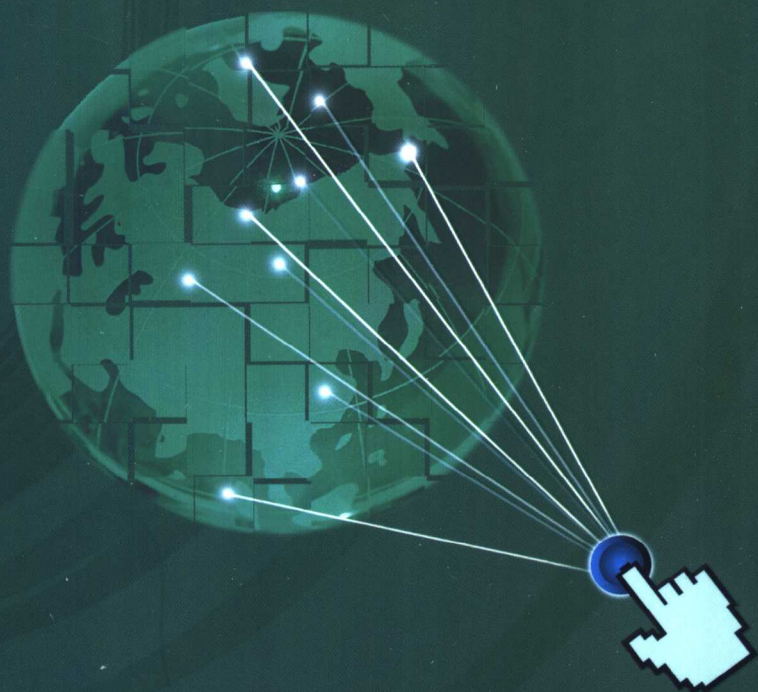


国际货运代理 与海上运输

霍 红 主编



化学工业出版社

国际货运代理与海上运输

霍 红 主编

化学工业出版社

·北 京·

(京)新登字 039 号

图书在版编目 (CIP) 数据

国际货运代理与海上运输/霍红主编. —北京: 化学工业出版社, 2004. 2
ISBN 7-5025-5174-3

I. 国… II. 霍… III. ①国际运输: 货物运输 - 代理 (经济) ②国际运输: 海上运输: 货物运输
IV. ①F511.41②U695.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 006078 号

国际货运代理与海上运输

霍 红 主编

责任编辑: 梁 虹 胡全胜

责任校对: 郑 捷

封面设计: 潘 峰

*

化学工业出版社出版发行

(北京市朝阳区惠新里 3 号 邮政编码 100029)

发行电话: (010) 64982530

<http://www.cip.com.cn>

*

新华书店北京发行所经销

聚鑫印刷有限责任公司印刷

三河市延风装订厂装订

开本 720 毫米×1000 毫米 1/16 印张 19¼ 字数 343 千字

2004 年 2 月第 1 版 2004 年 2 月北京第 1 次印刷

ISBN 7-5025-5174-3/F·55

定 价: 39.00 元

版权所有 违者必究

该书如有缺页、倒页、脱页者, 本社发行部负责退换

前 言

随着国际货运代理业的开放和改革,国际货运市场飞速发展。货运代理作为外贸运输的重要组织力量,其地位已被提高到了战略高度。国际货物运输是现代国际物流的重要分支,只有经过专业培训的专业国际货运代理人员才能胜任联系国内外贸易交流的重要职责。但是,目前我国只有很少的经贸院校设置了国际货运代理的专业。

有鉴于此,本书力求能使理论教学和业务实践相结合,在阐述物流管理和国际贸易基础理论的同时,强调对从事具体运输方式的国际货运代理的实践性和操作性,为高等院校专业教学和相关企业的从业人员培训提供一本参考书。本书的编写主要突出了以下特色:第一,基础宽泛,专业突出,简明扼要,深入浅出,适应各层次教育和培训的需要;第二,强调知识的时代性。物流产业的国际化发展,使得国际货运代理人员能力的提高必须与国际物流的发展相适应,本书力求读者能掌握最新的物流理论和专业的国际货运代理的技能,成为适应社会和市场发展的复合型物流专业人才;第三,本书注意知识和技术的更新,选用国际货物运输代理和海上运输的最新资料,以便使读者能够掌握国际货运代理领域的新动态、新知识。

