

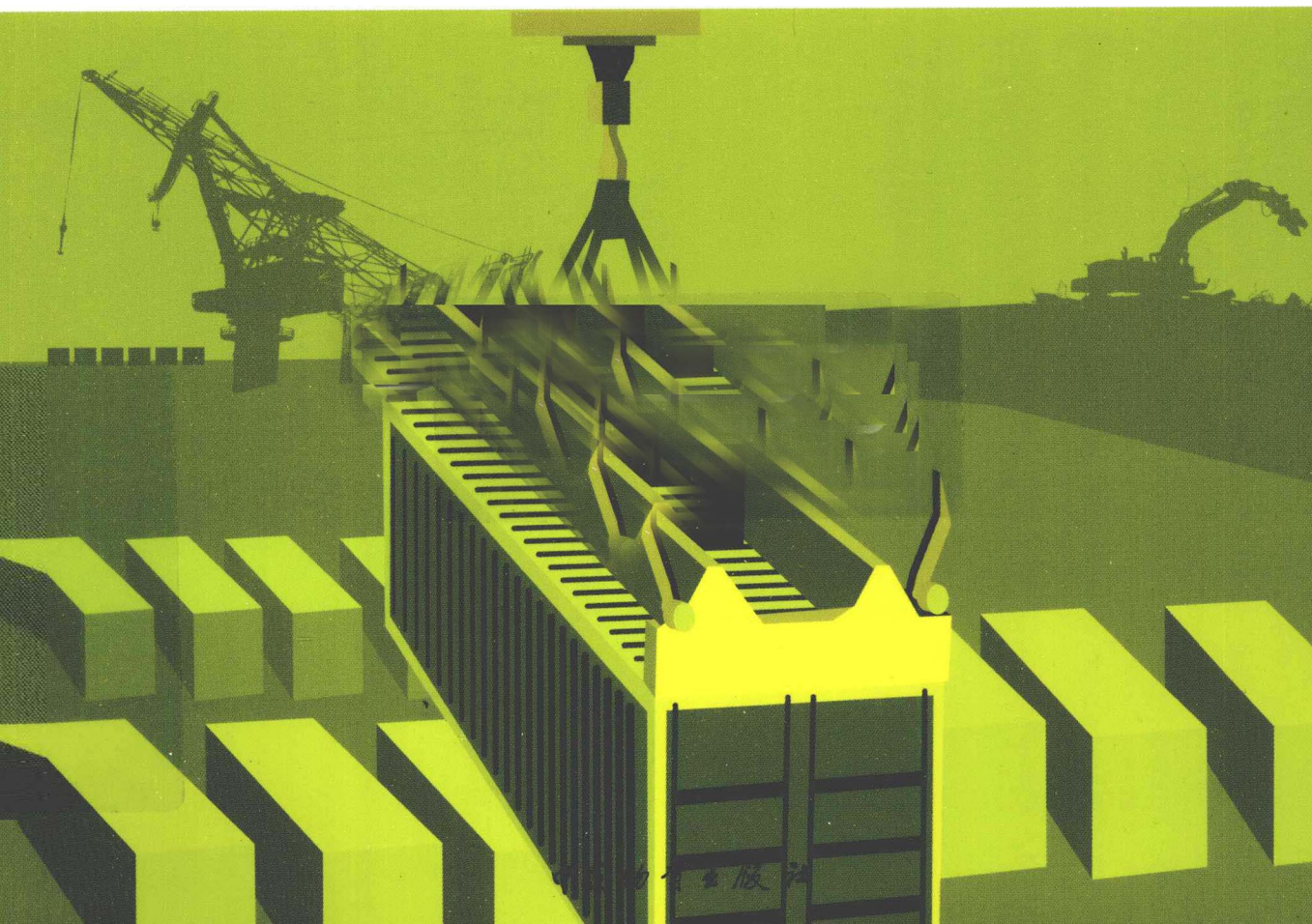


高等院校口岸物流系列教材

JIZHUANGXIANG NEILUGANG LILUN YU SHIWU

集装箱内陆港 理论与实务

孙家庆 唐丽敏 刘敬彬 兰 辉 刘翠莲◎编著



高等院校口岸物流系列教材

集装箱内陆港理论与实务

孙家庆 唐丽敏 刘敬彬 兰 辉 刘翠莲 编著

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

集装箱内陆港理论与实务/孙家庆等编著. —北京: 中国物资出版社, 2011. 4
(高等院校口岸物流系列教材)

