

第 3 章

公路集装箱运输管理

【学习目标】

通过本章的学习,熟悉集装箱公路运输的特点;熟悉集装箱业务流程,掌握公路运输货源组织形式及货源组织的手段;了解公路运输中转站的作用及功能。



中国商品整箱与拼箱出口

一家做汽车配件出口的公司有 23 吨左右的配件要出口到法国,运费预付。本来 23 吨的配件正好可以一次装进一个 20 ft 的集装箱,但这家公司从货代公司得到的报价是:一个整箱运价 900 美元,不包含 THC(terminal handling charges,码头操作费);拼箱货 1 吨(由于汽车配件是重货,拼箱运价按照吨计算)15 美元即可,而且不用交 THC。

这样算下来,23 吨配件如果走拼箱,价格远比整箱要便宜。于是,这家公司的一个外贸老手为了节省运费,用其他理由征得客户的同意,特意把这批货分两次出运,这样付出很少的运费,就把货物运到法国去了。

表面来看,这家公司的运费是节约了,但法国的收货人在目的港提取拼箱货时,要比整箱货支付名目繁多的各种费用,如拆箱费、拼箱费,甚至还有“中国附加费”“中国地区货物特殊费”。

这些费用加起来远远超过中方所节省的费用,而且分两批装货出运,更是增加了对方收货人的陆运费和进口报关费。

资料来源:武模桥,集装箱运输实务[M].北京:航空工业出版社,2012.

思考:

为什么拼箱运输费用会比整箱运输费用高?

3.1 公路集装箱运输概述

3.1.1 集装箱公路运输的特点

现代集装箱运输发展到目前,集装箱公路运输一般表现出以下特点。

1. 集装箱公路运输是一种“末端运输”

所谓“末端运输”,是指运输活动开始与结束部分的运输过程,即从发货人那里取货的最初一段运输和将货送到收货人门上的最末一段运输。在综合运输的五种方式中(水路

运输、铁路运输、公路运输、航空运输、管道运输),只有公路运输能承担“末端运输”的任务。综观各种集装箱运输过程,水路运输、铁路运输、航空运输,其开始和结束,都不可能离开集装箱卡车的运输。离开集装箱卡车,集装箱运输“门—门”的优势就荡然无存。

2. 集装箱公路运输是一种辅助性的、衔接性的运输方式

在大多数情况下,集装箱卡车运输在集装箱的各种运输方式之间起衔接作用,是通过陆上“短驳”,将各种运输方式衔接起来,最终完成一次运输过程。多数情况下,集装箱公路运输扮演“主力”角色,从头至尾参与一次完整的运输过程。

集装箱公路运输是辅助性的、衔接性的货运形式,可以分为以下几种。

- (1) 整箱港到门直达运输。
- (2) 整箱港到站或堆场运输。
- (3) 整箱门到港直达运输。
- (4) 整箱门到场或站运输。
- (5) 空箱场到门或站到门运输。
- (6) 空箱站到场或场到站运输。
- (7) 空箱站到站或场到场运输。

3. 集装箱公路运输表现出公路运输共有的缺点

集装箱公路运输具有公路运输的一些共同缺点,如其运力与速度低于铁路运输,而能耗与成本却高于铁路、水路运输;其安全性能,对环境保护的程度,都比不上铁路运输与水路运输。

4. 一些国家和地区对集装箱公路长途运输的限制

在有些国家和地区(如欧洲的许多国家),以立法和税收优惠等方式,鼓励内河运输与铁路运输,限制集装箱的长途公路运输。如欧洲许多国家规定,货物的长途运输采用水路运输方式税收最低,采用铁路运输方式其次,采用公路运输方式则最高。集装箱公路运输合适的距离,各个国家与地区由于经济发展程度、地理环境不同,有些区别。如美国,由于其内陆幅员辽阔,高速公路网发达,一般认为600千米为集装箱公路运输的合适距离;日本四周环海,沿海驳运很方便,所以认为集装箱公路运输在200千米之内比较合理;我国虽然内陆也幅员辽阔,但公路网络迄今为止还不发达,铁路网络相对较发达,所以一般认为公路运输应控制在300千米左右。

