



全国成人教育国际贸易专科系列教材

国际货物运输

■ 杨长春 主编

中国对外经济贸易出版社

全国成人教育国际贸易专科系列教材

国际货物运输

杨长春 主编

中国对外经济贸易出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际货物运输/杨长春主编. —北京: 中国对外经济贸易出版社, 1999. 4

全国成人教育国际贸易专科系列教材

ISBN 7-80004-690-7

I. 国… II. 杨… III. 国际运输: 货物运输-成人教育: 高等教育-教材 N. F511.41-43

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (1999) 第 05383 号

全国成人教育国际贸易
专科系列教材

国际货物运输

杨长春 主编

*

中国对外经济贸易出版社出版

(北京安定门外大街东后巷 28 号)

邮政编码: 100710

新华书店北京发行所发行
北京朝阳经纬印刷厂印刷

*

850×1168 毫米 32 开本

10.75 印张 278 千字

1999 年 4 月第 1 版

1999 年 4 月第 1 次印刷

印数: 5000 册

ISBN 7-80004-690-7

F·434

定价: 15.00 元

全国成人教育国际贸易专科系列教材

编 委 会

主 任 叶彩文

副主任 李庚禹 黄震华

秘书长 李 诗

委 员 叶彩文 李庚禹 黄震华 孙成海

谢毅斌 李 诗 王绍熙 黎孝先

刘舒年 严启明 薛荣久 沈四宝

贾怀勤 雷荣迪 杨逢华 葛 华

编者的话

本书是为对外经济贸易大学函授及成人教育编写的专用教材。全书共十一章，涉及国际货物运输各种方式的基本理论及实务。在编写过程中，我们力求突出两方面的特点：一是内容重点突出、简明扼要、通俗易懂，以适应成人教育的需要；二是注意国际货物运输的最新资料，以使读者能够掌握国际货物运输领域的新动态、新知识。

参加本书编写工作的有杨长春（第一章、第二章、第五章、第十章、第十一章）、许明月（第三章、第六章、第七章）、叶梅（第八、九章）和王小东（第四章）。由杨长春担任主编，并由资深教授严启明主审。欧阳光、贾颜肖、于忠灵、姜向阳等同志作了许多编写协助工作。在编写过程中，曾先后得到杨逢华、谢宜宾、李诗和徐子键等教授的指点、关心与帮助，在此我们一并表示衷心地感谢。

由于编写时间仓促，编者水平有限，错误及疏漏在所难免，敬请读者批评、指正。

编者

1999年3月

前 言

随着我国改革开放进程的进一步加快，对外经济贸易对整个国民经济发展的推动作用显得越来越突出，与之相适应，外经贸事业的进一步发展对人才和教育提出了更高的要求。作为外经贸教育的重要组成部分，改革开放二十年来，我国的外经贸成人教育取得了令人瞩目的成绩，在教学、科研等方面都积累了较为丰富的经验。但由于诸多因素的限制，教材建设还不能适应外经贸成人教育发展的需要，特别是至今尚无一套较为完整的、适合成人专科教育特点的系列教材。

为此，根据外经贸部《“九五”期间外经贸行业干部培训工
作纲要》关于加强教材建设的要求，我们组织对外经济贸易大学和对外经济贸易管理干部学院等高校的专家、教授及有关人士共同编写了《中国对外贸易概论》、《国际贸易》、《国际贸易实务》、《营销学原理》、《国际金融》、《世界市场行情》、《国际商事法》、《国际货物运输》、《国际货物运输保险》、《国际经济合作》、《政治经济学原理》、《大学语文》、《计算机原理与应用》、《中国经济概论》、《会计学原理》、《应用统计》和一本综合辅导大纲，共 17 本，作为国际贸易专业成人专科教育系列教材，供成人脱产、函授、夜大学生及在职人员岗位培训使用。

这套教材在以往同类教材的基础上，吸收了近年来国际贸易发展的新内容和教学中的新成果，充分考虑和突出了成人教育的特点，具有较强的针对性和实用性，是目前全国外经贸系统唯一一套较为完整、配套的国际贸易专业成人专科教育系列教材。

