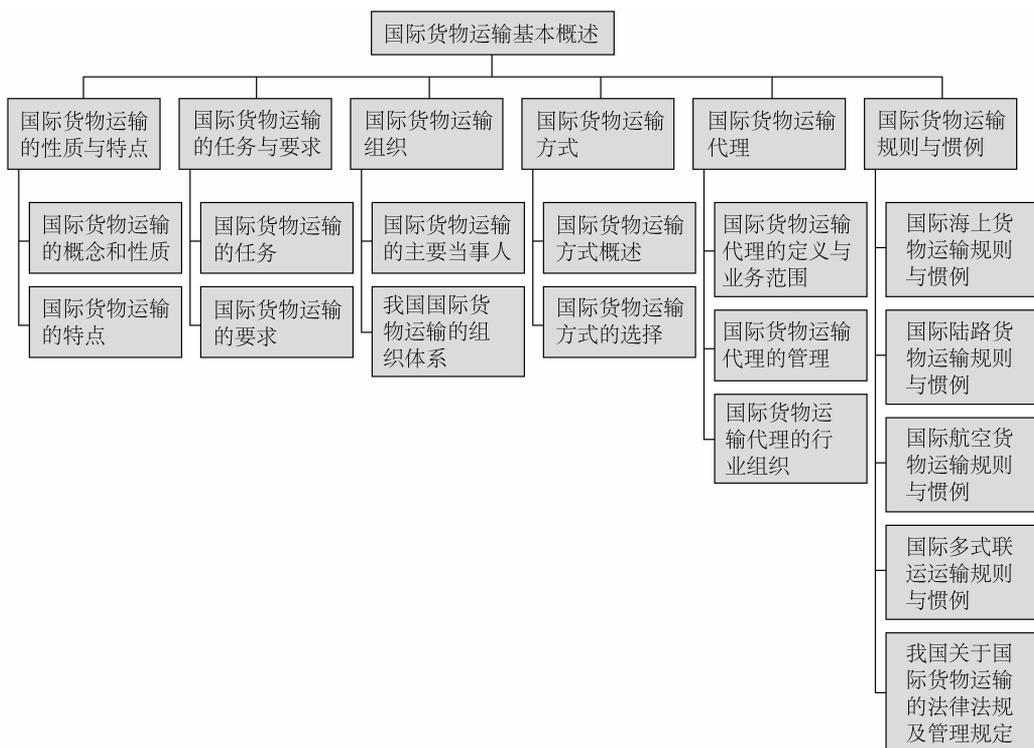


# 第一章

## 国际货物运输基本概述

### 【本章结构图】



### 【本章学习目标】

1. 掌握国际货物运输的定义、性质及其特点
2. 了解国际货物运输的主要当事人及我国国际货物运输的组织体系
3. 掌握国际货物运输的方式及其选择
4. 理解并掌握国际货物运输代理的定义及其业务范围
5. 了解国际货物运输代理的行业组织及国际货物运输规则与惯例

## 引导案例

### 三部委联合发布“一带一路”愿景与行动

国家发展改革委、外交部、商务部于2015年3月28日联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。“一带一路”贯穿亚欧非大陆,一头是活跃的东亚经济圈,另一头是发达的欧洲经济圈,中间广大腹地国家经济发展潜力巨大。丝绸之路经济带重点畅通中国经中亚、俄罗斯至欧洲(波罗的海),中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海,中国至东南亚、南亚、印度洋。21世纪海上丝绸之路重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋,延伸至欧洲;从中国沿海港口过南海到南太平洋。

根据“一带一路”走向,陆上依托国际大通道,以沿线中心城市为支撑,以重点经贸产业园区为合作平台,共同打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛等国际经济合作走廊;海上以重点港口为节点,共同建设通畅安全高效的运输大通道。

“一带一路”建设需要抓住交通基础设施的关键通道、关键节点和重点工程,配套完善道路安全防护设施和交通管理设施设备,提升道路通达水平。推进建立统一的全程运输协调机制,促进国际通关、换装、多式联运有机衔接,逐步形成兼容规范的运输规则,实现国际运输便利化。推动口岸基础设施建设,畅通陆水联运通道,推进港口合作建设,增加海上航线和班次,加强海上物流信息化合作。拓展建立民航全面合作的平台和机制,加快提升航空基础设施水平。

思考:国际货物运输在推动国家“一带一路”建设过程中应发挥什么作用?

资料来源:中华人民共和国商务部网站[EB/OL]. <http://www.mofcom.gov.cn/article/resume/n/201504/20150400929655.shtml>. (有改动)

## 第一节 国际货物运输的性质与特点

### 一、国际货物运输的概念和性质

#### (一) 国际货物运输的概念

运输活动是伴随着人类生产和生活的需要而逐步发展起来的,可以说,运输活动与人类的生产、生活息息相关。以中国为例,自古代开始,就非常注重运输通道的开通,相继开拓出了汉代丝绸之路(中原之地与西域之间交流的重要通道)、海上丝绸之路(沟通东亚、东南亚、南亚、中亚以及北非的海上商业渠道)、茶马古道(古代中国与南亚地区一条重要的贸易通道)等一系列重要的国际运输通道,曾经一直引领着世界的发展方向。

近代以来,随着货物运输现代化的不断推进以及运输技术的飞速发展,国际货物运输能力快速增强,整个世界变成了一个“地球村”,极大地促进了国际贸易的开展。当前我国各大城市都可以买到来自世界各地的新鲜水果,同时中国的各类商品也走向了国际市场,

邮政部门的国际货物运输水平有了较大提升,推出的国际快件业务极大缩短了各类包裹的运送时间,货物能够隔日到达全球多个城市。总体看,这些都离不开与我们日常生活密切相关的经济活动——运输。当前的国家“一带一路”倡议会进一步推动国际贸易的飞速发展,国际货物运输业务会更加繁荣,其重要地位会进一步凸显。

根据《中华人民共和国国家标准物流术语》对运输的解释,运输是指“用运输设备,将物品从一地点向另一地点运送。其中包括集货、分配、搬运、中转、装入、卸下、分散等一系列操作”。运输就其运送对象来说,分为货物运输和旅客运输,而货物运输又可按地域划分为国内货物运输和国际货物运输两大类。

国际货物运输,简言之,就是在国家与国家、国家与地区之间的运输。其实质是根据国际分工的原则,依照国际惯例,利用国际化的运输网络、运输设施和运输技术,实现货物在国际的流动与交换,以促进区域经济的发展与世界资源的优化配置。国际货物运输的总目标是为国际贸易和跨国经营服务,即选择最佳的方式与路径,以最低的费用和最小的风险,保质、保量、适时地将货物从某国的供方运到另一国的需方。国际货物运输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运输往往只是贸易物资运输部门的附带业务,因此,国际货物运输通常被称为国际贸易运输。从一国来说,就是对外贸易运输,简称外贸运输。

