

21世纪应用型人才培养规划教材——经管类



GUOJI HUOWU YUNSHU YU
BAOXIAN SHIWU

国际货物运输与 保险实务

主编 孔如红 翟士军



西南交通大学出版社
[Http://press.swjtu.edu.cn](http://press.swjtu.edu.cn)

21 世纪应用型人才培养规划教材——经管类

国际货物运输与保险实务

主 编 孔如红 翟士军
副主编 郭 薇 李 敏
张 慧 曹宇秋

西南交通大学出版社
· 成 都 ·

图书在版编目 (C I P) 数据

国际货物运输与保险实务 / 孔如红, 翟士军主编.
—成都: 西南交通大学出版社, 2012.1
21 世纪应用型人才培养规划教材. 经管类
ISBN 978-7-5643-1507-8

I. ①国… II. ①孔… ②翟… III. ①国际货运②国际货运—交通运输保险 IV. ①F511.41②F840.63

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 259992 号

21 世纪应用型人才培养规划教材——经管类

国际货物运输与保险实务

主编 孔如红 翟士军

责任编辑	邹蕊
特邀编辑	罗爱林
封面设计	墨创文化
出版发行	西南交通大学出版社 (成都二环路北一段 111 号)
发行部电话	028-87600564 87600533
邮政编码	610031
网 址	http://press.swjtu.edu.cn
印 刷	四川森林印务有限责任公司
成品尺寸	185 mm × 230 mm
印 张	20.25
字 数	439 千字
版 次	2012 年 1 月第 1 版
印 次	2012 年 1 月第 1 次
书 号	ISBN 978-7-5643-1507-8
定 价	36.00 元

图书如有印装质量问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

前 言

国际货物运输是随着国际贸易的产生而出现的。尤其是近些年来,随着国际贸易往来日益频繁,国际货物运输进入新的发展时期,由最初的买卖双方自行承担,转变为由第三方专业机构进行,而且随着运输工具及运输方式的不断发展,国际货物运输业已经成为全球服务贸易的重要组成部分。由于货物在国际间进行运输会遇到来自各方面的风险,因此国际货物运输保险成为国际贸易必不可少的环节之一。作为国际商贸专业以及其他涉外专业的学生,系统掌握国际货物运输与保险方面的知识就显得至关重要。

国际货物运输与保险是专业性很强的工作,其内容繁杂,涉及面广泛。国际货物运输相关知识主要包括:国际货物运输概述、国际海洋货物运输、国际航空货物运输、国际铁路货物运输、国际集装箱运输、国际多式联运和其他货物运输方式(国际货物公路、内河、邮政及管道运输方式);国际运输保险相关知识主要包括:保险知识概述、货物运输保险合同、海洋运输货物保险、海洋运输货物保险条款、海洋运输货物保险实务和其他运输方式的货物保险(陆上运输货物保险、航空运输货物保险及邮包运输货物保险)。

本书针对外贸行业特点,力求以能力为本位,以应用为主线,以讲清概念、强化应用为重点,并紧密联系业务实际,以突出其针对性和实效性,从而帮助读者掌握各种运输方式在国际贸易中的应用,掌握国际货运保险的操作。另外,根据情况,本书在各个章节设计了案例、名词解释和思考题,以方便教师授课,同时提高读者的学习兴趣。

全书共分为两部分,其中上篇“国际货物运输”共7章内容,下篇“国际运输保险”共6章内容。本书的编写分工为:河南科技学院翟士军老师编写第一章,苏州工业职业技术学院郭薇老师编写第二、三章,太原理工大学阳泉学院闫红霞老师编写第四章,河南外贸学校曹宇秋老师编写第五、六章,昆明冶金高等专科学校孔如红老师编写第七、八章,河南科技学院栗萧老师编写第九章,河南科技学院李敏老师编写第十章,南阳理工学院张慧老师编写第十一、十二章,河南科技学院梁玉琪老师编写第十三章。该书是在编者辛勤劳动的基础上形成的,凝聚了各位编者几十年从事外贸教学和工作实践的心血,在此对他们的辛勤劳动表示感谢。同时感谢河南科技学院崔鸽、河南理工大学王平等老师在本书定纲、统稿、审稿过