ISBN 978 - 7 - 5047 - 3644 - 4

I. ①集… II. ①孙… III. ①集装箱运输—高等学校—教材 IV. ①U169

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 264868 号

策划编辑 郑欣怡

责任编辑 王玉霞

责任印制 何崇杭

责任校对 孙会香 梁 凡

中国物资出版社出版发行

网址: <http://www.clph.cn>

社址: 北京市西城区月坛北街 25 号

电话: (010) 68589540 邮政编码: 100834

全国新华书店经销

三河市西华印务有限公司印刷

开本: 787mm×1092mm 1/16 印张: 17.5 字数: 437 千字

2011 年 4 月第 1 版 2011 年 4 月第 1 次印刷

书号: ISBN 978 - 7 - 5047 - 3644 - 4/U · 0068

印数: 0001—3000 册

定价: 32.00 元

(图书出现印装质量问题, 本社负责调换)

内容提要

本书作为国内第一本系统论述集装箱内陆港理论与实务的论著，由十章组成，具体包括与集装箱内陆港相关的国际贸易与运输基础知识、集装箱内陆港的概念与功能、集装箱内陆港建设与运营模式、集装箱内陆港项目可行性研究、集装箱内陆港报关报检业务、集装箱内陆港货运代理与多式联运业务、公路型集装箱内陆港运营组织与管理、铁路型集装箱内陆港运营组织与管理、保税型集装箱内陆港业务管理、集装箱内陆港物流质押监管业务等内容。

本书内容翔实、注重理论与实践的紧密结合，既可作为高等院校物流管理、物流工程、交通运输、港口管理、国际航运以及其他相关专业本科生、研究生的教材，也可用于物流管理、物流技术及物流咨询方面的培训，同时亦可供内陆港、港口等相关企业管理人员参考。



前 言

近年来,随着沿海港口竞争日趋激烈,各大港口逐渐将目光从沿海地区转移至内陆腹地;尤其是随着国家西部大开发、中部崛起和振兴东北老工业基地发展战略的贯彻实施,我国中部、西部地区经济社会发展也开始驶入快车道,区域分工与产业转移加快,东部、中部、西部地区经济交流和互补效应持续增强,使得沿海港口集装箱腹地不断向中部、西部地区延伸。因而,内陆港作为内陆地区外贸物流的中转基地,也逐渐被越来越多的港口青睐。各地对内陆港的建设热情和投资规模都非常大,可以说发展前景势不可当。到目前为止,国内已经建设和计划建设的内陆港达到40多个,从北到南已形成了若干内陆港群,包括以大连为龙头的东北内陆港群、天津牵头的中部、东部12个省、市、区内陆港群,江浙沿海一带向华南和西南内陆辐射的内陆港群等。但有关内陆港理论研究工作却明显滞后于迅猛发展的内陆港建设现状,使得我国内陆港的建设与运营存在一定盲目性。基于此,我们编著了本书,并力求体现如下特点:

(1) 目标明确。本书以我国集装箱内陆港为研究对象,试图构建具有中国特色的集装箱内陆港理论体系,并针对当前我国集装箱内陆港管理中的常见问题,提出了系统的解决方案,以达到培养掌握先进集装箱内陆港管理理论和实践的高端人才的目的。

(2) 内容设置科学、合理、全面。本书由国际贸易与运输基础知识、集装箱内陆港的概念与功能、集装箱内陆港建设与运营模式、集装箱内陆港项目可行性研究、集装箱内陆港报关报检业务、集装箱内陆港货运代理与多式联运业务、公路型集装箱内陆港运营组织与管理、铁路型集装箱内陆港运营组织与管理、保税型集装箱内陆港业务管理、集装箱内陆港物流质押监管业务十章组成,基本上涵盖了从战略直至操作层面的集装箱内陆港理论与实践。

(3) 操作性强。在编写过程中,十分注重实务操作,通过大量的实例、计算、图、表和流程来帮助读者理解相关的基本理论、基本概念和业务操作程序与技术。本书由高等院校教师和企业实践人员撰写,既反映了国内外专家学者对集装箱内陆港理论研究的最新成果,又吸收了集装箱内陆港企业管理的经验和体会,从而将理论性和实用性较好地结合在一起。

本书由大连海事大学的孙家庆、唐丽敏、刘翠莲,以及天津港集团包头无水港的刘敬彬、大连港集团集益物流有限公司的兰辉共同编著,任爽、高菲菲、郑海鑫、姜伟香、蔡静、阎英美、唐磊、刘南南、官宝俊、李琪、滑素培、马安娜、杨娟等研究生协助查阅资料并参与部分章节的编写及文字整理工作。

本书作为教育部人文社会科学研究项目基金(09YJA790020)、辽宁省社科联经济社会发展项目(2010lslktglx-07)和辽宁省紧缺性本科人才培养基地(物流管理、物



流工程)项目的部分研究成果,在写作过程中,得到了众多专家学者的指导与帮助,同时参考、吸收、采用了众多学者的专著、教材及在杂志、报纸、网站上发表的研究成果,借本书即将出版之际,谨向有关专家和学者表示衷心的感谢!

