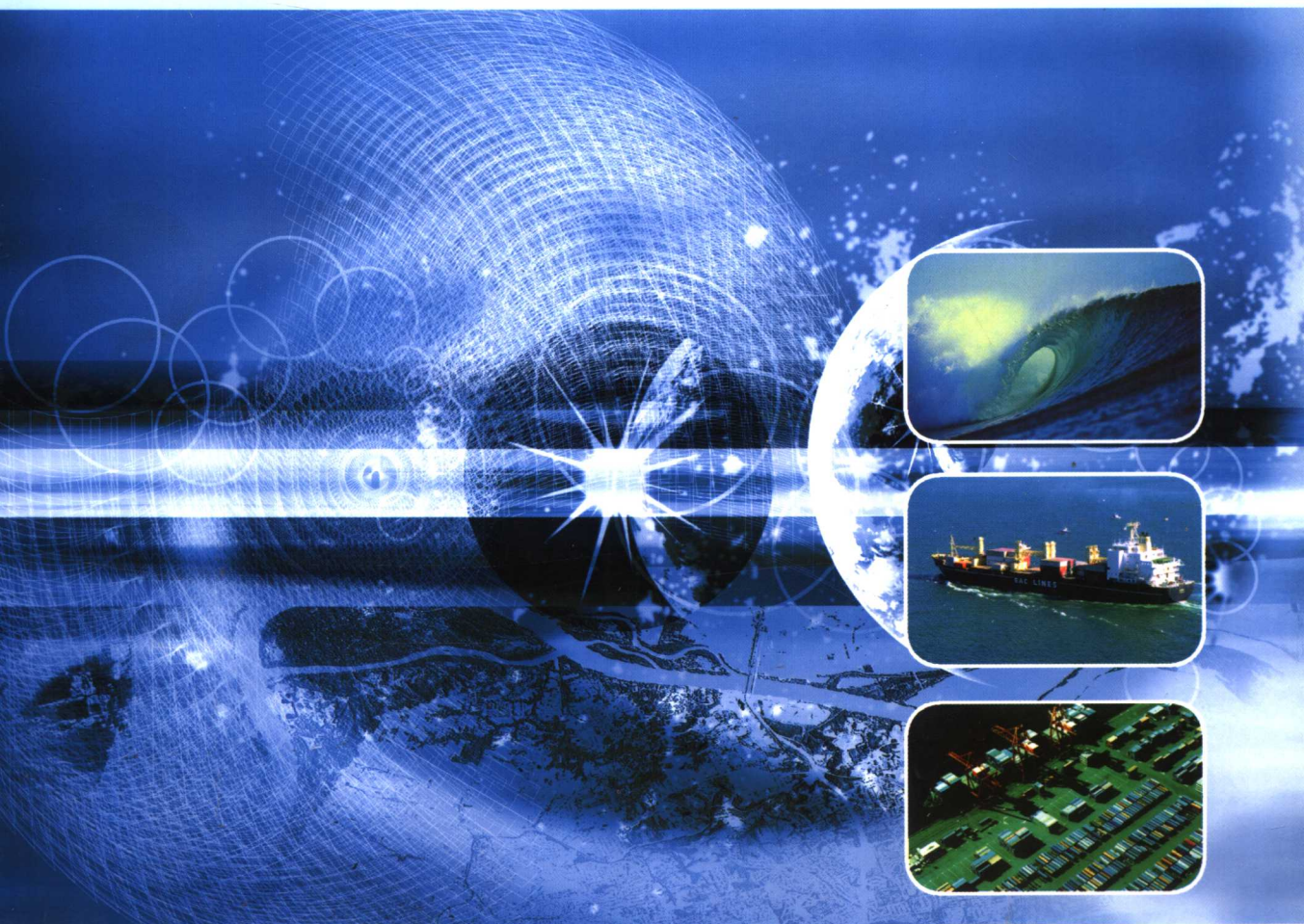


国际航运概论

GUOJI HANGYUN GAILUN

邢金有 编著



大连理工大学出版社
DALIAN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY PRESS

国际航运概论

邢金有 编著

大连理工大学出版社

© 邢金有 2004

·图书在版编目(CIP)数据

国际航运概论 / 邢金有编著. —大连:大连理工大学出版社, 2004. 10

ISBN 7-5611-2721-9

I. 国… II. 邢… III. 国际运输:水路运输—概论 IV. F550.84

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 105269 号

大连理工大学出版社出版

地址:大连市凌水河 邮政编码:116024

电话:0411-84708842 传真:0411-84701466 邮购:0411-84707961

E-mail: dulp@dulp.cn URL: <http://www.dulp.cn>

大连华伟印刷有限公司印刷 大连理工大学出版社发行

幅面尺寸:185mm×260mm 印张:11.75 字数:260千字

印数:1~2 000

2004年10月第1版

2004年10月第1次印刷

责任编辑:范业军

责任校对:黄群

封面设计:宋 蕾

定 价:18.00 元

前 言

浩瀚的海洋占地球表面总面积的 71%，大海把许多国家分隔开，曾令人类“望洋兴叹”。随着社会和科技的进步，现在这片蔚蓝的大海为人类提供了“舟楫之利”，成为连接全世界各国经济和文化纽带。过去，隔海相望国家之间的旅客和货物只能靠船舶漂洋过海，现在，除了船舶，还可以选择飞机旅行和运输。虽然海上运输是世界上最古老的运输方式，但是，由于海上货物运输具有运量大、成本低的优点，至今仍然在国际货物运输中发挥重要作用，全世界 80% 以上的国际贸易货物还是通过船舶运输的，在我国，国际航运约占外贸货物运输的 90%。随着世界经济全球化发展，作为国际物流的重要一环，国际航运的作用和地位将越来越重要，而且是其他运输方式无法替代的。

