

国际航运经济

蔡桂英 主 编
曲林迟 副主编



人民交通出版社

国际航运经济

GUOJI HANGYUN JINGJI

第 二 版

蔡桂英 主编
曲林迟 副主编

人民交通出版社

国际航运经济

(第二版)

蔡桂英 主 编

曲林迟 副主编

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号)

上海第二教育学院印刷厂

开本:850×1168 1/32 印张:11.5 字数 300 千

1990年6月第1版

1995年7月第2版第2次印刷

印数:3401—6400 定价:16.00 元

ISBN7-114-02273-5

U·01571

内容提要

本书是根据原《国际航运经济》教科书进行删节、增补、修订而成。它是以研究国际航运市场经济为主要内容,以国际航运市场惯例为依据,从以下三个部分予以论述:

第一部分重点说明国际航运市场的形成与分化、基本市场与相关市场的特征,以及国际航运市场分析的基本方法、成本、运价等问题。

第二部分是从国际航运企业经营入手,从生产领域、组织领域、资金领域三个方面的经营,分析我国航运企业如何在激烈的市场竞争中,增强企业竞争能力。

第三部分从阐明航运政策的重要性及基本形态开始,分析战后各主要航运大国的航运政策特点及发展趋势,以及当代航运政策的主要争端。最后论述“复关”后对我国航运政策的影响及应采取的政策。

本书可作为海运高等院校经济、管理、财务会计、海洋船舶驾驶类专业教材,也可作为我国海运企业、外贸运输企业等干部培训教材或自学参考之用。

再版说明

原《国际航运经济》一书,由人民交通出版社 1990 年 6 月出版,为上海海运学院国际经济贸易系、水运管理系、财务会计系、国际航运系,以及交通部所属院校的相关专业所采用,同时也用作干部培训班教材。1990 年版教材早已售完,急待重新修订,增补新内容,以满足教学、培训、自学的需要。

随着我国改革开放的进一步深入,“复关”在即,国际航运业将会更加繁荣,需要我国从事国际航运和外贸运输的工作人员,能更多掌握国际航运经济中的经济理论与经营知识。为此,我们对 1990 年版教材在保留原三大篇框架的基础上,对其中大量章节进行调整、删节、修改和补充,特别是增加了当代国际航运经济领域中部分较新的理论和知识,以供读者参考。

本书由上海海运学院国际经济贸易系蔡桂英主编,曲林迟副主编,其中第三、四、六、八、十、十一、十二章、十三章第三节、十四章第一、三节、七章第四节由蔡桂英编写;第一、二、五章、七章第一、二、三节由曲林迟编写;第九章由梁慎刚编写;第十三章第一、二节由庄巨忠编写;第十四章第二节由张丽娟编写。

在本书修订过程中,得到中国远洋运输(集团)总公司政策法律处石泽民等同志的大力支持以及我院黄恒明同志的关心和指导,特别对国际航运经济专家冯军、雷海同志的悉心指导和帮助,在此一并表示衷心感谢。由于作者水平有限,不足之处在所难免,尚祈广大读者不吝指教。

作者

1995 年 3 月

目 录

第一篇 国际航运市场

第一章 国际航运市场概述·····	(2)
第一节 国际航运市场的形成与分化·····	(2)
第二节 国际航运基本市场·····	(6)
第三节 国际航运相关市场 ·····	(22)
第二章 国际航运市场分析 ·····	(27)
第一节 国际航运需求 ·····	(27)
第二节 国际航运供给 ·····	(38)
第三节 国际航运市场结构 ·····	(43)
第三章 国际航运成本 ·····	(49)
第一节 国际航运成本的分类及构成 ·····	(49)
第二节 国际航运成本的变化趋势 ·····	(55)
第三节 规模对效益的关系 ·····	(57)
第四节 航次海运总成本估算 ·····	(62)
第四章 国际航运运价 ·····	(66)
第一节 概述 ·····	(66)
第二节 不定期船运价 ·····	(71)
第三节 班轮运价 ·····	(85)
第四节 集装箱班轮运价·····	(101)
第五节 油船运价·····	(112)
第五章 国际航运市场预测·····	(122)

第一节	国际航运市场预测概述·····	(122)
第二节	国际航运市场预测举例·····	(125)