## (二) 国际货物运输的性质

正如马克思所说:“除了采矿工业、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。”<sup>①</sup>运输作为一个特殊的物质生产部门,它所生产的东西是商品的场所变动,这就是运输的生产过程。商品在空间上的流通,即通过运输使商品位置发生移动,改变了商品使用价值的位移,从而使商品的交换价值增大,它可以按照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移所需要的劳动量,这个劳动量,一部分是物化劳动量,另一部分是活劳动量,这同其他一切商品的价值增加过程是一样的。

然而,作为一个独立的物质生产部门,国际货物运输同国内运输一样,有着自己的本质属性。这种本质属性主要体现在以下三个方面。

第一,国际货物运输是连接生产与流通的纽带。运输生产是物质产品生产过程在流通领域中的继续。没有物质产品生产就没有运输生产,反过来,没有运输把生产的产品运到消费地点,产品的使用价值就无法实现,物质产品的生产就会失去意义。

第二,国际货物运输提高了商品的价值。借助国际货物运输,实现商品位置的移动,可以提高商品的价值。也可以说,通过改变商品的使用价值的位置,可以提高商品的交换价值,增值的部分就是运输过程追加到商品中的价值。在国际贸易中,商品的运价包含于商品的价格中,商品的运价在商品的价格中占有一定的比重,一般来说,运价在低价值商品的价格中所占比重就大一些,如运价在原料性商品的价格中会占到 50% 甚至 100% 以

<sup>①</sup> 中央编译局. 资本论:第 4 卷 第一册[M]. 北京:人民出版社,1975:444.

上,而在高价值的制成品中一般只占10%~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到国际贸易中商品价格的变化。因此,从事国际贸易不得不重视运输在商品中的增值性。

第三,国际货物运输属于服务贸易范畴。运输业生产的产品是无形的,在运送商品的过程中,运输不能改变劳动对象的形状和性质,也不能生产出独立形态的产品。因此,运输在国际贸易中被划为服务贸易范畴。

综上所述,深刻认识国际货物运输的本质属性有利于人们重视国际运输业的发展,进而从宏观上加强对国际货物运输的发展规划和指导,从微观上加强对国际货物运输的投资和技术改造,使国际货物运输及相关产业成为国民经济发展的重要产业。

## 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,它具有以下几个主要特点。

### (一) 国际货物运输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的业务联系,这种联系不仅是经济上的,也常常会涉及国家之间的政治问题,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,这就要求我们不仅要用经济观念去办理各项业务,而且要有政策观念,按照我国对外政策的要求从事国际运输业务。

### (二) 国际货物运输距离长、环节多

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,运输的距离都比较大,往往需要使用多种运输工具,通过多次装卸搬运,要经过许多中间环节,如转船、变换运输方式等,经由不同的国家和地区,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,就会影响整个的运输过程,这就要求我们做好组织工作,环环紧扣,避免在某环节上出现脱节现象,给运输带来损失。

### (三) 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,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。

### (四) 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。

### (五) 国际货物运输的风险较大

由于国际货物运输环节多、运输距离长、涉及的面广、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,以及战乱、封锁禁运或海盗活动等,都可能直接或间接地影响到国际货物运输,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,各种进出口货物和运输工具都需要办理运输保险。

## 第二节 国际货物运输的任务与要求

### 一、国际货物运输的任务

#### (一) 按时、按质、按量地完成进出口货物运输

签订国际贸易合同后,只有通过运输,及时将进口货物运进来,将出口货物运出去,交到约定地点,商品的流通才能实现,贸易合同才能履行。“按时”就是根据贸易合同的装运期和交货期的条款的规定履行合同;“按质”就是按照贸易合同质量条款的要求履行合同;“按量”就是尽可能地减少货损货差,保证贸易合同中货物数量条款的履行。如果违反了上述合同条款,就构成了违约,有可能导致赔偿、罚款等严重的法律后果。因此,国际货物运输部门必须重合同、守信用,保证按时、按质、按量完成国际货物运输任务,保证国际贸易合同的履行。

#### (二) 节省运杂费用,为国家积累建设资金

由于国际货物运输是国际贸易的重要组成部分,运输的距离长,环节较多,各项运杂费用开支较大,故节省运杂费用的潜力比较大,途径也多。因此,从事国际货物运输的企业和部门,应该不断地改善经营管理,节省运杂费用,提高企业的经济效益,为国家积累更多的建设资金。

#### (三) 为国家节约外汇支出,增加外汇收入

国际货物运输是一种无形的国际贸易,它是国家外汇收入的重要来源之一。国际贸易合同在海上运输一般采用 CIF(到岸价格)和 FOB(离岸价格)等贸易术语成交,按照 CIF 条件,货价内包括运费、保险费,由卖方派船将货物运至目的港;按照 FOB 条件,货价内则不包括运费和保险费,由买方派船到装货港装运货物。为了国家的利益,出口货物多争取 CIF 价格,进口货多争取 FOB 价格,则可节省外汇支出,增加外汇收入。国际货物运输企业为了国家利益,首先要依靠国内运输企业的运力和我国的方便旗船,其次考虑我国的租船、中外合资船公司和侨资班轮的运力,然后充分调动和利用各方面的运力,使货主

企业同运输企业有机地衔接,争取为国家节约外汇支出,创造更多的外汇收入。

#### (四) 认真贯彻国家对外政策

国际货物运输是国家涉外活动的一个重要组成部分,它的另一个任务就是在平等互利的基础上,密切配合外交活动,在实际工作中具体体现和切实贯彻国家各项对外政策。

## 二、国际货物运输的要求

### (一) 选择最佳的运输路线和最优的运输方案,实现合理化运输

所谓合理化运输,就是按照货物的特点和合理流向以及运输条件,走最少的里程,经最少的环节,用最少的运力,花最少的费用,以最短的时间,把货物运到目的地。为此,组织国际货物运输时,就需要选择最佳的运输路线和最优的运输方案。具体需要做到以下两点。

第一,由于各种运输方式有着各自较合理的适用范围和不同的技术经济特征,因此在选择时必须进行全面的比较和分析,需要综合考虑货物的性质、货物的数量、运输的距离、运输成本、运输速度、市场需求的缓急程度以及运输风险等因素。

#### 知识链接 1-1

不同类型的货物,对运输的要求是不一样的。

(1) 鲜活商品、季节性商品的运输要求:运输速度快、交货及时,以免贻误销售时机。

(2) 贵重货物的运输要求:因商品价值高,要求严格地保证运输质量。

(3) 货价较低的大宗商品的运输要求:要求低廉的运输费用,以降低商品成本,增加竞争能力。

因此,在确定运输方案时,一定要综合考虑不同类型货物的运输要求,进而作出科学决策。此外,对于同一种运输方式,如铁路或公路运输,可根据不同商品选择不同类型的车辆,海运可选择班轮或不定期船,以及充分利用运输工具回空来运输货物,等等。

