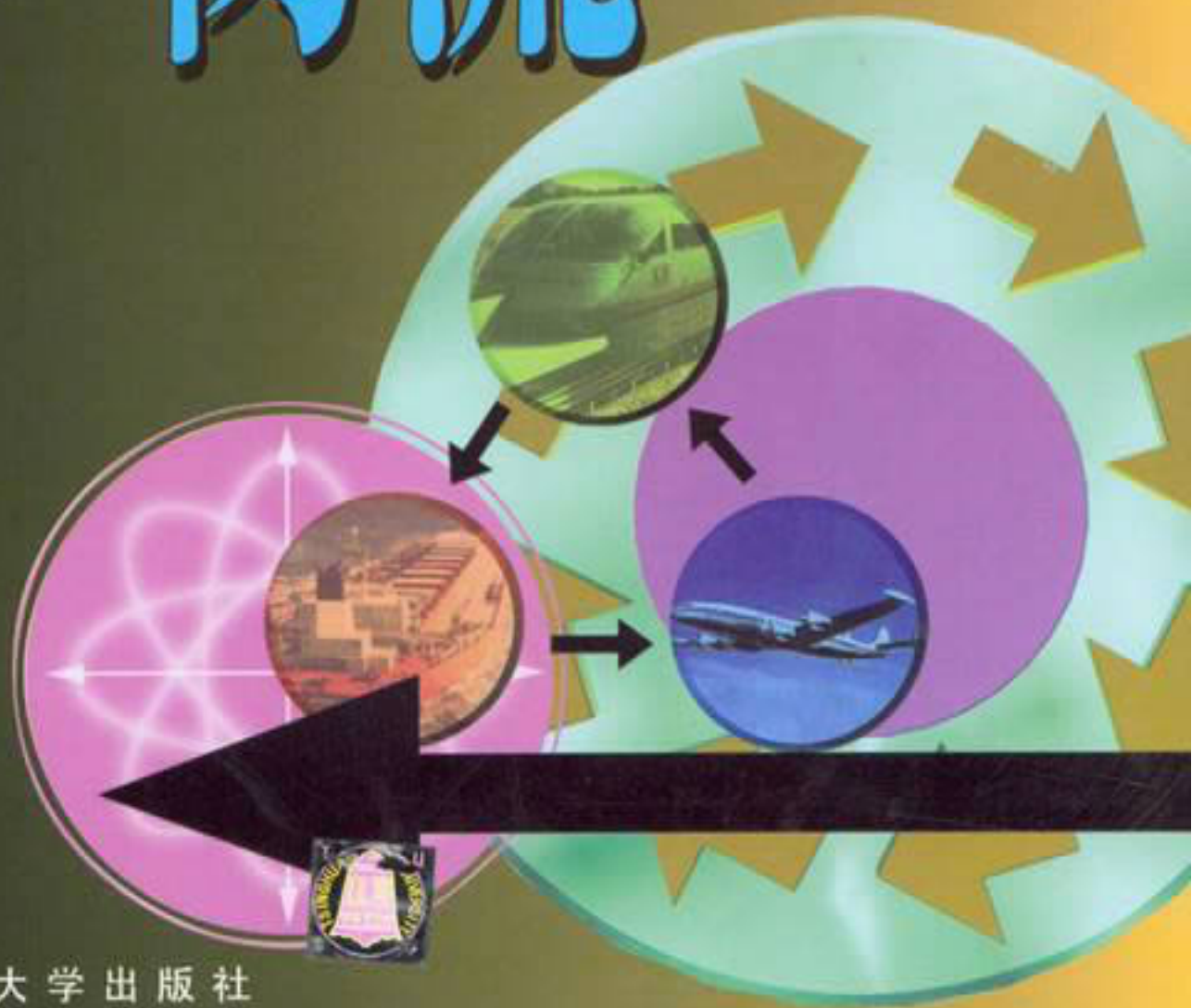


中国物资流通协会推荐用书

《企业物流管理培训教材系列》

国际物流学

丁立言 张 铎 主编



清华大学出版社

<http://www.tup.tsinghua.edu.cn>

第三章 国际货物运输方式

3.1 国际货物运输

3.1.1 国际货物运输的性质和特点

1. 国际货物运输

国际货物运输是指,在国家与国家、国家与地区之间的货物运输。国际货物运输包括国际贸易物资运输和国际非贸易物资(如展览品、援外物资、个人行李、办公用品等)运输。由于国际货物运输主要是国际贸易物资运输,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,国际货物运输通常又被称为国际贸易运输,对国家来说就是对外贸易运输,简称外贸运输。

2. 国际货物运输的特点

- (1) 国际货物运输是一项涉外工作,政策性强。
- (2) 路线长,环节多。
- (3) 涉及面广,情况复杂多变。
- (4) 时间性强。
- (5) 风险大。

国际货物运输由于运距较长,涉及面广,中间环节多,情况复杂多变,加之时间性又很强,所以风险比国内运输要大。为了转嫁运输风险的损失,一般进出口货物和工具都要办理运输保险。

3.1.2 国际货物运输方式(见图 3-1)

3.1.3 国际货物运输方式的选择

组织国际物流,必须正确选择运输方式和管理组织方式。国际物流的运输方式除了一般的海运、铁路运输、公路运输、空运、管道运输及邮政传递外,还有一些有特点的方式,如多式联合运输、大陆桥运输等。国际物流对运输方式的选择主要从以下几个方面考虑:

(1) 运输成本。这是国际物流对运输方式选择上的首要考虑的因素,其原因是运距太长,运费负担较重。据统计,在外贸的价格中,物流费有时可占出口货价的 30%~70%,对于煤炭、矿石等低价值货物,这一比例或许更高。