第二篇 国际航运企业(公司)的经营

第六章	国际航运企业(公司)经营的基本原理·····	(132)
第一节	概述·····	(132)
第二节	国际航运企业(公司)的经营策略·····	(138)
第三节	国际航运企业(公司)经营活动的控制·····	(151)
第七章	国际航运企业生产领域的经营·····	(154)
第一节	不定期船运输经营·····	(154)
第二节	班轮运输经营·····	(166)
第三节	跨国经营与多元化经营·····	(171)
第四节	国际货物多式联运·····	(175)
第八章	国际航运企业组织领域的经营·····	(196)
第一节	现代企业制度概述·····	(196)
第二节	现代企业制度的基本内容·····	(199)
第三节	国际航运企业怎样建立现代企业制度·····	(208)
第九章	国际航运企业资金领域的经营·····	(226)
第一节	国际航运企业资金的筹措方式·····	(227)
第二节	国际航运企业经营中外汇的使用及其风险·····	(242)

第三篇 航运政策

第十章	概述·····	(259)
第十一章	战后各国航运政策的主要动向及主要国家的 航运政策·····	(266)
第一节	战后各国航运政策的主要动向·····	(266)

第二节	战后主要国家的航运政策·····	(271)
第三节	面对国际航运市场的激烈竞争各国政府所 采取的对策·····	(288)
第十二章	当前世界各主要国家海运立法和 航运政策特点及发展趋势·····	(291)
第一节	各国海运立法和航运政策演变情况·····	(291)
第二节	当前西方国家国际航运立法和航运政策的 发展趋势·····	(298)
第十三章	当代国际航运政策的主要争端·····	(301)
第一节	航运保护主义与航运自由主义的争端·····	(301)
第二节	班轮公会体系的争端·····	(304)
第三节	“方便旗船——开放登记”的争端·····	(313)
第十四章	关于我国远洋运输的若干政策问题·····	(329)
第一节	我国远洋运输业的发展·····	(329)
第二节	“复关”对我国航运业的影响及应采用的 相应政策·····	(333)
第三节	我国海运经济立法应实行的策略转变·····	(347)
主要参考文献	·····	(355)

第一篇 国际航运市场

国际航运与世界经济、国际贸易有着紧密的联系,因而,国际航运市场也是世界市场的一个重要组成部分,它与其他市场一样要受到市场供、求双方的影响。所以对航运市场的特征可以描述为:以拥有船舶能为货主提供运输劳务为目的的供给方,以拥有货物需要寻找船舶将货物运往目的地的需求方,这种需求与供给双方在特定的场合相结合,就形成了国际航运市场。通常,这种市场又称为基本市场,所有与国际航运市场有关联的市场,则称之为相关市场。围绕着国际航运市场所发生的各种经济现象,都要受着价值规律的作用,归根到底是由影响海运需求与供给各种因素的变化所引起,从而导致成本和运价的交替变化,这些变化因素涉及面较广,而且复杂。

本篇拟就国际航运市场所反映出的大量经济问题,归纳为五部分予以论述,即:

国际航运市场概述;

国际航运市场分析;

国际航运成本;

国际航运运价;

国际航运市场预测。

第一章 国际航运市场概述

第一节 国际航运市场的形成与分化

一、市场与国际航运市场的概念

1. 市场的概念

市场(Market)的概念可分为狭义和广义两种。从狭义上讲,市场是指一个场所。在该场所有买、卖两者,买者(Buyer)在该场所想要购买某一种商品(Goods),或想得到某一种服务(Service);而卖者(Seller)在该场所出售商品,或提供服务。从广义上讲,市场是某一种商品(或服务)的买者和卖者的交易关系。广义上的市场并不一定要有具体的场所。因此,市场有三个要素:买者、卖者和商品(或服务),前两者是交易的主体,第三者是交易的对象。

2. 国际航运市场的概念

同样,国际航运市场的概念也可分为狭义和广义两种。狭义的国际航运市场是指设在各地的航运交易所(Shipping Exchange)。关于航运交易所,我们将会在后面专门讨论。广义的国际航运市场是指一种交易关系。交易的对象是国际航运服务,即运用海上运输的手段,将某一件或某一批货物,从一国(或一地区)运至另一国(或另一地区)。这种服务的实现,既可以通过海上公共承运的方式,也可以通过海运手段——船舶的租赁的方式。交易的主体之一买者是国际航运服务的需求者,或服务的顾客(对象)。具体来说,国际航运服务的需求者有贸易商、生产商、经纪人、政府和船公司。