第二,正确选择运输路线和装卸、中转港口。一般说来,应尽量安排直达运输,以减少运输装卸、转运环节,缩短运输时间,节省运输费用。必须中转的进出口货物,也应选择适当的中转港、中转站。进出口货物的装卸港,一般应尽量选择班轮航线经常停靠的、自然条件和装卸设备较好的、费用较低的港口。进口货物的卸港,还应根据货物流向和大宗货物用货地来考虑;出口货物的装港,则还应考虑靠近出口货物产地或供货地点,以减少国内运输里程,节约运力。

综上所述,国际货物运输就是要根据所运货物的特定要求,综合考虑运输速度、成本、质量等因素,实现合理化运输。

### (二) 树立系统观念,加强协同配合,努力实现系统效益和社会效益

在国际货物运输的过程中,要切实加强货主、运输企业、商检、海关、银行、港口、船代

和货代等部门与企业之间的联系,相互配合、密切协作,充分调动各方面的积极性,形成全局系统观念,共同完成国际货物运输任务。特别是货运代理企业,还要综合运用各方面的运力,从综合运输系统和国际贸易整体的系统利益出发,除了努力争取本企业的经济利益以外,更重要的是考虑系统效益和社会效益,在完善企业自身的同时考虑企业的社会责任。

### (三) 实现国际货物运输“安全、迅速、准确、节省、方便”的要求

根据国际货物运输的性质和特点,针对国际货物运输的任务,经过多年的实践,中国外运集团提出的国际货物运输“安全、迅速、准确、节省、方便”的“十字方针”,已被广大相关企业和部门所认可。

第一,安全,即要求在运输过程中做到货物完好无损和各种运输工具的安全,如果运输过程中不能维护货物的质量,甚至造成大量货物的残次、破损和丢失,就不能保质保量地完成货物的运输;如果在运输中发生重大事故,车毁船沉,不仅不能完成任务,而且会造成生命和财产的重大损失,所以国际货物运输要把安全放在首位。

第二,迅速,即严格按照贸易合同的要求,把进出口货物及时地运进来或运出去。不仅国际市场有争时间、抢速度的问题,国内市场也同样面临这一问题,时间就是效益。只有不失时机地把出口货物运到国外市场,才有利于巩固出口货物的市场地位。

第三,准确,即要把进出口货物准确无误地运到交货地点,包括准确地办理各种货运单证手续,使单、货相符;准确地计收、计付各项运杂费,避免错收、错付和漏收、漏付。只有准确才能说得上又好又省,发生任何差错事故,必然会造成损失,这是显而易见的。

第四,节省,即要求通过加强经营管理,精打细算,降低运输成本,节省运杂费用和管理费用,减少外汇费用支出,用较少的钱办较多的事,为国家和社会创造更大效益。

第五,方便,即要简化手续,减少层次,为货主着想,急客户所急,立足于为客户服务。竭尽全力为客户排忧解难,要使客户感到办事手续、办事时间、办事地点、采用的运输方式,以及配套服务等方面十分便利。

总之,“安全、迅速、准确、节省、方便”是相辅相成的,要想成为有竞争力的、一流的国际货物运输企业,必须按照这一方针的要求贯彻执行。“十字方针”是一个有机联系的整体,可以根据市场供求的缓急、商品特性,以及运输路线与运力的不同情况,全面考虑,科学决策。

## 第三节 国际货物运输组织

### 一、国际货物运输的主要当事人

国际货物运输是一项系统性、复杂性的涉外活动,其业务的顺利开展离不开国际货运当事人的积极参与和通力合作。总结来看,国际货物运输的主要当事人主要包括以下三类。

## （一）货主

在国际货物运输领域,货主(cargo owner)通常为外贸出口商或进口商,是指经营进出口商品业务的国际贸易商。他们为履行贸易合同组织货物进出口运输,是运输服务的需求方。通常,与承运人签订运输服务协议,在出口地或起运地向承运人交付货物的称为国际货物运输中的托运人(shipper),在进口地或运输服务的目的地收取货物的称为收货人(consignee)。

## （二）承运人

承运人(carrier)是指专门经营水路、公路、铁路、航空、管道等货物运输业务的运输服务提供方,如航运企业、公路运输公司、铁路运输公司以及航空公司等。这些企业通常拥有一定数量的运输设施和设备,如车、船、货场等,以此来为社会提供运输服务。但要注意,是否拥有运输设施和设备并不是判定承运人的唯一标准。

### 知识链接 1-2

《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第42条规定:“承运人”,是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。“实际承运人”,是指接受承运人委托,从事货物运输或者部分运输的人,包括接受转委托从事此项运输的其他人。

由此可见,承运人包括船舶所有人(shipowner)和以期租(time charter)或光租(bare charter)的形式承租,进行船舶经营的经营人。

## （三）运输代理人

运输代理人(freight forwarder)有很多种类型,主要有以下三种。

### 1. 货运代理人

货运代理人(forwarding agent)是指根据委托人的要求,代办货物运输业务的机构。它们有的代理承运人向货主揽取货物,有的代理货主向承运人办理托运,有的兼营两方面的代理业务。它们属于运输中间人性质,在承运人和托运人之间起着桥梁作用。

### 2. 船舶代理人

船舶代理人(ship's agent)是指接受船舶经营人或船舶所有人的委托,为他们在港船舶办理各项业务和手续的人。船舶代理人在港为委托人揽货,在装卸货港口办理装卸货物手续、保管货物和向收货人交付货物,为船舶补充燃料、淡水和食品,以及代办船舶修理、船舶检验,集装箱跟踪管理,等等。

### 3. 海运经纪人

海运经纪人(ship broker)也称航运经纪人,通常是指具有一定资格,在海运业务中专门为双方当事人提供或制造订约机会的人。在海上运输中,有关货物的订舱和揽载、托运和承运、船舶的租赁和买卖等项业务,虽然常由交易双方直接洽谈,但由海运经纪人作为

媒介代办洽谈的做法已成为传统的习惯。我国海运经纪人的角色也属于船舶代理人的业务范围。

此外,国际货物运输与海关、国家出入境检验检疫局、港口当局(海上安全监督局和港务局)、保险公司、银行和外汇管理局、包装、仓储等机构有着较为密切的联系,共同组成了国际货物运输组织系统。

## 二、我国国际货物运输的组织体系

### (一) 货主

在我国,货主主要包括以下企业。

- (1) 各专业进出口总公司和地方外贸专业公司。
- (2) 各工农贸公司。
- (3) 有进出口权的工厂、集体企业。
- (4) 外商独资、中外合资、合作企业和合营企业。

