



高等教育财经类核心课程系列教材
高等院校应用技能型精品规划教材

国际货物运输与保险

Transportation & Insurance

理论·实务·案例·实训

—— 第二版 ——

李 贺 ○ 编著



项目引导 任务驱动
理念新颖 贴近实际
经典案例 模拟实训
强调应用 富有特色



高等教育财经类核心课程系
高等院校应用技能型精品规划教材

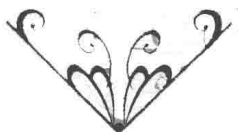
国际货物运输与保险

Transportation & Insurance

理论·实务·案例·实训

第二版

李贺 编著





图书在版编目(CIP)数据

国际货物运输与保险:理论·实务·案例·实训/李贺编著. —2版.

—上海:上海财经大学出版社,2016.4

高等教育财经类核心课程系列教材

高等院校应用技能型精品规划教材

ISBN 978-7-5642-2398-4/F·2398

I. ①国… II. ①李… III. ①国际货运-高等学校-教材 ②国际货运-交通运输保险-高等学校-教材 IV. ①F511.41 ②840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 052451 号

□ 责任编辑 何苏湘

□ 书籍设计 杨雪婷

GUOJI HUOWU YUNSHU YU BAOXIAN

国际货物运输与保险

——理论·实务·案例·实训

(第二版)

李 贺 编著

上海财经大学出版社出版发行

(上海市武东路 321 号乙 邮编 200434)

网 址: <http://www.sufep.com>

电子邮箱: webmaster@sufep.com

全国新华书店经销

同济大学印刷厂印刷

上海叶大印务发展有限公司装订

2016 年 4 月第 2 版 2016 年 4 月第 1 次印刷

787mm×1092mm 1/16 18.5 印张 473 千字

印数:7 001—11 000 定价:38.00 元

前言

随着教育体制改革的进一步深入,高等院校对人才培养模式进行了创新改革,应用技能型成为当今高校教改的主流。凭借多年的教学 and 实践经验,吸收国内外的研究成果,以我国现行的国际经济与贸易变化,结合海商法、保险法为参照,编写了这本最新的《国际货物运输与保险——理论·实务·案例·实训(第二版)》。

本书的编写,采用理论与实践相结合、思考与辨析相结合、广度与深度相结合,既考虑了国际经济与贸易专业,又兼顾其他相关专业的必修课程需要,在内容阐释的深浅程度上,尽量考虑不同层次、不同专业的需要。

本书共分为两篇,上篇:国际货物运输;下篇:国际货物保险。全书十二个项目,三十九个任务。本书在编写时对每一个项目做了下列阐述:首先,“知识目标”,针对项目的内容作了递进层次上的编排,分为理解、熟知、掌握,使学生的学习时有一定的侧重点把握;“技能目标”,培养学生的思辨能力和解决实际应用问题的能力。其次,“项目引例”,激发学生的学习兴趣,通过引例使学生明确学习的内容,增强学生的学习自信心和学习的自觉性。“知识支撑”,把理论和实践融会贯通,在内容的讲解上,穿插了“同步思考”、“视野拓展”、“实例”,便于学生对所学知识点的理解;在形式上,尽量采用图表阐释;在语言上,力求通俗易懂的表达,将概念和术语可读化。最后,鉴于本课程具有较强的实践性,立足于提高学生整体素质和学生综合实践应用技术能力的提高,使其掌握必要的专业知识,课后编排了“关键术语”、“基础训练”(包含单项选择题、多项选择题、简答题、技能案例、计算题)、“综合实训”(包含实训项目、实训情境、实训任务),配合学生在掌握国际货物运输与保险知识的基础上,灵活运用去解决实际问题。此外,本书对国际货物运输与保险中所涉及的主要单据进行了缮制的介绍,突出了实践操作性,从而体现了本教材内容的实用性、新颖性、创新性、可操作性,做到了内容与形式的统一。