本书共分九章,霍红任主编。参加编写的有刘莉、赫莉、徐玲玲。

由于时间仓促,书中难免有纰漏之处,热忱欢迎各位专家、读者不吝指教。

作者

2004年1月

目 录

第一章 国际贸易运输概论	1
第一节 运输业的产生和发展	1
一、运输和运输业	1
二、运输业的特点	1
三、运输要素分析	2
四、运输业的产生和发展	4
第二节 国际贸易运输的性质和对象	6
一、国际贸易运输的地位和作用	6
二、国际贸易运输的基本特点	7
三、国际贸易运输对象分类	8
第三节 国际贸易运输方式	10
一、海洋运输	10
二、铁路运输	12
三、大陆桥运输	14
四、航空运输	14
五、公路运输	15
六、集装箱运输	17
七、国际多式联运	18
八、管道运输	19
九、内河运输	19
十、邮政运输	19
第四节 国际贸易运输组织	20
一、国际贸易运输组织	20
二、国际货物运输代理	21
第五节 国际贸易运输合理化	23
一、国际贸易运输合理化界定	23
二、国际贸易运输合理化要素	24

三、国际贸易运输合理化措施	24
第二章 国际货物运输代理	27
第一节 国际货物运输代理概述	27
一、国际货运代理的概念	27
二、国际货运代理的性质	28
第二节 国际货运代理人概述	28
一、国际货运代理人的定义	28
二、国际货运代理人的产生	29
三、国际货运代理人的发展阶段	30
四、国际货运代理人的分类与服务对象	33
五、国际货运代理的作用	34
六、代理人的选择和使用	36
第三节 国际货物运输代理企业	37
一、国际货物运输代理企业的定义	37
二、国际货物运输代理企业的法定组织形式	37
三、国际货物运输代理企业的分类	38
四、国际货物运输代理企业的设立	40
五、国际货物运输代理企业的变更和终止	48
六、国际货物运输代理企业的审核与换证	58
七、国际货物运输代理企业的行为规范	60
第四节 国际货运代理责任及其责任保险	71
一、国际货运代理的责任	71
二、国际货运代理的除外责任	78
三、国际货运代理的责任保险	80
第三章 货运市场分析	85
第一节 货运市场概述	85
一、货运市场定义	85
二、货运市场特征	86
三、货运企业分析	87
第二节 货运市场要素分析	90
一、货运产品分析	90
二、货运企业定价分析	94
三、货运分销渠道分析	100

四、货运促销分析·····	104
第四章 集装箱运输 ·····	109
第一节 集装箱及其类型·····	109
一、集装箱概述·····	109
二、集装箱的类型·····	114
三、集装箱标志·····	117
第二节 集装箱装载·····	118
一、集装箱货物装载一般要求·····	118
二、特殊货物的集装箱装载·····	121
第三节 集装箱货物交接·····	127
一、整箱货、拼箱货·····	127
二、集装箱货物的交接地點·····	128
三、集装箱货物的交接方式·····	129
第四节 国际集装箱运输流程·····	130
一、国际集装箱运输出口货运流程·····	130
二、国际集装箱运输进口货运流程·····	134
第五章 海上货物运输概述 ·····	136
第一节 国际海运组织·····	136
一、国际海事组织·····	136
二、波罗的海国际海事协会·····	137
三、国际海事委员会·····	137
第二节 国际海运船舶营运方式·····	138
一、班轮运输·····	138
二、不定期船运输·····	138
第三节 海洋、运河航线与港口·····	139
一、海洋与运河·····	139
二、海运航线·····	140
三、港口·····	144
第四节 海运货物概述·····	145
一、货物的分类·····	145
二、货物的计量和积载因数·····	145
三、货物的性质·····	146
四、危险货物·····	148

第五节 船舶与船舶配载	157
一、船舶	157
二、船舶规范与吨位	158
三、船舶的配载	161
第六节 海运进出口业务	162
一、海上货物出口运输工作程序	162
二、海运进口工作流程	166
三、海上运输的索赔和共同海损	168
第六章 班轮运输	179
第一节 班轮运输概述	179
一、班轮运输基本知识	179
二、班轮航运公会	181
第二节 班轮运输流程	183
一、货物出运	183
二、装船、卸船	183
三、提货	185
第三节 货运单证	187
一、杂货班轮货运单证	187
二、集装箱班轮货运单证	189
第四节 班轮提单	197
一、提单概述	197
二、提单记载内容	200
三、提单的使用	203
四、电子提单	207
五、海运单	209
第五节 班轮运价与运费	213
一、运价本	213
二、有关运价的基本概念	213
三、运费计算	215
第七章 租船运输	218
第一节 租船运输的特点和方式	218
一、租船运输的概念和特点	218
二、租船运输经营方式	219

