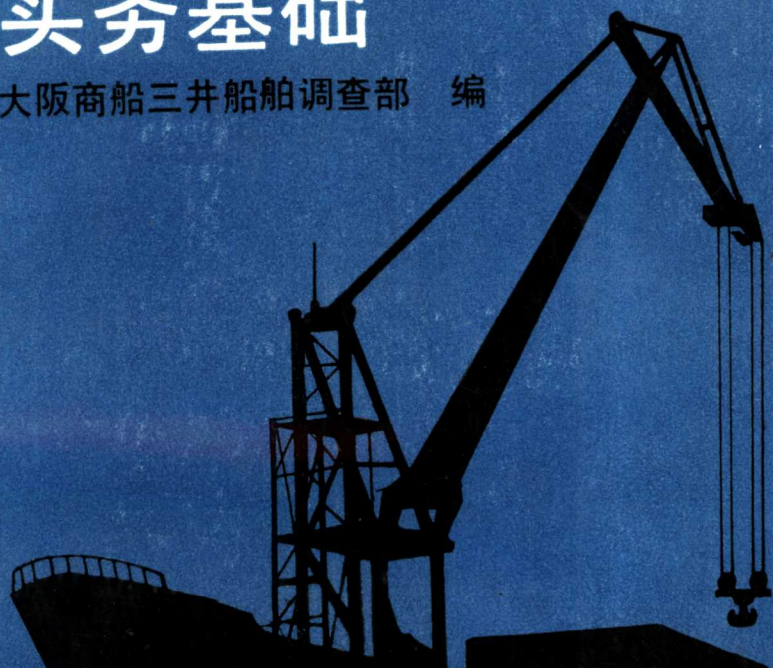


海上运输组织 与实务基础

蔡桂英 译
王义源 校

(日) 大阪商船三井船舶调查部 编



72

人民交通出版社

海上运输组织与实务基础

Haishang yunshu zuzhi yu shiwu Jichu

〔日〕 大阪商船三井船舶调查部 编

蔡桂英 译

王义源 校

人民交通出版社

(京)新登字091号

内 容 提 要

本书以日本航运业为背景,系统地论述了日本海运的现状及其经营方式等内容。

本书共分十章,分别介绍了班轮运输、不定期船运输、船舶的保险与共同海损等知识,其中的一些见解为发展我国的海运事业有很大的借鉴意义。

本书对从事水运经营管理工作的有很大的参考价值,同时也是有关大中专院校的学生必备的参考资料。

海運の知識

大阪商船三井船舶调查部

东洋经济新报社昭和59年8月16日

海上运输组织与实务基础

大阪商船三井船舶调查部编

蔡桂英 译

王义源 校

插图设计:秦淑珍 正文设计:刘晓方

责任校对:高琳

人民交通出版社出版发行

(100013北京和平里东街10号)

各地新华书店经销

北京牛栏山一中印刷厂印刷

开本, 850×1168 1/32 印张, 5.75 字数, 144千

1991年7月 第1版

1991年7月 第1版 第1次印刷

印数: 0001—1500册 定价: 7.00元

ISBN 7-114-01174-1

U·00773

序

在人类历史上，曾有过“地中海时代”，以后成为“大西洋时代”，现在将要进入到“太平洋时代”。

从现在起到21世纪，世界经济发展的重心将转移到太平洋各国，在这个新的历史时期里，海运业将一如既往地发挥着重要作用。

特别是资源十分贫乏的日本国，它的繁荣更是通过通商贸易而实现的。作为一个通商贸易国家得以存在的基本条件是：具有较强的国际竞争能力，同时还要拥有加工能力与海上运输能力。此外，具有灵活的外交能力与准确的情报收集能力也是一个通商贸易国家得以存在的必要条件。关于这一点，我们不仅可以从腓尼基、威尼斯、荷兰、英国等吸取历史的教训，而且无论哪个时代，海上运输都是通商贸易国家的“动脉”。

这次应东洋经济新报社的一再要求，我们对8年前编写的这本书作了全面修改。今年“三井船舶株式会社”迎来了创业100周年，已跃进到世界班轮公司的第17位，成为率先实现了这一目标的日本船公司。为了纪念，同时也是为以新的观点分析和反映瞬息万变的海上运输业的面貌，我们委托本公司工作在第一线的、富有经验的人员执笔编写了本书。

