

# 国际集装箱多式联运

主 编◎孟祥茹 副主编◎宋 伟 姜 华



人民交通出版社股份有限公司  
China Communications Press Co., Ltd.

International Container Multimodal Transport

# 国际集装箱多式联运

主 编 孟祥茹

副主编 宋 伟 姜 华



人民交通出版社股份有限公司  
China Communications Press Co., Ltd.

## 内 容 提 要

本书系统地讲述了国际集装箱多式联运的基本理论和运输组织。全书共十一章,包括绪论,国际集装箱多式联运设施设备,国际海运集装箱运输组织,国际海运集装箱业务,铁路集装箱货物运输,公路集装箱货物运输,航空集装箱货物运输,内河集装箱货物运输,国际集装箱多式联运费用计收,国际货物运输公约,国际多式联运责任、保险及货损处理。

本书可作为交通运输、物流工程、物流管理、国际航运相关专业的教材或教学参考书,也可供从事交通运输与物流管理工作的技术人员和管理人员自学参考。

\* 本书配备多媒体教学课件和丰富的视频教学资源,每章后有综合练习题。如需课件、视频教学资源、课后习题参考答案以及样书等,请与本书责任编辑联系。

### 图书在版编目(CIP)数据

国际集装箱多式联运 / 孟祥茹主编. —北京:人民交通出版社股份有限公司,2017.8

ISBN 978-7-114-13905-5

I. ①国… II. ①孟… III. ①国际运输—集装箱运输—联合运输—教材 IV. ①U169.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 201204 号

书 名: 国际集装箱多式联运

著 者: 孟祥茹

责任编辑: 司昌静

出版发行: 人民交通出版社股份有限公司

地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)59757973

总 经 销: 人民交通出版社股份有限公司发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京盈盛恒通印刷有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 22.75

字 数: 564 千

版 次: 2017年8月 第1版

印 次: 2017年8月 第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-13905-5

定 价: 49.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

# 前 言

## FOREWORD

国际集装箱多式联运是一种利用集装箱进行联运的运输组织方式,它通过采用海、陆、空等两种以上的运输手段,完成国际连贯货物运输,打破了过去海、铁、公、空等单一运输方式互不连贯的传统做法。当前,提供优质的国际多式联运服务已成为集装箱运输经营者增强竞争力的重要手段。

国际集装箱多式联运是一门不断发展的综合性交叉学科,涉及交通运输学、运输组织学、管理学和经济学等多个学科。本书以理论联系实际为原则,在现有研究的基础上,参考近期的研究成果对国际集装箱多式联运组织进行了深入、系统的研究。本书系统讲述了国际集装箱多式联运的有关理论知识,除了讲述集装箱运输、国际多式联运的基本概念及业务组织技术以外,还突出了大交通的理念,使学生明确组织多式联运的目的是充分发挥各种运输方式的优势,以最少的资源投入取得最大的经济效益,充分满足国民经济和社会发展对交通运输的需求,这是运输合理化的一种重要组织手段。

本书具有以下特点:

(1)逻辑性强。章节设计按照国际集装箱多式联运的基本知识、多式联运设施设备、海运集装箱运输组织与业务、铁路集装箱运输组织与业务、公路集装箱运输组织与业务、航空集装箱运输组织与业务、内河集装箱运输组织与业务的思路进行,符合学生循序渐进的学习习惯。

(2)实践性和应用性较强。每章提供综合练习题,以便学生巩固、运用所学的理论知识。

(3)内容丰富,结构新颖。每章开始提供了本章的教学目标,给出了教学要求,对于各知识点及需要学生掌握的程度进行了说明。

(4)内容完整系统、重点突出,所用资料力求更新、更准确地解读关键点。该书在注重运输组织理论知识的同时,强调运输组织知识的应用性。

本书由孟祥茹负责结构设计、草拟提纲、组织编写和最后的定稿工作。具体编写分工如下:第一章、第三章、第六章、第七章、第九章由孟祥茹(山东交通学院)编写,第十章、第十一章由宋伟(交通运输部交通干部管理学院)编写,第四章、第八章

由姜华(山东交通学院)编写,第二章、第五章由孙建萌编写,全书绘图及习题由孙建萌负责。在编写过程中,本书参考了有关书籍和资料,在此向其作者表示衷心的感谢!本书的出版得到人民交通出版社股份有限公司的大力支持,在此一并表示衷心的感谢!