由于作者水平有限,书中存在不妥之处在所难免,敬请同行专家和广大读者批评指正,以便共同推动我国港口物流的发展。

编 者

2010年7月于大连海事大学



目 录

第一章 国际贸易与运输基础知识	(1)
第一节 国际贸易基础知识	(1)
第二节 国际集装箱运输基础知识	(12)
第二章 集装箱内陆港的概念与功能	(24)
第一节 集装箱内陆港的概念与特点	(25)
第二节 集装箱内陆港的种类与功能	(28)
第三章 集装箱内陆港建设与运营模式	(35)
第一节 集装箱内陆港发展过程分析	(36)
第二节 集装箱内陆港建设模式	(42)
第三节 集装箱内陆港运营模式	(44)
第四节 案例分析	(48)
第四章 集装箱内陆港项目可行性研究	(59)
第一节 集装箱内陆港项目可行性研究概述	(60)
第二节 集装箱内陆港项目可行性研究报告的基本内容	(63)
第三节 集装箱内陆港的选址与布置	(66)
第四节 集装箱内陆港项目可行性研究案例	(77)
第五章 集装箱内陆港报关报检业务	(88)
第一节 概述	(88)
第二节 内陆口岸及监管查验场所设立的条件与程序	(90)
第三节 集装箱内陆港进出口货物报关业务	(100)
第四节 集装箱内陆港进出口货物报检业务	(111)
第六章 集装箱内陆港货运代理与多式联运业务	(118)
第一节 集装箱内陆港货运代理概述	(118)
第二节 国际陆上货运代理业务	(122)
第三节 国际海上货运代理业务	(129)



第四节 国际多式联运业务	(140)
附样 6-1 提单	(145)
附样 6-2 集装箱货物托运单	(146)
附样 6-3 场站收据	(147)
附样 6-4 设备交接单	(148)
附样 6-5 提货单	(149)
附样 6-6 交货记录	(150)
第七章 公路型集装箱内陆港运营组织与管理	(151)
第一节 公路型集装箱内陆港装卸工艺	(151)
第二节 公路型集装箱内陆港作业组织管理	(154)
第三节 公路型集装箱内陆港运输业务管理	(157)
第四节 公路型集装箱内陆港商务作业管理	(162)
附样 7-1 国际道路货物运单	(171)
附样 7-2 国内道路运单 1	(172)
附样 7-3 国内道路运单 2	(173)
附样 7-4 国内道路运单 3	(174)
附样 7-5 汽车货运事故记录	(175)
附样 7-6 汽车货运事故赔偿要求书及汽车货运事故赔偿要求书收据	(176)
第八章 铁路型集装箱内陆港运营组织与管理	(177)
第一节 铁路型集装箱内陆港装卸工艺	(177)
第二节 铁路型集装箱内陆港作业组织管理	(182)
第三节 铁路集装箱班列运营实务	(188)
第四节 集装箱海铁联运业务	(198)
附样 8-1 铁路箱出站单	(206)
附样 8-2 集装箱破损记录	(207)
第九章 保税型集装箱内陆港业务管理	(208)
第一节 保税型集装箱内陆港概述	(209)
第二节 保税型集装箱内陆港经营资质的取得	(215)
第三节 保税型集装箱内陆港物流业务模式	(220)
第十章 集装箱内陆港物流质押监管业务	(235)
第一节 物流质押监管业务的概念与分类	(235)
第二节 物流质押监管协议与业务单证	(243)
第三节 物流质押监管业务操作流程	(250)
第四节 物流质押监管业务风险及其防范	(253)



附样 10-1	仓单格式 1	(257)
附样 10-2	仓单格式 2	(258)
附样 10-3	仓单背书记录栏	(259)
附样 10-4	查询及出质通知书	(260)
附样 10-5	质押物清单	(261)
附样 10-6	查复及出质确认书	(262)
附样 10-7	提货申请书	(263)
附样 10-8	提货通知书	(264)
附样 10-9	提货通知书 (回执)	(265)
参考文献		(266)

第一章 国际贸易与运输基础知识



案例导入

内陆地区企业产品出口如何选用贸易术语

我国某内陆出口公司于2008年2月向日本出口30吨甘草膏，每吨40箱共1200箱，每吨售价1800美元，FOB天津新港，共54000美元，即期信用证，装运期为2月25日之前，货物必须装集装箱。该出口公司在天津设有办事处，于是在2月上旬便将货物运到天津，由天津办事处负责订箱装船。不料在货物存仓后的第二天，仓库午夜着火，抢救不及，1200箱甘草膏全部被焚。办事处立即通知内地公司总部并要求尽快补发30吨。否则无法按期装船。结果该出口公司因货源不济，只好要求日商将信用证的效期和装运期各延长15天。