如果该书能对今后要从事海运工作的业务人员，以及要了解新的“太平洋时代”海运业务的人员参考有所帮助，我们将感到非常荣幸。

另外，在本书的出版过程中，我们得到了东洋经济新报社足达坚三氏先生的大力支持，如果没有先生的协助，在公司创业100

周年纪念之际，本书的修订再版是无法实现的，对此，谨致深切的谢意。

大阪商船三井船舶株式会社

调查部长 野村秀治

1984年5月

目 录

第一章 海运业的现状与课题.....	(1)
第一节 世界海运业的现状.....	(1)
一、世界市场与海上货运量.....	(1)
二、世界船舶吨位.....	(1)
三、日本的海上运输活动.....	(3)
第二节 海运发展的沿革.....	(4)
一、古代和中世纪的海运.....	(4)
二、近世纪与近代海运.....	(5)
三、现代海运.....	(8)
第三节 海运业面临的课题.....	(11)
一、国际海运秩序的变化.....	(11)
二、日本船舶国际竞争力的下降.....	(13)
三、远洋运输的重要性.....	(13)
第二章 班轮.....	(15)
第一节 何谓班轮.....	(15)
第二节 班轮公会.....	(16)
一、班轮公会的起源.....	(16)
二、英国和美国对班轮公会的调查.....	(17)
三、日本对班轮公会的约束.....	(20)
四、班轮公会的组织与经营.....	(20)
五、班轮公会的前途.....	(22)
第三节 配船业务.....	(23)
一、挂靠港的确定.....	(23)
二、营运船舶船型的确定.....	(24)
三、发船密度与时间表.....	(24)
四、舱位分配与揽货.....	(25)

五、运行时刻表的维持与发船密度的调整·····	(25)
第四节 航线营运效益的核算·····	(26)
第五节 营业机构·····	(29)
一、公司本部机构·····	(29)
二、现场机构·····	(30)
第六节 使用的船舶·····	(31)
一、一般货船·····	(32)
二、全集装箱船·····	(32)
三、半集装箱船·····	(33)
四、多用途船·····	(34)
五、滚装船·····	(35)
六、技术的改进·····	(36)
第七节 集装箱及有关设备·····	(37)
一、集装箱的规格与特性·····	(37)
二、集装箱的材料·····	(37)
三、集装箱的生产国(地区)·····	(38)
四、集装箱的合理使用·····	(38)
五、灵活租赁合同·····	(38)
六、集装箱的种类·····	(38)
七、集装箱的有关设备·····	(41)
第八节 普通班轮营运的特点与存在的问题·····	(41)
一、装载的货物与营运地区·····	(41)
二、配船的灵活性与独立性·····	(42)
三、船期表的不稳定性·····	(42)
四、船舶吨位的调剂·····	(43)
第九节 集装箱船营运的特点与存在的问题·····	(46)
一、集装箱化的优点·····	(46)
二、集装箱航线的营运形态·····	(46)
三、运输的均衡化与激化的竞争·····	(48)
四、促进多式联运·····	(48)

五、运价体系的变革.....	(50)
第十节 重件货船与特定货种专用船.....	(51)
一、重件货船.....	(51)
二、成套设备.....	(52)
三、成套设备运输的特征.....	(53)
四、从船舶营运角度看重大件成套设备运输.....	(54)
五、从班轮公会角度看重大件成套设备运输.....	(54)
六、会外船的动向.....	(55)
七、小 结.....	(56)
第十一节 与定期航线有关的问题.....	(56)
一、班轮公会行动守则公约.....	(56)
二、美国航运法.....	(57)
第三章 港口运输.....	(62)
第一节 港口运输业务.....	(62)
第二节 与港口运输有关的运费和港口费.....	(64)
第三节 货物装船与单证的流转.....	(65)
第四节 集装箱作业区.....	(67)
第四章 不定期船.....	(71)
第一节 不定期船的概念.....	(71)
一、不定期船的定义.....	(71)
二、班轮与不定期船.....	(71)
三、专用船.....	(72)
四、国际工人联合会和海运的南北问题.....	(72)
第二节 不定期船货物.....	(73)
一、不定期船船型.....	(73)
二、不定期船货物.....	(74)
第三节 不定期船的船舶调配业务.....	(76)
一、航次租船合同.....	(76)
二、航次租船合同的签订.....	(76)
三、航次租船合同书.....	(78)

