

99
F550.6
10

2

高等学校教材

水运商务管理学

主编 吴永富

主审 彭翠红

XA105/27



大连海事大学出版社

数字图书馆
PDG

内 容 提 要

本书全面系统地论述了水运商务管理的理论和方法。全书共分为11章,其主要内容分别为:水运商务管理在水路运输中的地位 and 作用;水运商务管理的基本原理;水运商务法规、水路运输合同及港口作业合同;水路货物运输市场;水运货源组织与月度货物运输计划;货运进、出口业务;水运企业货物运价;联运业务;代办中转、货运代理及理货业务;集装箱运输业务;货运质量管理;客运业务等。此外,本书还附录了有关业务表格,供学习参考。

本书是根据交通部高等学校交通运输与经济类专业教学指导委员会的要求和安排编写的,是高等学校交通运输(水运管理)、水运经济、外贸运输及水运财会等专业的教材,也可作为水运港、航企业的商务、货运、调度、理货等管理人员的参考读物。

图书在版编目(CIP)数据

水运商务管理学/吴永富主编. —大连:大连海事大学出版社,1999.9
(高等学校教材)
ISBN 7-5632-1173-X

I. 水… II. 吴… III. 水路运输-经济管理-高等学校-教材 N. F550.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 09997 号

大连海事大学出版社

(大连市凌水桥) 电话 4684394

大连海事大学印刷厂印刷 大连海事大学出版社发行

1999年9月第1版

1999年9月第1次印刷

开本:787×1092 1/16

印张:14.25

字数 359 千

印数:1~2000 册

责任编辑:张宏声

封面设计:王 艳

责任校对:二 凡

版式设计:张 弛

定价:21.80 元

前 言

根据交通部高等学校交通运输与经济类专业教学指导委员会的要求和安排,为了满足交通运输与经济类专业教学及学科建设的需要,以及广大水运港、航企业职工学习水运商务管理的迫切要求,编者根据交通运输及经济类专业的培养目标、教学计划、课程体系及分工的要求,以及国内外水运商务管理的实际情况,编写了本书。

本书重点论述了在社会主义市场经济体制下,我国水运商务管理的基本理论、基本内容和方法。本书力求突出先进性与科学性,反映具有较高理论水平的先进经验;突出针对性和适用性,理论上的探讨密切联系我国水运企业实际;突出系统性和完整性,全面反映水运商务管理的理论和方法。

本书的第三、六、十章及第九章一、二节由吴永富编写,第一、四、七、八章由蒋惠园编写;第二、五、十一章由林桦编写,第九章第三、四节由谢海英编写。全书由吴永富教授主编,交通部水运司副司长彭翠红主审。

本书在编写过程中,参考了有关院校的教材及交通部颁布的有关规章、文献,得到了水运港、航企业的支持及提供的宝贵资料,得到了交通部高等学校交通运输与经济类专业教学指导委员会的帮助,在此一并表示衷心的感谢。

由于编者水平有限,缺点和错误在所难免,敬请读者批评指正。

编 者

1999年2月

鄧平能

PDG

目 录

第一章 绪 论	(1)
第一节 水运商务管理的性质及研究对象	(1)
第二节 水运商务管理的基本内容	(2)
第三节 水运商务管理的体制及机构	(4)
第四节 水运商务管理的意义及在水路运输中的地位和作用	(6)
第二章 水运商务法规、水路货物运输合同和港口作业合同	(8)
第一节 水运商务法规的性质、作用及基本内容	(8)
第二节 水路货物运输合同和港口作业合同	(14)
第三节 货物运输有关合同的特别规定	(23)
附 表	(28)
第三章 货物运输市场	(43)
第一节 运输市场概述	(43)
第二节 货物运输市场分析	(44)
第三节 货物运输市场的需求与供给弹性	(49)
第四节 货物运输市场调查与预测	(52)
第四章 货源组织与月度货物运输计划	(63)
第一节 货流及其分析	(63)
第二节 货源组织工作	(65)
第三节 吸引货源的原理与方法	(67)
第四节 月度货物运输计划	(69)
第五章 货运进、出口业务	(72)
第一节 货物运输票据	(72)
第二节 货物托运、委托作业与承运、接受作业委托	(74)
第三节 船舶配、积载及货物装船业务	(79)
第四节 货物运输过程中的商务作业	(82)
第五节 货物到达与交付	(84)
第六章 水运企业货物运价	(88)
第一节 价值规律、价值与价格	(88)
第二节 水路货物运价	(89)
第三节 港口费用	(97)
第四节 全程费用的计收	(100)
第七章 联运业务	(102)
第一节 联运概述	(102)
第二节 水陆联运	(105)

