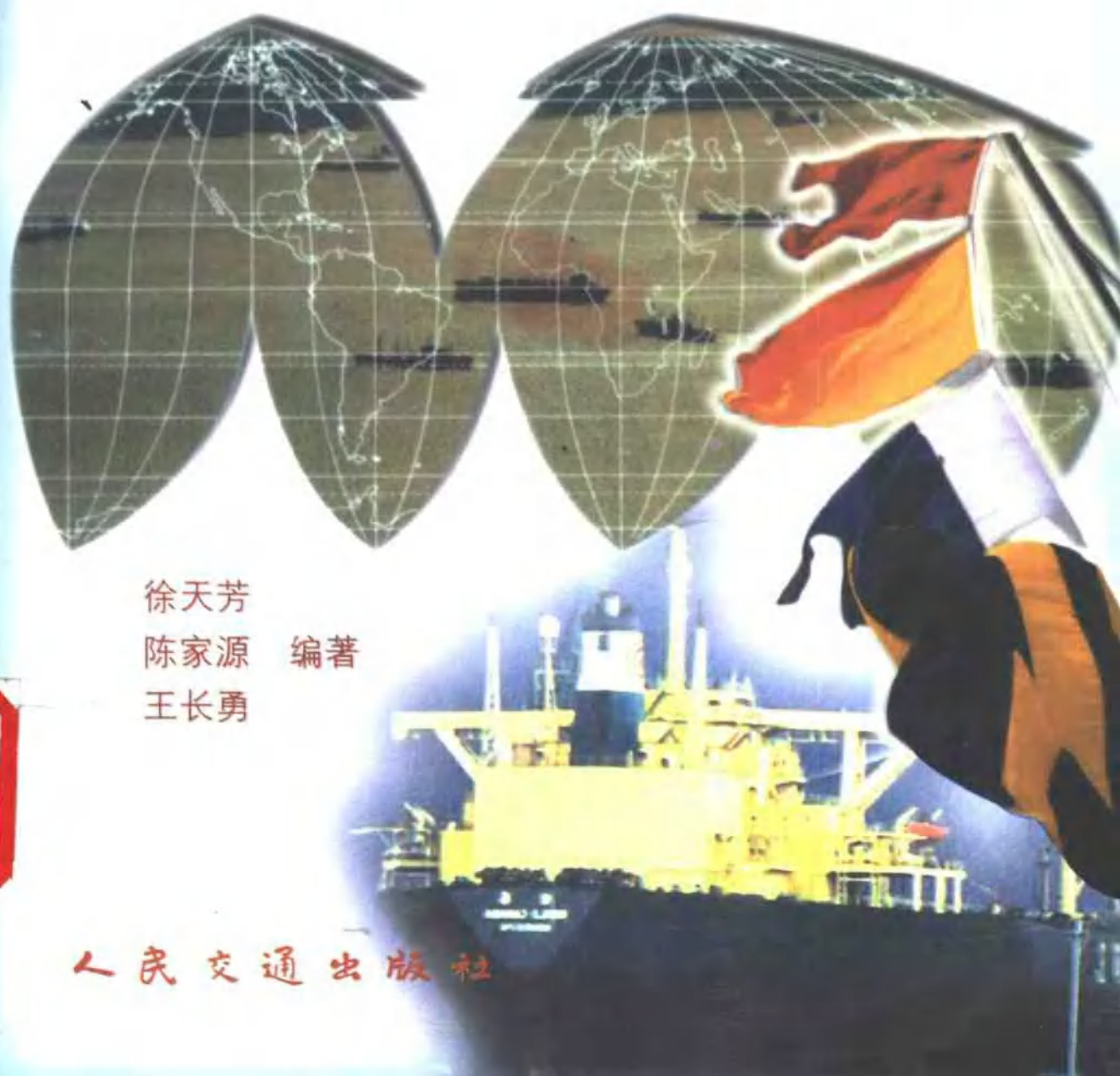


国际航运 理论与实务



徐天芳
陈家源 编著
王长勇

人民交通出版社

国际航运理论与实务

徐天芳 陈家源 王长勇 编著

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际航运理论与实务/徐天芳等编著. —北京:人民交通出版社, 1999. 4

ISBN 7-114-03310-9

I. 国… II. 徐… III. 国际运输:航空运输-概论 IV. F560.85

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (1999) 第 11887 号

国际航运理论与实务

GUO JI HANG YUN LI LUN YU SHI WU

徐天芳 陈家源 王长勇 编著

责任印制:孙树田 版式设计:刘晓方 责任校对:王秋红

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

新世纪印刷厂印刷

开本: 787×1092 1/16 印张:17.25 字数:435 千

1999 年 4 月 第 1 版

1999 年 4 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—3000 册 定价:32.00 元

ISBN 7-114-03310-9

U · 32366

序 言

当代国际航运在世界经济与国际贸易的推动下，获得了空前的发展；同时，国际航运对世界经济、国际贸易的迅速发展与不断扩大作出了重大贡献，航运业已成为推动世界经济一体化、国际贸易全球化的基础性产业。在人类社会的经济发展史上，航运的重要作用与地位，不仅被经济发达国家（美国、日本、欧洲共同体国家等）的实践所证实，而且也被新兴的工业化国家和地区的实践所证实。所以，无论是经济发达的工业化国家，还是新兴的工业化国家，或者是发展中国家都认识到航运是实现工业化过程的主要手段和不可缺少的重要条件，也是进入国际市场的重要条件。因此，世界众多国家纷纷向航运业投资，进而推动国际航运市场已全面进入完全竞争的市场。世界上的经济大国同时也是航运大国，把争夺与占领国际航运市场作为发展经济的重要战略之一。