由于作者水平所限,书中难免存在疏漏之处,敬请读者批评指正。

作者

2017年6月

<b>第一章 绪论</b> .....	1
第一节 国际集装箱多式联运的发展 .....	2
第二节 国际集装箱多式联运的含义及特点 .....	5
第三节 国际多式联运的运输组织形式 .....	11
第四节 国际集装箱多式联运系统构成 .....	19
综合练习题 .....	22
<b>第二章 国际集装箱多式联运设施设备</b> .....	24
第一节 集装箱 .....	25
第二节 集装箱运输船舶 .....	40
第三节 集装箱码头 .....	47
第四节 集装箱货运站 .....	57
第五节 集装箱堆场 .....	61
综合练习题 .....	69
<b>第三章 国际海运集装箱运输组织</b> .....	71
第一节 国际海洋运输概述 .....	72
第二节 集装箱船舶运行组织 .....	76
第三节 集装箱船舶配积载 .....	88
综合练习题 .....	99
<b>第四章 国际海运集装箱业务</b> .....	101
第一节 航线集装箱配备量的确定 .....	102
第二节 航线集装箱租箱量的确定 .....	107
第三节 集装箱的空箱调运 .....	112
第四节 集装箱货物进出口业务 .....	120
综合练习题 .....	126
<b>第五章 铁路集装箱货物运输</b> .....	128
第一节 铁路集装箱货物运输概述 .....	129
第二节 铁路集装箱运输组织 .....	133
第三节 集装箱铁水联运组织 .....	139
第四节 集装箱铁水联运港站组织 .....	153
综合练习题 .....	158
<b>第六章 公路集装箱货物运输</b> .....	160
第一节 公路集装箱运输概述 .....	161

第二节	公路集装箱运输的发展模式	169
第三节	集装箱公铁联运组织	179
第四节	集装箱公铁联运单证	185
	综合练习题	193
<b>第七章</b>	<b>航空集装箱货物运输</b>	<b>195</b>
第一节	航空货物运输基础知识	196
第二节	航空集装箱运输组织	206
第三节	航空集装箱运输设备	215
第四节	航空货运单证	226
	综合练习题	237
<b>第八章</b>	<b>内河集装箱货物运输</b>	<b>240</b>
第一节	内河集装箱货物运输概述	241
第二节	内河集装箱运输组织	245
第三节	集装箱江海联运组织	248
第四节	集装箱顶推船队甩挂水水联运组织	258
	综合练习题	270
<b>第九章</b>	<b>国际集装箱多式联运费用计收</b>	<b>272</b>
第一节	国际集装箱多式联运运费	273
第二节	国际集装箱海运运价与运费	276
第三节	铁路运价与运费	283
第四节	公路运价与运费	290
第五节	航空运价与运费	294
	综合练习题	303
<b>第十章</b>	<b>国际货物运输公约</b>	<b>305</b>
第一节	国际海上货物运输公约	306
第二节	国际铁路货物运输公约	313
第三节	国际航空货物运输法律	319
第四节	国际公路货物运输公约	325
第五节	多式联运法律法规	328
	综合练习题	331
<b>第十一章</b>	<b>国际多式联运责任、保险及货损处理</b>	<b>333</b>
第一节	国际集装箱多式联运责任	334
第二节	国际集装箱多式联运保险	341
第三节	国际多式联运货损事故处理	346
	综合练习题	354
<b>附录</b>	<b>教学参考资源</b>	<b>356</b>
	<b>参考文献</b>	<b>357</b>

