

21世纪经管核心课程规划教材

国际货运代理实务

Guoji Huoyun Daili Shiwu

张炳达 余 静 编著



YZLI 0890089105

上海财经大学出版社

21 世纪经管核心课程规划教材

图 中 本 图 编 目 (CIP) 数 据

国 际 货 运 代 理 实 务 / 张 炳 达 , 余 静 编 著 . — 上 海 : 上 海 财 经 大 学 出 版 社 , 2011.1

并 注

(CIP) 数 据 编 目 中 心 著 录 在 案

国际货运代理实务

ISBN

1. ① 国 际 货 运 代 理 实 务 — 教 材 I. ① 张 ② 余

著 — 教 材 I. ① 张 ② 余

中 国 图 书 馆 本 图 编 目 (CIP) 数 据 编 目 中 心 著 录 在 案

张炳达 余 静 编著



GUOJI HUOYUN DAILI SHIWU

国 际 货 运 代 理 实 务

张 炳 达 余 静 编 著

上 海 财 经 大 学 出 版 社

上 海 财 经 大 学 出 版 社

www.shufe.com.cn



YZLI 0890089105

2011 年 1 月 第 1 版 第 1 次 印 刷



上海财经大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际货运代理实务/张炳达,余静编著. —上海:上海财经大学出版社,2011.1

(21世纪经管核心课程规划教材)

ISBN 978-7-5642-0917-9/F·0917

I. ①国… II. ①张… ②余… III. ①国际运输:货物运输-代理(经济)-高等学校-教材 IV. ①F511.41

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 221047 号

☐ 责任编辑 李成军

☐ 封面设计 周卫民

GUOJI HUOYUN DAILI SHIWU

国际货运代理实务

张炳达 余 静 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

上海市印刷十厂印刷

上海望新印刷厂装订

2011 年 1 月第 1 版 2011 年 1 月第 1 次印刷

700mm×960mm 1/16 19.75 印张 387 千字

印数:0 001—4 000 定价:32.00 元

前 言

我国在加入世界贸易组织之后,对外经济贸易取得了举世瞩目的成就,中国经济与世界经济的接轨与融合正发生着质的飞跃,对外贸易在我国国民经济中发挥着越来越大的作用。面对当前这个机会与挑战并存、财富与风险同在的世界市场,我国应进一步发展中介服务业,以利于中国经济与世界经济的更快接轨。在国际贸易活动中,国际货运代理扮演着重要角色。国际货运代理业的改革,为货运市场注入了新的活力。目前,国际货运代理人所从事的业务已超过了其原来狭义的概念范围,大量的国际货运代理人开始从事第三方物流业务。国际货运代理业务已成为国际贸易活动运输业务中的重要组成部分,国际货运代理人甚至被誉为“国际贸易运输的设计师和执行人”。

我国国际货运代理行业持续健康稳定的发展,迫切需要更多的人才投身于国际货运代理行业的第一线,也迫切要求相关从业人员与时俱进,在各方面不断提高自己的能力和水平。“博采众长,切合实际,通俗易懂,服务考证”是编著本书的宗旨。为了给广大有志于从事国际货运代理行业的人员提供一本融实用性、系统性、科学性于一体的国际货运代理实务学习用书,本书的编著者做了大量调查研究,听取了不少专家学者的指导建议,力求使本书既能适应考证要求,又能反映当今国际货运代理领域的最新变化与动态。本书由张炳达、余静编写,在本书的编写过程中,参考了大量的著作、文献,借鉴了国内外同行专家的不少研究成果,尤其是得到了上海财经大学出版社李成军同志的大力支持和热情指导,在此一并表示衷心的感谢。国际货运代理的有关知识浩如烟海,其实践运作更是日新月异。本书凝聚了作者的一些思考,但限于作者的水平,本书疏漏和不足之处在所难免,敬请同行专家和广大读者批评指正(作者的 E-mail:128zhang@126.com)。

另外,上海财经大学出版社备有教师教学用的课件,如有需要,请致电或 E-mail联系。联系人:李成军;电话:021-65904706;E-mail:littlelcj2@163.com。