该套教材的编写，得到了对外经济贸易大学及有关院校的大

力支持，在此谨表感谢。对在使用中发现的疏漏和不足，望及时提出宝贵意见，以便充实和完善。

对外贸易经济合作部
人事教育劳动司
1998年5月

目 录

第一章 总论	(1)
第一节 运输的概念和发展及其在国际贸易中的作用.....	(1)
第二节 我国对外贸易运输的发展概况.....	(4)
第三节 对外贸易运输的特点.....	(8)
第四节 对外贸易运输的任务和要求	(10)
第五节 对外贸易运输组织机构	(12)
第六节 对外贸易运输方式	(14)
第二章 运输代理人	(15)
第一节 代理关系和代理人性质	(15)
第二节 代理人和委托人的责任与义务	(17)
第三节 运输代理种类	(19)
第四节 代理的选择和使用	(23)
第三章 国际海上货物运输基础知识	(25)
第一节 海上运输概述	(25)
第二节 海上船舶、航线、港口基础知识	(28)
第三节 海上运输经营方式	(49)
第四章 提单	(59)
第一节 提单	(59)
第二节 提单内容及主要条款	(73)
第三节 有关提单的国际公约和法律	(81)
第五章 租船合同	(89)
第一节 国际租船市场	(89)
第二节 租船程序	(90)

第三节	租船合同条款	(92)
第四节	租船合同的法律问题	(101)
第六章	海运进出口货物运输程序	(106)
第一节	海运进口货物运输	(106)
第二节	海运出口货物运输	(111)
第三节	索赔与理赔	(117)
第七章	铁路货物运输	(123)
第一节	铁路货物运输概况	(123)
第二节	铁路运输的特点及其在我国对外贸易中的 作用	(127)
第三节	铁路货物运输基础知识	(128)
第四节	国际铁路货物联运	(134)
第五节	对香港地区的铁路运输	(160)
第八章	国际航空货物运输	(165)
第一节	国际航空货物运输概况	(165)
第二节	国际航空货物运输基本知识	(167)
第三节	国际航空货物运输方式	(173)
第四节	国际货物航空运单	(176)
第五节	航空运费	(178)
第六节	有关航空货物运输的国际公约、法律	(184)
第九章	公路运输、内河运输、邮政运输和管道运输	(189)
第一节	公路货物运输	(189)
第二节	内河货物运输	(192)
第三节	国际邮政运输	(195)
第四节	管道运输	(199)
第十章	成组运输、托盘运输、集装箱运输	
	大陆桥运输和国际多式联合运输	(203)
第一节	成组运输 (Unitized Transport)	(203)
第二节	托盘运输 (Pallet Transport)	(204)

第三节	集装箱运输 (Container Transport)	(206)
第四节	大陆桥运输 (Land Bridge Transport)	(218)
第五节	国际多式联合运输	(221)
第十一章	合理运输	(231)
第一节	合理运输的重要性	(231)
第二节	不合理运输的表现和类型	(233)
第三节	合理选择运输方式和运输工具	(235)
第四节	正确选择运输路线和装卸中转港口	(236)
第五节	包装标准化和压缩包装体积	(237)
第六节	技术装载节省运力	(238)
第七节	产销地合理联系和货运分流	(239)
第八节	合理运输的衡量标准	(239)
附录一	世界重要港口航线一览表	(241)
附录二	货物忌装表	(256)
附录三	中华人民共和国海商法	(262)
附录四	中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定	(313)
附录五	中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定 实施细则	(318)