国际航运主要为国际贸易货运服务，为了适应国际贸易运输需要，从事国际航运的船舶有哪几种营运方式？比方说，如果一家外贸公司出口 500 台计算机，而另一家出口的是 5 万吨玉米，同样选择海上运输，这两家公司对船舶营运方式有什么样的要求？

国际航运涉及两个甚至多个国家，货物交接环节多，涉及面广，手续繁杂，外贸运输业务性很强，这个行业主要有哪些业务？

货物交接环节多，可能发生各种争议和纠纷。海上运输环境比较恶劣，可能造成货损甚至重大海难事故。如果希腊航运公司运输英国贸易公司出口到中国的货物，在中国港口卸货时发现货物损坏，我国进口公司应依据哪国法规提出索赔？能不能出现依据不同国家法规处理，结果出现不公平的现象？出现争议和纠纷如何解决？

提起国际航运行业，通常人们首先想到远洋运输公司、轮船公司等，其实，除拥有船舶的航运公司之外，港口城市中还有许多为国际航运服务的企业，如船舶代理公司、货运代理公司、货运理货公司和港务公司等。为什么现在很多外贸公司的货物运输并不是自己亲自办理，而是委托代理人办理？国际航运代理人的作用是什么？他们主要经营哪些业务？

由于世界经济以及交通运输自身的发展,人们认识到,运输不再仅仅是单纯的、孤立的运输,国际航运仅是国际物流过程的一个环节,是国际物流系统的一个子系统。参与国际物流给国际航运业带来了新的发展机遇,是国际航运业的大势所趋。为了适应这种趋势,国际航运业如何从单纯的海上运输向更广阔的领域发展?

当然,国际航运业离不开技术支持和保障,例如,船舶建造与维修、船舶驾驶、船舶检验、港口货物装卸、港口和航道、通讯导航和海上打捞救助等。为此,本书简要介绍一些船舶方面的知识。但是,我们应当认识到,国际航运业务也是一种商务活动。因此,从事国际航运业务的人要了解这一行业的特点,学习相关知识,培养所需能力。

国际航运业需要复合型人才,从事国际航运业务的人要懂得一些物流和外贸知识,了解国际航运业务,熟悉有关的国内、国际法规和国际惯例,并且能熟练运用。从事国际航运业务的人外语能力要强,要具备较好的外语听、说、读、写能力。从事国际航运业务的人可能要同许多机构打交道,例如,船公司、货主(外贸公司)、海港、海关、商检、银行和保险公司等,要学会与他们建立良好的关系,掌握灵活的交际和谈判能力。

国际航运业务涉及面很广,涉及相关知识很多,本书仅能介绍一些国际航运的入门知识,作为读者进一步学习的基础。想要深入学习的读者可参阅有关文献,例如本书后所列参考文献。至于国际航运业需要从业人员所具备的实践能力——业务操作和交际洽谈能力、经营管理能力,恐怕还需要他们在国际航运的实践中学习和锻炼。

在编写这本书的过程中,作者参阅了大量有关国际航运和物流等方面的著作和论文,访问了很多网站,从而获得大量有价值的参考资料。虽然在参考文献中列出了一部分,但是由于所参考的文献太多,没能一一列举,在此向有关作者表示衷心的感谢。

本书出版得到大连理工大学教务处的指导和资助,在此表示诚挚的谢意。

本书内容虽然浅显,但国际航运涉及的知识广泛,况且当今国际航运业发展很快,加之作者学识所限,书中疏漏在所难免,恳请专家和读者不吝指正。

作 者
2004年1月

目 录

第1章 国际航运与物流 / 1

- 1.1 物流基本概念 / 1
 - 1.1.1 物流的作用和定义 / 1
 - 1.1.2 物流系统 / 2
 - 1.1.3 国际物流 / 3
 - 1.1.4 交通运输与物流 / 3
- 1.2 国际航运在国民经济中的作用 / 4
 - 1.2.1 国际贸易与外贸运输 / 4
 - 1.2.2 国际航运 / 5
 - 1.2.3 国际航运在国民经济中的作用 / 5
 - 1.2.4 国际航运特点 / 6
- 1.3 中国国际航运业与世界著名航运公司 / 8
- 1.4 国际航运中船舶营运方式 / 10
 - 1.4.1 班轮运输 / 10
 - 1.4.2 租船运输 / 11
- 1.5 世界主要航线与货流 / 13
 - 1.5.1 太平洋航线 / 13
 - 1.5.2 大西洋航线 / 14
 - 1.5.3 印度洋航线 / 14
 - 1.5.4 集装箱航线 / 15
 - 1.5.5 石油航线 / 15
 - 1.5.6 铁矿石航线 / 16
 - 1.5.7 谷物航线 / 16
 - 1.5.8 煤炭航线 / 16
 - 1.5.9 铝土矿航线 / 16
 - 1.5.10 磷灰石航线 / 16
- 1.6 国际航运与国际贸易价格 / 16
 - 1.6.1 装运港船上交货价 FOB / 17
 - 1.6.2 成本加保险费和运费价 CIF / 18
 - 1.6.3 成本加运费价 CFR / 20