在国际物流中,大型专用船舶的运输成本较低,定期班轮则较高,包轮则更高。一般而

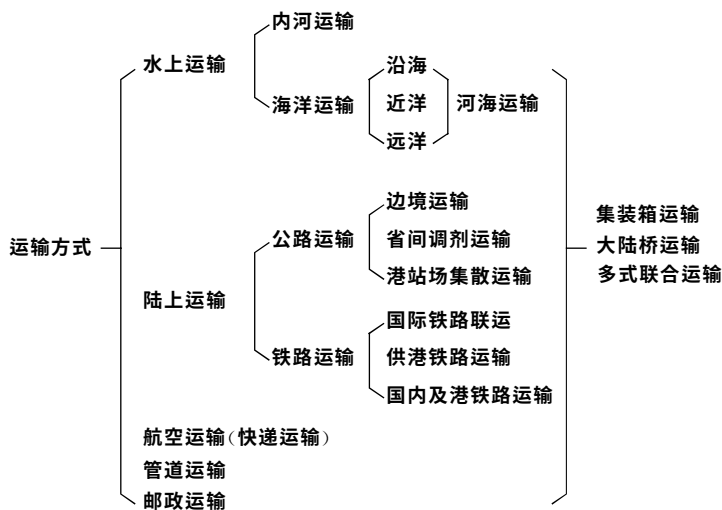


图 3-1 国际货物运输方式分类

言,海运成本低于陆运成本,但如果海运有大迂回则利用大陆桥在运载成本方面有一定的优势。

(2) 运行速度。国际物流速度也很重要,主要有两个原因,一是运距长,需时日较多,资金占用时间长,加快速度有利于解放占用的资金;另一原因,是市场价位,由于速度慢错过了好的价位使经济效益下降。所以缩短物流时间会有一系列的好处。

在各种物流形式中,航空货运有不容争议的高速度。在洲际运输中,用大陆桥运输取代海运,会获得提高物流速度的显著效果。

(3) 物流的特点及性质。货物特点及性质有时对物流方式选择起决定作用。经常是由于国际物流方式的限制,有些货物无法进入国际物流中而失去了市场时机。

一般来说,各种包装杂货可以选择各种物流方式,而诸如水泥、石油、沥青、危险品等,选择范围则较窄,如在国际物流中,选择汽车或飞机运输水泥显然是不恰当的。

(4) 货物数量。由于国际物流距离长,使大数量货物运输受到了限制,因为国际物流距离往往超出了汽车等运输工具的经济里程,大数量货物也不可能选择航空运输,因为航空运输不具备那样大的运输能力,更不用讲价格了。

(5) 物流基础设施条件。由于国家之间发展的不平衡,一个国家中可以选择的物流方式,到另一个国家便不能采用,原因是另一个国家缺乏采用这种方式的必要基础设施。在选择时,如不考虑这个问题,是无法形成有效的物流系统的。最典型的例子是,大型船和集装箱,如缺乏必要的水域条件,港口条件,大型船无法作业,则不管如何便宜,也不能选择大型船;如果没有大型集装箱装运码头和集装箱集疏的腹地条件,则也不可能大量选择集装箱方式。

在国际物流中,运输方式选择不当造成的不合理运输程度远甚于一般物流,例如,一旦选择海运,则不可避免受航线的约束形成迂回,这比通常的陆地迂回大得多,而且一旦上船便无法改变。又如,由于国际物流受国际贸易的驱动,比一个国家内多了一层通关手续,多了很多关税,假如由于物流方式选择不当,拉长了时间,错过了销售时机,就会出现更为严重的“货到地头死”的现象,造成更大的经济损失。

3.1.4 国际货物运输对象

1. 从货物形态的角度分

(1) 包装货物:为了保证货物在装卸运输中的安全和便利,必须使用一些材料对它们进行适当的包装,这种货物就叫做包装货物。按货物包装的形式和材料,通常可分为:箱装货物、桶装货物、袋装货物、捆装货物和其他坛、罐、瓶状、卷筒状、编筐状等多种形态的包装货物。

(2) 裸装货物:不加包装而成件的货物称为裸装货物。如钢材、生铁、有色金属和车辆及一些设备等。它们在运输过程中需要采取防止水湿锈损的安全措施。

(3) 散装货物:指某些大批量的低值货物,不加任何包装,采取散装方式,以利于使用机械装卸作业进行大规模运输,把运费降到最低的限度,这种货物称为散装货物,包括干质散装货物和液体散装货物。

2. 从货物性质的角度分类

(1) 普通货物。

① 清洁货物。指清洁、干燥货物,如茶叶、纺织品、粮食等。

② 液体货物。指盛装于桶、瓶、坛内的流质或半流质货物,如油类、酒类、普通饮料等。

③ 粗劣货物。指具有油污、水湿、扬尘和散发异味等特性的货物。

(2) 特殊货物。

① 危险货物。指具有易燃、爆炸、毒害、腐蚀和放射性危害的货物。

② 易腐、冷藏货物。

③ 贵重货物。

④ 活的动植物。

3. 从货物重量的角度分

按照货物的重量和体积比例的大小来划分,可分为重量货物和体积货物两种。如海运货物根据国际上统一的划分标准,凡 1 吨重量的货物,体积小于 40 立方英尺或 1 立方米则称重量货物;凡 1 吨重量的货物,体积大于 40 立方英尺或 1 立方米,这种货物就是体积货物,也称为轻泡货物。