第三节 水水联运.....	(113)
第四节 国际多式联运.....	(114)
附表	(119)
第八章 水路运输服务业务.....	(132)
第一节 水路运输服务业务概述.....	(132)
第二节 代办中转业务.....	(134)
第三节 国际货运代理.....	(138)
第四节 船舶理货业务.....	(143)
第九章 集装箱运输业务.....	(147)
第一节 集装箱运输概述.....	(147)
第二节 国际集装箱运输系统.....	(150)
第三节 集装箱运输出口货运业务.....	(158)
第四节 集装箱运输进口货运业务.....	(166)
第十章 货运质量管理.....	(172)
第一节 保证货运质量的重要意义.....	(172)
第二节 货运事故处理.....	(175)
第三节 全面质量管理特点和质量保证体系.....	(177)
第四节 质量管理的统计方法.....	(183)
第五节 ISO 9000 系列标准概述	(194)
第十一章 客运业务.....	(196)
第一节 旅客运输概论.....	(196)
第二节 客流分析及客船配备.....	(197)
第三节 客运业务.....	(200)
第四节 客运费用.....	(206)
第五节 运输发生意外情况及事故的处理.....	(209)
附表	(211)
参考文献.....	(222)

第一章 绪 论

第一节 水运商务管理的性质及研究对象

水运商务管理是随着社会商品生产和交换的需要而发展起来的一门学科。当人类进入商品生产和交换时期,商业活动成为人类经济活动的重要领域,商品运输就是由于商品交换和商业活动的需要而逐步发展起来的。运输的发展和商品流通是紧密联系和不可分割的,没有商品流通就不会有运输,水上运输就是在这样的基础上得到发展的。历史上把港口称为“商港”、“商埠”,称船舶为“商船”,就说明了这一点。商品运输的发展就必然提出运输过程中的商务管理问题,随着社会商品生产交换的发展和与此相适应的专业运输的出现就逐步出现了对货物运输的组织、经营和管理的工作,亦即这门学科的开始。

水运商务管理不仅要着眼于企业内部的人、财、物的组织,而且涉及到企业外部的产、供、销的平衡,它要研究企业的发展方向(运输结构、船型、航线等),研究市场动态和企业内部的生产效率等。它应属于经营管理的范畴。

经营的观点对于水运业非常重要。

水运业是交通运输部门的组成部分之一,是国民经济中不可缺少的一环,它要面向整个社会的各个行业,经营范围大,劳动对象品种复杂,故组织管理要求高。

水运业是个特殊的物质生产部门,它的产品是货物或旅客在空间位置上的移动,不改变劳动对象的使用价值,它要求货物和旅客运输的及时性,即在规定的时间内把货物、旅客运到目的地;准确性,即按货主和旅客的要求把货物和旅客从甲地运到乙地;而且完整无损。

水运业的产品不可贮存,但生产产品的运输能力可以贮存,因此,要求我们要特别注意市场动态,加强水运业内部的严密组织。

水运业是资金密集型的行业,因此要研究怎样从多方面打开筹措资金的畅通来源,尽量低成本地筹措资金。目前主要是通过加强银企合作、利用外资、发行股票或债券等多种形式来低成本地筹措资金。

水运业不仅投资大,而且面临的情况复杂,受自然因素影响大,风险大,因此水运企业的决策都应建立在市场调查与预测的基础上,经过充分的技术经济论证,尽量减少可预测的风险。

水运业要实现经济体制从传统的计划经济体制向社会主义市场经济体制转变,经济增长方式从粗放型向集约型转变,就必须树立“货主(旅客)至上,质量第一”的观念。

为了满足国民经济各部门对运输日益增长的需要,迅速及时和完整无损地将货物从生产地运到消费地,以及安全和经济、舒适地将旅客从出发地送到目的地,水运商务管理要研究以下几个方面:

第一,水运商务管理是依据社会主义市场经济条件下的基本经济规律和国家的方针政策,研究与货物和旅客运输全过程相联系的有关法律的和经济的关系;研究水路货物运输中承运人与托运人、收货人之间,港口经营人与作业委托人之间的权利、义务和责任界限,承运人、托

运人、收货人与其代理人之间的关系,以及承运人和港口经营人之间的分工与责任,水运与其他运输方式之间在运输过程中所产生的相互权利和义务的关系,研究正确处理这类关系的途径和方法。

第二,货物和旅客的运送过程也是水运业的经营过程,从承运货物开始到货物运到目的地为止,是水运企业向托运人提供运输设备和提供劳务的结果。水运企业由于运送了旅客和货物而获得的相应的收入,反映了水运业的经营成果。因而,研究以最少的投入(包括人力、物力、财力消耗)和以最好的运输方式,实现最大运输效果,求得良好的经济效益;研究货运市场,直接面向货主开展经济活动,是水运商务管理研究的重要领域。

第三,从货物托运开始到货物交付完毕为止,关系到承运人、托运人、收货人;关系到起运港、承运船舶、中转港和到达港;关系到铁路、公路等其他运输方式;整个运输过程是多环节联合工作的结果。因而,研究合理组织运输业务,科学地组织承运→验收→装船→交接→中转→交付等业务程序,实现正确、迅速、及时而又有条不紊地运输,是水运商务管理重要的研究课题。

第四,运输的安全质量问题,是任何运输企业必须注意的重要问题。将旅客安全无误地运抵目的地,将货物保质保量地运抵目的地并交付给收货人是水运业的根本任务,也是水运企业必须承担的义务,研究用科学方法保证运输安全和运输质量,在水运企业推行全面质量管理,实现安全优质的运输;研究客货运输有关各方的权力、义务,是水运商务管理的重要任务。

