



全国国际货代行业从业人员资格培训考试

指定用书

国际多式联运与现代物流 理论与实务

中国国际货运代理协会 编



中国对外经济贸易出版社
CHINA FOREIGN ECONOMIC RELATIONS
AND TRADE PUBLISHING HOUSE

全国国际货代行业从业人员资格培训考试指定用书

国际多式联运与现代 物流理论与实务

中国国际货运代理协会 编

中国对外经济贸易出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际多式联运与现代物流理论与实务/中国国际货运
代理协会编. —北京: 中国对外经济贸易出版社,
2003.8 (2005.3 重印)

全国国际货代行业从业人员资格培训考试指定用书
ISBN 7-80181-164-X

I. 国... II. 中... III. ①国际运输: 联合运输:
货物运输—经济师—资格考核—自学参考资料②物流—
经济师—资格考核—自学参考资料 IV. ①F511.41②
F252

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 068974 号

全国国际货代行业从业人员资格培训
考试指定用书

国际多式联运与现代物流理论与实务

中国国际货运代理协会 编

中国对外经济贸易出版社

(北京安定门外大街东后巷 28 号)

邮政编码: 100710

电话: 010-64269744 (编辑室)

010-64220120 (发行二部)

Email: cctpress@cctpress.com

网址: www.cctpress.com

新华书店北京发行所发行

煤炭工业出版社印刷厂印刷

787×1092 毫米 16 开本

18.75 印张 260 千字

2003 年 8 月 第 1 版

2005 年 3 月 第 7 次印刷

印数: 25001-26000 册

ISBN 7-80181-164-X

F·667

定价: 38.00 元

前 言

改革开放以来,我国对外经济贸易和国民经济取得了举世瞩目的成就,2002年我国进出口贸易额均居世界第五位,吸引外资连续十年居发展中国家之首。我国外经贸和国民经济的不断发展,为国际货运代理业的发展奠定了基础;而国际货运代理业也在为外经贸和国民经济发展服务的过程中,不断壮大和发展,服务水平及国际竞争能力有了明显的提高,业已形成了模式多样的经营竞争体制,正逐渐与国际接轨。国际货运代理业作为我国外经贸工作的重要组成部分,在改革开放的过程中逐渐从小到大,从改革开放之前的独家企业到目前的3800多家,无论在数量上还是在质量上都得到了长足的发展。

在经济全球化的宏观背景下,世界各国、各地区的市场以现代化通讯及信息技术、物流服务和金融市场为纽带,更加紧密地联系起来。国际贸易、跨国投资以及各种经济技术合作也日益密切。国际货运代理业作为服务贸易中的一个重要部分,在区域间的经贸合作中,扮演着十分重要、不可替代的角色。国际货运代理业的发展对我国外经贸和国民经济的发展具有极其重要的经济和政治意义。

随着我国加入世界贸易组织,服务业将进一步对外开放,这既给我国国际货运代理业带来更为激烈的市场竞争,也带来了前所未有的商机和广阔的发展空间。根据我国政府加入世界贸易组织时做出的有关承诺,我国国际货运代理业将在今后几年内逐步开放。外资的引入,竞争的加剧,给我们带来

了新的挑战。国际货运代理业务覆盖了国际贸易、国际运输、现代信息技术、国际商务、法律等诸多方面的知识,对从业人员的基本素质、知识水平、经验积累等要求越来越高。

根据国际货运代理的行业特点,结合我国行业发展的现状,借鉴国际上一些国家的成功经验,国家行业主管部门决定在全国范围内统一开展规范的行业培训工作,并委托中国国际货运代理协会(CIFA, China International Forwards Association)负责组织实施行业培训和资格考试工作,旨在提高从业人员的业务素质,加快人力资源的队伍建设,从根本上提升企业的服务质量和水平,促进我国货运代理业的健康发展。鉴于目前我国大多数货运代理企业经营规模偏小,许多企业还处于发展起步阶段,竞争实力有限,缺乏专业人才,服务不够规范等现状,协会从2000年成立之初,就把培养高素质的国际货运代理人才作为协会的重要工作,并于2002年9月进行了全国国际货运代理业从业人员培训及首次考试,获得了社会的较高评价。