4. 从货物运量大小的角度分

(1) 大宗货物,即该批(票)货物的运量很大者。如化肥、粮食、煤炭等。

(2) 件杂货物,即大宗货物之外的货物。

(3) 长大笨重货物,指运输中,凡单件重量超过限定数量的货物称为重件货物或超重货物,如火车头、钢轨、石油钻台等。

此外,还有从货物价值的角度来分,分为高值货、低值货和贵重货物。还有从货物运输工具与载量关系来分,即整箱货物,拼箱货物和零担货物。

3.1.5 运输代理人

1. 运输代理人的性质

国际间的运输业务范围遍布国内外广大地区,涉及面广,头绪多,而且情况复杂,任何一个运输承运人或货主都不可能亲自处理每一项业务,有些工作需要委托代理人代为办理,为了适应这种需要,在国际货物运输领域里就产生了从事代理业务的国际货运代理行或代理人(agent)。他们接受委托人(principal)的委托,代办各种运输业务并按其提供的劳务收取一定的报酬,即代理费(agency fee)、佣金(agency commission)或手续费(charges)。随着国际贸易和运输的发展,这种运输代理行业也就迅速广泛地发展起来了。当前,代理行业已渗透到运输领域各个角落,成为国际货物运输业不可缺少的重要组成部分。

2. 运输代理人的种类

按照代理业务的性质和范围的不同,可将运输代理分为租船代理、船务代理、货运代理和咨询代理四大类。

(1) 租船代理。租船代理又称租船经纪人(ship broker),它是以船舶为商业活动对象而进行船舶租赁业务的人,它的业务活动是在市场上为租船人(charterer)寻找合适运输船舶或为船东(ship owner)寻找货运对象,它以中间人身份使船租双方达成租赁交易,从中赚取佣金。因此,根据他所代表的委托人身份的不同又分为船东代理人(owners agent)和租船人代理人(charterers agent)。有些租船代理人还兼办船舶买卖、船舶代理业务。

(2) 船务代理(shipping agent)。船务代理人是指接受承运人的委托,代办与船舶有关的一切业务的人。船务代理业务范围很广,主要包括船舶进出港业务、货运业务、船舶供应和船舶服务方面等业务以及其他服务性业务等。

船务代理关系根据委托方式的不同,一般分为航运代理(agent on trip basis)和长期代理(agent on long-term basis)两种。前者指委托人的委托和代理人的接受均以每船一次为限,后者则是指在船方和代理人之间签订有长期(一年至五年或更长时间)代理协议的船务代理。

(3) 货运代理(freight agent)。货运代理是指接受货主的委托代表货主办理有关货物报关、交接、仓储、调拨、检验、包装、转运、订船业务的人。他与货主的关系是委托和被委托关系,在办理代理业务中,他是以货主的代理人身份对货主负责并按代理业务项目和提供的劳务向货主收取代理费。

(4) 咨询代理(consulting agent)。咨询代理是专门从事咨询工作,按委托人的需要,

以提供有关咨询情况、情报、资料、根据和信息服务而收取一定报酬的人。这类代理人不仅拥有研究人员和机构,而且与世界各地贸易运输研究中心有广泛的联系,所以信息十分灵通,例如设计经营方案、选择合理经济运输方式和路线、核算运输成本、研究解释规章法律以及调查有关企业财政信誉等等,均可根据委托,提供专题报告和资料情报。

3.2 国际海上货物运输

3.2.1 海商法

海商法是调整航海贸易中各种关系的法律,凡是利用船舶在海上(包括与海相通的江、河、湖、洋)进行货物、旅客、行李和邮件运输以及其他海上商业活动,均适用于海商法。各国制订的海商法一般包括对以下事项的规定:船舶的所有权、法律地位即海上航行权的取得;各级船员的录用和船长的职责;海上货物运输合同、海上旅客运送合同、定期租船合同、海上拖带合同、海上保险合同的订立;海上救助、船舶碰撞和共同海损的处理。

由于各国社会制度及有关航海贸易的方针不同,所制定的海商法也有所不同,为此,各国曾经通过召开外交会议制定了一系列的公约,其中主要有:1910年《海上救助公约》,1972年《国际海上避(难)碰(撞)规则》,1968年在布鲁塞尔制订的《修改统一提单的若干法律规定的国际公约的议定书》(简称《海牙——维斯比规则》),1978年《联合国海上货物运输公约》(简称《汉堡规则》),1957年《船舶所有人责任限制统一公约》,等等。

《中华人民共和国海商法》已于1993年7月1日起施行。

3.2.2 海上货物运输的特点和运输工具

在国际货物运输中,运用最广泛的是海洋运输(ocean transport)。目前,其运量在国际货物运输总量中占80%以上。海洋运输之所以被如此广泛运用,是因为它与其他国际货物运输方式相比,主要有下列明显的优点:

(1) 通过能力大。海洋运输可以利用四通八达的天然航道,它不像火车、汽车受轨道和道路的限制,故其通过能力很大。

(2) 运量大。海洋运输船舶的运载能力,远远大于铁路和公路运输车辆。如一艘万吨船舶的载重量一般相当于250—300个车皮的载重量。

(3) 运费低。按照规模经济的观点,因为运量大,行程远,分摊于每货运吨的运输成本就少,因此运价相对低廉。

海洋运输虽有上述优点,但也存在不足之处。例如,海洋运输受气候和自然条件的影响大,行期不易准确,而且风险较大。此外,海洋运输的速度也较慢。

3.2.3 提单

提单(bill of loading,缩写为B/L)是在托运人向承运人缴付货物后,由承运人填发给

托运人的用以证明货物运输合同的存在和货物已由承运人接管并装上船的凭证,也是承运人保证交货的凭证。

提单是托运人向承运人签订运输合同的证明。提单制成后,承运人与托运人的权利与义务均按提单上记载的事项确定。提单又是货物所有权的凭证。各国法律和有关国际公约都认为提单是货物所有权的凭证,谁拥有提单,谁就有权要求承运人缴付货物,享有占有和处分货物的权利。

各国国内法和有关国际公约一般都认为,提单作为正式证件,必须能够说明货物的托运人、承运人、收货人各自的职责,以及货物的外表、性质、数量、重量等具体事项。1924年《海牙规则》规定提单要载明唛头、数量和货物的表面状况三项内容。1978年《汉堡规则》规定,提单除其他事项外,必须包括下列15项内容:

- (1) 货物的一般性质,识别货物所需的唛头;
- (2) 货物的外表状况;
- (3) 承运人的名称和主要营业场所;
- (4) 托运人名称;
- (5) 托运人制订的收货人的名称;
- (6) 海上运输合同制订的装运港及承运人在装运港接管货物的日期;
- (7) 海上运输合同规定的卸货日期;
- (8) 提单正本的份数;
- (9) 提单的签发地点;
- (10) 承运人或其代表的签字;
- (11) 收货人应付运费的金额和有关的说明;
- (12) 关于受何种公约约束的声明;
- (13) 关于舱面货的声明;
- (14) 双方协定的货物在卸货港交付的日期;
- (15) 双方对赔偿责任限额的协定;

3.2.4 海洋运输船舶的经营方式

按照海洋运输船舶经营方式的不同,可分为班轮运输(liner transport)和租船运输(shipping by chartering)。

1. 班轮运输

班轮运输是在不定期船运输的基础上逐渐发展起来的,它是当今国际海洋运输中不可缺少的运输方式之一。

班轮运输的特点:

- (1) 船舶按照固定的船期表(Sailing Schedule)、沿着固定的航线和港口来运输,并按相对固定的运费率收取运费,因此,它具有“四固定”的基本特点。

(2) 由船方负责配载装卸,装卸费包括在运费中,货方不再另付装卸费,船货双方也不再计算滞期费和速遣费。

(3) 船、货双方的权利、义务与责任豁免,以船方签发的提单条款为依据。

(4) 班轮承运货物的品种、数量比较灵活,货运质量较有保证,且一般采取在码头仓库交接货物,故为货主提供了更便利的条件。

2. 租船运输

又称为不定期船(tramp)运输。它与班轮运输的方式不同,即没有预定的船期表,船舶经由的航线和停靠的港口也不固定,需按船租双方签订的租船合同来安排,有关船舶的航线和停靠的港口、运输货物的种类以及航行时间等,都按承租人的要求,由船舶所有人确认而定,运费或租金也由双方根据租船市场行市在租船合同中加以约定。租船运输的方式包括:

(1) 定程租船(voyage charter)。又称航次租船,它是由船舶所有人负责提供船舶,在指定港口之间进行一个航次或数个航次,承运指定货物的租船运输。定程租船就租赁方式的不同可分为:① 单程租船,又称单航次租船;② 来回航次租船;③ 连接航次租船;④ 包运合同。

(2) 定期租船(time charter)。它是船舶所有人将船舶出租给承租人,供其使用一定时期的租船运输,承租人也可将此期租船充作班轮或程租船使用。

3.3 国际陆上货物运输

3.3.1 国际铁路货物运输概述

在国际货物运输中铁路运输(Rail Transport)是一种仅次于海洋运输的主要方式,海洋运输的进出口货物,也大多是靠铁路运输进行货物集中和分散的。

铁路运输有许多优点,一般不受气候条件的影响,可保障全年的货物运输,而且运量较大,速度较快,有高度的连续性,运转过程中可能遭受的风险也较小。办理铁路货运手续比海洋运输简单,而且发运人和收货人可以在就近的始发站(装运站)和目的站办理托运和提货手续。

目前世界铁路总长度为 140 万千米左右,从地理分布上看,美洲铁路约占世界铁路总长的一半,欧洲约占 1/3,而非洲、澳洲和亚洲总共只占 1/6 左右。

3.3.2 国际铁路货物联运

1. 国际铁路货物联运性质、特点

国际铁路货物联运是指在两个或两个以上国家铁路运送中,使用一份运送单据,并以连带责任办理货物的全程运送,在由一国铁路向另一国铁路移交货物时,无需发、收货人

参加。由于国际铁路货物联运是通过几个国家不间断的运送或不同的运输方式运到目的地,其特点是:涉及面广,运输条件即车、票、证都必须符合有关国际联运的规章和规定,办理手续也较复杂。

国际铁路货物联运是在国际上通过有关国家之间的协商,订立国际铁路货物联运协定或协议,使得相关国家铁路在货物运输组织上相互衔接,为国际贸易货物的交流提供了一种经济便捷而又安全的运输方式。自建国以来,我国与欧亚有关国家开展的国际铁路货物联运,在我国对外政治、经济和文化交流中发挥着重要的作用。

国际铁路货物联运具有以下优点:

(1) 简化手续,方便收、发货人。虽然货物在全程运送中要经过多个国家,涉及到多次交接甚至多次换装等作业,但作为发货人只需在始发站办理一次性托运手续,即可将货物运抵另一个国家的铁路到站,发货人或收货人无需在国境站重复办理托运的繁琐手续。

(2) 便于在国际贸易中充分利用铁路运输的优势。铁路运输具有成本较低,运输连续性强,运输风险小和不易受天气季节变化的影响等优势。实行国际铁路联运后,参加联运国铁路连成一体,形成国际铁路运输网络,便于发货人根据货物的运输要求,充分利用铁路运输优势和选择运输路径,既可加快其送达速度,又能节省有关费用支出。

(3) 可及早结汇。发货人利用国际联运办理完出口货物的托运手续后,即可凭车站承运后开据的有关联运凭证和其他商务单证办理结汇,而无须等到货物到达目的地后才能办理。这样既能保证发货人收取货款,又加速了资金的周转,便于国际贸易的开展,对贸易双方均有利。

(4) 促进铁路沿线外向型经济及铁路运输企业的发展。通过开展国际联运,为铁路沿线的外向型经济的开发提供了有利的条件,特别是亚欧第二大陆桥的贯通,为沿线的我国东部地区及中亚国家的经济发展又提供了一次良好的机遇。

