

高等学校水运管理统编教材

国际航运经营管理

徐天芳 王长勇 编著

陈家源 主审



大连海事大学出版社

0.84

序 言

我国是一个拥有 18000 多公里海岸线的海岸国家,有着相当丰富的航运资源与良好的环境。

我国又是一个古老的海运大国,具有悠久的航海史,为人类的航运事业做出了巨大贡献。早在春秋时期就与朝鲜半岛、日本列岛以及东南亚地区各国建立了海上联系。唐宋时期海上航线已延伸到了非洲沿岸。明代 1405~1433 年间,航运业达到鼎盛。航海家郑和七次大规模远洋航行。船队规模达到 62 艘,最大海船可载千人。他率领 27800 余官兵和水手,从苏州刘家港出发经过东海、南海,横渡印度洋到达非洲东海岸、红海和伊斯兰教圣地麦加,途中经过 30 多个国家,开创了人类航海事业的伟大壮举,为我国的航运事业写下了光辉的一页。

当代的国际航运,在世界经济与国际贸易的推动下,获得了空前的发展;预计在本世纪末船舶艘数可达 4 万艘,总载重吨位将超过 7 亿吨,世界海运量突破 50 亿吨。国际航运对世界经济、国际贸易的迅速发展与不断扩大做出了重大贡献。航运业已经成为推动世界经济一体化,国际贸易全球化的基础性产业。在人类的经济史上,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)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,因此,世界众多国家纷纷向航运业投资,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,自建国以来在党和国家的重视和指导下,从小到大,从近海到远洋已发展成拥有相当规模的近海和远洋船队,跻身航运大国的行列,在发展同世界各国的经济与贸易中,发挥了重要作用。并且在国际航运市场上已成为一支不可忽视的力量。党的“十四”大提出:“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。积极发展国际经济合作与国际竞争,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”。“中共十五大”又在经济体制改革和经济发展战略中强调:“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”。面对这一重要战略决策,必须加快发展我国的航运业,特别是远洋运输业,加强航运理论研究,提高航运经营管理水平,加速培养航运管理专业高层次的管理人才,以适应航运业迅猛发展的需要。

航运业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。因此,研究航运经营管理理论具有十分重要的现实意义。尤其是从计划经济体制向市场经济体制转变的过程,更需要从理论上研究航运业的经营管理活动的基本规律及其原理,因此,《国际航运经营管理》一书的出版是很适时的。

国际航运经营管理是航运管理专业的主要专业课之一。

国际航运经营管理的学科性质是航运管理学、航运经济学与市场营销、市场经济学学的交叉应用学科,也是企业管理学的分支学科。

国际航运经营管理的理论基础是管理学、经济学、国际经济法学的理论。

国际航运经营管理的对象是航运企业及其运输船队的生产组织、经营管理。

国际航运经营管理的重点是经营。

在市场经济体制下,航运企业不再由国家和政府主管部门下达指令性运输任务;运量和运输周转量指标。航运企业在国内外航运市场状况的基础上,自己决定运输生产计划,船队的构成及发展计划、船舶的更新改造计划、成本利润计划等全部经济活动计划,这是实行市场经济的航运企业所特有的自主原则。航运企业根据国际航运市场的需求,造船、租船、二手船的价格水平,结合运价水平来安排经营计划。这些价格既反映生产要素和运输产品之间的不平衡关系和客观需求的影响程度,又反映了企业的经营观念与经营战略思想。

市场经济条件下,企业经营的动力是赢利原则,在生产和营销过程中,尽力使企业和船队获得最大的利润或者作出最大的贡献。否则,企业就没有存在的价值。

航运企业的生产活动是计划周密的经济活动,每一项具体活动都需要作出决策,航运企业经营管理的三大决策领域,这就是生产决策、经营决策和战略规划决策。这也是国际航运经营管理的的主要研究内容。

编者根据国际航运市场的变化和发展趋势结合航运企业经营管理的实际需要,在多年教学实践中积累了较丰富的经验和部分研究成果,在国外研修期间收集了大量国外资料,对《航运经营管理》一书作了重大修改,补充了许多新的内容,并更名为《国际航运经营管理》。

