

对外贸易 运输与保险

徐 勤 编著



兰州大学出版社

DUWAIMAOYI

YUNSHIJIUBAOXIAN

前 言

对外贸易运输与保险是国际贸易的重要组成部分。外贸运输与保险是对外贸易经济学科必不可少的基础知识之一,也是外贸业务的重要环节与有机组成部分。掌握对外贸易运输与保险的基本理论和实践知识,是从事国际贸易和涉外经济工作的人员必须具备的素质之一。

外贸运输与保险的理论实务散见于各种有关的国际贸易实务、外贸运输以及运输保险的著作和教材之中,缺少统一的系统论述与分析,给学习与研究带来诸多不便,也不利于外贸经济学科的进一步发展。本书尝试将对外贸易运输与保险作为一个整体,从理论和实践结合的方面进行论述和探讨,以期推动外贸运输与保险课程的教学和研究。本书是编者多年教学工作的心得,得益于诸多专家学者研究的成果。由于水平有限,错误和不足之处在所难免,衷心期望得到批评指正。

本书供国际贸易及涉外经济专业教学使用,也可供从事对外贸易业务的实际工作人员学习和参考。

编 者

1994年8月

目 录

第一篇 交通运输与国际贸易

第一章 国际贸易中的交通运输	(1)
一、交通运输的重要性	(1)
二、交通运输的特点	(3)
三、运输在国际贸易中的作用	(6)
四、对外贸易运输的特点	(9)
第二章 对外贸易运输方式	(15)
一、交通运输系统	(15)
二、运输方式的经济技术评价	(16)
三、主要运输方式的特点	(17)
四、我国外贸运输方式	(24)
第三章 对外贸易运输组织	(29)
一、组织合理运输	(29)
二、外贸运输组织机构	(35)
三、国际货运代理	(36)

第二篇 海洋货物运输

第四章 船舶、港口及航线	(47)
一、海运船舶	(47)

二、外贸港口	(59)
三、海上航线	(70)
第五章 海上运输经营方式	(76)
一、班轮运输	(76)
二、租船运输	(87)
第六章 海上货物运输合同	(98)
一、贸易合同中的运输条款	(98)
二、海运提单	(111)
三、租船合同	(128)
第七章 海洋进出口货物运输业务	(149)
一、海洋运输单证	(149)
二、进口货物运输	(152)
三、出口货物运输	(160)
四、索赔与理赔	(164)
五、共同海损	(166)

第三篇 铁路及其他货物运输

第八章 铁路运输工具与线路	(170)
一、机车和车辆	(170)
二、铁路车站	(173)
三、铁路线路	(175)
四、铁路运输在对外贸易中的作用	(179)
第九章 国际铁路货物联运	(181)
一、国际铁路联运的范围	(181)
二、国际联运货物的条件	(183)
三、国际铁路货物联运单证	(189)
四、国际铁路联运进出口货运	(194)

五、国际联运货物的国境站交接	(199)
六、国际铁路联运货物的运送费用	(204)
七、国际铁路货物联运事故的处理	(211)
第十章 对港澳地区的铁路联运	(219)
一、港澳联运的特点	(219)
二、编制运输计划	(221)
三、组织货物发运	(222)
四、货物的交接	(225)
五、运输费用	(227)
第十一章 其他方式货物运输	(229)
一、航空货物运输	(229)
二、公路货物运输	(243)
三、内河与管道运输	(245)
四、国际邮政运输	(247)
第十二章 成组化运输	(250)
一、运输的自动化大生产方式	(250)
二、集装箱运输	(254)
三、国际多式联合运输	(266)
四、大陆桥运输	(275)

第四篇 外贸运输保险

第十三章 保险与国际贸易	(281)
一、危险	(281)
二、保险	(286)
三、保险合同	(292)
四、保险与对外经济贸易	(305)
第十四章 对外贸易运输保险	(311)

一、保障的危险	(311)
二、保障的损失	(316)
三、保障的费用	(318)
四、货物运输保险的种类与险别	(319)
五、海洋运输货物保险	(322)
六、其他运输方式的货物保险	(333)
七、伦敦保险协会海运货物保险条款	(335)
八、对外经济贸易中的其他保险	(338)
第十五章 进出口货物运输保险业务	(344)
一、贸易合同中的保险条款	(344)
二、保险单证	(345)
三、投保程序	(352)
四、索赔理赔	(358)
主要参考资料	(368)

