

交通系统中等专业学校教材

新编商务管理

(第二版)

武德春 编



•6

人民交通出版社

97
F550.6
7
2

交通系统中等专业学校教材

新编商务管理

(第二版)

武德春 编

XA105/2P

人民交通出版社

C

337692

内 容 提 要

本书共 16 章,主要内容有:水运商务法规与货运合同、水运市场与市场调查、货源组织与货运计划、货运商务作业程序、水路货物运输费用、仓储商务管理、货运质量管理、商务信息管理与商务谈判、理货与交接、联运业务、代理业务、集装箱运输业务、危险货物运输业务、货物运输风险与保险、客运业务、水运旅游等。

本书的特点是突出了在社会主义水运市场经济体制下如何开展商务工作,紧密结合水运生产实际,具有实用性、指导性、可读性。

本书是交通系统普通中专、成人中专、电视中专学校交通运输(水运)管理、港口管理、财会与统计、外贸运输管理等专业的教材,并可供交通系统企事业单位的领导干部、港航企业商务管理人员、理货人员等广大干部、职工参考、自学、岗位培训之用。

本书由江苏省南通航运学校武德春编写,大连海事大学运输管理工程系主任陈家源教授审定。

交通系统中等专业学校教材

新编商务管理

XIN BIAN SHANGWU GUAN LI

武德春 编

人民交通出版社出版

(100013 北京和平里东街 10 号)

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经销

北京云浩印制厂印刷

开本:787×1092 $\frac{1}{16}$ 印张:19.75 插页:1 字数:491 千

1996 年 6 月 第 1 版

1996 年 6 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—9000 册 定价:15.20 元

ISBN 7-114-02245-X

F·00259

编写说明

《新编商务管理》一书是为适应社会主义市场经济体制下开展水运商务管理工作的需要,为解决中等专业学校交通运输(水运)管理等专业的教学急需,由交通部中专水运管理学科指导委员会决定,根据部颁教学大纲重新编写的。

在编写本书过程中,得到了上海海运学院杨祖青、张仲言、徐惠娟、董兆凤等老师的大力支持和帮助;参考了大量的教材、专著、论文等文献资料;特别是大连海事大学运输管理工程系主任陈家源教授从百忙中抽出时间逐章、逐节对全书进行了认真的审阅、修改、定稿并作序,谨在此一并表示衷心感谢。

由于水平有限,时间仓促,有不妥之处,敬请有关专家、广大读者批评指正。

编者

1995年4月22日

代 序

水运商务管理是水上运输生产活动中的运输法规与政策的管理、货运管理、运费管理、货运质量管理、商务信息管理以及与货运相关的仓储、理货、代理、联运、保险等项业务管理活动的总称。

商务一词的意义通常是指商业性的事务。在市场经济的条件下,理解为商业性的服务可能更确切些。管理的本质是放大所管理的系统的功效。因此,水运商务管理就是通过水运生产过程中的一系列商业服务活动放大运输系统的功效,进而达到提高运输系统效率的目的。由此可见,商务管理在运输管理中的重要地位和作用。运输价值的实现,不仅需要现代化的设备与手段,而且更需要有科学的管理与高效率优质的服务。商品经济的高级阶段——市场经济的竞争,从一定意义上来说,将是管理的竞争、服务的竞争,也就是商务的竞争。水上运输的竞争,也将向管理的竞争与服务的竞争转移。随着水运市场的开放与发展,港、航企业商务竞争的形势必然进入一个新阶段。能否进入市场,商务竞争的意识与行为将是一个重要标志。习惯于计划经济的“坐商”是注定要在市场经济的竞争中失败的。一些国有的港、航企业在市场竞争中,货源被人家抢走了,竟认识不到商务工作的重要性,实在是一种可悲的现象。

商务管理是水运企业管理的重要组成部分。

水运商务管理是以水上运输过程及承运、托运的全部活动为对象,研究承运与托运双方在运输过程中承担的义务与享有的权利及其相互关系;研究水运市场的货源、货运组织与计划;研究运输法规与政策、运输程序与章程、运输合同与协议、运费标准与计收办法等的制定、执行、修改与调整;研究货运管理、货运质量、商务信息、现场管理等商务管理的基本原则与规律;研究仓储、理货、代理、联运、集装箱运输、危险货物及特种货物运输等商务工作的一般规则与特征;研究货运风险与保险;研究商务管理的现代化等。