# 第一章 绪 论

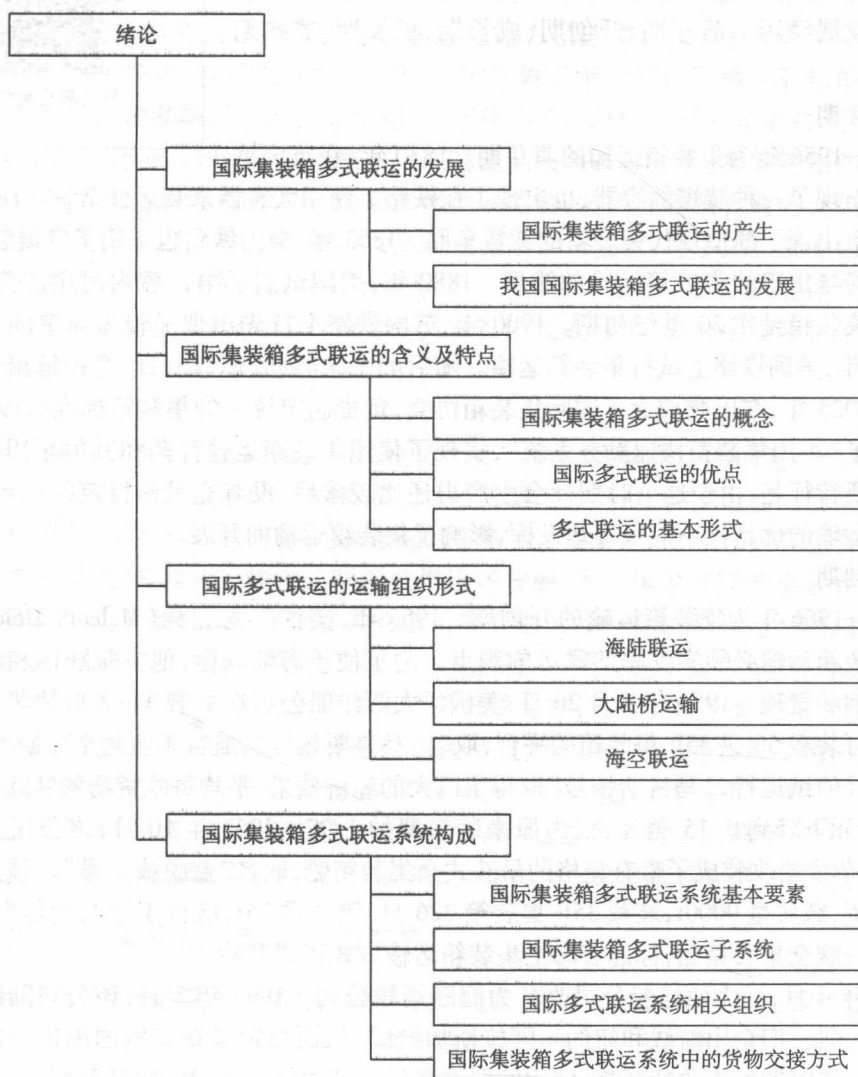


## 学习目标

通过本章学习,学生应了解国际集装箱多式联运的产生和发展;了解国际集装箱多式联运的概念和优点;掌握多式联运的基本形式;掌握国际多式联运的运输组织形式;了解国际集装箱多式联运的系统构成。



## 知识架构





国际集装箱运输是一种先进的现代化运输组织方式,与传统的件杂货散货运输方式相比,它具有运输效率高、经济效益好和服务质量优的特点。正因如此,集装箱运输在世界范围内得到了飞速发展,已成为世界各国国际贸易的最优运输方式。尤其是经过几十年的发展,随着集装箱运输软硬件成套技术臻于成熟,20世纪80年代集装箱运输已进入国际多式联运时代。

## 第一节 国际集装箱多式联运的发展

### 一、国际集装箱多式联运的产生

集装箱运输起源于英国。早在1801年,英国的詹姆斯·安德森(James Anderson)博士就提出将货物装入集装箱进行运输的构想。纵观集装箱运输的发展历史,它经历了从无到有、从小到大的过程,并逐渐发展成为现代化的运输组织方式。集装箱运输的发展经历了萌芽期、开创期、成长期、扩展期、成熟期五个阶段。

#### 1. 萌芽期

1830—1956年为集装箱运输的萌芽期。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大容器来装运件杂货。1845年,在英国铁路上出现了酷似现代集装箱的载货车厢。1853年,美国铁路也采用了容器装运法,这是世界上最早出现的集装箱运输的雏形。1880年,美国试制了第一艘内河用的集装箱船。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,美国铁路上试行集装箱运输。随后的十余年间,德、法、日、意相继出现了集装箱运输。1933年,在巴黎成立了国际集装箱协会,负责制定统一的集装箱标准。1952年后,美国建立了“军用集装箱快速勤务系统”,实现了使用集装箱运输弹药和其他军用物品。该时期的重要特征是:由于这个时期社会生产力还比较落后,没有充足而稳定的适箱货源,致使集装箱运输的优越性不能很好地发挥,影响了集装箱运输的开展。

#### 2. 开创期

1956—1966年为集装箱运输的开创期。1955年,美国人麦克林(Malcom Mclean)首先提出了集装箱运输必须实现海陆联运的观点。为了便于海陆联运,他主张陆运和海运由一个公司控制和管理。1956年4月26日,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”,航行于纽约至休斯敦航线上。经过3个月的试运行,“马科斯顿号”取得了巨大的经济效果,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。1957年10月,该公司又将一艘C-2型件杂货船改装成了带有箱格的吊装式全集装箱船,取名“盖脱威城号”。该船设有集装箱装卸桥,载质量9000t,装载35ft集装箱226只,箱总重25t,航行于纽约到休斯敦,这是世界上第一艘全集装箱船,标志着海上集装箱运输方式正式开始。

1960年4月,泛大西洋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—旧金山航线和纽约—阿拉斯加航线,从而奠定了在美国国内进行集装箱运输的基础。该时期的重要特征是:使用的船舶都是经济货船改装成的集装箱船,没有专用的

#### 情景导入

可通过观看国内外企业宣传片引导学生认知国际集装箱多式联运。



集装箱运输概览

集装箱泊位,使用的都是非标准的 17ft、27ft 和 35ft 的集装箱,集装箱运输航线局限于美国国内。

### 3. 成长期

1966—1971 年为集装箱运输的成长期。1966 年 4 月,海陆运输公司(原美国泛大西洋船公司)以经过改装的全集装箱船开辟了纽约至欧洲集装箱运输航线。1967 年 9 月,马托松船公司将“夏威夷殖民者”全集装箱船投入到日本至北美太平洋沿岸航线。一年后,日本有 6 家船公司在日本至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、美国和澳大利亚等国家和地区开展了集装箱运输。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码头。该时期的重要特征是:①集装箱运输从美国本土逐步走向国际化;②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 700~1000TEU(标准箱);③出现了集装箱专用泊位;④集装箱规格趋于国际标准化,统一采用国际标准化组织(ISO)规定的 20ft 和 40ft 的标准集装箱。

