



总主编 王学锋

国家高等学校特色专业建设项目  
上海市本科教育高地建设项目

# 多式联运组织与管理

孙 明 王学锋 编著



上海交通大学出版社  
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

国际航运中心高级航运人才培养工程  
国家高等学校特色专业建设项目  
上海市本科教育高地建设项目

# 多式联运组织与管理

孙 明 王学锋 编著

上海交通大学出版社

## 内 容 提 要

本书的主要研究对象为集装箱货物的国际多式联运,从业务组织与管理的角度展开,内容涉及业务、法律、管理等多个方面。全书共分为八章,全面阐述了多式联运的基本概念、载运工具与设备、网络、业务组织、单证、费用计收、项目管理、法律与惯例。

本书可作为高等院校航运管理、物流管理、国际贸易、工商管理等专业教材,也可作为相关学科研究和实践的参考书。

### 图书在版编目(CIP)数据

多式联运组织与管理/孙明,王学锋编著. —上海:  
上海交通大学出版社, 2011  
ISBN 978-7-313-06873-6  
I. ①多… II. ①孙… ②王… III. ①国际运输:联合运输—交通运输管理—高等学校—教材 IV. ①F511.4  
中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 200506 号

### 多式联运组织与管理

孙 明 王学锋 编著

上海交通大学出版社出版发行

(上海市番禺路 951 号 邮政编码 200030)

电话: 64071208 出版人: 韩建民

昆山亭林印刷有限公司 全国新华书店经销

开本: 787 mm×1092 mm 1/16 印张: 25.25 字数: 502 千字

2011 年 1 月第 1 版 2011 年 1 月第 1 次印刷

印数: 1~3 030

ISBN 978-7-313-06873-6/F 定价: 39.00 元

---

版权所有 侵权必究

## PREFACE

## 序

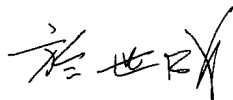
建设上海国际航运中心是党中央、国务院的重大战略部署,既是我国经济发展的需要,也是融入全球经济一体化和积极参与世界经济竞争的需要,意义重大。十多年来,上海国际航运中心建设已经取得了重大进展,基础设施建设成果显著,软环境改善成效明显。随着上海国际航运中心建设的进一步推进,航运人才的培养与集聚日益为人们所重视。

上海海事大学以服务于国家航运事业发展和上海国际航运中心建设为己任,努力培养又好又多的大学生,为实现中国由海运大国向海运强国的转变而努力奋斗。我校的航运管理专业是教育部、财政部批准的第六批高等学校特色专业建设点,也是上海市第三期本科教育高地建设项目。

本系列教材以教育部教学质量与教学改革工程为指导,以高校学科专业布局结构优化与调整为基础,以特色专业建设为主要内容。系列教材主要有如下特点:一、对航运管理专业原有课程体系进行了梳理和调整,部分教材为国内首次编写;二、在行业管理和企业实践方面,适应国际航运市场的新变化和国际航运业务的新特点;三、在重视实践的基础上,注重对组织和管理能力的培养。

希望本系列教材的出版,对于国际航运与物流人才的培养有所裨益。

上海海事大学党委书记、校长



2010年9月

## FOREWORD

## 前言

按照《1980年联合国国际货物多式联运公约》的定义,“国际多式联运”是指按照多式联运合同,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的地点。

作为主要的组织者和协调者,多式联运经营人采用两种或两种以上运输方式,为货主提供了一次托运、一次报关、一次计费、一次保险、一份合同、一张单证、一个经营人对全程运输负责的业务便利,使货主能够专注于生产、销售等业务。作为多式联运网络中最重要的参与者,多式联运经营人一方面要对托运人负责,保证货物在全程运输中不出意外;另一方面要负责利用多式联运网络中所有可利用资源,选择最优的运输线路和最合适的区段承运人,调控不经济的运输组织方式,合理组织运输。

