

论文摘要

2002 年伴随着中国加入 WTO，进出口贸易量持续增长。作为外贸货物运输中最重要的运输方式之一——集装箱海洋运输更是保持了高速增长，中国港航业迎来了难得的发展机遇。就在全中国港航界一片沸腾的同时，竞争接踵而至。现代化集装箱海洋运输规模效应显著，集装箱干线班轮吨位越造越大，航速越来越快，挂港越来越集中。为吸引更多的境内外航商挂靠，以驱动口岸经济的整体发展，国内港口与港口之间为争夺货源而展开的竞争日趋白热化。

作为我国东南沿海集装箱运输的大港，厦门港已存在一整套相对完整和严密的集装箱疏运体系。然而在全面信息化时代到来的今天，互联网电子商务会给厦门港集装箱疏运带来了怎样的启示，我们能否又如何应用电子商务技术来优化传统商务，提升港口集装箱疏运的整体效率，在竞争中把握主动呢？

本文针对厦门海港集装箱出口托运商务依托纸面十联托运单的特性，分五个部分对托运商务的电子化进行了详细的探讨。

第一部分 说明了论文的选题动机，提出本文将要研究的问题。

第二部分 以十联托运单为主线，阐述厦门海港现有的集装箱出口十联单托运商务，并在此基础上结合互联网电子商务时代的特征，详细地分析了利用 EDI 电子商务来再造十联单托运商务的可行性。

第三部分 按十联单托运商务发生的前后次序，描述各业务模块的传统流程，提出其电子化的模型，并分析和比较电子化带来的影响。

第四部分 介绍电子排载提箱模型中一个子模块——电子排载的实施原理和步骤，并对实施的结果进行了评价。

第五部分 总结了本文对厦门海港十联单托运商务电子化研究的目的、内容和结论，并进一步提出实施 EDI 电子化需特别注意的几点建议。

关键词：十联托运单；电子数据交换；流程再造。

Abstract

As China has entered WTO, the import and export trading volumes continue to grow up. Container transportation, as one of the most important ocean transportation mode, has persisted in high-speed increasing. At the same time, the larger size and higher speed of container liner vessels have been built for scale of economic. The port and shipping industry in China faces good opportunity as well as fierce competition.

To lure more vessels calling to drive port economy, the competition between domestic ports is to be fiercer and fiercer. Xiamen, as one of the important seaports in south and east coast of China, has established an integrated container conveyance system. As we know, the world has come to an era of internet. What's indication internet will give us? Whether can we reengineer the traditional business processes and enhance the efficiency prominently by taking advantage of internet EDI, then how?

This article has divided into five parts to discuss the business reengineering:

Part 1: Put forward the aim of this article and the question to answer.

Part 2: Describe the container export business in Xiamen port and the properties of internet era. After that, analyze the relationship between EDI and export container conveyance process.

Part 3: Carry out an EDI model to reengineer the traditional container conveyance process based on 10-copy booking notes.

Part 4: Give a case of reengineering and analyze the result.

Part 5: Summarizes the main viewpoints of this article. And then give several important suggestions for running the project.

Keywords: 10-copy booking Notes; EDI; reengineering.

目 录

第一章 引言	1
1.1 研究动机	1
1.2 问题的提出	3
第二章 海港十联单托运商务电子化分析	5
2.1 十联单托运商务概述	5
2.1.1 集装箱班轮运输	5
2.1.2 集装箱出口托运商务	6
2.1.3 出口十联托运单	8
2.1.4 出口托运服务供应商	10
2.2 互联网时代的启示	13
2.2.1 EDI 电子商务概述	13
2.2.2 港航业实现 EDI 电子商务的效益分析	16
2.2.3 港航业 EDI 电子商务的应用状况	19
2.2.4 十联单托运商务实现 EDI 电子化可行性分析	22
第三章 海港十联单托运商务电子化模型	25
3.1 出口排载提箱模块	25
3.1.1 传统出口排载提箱业务	25
3.1.2 出口排载提箱电子化模型	26
3.1.3 出口排载提箱模块电子化分析	30
3.2 出口退运模块	31
3.2.1 传统出口退运业务	31
3.2.2 出口退运电子化模型	32
3.2.3 出口退运模块电子化分析	33
3.3 出口托运更改模块	34
3.4 出口货物申报模型	34