第2章 船舶与货物 / 21

- 2.1 船舶概况 / 21
 - 2.1.1 船体 / 21
 - 2.1.2 船舶动力装置 / 22
 - 2.1.3 螺旋桨与舵 / 22
 - 2.1.4 系泊装置 / 22
 - 2.1.5 货舱与起货设备 / 22

- 2.1.6 船员住舱和驾驶室 / 22
- 2.1.7 救生设备 / 23
- 2.2 船舶主要营运技术性能 / 23
 - 2.2.1 船舶主尺度 / 23
 - 2.2.2 船舶速度 / 23
 - 2.2.3 船舶载重吨位 / 24
 - 2.2.4 船舶吃水与载重线 / 24
 - 2.2.5 船舶容积性能 / 25
- 2.3 船舶类型 / 26
 - 2.3.1 客船 / 26
 - 2.3.2 普通杂货船和多用途船 / 26
 - 2.3.3 集装箱船 / 27
 - 2.3.4 滚装船 / 27
 - 2.3.5 散货船 / 28
 - 2.3.6 油船 / 28
 - 2.3.7 液化气船 / 28
- 2.4 船舶检验与登记 / 29
 - 2.4.1 国际航行船舶证书 / 29
 - 2.4.2 船级社与船舶入级 / 30
 - 2.4.3 船舶法定检验 / 31
 - 2.4.4 船籍和船旗 / 31
- 2.5 航运货物运输特征 / 33
 - 2.5.1 积载因数和亏舱率 / 33
 - 2.5.2 货物价值对运输的影响 / 33
 - 2.5.3 货物运输形态与包装 / 33
 - 2.5.4 几种常见货物的运输特征 / 35
 - 2.5.5 特种货物 / 35
- 2.6 船舶货物积载 / 36
 - 2.6.1 船舶积载 / 36
 - 2.6.2 船舶积载应考虑的因素 / 36

第3章 班轮运输业务 / 39

- 3.1 班轮运输的货运程序 / 39
 - 3.1.1 揽货和订舱 / 39
 - 3.1.2 装船 / 40
 - 3.1.3 卸货 / 40
 - 3.1.4 交付货物 / 41
- 3.2 主要货运单证 / 42

- 3.2.1 在装货港编制使用的单证 / 43
- 3.2.2 在卸货港编制使用的单证 / 45
- 3.2.3 班轮货运业务流程 / 46
- 3.2.4 国际航运单证作业现代化 / 47
- 3.3 提单 / 48
 - 3.3.1 提单的法律概念 / 48
 - 3.3.2 提单的功能 / 49
 - 3.3.3 提单分类 / 50
 - 3.3.4 提单正面内容 / 52
 - 3.3.5 提单背面条款 / 53
 - 3.3.6 提单的业务流程 / 55
 - 3.3.7 电子提单 / 55
- 3.4 有关提单的国际公约 / 56
 - 3.4.1 有关提单的三个国际公约 / 56
 - 3.4.2 《海牙规则》关于承运人的责任和免责 / 57
 - 3.4.3 三个国际公约的差别 / 58
 - 3.4.4 中国海商法 / 59
- 3.5 班轮公会 / 60
 - 3.5.1 班轮公会的概念 / 60
 - 3.5.2 班轮公会采取的主要措施 / 60
 - 3.5.3 班轮公会行动守则公约 / 62
- 3.6 班轮运价 / 63
 - 3.6.1 班轮运价特点 / 63
 - 3.6.2 班轮运价计算标准 / 64
- 第4章 租船运输业务 / 65**
 - 4.1 租船程序 / 65
 - 4.1.1 世界主要航运市场 / 66
 - 4.1.2 租船经纪人 / 67
 - 4.1.3 租船程序 / 68
 - 4.1.4 租船合同范本 / 70
 - 4.2 航次租船合同主要内容 / 71
 - 4.2.1 合同当事人 / 72
 - 4.2.2 船舶概况 / 72
 - 4.2.3 船舶位置 / 73
 - 4.2.4 装卸港口 / 73
 - 4.2.5 受载期限和解约日 / 74
 - 4.2.6 货物 / 74
 - 4.2.7 运费及运费支付 / 74
 - 4.2.8 装卸费用分担 / 75
 - 4.2.9 出租人责任 / 76
 - 4.2.10 装卸时间、滞期费与速遣费 / 76
 - 4.2.11 代理人 / 77
 - 4.2.12 佣金 / 77
 - 4.2.13 留置权 / 77
 - 4.2.14 赔偿条款 / 78
 - 4.2.15 免责条款 / 78
 - 4.3 定期租船合同主要内容 / 78
 - 4.3.1 船舶说明 / 79
 - 4.3.2 租期和租金 / 79
 - 4.3.3 交船和还船 / 79
 - 4.3.4 航行区域 / 80
 - 4.3.5 费用分担 / 80
 - 4.3.6 租金支付和撤船 / 81
 - 4.3.7 停租 / 81
 - 4.3.8 转租 / 82
 - 4.4 航次估算 / 82
- 第5章 集装箱运输 / 84**
 - 5.1 集装箱运输基本知识 / 84
 - 5.1.1 集装箱种类 / 85
 - 5.1.2 集装箱运输特点 / 87
 - 5.1.3 集装箱运输的关系方 / 88
 - 5.1.4 集装箱货物装箱方式 / 89
 - 5.1.5 集装箱货物交接方式 / 90
 - 5.1.6 集装箱货物交接地地点 / 90
 - 5.2 集装箱运输业务 / 91
 - 5.2.1 集装箱货物进出口货运程序 / 91
 - 5.2.2 集装箱货物进出口货运单证 / 92
 - 5.2.3 集装箱的箱务管理 / 93
 - 5.3 国际多式联运 / 93
 - 5.3.1 国际多式联运的定义与特征 / 94
 - 5.3.2 国际多式联运的优越性 / 94
 - 5.3.3 国际多式联运的运输组织形式 / 95
 - 5.3.4 我国的国际多式联运 / 97
 - 5.4 多式联运经营人的责任 / 98
 - 5.4.1 多式联运经营人 / 98
 - 5.4.2 多式联运经营人的责任 / 99
- 第6章 承运人与托运人的责任、货运事故处理 / 101**
 - 6.1 承运人的责任 / 101
 - 6.1.1 承运人的最低法定义务 / 101
 - 6.1.2 承运人的最高法定免责 / 105
 - 6.1.3 承运人的责任期间 / 107
 - 6.1.4 承运人的赔偿责任限制 / 108
 - 6.2 托运人的责任 / 108
 - 6.2.1 妥善包装货物并正确申报货物资料 / 109
 - 6.2.2 办理货物运输手续 / 109