第一篇 交通运输与国际贸易

第一章 国际贸易中的交通运输

人类生活和进行生产活动离不开交通运输。运输是伴随着商品生产和商品交换而产生和发展的，商品流通离不开交通运输。货物运输是国际贸易的重要组成部分。

一、交通运输的重要性

运输是商品空间位置的移动。交通运输，是人类为了各种目的，利用各种运输工具促使人或货物沿着特定的线路实现空间位置移动。人和货物的位移，是一种特殊的生产活动现象。构成现代交通运输业的四大要素是线路、动力、运输工具和通讯设施。

交通运输是国民经济的重要组成部分。人类社会的运输活动是与生产活动同时开始的，运输的发展过程与生产力发展的过程是相适应的。交通运输既是社会经济发达的结果，也是经济发展的基础和命脉。运输是人类社会不可缺少的经济活动之一，无论是在生产过程内部，还是在生产部门之间以及生产领域与消费领域之间，或者流通领域内，都离不开交通运输。一方面，它是社会生产必备的条件，人们生活和进行生产活动都离不开交通运输。在商品生产过程中，生产工具、劳动产品和劳动者本身的位移是经常的和必要的，运输始终起着桥梁的作用，这是生产内部的运输。另一方面，它又是生产过程在流通领域内的继续，是联系工业与农业、生产与消费、城市与农村、各个国家与地区的重要组

带；现代化大生产，要求按时、按质、按量地供应原料、材料和燃料动力，并及时地运出产品，这是社会化的交通运输，是生产内部运输的延长和继续。随着生产规模的扩大和现代化，随着部门间、地区间经济联系的日益密切和深化，流通领域中的运输更加重要。交通运输在国民经济中的作用，主要表现在以下几个方面：

1. 保证作用：交通运输作为社会生产的基本条件和先行，是保证整个国民经济发展的命脉。在某种情况下，可以说没有交通运输就不能进行生产活动。尤其是随着现代化大生产的发展、生产专业化与协作的加强，各地区之间的经济联系更加广泛和密切，如果没有交通运输及时运送原材料、燃料和设备物资，生产就不能正常进行，整个国民经济就不能正常运转；如果不能把产品送往消费地区，其使用价值就不能实现，生产过程就没有最后完成，整个国民经济也就不能有节奏地运行。没有现代化的交通运输，要想进行大规模的经济建设是不可能的。交通运输是强大的国民经济体系的重要支柱。

2. 杠杆作用：交通运输作为沟通城乡之间、产销之间、地区以至国家之间社会经济联系的必不可少的重要环节，是实现劳动地域分工的物质基础，是合理进行生产布局的有力杠杆。工业布局、农业布局、商业布局，都要靠交通运输把它们联结起来，组成区域经济综合体。地区之间的经济联系、地区差异的经济平衡，更需要发挥交通运输的作用。方便而廉价的交通运输条件，有助于发展落后地区的经济，有助于新资源的开发利用，扩大原材料的供应范围和商品销售市场，最终促进社会生产的发展。交通运输是完整的国民经济体系的重要杠杆。

3. 纽带作用：交通运输担负着实现商品流通的任务，是联系生产、分配、交换和消费各个社会再生产环节的重要纽带。四通八达、管理合理的交通运输，可以促进社会再生产过程各个环节

的运转自如，有效地提高社会劳动生产率；既不完善又不合理的交通运输，则会影响生产、堵塞流通渠道，导致停工待料或造成停产待销，最终造成经济上的重大损失。发达、合理、优质的交通运输，不仅能保障国民经济和人民生活的需要，而且可以缩短商品的流通时间、减少在途的物资数量、加速流动资金的周转、降低流通中的货物损耗，提高社会经济效益。交通运输是构成国民经济体系的重要纽带。