本书的主要研究对象为集装箱货物的国际多式联运,从业务组织与管理的角度展开,共分为八章。其中,第一章对各种运输方式进行了概述,阐述了多式联运相关的基本概念,并对欧美国家发展多式联运的经验进行了总结;第二章对海运、空运、铁路、公路各区段的载运工具和设备进行了介绍;第三章总结了现有多式联运的节点、线路和网络;第四章详细阐述了各区段货物进出口运输业务的组织方式,对多式联运路径选择方法、各区段分运承运人评价方法进行了研究;第五章探讨了各区段以及多式联运业务单证的特点和使用方法;第六章介绍了各区段运输费用的种类和计算方法,并对多式联运单一费率的构成进行了分析;第七章围绕进度、质量、成本三个方面对多式联运项目管理的相关问题进行了分析;第八章介绍了现有各区段所适用的法律和惯例,并对多式联运经营人的责任制度进行了研究,可供多式联运风险管理以及争议与纠纷处理参考。

## 2 多式联运组织与管理

本书中的部分研究内容是探索性的,可能有些观点需进一步发展和完善,希望读者提出宝贵意见。

在本书编写过程中,参阅了大量的国内外著作、论文,对这些文献的作者表示诚挚的谢意!上海海事大学硕士研究生王丽莎、刘纯、杨海站、桂雨、刘欣妍、张露等为本书的编写搜集整理了大量资料,在此表示感谢!

我国开展多式联运实践已经有较长时间,但是多式联运发展还不够完善,因此本书撰写难免有不足之处,恳请广大专家和读者批评指正。

编者

2010年9月

# CONTENTS 目 录

<b>1 多式联运导论</b> .....	1
1.1 各种运输方式概述 / 1	
1.1.1 海上货物运输 / 1	
1.1.2 航空货物运输 / 5	
1.1.3 铁路货物运输 / 8	
1.1.4 公路货物运输 / 9	
1.1.5 管道货物运输 / 11	
1.2 多式联运的基本概念 / 12	
1.2.1 国际多式联运的定义 / 12	
1.2.2 多式联运的基本特征 / 15	
1.2.3 多式联运经营人 / 16	
1.2.4 多式联运合同与多式联运单证 / 19	
1.3 欧美国家发展多式联运的经验 / 20	
1.3.1 美国 / 20	
1.3.2 欧洲 / 23	
<b>2 载运工具与设备</b> .....	26
2.1 海上货物运输工具与设备 / 26	
2.1.1 远洋运输船舶 / 26	
2.1.2 海运集装箱 / 30	
2.2 航空货物运输工具与设备 / 36	
2.2.1 民用航空运输飞机 / 36	
2.2.2 航空集装器 / 38	

## 2 多式联运组织与管理

- 2.3 铁路货物运输工具与设备 / 42
  - 2.3.1 铁路机车和车辆 / 42
  - 2.3.2 铁路轨距及界限 / 44
  - 2.3.3 铁路集装箱 / 45
- 2.4 公路货物运输工具与设备 / 46



## 3 多式联运网络 ..... 47



- 3.1 多式联运节点 / 47
  - 3.1.1 集装箱码头 / 47
  - 3.1.2 航空港 / 53
  - 3.1.3 铁路集装箱办理站 / 57
  - 3.1.4 公路集装箱中转站 / 62
- 3.2 多式联运线路 / 66
  - 3.2.1 水路运输线路 / 66
  - 3.2.2 航空运输线路 / 72
  - 3.2.3 铁路线路 / 76
  - 3.2.4 公路线路 / 81
  - 3.2.5 多式联运线路 / 86
- 3.3 多式联运网络 / 92
  - 3.3.1 多式联运网络含义和特点 / 92
  - 3.3.2 多式联运网络运营组织 / 95



## 4 多式联运业务组织 ..... 103

- 4.1 海运段货物运输业务组织 / 103
  - 4.1.1 集装箱班轮整箱货业务组织 / 103
  - 4.1.2 集装箱班轮拼箱货业务组织 / 117
- 4.2 空运段货物运输业务组织 / 118
  - 4.2.1 班机货运出口业务组织 / 118
  - 4.2.2 班机货运进口业务组织 / 123
  - 4.2.3 航空集中托运业务组织 / 128
- 4.3 铁路段货物运输业务组织 / 131
  - 4.3.1 国际铁路货物联运的条件 / 131
  - 4.3.2 国际铁路货物联运出口业务组织 / 137
  - 4.3.3 国际铁路货物联运进口业务组织 / 146
  - 4.3.4 国际铁路集装箱货物运输业务组织 / 153
- 4.4 公路段货物运输业务组织 / 155