6.2.3 托运危险品的责任 / 109	7.1.4 船舶代理业务 / 130
6.2.4 支付运费 / 110	7.2 海上货物运输代理 / 134
6.2.5 托运人对共同海损的分摊 / 110	7.2.1 国际货运代理人 / 134
6.2.6 托运人对承运人的赔偿责任 / 111	7.2.2 国际货运代理人服务范围 / 136
6.3 货物交付中责任分配 / 111	7.2.3 国际货运代理人的作用 / 137
6.3.1 货物交接的义务 / 111	7.2.4 海运进口的货运代理业务 / 138
6.3.2 货物交付时的检验 / 111	7.2.5 海运出口的货运代理业务 / 139
6.3.3 货物交付的形式 / 112	7.2.6 海上货运代理人业务发展 / 140
6.3.4 留置货物 / 112	第8章 国际航运发展趋势 / 141
6.4 货运事故的种类 / 113	8.1 国际物流 / 141
6.4.1 货运事故的种类和原因 / 113	8.1.1 国际物流产生的原因 / 141
6.4.2 记录货运事故的各种文件或单证 / 114	8.1.2 发展国际物流的意义 / 143
6.5 索赔 / 114	8.2 国际航运迈向国际物流 / 145
6.5.1 索赔与索赔人 / 114	8.2.1 国际物流是国际航运企业发展的大方向 / 145
6.5.2 索赔的一般程序 / 115	8.2.2 发展国际物流对航运企业的重要意义 / 146
6.5.3 索赔单证 / 116	8.2.3 航运企业发展物流服务的对策 / 147
6.5.4 索赔权利的保全措施 / 117	8.2.4 国内航运企业开展物流服务的简况 / 149
6.5.5 权益转让 / 118	第9章 国际航运案例 / 150
6.6 理赔 / 119	9.1 船舶不适航货损案 / 150
6.6.1 索赔案件的审核 / 119	9.2 预借提单纠纷案 / 151
6.6.2 承运人的拒赔举证 / 120	9.3 保险公司代位索赔及承运人无权享受责任限制案 / 152
6.6.3 赔偿金额的确定 / 122	9.4 诉前扣押船舶案 / 153
6.7 共同海损 / 122	9.5 倒签提单所承担的法律责任案 / 154
6.7.1 共同海损的定义 / 122	附录1 统一提单的若干法律规则的国际公约 / 156
6.7.2 构成共同海损的条件 / 123	附录2 1978年联合国海上货物运输公约 / 159
6.7.3 共同海损的形式 / 124	附录3 中华人民共和国海商法 / 168
6.7.4 共同海损分摊 / 125	参考文献 / 179
6.7.5 共同海损理算 / 126	
第7章 海运代理 / 128	
7.1 船舶代理 / 128	
7.1.1 船舶代理人 / 129	
7.1.2 船舶代理关系类型 / 129	
7.1.3 备用金 / 129	

第 1 章 国际航运与物流

1.1 物流基本概念

现在人们经常听到“物流”一词,有人可能会感到陌生,其实物流早已与我们生活息息相关。想想看,如果没有运输把商品从产地运到消费地,南方产的橘子能遍布北方水

果市场,欧洲家庭能用上中国制造的空调等吗?同样,如果没有仓储和种玉临莪的梨个

南北橘子从产地运到消费地的橘子,能遍布北方水

果市场想想看,如果水

事上的需要实施了所谓“后勤管理”(logistics management),即运用当时已经成型的应用数学、运筹学以及系统工程初期的一些思想,对前方基地、后方供应基地、中间供应基地的一些分布,基地之间互相联系的海陆空的交通手段,以及战争发展的预测等因素做全面考虑,确保军事物资准时、适量地运送到指定地点,为赢得战争胜利发挥了重要作用。