### (二) 承运人

在我国,承运人主要包括以下运输企业。

#### 1. 水上运输企业

- (1) 中国远洋运输集团及下属各公司。
- (2) 中国海运集团及下属各公司。
- (3) 各地方轮船公司。
- (4) 长江、珠江、黑龙江各航运公司。
- (5) 中外合资、合作及合营的轮船公司。
- (6) 外商独资的轮船公司。
- (7) 中国外运集团所属的船公司。

#### 2. 铁路运输企业

铁路局及其他具有独立法人资格从事铁路运输经营的企业。

#### 3. 公路运输企业

交通运输部公路局管辖的各运输公司,以及中外合资、合作和联营企业的运输公司。

#### 4. 航空运输企业

- (1) 中国国际航空公司。
- (2) 中国民用航空局管辖的其他各航空公司。
- (3) 地方民用航空公司。
- (4) 中外合资、合营的航空公司。
- (5) 外国各航空公司。

### (三) 运输代理人

#### 1. 货运代理人

在我国,货运代理人主要包括以下企业。

- (1) 中国外运集团及其在各地的公司。
- (2) 中国外轮代理公司及其在各港的货代分公司。
- (3) 中远集团货运公司及在各地的分公司。
- (4) 中外合资、合作的代理公司。
- (5) 外国货运代理公司在中国各地的分支机构。
- (6) 经商务部正式审批的其他种类的货运代理公司,如仓储、公路运输、铁路运输、航空运输、各进出口公司,以及航运公司等成立的货代公司。

## 2. 船舶代理人

在我国,船舶代理人主要包括以下企业。

- (1) 中国外轮代理公司及在各港的下属公司。
- (2) 中国船务代理公司及在各港的下属公司。
- (3) 经交通运输部批准的其他船舶(务)代理公司。

## (四) 装卸人和理货人

装卸、理货业是接受货主或船舶营运人的委托,在港口为船舶进行货物的装卸、清点、交接、检验货损程度和原因并作出公证等项作业的行业。

### 1. 装卸人

装卸业是办理将货物装船和从船上卸下业务的行业。经营这种业务的企业/个人被称为装卸人(stevedore)或装卸业者。装卸人对于所在港口经常装卸的货物的包装、性质以及装卸方法都富有经验,对各种类型的船舶也都深有了解,能参与制订装卸计划,委托人对他们的装卸技术也有所信任。但是,由于装卸和积载的质量,对于船舶和货物的安全有密切的关系,所以,这种作业都是在船方的监督和指挥下进行的。

在我国,港口装卸人主要包括以下企业。

- (1) 各口岸港务局下属的港务(或装卸)公司。
- (2) 各港口的地方装卸公司。
- (3) 中国外运集团系统的港务公司。
- (4) 各货主码头的装卸公司。
- (5) 中外合资、合营的港务公司。

### 2. 理货人

理货人(tally man)是在船舶装货或卸货时,对货物的件数进行清点,并对货物的交接作出证明的企业/个人。理货通常是由船公司或货主各自委托他们的代理人,即分别由站在船公司立场(ship side)的理货人和站在货主立场(doct side)的理货人会同进行的。只有代表双方的理货人会同确认,才能证明货物交接的正确性。

这种正确交接的证明有较强的公证性,所以理货人不但要有较全面的知识和熟练的方法,而且必须具有诚实、公正的品质。

**练一练 1-1**

1. 交通运输部门是货物运输工作中的( )。  
A. 收货人    B. 托运人    C. 承运人    D. 中间人
2. 货运代理人是货物运输工作中的( )。  
A. 收货人    B. 托运人    C. 承运人    D. 中间人
3. 接受货主委托,代办与货物有关的报关、交接、仓储、检验、包装、租船、订舱等业务的人是( )。  
A. 船务代理    B. 租船代理    C. 货运代理    D. 咨询代理

我国代表船公司立场的理货人主要由中国外轮理货公司及其在各港的分支机构担任,而代表货主立场的理货人往往由委托代理人的驻港人员担任。

## 第四节 国际货物运输方式

### 一、国际货物运输方式概述

在国际货物运输中,涉及的运输方式很多,其中包括水路运输(water transport)、公路运输(road transport)、铁路运输(railway transport)、航空运输(air transport)、管道运输(pipeline transport)、邮政运输(parcel post transport)、集装箱运输(container freight transport)以及由各种运输方式组合的国际多式联运(international multimodal transport)等。具体如图 1-1 所示。

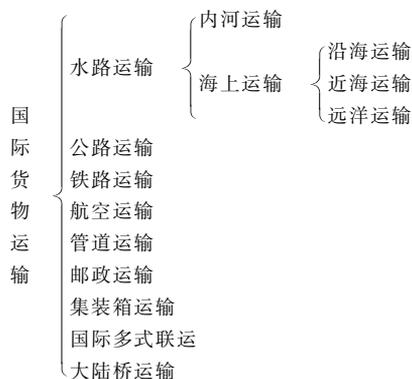


图 1-1 国际货物运输方式

现将国际货物的主要运输方式简要介绍如下。

#### (一) 水路运输

水路运输(water transport)一般可以分为内河运输和海上运输,其中海上运输是目前国际货物运输最主要的一种方式。水路运输一般不会受到道路限制,只要有河有海洋,就能顺利地到达目的港口。这种运输方式的成本低、货运量大,并且对货物的限制少,因

此广受各位货主的喜爱。但是水路运输的速度慢,同时受自然条件影响大,运输时间性要求较强的货物就不适合采用此种运输方式。

## (二) 公路运输

公路运输(road transport)能提供更为灵活和更为多样的服务,多用于价高、量小的货物的门对门服务。目前,其经济里程一般在 300 千米以内。公路运输具有运输速度快、机动性高等优点,同时存在运输成本高、运输能力小、能耗高、污染严重等缺点。

综上,公路运输主要适用于以下作业:①近距离的独立运输作业;②补充和衔接其他运输方式,当其他运输方式担负主要运输时,由公路担负起点和终点的短途集散运输,实现门到门的运输任务。

## (三) 铁路运输

铁路能提供长距离范围内的大宗商品的低成本、低能源运输。目前,其运输的经济里程一般在 300~500km。铁路运输(railway transport)具有运输能力大、运输成本较低、受自然条件的影响小等优点,同时存在灵活性差、基建投资成本高等缺点。

综上,铁路运输主要适用于以下作业:①大宗低值货物的中、长距离运输,也较适合运输散装、罐装货物;②大量货物一次高效率运输。

## (四) 航空运输

航空运输(air transport)一般是指使用飞机等交通工具进行运输的一种国际货物运输方式。这种运输方式具有速度快、安全性高且不容易受到地面情况影响的特点,在各类灾害中,常常被用来运输物资等。但是航空运输的运价相对比较昂贵,且载货量有限,因此它的运输成本相对较高。同时,航空运输很容易受天气影响,因此国际货物运输很难做到定时送达。