社会主义市场经济体制的建设,“进一步扩大对外开放”的政策,将推动水运市场的迅速发展。港口功能不断向新的领域延伸与拓宽,航运企业走向国际航运市场步伐不断加快,这就必然要求水运商务管理要面向未来,面向世界,要求水运商务与国际商务接轨,为加入国际贸易组织做必要的准备。所以,对水运商务管理的理论与实践的研究,加速培养适应市场经济需要的、掌握现代水运商务管理基本知识的管理干部队伍的任务,必须提到日程上来。

水运商务管理的理论基础是运输管理理论、运输经济理论、运输市场理论及经济法理论。它是应用管理理论、经济理论、市场理论以及法学理论解决水运过程中的商务问题。

研究水运法规与政策、运输合同与运输协议、运输过程中承托双方承担的义务与享有的权利等,必然要应用经济法(海商法)理论以及相关的经济理论与管理理论。

研究货源组织与货运计划,进行市场调查与预测,就要运用运输市场理论、运输经济理论以及运输管理理论解决商务活动的实际问题。

水运过程中的理货业务、代理业务、联运业务、特种运输等项商务活动以及货运保险都是服务性很强的工作,当然也要运用运输管理、运输经济、经济法理论以解决这些领域的商务实际问题。

商务管理的现代化,不仅要应用运输管理与运输经济的理论与技术,而且要应用计算机技术,才能解决商务管理的效率、质量及其功能的扩大问题。

商务管理是一门实践性很强的应用学科,同时它又是依赖于管理理论、经济理论、法学理论等支持的学科。因此,商务管理也是一门多学科理论交叉应用的学科。这并不意味商务管理就不存在自身的理论体系与特征。但是,由于历史的原因,我国对商务管理的理论研究落后于商务实践活动。对商务管理重要性的认识,对商务管理学科性质以及任务、商务管理与相关学科的关系、商务管理的基本原理等等都有待于深入讨论。这项任务必然落在从事商务管理的广大业务干部和教师、科研工作者的肩上。这项任务不仅是社会主义运输现代化建设的需要,也是商务管理学科理论建设的需要。

水运商务管理是水运管理专业学生的一门重要的专业课。该专业的学生通过系统地学习,应全面掌握这门课程的基本知识,并且能够将其运用于解决运输过程中实际商务问题。

武德春同志根据交通部中专水运管理专业商务管理教学大纲编写的这本教材是适应当前教学、培训的急需。教材的内容比较全面,既有他多年来教学实践与经验的总结,也有企业的商务实践活动系统的归纳与概括。它是武德春同志辛勤劳动所取得的成果。

商务管理在建立社会主义市场经济体制过程中,在水运现代化建设中,不仅会发挥出越来越重要的作用。而且,随着现代企业制度的建立,必将在实践中不断涌现出创新的理论成果。因此,认真总结我国水运商务管理的管理经验、管理方法、管理理论将是一项长期的任务。希望作者在这本教材使用过程中,广泛听取意见,为不断提高水运商务管理理论水平,提高教学质量与教学水平,建立具有中国特色的现代水运商务管理而继续努力。

武德春同志出于尊重,让我为这本书写一个序,实在是难为我了。一方面,由于我对水运商务所知甚浅,从未有过比较深入的研究,而且自己也并没有学好。尽管这本教材又提供了一次学习的机会,然而,由于其它事务的干扰,又没能静心地读透,实在是没有深入进去。只能就某些方面谈一些感想或浮浅的认识,距离对该学科的真正理解相差甚远。另一方面,我对改革开放以来水运商务管理的发展以及最新的研究动态所知甚少。因此,把这些浮浅的认识作为一本教材的序,实在是很勉强的。希望通过这本教材,建立起学术交流的机会,以促进商务管理学科的发展。深信,在社会主义水路运输现代化建设中,水运商务管理必将发挥越来越重要的作用。

