俗易懂。全书共分为八个项目,每个项目按照以下思路来构建:学习目标—引导案例—学习任务—职业能力训练—考核评价—推荐网络学习资源。

本书突出适应高等职业教育项目导向和任务驱动的教学改革要求,既可作为高等职业学校物流管理、国际贸易等专业的学习教材,也可作为相关行业社会工作者的实践手册。

图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理实务/张建奇编著. —北京:北京大学出版社, 2013.1

(21世纪全国高职高专物流管理系列实用规划教材)

ISBN 978-7-301-21968-3

I. ①国… II. ①张… 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012052号

书 名: 国际货运代理实务

著作责任者: 张建奇 编著

责任编辑: 李 辉

标准书号: ISBN 978-7-301-21968-3/F·3481

出版发行: 北京大学出版社

地 址: 北京市海淀区成府路205号 100871

网 址: <http://www.pup.cn> 新浪官方微博: @北京大学出版社

电子信箱: pup_6@163.com

电 话: 邮购部 62752015 发行部 62750672 编辑部 62750667 出版部 62754962

印 刷 者: 涿州市星河印刷有限公司印刷

经 销 者: 新华书店

787毫米×1092毫米 16开本 19.5印张 458千字

2013年1月第1版 2013年1月第1次印刷

定 价: 38.00元

未经许可,不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有,侵权必究

举报电话:010-62752024 电子信箱: fd@pup.pku.edu.cn

前 言

随着国际贸易往来日趋频繁，国际货运代理业在世界范围内得到迅速发展，已经渗透到国际商务活动的每个领域，被公认为国际运输的组织者，也被誉为“国际贸易的桥梁”，在国际物流运作过程中起着举足轻重的作用。

随着我国对外贸易的迅速发展，国际货运代理正在向着多元化方向发展，经营模式也向规模化、规范化、一体化的现代国际货运代理模式转变。新兴的国际货运代理行业需要大量高素质、专业技能过硬、动手实践能力强的人才。这为高等职业院校培养国际货运代理人才提供了巨大的市场空间。高职高专院校培养国际货运代理行业实用型、技能型“灰领人才”事不宜迟。

目前高职高专层次的国际货运代理教材比较多，但是许多教材内容理论性较强，与实际工作脱节，不利于实操型国际货运代理人才的培养。这和高职高专教育“以就业为导向，培养应用型人才”的理念不大相符。根据教育部《关于全面提高高等职业教育教学质量的若干意见》等文件精神，高职高专院校要积极构建与生产劳动和社会实践相结合的学习模式，把工学结合作为高职高专教育人才培养模式改革的切入点。鉴于此，编者编写了本书。

在本书的编写过程中，按照高职教育的新定位，编者从高职高专学生的知识结构、接受能力与未来工作岗位的需求出发，突出基础理论和实践紧密结合的特色，对每个项目进行了精心的构建。在以“任务驱动、工作流程为主线，工作岗位为载体”的理念指导下，本书突破传统的编写体例，以海运货运代理为重点组织内容，介绍了国际货运代理的基本知识和操作规程等。与其他国际货运代理实务及国际物流教材相比，本书主要特色如下：

1. 结构新颖。本书完全打破了现行教材的章节结构，以实际业务项目为主线，按照实际工作程序编写教学内容，既包括基础知识，又包括基本技能训练。

2. 内容翔实、知识全面。本书涉及海运货运代理业务、航空货运代理业务、国际陆路货运代理业务及国际多式联运等主要货运代理业务，学生通过对本书的学习，能够具备承担实际工作的能力。

3. 重点突出。海运货运代理是国际货运代理中最常见、最普遍的代理业务，因此本书重点介绍国际海运货运代理业务，按照国际海运货运代理业务常识—国际海运货运代理合同的磋商与订立—履行国际海运货运代理合同—海运货物跟踪与保险编排内容。

4. 实践性强。本书中的项目与任务完全“嫁接”实际业务中的具体做法，具有较强的指导性和实用性，不仅能够帮助学生更深刻地理解与掌握专业知识与技能，还有助于全方位提升实践能力。

5. 配套综合测试题丰富。本书附有配套综合测试题，题型丰富，覆盖面广，按照基本理论知识考核—知识运用能力考核—实践操作能力考核编排内容，同时结合国际货运代理员资格考试要求，有利于检验和深化所学的知识。

本书由广东省政企合作院校广州康大职业技术学院双师型骨干教师张建奇编著。在本书的编写过程中，广州鼎泰国际货运代理有限公司、广州达康国际货运代理有限公司、广州海图国际货运代理有限公司等企业管理者提出了许多宝贵的意见和建议，在此深表谢意。编者



还参阅了大量同行学者的论文、著作、案例及网络资料，在此一并表示衷心的感谢。

由于国际货运代理行业在不断地发展，加之时间仓促，编者水平有限，书中难免存在疏漏，望广大读者多提宝贵意见，以便修订再版时改进。有关意见和建议请发至 kangda2007.love@163.com。

