

2009年物流师考试冲刺重点第六章国际货运管理物流师考试  
PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/645/2021\\_2022\\_2009\\_E5\\_B9\\_B4\\_E7\\_89\\_A9\\_c31\\_645076.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/645/2021_2022_2009_E5_B9_B4_E7_89_A9_c31_645076.htm) id="wwcc" class="eeww">

第六章  
国际货运管理 掌握内容：1、船期表的制定原则和方法.2、国际集装箱货运出口程序.3、国际集装箱货运进口程序。理解内容：1、班轮航线分类.2、班轮航线参数.3、船期表维持.4、集装箱提单.5、班轮运价管理.6、船次的收入与成本.7、航次费率估算.8、国际多式联运主要法规。一般了解内容：1、《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》的主要内容.2、国际货运事故处理。一、班轮航线分类(理解) 1、运输对象：通杂货航线、集装箱航线、客运航线。2、运输组织：多港挂靠直达航线和干、支线结合分程运输航线。3、所跨区域：沿海航线、近洋航线、远洋航线。4、航行线路：来回式航线和环状航线。二、班轮航线参数(理解) 1、航线发船间隔和发船密度。2、航线往返航次时间。3、航次平均装卸总定额。4、航线货流总量及各两港间货流量。5、航线货流方向不平衡系数。6、航线货流时间不平衡系数。7、航线货物平均运距。三、船期表的制定原则和方法(掌握) 1、船期表的内容 船期表的内容有：航线、船名、航次编号、始发港、中途港及终点港的港名、到离各港的时间等。2、船期表的制定原则 (1)船期表的制定要符合实际情况 依据可靠资料合理计划，要避免闭门造车、盲目计划，否则在实际上难以实行，反而带来更大麻烦。(2)船舶应在适当的时间到港和离港 如避免在港口非工作日到港，且离港时间应选择在货源充足的时候为好。(3)方便托运 为更好招揽货主，航线途径的港口和货

载，应方便货主托运，也要满足各揽点的需要。3、船期表的制定方法 (1)确定发船间隔，可采用周两班、周二班船、二周班船或月班船的形式。(2)计算到离各个港口的时间。这要注意的问题：a、由于时差的关系，每航行一个时区，要调整航行时间。b、各航段以及各港的作业时间必须留有一定富余时间，尤其是远洋航行。c、对于远洋航班，要使运输组织有节奏、有规律地运行。四、船期表维持(理解) 1、码头和库场.2、快速装卸.3、船务配合。五、国际集装箱货运出口程序(掌握) 1、集装箱货运出口业务程序 集装箱班轮运输的货运出口业务包括制定和定期公布船期表，揽货订舱、船舶配载及航次货运安排，箱子调配，出口单证缮制与提单签发，运费收取和费用结算等。2、集装箱货运出口的主要环节及其注意要点 (1)货运订舱与接受业务 订舱是指托运人根据其买卖合同和信用证规定自行或委托货运代理人向承运人或其代理人申请货运舱位的行为。根据托运人和货物所在的情况，实务中有出口地订舱、异地订舱和进口订舱等方式。货物订舱有口头和书面形式。(2)关于空箱发放与重箱进场 订舱后，根据发货人订舱用箱要求应及时向其提供箱子。(3)货物装箱与铅封 (4)货物场站保管与装船 根据我国海商法及其规定，承运人在装货港接受集装箱货物，其责任即从装货港接受货物时开始。必须对货物进行妥善保管。集装箱货物装船时，为确保班轮的装卸效率，一般先由码头根据承运人的代理人汇总航次货物装船清单统一制定码头作业计划和航次货物的预配计划，并采用航次货物“集中装船”的模式。(5)货运出口业务的流转文件 3、集装箱货运进口业务操作要求 (1)审核进口货运文件，及时做好船舶货运进口申报工作 (2)协调卸货安排

，及时认定货物交接责任，解决货物卸载交接过程中可能发生的各类问题。(3)及时通知货主提货，敦促货主及时办妥货物进口和提货必需的各类文件。(4)在目的港和目的地把承运货物交付给收货人或接货人，是承运人履行货运合同的一项义务。(5)谨慎防货。

## 六、集装箱提单(理解)

### 1、集装箱提单的特点

(1)集装箱提单是集装箱运输下的主要运输单证。(2)适用于集装箱运输的提单有：港到港的海运提单.内陆的多式联运提单。(3)法律效力和作用于传统提单相同。(4)集装箱船单一般是待装船提单。(5)集装箱提单在制作时，应注意在箱数或件数栏内，既要填写集装箱数，又要填写箱内货物件数。(6)集装箱提单签发的地点与集装箱运输中货物交接地点、交接方式是一致的。

### 2、集装箱提单与一般海运提单的区别

(1)正面条款与一般提单的主要区别在于确认条款，即表明承运人是在箱子外表状况良好，铅封号码完整下接、交货物并说明该提单是收货代运提单。(2)背面的主要条款区别：A、承运人的责任险期. B、舱面(甲板)货选择权条款. C、承运人(集装箱运输经营人)的赔偿责任限制. D、制约发货人(托运人)的责任条款。