3.4.1 传统出口货物申报业务	35
3.4.2 出口货物申报电子化模型	36
3.4.3 出口货物申报模块电子化分析	39
3.5 出口换载模块	40
3.5.1 传统出口换载业务	40
3.5.2 出口换载电子化模型	40
3.5.3 出口换载模块电子化分析	42
3.6 出口退关模块	42
3.6.1 传统出口退关业务	43
3.6.2 出口退关电子化模型	43
3.6.3 出口退关模块电子化分析	44
第四章 实例应用与结果分析	45
4.1 实例应用 —— 电子排载	45
4.2 电子化结果分析	50
第五章 总结与展望	54
附录一 参考文献	58
附录二 电子报文数据项目表	60
后 记	73

第一章 引言

1.1 研究动机

2002 年伴随着中国加入 WTO，进出口贸易量持续增长。作为外贸货物运输中最重要的运输方式之一——集装箱海洋运输更是保持了高速增长，全国各主要港口集装箱吞吐量增幅均在 30%以上，中国港航业迎来了难得的发展机遇。

就在全中国港航界一片沸腾的同时，竞争接踵而至。现代化集装箱海洋运输规模效应显著，集装箱干线班轮吨位越造越大，航速越来越快，挂港越来越集中。为吸引更多的境内外航商挂靠，以驱动口岸经济的整体发展，国内港口与港口之间为争夺货源而展开的竞争日趋白热化。此外，由于世界经济一体化进程以及亚洲国家经济的飞速发展，亚洲/北美和亚洲/欧洲航线的运量急剧增长。亚洲内部贸易也由于亚洲国家间合作的不断加强而急剧增长。在东北亚地区将形成一个全新的物流网络，而这一地区主要国际枢纽港之间的竞争将更趋激烈。

厦门港作为我国东南沿海的重要深水良港，开辟了至欧洲、地中海、美国西海岸、东南亚、东北亚等国家和地区的集装箱班轮近远洋航线 40 多条，月航班量在 260 班以上，与世界 40 多个国家和地区的 60 多个港口建立了海运往来。近年来随着厦门市“以港立市”战略的实施，港口生产建设不断发展，港口规模日益扩大，已迈入全国沿海集装箱主枢纽港、国家基本港行列。2001 年厦门港集装箱累计吞吐量达到 129 万标箱（TEU），位居全国第六位；2002 年厦门港集装箱累计吞吐量已超 175 万标箱，比上年增长 35.66%^①。与此同时，厦门毗邻的另一枢纽港——宁波港的集装箱运输

^① 厦门市人民政府网：<http://www.xm.gov.cn/news/detail.asp?nid=19517>。

业务发展步伐更为迅猛。2002年宁波港集装箱吞吐量的年增长率超过50%，总量首超厦门港，达185万TEU^①，跃居全国第六位。而离厦门更远些的枢纽港如上海港和深圳港的集装箱吞吐量的年增长率也分别达35%和50.6%。^②

同样值得关注的是，二十世纪末二十一世纪初的中国出现了另一个与WTO同样为人们炙手可热的话题，那就是电子商务（e-Commerce）。事实上电子商务并非新鲜事物，早在二十世纪六十年代末的美国，就出现了采用EDI（Electronic Data Interchange 电子数据交换）作为企业间商务数据交换的应用。只是当时昂贵的通讯成本和复杂的信息技术，使得一般的中小企业不敢问津。二十世纪末，伴随着数据库、网络通讯和数据交换技术的快速发展，企业间开展电子商务交易的成本急剧下降，中小企业也能够利用电子商务来开展交易。而电子商务在信息传递的快速和准确性上的固有特性，对传统的商务交易提出了巨大的挑战，特别是那些注重交易信息准确性和快速性的金融、物流等行业。二十一世纪初，电子商务经过短暂的过热挫折后，一个更趋于成熟和稳重的全面电子商务时代正朝我们快步走来。