编 者

2010年12月

目 录

前言	(1)
第一章 国际贸易与国际货物运输概述	(1)
第一节 国际贸易概述	(1)
第二节 国际货物运输	(5)
第三节 国际贸易与国际货物运输	(20)
第二章 国际货运代理概述	(28)
第一节 国际货运代理的基本概念	(28)
第二节 国际货运代理的业务范围及权利、义务和责任	(32)
第三节 国际货运代理的责任保险制度	(39)
第四节 国际货运代理的现状与发展趋势	(42)
第三章 国际海上货物运输代理实务	(51)
第一节 班轮运输基础知识	(51)
第二节 集装箱运输基础知识	(70)
第三节 班轮货运流程	(91)
第四节 班轮提单	(113)
第五节 班轮运价与运费	(139)
第六节 不定期船运输组织	(153)
第四章 国际航空货物运输代理实务	(165)
第一节 国际航空货物运输基础知识	(165)
第二节 航空集中托运	(191)
第三节 航空货物运输的业务流程	(196)

第四节 航空运价与运费	(211)
第五节 国际航空公约	(229)
第五章 国际陆上货运代理实务	(235)
第一节 国际公路货物运输	(235)
第二节 国际铁路货物运输	(242)
第六章 国际货运代理与国际多式联运	(276)
第一节 国际多式联运的基本概念	(276)
第二节 国际多式联运经营人	(286)
第三节 国际多式联运单据	(291)
第四节 国际多式联运业务的流程	(294)
第五节 多式联运的组织方法	(296)
第六节 国际多式联运运费	(298)
第七节 多式联运货损事故处理	(300)
附录	(305)
参考文献	(307)

第一章 国际贸易与国际货物运输概述

第一节 国际贸易概述

世界范围的社会化大生产必然会引起国际分工,任何国家都不能够包揽一切生产活动,而需要国际间的合作。国际间的商品和劳务流动是由商流和物流组成的,前者由国际交易机构按照国际惯例进行,后者由物流企业按各个国家的生产和市场结构完成。国际贸易与国际物流之间是相互依存、相互促进和相互制约的关系。国际物流是在国际贸易产生和发展的基础上发展起来的,其高效运作又进一步促进了国际贸易的发展。国际货物运输是国际物流系统的核心,只有国际货物运输工作做好了,才能将国内外客户所需要的商品适时、适地、按质、按量、低成本地送到,保证国际贸易的顺利进行。

一、国际贸易的含义

国际贸易是指世界上各国(或地区)之间进行的商品和服务的交换活动。从某一特定国家或地区的角度来看,这种交换活动就称为该国的对外贸易(Foreign Trade)。从国际范围来看,世界各国(地区)对外贸易的总和就构成了国际贸易,亦称世界贸易(World Trade)。

二、国际贸易的分类

国际贸易涉及范围相当广泛,性质也非常复杂,所以其分类也很多。从不同的角度分析,一般可将国际贸易作下列分类。

(一) 按货物的移动方向划分

按货物的移动方向划分,国际贸易可分为三类:

1. 出口贸易(Export Trade):将本国生产和加工的商品运往别国市场销售,称为出口贸易,又称输出贸易。
2. 进口贸易(Import Trade):将外国商品运进本国市场销售,称为进口贸易,又称输入贸易。

3. 过境贸易(Transit Trade):途经本国,最终目的地为第三国的贸易就是过境贸易。外国商品纯系转运关系经过本国,不在本国海关仓库存放就直接运往另一国的为直接过境贸易;外国的商品运到国境后,曾存放在海关仓库,但未经加工又运往另一国的为间接过境贸易。

国际贸易的每笔交易都具有两面性:对卖方(通常为生产国)而言是出口贸易,对买方而言(通常为消费国)则是进口贸易。此外,从国外输入的商品,没有在本国消费,又未经加工就再出口,称为复出口,或再出口(Reexport);反之,本国商品出口后在国外未经加工,又原状输入本国,则称为复进口或再进口(Reimport)。再出口和再进口商品都不列入国际贸易进出口商品的统计数字,而是另外单独加以统计的。

一国往往在同一类商品上既有出口也有进口,在一定时期内(如1年),将该种商品的进出口数量加以比较;如出口量大于进口量,称为净出口(Net Export);如出口量小于进口量,称为净进口(Net Import)。净出口和净进口都是以数量表示的。它们反映一国在某种商品的贸易上是处于出口国还是进口国的地位。