《国际航运经营管理》是交通运输规划与管理学科教材建设的一部分,也是我校自己编写的的第一本国际航运管理的专业教材。

这本教材既有徐天芳和王长勇同志在教学实践中的经验总结,也有结合我国航运企业调查、国外航运发展状况,进行了归纳和提炼的劳动成果。

一本成熟的教材,需要从事这一专业领域的教师、科研人员、专家、从事航运企业管理干部等的共同努力。特别是基本理论的研究,更需要得到航运实际活动的支持。由于编写时间仓促、任务较重,因此,这本书在内容范围、体系结构、章节编排等方面仍有商榷之处。

当然,随着我国经济体制改革的深入发展,航运经营管理的内容必然更加丰富,在未来的航运实践活动中必将不断涌现出大量的创新成果。因此,《国际航运经营管理》一书的不断充实、完善将需要一个过程。希望在使用过程中,广泛听取各方面的意见,为建立具有中国特色的航运经营管理学而继续努力。

陈家源教授

1998年5月于大连

前 言

国际航运在促进国家贸易,发展国家经济建设,振兴工农业生产,增加外汇收入,加强国防力量等起着重要作用。我国海岸线长 18000 公里,对外经济贸易大部分依赖海运维持。近年来,随着我国经济的快速发展,对外贸易每年都在大幅度增长,目前我国进出口货运 70% 以上由外轮所承运,每年损失百亿美元左右,若货物进出口由外轮垄断,必然会增加成本、影响外销。因此,需要我国航运界上、下齐心协力,为振兴我国航运事业,为把我国建成航运强国而努力奋斗。

航运企业面对国际航运市场的激烈竞争,经营风险非常大。要想生存发展,必须有高水平的经营和管理。各国航运界都在进行深入研究和探讨,不断发展有效的经营和管理方法。国内外航运专家学者也有大量论著。在我国社会主义市场经济条件下,我国航运界的改革也在猛进之中。因此,如果有一本即能阐述国际航运基本原理和原则,又能符合我国的航运实际情况;即能对航运实务进行详细解说,又能对航运理论进行基本分析的书,是本书作者们想达到的理想。

本书共有四章。第一章航运经营管理基础和基本理论。主要介绍航运基本理论,内外环境和基础知识。第二章和第三章,介绍定期船和不定期船运输经营的实务和理论,这两章是本书的核心内容,第四章船队管理与规划,论述了航运企业对船队管理的经验和理论、以及制定船队发展规划的一般原理。本书做为交通运输工程管理类专业本科生研究生教材使用。本书计划使用时数为 80 学时。如果为 60 学时,每章可选讲前几节亦自成体系。本书在编著时考虑到本专业在职人员自己学习,工作参考时使用。解释概念深入浅出,列举材料详实可靠,分析理论循序渐进。

本书的编著者们多年从事航运经营与管理的本科教学工作,有较丰富的航运实务经验,有的二次去东京商船大学深造。本书是在原《航运经营管理》教材试用四年的基础上,经过充实,提高而写成。虽是如此,但航运范围广渊,编著者们才识有限、编著此书,望能起抛砖引玉作用,如能引起各方面研究兴趣,乃笔者心愿……书中错、漏之处,敬请航运专家学者及同仁给予斧正。

本书由陈家源教授担任主审,并给予精心地修改指导帮助。大连海事大学出版社的同事给予大力协助,没有他们本书不会这么快与大家见面。在日本期间,东京商船大学校长杉崎昭生教授曾给予大力协助和指导。借此机会一并表示衷心感谢!

本书中引用了大量的数据和资料有的来自国内外的有关文献,没有这些文献作者们的杰出的贡献,本书是不能写成的。因为文献太多,恕不能一一列举,在这里向他们表示衷心地感谢!