在国际贸易实践中，选用FOB、CFR和CIF术语最多。据国际商会20世纪90年代末对四十多个国家使用贸易术语的频率的调查统计，FOB术语排在第一位，其次是CIF。首先，这是因为这三个贸易术语历史最为悠久，内容也比较成熟，人们也最熟悉；其次，海运运价低廉、运量大，国际贸易的货物主要是通过海运运输的，而这三个贸易术语主要适用于海运和内河运输；最后，这三个贸易术语可以比较全面地表示买卖双方在费用、保险等方面的义务，可满足不同情况的需求。因此，在实务中一般企业都比较倾向使用这三种传统的贸易术语。然而，此案例表明，FOB、CFR、CIF贸易术语在内陆地区企业产品出口时显得心有余而力不足。在本案中，该出口公司自担风险将货物运往天津，再采用集装箱出口，不仅加大了自身风险，而且推迟结汇。实际上，该出口公司所在地正处在铁路交通的干线上，船公司和货运代理企业在该市都有集装箱中转站，既可接受拼箱托运也可接受整箱托运。假如双方采用适合内地交付的FCA条款对外成交，出口公司在当地将1200箱交中转站或自装自集后将整箱（集装箱）交中转站，这样不仅使风险转移给买方，而且凭承运人签发的运输单据即可在当地银行办理议付结汇。