4.4.1	公路货物运输的类别 / 155	
4.4.2	公路货物运输业务组织 / 158	
4.5	多式联运业务组织 / 163	
4.5.1	多式联运路径选择方法 / 163	
4.5.2	多式联运项目各区段分运承运人评价体系及综合评价方法 / 198	
 5	多式联运单证 .....	214
5.1	海运段货物运输单证 / 214	
5.1.1	提单 / 214	
5.1.2	海运单 / 223	
5.2	空运段货物运输单证 / 223	
5.2.1	托运书 / 223	
5.2.2	航空货运单 / 227	
5.3	铁路段货物运输单证 / 240	
5.3.1	联运运单 / 240	
5.3.2	添附文件 / 241	
5.4	公路段货物运输单证 / 241	
5.5	多式联运单证 / 244	
5.5.1	多式联运单证种类 / 244	
5.5.2	转船提单、联运提单与多式联运提单的异同 / 244	
5.5.3	多式联运提单的缮制 / 246	
5.5.4	多式联运提单的相关条款 / 247	
 6	多式联运费用计收 .....	250
6.1	海运段货物运输费用计收 / 250	
6.1.1	海运班轮运价与运费的概念 / 250	
6.1.2	海运班轮运费计收 / 252	
6.2	空运段货物运输费用计收 / 258	
6.2.1	航空运费及费收的种类 / 258	
6.2.2	航空货物运价体系 / 262	
6.2.3	普通货物运价 / 266	
6.2.4	指定商品运价 / 269	
6.2.5	等级货物运价 / 274	
6.3	铁路段货物运输费用计收 / 277	
6.3.1	计算货物运输费用的程序 / 277	

## 4 多式联运组织与管理

- 6.3.2 计算货物运输费用的基本条件 / 279
- 6.3.3 《价规》所附几项运输费用核收方法 / 279
- 6.3.4 货物装卸搬运费 / 283
- 6.3.5 其他运输费用 / 284
- 6.3.6 运输费用退补 / 284
- 6.3.7 国际铁路联运进出口货物国内段的运输费用 / 284
- 6.4 公路段货物运输费用计收 / 286
  - 6.4.1 计价标准 / 286
  - 6.4.2 计价类别 / 287
  - 6.4.3 货物运价价目 / 288
  - 6.4.4 货物运输其他收费 / 289
  - 6.4.5 货物运费计算 / 290
- 6.5 多式联运业务费用计收 / 291

## 7 多式联运项目管理 ..... 294

- 7.1 多式联运项目管理概述 / 294
  - 7.1.1 多式联运项目的定义 / 294
  - 7.1.2 多式联运项目的特点 / 294
  - 7.1.3 多式联运项目分类 / 295
  - 7.1.4 多式联运项目管理的定义 / 297
  - 7.1.5 多式联运项目管理过程 / 297
- 7.2 多式联运项目进度管理 / 298
  - 7.2.1 多式联运项目进度管理概述 / 298
  - 7.2.2 多式联运项目进度管理的过程 / 299
- 7.3 多式联运项目质量管理及风险控制 / 313
  - 7.3.1 多式联运项目质量管理 / 313
  - 7.3.2 多式联运项目风险控制 / 322
- 7.4 多式联运项目成本管理 / 328
  - 7.4.1 多式联运项目的成本管理概述 / 328
  - 7.4.2 多式联运项目成本预测 / 330
  - 7.4.3 多式联运项目成本计划 / 332
  - 7.4.4 多式联运项目成本控制 / 334
  - 7.4.5 多式联运项目进度与费用的协调控制 / 336