水运商务管理的任务是以马列主义的科学社会主义理论为指导,从社会生产力同生产关系、经济基础同上层建筑的对立统一,探索、揭示商务活动规律,以不断提高经营管理水平,合理组织水路运输而达到其最终目的。水运商务管理的最终目的就是在水运生产活动中,要求投入尽量少的人力、物力和财力,而运送尽量多的社会需要的产品,取得最佳的经济效益。水运企业一定要把商务管理的重点转移到以提高经济效益为中心的轨道上来,从生产型管理转变为经营型管理。

水运商务管理的理论基础是马列主义的科学社会主义理论,并依据这些理论来研究和处理水运商务问题,水运商务管理工作必须遵循社会主义的市场经济规律,因为,在社会主义条件下,客货运输过程所涉及的各种问题,是受社会主义市场经济规律所制约的,必须自觉地遵循这些规律,并运用这些规律,按照经济规律办事,做好水运商务管理工作。

党的十四大确定了社会主义市场经济的基本框架,这对水运商务管理提出了更高的要求,这就要求从为货物和旅客运输服务的原则出发,深入研究水路运输市场的情况和走向,研究有关的法律法规,以最好的服务,最大限度地满足托运人和旅客的需要,积极创造条件,吸引货源与客源,赢得市场和占领市场。

第二节 水运商务管理的基本内容

水运商务管理是水运企业管理的一部分,与其他各种管理如计划管理、财务管理、劳动管理、生产管理等相比较是有其特点的。水运商务管理是以进行客货运输组织和经营,协调承运人与托运人、港口经营人与作业委托人,以及与其他运输方式的关系等为基本内容的学科。它属于经营管理的范畴。

水运商务管理应包括国内、国际水运商务管理,由于国际航运大多是以船舶为工具,从事

本国港口与外国港口之间或者完全从事外国港口之间的货物和旅客的运输,即国与国之间的海洋运输,不但活动范围广阔,航行距离长,运输风险更大,而且其活动要受有关国家的法律、法规或国际公约的约束,经营也要受国际航运市场的影响,即具有区别于国内水运的独特的特点。故国际航运商务管理通常单独成书,即通常所谓的远洋运输业务。因此本书以研究我国的水运商务问题为主,在总结我国近年来社会主义市场经济条件下水运商务工作基础上,吸收国外的先进经验,发展我国水运商务管理的理论和方法。

水运商务管理的范围和内容,包括下列几个主要方面:

第一,水运商务法规、水路运输合同及港口作业合同:水运商务法规是水运商务管理工作中必须遵循的规范性文件的总称,是从事货运商务工作的基本依据和准绳,它以国家颁布的法规和规章的形式,规定了水运商务管理的原则,承运人与托运人、收货人,港口经营人与作业委托人之间的权利、义务关系,以及承运人、托运人、收货人与其代理人之间的关系责任界限。

第二,水路货物运输市场:在对水路货物运输市场调查研究基础上,运用科学的理论、方法与手段,对水路货物运输市场进行分析、预测,从而为水运企业的经营决策提供可靠的、科学的依据。

第三,货源组织与货物运输计划:货源组织工作是货物运输的基础性工作之一,在对货源调查研究的基础上,掌握物流的一般规律,按照合理运输的原则,根据吸引货源的原理,采取各种方法,将货物组织到水运方面来,并利用它正确地编制货物运输计划,通过计划的编制、执行、检查和分析,来组织、协调、控制水运企业生产经营活动,目的是不断提高企业经济效益。

第四,货物进出口业务:研究从货物托运开始至货物交付完毕为止的整个经营和组织过程,特别是有关托运、承运、装船、交接、交付等各个环节的合理组织、工作程序和方法问题。

第五,水运企业货物运价:水运企业货物运价是水运企业货物运输的价格,是水运企业对运送货物、邮件等向托运人或作业委托人收取运输费用或港口费用的标准。研究如何按照价值规律来确定水运企业的运价和费率,研究运价和费率的构成、形式及收费办法。

第六,联运业务:研究各种运输方式(如海运、江运、河运、铁路、公路)综合运输及其之间在货物运输过程中的分工与合作,在运输全过程中的衔接作业程序、费收和相互间责任划分。

第七,船舶代理、货运代理、船舶经纪以及理货等中介服务业务:研究货物运输过程中运输中介服务的有关业务及各有关方的关系和相互间的责任问题。

第八,集装箱运输业务:集装箱运输是件杂货运输的重大变革,是现代化运输的产物,它具有独特的商务问题,这个部分将着重研究集装箱运输的商务理论和有关业务。

第九,货运质量管理:不断提高运输质量是运输企业长期的战略任务。为此,必须研究运用全面质量管理的原理和方法,建立一套完善的客货运输质量管理体系,把整个客货运输生产过程的各个环节,都纳入质量管理轨道,使客货运输各项质量管理工作在水运企业中都能达到标准要求,以满足用户的要求,提高水运的竞争能力。此外,研究货运事故产生的原因,事故的处理、赔偿程序等,也是这个部分的主要内容。

第十,客运业务:研究我国水上旅客运输现状、优势和劣势、国际水上旅客运输的发展道路和趋势、船型和船舶技术的发展政策,以及符合我国实际的发展战略。研究旅客运输过程中的客流形成、运送条件、客票及行李包裹价格的制定以及客运的合理组织与服务方式问题,特别要研究利用水运特点,开辟和发展适合中国国情的水上旅客和旅游运输的新格局。