在WTO和e-Commerce的双重作用下，全国各大枢纽港的信息化工作在不断的升温。2002年，上海港率先推行电子装箱单方案，实行集装箱进出口、疏港电子报文申报等措施。按提前报检，提前报关，实货放行的要求，推行行业服务承诺，缩短了口岸通关时间，改善了口岸环境，大大提高了工作质量和效率。2003年，十联托运单的电子化又纳入了上海港信息化调研改造的议题，与此同时青岛、大连、天津、宁波、深圳等国家大型枢纽港也不甘落后，由政府出面组织有关各方积极探索和论证各种港航电子化项目的可行性和先进性。

作为我国东南沿海集装箱运输的大港，厦门港已存在一整套相对完整和严密的集装箱疏运体系。然而在全面信息化到来的今天，互联网电子商

^① 宁波市人民政府网：<http://www.nb.gov.cn/home/page005-001.php>。

^② 深圳交通局门户网：<http://www.sztb.gov.cn/wps/portal>。

务会给我们带来了怎样的启示，我们又如何应用电子商务来优化传统商务，提升港口集装箱疏运的整体效率，在竞争中把握主动呢？作为厦门港疏运服务供应商中的一员，笔者带着强烈的兴趣对厦门海港集装箱的出口托运模式进行了初步探索。

1.2 问题的提出

厦门港海运集装箱出口托运商务始于二十世纪八十年代，其最初的出口托运流程来源于上海港。历经二十多年发展和演变，厦门港已逐步形成了具有自身特色的托运模式。在调查和分析厦门海港的集装箱出口托运商务中，我们发现其商务有以下几个显著的特点：

- **业务流程标准化**

在集装箱海运出口托运商务中，主要凭借十联出口托运单来完成业务在不同供应商之间的流转和交接，环环相扣，按部就班，流程标准化特征十分显著。

- **业务数量规模化**

历经多年的发展，厦门港区域主枢纽港地位已奠定，出口业务具有相当的数量规模。

- **个体信息化程度高**

决大多数的船东、船代、货代、码头、堆场、拖车公司、报关行以及相关的政府部门，均已使用电脑及相应的应用软件来管理自己的业务。

同时，在集装箱出口托运商务中也存在着显著的不足，主要表现在以下方面：

- **大量纸面单证交接**

一票货物的出口，要历经数八个主要环节，完成出口托运业务手续需要大量的纸面十联托运单证在多个服务供应商和政府部门中流转。

- **出口数据共享程度低**

在出口业务中，纸面十联托运单作为信息载体在不同时段不同服务供应商之间流转和交接，大量的出口数据需要在不同的服务供应商中重复录入。

- **信息传递速率低、反馈滞后**

十联托运单证的流转需要大量的操作人员在各个服务供应商之间来回跑单，即耗时又低效，误送、漏送、遗失的现象时有发生。集装箱出口业务手续冗长，纸面信息反馈滞后，单证处理追踪也十分困难。

- **机关办事缺乏透明度**

在货物的出口手续中，政府机关的办事效率是影响出口业务极其重要的因素。目前纸面单证的递送和处理时间长，政府机关的办事效率没有第三方进行有效地监督。

- **纸张、交通成本高，资源浪费**

由于出口集装箱的海量业务规模，当前的出口业务中需要大量纸面单证，单证制作构成出口业务中不可小视的成本。同时单证流转需要大量的人工和交通工具来传递，劳动力和能源浪费。

从厦门海港集装箱出口托运的业务特点和不足可以看出，纸面十联托运单是出口托运商务得以运转的基础单证，其运行机制极大地影响着出口托运整体效率。随着厦门港集装箱出口业务量的节节攀升，纸面十联单托运商务的优化和整合问题日趋重要。因此，能否和如何在现有的资源条件下，利用 EDI 电子商务技术，实现纸面十联单托运商务的电子化流程再造，以提升港口疏运效率并同步保障集装箱吞吐国际大港的形象和地位，已经成为厦门港口业界共同关注的问题。