### 4. 扩展期

1971 年至 20 世纪 80 年代末为集装箱运输的扩展期。1971 年年底,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。这个时代把“门到门”的运输目标导向国际多式联运的系统化方向,开始构筑系统运输和联运系统,20 世纪 70 年代到 80 年代,是计算机软件发展时代,这也为集装箱运输成熟期的到来做好了准备。该时期的重要特征是:①集装箱船舶运输能力迅速增加,出现了载箱量为 2000TEU 的第二代集装箱船;②世界各国普遍建设集装箱专用泊位,1983 年集装箱专用泊位达到 983 个,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;③电子计算机得到更广泛采用,现代化管理水平有很大提高;④1980 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。

### 5. 成熟期

20 世纪 80 年代末至今为集装箱运输的成熟期。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。船舶运力、港口吞吐能力和内陆集疏运能力三个环节之间衔接和配套日趋完善,与集装箱运输有关的硬件和软件日臻完善,各有关环节紧密衔接、配套建设;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十分可观。20 世纪 90 年代,集装箱运输市场竞争日趋激烈,各船公司为了求生存、求发展,纷纷组建联营体和“环球联盟”。其重要特征是:①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;②集装箱运输系统的现代化水平不断提高,集装箱船舶大型化和全自动化,集装箱专用泊位高效率化,集装箱运输的集疏运系统等配套建设;③管理方法科学化,管理手段现代化,广泛采用 EDI(电子数据交换)系统,实现集装箱动态跟踪管理等;④集装箱多式联运获得迅速发展,发达国家之间的集装箱运输基本实现了多式联运,发展中国家多式联运增长迅速。

## 二、我国国际集装箱多式联运的发展

1973 年 9 月,天津港第一次接卸进口国际集装箱,揭开了我国国际集装箱运输的序幕。1978 年 9 月,中国远洋运输总公司开辟了第一条上海—澳大利亚的集装箱运输航线。1980 年,天津港建成中国(不含港澳台)第一个集装箱码头。我国国际集装箱运输经历了从 20 世

纪70年代开始起步、80年代打基础、90年代进入快速发展的阶段。

### 1. 我国国际集装箱多式联运发展现状

我国国际集装箱运输在20世纪70年代迈出了可喜的第一步。1980年,全国港口国际集装箱吞吐量达到6.4万TEU。国家和各级政府及有关部门相继建立了专职机构,制定了一些优惠政策和法规,积极扶持集装箱运输的发展,并加强对这项工作的领导和管理。交通运输部门和外经贸部门积极筹措资金,建立集装箱船队,建设集装箱专用码头泊位、口岸后方集疏运系统及集装箱运输信息管理系统。1989—1991年,我国组织了以上海港为枢纽港的集装箱运输系统(多式联运)的工业性试验,使我国的国际集装箱运输管理系统和现代化信息管理系统进一步规范化,逐渐向国际惯例靠拢。

近十几年来,我国港口集装箱运输发展迅速,港口集装箱吞吐量已连续多年排在世界第一。在整体上,我国港口的集装箱吞吐量增长速度已经陆续领先全球的其他国家和地区的港口了。无论是在2014年世界十大港口集装箱吞吐量排名表上还是在2015年世界十大集装箱港口吞吐量排名表,在世界十大港口中有7个来自中国。2015年,我国沿海和内河港口中(不含港澳台),集装箱吞吐量排名前10位的港口依次是上海港、深圳港、宁波—舟山港、青岛港、广州港、天津港、大连港、厦门港、营口港、苏州港,连云港港列全国港口第十一位、沿海港口第十位。

### 2. 我国集装箱船队的发展

我国集装箱船队运力大幅提升。按照20ft的标准箱计算,2015年年初我国船东在全球集装箱船队中所占的份额仅为7%,但是却拥有25%的全球集装箱船订单。这正是国内不同类型的船东多管齐下而取得的成果。

#### (1) 国有船东占主导地位

我国集装箱船队主要是由国有班轮运输企业所主导的。国有船东的集装箱船队规模占我国集装箱船队规模的86%。中远集团和中海集团作为国内主要的国有班轮运输企业,运力遥遥领先于其他国有船东,中远集团和中海集团不断调整船队结构,10000TEU以上的船舶在其集装箱船队中所占比例已经达到了19%。这一趋势充分反映了两大航运巨头正在尝试利用超大型集装箱船的规模经济效应来降低其航线运营成本,尤其是通过订造一批载箱量更大的集装箱船投入远东—欧洲航线。而这一举措也使得其订单的平均载箱量提升至14000TEU,是目前船队平均运力的2倍之多。