为社会承担的公共储备,减少企业经营的风险,降低物流成本,促使企业逐步形成“零库存”的生产物资管理模式。

流通仓储的作用,它不再以储存保管为其主要目的。流通仓库包括捡选、配货、检验、分类等作业,并具有多品种、小批量、多批次等收货和配送功能,以及附加标签,重新包装等流通加工功能。

3. 配送子系统

配送与运输不同,运输一般指长距离运输大批量、品种较少的货物,如制造厂到批发商、商业企业和大型商店的货物运输;配送则指近距离、小批量和品种较复杂货物运送,如配送中心按用户需要搭配货物品种和数量并直接送货到门。

配送将物流与商流紧密地结合起来,既有物流配送中心给各大商业企业或工厂的配送,也有商业给各消费者的配送,还有工厂内部供应部门给各车间的原材料和零配件的配送。配送的功能要求准时、优质服务和较低成本。

1.1.3 国际物流

按照物流活动范围划分有:企业物流、地区物流、国内物流和国际物流。

国际物流是指,在物资出口国与物资进口国之间形成的物流。这种物流是国际间贸易的一个必然组成部分,各国之间的相互贸易最终通过国际物流来实现。在国际物流活动中,为了实现物流合理化,必须按照国际商品交易活动的要求来开展国际物流活动。它不仅要求降低物流费用,而且要考虑提高服务水平,提高销售竞争能力和扩大销售效益,即提高国际物流系统的整体效益。在国际物流系统中,包括商品的包装、存储、运输、检验、外贸加工及其前后整理、再包装以及国际配送等子系统,但运输起着核心作用,因为国际物流主要是靠运输克服商品产地和消费地之间的空间距离障碍,创造商品空间效益。

经济全球化进程加快,国际分工日益深化,国际间贸易急剧增加,这些需求成为推动国际物流发展的源动力。由于我国已加入 WTO,在经济全球化大潮汹涌冲击下,国际物流与国内物流必将走向一体化。

1.1.4 交通运输与物流

交通运输是伴随着商品生产和商品交换而产生和发展的。现代社会中,交通运输可以为经济、政治和军事服务,但是,主要还是为经济服务,商品生产离不开运输。如我国的电视机厂有些材料和配件需要到国外采购,有些材料和配件来自国内其他地区,电视机生产离不开运输。商品交换更离不开运输,如电视机消费遍布国内各地,还有国外许多国家。显然,电视机生产和交换既涉及国内运输,又涉及国际运输。没有商品位置的移动,商品交换就无法进行,没有运输把社会产品运到消费地点,产品的使用价值就不能实现。

现代交通运输主要通过铁路、公路、水路、航空和管道等运输方式来实现。这五种运输方式各有所长,在一定的地理环境和经济条件下都有最适宜的应用范围,组成一个综合的交通运输网络。

物流观念的发展是和交通运输的发展紧密相连的。现代物流实际上是对运输概念的一种延伸,是对传统运输的一个革命性的突破。

在运输发展的初级阶段,运输业还没有得到充分发展,经济增长主要依赖于社会总位移能力的增加,运输的地位比较突出,这个时期人们还没有物流观念。随着运输网络逐渐完善,运输技术与运输组织方式逐渐现代化,现代运输体系逐渐完善,运输在社会经济中的地位相对下降,再加之生产国际化、产品结构的变化和企业生产方式的转变,对货物的包装、仓储、装卸、配送等环节要求越来越高,人们对运输的认识发生了相应的改变:运输不再仅仅是单纯的、孤立的运输,而是物流过程的一个环节,是物流系统的一个子系统,它与其他子系统共同构成物流大系统。

现代物流观念把传统运输方式下相互独立的海、陆、空的各个运输方式按照科学、合理的流程组织起来,从而使客户获得最佳的运输路线、最短的运输时间、最高的运输效率、最安全的运输保障和最低的运输成本,形成一种有效利用资源、保护环境的“绿色”服务体系。

现代物流观念打破了运输环节与生产环节脱离的障碍,通过供应链与企业建立密切关系,实现货物流、资金流和信息流的有机统一,降低了社会生产总成本,使供应商、厂商、销售商、物流服务商及最终消费者都获益。

现代物流观念突破了运输服务中心是运力的观点,强调运输主动为客户服务,客户需求决定运输服务的内容和方式。在生产趋向小批量、多样化和消费者需求趋向多元化、个性化的情况下,物流服务提供商需要发展专业化、个性化的服务项目。

现代物流观念更着眼于运输流程的管理和采用电子信息技术,使传统运输的“黑箱”作业变为公开和透明的,并且与其他物流子系统相互协调、连为一整体,追求全程的最优,而不是运输环节最优。

现代物流的本质是通过不同的经济管理活动(如计划、实施与控制),使资源从原产地到最终消费者的有效流动,其基本功能是运输。因此,可以说现代物流实际上是对运输概念的一种延伸,是对传统运输方式的一个革命性的突破。

1.2 国际航运在国民经济中的作用

1.2.1 国际贸易与外贸运输

国际贸易已经成为当今各国经济发展中必不可少的部分,随着国际经济全球化和区域经济一体化的进展,21世纪国际贸易在世界经济中将发挥越来越重要的作用。在国际贸易中,合同签订仅仅是货物所有权转移(从卖方到买方),只有通过国际运输才能实现货物实体的转移——到收货人(买方)手中。国际贸易商品价格中包含运价,运价占商品价格的比例,一般商品大约为10%,有的可达30%~40%。