本文将针对厦门海港集装箱出口托运商务依托纸面十联托运单的特性，详细解析现有的集装箱出口托运商务，论证十联单托运商务电子化的可行性，并在此基础上提出替代纸面出口十联托运单的电子化流程再造模型。在本文的最后，将详细讨论电子化模型中的一个具体应用实例，并对电子化的实施问题进行深入的探讨。

第二章 海港十联单托运商务电子化分析

针对厦门海港集装箱出口托运商务依托纸面出口十联托运单的特性，本章将以十联托运单为主线，详细解析厦门海港现有的集装箱出口十联单托运商务，并在此基础上结合互联网电子商务时代的特征，详细地分析 EDI 电子商务给集装箱出口托运商务带来的影响。

2.1 十联单托运商务概述

十联托运单是厦门港集装箱出口托运商务中最重要的基础单证之一。通过十联托运单，各出口服务供应商有机地结合在了一起，协同完成复杂的出口托运商务。本节将着重介绍与厦门港十联单托运商务密切相关的集装箱班轮运输、集装箱出口托运流程、十联托运单和出口托运服务供应商的基本情况。

2.1.1 集装箱班轮运输

集装箱英文系“CONTAINER”，原义是一种容器，具有一定的强度，并且可以反复使用。由于它的外形象箱子，又可集装货物，因而称集装箱，又称货柜、货箱。集装箱运输是以集装箱作为运输单位进行货物运输的一种标准化运输方式。历经多年的发展，集装箱运输已成为国际物流服务中最为重要的方式之一。与传统货物运输方式相比，集装箱运输具有以下一些特点：

- 以集装箱为媒介进行货物的全程运输，并可从一种运输方式直接换装至另一种运输方式，而无需重新掏箱、装箱。
- 货物可在发货人的工厂或仓库装箱，通过多种运输方式可一直运至收货人的工厂或仓库掏箱，实行“门到门”运输。
- 集装箱运输不仅装卸快、效率高，而且货运质量在一定程度上也能

得到保证。

- 虽有多种运输方式的承运人共同完成货物的全程运输，但由集装箱运输经营人对全程运输负责。
- 便利货物运输，简化货运手续，加快运输速度，减少运营费用，降低运输成本。

集装箱班轮运输是指利用装备有集装箱运送设施的海/水运船舶按照固定班期和固定航线运送集装箱的一种运输方式。

2.1.2 集装箱出口托运商务

厦门海港集装箱出口托运商务从出口定舱开始，历经八个主要业务环节，需要船东、船代、货代、拖车公司、报关行、码头、堆场、政府机关等数十种供应商协同参与服务。其业务运作的主要程序为：

1. 出口定舱

货运代理人（货代）根据某票货物实际托运人（货主）提供的贸易合同内容或按信用证有关条款的规定，制作集装箱班轮定舱申请书，向船东或其授权代理人（船代）申请定舱。船东或其代理人在收到发货人的定舱申请后，核对其运营（或租用舱位）船舶的航线、挂靠港口、运输条件等能否满足申请人的需要。若均能满足，则制作定舱确认书并通知相应的货运代理人。

2. 出口排载

货代收到定舱确认书后，综合定舱和确认信息，为该票货制作正式出口十联托运单，并提交给船代申请出口排载。船代审核十联托运单的排载内容，在确认无误之后，留底第二联并在托运单的五、六、七、八、九联上加盖船代出口单证章后，返还给货代。此时该出口定舱和约已正式确立。

3. 空箱提取

货代把托运单第五联（提箱联）及定舱确认书移交给拖车公司。拖车

公司填写提箱申请书，到船代处换取集装箱设备交接单，并凭船代签发的设备交接单到指定集装箱堆场提取空箱。

4. 装箱

拖车公司把从指定场站提取的空箱运送至货主指定的装箱地点，并由货主或其委托人组织出口货物的装箱。装箱完毕后，货运代理人将箱号、封签号套打入已确认排载（已盖船代出口单证章）的托运单六、七、八、九联，同时为每个集装箱制作装箱单。