编者

1998 年 5 月

目 录

前 言

第一章 航运经营管理基础和基本理论

第一节 航运经营管理概论.....	(1)
1.1 航运经营与管理的基本概念	
1.2 海上货物运输基本过程	
1.3 航运经营管理基本原则	
1.4 航运特性	
第二节 国际航运市场.....	(5)
2.1 国际航运市场概述	
2.2 航运市场基本供求关系	
2.3 航运需求弹性和航运供给弹性分析	
2.4 国际航运市场的演变	
第三节 航运企业	(14)
3.1 航运经营形态	
3.2 船舶运输公司的建立	
3.3 船舶运输公司的组织机构	
3.4 现代航运经营的发展趋势	
第四节 港口	(23)
4.1 港口概念	
4.2 港口设施	
4.3 港口机构	
4.4 港口使费	
第五节 商船	(27)
5.1 商船概念	
5.2 商船的类型	
5.3 商船的国际海运航线	
第六节 商船技术性能和营运条件	(35)
6.1 商船的主要技术性能	
6.2 商船的营运条件	
第七节 航运组织	(40)
7.1 航运行政管理机构	
7.2 外国航运经营和管理组织	
7.3 国际航运行业组织	

7.4 国际航运机构	
第八节 航运海损和保险	(47)
8.1 海上救助	
8.2 互保协会	
8.3 海上保险	
8.4 共同海损	
第九节 国际航运政策	(61)
9.1 国际航运政策的定义	
9.2 国际海运政策的要素	
9.3 国际海运政策主体	
9.4 国际海运政策的客体	
9.5 保护主义国际海运政策	
9.6 自由主义国际海运政策	
第十节 计算机在航运经营管理中的应用	(68)
10.1 计算机在航运经营管理中的作用	
10.2 航运经营管理决策支持系统	
10.3 我国航运信息管理系统	
10.4 国外航运界应用计算机概况	

第二章 班轮经营

第一节 班轮航线	(75)
1.1 班轮航线开辟原则	
1.2 班轮航线开辟案例	
第二节 班轮运价	(81)
2.1 运价和运费概念	
2.2 影响运价基本条件	
2.3 确定运价的方法	
2.4 班轮运价表	
第三节 班轮成本估算和船期表	(84)
3.1 班轮成本估算	
3.2 班轮船期表	
3.3 班轮船期维持	
第四节 班轮经营特点	(87)
4.1 班轮揽货	
4.2 班轮经营过程	
4.3 班轮经营的主要单证	
第五节 船舶代理和货运代理	(92)
5.1 船代货代公司的建立	

5.2	船代货代具体业务简介	
5.3	委托船代注意事项	
第六节	海上客运经营管理	(97)
6.1	海上客运简介	
6.2	海上客运经营	
6.3	海上客运管理	
第七节	班轮航线配船	(105)
7.1	班轮航线配船一般原则和方法	
7.2	班轮航线形式调整	
7.3	多条班轮航线配船调整	
7.4	班轮挂靠港调整	
7.5	班轮装载量调整	
7.6	班轮中途加载的调整	
第八节	集装箱班轮和多式联运	(116)
8.1	集装箱班轮发展趋势	
8.2	多式联运	
8.3	多式联运管理	
8.4	多式联运集装箱交接方式	
8.5	物流的概念	

第三章 不定期船经营

第一节	不定期船揽货与运价	(121)
1.1	程租船揽货	
1.2	不定期船运价和运价指数	
1.3	不定期船贸易合同和租船合同中的价格条款	
1.4	不定期船运费分类	
第二节	不定期船货运特点	(127)
2.1	谷物	
2.2	矿石	
2.3	煤炭	
2.4	石油	
2.5	危险货物运输注意事项	
第三节	航次估算	(130)
3.1	航次收入与成本	
3.2	航次估算程序	
3.3	航次估算实例	
3.4	油轮航次估算实例	
第四节	租船合同	(141)

4.1	程租船合同	
4.2	期租船合同	
4.3	光船租船合同	
第五节	期租和光租船	(144)
5.1	期租船盈亏估算	
5.2	期租船估算实例	
5.3	光船租船盈亏估算	
第六节	不定期船经营运输过程和经营策略	(148)
6.1	不定期船租船出口经营运输过程	
6.2	不定期船进口经营过程	
6.3	不定期船经营策略	
6.4	油轮经营	
第七节	不定期船航线配船	(152)
7.1	不定期船航线配船一般原则	
7.2	一船一货配船情况	
7.3	一船数货配船情况	
7.4	数船一货配船情况	
7.5	数船数货配船情况	
第八节	船舶航速	(160)
8.1	船舶经济航速	
8.2	船舶盈利航速	
8.3	船舶航速调整	
第九节	船舶封存	(168)
9.1	程租船舶的临界运费率	
9.2	期租船舶的临界租船费率	