随着集装箱内陆港的相继建成，内地到沿海口岸的集装箱直通式运输必将得到较快的发展，对此，内陆地区企业应选择适合于内陆地区的国际贸易术语。

第一节 国际贸易基础知识

进出口贸易业务大体主要分为三个阶段：进出口前的准备阶段、进出口交易洽商和签订合同的磋商阶段、履行进出口合同的履约阶段。其业务流程如图1-1所示。

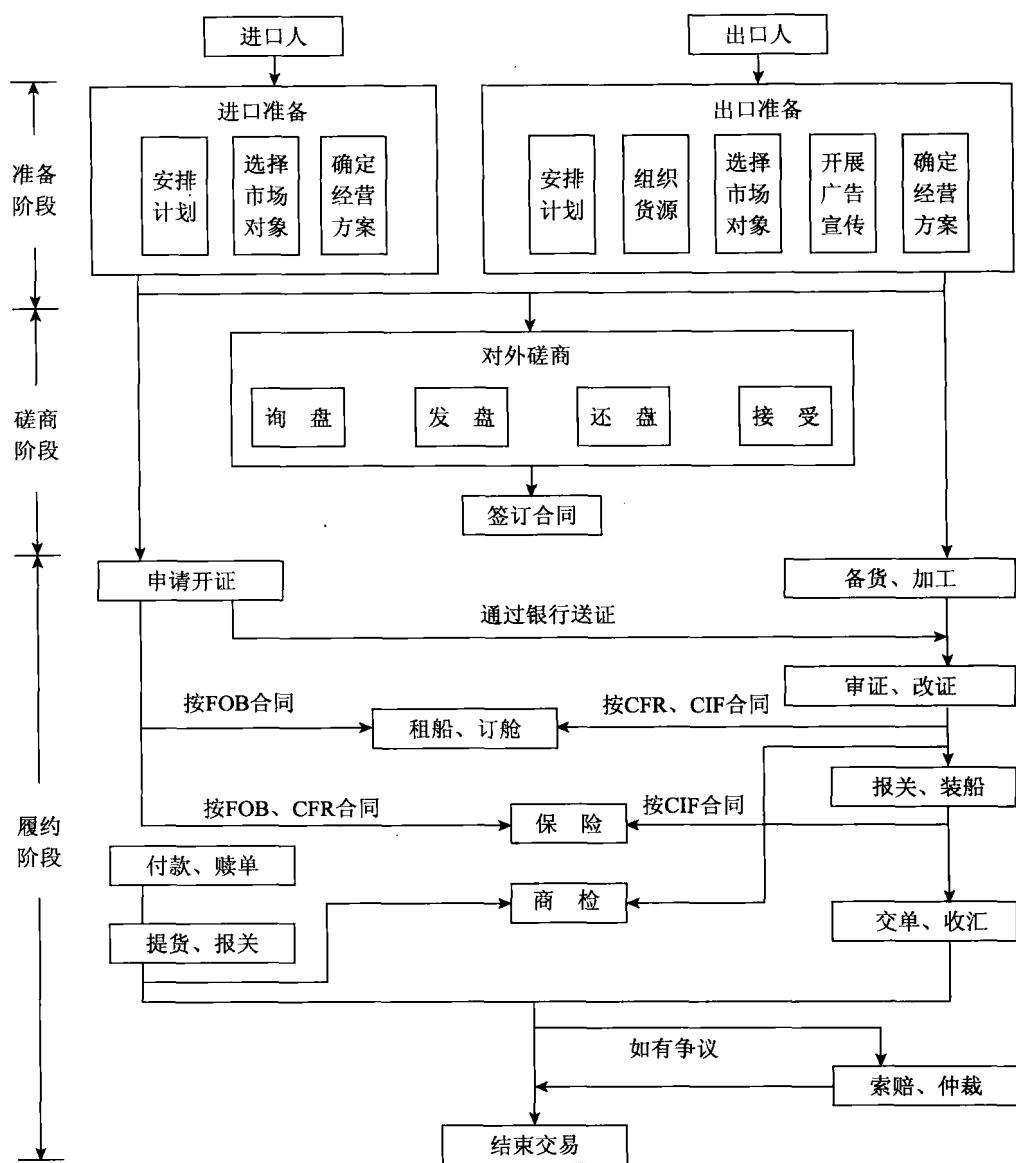


图 1-1 进出口贸易业务流程

上述业务流程中，与集装箱内陆港密切相关的业务内容主要包括：国际贸易结算、国际贸易术语、国际运输单据、报关报检。下面对前三项业务予以简要介绍，报关报检业务将在后续章节中专门予以介绍。

一、国际贸易结算

目前国际贸易实践中较为常用的基本结算方式主要包括以下三种。

1. 汇付 (Remittance)

汇付是指付款人通过银行，使用各种结算工具将货款汇交收款人的一种结算方式。汇



付可分信汇、电汇和票汇三种，其中以电汇最为常见。电汇（Telegraphic Transfer, T/T），是指汇出行应汇款人的申请，拍发加押电报或电传（Tested Cable/Telex）或者通过环球同业银行金融电讯协会（SWIFT）给国外汇入行，指示其解付一定金额给收款人的一种汇款结算方式。又据其性质，分为“前 T/T”（Payment in Advance）和“后 T/T”（Deferred Payment）两种。所谓“前 T/T”，即预付货款，就是卖方在发货前即已收到货款，然后，在合同规定的时间内，将货物发给买方的一种结算方法。所谓“后 T/T”，即延迟付款，是在签署合同后，由卖方先发货，买方在收到货物后再付款的结算方式。

2. 托收（Collection）

托收，是指收款人出具某种票据作为债权凭证，委托银行向付款人收取款项的一种支付方式。托收分为光票托收与跟单托收。光票托收（Clean Collection）是指委托人（出口商）凭金融单据（如汇票等）而不附带任何商业单据（如提单、发票等），委托银行代为收款的结算方式；跟单托收（Documentary Collection）是指委托人（出口商）凭一定的商业单据（如提单、发票等）及金融单据（如汇票等）或不用金融单据，委托银行代为收款的结算方式。根据交单条件不同，跟单托收可分为付款交单（D/P）和承兑交单（D/A）。

（1）付款交单。付款交单（Documents against Payment, D/P），是指出口人的交单是以进口人的付款为条件，即出口人将汇票连同货运单据交给银行托收时，指示银行只有在进口人付清货款时，才能交出装运单据。根据支付时间不同又分为即期付款交单与远期付款交单。

即期付款交单是指出口人在装运后，开具即期汇票，连同装运单据交给当地银行，通过银行向进口人提示，进口人见票后须立即付款，付款后获取装运单据。

远期付款交单是指出口人在装运后，开具远期汇票，连同装运单据交给当地银行，通过银行向进口人提示，由进口人承兑远期汇票，于远期汇票到期日付清款项后领取装运单据。

（2）承兑交单。承兑交单（Documents against Acceptance, D/A），是指出口人装运后，开具远期汇票连同装运单据交给当地银行，通过银行向进口人提示，由进口人承兑远期汇票之后，即可取得装运单据，提取货物，待汇票到期再付清货款。这种付款方式，对出口商来说风险较大。