#### (2) 民营船东稳健发展

在国内集装箱船队市场中,民营船东的地位与除中远、中海之外的其他国有船东类似,主要经营亚洲内部航线以及中国内河和沿海航线。民营船东的集装箱船运力占我国集装箱船运力总量的11%。在船舶大型化方面,相比中远和中海的大幅增长,民营船东的集装箱船订单的平均载箱量(2100TEU)与目前相比仅有小幅上升。其中,海丰国际作为国内最大的民营船东,在2013年订造了4艘1800TEU的集装箱船舶,进一步地巩固了其在亚洲区域航线上的优势地位。

#### (3) 融资租赁公司或市场新贵

我国集装箱船队发展的又一亮点是国内融资租赁公司的加入。尽管融资租赁公司在目前国内集装箱船队中所占份额仅为3%,共计4艘集装箱船于2014年交付,但它们的新船订单却以51万TEU的规模占到了我国集装箱船订单的61%,并且平均载箱量达到11000TEU。班轮运输市场对于新造船的融资需求推动了国内这些融资租赁公司纷纷以非

经营性船东的身份加入造船市场。这些新集装箱船一经交付,将以经营租赁的方式长期租给国外的班轮运输公司进行营运,例如地中海航运。


由此看来,中远集团和中海集团凭借着庞大的船队规模以及与其他班轮公司在主要航线上所组成的航运联盟,仍将在我国集装箱船队中占据主导地位。但是随着超大型集装箱船的陆续交付,国内融资租赁公司凭借其快速扩张的船队规模,将与中远和中海一起推动我国集装箱船队的发展。

## 第二节 国际集装箱多式联运的含义及特点


### 一、国际集装箱多式联运的概念

**情景导入**


可通过港口码头集装箱货运、集装箱码头多式联运仿真、多式联运与公路运输对比等深入理解国际集装箱多式联运。



港口码头集装箱货运



集装箱码头多式联运仿真



多式联运与公路运输对比

国际多式联运是在集装箱运输基础上发展起来的,是以实现货物整体运输的最优化效益为目的的一种国际货物运输组织形式。由于集装箱运输的飞速发展,使多式联运成为国际货物运输业的主要方式之一。它打破了过去海、陆、空等单一运输方式互不连贯的传统做法,而是将海、铁、公、空等单一运输方式有机结合起来,构成一种跨国(地区)的连贯运输方式,被称为运输业的一次革命。由于集装箱在不同运输方式之间的转运十分方便,所以集装箱运输在多式联运中得到极为普遍的应用。也正因如此,虽然集装箱运输并不一定要由多式联运组成,多式联运也并不一定要利用集装箱来装运,但实务中人们常常将两者混同使用。如果赋予两者相同的含义,那么它们的区别在于:前者是技术上的名词,而后者则是法律上的术语。

#### 1. 相关概念

##### (1) 国际多式联运

“多式联运”一词最早见于1929年的《华沙公约》。1980年5月,在日内瓦召开了由84个国家和地区参加的国际多式联运会议,通过了《联合国国际货物多式联运公约》,将国际多式联运定义为:按照多式联运合同,以至少两种不同的运输方式,由多式联运经营人将货物从一国境内接管货物的地点运至另一国境内指定交付货物地点。

##### (2) 国际多式联运经营人

国际多式联运经营人指其本人或通过其代表订立多式联运合同的任何人,是事主而不是发货人的代理人或代表,也不是参加多式联运的承运人的代理人或代表,并负有履行合同的

### (3) 多式联运合同

多式联运合同指多式联运经营人凭以收取运费、负责完成或组织完成国际多式联运的合同。

### (4) 多式联运单据

多式联运单据指证明多式联运合同及证明多式联运经营人接管货物并负责按照合同交付货物的单据,一般称为多式联运提单。

### (5) 发货人

发货人指其本人或以其名义或代表按照多式联运合同将货物实际交给多式联运经营人的任何人。

### (6) 收货人

收货人有权提取货物的人。

### (7) 货物

货物包括由发货人提供的任何集装箱、货盘或类似的装运工具或包装。

### (8) 契约承运人与实际承运人

契约承运人:指签订运输合同的承运人。在多式联运中,是指与发货人签订多式联运合同的承运人,即多式联运经营人。

实际承运人:指实际完成运输的承运人。在多式联运中,是指实际完成运输全程中某一区段或几个区段货物运输的分运人。这些实际承运人与多式联运经营人订立区段运输合同并据以完成区段运输,但他们与联运合同中的发货人没有合同关系。