5. 重箱交接

拖车将装毕货物的重箱运送至设备交接单指定的海关集装箱监管堆场。监管堆场交接人签署进场设备交接单。在装载该票货物的所有集装箱进入海关监管堆场后，货代持托运单第六联（装货单联）至监管堆场加盖集装箱进场章，并由监管堆场在第六联上填写确认人和进场日期。

6. 出口报关

货代持装箱单及先前确认的托运单第六、七、八、九联到船代处申请出口申报。船代核对装箱单及六、七、八、九联，确认无误后留底第九联并在第六联加盖船代出口申报章，表示该托单信息已证实确要出口装船。货代将盖齐进场章和出口申报章的第六联和第七、八联及清单发票等其他相关报关资料送报关行。报关行预录入报关资料制作报关单，并将货代提供的相关报关资料，一同递送海关报关。

7. 出口放行

海关审查报关资料结束后在托单第六联盖已审单章，不需查验（自查）的货物直接在第六联盖海关出口放行章，并由报关行取回已放行的六、七、八联；需查验的货物返回海关查验单给报关行。海关现场查验通过后，在托运单第六联盖海关出口放行章，予以放行。

8. 装船出口

报关行将盖有海关放行章的第六联托运单递交给码头配载，第七联交

理货公司。配载完毕后，船代取回整船第六联托运单与之制作的出口舱单、装箱清单核对。装卸完毕后，理货公司签署理货证明，并将整船托运单第七联交船上大副签收。一切资料备齐后，船代分别至边防检查站、检验检疫局、海关和海事局办理集装箱船舶出口手续，最终获取由海事局签发的国际船舶离港证。船代将离港证送上出口船舶并取回大副签收的整船托运单第七联。之后，集装箱出口托运商务全部完成，班轮可满载集装箱和货物离港起航。

2.1.3 出口十联托运单

从上节业务流程描述中，我们可以十分清楚地看出口十联托运单是厦门港集装箱海运信息传递和交接的主要载体，在集装箱出口托运业务中扮演着最为重要的角色。厦门港出口十联托运单（俗称十联单）最初来源于上海，经过多年的演变，各联单的实际功用与原始设计已略有差异，以下是各联单的名称与实际功用及流转简图：