四、船舶营运业务	(82)
五、航次估算	(85)
第四节 不定期船运价与市场行情	(86)
一、不定期船运价市场行情	(86)
二、使收益稳定的途径	(87)
第五章 专用船	(90)
第一节 专用船的发展	(90)
第二节 矿石专用船	(91)
第三节 煤炭专用船	(92)
第四节 木屑专用船	(93)
第五节 汽车专用船	(94)
一、汽车的海上货流	(94)
二、汽车专用船的变化	(97)
三、汽车专用船的现状	(99)
第六节 谷物专用船	(101)
第七节 木材专用船和其他专用船	(101)
第六章 船舶的取得与租船	(103)
第一节 船舶的调剂	(103)
第二节 定期租船业务	(105)
一、询租	(105)
二、磋商	(105)
三、航运业务	(106)
第三节 租船市场与租金	(108)
一、租金	(108)
二、租船市场行情与租金	(109)
第七章 油船	(111)
第一节 油船的种类	(111)
一、油船	(111)
二、兼用船	(114)
三、石油制品船	(116)

四、化学药品船	(116)
第二节 油船租船合同	(117)
一、油船租船合同的特点	(117)
二、油船的航次租船合同	(118)
三、油船的定期租船合同	(120)
第三节 油船业务	(121)
一、市场报告	(121)
二、油船市场的现状	(122)
三、油船的航次核算	(124)
第四节 液化气船	(125)
一、液化石油气 (L.P.G.) 船	(125)
二、液化天然气 (L.N.G.) 船	(126)
第八章 提单和承运人的责任	(129)
第一节 提单的概念	(129)
第二节 提单的种类	(130)
1. 已装船提单 (shipped B/L) 和收货待运提单 (received B/L)	(130)
2. 直达提单 (direct B/L)、联运提单 (through B/L) 和多式联运提单 (combined transport B/L)	(131)
3. 记名提单 (straight B/L) 和指示提单 (order B/L)	(131)
4. 长式提单 (long form B/L) 和短式提单 (short form B/L)	(132)
5. 清洁提单 (clean B/L) 和不清洁提单 (foul B/L)	(132)
6. 海运运单 (sea way bill)	(132)
第三节 提单的签发与装船手续	(133)
第四节 承运人对货物的责任	(134)
一、国际法规	(134)

二、承运人的义务与免责	(135)
三、货物索赔及理赔业务	(139)
第九章 船舶保险与共同海损	(142)
第一节 船舶保险的概念	(142)
一、船舶保险对象	(142)
二、保险合同的关系人	(143)
三、保险期	(143)
四、保险金额	(143)
五、限定航线	(144)
六、免责事项	(144)
七、被保人的义务	(145)
第二节 船舶保险的种类	(145)
一、普通期间保险	(148)
二、船舶战争保险	(148)
三、船舶不营运损失保险	(149)
四、保赔保险	(149)
第三节 共同海损	(151)
一、共同海损与1974年约克·安特卫普规则	(151)
二、共同海损损失	(151)
三、共同海损业务	(152)
第四节 油船的油污责任及其补偿	(154)
一、国际公约的建立	(154)
二、“油船船东间关于油污责任的自主协议”和“关于对油船油污责任临时追加补偿制度的合同”	(155)
第十章 国内海运	(158)
第一节 国内海运概况	(158)
一、营运船舶吨位	(158)
二、国内海运的运费	(159)
三、国内海运全集装箱船	(161)

四、与汽车渡船的竞争	(161)
第二节 今后的国内海运	(162)
第三节 长距离渡船	(166)
用语解释	(167)

第一章 海运业的现状与课题

第一节 世界海运业的现状

一、世界市场与海上货运量

迄今为止，海运是与海上贸易发展的步调相一致而发展起来的。如果海上贸易量愈多，则海运活动愈频繁，船公司的经济效益也愈高；相反，如果海上贸易量减少，而船舶不能迅速减少，船舶吨位过剩，船公司的经济效益将恶化。

当前，世界上以石油为首，包括铁矿石、煤炭、谷物、杂货等所有种类的货物，每年有30亿吨以上是由船舶运输的。经过1973年和1979年两次石油危机，世界经济进入衰退时期。如表1所示，世界海上货运量以1979年为顶点，以后逐年下降，到1983年3月，因石油输出国组织（OPEC）标准原油的每桶价格由34美元下降到29美元。以美国经济复苏为先导，发达国家重新出现繁荣，海上货运量的减少也达到最低点，因此，可以认为1984年以后，随着世界经济的复苏，海上货运量也会缓慢地回升。

另外，世界海上货运量在很大程度上受到产业结构和贸易结构变化的影响。比如，在日本装船的数量最多的纤维制品、玩具、家用电器制品等，逐渐为东南亚新兴的工业国所代替，本来由船舶运输的钟表、半导体、光学通信机械等转由航空运输。