本教材适用于国际经济与贸易、报关与国际货运、物流管理、商务英语、国际航运业务管理、国际贸易实务等财经类、经管类专业方向的院校使用,同时也适用于外贸行业的培训、从事国际交流和对外贸易的从业人员自学参考。本教材配有免费的电子教学课件、习题参考答案、教学大纲,从而为读者提供全方位的、细致周到的教学资源增值服务,读者可

以登录上海财经大学出版社网址 <http://www.sufep.com> 或与策划编辑联系。

本教材由李贺编著,在编写过程中,参阅了大量的教材、著作、法律、法规,由于编写时间仓促,加之编者水平有限,难免存在一些不足之处,恳请专家、学者批评指正,以便我们进一步的改进并完善,同时本书得到了上海财经大学出版社何苏湘副编审的大力支持,在此表示衷心的感谢!

编 者

2016 年 1 月于大连

目录

前言	1
----------	---

上篇 · 国际货物运输

项目一 国际货物运输基础	3
任务一 运输概述	4
任务二 国际货物运输概述	6
任务三 国际货物运输的组织、当事人和方式	10
任务四 国际货物运输的研究对象、法律环境	14
关键术语	15
基础训练	15
综合实训	17
项目二 国际海上货物运输	18
任务一 国际海上货物运输基础知识	19
任务二 国际海上运输经营方式及进出口代理业务	30
任务三 海运托运单、海运提单、海运单	47
任务四 海上货物运输合同	65
关键术语	68
基础训练	68
综合实训	70
项目三 国际铁路货物运输	77
任务一 国际铁路货物运输基础知识	78
任务二 国际铁路货物联运	82
任务三 对港澳地区的铁路货物运输	91
关键术语	97
基础训练	97
综合实训	98

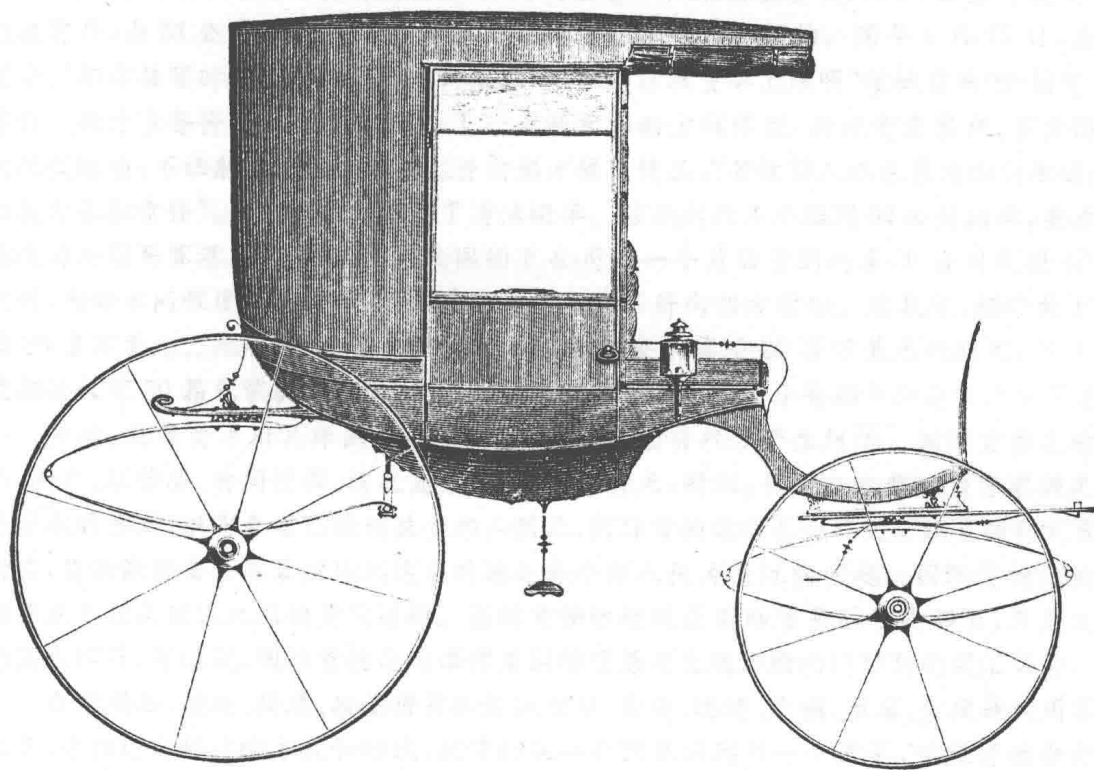
项目四 国际航空货物运输	99
任务一 国际航空货物运输基础知识	100
任务二 国际航空货运代理业务流程	108
任务三 国际航空货物运价与运费	110
任务四 航空货运单	116
关键术语	123
基础训练	123
综合实训	125
项目五 国际公路、内河、管道、邮政运输	128
任务一 国际公路货物运输	129
任务二 国际内河货物运输	137
任务三 国际管道运输	138
任务四 国际邮政运输	141
关键术语	144
基础训练	144
综合实训	145
项目六 集装箱运输和国际多式联运、大陆桥运输	146
任务一 集装箱运输	146
任务二 国际多式联运	163
任务三 大陆桥运输	172
关键术语	176
基础训练	176
综合实训	177
项目七 运输代理人与第三方物流	178
任务一 代理人和代理关系	179
任务二 代理人和委托人的责任与义务	179
任务三 运输代理的种类、代理的选择和使用	180
任务四 第三方物流	185
关键术语	188
基础训练	188
综合实训	189