张建奇

2012年8月

目 录

项目 1 认知国际物流与货运代理.....	1	项目 5 履行国际海运货运代理合同.....	130
任务 1.1 国际物流概述.....	2	任务 5.1 出航订舱与做箱.....	132
任务 1.2 国际物流的主要运输方式.....	8	任务 5.2 出航货物报检流程.....	140
任务 1.3 国际贸易与国际物流.....	14	任务 5.3 出航货物报关.....	145
任务 1.4 国际货运代理概述.....	15	任务 5.4 海运货运单证.....	154
任务 1.5 国际货运代理的责任.....	21	任务 5.5 海运提单的缮制与签发.....	159
任务 1.6 国际货运代理企业的设立及 内部运行.....	27	任务 5.6 海运单.....	180
职业能力训练.....	32	职业能力训练.....	181
项目 2 国际货运代理业务的 贸易实务知识.....	35	项目 6 海运货物跟踪与保险.....	188
任务 2.1 贸易术语.....	36	任务 6.1 海运货物跟踪.....	189
任务 2.2 出口商品成本.....	43	任务 6.2 海运货物保险.....	191
任务 2.3 汇票.....	44	任务 6.3 海运货物保险的投保.....	197
任务 2.4 国际货款结算方式.....	51	任务 6.4 保险金额和保险费的确定.....	201
任务 2.5 履行贸易合同.....	59	任务 6.5 海运货物保险单据.....	203
职业能力训练.....	67	任务 6.6 海运货物保险索赔及理赔.....	208
项目 3 国际海运货运代理业务常识.....	73	职业能力训练.....	212
任务 3.1 集装箱相关知识.....	74	项目 7 国际航空货运代理业务.....	219
任务 3.2 全球主要的承运商、航线 和港口.....	92	任务 7.1 国际航空货运代理概述.....	220
任务 3.3 班轮船期及运价.....	100	任务 7.2 航空运输基础知识.....	224
任务 3.4 班轮运费.....	104	任务 7.3 国际航空货运代理流程与 货物保险.....	237
职业能力训练.....	113	任务 7.4 国际航空运单.....	247
项目 4 国际海运货运代理合同的 磋商与订立.....	116	任务 7.5 国际航空运费.....	253
任务 4.1 国际货运代理市场.....	118	职业能力训练.....	267
任务 4.2 海运货运代理合同的 订立过程.....	120	项目 8 其他国际货运代理业务.....	270
职业能力训练.....	128	任务 8.1 国际铁路货物联运代理业务.....	272
		任务 8.2 国际公路货物运输代理业务.....	279
		任务 8.3 国际多式联运代理业务.....	284
		职业能力训练.....	300
		参考文献.....	303

项目 1 认知国际物流与货运代理

学习目标

- ◆掌握国际物流的相关概念。
- ◆掌握国际货运代理的相关概念。
- ◆熟悉国际物流系统的组成。
- ◆了解国际货运代理的设立及内部运行。
- ◆了解国际货运代理行业管理及从业资格。

能力目标

- ◆通过讨论和竞争性发言，提高学生的语言表达能力。
- ◆通过案例评析，提高学生对相关知识的认知能力。
- ◆通过实践操作题，提高学生的实践应用能力。



丝绸之路——国际物流之源

很多人认为在我国，物流业是随着改革开放和市场化进程才出现和发展起来的新兴行业。但是，如果研究一下“丝绸之路”的历史，或许可以得出这样的结论：我国的国际物流业古已有之，它最初发端于陆地，而后扩展到海上。

考古发现，“丝绸之路”的开通距今已有 2 100 多年的历史。历史上，广义上的“丝绸之路”东段已达今韩国、日本，西段已至今法国、荷兰。这条古商道，南路可西行至现在的阿富汗、乌兹别克斯坦、伊朗，最远可到达埃及的亚历山大城；另一条路经巴基斯坦、阿富汗的喀布尔，到达波斯湾地区；如果从喀布尔南行，可以到达现在巴基斯坦的卡拉奇，转海路也可以到达波斯和罗马等地。“丝绸之路”在此又起到了陆海转承相接、实现国际联运的作用，相当于部分地发挥了大陆桥的功能。“丝绸之路”原本就是一条沟通东西方，贯穿当时各相关国际商品市场的物流之路。在这条路上的商贸活动中，应该已经包含了诸如国际物流、多式联运、大陆桥等现代意义上的物流和运输概念的雏形和思想。“丝绸之路”的历史或许可以证明，国际物流业或应源自古老的中国。

从英国考古学家斯坦因在玉门关和楼兰等遗址发掘出的丝织品的标签上可以了解到，当时产自山东的丝绸已经通过这条商业通道被运往了西方。那时的运输驼队规模较大的已有几十峰骆驼，规模宏大的甚至可达成百或上千峰，它们所承运的货物数量之大、种类之多，是难以想象的。当时行走的路线是漫长、坎坷、复杂、艰险的，途经国家和地区众多，必须要考虑和安排沿途的停歇、补给、装卸、联络、交易等事务，还要考虑路线的选择、运输计划的安排、运输时间及速度、节奏的控制和掌握。沿途各国各民族的习俗不同，会涉及多种语言。沿途各地的交易环境、交易习惯、交易手段、交易规则不仅不尽相同，甚至还可能相当复杂。