陈家源

大连海事大学运输管理工程系主任、教授

1994年4月2日

目 录

编写说明	1
代 序	1
绪 论	1
第一节 水运商务管理的学科性质和任务	1
第二节 水运商务管理的研究对象和主要内容	1
第三节 我国水运商务管理的形成与发展	2
第四节 水运商务管理的组织机构	2
第一章 水运商务管理概论	5
第一节 水运商务法规	5
第二节 水路货物运输合同	10
第二章 水运市场与市场调查	17
第一节 我国的水路货物运输市场	17
第二节 水路货物运输市场调查	20
第三节 水路货物运输市场需求预测	24
第三章 货源组织与货运计划	30
第一节 货源的形成及变化	30
第二节 货源组织	31
第三节 水路月度货物运输计划	36
第四章 货运商务作业程序	42
第一节 托运与承运	42
第二节 装卸运输过程中的商务作业	47
第三节 货物的到达与交付	52
第四节 货运票据及其流转程序	55
第五节 货物的分运与补送	57
第五章 水路货物运输费用	59
第一节 水路货物运输费用的概念及其特点	59
第二节 水路货物运输价格的种类	60
第三节 我国水路货物运输价格的形成基础与构成	62
第四节 船舶货物运价的制定	64
第五节 船舶货物运价的制定策略	72
第六节 港口费率的制定	77
第七节 货运价格的调整	81
第八节 全程费用的计收	83
第六章 仓储商务管理	86

第一节	港口库场的功能及管理制度	86
第二节	库场堆存计划及其堆码标准化	89
第三节	库场堆存面积的计算	94
第四节	库场技术经济指标	96
第五节	库场货运作业程序	98
第七章	货运质量管理	100
第一节	货运质量概述	100
第二节	货运质量的标准	102
第三节	货运事故处理	104
第四节	全面货运质量管理的概念和特点	108
第五节	质量管理的发展概况	110
第六节	货运质量保证体系与质量管理过程	112
第七节	PDCA 循环	116
第八节	质量管理中常用统计分析方法	118
第九节	全面货运质量管理的基础工作	127
第八章	商务信息管理及商务谈判	130
第一节	商务信息的概念及作用	130
第二节	货源信息管理	132
第三节	商务谈判	138
第九章	理货业务	147
第一节	理货概述	147
第二节	国内水路货物运输理货	148
第三节	外轮理货概述	154
第四节	外轮理货员的理货工作	159
第五节	外轮理货组长业务	165
第六节	外轮理货的检数交接	168
第十章	联运业务	171
第一节	联合运输的概念及作用	171
第二节	联合运输的发展和形式	172
第三节	水陆联运	174
第四节	海、江、河(水水)联运	182
第五节	联合运输服务	183
第六节	国际多式联运	185
第十一章	代理业务	194
第一节	代办中转概述	194
第二节	代办中转业务	197
第三节	对外贸易运输代理	201
第十二章	集装箱运输业务	206
第一节	集装箱运输概述	206
第二节	集装箱运输经营特点	208

第三节	集装箱运输系统及其业务机构	210
第四节	集装箱运输的营运管理	216
第五节	集装箱国际货运商务作业程序	218
第六节	各业务单位的进出口业务	223
第七节	国内集装箱运输商务作业	230
第十三章	危险货物运输业务	233
第一节	危险货物的托运和承运	233
第二节	危险货物的装卸和运输	235
第三节	危险货物的保管和交付	236
第四节	海洋运输危险货物包装检查商务作业规定	237
第五节	港航企业危险货物运输管理要求	238
第六节	非机动船舶运输石油管理办法	240
第十四章	货物运输风险与保险	242
第一节	保险概述	242
第二节	海上货物运输保险的险别	245
第三节	海上货物运输保险期限及保险实务	252
第四节	我国国内货物运输保险条款及其有关规定	255
第十五章	客运业务	259
第一节	水路旅客运输概述	259
第二节	客流调查	260
第三节	客额分配及客票	263
第四节	旅客乘船条件及其行李包裹的运输	265
第五节	客运站工作组织	266
第六节	船舶客运工作组织	273
第七节	节日、假期旅客运输	276
第八节	旅客运输的安全	278
第九节	改善客运服务工作的措施	282
第十六章	水运旅游	284
第一节	水运旅游概述	284
第二节	水运旅游的服务质量	286
第三节	水运旅游运输	295
第四节	水运旅游市场的开拓	297
附表 1	水路货物运单	301
附表 2	船港货物交接清单	302
附表 3	水水货物联运运单	302
附表 4	水水联运港口及换装港口	303
附表 5	办理水陆联运的车站、港口和换装地点	304
附表 6	水陆联运货物运单	插页
	主要参考书目	305