第一联 — 货主留底联，用于货代业务部留底。

第二联 — 船代留底联，用于船代排载确认留底。

第三联 — 运费通知（1）联，用于场装时货代操作部接货核对。

第四联 — 运费通知（2）联，用于海运费收取。

第五联 — 提箱申请联，用于货代向船代提箱。

第六联 — 装货单联（场站收据副本），用于出口报关环节。

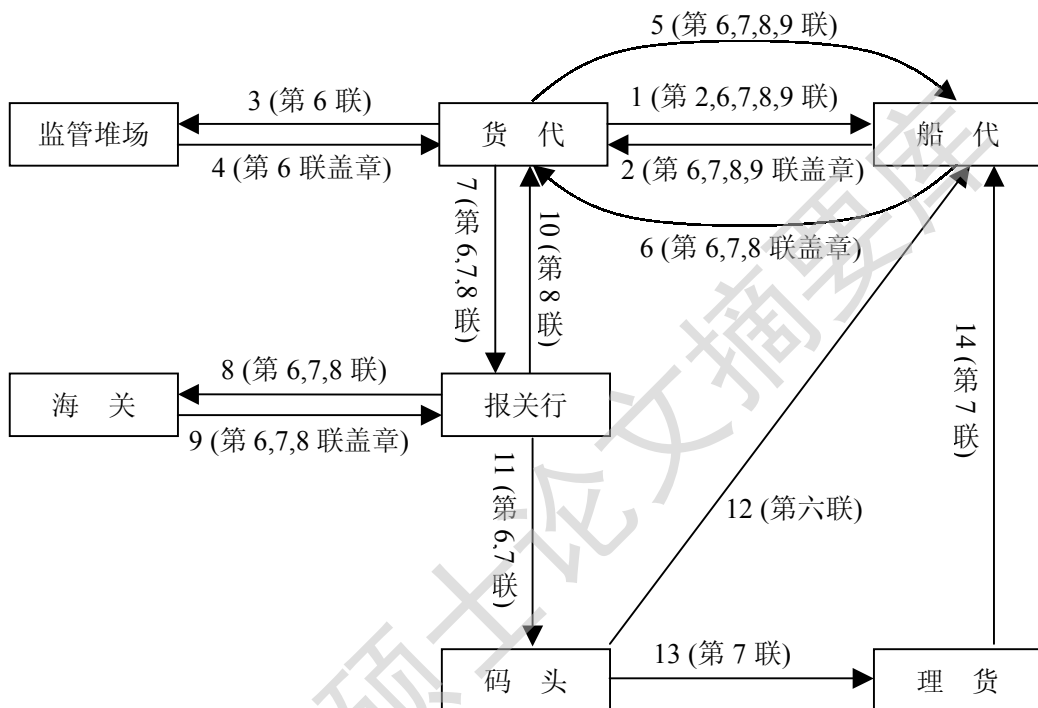
第六联附页 — 缴纳出口货物港务费申请联，用于货代制作场装、拖装计划。

第七联 — 大副联（场站收据副本），用于证明集装箱已装船交接。

第八联 — 场站收据联，用于提单的申领。

第九联 — 货代留底联，用于船代出口申报留底。

图 2.1 厦门港十联托运单流转简图



一份十联托运单限用于一票货物的出口，各联虽功用不同但其所记载的项目基本相同，其基本条目如下表：

表 2.1：十联托运单基本项目表

No.	项目	No.	项目
1	发货人 Shipper	23	进场时间 Received Time
2	收货人 Consignee	24	场站员 Terminal Clerk
3	通知人 Notify Party	25	运费预付地点 Prepaid at
4	前程船 Pre-Carriage Vessel	26	运费预付总额 Total Prepaid
5	收货地点 Place Of Receipt	27	到付地点 Place Of Payment
6	船名 Ocean Vessel	28	提单签发地点 Place Of Issue
7	航次 Voyage No.	29	正本提单数 No. Of Original B/Ls
8	提单号 B/L No.	30	箱主 Owner Of Container
9	装货港 Port Of Loading	31	服务条款 Service Type

10	卸货港 Port Of Discharge	32	冷藏温度 Reefer Temperature Required
11	交货地点 Place Of Delivery	33	货物种类 Type Of Goods
12	目的地 Final Destination	34	危险品等级 Class Of Dangerous Cargo
13	箱号 Container No.	35	危险品属性 Property
14	签封号 Seal No.	36	危险品联合国编号 UN. No.
15	唛头 Mark	37	备注信息 Remark
16	箱型/尺寸 Type/Size		
17	箱数 No. Of Container		
18	包装种类 Kind Of Package		
19	件数 Packages		
20	货名描述 Description Of Goods		
21	毛重 Gross Weight		
22	体积 Measurement		

2.1.4 出口托运服务供应商

近年来，海运业逐渐成为厦门经济腾飞的龙头行业之一，其中集装箱出口业又是其重中之重。在集装箱海运夜以继日的繁忙出口运作中，有为数众多的服务供应商为之奔波。从业务性质上我们主要可分为五类，即班轮船东、代理、场站、拖车公司和报关行。以下简要地介绍这五类角色的概况：

1. 班轮船东

班轮船东通常是指经营集装箱班轮运输的航运公司。事实上，船东可以是集装箱船舶的所有人，也可是该船舶的租用人（二船东），甚至是该船舶中部分舱位的租用人。

班轮船东按其航线运营的性质，我们可以划分为干线船东和支线船东。干线船东一般为资产雄厚的跨国大企业，他们有多艘大型集装箱船舶，进行国际远洋航线的集装箱运输。例如马士基、长荣、中远集运等等。支线船东一般为规模较小的地方性企业，他们运营小型集装箱船舶往返于枢纽