4. 桥梁作用：交通运输是国民经济建设的先行官；燃料动力和原材料工业是制约国民经济发展的“瓶颈”部门与薄弱环节，而能源和资源的进一步开发在很大程度上取决于交通运输的发展。交通运输是为经济建设服务的桥梁，是实现四个现代化的重要组成部分。交通运输在开发建设边疆、巩固国防、增强民族团结等方面均具有十分重要的作用；发展旅游事业，要求有与之相适应的交通运输条件；进一步实行对外开放，大力发展和不断加强对外经济技术交流和友好合作，积极参与国际交换和国际竞争，发展外向型经济，更是离不开交通运输这个重要的桥梁。

二、交通运输的特点

交通运输作为一个独立的办理客货运输的社会物质生产部门，和工农业等生产部门具有许多基本的共同点。首先，它的发展历史也经历了手工业生产、工场手工业和大机器生产三个阶段。其次，它也具备物质生产的三要素：运输过程是劳动者（运输工人）、劳动资料（交通线路、运输工具和车站码头等）与劳动对象（旅客、货物及邮件等）相互作用的过程。第三，它的生产过程也是借助于活劳动和物化劳动的结合而实现的，拥有独立的投资领域；活劳动量和固定资产的消耗，生产出剩余产品，创造剩余价值，提供社会积累。最后，它也生产商品，并创造价值和使用价值；运输生产的产品是旅客和货物的空间位移，即劳动对象场所

的变动，其数量等于客货运量与运输里程之乘积（即周转量，计量单位是“吨公里”或“人公里”）；运输对象场所的变动，改变了其使用价值的位置，从而增加了交换价值，经过运输之后可按高于原产地的价格出售；运输生产的产品价值追加到被运输的商品本身之上，其价值量等于使其发生位移所需之劳动量——物化劳动量（运输工具及设备的价值转移）与活劳动量（运输劳动的价值追加）之和，同时提高其使用价值。广义而论，一切社会产品的生产都是为了消费和利用，只有通过运输才能实现使用价值。

交通运输是生产过程在流通领域内的继续。作为一个特殊的生产部门，它具有自己的特点：

1. 运输产品的非物质性。交通运输的生产并不能改变劳动对象的数量、形状和性质，只是改变旅客和货物的空间位置。因此，它不能生产出任何新的独立的物质形态的产品，它的唯一产品是客货定向位移。位移是一种特殊的产品，以客运来说，它直接被旅客所消费，其价值亦同时消灭；对货运来说，实现了货物场所的变更，其价值被追加到所运输的货物身上。基于这一特点，在满足社会运输需要的前提下，如果产生多余的运输产品和运输支出，对社会而言就是一种浪费。由于交通运输不能生产出新的物质产品，所以在其他条件相同的前提下，其所消耗的社会劳动愈少，则产品的劳动生产率就越高；在运输任务同等的条件下，其在国民经济中所占的比重越小，则社会总财富愈大。在交通运输中，尽一切可能避免不合理的运输，将运输产品和运输支出减少到最低限度，推行合理运输，节省运输工作量、降低运输成本，具有极为重要的意义。

2. 运输产品的非实体性。交通运输所生产的客货位移不具实物形态，看不见、摸不着，与被运输的实体货物结合在一起，它不能脱离生产过程而单独存在。位移的生产过程和消费过程是合而为一、不可分离的，在空间和时间上是紧密结合在一起的；其生

产过程同时也就是消费过程，运输对象到达目的地，运输产品随之消失。货物的位移必须在被生产出来的同时被消费，它既不能存储和积累，多生产而存入仓库备用或以丰补欠，也不能输送和调拨，在地区间调剂余缺。只能储备多余的运输生产能力（即运力），来保持足够的后备力量，满足运量增长时的需要。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，以适应运输量的波动及特殊需要。基于这一特点，为适应国民经济各部门的需要，交通运输必须“先行”，超前建设相应的运输网、储备一定的运力，以满足运量变化和增长的要求。另外，由于运输生产过程中不需要原料和半成品、成品的储备，在其生产资金构成中，固定资产所占比重重大；固定资产的折旧费，在运输成本中占有很大比重。因此，充分发挥交通运输固定设备的作用，对于降低运输成本、节省运输费用具有十分重要的意义。