绪 论

第一节 水运商务管理的学科性质和任务

一、水运商务管理的学科性质

所谓水运商务管理,就是指对水路客货运输生产、经营过程中的具体生产业务和经营活动所进行的管理,它是水运管理科学的重要组成部分,属运输管理与运输经济交叉的边缘学科。

水运商务管理具有应用性、交叉性,而且具有很强的实践性。

二、水运商务管理的任务

通过水运商务管理活动,保证运输生产的顺利进行。没有商务管理活动,运输生产是无法完成的。

通过水运商务管理活动,推动货运质量的不断提高,并有利于提高运输企业的信誉;充分发挥运输企业为国民经济发展的服务性功能;有利于运输企业吸引更多的货源,降低运输成本,提高运输经济效益。

通过水运商务管理活动,为船东、货主、铁路、公路等提供业务服务、信息服务,从而保证货物运输过程中货运信息的及时性,为运输经济资源的合理配置创造条件。

通过水运商务管理活动,揭示托运、承运之间的矛盾、演变规律;通过商务实践,推动商务管理学科的发展,不断充实与完善商务管理学科的理论,丰富商务管理学科的内容,反过来使商务管理活动的实践更趋科学化、系统化;进一步发挥商务管理在水路运输以及其他运输方式乃至国民经济发展中的更大作用。

第二节 水运商务管理的研究对象和主要内容

商务一词的解释,是指商业的事务,英文是:commercial affairs 或 business affairs。商务管理的理论在国内水路运输的应用,通常称为水运商务管理;而应用于国际海运,亦称为国际运输商务,或称远洋运输业务。

商务管理是水运企业管理的重要组成部分。

水运商务管理是以水上运输过程及其承运、托运的全部活动为对象,研究承运与托运双方在运输过程中承担的义务与享有的权利及其相互关系;研究水运市场的货源、货运组织与计划;研究运输法规与政策、运输程序与章程、运输合同与协议、运费标准与计收办法等制定、执行、修改与调整;研究货运管理、货运质量、商务信息、现场管理等商务管理的基本原则与规律;研究仓储、理货、代理、联运、集装箱运输、危险货物、特种货物及旅客运输等商务管理的现代化。

第三节 我国水运商务管理的形成与发展

商务管理是随着商品经济的发展而发展的。运输的发展是与商品流通紧密联系的,没有商品流通就不会有运输。水上运输利用天然和人工开挖的航道进行。由于城市和村镇大多分布在沿江、沿河区域,这些城市、村镇就是商品交换和买卖的场所。水上运输就是在满足城市、村镇的商品交流的基础上得到发展的。历史上把港口称为“商港”、“商埠”,把船舶称为“商船”,说明了商业活动与运输服务本来是统一的活动。随着社会商品交换和商品运输的发展,运输服务活动才逐步从商业活动中分离出来,使得运输的组织、经营和管理工作发展为独立的运输业。运输过程中的商务管理随着运输业的发展、需要而形成为一门应用性的学科。

在我国还处于封建社会时期,由于商品生产的发展,全国出现了许多商贾云集的繁荣城镇。在那些水陆畅通的商埠里,就有一些专门承揽货物进行运输的商业组织,这实际上就是水运商务管理机构的雏型。

解放前,在半封建半殖民地的旧中国,水上运输操纵在帝国主义和官僚资本主义、买办资产阶级手里。为了适应帝国主义掠夺资源,进行经济侵略的需要,水运有了初步的发展,国内和国际间的商业活动逐步开展。与此同时,民族工业也有了一定的基础,成立了一些轮船公司,水运商务活动有了一定程度的发展,形成了一个海、江、河商务工作体系。在当时的全国经济中心上海,就有着各种形式的水运商务机构,有的属于轮船公司,如招商局、民生轮船公司的货运部或营业部;有的是经办货运业务的商行,如报关行、运输行、运输信托行、运输代理行等。在当时,这些机构都属于资本主义性质,是以资本主义经营方式从事水运商务活动的。

我国社会主义水运商务管理只是在解放后才逐步建立起来的。建国初期,我国实现了对资本主义水运业的社会主义改造,发展了社会主义水运业,使水运部门与托运人之间的相互关系成为建立在社会主义经济基础上的根本利益一致的关系。社会主义制度下,承、托双方有一个共同的目的,就是为实现四个现代化、为建设有中国特色的社会主义,为满足人民日益增长的物质和文化生活需要服务。

在货运业务方面,经历了指令性计划运输、指令性计划与运输市场调节相结合的运输两个阶段。从1993年起,货运市场放开,除极少数货物实行指令性计划运输外,绝大部分货物都实行了运输市场合同运输,使水路运输进入了货运市场化的轨道。