港与地方小港之间，为干线船东中转疏运集装箱或开展一些内贸货物运输。我省比较知名的支线船东如厦门轮船公司、福建省轮船公司、马尾轮船公司、省外贸公司等等。

到目前为止，我国的中外合资水路运输企业达 120 家；国(境)外航运公司驻华代表机构 350 家；外国航运企业在华独资子公司及分支机构 70 家。世界排名前二十位的班轮公司已全部入驻中国，其中有十八家已在厦门地区设立办事处或分公司。这些班轮巨头再加上区域性的中小船东，目前在厦门的船东共有 40 余家，集装箱运输市场竞争异常激烈。

2. 代理

代理主要是指船舶代理与货运代理。他们是在集装箱班轮出口业务中涉及到的两个相当重要的角色。

货运代理是接受货物委托方（货主）委托，就有关货物运输、转运、仓储、保险、报关、单证以及对货物零星加工等业务服务的一个机构。它与货物托运人订立运输合同，同时它又与承担实际运输的部门签定合同。货运代理人的出现是科学技术、国际贸易结构、国际运输方式、专业化分工发展的结果。因为在社会信息高度发展的趋势下，只要掌握信息，便能为委托方提供其所需的优质服务，即便不拥有运输工具、仓库等硬件资源，也可通过分包和经营管理等软件来控制硬件资源。

船舶代理是接受船舶委托方（船东）委托，办理船舶及所载货物（旅客）的进出口申报手续，协助或代表船方处理船舶在港期间的日常事务和紧急/突发事件，代船方采购引航、装卸、船舶修理、船舶及货物检验、船舶补给、船员需求的服务，代船方销售舱位、箱位，为船方管理单证、集装箱、货物、物品，向船方提供有关单证和信息，代船方审核并支付费用和交纳税费等服务的机构。

我国的集装箱班轮代理业是从 50 年代开始，由于其行业的特殊性，长期以来一直受国家政策保护，是市场开放程度最低的行业。一直至二十世

纪 80 年代初，还是由中国外轮代理公司一统集装箱班轮代理、中国外贸运输公司一统货运代理的局面。二十世纪 80 年代中期，我国的航运市场逐步开放。在适当引入竞争、加大开放力度的形势下，国际货运代理企业首先走向开放。2002 年经国家外经贸部批准，取得国际货运代理认可证的企业已达 1542 家（其中，中外合资企业 444 家），具有独立法人资格的企业 1213 家，分公司 239 家。与此同时，船舶代理市场也在逐步放开，国家允许船舶代理企业在生产业务上有一定程度的交叉，独家垄断的局面被打破。二十一世纪中国加入 WTO（世贸组织），国内代理市场进一步放开，国内航运代理业在面临难得的发展机遇的同时，也面临更为严峻的竞争挑战。

3. 场站

场站主要包括集装箱码头、堆场和货运站，是集装箱吊装出运、堆存和装箱的主要场所。

集装箱码头是水陆联运的枢纽站，它的主要业务是组织各种装卸机械在各个不同的运输环节中迅速有效地进行集装箱装卸和换装作业，以及负责集装箱和箱内货物的交接和保管。由于集装箱运输是一种高效率、大规模的生产方式，加上集装箱船舶日益大型化，集装箱码头需要在短时间内完成大批量的装卸任务。因此，集装箱码头不仅需要配备各种现代化设备，还需要有一套十分严密的组织管理办法。对集装箱码头来说，必须具备的条件有：大型集装箱船可以靠离的泊位、岸壁和水深；宽敞的集装箱前方堆场；数量充足的装卸和搬运设备、直接连接陆路运输的通路、完善的组织管理系统和计算机信息系统。

集装箱堆场是为集装箱箱体提供缓冲的场所，它的主要业务是为船东的空箱提供堆存、调运和保养，以及为发货人提供整箱货装箱服务。通常，集装箱堆场都装配有集装箱的堆/吊、清洁等设备。

集装箱货运站是集装箱运输的特殊产物，它的主要业务是集散货物，办理装拆箱业务。在货物不足以装满一整箱，而贸易合同或信用证条款又

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士学位论文摘要库