外贸公司在进行贸易谈判时,就要考虑如何运输更有利。如采用哪种运输方式,是通过公路、铁路、水路还是航空?如果发货地和收货地陆上连接,运输距离近,如边境贸易,可选择公路;距离远一些,如我国与中亚各国贸易,可选择铁路。如果出口地和进口

地之间被海洋阻隔,只能选择水路或者航空了。此外,像石油和天然气一类货物还可以采用管道运输。例如,海湾产油国家通过管道将石油输送到地中海港口,再船运出口;俄罗斯的石油和天然气通过管道输送到东欧国家。

1.2.2 国际航运

五种运输方式都可能用于国际贸易运输,但是由于世界大部分国家被海洋阻隔,而且水路运输具有运量大和成本低的特点,目前世界上大部分国际贸易货物是通过海上运输的。

所谓国际航运(International shipping)是指,以船舶为运输工具,从事本国港口与外国港口之间或完全从事外国港口之间的货物和旅客运输。

由于航空快捷、舒适,现在人们国际旅行大都是乘坐飞机,国际海上客运的目的主要是为旅游。为了满足游客乘船周游世界的需要,有的航运公司斥巨资建造大型游船,这类船简直就是一座海上城市,设施非常豪华,令乘船的游客有“不离家就能周游世界”(to travel round the world without leaving one's home)的感觉。目前国际航运的业务主要是为国际贸易运输服务,限于本书内容范围,本书只讨论国际海上货物运输。

1.2.3 国际航运在国民经济中的作用

国际航运作为国际物流的一个重要环节,在国民经济中发挥其独特的作用,是其他运输方式难以替代的。

1. 国际航运是发展对外贸易、保障经济独立的重要手段

在当今世界,全球经济趋向一体化,对外贸易已经成为一个国家国民经济的重要组成部分。一方面,国际航运规模和技术应适应国际贸易的发展,另一方面,国际航运的发展也促进国际贸易的发展。例如,海上集装箱运输的发展,使货物运输实现集装化,不仅缩短了运输时间、保证了运输质量、节省了货物包装用料和运杂费,而且实现“门到门”运输,因而有力地推动国际贸易发展。由于国际航运的运量大、运费低,以及对货物适应性强等优势,加上全球大部分国家的地理限制,使它成为国际贸易中主要的运输方式,保障一个国家经济独立的重要手段。

我国政府非常重视我国国际航运业发展,目前,我国的国际航运业已跻身于世界先进航运国家之列,成为我国对外贸易的重要后盾,有力地促进我国对外贸易的发展。由于我们拥有强大的国际航运船队,即使需要从国际市场上租用外轮,我们也有与外国船东讨价还价的实力。几十年的经验证明,每当世界或地区出现紧张局势时,凡是涉及紧张状态的水域,外国船东常常拒绝在这些区域航行或趁机抬高运价。而对于战略物资运输,则只能依靠配备本国船员的本国船舶来运输。

像美、日等许多依赖国际贸易的国家很重视本国国际航运业发展,采取各种航运保护政策,通过立法加以保护,从资金上加以扶持和补助,在货载方面给予优惠,提高本国船队在国际航运市场上的竞争力。

2. 国际航运是国家外汇收入的重要来源

国际航运属于国际海运服务贸易,即利用船舶和其他运输工具,通过提供海上运送

货物和旅客服务可获得一定外汇收入。前面已经提到,国际贸易中运费支出一般占外贸进出口总额 10% 左右,可想而知,外贸运输的运费空间很大,其中海运运费的份额占有相当大的比例。

为了维护本国权益,对于出口货物,如果通过船运,卖方希望派本国船将出口货物运抵目的港,除了可获得贸易货款外,还可为本国赚取运费收入。而对进口货物,买方则争取由本国船承运回国,希望这笔运费让本国航运公司来赚取,可谓“肥水不流外人田”。

国际航运船队除承担本国外贸运输,还可参与国际航运市场竞争,承担第三国运输。这种情况下,国际航运作为“国际服务贸易”的特点尤其突出,像货物贸易一样,也能为国家创汇。如挪威、希腊和丹麦这些航运发达的国家,其国际航运船队主要从事其他国家海上运输,成为这些国家外汇收入的重要来源。

3. 国际航运业发展可带动航运产业链和临港工业的发展

海上运输离不开港口、船舶的支撑,国际航运业发展可带动港口、港口机械、造船、修船、集装箱制造业的发展,而且这些产业又可带动钢铁、材料、机械制造、电子仪器仪表工业的发展,从而这些产业形成航运产业链。

临港工业借助海上运输,可以减少原材料、产成品运输中转次数,最大限度地降低运输销售成本。如在港口附近建设钢铁厂,巨轮从澳大利亚、巴西等地运回铁矿石,生产出钢材,便直接装船运往世界各地。在国际化生产情况下,无论是原料运入,还是产品出口,都离不开国际航运的支持。当然,国际航运与航运产业链、临港工业应该是互动的关系。

围绕国际航运的其他海运服务业也非常活跃,像船舶代理、货运代理、理货、船舶供应、船舶管理等都随国际航运发展而发展。此外,国际航运业还能带动租船及船员劳务、金融和保险等行业的发展。