2. 国际铁路联运出口货物运输

国际铁路联运出口货物运输组织工作,主要包括计划的编制、货物的托运、承运、装车、运送和交付。货物的托运与承运的过程即为承运方(铁路)与托运方(发货人)缔结运输合同的过程。托运是发货人向铁路提出委托运输的行为;承运则是铁路接受发货人所提出的货物运输的委托的行为。

发货人按车站指定日期将货物搬入车站或指定货位,经车站根据运单的记载事项查核实货,确认符合国际联运的有关规定后即予以接收。在发货人付清一切应付运送费用后,车站在所提交的运单上加盖车站日期戳。运单在加盖车站日期戳后,即标志承托双方以运单为凭证的运输合同开始生效,参加联运国铁路对货物负有从始运地运送至运单上指定的目的地的一切责任。

国际联运出口(整车)货物的运输流程如图 3-2 所示:

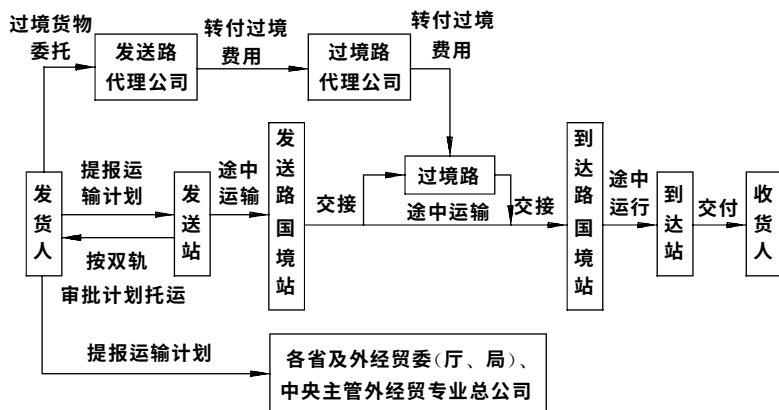


图 3-2 出口货物运输流程图

3. 国际铁路联运进口货物运输

进口货物国际铁路联运,均需办理报关、报验、铁路货物单证的交接等工作。

(1) 进口合同资料工作。合同资料是国境站核放货物的重要依据,也是向各有关部门报关、报验的凭证。各进出口公司在对外合同签字后,要及时将一份合同中文抄本寄给货物进口口岸的分支机构。对于由外运公司分支机构接收的分拨小额订货,必须在抄寄合同的同时,按合同内容填附货物分类表。合同资料包括:合同的中文抄本和它的附件、补充书、协议书、变更申请书、变更书和有关确认函电等。

(2) 进口货物的现场核放工作。进口货物的交接首先是票据的交接,对方交接所将进口货物票据交中方交接后,我现场工作人员主动到中方铁路办公处索取我方公司所代理单位的进口货物票据。然后抄制进口货物明细单,查验合同所附带有进货的材料是否齐全。接着按海关要求填报进口货物报关单,并连同合同及有关证明批件向海关申报放行货物。

(3) 进口货物的交付。联运进口货物到达到站后,铁路根据运单或随附运单的进口货物通知单所记载的实际收货人,发出货物到达通知,通知收货人提取货物。收货人接到通知后,必须向车站领取货物并附运送费用。在收货人付清一切应付运送费用后,铁路必须将货物连同运单一起交付收货人。

4. 国际铁路联运协定

国际上关于多边国际铁路联运协定有两个,一个是《国际铁路货物运送公约》,又称《伯尔尼货运公约》,简称为《国际货约》(CIM),是欧洲各国在 1893 年瑞士伯尔尼铁路代表会议制定的;另一个是《国际铁路货物联运协定》,简称《国际货协》,是原苏联和东欧各国 1951 年缔结的,中国、蒙古、朝鲜、越南先后于 1953 年、1955 年参加这一协定。

3.3.3 大陆桥运输

1. 概述

大陆桥运输(land bridge transport)是指利用横贯大陆上的铁路或公路运输系统,把大陆两端的海洋连接起来的中间桥梁。一般是以集装箱为运输单位,所以也可以叫做“大陆集装箱运输”。

这种运输方式以集装箱为核心,采用水运、铁运、汽运相结合的联合运输方式,它有以下几个优点:

(1) 简化作业手续。大陆桥运输手续简便,可以一次托运,一票到底,一次结汇。货物委托给一个货物运输代理人,即可帮其办理国际集装箱运输的全程手续。可采用“门到门”的方式,货主一旦委托后,便由承运人负责全程运输,因而对货主来讲是大大简便了,这是货主乐于采用这种方式的重要原因。

(2) 物流速度快。“大陆桥”与海运比,不仅运输里程大大缩短,且装卸集装箱时间也大大减少,再加上铁路运输速度本身就高于海运,因而物流速度就大大加快,时间显著缩短。

(3) 物流风险小,时间保证程度高,采用大陆桥运输,气候、季节的影响小,而采用海运,常由于气候自然等因素出现风险,延迟船期。

(4) 资金周转速度快、成本低。由于“大陆桥”运输系统健全,结汇速度快,比海运可提前10—15天结汇,有利于资金周转,从成本看,可降低约3%~5%。“大陆桥”运输同时也极大地减少了行程的迂回,简化了中间环节和包装,降低了运输费用。

(5) 运输质量好,由于采用集装箱货物运输,在装卸搬运过程中,只需换装集装箱,而不需搬动箱内的货物,从而大大保证了货物的运输安全,并为简化货物包装,节约包装材料和费用创造了条件。

目前,世界上有许多条大陆桥,最主要的有三条:西伯利亚大陆桥,美国大陆桥和加拿大大陆桥。

(1) 西伯利亚大陆桥。西伯利亚大陆桥即远东—欧洲大陆桥,是当今世界上最长的一条大陆桥运输线,由俄罗斯方面担任总经营人,签发货物过境许可证,签发统一全程联运提单,承担全部联运责任,以用户委托、承运的接力方式实行联运。