第四章 船队管理与规划

第一节	航运经营管理指标体系	(170)
1.1	航运经营管理指标体系概述	
1.2	船公司经营管理指标	
1.3	考核、评价船公司指标	
第二节	航运经营管理指标分析	(179)
2.1	“大船大线”理论分析论证	
2.2	在航线配船中的应用	
2.3	吨船利润指标分析	
第三节	船舶调度与营运计划	(187)
3.1	船舶调度	
3.2	船队营运计划	

3.3	船队营运统计和分析	
第四节	船舶管理.....	(195)
4.1	船舶安全管理	
4.2	单船综合管理	
第五节	船舶机务管理.....	(201)
5.1	船舶的维护保养	
5.2	船舶维持修理	
5.3	船舶修费和证书管理	
第六节	船舶更新和改造.....	(206)
6.1	船舶更新	
6.2	船舶改造	
第七节	船队发展规划.....	(211)
7.1	国际航运市场船舶动态分析	
7.2	船公司船舶现状分析	
7.3	船舶货运量预测	
7.4	船队发展规划	
第八节	船舶的经济性.....	(223)
8.1	船舶融资	
8.2	船舶投资评估	
8.3	船舶投资的风险分析	
第九节	船舶的取得.....	(237)
9.1	船舶取得方法	
9.2	船型的确定	
9.3	船舶监造	
9.4	购买现成船	

第一章 航运经营管理基础与基本理论

航运经营与管理经过几百年的不断完善和发展,已经形成了自己的理论体系。现代航运经营管理作为一门科学,已经形成了一套完整的理论和知识系统。学习和研究本门学科,从基础知识和基本理论开始。

第一节 航运经营管理概论

1.1 航运经营与管理的基本概念

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,其后者仅属国内性的内陆水上客货运输。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,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,是和企业外部所发生的经济关系而产生的活动。

1.2 海上货物运输基本过程

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,请商船检验机构检量,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付运费后,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,也是船舶经营管理的全部内容。因此可见,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。

1.3 航运经营管理基本原则

一、安全

运输安全是航运经营管理的首要原则。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,是经营管理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、经济

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,以最低运费取胜是海运经

营管理争取客货量的基本原则。

四、方便

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,以及旅客事务;准时运送,可以建立良好的信誉。使旅客、货主都感到方便。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。使各方面都感到便利,乐于运用。

五、稳妥

所谓稳乎是指货物装卸、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持稳妥运送的原则。

1.4 航运特性

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。因此研究航运事业经营管理的各方面,首先必须了解航运的特性,然后才能针对其特性,探求航运经营管理的规律,寻找有效的经营管理方法,从而使航运事业更加发展壮大。

一、公共性

航运具有方便群众运输的特性,与铁路、公路、航空同称为公用事业。在开展航运业的初期,是以私人或企业为自身运输进出口物资;对外招揽客货,仅是利用舱位附属运输。但现在,因客货运量日增,劳动方法日趋复杂,行业分工日益专门,因而促成航运业专业化,成为社会大众提供运输服务的专职部门,成为社会经济生活中不可缺少的必需工具。因它的服务对象是广大群众,所以使其具有公益性和公共性。如何针对此种特性提供最佳服务,以满足公众要求,并能获得良好信用和声誉,是航运经营管理者应牢记并应刻意追求的目标。

二、竞争性

在市场经济中,一般运输事业为攫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,尤其是同业间竞争最为激烈。因公路、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进步,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,海运经营管理者必须针对此特性,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。

三、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,以法律和命令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,不致发生恶性竞争;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公会，或者互相兼并购集团性垄断公司，形成经济独占，垄断运价，损害客货主利益。各国政府都在加以管制，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。

四、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；就旅客而言，少则几十人多达几千人，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，才能正常通车；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。