二、世界船舶吨位

英国劳埃德船级社以100总吨以上的船舶为对象，每年发表一年前的世界船舶吨位数。虽然，近年来世界船舶的吨位每年以将近10%的速度增长，但从1979年起，其增长率急速下降。1983年船舶总吨位比前一年下降了0.5%，成为4.2259亿总吨，而载

单位：百万吨公里

世界海上货流量

表 1

年	原油	石油制品	铁矿石	煤炭	粮食	其它	合计
1972	1185 (—)	261 (—)	247 (—)	96 (—)	108 (—)	866 (—)	2763 (—)
1973	1366 (15.3)	274 (5.0)	298 (20.6)	104 (8.3)	139 (28.7)	940 (8.5)	3121 (13.0)
1974	1361 (△ 0.4)	264 (△ 3.6)	229 (10.4)	119 (14.4)	130 △ 6.5)	1045 (11.2)	3248 (4.1)
1975	1263 (△ 7.2)	233 (△ 11.7)	292 (△ 11.2)	127 (6.7)	137 (5.4)	995 (△ 4.8)	3047 (△ 6.2)
1976	1422 (12.6)	260 (11.6)	294 (0.7)	127 (0.0)	146 (6.6)	1075 (8.0)	3324 (9.1)
1977	1475 (3.7)	273 (5.0)	276 (△ 6.1)	132 (3.9)	147 (0.7)	1120 (4.2)	3423 (3.0)
1978	1457 (△ 1.2)	270 (△ 1.1)	278 (0.7)	127 (△ 3.8)	169 (15.0)	1190 (6.3)	3491 (2.0)
1979	1538 (5.6)	279 (3.3)	327 (17.6)	159 (25.2)	182 (7.7)	1270 (6.7)	3755 (7.6)
1980	1362 (△ 11.4)	276 (△ 1.1)	314 (△ 4.0)	188 (18.2)	198 (8.8)	1310 (3.1)	3648 (△ 2.8)
1981	1215 (△ 10.8)	267 (△ 3.3)	303 (△ 3.5)	210 (11.7)	206 (4.0)	1305 (△ 0.4)	3306 (△ 3.9)
1982	1043 (△ 14.2)	285 (6.7)	273 (△ 9.9)	208 (△ 1.0)	260 (△ 2.9)	1240 (△ 5.0)	3249 (△ 7.3)
1983 (推定)	1020 (△ 2.2)	272 (△ 4.6)	268 (△ 1.8)	192 (△ 7.7)	193 (△ 3.5)	1220 (△ 1.6)	3249 (△ 2.6)

注：()内数字表示对前一年的增长率(%)。

资料：Fearnleys, Review 1983年。

重吨为6.9451亿吨，比前一年下降1.1%，船舶数量只有76106艘。船舶吨位减少的主要原因，是由于石油危机后，从节能进而转向使用替代能源，因而油船明显过剩，而船舶所有人在此期间几乎全都订造大型油船，若以载重吨为基准，油船占到世界船舶总吨位的44%。

从拥有船舶的国家来看，以下10个国家（表2中所列）的船舶总吨位占世界船舶总吨位的67%，载重吨约占68%。大部分船

按不同国家划分的船舶保有量

表 2

国 名	艘数	千总吨(所占%)	千载重吨(所占%)
世界合计	76106	422590 (100.0)	694512 (100.0)
利比利亚	2062	67564 (16.0)	133240 (19.2)
日 本	10593	40752 (9.6)	66640 (9.6)
希 腊	3169	37478 (8.9)	65986 (9.5)
巴 拿 马	5316	34666 (8.2)	56319 (8.4)
苏 联	7753	24549 (5.8)	27574 (4.0)
美 国	6437	19358 (4.6)	29295 (4.2)
挪 威	2340	19230 (4.6)	33524 (4.8)
英 国	2570	19121 (4.5)	29878 (4.3)
中 国	1693	11554 (2.7)	17507 (2.5)
意 大 利	1609	10015 (2.4)	16475 (2.4)

资料：劳埃德船级社 Statistical Tables 1983年。

船舶所有人为了节省船舶的登记税和所得税，以及为了在营运中可以配备工资较低的船员而在利比利亚、巴拿马这两个国家进行船舶登记，实际上这些船舶的真正所有人是美国、希腊、香港和日本等。