4. 国际物流业的主力

由于国内经济发展和世界经济全球化进程加快,企业采用全球战略,在世界范围寻找生产资源和产品市场,这些需求构成了国际物流发展的源动力。物流核心是运输,国际航运是国际贸易货物的主要运输方式,国际航运企业不仅具有海运能力,而且经过多年经营,在全球形成运输、仓储、配送等综合性的运输服务网络和信息网络,汇聚了大量有经验的人才,已经成为其开展国际物流服务的主要力量。

1.2.4 国际航运特点

国际航运通常要远涉重洋,运量大、成本低,涉及不同国家和地区,运输风险大,受国际公约和有关国家、地区的法规限制,也要受到国际航运市场的影响。这些特点可归纳如下:

1. 运量大和成本低

国际航运的运输工具是船舶,目前用于国际航运的船舶的载重量很大。如常见的万吨级船舶,其载重能力相当二三百个火车车厢的载重量,更不必说载重几十万吨的特大型油船了。

另外,海上运输对船舶尺度几乎没有限制,船舶舱容大,适合载运体积大的货物,如

超长、超重的特大机械和化工设备。这一特点是其他运输方式不能比拟的。

由于航运利用天然航道,基本建设投资少,加之船舶运量大,规模经济效益高,而且船舶在水上航行,不像陆路运输那样要消耗额外的能量上坡和减速下坡,因而航运耗能少、运输成本低。据统计,海运运费一般约为铁路运费的 $1/5$,公路汽车运费的 $1/10$,航空运费的 $1/30$ 。这一特点使国际航运具备运输低值大宗货物的绝对优势。

2. 运输的速度慢

考虑到运输经济性,船舶速度较慢。例如,一般油船和散货船航速 15 节左右(约 28 公里/小时),即使速度较快的集装箱船,一般也只有 25 节左右(约 46 公里/小时)。与陆上的火车和汽车运输相比,显然海上货物运输速度比其他运输方式慢得多。

3. 海上运输风险大

海洋环境很复杂,特别是远洋运输,随时都可能遭遇狂风、巨浪、暴风、雷电、海啸等人力难以抗衡的海洋自然灾害袭击,遇险的可能性比陆地、沿海要大。

由于船舶规模大,载货量多,一旦遇险,船舶本身和货物的经济损失将是巨大的。像油船触礁这类事故,除船舶本身和货油损失外,大量原油外泄,还将严重破坏海洋环境和生态,为此,肇事方面还要耗巨资清理所造成的海洋污染。例如,1989 年发生的阿拉斯加威廉王子湾油污事故,最终判赔 80 亿美元,2002 年发生的“威望号”油污事故,据有关人士分析,赔偿金额将高达 90 亿美元。

同时,海上运输还存在着社会风险,如战争、罢工、贸易禁运等因素的影响。为规避海上风险,海上货物运输和船舶保险尤其重要。

4. 国际性

(1) 受国际航运市场影响

由于进出口货物运量不平衡,运输季节不平衡,如果一个国家的国际航运的船队只承担本国进出口货物运输,则船舶运力不能得到充分利用。为了更充分发挥船舶运力,取得更好的航运经济效益,本国船队还需要进入国际航运市场,承揽其他国家货载,积极开展第三国货物运输。但是,国际航运市场(特别是租船市场)上汇集着许多国家船舶经营人,为争揽货载,展开竞争。特别是现在的国际航运市场,由于总体上运力大于需求,竞争尤其激烈。在这个市场上,只有运力的供求关系,才是左右运价或租价水平变动的根本原因。任何个别的船舶经营人对市场上运价的影响都是很有限的,船舶经营人的经营活动必须适应这个市场行情变化。为此,国际航运的船舶经营人需要经常了解各航线上船舶经营状况和国际政治经济形势变化,并对国际航运市场变化进行分析和预测,掌握国际航运市场变化规律,制定正确的经营策略。如开辟新的班轮航线,增加新船型,淘汰旧船,调整运费率或租金水平等。

(2) 主要货运单证在国际上通用,符合国际公约和国际惯例

国际航运的货运单证种类繁多,其作用是传递运输信息,也是办理货物交接和划分货物交接各方责任和义务的证明。国际航运船舶要航行于不同国家的港口之间,各航运公司和港口的单证,既要符合本国法规和业务需要,也要符合国际公约和国际航运惯例,能被各有关方面承认和接受。所以,一些主要的货运单证,在名称、作用和记载的内容上常常是大同小异,或完全一致,可以在国际间通用。

(3) 各国的国际航运法规趋向统一

国际航运是属于国际间的运输,在运输中常会发生各种事故和争议,这些问题也可能发生在本国水域范围之外,纠纷或争议的各方也可能分属不同的国家,处理这些问题时,就要提出一个适用哪一个国家的法律问题。如果同一个案件按不同国家法律处理,可能得出完全不同的结果,这就造成这不公平。因此,国际航运界要求制定国际公约,统一各国航运法规。二十世纪国际航运组织制定了许多国际公约,各国家在批准这些国际公约后,都相应地进行国内立法,使国际公约在国内具有法律效力。

我国于 1992 年制定了《海商法》,它是我国目前调整海商法律关系的最重要的法律规范。中国海商法规定:“中华人民共和国缔结或参加的国际条约同本法有不同规定的,适用于国际条约的规定。但是,中华人民共和国声明保留的条款除外。”另外还规定:“中华人民共和国法律和中华人民共和国缔结或参加的国际条约没有规定的,可以适用国际惯例。”