在总结经验的基础上,中国国际货运代理协会组成了由对外经济贸易大学、大连海事大学、上海海运学院、上海兰生外经贸进修学院、中国民用航空学院、中国民用航空管理干部学院等单位的专家、学者参加的考试指定用书编写委员会。同时,认真听取了商务、交通、海关、商检、工商、金融等政府管理部门和部分国际货运代理企业的意见,参照国际货运代理协会联合会(FIATA, International Federation of Freight Forwarders Associations)对全球从事货运代理人员的职业培训要求,对培训教材的内容、结构、篇幅等进行了认真的研究、论证,组织编写了本套“全国国际货代行业从业人员资格培训考试指导用书”,共六本,作为全国国际货运代理从业人员培训

与资格考试的统一指定教材。

本套教材与其他货代培训教材相比,具有以下突出特色:

1. 高度权威。中国国际货运代理协会(CIFA)作为代表我国加入国际货运代理协会联合会(FIATA)的国家级会员,被FIATA授权为唯一负责组织中国内地国际货运代理行业职业培训工作的机构。CIFA按照FIATA对全球从业人员的培训要求,结合中国实际情况编写的此套教材,旨在帮助企业尽快地培养出一批优秀的国际化人才,提高企业竞争力,引导我国货运代理企业走向世界。

2. 博采众长。本套教材的编写打破了地域和系统的界限,集中了与货运代理业务有关的政府管理部门、全国高校和货运代理企业等各方面的专家教授的建议和意见,是包括协会、政府管理部门、专家、学者等在内的集体智慧的结晶。

3. 适应发展。本套教材在重点讲解货运代理理论与实务的基础上,有针对性地介绍了与货运代理业关系密切的海上和航空国际货物运输业务,符合传统货代企业从代办运输相关业务的单一经营商,向综合服务提供商转变的国际发展趋势,有助于推动我国的货运代理企业与国际接轨,引导企业在激烈的市场竞争中寻求新的生存、发展空间。

4. 内容翔实。本套教材涉及了国际货代业务的海运、空运、陆运、多式联运、物流、信息、库存管理等所有环节,不仅阐释了传统的货运代理业务,而且对有发展前景的国际多式联运、现代物流、货代保险等作了较为系统的介绍。内容翔实,涵盖了开展国际货运代理业务必须的各方面知识。

5. 实用性强。本套教材不仅具有较高的理论性,而且具有较强的实用性和操作性;不仅适合国际货运代理企业业务人员的培训,同时也是企业中高层管理人员的重要参考书和

工具书。

本套教材的编写是由中国国际货运代理协会经过认真准备,周密部署,在商务部及其他政府管理部门的大力支持和配合下进行的。商务部部长助理郭莉、人事教育劳动司和外贸司的有关司长和处长参与了教材的审定工作。

在教材的编写过程中,我们还得到了其他一些业内专家、学者和热心单位的帮助和支持,谨在此一并表示感谢。

本套教材除作为国际货运代理行业岗位培训及资格考试指定用书外,还可作为有关院校和其他方面人员研究和了解我国国际货运代理业发展情况的参考用书。

由于编写时间紧、任务重,难免出现一些疏漏、错误,真诚欢迎各界人士批评指正,以便再版时予以修正,使其日臻完善。

中国国际货运代理协会

2003年5月

编写说明

国际多式联运与现代物流的发展是决定国际竞争力的关键因素之一。发达国家均将发展国际多式联运与现代物流作为国家经济发展战略的重点。发展中国家也在不遗余力地发展国际多式联运与现代物流产业,以提高综合国力。

物流是个传统行业,但随着经济的迅速发展,高新技术的不断应用,已赋予它更新、更深的内涵和全新的概念,使物流业已进入了一个蓬勃发展的全新阶段。现代物流的观念及其经营行为的变革,不仅在流通界产生了飞跃,而且在制造业、运输业、批发零售业之间产生了深远影响。物流、信息流、资金流的全面整合和有效控制,实现了供应链全过程的价值最大化和运作的最优化。现代物流使得企业的经营活动更为高效,运营成本更为低廉。