(2) 北美大陆桥。北美大陆桥包括美国大陆桥和加拿大大陆桥。美国大陆桥运输始于1967年,它包括两条路线,一是连接太平洋与大西洋的路线,一是连接太平洋与墨西哥湾的路线。加拿大大陆桥运输于1979年开通使用,与美国大陆桥是平行的,是连接太平洋与大西洋的大陆通道。

(3) 新亚欧大陆桥。是第二条在亚欧大陆上的欧亚大陆桥,该大陆桥的中国和哈萨克斯坦区段于1992年12月1日正式开通。亚欧第二大陆桥连接大西洋和太平洋两大经济中心带,将给中亚地区的振兴与发展创造新的契机,并已逐步成为我国中西部地区与中

亚、中东和欧洲地区之间的新的经济带。东起我国连云港,经陇海铁路到新疆,出阿拉山口至鹿特丹,横贯西亚各国、波兰、俄国、德国、荷兰等三十多个国家和地区,全线 10 800 千米。比西伯利亚大陆桥缩短 2 000 千米,节省运费 30%,与海运比较,可节省运输时间 60%左右。

(4) 美国的小陆桥运输和微型陆桥运输。所谓小陆桥运输,也就是比大陆桥的海—陆—海运输缩短一段海上运输,成为陆—海,或海—陆联运方式的运输。美国小陆桥是在 1972 年由美国的船公司和铁路公司联合创办的,它是将日本或远东至美国东部大西洋口岸或美国南部墨西哥湾口岸的货运,由原来的全程海运改为由日本或远东装船至美国西部太平洋口岸或南部墨西哥湾口岸,以陆上铁路或公路作为桥梁把美国东海岸与西海岸和墨西哥湾连接起来。小陆桥运输避免绕道巴拿马运河,可以享受铁路集装箱专用优惠价,降低了运输成本,缩短了运输时间。

在小陆桥运输的基础上,又进一步发展产生了微型陆桥运输。所谓微型陆桥运输,就是没有通过整条陆桥,而只利用了部分陆桥区段,是比小陆桥更短的海陆运输方式,又称为半陆桥运输。美国微型陆桥运输是指从日本或远东至美国中西部地区的货运,由日本或远东运至太平洋港口后,再换装铁路或公路续运至美国中西部地区。微型陆桥运输由于在时间费用等方面优越性更大,因而近几年来发展迅速。我国出口美国的集装箱货物,在进口商寄来的信用证中经常出现“**IPI**”一词,其英文全称为“**interior point intermodal**”,意即“内陆地点多式联运”,货物的交货地为美国的内陆主要城市。

2. 大陆桥运输进出口业务办理程序

(1) 进口运输业务。大陆桥运输业务按交货点不同,外运公司的地位及承担的责任和义务也不同。如 **FOR 欧洲某铁路车站交货(For Railway Station)**或**工厂交货(Ex works)**的货运。外运公司接到中国买方的委托后,即以收货人全权代理人身份负责组织安排全程运输。分公司作为总公司的分承运人接到总公司发来的发箱电传后,即与当地收货人联系安排到箱报关、完税及核放等工作。如 **CIF 或 CFR 中国过境或内陆城市交货**的运输,外运公司接收国外货运代理的委托,以分承运人的身份办理中国境内的运输工作,直至将货物送至货主手中或通知货主到外运箱站提货。

(2) 出口运输业务。大陆桥出口运输业务分整箱和分箱两种。

整箱货物运输(FCL):接受发货人委托;进行配箱、配载;装箱制单,同时通知发货人将货物运至外运公司集装箱堆场(CFS),并签发收据;然后将全套单据送海关办理随车发运的海关关封;最后请车发运。

拼箱货物运输(LCL):拼箱是指不同货类,不同收货人,不同到站的货物合装于一个集装箱内的运输。

3.3.4 国际公路货物运输

国际公路货物运输(international road freight transport),是指国际货物借助一定的

运载工具,沿着公路作跨及两个或两个以上国家或地区的移动过程。目前世界各国的国际货物运输一般以汽车作为运输工具,所以它实际上也就是国际汽车货物运输。它既是一个独立的运输体系,也是车站、港口和机场集散物资的重要手段。

公路运输的特点:运量少,机动灵活;直达性能好,可以实现“门到门”的运输;适应性较强,受地理、气候条件影响小且运行范围广,可以穿街巷、进山区、到工厂、下田间,直接把物资运到仓库、商店、工矿企业和乡村田头;可以广泛地参予到与其他运输方式的联运中,是港口、机场、铁路、车站物资集散的必要手段。

世界现有公路总长约 2 000 万千米,其中有高级路面约 450 万千米,高速公路 15 万多千米。世界公路分布很不均匀,主要集中在北美、西欧、南亚和东亚地区。以公路网密度论,西欧密度最高,其中英法两国每百平方千米土地上皆拥有 160 千米以上的公路,意大利和德国次之,每百平方千米土地上的公路长度分别为 100 千米和 62 千米。美国国土广大,但由于公路里程在全球最长,达 630 万平方千米,其公路网密度仍达 67 千米/百平方千米。广袤的南亚地区公路网密度也很高,其中印度达 65 千米/百平方千米。故北美(包括美国和加拿大南部)、西欧、南亚构成了全球的三大公路系统。其他公路较密集的地区有:俄罗斯(欧洲部分)和东欧、东亚(其中日本公路网密度高达 300 千米/百平方千米)、澳大利亚东南部、巴西东南沿海和阿根廷潘帕斯平原。

为了统一公路运输所使用的运输单证和承托双方的责任和权利,联合国所属欧洲经济委员会负责起草了《国际公路货物运输合同公约》,并于 1956 年 5 月 19 日在日内瓦由欧洲的法国、英国等 17 个国家参加的会议上一致通过,1961 年 7 月 2 日生效。该公约共有 12 章 51 条,就公约的适用范围、承运人和托运人责任、合同的签订与履行、索赔与诉讼以及连续承运人履行合等同作了较详细的规定。