## 8 多式联运法律与惯例 ..... 338

- 8.1 海运段货物运输法律与惯例 / 338

- 8.1.1 《海牙规则》/ 338
- 8.1.2 《维斯比规则》/ 339
- 8.1.3 《汉堡规则》/ 341
- 8.1.4 《海商法》/ 343
- 8.2 空运段货物运输法律与惯例 / 344
  - 8.2.1 国内法规范 / 345
  - 8.2.2 国际公约 / 346
- 8.3 铁路段货物运输法律与惯例 / 352
  - 8.3.1 国内铁路运输法规 / 352
  - 8.3.2 《国际铁路货物联运协定》/ 356
- 8.4 公路货物运输法律与惯例 / 360
  - 8.4.1 国内公路运输法规 / 360
  - 8.4.2 《国际公路货物运输合同公约》/ 367
- 8.5 多式联运法律与惯例 / 374
  - 8.5.1 国际多式联运经营人与各相关方关系 / 374
  - 8.5.2 国际多式联运经营人责任制度 / 377



参考文献 ..... 390

# 1 多式联运导论

## 1.1 各种运输方式概述

### 1.1.1 海上货物运输

#### 1.1.1.1 海运船舶营运方式

海上货物运输是随着航海贸易的发展而发展起来的。海运船舶的营运方式必须与国际贸易对海上货物运输的要求相适应。因此,为了适应不同贸易合同下的货物运输需要,也为了合理地利用船舶的运输能力,并获得良好的营运经济效益,目前国际海运船舶的营运方式可分为两大类,即定期船运输(班轮运输)和不定期船运输(租船运输)。

班轮运输(Liner Shipping),也称定期船运输,是指班轮公司将船舶按事先制定的船期表(Liner Schedule),在特定航线的各挂靠港口之间,经常地为非特定的众多货主提供规则的、反复的货物运输服务(Transport Service),并按运价本(Tariff)或协议运价的规定计收运费的一种营运方式。

租船运输(Charter Shipping),又称不定期船运输(Tramp Shipping),这是相对于定期船运输,即班轮运输而言的另一种船舶营运方式。由于这种营运方式需在市场上寻求机会,没有固定的航线和挂靠港口,也没有预先制定的船期表和费率本,船舶经营人与需要船舶运力的租船人是通过洽谈运输条件、签订租船合同(Charter Party)来安排运输的,故称为“租船运输”。租船运输主要是根据租船人的要求来安排营运的。通常,由租船人租用整船进行运输,而且根据租船人的不同要求,又分为不同的租船方式。

#### 1.1.1.2 海上货物运输的特点

##### 1) 班轮运输的特点

班轮运输与租船运输相比,具有以下一些特点:

(1) 承运人与货主之间在货物装船之前通常不书面签订具有详细条款的运输

## 2 多式联运组织与管理

合同。在杂货班轮运输中,通常是在货物装船后,由承运人或其代理人签发提单;在集装箱班轮运输中,除通常由承运人或其代理人签发提单外,还可以根据需要签发海运单。这些单证上记有详细的有关承运人、托运人或收货人的责任以及权利和义务的条款。

(2) 在杂货班轮运输中,除非订有协议可允许托运人在船边交货和收货人在船边提货外,通常承运人是在装货港指定的码头仓库接受货物,并在卸货港的码头或仓库向收货人交付货物;在集装箱班轮运输中,通常承运人是在装货港集装箱堆场接受货物,并在卸货港集装箱堆场交付货物。拼箱货则由集拼经营人在装货港集装箱货运站接受货物,并在卸货港集装箱货运站交付货物。

(3) 班轮公司一般负责包括装货、卸货和理舱在内的作业和费用,在杂货班轮运输中,班轮公司通常不承担仓库至船边或船边至仓库搬运作业的费用;在集装箱班轮运输中,由于运输条款通常为 CY/CY(堆场/堆场),所以班轮公司理应负担堆场至船边或船边至堆场搬运作业的费用。

(4) 承运人与货主之间不规定装卸时间,也不计算滞期费和速遣费。在堆场或货运站交接货物的情况下,会约定交接时间,而不规定装卸船时间;在船边交货或提取货物时,也仅约定托运人或收货人需按照船舶的装卸速度交货或提取货物,否则,货方应赔偿船方因降低装卸速度或中断装卸作业所造成的损失。

### 2) 租船运输的特点

租船运输中,船舶的营运是根据船舶所有人与承租人双方签订的租船合同来进行的,一般进行的是特定货物的运输。船舶提供的是货物运输服务,而承租人则是按约定的租金或运价支付运费。因此,区别于定期运输,租船运输具有以下特点:

(1) 按照船舶所有人与承租人双方签订的租船合同安排船舶就航航线,组织运输;没有相对于定期班轮运输的船期表和航线。

(2) 适合于大宗散货运输,货物的特点是批量大、附加值低、包装相对简单。因此,租船运输的租金相对班轮运输而言较低。

(3) 舱位的租赁一般以提供整船或部分舱位为主,主要是根据租约来定。另外,承租人一般可以将舱位或整船再租与第三人。

(4) 船舶营运中的风险以及有关费用的负担责任由租约约定。随之,租金水平也相应变化。

(5) 租船运输中的提单的性质完全不同于班轮运输,它不是一个独立的文件,对于承租人和船舶所有人而言,仅相当于货物收据,这种提单要受租船契约约束,银行不乐意接受这种提单,除非信用证另有规定。当承租人将提单转让与第三人时,提单起着权利凭证作用;而第三人与船舶所有人之间,提单这时则是货物运输合同的证明。

(6) 承租人与船舶所有人之间的权利和义务是通过租船合同来确定的。

(7) 租船运输中,船舶港口使费、装卸费及船期延误,按租船合同规定由船舶所有人和承租人分担、划分及计算,而班轮运输中船舶的一切正常营运支出均由船方负担。

### 1.1.1.3 海上货物运输的分类

#### 1) 班轮运输的分类

根据班轮运输的发展和承载对象的不同,又分为杂货班轮运输和集装箱班轮运输两种。

最早的班轮运输是杂货班轮运输。杂货班轮运输的货物以件杂货为主,还可以运输一些散货、重大件等特殊货物。对货主而言,杂货班轮运输具有以下优点:

(1) 能及时、迅速地将货物发送和运达目的港;由于货主能根据船期表预知货物的发运和到达时间,因此能保证货物的供需要求。

(2) 特别适应小批量零星件杂货对海上运输的需要。货主能够随时向班轮公司托运,而不论货物的批量大小,因此可以节省货物等待集中的时间和仓储的费用。

(3) 能满足各种货物对海上运输的要求,并能较好地保证货运质量。

(4) 通常,班轮公司都负责转运工作,货主可以要求班轮公司安排货物的转运工作,从而满足货物运输的特殊需要。

20世纪60年代后期,随着集装箱运输的发展,班轮运输中出现了以集装箱为运输单元的集装箱班轮运输方式。由于集装箱运输具有运送速度快、装卸方便、机械化程度高、作业效率高、便于开展联运等优点,到20世纪90年代后期,以技术可行和经济可行为前提,集装箱班轮运输已逐渐取代了传统的杂货班轮运输。

对货主而言,集装箱班轮运输除了具有与杂货班轮运输相似的优点外,在运输速度、货运质量等方面更具有优势。但是,目前大多数班轮公司不接小批量的拼箱货,因此需要集拼经营人来安排小批量的拼箱货运输。

#### 2) 租船运输的分类

租船运输的实质是将可使用船舶用于托运人所希望的货物运输中,而租船则是选用适当的船舶用于各类货物运输的业务过程。租船经营的主体多是将以各种租船形式租用船舶,并用于货物运输的经营人。

目前,航运业主要的租船运输经营方式有:航次租船(Voyage Charter or Trip Charter)、定期租船(Time Charter or Period Charter)、光船租船(Bareboat Charter or Demise Charter)、包运租船(Contract of Affreightment, COA)以及航次期租(Time Charter on Trip Basis or Time Charter Trip)五种。其中最基本的租船运输的经营方式是具有运输承揽性质的航次租船。

航次租船又称“航程租船”或“程租船”,是指由船舶所有人向承租人提供船舶在指定的港口之间进行一个航次或几个航次的指定货物运输的租船运输方式。

航次租船是租船市场上最活跃、最为普遍的一种租船方式,对运费水平的波动最为敏感。在国际现货市场上成交的绝大多数货物(主要有液体散货和干散货两大类)通常都是通过航次租船方式运输的。

