


上海市高校教育高地建设专业教材
现代物流管理系列教材

集装箱多式联运

JIZHUANGXIANG DUOSHI LIANYUN


陈琳 主编
蔡卫卫 副主编

 上海财经大学出版社

上海市高校教育高地建设专业教材
现代物流管理系列教材

集装箱多式联运

陈琳 主编
蔡卫卫 副主编

 上海财经大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

集装箱多式联运/陈琳主编,蔡卫卫副主编. —上海:上海财经大学出版社,2006.3

(现代物流管理系列教材)

ISBN 7-81098-584-1/F·535

I. 集… II. ①陈… ②蔡… III. 国际运输:集装箱运输:联合运输-高等学校-教材 IV. U169.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 004165 号

- 责任编辑 仲崇巍
- 封面设计 周卫民

JIZHUANGXIANG DUOSHI LIANYUN 集 装 箱 多 式 联 运

陈 琳 主 编
蔡卫卫 副主编

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

上海崇明裕安印刷厂印刷装订

2006 年 3 月第 1 版 2006 年 3 月第 1 次印刷

787mm×960mm 1/16 16.5 印张 323 千字

印数:0 001—4 000 定价:24.00 元

“现代物流管理系列教材”

编辑委员会

主 编

李 进 朱懿心

副主编

王 刚 黄中鼎

常务副主编

黄中鼎

策 划

黄 磊

编 委

(按姓氏笔划排列)

刘振超 邬星根
张 敏 陈 琳
孟 琪 罗守成
周艳军 顾 红
黄孟涛 景 平
潘振良

总 序

随着我国社会主义市场经济体系的建设、世界经济全球化进程的加快和科学技术的飞速发展,物流业作为国民经济中的一个新兴的产业部门,已成为本世纪我国产业和国民经济中新的增长点。从中央到地方以及许多市场意识敏锐的企业,已经把物流作为提高市场竞争能力和提升企业核心竞争力的重要手段,把现代物流理念、先进的物流技术和现代经营模式引入国家、地方经济建设和企业经营与管理之中。

物流是使商品在需要的时间到达需要的地点的经营活动过程,是提高商品流通效率的重要途径,是企业的“第三利润源泉”。物流、商流和信息流共同构成商品流通的完整体系,三者缺一不可。具体而言,物流是指在从原材料和零部件的采购、装卸、运输、转运、生产、包装、储存、配送与销售,到最终将商品送达用户手中的过程中,所涉及的各个环节的物品移动和滞留的流程形态。研究物流的现实目的在于,通过综合运用科学技术手段和组织管理方法,来降低物流流程的广义成本,从而提高商品生产和流通的效率及经济效益。

物流活动是人类经济活动中必不可少的重要环节,并随着生产力的发展而发展。当生产力发展到一定阶段,出现了剩余产品,交换过程中的物流便应运而生。工业革命之后,随着大批量生产和消费的产生,物流获得了较快的发展。现代意义上的物流业发端于20世纪五六十年代,成熟于七八十年代,从全球看,只有不到半个世纪的发展史。因此,国外有些著名经济学家和管理学家把它称为“经济管理领域最后一块神秘未知的土地”。当前,物流业已经成为经济全球化过程中最主要的话题之一。国际学术界和业界公认,物流业正在成长为潜力最巨大的利润源泉。

我国直到20世纪90年代中后期,才开始重视发展现代物流业,长期以来存在的“重商流、轻物流、重生产、轻流通”的现象开始得以扭转,目前正处于高速增长的上升阶段,存在着巨大的市场潜力和广阔的发展前景。现代物流的发展趋势是信息化、自动化、网络化、智能化和柔性化,我国物流业必须在快速发展中,高度重视中国加入WTO、现代科学技术发展和全球经济一体化步伐加快的大背景,时刻关注世界物流技术发展的最新动态,利用先进技术改造仓储、运输和包装等物流环节,以提高物流效率,增强物流企业在国际物流市场上的竞争能力,加快物流现代化的步伐。