第一章 总 论

第一节 运输的概念和发展及其 在国际贸易中的作用

一、运输业是一个独立的特殊的物质生产部门

人们生活和进行生产活动离不开运输。早在远古时期，人们就开始采用极简单的运输工具。随着社会生产力的向前发展和社会分工的不断扩大，交通运输工具也逐步发展起来，并形成成为一个独立的物质生产部门。因此，与社会生产密切相关的运输活动，除作为具体生产过程中的生产内部运输外，还有作为物质生产部门的运输业所从事的社会化运输。社会化运输作为生产内部运输的延续，不过是在更大的规模上表示同样的现象。马克思指出：“除了采矿业、农业和加工制造业以外，还有第四个物质生产部门，它也经过手工业生产、工场手工业生产和机器生产三个不同阶段。这就是运输业，不论它是客运还是货运。”^① 马克思在指出运输业是一个物质生产部门时，强调了运输过程的生产性质。他指出：运输所出售的东西，就是场所的变动，也就是它所进行的生产过程。商品在空间上的流通，即通过运输使商品位置发生的移动，改变了商品使用价值的位置，从而使商品的交换价值增大，它可以按高于原来产地的价格出售。由运输追加到商品中去的价值，等于使商品的使用价值发生位置移动所需要的劳动量，这个劳动量，一部分是物化劳动量（即运输工具的价值转移），另一部

^① 马克思：《剩余价值理论》，《资本论》第4卷第1册第444页。

分是活劳动量（即运输劳动的价值追加），这同其他一切商品的价值增值过程的情况是一样的。

运输业虽是一个独立的物质生产部门，但它却具有自己的特点：首先，运输业的生产是继生产过程之后的流通过程中进行的。它表现为生产过程在流通过程中的继续，如没有运输业把社会的产品送至消费地点，产品的使用价值就不能实现，产品的生产过程就没有最后完成。其次，在运输业生产过程中，不能生产出任何新的有形的物质产品。运输的结果，不能改变劳动对象的性质和形态，只能使产品位置发生移动，“位移”就是运输业的产品。因此，运输业的产品不同于其他物质生产部门所生产的产品，它不能存入仓库，不能储存。

二、运输的发展

运输的发展是同社会生产力的发展相适应的，在资本主义以前相当长的历史时期内，由于当时生产力水平较低，故只能依靠驮畜、畜力、人力车和木帆船等运输工具进行运输，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，于是便出现了以运输工具作为生产手段的小生产者，他们专门从事运输活动。为了解决运输能力与对运输需求不相适应的矛盾，人们除不断改进运输工具外，还致力于开河、造桥、筑路。但交通运输工具的革命，实际上是在产业革命后发生的。由于产业革命后出现了大机器生产，投入流通领域的商品越来越多，市场范围日益扩大，手工业时期传下来的运输手段，已不适应资本主义大生产条件下运量急剧加大和运程迅速增长的需要，这就使运输工具的革命成为必要。同时，科学技术的发展，为运输工具的革命和运输业的发展提供了物质技术基础。自美国人富尔顿（Robert Fulton, 1765—1815）发明了轮船和英国人斯蒂芬生（George Stephenson, 1751—1848）发明了火车头后，人类从事运输活动，从利用自然动力和畜力动力进入到机器动力时代。1807年第一艘轮船“克莱蒙特克”（Clermont）在美国下水和1825年第一条铁路在英国正式办理

货运业务，标志着机械运输业的开端。随后，海洋运输和铁路运输飞快发展起来。进入 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。这样，就形成了包括水、陆、空等多种运输方式的现代化运输体系。

第二次世界大战以后，世界科学技术日新月异，突飞猛进，人类进入到一个原子、电子和宇航时代。科学技术的进步，进一步推动了运输业的发展，发明和使用了许多新的运输工具，其特点是向大型化、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，促进了各种运输发展为多式联运，“门到门”（Door to Door）运输日渐取代“港到港”（Port to Port）和“站到站”（Station to Station）运输。在运输单据和手续上，也日趋简化和统一，以适应现代化管理的要求。这些变化，有效地促进了运输效率的提高。

三、运输在国际贸易中的作用

运输业的发展同国际贸易的发展是相联系的。国际贸易的发展要求运输业的规模与其相适应，而运输业的发展，又有力地促进了国际贸易的发展。

交通运输工具的发展为开拓越来越远的市场提供了可能性，马克思和恩格斯都高度评价了交通运输革命对发展国际贸易的巨大意义。马克思指出：“缩短流通时间的主要方法是改进交通……在陆地上，碎石已经被铁路挤到次要地位，在海上，缓慢的不定期的帆船已经被迅速的定期的轮船航线排挤到次要地位。……苏伊士运河才真正开辟了通往东亚和澳州的轮船交通。……美国和印度，由于交通工具的这种变革，已经同欧洲的工业国家靠近了 70% 到 90%，……全世界商业的周转时间，都已按相同的程度缩短，参加世界商业的资本的活动能力，已经增加到两倍或者三倍多。”^① 由于交通运输的发展，加快了货运速度，增加了货物运载