三、租船经纪人.....	224
第二节 船舶的洽租.....	226
一、洽租的基本程序.....	226
二、洽租的注意事项.....	230
第三节 租船合同.....	230
一、程租合同的主要条款.....	230
二、定期租船合同主要条款.....	239
第八章 海上货物贸易运输法规	243
第一节 《海牙规则》解释.....	243
一、承运人的责任与义务.....	244
二、托运人的责任和义务.....	246
三、诉讼时效.....	247
四、承运人应享受的豁免.....	247
五、承运人对货物灭失或损害的赔偿限额.....	248
第二节 《海牙-维斯比规则》解释.....	248
第三节 《汉堡规则》.....	249
第九章 海上运输与国际多式联运	252
第一节 国际多式联运概述.....	252
一、国际多式联运的概念及特征.....	252
二、国际多式联运的基本形式.....	253
三、国际多式联运的优点.....	257
四、国际多式联运的国际公约与法律法规.....	258
五、国际多式联运的运输组织.....	264
六、国际多式联运单一费率的构成.....	267
第二节 国际多式联运经营人.....	270
一、国际多式联运经营人概述.....	270
二、国际多式联运经营人的责任.....	273
第三节 国际陆海联运概述.....	278
一、海铁联运.....	278
二、公海联运.....	283
第四节 国际多式联运的主要业务及程序.....	283
一、国际多式联运主要业务操作.....	283
二、国际集装箱海铁多式联运出口业务程序.....	286

三、国际集装箱海铁多式联运进口业务程序.....	288
第五节 国际多式联运合同与单证业务.....	289
一、国际多式联运合同的条件与特点.....	290
二、国际多式联运单据.....	290
三、国际多式联运单证业务.....	293
主要参考文献.....	296

第一章 国际贸易运输概论

本章主要论述运输业的产生和发展、国际贸易运输的性质和对象、国际贸易中的常见运输方式、国际贸易的运输组织以及运输合理化的问题。

第一节 运输业的产生和发展

一、运输和运输业

运输，就是人和物的载运和输送，即以各种运载工具、沿着相应的地理媒介和输送路线将人和物等运输对象从一地运送到另一地的位移过程。在生产劳动过程中，必然要发生生产工具、劳动产品及人本身的位置移动，这种位置移动就是运输，它是社会物质生产过程中的必要条件之一。无论在生产过程内部、生产部门之间或生产领域与消费领域之间，都离不开运输。因而，运输又是人类社会不可缺少的活动之一。

随着社会生产力的向前发展和社会分工的不断完善，商品生产和商品交换日益扩大，促使运输量不断增加，运输业务迅速发展，于是运输业应运而生，并逐步形成一个独立的物质生产部门。

二、运输业的特点

1. 运输业是一个独立的物质生产部门，与其他物质生产部门有许多共同特征

① 运输必须具备的前提条件是人的劳动、劳动手段和劳动对象。由于运输活动，人或物在空间上发生位置

移动, 这种位置移动是实现物质生产不可缺少的条件。运输是产品生产过程的继续, 离开了运输, 社会生产过程便无法完成。

② 运输业的生产过程也是价值增值的过程。因为运输业使商品发生位置移动, 这个过程是需要劳动量的, 这个劳动量, 一部分是物化劳动量 (即运输工具的价值转移), 另一部分是活劳动量 (即运输劳动的价值追加)。由于运输活动, 产品的价值提高了, 这是活劳动量和固定资产消耗的结果。

③ 运输工人的劳动是生产性劳动。因为它改变了劳动对象的位置, 在转移价值的同时, 创造了新的价值, 所以运输费用也是一种生产费用。商品经过一段运输后, 可按高于原产地的价格出售。

④ 运输业的产品如果是个人消费的, 它的价值会和消费品一同消灭; 如果是生产消费的, 它的价值就会被当作追加价值, 转移到商品本身上去, 从而使商品的交换价值增大。