科技是第一生产力,人才是第一资源。我国要发展物流业,首先要加强物流人才的培养,物流教育无疑将担当起培养新一代物流人才的重任。目前,我国的物流教育与现代物流发展的需求仍有较大距离,现代物流综合性人才、企业尤其是流通企业现代物流管理人才、城市规划物流系统运筹人才、第三方物流企业的运作技术操作人才严重匮乏,阻碍了经济的发展和经济效益的提高。加速启动现代物流业的人才教育工程,实施多层次、多样化的物流教育,是我国 21 世纪物流业大发展中保证形成合理的人才结构,提高物流管理水平和经济效益的决定性因素。

实施现代物流业的人才教育工程,必须在以下四个方面给予足够重视:一是要加强普通高等院校、高等职业技术学院的高层次学历教育,培养高级物流经营管理人才;二是要重视继续教育,开展多层次的物流人才培养与教育;三是要大力发展物流职业技术教育,培养一大批第一线物流技术的操作实用型人才;四是推行从业人员职业或岗位资格管理制度,造就一大批具有物流专业知识和技能特长的一流物流师人才。无论哪一个层面的教育,其教育工具,既要涵盖现代物流理念、现代物流技术,又要符合现代教育规律,并且具有现代教育技术的教材以及教学软件包,是至关重要的。

由上海第二工业大学牵头,一批长期从事物流管理、教学与研究的专家、学者和企业家共同编写的“现代物流管理系列教材”,是学校教学改革、产学合作的具体成果,其重要特征是将物流技术和管理结合起来,既不避开技术单纯地谈管理,也不舍弃管理而陷于技术的细节中。这套教材包括:《现代物流管理学》、《物流运输管理》、《物流英语》、《物流运筹学》、《物流成本管理》、《集装箱多式联运》、《企业物流管理》、《供应链管理》、《仓储与配送管理》、《物流法规》、《物流信息管理》,既可作为普通高等院校、高等职业技术学院的物流专业和相关课程的选用教材,也适合广大物流企业从业人员作为学习参考用书。

这套教材在编写过程中,得到了许多院校和研究机构的专家、学者以及物流企业领导的大力支持,在此一并致谢。由于编写时间仓促,加上编者水平所限,书中存在不足之处在所难免,恳望广大读者提出宝贵意见,我们将不断努力,广纳良言,为现代物流产业的人才教育工程继续奉献绵薄之力。

编委会主编 李进教授
2004 年 3 月 1 日

前 言

自 20 世纪 50 年代国际集装箱运输出现以来,以其在货物运输中的巨大优势而得到了迅猛发展。随着全球经济一体化的不断深入,贸易结构和货物流通也随之发生了变化,对跨国运输提出了更高的要求,货物运输的集装箱化必将是大势所趋。

国际多式联运是一种以集装箱运输为媒介的先进运输方式。它集中了各种运输方式的特点,扬长避短,融合一体,组成连贯运输,达到简化货运环节、加速货物周转、减少货损货差、降低运输成本、实现合理运输的目的。因此,集装箱运输和国际多式联运的发展,是一个国家综合实力的体现。无论是发达国家还是发展中国家,都把发展集装箱运输和国际多式联运作为国家经济发展战略重点之一。

集装箱多式联运与传统的运输方式相比,在经营管理、运输技术、运输法规、运输单证、运输责任划分以及运输保险等方面都有较大的区别与变化,对从业人员有更高的技术和素质上的要求。正是在此背景之下,我们编写了此书。在编写过程中,我们参照了大量同行专家的有关著作、教材和资料,扬长避短,进行了合理的取舍和更新,力求使本教材既包含一般的理论性问题,又突出体现实务操作性。

本书分上下两篇。上篇(第一章~第五章)主要介绍集装箱运输的基础知识。下篇(第六章~第十五章)着重介绍国际多式联运的有关知识。本书既可作为我国高职和实践型本科物流专业及相关专业的教材使用,也可作为物流行业、运输行业及其他相关行业从业人员的专业阅读书目。

本书由上海第二工业大学陈琳担任主编,负责对全书结构的设计及最后定稿。参加编写的人员还有蔡卫卫、燕春蓉。其中第一章、第二章、第三章、第四章、第五章由蔡卫卫编写;第六章、第七章由燕春蓉编写;第八章、第九章、第十章、第十一章、第十二章、第十三章、第十四章、第十五章由陈琳编写。