## 2. 国际多式联运的特征

国际多式联运通常是以集装箱为运输单元,将不同的运输方式有机地组合在一起,构成连续的、综合性的一体化货物运输。通过一次托运、一次计费、一份单证、一次保险,由各运输区段的承运人共同完成货物的全程运输,即将货物的全程运输作为一个完整的单一运输过程来安排。它是一种以方便托运人和货主为目的的先进的货物运输组织形式。结合国际上的实际做法,可以看出,构成国际多式联运必须具备以下特征或基本条件。

### (1) 必须订立一个多式联运合同

该运输合同明确规定多式联运经营人与托运人之间的权利、义务、责任、豁免的合同关系和多式联运的性质,也是区别多式联运与一般货物运输方式的主要依据。合同是多式联运经营人与发货人订立的、符合多式联运条件的运输合同。该合同是以多式联运经营人签发多式联运单证(即多式联运提单)证明的、有偿、承揽和非要式的合同。

### (2) 必须使用一份全程多式联运单据

该单证应满足不同运输方式的需要,并按单一运费率计收全程运费,并证明多式联运合同及证明多式联运经营人已接管货物并负责按照合同条款交付货物所签发的单据。

### (3) 必须是至少两种不同运输方式的连续运输

至少使用两种或两种以上的运输方式,而且必须是不同方式之间的连续运输。这是一票货运是否属于多式联运的最重要的特征。

### (4) 必须是国际货物运输

这不仅是区别于国内货物运输,更重要的是涉及国际运输法规的适用问题。多式联运的货物主要是集装箱或集装化的货物。可见,即使采用两种以上不同运输工具完成的国内货物运输也不属于国际多式联运的范畴。

### (5) 必须由一个多式联运经营人对货物运输的全程负责

该多式联运经营人不仅是订立多式联运合同的当事人,也是多式联运单证的签发人。当然,在多式联运经营人履行多式联运合同所规定的运输责任的同时,可将全部或部分运输委托他人(分承运人)完成,并订立分运合同。但分运合同的承运人与托运人之间不存在任何合同关系。无论涉及几种运输方式,分为多少个运输区段,其全程运输都是由多式联运经营人完成或组织完成,多式联运经营人要对运输全程负责。

## 二、国际多式联运的优点

国际多式联运是国际运输发展的方向。开展国际集装箱多式联运具有许多优越性,主要表现在以下几个方面。

### 1. 统一化、简单化

所谓统一化、简单化,主要表现为在国际多式联运方式下不论货物运程有多远,不论由几种运输方式共同完成对货物的运输,并且不论运输途中对货物进行多少次转换,所有一切运输事项均由多式联运经营人负责办理。而货主只需要办理一次托运、订立一份运输合同、支付一次费用、办理一次保险,从而省去托运人办理托运手续的许多不便。同时,由于多式联运采用一份货运单证,统一计费,因此也可简化制单和结算手续,节省人力和物力。此外,一旦运输过程中发生货损货差,由多式联运经营人对全程运输负责,从而也可简化理赔手续,减少理赔费用。如果运输过程中发生货物灭失或损害,由多式联运经营人对全程运输负责,而每一运输区段的承运人对自己运输区段的货物损害承担责任。这种做法不会影响多式联运经营人对每一运输区段实际承运人的任何追偿权利。

### 2. 缩短货物运输时间,提高运输质量

以集装箱为运输单元,实现“门到门”运输,尽管经过多次换装、过关,但保持运输单元里货物不动,只保持外表良好、铅封完整即可,减少了中间环节,货损、货差、被盗可能性大大降低,在很大程度上提高了货物的运输质量。全程由专业人员组织,衔接紧凑、配合较好、中转及时、停留时间短,从而使运输速度提高。在国际多式联运方式下,各个运输环节和各种运输工具之间配合密切,衔接紧凑,货物所到之处中转迅速及时,大大减少货物的在途停留时间,从根本上保证了货物安全、迅速、准确、及时地运抵目的地,相应地降低了货物的库存量和库存成本。

### 3. 降低运输成本,节约运杂费

联运经营人与区段承运人和各代理人长期合作,对方一般给予优惠运价或较低佣金。通过对运输路线的合理选择和运输方式的合理使用,可降低全程的运输成本。货主在货物交由第一承运人以后即可取得货运单证,并据以结汇,从而提前了结汇时间,这不仅有利于加速货物占用资金的周转,而且可以减少利息的支出。采用集装箱,节省包装和保险费用。一张单证、单一费率,简化制单结算手续,节省人力、物力、财力。

### 4. 提高运输组织水平,实现合理运输

对于区段运输而言,各种运输方式的经营人各自为政、自成体系,其经营业务范围受到限制,货运量相应也有限。多式联运扩大到世界范围,其他与运输有关的行业如仓储、港口、代理、保险、金融等都可以通过参加多式联运扩大业务。国际多式联运是由专业人员组织的全程运输,这些人对世界的运输网,各类承运人、代理人、相关行业和机构及有关业务都有较深的了解和紧密的关系,可以选择最佳的运输路线,使用合理的运输方式,选择合适的承运