^① 马克思：《资本论》第 8 卷第 85 页。

量，缩短了商品流通时间。增强了商业资本的活动能力，并促进了国际贸易的发展。所以恩格斯在《资本论》第3卷的注释中进一步指出：“交通工具的巨大增长——轮船、铁路、电报、苏伊士运河——第一次建立了真正的世界市场”。

随着世界各国生产的进一步发展同国际贸易额的不断扩大，国际货物运输量也相应增加，这就加大了运输的任务。为了适应国际贸易进一步发展的需要，各种现代化运输工具不断得到改进，运输体系结构和经营管理工作也不断完善和日趋现代化，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，都起了而且在继续起很重要的作用。

第二节 我国对外贸易运输的发展概况

一、旧中国的对外贸易运输概况

我国是世界上水陆交通发展最早的国家之一。我国古代劳动人民，利用自己的智慧和勤劳的双手，创造各种运输工具，修桥，筑路，兴建港口，开凿运河，并发明了有利于远航的举世闻名的指南针。张骞通西域，开辟了陆地上的“丝绸之路”。郑和七次下西洋，发展了我国同许多亚、非国家的文化和贸易联系，并丰富了世界航海的历史，我们的祖先在发展世界交通运输事业中作出了重大的贡献，为世界交通史写下了光辉的一页。

但是，帝国主义入侵中国后，它们利用其攫取的特权，控制我国的交通运输命脉，因此，旧中国的运输业具有殖民地、半殖民地性质。当时，我国的铁路和一切重要的通商口岸，都被各帝国主义国家控制，它们先后在我国掠取了铁路所有权和经营权，外商还在我国设立了许多航运公司，在我国沿海内河航行的外国船超过我国轮船的吨位，而我国轮船的绝大部分，又是属官僚资本经营的招商局控制的。当时的对外贸易业务，由洋行买办一手包办。帝国主义通过对我国海关和交通运输的控制，向我国大量倾

销他们的过剩商品，并掠夺我国廉价的原料，把我国变成它们的工业品市场和原料来源地。同时，由于帝国主义的入侵和国民党的反动统治，旧中国的运输技术设备十分落后，管理体制相当混乱，运输效率很低，对外贸易运输事业也受到了严重的摧残。

二、新中国对外贸易运输的成果

新中国成立以来，随着我国对外经济贸易关系的日益发展和进出口货运量的不断增长，我国对外贸易运输事业也得到了相应的发展。

对外贸易货物运输，主要是通过国内交通运输部门和国外运输企业进行的，但新中国诞生时，我国交通运输几乎处于瘫痪状态，旧中国没有给我们留下一艘远洋货轮，铁路、公路、桥梁和港口都受到不同程度的破坏，民用航空事业更是一片空白，而管道运输的设施则根本没有，加之，美帝国主义又纠集一些国家对我国全面实行封锁禁运，我国对外贸易运输，就是在这种内外交困的情况下，经过艰难曲折的道路逐步恢复和发展起来的。

建国初期，我国同前苏联和东欧等国的贸易占主要地位，因此，我国当时的进出口货物主要是通过铁路运输的。为了更有效地利用铁路运输进出口货物，我国先后修复和新建了一些通往邻国的铁路线，并同前苏联、朝鲜和东欧等国相继开展了国际铁路联运。在反封锁禁运斗争中，为了确保货物在运输途中的安全，我们还将一些本来可以采用海运的货物也改由铁路运输。由于国际铁路联运范围的逐步扩大和有些东欧国家同时参加了国际铁路货物运输公约，因而我们可以通过东欧国家铁路办理货物的运转，这就为我国发展对外贸易提供了非常有利的条件。

解放初期，我国还没有远洋货轮，也没能建立自己的班轮航线，当时的海运进出口货物主要是通过外轮运输的。为了完成海运任务，我国同波兰进行航运合作，共同组织了中波海运公司。从1956年开始，我们以租用的期租船开辟班轮航线，随着我国对外贸易的日益发展和贸易主要对象的逐步转移，海洋运输的比重逐