编写过程中参考了同行专家的有关著作、教材和资料,在此对他们表示衷心的感谢。由于作者水平有限,书中难免有疏漏或不足之处,恳请专家、读者不吝赐教。

编者

2006 年 2 月

目 录

总序/1

前言/1

上篇 集装箱运输基础知识

第一章 集装箱运输概况/3

第一节 国际集装箱运输的发展概况/3

第二节 集装箱运输的优越性/6

第三节 国际集装箱运输的主要线路/13

本章小结/15

思考题/16

资料 1/16

资料 2/18

资料 3/21

第二章 集装箱含义和种类/22

第一节 集装箱的定义和基本结构/22

第二节 集装箱的基本种类/23

第三节 集装箱的标志/26

本章小结/28

基本概念/28

思考题/29

资料/29

第三章 集装箱货物及装载要求/31

第一节 集装箱货物的分类/31

第二节 集装箱的选用及装载要求/33

本章小结/37

基本概念/37

思考题/37

资料 1/37

资料 2/38

第四章 集装箱货物的交接方式/39

第一节 集装箱货物的流转程序/39

第二节 集装箱货物的交接方式/41

本章小结/42

基本概念/43

思考题/43

资料/43

第五章 集装箱租赁/44

第一节 集装箱的租赁方式/45

第二节 租箱合同的主要条款/46

本章小结/51

基本概念/51

思考题/51

下篇 国际多式联运

第六章 国际多式联运概述/55

第一节 国际多式联运的定义与特征/55

第二节 国际多式联运的发展概况及存在的主要问题/58

第三节 国际多式联运的基本形式/61

第四节 开展国际多式联运应具备的条件/69

本章小结/71

基本概念/72

思考题/72

案例分析/72

第七章 国际多式联运经营人/74

第一节 国际多式联运经营人的含义与特征/74

第二节 国际多式联运经营人的类型及服务范围/76

第三节 国际多式联运经营人应具备的基本条件和资质要求/81

第四节 国际多式联运经营人的责任与赔偿/83

本章小结/86

基本概念/87

思考题/87

案例分析/87

第八章 国际多式联运业务与基本程序/89

第一节 国际多式联运业务概述/89

第二节 国际多式联运的主要业务程序/90

第三节 国际陆海联运程序/93

第四节 国际多式联运的运输组织/96

第五节 国际多式联运合同的订立/99

第六节 多式联运进出口业务程序实例/101

本章小结/104

基本概念/104

思考题/104

第九章 国际陆桥运输业务/105

第一节 大陆桥运输概述/105

第二节 大陆桥运输线路/107

第三节 美国陆桥运输业务/111

第四节 西伯利亚大陆桥运输业务/115

第五节 我国有关亚欧大陆桥运输的规定/116

本章小结/117

基本概念/118

思考题/118

第十章 集装箱多式联运与国际贸易/119

第一节 集装箱多式联运与贸易术语/119

第二节 跟单信用证与多式联运单据/128

本章小结/133

基本概念/134

思考题/134

第十一章 集装箱与多式联运运价及费用计收/135

第一节 概述/135

第二节 国际集装箱海运运价/136

第三节 国际集装箱内陆运价/142

第四节 国际集装箱多式联运运价/148

本章小结/150

基本概念/151

思考题/151

第十二章 国际集装箱多式联运责任与保险/152

第一节 国际多式联运营经营人的责任/152

第二节 国际集装箱多式联运保险/161

第三节 国际多式联运与集装箱综合保险/164

本章小结/169

基本概念/170

思考题/170

第十三章 集装箱多式联运中的货损事故处理/171

第一节 集装箱运输下货运事故的种类及发生的原因/172

第二节 多式联运中的索赔/178

第三节 多式联运中的理赔/184

本章小结/186

基本概念/187

思考题/187

第十四章 集装箱运输与多式联运单证/188

第一节 国际集装箱运输单证的特点及构成/188