我国的航运业，自新中国成立以来，是在“一穷二白”的基础上发展起来的。在党和国家的重视和领导下，从无到有、从小到大、从近海到远洋已经发展成拥有相当规模的近海和远洋船队，跻身世界航运大国的行列，在发展同世界各国的经济和贸易中，发挥了重大作用，并且在国际航运市场上已成为一支不可忽视的力量。

江泽民同志在中国共产党第十四次全国代表大会上的报告中指出：“我国经济体制改革的目标是建立社会主义市场经济体制，以利于进一步解放和发展生产力”、“坚定不移地实行对外开放的政策、加快对外开放步伐，充分利用国际国内两个市场、两种资源、优化资源配置，积极参与国际竞争与国际经济合作，发挥我国经济的比较优势，发展开放型经济，使国内经济与国际经济实现互接互补”。在十五大报告中进一步指出：“对外开放是一项长期的基本国策。面对经济、科技全球化趋势，我们要以更加积极的姿态走向世界，完善全方位、多层次、宽领域的对外开放格局，发展开放型经济，增强国际竞争力，促进经济结构优化和国民经济素质提高。”

中共中央的战略决策，对我国航运业的发展特别是国际航运的发展提出了新的任务，航运业在“对外开放”、“充分利用国际国内两个市场”、“积极参与国际竞争与国际经济合作，发挥我国经济的比较优势”、“使国内经济与国际经济实现互接互补”、“以更加积极的姿态走向世界，完善全方位、多层次、宽领域的对外开放格局”的过程中，将承担艰巨的任务。

国际航运是资本密集型和技术密集型的产业，国际航运市场是一个规模巨大、竞争激烈、充满风险的市场；即将到来的 21 世纪，是海洋的世纪、信息化的世纪。预计未来的 21 世纪国际航运的宏观格局主要特征是：少数航运大国在国际航运市场中将继续占据垄断地位；方便旗船队日趋扩大；航运国际化的趋势将进一步发展；国际航运中心将向亚太地区转移等等，都将给国际航运提出许多管理理论与实践问题。因此，《国际航运理论与实务》一书的出版具有重要的现实意义。

《国际航运理论与实务》是一部航运实践活动与航运理论研究紧密结合的专著，主要包括：国际航运概述；国际航运外部环境；班轮运输理论与实务；不定期船运输理论与实务；航运现代管理技术；船舶管理理论与实务；船队规划理论与实务；航运战略管理理论等。

徐天芳副教授曾先后两次赴日本东京商船大学研究国际航运，并在教学岗位上专门开设“国际航运管理”课程；同时，正在承担航运管理方面的科研项目，在教学科研等方面积累了较丰富的经验，特别是在日本研修期间，对发达国家的航运实践与理论，收集了大量资料和部分研究成果编入了本书。该书既是徐天芳副教授教学实践、科研实践活动的归纳与总结，又是结合“国际航运”研修调查及我国航运企业的生产实践活动调查，进行归纳和提炼的劳动成果。

国际航运理论的研究重点是运输船舶的生产组织、经营管理与战略管理，包括国际航运企业的组建、运输生产力的构成与设计、船队的规划。研究运输生产力的合理组织与布局，从而使航运资源得到最大的经济效益。

航运的战略管理是当代国际航运理论的新的重要研究内容。国际航运面对国际政治形势的多极化、经济贸易的激烈竞争、科学技术日新月异、国家与区域性产业结构的大规模调整，航运的宏观谋划迫切需要通过战略研究提供决策方案，尤其是航运投资规模巨大、航运投资回收期漫长、航运市场竞争日趋激烈，都强化了航运投资的风险性。这既为航运发展提供了机遇，也给航运经营带来了新的挑战与巨大风险。所以，面对即将到来的 21 世纪，如何站在战略高度迎接挑战，研究国际航运的战略特征、战略形势、战略模型、战略规划与战略实施将是航运企业的新课题。我们国家对航运战略研究刚刚起步，在这方面有许多尚待研究的课题，本书的这部分内容只是抛砖引玉，希望航运界的专家学者及研究人员对本书提出宝贵意见。

编 著 者

1998. 7. 20

目 录

序言

第一章 国际航运概论	1
第一节 国际航运中的基本问题.....	1
第二节 国际航运公司.....	5
第三节 商船	11
第四节 港口	24
第二章 国际航运外部环境	29
第一节 国际航运市场的基础	29
第二节 国际航运组织	37
第三节 国际航运政策和法规	43
第四节 国际航运海损和保险	46
第三章 班轮运输理论与实务	56
第一节 班轮运输实务基础	56
第二节 班轮运价理论与实务	61
第三节 班轮公司业务	64
第四节 船舶代理和货运代理	72
第五节 多式联运	77
第六节 海上客运	82
第四章 不定期船运输理论与实务	90
第一节 不定期船运输	90
第二节 不定期船揽货与运价	94
第三节 不定期船租船合同	99
第四节 不定期船航次估算.....	103
第五节 不定期船的期租和光租.....	113
第六节 不定期船运输过程和策略.....	117
第五章 国际航运现代管理技术	123
第一节 班轮运输航线配船.....	123
第二节 不定期船航线配船.....	134
第三节 船舶航速控制.....	141
第六章 船舶管理理论与实务	150
第一节 国际航运经营管理的指标体系.....	150
第二节 国际航运经营管理指标分析.....	158
第三节 船舶调度业务与营运计划.....	166
第四节 船舶管理业务.....	173