人,实现最佳的运输衔接与配合,从而大大提高运输组织水平,充分发挥现有设施和设备的作用,实现合理运输。

### 5. 其他作用

从政府的角度来看,发展国际多式联运具有以下重要意义:有利于加强政府部门对整个货物运输链的监督与管理;保证本国在整个货物运输过程中获得较大的运费收入分配比例;有助于引进先进的运输技术;减少外汇支出;改善本国基础设施的利用状况;通过国家的宏观调控与指导职能保证使用对环境破坏最小的运输方式达到保护生态环境的目的。

## 三、多式联运的基本形式

### 1. 协作式多式联运

#### (1) 定义

协作式多式联运,是指两种或两种以上运输方式的不同运输企业按照统一的公约、规章或商定的协议,共同将货物从接管货物的地点运到指定交付货物的地点的联运。

协作式多式联运是国内货物联运的基本形式。在协作式多式联运下,参与联运的承运人均可受理托运人的托运申请,接收货物,签署全程运输单据,并负责自己区段的运输生产;后续承运人除负责自己区段的运输生产外,还需要承担运输衔接工作;最后承运人则需要承担货物交付以及受理收货人的货损、货差的索赔。在这种体制下,参与联运的每个承运人均具有双重身份。对外而言,他们是共同承运人,其中一个承运人(或代表所有承运人的联运机构)与发货人订立的运输合同,对其他承运人均有约束力,即视为每个承运人均与货方存在运输合同关系;对内而言,每个承运人不但有义务完成自己区段的实际运输和有关的货运组织工作,还应根据规章或约定协议,承担风险,分配利益。

#### (2) 类型

根据开展联运的依据不同,协作式多式联运可进一步细分为法定多式联运和协议多式联运两种。

①法定多式联运:指不同运输方式的运输企业之间根据国家运输主管部门颁布的规章开展的多式联运。目前,铁路、水路运输企业之间根据《铁路水路货物联运规则》开展的水陆联运属于此种联运。在这种联运形式下,有关运输票据、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之间的费用清算等,均应符合国家颁布的有关规章的规定,并实行计划运输。

这种联运形式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,它不仅在联运方式上仅适用铁路与水路两种运输方式之间的联运,而且对联运路线、货物种类、数量及受理地、换装地也做出了限制。此外,由于货主托运前需要报批运输计划,给货主带来了一定的不便。法定多式联运通常适用于指令性计划物资、重点物资和国防、抢险、救灾等急需物资的调拨。

②协议多式联运:指运输企业之间根据商定的协议开展的多式联运。比如,不同运输方式的干线运输企业与支线运输企业或短途运输企业,根据所签署的联运协议开展的多式联运,属于此种联运。与法定多式联运不同,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,均按联运协议的规定办理。与法定多式联运相比,该联运形式的最大缺点是联运执行缺乏权威性,而且联运协议的条款也可能会损害货主或弱小承运人的

利益。

### (3) 协作式多式联运的运输过程

协作式多式联运的组织者是在各级政府主管部门协调下,由参加联运的各种方式的运输企业和中转港站共同组成的联运办公室(或其他名称),货物全程运输计划由该机构制订。这种联运组织下的货物运输过程如图 1-1 所示。

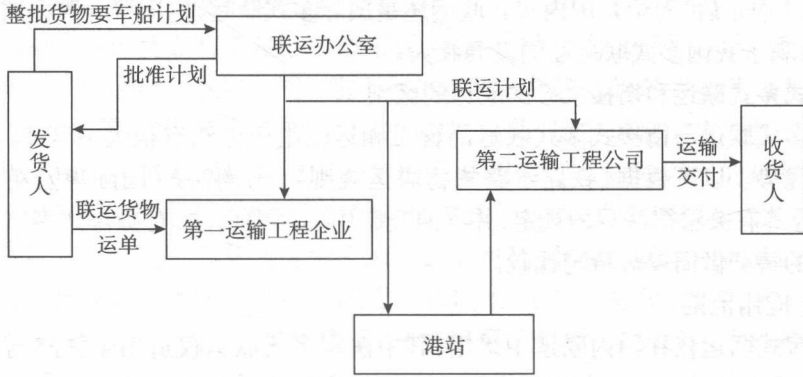


图 1-1 协作式多式联运的运输过程

## 2. 衔接式多式联运

### (1) 定义

衔接式多式联运是指由一个多式联运企业[以下称多式联运经营人(MTO)]综合组织两种或两种以上运输方式的不同运输企业,将货物从接管货物的地点运到指定交付货物的地点的运输。在实践中,多式联运经营人既可能由不拥有任何运输工具的国际货运代理、场站经营人、仓储经营人担任,也可能由从事某一区段的实际承运人担任。但无论如何,多式联运经营人都必须持有国家有关主管部门核准的许可证书,能独立承担责任。