(二)按国境或关境划分

按国境或关境划分,国际贸易可分为两类:

1. 总贸易(General Trade):以国境为标准划分的进出口贸易。凡进入本国国境的货物,不论完税与结关与否,一律计入进口,称总进口。凡离开本国国境的货物,不论完税与结关与否,一律计入出口,称总出口。总进口额加总出口额,就是一国的总贸易额。

2. 专门贸易(Special Trade):以关境为标准划分的进出口贸易。关境(Customs Frontier)又称关税领域,是执行统一海关法令的领土。自由港、自由贸易区、保税仓库都不属关境范围,设有它们的国家,其关境小于国境;当几个国家缔结关税同盟时,关境包括几个国家的领土,关境则大于国境。当外国商品进入国境后,暂不进入关境而存入保税仓库内,一律不列为进口。只有从外国进入关境和从保税仓库中提出进入关境的货物,才列为进口,称为专门进口。我国采用专门贸易统计。美国既按总贸易又按专门贸易来统计进出口。联合国公布的各国贸易额一般都注明是总贸易额还是专门贸易额。

(三)按商品形态划分

按商品形态划分,国际贸易可分为两类:

1. 有形商品贸易(Tangible Goods Trade),又称有形贸易(Visible Trade):凡是有形的、看得见的商品进出口,都称为有形贸易。

2. 无形商品贸易(Intangible Goods Trade),又称无形贸易(Invisible Trade):劳务、技术或其他非物质形态的商品进出口,主要包括以下两个方面的内容:

等;(1)为商品贸易(有形贸易)服务的,如运输、保险、装卸、包装装潢、广告信息等;

(2)与商品贸易无关的其他经济活动和国际往来,如技术转让、国际旅游、投资、金融、股票、债券等。

有形贸易与无形贸易的主要区别在于:有形贸易的商品进出口须经过海关报关手续,其进出口额反映在海关的贸易统计上。无形贸易不经过海关报关手续,通常也不表现在海关的贸易统计上。但两者的外汇收支都是国际收支的重要构成部分。

(四)按货物的运送方式划分

按货物的运送方式划分,国际贸易可分为五类:

1. 陆路贸易(Trade by Roadway):陆地相邻的国家或地区之间的贸易,通常采用陆路运送货物的方式,运输工具主要有火车、卡车、马车等。如中国与蒙古、美国与加拿大等国间的贸易。陆路贸易占世界贸易总量的15%~20%。

2. 海路贸易(Trade by Seaway):经由海上运送货物的贸易。国际贸易的大部分货物采用海上运送的方式,运输工具是各种船舶,随着大型货轮、油轮、集装箱船的出现,运输量加大,运费降低,海运已成为国际贸易的主要运输方式。据美国航运杂志统计,海运已占国际贸易运输量的75%~80%。

3. 空运贸易(Trade by Airway):采用航空运输方式运送货物的贸易。贵重、体积小、重量轻、时效性强的商品采用这种运输方式,但运费较贵。空运贸易仅占世界贸易总额的3%~4%。但近年来,随着世界经济的飞速发展,空运贸易的比重也在快速增长。

4. 邮购贸易(Trade by Mail Order):用邮政包裹寄送货物的贸易。数量不多的交易,如从纽约到巴黎或上海订购几套服装,或样品传递,可采用此种方式,主要优点是方便。

5. 管道运输贸易(Trade by Pipe):用管道输送货物的贸易。天然气、石油等常采用这种运输方式。

(五)按贸易是否有第三国参加划分

按是否有第三国参加划分,国际贸易可分为三类:

1. 直接贸易(Direct Trade):商品生产国与商品消费国不通过第三国进行的贸易。贸易双方直接洽谈,直接结算,交易货物由出口国直接运到进口国。

2. 间接贸易(Indirect Trade):商品生产国与商品消费国通过第三国进行的贸易,也可以说是商品进出口两国通过第三国的商人达成贸易。贸易货物既可由出口国经由第三国转运到进口国,也可由出口国直接运到进口国。