3.1.2 集装箱公路运输车辆

1. 集装箱牵引车

集装箱牵引车(tractor)本身不具备装货平台,必须与挂车连在一起使用。牵引车按其司机室的形式可分为“平头式”和“长头式”两种。

(1) 平头式牵引车。这种牵引车的优点是司机室短,视野好;轴距和车身短,转弯半径小。缺点是发动机直接布置在司机座位下面,司机受到机器振动影响,舒适感较差。

(2) 长头式(又叫凸头式)牵引车。这种牵引车的发动机和前轮布置在司机室的前面,舒适感较好;撞车时,司机较为安全;开启发动机罩修理发动机较为方便。主要缺点是司机室较长,因而整个车身高,回转半径较大。

由于各国对公路、桥梁和涵洞的尺寸有严格的规定,车身短的平头式牵引车的应用日益增加。

2. 分类

集装箱牵引车按其拖带挂车的方式可分为下列几种:

(1) 半拖挂方式。半拖挂方式是指用牵引车来拖带装载了集装箱的挂车。这类车型集装箱的重量由牵引车和挂车的车轴共同分担,故轴压力小;另外,由于后车轴承受了部分集装箱的重量,故能得到较大的驱动力;这种拖挂车的全长较短,便于倒车和转向,安全可靠;挂车前端的底部装有支腿,便于甩挂运输。

(2) 全拖挂方式。全拖挂方式是指通过牵引杆架与挂车连接,牵引车本身可作为普通载重货车使用。挂车也可用支腿单独支撑。全挂车是仅次于半拖挂车的一种常用的拖带方式,操作比半拖挂车困难。

(3) 双联拖挂方式。双联拖挂方式是指半拖挂方式后面再加上一个全挂车,实际上是牵引车拖带两节底盘车。这种拖挂方式在高速行进中,后面一节挂车会摆动前进,后退时操作性能不好,故目前应用不广,如图 3-1 所示。

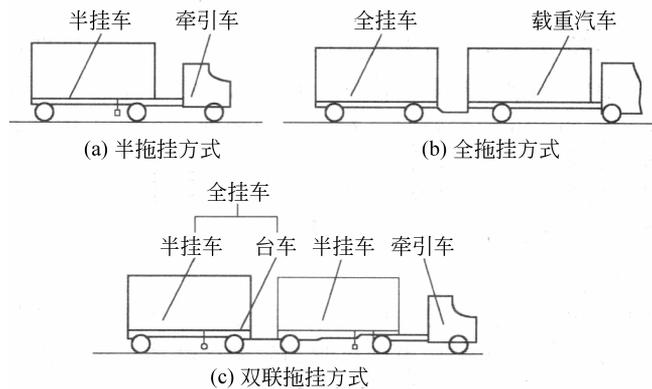


图 3-1 集装箱牵引车拖带挂车的方式

3. 集装箱半挂车

集装箱半挂车有以下几种:

1) 平板式集装箱半挂车

这种半挂车除有两条承重的主梁外,还有若干横向的支撑梁,并在这些支梁上全部铺上花纹钢板或木板,同时在集装箱固定装置的位置,按集装箱的尺寸和角件的规格要求,全部安装旋锁件。因而它既能装运国际标准集装箱,又能装运一般货物。在装运一般货物时,整个平台承受载荷。平板式集装箱半挂车由于自身质量较大,承载面较高,所以只有在需要兼顾装运集装箱和一般长大件货物的场合才采用它,如图 3-2 所示。