图 1-2、图 1-3、图 1-4 分别显示了即期付款交单、远期付款交单和承兑交单的托收程序。

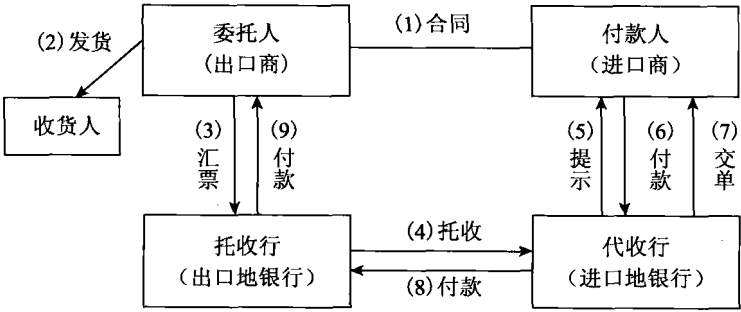


图 1-2 即期付款交单托收程序

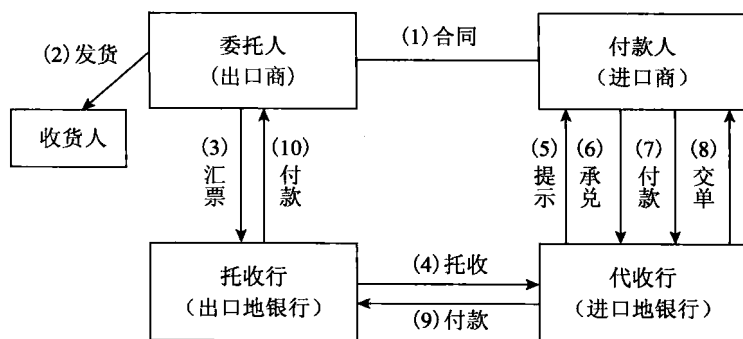


图 1-3 远期付款交单托收程序

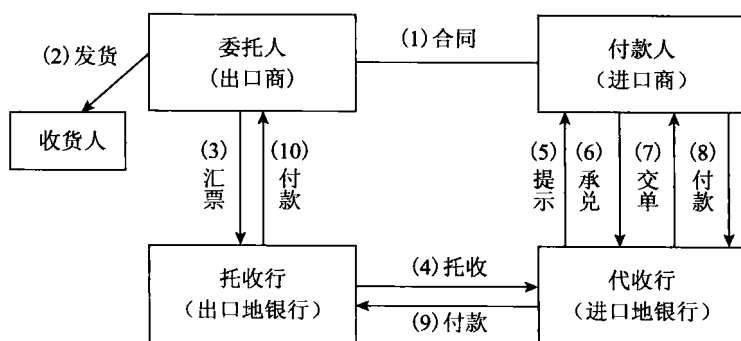


图 1-4 承兑交单托收程序

3. 信用证 (Letter of Credit, L/C)

信用证是指开证银行应开证申请人的请求开具给受益人的，保证在一定条件下履行付款责任的一种书面担保文件。为了规范信用证业务的运作，国际商会（ICC）在 1933 年制定了《商业跟单信用证统一惯例》，此后经过多次修订，最新文本是 2007 年 7 月 1 日实施的《跟单信用证统一惯例》（Uniform Customs Practice for Documentary Credit, UCP600）。图 1-5 显示了信用证结算的一般程序。

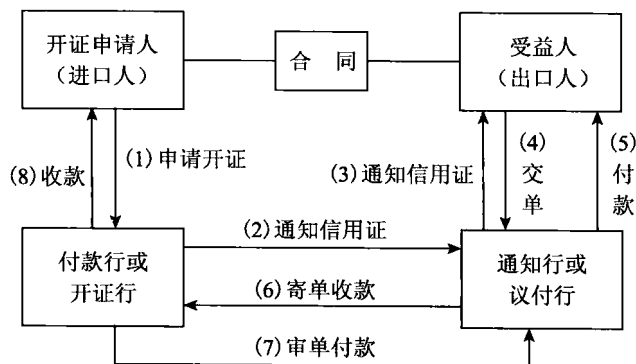


图 1-5 信用证结算程序



不同的支付方式有各自不同的特点，也各有利弊。表 1-1 显示了三种支付方式的比较。

表 1-1 三种支付方式的比较

支付方式		手 续	费 用	出口商风险大小	进口商风险大小	资金负担	信用种类
汇 款	预付货款	简 单	小	最 小	最 大	买方负担重	商业信用
	货到付款			最 大	最 小	卖方负担重	商业信用
托 收		稍 多	稍 大	中	中	卖方负担重	商业信用
信用证		烦 琐	大	小	大	较平衡	银行信用

二、国际贸易术语

国际贸易术语是在长期的国际贸易实践中产生的，用以明确国际贸易商品的价格构成，说明交货地点或到货地点，划分买卖双方的风险、责任和费用等问题，并用英文缩写形式表示的一种专门用语。

目前，国际商会颁布的《2000 国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS 2000) (以下简称《通则》) 对贸易术语解释内容最多、应用范围也最广。《通则》对十三个术语按其特点分类，分成 E、F、C、D 四组，如表 1-2 所示。

表 1-2 国际贸易术语表

组 别	价格术语	英文名称	中文名称	买方付款时间	运输方式	运费支付	运输安排
E 组 起运	EXW	ex works	工厂交货	收货后	无限制	买方	买方
F 组 主运费未付	FCA	free carrier	货交承运人	单据指示时	无限制	买方	买方
	FAS	free alongside ship	船边交货	单据指示时	水 运	买方	买方
	FOB	free on board	装运港船上交货	单据指示时	水 运	买方	买方
C 组 主运费已付	CFR	cost and freight	成本加运费	单据指示时	水 运	卖方	卖方
	CIF	cost, insurance and freight	成本加保险费、运费	单据指示时	水 运	卖方	卖方
	CPT	carriage paid to	运费付至	单据指示时	无限制	卖方	卖方
	CIP	carriage and insurance paid to	运费、保险费付至	单据指示时	无限制	卖方	卖方
D 组 到达	DAF	delivered at frontier	边境交货	收货后	无限制	卖方	卖方
	DES	delivered ex ship	目的港船上交货	收货后	水 运	卖方	卖方
	DEQ	delivered ex quay	目的港码头交货	收货后	水 运	卖方	卖方
	DDU	delivered duty unpaid	未完税交货	收货后	无限制	卖方	卖方
	DDP	delivered duty paid	完税后交货	收货后	无限制	卖方	卖方