3. 转口贸易(Transit Trade):商品生产国与商品消费国通过第三国进行的贸易,对第三国来说,则是转口贸易。即使商品直接从生产国运到消费国去,只要两

者之间未直接发生贸易关系,而是由第三国转口商分别同生产国与消费国发生交易关系,仍属于转口贸易。转口贸易与过境贸易的区别在于:前者有第三国的贸易商参与,而不论货物是否经由第三国运送;后者则无第三国贸易商的参与,它也不列入本国的进出口统计内。

(六)按清偿工具的不同划分

按清偿工具的不同划分,国际贸易可分为三类:

1. 自由结汇贸易(Cash Trade):以货币作为清偿工具的贸易。目前我国与西方国家的贸易基本上是自由结汇贸易。

2. 易货贸易(Barter Trade):又称换货贸易,以货物经过计价作为清偿工具的贸易。这种贸易是根据两国政府间签订的易货协定、民间贸易团体达成的交货协议,以及根据进出口商间的交货合同所进行的贸易。易货贸易的特点是:把进出口直接联系起来,双方有进有出,进出基本平衡。

3. 两者结合的贸易方式,即部分自由结汇,部分易货贸易。属此类贸易方式的有“三来一补”等。

(七)按贸易参加国的数目划分

按贸易参加国的数目划分,国际贸易可分为两类:

1. 双边贸易(Bilateral Trade):(1)泛指两个国家之间的贸易往来。(2)两个国家之间彼此保持收支平衡的贸易,即两国都以本国的出口支付来自对方的进口,贸易支付在双边的基础上进行。

2. 多边贸易(Multilateral Trade):三个或三个以上国家(地区)作为一个整体,相互间保持贸易收支平衡的贸易。在贸易往来中,每个国家都可以用对某些国家的出超,支付对另一些国家的入超,以实现整个进出口的平衡,多边支付是多边贸易得以顺利开展的前提条件。在多边贸易中,只在三个国家(地区)间保持平衡的贸易,称三角贸易(Triangular Trade)。

(八)按交易方式的性质划分

按交易方式的性质划分,国际贸易可分为四类:

1. 商品贸易(Goods Trade):是指以买卖商品为目的的纯商业方式的贸易活动,其具体交易方法多种多样,包括经销(总经销、独家经销、特约经销、一般经销)、代理(总代理、独家代理、特约代理、一般代理)、寄售、拍卖、招投标及展卖等。

2. 加工贸易(Process Trade):是指利用本国的人力、物力或技术优势,从国外输入原材料、半成品、样品或图纸,在本国加工制造或装配成成品后再向国外输出的,以生产加工性质为主的一种贸易方式。加工贸易又可分为来料加工、来样加工和来件装配。

3. 补偿贸易(Compensation Trade):是指一方在信贷基础上进口设备,不用现

汇支付,而用向对方回销产品或劳务的方式取得价款,并用以分期偿还进口设备的价款和利息。贸易双方是买卖关系,由于进口方偿还价款本息是采用补偿方法,故称补偿贸易。补偿贸易的特点是:

第一,贸易与信贷相结合。购进机器设备的一方在对方提供贷款的基础上购进所需要的货物。

第二,设备进口与产品出口相联系。补偿贸易在多数情况下是利用其项目设备制造出来的产品或其他产品进行偿还,一般不动用外汇。补偿贸易一般分为三种方式:直接产品补偿、其他产品补偿和劳务补偿。此种方式对解决买方的资金暂时不足和帮助卖方推销商品均有一定的作用。

4. 租赁贸易(Renting Trade): 租赁贸易的本质是出租,它是由租赁公司以租赁方式将商品出租给国外的用户使用,国外租户不交付商品货款而交付商品租金的一种交易方式,因而也称为租赁信贷。这种贸易方式的特点是:出租的商品一般都是价格较为昂贵的设备或交通工具等;租赁公司享有该商品的所有权,并可按期收回稳定的资金;租户支付很少的费用就可得到设备或交通工具的使用权,从而避免积压大量的设备资金,还可及时更新和使用更新的设备和技术。此种方式在国际贸易活动中发展迅速,并逐渐发展至租购结合,即先租,到一定时期后,该商品的所有权即转为租户所有,变成了买卖关系。