水运商务管理是在总结我国水运部门从事生产活动的管理实践中建立、发展起来的一门

学科,是交通运输经济类专业的主干专业课,是交通运输管理专业的重要课程,具有很强的实践性。世界已经进入知识经济的全新时代,我国水运事业的发展应该紧跟世界现代化的发展进程,在水运现代化的进程中,对经营管理工作必将提出新的要求,水运商务管理随着对市场物流的研究和迅速发展的电子计算机应用和更新,将出现新的领域和全新的问题,因此本课程的范围和内容也需要充实、完善和更新。

随着水运企业不断采用先进技术和扩大现代化的生产规模,水运商务工作和其他各项工作一样,必须吸收和运用现代化管理科学和技术手段,来改进和丰富水运商务管理的内容,进一步提高水运企业的业务水平。

第三节 水运商务管理的体制及机构

水运企业为了组织、指挥、监督、调节经济活动,实现其经营目标和计划任务,必须设置若干专业领导和执行机构。有些机构是平行的,其相互间关系是分工协作关系。有些机构是垂直的,其相互间关系是领导隶属关系。这些用分工协作、领导隶属关系贯穿起来的职能机构的总体,就是水运部门的组织机构。

水运企业内部各种机构按照其职能,可以分为业务机构、职能机构和行政事务机构三部分。水运商务管理部门是业务机构之一,是直接负责组织运输的机构,它是以进行客货运输组织和经营、协调承运人与托运人、港口经营人与作业委托人,承运人与港口经营人,以及与其他运输方式的关系等为基本内容的。

商务管理的组织形式及其机构设置是属于上层建筑范畴的。根据上层建筑与经济基础相互关系的原理,上层建筑必须与经济基础相适应,才能促进经济基础的发展。因此,商务管理的组织形式及其机构的设置,应与水运企业的性质、规模、业务特征等相适应。这些组织形式及其业务机构能保证其任务的顺利实现,并有利于进一步提高工作效率。

目前,水运企业不论是航运企业、港口企业还是运输服务企业的机构设置尚无统一模式,有的设置商务处,有的设置商务科,有的设置运务科或业务科,有的分设客运科与货运科,其组织名称虽不统一,但其职责均是负责对外建立运输经济联系,对内组织运输业务的正常进行。

水运企业商务管理的机构分三部分。

一、航运企业的商务机构

经有关部门批准建立的航运企业所设置的商务处(科)或货运商务处(科),是航运企业从事商务工作的职能部门。航方商务部门的主要任务是:在企业经理的领导下,根据国家法律和条例,按照国家经济、运输政策和国家运输计划的要求,根据市场情况和本企业的具体情况,开展各项商务工作,包括:贯彻和执行商务规章制度,进行货源市场调查与预测,货源组织工作,编制和完成货物运输计划和旅客运输计划,进行运价费率的管理和核收工作,组织货物和旅客的联运工作,开展运输质量的管理工作,以及有关统计工作等。

在我国,航运企业通常将某些在运输过程进行的商务工作委托给水路运输服务企业代理,如办理承、托运业务,货物验收、配积载以及费用核收等。

二、港口企业的商务机构

港口在进行装卸、搬运的同时也产生了商务作业,因而每个港口都有商务部门。在装卸作业区也有完成具体商务作业的部门和组织。

港口商务部门从事与港口直接有关的工作,如港口货运业务、港口费收、理货与交接、库场管理、装卸质量管理、理赔以及与客运有关的其他商务工作等。

作业区是基层组织机构,它负责具体的货运作业,主要有进出口业务、理货、交接业务、库场业务、联运、中转业务等,以及代理航运企业进行各项商务工作等。

三、水路运输服务企业的商务机构

水路运输服务企业指船舶业务代理人和货运业务代理人。

船舶业务代理人是指接受承运人的委托,并以承运人的名义办理货物运输服务业务的人。

货运业务代理人是指接受托运人或收货人的委托,并以托运人或收货人的名义办理货物运输、港口作业服务业务的人。

水路运输服务企业都设有商务机构,主要从事承运人、托运人或收货人所委托的业务,如办理承、托运,签订水路货物运输合同,港口作业合同,核收运杂费,签发运输单证,代办中转等等。

水运企业的商务管理机构要接受水运行政管理机关即各级政府交通主管部门的指导、监督。

中央直属水运企业的行政主管部门是中央交通部,地方水运企业的行政主管部门是地方人民政府的交通厅或航运厅。

行政主管部门的主要任务是根据国家方针、政策和法令对所属水运企业的水运商务管理进行方针、政策的领导与业务的指导,通常表现为根据宪法和经济法及其他有关经济政策、运输政策并结合水运情况,制定行业发展政策、法规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;检查各级商务部门执行国家颁布的各项法令、规章的情况,督促各级商务部门按照国家经济运输政策和国家计划的要求,完成各项具体指标和任务,并进行经常性的业务指导。