第七章 船队规划理论与实务	186
第一节 船舶的更新和改造.....	186
第二节 船队规划编制程序.....	191
第三节 船舶的经济性.....	203
第四节 船舶的取得.....	217
第五节 计算机在国际航运中的应用.....	224
第八章 国际航运战略管理	231
第一节 国际航运战略管理的基础.....	231
第二节 国际航运战略形势分析.....	235
第三节 国际航运战略模型的选择.....	252
第四节 国际航运战略规划程序.....	261
参考文献	265

第一章 国际航运概论

目前，世界上有近4万艘商船，每年运输近50亿吨货物，因此国际航运活动有很强的专业性和竞争性。在强手如林的国际航运世界中，各国航运界人士必须具有精深的国际航运业务知识，必须具有扎实的国际航运理论基础。只有这样才能在国际航运市场中占一席之地。国际航运经过几百年的发展和不断完善，已经形成了一套完整的业务规范和理论体系。本章叙述国际航运最基础的业务知识和理论。

第一节 国际航运中的基本问题

1.1.1 国际航运基本业务过程

国际航运基本业务过程，就是海上货物运输过程，是航运企业把货物从一个港口用船舶运送到另外一个港口的过程。具体过程如下：

一、货物装船前

1. 航运企业精心作好揽货组织工作，采取各种方式，尽最大努力承揽最多货源。
2. 货主或货物托运人向装货港船公司代理（即船代）或直接向船公司租船或订舱，协商租船合同条款或填写托运单（B/N）。
3. 船代或船公司接受承运后，签定租船合同或签发装货单（S/O）。
4. 船公司指令适当船舶准备承运或某船的适当舱室准备承装。
5. 货主或托运人持租船合同或装货单到海关办理货物出口申报手续，取得出口许可证（E/P）后，备妥货物，请商品检验机构检量，将货物送到码头仓库或船边。
6. 船代根据装货单留底，编制装货清单（L/L），送到船上，大副根据装货清单编制货物配载图，交船代送理货、装卸公司。
7. 装卸公司按货物配载图将货物装船。货物装船后由大副签发大副收据（M/R）给理货组长，并由理货组长交付托运人或货主。

二、货物装船中

1. 船公司指令船舶按最优化原则将货物运送到卸货港，并规定船舶航行路线、航行时间以及加油水港等诸事项，安全、稳妥地运送货物。
2. 装船后，船代或船公司审核大副收据后，留下大副收据，签发提单给托运人。
3. 货主或托运人持提单到议付银行按信用证结汇，议付银行将提单邮寄至开证银行。
4. 船代根据副本提单编制出口载货清单（M/F），向海关办理船舶出口手续，并同时把运费清单和副本提单邮寄或交船带给卸货港的船公司或船代。
5. 船长在到港前向卸货港船代发出船舶抵港时间电报，船代接到船抵港电报后，通知收货人船舶到港日期。

三、货物卸船

1. 船舶到港,收货人到开证银行付清货款,换回提单。

2. 卸货港船代根据装货港船代寄来的或随船带来的货运单证,约定装卸和理货公司,安排卸货事宜。

3. 卸货港船代编制进口载货清单,向海关办理船舶进口报关手续,同时,收货人向海关办理货物进口申请,取得进口许可证。

4. 收货人向卸货港船代支付到港运费后,以提单换取提货单(D/O),然后持提货单到码头库场或船边提取货物。

上述过程是航运企业一个完整的货物运输过程,也是国际航运基本业务。由此可见,航运企业所生产的“产品”是客或货的“场所变动”,因此,客源和货主是航运企业生存的根本。

从上述海上货物运输基本过程可以得知海上运输业务的基本原则。

1.1.2 国际航运业务的基本原则

一、安全

运输安全是国际航运的首要原则。根据世界性统计,海运风险比其它运输业的风险大,最近十年,连续每年全损船舶平均在100万总吨以上,为此保险公司赔偿金额每年都在5亿美元以上。其主要原因是船舶航行时间较长,海洋气候变化莫测,无法逃避种种意外;而且船舶数量日益增多,船型增大,如果遭遇海难,损失必定巨大。因此,购建性能优良的船舶,加强航运安全设施,选用优秀合格船员,改善装载技术,供应充足燃料、物料及淡水等等,以保障航行安全,是从事国际航运事业的第一原则。

二、迅速

迅速运输是人们对运输业最主要的要求之一。无论旅客和货物,都要求运送时间愈短愈好。为此,航运企业必须具备航速快、性能优良的船舶;还应该注意配合运输需求随时调配船舶以供迅速疏运,缩短装卸、联运、转运的时间。加速船舶周转效率,快速办理托运提货手续等都是达到迅速运输的方法。