2. 运输业作为一个独立的物质生产部门, 具有自身的特点

① 运输业的生产是物质性的生产, 它是生产过程在流通领域内的继续。如果没有运输业把社会产品送至消费地点, 产品的使用价值就不能实现, 产品的生产过程就没有最后完成。

② 运输业的产品就是“位移”。因为运输业的生产不能改变劳动对象的性质和形状, 不能产生任何独立的新物质形态的产品, 它只能使产品的位置发生移动。

③ 运输业的产品不能储存, 也不能进行积累, 因为它的生产过程和消费过程是结合的、不可分离的, 它只能储备一定数量的生产能力即运输能力, 以满足运量增长的需要。

④ 运输业的产品在被生产出来时就同时被消费, 它的资本周转具有与工农业生产不同的特点。

⑤ 在运输费用中, 没有原料费用, 所以工资和固定资产的折旧费所占的比重较大。在运输业的流动资金中, 并没有原料和成品, 而占主要地位的是燃料和辅助材料。

由此可见, 运输业又是一个特殊的物质生产部门。它同其他物质生产部门有许多基本的共同点。同时, 它又有自己的一些特点。正确地理解它和其他物质生产部门的共性和特性, 对于深刻理解运输业的性质, 发挥它的作用, 是非常重要的。

三、运输要素分析

现代运输的构成, 必须具备动力、运输工具、运输通路和通讯设备 4 种要

素。这4种要素有机配合,成为一个体系,就能发挥最大的功能。

(一) 动力

① 自然动力——包括风力、水力、人力和畜力等。

② 人工动力——包括蒸汽力、石油燃烧烃发力、气体燃烧力、压缩空气力和电力等。

运输工具的动力,处在不断进步之中。如轮船最初使用往复蒸汽机,后来采用涡轮蒸汽机、柴油机,直到用原子能作为动力。飞机引擎由活塞式改为涡轮螺旋式、涡轮喷气式。铁路机车也是由蒸汽机车改为内燃机车,再改为电力机车,牵引力日益增加。核能机发明后,遂有核子商船及潜艇;火箭原理改进后,遂有航天飞机出现,宇宙飞船长驻太空。所以动力是运输的第一要素,动力改变,其他要素亦随之改变。

(二) 运输工具

运输工具有自然运输工具和人工制造的运输工具两类。自然运输工具,其本身亦为动力的来源,如骆驼载货横越沙漠,牛马驮运货物等,这是运输工具和动力尚未分化的运输。人工制造的运输工具,包括下列几种形式。

① 公路车辆——包括汽车、牛车、马车、人力车、自行车、摩托车等。

② 铁路车辆——包括机车、客车、各种货车、列车等。

③ 船舶——包括商船、驳船、军用船、渔船、公务船、游览船等。

④ 航空器——包括气球、飞艇、飞机、滑翔机及火箭等航空器。

现代化的运输工具不仅使运量突飞猛进,且运输设备方面也采用新的科学方法,例如客车内空气调节到适当温度,使乘客感到舒适;货车有保温、冷藏等设备,可保护易腐和鲜活商品。

(三) 运输通路

1. 陆路

① 公路——包括地面、地下及架空公路。

② 铁路——包括地面、地下及架空铁路。

③ 管路——包括输油管路及压缩空气输送管路等。

④ 输送带——包括地上和架空输送带,多用于工厂及大城市短途运输。

2. 水路

① 内防水道——包括河流、湖泊、运河及沿海岸线。

② 海洋航线——包括近海和远洋航路。

3. 空路

① 航空线——国内和国际航线。

② 空中索道——游览地区的缆车索道。

③ 空中钩运——如林场用于运送木材。

通路是运输的路线，包括起点、中途及终点。各种运输使用不同的通路，各种通路与动力、运具相配合，方能发挥效用。例如电气化铁路载重量及速度增加，沿途桥梁、轨道亦必须加强，方能负荷；船舶吨位加大，则所经航线以及出入港口的深度、宽度均须适应，才能顺利通航。

（四）电信设备

电信设备包括有线电、无线电、雷达、电视、广播等。

老式的运输方式多利用自然动力，效率低、范围小、危险性小，对电信设备的需要并不迫切；现代运输多用人工动力，实行大量运输，效率高、范围大、危险性也增大，迫切需要电信设备的配合。现代运输与电信设备，如鱼之于水，一刻不能脱离。除运输工具上需有电信设备外，还要与地面设备相配合，方能充分发挥其功能。航运和航空都使用定位系统，使用无线电使它们随时随地可以知道自己所在的位置。如航空方面有：①超高频多向导航设备；②测距设备；③自动导向仪；④自动降落设备等装置。这些均为国际间公认的必需的重要设备。