一般来说,航空运输被用于一些贵重物品、对新鲜度要求比较高的食品以及各类紧急物品的运输。

## (五) 管道运输

管道运输(pipeline transport)完全是为了国家之间的石油、天然气等液体和气体的传输而特别发展起来的。管道运输具有高度专业化,几乎达到了“专管专用”,在运输过程中,这种运输方式完全不需要进行包装,且能够保证 24 小时不间断地传输。但是管道运输有一些明显的缺点:一是管道一经铺设几乎不可能再做大幅度移动了;二是修建和维护管道本身就需要耗费巨资。这两个缺点使得管道运输无法被广泛使用。

## (六) 邮政运输

邮政运输(parcel post transport)是指通过邮局寄交进出口货物的一种运输方式。邮政运输比较简便,只要卖方根据买卖合同中双方约定的条件和邮局的有关规定,向邮局办理寄送包裹手续,付清邮费,取得收据,就完成交货任务。

国际邮政运输分为普通邮包和航空邮包两种,对每件邮包的重量和体积都有一定的限制。如一般规定每件邮包长度不得超过 1m,重量不得超过 20kg,但各国规定也不完全相同,可随时向邮局查询。邮政运输一般适合量轻体小的货物,如精密仪器、机械零配件、药品、样品和各种生产上急需的物品。

### (七) 集装箱运输

集装箱运输(container freight transport)是指以集装箱这种大型容器为载体,将货物集合组装成集装单元,以便在现代流通领域内运用大型装卸机械和大型载运车辆进行装卸、搬运作业和完成运输任务,从而更好地实现货物“门到门”运输的一种新型、高效率和高效益的运输方式。其具有高效益、高效率、高投资、高协作和易于实现多式联运等特点。

### (八) 国际多式联运

国际多式联运(international multimodal transport)是在集装箱运输的基础上产生和发展起来的,是指按照国际多式联运合同,以至少两种不同的运输方式,由多式联运经营人将货物从一国境内的接管地点运至另一国境内指定交付地点的货物运输方式。其具有手续简便、运输效率高、运输成本低等特点。

国际多式联运适用于水路、公路、铁路和航空多种运输方式。在国际贸易中,由于 85%~90%的货物是通过水运完成的,因此,水运在国际多式联运中占据主导地位。

## 二、国际货物运输方式的选择

在国际货物运输方式的选择上,除了考虑运输成本和运输速度外,还需要综合考虑货物的性质、运输批量、运输距离、客户的具体要求、运输的风险程度等多方面因素。具体分析如下。

从货物品种及性质、形状因素来看,货物品种及性质、形状应在包装项目中加以说明,选择适合这些货物特性和形状的运输方式。

从运输时限因素来看,运输时限必须与交货日期相联系,必须调查各种运输方式所需要的运输时间,根据运输时间来选择运输方式。各种运输工具可以按照它的速度编组来安排日程,加上它的两端及中转的作业时间,就可以算出所需的运输时间。在商品流通中,要研究这些运输方式的现状,进行有计划的运输,有一个准确的交货日期是基本的要求。

从运输成本因素来看,运输成本因货物的种类、重量、容积、运距不同而不同。而且,运输方式不同,运输成本也会发生变化。在考虑运输成本时,必须综合考虑运费与其他物流子系统之间存在着互为利弊的关系,不能只考虑运输费用来决定运输方式,要由总成本来决定。

从运输距离因素来看,一般情况下可以参照以下原则:300km 以内,优先采用公路运输;300~500km,优先采用铁路运输;500km 以上,且对时效性要求不太高的,优先采用水路运输;500km 以上,且对时效性要求很高的,建议直接采用航空运输。一般来说,这样选择是比较经济合理的。

从运输批量因素来看,大批量运输成本低,一般来说,15~20t 以下的货物采用公路运输;15~20t 以上的货物采用铁路运输;数百吨以上的原材料之类的货物,应选择水路运输。

总结来看,国际货物运输方式的选择方案总体上如表 1-1 所示。

表 1-1 国际货物运输方式的选择方案

商品的性质、数量、运输距离	运输方式
贵重或急需的货物(数量不大、长途)	航空运输
贵重或急需的货物(短途)	公路运输
容易死亡、变质的活物、鲜货(长途且数量大)	铁路运输
容易死亡、变质的活物、鲜货(长途且数量不大)	航空运输
大宗笨重的货物(远距离运输)	水路运输或铁路运输

### 练一练 1-2

- 我国对外贸易进出口货物绝大部分通过( )。
  - 公路运输
  - 铁路运输
  - 水路运输
  - 航空运输
- 水路运输的特点不包括( )。
  - 运量大
  - 运费低廉
  - 受自然条件影响大
  - 风险小

## 第五节 国际货物运输代理

### 一、国际货物运输代理的定义与业务范围

#### (一) 国际货物运输代理的定义

1990年7月13日经贸部颁布的《关于国际货物运输代理行业管理的若干规定》最早对国际货物运输代理给予了明确的定义: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的委托,在授权范围内办理国际货物运输业务的企业。

1995年6月29日国务院批准颁布的《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》进一步对国际货物运输代理的定义进行了明确规定:国际货运代理是指接受进出口收货人、发货人的委托,以委托人的名义或以自己的名义,为委托人办理货物运输及相关业务并收取服务报酬的行业。

托运人、国际货运代理人和承运人的关系示意图如图 1-2 所示。

#### 知识链接 1-3

国际货运代理协会联合会(FIATA)对国际货运代理的定义为:国际货运代理是根据客户的指示,并为客户的利益而揽取货物运输的人,其本身并不是承运人。国际货运代理也可以依这些条件,从事与运输合同相关的活动,如储货(也含寄存)、报关、验收和收款等。

需要注意的是,世界上绝大多数国家包括我国都允许国际货物运输代理企业接受承

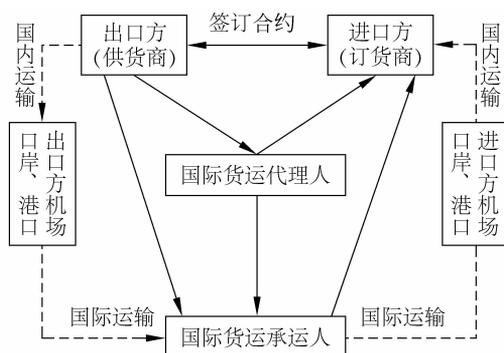


图 1-2 托运人、国际货运代理人和承运人的关系示意图

运人的委托,代为办理国际货物运输及相关业务(我国国际海上运输除外),即作为承运人的代理人。

## (二) 国际货物运输代理的业务范围

### 1. 为发货人服务

国际货物运输代理可以为发货人提供以下服务。

以最快最省的运输方式,安排合适的货物包装,选择货物的运输路线;向客户建议仓储与分拨;选择可靠、效率高的承运人,并负责缔结运输合同;安排货物的计重和计量;办理货物保险与拼装;装运前或在目的地分拨货物之前把货物存仓;安排货物到港口的运输,办理海关和有关单证的手续,并把货物交给承运人;代表托运人/进口商承付运费、关税;办理有关货物运输的任何外汇交易;从承运人那里取得各种签署的提单,并把它们交给发货人;通过承运人与货代代理在国外的代理联系,监督货物运输进程,并使托运人知道货物去向。