三、低价

运费太高会影响运输需求,迫使货主或旅客改用其它运输方式(不同行业之间的竞争),或改用其它公司的船舶(同种行业之间的竞争),甚至取消运输(运输价值消失)。航运成本低,才能降低运价,加强竞争力。所以加强科学管理,节省费用,降低成本,以最低运价取胜是争取客货量的基本原则。

四、方便

应该以货主感到方便为重要目标,即航运企业的工作以货主方便为原则。

航运船期的安排应努力做到频繁而准确。船期频繁,不会延误货物运销,准时运送,可以建立良好的信誉,货主感到方便。另外,还应简化客货运送手续,改善服务,方便货主托运提取、旅客购票乘船等,从而使各方面都感到便利,乐于运用。

五、优质

所谓优质是指货物装卸、保管、堆存、运送必须妥善照料,避免货物在运送过程中发生损害短少。所以收受货物、扫舱垫隔、计划装载、稳固堆积、防范盗窃、避免损毁、防止危险等方面都应是稳妥运送的原则。

综上所述,可知国际航运总的原则是:以船舶运输为主体,加强科学管理,提供安全、迅

速、低价、方便、优质的运输服务。

1.1.3 航运业务基本概念

航运是运输事业的一种形式。运输事业可以分为五种形式,即铁路运输、公路运输、航空运输、管道运输和水路运输。运输是一种利用运送工具和时间,克服空间距离的经济行为,也就是利用适当运送工具将客货从甲地经通路,在适当的时间内运送到乙地的经济行为。而水运就是利用船舶和航道将客货从甲港运到乙港的经济行为。水运又称航运,可分为海洋运输和江河运输。前者指国际性的海洋和沿海客货运输,其业务较后者仅属国内性的内陆水上客货运输复杂的多。凡从事海洋和沿海运输经营管理的事业称为海运事业,本书所指的航运就是特指海运而言。研究如何经营管理航运事业,使其符合科学管理和企业经营的原理,以求发展壮大,进而为国为民创造财富的管理科学,称为航运经营管理学。

航运管理的概念,是指在航运企业的基础上,由一个人或一部分人来合理地组织航运企业的人、财、物、时间、信息等资源,以达到企业的某种共同目标的活动。航运管理的过程包括五种职能:计划、组织、指挥、协调和控制,一般地讲,管理是针对企业内部而实施的上述活动。

航运经营是比航运管理更为广泛的概念,航运经营包括六个方面的职能活动:营运活动、技术活动、安全活动、财务活动、会计活动、管理活动。经营是针对企业外部,是和企业外部发生经济关系而产生的活动。

1.1.4 国际航运的特性

航运事业在运输事业中占有十分重要的地位,对国家做出了巨大的贡献。因此研究航运事业的各方面,首先必须了解航运的特性,然后才能针对其特性,探求航运的规律,寻找有效的从事航运方法,从而使航运事业更加发展壮大。

一、竞争性

在市场经济中,一般运输事业为揽取客货源而发生竞争是共有的特性,但航运事业的竞争最为激烈。航运与其他运输业以及航运之间都有激烈的竞争现象,尤其是同行业间竞争非常激烈。公路、铁路一般在国内经营,政府可以用法规管制,避免引起恶性竞争;而海运属国际性事业,政府不能管制外国航运企业,使其不竞争,只有制订对本国航运业种种保护政策,如差别待遇,低息贷款,造船补贴、分配货载、减免税收、鼓励联营等。目的是扶植本国航运业,避免恶性竞争而导致失败。但是竞争适当可以刺激进步,使其在经营管理各方面获得提高,以免遭淘汰,这也是世界各航运国家大力培养航运人才,提倡竞争发展的重要原因。因此,必须针对此特性,研究如何改善营运、降低成本,以达到在竞争中生存发展的目标。

二、垄断性

经济学所说垄断是指在一定领域内排除一切竞争,掌握最大势力。航运业因竞争结果也往往造成垄断。可分政策和经济两种垄断形态。

1. 政策性垄断

政府因政策需要,指定一家或数家航运公司在规定航线独占经营,禁止其他航运公司参加,以保证航运均衡发展。也有对某些无利航线指定一家公司经营,以便维持交通运输,此时政府会以适当方式给予补贴。

2. 经济性垄断

其一是暂时垄断，当两地间客货量不多，海运经营无利可图，最初由一家公司因某种原因勉强经营，形成暂时垄断；一旦客货增加，有利可图，会有其他航运公司也参加经营，此时垄断性即被打破。其二是当某一航线最初获利丰厚，多家公司竞相经营，形成船多货少，不免恶性竞争，造成亏损，濒临破产，于是相互妥协组成卡特尔性质的运费同盟或班轮联盟，或者互相兼并成集团性垄断公司，形成经济独占，垄断运价，损害客货主利益。为此，各国政府都在加以抵制，或以国营航运公司对抗，其目的是公平合理竞争，避免垄断，促进航运发展，发挥航运业富国利民的运输功能。

三、优越性

各种运输方式虽各有其优越性，但就运输量、运输成本和运输范围三方面来看，航运更具有优越性。

1. 运输量

现代运营的船舶，每船载货少则几千吨多达几十万吨，这是航空、公路、铁路所不能比的。

2. 运输成本

铁路、公路均需耗费巨资修建保养，保证正常通车；而海运在天然航道上航行，即使人工航道也不要由海运公司投资。同时比铁路、公路节省人工费，运输成本自然降低，大大地减轻了货主和旅客的负担。