这里需要说明的是船公司也是国际航运服务的需求者,这是指一家船公司当自身的海运能力短缺时,会在市场上租入一些船舶,这时,该船公司就成为国际航运服务的需求者。当然,在船公司作为国际航运服务的需求者时,服务不是一种“最终服务”,而是一种“中间服务”,因为船公司用租得的船舶并不为自己运输商品,而是为最终的顾客运输商品。但以上所指的“中间服务”和“最终服务”是不可分割的,是同时开始、同时结束的。交易主体之二卖者是拥有船舶的船东。船东既可以是船舶的所有者——船主,也可以是具有船舶经营权或出租权的二船东、三船东等。

二、国际航运市场的形成

1. “商人船主”时期

国际航运活动起先是与商品贸易活动结合于一体的。当时,商人为了向远处贩运商品,自己筹资造船或买船,并用来运输自己的货物。而在装载货物的船舶离港启程时,商人往往随船同行,因为他要在目的地处理商务。这就是航运史上所说的“商人船主(Merchant Shipowner)”时期。在这时期,商人船主有时在舱容有空余的情况下,也为其他商人捎带一些货物,但这只是附带性的,并不是商人船主造船买船从事运输的目的。

2. 国际航运市场的形成

第一次产业革命之后,生产力空前发展,贸易活动的规模越来越大,范围越来越广;同时,造船技术和航海技术也空前提高。从18世纪末到19世纪初,国际航运活动逐渐从贸易活动中分离出来而形成独立的国际航运业,即专业国际航运。专业国际航运的出现,便形成了以国际航运服务为对象的需求者与供给者的交易关系,于是就形成了国际航运市场。国际航运从一开始的自给自足经济发展成为市场经济。

随着专业国际航运的出现,非专业国际航运在航运中所占的比重逐渐缩小,但并没有完全消失,甚至就是在专业国际航运占统治地位的今天,非专业国际航运依然存在。尤其在第二次世界大战之后,非专业国际航运非常活跃,这在石油、铁矿石和煤炭的运输中更显突出。

3. 国际航运市场形成初期的船舶营运方式

在国际航运市场形成的初期,从事运输的船舶主要是帆船,且技术状态落后,它们的航行受气候条件、风浪条件的影响较大,因此不可能按固定的船期表来开展规则性的运输。当时船舶营运的方式只有一种不定期船运输(Tramp Shipping),即无固定船期、无固定航线的船舶运输。

三、国际航运市场的发展与分化

1. 班轮运输市场的出现

到 19 世纪中叶,随着科技的进步和经济的进一步发展,船舶经营者开展规则的定期运输有了可能。从技术上看,轮船的使用使船舶航行速度加快,而受气候、风浪条件的影响程度减弱,特别是船舶的航行时间更具可测性,这就为开展定班期的运输业务提供了条件;从经济上看,随着世界经济及国际贸易的迅速发展,工业制品、半成品、生鲜食品及邮件、包裹等货物的海上运输需求不断增加,而这些货物的特点是批量小,发、收货人多而分散,往往是几个货主的几批货物集中在一船运出,这就提出了对规则性海上运输的强烈需求。在这样的情况下,定期船运输或班轮运输(Liner Shipping)便产生了。这是一种在固定的航线上、按公布的船期表发船、挂靠固定的港口和按公布的运价本收费的船舶运输。