### 2. 为海关服务

当货运代理作为海关代理办理有关进出口商品的海关手续时,他不仅代表他的客户,而且代表海关部门。事实上,在许多国家,他得到了这些部门的许可,办理海关手续,并对海关负责,负责在签发的单证中申报货物确切的金额、数量、品名,以使政府在这些方面不受损失。

### 3. 为承运人服务

货运代理向承运人及时定舱,议定对发货人、承运人都公平合理的费用,安排适当时间交货,以及以发货人的名义解决和承运人的运费账目等问题。

### 4. 为航空公司服务

货运代理在空运业务上,充当航空公司的代理。在国际航空运输协会以空运货物为目的而制定的规则上,他被指定为国际航空运输协会的代理。在这种关系上,他利用航空公司的货运手段为货主服务,并由航空公司支付佣金。

### 5. 为班轮公司服务

货运代理与班轮公司的关系,随业务的不同而不同,近几年来由货代提供的拼箱服务,已经使其与班轮公司及其他承运人之间建立了较为密切的联系,然而一些国家却拒绝

向货运代理支付佣金,所以货运代理也在世界范围内争取对佣金的要求。

### 6. 提供拼箱服务

国际贸易中集装运输需求的增长,引发集运和拼箱的服务,在提供这种服务的过程中,货代发挥委托人的作用。集运和拼箱是指把一个出运地若干发货人发往另一个目的地的若干收货人的小件货物集中起来,作为一个整件运输的货物发往目的地的货代,并通过他把单票货物交给各个收货人。拼箱的收、发货人不直接与承运人联系,对承运人来说,货代是发货人,而货代在目的港的代理是收货人。承运人给货代签发的是全程提单或货运单。如果发货人或收货人有特殊要求的话,货代也可以在启运地和目的地从事提货和交付服务,提供“门到门”的服务。

### 7. 多式联运服务

货运代理可以充当主要承运人,为发货人提供多式联运服务。它可以以当事人的身份,与其他承运人或其他服务提供者分别谈判并签约。但是,这些分拨合同不会影响多式联运合同的执行,也就是说,不会影响发货人的义务和在多式联运过程中他对货损及灭失所承担的责任。

#### 知识链接 1-4

根据《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》的规定,国际货代企业可以从事下列全部或部分业务。

- (1) 揽货、订舱(含租船、包机、包舱)、托运、仓储、包装。
- (2) 货物的监装、监卸、集装箱的拆箱、分拨、中转及相关的短途运输服务。
- (3) 报关、报检、报验、保险。
- (4) 缮制签发有关单证、交付运费、结算及交付杂费。
- (5) 国际展品、私人物品及过境货物运输代理。
- (6) 国际多式联运、集运(含集装箱拼箱)。
- (7) 国际快递(不含私人信函)。
- (8) 咨询及其他相关国际货运代理业务。

## 二、国际货物运输代理的管理

### (一) 国际货物运输代理的管理体制

综观世界各国(地区)国际货物运输代理的行业管理体制,总体上可以分为以下几种模式。

#### 1. 苏联模式(东欧国家、越南、朝鲜、蒙古国等)

特点:国际货运代理行业由对外经济贸易部门管理,采用独家垄断经营或多家骨干企业为主的经营模式;国内货运代理行业由交通运输部门管理。

#### 2. 美国模式

特点:由不同的政府部门按照陆海空三种不同的运输方式分别对货运代理业进行管理,允许所有符合条件的企业申请经营。

### 3. 韩国模式(韩国、新加坡)

特点:航运和货运代理分别由不同的政府部门管理,允许多家经管,相互之间开展竞争。

### 4. 日本模式(日本、比利时)

特点:所有运输方式下的货运代理皆由交通运输部门管理。

### 5. 德国模式(德国、英国、加拿大和中国香港)

特点:政府不负责货运代理行业具体管理,主要由行业协会进行行业管理,经工商登记的任何企业都可以经营货运代理业务。

## (二) 我国现行国际货物运输代理行业管理体制

我国现行的国际货物运输代理行业管理涉及商务部、地方商务主管部门、中国国际货运代理协会和国务院公路、水路、铁路、航空、邮政运输、联合运输等主管部门等多个主体。其各自职责分析如下。

(1) 商务部:我国国际货运代理行业的主管部门。

(2) 地方商务主管部门:在商务部的授权下,负责对本行政区域内的国际货运代理业实施监督管理。

(3) 中国国际货运代理协会:在商务部和地方商务主管部门的监督与指导下,协助政府有关部门加强行业管理。

(4) 国务院公路、水路、铁路、航空、邮政运输、联合运输等主管部门:根据与本行业有关的法律、法规和规章对国际货运代理企业的设立及其业务活动进行不同程度的管理。

## 三、国际货物运输代理的行业组织

### (一) 国际货运代理协会联合会

国际货运代理协会联合会(FIATA)是世界国际货运代理的行业组织,其英文名称为 International Federation of Freight Forwarders Associations。其法文缩写是 FIATA,被称为“菲亚塔”,并被用作该组织的标识。

FIATA 由 16 个国家的货运代理协会于 1926 年 5 月 31 日在奥地利维也纳成立,总部设在瑞士苏黎世,并分别在欧洲、美洲、亚太、非洲和中东四个区域设立了地区办事处,任命有地区主席。FIATA 是一个非营利性的组织,其宗旨是保障和提高国际货运代理在全球的利益。FIATA 的最高权力机构是会员代表大会。FIATA 每年举行一次世界性的代表大会,所有会员都可以参加。截至 2019 年 8 月,其会员来自全球 161 个国家和地区的国际货运代理行业,包括 106 家协会会员和近 6 000 家企业会员。

目前,FIATA 起草了《国际货运代理示范法》,拟定了《国际货运代理标准交易条件》,制定了 8 套标准格式的 FIATA 单证。中国对外贸易运输总公司以一般会员的身份,于 1985 年加入该组织。目前在中国,FIATA 共拥有四个一般会员[除中外运外,还包括中国国际货运代理协会(China International Freight Forwarders Association, CIFA, 2001 年加入)、台湾地区和香港特区的货运代理协会]。

## （二）中国国际货运代理协会

1992年,上海国际货运代理协会成立,这是我国第一个地方国际货运代理协会。2000年9月6日,中国国际货运代理协会在北京宣告成立。CIFA是一个非营利性的全国性行业组织。

