

新疆到中亚五国、俄罗斯、蒙古、阿拉木图、塔什干、莫斯科-新能源汽车集装箱及笼车出口

产品名称	新疆到中亚五国、俄罗斯、蒙古、阿拉木图、塔什干、莫斯科-新能源汽车集装箱及笼车出口
公司名称	河南铁桥国际货运代理有限公司国际联运部
价格	.00/个
规格参数	服务类型:国际物流 运输形式:铁路集装箱,汽运整车 装运日:按需求定制
公司地址	河南自贸试验区郑州片区(郑东)寿丰街50号24层2413号
联系电话	037188886948 13938213388

产品详情

从横贯亚欧到串联全国，再到直达县域，中欧班列长安号正描绘一幅高质量推进对内对外开放的“工笔画”。济南中欧班列除加强济南基础设施建设和省内沿黄城市合作之外，还主动走出去，创造更多合作，畅通这条钢铁通道。比如针对边境口岸拥堵、通关时间长，影响班列运输时效性等问题，济南市口岸和物流办公室组织海关、班列运营公司等单位，赴阿拉山口、霍尔果斯等边境口岸调研，与两地口岸部门签署合作协议，建立“点对点”通关应急响应处置协调机制，保障中欧班列安全畅通。现代社会发展，越来越不是一种货运方式包打天下的时代了，必须实现水、陆、空多式联运，才能限度降低物流成本，保障时效性，助力企业降本增效，实现高质量发展。基于这一认知，济南加强与沿海港口合作，比如与烟台港、威海港合作，推动日韩过境货物通过济南中欧班列出境。今年11月19日，韩国仁川-威海-济南过境班列测试成功，标志着济南日韩过境货物打通了跨海关关区的“二次转关”业务，把“港口搬到内陆”，进一步深化了济南与港口城市的“东西共济、互联互通”，扩大济南中欧班列的影响力和带动力。在内河航运方面，随着小清河复航，济南中欧班列加强了与小清河的联动发展，建立具有济南特色的“海河铁”联运模式，比如今年7月21日，小清河首次半载测试，船上装的货物便是济南中欧班列从哈萨克斯坦运回的粮食，直达济南董家铁路货运中心后，又通过“铁公水”联运，运送至滨州惠民。

国内软硬件建设持续推进，济南中欧班列国外通道建设也可圈可点。比如，济南根据山东省和济南市的外贸进出口需求特点和发展特点，确定了以欧洲为突破、枢纽城市为结点、分级辐射带动的发展思路，构建起以俄罗斯莫斯科、德国汉堡为主营枢纽，辐射东西欧全境的“2+N”班列网络。在稳定运行中欧、中亚现有线路基础上，济南还增加图定线路，培育精品线路；加强与RCEP国家合作，增开东盟国家新线路，今年8月份东南亚进口水果冷链班列顺利抵达济南，这是山东省首次通过中欧班列从东南亚进口水果。创新“班列+”模式，老百姓也能享受到实惠。东西互济、“铁公水”多式联运的物流通道打通了，还得有充足的货源，才能让济南中欧班列提升开行数量，降低总体运营成本，在这方面，济南也下了大力气。比如，他们创新班列运营模式，双向对开，提高运输效能。济南市口岸和物流办公室相关负责人表示，今年济南中欧班列相继开发了豌豆、荞麦、小麦粉、乳清粉、铝锭、炭黑、聚丙烯等多种新货源，回程班列货源结构不断丰富，拓展至粮食、资源类、农资、农产品、酒水等5大类近20个品种，成功破解了全国各省份中欧班列回程开行相对较少的难题，成为全国一大亮点。济南还开行定制班列和公共班列，服务企

业高质量发展，比如开行18列定制化专列服务、昌丰轮胎等省内大企业；组织公共班列5600余车，积极拓展货源，在省内首开整列新能源汽车专列，助力国产奇瑞、比亚迪等品牌新能源汽车出口中亚国家 济南中欧班列还充分发挥稳定、等优势，促进班列与跨境电商、冷链物流等外贸新业态融合发展，在全省首班开行“班列+跨境电商”“班列+冷链物流”专列，为山东外贸发展注入新的活力同时深化与“一带一路”共建国家产业和投资合作，强化班列货源组织，鼓励有色金属、农产品、粮食、棉纱等大宗商品进口，根据济南产业特色和外贸进出口特点开行“一带一路”特定商品专列 为了让普通老百姓也能享受到济南中欧班列快速发展带来的实惠，济南打造“境外直采+班列运输+服务区销售”的商业模式，在海外货源地直采优质特色商品，通过班列运输至省内，利用遍布全省的高速公路服务区进行展示销售，将服务范围由企业端扩大至消费端（济南日报记者刘彪）