3. 运输产品的同一性。各种运输方式，尽管其线路、运输工具以及技术装备各不相同，但都生产同一种产品——位移（吨公里或人公里），对社会具有同样的效用。这就为不同运输方式的分工协作和综合利用提供了客观可能性。因而运输生产具有连续性，由几种运输方式来共同完成旅客和货物的运输任务。基于这一特点，多种运输方式进行合理分工、协调发展、统一布局，对于形成统一的综合运输网、保证交通运输生产的连续性，具有重要意义。

4. 运输生产的服务性。交通运输是生产过程在流通领域内的继续，生产全过程的顺利进行和最终实现，要靠它来给予保证。交通运输是社会生产的经常的必要的条件，在生产过程的内部，它自始至终起着桥梁和纽带的作用。生产与运输密不可分：有生产必有运输，有运输必有生产；生产为运输的发展提供必要的物质基础，运输又以其产品——客货位移来为生产的发展提供必要的前提条件。交通运输正是通过旅客和货物的位移，来实现它的服

务性质的。它与一切经济部门都有广泛的联系，几乎和所有的企业都发生直接或间接的关系。交通运输畅通与否，对社会生产的连续进行、生产资金作用的充分发挥以及商品流通的加速，都具有重要的影响。基于这一特点，预测运量的增长速度，使运力与运量相适应、运输布局与经济布局相适应，对于满足国民经济发展和人民生活水平提高的需要，具有重要的意义。

正确理解交通运输与其他物质生产部门的共性和特性，有助于我们进一步认识它的性质、意义与作用。

三、运输在国际贸易中的作用

1. 货物运输是国际贸易的重要环节。

交通运输是伴随着商品生产和商品交换而产生和发展的。生产劳动是人类社会生活的基础，在生产过程中必然要发生生产工具、劳动产品及人们本身的空间位置的移动。这种客货位移，是实现物质生产不可缺少的条件。商品生产离不开运输，商品交换更需要运输。交通运输是生产过程在流通领域的继续，是人类社会不可缺少的活动之一。无论在生产过程内部及生产部门之间，还是在生产领域与消费领域之间，都离不开运输。没有商品位置的移动，商品交换就无法进行；没有运输把社会产品送至消费地点，产品的使用价值就不可能实现。交通运输将其消耗社会劳动所创造的价值和使用价值，全部追加到被输送的交换商品之中。国际贸易是国家或地区之间进行的商品、劳务和技术的交换活动，属于流通范畴，是国内商品交换向国际的延伸和地区范围的扩大。进出口商品在空间上的流通范围更为广阔，交通运输更是不可缺少的重要环节。商品成交之后，一般都需要经过长途运输，才能按照合同规定的时间、地点和条件将商品交给对方，贸易的全过程才最后完成。对外贸易运输作用的结果是外贸货物的空间位移，使对外贸易的具体目的和全过程得以实现。从事国际贸易的人员必

须熟悉和掌握有关国际贸易运输的理论和实务，才能保证进出口任务的有效完成。

2. 运输的发展与贸易的发展是相联系的。

交通运输的发展过程，与人类社会生产力发展的过程是相适应的。早在远古时期，人们就开始采用极简单的工具进行原始的运输活动。随着社会生产力的向前发展和社会分工的逐渐完善，商品生产和商品交换规模不断扩大，运输量增加、运输工具相应改进，交通运输迅速发展，并形成一个独立的物质生产部门。在资本主义以前相当长的历史时期内，由于生产力水平低下，只能依靠人力、畜力和自然力（木帆船）等来进行运输，市场和贸易范围也有很大的地理局限性。古代时期的运输处于手工业阶段。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，出现了以运输工具作为生产手段的小生产者，专门从事运输活动。为了解决运输能力与需求不相适应的矛盾，人们不断改进运输工具，各式各样航速较快的大型帆船出现在海洋上并使用指南针进行仪器导航，推动了航海技术的进步，同时还在陆地上致力于开河、筑路、造桥。15世纪到16世纪，欧洲某些国家资本主义生产关系已开始形成。新兴的资产阶级为了在海外寻找市场和黄金，大规模地开展海上探险活动。“地理大发现”大大开拓了欧洲市场，国际贸易范围迅速扩展；地理知识和航海经验日益丰富，航海技术有了很大发展。自15世纪末叶起，特别是17至18世纪，运输进入工场手工业生产阶段。18世纪末到19世纪初的产业革命，使大机器进入了生产领域，导致了生产力空前迅速的提高。更多的商品投入流通领域，市场范围日益扩大，国际贸易迅速发展，成为资本主义生产过程中必不可少的环节。手工业时期传下来的运输手段，已不能适应急剧加大的运量和迅速增长的运程的需要，使得运输工具的革命成为必要。科学技术的发展和大机器工业的生产，为运输工具的革命和交通运输的改进提供了物质技术基础。铁路

