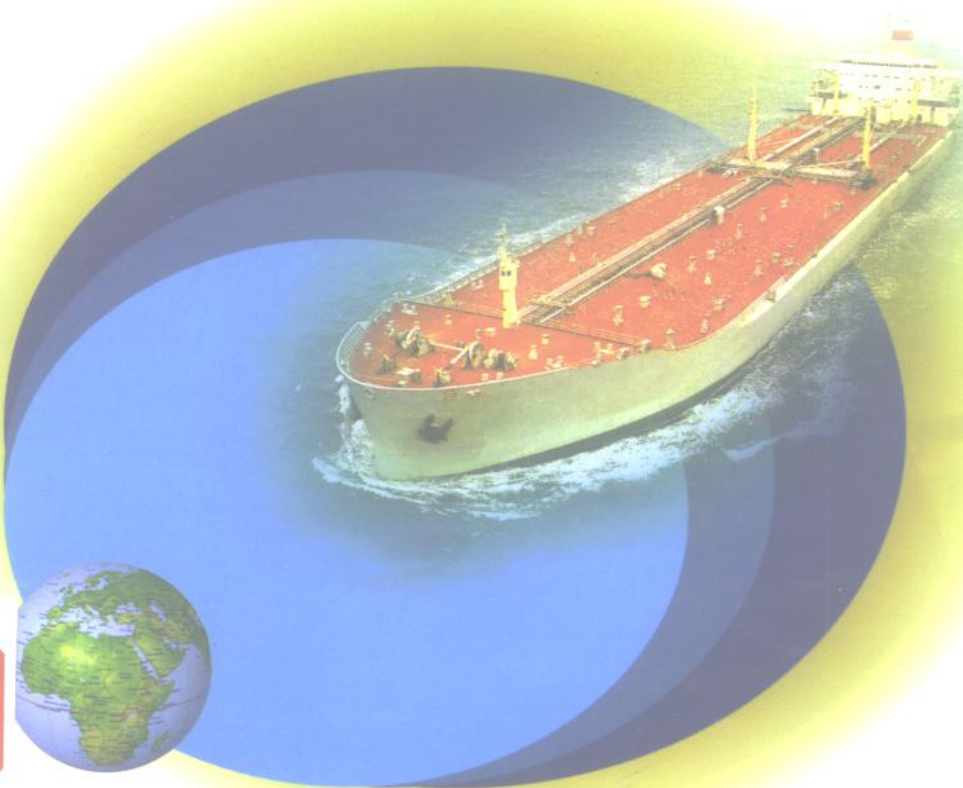


普通高等学校部省级重点教材

船舶贸易与经营

CHUANBO MAOYI YU JINGYING

刘祖源 施金龙 毛筱菲 编



人民交通出版社

普通高等学校部省级重点教材

船舶贸易与经营

Chuanbo ~~Maoyi~~ Yu Jingying

刘祖源 施金龙 毛筱菲 编

人民交通出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

船舶贸易与经营/刘祖源, 施金龙, 毛筱菲编.-北京: 人民交通出版社, 2000
ISBN 7-114-03589-6

I . 船… II . ①刘…②施…③毛… III . 船舶-销售管理 IV . F407.474.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 13251 号

船舶贸易与经营

刘祖源 施金龙 毛筱菲 编

责任校对: 戴瑞萍 责任印制: 张 凯

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号 010 64216602)

各地新华书店经销

北京牛山世兴印刷厂印刷

开本: 850×1168 1/32 印张: 12.375 字数: 331 千

2000 年 2 月 第 1 版

2000 年 2 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001-2200 册 定价: 20.00 元

内 容 提 要

随着改革开放和市场经济的发展,我国造船企业面对的是竞争激烈的国际市场。在国际船舶市场普遍低迷的情况下,如何搞好贸易经营是很重要的。

本书共分 8 章,分别介绍了船舶产品贸易的市场情况,船舶贸易的基本原理、基本方法,船舶产品的估价原理及方法,船舶合同的基本格式及内容,船舶贸易谈判的方法和技巧,二手船及废船交易,船舶贸易融资,船舶贸易经营管理等内容。