下篇·国际货物保险

项目八 风险、保险以及保险的基本原则	193
任务一 风险概述	194

任务二 保险概述·····	201
任务三 保险的基本原则·····	214
关键术语·····	227
基础训练·····	227
综合实训·····	229
项目九 海上运输货物保险合同与保障范围 ·····	230
任务一 海上运输货物保险合同·····	231
任务二 海上运输货物的保障范围·····	235
关键术语·····	243
基础训练·····	243
综合实训·····	244
项目十 海洋运输货物保险险别与条款 ·····	245
任务一 我国海洋货物运输保险险别与条款·····	246
任务二 伦敦保险协会海运货物保险条款·····	251
关键术语·····	254
基础训练·····	254
综合实训·····	256
项目十一 海上货物运输保险实务 ·····	257
任务一 投保·····	258
任务二 海上保险单据·····	263
任务三 索赔·····	269
关键术语·····	274
基础训练·····	274
综合实训·····	275
项目十二 陆运货物、空运货物及邮包货物保险 ·····	280
任务一 陆上运输货物保险·····	281
任务二 航空运输货物保险·····	282
任务三 邮包货物保险·····	283
关键术语·····	284
基础训练·····	285
综合实训·····	286
参考文献 ·····	287

上篇·国际货物运输





项目一

国际货物运输基础

知识目标:

理解:运输概念、运输的功能及原理、运输的性质与特点。

熟知:国际货物运输的基本任务、本质属性;国际货物运输管理组织。

掌握:国际货物运输的特点、方式及要求;国际货物运输当事人的类型。

技能目标:

能够在熟悉国际货物运输法律环境的框架下,具备合理的选择国际货物运输方式的能力。

项目引例:

2016年1月,大连T公司向荷兰M公司出售一批纸箱装货物,以FOB条件成交,目的港为鹿特丹,由M公司租用H远洋运输公司的货轮承运该批货物。同年1月15日,在大连港装船。船方接货时,发现30箱货物外表破碎,大副在收货单上注明“该批货物30箱外表破碎”字样。船方准备将其注于提单之上,T公司赶紧向船方解释说:买方是老客户,不会因包装问题而提赔的;不让船方转注提单之上并向船方提交保函,“若收货人以包装为由向承运人索赔,由我方承担责任”。于是,船方签发了清洁提单。该船起航不久接到M公司指示,要求将卸货港改为法国马赛港,收货人变更为法国的F公司。一个月后货到马赛,F公司发现40箱包装破碎,内部不同程度损失。于是,以清洁提单与货不符向船方索赔。后裁定,船方向F公司赔偿20多万美元。此后,船方凭保函向卖方T公司要求偿还20多万美元的损失,但T公司以装船时仅有30箱包装破碎为由,拒绝赔偿余下的10箱损失,于是船方与卖方产生了争执。