3. 运输范围

海洋面积占整个地球面积的四分之三，国际贸易运输约百分之八十依赖海运。海运航线四通八达，世界各国凡有航道相通者均可到达。同时，任何种类的货物都能承担。

四、标准性

航运事业是国际性的事业，所载客货种类复杂，因此，船舶建造、防火救护、通信设备，都须符合国际标准，取得合格证书，才能保证安全、承运客货，保险公司才愿意承保。为避免发生海损，必须注意船的标准性。

五、兴衰的循环性

航运市场的兴旺与疲软有周期循环，即低谷—复苏—高涨—萎缩的演变。最初某一航线船少货少，后因贸易事业发展变为船少货多，运价上涨，经营者获利丰厚，于是投资者众多，群起参加营运，此时是高涨时期；一旦船舶成长率超过贸易运输成长率，变成船多货少，势必互相竞争，愈演愈烈，成为恶性竞争，运价狂跌至成本以下，造成萎缩时期；多数航商不堪亏损，或停止造船，或将船舶出售、停航、拆解，或为少数航商兼并，此时为低谷时期；船舶逐渐减少，又恢复船少货多时期，运价随之回涨，航业又有利润可图，进入复苏时期。周期循环的年限虽然很难掌握，但世界经济兴衰，往往成为航运兴衰的前兆（约差半年至一年），大致每五年至七年有一周期现象。一般说来，航运因世界人口增加，经济日趋发达和世界局势影响，虽然此种循环时有起伏，但仍然能在稳定中日趋兴旺，这由世界营运船吨逐年增多所证明。因此应时刻注视航运市场演变，以免遭受不必要的损失。

六、航运“产品”的无法贮藏性

航运生产的“产品”是“船吨·海里”，其生产和消费是同时进行的，是一种无形“产品”。有形工业产品可以储存，以待旺季畅销，而航运业的“产品”，不能储存，即客货舱位无法储存，每次开航客货量如不能满载，剩余舱位就是损失；反之，客货量超过载重量，也无法预储舱位超载客货，只好放弃。所以某航线配置船舶吨位大小，船数多少，必须根据过去及现在客

货运量的精密统计,再经科学预测而决定,同时在揽货时,必须充分把握市场,既不能因缺货而浪费舱位,又不能因载位限制临时退货而影响信誉,这是必须掌握的。

七、主要成本不变性

有形产品因价高滞销,可以降低品质大量生产以降低单位成本,低价出售。如1 000件货需成本1 000元,10 000件可降低为8 000元;如降低品质使1 000件成本为500元,10 000件可降为4 000元。但船舶一旦开航,无论是否满舱满载,都要支付巨额的固定和变动成本,无法因客货减少而比例减少。10 000吨船舶运10 000吨货航行1 000海里,和运1 000吨货航行1 000海里所耗成本相差极为有限,根本无法削减成本百分之九十。即使封船,毫无运费收入,也须巨大维持成本,这是必须注意的。

以上所述国际航运特征中,其中第一点竞争性,第四点标准性,第六、七点关于航线配船和运输成本,在从事国际航运业务时,尤为重要。在以后章节中再加以详细说明。

第二节 国际航运公司

1.2.1 国际航运形态

一、国际航运业务的分类和特点

现代海运业务可分为定期船业务和不定期船业务两类。

定期船业务:经营固定船舶、固定航线、固定船期、固定运价及固定港口码头的海上运输。世界各航运发达国家都拥有规模庞大、航线众多的国营或私营的定期航线商船队。其特点是:

1. 定期船业务的船舶多为经营者所有,有时业务繁忙,自有船舶不够调配时,以光租船或期租船方式获得船舶从事营运。

2. 定期船业务以集装箱班轮为主。此业务必须经常安排固定、规则并且连续不断的船期,并在一个月或数月以前刊登广告,公开招揽客货,或以个别通知方式,通知有关旅行社、托运人、货运代理人、货运经纪人等,并在航线所经港口设立船代、货代,以便办理营运业务。

3. 定期船所承运的货物多为小批量且价值较高。如家电产品、纺织品、木制品、医药、机械、汽车、服装等,运送人多以集少成多的方式收揽货物,现在多以集装箱方式运输。

4. 严格控制船期是定期船业务的基本条件。因货种庞杂,货主众多,为免除船舶到港临时办理收货的困难,船公司多自设或租用码头库场及自雇装卸工人,实行库场预订制度,以便船舶准时靠泊,并能迅速装卸,准时开航。

5. 定期船多在码头库场或船边交接货物,托运人根据与承运人达成的协议,将货物运至船边或指定的码头库场,交由承运人接管或装船,收货人在船边或承运人指定的码头仓库提取货物。

6. 定期船承运人和托运人或收货人间的权利与义务,以提单、当地习惯、国际及国内海上货运法律为依据,每批托运货物不再另外签订运送合同,但如果给经常固定货主和货代以优惠运费,也有签订长期性运送合同的。

7. 因干货价值较高,需各种特殊运送装置保护货物如集装箱,又要快速运送,故运价较高,也较稳定。有公开运价表,如要调整,必须在1~3个月前公告,并报政府审核。

8. 定期船航运多以同型船舶若干艘(一般为2~12艘,由航线长短、靠泊码头多少而定)