在运输价格方面,同样经历了国家及地方政府的统一运价、浮动运价两个阶段。1993年运输市场化以后,除极少数指令性货物运输实行浮动运价以外,其余绝大部分都实行了市场运价。今后,货物运价将全部实行市场价格。

建国以来,特别是中共十一届三中全会以后,我国的水路运输业有了大规模发展,丰富了我国的水运商务管理工作内容。中共十四大确定了在我国实行社会主义市场经济体制,使我国的社会主义水运商务管理进入了运输市场化管理的新阶段,为我国的水运商务管理与国际商务管理接轨奠定了基础。

第四节 水运商务管理的组织机构

水运企业的商务管理与企业生产管理、财务管理、技术管理、人事管理等相比,有其独特之处。水运商务管理的主要内容构成了水运企业所设置的商务机构的职能。所以,水运企业的商

务管理机构既是商务作业的核心部门,又是对外经营的窗口,责任重大。

一、设置商务管理机构的原则

1. 协调与统一原则

水路运输客观上构成了一个水运网,水运企业在统一的水运网中进行工作。各港务局(处)、航(海)运局(公司)的商务工作通常不可能单独进行,必须在水运网内统一协调地进行。各港航间商务机构设置的协调一致性,是我国商务管理的基本特征。

2. 分工与协作

水运企业中的货运商务机构是一个业务部门,同时也是一个工作整体,这个整体是由许多相关联的业务工作所组成的。如规章、货源组织、运输合同、运价、联运、库场、理货、货运质量及理赔等各项工作,它们既相关联,又各有其专业特点。实行分工与协作,可使每项业务工作有专人负责,又使各部分工作彼此协调一致,为整体的目标服务。

3. 责任制与民主管理

在商务机构内部,应把各项工作的责任落实到人,使每个人的岗位都明确起来,使职责权限得到充分肯定。根据商务工作需要,把成员分配于各个不同岗位,让他们在各自的权限内认真工作,承担责任,避免无人负责、互相推诿的现象发生,使整体形成效率很高的工作机构。

依靠群众,充分发挥全体工作人员的积极性是改进商务工作和不断提高管理水平的根本所在。每个成员都有权对改进工作提出意见及方案。要使上下级之间关系融洽、畅通,使民主管理这个优良传统得到保持和发扬。

4. 方便货主与旅客,有利于服务

为货主、旅客服务是水运商务工作的基本任务。商务机构必须从有利于做好服务,方便货主与旅客出发,使货主或旅客感到方便、舒适。

二、商务管理机构及其职能

1. 商务管理的领导机构

水运商务管理的领导机构是指它的行政主管部门。中央直属水运企业的领导机构是中央交通部。地方水运企业商务管理的领导机构是各省(市)、自治区交通厅(局)。

水运商务管理的领导机构的主要任务是,根据国家的方针、政策和法令,对所属水运企业的水运商务管理进行方针、政策的领导与业务指导。这通常表现为,根据宪法和经济法及其他有关经济政策法规,结合水运情况,制定或修改水运商务规章制度和办法,并对这些规章制度和办法作出统一的权威性的解释;检查各级商务机构执行国家颁布的各项法令规章的情况,并对其进行经常性的业务指导。

2. 水运企业的商务管理机构

由中央交通主管部门或由地方政府批准建立的水运企业所设置的航方商务机构、港方商务机构,分述如下:

(1) 航方商务机构

经批准建立的航运企业的商务机构是航运企业从事商务工作的职能部门。由于企业大小不一等原因,各企业所设置的商务机构的名称不一,有的设立商务处(科),有的在运务科、生产经营科、运输生产处(科)里设置商务管理岗位,并配备相应的商务管理人员。不管名称如何,它们的职能基本是一致的,都是航运企业运输生产经营的核心部门,是航运企业生产经营方面对

外发生关系的窗口。

航运企业的商务机构及其代理人在企业经理的领导下,根据国家的法律、法令和条例,按照商务管理的指导原则,开展各项商务工作,包括:贯彻和执行商务法规,开展货源调查、货源组织、租船业务,签订运输合同,编制客货运输计划,检查分析货运计划的执行情况,办理承、托运业务,负责运价的确定和核收、货运质量管理,处理货运事故并进行理赔,组织客货联运,代办中转、代办货物运输保险等。

