



恩得利 物流團隊: 海空進/出口報關、陸/海/空運攬貨運輸、保險鑑介、全球快遞運送。

營業專長: 費用最便宜. 速度最快. 文件最精美. 服務最親切!

台中市忠明南路 1151 號 電話:04-2262 0983 傳真:04-2262 5619 E/M:leisureinn_tw@yahoo.com.tw

玖. 運輸的路遊方式簡介.

於跨國的運輸中,以國外的供應商地點為起運點,到本國進口商收貨地點之間,可能非單純的港對港運輸,可能會於運輸過程中混合了陸運中的托(卡)車,或空運的班機,或內海(河)水運,及跨洋間的海洋運輸等等的方式,所以進口理單人員於選定運輸的路遊(ROUTE)時,需注意到這中間的運輸方式中的運輸工具及路遊之整合,始可使採購之貨源安全迅速又降低運輸成本的運達.

a. 所謂「跨陸路通點運輸」.

由美洲進口之貨物,往往以水運船舶或火(卡)(拖)車運抵其太平洋或大西洋岸後,於進口商的報關行於海港完成報關手續後,再將貨物橫越太平洋轉運至本國之海港,此種運輸方式謂之「跨陸路通點運輸」(OVERLAND COMMON POINTS)簡稱OCP運輸.

此種OCP運輸方式提單的NOTIFY PARTY,通常為進口商之報關行,船公司於提單上亦會表明 OCP LOS ANGELES,或LOS ANGELES OCP 表示,而其責任亦祇到海運口岸為止.

b. 所謂「陸橋運輸」「小型陸橋運輸」「微陸橋運輸」.

運用洲陸的鐵路或拖(卡)車為橋樑,使海運貨物運抵洲海岸港口時,改以鐵路接運至洲的彼方海岸,再行用海運船舶接運至最終的目的地港;此段鐵路或拖(卡)車的費用,由船公司支付;此種方式謂之「陸橋運輸」(LAND BRIDGE SERVICE)

運用洲陸的鐵路或拖(卡)車為橋樑,使海運貨物運抵洲海岸港口時,改以鐵路接運至洲的彼方海岸或貨櫃(物)集散站後,再以拖(卡)車運抵最終目的地;反之由內陸起運地,改以鐵路接運至洲的彼方海岸或貨櫃(物)集散站,再經由鐵路或拖(卡)車運到洲海岸港口後,再以海運船舶接運至最終目的地港;此段鐵路或拖(卡)車的費用,由船公司支付;此種運輸方式只佔「陸橋運輸」的一部份,故謂之為「小型陸橋運輸」(MINI-LAND BRIDGE SERVICE)

運用洲陸的鐵路或拖(卡)車為橋樑,使海運貨物運抵洲海岸港口時,改以鐵路或拖(卡)車接運至最終目的地;反之由內陸起運地,經由鐵路或拖(卡)車運到州海岸港口後,再以海運船舶接運至最終目的地;此段鐵路或拖(卡)車的費用,由船公司支付;此種運輸方式謂之「微陸橋運輸」(MICRO-BRIDHE SERVICE)

目前由東歐及中歐,中亞洲及俄羅斯國協運到我國之貨物已漸驅採用此方式運輸以降低成本.



c. 運費同盟的種類.

c-1. 運費同盟 (CONFERENCE).

所謂的 CONFERENCE 運費同盟. 是指一些航線的船東, (或者船運公司) 將其所隸屬的船隻, 彼此之間締結為一個組織, (ORGANIZATION), 以同樣的運費條件, 及載運條款, 來爭取貨源. 此舉最大的優點, 為可以避免彼此同業間的惡性競爭, 而朝提升良好的服務水準發展. 而且於貨源短缺時, 尚可藉船公司彼此間的聯運, 和船舶調度, 而達到裁減航次, 不降低航班的經濟目的. 目前有中東運費同盟. 遠東運費同盟. 北美運費同盟. 西南非運費同盟.

遠東運協的會員到88年03月止計有:

YANG MING LINE	(陽明海運)
HYUNDAI LINE	(韓國現代)
CMA	(法國達飛)
DSR	(德國勝利)
HAPAG-LLOYD LINE	(德國赫伯羅德)
MISC	(馬來西亞)
APL	(美國總統)
NSCSA	(沙烏地阿拉伯)
NYK	(日本郵船)
OOCL	(中國航運)
P & O NEDLLOYD	(鐵行渣華)
SEA LAND	(美國海陸)
K LINE	(日本山崎)
MAERSK LINE	(丹麥麥司克)

此類同盟的優點為船期穩定, 航班密集, 運價合理, 服務水準齊平. 而缺點則為運價稍高. 目前有一船公司, 因規模龐大, 故具有運費同盟的優點, 而且又擺脫運費同盟的運費較高缺點, 故目前於航運市場上頗具競爭性. 一般若不屬於運費同盟的船隻, 均歸類為"非運費同盟" (NON-CONFERENCE) 船舶.

c-2. "非運費同盟船舶" (NON-CONFERENCE VESSEL).

所謂的 NON-CONFERENCE 非運費同盟. 是指一些航線的船東, (或者船運公司), 若一般船舶不屬於運費同盟的航線船隻時, 均歸類為"非運費同盟" 船舶. (NON-CONFERENCE VESSEL)

c-3. "艾塔同盟" (IATA)

(INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION ASSOCIATION)

於上項的運費同盟中,於航空貨物運輸同盟中,有一國際性的航空貨運組織,簡稱為"IATA" (中文譯音為 "艾塔").其內容和海運同盟大同小異.但其空運提單 AIRWAY BILLS OF LADING 則具有跨國提.發.轉.貨物的跨國承認效用.於提單上均會註明 IATA CODE (編號)

d. 定期航線 (REGULAR LINE).

若船隻於航行航程中,其具有"規則性"的航程時,則歸類為定期船 REGULAR VESSEL, 而該船程航次則歸類為 REGULAR LINE(定期航線).不論運費同盟,或非運費同盟的船舶,祇要其航線固定,則均歸為 REGULAR LINE 定期船.

e. 未逾船齡證明 (NONOVERAGE CERTIFICATE).

所載運的船舶,於"下水"後即起算該船之年齡,於損耗時間後,會於出險時,會影響保險公司之理賠判斷,故往往會要求託運人(SHIPPER) (CONSIGNOR), 要用不逾齡的船舶運輸.而所謂的"逾齡"或"不逾齡"之判斷,由買賣雙方協調,一般為15年為計算分野點.

目前由中東地區(MIDDLE EAST), 紅海地區(REDD SEA), 印度/巴基斯坦/ 孟佳拉(INDIA AREA), 西南非 (WEST- SOUTH AFRICA AREA) 等進口貨源時,本國進口商應於裝船文件中要求索取此類證明.而所求的不逾齡證明,需有國際性的公證行,如 "LLOYDS" "SGS" 等單位確認.