各级商务机构的设置和分布,应以充分满足货物运输与旅客运输为前提,要从企业的实际出发,服从运输生产经营的需要。要因事设职,因职设人、设机构。情况不同,机构也可以不同,不应硬性规定须设置的组织机构或必须配备的人员比例。企业机构的设置,要保持相对稳定,以便积累经验和资料,保证经营管理工作的正常进行。但随着水运企业在走向市场的过程中管理职能发生的重大变化,要适时地调整机构,增设或裁并某些机构。如企业管理要实现从生产型管理到经营型管理的转变,商务管理就必须加强,要增加一些经营、开发方面的业务,就必须增加必要的人员。

在设置商务机构时,应把商务管理看作一个工作系统,这个系统由若干机构所组成,虽然这些机构属于不同的水运企业,但客观上形成一个完整的商务工作网。其中任何一个商务机构的工作,都将直接或间接地对其他商务机构产生影响,这是由运输的连续性和整体性所决定的。因此,在考虑商务机构设置时应注意它们之间的关系和整体上的系统性,以有利于提高工作效率。另外,机构的分布应该是较合理的,按照业务量的大小分别设立公司、分公司、营业所、业务站、代办站等,使货主和旅客能方便地办好各项手续,满足用户需要,从而吸引货源与客源,创造经济效益。

第四节 水运商务管理的意义及在水路运输中的地位和作用

水运是交通运输业的组成部分之一,是国民经济的基础产业。建国以来,特别是改革开放以来我国水运业有了较大的发展,在国民经济中起到了重要的作用。

为了实现“九五”计划和2010年的奋斗目标,必须充分利用我国优越的水运自然条件,加强基础设施的建设,开拓进取,结合我国的实际,借鉴国外先进的管理经验,积极发展水运业,以进一步满足国民经济对运输的需要。

水运业之所以存在商务,是因为水运业也有生产和销售活动。它的产品是货物或旅客的位移。销售运输产品是商务的目的,为此要进行大量的业务工作,如揽货等,这即是水运商务工作。显而易见,水运商务工作是水运企业的一项十分重要的工作,水运商务管理的好坏,关系到企业的生存与发展。

水运商务管理对水运企业为用户提供良好的、规范的服务起着重要的作用。作为内向性,水运商务管理对本企业负责,它要千方百计地组织货源,保证货源;研究企业内部的合理组织;沟通与用户(货主和旅客)的联系,及时地将市场信息传输给企业。作为外向性,它要对货主和旅客负责,它要坚守诺言,讲究信用,保证运输质量,不断提高服务水平。

水运商务管理是水运企业管理的重要内容,随着商品生产和运输的发展,市场竞争日趋激烈,企业管理的指导思想和管理内容的重点也发生了重大的变化,因而企业管理模式也从生产型管理转变到经营性管理。

生产型管理是以生产活动为中心,着眼于提高生产效率,把管理的重点放在协调企业内部的生产过程上,以保证企业内部生产过程能够顺利进行;至于市场营销和市场调查、市场预测等问题则未被重视,管理活动的范围仅是局限于生产领域,这种管理模式的指导思想是“以产定销”。

经营型管理是以经营为中心,着眼于提高经济效益。管理的重点在于经营决策,是从企业整体出发,联系企业外界环境与内部条件的变化,统筹规划企业的经营活动,作出正确决策,保证企业经营活动与外界环境之间达到动态平衡,以谋求企业的生存和发展。这种管理模式的指导思想是“以销定产”。管理的内容重点从对生产过程的管理,转移到研究经营战略,并重视产品、技术、人才、市场等方面的开发,适应外界环境的变化,以协调企业的经营活动与外界环境达成动态平衡,作出决策,提高企业的适应能力和竞争能力,保证企业生存和发展。

因此,随着社会主义市场经济的发展,水运商务管理在水运企业管理中的重要性日趋明显。

关于水运商务管理的重要性,我们还可以从水运商务管理的研究对象和内容看出,在整个客货运输过程中,是以商务工作开始,并以它终结,很大部分作业是商务作业,很大部分作业时间是商务作业时间,高效地组织这些作业,主要是靠商务管理来保证。水路运输为保证客货运输需要的服务方式和服务质量是通过商务工作来体现的,所有的客货运送必须遵守的有关规定,并组织这些规定的正确执行,是由商务部门负责办理的,保证按价值规律和各种运输方式之间的比价关系制定水运的运价率和港口费率,以及与此相关联的运输经济研究,掌握运价政策,也是商务部门的职责。新的客货运输业务的开办,也是由商务部门来组织。总之,如何最合理地运用现有运输设备,提高运输效率,降低运输成本和运输费用;如何采用新技术和新的运

输组织方法,合理地组织客货运输作业,如何在运输过程中保证旅客安全、舒适和货物的完整无损,这些主要是由商务管理来解决的。因此,水运商务管理是组织运输过程中极为重要的一环,当前,我们要加强水运商务管理的职能,尤其是货源组织和质量管理方面的职能,以适应水运企业走向市场的需要。



第二章 水运商务法规、水路货物运输 合同和港口作业合同

第一节 水运商务法规的性质、作用及基本内容

水路运输作为交通运输的组成部分之一,与其他运输方式一样是国民经济不可缺少的物质生产部门,需要用法制来保障整个运输过程的顺利进行。作为一个经济体,一个物质生产部门,要使其正常运输就必须规定它与其他各部门的各种经济关系,就必须规定一些基本准则,用来调整在运输生产过程中水运业内部及其与其他经济组织间发生的各种经济的、法律的关系,即水运法规。