本书既有理论,又联系实际,介绍的方法来自于实践,操作性较强。本书可供船舶工程专业的学生作教材使用,亦可供船舶生产单位、经营单位、使用单位的人员参考。

出版说明

根据国务院发（1978）23号文件批转试行的《关于高等学校教材编审出版若干问题的暂行规定》，中国船舶工业总公司负责全国高等学校船舶类专业规划教材编审、出版的组织工作。

为做好教材编审组织工作，中国船舶工业总公司相应地成立了“船舶工程”、“船舶动力”两个教材委员会和“船电自动化”、“惯性导航及仪器”、“水声电子工程”、“液压”、“水中兵器”五个教材小组，聘请了有关院校的教授、专家 50 余人参加工作。船舶类专业教材委员会（小组）是有关船舶类专业教材建设研究、指导、规划和评审方面的专家组织，主要任务是协助船舶总公司做好高等学校船舶类专业教材的编审工作，为教材质量审查把关。

经过前四轮教材建设，共出版教材 300 余种，建立了较完善的规章制度，扩大了出版渠道，在教材的编审依据、计划体制、出版体制等方面实行了有成效的改革，这些为“九五”期间船舶类专业教材建设奠定了良好基础。根据国家教委对“九五”期间高校教材建设要“抓好重点教材，全面提高质量，继续增加品种，整体优化配套，深化管理体制和运行机制的改革，加强组织领导”的要求，船舶总公司于 1996 年又制定了“全国高等学校船舶类专业教材（九五）选题规划”。列入规划的选题共 133 种，其中部委级重点选题 49 种，一般选题 84 种。

“九五”教材规划是在我国发展社会主义市场经济条件下第一个教材规划，为适应社会主义市场经济外部环境，“九五”船舶类专业教材建设实行指导性计划体制。即在指导性教材计划指导下，教材编审出版由主编学校负责组织实施，教材委员会（小

组)进行质量审查,教材编审室组织协调。

“九五”期间要突出抓好重点教材,全面提高教材质量,为此教材建设引入竞争机制,通过教材委员会(小组)评审、择优确定主编,实行主编负责制。教材质量审查实行主审、复审制,聘请主编校以外的专家审稿,最后教材委员会(小组)复审,复审合格后由有关教材委员会(小组)发出版推荐证书,出版社方可出版。全国高校船舶类专业规划教材,就是通过严密的编审程序和高标准、严要求的审稿工作来保证教材质量。

为完成“九五”教材规划,主编学校应充分发挥主导作用。规划教材的立项是由学校申报,立项后由主编学校组织实施,教材出版后由学校组织选用,学校是教材编写与教材选用的行为主体,教材计划的执行主要取决于主编学校工作情况。希望有关高校切实负起责任,各有关方面积极配合,为完成“九五”船舶类专业教材规划、为编写出版更多的精品教材而努力。

由于水平和经验局限,教材的编审出版工作和教材本身还会有很多缺点和不足,希望各有关高校、同行专家和广大读者提出宝贵意见,以便改进提高。

中国船舶工业总公司教材编审室

一九九九年十一月

前 言

改革开放 20 多年来,中国船舶工业的发展取得了举世瞩目的成绩,造船总量居世界第 3 位,船舶出口世界五大洲近 50 个国家和地区,已成为国际船舶市场上的一支劲旅和我国机电产品出口的支柱产业。实践证明,我国船舶工业的进步与在船舶经营方面的超前意识和实际策划密不可分。在市场经济条件下,要在世界造船市场占一席之地,不仅要加强造船科学技术的进步,而且还应把现代船舶经营摆在战略地位上,主动面向市场,提高船舶经营、报价、签约水平,保持竞争力。

市场的竞争重点是人才的竞争。随着我国造船工业改革开放的不断深化,对人才的要求也越来越高,要求他们不仅懂得技术,还要具有经济、金融、经营、法律等方面的知识。为适应这一变化,高等学校有造船专业的院系增设了贸易、经营等方面的课程,以培养适应市场经济发展的复合型人才。《船舶贸易与经营》正是为这方面的教学而编写的。