有些航运企业通常将部分商务工作委托给港口企业代理,如:办理承托运业务、配积载、对货物的验收、费用核算、发售客票、船期公告等。

(2)港方商务机构

港口企业的商务机构从事与港口有关的商务工作,如:港口装卸合同、港口货运组织业务、装卸业务、库场运用计划、港口费收、理货与交接、装卸质量管理、理赔、客运业务以及为航方代办有关商务工作等。港口企业的商务机构一般实行二级制,即港务局(处)设商务处(科),装卸公司(作业区)设商务科(股)。有些内河港务处在运调科里设立商务管理岗位,配备商务管理人员。

应当指出,港航企业的商务机构的设置与分布应以能充分满足货物和旅客运输需要为前提,根据所属部门、企业规模等具体情况而定。如有的航运企业还设立了营业处(所)、业务站、代办站等,有的装卸公司也设立了货运站等,它们都具有商务管理的部分职能。

第一章 水运商务管理概论

第一节 水运商务法规

一、水运商务法规的概念及其调整对象

1. 水运商务法规的概念

水运商务法规是指由国家制订或确认的,并以强力保障实施的行为规则。如国家机关制订的适用于水路运输领域的有关法律、法令、条例、办法和规则等规范性文件。它是水运部门运输经济活动的基本法规。它规定了水运部门经营管理活动应该遵循的商务管理原则和方法,是保证水运企业生产工作秩序、经营活动正常进行的重要手段。

2. 调整对象

水运商务法规调整的对象是水运经济关系,它包括水运主管部门与所属水运企业之间在宏观控制方面的纵向关系,水运企业与社会团体、经济组织之间在客、货运输生产中所发生的横向经济关系,水运企业内部的生产管理关系。

上述三种关系中,调整横向经济关系的法规在水运商务法规中所占比例最大。例如:现行颁布的《水路货物运输合同实施细则》、《水路货物运输规则》都是调整水路货物运输中承运人、托运人、收货人之间权利、义务关系的法规,《危险货物运输规则》是调整水路运输具有危险性质的货物时,承运人、托运人之间的权利、义务关系的法规。此外,还有若干调整横向经济关系的法规。

调整纵向关系的水运商务法规是水运主管部门为行使其宏观控制水运生产的职能,确定其对下属企业(包括个体及联户船民)的审批权限,及其在水路货物运输市场管理和运输质量管理等方面职权的法规,如《水路运输管理条例》。此外,各级交通主管部门发布的许多有关水运管理的地方性单行法规,也是调整纵向关系的水运商务法规。

调整水运企业内部管理关系的水运商务法规,由于水运企业内部的含义有广义和狭义之说,所以分别阐述如下:

从广义角度来看,相对托运方面言,水运承运人为一方,托运人可把水运企业内部的含义理解为既包括港方又包括航方。那么,调整水运企业内部管理关系的法规可以理解为调整港航双方责任和义务的法规。如:交通部颁布的《水路货物运输管理条例》,交通部和各级地方交通主管部门公布的许多关于划分船、港双方责任的单行商务规章等。

从狭义的角度理解,水运企业内部则仅指港方或航方一个法人企业内部。那么,调整一个企业内部管理关系的水运法规有港航企业商务部门制订的商务规章,如《×××海运局关于试行船舶货运质量和货运员、理货员、看舱员岗位责任的通知》、《×××航运公司关于发布执行全面质量管理手册的决定》、《关于×××港仓库管理人员岗位责任制的通知》、《关于×××港装卸工班岗位责任制的通知》等。

二、水运商务法规的特点

水运商务法规受水路运输活动内在规律的制约,也受国家法制精神、国际公约、国际惯例等因素的影响,与其他部门法规相比,有其自身的特点。

1. 综合性

水运商务法规包括了有关水路客货运输方面一系列的法律规则、条例、规定等。它的范围按运输业务内容可以分为水路货物运输基本条件方面的法规,水路货运质量方面的法规,计量管理、交接责任、联运、集装箱运输以及旅客运输等方面的法规;按适用水运部门的不同可分为港口管理条例、航道管理条例及船舶运输方面的法规。如《海上交通安全法》,远洋、江海直达运输方面的《海商法》,国内运输方面的《水路运输管理条例》。

上述水运法规涉及到国内、国外、船舶、港口、航道诸方面,内容涉及到技术、管理、安全、质量等各个领域,既广泛、又综合。此外,由于我国水运实行分级管理体制,除全国人民代表大会(或其常务委员会)、国务院颁布的水运法规之外,交通部和各省(市)、自治区及地方交通主管部门也制订了许多适用于部属、省属、市属水运企业以及各地方水运企业和个体(联户)船民的水运法规,还有各水运企业内部制订的各种生产管理方面的法规。这就使得我国的水运法规形成了一个完整的综合体系。