五、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，航运经营管理者必须注意船的标准性。

六、国际性

航运的国际性较其他运输更加显著，因商船行驶世界各国，在船舶修造、买卖、保险、租赁、客货运送和海难救助中，都涉及两个以上的国家的人员，而各方面权利义务都涉及当事人所属国家的国内法及国际法。一旦有纠纷，牵涉的方面非常广泛和繁琐，作为航运经营管理者对此必须重视，在各项业务中应考虑周全，尽量避免发生法律纠葛。

七、兴衰的循环性

航运市场的兴旺与疲软和其他工商事业一样，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，后因工商事业发达变为船少货多，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，又回复船少货多时期，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导（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，工商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。因此航运经营管理者应时刻注视航运演变，作为制定经营策略的参考，以免遭受不必要的损失。

八、舱位的无法贮藏性

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，而海运业，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，只好割爱。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，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，这是航运经营管理者所必须掌握的。

九、重要成本无法削减性

有形产品因价高滞销，可以降低品质大量生产降低单位成本，以便低价出售。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，仍须巨大维持成本，这也是航运经营管理者所必须注意的。

第二节 国际航运市场

2.1 国际航运市场概述

航运经营管理者的经营活动在航运市场中进行，因此必须掌握有关航运市场的基本知识，了解其基本规律。认真考察当前的国际航运市场，才能在风云变幻的航运市场中立于不败之地。

航运市场是一种劳务市场，即拥有货物需要寻找船舶将货运往目的运输劳务需求和拥有船舶为货主提供运输劳务的供给之间实现供需结合的媒介体。

航运市场受到相当广泛和复杂因素的影响，既受价值规律作用的影响，又受各种相关市场和经济发展和变化的影响，政治风云变幻和自然条件变化有时也会对它产生巨大的作用。

首先了解航运市场的分类。根据交易性质的不同，航运市场可分为若干分市场。

一，按服务方式分：有班轮市场、不定期船市场和专用船市场。

二，按服务对象分：有租船市场和运输市场，租船市场为船东服务，市场中买方是船舶经营管理者，卖方是船东。运输市场为船舶营运者服务，市场中买方是货主，卖方是船东或船舶经营管理者。运输市场有时又称为运费市场。

三，按船舶运输对象分：有客运市场、杂货市场、散货市场等。普遍所说航运市场是指货运市场，因为客运的情况不像货运那样复杂且航线和客流都相对稳定。

四，按运输区域分：有远洋运输市场、近海运输市场、沿海运输市场和内河运输市场。

航运市场的主体是货运市场，基本形式是班轮市场和不定期船市场。与航运市场有关联的市场称为航运相关市场，包括造船市场、修船市场、船舶买卖市场和拆船市场。下面分别简要介绍。

班轮市场：在固定航线上按公布的船期表和运价表，在特定港口之间进行规则运输，此时所用船舶称为定期船，有时也称为定期船市场。在班轮市场中，需求是件杂货运输，供给是以定期船提供的规则运输；买方是众多的件杂货主，卖方是班轮公司；调节供需关系的杠杆是运价

和船期。定期船的船型主要是集装箱船、传统杂货船、液装船、载驳船和多用途船。而货物多为普通杂货、集装箱货、散杂货等，大多是些工业产成品和半成品、高价商品。班轮市场所承担的货运量占世界海运总量的 20% 左右，但其货物的价值却占世界海运货物总值的 80% 左右。所以单位船吨获利也较高，从而引起激烈的竞争，结果使班轮市场成为一个带有垄断性质的市场。参加班轮市场的船公司要有相当的实力，这是因为班轮的船型技术要求高，其造价自然高；为维持规则运输，必须在班轮航线上投入一定数量的船舶；为保证按期进出港口，必须支付巨额的码头费用；为揽取货物还要在有关港口和地区派出机构，从而使管理费增加。所以参入班轮运输的船公司一般不会轻易退出该市场。为避免在恶性竞争中双方都受损害，竞争的双方就会联合起来以达到某种妥协，于是产生了所谓的班轮公会。最近的发展趋势是，一方面有规模更大的超级公会产生，另一方面是发展中国家商船队的兴起，削弱了班轮市场的垄断力量。