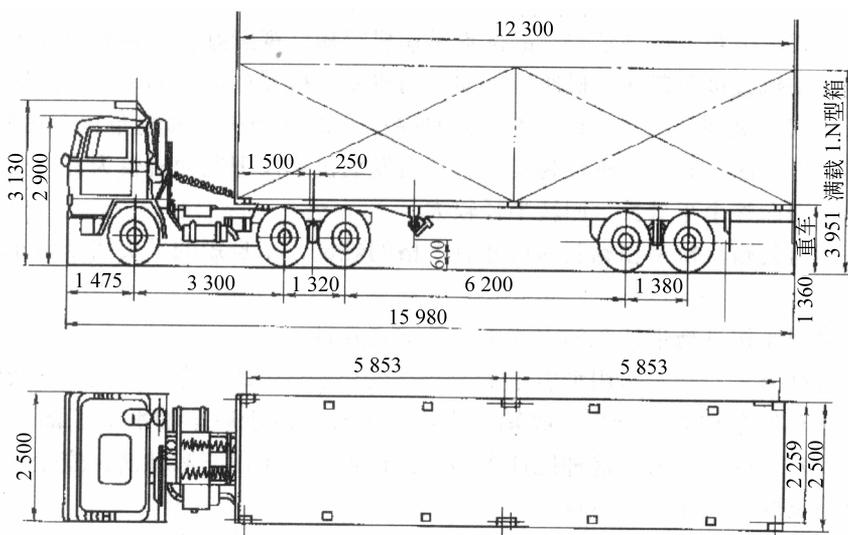


图 3-2 用太脱拉 T8156H6.2 型作牵引车的 40 ft 集装箱半挂车

2) 骨架式集装箱半挂车

这种半挂车专门用于运输集装箱。它仅由底盘骨架构成,而且集装箱也作为强度构件加入到半挂车的结构中予以考虑。因此,其自身质量较轻、结构简单、维修方便,在专业集装箱运输企业中普遍采用这类车。

3) 鹅颈式集装箱半挂车

这是一种专门运载 40 ft 集装箱的骨架式半挂车。其车架前端拱起的部分称作鹅颈。鹅颈式半挂车专用于和有鹅颈槽的集装箱配套使用,其目的是降低集装箱整车的高度。当鹅颈式半挂车装载带鹅颈槽的 40 ft 集装箱时,车架的鹅颈部分可插入集装箱底部的鹅颈槽内,从而降低了车辆的装载高度,同时,鹅颈槽在吊装时还可以起到导向作用。鹅颈式半挂车的集装箱固定转锁装置,与骨架式半挂车稍有不同。

4. 集装箱自装自卸车

这种车辆按其装卸形式的不同可分为两类:一类是后面吊装型。它是从车辆的后面通过特制的滚装框架和由液压电动机驱动的循环链条,将集装箱拽拉到车辆上完成吊装作业的,卸下时则相反。另一类是侧面吊装型,它是从车辆的侧面通过可在车上做横向移动的变幅式吊具将集装箱吊上吊下。

由于集装箱自装自卸车具有运输、装卸两种功能,在开展由港口至货主间的门到门运输时,无须其他装卸工具的帮助,使用方便,装卸平稳可靠,又能与各种牵引车配套使用,除了装卸和运输集装箱外,还可以运输大件货物和进行装卸作业,因此受到欢迎,应用范围也日益广泛。

5. 集装箱在公路运输车辆上的固定

为了保证公路集装箱运输的安全,集装箱必须用四个底角件牢牢地固定在运输车辆上,集装箱在集卡上通常使用的固定方法是扭锁。这种扭锁的顶端锥体状的蘑菇头(cone)可以手动操作,摆动手柄就能使它旋转 90°。除了扭锁之外,公路车辆上还有其他

固定件固定集装箱,如锥体固定件和导位板固定件。锥体固定件和导位板固定件一般是在港站内低速和短距离行驶的条件下使用,使用时必须用锁销(locking pin)把集装箱锁住,否则车辆在不平整道路上行驶时,由于车辆的颠簸,集装箱可能会跌落下来,用锁销锁住后,既可以起定位作用,又可以承受水平方向和垂直方向的反作用力。为了确保公路运输中作业的安全,应做到:集装箱栓固装置的位置必须明显易见;所有的中介装置应能拆除或移开;在启动车辆之前,必须检查集装箱的栓固情况;在起吊集装箱之前,应松掉栓固件。