第二节 国际货物运输

一、国际货物运输的含义

根据《中华人民共和国国家标准物流术语》对运输(Transportation)的解释,运输是指“用设备和工具,将物品从一地点向另一地点运送的物流活动。其中包括集货、分配、搬运、中转、装入、卸下、分散等一系列操作”。

运输是物流系统中最主要和最基本的要素。在现代物流观念诞生之前,许多人将运输等同于物流,究其原因,主要是由运输在物流活动中的重要性所致。

运输是人类社会经济活动中不可缺少的重要环节,在经济上运输具有二重性,既是社会生产和生活的必要条件,又是一个物质生产部门。运输作为一个独立的生产部门,它的生产活动是把工农业产品运到消费地,无论是生产消费还是非生产消费,这都是生产过程的继续。因为没有交通运输这一环节,产品不能被消费,生产活动并没有最后完成。

交通运输业既有其特殊性,又有其一般性,是一个特殊的物质生产部门。交通运输之所以能作为一个独立的社会物质生产部门,是因为它同工农业等物质生产

部门有某些共性:(1)存在独立的投资领域;(2)生产商品,并创造价值和使用价值;(3)具备物质生产的三要素:运输工人的劳动;作为劳动对象的人和货物;交通线路和运输工具等劳动资料。

正如马克思所说:“除了开采业、农业和工业,尚有第四个物质生产部门,……那就是运输业,那就是运输人,或是运输商品。”但是,交通运输是人类凭借自然条件或线路促使物质资料和人类本身实现定向移动的过程,同工农业等物质生产部门相比较,又有它自己的特点,故而是一个特殊的物质生产部门。具体表现为:

1. 运输产品的非物质性

工农业生产是人类通过物理、化学或生物作用过程,改变产品的质量或增加产品的数量,从而得到新的产品,以满足社会生产和人民生活需要。而交通运输生产则不同,它并不改变它所输送的产品的质量和数量,不能创造新的物质产品。它的唯一产品是以吨公里(或人公里)表示的客货位移,是一种特殊产品,其客货运量愈大,运输里程愈长,反映运输工作量(或周转量)的运输产品量也愈大。

2. 运输产品的非实体性

工农业的生产和消费,是在时间上或空间上决然分离的两种行为,它的产品可以运送、储存和调配。交通运输则不然,以吨公里或人公里表示的运输产品不能脱离生产过程而单独存在,它在生产出来的同时,就被消耗掉了。由此赋予运输产品两个内在特点:

(1)运输产品看不见,摸不着,不能调配和储存,要扩大生产只能采取不断增加运输手段或扩大运输能力的办法,必须保持足够的后备力量;

(2)运输工人同其他劳动者一样,通过自己的劳动也创造价值和使用价值,并使它们全部追加在所输送的那些产品上。

3. 运输产品的同一性

工农业生产各个部门的产品是不同类型和不同规格的,以满足社会各方面的需要。但是各种运输方式的产品都是以吨公里(或人公里)表示的客货位移。这就为各种运输方式的协调配合和发展综合运输提供了条件。

国际货物运输是实现进出口商品、暂时进出口商品、转运物资、过境物资、邮件、国际捐赠和援助物资、加工装配所需物料、部件以及退货等从一国(或地区)向另一国(或地区)运送的物流活动,属于国际物流范畴。狭义而言,国际货物运输仅指与一国进出口货物贸易相关的货物运送活动。没有国际货物运输也就无法实现进出口商品在空间上的移动和跨国交付,国际贸易活动也就不能最终实现。

二、国际货物运输的构成要素

一般来说,一种活动总是由人与工具构成的,运输活动也不例外。在国际运输

活动中的人主要是国际运输的关系方,即国际物流中运输的参与者和运输服务的提供者。工具是实现国际货物运输的手段。另外,国际货物运输是通过一些具体的运输方式或运输方式的组合来实现的。因此,概括地说,国际货物运输主要由三个方面构成:国际货物运输的关系方、国际货物运输工具和国际货物运输方式。

(一) 国际货物运输的关系方

国际货物运输的关系方主要有以下几种:

1. 承运人

承运人是指专门经营水上、陆路、航空等运输业务的交通运输部门,如轮船公司、铁路或公路运输公司、航空公司等。它们一般都拥有大量的运输工具,专门为社会提供各种运输服务。