3.3.5 “浮动公路”运输

利用一段水运衔接两端陆运,衔接方式采用将车辆开上船舶,以整车货载完成这一段水运,到达另一港口后,车辆开下继续利用陆运的联合运输方式。“浮动公路”运输又称车辆渡船方式,这种联合运输的特点是在陆运水运之间,不需要将货物从一种运输工具上卸下,再转换到另一种运输工具上,而仍利用原来的车辆作为货物的载体。其优点是两种运输之间有效衔接,运输方式转换速度快,而且在转换时,不触碰货物,因而有利于减少和防止货损,也是一种现代运输方式。

受地理环境结构的影响,公路运输在国际贸易运输中的地位不及海运,也不及铁运,但在边境贸易中,公路运输占有重要地位,在国际公路干线网络密集的欧洲国家间,公路运输在国际贸易货运中的地位尤为突出。

3.4 国际航空货物运输

3.4.1 国际航空货物运输概述

1903年,美国莱特兄弟发明了世界上第一架飞机。飞机最初被用来运送邮件和急需用品,后来逐步发展为运送旅客和货物。1909年法国率先创办了航空商业运输,随后德、英、美也相继开办。第二次世界大战结束后,西方国家开始大力发展航空业,逐步形成了全球性的航空运输网。由于全球性的航空网的建立和国际贸易的发展,航空运输在世界范围内得到蓬勃发展。60年代平均增长速度为17%,70年代以来每年平均增长率仍然在10%左右。

航空运输(air transport),与海洋运输、铁路运输相比,有运输速度快,运输路程短的特点,适合鲜活易腐和季节性商品的运送;同时它运输条件好,货物很少产生损伤、变质,适合贵重物品的运输;又可简化包装,节省包装费用;航空运输迅速准时,在商品买卖中,有利于巩固现有市场和提高信誉。但航空运输运量小,运输费用高。由于新技术的发展和深化,产品生命周期日益缩短,产品由厚、重、长、大向薄、轻、短、小方向发展。因此今后适用航空运输的商品将会越来越多,航空运输的作用也会日益重要。

3.4.2 国际航空货物运输的经营方式

1. 班机运输方式

班机(scheduled airline)是指在固定的航线上定期航行的航班,这种飞机固定始发站,目的站和途经站。一般航空公司的班机都是客货混合型的飞机。只有一些较大的航空公司在某些航空公司线上辟有使用全货机的货运航班。

由于班机有固定的航线,始发和停靠港,并定期开航,收发货人可以准确的掌握启运和到达时间,保证货物能够安全迅速地运送到世界各地投入市场,所以颇受贸易界的欢迎。

2. 包机运输方式

当货物批量较大,而班机不能满足需要时,一般就采用包机运输(chartered carrier),分为整机包机和部分包机。

整机包机是指航空公司和包机代理公司,按与租机人双方事先约定的条件和运价,将整架飞机租给租机人,从一个或几个航空站装运货物至指定目的地的运输方式。它适合于运输大批量货物。部分包机可能是几十家航空货运代理人(或发货人)联合包租一架飞机,或者由包机公司把一架飞机的舱位分别卖给几家航空货运代理公司。这种包机方式适合于一吨以上但不足整机的货物。

3.4.3 国际航空货物运输的组织方法

1. 集中托运方式

集中托运方式(consolidation)是指航空货运代理公司把若干批单独发运的货物组成一整批,向航空公司办理托运,采用一份总运单集中发运到同一到站,或者运到某一预定的到站,由航空货运代理公司到目的地指定的代理收货,然后再报关并分拨给各实际收货人的运输方式。这种集中托运业务在国际航空运输业中开展比较普遍,也是航空货运代理的主要业务之一。

2. 联合运输方式

联合运输方式是包括空运在内的两种以上运输方式的联合运输。具体的做法有陆空运输(train—air,简称 TA),陆空陆联运(train—air—truck,简称 TAT)等。

伴随着国际航空运输的快速发展,铁路直接连通机场已成为当代发展最为显著的方式。既促进了航空事业,也为铁路运输开辟了一个新的市场。目前全球范围内,铁路与机场的连通线已有 62 条,正在兴建和计划兴建的有 116 条。1998—2000 年相继开通的线路约 20 条,包括慕尼黑、纽伦堡、马德里、斯德哥尔摩、米兰、汉堡、汉诺威、波恩、悉尼、旧金山、纽约、新加坡等。仅 1998 年 5—10 月就有布鲁塞尔、柏林、伦敦、香港国际新机场等机场铁路线先后开通。

3. 送交业务

在国际贸易往来中,通常出口商为了推销商品,扩大贸易,往往向顾客赠送样品,目录,宣传资料,刊物,印刷品等。这些商品空运至到达国之后,委托当地的航空代理办理报关、提取、转运的工作,最后送交给收货人。在到达时发生的手续费、税金、运费、劳务费等一切费用,均由航空货运代理先行垫付后向委托人收取。由于这一业务十分方便,许多私人物品也采用这种运输方式。

4. 货到付款

货到付款(cash on delivery)是发货人或其代理人与承运人之间达成协议,由承运人载货物到达后交与收货人的同时,代收航空运单上所记载的货款,然后寄给发货人或其代理人,承运人在办理一批货到付款时,按货到付款总额的一定百分比提取劳务费。

3.4.4 航空运单

航空运单(air waybill)是一种运输合同,是由承运人或其代理人签发的一份重要的货物单据。它有别于海运提单,不是代表货物所有权的物权证明,因此是不可预付的单据。其性质和作用主要有:承运合同;货物收据;运费单帐;报关单据;保险证书;承运人内部业务的依据。在发货人或其代理和承运人或其代理履行签署手续并署明日期后,运单即开始生效。当货物交给运单上所记载的收货人之后,运单效力即告终止,亦即承运人完成了全