可见，伴随着这条商贸古道上如此长期和宏大的商旅活动，其中货物的集散、存储、保管和运输，以及交易信息的传递和交换等各个业务环节，应该已经相当丰富。“丝绸之路”是国际物流之源，国际物流业应该是从这里发端和发展而来的。

【解析】

国内关于国际物流的教科书和专著，谈到我国的国际物流之源，占主流的观点认为“物流业西来”，更有人认为中国的物流业是从德国、或美国、或日本等外国引进的；并因此以为，此前，中国没有国际物流业的历史。但是，“丝绸之路”的历史告诉我们，中国的国际物流业古已有之。

任务 1.1 国际物流概述

1.1.1 国际物流的概念、作用及特点

1. 国际物流的概念

国际物流(International Logistics, IL)是跨越不同国家之间的物流活动。它是相对于国内物流而言的，是国内物流的跨国延伸和扩展，是跨国界的、流通范围更加扩大了货物流通。其狭义的理解是当供应和需求分别处在不同的地区和国家时，为了克服供需时间和空间上的矛盾而发生的商品物质实体在不同国家之间跨越国境的流动。国际物流伴随着国际贸易的发展而产生和发展，并成为国际贸易的重要物质基础，各国之间的相互贸易最终必须通过国际物流来实现。此外，如各国之间的邮政物流、展品物流、军火物流等也构成了国际物流的重要内容。



2. 国际物流的作用

国际物流最大的特点是物流跨越国界，物流活动是在不同国家之间进行的，所以国际物流的存在与发展可以促进世界范围内物品的合理流动，可以使国际间物资或商品的流动路线达到最佳、流通成本最低、服务最优、效益最高。由于现代物流业对本国经济发展、国民生活提高和竞争实力增强有着重要的影响，因此，世界各国都十分重视物流业的现代化和国际化。

3. 国际物流的特点

1) 流环境差异大

国际物流所面临的环境相对于国内物流来说具有很大的差异性。这种差异来自各个方面，不同的国家、不同的地区适用的法律法规不同，操作规程和技术标准不同，地理、气候等自然环境、风俗习惯等人文环境不同，经济法律和科技发展及各自消费水平不同，等等。这使得国际物流的复杂性远高于一国的国内物流，甚至会阻断国际物流。不同国家的不同经济和科技发展水平会造成国际物流处于不同科技条件的支撑下，甚至有些地区根本无法应用某些技术而造成国际物流全系统水平的下降。不同国家的不同标准也会造成国际间“接轨”的困难，因而使国际物流系统难以建立。这些具有显著差异的物流环境使得国际物流多流的建立必须同时适应多种不同的法律法规、人文环境、习俗、语言、科技发展程度及相关的设施，由此国际物流相对于国内物流来说，要形成完整、高效的物流系统难度较大。

2) 物流系统范围广泛

国际物流系统不仅具有物流本身的复杂的功能要素，而且还要面对不同国家、不同地区错综复杂的不断变化的各种因素。国际物流涉及广阔的地域空间和诸多内外因素，需要经历较长的时间和较大难度的操作过程，以及面临较大的风险。国际物流系统范围的广泛性使得相关的现代化技术的开发与使用显得尤为重要。

3) 必须有国际化信息系统的支持

国际物流所面对的市场变化多、稳定性小，所以对信息的提供、收集与管理具有更高的要求，由此必须要有国际化信息系统的支持，而建立技术先进的国际化信息系统成为发展现代国际物流的关键所在，同时它需要克服一系列困难：一是管理困难，二是投资巨大，三是世界信息水平不均衡。只有逐一地克服这些困难，才能建立起符合现代国际物流需求的物流信息支持系统。

4) 标准化要求较高

国际物流要使国际间物流互相“接轨”并畅通起来，有一个必备的条件是标准统一，可以说，如果没有统一的标准，国际物流水平就难以提高。目前，美国、欧洲基本实现了物流工具、设施的统一标准，如托盘统一采用1 000毫米×1 200毫米规格，集装箱也采用几种统一规格及条码技术等，这样一来，大大降低了物流费用，降低了转运的难度。而不向这一标准靠拢的国家，必然在转运、换车底等许多方面要多耗费时间和费用，从而降低其国际竞争能力。

5) 运输更加现代化

为了提高物流的便捷化，当前世界各国都在采用先进的物流技术，开发新的运输和装卸机械，大力改进运输方式，如应用现代化物流手段和方式，发展集装箱运输、托盘技术等。



美国的物流效率之所以高,原因在于美国的物流模式是善于将各种新技术有机融入到具体物流运作中,因而能在世界上率先实现高度的物流集成化和便利化。总之,融合了信息技术与交通运输现代化手段的国际物流,对世界经济运行将继续产生积极的影响。

1.1.2 国际物流系统的组成

国际物流是一个高度综合的系统概念,其中,储存和运输子系统是物流的两大支柱。物品流动主要是通过运输达成,实现其自身的时间和空间效应,储存货物无形之中也就成为国际运输的另一项基本功能。流通过程根据操作要求或客户的特殊需要,又包括包装和流通加工子系统。涉及物品的进出口,国际物流还包括检验报关、国际配送等系统。