2. 货主

货主是指经营进出口商品业务的各类外贸部门或进出口商。它们为履行进出口合同,必须组织办理进出口商品的运输,是国际货物运输工作中的托运人(Shipper)或收货人(Consignee)。

3. 运输代理人

国际贸易货物大多需要远涉重洋,故买卖双方都力求选择最佳的运输方式和运输工具,借助最好的承运人,以最低廉的运费实现货物的安全便捷运输,从而节省费用、降低成本。但在实践过程中,限于货主的人力、物力、财力、信息等资源的限制,货主事实上很难做到这一点,甚至由于不熟悉托运、提货、存储、报关和保险等环节的流程而造成不必要的延误或损失。正是在这样的背景下,国际货运代理应运而生。国际货运代理人以货主利益为出发点,根据货主的不同要求,为货主提供相应的服务。由于国际货运代理人熟悉各种运输方式、运输工具、运输路线、运输手续和各种不同的社会经济制度、法律规定、习惯做法等,精通国际货物运输中各个环节的种种业务,与国内外各有关机构如海关、商检、银行、保险、仓储、包装、各种承运人以及各种代理人等有着广泛的联系和密切的关系,并在世界各地建有客户网和自己的分支机构,从而具备了接受货主委托代办各种货物运输的有利条件。当前,代理行业已渗透到运输领域内的各个角落,成为国际货物运输事业不可缺少的重要组成部分。

(二) 国际货物运输工具

国际货物运输工具主要有下列四种:

1. 包装工具

包装工具包括包装机械、充填包装机械、灌装机械、封口机械、贴标机械、捆扎机械、热成型包装机械、真空包装机械、收缩包装机械和其他机械。

2. 装卸搬运工具

装卸搬运工具主要包括起重机械、装卸搬运车辆、连续输送机械和散装机械等。

3. 集装工具
集装工具主要包括集装箱、托盘和集装袋等。

4. 运输工具

运输工具主要包括汽车、火车、船舶、飞机和管道等。

(三) 国际货物运输方式

根据使用的运输工具的不同,国际货物运输主要可分为如下几种方式:水路运输(海洋运输)、铁路运输、公路运输、航空运输、管道运输、大陆桥运输以及由各种运输方式组合而成的国际多式联运等。

1. 水路运输

水路运输包括内河运输和海洋运输两种形式,由船舶、航道、港口、泊位诸要素构成,凭借水的浮力与机械动力实现客货位移,是历史最悠久的一种现代化运输方式。从1807年R.富尔顿制造的世界第一艘蒸汽机驱动轮船在哈德逊河下水以来,水路运输借助水的浮力的优势曾占据世界运输的主导地位。随着铁路、公路、航空等现代化运输方式的蓬勃发展以及随之而来的运输竞争,水路运输因受自然环境限制大,一直处于不利地位。当前随着集装箱运输和船舶吨位大型化,水路运输又受到重视。水运的基本优势是:

(1) 线路投资少

江河、湖、海为水运提供了天然、廉价的航道,只要稍加治理,建立一些轮船泊位和装卸设备,便可供船只通航。据估计,内河航道单位基建成本只有公路的1/10,铁路的1/100。

(2) 运载量大

因受惠于水的浮力,水运比其他陆上运输有较大的载运量。内河驳船运载量一般相当于普通列车的3~5倍。最大的矿石船可达28万吨,超巨型泊轮可达50万吨级。2010年3月6日上午,巴拿马籍“普特里”超大型矿石船成功靠泊北仑港矿石码头,这是北仑港开港以来接卸货量最大的矿石船舶。“普特里”轮长330米,宽56米,载重28万吨,承运的是新余钢厂进口的27万吨铁矿石。

(3) 运输成本低

由于线路投资少和运载量大,美国内河航运成本分别为铁路运输和公路运输的1/5和1/35,海运分别为铁路和公路运输的1/8和1/53。水运最大的弱点是受自然环境限制大,主要是:灵活性差,水运网的分布是自然结果,往往与运输的经济要求不一致,而且很少能直线行驶;航道往往因河流枯水、冰冻以及大风和浓雾而中止交通;送达速度慢,船舶的技术速度慢(只有汽车的1/2,火车的1/3),在港停