程中提供的支持和帮助。最后对西南交通大学出版社祁素玲、罗爱林编辑表示诚挚感谢。

本书适合本专科院校国际贸易专业、国际物流专业、商务英语专业以及其他经济管理类专业的教学和科研，同时也可以作为从事外贸工作的人员以及其他人员的自学用书。

由于编者水平有限，书中难免有不足和疏忽之处，敬请广大同行和读者批评指正。

编 者

2011 年 12 月

目 录

上篇 国际货物运输

第一章 国际货物运输导论	1
第一节 国际货物运输概述.....	1
第二节 国际货物运输的种类及其影响因素.....	4
第三节 国际货物运输当事人.....	7
第四节 国际货物运输的基本流程.....	8
第二章 国际海洋货物运输	13
第一节 国际海洋货物运输概述.....	13
第二节 班轮运输.....	22
第三节 租船运输.....	32
第四节 国际海洋货物运输航线.....	34
第五节 国际著名港口介绍.....	39
第三章 国际航空货物运输	49
第一节 国际航空货物运输概述.....	49
第二节 航空货物运输方式.....	68
第三节 国际航空货物运输流程.....	73
第四节 国际航空运输航线.....	75
第五节 国际著名机场介绍.....	81
第四章 国际铁路货物运输	90
第一节 国际铁路货物运输概述.....	90
第二节 国际铁路货物联运.....	97
第三节 内地对港澳地区的铁路运输.....	104
第四节 铁路国境站简介.....	105

第五章 国际集装箱运输	114
第一节 集装箱概述	114
第二节 集装箱的运输流程	120
第三节 国际集装箱运输发展历程	135
第六章 国际多式联运	144
第一节 国际多式联运概述	144
第二节 国际多式联运经营人	147
第三节 国际多式联运业务流程	150
第四节 大陆桥运输和 OCP 运输	151
第七章 其他货物运输方式	159
第一节 国际公路货物运输	159
第二节 内河货物运输	168
第三节 国际邮政运输与国际快递	175
第四节 管道运输	179

下篇 国际运输保险

第八章 保险知识概述	186
第一节 保险概述	186
第二节 保险原则	192
第三节 海洋运输保险的历史与发展	198
第九章 货物运输保险合同	204
第一节 保险合同的法律特征	204
第二节 保险合同的主体和客体	208
第三节 保险合同的内容	210
第四节 保险合同操作流程	212
第五节 保险合同的形式	216
第十章 海洋货物运输保险	220
第一节 海运货物保险保障的风险	220
第二节 海运货物保险保障的损失	225
第三节 海运货物保险保障的费用	234

第四节	海运货物保险单	237
第十一章	海洋运输货物保险条款	244
第一节	中国海运货物保险险别	244
第二节	伦敦保险协会海运货物保险条款	258
第三节	中英两国海运货物保险条款比较	264
第十二章	海洋货物运输保险实务	269
第一节	海运货物保险的投保	269
第二节	海运货物保险的承保	281
第三节	货物运输保险的损失检验	287
第四节	海运货物保险的索赔	291
第五节	海运货物保险的理赔	294
第十三章	其他运输方式的货物保险	305
第一节	陆上运输货物保险	305
第二节	航空运输货物保险	308
第三节	邮包运输货物保险	310
参考文献		315

上篇 国际货物运输

第一章 国际货物运输导论

国际货物运输就是在国家与国家、国家与地区之间的运输，它是实现进口商品、暂时进口商品、转运物资、过境物资、邮件、国际捐赠援助物资、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。本章主要论述国际货物运输的内涵、种类、当事人以及流程。

第一节 国际货物运输概述

一、货物运输及其功能

（一）货物运输的概念

运输是指人或者物借助于运力创造时间和空间效应的活动。当产品从一个地方转移到另一个地方而出现价值增加时，运输就创造了空间价值；时间效应则是指这种服务在需要的时候发生。所谓运力是指由运输设施、路线、设备、工具和人力组成的，具有从事运输活动能力的系统。关于人的运输称为客运，货物的运输称为货运。

（二）货物运输的功能

1. 产品转移

运输的主要功能就是使产品在价值链中来回移动，即通过改变产品的地点与位置，消除产品在其生产与消费之间空间位置上的背离；或将产品从效用价值低的地方转移到效用价值高的地方，创造出产品的空间效用。另外，因为运输的主要目的是以最少时间完成从原产地到规定地点的转移，使产品在需要的时间内到达目的地，创造出产品的时间效用。

2. 产品储存

如果转移中的产品需要储存，且在短时间内又将重新转移，而且卸货和装货的成本费用也许会超过储存在运输工具中的费用，这时可将运输工具作为暂时的储存场所。所以运输也具有临时的储存功能。通常需要将运输工具作为临时储存场所的情况包括：一是当货物处于