分析:此案卖方出具保函换取清洁提单,导致船货双方产生纠纷。国际货物运输具有线长、面广、环节多、时间性强、情况复杂、风险大的特点,所以,买卖双方都极力寻求满足自身货运要求的方式,以避免自己的利益受损。因此,国际货物运输是一笔交易能否顺利完成的关键所在,货物能否安全从装运地到达目的地是每个商人极为关注的问题。国际货物运输是不同国家或单独关税区之间的货物运输。国际货物运输既是国际贸易的重要环节,又是交通运输的高级环节,可以说,国际货物运输课程是国际贸易与交通运输两门学科的交汇部分。

众所周知,按时、按质、按量将货物装运出口,安全、迅速、准确、节省、方便地利用各种运输工具,选择适当的运输方式和路线,把货物从一个国家运到另一个国家,实现货物由卖方向买方的国际转移,是买卖双方都期望的事情。

知识支撑:

任务一 运输概述

当代国际服务贸易和国际货物贸易越来越全球化,各国之间的经济交往越来越频繁,各地区之间互通有无实现了优势互补。交通运输服务贸易就是伴随着国际货物贸易的产生和发展而逐渐形成并壮大起来的。国际货物贸易运输是国际贸易的一个重要环节,在某种商品达成交易以后,只有通过国际货物运输并按照合同约定的时间、地点和交货条件把商品交给对方或其代理人这样国际贸易才算完成。

一、运输的概念

运输(Transportation)就是人和物的载运和输送,即以各种运载工具,沿着相应的地理运输媒介和输送路线,将人和物等运输对象从一个地方运送到另一个地方的位移过程,这种“位移”称作运输。

【视野拓展 1-1】

运输业发展史

在资本主义以前相当长时期,生产力水平较低,人们只能依靠驮畜、畜力、人力车和木帆船等运输工具进行运输。

随着社会生产和商品交换的发展,社会对运输的需求日益增加,于是便出现了以运输工具为生产手段的小生产者,他们专门从事运输活动。为了解决运输能力与对运输需求不相适应的矛盾,人们除了不断改进运输工具外,还致力于开河、造桥、筑路。

到 12 世纪,我国就已经开始在海船上使用指南针进行导航。产业革命后出现了机器大生产,先前的运输手段已经远远不能满足资本主义大生产条件下运量急剧加大和运程迅速增长的需要,同时科学技术的发展也为运输工具的革命和运输业的发展提供了物质技术基础。美国人富尔顿发明了轮船,英国人斯蒂芬森发明了火车头后,人类从事运输活动便从仅利用自然动力和畜力动力进入机器动力时代。1807 年富尔顿的第一艘轮船“克莱蒙特号”在美国下水,1825 年第一条铁路在英国正式办理货运业务,标志着机械运输业从此开始。随后,海洋运输和铁路运输迅速发展。

进入 20 世纪 30 年代,汽车运输、航空运输和管道运输又相继崛起,并迅速发展,逐渐形成了包括水、陆、空等多种运输方式的现代化运输体系。

在 20 世纪的四五十年代,人类社会的第三次产业革命的爆发,把人类社会带入了新材料、新能源、宇宙航天、生物工程、信息工程为标志的科学技术的崭新时代。人类的第三次科技飞跃,极大地推动了运输业的发展。而运输工具的新发明、新改革的结果,又引起运输业向大型化、高速化、专门化和自动化的方向发展。国际物流业和国际物流市场的出现,标志着交通运输业又进入到了一个新的发展阶段。

【同步思考 1-1】

国际物流与运输环节的关系

国际物流系统(International Logistic System),是由商品的包装、储存、运输、检验、流通加工和其前后的整理、再包装以及国际配送等子系统组成。其中,储存和运输子系统是物流的