四、运输业的产生和发展

运输业的发展过程，是与社会生产力发展相适应的。在资本主义社会以前相当长的历史时期内，由于当时生产力水平较低，故只能依靠畜驮、畜力车、人力车和木帆船等运输工具进行运输。我国在公元前 220 年的秦代就建立了全国性驿站制度，开运河、造桥梁，不断改进运输工具。在公元 1~10 世纪间，已出现了各种帆船，到 12 世纪，我国就已经在海船上使用指南针进行仪器导航。12 世纪后半叶指南针由阿拉伯人从中国传入欧洲，在各国海船上广泛应用，大大地推动了航海技术的进步，这是我国对世界航海技术的重大贡献。从 13 世纪起，海洋上已有各式各样的航速较快的大型帆船了。在 15 世纪初，中国庞大的商船队航行在太平洋和印度洋上，先后到达过亚洲和非洲的 30 多个国家和地区，并到达非洲东岸今索马里和肯尼亚一带，由此可见当时我国的造船和航海事业已相当发达。

随着社会生产和商品交换的发展，社会对运输业的需求日益增加，

于是便出现了以运输工具作为生产手段的小生产者，他们专门从事运输活动，但运输工具及方法没有根本性的变动，仅容量较大，形式较精致而已。到了15~16世纪，欧洲某些国家资本主义生产关系开始形成，当时新兴的资产阶级为了在国外寻找市场和黄金产地，大规模地开展海上探险活动，地理知识和航海经验日益丰富，航海技术又有了很大发展。

18世纪末至19世纪初的产业革命导致了交通运输工具的革命。交通运输工具的革命，实际上是在产业革命后发生的，由于产业革命后出现了大机器生产，投入流通领域的商品越来越多，市场范围日益扩大，手工业时期传下来的运输手段，已不适应大生产条件下运量急剧加大和运程迅速增长的需要，这就使运输工具的革命势在必行。同时，科学技术的发展，为运输工具的革命和运输业的发展提供了物质技术基础。自美国人富尔顿发明轮船，英国人斯蒂芬森发明火车头以后，人类从事运输活动，从利用自然动力和畜力动力进入到机器动力时代。1807年第一艘轮船“克莱蒙特号”在美国下水和1825年第一条铁路在英国正式办理货运业务，标志着机械运输业的开始，出现了铁路火车和海洋轮船等近代运输工具。随着商品生产的发展和商品交换范围的扩大，以及近代运输工具的出现，专门从事运输的企业日益扩展起来，运输工具所有者从商品所有者（工业企业主和商人）中分离出来，出现了专门从事运输的运输业主，交通运输部门便成为运输业主特殊的投资领域。

进入20世纪30年代，汽车运输、航空运输和管道运输相继崛起，且发展迅猛。这样，就形成了包括水、陆、空、管道等多种运输方式的现代化运输体系。科学技术的进步，进一步推动了运输业的发展，发明和使用了许多新型的运输工具，其特点是向大型化、专门化、高速化和自动化方向发展。

由于生产技术不断革新，运输业的合理化被提到议事日程上来，运输商品要求速度快、破损少、费用低，这就要求运输工具和运输方式来一次革命。由此，促进了各种运输方式间的配合和合作，并引起了运输组织技术和经营管理上的巨大变化。于是出现了将货物汇集成一组大的单位，以适合装卸机械化的成组化运输方式，即集装箱运输方式和托盘运输方式。由此传统的单一运输发展为多式联运，“门到门”运输日渐取代“港到港”和“站到站”运输。在运输单据和手续上，也日趋简化和统一，以适应现代化管理的要求。这些变化，有效地促进了运输效率的提高。

第二节 国际贸易运输的性质和对象

一、国际贸易运输的地位和作用

运输业的发展同国际贸易的发展是相联系的。国际贸易的发展要求运输业的规模与其相适应,而运输业的发展又有力地促进了国际贸易的发展。为了适应国际贸易进一步发展的需要,各种现代运输工具不断得到改进,运输体系结构和经营管理工作也不断完善和日趋现代化,这对加强国际间的经济联系,深化国际分工,促进国际贸易的发展,都起了而且将继续起着很重要的作用。