目前,尚没有正式出版船舶贸易与经营方面的教材,只有本书主编于 1995 年编写的《船舶产品估价》讲义。由戴耀南主编的《现代船舶经营实用手册》和吕宝璋主编的《船舶经营与报价实用指南》虽正式出版,对现行船舶市场、贸易、经营等方面也作了系统全面的介绍,但属手册性著作。另外,在一些相关的专业杂志上,也只有有一些研究文章发表。

本书是在《船舶产品估价》讲义的基础上,以《现代船舶经营实用手册》、《船舶经营与报价实用指南》为主要参考资料而编写的。作者根据教材应包括本学科的基本理论、基本原理和基本方法的要求,抽象和归纳出船舶贸易与经营中的一般规律。编者在内容的选择、归纳、概括方面下了较大的功夫,注意了内容间的衔接和层次,力争做到条理清晰,逻辑性强。

本书由刘祖源任主编,施金龙为副主编。第一章、第八章由施金龙编写,第四章、第七章由毛筱菲编写,第二章、第三章、

第五章、第六章由刘祖源编写，最后由刘祖源统稿。全书由上海交通大学张仁颐教授主审；船舶工程教材委员会副主任陈宾康教授复审。

在本书的编写过程中，得到许多同志的帮助和指导，特别是孔祥鼎教授对书稿多次提出修改意见，使编者受益匪浅，在此一并致谢。

由于编者理论知识欠缺，实践经验较少，书中难免存在疏漏和错误，在内容的选取和安排上存在许多值得商榷的地方，敬请各位专家和读者批评指正。

编 者

目 录

第一章 船舶贸易概述	(1)
第一节 贸易分类与贸易原则.....	(1)
第二节 船舶市场的特点及开发.....	(3)
第三节 船舶贸易的组织及形式	(10)
第四节 船舶贸易的一般程序	(13)
第二章 船舶工程招标投标	(17)
第一节 招标投标概述	(17)
第二节 船舶工程招标	(21)
第三节 船舶工程投标	(28)
第四节 开标、评标、定标和合同签章	(41)
第五节 船舶工程招标投标实例	(51)
第三章 船舶建造工程报价	(68)
第一节 报价概述	(68)
第二节 造船成本及船价的简略估算	(75)
第三节 船价的详细估算	(80)
第四节 影响船价的因素及其分析.....	(117)
第五节 新的报价方式探讨.....	(123)
第四章 二手船和废船交易	(133)
第一节 二手船和废船概述.....	(133)
第二节 二手船的价格因素及其估算.....	(141)
第三节 废船价格因素及其估算.....	(149)
第四节 二手船和废船投资选择及决策分析.....	(162)
第五节 二手船买卖交易程序.....	(174)
第五章 船舶合同及其条款	(186)
第一节 合同法基本知识.....	(186)
第二节 船舶建造合同文本及其主要内容.....	(205)

第三节	船舶修理合同文本及其主要内容	(213)
第四节	二手船买卖合同文本及其主要内容	(219)
第五节	废船买卖合同条款及其主要内容	(223)
第六节	船舶合同的履行	(226)
第七节	船厂违约与船东违约	(228)
第八节	船舶合同及其条款实例	(233)
第六章	船舶贸易谈判	(260)
第一节	贸易谈判的方法及决策	(260)
第二节	船舶贸易谈判过程	(269)
第三节	贸易谈判的策略和技巧	(281)
第四节	谈判中应注意的其他问题	(288)
第七章	船舶贸易中的融资及付款方式	(295)
第一节	船舶融资的意义	(295)
第二节	船舶融资的途径及方式	(296)
第三节	付款方式及付款条件	(332)
第四节	汇率风险及其避免方法	(336)
第五节	其他交易条件	(349)
第八章	船舶贸易经营与管理	(368)
第一节	船舶贸易经营	(368)
第二节	船舶贸易促销	(374)
第三节	船舶贸易管理	(378)
第四节	船舶贸易效益	(381)
参考文献		(385)