班轮运输与不定期船运输相比,在主要货种、主要船舶类型、经营方式等方面都有不同的特点。于是,国际航运市场便分化为不

定期船运输市场和班轮运输市场(定期船运输市场)。但是,这两个市场的货种与船舶类型有互相渗透的情况,所以它们之间也有一定的相关性,我们不能把它们绝对地分隔开。

2. 租船市场

在国际航运市场的发展过程中,租船业务也不断发展。租船业务从一开始就是国际航运市场的主要业务之一,以上所提到的不定期船运输的营运具体是通过租船业务来开展的,但这并不是说,租船业务就等于不定期船运输业务。租船业务除了不定期船运输业务外,还是船东之间互相调剂船舶的途径之一。在后一种情况下,船东既可以从事不定期船运输的船东,也可以从事班轮运输的船东;船舶既可以从事不定期船运输的船舶类型,也可以从事班轮运输的船舶类型。也就是说,在后一种情况下,船舶类型和船东都超出了不定期船运输的范围。所以不定期船运输业务仅仅是全部租船业务中的一部分。租船业务形成租船市场,这是国际航运市场的重要组成部分。所以,全面地讲,在班轮运输出现之前,国际航运市场主要就是租船市场,其中包括承租人(租船人)为货主的以运输货物为目的的不定期船运输市场和承租人(租船人)为船东的以调剂船舶为目的的租船市场。班轮运输出现后,租船市场依然存在,只是班轮运输的船舶类型也参与了租船市场的调剂,同时,出现了相对独立的班轮运输市场。

3. 不定期船运输市场的进一步分化

就不定期船运输市场而言,市场随海上石油运输的增长而进一步分化。第二次世界大战以后,石油资源受到重视,开采迅速发展,使用日趋普遍,海上石油运量日益增加。为了满足需要,在不定期船市场上出现了专门运输石油的油船。随着油船的出现和发展,不定期船运输市场便分化为油船运输市场和干散货船运输市场。但由于油船有时也能运干散货(如粮谷)以及兼用船(既能运输石油又能运输干散货的特殊船舶)的存在,油船运输市场与干散货船

运输市场之间也有一定的相关性。

4. 班轮运输市场的进一步分化

就班轮运输市场而言,随着成组化运输特别是集装箱运输的发展,该市场又分化为成组化班轮运输市场与传统件杂货班轮运输市场,但由于多数件杂货既可以成组化运输也可以传统运输,因此,上述的两个市场也不可能绝对分割开来。

第二节 国际航运基本市场

一、不定期船运输市场

1. 不定期船运输与不定期船运输市场的定义

不定期船运输(Tramp Shipping)是船舶营运方式的一种,而且是最古老的一种。按照这种方式营运,船舶没有预定的船期,没有固定的航线,没有固定的挂靠港;船舶的每一次营运都根据该次营运的货主的需求,由货主与船东商定出具体营运安排;船舶每一次营运的运费率(租金率)也由货主与船东视市场行情共同商定。

不定期船运输业务具体是通过租船业务来开展的,关于具体的租船业务,下面会专门讨论。

不定期船运输市场就是指以不定期船运输服务为对象的需求者与供给者的交易关系。不定期船运输市场的主体之一需求者(或买者)是货主(Shipper),它可以是贸易商、生产商、经纪人、政府等。不定期船运输市场的主体之二供给者(或卖者)是船东,它可以是船主,也可以是二船东、三船东等,换句话说,是船舶的经营者。

2. 不定期船运输市场的船舶类型

用于不定期船运输的船舶类型主要有油槽船、干散货船和兼用船。

油槽船又分为油船、液化气船、化学品船。干散货船包括普通

散货船和专用散货船。普通散货船能适应多种干散货的运输要求。专用散货船是为在特定的航线上装运特定的大宗干散货而设计建造的船舶,例如,专门为从北美西海岸到欧洲运送木材而设计建造的木材专用船。如航线上货源稳定,专用船运输效率高,单位成本低;如货源不稳定,需改变航线或改变货种,专用船就很不经济了。兼用船(Combined Carrier)是70年代初开始迅速发展起来的一种能兼运干散货和液体货物的船舶,主要有石油/矿石兼用船(O/O)和石油/散货/矿石兼用船(OBO)。兼用船造价高,但机动性强。近年来,兼用船的发展减慢,因为人们发现,当世界经济不景气时,石油运输需求和干散货运输需求往往一起减少,于是兼用船的机动性无法得到利用。