第二节 集装箱运输的主要单证/192

第三节 国际集装箱多式联运单据/201

第四节 集装箱运输单证与电子数据交换(EDI)/212

本章小结/215

基本概念/215

思考题/215

第十五章 集装箱多式联运的相关公约与法规/216

第一节 有关多式联运的国际公约与法规/216

第二节 我国的有关法律/222

本章小结/227

思考题/228

附录一 《联合国国际货物多式联运公约》/229

附录二 单证样本/241

参考文献/250

上 篇

集装箱运输基础知识

学习目的与要求

1. 了解集装箱运输的发展历程、动向；
2. 理解集装箱的基本概念；
3. 掌握集装箱货物的分类及装载要求；
4. 掌握集装箱班轮运输流程及集装箱货物的交接方式；
5. 了解集装箱租赁的分类及租箱条款。

国际集装箱运输自 20 世纪 50 年代在海上出现以来,得到了迅猛发展。随着全球经济一体化进程的不断深入,贸易结构的变化和货物流通的变化,对跨国运输提出了更高要求;同时,承运人对物流理念的不断深入了解,在进行国际物流运作时,其经营方式、运输组织形式、服务承诺也在不断的完善和提高之中。集装箱多式联运的出现为此打下了基础。

第一章

集装箱运输概况

学习目的与要求

1. 了解国际集装箱运输的发展概况；
2. 理解集装箱运输的特点与优越性；
3. 熟悉集装箱运输的主要线路；
4. 了解集装箱运输的发展趋势。

第一节 国际集装箱运输的发展概况

集装箱运输的发展从最初的雏形到现今的现代化运输方式经历了漫长岁月,追溯集装箱运输发展的历史,集装箱的使用首先是从铁路、公路运输开始的。大致分为五个时期:

一、萌芽期(1830~1956年)

1830年,因英国工业革命的发生而在运输业中出现了传统装卸手段和先进运载工具——蒸汽机车之间的效率矛盾,为解决这一问题,在铁路上出现了装煤的容器,而后英国铁路也使用过集装箱的雏形进行货物运输。19世纪中期,美国铁路也曾用容器装运法装载木材进行运输。较为正式地使用集装箱是20世纪初期,英、美、德、法、意、日相继在铁路上出现了集装箱运输。20世纪30年代,随着公路运输技术的进步,公路集装箱运输也得到了长足的发展,并以其机动灵活性与铁路集运展开激烈竞争。而后在50年代中期,美国的铁路运输公司为对付因公路运输的迅速发展而引起的竞争,以铁路运输和公路运输相结合的方式,采用了将载有集装箱的半挂车装载于铁路平板车辆

上的“驼背”运输(piggyback transport)形式,开始了“门到门”的运输。

这一时期的主要特征:经历时间长,主要在西方早期的工业化国家;发展缓慢,公路、铁路因激烈竞争而影响联运,导致集运优势不能发挥;集运的庞大投资也影响了其扩展。

二、开创期(1956~1966年)

海上集装箱运输的开展标志着集运新篇章的开端。其首先开始于军事物资的运输。第二次世界大战中,美国军队利用集装箱在海上进行军事物资的运输,证明使用集装箱能够大量、迅速和安全地运输货物。战后,各国的经济得到恢复和发展,国际贸易量大幅提高,集装箱运输方式也逐渐为海运和空运所采用。

1956年4月,美国海陆公司(Sea Land Service Inc.)的前身泛大西洋轮船公司将一艘T-2型油船改装,设置了用以在甲板上装载集装箱的平台,一次载运16个集装箱航行于纽约—休斯敦航线。经过三个月的试运,证明效果良好,每吨货物的装卸费用从原来平均5.83美元下降至0.15美元,为普通货船装卸费用的1/37。

泛大西洋轮船公司在试运集装箱取得成功的基础上,决心以更完美的方式从事国内航线的海上集装箱运输。1957年10月,泛大西洋轮船公司又将一艘C-2型货船改装成滚装船,航行于波多黎各航线,从而出现了专用集装箱船。

1960年4月,当集装箱运输的优越性得到充分认识后,为了更充分地显示经营集装箱联运的特点,泛大西洋轮船公司改名为海陆运输公司。1961年5月,这家公司开始了经由巴拿马运河的纽约—洛杉矶—圣弗朗西斯科(旧金山)的集装箱运输,以后又开辟了阿拉斯加航线,从而奠定了在美国国内航线进行集装箱运输的基础。