第一章 船舶贸易概述

第一节 贸易分类与贸易原则

一、贸易及其分类

(一) 贸易的概念

贸易是指不同范围内商品交换活动或商品货币相交换(买卖)活动的总和。在经济活动中,贸易属于交换范畴。但是它不泛指一切交换,而是指产品的交换,不包括生产内部分工所引起的劳动能力相交换;一般也不是非商品交换的物物直接交换,而是以货币为媒介的商品交换,即买卖。马克思说:“发达的交换形式即贸易。”

(二) 贸易分类

贸易作为不同范围买卖活动的总和,可从不同研究角度划分其不同类型。

按产品(商品)形态划分,贸易分为有形产品贸易和无形产品贸易。有形产品,即看得见摸得着的产品,如消费品、生产资料(船舶产品多为生产资料)、房地产;无形产品包括产权、证券、商誉、信息等。

按贸易时间划分,贸易可分现货贸易、远期合同贸易和期货交易。现货贸易即一手交钱一手交货的贸易;远期合同贸易是指贸易双方为了固定产销关系而签订远期合同,并按合同规定履行各自的义务,使贸易得以如约完成;期货交易是在远期合同贸易的基础上发展起来的标准化合约贸易。

按贸易空间划分,贸易可分国内贸易、对外贸易和国际贸易。国内贸易是指发生在一国地域范围之内的各种贸易活动的总

和；对外贸易是指一个国家（或地区）与另一个国家（或地区）所发生的贸易（包括进口和出口两方面）；国际贸易是指世界各国之间的对外贸易。船舶是国际贸易的大宗产品，世界造船总量的 60% ~ 70% 用于出口。

按贸易形式划分，贸易可分经销、自动售货和拍卖。经销是指某一家或多家商业企业为一家生产企业推销产品，包销是经销的一种特殊方式，即生产者和某经销商签订协议，让其在一定地区和一定期限内独家经销指定的产品；自动售货是指以低价、方便的集批发零售为一体的仓储式销售为代表方式的贸易形式；拍卖是指在特定场合，对适于拍卖的特殊商品，举办一定的仪式，由购买者公开竞价的贸易形式。在海事司法实践中，就经常有对被扣压船舶的强制拍卖。

二、贸易的一般原则

市场经济中客观存在的价值规律、供求规律和竞争规律，作用于产品（商品）贸易活动，必然要求贸易活动遵循下列 3 条一般原则，即贸易自由原则、等价交换原则和公平竞争原则。

（一）贸易自由原则

贸易自由是指产品交换双方在没有外来干预下自愿让渡产品。作为贸易的原则，它表现为交易双方产品所有者共同利益要求的意志关系。

实行贸易自由原则并不等于可以完全取消贸易保护。事实上贸易中客观上存在一些力量悬殊的状态，劣势一方往往容易吃亏，所以劣势的国家或地区常采取保护性措施以维护自身利益。可见，贸易自由原则并不等于不要必要的保护。一般说，在国内贸易中应最大限度开放，允许充分的自由贸易；在对外贸易中，也要尊重市场经济规律，在保护独立的民族经济的前提下开展自由贸易。

（二）等价交换原则

等价交换就是要求产品的价格必须反映价值量，按照价值决

定的价格来交换产品。作为客观的、必然的趋势，从全社会、长时期来看，价格必定要由价值决定，等价交换必定要确立。等价交换排斥片面抬价，因为你能抬价，我也能抬价，等于谁也不能以超过商品价值所决定的价格来出售商品，而与通货膨胀导致币值下降、物价上涨一样。

等价交换是贸易中商品所有者实现自身利益必须坚持的互利原则。只有等价交换，交换者才能在自愿的条件下进行交换，生产者才能再生产，经营者才能周转，消费者才能用所得换取到自己所需的商品。

（三）公平竞争原则

公平竞争是指经济主体在贸易竞争中要有公平的外部环境和条件，以便使竞争得以正常地进行，充分发挥贸易促进经济发展、推动生产力提高的积极作用。

任何商品生产者、经营者或消费者在贸易中作为卖者或买者，都力图实现商品的价值，在贸易中获利。在贸易中获利，必须要求在贸易中争夺优势地位和条件去战胜竞争对手。然而要使竞争的积极作用得以发挥，就得在贸易中形成允许竞争、自由竞争、平等竞争的环境和条件。所以，贸易必须按公平竞争的原则办事。