转移中,并且运输的目的地也发生改变时,产品需要临时储存,这时采取改道而使货物存于运输工具上则是产品短时储存的一种方法;二是在起始地或目的地仓库储存能力有限的情况下,将货物装上运输工具,采用迂回线路运往目的地。诚然,用运输工具储存货物可能是昂贵的,但如果综合考虑总成本,包括运输途中的装卸成本、储存能力的限制、装卸的损耗或延长时间等,那么,选择运输工具作短时储存往往是合理的,有时甚至是必要的。

二、国际货物运输概述

(一) 国际货物运输的内涵

国际货物运输就是在国家与国家、国家与地区之间的运输。国际货物运输又可分为国际贸易物资运输和非贸易物资(如展览品、个人行李、办公用品、援外物资等)运输两种。由于国际货物运输中的非贸易物资的运输往往只是贸易物资运输部门的附带业务,所以国际货物运输通常被称为国际贸易运输,对一个国家来说,就是对外贸易运输,简称外贸运输。

在国际贸易中,商品的价格包含着商品的运价,其运价在商品的价格中占有较大的比重,一般来说,约占10%;而在有的商品中,要占到30%~40%。商品的运价也和商品的生产价格一样,随着市场供求关系变化而围绕着价值上下波动。商品的运价随着商品的物质形态一起进入国际市场中交换,商品运价的变化直接影响国际贸易商品价格的变化。而国际货物运输的主要对象又是国际贸易商品,所以可以说,国际货物运输也就是一种国际贸易,只不过它用于交换的不是物质形态的商品,而是一种特殊的商品,即货物的位移。所谓商品运价,也就是它的交换价格。因此从贸易的角度来说,国际货物运输是一种无形的国际贸易。

(二) 国际货物运输的特点

国际货物运输是国家与国家、国家与地区之间的运输,与国内货物运输相比,它具有以下几个特点。

(1) 国际货物运输涉及国际关系问题,是一项政策性很强的涉外活动。国际货物运输是国际贸易的一个组成部分,在组织货物运输的过程中,需要经常同国外发生直接或间接的广泛业务联系,这种联系不仅是经济上的,也常常会涉及国际间的政治问题,所以它是一项政策性很强的涉外活动。因此,国际货物运输既是一项经济活动,也是一项重要的外事活动,这就要求不仅要用经济观点去办理各项业务,而且要有政治观念,按照中国对外政策的要求从事国际运输业务。

(2) 国际货物运输是中间环节很多的长途运输。国际货物运输是国家与国家、国家与地区之间的运输,一般来说,运输的距离都比较长,往往需要使用多种运输工具,通过多次装

卸搬运,经过许多中间环节,如转船、变换运输方式等,经由不同的地区和国家,要适应各国不同的法规和规定。如果其中任何一个环节发生问题,就会影响整个运输过程,这就要求作好组织、环环紧扣,避免在某环节上出现脱节,而给运输带来损失。

(3) 国际货物运输涉及面广,情况复杂多变。国际货物运输涉及国内外许多部门,需要与不同国家和地区的货主、交通运输、商检机构、保险公司、银行或其他金融机构、海关、港口以及各种中间代理商等打交道。同时,由于各个国家和地区的法律、政策规定不一,贸易、运输习惯和经营做法不同,金融货币制度的差异,加之政治、经济和自然条件的变化,都会对国际货物运输产生较大的影响。

(4) 国际货物运输的时间性强。按时装运进出口货物,及时将货物运至目的地,对履行进出口贸易合同,满足商品竞争市场的需求,提高市场竞争能力,及时结汇,都有着重大意义。特别是一些鲜活商品、季节性商品和敏感性强的商品,更要求迅速运输,不失时机地组织供应,才有利于提高出口商品的竞争能力,有利于巩固和扩大销售市场。因此,国际货物运输必须加强时间观念,争时间、抢速度,以快取胜。

(5) 国际货物运输的风险较大。由于在国际货物运输的运输中环节多,运输距离长,涉及面广,情况复杂多变,加之时间性又很强,在运输沿途国际形势的变化、社会的动乱,各种自然灾害和意外事故的发生,战乱、封锁禁运或海盗活动等,都可能直接或间接地影响国际货物运输,以至于造成严重后果。因此,国际货物运输的风险较大。为了转嫁运输过程中的风险损失,对各种进出口货物和运输工具,都需要办理运输保险。