配置在同--航线上,以便在一定间隔时间(三天、一周、半月或一个月)连续不断循环行驶。

9. 定期经营的航线一经决定很少变更,也不为个别托运人的特别要求而更改航程,托运人须到就近有关航线港口预定舱位。航线多经过经济发达、贸易繁荣、交通方便、腹地广阔的港口。

10. 因一港口无法满载,必须在沿途港装卸,所以停泊港口多,货物杂、货主多。为了船舶和货物的安全,装卸方便快捷,优化配载,必须精密计划,妥善安排。

11. 为维持固定航线和准确船期,要支付巨额广告费、佣金、雇用揽货员,处理货损赔偿,所以成本巨大;初期多有亏损现象,必须规模投资并有政府给予资助。

干货托运人愿意以较高运价托运定期船的主要原因为:航线固定,船期准确,航次有规律,少量货物也可托运;定期船设备完善,照顾货物周到;运价稳定,计算简单,不用负担装卸、理货、商检等费用;长期托运可享受优惠运价及回扣;双方权利义务有法律公约保障。

不定期船业务:经营无固定船舶、航线、船期、运价和港口码头库场的海运业务。有周期性兴衰,风险较大,主要特征是:

1. 不定期船经营的船舶都以散货(装)船为主要运送工具,多以租船方式营运。

2. 因以散装货运为主,除货种、法规、航线、港口等条件限制外,可为个别托运人的特定货物和航线服务。

3. 所承运的货物多有一定流向,有季节性,数量庞大,多为价值低廉、运费负担力较低的原料或粮食类散装货物,如煤、矿石、糖、粮食、肥料、盐、木材、废铁及原油等。

4. 因装卸较迅速,船吨较大,航速较慢,所以成本较低。双方要在航运市场中由经纪人或代理人从中协商促成,而且有讨价还价的过程。

5. 每次托运都必须签订合同,双方权利和义务以签订合同为根据。合同可分为航次租船合同,期租船合同和光租船合同。

6. 因所停泊的港口不固定,一般临时委托代理代办船舶进出口手续、货物装卸、油水供应、船舶修理业务。

7. 不定期船业务的经营,应尽量增大船舶载货量并获得满载,减少停泊港口费用,节省燃料并快速装卸,缩短停港日期,以降低单位成本从事竞争并获取盈利。

8. 不定期船运价极不稳定,随世界航运市场行情起落。因此,船方必须有灵活的运价情报、精确的预测以及正确的成本估算,就不同业务之间比较加以取舍,所以合同的签订、船舶的调配与盈亏关系极大。

租船人愿意租用不定期船的主要原因是:可以最低运价或租金租用低成本的船舶;自由选择船舶并支配船舶舱位;有权指定航行航线及装卸港口;可以控制船期不断供应所需货物;可以补充班轮运输以适应市场需求;可以要求装配适应特点的货物及装卸送运设备;双方权力义务由合同约定,并可自由约定。

二、国际航运经营方式的分类和特点

国际航运经营方式,因外部环境和自身条件的不同,可有如下分类和特点:

1. 自营。规模较大的船公司,购买或建造性能优良的船舶,自行经营。因此,需作长期经营计划。自有船舶自营不定期船者,也多采用航次租船的形式承运货物。

2. 自运和专用。大规模的生产企业,为维持按期获得原料的供应及稳定低价运输成本,也有自购船舶或租用船舶从事自运。

3. 租船经营。船公司因季节性和临时性业务增加,必须增加船吨以维持公司信誉;或为

取得低成本船舶；或生产企业为掌握货源的不间断供应，以租船方式从船东处取得船吨从事货运。

4. 委托经营。小型船舶公司或企业专用航运为节省经营成本，或因不精熟管理手法，或无法取得可靠货源，将船舶委托给大轮船公司或者有实力、有经验的代理人代为经营，一般以付给代理费，或付给佣金，盈亏责任仍由船东自负。

5. 联合经营。在国际航运市场上各轮船公司为避免恶性竞争而谋取团结，在某一航线上组织班轮公会或联合起来共同经营。其目的是提高运价，垄断市场，排斥会外商船，各公司仍保持独立性。

6. 投资控股。船公司为降低经营成本，为适应地区经济或政治环境，将所有船舶按不同航线成立子公司，分别独立经营，而总公司则退居投资控制地位，注意其盈亏损益及重要业务。

7. 航运代理。凭借自己熟练的海运经营管理经验，强大的揽货能力，可靠的财务信用，广泛的社会联系，以船东或租船人的名义代办某一地区或港口的招揽客货，处理船务，装卸货物，供应物料，修理船舶，以及进出口手续等，以收取佣金和手续费为报酬的业务称为航运代理，也称国际船舶代理。

8. 航运经纪人。经营业务较广，以从事船舶买卖，提供信息，代理船方或货方商谈租船业务，代办航运保险，代表解决法律纠纷、海事案件等。一般在世界各重要航运市场或港口设立机构，以收取佣金或手续费为报酬。

9. 货运代理。承揽货物而收取佣金为报酬的航运经营者。经营此类业务有报关经纪人、集装箱拼装者、无船公共承运人及货运承揽公司。报关经纪人以代货主报关纳税为业务，但因与货主关系密切，有时也代办货运。集装箱拼装者向船公司整箱包载，再以拼装方式招揽零批货物，从中赚取佣金和运费差额。