1. 国际贸易术语对运输方式的影响

对于国际货运经营者来说,国际贸易术语将对国际货物运输产生以下影响:

(1) 国际贸易术语不仅决定了货运运作的主体是由货物的买方还是卖方负责,而且还划分了买卖双方各自应承担的货运服务的内容。

(2) 国际贸易术语决定了货运过程中的主要运输方式。在十三个贸易术语中,有六个贸易术语(FAS、FOB、CFR、CIF、DES和DEQ)只适用于海运或者内河运输。这就意味着,如果贸易合同采用了这六个贸易术语中的一个,那么航空公司就基本上与该票货物无缘。

(3) 国际贸易术语决定了货运的路线。十三个贸易术语无一例外都有后缀: named place... 或 port of..., 这一后缀限制了货运路线的选择,使得不经营这些路线的承运人就没有参与竞争的可能。

(4) 大部分国际贸易术语决定了货物的交付过程通常是分段运输。十三个贸易术语中,EXW、FCA、CPT、CIP、DDU和DDP为“门到门”全程服务提供了可能,而其他术语都限制了这一最先进的运输方式的应用,也就限制了承运人的服务范围。

(5) 国际贸易术语提供了划分货运费用支付的界限。贸易术语希望通过细分货运环节达到准确估计贸易成本和确定各自承担费用范围的目的,但是这与物流经营的理念却不甚符合。物流经营人通过资源整合,从全过程角度节省成本,可能无法划清某一阶段的成本。

(6) FOB方式中的船货衔接问题。《通则》规定,买方应给予卖方关于船名、装船地点和所要求的交货时间的充分的通知。在实务中,为了保证卖方备货和买方派船接货互相衔接,到船通知是必不可少的。如有需要,可在合同中对买方应在船到港多少时间前通知卖方作出规定。

(7) CFR方式中的已装船通知问题。CFR方式中,卖方向买方发出已装船通知,具有通知买方及时办理保险的作用。买方办理进口货物保险时,保险公司按有关的装船通知承保。如果卖方未能及时向买方发出已装船通知,致使买方未能及时办理保险,则万一货物在运输途中发生灭失或损坏,其风险仍由卖方承担。所以,CFR方式中,卖方应特别注意及时向买方发出装船通知。

2. 运输方式对国际贸易术语的影响

(1) 视运输方式使用贸易术语。虽然贸易术语只是确定国际货物买卖中交易双方的权利和义务,但是不同的贸易术语适应于不同的运输方式,在《通则》中,有六种术语(FAS、FOB、CFR、CIF、DES、DEQ)仅适用于水运,其他七种术语则不受限制,可适用于各种运输方式,包括集装箱运输和多式联运。因此,当货物的运送拟使用空运、陆运等方式时,若仍沿用传统熟悉的FOB、CFR、CIF术语,将势必造成该术语解释上的困难,从而引发争议,给当事人带来不必要的麻烦和经济损失。尤其是在出口业务中,如果货物是以现代化的集装箱运输或多式联运方式运输,不采用适合的FCA、CPT、CIP术语而使用不当的FOB、CFR、CIF术语,还会存在以下两个缺点:一是扩大了出口方的风险范围,风险范围从货交承运人延伸到装运港的船舷;二是推迟了运输单据的出单时间,从而延缓了出口方的交单收汇时间,影响资金周转并造成利息损失。

(2) 视运输条件使用贸易术语。在本身有运输能力或安排运输无困难时,应争取自己

办理货物的运输事宜,即按C组术语出口、按F组术语进口,以利于出口方对货物的控制,并防止进口方安排运输时与承运人相勾结对出口方进行国际贸易欺诈。如出口使用F组术语,则可能造成不法商人越过向银行付款赎单的正常途径,与承运人串通无单放货,而后以逃逸或宣告破产的伎俩,造成出口方货款两空;又如进口使用C组术语,若出口方与承运人串通出具假提单,则将使进口方蒙受了款却收不到货的损失。

(3) 视运费水平和运价变动情况使用贸易术语。一般而言,掌握租船权,虽可能面临运价上涨,租不到船、船货衔接不当而产生大量的滞期费等风险,但也有有利的一面。比如,可赚取运费差价、控制装船时间、争取有利的租约条款、有效防止海运欺诈等。可见,在运费水平适中且运价稳定时,自行安排运输从经济上是合算的,因而出口宜采用C组术语,进口宜采用F组术语。而当运费水平偏高或运价上涨时,则为避免运输成本增加或存在增加的风险,宜将运输的责任转给对方承担,即以F组术语出口,以C组术语进口。值得注意的是,对于不掌握租船权的一方,应在贸易合同中增加租船权限制条款,以保护自身的利益。