三、国际运输的发展阶段

(一) 以水路为主的时期(18世纪中叶到19世纪初)

1807年,美国人富尔顿制造了世界上第一艘轮船“克莱门”号;1838年,英国轮船“南阿斯”和“大西洋”号横渡大西洋。目前已知的世界上最早的运河是在公元前4000年,由西亚美索不达米亚人开挖的运河。中国广西灵渠凿成于公元前214年,是世界最古老的运河之一,大运河在元朝时已从大都(北京)通到南方的杭州,全长2400 km。1869年,苏伊士运河竣工通航,苏伊士运河极大地缩短了从印度洋到大西洋的距离。巴拿马运河于1881年在救国工程师雷赛的主持下开始修建,在他破产后,由美国人在1914年完成,巴拿马运河沟通了太平洋和大西洋。

(二) 以铁路运输为主的时期(19世纪30年代到20世纪30年代)

1814年,斯蒂芬孙发明了蒸汽机车;1825年,世界第一条铁路在英国的斯托克顿至达林顿通车;中国最早的铁路是在19世纪60年代初,在北京宣武门外由英国人杜兰德建造的约

1 华里（1 华里 = 0.5 km）长的窄轨铁路；20 世纪初由詹天佑主持修建的京张铁路，是中国第一条自己建造的铁路。

（三）管道、公路、航空运输大发展的时期（20 世纪 30 年代到 50 年代）

1886 年，世界上第一辆汽车在德国诞生，它是由戴姆勒（奔驰的创始人）发明的；1903 年 12 月 17 日，莱特兄弟制造的世界第一架飞机在美国上天；中国是世界上最早使用管道运输流体的国家，大约在公元前 200 年，就将打通的竹管连接起来运送卤水。

（四）建立综合运输体系的时期（20 世纪 50 年代以来）

综合运输体系是指各种运输方式在社会化的运输范围内和统一的运输过程中，按其技术经济特点组成分工协作、有机结合、连续贯通、布局合理的交通运输综合体。它是由铁路、公路、水路、管道和航空等各种运输方式及其线路、站场等组成的综合体系。综合运输体系大致由三个系统构成：一是有一定技术装备的综合运输网及其结合部系统；二是各种运输方式联合运输系统；三是综合运输管理、组织和协调系统。

四、各种运输方式的技术经济特点

运输的方式很多，对于各种运输方式的技术经济特点可以从五个方面来考察。

（1）运输速度。速度是指单位时间内的运输距离。决定各种运输方式运输速度的一个主要因素是各种运输载体能达到的最高技术速度。

（2）运输成本。物流运输成本是由多个项目构成的，而不同运输方式的构成比例又是不同的。

（3）运输能力。由于技术及经济的原因，各种运输方式的运载工具都有其适当的容量范围，从而决定了运输线路的运输能力。

（4）运输灵活性。灵活性是指一种运输方式在任意给定两点间的服务能力。

（5）经济里程。经济性是指单位运输距离所支付费用的多少。

第二节 国际货物运输的种类及其影响因素

一、海洋运输

在国际货物运输中，运用最广泛的是海洋运输（ocean transportation）。目前，海运量在国际货物运输总量中占 80%以上。

二、铁路运输

在国际货物运输中,铁路运输(rail transportation)是仅次于海洋运输的一种主要运输方式。海洋运输的进出口货物,大部分也要靠铁路运输进行货物的集中和分散。

三、航空运输

航空运输(air transportation)是一种现代化的运输方式,它与海洋运输、铁路运输相比,具有运输速度快、货运质量高、不受地面条件限制等优点。因此,它最适宜运送急需物资、鲜活商品、精密仪器和贵重物品。

四、公路、内河和邮包运输

(一) 公路运输

公路运输(road transportation)是一种现代化的运输方式,它不仅可以直接运进或运出对外贸易货物,而且也是车站、港口和机场集散进出口货物的重要手段。

(二) 内河运输

内河运输(inlandwater transportation)是水上运输的重要组成部分,它是连接内陆腹地与沿海地区的纽带,在运输和集散进出口货物中起着重要的作用。

(三) 邮包运输

邮包运输(parcelpost transportation)是一种较简便的运输方式。各国邮政部门之间订有协定和合约,通过这些协定和合约,各国的邮件包裹可以相传递,从而形成国际邮包运输网。由于国际邮包运输具有国际多式联运和“门到门”运输的性质,而且手续简便,费用也不高,故其成为国际贸易中普遍采用的运输方式之一。