泊的时间长(约几天到十几天)。因此,水运最适于大型、笨重、大宗货物的长距离运输。但在承运的货物上,水运与铁路运输有一定分工,前者更适于煤炭、矿石、谷物散货运输,后者则适于承运需要迅速、准时到达,并以捆包成件的货物为主。随着集装箱运输的发展和船舶的大型化、高速化,水运条件大大改善,在西欧北美的一些国家,水运占有相当重要的地位。

国际海洋货物运输是指使用船舶通过海上航道在不同国家和地区的港口之间运送货物的一种方式。海洋运输是国际物流中最主要的运输方式,目前,国际贸易总运量中的 2/3 以上,中国进出口货运总量的 90% 都是利用海洋运输。海洋运输分为班轮运输和租船运输两种方式。

[链接 1-1] 上海港口货物吞吐量继续保持全球第一

2010 年 1 月 19 日,上海市城乡建设和交通委员会在上海市人民政府专题新闻发布会上宣布,截至 2009 年底,上海港货物吞吐量达 5.9 亿吨,连续第五年位居世界第一位,集装箱吞吐量达 2 500 万标准箱,连续第三年位居世界第二位。

洋山港对上海港的吞吐量贡献较大,截至 2009 年底,靠泊的国际航行集装箱船舶数已突破 20 000 艘次。自 2005 年 12 月开港到 2008 年 7 月靠泊第 10 000 艘船舶,洋山港走过了整整 32 个月时间,而从 10 000 艘跨越到 20 000 艘,为时不到 16 个月。

2. 铁路运输

铁路运输是由铁路、车站枢纽设备、机车车辆诸要素协调配合,共同实现客货位移的现代化运输方式。从 1825 年 G. 斯蒂芬森制造的蒸汽机车在英国斯托克顿—达灵顿铁路上试驶成功后,1840~1900 年世界各国先后出现“疯狂”的筑路高潮,并使铁路运输成为居统治地位的运输方式。之后由于公路运输和水路运输的强烈竞争,铁路运输下滑。进入 20 世纪 60 年代,随着资源大规模开发和铁路运输的高速化、重载化,铁路又出现复苏趋势,目前世界约有 130 余万公里的铁路,仍然是当代最重要的运输方式之一。铁路在陆上运输中的骨干作用,归功于它固有的独特的能够减少运输阻力的轮轨结构所带来的许多优势:

(1) 牵引重量大

机车的牵引力是动力和线路状况的函数。在 4‰ 的坡道上,内燃机车、电力机车的牵引力分别为 5 700 吨和 5 500 吨,国外内燃机车和电力机车最大牵引力可达 7 000~8 000 吨;重载列车牵引重量一般为 1 万~3 万吨。

(2) 输送能力强

输送能力取决于机车、线路和管理状况。在 6‰ 的坡道上,内燃机车和电力机车的年输送能力分别为 1 520 万吨和 2 000 万吨,在复线自动闭塞的线路上,年输送

能力可达7 000万~8 000万吨。我国运煤大通道大同一秦皇岛铁路2009年完成运量3.3亿吨。大秦铁路多次为中国铁路重载运输续写辉煌。

(3)长途运输成本低
运输成本与运距、运量以及运输密度成反比。铁路运输的重载和高密度,决定它得以保持较低的运营支出。一般来说,铁路运输成本比河运和海运要高一些,但比公路和航空运输要低得多。美国铁路运输成本分别为公路运输的1/7和航空运输的1/18。

(4)运输连续性强
它凭借独特的轮轨结构,能克服自然条件的种种限制,保证一年四季、昼夜不停地连续运输。

但是铁路运输投资大、短途运输成本高(在100~400公里范围之内铁路成本可能高于公路运输),它的速度低于航空运输,运载量低于水路运输,灵活性不及公路运输。为了提高竞争能力,20世纪60年代以来,铁路运输开展了以提高运载量和运行速度为中心的运输革命。除了采用集装箱运输和组织万吨“长大”列车以外,西欧、日本、澳大利亚主要致力于高速铁路的建设。利用“气垫”列车和磁浮列车,可使行驶速度达到200~480公里。铁路运输的地位又有所回升。显而易见,铁路运输最适合于大宗、笨重物资如煤炭、矿石、建材、粮食等货物的中长距离运输,也适合于要求准时到达的大批量旅客和日用工业品的长距离移动。