3.1.3 集装箱运输对公路的要求

1. 我国公路的等级划分与设计车速

我国的公路划分为高速公路、一级公路、二级公路、三级公路、四级公路五个等级(表 3-1)。

表 3-1 公路等级划分

公路等级	在交通网中的意义	年平均昼夜交通量
高速	具有特别重要的政治、经济意义,专供汽车分道行驶,全部控制出入	25 000 辆以上
一级	连接重要经济、政治中心,通往重点工矿区,可供汽车行驶,部分控制出入	5 000~25 000 辆
二级	连接经济、政治中心或大矿区的干线公路,或运输任务繁忙的城郊公路	2 000~5 000 辆
三级	沟通县以上城市的一般干线公路	200~2 000 辆
四级	沟通县、乡、村等的支线公路	200 辆以下

各级公路设计车速见表 3-2。

表 3-2 各级公路设计车速

单位:千米/小时

公路等级	一		二		三		四	
	平原微丘	山岭重丘	平原微丘	山岭重丘	平原微丘	山岭重丘	平原微丘	山岭重丘
设计车速	100	60	80	40	60	30	40	20

2. 集装箱运输对公路技术规格的要求

运输 20 ft、30 ft、40 ft 的集装箱,公路必须满足下列要求:

- (1) 车道宽度 3 米。
- (2) 路面最小宽度 30 米。
- (3) 最大坡度 10%。
- (4) 停车视野最短距离 25 米。
- (5) 最低通行高度 4 米。

3. 集装箱卡车的载重和配载

根据我国国家标准《货运挂车系列型谱》的规定,要求集装箱卡车的最大载重量不超

过 45 吨,单轴最大载重量不超过 12 吨,双联轴最大载重量不超过 20 吨。按照国际标准,40 ft 集装箱最大额定重量为 30.48 吨,则装载 40 ft 集装箱的卡车,其最大总重在 43~45 吨,基本上适合在我国二级公路上行驶。但如果一辆集装箱卡车装载两只 20 ft 集装箱,则必须限制每箱净载重在 15 吨以下,或一只空箱、一只重箱配载。

3.1.4 集装箱公路运输的类型

1. 公路整箱货运输

公路整箱货运输以“箱”为单位,其装、拆箱作业一般由箱主或货运代理来完成,整箱货物重量由托运人确认,货运装载重量应以不超过规定的最大允许重量和所通过的道路、桥梁所允许的负荷为限。货物在装载时应注意箱内均衡,做到重不压轻、先进后出,且不能妨碍箱门的开关。箱内货物装载完毕后,一般由货主或货运代理施封,并做好货物标记。在公路集装箱运输过程中,凭铅封进行交接,且必须编制“装箱货物清单”附于车内。

2. 公路拼箱货运输

公路拼箱货运输的作业仍以普通货物形态完成,作业方式与整车集装箱运输相仿,但拼箱货物运输的装、拆箱作业一般在集装箱货运站内完成。

3.2 集装箱公路运输业务

3.2.1 集装箱公路运输的货源组织

1. 集装箱公路运输的特点

集装箱公路运输由于其货物的包装形态发生了质的变化,因此其货物的装卸、运输过程(流程)也将发生变化。

1) 集装箱公路运输流转程序的特点

(1) 出口集装箱货物必须是先将分散的小批量货物预先汇集在内陆地区有限的几个仓库或货运站内,然后组成大批货物以集装箱形式运到码头堆场,或者由工厂、仓库将货物整箱拖运到码头堆场。

(2) 进口集装箱货物如果是整箱运输的,将直接送到工厂或仓库掏箱;如果是拼箱货物运输的,将箱子送到堆场或货运站拆箱后再分送。

(3) 集装箱公路运输的运送路线简单、方便,一般都在固定的几个仓库或货运站、堆场之间,这对集装箱运输规模化、标准化创造了有利条件。

(4) 集装箱公路运输的作业方式将更容易实现机械化和程序化,为开展集装箱码头堆场、货运站直至仓库之间的拖挂车运输打下了良好的基础,这对提高集装箱公路运输效率具有重要意义。