1. 运输子系统

物流系统依靠运输作业克服商品生产地和需要地点的空间距离,创造了商品的空间效益。国际货物运输是国际物流系统的核心。货物通过国际货物运输实现商品由发货方到收货方的转移。国际货物运输是国内运输的延伸和扩展,同时又是衔接出口国运输和进口国货物运输的桥梁与纽带。国际货物运输具有路线长、环节多、涉及面广、手续繁杂、风险性大、时间性强、内外运两段性和联合运输等特点。现代物流业的迅速发展与运输业的技术革命紧密相关,特别是集装箱技术的推广应用给国际物流业的发展带来一场深刻的革命,极大地提高了国际物流系统的效率。

我国国际物流运输主要存在以下问题。

(1) 海运力量不足、航线不齐、港口较少等,影响了进出口货物及时流进流出,特别是出口货物的运输更加不足。我国出口货物主要靠海运。目前,现有的船型结构也不尽合理,中等船舶奇缺。由于船舶较大,运输间隔时间又长,这对要求批量小、供货快的运输很不利。我国港口数量不足和布局不合理的问题也比较突出。例如,我国输往中南美洲、大洋洲、南太平洋、西非等地区的货物几乎全部需要运到我国香港地区中转,这样运费高、时间长,严重影响了我国出口商品的竞争力。

(2) 铁路运输全面告急,我国内陆出口更困难。我国同朝鲜、蒙古、独联体国家、越南等虽然有铁路连接,但运力仍然不足。有些内陆省份有时即使有国际市场急需的货物,但由于铁路运力不足也不能卖出。

(3) 航空运输力也不足,加上运价昂贵,难以适应外贸发展的需要。20世纪80年代以来,货物空运在世界范围内已被广泛采用,而我国在这方面却较为落后。我国的货物空运目前主要靠客运飞机捎带货物,真正的货运飞机数量少。据统计,2011年我国国际航线运量只有400万吨左右,远远满足不了外贸发展的需要。

总之,为解决外贸出口运输的困难,必须由国家和地方联合发展船队,加速沿海码头建设和航空事业的发展。

2. 仓储与配送子系统

商品储存、保管使商品在其流通过程中处于一种或长或短的相对停滞状态,这种停滞是完全必要的。因为商品流通是一个由分散到集中,再由集中到分散的源源不断的流通过程。国际贸易和跨国经营中的商品从生产厂或供应部门被集中运送到装运港口,有时需要临时存



放一段时间再装运出口，这是一个集和散的过程。它主要是在各国的保税区和保税仓库进行的，主要涉及各国保税制度和保税仓库建设等方面。

知识链接

保税制度是对特定的进口货物，在入境后，尚未确定内销或复出的最终去向前，暂缓缴纳进口税，并由海关监管的一种制度。这是各国政府为了促进对外加工贸易和转口贸易而采取的一项关税措施。

保税仓库是经海关批准专门用于存放保税货物的仓库。它必须具备专门储存、堆放货物的安全设施。健全的仓库管理制度和详细的仓库账册，配备专门的经海关培训认可的专职管理人员。保税仓库的出现，为国际物流的海关仓储提供了既经济又便利的条件。从物流角度看，应尽量减少储存时间、储存数量，加速货物和资金周转，实现国际物流的高效率运转。

配送是指在经济合理区域范围内，根据客户要求，对物品进行拣选、加工、包装、分割、组配等作业，并按时送达指定地点的物流活动。配送是物流中一种特殊的、综合的活动形式，是商流与物流的紧密结合，包括商流活动和物流活动，也包括物流中若干功能要素的一种形式。

3. 装卸与搬运子系统

在物流系统中，装卸与搬运主要指垂直运输和短距离运输，其主要作用是衔接物流其他各环节的作业。货物的装船、卸船、商品进库、出库，以及在库内的搬、倒、清点、查库、转运、转装等，都是装卸与搬运的重要内容。提高装卸搬运的作业质量和作业效率，可以有效地减少物流各环节之间的摩擦，提高物流系统的效率，降低物流成本。

4. 流通加工子系统

商品在流通过程中的加工，不仅可以促进商品销售，提高物流效率和资源利用率，而且还能通过加工过程保证并提高进出口商品的质量，扩大出口。流通加工既包括分装、配装、拣选、刷唛等出口贸易商品服务，也包括套裁、拉拔、组装、服装烫熨等生产性外延加工。这些加工不仅能最大限度地满足客户的多元化需求，还能增加外汇收益。

5. 商品检验检疫、通关子系统

国际贸易和跨国经营具有投资多、风险高、周期长等特点，使得商品检验成为国际物流系统中重要的子系统。通过商品检验，确定交货品质、数量和包装条件是否符合合同规定。如发现问题，可分清责任，向有关方面索赔。在买卖合同中，一般都订有商品检验条款，其主要内容有检验时间与地点、检验机构与检验证明、检验标准与检验方法等。