水运法规是由国家机关制定的关于水路运输方面的规范性法律文件的总称,通常包括三种形式:一是由全国人民代表大会或其常务委员会所制定的法律,如:《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国海商法》等;二是国务院或省(自治区、直辖市)人民政府制定的法规,即各种条例,是由行政机关为了实施法律和行使职权制定出来的,如《中华人民共和国水路运输管理条例》、《上海市水路运输管理条例》等;三是由国务院各部门制定的部门规章,包括部令和一般规章、规定,如《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》、《中华人民共和国水路货物运输规则》等。水运法规是经济法的组成部分之一,是适用于水路运输的经济立法,它受水路运输活动内在规律的制约,也受国家法制、国际公约、国际惯例等因素的影响。

经济立法是社会主义基本经济规律的要求,也是调整经济、改革经济管理体制的要求,还是国家领导、管理经济,同违法乱纪行为作斗争的需要。因此,加强水运经济立法是水路运输的重要保障。水运经济立法在水路运输中起着重大作用,它是促进水运事业发展的法律保证,有利于反映经济规律的客观要求,指导人们按经济规律管理经济、规范市场。通过水运经济立法,解决运输中的深层次矛盾和问题,才能使水运部门调整经济结构,提高经济效益的努力达到预期的效果;通过水运经济立法,建立完备的法制保障体系,才能适应市场经济的需要,从而使运输生产及经营活动做到有法可依、依法经营、依法办事、依法处理上上下下、前后左右之间的关系,促进水路运输的健康发展。

一、水运经济法律关系

在人类社会中,有各种各样的社会关系,如政治的、经济的、意识形态的等等。法律关系也是一种社会关系,是一种由国家法律所确认和调整的社会关系。但并不是所有的社会关系都是法律关系,它必须同时具备两个条件:一是为法律所调整,二是以权利义务为内容。依据不同的法律就会形成不同的法律关系,依照经济法则形成各种经济法律关系。

经济法律关系是指国家机关、企业、事业单位和其他社会组织相互之间,以及它们与公民之间,在经济活动中依法形成国家强制力保证执行的权利和义务关系。经济法正是通过各种各样的具体的经济法律关系来调整一定范围的经济关系。经济法律关系实际上就是依照经济法所形成的经济权利与经济义务关系。由于水运法规属经济法的范畴,这样,水运法规就要通

过具体的水运经济法律关系来调整水路运输的经济关系,水运经济法律关系实质上就是依照水运法规所形成的经济权利与经济义务的关系。

任何一项经济法律关系都是由经济法律关系的主体、客体、内容三个要素所构成:

(1)经济法律关系的主体:在经济管理和经济活动中,参加经济活动,享受经济权利并承担经济义务的当事人。它可以是国家行政机关、企业、事业单位、社会团体、城乡的经济联合体、个体经营户、公民个人等。

(2)经济法律关系的客体:经济主体的经济权利和经济义务所共同指向的对象。客体是经济法律关系不可缺少的要素,因为所有的经济法律关系都是为了达到一定的经济目的。如果没有客体,经济主体的经济权利和经济义务就会落空。经济法律关系的最终目标就是为了取得一定的物品,完成一定工作的行为或某一智力成果。因此,经济法律关系的客体可以是财物,可以是行为,也可以是非物质财富。

(3)经济法律关系的内容:享有的经济权利和承担的经济义务。经济权利和经济义务是经济法律关系最基本的要素,它决定了经济法律关系的实质。

所谓经济权利是指法律赋予当事人有权进行各种经济活动,或要求他人进行一定行为或不进行某种行为的权利,必要时可请求有关国家机关(法院、行政机关)以强制性的协助来实现其权益。所谓经济义务是指经济法律关系主体在具体的经济活动中,依法应该履行的某种责任。经济权利与经济义务是经济法律关系内容的矛盾统一体,两者相互依存、相互制约、不可分割。一般而言,法律关系中的权利总是伴随着义务,不能只享受权利而不尽义务,也不能只尽义务而不享受权利。没有相应的义务,权利就不可能实现。由此可见,权利与义务是相应的,对等的,一致的。

水运经济法律关系所调整的各种经济关系,同其他经济法律关系一样,也由水运经济法律关系的主体、客体和内容三个要素所构成。

(一)水运经济法律关系的主体

作为水运经济法律关系的主体可以是:

1. 交通运输行政主管部门,包括国务院交通主管部门和地方各级人民政府交通运输主管部门

交通运输行政主管部门是以实施、检查、监督的身份参加纵向经济关系,目的是为了指导和管理各种经济活动。它们根据自己的法律地位,以国家职能机构的身份,通过制定有关运输方针、政策和发布各项水运管理法规来管理、监督水路运输活动,行使相应的职权和措施,保证水路运输的正常进行。

2. 水路运输者、其他机关、社会组织或个人

他们都是参与经济活动的当事人。从法律意义上来说,除个人以外的其他经济组织都应当具备法人资格。所谓法人是指具有一定组织机构和独立的财产或独立经营管理的财产,能够以自己的名义进行经济活动,享有经济权利和承担经济义务依法定程序成立的组织。这样,具有法人资格的水路运输经济法律关系的主体就包括了一切从事水路营业性旅客、货物运输(含旅游、渡船运输)的企业、其他单位、水路运输服务企业。