贸易自由、等价交换、公平竞争三原则必须同时并行，不可偏颇，要相辅相成。马克思和恩格斯说：“竞争是实际的贸易自由”，就是这个道理。没有贸易自由，就难以实现等价交换，也就难以展开公平竞争；反之亦然。

第二节 船舶市场的特点及开发

一、市场及市场体系

贸易作为商品交换发达的形式离不开市场。市场是交换的范畴，在经济学上有多种含义。

首先，市场是指人们集中进行贸易活动的场所，也就是进行

买卖的地方，如城乡集市、城市和乡镇的贸易街区。它区别于生产场所和消费场所。其次，市场是流通领域，即一切商品货币交换活动的总和。第三，市场是指商品的销路，是指商品的需求。有销路、有需求，就是有市场。第四，在特定条件下，市场被用来作为交易组织的称谓，如批发市场、专业市场等。可见，市场的多种含义中既有具体的、直接的称谓，也有抽象的范畴。

市场是商品货币交换活动，即买卖活动的总和，市场亦即贸易。上述各种贸易类型，也可视为各种市场类型或市场形式。各种市场形式的有机整体形成市场体系或市场结构。市场结构由市场客体结构、时间结构和空间结构组成。

市场客体结构包括商品市场、资金市场、劳动力市场、技术市场、房地产市场、服务商品市场和信息市场。其中商品市场又包括消费品市场和生产资料市场。消费品市场的主要特点是：卖方是生产者，买方是消费者；市场比较分散，而且以现货交易为主；为适应消费需求的差异、消费心理的复杂、消费水平的提高及不同的消费档次，市场具有明显的地域性、民族性、时令性、层次性和多变性。生产资料市场的主要特点是：卖方和买方基本上都是生产者；买方对生产资料需求弹性小、需求量大，一般均为大宗交易；生产资料商品相对稳定，易于做到规范化、通用化、系列化，但选择性弱；生产资料既适于现货交易，又适于期货交易。

市场时间结构包括现货市场和期货市场。现货市场反映了市场主体和客体的运动在时间上的同步性，而期货市场表现了市场主体的权利让渡和交换客体的实际易位在时间上的分离性。现货市场与期货市场在买卖对象（商品本身、期货合约）、交易目的（取得商品，回避价格风险或投机获利）、交易方式（双边交易、公开竞价）、保障制度（合同法、保证金）和商品范围（一切商品，主要是农产品、石油、金属等一些初级原材料和金融商品）等方面都有不同。

市场空间结构包括地方市场、全国市场和国际市场。地方市

场又有两种类型：经济性地方市场，即商品流通的内在要求所形成的有利于商品实现的地方市场；行政性地方市场，即行政封锁和地方割据所形成的地方性市场。全国市场是在地方市场相互辐射和相互渗透的基础上，形成的全国统一市场。国际市场是国内地方市场、全国市场的扩大和延伸，对于我国参与国际分工及发展我国经济有重要作用。

二、船舶工业的特点

船舶贸易，即船舶产品的买卖活动。船舶是现代化的大型综合性产品，它大体包括船舶和船舶机电产品。从事船舶贸易，必须了解船舶产品的性质和特点。欲了解船舶产品特点，又必须首先了解船舶工业的特点。

（一）船舶工业属性

船舶工业是为经济建设、国防建设及其他有关部门提供船舶产品的行业，是以船舶建造、修理、拆解为主体，并为之配套的一个综合性的加工装配工业。船舶工业具有以下属性：

（1）先导性。早期的工业化国家在其发展中，要进行商品交换，要拓展海外市场，首先要发展海上运输，要建立造船业。后起工业化国家也把造船作为优先发展的产业，除了其自身对外贸易的需要外，还由于船舶工业也是技术和资金密集型的工业，较适合后起工业化国家的发展。

（2）相关性。一艘现代化舰船不仅是现代大工业的产物，而且是现代大工业的缩影。船舶工业的相关性一方面表现在对钢铁、机械、化工、电子等工业部门的需求（为这些部门的发展提供市场）；另一方面表现在为水运交通、农业渔业、海洋开发、对外贸易提供必需的物质手段。