另外，商品的出入境还须申请通关。当报关人员填写和提交有关单证后，海关按照海关法律法规，审查、核对有关单证，并查验货物，计算进出口税额，结清税款，办理通关手续后，准予货物进出境。

6. 商品包装子系统

在国际物流系统中，商品包装的主要作用是保护商品、便利流通、促进销售。商品的商标与包装不仅反映了企业的经营水平与风格，也是一个国家综合科技文化水平的直接反映。杜邦定律(美国杜邦化学公司提出)认为，63%的消费者是根据商品的包装和装潢进行购买决策



的，国际市场和消费者是通过商品来认识企业的。在对出口商品包装进行设计及具体包装作业时，应将包装、储存、装卸搬运、运输等物流各环节进行系统分析，全面规划，实现现代国际物流系统所要求的“包、储、运一体化”，从而提高整个物流系统的效率。

7. 国际物流信息子系统

功能完善的信息系统是国际物流和跨国经营的基础。该子系统的主要功能是采集、处理和传递国际物流和商流的信息情报。国际物流信息的主要内容包括报关和进出口单证、支付方式信息、客户资料信息、市场行情信息和供求信息等。国际物流信息系统的优点是信息量大，交换频繁；传递量大，时间性强；环节多，点多，线长。没有功能完善的信息系统，国际贸易和跨国经营将寸步难行，所以要建立技术先进的国际物流信息系统。国际贸易中电子数据交换(Electronic Data Interchange, EDI)的发展是一个重要趋势。我国应该在国际物流行业加强推广 EDI 的应用，建设国际贸易和跨国经营的信息高速公路。

我国发展国际物流，应将上述主要系统有机联系起来，统筹考虑，全面规划，建立适应国际竞争要求的国际物流系统。国际物流系统的运作流程如图 1.1 所示。

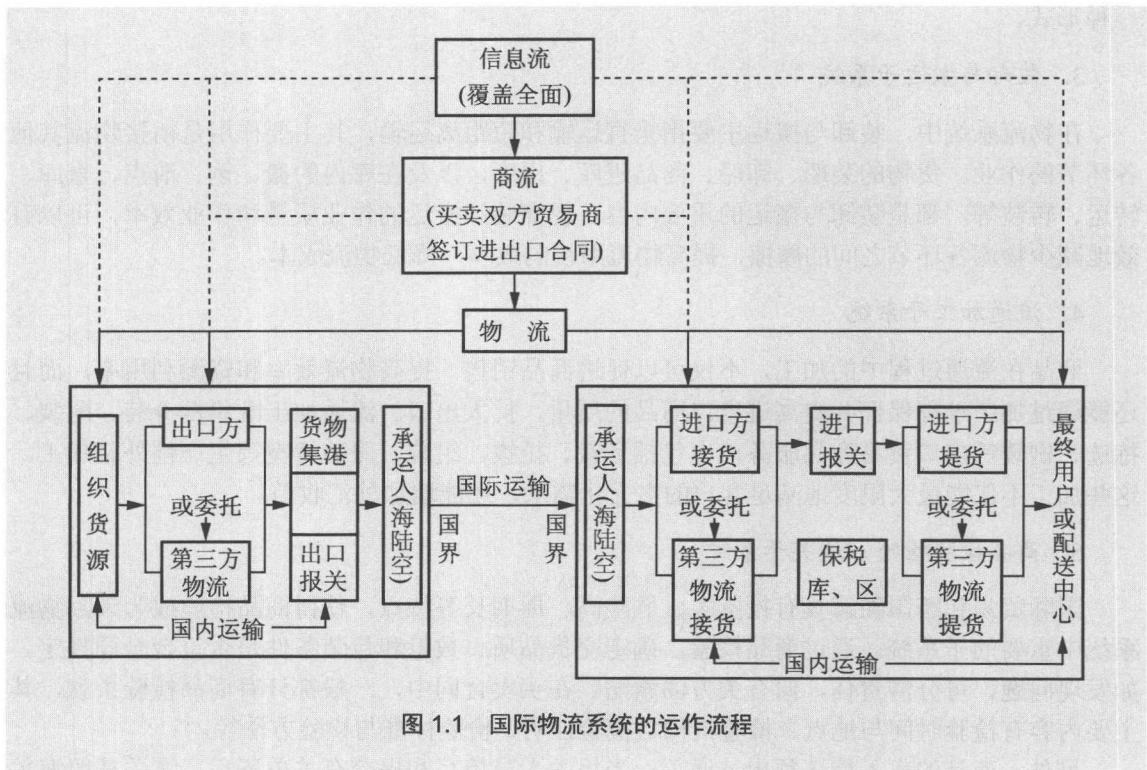
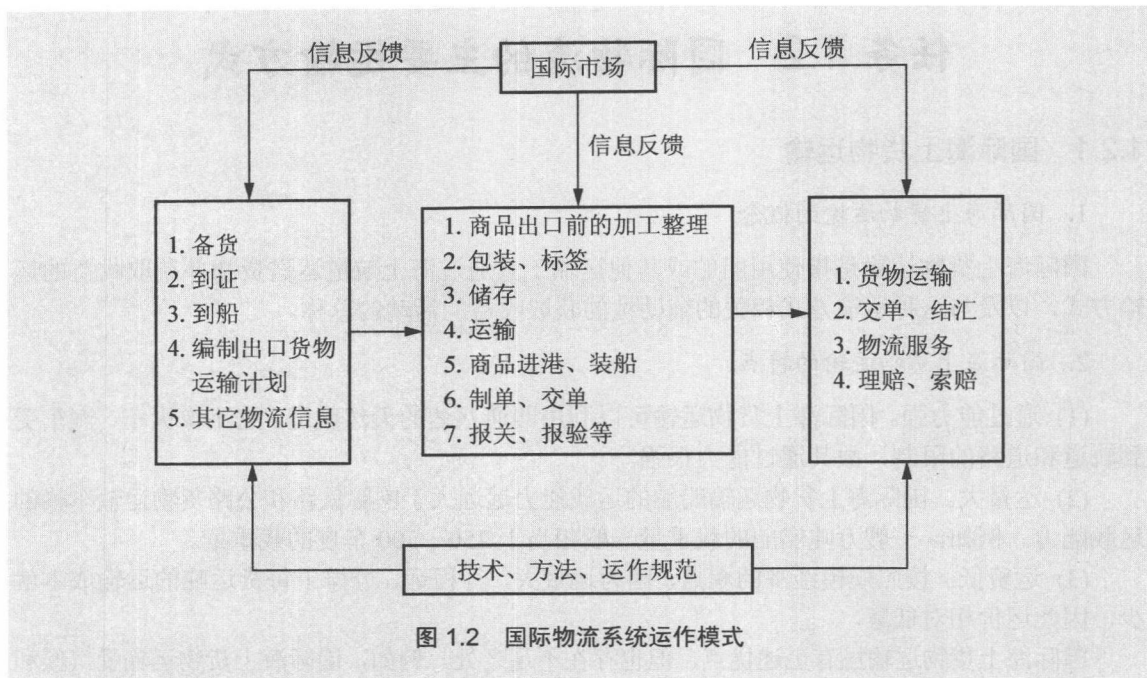