定期租船又称“期租”,是指由船舶所有人将特定的船舶,按照租船合同的约定,在约定的期间内租给承租人使用的一种租船方式。这种租船方式以约定的使用期限为船舶租期,而不以完成航次数多少来计算。在租期内,承租人利用租赁的船舶既可以进行不定期货物运输;也可以投入班轮运输,还可以在租期内将船舶转租,以取得运费收入或谋取租金差额。

租期的长短完全由船舶所有人和承租人根据实际需要约定。少则几个月,多则几年,或更长的时间。

定期租船的承租人既有一些大型企业或实力较强的贸易机构,利用租赁船舶进行自有的货物运输;也有一些航运公司,利用租赁船舶从事货物运输,以便弥补自身船队的运力不足。大型企业或实力较强的贸易机构往往拥有稳定的货源,有着长期的运输需求,对租船市场的租金水平有着一定影响。

定期租船方式下,被租船完全处于承租人的使用和控制下。所以,除因船舶不能处于适航状态外,其他情况所造成的营运风险一般均由承租人承担。

光船租船又称船壳租船。这种租船方式实质上是一种财产租赁方式,船舶所有人不具有承揽运输的责任。在租期内,船舶所有人只提供一艘空船给承租人使用,船舶的配备船员、营运管理、供应以及一切固定或变动的营运费用都有承租人负担。船舶所有人在租期内除了收取租金外,对船舶和其经营不再承担任何责任和费用。

以包运租船方式所签订的租船合同称为“包运租船合同”,或称“运量合同”(Quantity Contract / Volume Contract)。包运租船是指船舶所有人向承租人提供一定吨位的运力,在确定的港口之间,按事先约定的时间、航次周期和每航次较为均等的运量,完成合同规定的全部货运量的租船方式。

包运租船实质上具有“连续航次租船”的基本特征。包运租船运输时,船舶每个航次的货物运输除受包运合同的限制,还受其中明确规定的每航次租船合同的限制。

对船舶所有人而言,包运租船时货运量大,较长时间内有较充足的货源,基本保障了稳定的运费收益;而且包运租船中,船舶所有人可根据自有的船舶运力灵活地安排船舶;在保证按合同规定完成货物运输的前提下,船舶所有人通过对船舶的适当调度,可利用航次间的多余时间装运其他货物,提高运力利用率,从而获得更大经营效益。

对承租人而言,包运租船可以保证在较长时间内满足货物的运输需求,而且可在较大程度上摆脱租船市场行情的变动所带来的影响,确保运力将货物运往最终市场,从而保障生产或销售活动的正常进行。

目前的实际业务中,承租双方还经常采用一种介于航次租船和定期租船之间

的租船方式,即“航次期租”。这种租船方式的主要特点在于,其没有事先明确的租期期限,而只确定了特定的航次。这种租船方式以完成航次运输为目的,按实际租用的时间(一般以天数为单位)和租金率计算租金,费用和 risk 则按照定期租船方式的基本原则来处理。这种租船方式减少了船舶所有人因各种原因所造成的航次时间延长所带来的船期损失,而将 risk 在很大程度上转嫁给了承租人。

因为航次期租是建立在定期租船和航次租船两种租船方式基础上的一种边缘型的租船方式,对于航次期租的处理方法,在法律上往往是依据具体航次时间持续的时间长短来确定其性质的:整个航次持续时间较长的通常被认为具有较多的定期租船的性质,而更多地按定期租船的办法予以处理;租期较短的往往被认为更多的具有航次租船的性质,尽管船舶出租人收取的不是运费而是租金,也往往会考虑航次租船的一些要求。当然,总的看来,一般还是认为这种租船方式仍是以期租为基础,融合了航次租船的性质。

承租人在以航次租船、定期租船和光船租船方式的任何一种方式租用船舶后,除非租船合同明确规定不允许承租人转租船舶与第三者外,承租人有权将租用船舶再次租出,即所谓的转租(Subletting),船舶所有人一般无权限制转租。

从承租人再次租赁船舶的第三者称为再承租人。承租人与再承租人以签订租船合同的方式转租船舶,该合同被称为第二租船合同。在发生赔偿时,再承租人可根据第二租船合同向承租人索赔。