（3）国际性。现代船舶航行于世界，具有很强的国际通用性，船舶建造必须符合一系列国际规范和标准。再则，现代船舶配套产品的复杂性，已使任何一个国家都难于不依赖其他国家而完全独立地完成一艘船的建造。

(4) 周期性。从世界造船业近代发展历史来看，其产量总体增长的过程，时而表现为迅速上升，时而表现为猛烈下跌，呈现出周期性波动。据统计，100 多年来，世界造船产量共发生过 12 次较大的波动，其中有 5 次产量升降幅度超过 50%。

(5) 风险性。由于船舶市场与国际政治经济联系紧密，船舶建造又具有建造期长、投入资金多的特点。若在建造期间发生突发性事件，或遇汇率变化、材料设备涨价、人工费用上升甚至船东毁约弃船等情况，都会使船舶经营面临很大风险。

(6) 社会性。这里的社会性是指社会效益性。船舶工业并不是微利行业，其自身可以产生较显著的经济效益，在市场兴旺时期还创造很高的盈利水平。不仅如此，由于其相关性，船舶工业的社会效益也甚高。

(二) 船舶工业的特点

船舶工业的属性决定了船舶工业具有如下特点：

(1) 船舶工业既是传统工业又是现代工业。船舶工业是典型的传统工业，但决不是夕阳工业，而是现代工业。在建造现代船舶的造船厂和配套产品厂，都必须具备综合性的现代化科学技术和生产手段；而从一艘现代先进船舶上，人们可以看到当代科学技术和工业生产中的最新成果。

(2) 船舶工业既是加工总装工业又是装备基础工业。船舶工业以钢铁等原材料为劳动对象，进行更深层次的加工，改变其形态和用途，因而它是加工工业；同时它还需把国民经济有关部门提供的数以千计的机械装置和配套部件总装成一艘船舶，因而它又是总装工业。船舶承担着为航运业、海军、渔业、海洋开发等各部门提供装备的任务，所以船舶工业又属装备工业、基础工业。

(3) 船舶工业既是民用工业又是军事工业。

(4) 船舶工业是劳动、资金、技术密集型产品。如果说驳船是劳动密集型产品，那么一艘远洋运输船决不能只算成劳动密集型产品。事实上，大多数船种和舰艇是资金密集型和技术密集型

产品。所以，船舶工业是劳动密集、资金密集和技术密集的综合型产业。

三、船舶市场的特点

船舶产品及其市场除具有生产资料或重工业产品（市场）的投资巨大、资金回收期长、劳动密集与资金密集等共性外，还具有以下特点：

(1) 不可取代性。船舶是现代国际贸易中最不可缺少、最重要的运输工具。船舶运输单船运量大，运输成本低。船舶运输还不可能由其他运输方式所替代（航空货运量只占世界货运总量的0.1%。而且成本昂贵）。

(2) 市场不稳定性。船舶市场从来就是处在一个不稳定的状态，而且波动幅度大。包括新船价格、成交量、完工量和拆船量等各参量，在短短一二年内经常发生成倍的变化。

(3) 国际合作性。由于现代各国经济愈加相互渗透，船舶建造、投资、保险、货运、使用和注册经常关系到多个国家和地区。

(4) 船舶单价昂贵。船舶的建造和使用，需要先进、强大的科技力量相支持。当今的船舶工业已将计算机应用技术、机器人、数控加工、节能技术和重工业综合生产能力融为一体。而卫星导航、无人机舱等新技术的应用和新一代超导电磁推进技术更使船舶成为一个技术密集的巨型机电产品。再加上资金和劳动密集，船舶的造价昂贵，低则每艘几百万美元，高则几亿美元。

(5) 建造周期长。由于船舶建造所需的工时巨大，设计和生产周期长，从船舶的询价到完工交船，一般需要2~4年。

(6) 合同预订。与其他工业产品不同，每艘船舶的建造均需要用户预订，单独设计，很少成批建造。

船舶产品及其市场的特点，是由于其受众多因素影响所致。其中的两项主要因素是：

第一，世界经济发展和海运（航运）市场波动。随着发达国