步扩大，并成为对外贸易运输的主要方式，到1963年，海运进出口货动量即占进出口货动总量的70%。70年代后，又上升到80%以上。为了适应进出口海运量不断增长的需要，我国的远洋船队也逐步发展起来，国轮承运进出口货物的比重逐年增长，租用外轮的比重相对下降，到1975年，国轮承运进出口货物的比重已增至73%，从而结束了我国对外贸易货物主要依靠租用外轮的局面。进入80年代后，地方船队也开始兴办。目前已形成了多家经营的局面。全国海上运力已超过2000万载重吨，居世界前十位，并且船类齐全，技术状况也比较先进，已成为我国对外运输的主力。与此同时，我国的港口建设也取得了巨大的成就。对外贸易海运定期航线已发展到30多条，我国派船到达国外装运我进出口货物的港口约200个。到达国外卸货的港口约300多个，遍布于世界170多个国家和地区。

我国民航事业是在解放后重新创办起来的。1958年我国参加了1929年10月12日在华沙签订的《统一国际航空运输某些规则的公约》，(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air, 1929)从而同二十几个国家建立了航空运输关系。但是，在过去相当长的时期内，我国进出口货物通过航空运输的数量极少。随着我国对外贸易和民航业务的发展，1974年以来，我国国际航空运输范围进一步扩大，对外贸易航空运输也有了较快的发展。

我国管道运输是随着石油生产的发展而发展起来的。为了适应出口石油的需要，我们除修建了一些通往港口的输油管道外，还同朝鲜共同铺设了输油管道，从而有利于中朝间进行石油贸易。

我国同一些国家签订了有关包裹的协定，有些少量的进出口商品和样品，可以通过邮运。

改革开放以来我国的外贸储运事业随着整个外贸事业和交通运输事业的迅速发展而发生了两个巨大的变化：一是海、陆、空运输业务的全面发展改变了以往单一运输的局面，逐步形成了外

贸的综合运输体系。新的运输方式如集装箱运输（截止于1997年底，我国的集装箱港口吞吐量达1100多万TEU）、滚装船运输得到迅速发展，新的运输组织形式如大陆桥运输和国际多式联运被广泛采用，新的管理技术如电脑在运输仓储业务中的应用也逐步普及。这一变化给外贸储运工作者提出了越来越高的要求。二是逐步引进竞争机制，改变了以往统一管理、统一经营的外贸储运体系，外贸储运市场全部放开经营，出现了激烈竞争的局面。就承担了我国进出口物资80%—90%的海上货物运输来说，几乎是每隔4年就有一次重大的体制改革：继1984年中远公司、中国外运公司的船、货经营允许有“一定程度交叉”之后，1988年国务院又进一步作出了两家公司的业务不再受“一定程度交叉”的限制而全面放开经营的规定。1992年美国的两家海运公司（总统轮船公司和海陆公司）依据1991年签署的“中美海运协商备忘录”，率先在我国国内设立独资公司，承揽我国进出口货物。由此可见，随着我国的进一步开放，外国的运输公司必将更多地涌入我国的外贸运输市场，使得竞争更加激烈。与此同时，我国的外贸运输公司也逐步打入国际市场，承揽外国客户对其他国家和地区的进出口货运业务和租船业务，积极参与国际竞争，向实业化、集团化、国际化方向大步迈进。现在我国的外贸运输市场和国际货运市场已逐步融为一体。竞争给我国的外贸储运工作带来了生机和活力，同时也给我们带来了从事外贸储运业务的危机感和紧迫感。竞争，归根结底是人才的竞争，而人才的竞争归根结底又是教育的竞争。只有将我们外贸储运工作者的素质提高到适应国际化经营的水平，才能使我们的企业在国际货运市场的激烈竞争中立于不败之地，也才能真正使我们的外贸储运事业兴旺发达。尽快地提高外贸储运工作者的素质已成为一个越来越急迫的任务。

建国以来，经过几十年的实践与改革，我国初步形成了既适应社会主义初级阶段的国情，又符合国际惯例基本原则的国际货代管理体制，并且已经开始迈向管理法制化。1995年6月经国务