## 1.1.2 航空货物运输

### 1.1.2.1 国际航空飞机营运方式

航空运输同其他运输方式相比,是比较年轻的运输行业。1903年12月17日,美国的莱特兄弟完成了世界上第一架有动力的、持续稳定受控的飞机试飞,开创了航空运输的新纪元,也标志了民用航空的诞生。为了合理地利用飞机的运输能力并获得良好的营运经济效益,目前国际航空飞机的营运方式可分为两大类,即定期航班运输(班机运输)和不定期运输(租机运输)。

#### 1) 定期航班运输

定期航班运输,又称班机运输(Scheduled Flights Transport),是指航空公司将飞机按事先制定的航班时刻表,在特定航线的各既定起落站之间,经常性地为非特定的众多货主提供规则的、反复的运输服务,并按运价本或协议运价的规定计收运费的一种营运方式。用于班机运输的飞机主要是客货混载,在搭载旅客的同时又运送小批量货物;但一些规模较大的航空公司在一些货源比较充足的航线上也有使用全货机开辟定期货运航班。

班机固定航线和停靠港,定期开航,定点到达,因此国际货物流通采用班机方式可以使收、发货人确切掌握货物起运和到达时间,保证货物安全、准时地成交。



特别是对运送国际市场上的急需商品、行李、鲜活物、贵重物、电子器件等,效果十分明显。

由于班机大多使用客货混用机,而大多以客为主,舱位有限,尤其在旅游旺季,航空公司往往首先满足旅客的要求,有限的舱位更显得不足,不能满足大批量货物及时出运,只能是分期分批运输,使得班机在货物运输方面存在着很大的局限性。

在定期航班运输方式下,除了普通的零散件班机运输和直接运输外,根据舱/板/箱销售方式和货源及组织形式的不同,还有以下具体业务种类:

(1) 包舱/板/箱运输。包舱/板/箱运输(Cabin/Pallet/Container Chartering)是定期航空货物运输的一种销售方式,它指托运人根据所运输的货物在一定时间内需要单独占用飞机部分或全部货舱、集装箱、集装板,而承运人需要采取专门措施予以保证。

包舱包板运输是航空包机运输中经常采用的方式,这无论对于航空公司还是代理人都是一个双赢的策略。根据具体的双方协议和业务操作,又可分为固定和非固定包舱两种。前者是指托运人在承运人的航线上通过包板(舱)的方式运输时,无论是否向承运人交付货物,都必须支付协议上规定的运费;后者是指托运人在承运人的航线上通过包板(舱)的方式运输时,在航班起飞前 72 h 如果没有确定舱位,承运人则可以自由销售舱位,但承运人对代理人的包板(舱)的总量有一个控制。

(2) 航空快递。航空快递(Air Courier)是指具有独立法人资格的企业将进出境货物或物品从发件人(Consignor)所在地通过自身或代理的网络运达收件人(Consignee)的一种快速运输方式,采用上述运输方式的进出境货物、物品叫快件。

航空快递业因其所运送的货物主要以文件和小包裹为主而区别于普通航空货运业务。

(3) 集中托运。由于航空运价随着货物计费重量的增加而逐级递减,货物重量越重,航空货运代理人或集运商(Consolidator)就可以从航空公司获取更加优惠的运价。因此,集中发运大批量货物的运营模式成为众多代理人追求的目标,因为这样就能从航空公司获取比其他竞争对手较低的运价。航空货运市场目前还是一个价格敏感度较强的市场,较低的价格意味着拥有较强的竞争优势,市场销售将会非常得力,会吸引更多的托运人发货,这样一来运送货物的总量会进一步增大,就能与航空公司谈到更加优惠的运价。

### 2) 不定期航班运输

不定期运输(Non-scheduled Transport),主要是不定期的包机运输(Transport by Chartering),是相对于班机运输而言的另一种飞机营运方式,由于这种营运方式须在市场上寻求机会,没有固定的航线和挂靠港,也没有事先制定的航班时刻表和费率,当事人须在市场上通过洽谈运输条件,订立飞机租用合同来安排运输。

我国《民航法》第 98 条规定:公共航空运输企业从事不定期运输,应当经国务