### (2) 衔接式多式联运的运输过程

衔接式多式联运的全程运输组织业务是由多式联运经营人完成的。这种联运组织下的货物运输过程如图 1-2 所示。

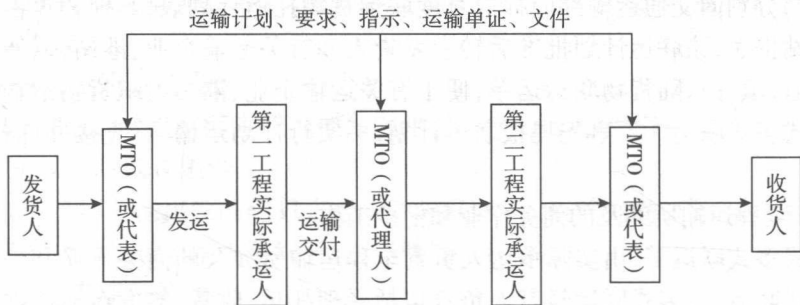


图 1-2 衔接式多式联运的运输过程

在衔接式多式联运下,运输组织工作与实际运输生产实现了分离,多式联运经营人负责全程运输组织工作,各区段的实际承运人负责实际运输生产。在这种体制下,多式联运经营人也具有双重身份。对于货主而言,他是全程承运人,与货主订立全程运输合同,向货主收取全程运费及其他费用,并承担承运人的义务。对于各区段实际承运人而言,他是托运人,与各区段实际承运人订立分运合同,向实际承运人支付运费及其他必要的费用。很明显,这种运输组织与运输生产相互分离的形式,符合分工专业化的原则,由多式联运经营人“一



手托两家”，不但方便了货主和实际承运人，也有利于运输的衔接工作，因此这种方式是联运的主要形式。在国内联运中，衔接式多式联运通常称为联合运输，多式联运经营人则称为联运公司。我国在《合同法》颁布之前，仅对包括海上运输方式在内的国际多式联运经营人的权利与义务，在《海商法》和《国际集装箱多式联运规则》中做了相应的规定，对于其他形式下国际多式联运经营人和国内多式联运经营人的法律地位与责任，并未做出明确的法律规定。《合同法》颁布后，无论是国内多式联运还是国际多式联运，均应符合该多式联运合同中的规定，这有利于我国多式联运业的发展壮大。

### 3. 协作式多式联运和衔接式多式联运的区别

协作式多式联运与衔接式多式联运的含义和运输组织方法有很大的区别，各自具有独有的特征与优势。以下根据《铁路水路货物联运规则》《海商法》《国际集装箱多式联运规则》《合同法》等有关法律法规的规定，并参照实践中的习惯做法，对协作式多式联运与衔接式多式联运的特征做简要分析与比较。

#### (1) 关于应用范围

协作式多式联运仅在国内联运中采用，其中法定多式联运仅适用于铁路与水路之间的联运；而衔接式多式联运不仅在国际货物运输中广泛采用，而且在国内货物运输中采用的比例也在迅速增加。

#### (2) 关于多式联运经营人的性质

在协作式多式联运下，各联运换装港、站大都设置联运机构，以便于协调换装作业及衔接工作，但联运机构不具备法人资格，不能独立承担责任。而衔接式多式联运下的多式联运经营人应持相应的许可证书，能够独立承担责任，这是衔接式多式联运开展的必备条件。目前，妨碍这种联运形式发展的因素之一是运输市场上存在大量无法独立承担责任的非法多式联运经营人。

#### (3) 关于计划运输

在法定多式联运下，国家运输主管机关批准下达的联运计划是发货人办理托运的前提条件和参与承运的承运人办理货物衔接的依据。对于中央部属物资的联运计划，应由发货人的主管部门分别向交通运输部门提送月度联运货物托运计划表，其他物资由发货人向起运港或起运站提送，该联运计划批准后转发发货人和有关运输企业、港站，以便发货人凭此办理货物托运，填写水陆货物联运运单，便于有关运输企业、港站组织货物运输。协议多式联运和衔接式多式联运无须事先提报联运计划，不实行计划运输，可直接办理托运，填写运单或提单。

#### (4) 关于全程运输所涉及的商务作业和衔接工作

在协作式多式联运下，由实际承运人负责全程运输所涉及的商务作业和衔接工作。而在衔接式多式联运下，多式联运经营人负责包括受理托运、收货、签发运输单据、收取运费、运输衔接、交付、受理货方的索赔等所有商务作业和衔接工作，实际承运人不与货方直接发生关系。

#### (5) 关于运费标准、全程单一费率及运费核收办法

在法定多式联运中，运费标准由国家统一制定。在协议多式联运和衔接式多式联运中，运费标准由双方协商，在分段计价时，如果某一区段实行国家定价，则该区段不能采取协议价。在国内多式联运中，一般无法做到全程单一（统一）费率，大多采取按运输方式分段计费，运费核收大多采取全程一次收费为主、分段收费为辅的方法。