2) 集装箱公路运输装卸流程的特点

(1) 从装卸业务上来看,明确规定了整箱货由货主自行装箱,拼箱货由集装箱货运站负责装箱,这就从根本上解决了以往由公路运输单位装卸而造成质量差的问题。

(2) 从管理上来看,由货主或货运站装箱、拆箱也便于实现专业化、熟练化。集装箱

货物装卸流程的变化也使得各环节中的责任划分更加明确。

2. 集装箱公路运输货源组织的特点

从事集装箱公路运输的主要是各类集装箱卡车运输公司。集装箱卡车运输公司车辆配备数与运力是固定的,但运输市场对集装箱卡车的需求在数量、流向、时间、地域上是不均衡的,这是集装箱公路运输货源组织最突出的特点,也是面临的最大矛盾。总的来说,在集装箱运输大系统中,都存在运力与需求之间的不平衡,但相对于集装箱水路运输子系统、铁路运输子系统来说,集装箱公路运输需求的波动与供需的矛盾更为突出。

3. 集装箱公路运输货源组织的客观性与主观性

1) 客观性

集装箱公路运输货源组织的客观性是指集装箱货源受国家政策的影响很大,牵扯到国家对外贸易的发展和集装箱化的比例,同时还受到货主、货运代理及船舶公司等各种因素的影响,因此从集装箱运输货源来说,其平衡性和稳定性只是相对的、暂时的。由于货源的不平衡性,对运输的需求也是经常处于不稳定状态,因此集装箱运输在时间上和方向上存在着一定的不均衡性。表现在货物的流量上,月度、季度或各旬有很大差异,上行和下行也存在很大差异。所以说,集装箱运输的客观因素在一定程度上左右了集装箱公路运输的发展。

2) 主观性

集装箱公路运输货源组织的主观性是指在市场经济运行机制下竞争规律的作用,使得参与企业由于自身状况的不同,能获取的市场份额也不同,体现在参与企业的公路集装箱货源组织的业务量上也不同,所以每个参与企业的物质条件、员工敬业精神、市场开拓能力、企业管理水平等综合素质的高低势必影响到集装箱的货源组织。每个参与企业的综合素质就是集装箱公路运输组织的主观性表现。

4. 集装箱公路运输货源组织的形式

1) 统一受理、计划调拨

这是集装箱公路运输货源组织的最基本形式。公路运输代理公司或配载中心统一受理由口岸进出口、需用集装箱卡车运输的货源,然后根据各集装箱卡车公司的车型、运力、营运特点,统一调拨运力。这种方式对公路集装箱运输的运力调拨和结构调整起着指导作用,能较好地克服能力与需求的不平衡,也能较好地保证集装箱卡车公司的收益。

2) 合同运输

这是计划调拨运输的一种补充形式。船公司、货运代理公司和货主在某些情况下与集装箱卡车公司直接签订合同,确定某段时间、某一地区的运输任务。

3) 临时托运

集装箱卡车公司也接受短期、临时客户小批量托运的集装箱。这是对计划调拨运输和合同运输必不可少的补充。

5. 集装箱卡车运输公司货源组织的手段

1) 委托公路运输代理公司或配载中心组货

这是集装箱卡车公司主要的组货渠道。因为公路运输代理公司或配载中心与各类口岸企业有密切的联系,熟悉业务,便于进行商务处理。由公路运输代理公司集中地向众多

货主揽货,然后分配给各集装箱卡车公司,也便于提高效率、降低交易成本。

2) 各集卡公司(车队)在主要货主、码头、货运站设立营业受理点

集装箱卡车公司也可以在主要货主、码头、集装箱货运站或公路集装箱中转站设立营业受理点,自行组织货源。这样做,能及时解决客户的急需或特殊需求,也便于集装箱卡车公司更快地掌握运输市场动态,以便为其运输经营的改革提供依据。

3) 参加集装箱联办会议和访问货主

集装箱卡车公司可通过参加集装箱联办会议,与港区、货运代理公司、货主企业进行沟通,了解货源市场情况,争取组织货源。也可以定期访问货主,一方面听取货主意见,改进工作;另一方面掌握市场动向,积极争取货源,与货主建立稳定的业务联系。