五、集装箱运输和国际多式联运

(一) 集装箱运输

集装箱运输(container transportation)是以集装箱作为运输单位进行自动化货物运输的一种现代化的运输方式,它适用于海洋运输、铁路运输及国际多式联运等。

(二) 国际多式联运

国际多式联运(international multimodal transportation)是在集装箱运输的基础上产生和

发展起来的一种综合性的连贯运输方式，它一般是以集装箱为媒介，把海、陆、空各种传统的单一运输方式有机地结合起来，组成的一种国际间的连贯运输。

六、影响外贸运输方式选择的因素

（一）商品性能特征

商品性能是影响企业选择运输工具的重要因素。一般来讲，粮食、煤炭等大宗货物适宜选择水路运输；水果、蔬菜、鲜花等鲜活商品，电子产品，宝石以及节令性商品等宜选择航空运输；石油、天然气等适宜选择管道运输。

（二）运输速度和路程

运输速度的快慢、运输路程的远近决定了货物运送时间的长短。而在途运输货物如企业库存商品，会形成资金占用。一般来讲，批量大、价值低、运距长的商品适宜选择水路或铁路运输；而批量小、价值高、运距长的商品适宜选择航空运输；批量小、距离近的适宜选择公路运输。

（三）运输的可得性

运输的可得性是指方便发货或收货的程度。不同运输方式的运输的可得性也有很大的差异，公路运输的可得性最高，其次是铁路运输，而水路运输与航空运输只有在港口城市与航空港所在地才可得。

（四）运输的一致性

运输的一致性是指在若干次装运中履行某一特定的运次所需的时间与原定时间或与前 N 次运输所需时间的一致性。近年来，托运人已把一致性看做是高质量运输的最重要的特征。如果给定的一项运输服务第一次花费了 2 天，第二次花费了 6 天，这种意想不到的变化就会给企业带来严重的物流作业问题。一般托运人首先要寻求实现运输的一致性，然后再提高交付速度。如果运输缺乏一致性，就需要安全储备存货，以防预料不到的服务故障。此外，运输一致性还会影响买卖双方承担的存货义务和有关风险。

（五）运输的可靠性

运输的可靠性涉及运输服务的质量属性。对运输服务的质量来说，关键是要准确地衡量运输的可得性和一致性，这样才有可能确定总的运输服务质量是否达到所期望的服务目标。运输企业如要持续不断地满足顾客的期望，最基本的是要承诺其服务水平要不断改善。运输

质量是经仔细计划,并得到培训、全面衡量和不断改善支持的产物。在顾客期望和顾客需求方面,基本的运输服务水平应该符合实际。承运人必须意识到顾客是不同的,所提供的服务必须与之相匹配。对于无法始终如一地满足的过高的服务目标,承运人必须取缔,因为对不现实的全方位服务轻易地做出承诺会极大地损害承运人的信誉。

(六) 运输费用

开展商品运输工作,必然要支出一定的财力、物力和人力,各种运输工具的运用都要支出一定的费用。因此,承运人进行运输决策时,要受其经济实力以及运输费用的制约。例如,承运人经济实力弱,就不可能使用运费高的运输工具,如航空运输;也不能自设一套运输机构来进行商品运输工作。

(七) 市场需求的缓急程度

在某些情况下,市场需求的缓急程度也决定着承运人应当选择何种运输工具。如市场急需的商品须选择速度快的运输工具,如航空或汽车直达运输,以免贻误时机;反之则可选择成本较低而速度较慢的运输工具。

第三节 国际货物运输当事人

一、托运人

在货物运输合同中,将货物托付承运人,并按照合同约定的时间运送到指定地点,向承运人支付相应报酬的一方当事人,称为托运人。《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第四十二条第三项规定:“托运人,是指本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人;本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人。”

托运人的基本权利包括:要求承运人将行李、包裹按期、完好地运至目的地,行李、包裹丢失、损坏、变质、污染时有要求赔偿等。基本义务包括:缴纳运输费用,完整、准确填写托运单,遵守国家有关法令及铁路规章制度、维护铁路运输安全;因自身过错给予承运人或其他托运人、收货人造成损失时应负赔偿责任。