2. 涉外性

1992年11月7日颁布的《中华人民共和国海商法》以及适用于停靠我国对外开放港口的国际船舶的法规,国际因素较为突出。这类法规不仅关系到我国的权益和我国的法律,并且涉及到国际公约、国际惯例、国际仲裁、国外船东的利益等多方面的因素。因此,这类法规关于当事人权利、义务的规定以及管理办法的规定,既体现了我国的权益,我国法律的尊严,又反映了国外船东的利益,符合国际公约、国际惯例。它们的制定和实施,提高了我国远洋运输和港口在世界航运市场的竞争力。

3. 专业性、技术性

水运生产与货物、海洋、河流、气候、地理等条件有关,也与运输、装卸的技术、设备条件有关,还与管理技术有关。水运法规不仅是自然规律和技术规律的反映,而且还是经济规律的反映。因此,水运法规体现了专业技术性和经济合理性的特点。例如,水运法规的某些免责条款、责任条款体现了水运生产活动的特点以及自然规律的特点。又如,根据水路运输环节多、时间长,水上运输过程中不安全因素多以及许多货物积载在同一船内的生产特点,《水路货物运输规则》、《危险货物运输规则》对货物的运输包装、标志要求、船员的配置等有严格规定。承托双方按规定办事,明确法律责任,可避免国家财产损失、浪费,保障人民生命财产的安全。

三、水运经济法律关系的构成要素

经济法律关系就是指在国民经济管理和经济活动中,受经济法规制约和调整的经济关系,它由主体、客体和内容等三个要素构成。如果缺少其中一个,就不能构成经济法律关系。

水运法律关系是指在水运管理和经济活动中,受水运法规调整、制约的水运经济关系,它由水运经济主体、客体、内容三部分构成。

1. 水运法律关系的经济主体

经济法律关系的主体是指经济法律关系中享受权利和承担义务的当事人。每个经济法律关系中,必须有两个以上的主体,才能在他们之间构成权利和义务关系。

水运经济法律关系和主体包括：国家经济管理机关、经济组织和与国家经济管理机关发生关系的自然人。因此，水运经济法律关系的经济主体应该是：

(1)中央交通部和各级地方政府的交通运输主管部门。

这些水路运输业务的管理机关根据自己的法律地位，实施其对交通运输管理的职能；按照他们各自的权限，通过制定运输方针、政策和颁布的各种水运管理规章、制度和办法来领导、组织、监督水运企业的运输活动；按照法律规定，批准或撤销参加运输活动的水运企业(或个体船民)。

(2)经济组织

它包括经济法人和经济法人的联合。

法人是指具有一定的组织机构，有独立的财产或独立的经营管理财产，能够用自己的名义进行经济活动，享有经济权利和承担经济义务，并依照法定程序成立的组织。

要取得法人资格必须同时具备以下条件：

第一，法人必须有一定的组织机构，并经国家审查、批准；要有自己的常设机构和代表法人的负责人，便于国家对他们进行管理、指导和监督。

第二，法人必须有独立财产或独立预算。独立的财产是指法人能独立支配的财产(享有对财产的所有权和经营管理权)，这是他能独立参加经济活动的物质保证。如国有企业在国家授权的范围内，可以对企业的特定财产行使占有、使用、经营管理权，能够自由地运用这些财产参加经济活动，因而他们拥有独立支配的财产。国家机关、事业单位有自己的独立预算，有为本单位支配的财产。集体组织或私营企业组织的法人，其独立财产是指他们所有的或私有的财产。

第三，能以自己的名义享有权利和承担义务。法人作为权利的享有人和义务的承担者，不能以他的领导机构的名义或以他的代理人的名义享受权利和承担义务。法人要对自己的代表或代理人在职责权限内进行的各种活动承担法律责任。譬如，法人代表或授权的代理人所签订的合同、经营中的亏损以及在经济活动中欠的债务等都要由法人负责。

水路运输的经济法人包括承运人和托运人两方面。

承运人是指从事经营水路运输业务并取得法人资格的水运企业。作为具有法人资格的水运企业，应根据其经营运输的范围，经相应的交通运输主管部门批准，取得运输许可证，并向工商行政管理机关注册登记，取得营业执照，方可开业。