图 1.1 国际物流系统的运作流程

1.1.3 国际物流系统运作模式

系统一般包括输入部分、输出部分及将输入转换成输出的转换部分等内容。在系统运行过程中或一个系统循环周期结束时，有外界信息反馈回来，为原系统的完善提供改进信息，使下一次的系统运行有所改进，如此循环往复，使系统逐渐达到有序的良好循环。国际物流遵循一般系统模式的原理，形成了自己独特的物流系统模式，如图 1.2 所示。



(1) 国际物流系统输入部分的内容：①备货，货源落实；②到证，接到买方开来的信用证(Letter of Credit, L/C)；③到船，买方派来船舶；④编制出口货物运输计划；⑤其他物流信息。

(2) 国际物流系统的转换部分的内容：①商品出口前的加工整理；②包装、标签；③储存；④运输(国、国际段)；⑤商品进港、装船；⑥制单、交单；⑦报关、报验，以及现代管理方法、手段和现代物流设施的介入。

(3) 国际物流系统输出部分的内容：①商品实体从卖方经由运输过程送达买方手中；②交齐各项出口单证；③结算、收汇；④提供各种物流服务；⑤经济活动分析及理赔、索赔。

除上述三项要素外，还经常有许多外界不可控因素的干扰，使系统运行偏离原计划。这些不可控因素可能是国际的、国内的、政治的、经济的、技术上的和政策法令、风俗习惯等的制约，这是很难预计控制的，它对物流系统的影响很大。如果物流系统具有良好的应变能力，遇到不可控因素，马上能提出改进意见，变换策略，只有这样，系统才能具有强大的生命力。



知识链接

1956—1967年苏伊士运河封闭，直接影响国际货物的外运。这是事先难以预见的，是外界政治因素严重干扰的结果。日本的对外贸易商品运输因此受到严重威胁：如果将货物绕道好望角或巴拿马运河运往欧洲，则航线会增长，时间会延长，经济效益会下降。为此，日本尝试利用横贯北美大陆的铁路进行运输，取得了良好的效果，于是大陆桥运输由此得名。当时日本的国际物流系统设计部门对外部环境的干扰，采取了积极措施，使该国的国际物流系统具有了新的生命力。