两大支柱。国际物流通过商品的储存和运输,实现其自身的时间和空间效益,满足国际贸易活动和跨国公司经营的要求。

运输的作用是将商品使用价值进行空间移动,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。商品通过国际货物运输作业由卖方转移给买方。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、时间性强等特点。运输费用在国际贸易商品价格中占有很大比重。国际运输主要包括运输方式的选择、运输单据的处理以及投保等有关方面。

【视野拓展 1-2】

现代物流业的兴起

第二次世界大战期间,美军后勤供应采用了托盘、集装箱、叉车等先进的运输工具和装卸手段,有力地保障了战争对物资供应的需要,促使人们认识到对物流进行系统研究可以大大提高运输效率。于是,在战后经济贸易活动中,人们开始把物流这个概念引入到企业管理的范畴中来。通过研究,人们发现物流系统具有极大的降低成本的空间,特别是经历了 20 世纪 70 年代初第一次石油危机、1997 年东南亚经济危机后,物流业所形成的产业支柱对抗和防御经济危机的能力越加显现出来,于是,经济发达国家和地区率先展开物流业。根据美国物流管理协会(Council of Management)的定义,现代物流是以满足消费者需求而进行的对原材料、中间库存、最终产品及相关信息从起始地到消费地的有效流动与存储的计划,实施和控制的过程。我国国家标准《物流术语》对物流(Logistics)的定义是:物品从供应地向接收地的实体流动过程,根据实际需要,将运输、储存、装卸搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结合。运输业处于现代物流业的中间环节,货运代理也是在这个基础上产生的。

二、运输的功能及其原理

运输的两大功能是物品移动和短时储存。其中:(1)物品移动,运输的主要目的就是以最短的时间、最低的成本将物品转移到规定地点,运输的主要功能就是产品在价值链中实现位移,运输可以创造空间效用和时间效用。(2)短时储存,运输的另一功能是对物品在运输期间进行短时储存,就是将运输工具(车辆、船舶、飞机、管道等)作为临时储存设施。

运输的基本原理是规模经济和距离经济。其中:(1)规模经济(Economy of Scale)是随装运规模的增长,使单位重量的运输成本降低。另外,通过规模运输还可以获得运价折扣,也使单位货物的运输成本下降。(2)距离经济(Economy of Distance)是指每单位距离的运输成本随距离的增加而减少。距离经济的合理性类似于规模经济,尤其体现在运输装卸费用的分摊上。

三、运输的性质与特点

(一)运输的性质

运输具有生产的本质属性,是一种特殊化的生产。运输是国民经济的基础,是社会物质生产的必要条件之一,马克思称:运输是一种特殊的生产,是“第四个物质生产部门”。运输具有以下特征:

(1)运输和一般生产一样,也必须具备三个基本条件,即劳动者(运输者)、劳动手段(运输工具和通路)、劳动对象(运输对象,即货物或人)。

(2)运输的过程(货物或人的位移)和一般生产的过程一样,是借助于活劳动(运输者的劳动)和物化劳动(运输工具、设备与燃料的消耗)的结合而实现的。

(3) 运输的结果使运输对象发生了位移,就是在转移旧价值的同时,改变了运输对象的地位,这也和一般生产的结果制造出新产品一样创造了新价值。

(4) 运输和一般生产一样,始终处在变化和发展的状态中,并且,运输的变化和发展是与一般生产的变化和发展紧密地结合在一起且经历了几个相同的阶段。

(二) 运输的特点

(1) 运输是在产品的流通领域内进行的,是生产过程在流通过程中的继续。

(2) 运输不能改变劳动对象的性质和形状,不能生产出任何独立物质形态的产品。

(3) 运输使投入流通领域的产品发生位置移动,从而将生产和消费(包括生产消费和生活消费)联结起来,使产品的使用价值得以实现。

(4) 在运输费用中,没有原料费用,固定资产(运输设备)的折旧和工资是运输的主要费用。

任务二 国际货物运输概述

一、国际货物运输的概念

运输,就其运送对象来说,可分为货物运输和旅客运输。货物运输可按地域划分为国内货物运输和国际货物运输两类。其中,国际货物运输,就是货物在不同的国家、不同的国家与地区之间的运输,按其运输对象的性质可以分为贸易物资运输和非贸易物资运输两种类型,其中贸易物资运输占有绝大部分比重,非贸易物资运输仅指展览品、个人行李、援外物资等。因此,国际贸易运输通常被称为国际货物运输,从一个国家而言,就是对外贸易运输,即“外贸运输”。