1. 国际贸易运输是国际贸易不可缺少的重要环节

在国际贸易中,进出口商品在空间上的流通范围是非常广阔的,没有运输,要进行国际间的商品交换是不可能的。商品成交以后,只有通过运输,按照约定的时间、地点和条件把商品交给对方,贸易的全过程才算最后完成。

2. 国际贸易运输是交通运输的重要分支

交通运输可按运输的对象和运送的范围分为国内旅客运输、国际旅客运输、国内货物运输、国际货物运输四类。从世界范围来说,海上运输的绝大部分货运量属于国际货物运输;航空运输中的国际货运量也占有较大的比重;国际货运量在铁路运输中所占比重要小一些,但由于时间紧,运输要求高,常常是优先运送的对象;此外,国际货运量在公路运输中也占有一定的比例,尤其是在国际贸易高度发展、国土较小、公路发达的欧洲,国际公路货运占据重要的地位。

3. 国际贸易运输能够促进国际贸易的发展

国际贸易运输工具的不断改进,运输体系结构、经营管理工作的逐步完善和日趋现代化,不仅使得开拓越来越多的国际市场成为可能,而且,由于交货更为迅速、准时,运输质量更高,运输费用更节省,可以大大提高国际贸易的经济效益,进而使得国际间的经济联系日益加强,国际分工日趋深化,国际贸易愈加发展。

4. 国际贸易运输能够促进交通运输的发展

竞争激烈的国际贸易市场,迫使各国的外贸运输部门根据新形势的要求,及时采用和引进国外先进的运输组织技术,开辟新的运输渠道,这就大大加速了交通运输部门对国外先进技术的推广与应用。

5. 国际贸易运输是平衡国家外汇收入的重要手段

如前所述,国际贸易运输是一种无形的国际贸易,它用于交换的是一种特殊的商品——运输服务。所以,就一个国家来说,从事国际货运的规模越大,效益越高,就能获得更多的外汇收入。

二、国际贸易运输的基本特点

国际贸易运输是对外贸易工作中的一个重要组成部分,受到国际政治变化、国际经济关系变化、国外市场变化和国内需求变化等各种因素的影响,并牵涉到外贸工作的许多方面,所以国际贸易运输工作除具有一般运输的特点外,又有其本身的特点,主要表现在下列几方面。

1. 国际贸易运输是中间环节多的长途运输

国际贸易运输与国内运输不同,运输路线一般较国内运输要长。以我国内港口到西北欧港口为例,运输线就长达 18000km 以上。在运输过程中,往往需要使用各种不同的运输工具和运输方式,经过多次装卸和搬动的中间环节,因此,它是一项中间环节多的长途运输。

2. 国际贸易运输工作的时间性特别强

国际市场上出口商品的竞争十分激烈,不仅要求质量好,而且要求上市快。特别是一些鲜活商品、季节性商品和价格敏感性强的商品,更要求迅速运输,不失时机地组织供应,才有利于提高出口商品的竞争能力,有利于巩固和扩大销售市场。就进口商品而言,往往是国内建设和生产急需的,如果运输迟缓,就要影响生产进度和有关重点建设项目的及时完成。因此,外贸运输工作者必须加强时间观念,争时间,抢速度,更好地为发展我国的对外贸易事业服务。

3. 国际贸易运输是一项政策性强的涉外活动

我国愿在平等互利的基础上,发展同世界各国的贸易往来和经济合作。国际贸易运输工作是外贸工作的有机组成部分,必须贯彻对外贸易方针和对外贸易国别政策,因此政策性比较强。国际贸易运输工作又是一项涉外活动,必须配合我国的外交政策进行。在国际贸易运输组织工作中,要优先安排装运政治性的紧急物资和国家重点建设的设备,保证运输质量,按时完成任务。

4. 国际贸易运输的风险较大

由于国际贸易运输的路线长、涉及面广,中间环节多,又复杂多变,它的风险也较国内运输为大。以海洋运输为例,船只发生意外是常有的事情。据伦敦保险业协会发表的数字:1978 年全世界船舶灭失 261 艘,1979 年为 279 艘,1980 年为 387 艘,1983 年仍有 290 艘船舶灭失。由此可见风险程度之大。

5. 国际贸易运输涉及面广、情况复杂多变