任务 1.2 国际物流的主要运输方式

1.2.1 国际海上货物运输

1. 国际海上货物运输的概念

国际海上货物运输是指使用船舶或其他运输工具通过海上航道运送货物并获取收益的运输方式，以及与这种运输方式相关的辅助性的获取收益的活动的总称。

2. 国际海上货物运输的特点

(1) 通过能力强。国际海上货物运输可以利用四通八达的天然航道，它不像火车、汽车受到轨道和道路的限制，故其通过能力很强。

(2) 运量大。国际海上货物运输船舶的运载能力远远大于国际铁路和公路货物运输车辆的运载能力。例如，一艘万吨船舶的载重量一般相当于 250~300 车皮的载重量。

(3) 运费低。按照规模经济的观点，因为运量大，行程远，分摊于每货运吨的运输成本就少，因此运价相对低廉。

国际海上货物运输虽有上述优点，但也存在不足之处。例如，国际海上货物运输受气候和自然条件的影响大，行期不易准确，而且风险较大。此外，国际海上货物运输的速度也较慢。

3. 国际海上货物运输的具体业务种类

1) 班轮运输业务

班轮运输(Liner Transport)又称定期船运输，是指在固定的航线上和港口间按事先公布的船期表，以从事客货运输业务并按事先约定的费率收取运费。

班轮运输经过长期的发展，形成了以下三大特点。

(1) 五定：定期、定船、定港、定航线和定费率。

(2) 班轮提单是运输合同的证明。班轮运输的承运人按照国际公约和有关国内法规拟订的载有承、托运人双方的权利、义务、责任和免责条款的班轮提单，是承、托运人双方争议处理的依据。货物装船后，提单由承运人(或其代理人)或船长签发给托运人。

(3) 不规定货物的装卸时间。由于班轮须按船期表规定的时间到港和离港，装卸作业均由随运人负责，所以在班轮运输中不存在滞期费和速遣的问题。

由于班轮运输具有上述特点，其国际海上货物运输中表现出了明显的优点如下：

(1) 船舶技术性能较好，能适应定期运行的航线和货源(如备有冷藏货舱、鲜活货舱，以及贵重物品和重件货装载的特需的特殊装备)。

(2) 管理制度较为完善，船舶设备较好，船员的技术素质也较高，而且班轮公司一般都拥有自己的专用码头，在仓储和装卸方面都有一套专门的管理制度。

(3) 特别适合一般杂货和小批量货物的运输需要。班轮公司众多、班次频繁的特点对小批量而卸货港又分散的货物及时出运提供了便利的条件。即使是不能直达的港口货运，班轮公司也可安排货物的转口工作。

(4) 有利于收、发货的合理安排。班轮承运人一般采取码头仓库交接货物的做法，并负责办理货物的装卸作业和全部费用，以及货物的转口工作，而且定期公布船期表，这就为货方提供了诸多方便。



班轮的货运程序大致可归纳为揽货和订舱、收货和装船、卸货和交付三个部分。

2) 租船运输业务

租船运输(Shipping by Chartering)又称不定期船(Tramp)运输, 它没有预定的船期表、航线和港口, 船舶是按照租船人和承租人双方签订的租船合同中的条款来进行运输的。国际上船舶租赁方式可分为航次租船(Voyage/Trip Charter)、光船租船(Bareboat/Demise Charter)和定期租船(Time Charter)三种。

(1) 航次租船是船东负责提供一条船舶, 在指定的港口或区域之间(多个装货港或卸货港)进行一个航次或数个航次承租租船人指定的货物, 租船人向船东支付相应运费的租船运输方式。它一般有下列特点:

① 船东占有和控制船舶, 负责船舶的营运调度工作。租船人指定装卸港口和货物。

② 租船人向船东支付运费(Freight), 不称租金(Hire)。运费的确定要考虑货物品种、数量、航线和装卸港条件好坏、租船市场行情等多种因素。一般有两种计费方式: 一是按每吨费率计收运费; 二是采用包干运费(Lump Sum Freight)方式, 即不按每吨费率计收运费, 而是提出一笔总运费, 让租船人装足为止, 若租船人装不足该轮也得支付包干总运费。在承运某些难以精确计算吨位或容积的货物时, 船东往往喜欢选择包干运费, 如木材运输等。

③ 船东负责营运费用。除装卸费由谁支付可协商之外, 营运费用都由船东负担, 如船员工资和伙食费, 维修保养营运费, 物料、供应品及设备费用, 燃油费, 港口使用费, 船舶保险费, 淡水费, 船舶折旧费, 公司管理费, 扫舱费, 垫舱费, 代理费, 佣金及货物索赔等。

④ 航次租船中都规定可用于在港装卸货物的时间(Lay Time)、装卸时间的计算方法、滞期及规定(Demurrage and Dispatch)。这是因为船东要控制该轮在港装卸时间, 这与航次的经济效益有关。若装卸时间超过规定的天数, 租船人要支付滞期费; 反之, 船东则要向租船人支付速遣费。但双方也可以同意习惯快速装卸(Customary Quick Dispatch, CQD), 即不规定装卸时间而按港口习惯装卸速度进行装卸, 由船东承担时间风险。