国际贸易和国际货物运输具有相互促进的作用。随着世界各国商品生产的不断发展和各国间商品交换范围日益扩大,国际贸易得到了更大的发展,也就出现了越来越多可运的物品。这也加速了国际货物运输的发展。正是国际货物运输的发展才可以使国际货物以更快的速度进行交换,降低运输成本,开拓越来越远的市场,从而推动了国际贸易的发展。

二、国际货物运输的本质属性

运输是一个独立的特殊物质生产部门。马克思指出:“除了采矿工业、农业和加工制造业以外,还有第四个物质生产部门,它也经过手工业生产、工场手工业生产和机器生产三个不同阶段。这就是运输业,不论它是客运还是货运。”运输业作为特殊的独立生产部门,它所生产的东西是商品的场所变动,这就是运输的生产过程。商品在空间上的流通,即通过运输使商品位置发生的移动,改变了商品使用价值的位移,从而使商品的交换价值增大,它可以按照高于原来产地的价格出售。由运输追加到商品中去的价值,等于使商品的使用价值发生位移所需要的劳动量,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),这同其他一切商品的价值增加过程是一样的。然而,作为一个独立的物质生产部门,国际货物运输同国内运输一样,有着自己的特殊性。这种特殊性主要体现在如下三个方面:

(1) 物质产品的生产是运输生产的基础,运输生产是物质产品生产过程在流通领域中的继续。没有物质产品生产就没有运输生产,反过来,没有运输把生产的产品运到消费地点,产品的使用价值就无法实现,物质产品的生产就会失去意义。

(2) 运输业生产的产品是无形的。在运送商品的过程中,运输不能改变劳动对象(即商品)的

形状和性质,也不能生产出独立形态的产品。因此,运输在国际贸易中被划为服务贸易范畴。

(3)国际货物运输增加了商品的价值。国际贸易商品价格中包含了商品的运输价值,即运价,它在商品价格中所占比重一般取决于商品的价值。运价一般是以商品的运输距离和运输量来确定,与商品的价值关系不大。这样,运价在低值商品价格中所占比重就大一些,如运价在原料性商品的价格中会占到50%甚至100%以上,而在高值的制成品中一般只占10%~40%。因此,从事商品贸易的人不得不重视运输在商品中增加的价值。

认识国际货物运输的本质属性很重要。它有利于人们重视国际运输业的发展,从宏观上加强发展规划和指导,从微观上加强投资和技术改造,使国际货物运输及相关产业成为国民经济发展的重要产业。实践证明,世界主要航运大国多集中在发达国家,航运业已成为这些国家的重要产业。

三、国际货物运输的特点

(一)国际货物运输是一项政策性很强的工作

国际货物运输是国际贸易的一个组成部分,在组织货物运输的过程中,需要经常同国外发生直接或间接的业务联系,这种联系不仅是经济上的,也常常会涉及国际政治问题,是一项政策性很强的涉外活动。这就要求我们不仅要用经济观点去办理各项业务,而且要有政策观念,按照我国的对外政策的要求从事国际运输业务。

(二)国际货物运输路线长、环节多

国际货物运输是国家与国家、国家与地区之间的运输,一般来说,运输的距离都比较大,往往需要使用多种运输工具,通过多次装卸搬运,要经过许多中间环节,如转船、变换运输方式等,经由不同的地区和国家,要适应不同的法规和规定。