受中国国际货运代理协会的委托,并在协会的指导下,编写了《国际多式联运与现代物流理论与实务》一书,作为全国国际货运代理行业从业人员资格培训考试的统一教材。

本书分上下两篇。

上篇第一章至第三章主要介绍了运输方式基本知识,阐述了国际多式联运运输程序及运输组织,并参照国际管理模式,结合我国实际,划分了多式联运的基本形式。详细介绍了国际公路、铁路货物运输及其联运运输实务、国际陆桥运输业务和国际多式联运运输程序及运输组织。

上篇第四章着重介绍了国际多式联运经营人的概况,第五章论述了多式联运合同与单证业务,并就单证的流转程序做了详细解释。第六章着重讲述边贸,陆地口岸运输组织情况,以使读者对边贸运输有一定的了解。第七章简要介绍了多式联运的国际公约与法律法规,并介绍了国际上统一有关法规的进展情况及我国的有关法律。

下篇共分五章。主要介绍了现代物流的基本理论、运输及合理化、仓储管理、物流信息与物流信息系统和第三方物流。其中第一章着重讲述了现代物流理论,第三章详细介绍了有关作为物流中重要组成部分的仓储管理;第五章着重讲述了第三方物流的内涵、我国第三方物流现状企业的系统组织和企业运作的概

况。

本书由大连海事大学交通运输管理学院杨赞教授担任主编，大连海事大学田聿新教授完成了上篇的大部分撰写工作。研究生雷蜜、王丹、谢丹等在资料收集、整理过程中付出了大量劳动，谢雨蓉、李颖同学在校稿中付出了辛勤劳动，大连海事大学孙家庆副教授对教材的编写给予了大力支持和帮助，在此表示衷心感谢。中国国际货运代理协会在本书的编写过程中自始至终给予了热情的指导和帮助；出版社的编辑同志在付梓前仔细编审，精心设计，对此表示衷心感谢。

本书在编著过程中，参考了很多相关著作及论文；上篇第六章引用了中国外运满洲里公司李新华先生提供的资料。在此对这些文献作者表示诚挚的谢意。另外，本书在编辑过程中，将附录《1973年多式联运单证统一规则》删去了，原因是版权归属问题。希望授课老师和学生在学习时参考此规则。由于作者水平有限，对国际多式联运与现代物流的认识和研究还不够深入，因此在本书的叙述中难免有疏漏乃至谬误之处，敬请读者指正。

杨 赞

2003年8月于大连

目 录

上 篇 国际多式联运

第一章 运输方式基本知识	(3)
第一节 国际多式联运概述	(3)
第二节 国际公路货物运输概述	(13)
第三节 国际公路联运运输实务	(20)
第四节 国际铁路货物运输概述	(24)
第五节 国际铁路联运运输实务	(29)
第二章 国际陆桥运输业务	(47)
第一节 大陆桥运输概述	(47)
第二节 大陆桥运输线路	(49)
第三节 美国陆桥运输业务	(52)
第四节 西伯利亚大陆桥运输业务	(56)
第五节 我国有关欧亚大陆桥运输的规定	(57)
第三章 国际多式联运运输程序及运输组织	(60)
第一节 国际陆海联运概述	(60)
第二节 国际多式联运的主要业务及程序	(65)
第三节 国际多式联运的运输组织	(71)
第四节 国际多式联运的单一费率	(74)
第五节 多式联运中的货损事故处理	(77)
第四章 国际多式联运经营人概述	(88)
第一节 国际多式联运经营人的含义与特征	(88)
第二节 国际多式联运经营人的类型	(89)