托运人是指与承运人签订运输合同的法人。收货人、发货人均被认为是托运人。托运人同样是水运法律关系的主体。

经济法人的联合，在承运人和托运人两方面均可能出现。如联合经营的运输企业或联合经营的工商企业等。

(3)公民(自然人)

公民是指具有行为能力为自己取得权利和承担义务，并能独立进行社会活动的个人。

凡依法进行个体运输，并从事合法经营的个体船民(联户)均被视为承运人。对以个人名义，根据个人需要向承运人托运货物、行李或购买客票进行旅行的公民均被视为托运人。

上述个体运输者和个人托运人同样可以构成水运法律关系的主体。

2. 水运法律关系的客体

经济法律关系的客体是指经济法律关系中权利和义务所指向的事物。

水运法律关系的客体不是货物和旅客本身，而是指运输行为。这种行为的结果是使货物或旅客发生了位移。位移的结果是水运法律关系中经济主体(承运人、托运人)，在签订运输合同

时所要求达到的目的。有了明确的客体,才能衡量承运人是否按约定的客体履行了义务。

3. 水运经济法律关系的内容

经济法律关系的内容是指经济权利和经济义务。

在水路运输中,由于运输行为使承运人和托运人彼此之间承担了权利和义务。这种权利和义务是以国家颁布的水运法规为前提的。

其主要内容包括:

第一,关于承运人和托运人的法律地位;

第二,关于承运人的责任及责任免除事项;

第三,关于托运方责任;

第四,在旅客运输过程中,承运人与旅客之间的权利和义务关系。

由上所述,我们可以看到水运法律关系同样也是由经济主体、客体以及联系主体与客体的权利和义务所组成的,缺一不可。上述任一要素发生变更,就不再是原来的水运法律关系,而构成一项新的水运法律关系。

四、水运商务法规简介

水运商务法规较多,除了国家颁布的全国性的水运商务法规以外,地方各级人民政府的交通主管部门也制订了许多适合当地水运企业具体情况的商务法规。这里只把现行的全国性的主要商务法规作一介绍。

国务院 1992 年 11 月 7 日公布,1993 年 7 月 1 日执行的《中华人民共和国海商法》,适用于海上货物运输和海上旅客运输,包括海江直达运输。《海商法》科学地总结了 40 多年来,我国海上运输和经济贸易的实践经验,从我国的国情和实际情况出发,参照目前通行的国际公约和国际惯例,适当反映了国际海运立法的发展趋势,对船舶、船员、货物运输、旅客运输、船舶租用、海上拖船、海难救助、船舶碰撞、共同海损、海上保险、海事赔偿、涉外关系的法律适用都作了规定,是一部比较完备、比较全面、比较具体、便于操作的海商法典。其主要原则和规定,符合中共十四大提出的建立社会主义市场经济体制的指导方针,对加快扩大开放步伐,促进运输经济、外贸经济上新台阶,必将产生重要作用。

《中华人民共和国水路运输管理条例》(国务院 1987 年 5 月 12 日公布),是关于国内水路运输行业管理的一项基本法规。它适用于我国沿海、江河、湖泊以及其他通航水域中的一切营业性运输,特定范围的非营业性运输以及为水路运输服务的其他业务。各章条款均从行业管理的高度,对审批权限、营运管理、航运管理机构的设置及其职责、检查、奖惩等作了政策性规定。

《水路货物运输合同实施细则》(1986 年 11 月 8 日国务院批准,1986 年 12 月 1 日交通部发布),是根据《中华人民共和国合同法》的原则而制订的,是调整水路货物运输中承运人与托运人、收货人之间的权利、义务关系基本法规。它适用于我国沿海、江、河及其他通航水域中从事营业性运输的水运企业同法人之间签订的一切货物运输合同。个体及联户船民同法人之间以及水运企业同个人之间签订的货物运输合同,可以参照执行。这个细则明确规定了货物运输合同的签订、履行、变更和解除,违约责任、争议处理等内容。

《水路货物运输规则》(1995 年 3 月 15 日交通部修订,9 月 1 日执行),简称《货规》,是根据《水路货物运输合同实施细则》制订的,对保证《中华人民共和国合同法》、《水路货物运输合同实施细则》的实施和改善水路货物运输管理工作具有十分重要的意义。这个规则适用于中华人民共和国沿海、江河、湖泊以及其他通航水域中一切从事营业性的货物运输及与其有关的