二、承运人

承运人是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立货物运输合同的人。

在货运合同中,承运人的责任主要是保证所运输的货物按时、安全地送达目的地。因此,

承运人应对货物在运输过程中发生的货物灭失、短少、污染、损坏等负责。一旦发生此种情况,承运人应按实际损失给予赔偿,但这种损失必须发生在承运人的责任期间内。承运人的责任期间一般是从货物由托运人交付承运人时起,至货物由承运人交付收货人为止,法律有特别规定或当事人有特别约定的除外。在这段责任期间内,承运人应承担货物损失的责任。只有在损失是由于不可抗力、货物本身的自然性质或合理损耗、托运人或收货人的过错等原因造成的情况下,承运人才可以免责。

三、货运代理人

国际货运代理通常是接受客户的委托完成国际货物运输的某一个环节或与此有关的各个环节,可直接或通过货运代理及雇用的其他代理机构为客户提供服务,也可以利用其海外代理人提供服务。1990年7月13日,对外经济贸易部(现商务部)颁布的《关于国际货物运输代理行业管理的若干规定》规定“国际货物运输代理是介于货主与承运人之间的中间人,是接受货主或承运人委托,在授权范围内办理国际货物运输业务的企业。”

国际货运代理人的主要服务包括以下五个方面的内容:

(1) 代表托运人(出口商)。选择运输路线、运输方式和适当的承运人;向选定的承运人提供揽货、订舱;提取货物并签发有关单证;研究信用证条款和所有政府的规定;包装;储存;称重和量尺码;安排保险;将货物运至港口后办理报关及单证手续,并将货物交给承运人;做外汇交易;支付运费及其他费用;收取已签发的正本提单,并付款给托运人;安排货物转运;通知收货人货物动态;记录货物灭失情况;协助收货人向有关责任方进行索赔。

(2) 代表收货人(进口商)。报告货物动态,接收和审核所有与运输有关的单据,提货和付运费,安排报关和付税及其他费用,安排运输过程中的存仓,向收货人交付已结关的货物,协助收货人储存或分拨货物。

(3) 作为多式联运经营人,货运代理人收取货物并签发多式联运提单,承担承运人的风险责任,对货主提供一揽子的运输服务。

(4) 其他服务。如根据客户的特殊需要进行监装、监卸、货物混装和集装箱拼装拆箱运输咨询服务等。

(5) 特种货物装挂运输服务及海外展览运输服务等。

第四节 国际货物运输的基本流程

国际货物运输的基本流程包括接受委托、外贸运输安排以及签发提运单等。

一、接受委托

国际货物运输揽货人员或客户服务人员在对客户报价时,必须核实相关运价、运输条款、船期,在确定有能力接受委托的情况下,如实告知客户完成此次委托所需的时间和船期,并按公司对外报价表向客户报价,如果所报价格低于公司公布运价,则需按公司《运价管理规定》执行。

当客户接受报价并下委托时,揽货人员或客户服务人员有责任向客户提供该公司的空白的货物托运单,也可接收客户自己的托运单,但此类托运单应包括该公司托运单的主要条款,如果托运单上无运价,则需将有关书面报价附于其后(对合约客户、公司的老客户已在电话中确认的运价可不在托运单上显示)。同时要求客户在托运单上签字、盖章(境外客户、托运私人物品的非贸易订舱者签字即可),如客户不能及时提供内容详细的托运单,则必须在装船前补齐,否则由此产生的费用由客户负责。

接受客户的委托后,揽货人员应详细填写业务联系单;并且在通知客户服务人员订舱的同时,把业务联系单和客户订舱资料一并交给客户服务人员。

二、运输安排

一旦接受客户订舱,揽货人员或客户服务人员应尽快安排向船公司订舱及安排拖车、报关事宜(客户自拖、自报除外),并从拖车公司那里获取箱号、封条号。

相关工作人员应尽快按委托书要求制单,并传真给客户确认。如有需要,还应将目的港代理打印在提单上,并在货物装船前完成单证校对工作。同时,还需相关工作人员认真填写操作过程记录,并提供给相关部门。

客户服务人员有责任将计费人员已签字盖章的收费单交给客户(或揽货人员);揽货人员有责任及时向客户催收运费或按合同(或协议)规定,定期向客户催收运费。

客户服务人员应及时通知报关行等分承包方,退回有关资料,如出口退税核销单、报关手册等。揽货人员有责任提醒客户服务人员将上述资料退还给客户。

当客户或揽货人员询问二程船信息时,客户服务人员应给予提供。

三、签发提运单

海运提单签发人员必须核实货物已装船离港,并验证运费收取满足合同(协议)中运费支付条款后,才能签发此次委托所对应的提单。而对于航空运输、铁路运输等方式,签发人员可以在收到货物后,签发各种运单。