多式联运是在集装箱运输的基础上发展起来的新型的运输方式 多式联运一般以集装箱为媒介，把海上运输、铁路运输、公路运输、运输和内河运输等传统的单一方式运输有机地结合起来，化为一体加以有效地综合利用，构成一种连贯的过程来完成间的运输

20世纪60年代末，多式联运开始在美国出现，受到贸易界的欢迎 随后美洲、欧洲及非洲部分地区采用 目前，多式联运已成为一种新型重要的集装箱运输方式 联合国为了适应并促进贸易和运输的顺利发展，于1980年5月8日至10日在日内瓦召开的多式联运公约会议上，经与会84个贸发会议成员国一致讨论通过，并产生了当今世界上个多式联运公约，其全称为《联合国货物多式联运公约》（以下简称《公约》） 《公约》的总则部分条对多式联运作了如下的定义，即“多式联运是按照多式联运合同，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接受货物的地点运至另一国境内交付货物的地点”

根据这个定义，构成多式联运需要具备以下几个条件：，必须要有一个多式联运合同，明确规定多式联运经营人（承运人）和托运人之间的权利、义务、责任、豁免的合同关系和多式联运的性质

多式联运经营人根据合同规定，负责完成或组织完成货物的全程运输并一次收取全程运费

所以，多式联运合同是确定多式联运性质的根本依据，也是区别多式联运和一般传统联运的主要依据

第二，必须使用一份全程多式联运单据 全程多式联运单据是指证明多式联运合同以及证明多式联运经营人已接受货物并负责按照合同条款交付货物所签发的单据

它与传统的提单具有相同的作用，也是一种物权证书和有价值证券 商会为了促进多式联运的发展，于1975年颁布了《联合运输单据统一规则》，对多式联运单据作了认可的规定，如信用证元特殊规定，银行可接受多式联运经营人所签发的多式联运单据，这就为多式联运的发展提供了有利条件

第三，必须是至少两种不同运输方式的连贯运输 多式联运不仅需要通过两种运输方式而且是两种不同运输方式的组合，例如海—海，铁—铁或空—空等，虽经两种运输工具，由于是同一种运输方式，所以不属于多式联运范畴之内，但海—陆、海—空、陆—空或铁—公等，尽管也是简单的组合形态，却都符合多式联运的基本组合形态的要求

所以，确定一票货运是否属于多式联运方式至少两种不同运输方式的组合是一个重要因素之一 为了履行单一方式运输合同而进行的该合同所规定的货物接送业务，则不应视为多式联运，如运输长期以来普遍盛行汽车接送货物运输业务，从形式上看已构成一汽车组合形态，但这种汽车接送习惯上视同业务的一个组成部分，作为运输的延伸，故《公约》规定，把这种接送业务排除在多式联运之外 这样进一步明确了两种不同运输方式组合的内容，以避免多式联运法规同单一方式法规在这个问题的上矛盾

第四，必须是间的货物运输，这是区别于国内运输和是否适合法规的限制条件

也就是说，在多式联运方式下，货物运输必须是跨越国境的一种间运输

第五，必须由一个多式联运经营人对全程运输负总的责任 这是多式联运的一个重要特征 多式联运经营人也就是与托运人签订多式联运合同的当事人，也是签发联运单据的人，它在联运业务中作为总承运人对货主负有履行合同的义务，并承担自接管货物起至交付货物时止的全程运输责任，以及对货物在运输途中因灭失损坏或延迟交付所造成的损失负赔偿责任 多式联运经营人为了履地多式联运合同规定的运输责任，可以自己办理全程中的一部分实际运输，把其他部分运输以自己的名义委托给有关区段的运输承运人（俗称分承运人）办理，也可以自己不办理任何部分的实际运输，而把全程各段运输分别委托有关区段分承运人办理，分承运人与原发货人不发生任何关系

分承运人只与多式联运经营人发生联系，它们之间的关系是承托关系 第六，必须是全程单一运费费率 多式联运经营人在对货主负全程运输责任的基础上，制订一个货物发运地至目的地全程单一费率并以包干形式一次向货主收取 这种全程单一费率一般包括运输成本（全程各段运输费用的总和）、经营管理费用（如通讯、制单以及劳务手续费等）和合理利润 多式联运是货物运输的一种较高组织形式，它集中了各种运输方式的特点，扬长避短融会一体，组成连贯运输，达到简化货运环节功问速货运周转、减少货损货差、降低运输成本、实现合理运输的目的，它比传统单一运输方式具有无可比拟的优越性，主要表现