(三)国际货物运输涉及面广、情况复杂、可变性大

国际贸易运输涉及国内外许多部门,需要与不同国家和地区的货主、交通运输企业、商检机构、保险公司、银行或其他金融机构、海关、港口以及各种中间代理商等打交道。同时,由于各个国家和地区的法律、政策规定不一,贸易、运输习惯和经营做法不同,金融货币制度的差异,加之政治、经济和自然条件的变化,都会对国际货物运输产生较大的影响。

(四)国际货物运输的时间性强

按时装运进出口货物,及时将货物运至目的地,对履行进出口贸易合同、满足商品竞争市场的需求、提高市场竞争能力、及时结汇,都有重要意义。特别是对一些鲜活、季节性和敏感性强的商品,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。因此,国际货物运输必须加强时间观念,争时间、抢速度,以快取胜。

(五)国际货物运输的风险大

由于在国际货物运输中环节多,运输距离长,涉及面广,情况复杂多变,加之时间性又很强,在运输沿途国际形势的变化、社会的动乱、各种自然灾害和意外事故的发生,以及战乱、封锁禁运或海盗活动等,都可能直接或间接地影响到国际货物运输,以至于造成严重后果,因此,国际货物运输的风险较大。为了转嫁运输过程中的风险损失,各种进出口货物和运输工具,都需要办理运输保险。

四、国际货物运输的基本任务

(一)按时、按质、按量地完成进出口货物运输

“按时”就是根据贸易合同的装运期和交货期条款的规定履行合同;“按质”就是按照贸易合同质量条款的要求履行合同;“按量”就是尽可能地减少货损、货差,保证贸易合同中货物数量条款的履行。

(二)节省运杂费用,为国家积累建设资金

由于国际货物运输是国际贸易的重要组成部分,而且运输的距离长,环节较多,各项运杂费用开支较大,故节省运杂费用的潜力比较大,途径也多。因此,从事国际货物运输的企业和部门,应该不断地改善经营管理,节省运输费用,提高企业的经济效益和社会效益,为国家积累更多的建设资金。

(三)为国家节约外汇支出,增加外汇收入

国际货物运输是一种无形的国际贸易,它是国家外汇收入的重要来源之一。CIF 即“成本、保险费加运费”,是指在目的港当货物装上船时卖方即完成交货。FOB(离岸价)由买方负责派船接运货物,CIF 通常是指 FOB+运费+保险费。国际贸易合同在海上运输一般采用 CIF 和 FOB 等贸易术语成交,按照 CIF 条件,货价内包括运费、保险费,由卖方派船将货物运至目的港;按照 FOB 条件,货价内则不包括运费和保险费,由买方派船到装货港装运货物。为了国家的利益,出口货物多争取 CIF,进口货多争取 FOB,则可节省外汇支出,增加外汇收入。而国际货物运输企业为了国家利益,首先要依靠国内运输企业的运力,再考虑国内的租船、中外合资船公司和侨资班轮的运力,再充分调动和利用各方面的运力,使货主企业同运输企业有机地衔接,争取为国家节约外汇支出,创更多的外汇收入。

(四)认真贯彻国家对外政策

国际货物运输是国家涉外活动的一个重要组成部分,它的另一个任务就是在平等互利的基础上,密切配合外交活动,在实际工作中具体体现和切实贯彻国家各项对外政策。

五、国际贸易运输的要求

(一)选择最佳的运输路线和最优的运输方案,组织合理运输

各种运输方式有着各自较合理的适用范围和不同的技术经济特征,选择时必须进行比较和综合分析,首先要考虑商品的性质、数量的大小、运输距离的远近、市场需求的缓急、风险的程度等因素。比如鲜活商品、季节性商品,要求运输速度快、交货及时,以免贻误销售时机;贵重货物因商品价值高,要求严格地保证运输质量等;另外,要考虑运输成本的高低和运行速度的快慢,比如,货价较低的大宗商品则要求低廉的运输费用,以降低商品成本,增加竞争能力。在同一运输方式,如铁路或公路运输,可根据不同商品选择不同类型的车辆,海运可选择班轮或不定期船等。