三、国际航运投资形态的分类和特点

投资形态是指从事航运而集合资本的方法。我国是社会主义公有制国家，我国的大中型航运企业都是国有企业，即国家是航运经营的出资人，又是航运企业的经营管理人，这种体制目前已不适合建立社会主义市场经济的原则。因此，国家在90年代初提出建立现代企业制度，并力争在2000年以前完善现代企业制度，其核心是政企分开、产权明晰、责权分明、管理科学。其实质就是对国有企业进行改革，以适应市场经济。在国际航运企业中，目前纷纷组建各种公司，所谓公司是多数人联合投资组织，并成为法人，其寿命和经营范围则由公司类别投资关系来确定。在国际航运事业中，大多数是有限公司和股份有限公司。

1. 有限公司。有一定的人数组成，如有的规定以2人以上20人以下组成，其半数必须是所在国公民。各股东对公司的责任以出资额为限，公司资本总额应全部一次缴足，不得分期缴款或对外招集，不论出资多少，每一股东有一表决权。公司的董事、监察人、股东会的组成，参照股份有限公司的组织办理。公司章程、变更事项、变更组织、公司合并、清算及解散必须由全体股东同意。股息和分红以各股东持有股份比例分派。不执行业务的股东，有监察权，可以质询查问公司营业、财产、账目等。公司发生亏损达资产1/3时，应召开董事会报告，资产不足以抵消时，应宣告重整或破产。这种公司最大利益在股东责任有限，股东承担公司债务以出资额为限。

2. 股份有限公司。资本分为若干股，其价格和发行条件是一定的。可对外公开招募。股

份可分次发行，第一次发行股份不得少于一定数量，股东大会具有绝对权威。董事会由股东会选举，公司业务的执行人，由董事会决定，公司债务以公司所有财产为限。股东不另负责任。股份在不违反公司章程下，可任意买卖转让。股份有限公司的优点是：公司为法人组织，可永久生存；公司股东责任有限，如亏损以投资额为限，不影响投资人其他财产；公司业务管理企业化，股东不能直接干涉业务；股票面值不高，容易吸收群众手中的游资；为募集股款财务公开，易获股东信任。但股份公司的缺点是：组织庞大管理不易，股东无法知道公司实况；投资者易被欺骗；股票发行易制造投机风波；容易被大股东操纵。

3. 船舶共有制。一般船公司的投资形态虽多采用公司组织，但因风险太大，一般投资群众不愿意冒此风险，所以实际上多为独资或若干人“共有”方式投资，仍以股份有限公司名义组成，但不对外发行股票。独资虽然单纯，但为分散风险易于集资，采用船舶多人共有，共同经营的方式为多数。

目前我国的大中型航运企业是国家“独资”，但为谋求海外发展，海运企业跨国经营现阶段主要以股权投资为主，以公司形式投资为重点。

4. 独资或合资。在跨国经营中，独资被认为是技术先进、实力雄厚的海运跨国公司最佳的海外投资方式。因为公司可以掌握公司的绝对权力，独享利润。合资经营比独资经营能获得更大的财力、物力，并能减小风险，更可以广泛缔结国际联盟，但利润要分享。

5. 分公司或子公司。分公司是母公司的派出机构，不是独立的法人实体，而母公司负责全部法律责任。分公司是独资的，其利润算入母公司的应纳税中。子公司是母公司投入资本，根据东道国法律建立的，在组织和经营活动中受母公司控制，是独立的法人实体，母公司对子公司只负有限责任，子公司的收入中只有股息汇回母公司，在母国纳税。

6. 合作或合资。合作经营的企业是契约式合营，它不是独立的法人，只是一种伙伴关系，双方的责、权、利通过协议，由合同加以确定，按协议的投资方式和分配比例分取利益，不是独立的公司。合资企业是股权式合营，它在东道国注册，服从东道国的公司法，是具有法人地位的有限责任公司，投资折算成股份，按股权双重分配利益，在组织管理形式上类似于有限公司。

我国是发展中国家，在资金、经营管理上都不如发达国家。因此，我国海运企业跨国经营宜采用合资经营的方式，其优点是：减小投资与政治风险；可以在短期内获得经营，站稳脚跟，打入航运市场；减少资本投入；获取东道国的各种优惠。

1.2.2 国际航运公司的组建

组建航运公司的目的是为了从事营业性海上运输，营业性运输是指为社会服务，发生各种方式运费结算的客货运输。船舶运输公司就是从事营业性海上运输为主要业务，并使用常规运输票据结算运费的独立经济实体。船舶运输公司的建立，是指欲从事航运经营管理的入为取得公司生产、经营的资格，依照法定秩序所从事的活动。主要包括两个步骤：公司筹建和公司开业。

一、船舶运输公司的筹建

必须写好筹建船舶运输公司申请报告。申请报告主要内容有：按规定要求的注册资本及资金来源证明；可行性研究报告，如客货源分析与预测、经营范围与规模、效益分析等；公司章程，如总则、经营性质、组织机构和财务制度等；航运管理部门要求的其他内容。

筹建申请报告呈交各地方交通主管部门，地方交通主管部门自收到全部合格文件 30 日内，经审核同意的转报交通部审批。交通部在 60 日内决定批准或不批准。并书面通知地方交通主管部门，由地方交通主管部门书面通知申请者。申报文件不符合规定的，申请者可以补报或修改。