第三节	国际多式联运经营人应具备的基本条件	(90)
第四节	国际多式联运经营人业务范围与经营方式	(91)
第五节	国际多式联运经营人的责任	(93)
第五章	多式联运合同与单证业务	(104)
第一节	多式联运合同	(104)
第二节	多式联运单据	(106)
第三节	多式联运单证业务	(111)
第六章	边贸陆地口岸运输组织	(125)
第一节	我国通往邻国的铁路干线及相应的边境口岸	(125)
第二节	国际铁路联运范围	(128)
第三节	进口货物的交接与核放	(131)
第七章	多式联运的国际公约与法律法规	(153)
第一节	有关国际法规简介	(153)
第二节	我国的有关法律	(156)

下 篇 现代物流

第一章	物流基本理论	(163)
第一节	物流的基本概念	(163)
第二节	物流的性质与特点	(178)
第三节	现代物流管理的任务	(182)
第二章	运输及合理化	(186)
第一节	运输的功能	(186)
第二节	运输的合理组织	(188)
第三节	运输发展趋势	(193)

第三章 仓储管理	(196)
第一节 仓储业务概述	(196)
第二节 仓储的业务范围及仓储管理	(202)
第三节 仓储商务管理	(208)
第四节 货物的出入库与保管业务	(214)
第五节 保税仓库	(231)
 第四章 物流信息与物流信息系统	(245)
第一节 物流信息	(245)
第二节 物流信息技术	(252)
第三节 物流信息系统	(261)
 第五章 第三方物流	(266)
第一节 第三方物流的内涵	(266)
第二节 我国第三方物流现状	(272)
第三节 现代物流企业的运作	(276)
第四节 现代物流企业案例	(279)
 参考文献	(283)

上 篇

国际多式联运

第一章 运输方式基本知识

第一节 国际多式联运概述

一、国际多式联运的含义与特征

一般而言，国际多式联运，是指根据一个多式联运合同，采用两种或两种以上的运输方式，由多式联运经营人把货物从一国境内接管货物地点运到另一国境内指定交付货物地点的行为。

上述定义反映了国际多式联运具有以下特点：

- (1) 由国际多式联运经营人承担或组织完成全程运输工作；
- (2) 签订一个运输合同，对货物运输的全程负责；
- (3) 采用两种或两种以上不同运输方式来完成运输工作；
- (4) 采用一次托运、一次付费、一票到底、统一理赔、全程负责的运输业务；
- (5) 可实现“门到门”运输。

上述有关国际多式联运的定义，对运输方式的种类、国际多式联运合同所适用规章、国际多式联运经营人的资格、货物的种类以及发货地与交货地等构成要素并无任何限制。但在有关的运输规章或实际业务中，则会根据其需要，对国际多式联运中所涉及的上述要素加以必要的限定，从而使得在不同的运输规章或条件下有关国际多式联运的定义有所不同。下面对上述各构成要素予以简要说明。

(一) 运输方式的种类

1. 对运输方式的种类未做限制。在联合国《国际货物多式联运公约》等专门规范各种运输方式之间的国际多式联运的国际公约或国内立法中，对国际多式联运所涉及的运输方式种类无特殊的限制，可以由陆海、陆空、海空等运输方式组成。

2. 对运输方式的种类加以限制。在规范某种运输方式的国际公约或国内立法中所定义的国际多式联运中将其规范的运输方式作为国际多式联运中必不可少

的运输方式之一。比如,在我国《海商法》中所定义的国际多式联运仅是指海运与其他运输方式之间的多式联运。又如,考虑国际集装箱多式联运中采用空运方式的极少,我国《国际集装箱多式联运管理规则》中所称的国际多式联运将航空运输方式排除在外。

3. 在特定情况下,某些单一方式下的联运也视为多式联运。如,考虑到国际海运与国内水运实行不同的管理和责任制度,为了管理上的需要,国际商会的《联合运输单证统一规则》和我国《国际集装箱多式联运管理规则》也将国际海运与国内水运视为两种不同的运输方式,即将国际海运与国内水运之间的水水联运也视为多式联运。又如,我国境内段铁路运输和港澳段铁路运输适用不同的管理和责任制度,因此,这种铁铁联运也可视为多式联运。

(二) 国际多式联运合同所适用的规章

1. 适用于专门规范国际多式联运方面的国际公约或惯例,联合国《国际货物多式联运公约》、国际商会《联合运输单证统一规则》等等,通常所说的国际多式联运即属于这种情况。