CIFA宗旨是:协助政府部门加强对我国国际货代行业的管理;维护国际货代业的经营秩序;推动会员企业间的横向交流与合作;依法维护本行业利益;保护会员企业间的合法权益;促进对外贸易和国际货代业的发展。其业务范围是:协助政府主管部门依法规范国际货运代理企业经营行为,整顿行业秩序;开展行业市场调研,编制行业统计;组织行业培训及行业发展研究;承担政府主管部门委托的部分职能;为会员企业提供信息咨询服

务;代表全行业加入国际货运代理协会联合会,开展同业国际交流。中国国际货运代理协会成立以来,为规范国际货运代理行业经营秩序、维护国际货运代理企业合法权益做了大量工作,同时积极配合政府部门加强行业管理,维护国际货运代理行业经营秩序,促进了有关法规和规章的修改。2002年7月15日,中国国际货运代理协会颁发《中国国际货运代理协会标准交易条件》,并推荐会员使用。该标准交易条件采纳FIATA的《国际货运代理示范法》,并吸纳了其他国家相关立法和标准交易条件。

### 知识链接 1-5

据2016年6月中商情报网发布的信息显示,美国咨询公司Armstrong & Associates, Inc.公司发布了2016年全球货运代理TOP25排行榜。作为唯一进入十强的中国企业,招商局集团旗下的中国外运股份有限公司(以下简称“SINOTRANS”)位居第五名,相比2015年有所提升。

全球货运代理前十名如表1-2所示。

表 1-2 2016 年全球货运代理前十名

序号	企业名称	序号	企业名称
1	DHL 供应链 & 全球代理	6	Expeditors 康捷
2	德迅	7	Panalpina 泛亚班拿
3	DB 辛克物流	8	UPS 供应链
4	日本通运	9	DSV 德思威
5	SINOTRANS	10	Hellmann 海尔曼全球物流

## 第六节 国际货物运输规则与惯例

### 一、国际海上货物运输规则与惯例

国际海上货物运输法规主要涉及国际海上运输合同和提单。其中,国际海上运输合

同包括租船运输合同和班轮运输合同。其中,租船运输适用于运送大批货物。班轮运输是指承运人接受不同托运人的托运,将分属不同托运人的货物使用一船,按照固定的船期、固定的航线、固定的顺序挂靠相应的港口,并以固定的费率收取运费的一种海上运输形式。班轮运输是海上运输的主要形式,由此,班轮运输合同构成了海上运输法的基础。

提单是货物运输的重要法律文件,是用以证明海上运输合同,货物已由承运人接管或装船,以及承运人保证凭此交付货物的单据。根据不同的标注,可将其划分为不同的种类。鉴于海运提单的重要性,本书将会在第二章对其加以详述。

目前,国际海上货物运输规则与惯例主要有:《海牙规则》(1924年)、《维斯比规则》(1968年)和《汉堡规则》(1978年)。现将其具体分析如下。

第一,适用范围。《海牙规则》适用于在任何缔约国签发的一切提单。《汉堡规则》在此基础上扩大其适用范围,规定:①装货港在一缔约国内;②预订的卸货港或实际的卸货港在一缔约国内;③提单或证明海上运输合同的其他单据在缔约国内签发;④提单或证明海上运输合同的其他单据规定,公约的各项规定或使其生效的国内立法,约束该提单;⑤依据租船合同签发的提单,同时对承运人和非属承租人的提单持有人之间的关系加以制约,则该提单适用《汉堡规则》。

第二,承运人责任起讫。从《海牙规则》规定的,从货物装上船时起至卸下船时止,货物处于承运人掌管之下的全部期间扩展为承运人在装货港接管货物时起至卸货港货交收货人为止,货物在承运人掌管之下的整个期间。值得注意的是,我国海上运输实践中一直采用《海牙规则》规定的责任起讫时间。新颁布的《海商法》做了新的规定,对集装箱货物和非集装箱货物的运输加以区分,并在承运人承担责任上分别作出规定:对于集装箱装运的货物的责任期间,是从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止,货物处于承运人掌管之下的全部期间;对非集装箱装运的货物,其责任期间从货物装上船时起至卸下船时止,货物处于承运人掌管之下的全部期间。对于装船前和卸船后所承担的责任,由双方协议决定。这样,对非集装箱货物适用《海牙规则》,而对集装箱货物承运人的责任起讫适用《汉堡规则》(《海商法》第46条)。

第三,赔偿责任。《汉堡规则》把《海牙规则》中承运人的不完全过失责任改为承运人的推定完全过失责任,即除非承运人证明他本人及代理人和所雇用人员为避免事故的发生及其后果已采取了一切合理必要的措施,否则,承运人对在其掌管期间因货物灭失、损坏及延迟交货所造成的损失负赔偿责任。

第四,货物。《海牙规则》中,货物的概念不包括舱面货物和集装箱装运的货物及活动物。《汉堡规则》规定,承运人只有与托运人达成协议或符合特定的贸易习惯或为法规或条例要求时,才能在舱面载运货物,否则要对舱面货物发生的损失负赔偿责任。对于活动物,只要承运人证明是按托运人对该动物作出的指示办事,则将动物的灭失、损坏或延迟交货造成的损失视为运输固有的特殊风险而不承担责任。我国《海商法》中也规定了与之相类似的内容。

第五,赔偿金额。《汉堡规则》将《海牙规则》和《维斯比规则》的规定提高到每件或其他装运单位 835 计算单位或相当于毛重每千克 2.5 计算单位的金额,以较高者为准。计

算单位是指国际货币基金组织规定的特别提款权(special drawing right, SDR)。对于延迟交货,承运人的赔偿责任以相当于该延迟交付货物应付运费的 2.5 倍为限,但不得超过海上运输合同中规定的应付运费金额。

第六,保函。《汉堡规则》将保函合法化。规定托运人为取得清洁提单向承运人出具承担赔偿责任的保函在托运人和承运人之间有效,但对提单受让人包括收货人在内的任何第三方无效。在发生欺诈的情况下(无论是托运人还是承运人),承运人承担赔偿责任,且不能享受公约规定的责任限制利益。

第七,索赔与诉讼时效。《汉堡规则》将《海牙规则》和《维斯比规则》规定的 1 年时效改为 2 年,如果接到索赔要求人的声明可以多次延长。收货人应在收到货物次日,将损失书面通知承运人。如货物损失属非显而易见的,则在收货后连续 15 日内,《海牙规则》规定 3 天内,我国《海商法》规定 7 天内,集装箱在运输交付货物次日起 15 天内,延迟交货应在收货后连续 60 天内将书面通知送交承运人,否则,收货人丧失索赔权利。

第八,管辖权。对此,《海牙规则》和《维斯比规则》均未做规定。《汉堡规则》规定,原告就货物运输的法律程序,可就法院地做下列选择:①被告主营业所所在地或惯常居所所在地;②合同订立地,且合同是通过被告在该地的营业所、分支机构或代理机构订立的;③装货港或卸货港;④海上运输合同中指定的其他地点。