3.2.2 集装箱公路运输流程

按照集装箱公路运输服务的对象区分,其业务内容及生产作业流程主要有以下三种。

1. 港口进出口国际集装箱集疏运业务及其作业流程

1) 出口集装箱进港发送作业流程如下

- (1) 接受托运人或其代理提出的集装箱出口托运申请。
- (2) 汇总托运申请,编制运输计划,并据此向货运代理和船舶公司联系提供空箱。
- (3) 将集装箱出口运输通知单和放箱单交给集装箱码头,换取集装箱设备交接单、集装箱装箱单和封具,并提取空箱。
- (4) 将空箱连同装箱单和封具一起自集装箱码头堆场运往托运行工厂、仓库或中转站。
- (5) 自托运行工厂或仓库将拼箱货接运至中转站拆、装箱库。
- (6) 在货运代理、海关、商检等部门的监督下,把货物装箱加封后,将集装箱连同已填写、签署的装箱单送往集装箱码头或中转站,待船舶到港后准备装船。
- (7) 将装箱单和集装箱设备交接单提交集装箱码头,经核查后取得签发的集装箱交付收据。

2) 进口集装箱出港送达作业流程如下

- (1) 接受货主或其代理提出的集装箱进口托运申请。
- (2) 汇总托运申请,编制运输计划,并据此向船公司和货运代理联系提箱。
- (3) 将集装箱进口运输通知单和提货单交给集装箱码头,换取集装箱设备交接单,并在集装箱堆场提取重箱装车。
- (4) 整箱货集装箱运送至收货人工厂或仓库,拼箱货集装箱运回中转站集装箱作业区。
- (5) 拆箱后将空箱和集装箱设备交接单送回集装箱码头堆场或中转站集装箱堆场。
- (6) 将集装箱设备交接单提交集装箱码头堆场,送回集装箱并经检查后取得签署的集装箱退回收据。
- (7) 将属于不同收货人的拼箱货在有关部门监督下,理货后分送有关收货人。

2. 国内集装箱公铁联运上、下站接取送达业务及其作业流程

1) 集装箱公铁联运上站发送作业流程如下

- (1) 接受托运人或其代理提出的货物托运申请。

(2) 向铁路货运站提出联运申请和空箱要箱计划。

(3) 待联运申请被答复后,领回铁路进货证和集装箱交接单,凭单提取空箱运至托运人工厂或仓库,或运回中转站堆场。

(4) 将拼箱货自托运人工厂或仓库运至中转站,按铁路货运站配箱计划和积载要求装箱,并填写集装箱装箱单。

(5) 按计划将重箱运送至铁路货运站,并按铁路有关规定办理集装箱交接。

(6) 托运人按铁路运价交付运费,领回托运人报销联及铁路运单副本。

2) 集装箱公铁联运下站送达作业流程如下

(1) 接受收货人或其代理提交的货物托运单、到货通知和领货凭证。

(2) 将到货通知、领货凭证提交铁路货运站办理提箱手续,领取出门证及集装箱交接单。

(3) 按计划到铁路货运站提取重箱,将重箱运至收货人仓库或中转站并办理交接手续。

(4) 将拼箱货在中转站拆箱后通知货主提货,或送至收货人处。

(5) 将用毕的空箱送回铁路货运站,并办理集装箱交接手续。

(6) 按规定向收货人收取运费和附加费。

3. 集装箱公路干线直达运输业务及其作业流程

(1) 接受托运人或其代理提出的货物运输申请。

(2) 审核托运单填写内容与货物实际情况是否相符,检查包装,过秤量方,粘贴标签、标志。

(3) 按有关规定向托运人核收运杂费、附加费。

(4) 按照零担运输作业程序核对装箱,当场进行铅封并编制装箱单。

(5) 按班期将集装箱货物运送到对方站,凭铅封进行交接,明确相互责任。

(6) 到达站将货物从集装箱内掏出,并以最快速度通知收货人在最短时间内将货物提走,以加速物资和仓库的周转。

3.2.3 集装箱公路运输货运单证

为规范集装箱公路运输业务,便于划分集装箱公路运输的责任,交通部于1997年发布了《道路货物运单使用和管理办法》(以下简称《办法》),自1997年10月1日起施行。凡从事营业性道路货物运输和货运代理的经营者,均须遵守该《办法》。