根据双方约定的航次数, 航次租船方式又有以下几种, 见表 1-1。

表 1-1 航次租船方式的分支与特点

航次租船方式	特点
航次租船	仅仅洽租一个单程航次的租船方式。船东负责履行将指定的货物从一个或几个装货港运往另一个或几个卸货港, 货物运抵卸货港, 卸货完毕合同即告终止。航次租船中以单航次租船为多
来回航次租船	洽租一个往返航次的租船方式。所租用的船舶在完成一个单航次后, 即在本合同中的卸货港装上回程货运回原装货港, 卸完货后合同才告终止。由于货物流向及船舶适宜货载等因素, 对租船人来说, 回程货一般不易找到, 因此这种来回航次租船很少见
连续单航次或连续来回航次租船	洽租连续完成几个单航次或几个来回航次的租船方式。这种方式下, 同一艘船舶在同一航线上连续完成合同规定的两个或两个以上的单航次或来回航次, 则合同终止。一般地, 连续完成几个单航次的合同占绝大多数, 空放回程航次的费用就由船东负担。当然也往往会有给予船东指定另一船(但要大致相同)或作代替的权力
包运合同	在规定的期限内, 在船东和租船人预先同意的港口或区域内, 船东指派船舶将规定的货物数量在规定的期限内平均分多个航次有规律地运完。履行各航次的船舶分别由船东指派同一或不同的船舶

(2) 光船租船又称租船。船东在租期内将一艘空船出租给租船人使用,并将船舶的控制权和占有权也一并交给租船人。这是一种财产租赁方式,并不具有运输承揽的性质。租船人按合同规定在租期内按期向船东支付租金,负责提供船员、供应和装备,以及船舶的营运管理费用。租船人在租期内成为该船临时特定的船东并有权使用船舶。

光船租船经营中的费用划分见表 1-2。

表 1-2 光船租船经营中的费用划分

船东负责	租船人负责
折旧费	燃油费
船舶保险费△	港口使用费
船舶检验费△	货物装卸费
经纪费	扫舱洗轮费
	垫舱物料费
	空航费(若产生的话)
	代理费和经纪费
	货物索赔
	船员工资、伙食
	维修保养
	物料、供应品和设备
	润滑油
	淡水
	船舶保险费△
	船舶检验费△
	企业一船管理费

注: △表示根据合同规定由船东负责或由租船人负责。

(3) 定期租船,是船舶所有人将船舶租给他人使用一定时期的租船方式。它以约定的某段期间为租期,在此租期内船东收取租金,租船人使用该船的运载能力。

根据联合国贸易和发展会议(简称联合国贸发会议)出版《租约》一书,将定期租船中船东和租船人应承担的费用作出划分,见表 1-3。

表 1-3 定期租船中船东和租船人应承担的费用划分

船东负担	租船人负担
船员工资	燃油费
船员伙食	港口使用费
维修保养	扫舱洗轮费
物料、供应品和设备	货物装卸费
润滑油	垫舱物料费
淡水△	空航费
船舶保险费	淡水△



续表

船东负担	租船人负担
企业一船管理费	承运货物产生的经纪费和代理费
船舶折旧费	部分货损货差索赔△
经纪费	
部分货损货差索赔	

注：△表示该项费用根据合同规定由谁负责。

1.2.2 国际航空货物运输

1. 国际航空货物运输的概念

按一般的常规理解，国际航空货物运输即指一国的提供者向他国消费者提供航空飞行器运输货物并获取收入的活动。

2. 国际航空货物运输的特点

(1) 运送速度快。从航空业诞生之日起，国际航空货物运输就以快速而著称。到目前为止，飞机仍然是最快捷的交通工具，其时速大都为 1 000 千米左右。快捷的交通工具大大缩短了货物在途时间，对于那些易腐烂、变质的鲜活商品，时效性、季节性强的报刊，节令性商品，抢险、救急品的运输，这一特点显得尤为重要。可以这样说，快速加上全球密集的国际航空货物运输网络才有可能使鲜活商品开辟出远距离市场，使消费者享有更多的利益。

运送速度快、在途时间短，也使货物的在途风险降低，因此许多贵重物品、精密仪器的运送也往往采用航空货物运输的形式。

(2) 不受地面条件影响，深入内陆地区。国际航空货物运输利用天空这一自然通道，不受地理条件的限制，对于地面条件恶劣、交通不便的内陆地区非常合适，有利于当地资源的出口，促进当地经济的发展。

国际航空货物运输使本地与世界相连，对外的辐射面广，而且国际航空货物运输比国际公路货物运输与国际铁路货物运输占用土地少，对寸土寸金、地域狭小的地区发展对外交通无疑是适合的。

(3) 安全、准确。与其他运输方式相比，国际航空货物运输的安全性较高，事故率也较低。航空公司的运输管理制度也比较完善，货物的破损率较低，如果采用空运集装箱的方式运送货物，则更为安全。

(4) 节约包装、保险、利息等费用。采用国际航空货物运输方式，货物在途时间短、周转速度快，企业存货可以相应地减少。一方面有利于资金的回收，减少利息支出；另一方面企业仓储费用也可以降低。国际航空货物运输安全、准确，货损货差少，保险费用较低。与其他运输方式相比，国际航空货物运输的包装简单，包装成本减少。这些都构成企业隐性成本的下降和收益的增加。

国际航空货物运输也有自己的局限性，主要表现在国际航空货物运输的运输费用较其他运输方式更高，不适合低价值货物。航空运载工具——飞机的舱容有限，对大件货物或大批量货物的运输有一定的限制。此外，飞机飞行安全容易受天气影响等。但总的来讲，随着新兴技术得到更为广泛的应用，产品更趋向薄、轻、短、小和高等价值，管理者更重视运输的