一般说来,用于不定期船运输的船舶都具有单位营运成本低和宜于组织整船运输的特点。

3. 不定期船运输市场的货物种类

不定期船运输以运输大宗干散货和液体货物为主。不定期船运输的特点及其所采用的船舶类型的特点决定了不定期船运输这种船舶营运方式最适宜于运输大宗货物。首先,大宗货物多属于初级产品,在运输速度和运输规则性上要求不高,但由于货物本身价格低,难于负担很高的运输费用,要求运输环节能提供运费低廉的服务,不定期船运输恰恰能以较低的单位营运成本满足货物对低廉运价的要求。其次,大宗货物的运量及批量都很大,尤其是批量大这一特点正好同不定期船运输宜于组织整船运输的特点相吻合。具体说来,不定期船运输的主要货物种类有:

(1)液体货物,包括原油、成品油、液化气、化学品等;

(2)干散货,包括铁矿石、煤炭、粮谷、铝矾土、磷灰石等大宗干散货以及其他农产品、木材、水泥、化肥、原糖、废钢铁等小宗干散货;

(3)一小部分干杂货。

二、班轮运输市场

1. 班轮运输与班轮运输市场的定义

班轮运输(Liner Shipping)是船舶的另一种营运方式。按照这种方式,船舶在固定的航线上,按公布的船期表发船,按既定的顺序挂靠既定的港口,经常性地从事运输服务,货物的运费按公布的运价本的费率计收。

班轮运输市场就是指以班轮运输服务为对象的需求者与供给者的交易关系。班轮运输市场的主体之一需求者(或买者)也是货主(Shipper)。班轮运输市场的主体之二供给者(或卖者)是班轮运输公司,或班轮经营者。

2. 班轮运输市场的货物种类

班轮运输的货物主要是件杂货,包括工业制成品、半成品、生鲜食品、工艺品等。与大宗散货相比,件杂货批量都很小,发、收货人多而分散,不可能象大宗货物那样就一个品种的货物组织整船运输。所以一艘船上必须装载来自不同发货人、运至多个目的港、品种不同的几批货物,这就要求船舶固定船期、固定航线、固定挂靠港。因此,班轮运输适宜于件杂货的运输。与大宗散货相比,件杂货不但批量小、品种杂,而且价值高,这就要求用于班轮运输的船舶不但能承运多个品种的货物,而且还需要有良好的货舱设备以保证货物运输质量,以及需要有较高的设计航速以减少在途资金积压。

3. 班轮运输市场的船舶类型

班轮运输的船舶类型主要有集装箱船、传统杂货船、滚装船(RO/RO)、载驳船、冷藏船等。在采用集装箱运输技术以前,用于班轮运输的船舶主要是传统杂货船。由于件杂货品种繁多、包装不同、规格不一等特点,货物的装卸效率很低,船舶在港口要停泊很

长的时间,这大大影响了船舶的营运效率。而且,在装卸传统的件杂货过程中,船舶越大,装卸难度越大,效率也就越低,这使船舶的大型化受到极大的限制,使班轮运输难以利用船舶规模经济性。集装箱运输技术的出现以及集装箱船的发展,使件杂货装卸效率大大提高,也为船舶大型化提供了条件。

三、租船市场

1. 租船业务与租船市场的定义

租船业务是船东(Shipowner)将船舶出租给承租人(Charterer)使用的一种航运业务,它是不定期船运输服务得以开展的具体方式,它也是船舶经营者互相调剂船舶的途经之一。租船业务中的船舶包括各种类型的船舶。租船业务中的船东既可以是船主,也可以是二船东、三船东等。租船业务中的承租人既可以是货主,也可以是船舶经营者。

租船市场就是以船舶运输服务或船舶的使用为对象的船东与承租人之间的交易关系。

2. 租船业务的种类

租船业务分为航次租船、包运合同、期租船和光租船四种。

(1)航次租船。航次租船(Voyage Charter)又称程租船,是一种以航次为基础的租船业务。在这种租船业务中,船东用指定的船舶在指定的港口之间用一个或数个航次为承租人运输指定的货物,并负担除货物装卸费以外的一切费用;承租人按货物的实际装运数量及双方商定的费率向船东支付运费。以上所提到的指定船舶、港口、货物及航次数、费率都规定在船东与承租人之间所签订的航次租船合同(Voyage Charter Party)中。合同还通过装卸条款来规定装卸费的负担方,一般有以下几种条款:

班轮条款(Liner Terms)——船东负担装卸费;