2. 适用于专门规范某种运输方式的国际公约或国内立法。如,在履行航空特快专递、机场至机场航空运输或者港至港海上集装箱运输过程中,都会涉及汽车运输或铁路运输的接送,但这种“陆空联运”或“陆海联运”已明确规定适用于单一运输方式的国际公约或国内立法(即航空运输或海上运输方面的国际公约或国内立法),因而这种特殊的“多式联运”可以直接由所规定适用的某种运输方式的国际公约或国内立法予以调整,并不涉及对不同运输方式之间法律规范在责任期限、责任限制等方面所存在的冲突进行协调等问题,因此,在联合国《国际货物多式联运公约》和国际商会《联合运输单证统一规则》中均把这种“多式联运”排除在外。

(三) 国际多式联运经营人的资格

关于国际多式联运经营人的资格将在以后的章节中详细论述。

(四) 货物的种类

目前,绝大多数国际公约或国内立法对国际多式联运货物的种类通常并无限制,既可以是集装箱货物、成组托盘货物,也可以是一般的散杂货等。然而,由于采用集装箱运输的效果最好,故国际多式联运货物通常是指集装箱货物。而且有些国际多式联运法规或惯例专门对国际多式联运货物的种类予以限定。如,西伯利亚大陆桥运输中的货物仅限于国际集装箱货物;我国《国际集装箱多式联运规则》中的国际多式联运货物仅限于国际集装箱货物。

(五) 发货地与交货地

国际多式联运要求发货地与交货地位于不同国家,国际多式联运与国内多式联运在组织形式、适用的规章、操作规程等诸多方面均存在很多差异。

二、多式联运的基本形式

为了更好地理解国际多式联运与国内多式联运的异同,此处对多式联运的基本形式的划分并不仅限于国际多式联运,也包括国内多式联运。

(一) 法定联运与协议联运

1. 法定联运

法定联运,是指与多式联运有关的运输票据、联运范围、联运受理的条件与程序、运输衔接、货物交付、货物索赔程序以及承运人之间的费用清算等均应符合有关国际公约和国家颁布的有关规章的规定,并实行计划运输。

这种多式联运的最基本特征在于其强制性,即承托双方并不需要对国际多式联运合同的条款予以协商,仅需要按照规定办理即可。法定联运实际上属于协作式联运,参与联运的承运人为共同承运人,对货主承担连带责任。这种联运形式无疑有利于保护货主的权利和保证联运生产的顺利进行,但缺点是灵活性较差,适用范围较窄,它在从事联运的运输企业资格、联运路线、货物种类与数量及受理地/换装地点等方面均做出了限制。此外,由于货主托运前需要报批运输计划,因此,也给货主带来了一定的不便。

在国内多式联运中,以交通部发布的《水路货物运输规则》(简称《货规》)和交通部和铁道部联合发布的《铁路和水路货物联运规则》(简称《联规》)为依据,由各港航企业与港口、航运、铁路企业共同协作,完成货物的水水联运和水陆联运均属于法定联运。它主要适用于保证指令性计划的调拨物资、重点物资和国防、抢险、救灾等急需物资。

在国际多式联运中,并不存在这种法定联运,但单一方式下的国际联运大多采取法定联运。比如,国际铁路联运即属于法定联运。目前,国际铁路联运主要有两大系统,一是以《国际铁路货物运送公约》(以下简称《货约》)为依据所进行的国际铁路联运;另一个是以《国际铁路货物联运协定》(以下简称《国际货协》)为依据所进行的国际铁路联运。

2. 协议联运

协议联运,是指法定联运以外的联运,协议联运的最基本特征在于联运的非强制性。在这种联运形式下,联运采用的运输方式、运输票据、联运范围、联运受理的条件与程序、运输衔接、货物交付、货物索赔程序以及承运人之间的利益分配与风险承担等均由双方通过友好协商而定。在实践中,货主往往处于劣势,并不具备与联运经营人协商修改联运协议的能力。因此,为了避免联运经营人损