程运输责任。

3.4.5 国际航空运输公约

国际间关于航空货物运输的法律关系,主要是根据 1929 年 10 月 12 日在华沙签订的《统一国际航空运输若干规则的公约》(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International carriage by Air)来调整的。该公约简称《华沙公约》,于 1933 年 2 月 13 日生效,后于 1955 年 9 月 28 日在海牙修订,简称《海牙议定书》,于 1963 年 8 月 1 日生效。我国于 1958 年 7 月 20 日参加《华沙公约》,1979 年又参加了《海牙议定书》。

3.5 国际集装箱货物运输

3.5.1 国际集装箱货物运输概述

1. 集装箱

集装箱是一种容器,是具有一定规格强度的专为周转使用的货箱,也称货柜,这种容器和货物的外包装不同,它是进行货物运输,便于机械装卸的一种成组工具。

目前,国际标准化组织共规定了 5 个系列,13 种规格的集装箱。我们现在海运和陆运普遍使用的 20 英尺和 40 英尺集装箱,是第一系列中的 IC 和 IA 型。关于集装箱船舶的集装箱装载能力,通常是只能装多少个 TEU(即 20 英尺标准集装箱,twenty-foot equivalent unit 译为“20 英尺等量单位”(TEU),其宽、高、长为 $8 \times 8 \times 20$ 英尺)为衡量标准。

2. 集装箱货物运输

集装箱货物运输(container transport)是以集装箱作为运输单位进行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。

海上集装箱运输开始于 1965 年 4 月,美国海陆运输公司(Sealand)将一艘 T—Z 型油轮在航线上首次试航。试航了 3 个月,获得了极大的经济效益,装卸速度提高了 2 倍,节省了装卸费用,加速了货运周转,得到了货主的好评。从此以后,引起了世界各国的广泛关注,进行改装,在甲板上设置了一个可供装载 16 个 35 英尺的集装箱的平台,纽约至休斯敦很多国家纷纷效仿,集装箱运输因此得到了广泛的发展。从 70 年代以来,国际海上集装箱运输发展尤为迅速。迄今已形成了一个世界性的集装箱运输体系。目前,集装箱海运已经成为国际主要班轮航线上占有支配地位的运输方式。

集装箱运输之所以如此迅速发展,是因为同传统海运相比,它具有下列优点:

- (1) 提高了装卸效率,提高港口的吞吐能力,加速了船舶的周转和港口的疏港;
- (2) 减少货物装卸次数,有利于提高运输质量,减少货损货差;
- (3) 节省包装费、作业费等各项费用,降低货运成本;
- (4) 简化货运手续,便利货物运输;

(5) 把传统单一运输串联成为连贯的成组运输,从而促进了国际多式联运的发展。

集装箱运输的管理方法和工作体系与传统运输方式不同,其主要的关系方有集装箱运输经营人、无船承运人(NVOCC)、实际承运人、集装箱租赁公司、集装箱专用码头(堆场)或货运站。

集装箱运输的产生和发展,不仅使运输方式起了巨大的变化,使货运比例起了巨大的变化,同时也使其有关部门发生了深刻的变化,被称为“20 世纪运输领域的一次革命”。

3.5.2 集装箱运输方式

集装箱运输方式根据货物装箱数量和方式分为整箱和拼箱两种:

(1) 整箱(full container load,简称 FCL)是指货方将货物装满整箱后,以箱为单位托运的集装箱。一般做法是由承运人将空箱运到工厂或仓库后,在海关人员监督下,货主把货装入箱内、加封、铅封后交承运人并取得站场收据(dock receipt),最后凭站场收据换取提单。

(2) 拼箱(less than contain load,简称 LCL),是指承运人或代理人接受货主托运的数量不足以整箱的小票货物后,根据货类性质和目的地进行的分类、整理、集中、装箱、交货等工作均在承运人码头集装箱货运站(CFS)或内陆集装箱运转站进行。

(3) 集装箱的交接。集装箱交接方式大致有四类:FCL/FCL、LCL/LCL、FCL/LCL、LCL/FCL,其中以整箱/整箱交接效果最好,也最能发挥集装箱的优越性。

集装箱的交接地,归纳起来可分为四种方式:门到门、门到站场、站场到门、站场到站场。目前,国际集装箱货物海运运输流转过程如图 3-3:

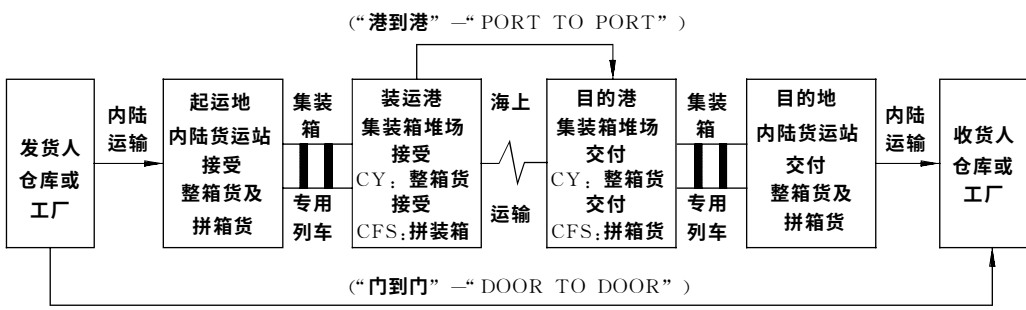


图 3-3 国际集装箱货物海运运输流转图

3.5.3 集装箱运输的主要货运单证

集装箱运输货运单证与传统运输的货运单证不同。

出口主要有站场收据、装箱单、集装箱提单和设备交接单。

进口主要有收(交)货记录,即承运人把货物交给收货人或其代理时,双方共同签署