火车和海洋轮船的发明和应用标志着机械运输业的开端；人类交通运输从利用人力畜力和自然动力进入机器动力时代，大大缩短了世界各国各地区之间的距离和运输时间，为国际贸易的进一步发展提供了物质基础和便利条件。随着资本主义商品生产的发展和商品交换范围的扩大，以及近代运输工具和通讯联络设备的发展与广泛使用，专门从事运输的企业日益扩展，运输工具所有者从商品所有者（工厂主和商人）中分离出来，出现了专门从事运输的资本家，交通运输部门便成为特殊的投资领域。产业革命后，交通运输发展为采矿工业、农业和加工制造业以外的第四个物质生产部门，进入机械生产阶段，便利和推动了国际贸易的发展。20世纪，生产技术不断革新，运输的合理化被提到议事日程上来。商品运输要求速度快、破损少、费用低，这就要求运输工具和运输方式应进行一次革命。随着海洋运输和铁路运输的飞速发展，20世纪30年代，汽车运输、航空运输和管道运输又相继崛起，迅猛发展，形成了包括水、陆、空多种运输方式的现代化运输体系。第二次世界大战以后，世界科学技术的进步进一步推动了交通运输的发展。现代化交通工具向大型化、高速化、专门化和自动化方向发展。特别是集装箱运输的出现和应用，促进了各种运输方式的配合与合作，并引起了组织技术和经营管理上的巨大变化：单件运输发展为成组化运输——将货物汇集成一组大的单位，以适应机械化自动化操作；传统的单一运输发展成为多式联运——将传统的单一方式运输有机地结合起来，化为一体加以有效的综合利用，构成一种连贯的过程，来完成国际间的运输；运输单据和手续也日趋简化和统一，以适应现代化管理的要求。这些变化大大促进了运输效率的提高。交通运输的发展进入集装箱运输阶段，标志着运输工具、体系结构和经营管理的不断完善与日趋现代化，这对加强国际间的经济联系、深化国际分工、促进国际贸易的发展，起着十分重要的作用。

3. 运输对国际贸易的促进作用。

国际贸易的发展，要求运输的规模与其相适应；而交通运输的发展，又有力地促进了国际贸易的发展。随着世界各国各地区生产的不断发展和交换范围的日益扩大，国际贸易额不断增长，国际货物运输量也相应增加，因而加大了运输任务，促使交通运输不断得到发展。运输的发展为开拓越来越远的市场提供了可能性。马克思和恩格斯都曾高度评价运输革命对发展国际贸易的巨大意义。由于交通运输的发展，加快了货运速度，增加了货物运载体，缩短了商品流通时间，节省了商品流通过费用，增强了商业资本的活动能力，扩大了各国商品的流通量，从而促进了国际贸易的发展。在当代国际贸易中，买卖双方相距遥远，有的远隔重洋，由于市场竞争十分激烈，对交货时间、运送速度、运送质量、运输费用等更为重视，要求把进出口商品“安全、迅速、准确、节省、方便”地交给对方。交通运输在国际贸易中日益发挥着不可忽视的作用。