## 七、班轮的运价种类(理解)

### 1、班轮运价管理的特点

(1)班轮运价水平较高.(2)班轮运价相对稳定.(3)班轮运价是一种垄断价格.(4)班轮运价通常采用等级运价.(5)班轮运价由基本费率和附加费两部分组成。

### 2、班轮运价的种类

(1)根据制定运价的主体分类：班轮公会运价、班轮公司运价、双边运价、协议运价.(2)根据费率结构分类：等级运价、单项费率运价、航线运价。

### 3、班轮运费的结构

班轮运价通常是由基本费率和各种附加费所构成。因此，运输费用包括基本运费和附加运费两部分。基本费用是任何一种货物都

要计价的运费.附加运费则是视不同情况而加收的运费。(1)基本费：综合基本港的情况，从而为航线上基本港口间的运输制定的运价称为基本运价或基本费率。(2)附加运费：燃油附加费、货币贬值附加费、港口附加费、港口拥挤附加费、转船附加费、超长附加费、超重附加费、直航附加费、选港附加费、洗舱附加费、变更卸货港附加费、绕航附加费、旺季附加费、超额责任附加费等。

### 八、航次费率估算(理解)

#### 1、航次的收入与成本

(1)航次的收入：单航次租船、连续航次租船、航次期租船、包运合同等4种不定期船经营形式，其收入计算公式为： $\text{航次收入} = \text{运费率(运价)} \times \text{载货吨数}$

(2)船舶成本(航次完全成本)：我国把船舶成本分为固定成本和变动成本。欧洲一些国家把成本分为：资本成本、营运(经营)成本和航次变动成本。其关系为： $\text{固定成本} = \text{营运成本}$  资本成本.  $\text{变动成本} = \text{航次变动成本}$ 。其中，资本成本是购、造船船的实际费用.营运成本是船舶处于营运状态下，必然会发生的费用所构成.变动成本是船舶在营运时直接与航次有关的费用。

#### 2、航次估算程序

(1)计算航次时间.(2)计算燃料消耗.(3)计算航次载货量.(4)计算航次变动成本.(5)航次盈亏分析：

A、欧美式的估算方法：评价指标：每天净收益。 $\text{航次总收入} = \text{预计运费率} \times \text{航次货运量}$  滞期费 亏舱费  $\text{航次净收入} = \text{航次总收入} - \text{佣金}$   $\text{航次毛收益} = \text{航次净收入} - \text{航次变动成本}$  每天毛收益 =  $\text{航次毛收益} / \text{航次时间}$  每天净收益 =  $\text{每天毛收益} - \text{每天营运成本}$  每天净利润 =  $\text{每天净收益} - \text{每天折旧}$  相当期租租金费率 =  $(\text{航次总收入} - \text{航次变动费用}) \times 30 / (\text{船舶夏季载重吨} \times \text{航次天数})$

B、日本的估算方式：把航次租船化为相应的期租租船，再加以分析。

C、保本运费率方式：式中：最低(保本)运费率.  $K_1$ 每

天固定成本. T航次时间. 港口使用费. 航次燃料费用. X航次其他费用. D速遣费或滞期费. t佣金占运费的百分比. Q货运量。

九、《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》的主要内容(一般了解)

- 1、《海牙规则》1931年生效，是有关国际海上货物运输提单的国际公约，主要包括：
  - A、承运人最低限度责任与义务.
  - B、承运人免责条款.
  - C、承运人对货物灭失或损失的赔偿限额.
  - D、托运人的责任与义务.
  - E、运输合同的无效条款.
  - F、索赔和诉讼时效.
  - G、适用范围。
- 2、《维斯比规则》1977年生效，是针对“海牙规则”偏袒承运人并根据集装箱运输技术的发展，对“海牙规则”进行修订的国际公约。主要内容：
  - A、承运人的责任限制.
  - B、提单的最终效力.
  - C、侵权行为的诉讼.
  - D、适用范围。
- 3、《汉堡规则》1992年生效，是国际海商法的历史变革。该规则对承运人与托运人双方的权利与义务作了明确合理的规定，使船货双方对货物承担的风险趋于平衡.废除了“海牙规则”中片面袒护承运人的利益以及不合理的免责条款，加重了承运人对货物承担的责任，提高了赔偿限额，延长了承运人的责任期和索赔时效。
  - A、承运人的责任.
  - B、托运人的责任.
  - C、运输单证.
  - D、索赔与诉讼。

十、国际多式联运主要法规(理解)

- 1、国际货物多式联运概念与构成条件 国际多式联运，按照“国际货物多式联运公约”的定义，是指多式联运营运经营人按照多式联运合同，以致少两种不同的运输方式，将货物从一国境内接管货物的地点运至另一国境内指定交付货物的地点的运输方式。基本条件：必须具有一个多式联运合同.必须签发多式联运单证.必须是国际间的货物运输.必须是至少两种不同运输方式的联运.必须有一个多式联运经营人对全程运输负责。特点

：由多式联运经营人与托运人签订一个运输合同，实行运输全程一次托运，一张单证，一次计费，一次保险，并由多式联运经营人对全程负责。

2、《国际货物多式联运公约》的主要内容

- (1)公约的适用范围与管理.
- (2)经营人的责任及责任限制.
- (3)发货人的义务与责任.
- (4)收货人的义务与责任.
- (5)多式联运单证.
- (6)索赔与诉讼.
- (7)海关事项.
- (8)其他条款。

十一、国际货运事故处理(一般了解)

- 1、国际货运事故索赔处理

- (1)索赔程序：损失通知.申请检验.提交索赔单证.
- (2)被保险人的索赔时应履行的其他义务：
  - a、采取施救措施，防止或减少损失.
  - b、向有关责任方索赔.

- 2、国际货运事故理赔处理

- (1)确定损失原因：货物原残.货物在运输途中受损.
- (2)责任审定：险别责任的审定.保险期限的审定.被保险人义务的省定。

把物流师站点加入收藏夹 欢迎进入：2009年物流师课程免费试听 更多信息请访问：百考试题物流师论坛 欢迎免费体验：百考试题物流师在线考试中心 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)