因此，除利比利亚外，日本应是第一位的船舶拥有国。近年来，发达的海运国家（英国、挪威等）的船舶吨位有减少的趋势，而苏联的实际船舶保有量却在继续增大，最近，中国的振兴也是惊人的。特别是发展中国家，逐渐扩大自有的商船队，从而使其在世界商船总吨位的比重由1983年的13.6%上升到1984年的15.3%。联合国贸发会议（UNCTAD）提出了到80年代末，发展中国家的商船队要达到世界商船总数20%的方针。

三、日本的海上运输活动

如前所述，日本船舶吨位约占世界商船总吨位的10%，这些自有船舶，加上日本船公司租用的外国船，以及在外国发展的方便旗船，日夜运输着日本进出口货物。1983年日本货物出口量为9148万吨，进口量是5.5279亿吨，合计6.4427亿吨，可以说世界货

流总量的20%是以日本为中心而流动的。

日本以“贸易立国”。没有海上运输，现在日本人便无法生存。

近年来，日元升值，以船员工资为中心的船舶成本高涨，因此，日本船舶的国际竞争能力迅速持续下降，日本船的自运比重，输出是23%，输入是40%，与以前相比有所下降。怎样恢复日本船舶的国际竞争力，强化日本船公司的企业基础、全面地保护日本经济的安全，这就是日本海运所面临的课题。

第二节 海运发展的沿革

概括地说，关于世界海运的发展进程，可分为三个时代：

1. 古代、中世纪；
2. 近世纪、近代；
3. 现代。

一、古代和中世纪的海运

远在原始时代，就已出现利用木舟和排筏的水上交通。由此可以看出与陆路相比没有障碍物的水上交通，在很早就已为人们所重视。以后人们不满足于江河的交通，而试图利用包含着危险更多的海洋。从此，海上交通给我们留下了无数的经验和小说的素材，同时也促进了人类社会的形成、发展和变化。

历史上最早以海上贸易者姿态出现的是埃及人，不久，其势力为腓尼基所代替。在腓尼基人的强盛时期（公元前11~9世纪），它的船舶曾航行于印度洋、红海、地中海、大西洋，进行着琥珀、木材、锡、银、香料等的交易。

9世纪初，虽然希腊、雅典为了缓和人口过剩，而掌握着进行殖民贸易的海上航行权，吞并了非洲和西班牙地区的土耳其，争夺贸易和政治上的霸权，但是，其后为强大罗马帝国所取代。当时与罗马帝国进行贸易最主要的国家是印度和中国，而经海路

的印度贸易需要大量的船舶。

然而，公元5世纪，西罗马帝国灭亡，海上贸易暂时从欧洲消失，7世纪以后，横跨亚洲、欧洲、非洲的查理曼帝国，在西起大西洋，东到印度洋的广阔地区进行着贸易活动。活跃于8~12世纪的日耳曼人是一个勇敢善战的民族，他们因肆意进行海盗式的掠夺而成为使人害怕的“海盗”。他们的行为不仅是为了促进受陆上经济活动制约的本国与殖民地之间的联系，而且也是为了从海外进口本国所不能生产的紧缺商品和为本国产品寻找销路，以适应本国生产的发展。

中世纪后期，北海、波罗的海沿岸国家结成了德国政治经济联盟的“汉萨同盟”，并在13~15世纪支配了通往北欧的海上航线。然而，14世纪末，在欧洲建立了独立民族的国家，夺回“汉萨同盟”在外地的特权，随之，荷兰、英国商人进入波罗的海，从此，盛极一时的“汉萨同盟”即行消亡。

古代的日本，因其所固有的自然条件，很早就已积极地从事海上活动，但其范围充其量不过是以中国附近为限。7世纪初，日本已向中国派出遣隋使和遣唐使，从而使日本同中国的贸易日趋繁荣，但是，到9世纪末，这种活动即告中止。从此，一直到16世纪中叶与西洋相接触时为止，除了以倭寇而知名的海盗活动外，再也没有什么其它活动了。

二、近世纪与近代海运

1453年，以奥斯曼土耳其灭亡了东罗马帝国为转折点，欧洲进入近世纪时代，由于土耳其切断了欧洲通往东方的海陆要道，西班牙、葡萄牙等不得不积极活动，寻求通往印度的海上捷径。

过去，欧洲人的航海活动，仅限于沿岸地区，与此相比，西班牙人却进行了远征，征服了西印度群岛、墨西哥、秘鲁。葡萄牙人也在从波斯湾到马六甲的范围内设立了海上贸易据点，控制了印度洋的贸易。

但是，在这动荡的时期里，荷兰、英国、法国等国相继崛