在：1. 责任统一，手续简便 在多式联运方式下，不论全程运输距离多么遥远，也不论需要使用多少种不同运输工具，更不论途中要经过多少次转换，一切运输事宜统一由多式联运经营人负责办理，而货主只要办理一次托运、签订一个合同、支付一笔全程单一运费，取得一份联运单据，就履行全部责任 由于责任统一，一旦发生问题，也只要找多式联运经营人便可解决问题

与单一运输方式的分段托运，多头负责相比，不仅手续简便，而且责任更加明确

2. 减少中间环节，缩短货运时间，降低货损货差，提高货运质量 多式联运通常是以集装箱为媒介的直达连贯运输，货物从发货人仓库装箱验关铅封后直接运至收货人仓库交货，中途无需拆箱捣载，减少很多中间环节，即使经多次换装，也都是使用机械装卸，丝毫不触及箱内货物，货损货差和偷窃丢失事故就大为减少，从而较好地保证货物安全和货运质量 此外，由于是连贯运输，各个运输环节和各种运输工具之间，配合密切，衔接紧凑，货物所到之处，中转迅速及时，减少在途停留时间，故能较好地保证货物安全、迅速、准确、及时地运抵目的地 3. 降低运输成本，节省运杂费用，有利贸易开展

多式联运是实现“门到门”运输的有效方法 对货方来说，货物装箱或装上程运输工具后就可取得联运单据进行结汇，结汇时间提早，有利于加速货物资金周转，减少利息支出

采用集装箱运输，还可以节省货物包装费用和费用 此外，多式联运全程使用的是一份联运单据和单一运费，这就大大简化了制单和结算手续，节省大量人力物力，尤其是便于货方事先核算运输成本，选择合理运输路线，为开展贸易提供了有利条件 4. 实现“门到门”运输的有效途径 多式联运综合了各种运输方式，扬长避短，组成直达连贯运输，不仅缩短运输里程，降低运输成本，而且加速货运周转，提高货运质量，是组织合理运输、取得经济效果的有效途径 尤其是采用多式联运，可以把货物从发货人内地仓库直运至收货人内地仓库，为实现“门到门”的直达连贯运输奠定了有利基础，工业上自动化大生产是通过自动化生产线，那么多式联运可以说是运输大生产的多式联运生产线

新疆到中亚五国、俄罗斯、蒙古、阿拉木图、塔什干、莫斯科-新能源汽车集装箱及笼车出口

(1) 铁路货运种类分为整车，零担和集装箱 一批货物的重量，体积或形状需要一辆以上火车运输应按整车托运；不够整车运输条件的，按零担托运；符合集装箱运输条件的可以按集装箱托运 按零担托运的货物，一件体积不得小于0.02立方米（一件重量在10公斤以上的除外），每批不得超过300件 (2) 铁路货运按一批托运的货物，必须托运人，收货人，发站，到站和装卸地点相同（整车分卸货物除外）

整车货物每车为一批 跨装，爬装及使用游车的货物，每一车组为一批

零担货物或使用集装箱运输的货物，以每张货物运单为一批

使用集装箱运输的货物，每批必须是同一箱型，至少一箱，最多不得超过铁路一辆货车所能装运的箱数

(3) 托运人或收货人的代表人或委托的代理人办理货物的托运，领取，变更或履行其他权利，义务时，应向车站提出委托书或证明委托的介绍信 (4) 托运任意铁路运输货物，应与承运人签订货物合同

(5) 车站根据批准的要车计划和进货计划受理货物 对于抢险救灾物资，直接用于农业生产的物资，鲜活货物，文艺演出用品，搬家货物以及其他需要急运的物资，应优先运输 随来随收业务还包括零担

(6) 托运人向承运人交运货物，应向车站按批提出货物运单一份 托运人按一批托运的货物品名过多，不能在运单内逐一填记或托运搬家货物以及同一包装内有两种以上货物，须提出物品清单一式三份 托运人对其在货物运单和物品清单内所填记事项的真实性应负完全责任，匿报，错报货物品名，重量时还应按照规定支付违约金 (7) 托运易腐货物，“短寿命”放射性货物时，应记明货物的允许运输期限

允许运输期限至少须大于货物运到期限三天 (8) 托运人托运货物，应根据货物的性质，重量，运输种类，运输距离，气候以及货车装载等条件，使用符合运输要求，便于装卸和保证货物安全的运输包装 对没有统一规定包装标准的，车站应会同托运人研究制定货物运输包装暂行标准，共同执行

(9) 托运人托运零担货物，应在每件货物上标明清晰明显的标记（货签） 托运行李，搬家货物除使用布质，木质，金属等坚韧材料的货签或书写标记外，并应在包装内部放置标记（货签）