与法人相对的自然人即个体工商户、农村承包经营户及公民等只要从事水路运输也应视为经济主体的一部分。

任何一种法律关系都是由双方或多方主体参加的,水运经济法律关系也不例外,但有其固

有的特点。因为在水运法律关系的产生、变更和终止的任何过程中,主体一方始终是运输管理机关或水路运输者,而另一方则可以其他机关、社会组织或个人。没有运输管理机关或水路运输者,就不能构成水运经济法律关系。

(二)水运经济法律关系的客体

水运经济法律关系的客体是指水运经济法律关系主体的权利、义务所指向的一定事物。

经济法律关系客体的范围十分广泛,凡是在经济活动中所涉及到的事物都可能成为经济法律关系的客体,如财、物、行为、非物质财富。就水路运输而言,其经济法律关系的客体有其特殊性,这是由运输业本身的性质所决定的,运输业的产品是运输过程本身即客货的空间位移,这就决定了水运经济法律关系的客体所指向的事物应该是一种运输行为,而不是单一的旅客或货物。行为的结果必将导致货物或旅客发生位移,从而达到了运输目的。

(三)水运经济法律关系的内容

水运经济法律关系的内容指水路运输各项法规规定的权利和义务。

就水路货物运输而言,《水路货物运输规则》就明确了货物运输中各方当事人之间的权利、义务和责任界限,以及他们与其代理人之间的关系,以便维护各合同当事人的合法权益。其具体内容主要包括各当事人的法律地位;各当事人的履行合同的义务及免责事项;联运过程中所发生的权利和义务;违反、变更、解除有关合同当事人的权利和义务及处理规定;各当事人与代理人之间的关系等。

就水路旅客运输而言,《水路旅客运输规则》规定了承运人、港口经营人、旅客之间的权利和责任的界限。承运人除负有旅客身体的运送义务,还负有对旅客行李的运送义务。

二、水运商务法规的性质及作用

水运商务法规是水运法规的一部分,指水运商务管理工作中必须遵循的规范性法律文件的总称。一般说来,它是调整平等主体之间横向的权利、义务关系的法规。它规定了水运各部门的经营管理各项活动所应该遵循的有关商务管理的原则、方法和实施条件,是规范水路运输有序地进行的重要手段。水路运输与国民经济各部门有着密切联系,也是国民经济的重要组成部分之一。在水路运输活动中,各当事人所处的地位不同,其所承担的责任和义务也不同。为了使各当事人的责任、权限、义务分明,制定水运商务法规是很有必要的。

水运商务法规在水路运输中调整各经济组织之间的关系,这种关系是一种法定的权利与义务的关系,当然也是一种水运经济法律关系。具体地说就是水路运输主体之间依据水运商务法规而进行的以运输行为为目的,以各自的权利和各自应承担的责任为前提的一种运输经济活动,调整各自的运输经济关系。

水运经济法律关系的主体在水运商务活动中有他们的具体表现,他们是:

1. 承运人(carrier):本人或者委托他人以本人名义与托运人订立水路货物运输合同的人。
2. 托运人(shipper):(1)本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立水路货物运输合同的人;(2)本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与水路货物运输合同有关的承运人的人。
3. 收货人(consignee):在水路货物运输合同中托运人指定提取货物的人。
4. 港口经营人(port operator):本人或者委托他人以本人名义与作业委托人订立港口作业合同的人。
5. 作业委托人(operation entruster):本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人

与港口经营人订立港口作业合同的人。

6. 船舶业务代理人(ship agent):接受承运人的委托,并以承运人的名义办理货物运输业务的人。

7. 货运业务代理人(forwarding agent):接受托运人或收货人的委托,并以托运人或收货人的名义办理货物运输、港口作业服务业务的人。

三、水运商务法规的基本内容

依据不同的标准或从不同的角度,可以对法作不同的分类,以法律运用的目的为划分的依据即可将法分为公法(public law)和私法(private law)。公法一般指那些有关国家、政府及其部门和它们的代理机构的结构、行为、权力和豁免权、义务及责任的法律规范。它主要调整国家与普通公民之间的关系,是以维护公共利益为目的的法律。公法一般包括宪法、行政法、行政诉讼法、军事法、刑法、刑事与民事诉讼法等。公法上的权利义务是通过国家的、行政的和其他特殊力量以及刑事法庭、刑事诉讼程序保证实施。私法是指调整私人利益关系的法律规范的总称,是以维护私人利益为目的的法律。私法以权利为核心,以平等、意志自治、等价有偿为原则,尊重当事人的选择,保护当事人的利益。民法、商法、保险法等均属于私法的范畴。

从水运商务法规来看,公法主要指行政管理法规,私法主要指民商法规,下面作具体介绍。

(一)公法

1.《中华人民共和国水路运输管理条例》(简称《条例》)和《水路运输管理条例实施细则》(简称《细则》)