四、对外贸易运输的特点

我国是世界上水陆交通发展最早的国家之一，我们的祖先在发展世界交通运输和国际贸易中作出了重大的贡献。但是，由于帝国主义列强的不断侵略，旧中国的主权和领土完整遭到严重破坏，对外贸易丧失了独立自主的地位，交通运输十分落后。解放前，我国的进出口货物运输由外国洋行买办一手包办，因此没有自己的对外贸易运输。新中国成立以后，我国对外贸易运输的性质发生了根本性的变化，它是组织实现进出口贸易任务的重要手段，成为对外贸易业务的重要环节和不可缺少的组成部分。经过40多年的发展，已经初步形成了包括多种运输方式在内的比较完整的外贸综合运输体系。特别是党的十一届三中全会以来，我国外贸运输向着现代化方向进一步发展，为改革开放和四化建设更

好地服务。

1. 对外贸易运输的任务。

对外贸易运输是我国对外贸易的重要环节之一，它的基本任务是：根据实行对外开放基本国策的要求，在国家有关方针政策的指导下，合理利用各种运输方式和运输工具，多快好省地完成进出口运输任务，为发展对外经济贸易服务，为我国的外交路线服务，为社会主义现代化建设服务。具体内容是：

(1) 认真贯彻执行国家的对外政策。

外贸和外交是相互影响、相互作用又相互配合的。外贸是外交工作的基础之一，对外交活动起着相当大的影响；为了整个国家的政治利益，外贸又要为外交服务。外贸与外交互相配合，是我国发展对外贸易的基本原则之一。外贸运输是对外贸易的一个重要组成部分，是国家对外活动的一个重要方面。因此，应当本着平等互利的原则、密切配合外交活动，在实际业务中具体体现和贯彻执行国家的各项对外政策。由于外贸运输涉及面广，需要同各种类型的国家和客户接触，所以必须严格遵照国家的方针政策和法律规定，与有关部门加强配合、密切协作，共同完成对外贸易运输任务。

(2) 按时按质按量完成进出口运输任务。

“重合同、守信用”是我国对外贸易一贯遵守的原则，也是签订和履行进出口货物买卖合同的基本条件。按时、按质、按量地履行合同的规定，不仅关系到买卖双方各自的权利和义务，而且关系到国家的对外信誉。对外贸易是国际间的商品交易，买卖双方相距遥远，只有通过外贸运输才能实现。买卖合同签订以后，只有按照合同规定的时间、地点和运输方式将货物运交对方，对外贸易商品流通才能实现，合同才能得以履行。装运期和交货期是合同的主要条件，违反此项条件，就构成根本性违约，将会导致罚款、毁约的后果。为了保证“重合同、守信用”，必须按时按质

按量地完成进出口货物的运输任务。

(3) 节省运杂费用、积累建设资金。

对外贸易运输一般运程较长、环节较多，各项运杂费用的开支较大，故节省费用的途径较多、潜力较大。节省运杂费用，为国家积累建设资金，是外贸运输工作的一项重要任务。从事外贸运输工作，应不断改善经营管理，提高经济效益，为国家经济建设积累更多的资金。

2. 对外贸易运输的特点。

对外贸易运输是国际间的运输，促进进出口货物实现跨越国界的空间位移。因此，除具有交通运输的基本特征外，又具有不同于国内运输的许多特点。

(1) 政策性很强。

我国是发展中的社会主义国家，始终坚持在平等互利的基础上发展同世界各国的贸易往来与经济合作。外贸运输是对外贸易的有机组成部分之一，必须贯彻对外贸易方针和国别地区政策，因此政策性很强。在组织运输的过程中，需要经常同国外发生广泛的联系；国际政治形势的变化，也往往会影响到运输的正常进行。在处理日常业务和运输中出现的问题时，都会牵涉到国际关系和对外政策问题。因此，对外贸易运输既是一项经济活动，又是一项涉外活动，必须配合我国的外交政策进行。这就要求我们不仅要有经济观点，而且要有政策观念，按照国家对外政策的要求办事。特别是装运具有政治性的紧急物资和国家重点建设物资，要优先安排、保证质量，按时完成任务。

(2) 路线长、环节多。

对外贸易运输路线一般较国内运输为长，少则数千公里、多则上万公里。运输过程中，往往需要使用多种运输工具、变换不同的运输方式、经由不同的国家和地区，中途还要经过多次装卸搬运，中间环节很多。其中任何一个环节发生问题，都会影响整