批准后发给经营批准证书(3 年有效)。据此，申请者可向地方~~工商管理部门~~、税务、海关以及外汇管理部门等办理各种手续。

二、船舶运输公司的开业

从事海上国际运输公司领取经营批准证书后，应在 180 日~~内~~开始营业，否则，可撤消其经营批准证书。

开业申请人须向地方交通主管部门呈交开业申请报告，由地方~~交通主管部门~~报交通部审批，批准后发给运输许可证。申请报告应有以下主要内容：公司章程；法人代表和董事会名单简历；国际海事组织要求各类证书；公司提单样本；船员证书，以及通讯地址传真等按规定要求的内容。

持运输许可证及有关证件，到地方交通主管部门领取《船舶营业许可证》，以及到工商管理部门申领《营业执照》。

如果成立合资船舶运输公司，中方的出资总额应高于 50%，并须有一定中方投资者控股。而且公司董事长，总经理以及高级船员应由中国公民担任。

至此，船舶运输公司可以开始经营船舶运输。

1.2.3 航运公司的组织机构

航运公司的组织机构是指将船公司的各项工作任务分工后形成单位功能模块，再按一定关系将它们联系起来而形成的一个工作系统。

一、航运公司的特点

航运公司经营风险比一般工业企业大。需要有更加科学的公司组织机构来保证防范和避免风险。

船公司是资金和技术密集型企业。要求有高超的经营管理水平提高船舶使用效率和降低成本。

船公司经营环境复杂，竞争激烈。世界经济缓慢发展，世界商船吨位长期过剩，这就使船公司的经营更加艰难，因此，必须有高效的公司组织机构。

船公司在经营中联系部门众多且要经过许多环节，船舶运输组织点多线长，受自然条件影响大且不易控制，因此，船公司的组织机构应保证信息传递畅通、迅速。

以上特点要求船公司的组织机构要有容易地与外部取得联系和协调的能力，包括发达的揽货系统和现场管理网络。

船公司的业务特点不同，其组织机构也相应变化。对以经营班轮航线为主的公司，宜采用权力集中的组织机构，加强管理，确保公司实力，提高竞争力；对以经营不定期船或租船业务为主的公司，可采用权力分散式的组织机构以便快速作出各种经营决策，抓住市场机遇。

二、航运公司的组织结构

现代企业部门众多，常采用组织结构图来表示有哪些部门，以及其功能和相互关系。在

组织图中，部门和单位用方框表示，方框之间实线表示其关系，并附有文字说明。

一般船舶运输公司设立以下部门：

- 1. 航运部门。负责为船舶运输承揽货载；寻找货主；与货主签订运输合同；协商运价；检查监督船舶运输质量；处理货运事故；作运输生产的估算和核算；下设运输船队，对各船队和船舶直接领导。
- 2. 计划调度部门。负责公司生产计划安排和落实；制定长远规划，买船造船更新船计划；制定航线调配船舶；掌握船舶动态保证船舶不间断进行生产；及时与港口及有关业务部门联系；营运统计和营运日报周报的编制等。
- 3. 船技部门。负责船舶修理安排；船舶技术设备的维护保养；船舶节能技术指导；管理船舶资料；船舶的技术检验，入级和监督等。
- 4. 财务部门。负责公司的资金收入与支出以及全面经济核算；控制运输成本，监督公司的经济活动。
- 5. 航务监督部门。负责船舶安全监督与指导；船员的培训与考核；提供海图，水文气象资料；指导船舶防台抗灾等。
- 6. 人事部门。负责招聘入员，人事安排，职务调动，专业技术干部技术职务的评定和聘用，公司劳动管理，劳动工资和劳动保护等。
- 7. 公司办公室，行政办公室或经理办公室。负责协调公司各部门之间的关系，处理公司的日常工作、对外接待和后勤事务管理，当好参谋，作好文秘工作。
- 8. 各公司可根据自身经营性质再设有一些职能部门，如远洋运输公司设有通讯导航部门等。

三、航运公司的组织结构类型

航运公司的组织结构类型很多，此处介绍两种类型。

直线——职能结构，如图 1-1 所示。

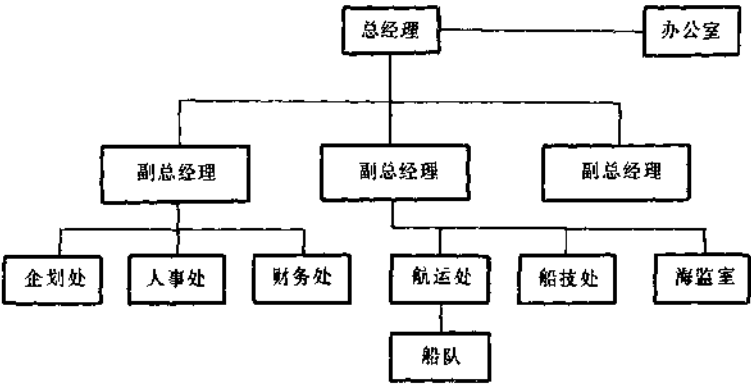


图 1-1

事业部结构，如图 1-2 所示。

现实中的船公司组织结构比上述要复杂一些，且不同国家、地区也有所不同。发展中国家的社会化服务水平不高，船公司中还有供应、后勤、医疗卫生及其它部门。