《条例》是国务院发布的行政性法规,《细则》由交通部根据《条例》的规定而制定的部门规章,于1987年10月1日起同步施行。它们都属于行政管理的法规,是为了加强水路运输管理,维护水路运输市场秩序,规范运输经营行为而制定的关于国内水路运输行业行政管理的基本法规,适用于在中华人民共和国沿海、江河、湖泊及其他通航水域内一切从事营业性旅客、货物运输和水路运输服务业务的单位和个人以及特定范围内的非营业性运输。从行业行政管理的角度对水路企业的设立、开业、审批权限、增减运力、停业管理作了明确规定;对旅客运输、货物运输、运价、费收、运输票据、运输统计及其他方面的管理作了政策性规定;对航运管理机构的设置及其运输管理职责以及检查与罚则也作了相应限定。

2.《中华人民共和国水路运输服务业管理规定》(简称《规定》)

交通部1996年3号令,1996年2月15日通过,6月18日发布,从10月1日起施行,属行政管理法规。《规定》是为了规范水路运输服务行为,维护水路运输市场秩序,保障旅客、托运人、收货人、承运人及其代理人的合法权益,促进水运事业发展,依据《中华人民共和国水路运输管理条例》而制定的。其内容包括总则、审批条件和程序、经营管理、罚则和附则。该《规定》所称水路运输服务业是指受旅客、托运人、收货人以及承运人的委托,以委托人的名义为委托人办理旅客或货物运输、港口作业以及其他相关业务手续并收取费用的行业,分为船舶代理业和客货运输代理业。水运服务企业必须依法取得中华人民共和国企业法人资格。

3.《水路货物运输管理规则》(简称《管规》)

交通部1995年3月15日发布,于1995年9月1日起施行。它是为了保障水路货物运输合同和港口作业合同的履行,通过行政的手段规定港航之间的关系,明确承运人和港口经营人之间分工和责任而制定的。该规则是进行水路货物运输管理工作的规章,从船舶到达港口,承运验收、配、积载、装船、卸船,到达交付各环节明确了承运人和港口经营人的分工、责任划分以

及事故处理的要求和规定,是我国水运从计划到市场体制的一项过渡性的规章。

4.《危险货物运输规则》(简称《危规》)

这是一项行政管理性质的规章,分《国际危规》和《国内危规》两种,它们是水路运输危险货物必须遵循的法规。《国际危规》(IMDG-Code)是国际海事组织在1965年根据国际海上人命安全公约有关内容拟定的,而后在1982年作了大量的修改。1976年我国加入国际海事组织,并于1982年10月1日起在国际航线上(包括港口装卸)开始执行《国际危规》,并结合我国实际情况,作了一些补充规定。《国内危规》是1972年1月1日由交通部颁布的,1981年10月29日又颁发了《船舶装载危险货物监督管理规则》,对船舶装载危险货物的审批、装卸和运输的监督管理作了专门规定,此外还有其他相关的规定。1996年我国交通部又颁布了新的《水路危险货物运输规则》,它是根据我国水路运输危险货物的特点和有关要求,参照《国际危规》及其他航运国家的有关规定制定的,达到了国内外的统一。《危规》主要规定了危险货物的分类,各类危险货物特性及包装要求,运输、装卸以及保管要求,配、积载要求等。

(二)私法

1.《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)

该法在1992年11月7日第七届全国人民代表大会常务委员会第二十八次会议上通过,自1993年7月1日起施行。《海商法》基本属于民商类的法律。《海商法》的颁布为促进我国的海上运输和经贸的发展,推进社会主义市场经济的发展提供了重要的法律保障。它规范了货物承运人和托运人、承运人和旅客、船舶的出租人和承租人,承租方和被拖方、船舶碰撞各方,救助方和被救助方、保险方和被保险方之间的关系。适用于海上货物运输和海上旅客运输,包括海江之间、江海之间的直达运输,中华人民共和国港口之间的海上货物运输则不能适用。《海商法》把目前国际通行的有关制度和惯例引进了我国的水路运输经济活动,因此,对广大的水路运输工作者来说是必须认真学习和了解的重要法律之一。

2.《中华人民共和国合同法》(简称《合同法》)

1981年12月13日第五届全国人民代表大会第四次会议通过,于1982年7月1日实施,又在1993年9月2日第八届全国人民代表大会常务委员会第三次会议上通过了修正案,以便适应社会主义市场经济的需要。《合同法》是为保障社会主义市场经济的健康发展,保护经济合同当事人的合法权益,维护社会经济秩序,促进社会主义现代化建设而制定的。它主要规定了经济合同的调整对象和适用范围;订立了经济合同的基本原则;经济合同的形式和种类;经济合同应具备的主要条款;各类经济合同的订立、履行、变更和解除;违反各类经济合同的责任;经济合同纠纷的调解和仲裁;经济合同的管理等一般原则。可以说《合同法》是制定水路运输有关法规的重要依据。

3.《水路货物运输合同实施细则》

是根据《中华人民共和国合同法》的有关规定制定的,经国务院批准,由交通部发布,于1987年7月1日起实施。该细则适用于我国沿海、江河、湖泊以及其他通航水域中一切营业性的货物运输,规定了由水路运输企业与其他企业、农村经济组织、国家机关、事业单位、社会团体等法人之间签订的水路货物运输合同有关签订、履行、变更、解除、违约责任、争议处理等要求。

4.《水路货物运输规则》(简称《货规》)

最早在1972年由交通部颁行,而后经过多次修改,多次发布,最新的规则于1995年3月