这一时期的主要特征:集运船舶为货船改装;无集运专用泊位;使用非标准的17ft、27ft、35ft的集装箱;集运航线仅限于美国国内。

三、成长期(1966~1971年)

1966年4月,海陆运输公司又以经过改装能载运226个35ft集装箱的全集装箱船航行于纽约—欧洲航线。于是在国际航线上出现了集装箱运输。

比海陆运输公司稍晚一些,本来以经营国内航线运输为主的马托松轮船公司(Matson Navigation Co.)在自己所经营的美洲沿岸—夏威夷航线上,用货船“马祥”号将8ft×8ft×24ft集装箱装载于舱面运输集装箱,一举获得成功。在此基础上,马托松公司既致力于促进干线运输的集装箱化,大力发展自己的集装箱船队;又致力于主要港口间放射状支线运输(feeder service)的开发,建立了使用驳船在夏威夷诸岛间运输集装箱的所谓“夏威夷诸岛间集装箱驳运系统”(Inter Hawaii Island Contain-

er System)和以小型集装箱船为中心的支线运输网,使集装箱货物从各地向主要港口集中,以进一步加速集装箱船的周转。

1967年9月,马托松轮船公司派船航行于日本—北美太平洋岸航线,从此揭开在太平洋航线上进行集装箱运输的序幕。

在美国船舶所有人的集装箱船活跃于大西洋和太平洋的启发下,日本和欧洲各国的班轮公司也开始大量建造中型集装箱船,建立集装箱船经营体制,进入经营集装箱运输的行列,继美国之后,相继在联接日本、欧洲、美国、澳大利亚等地区的主要航线上开展集装箱运输。至20世纪70年代初,已有十余条主要航线基本实现了集装箱化。1971年底约有160余艘、约277万载重吨的全集装箱船就航。再加上半集装箱船在内,每年运输集装箱的能力约为128万标准箱。

这时期的主要特征:集运逐步国际化;出现第一代集装箱船;建造了集运专用泊位;集装箱标准国际化,以20ft、40ft为主。

四、扩展期(1971~1989年)

1971年末,51 139总吨、航速为26kn、可装载1 950个20ft标准箱的大型、高速集装箱船“镰仓丸”就航于远东—欧洲航线。接着,1972年海陆公司也将全长288m、可装载1 968个标准箱约9.8万kW(12万马力)和航速为33kn的超大型、超高速的全集装箱船投入营运。以此为开端,日、英、德等三个国家的三家船公司的联营组织——Trip Group,和丹麦、荷兰、法国、瑞典、挪威等国船公司的联营组织——Scanduch Group,以及美国的海陆运输公司等相继将大型高速集装箱船投入营运。从此,集装箱运输从载箱量约为700标准箱、航速22~23kn的第一代集装箱船时代进入了与第一代集装箱船相比,载箱量高3倍、航速也快3~5kn的第二代集装箱船时代。这时的集装箱运输,就船型而言,已以高速的、载箱量为2 000标准箱的全集装箱船为主;就运输距离而言,已从单一联接大洋对岸港口的跨洋运输延伸到跨越两个大洋的运输;就运输路线而言,既形成了集装箱支线运输网,也出现了陆桥运输。这时,不但海运发达国家尽力扩大本国的集装箱船队,发展中国家也开始建立本国的集装箱船队,而集装箱船公司之间的联合经营也开始盛行。在这种情况下,1971年以后至80年代初的一段期间内,世界集装箱船舶的艘数和载运能力都有了大幅度的增长。据统计,截至1980年1月1日,全世界共有各种类型的集装箱船1 418艘,载运能力约为109万个标准箱。其中,绝大部分集中于海运发达国家,约占总载运能力的80%。前苏联约占4%,发展中国家约占11%。到1983年底,仅总登记吨在3 000吨以上、载箱量在150标准箱以上的吊装式和滚装式的全集装箱船已达779艘,载箱能力916 416标准箱,计1 742.7万载重吨。