【链接1-2】 我国铁路营业里程跃居世界第二,迈入高铁时代

铁道部副部长王志国2010年3月13日在十一届全国人大三次会议新闻中心接受集体采访时表示,经过几年的不懈努力,目前我国投入运营的高速铁路已达到6 552公里,我国高速铁路运营里程居世界第一位,正在建设之中的高速铁路有1万多公里。截至2009年底,我国铁路营业里程达到8.6万公里,超过俄罗斯,居世界第二位。今后几年,我国高速铁路建设将进入全面收获时期。到2012年,我国铁路营业里程将达到11万公里以上,其中新建高速铁路将达到1.3万公里。邻近省会城市将形成1至2小时交通圈,省会与周边城市形成半小时至1小时交通圈,北京到全国绝大部分省会城市将形成8小时以内交通圈。到2020年,我国铁路营业里程将达到12万公里以上。其中,新建高速铁路将达到1.6万公里以上;加上其他新建铁路和既有线提速线路,我国铁路快速客运网将达到5万公里以上,连接所有省会城市和50万人口以上城市,覆盖全国90%以上人口,“人便其行、货畅其流”的目标将成为现实。

3. 公路运输

公路运输是发展最快、应用最广、地位日趋重要的一种运输方式。自1885年德

国 K. 本茨制成以内燃机作动力的汽车以来,汽车运输迅速发展,逐渐成为铁路运输的强大竞争对手,在某些国家它已取代铁路运输,在运输中占主导地位。目前世界各种汽车保有量达 3.5 亿辆,公路总长 2 000 余万公里,其中 3/4 集中在西欧、北美和亚洲。汽车运输迅速发展,是与它独特的优点紧密联系的:

(1) 公路运输具有直达性,实现门到门运输

公路运输的直达性可转换为三个效益,即距离差效益,主要指公路运输可以抄近路,而使运距少于铁路和水运;时间差效益,主要指公路运输的送达速度比铁路、水路快而带来的经济效益;质量差效益,主要表现为公路直达运输只要一装一卸,中间环节少,货物损伤小。

(2) 公路运输机动灵活

公路运输以一人一车为基本单元,体形小,操作方便,又无需铁路那样的专用轨道,对各种自然条件有较强的适应性,机动灵活,农村运输、城市内部运输、城乡联系、铁路和水路港站旅客和货物的集散,主要由汽车承担。

公路运输的主要缺点是:运载量小,单车运量在美国也只有 20 吨左右;劳动生产率低,成本高。在苏联,单车运量分别为铁路和海运的 1/9 和 1/42,成本分别为铁路和海运的 16 倍和 18 倍。因此,不适于运载大宗、笨重物资。

随着科学技术和汽车工业的发展,第二次世界大战以后汽车运输大有改善。西欧、北美国家推行汽车吨位大型化和汽车运输系列化,使单车运载量和列车运载量分别达到 40 吨和 100 吨,汽车运量小的缺点有所克服。为了提高行车速度和解决车流拥挤、堵塞,具有双重通道、全封闭、车速可达 120 公里以上的高速公路迅速发展。因此,汽车运输能在短途甚至中长途运输中与铁路展开激烈竞争,并在部分国家取得明显优势。

[链接 1-3] 公路运输的灵活性表现

公路运输最显著的特点是它的灵活性,这是其他方式所不具备的,也正因为如此,公路运输方式是其他运输方式所不可缺少的组成部分。公路运输的灵活性具体表现在:

(1) 空间上的灵活性:可以实现门到门运输。

(2) 时间上的灵活性:公路货运通常可实现即时运输,即根据货主的要求随时起运。

(3) 批量上的灵活性:公路运输的起运批量最小,可满足小客户的需求。

(4) 运行条件上的灵活性:公路运输的服务范围不仅在等级公路上,还可延伸到等级外的公路,甚至发展到许多乡村便道。普通货物装卸对场地、设备没有专门的要求。

(5) 服务上的灵活性:具体表现为能够根据货主或旅客的具体要求提供有针对性