(10) 铁路货运按件数和重量承运 (11) 铁路货运费用，按照《铁路货物运价规则》的规定计算 托运人应在发站承运货物当日支付费用

托运人或收货人迟交运输费用时，应向承运人支付规定的运杂费迟交金 外贸“拼箱”应该注意的问题 随着贸易的迅速发展和运输服务的不断延伸，集装箱的拼箱运输被广泛地采用，但拼箱运输不同于整箱运输，它的运输要求有其特殊性，独立性，现在在实际操作过程中遇到的一些问题在这里提出和大家共商讨 1、拼箱（Less Than Container

Load, LCL）是指承运人（或代理人）接受货主托运的数量不足整箱的小票货运后，根据货类性质和目的地进行分类整理 把去同一目的地的货，集中到一定数量拼装入箱

由于一个箱内有不同货主的货拼装在一起，所以叫拼箱 这种情况在货主托运数量不足装满整箱时采用 拼箱货的分类、整理、集中、装箱（拆箱）、交货等工作均在承运人码头集装箱货运站或内陆集装箱转运

站进行拼箱可以分为直拼或转拼，直拼是指拼箱集装箱内的货物在同一个港口装卸，在货物到达目的港前不拆箱，即货物为同一卸货港

此类拼箱服务运期短，方便快捷，一般有实力的拼箱公司会提供只此类服务

转拼是指集装箱内不是同一目的港的货物，需要在中途拆箱卸货或转船

此类货物因目的港不一，待船时间长等因素，故运期较长，甚至运费偏高 2、拼箱货一般不能接受某具体船公司，船公司只接受整箱货物的订舱，而不直接接受拼箱货的订舱，只有通过货运代理（个别实力雄厚的船公司通过其物流公司）将拼箱货拼整后才能向船公司订舱，几乎所有的拼箱货都是通过货代公司“集中办托，集中分拨”来实现运输的，华东地区的拼箱集散港基本上为上海港 一般的货运代理由于货源的局限性，只能集中向几家船公司订舱，很少能满足船公司的需求，因此在成交拼箱货时，尽量不要接受船公司，以免在办理托运时无法满足要求 3、在与客户洽谈成交时，应特别注意相关运输条款，以免对方的信用证开出后在办理托运时才发现无法满足运输条款 日常操作中我们时常遇到 L / C 规定拼箱货运输不接受货运代理的提单，因船公司不直接接受拼箱货的订舱，船公司的海运提单是出给货代的，而由货代再签发 HOUSE B / L 给发货人，如果

L / C 规定不接受货代 B / L，那么实际运输办理时就无选择空间，就会造成 L / C 的不符

又如，我们在办理运输时，发现一份托单注明：Goods must be shipped in container on LCL basis and Bill of Lading to evidence the same and to show that all LCL handling charges, THC and delivery order charges at the port of discharges are prepaid. 从上面这段 L / C 的原文可以看出，收货人将本应由他承担的费用统统转嫁到了发货人身上，这是贸易洽谈时发货人与客户并未就运输条款详细磋商所致 4、拼箱货的计费吨力求做到准确

拼箱货交货前，应要求工厂对货物重量和尺码的测量要尽可能地准确，送货到货代的仓库存放时，仓库一般会重新测量，并会以重新测量的尺码及重量为收费标准 如遇工厂更改包装，应要求工厂及时通知，不要等到货送到货代仓库时，通过货代将信息反馈回来，往往时间已经很紧，再更改报关单据，很容易耽误报关，或产生加急报关费和冲港费等 5、有些港口因拼箱货源不足、成本偏高等原因，专做拼箱的货代公司对货量较少的货物采取收费标准，如起算为 2 个运费吨，即不足 2 个运费吨，一律按 2 个运费吨计价收费 因此对货量较小，港口较偏的货物在成交时要多考虑到一些这样的因素，以免日后被动 6、对于一些航线及港口较偏僻，并且客户提出要交货到内陆点的拼箱货物，成交签约前先咨询，确认有船公司及货代公司可以承接办理这些偏僻港口、内陆点交货及相关费用后再签约

7、眼下为配合“入世”，各地海关对敏感性和受商标产权保护的商品将重点查验 对于涉及知识产权的货物，应提前填妥“知识产权申报表”，无论有无品牌，也无论是本公司或工厂注册的商标，还是客户定牌 都应事前准备妥相关的注册商标的资料或客户的授权书；对于货物品种繁多，一票托单中有多种不同类型的商品，制单时应详尽罗列各种货名及货号，不要笼统用一个大类商品编码代替，报关时会引起海关的疑问，被查验时发现与实际货物不符，带来不予放行的麻烦