1. 道路货物运单的性质和种类

道路货物运单是道路货物运输合同的凭证,是运输经营者接受货物并在运输期间负责保管和据以交付的凭证,也是记录车辆运行和行业统计的原始凭证。道路货物运单分为甲、乙、丙三种,其中乙种运单适用于集装箱汽车运输。

2. 道路货物运单的使用

(1) 承、托运人要按运单内容逐项如实填写,不得简化和涂改。

(2) 乙种道路货物运单第一联为存根,作为领购新运单和行业统计的凭据;第二联为托运人存查联,交托运人存查并作为运输合同当事人一方保存;第三联为承运人存查联,

交承运人存查并作为运输合同当事人另一方保存;第四联为随货同行联,作为载货通行和核算运杂费的凭证,货物运达经收货人签收后,作为交付货物的依据。

(3) 已签订年、季、月度或批量运输合同的,必须在“运单托运人签章或运输合同编号”栏中注明合同编号,由托运人签章。批次运输任务完成或运输合同履行后,凭运单核算运杂费,或将随货同行联汇总后转填到合同中,由托运人审核签字后核算运杂费。

(4) 道路货物运输和货运代理经营者凭运单开具运杂费收据。

3. 道路货物运单的印制、发放和管理

道路货物运单由省级道路运政管理机构统一印制,由地(市)级以上道路运政管理机构负责发放和管理。道路货物运输和货运代理经营者必须到注册所在地指定的道路运政管理机构领取运单,非营业性运输经营者从事一次性营业运输,由当地道路运政管理机构核发运单。运单必须缴旧领新,经营者凭“道路货物运单领购证”按要求交回已汇总统计数的旧运单存根,批量领用新运单,旧运单存根经审核签章后退还经营者。每年度运单须全部回缴,回缴时间为次年1月1—20日。

4. 监督检查与处罚

各级交通主管部门对使用运单的经营者的违章行为实施监督、检查、纠正和处理。运单的使用情况已被列为经营者年度审验的项目。凡违反《办法》规定的将受到如下的处罚。

(1) 经营者超出范围使用运单的,每次处以人民币100~200元罚款。

(2) 营业性或一次性营业运输不使用运单的,每次处以人民币500元罚款。

(3) 经营者3个月以上不使用运单的,处以人民币10000元以下罚款。

(4) 私自印制、伪造、转让、倒卖运单的,收缴全部运单并处以非法所得3倍以下罚款,但最高不超过人民币30000元。

(5) 当事人对处罚决定不服的,可在接到处罚通知书之日起15日内,向做出处罚决定机关的上一级行政机关申请行政复议或向法院起诉;期满未提出复议又不起诉且拒不履行处罚决定的,做出处罚决定的机关可申请法院强制执行。

3.2.4 集装箱公路运输运行管理

集装箱公路运输的业务形式多变,不像水路运输与铁路运输那么规范,所处理的货物数量也变化悬殊,所以很难规范地描述其业务程序。这里仅就以口岸或大型公路集装箱中转站为背景的集装箱卡车运输公司的典型业务为对象,讨论其业务程序和运行管理。

1. 进口货运业务

这里的“进口”,是指班轮运输的集装箱到达目的港卸下以后,通过集装箱卡车运往收货人的货运业务。这类业务的一般处理程序如下。

1) 编制进口箱运量计划

集装箱卡车运输公司根据港口企业或公路运输代理公司提供的集装箱班轮船期动态,或者船公司、货运代理公司提供的进口船期、载箱量,需要通过公路运输送达的箱量等,结合本公司的运力情况,编制月、旬、周或日的运量计划。