(4) 视装运港条件使用贸易术语。在国际贸易中,买卖双方是通过贸易术语的变形,来明确装船或卸船过程中的各项费用由谁负担(见表1-3)。

表 1-3 FOB、CFR、CIF 术语的变形及与租船合同装卸条款的衔接

术语的变形	装货费、卸货费等费用的负担
FOB 班轮条件 (FOB Liner Terms)	装货费由船方或买方负担
FOB 吊钩下交货 (FOB Under Tackle)	从货物吊装开始,装货费由买方负担
FOB 包括理舱 (FOB Stowed)	卖方负担包括理舱费在内的装货费
FOB 包括平舱 (FOB Trimmed)	卖方负担包括平舱费在内的装货费
CFR 班轮条件 (CFR Liner Terms)	卸货费由船方或卖方负担
CFR 吊钩交货 (CFR Ex Tackle)	卖方负担货物从舱底至船边卸离吊钩为止的费用
CFR 卸到岸上 (CFR Landed)	卖方负担将货物卸至目的港岸上的费用
CFR 舱底交货 (CFR Ex Ship's Hold)	买方负担将货物从舱底起吊卸至码头的费用
CIF 班轮条件 (CIF Liner Terms)	卸货费按班轮办法处理,由支付运费的卖方负担
CIF 吊钩交货 (CIF Ex Tackle)	卖方负担货物从舱底至船边卸离吊钩为止的费用
CIF 卸到岸上 (CIF Landed)	卖方负担将货物卸至目的港岸上的费用
CIF 舱底交货 (CIF Ex Ship's Hold)	买方负担将货物从舱底起吊卸至码头的费用

由此可见,对于在装运港交货的三种术语,当装卸港条件较差或费用较高时,若以班轮运输,则会因加收港口附加费而使运费增加,也应考虑由对方安排运输,即出口用FAS、FOB,进口用CFR、CIF。



三、国际运输单据

1. 运输单据的种类

运输单据是承运人或代理人收到承运货物签发给出口商的证明文件，它是交接货物、处理索赔与理赔以及向银行结算货款或进行议付的重要单据。在国际货物运输中，运输单据的种类很多。根据 UCP 600 第 19 条～第 25 条的规定，信用证结算时包括以下七种运输单证：

- (1) 涵盖至少两种不同运送方式的运送单据，即通常所称的多式联运单据。
- (2) 提单 (Bill of Lading, B/L)。
- (3) 不可转让的海运单 (Non-Negotiable Sea Waybill)。
- (4) 租船提单 (Charter Party Bill of Lading)。
- (5) 空运单 (Air Transport Document)。
- (6) 公路、铁路或内河运单 (Road, Rail or Inland Waterway Transport Documents)。
- (7) 快递收据、邮政收据或投邮证明书 (Courier Receipt, Post Receipt or Certificate of Posting)。

2. 运输单据的性质

从是否具有物权凭证功能来划分，这七类运输单证可分成两大类：

(1) 提单类，包括提单、租船提单。提单，通常是由托运人或其代理填写而由承运人或其代理签发的，证明海上运输合同存在的主要凭证。根据我国《海商法》的定义，提单是指用以证明海上货物运输合同存在和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据此交付货物的单证。基于上述提单的定义，表明提单具有合同证明、货物收据和物权凭证三大功能。基于不同的角度，提单可以分成许多种类。常见的有两大类：一类是租船运输下使用的提单，称为租船提单 (Charter Party B/L or B/L Under Charter Party)；另一类是班轮运输下使用的提单，一般称为班轮提单 (Liner B/L)。不过，在 UCP 500 下称为海运提单 (Ocean B/L)，而在 UCP 600 下省去了“海运”(Ocean) 字样，直接称为提单。在班轮运输下，承运人通常自行拟定印有公司名称的班轮提单 (因而也常称为有抬头提单)，而且在实务中，为了便于使用，班轮提单大多按“一式两用”的方式印制。比如，用于集装箱运输的集装箱提单大都以“港到港或多式联运”(Port to Port or Multimodal Transport) 为提单的标题，以表明本集装箱提单兼具直达提单和多式联运提单的性质，而且在提单中设置专门条款，按“港到港”运输和多式联运分别为承运人规定了不同的责任。此外，班轮提单的背面通常列有详细的运输条款，因而也称为全式提单 (Long form B/L)。

(2) 运单类，包括不可转让的海运单，空运单，公路、铁路或内河运单以及快递收据、邮政收据或投邮证明书。

至于多式联运单据，根据需要可制作成可转让单证与不可转让单证两种。比如，多式联运提单，就是具有物权凭证功能的多式联运单据；承运货物收据则是不具有物权凭证功能的多式联运单据。

表 1-4 显示了它们之间的异同。从中可以看出，这两类单证的共同点是它们均具有运输合同证明和货物收据的功能。其最大区别在于：提单具有物权凭证功能，可以转让。