总结来看,《海牙规则》和《汉堡规则》的主要区别点如表 1-3 所示。

表 1-3 《海牙规则》和《汉堡规则》的主要区别点

主要区别点	《海牙规则》 (维护船方利益)	《汉堡规则》 (维护货方利益)
责任基础	不完全的过失责任制	完全的过失责任制
免责	航行过失、火灾过失+无过失免责	无过失免责
责任期间	装到卸	接到交(管货期间更长)
责任限制(管货期间)	低	高
关于延迟责任	无规定	承担责任(不得通过约定免责)
关于实际承运人	无规定	与承运人共负连带责任(不得通过约定免责)
关于舱面货和活牲畜	无规定	适用(不得通过约定免责)
关于保函	无规定	承认善意保函在托运人和承运人之间有效(不得通过约定免责)
诉讼时效	1 年	2 年

## 二、国际陆路货物运输规则与惯例

目前,国际陆路货物运输规则与惯例主要有:《国际铁路货物联合运输协定》(以下简称《国际货协》)(1951 年)、《关于铁路货物运输的国际公约》(以下简称《国际货约》)(1961 年)和《国际公路货物运输合同公约》(1956 年)。

其中,《国际货协》于1951年在华沙订立,我国于1953年加入。1974年7月1日生效的修订本,其成员国主要是苏联、东欧各国加上我国、蒙古国、朝鲜、越南等共计12国。《国际货约》于1961年在伯尔尼签字,1975年1月1日生效。其成员国包括了主要的欧洲国家,如法国、德国、比利时、意大利、瑞典、瑞士、西班牙及东欧各国,此外,还有西亚的伊朗、伊拉克、叙利亚,北非的阿尔及利亚、摩洛哥、突尼斯等共28国。

需要说明的是,《国际货协》的东欧国家又是《国际货约》的成员国,这样《国际货协》国家的进出口货物可以通过铁路转运到《国际货约》的成员国,这为沟通国家之间铁路货物运输提供了更为有利的条件。我国是《国际货协》的成员国,凡经由铁路运输的进出口货物均按《国际货协》的规定办理。

### 三、国际航空货物运输规则与惯例

目前,国际航空货物运输规则与惯例主要有:《华沙公约》(1929年)、《海牙议定书》(1955年)和《瓜达拉哈拉公约》(1961年)。

其中,《华沙公约》于1929年在华沙签订,1933年2月13日生效,我国1958年加入该公约。《海牙议定书》于1955年9月签订,1963年8月1日生效,我国于1975年加入该议定书。《瓜达拉哈拉公约》订于1961年,1964年5月1日生效,但我国未加入该公约。

### 四、国际多式联运运输规则与惯例

目前,国际多式联运运输规则与惯例主要有《联合国国际货物多式联运公约》。《联合国国际货物多式联运公约》是1980年5月24日在日内瓦举行的联合国国际联运会议第二次会议上,经与会的84个贸发会议成员国一致通过的。《联合国国际货物多式联运公约》全文共40条和1个附件。该公约在结构上分为总则、单据、联运人的赔偿责任、发货人的赔偿责任、索赔和诉讼、补充规定、海关事项和最后条款8个部分。

### 五、我国关于国际货物运输的法律法规及管理规定

目前,我国尚无专门关于国际货物运输的法律法规及管理规定,与之相关的法律、法规以及规章列举如下。

#### 1. 法律

法律主要包括:《中华人民共和国民法通则》《中华人民共和国合同法》《海商法》《中华人民共和国民用航空法》《中华人民共和国港口法》《中华人民共和国邮政法》《中华人民共和国加入世界贸易组织议定书》等。

#### 2. 法规

法规主要包括:《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》《中华人民共和国国际海运条例》。

#### 3. 规章

规章主要包括:《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》《中华人民共和国国际海运条例实施细则》等。

### 练一练 1-3

1. 海洋运输一般分为班轮运输和( )。
  - A. 定期运输
  - B. 租船运输
  - C. 专线运输
  - D. 内河运输
2. 下列哪项海运规则明显偏袒承运人的利益而不利于国际贸易的发展?( )
  - A. 《华沙规则》
  - B. 《汉堡规则》
  - C. 《海牙规则》
  - D. 《维斯比规则》
3. 根据《海牙规则》,向船方索赔的时效规定为自货物卸船之日起( )年内。
  - A. 半
  - B. 一
  - C. 二
  - D. 三

## 经典案例

### 京津冀首列“中亚国际货运班列”正式开通

2016年7月8日,伴随一声清脆的汽笛声,“好望角号”中亚国际货运班列正式开通。该班列从邢台始发,途经石家庄、太原、乌鲁木齐,经行哈萨克斯坦,最终抵达乌兹别克斯坦的塔什干,全程4989km,运行时间8~10天。本次班列共51节车厢,装载52个20英尺集装箱、25个40英尺集装箱;主要货物为木地板、自行车零件、玻璃等,共计约1800t,货值约118万美元。

为保证班列顺利运行,石家庄海关隶属邢台海关组建专门课题组,开展中亚班列运输专题研究,从中欧班列运营模式和其他中欧班列优缺点比较以及运行机制建设等多个方面开展深入研究,提出有针对性的意见和建议;该关还派专人赴霍尔果斯进行沟通协调,最终确定采用“一体化”通关模式。同时积极帮助地方政府理顺铁路运行机制,促成中亚班列进一步压缩成本,降低货物堆场费用。

中亚班列在河北省乃至京津冀尚属首列,列车货物是在邢台报关、单证放行,霍尔果斯实物放行后,直达塔什干,填补了没有从邢台出发的国际班列空白,“邢台制造”走向国门、走向世界又多了一条新通道。

以平乡亚特西车业有限公司为例,该公司是一家专门做外贸出口的企业,在中亚班列开通前,公司生产的自行车及零配件都需要先运到郑州、北京、天津等地,然后走国际货运线路运往塔什干,需要25天左右,中亚班列开通后,仅需8~10天。这次首发中亚班列上,就有该公司13个车厢的货物。

中亚班列的开通,使京津冀的产品源源不断地运往中亚地区,中亚地区的水果、棉花等商品也会运回邢台,通过邢台再销往各地。下一步,在实现常态运营的基础上,“好望角号”班列将由中亚逐步延伸至西亚、欧洲国家。

资料来源:网易财经. <http://money.163.com/16/0713/09/BRRHH1B600253B0H.html>. (有改动)



### 本章小结与关键术语



### 练习思考题

1. 国际货物运输的定义及其特点是什么?
2. 国际货物运输的主要当事人有哪些?
3. 简述国际货物运输的方式及其优缺点。
4. 如何合理选择国际货物运输方式?
5. 国际货物运输代理的定义及其业务范围是什么?
6. 国际货物运输代理的行业组织有哪些?
7. 简述国际货物运输规则与惯例。



### 即测即练