从这两条看出,《海商法》明确规定,我国参加的国际公约是我国法律的组成部分,而且在国际条约与国内立法有抵触时,国际条约优先适用。而且我国还承认,国际惯例也作为法规的主要补充。一种商业习惯性做法,只有经过长期实践,已经广泛被同行遵守,而且具有相当程度的合理性、确定性和稳定性,才可形成一种国际惯例。国际惯例对法规主要起补充作用,即只有在国际条约和国内立法都没有规定时,才可以援用国际惯例。

1.3 中国国际航运业与世界著名航运公司

中国的国际航运业有了很大的发展,特别是 20 世纪 80 年代以来发展很快,我国远洋船舶航行于世界 160 多个国家和地区的 1300 多个港口,承担了我国大部分进出口货物运输任务。国内各地从事国际航运的企业三百多家,其中最大的航运公司是中国远洋运输(集团)总公司(China Ocean Shipping(Group)Co., COSCO)和中国海运集团公司(China Shipping Group)。

中远集团是世界十大航运公司之一,在国际航运界享有较高的声誉。中远集团在大连、天津、青岛、上海和广州等地成立若干个远洋公司。中远集团运力占全国远洋运力的 75%,是我国远洋运输的骨干企业、我国外贸运输的主力。

目前,中远集团已经拥有和经营着 540 余艘现代化远洋船舶,包括集装箱船、干散货船、杂货船、客货船、特种船、油轮和液化气船等,总计 2300 万载重吨,其中,集装箱船队拥有船舶 100 余艘、22 万个标准箱位(TEU);干散货船队拥有船舶 200 艘、1100 万载重吨;杂货船队拥有船舶 100 余艘、200 万载重吨。带有“COSCO”标志的中远集团船舶遍及世界多个国家和地区,其海外公司还雇用数千名外籍员工,是名副其实的跨国企业。

中海运集团兼营国内和国际航运业务,最近几年其国际航运业务发展很快,成为中国远洋运输的另一支劲旅。中海运集团由货运、油运、集装箱运输、客运、特种货物运输等五大专业船公司组成,拥有各类船舶近 400 艘,1150 万载重吨,年运输量超过 2 亿吨。中

海运集团的集装箱运输实现了跨越式的发展,已形成了100余艘船、20万箱位(TEU)的集装箱船队规模,开辟了40余条内外贸兼有的集装箱班轮航线,2003年完成集装箱重箱运输352万TEU,因而中海运集装箱运输公司也是世界十大集装箱班轮公司之一。目前中海运集团正在建造多艘大型集装箱船和油船,为进一步发展国际航运业做准备。

除上述大型国际航运公司外,国内许多航运企业兼营国内和国际航运业务。

我国的台湾和香港地区也有许多的世界著名航运公司,例如,台湾的长荣海运(EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN) LTD)和香港的东方海外(ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE LTD),他们在国际航运市场上都有着重要影响。

为了帮助读者对国际航运业有所了解,这里列举一些世界著名的航运公司,它们是:

丹麦的马士基(MAERSK A/S)

瑞士的地中海航运(MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S. A.)

荷兰的铁行渣华(P&O NEDLLOYD B. V.)

韩国的韩进海运(HANJIN SHIPPING CO., LTD)

韩国的现代商船(HYUNDAI MERCHANT MARINE CO., LTD)

美国的美国总统(AMERICAN PRESIDENT LINES LIMITED)

法国的达飞轮船(CMA CGM S. A.)

日本邮船(NIPPON YUSEN KABUSHIKI KAISHA)

日本川崎汽船株式会社(KAWASAKI KISEN KAISHA LTD)

德国的赫伯罗特(HAPAG-LLOYD CONTAINER LINE GMBH)

需要指出的是,国际航运企业不仅仅是指上述拥有船队的各种航运公司,广义上说,还应包括为国际航运服务的各种公司,如租船公司、船舶代理公司、货运代理公司、装卸公司和理货公司等。国内对外开放的港口城市都开设了许多为国际航运服务的各类公司,如中国外轮代理总公司和中国对外贸易运输总公司下属的各地船务公司,大型远洋集团公司内也经营国际航运的服务公司。

租船公司本身拥有船舶,但不愿经营船舶运输业务,而将船舶用于出租。船舶出租虽然没有经营运输盈利高,但可获得稳定租金收入,而且管理简单,风险小。

船舶代理公司的主要业务是,接受船舶经营人或船舶所有人的委托,为他们的在港船舶代办在港的各项业务和手续,包括货物承揽、货物装卸、船舶供应和船舶检验等。

货运代理公司主要为货主办理货物进出口、报关手续、组织和安排货运等。有的货运代理先以自己的名义接受货主的货物托运,再将自己承运的货物交给航运公司运输。这种情况下,货运代理实际上已成为所谓的“无船承运人(non-vessel operating carrier)”。

装卸公司主要是根据货主或船方的委托,进行货物装船或卸船服务,此外还能提供货物分拣、拆包、灌包和驳运、转运等服务。

船舶理货是国际航运过程中一项货物公正业务。国际贸易货物从卖方到买方经过多次搬运和交接,理货公司以第三者的身份,对船舶装卸货物的数量和状态进行检查、认可和公正,认可和公正结果得到有关方确认后具有法律效力,可作为分清各方责任的证明。