正确选择运输路线和装卸、中转港口。一般来说,应尽量安排直达运输,以减少运输装卸、转运环节,缩短运输时间,节省运输费用。必须中转的进出口货物,也应选择适当的中转港、中转站。进出口货物的装卸港,一般应尽量选择班轮航线经常停靠的自然条件和装卸设备较好、费用较低的港口。进口货物的卸港,还根据货物流向和大宗货物用货地来考虑,出口货物的装港,则还应考虑靠近出口货物产地或供货地点,以减少国内运输里程,节约运力。

1. 合理运输

所谓合理运输,就是按照货物的特点和合理流向以及运输条件,走最少的里程,经最少的环节,用最少的运力,花最少的费用,以最短的时间,把货物运到目的地。所以,国际货物运输就是要根据所运商品的特定要求,综合考虑速度、价格、质量等因素,求得其最佳效益。

实现合理运输需要考虑以下因素:

(1)运输方式的选择。比较各运输方式的特点,考虑商品的性质、数量、运输距离、客户的具体要求、需要的缓急程度、风险程度、装卸地的情况等多方面因素。

(2)运输路线和港口。尽量安排直达运输,如没有就需要选择适当的中转地点,出口商品基地尽量做到“四就”——就地加工、就地包装、就地检验、就地出口,进口货物的卸港应靠近用户所在地,一般应选择有班轮航线经常挂靠、自然条件好、装卸设备齐全、收费较低的港口。

(3)货物的包装。货物的包装分为运输包装和销售包装,运输包装起到保护商品的作用,销售包装起到美化商品,促进销售的作用。

(4)积载。积载就是根据货物的体积、重量、包装、接收地的先后顺序,结合运输工具的特点,在不影响安全的前提下,进行合理搭配装载,充分利用运力,达到满载足吨。

(5)做好运输计划、协调管理工作。

2. 不合理运输

所谓不合理运输,就是指在各种运输方式之间,或在同一运输方式内部各条线路或航道上,发生相同产品(或可以互代产品)的对流或相向运输、重复运输,以及过远运输、迂回运输和违反各种运输合理分工原则的运输,其结果是造成不必要的货物周转或装卸工作量,浪费运输能力,增加运输费用。

迂回运输、对流运输、重复运输、往返运输、过远运输和无效运输等怪现象都是不合理运输的表现形式。造成这些现象的原因很复杂,不合理运输不仅增加了不必要的运输中转环节,延长了在途时间,浪费了运输能力,影响了商品质量,增加了经营成本,同时也影响了出口商品的对外成交、合同履行和商品及时供应市场,对外贸的发展是极为不利的。

在对外贸易运输中,不合理运输原因归结如下:

(1)生产、加工、包装、仓储选点布局不合理,造成迂回、过远运输。

(2)对外签订的进出口合同的运输条款规定的不合理,如未考虑货源的产地和销售地的情况,港口选择不当,导致履约上的困难和运输费用的增加。

(3)货物和运输工具以及运输方式选择不配套,如铁路沿线地区长途运输使用汽车,而短途运输反而使用火车,宜水从陆,宜陆从水,能直达的中途卸装,这些情况都会偏离合理运输的目标,货物和运输工具不相适应又会造成运输容积的浪费和可能的货损。

(4)出口货物在产地检验不严或在单证不齐的情况下盲目发运,货到口岸不能及时出口,以致压车、压船、压库,结果就地处理或原货退回,造成无效运输、往返运输。

(5)计划调度不当,增加不必要的中转环节,造成迂回运输或对流运输;车船调度不当,一方面有货无车(船)而另一方面却是车(船)等货,使运力不能得到充分的发挥。

(6)出口包装不合理,装运时配载不当造成货物的损耗和运输容积的浪费;运输包装要求牢固、经济、科学和标准化,危险品的包装更要注意。

(7)另外,国家运输条件紧张,运输计划管理人员素质不高,各部门信息不能沟通或配合不当。

(二)树立系统观念,加强与有关部门配合协作,努力实现系统效益和社会效益

在国际货物运输的过程中,要切实加强货主、运输企业、商检、海关、银行金融、港口、船代