不定期船市场：船舶营运者在市场上寻找机会，以签订租船合同从事运输或按一定租期提供船舶。需求是大宗散货运输，供给是船舶营运者按合同提供运输。在不定期船市场中，供需双方的市场交易是通过各种合同的签订和履行来完成的。有两类合同，一是运输合同，以货物为合同标的；二是船舶租赁合同，以船舶为标的。前者包括航次租船合同、包运合同和长期运输合同；后者包括期租合同、航次期租合同和光租合同。

航次租船合同，是指船舶出租人提供船舶，在指定港口之间对指定货物进行航次运输并由承租人支付运费的合同，也称程租合同。包运合同是指船东按一定运费率和条款，为货主运输数量极大的特定货的，但事先不指定船舶一种货物运输合同。长期运输合同，是指船东在很长时间内为货主运输货物的一种合同，其合同期可达 10 年以上。

期租船合同，船舶出租人在一定期限内将船舶出租给承租人使用，承租人向出租人支付租金的一种船舶租赁合同。如果这种期限以航次计，就是航次期租合同。光租合同是指船舶出租人在规定期限内将光船交由承租人自由使用，承租人支付租金的船舶租赁合同。

在不定期船市场中，经营管理者应该签订什么样的合同，要对运费、租金和成本进行详尽的计算比较。不定期船市场所承担的货运量占世界海运总量的 80% 左右。就货运规模看，海上运输活动主要是在不定期船市场内进行的。不定期船市场中供需双方签订的合同，主要是通过交易所和经纪人进行的。海运交易所是经纪人经常进行交易活动的固定场所，海运经纪人在不定期船市场中的作用非常重要。除长期合同是在船东和货主之间进行外，中、短期的确认书一般总是通过在海运交易所工作的经纪人安排的，特别是在不定期船市场中存在许多买主和卖主，谁也无法单独影响市场，而经纪人把市场内流行的价格或运费率广为传播，从而将双方牵在一起商定合同。

自 1903 年以来，位于伦敦玛丽·阿克斯大街的“波罗的海交易所”是所有海运交易所中最有名和最重要的交易所。它的地理位置适当，且规模巨大机构正规，在国际船东协会保护下，有 750 家公司是该交易所的会员。其会员资格可因其不法行为而予以取消。“波罗的海交易所”有名的格言是“说到做到”，因此代表其委托人的各经纪人之间的口头协议是有约束力的。交易所许多成员是船舶经纪人协会的伙伴或成员，该协会通过教育途径保持工作中的职业标准。该交易所与其他交易所保持联系的机构设立在重要的商业中心，如纽约、东京、香港等。该交易所虽然也进行如飞机的租赁，船舶买卖和期货市场交易等，但主要的是运输市场即运费市场交易，成交货物包括谷物、煤、矿石、化肥、水泥、木材和废金属等。该所中经纪人通过许多途径可获得有关货物和船舶的信息，方法之一是在波罗的海交易大厅中每天会晤获得的。经纪人都专长于

某类商品或某类地理区域。大多数有名的海运经纪人定期编制市场报告,分发给其客户。在奥斯陆的“费恩莱”公司在世界范围内出版发行各方面的最新统计资料,从而成为最有名的海运经纪人。世界上的许多大型组织,如“经合组织”,“联合国贸发会”,都把该公司发表的资料作为统计分析的依据。

二次大战后,美国作为经济贸易大国,对航运市场有重大影响,设在纽约的海运交易所也是重要的交易市场,它也采用会员制;交易活动主要是通过电话,电传交换情报进行交易。此外,战后还发展了一些地方性或专业性交易市场,这些市场和主要市场间都保持密切的联系。

航运相关市场;有造船市场、修船市场、船舶买卖市场和拆船市场。

2.2 航运市场基本供求关系

航运市场的需求和供给决定价格,反过来又受价格的制约和调节。

需求与价格关系。需求是指在一定时期内买方愿意以某种价格购买的数量。在航运市场是指运输需求,价格是指运价,要把需求与价格关系用函数或曲线明确表示出来,需要引用需求价格弹性概念。

一、需求价格弹性

设 E_d 表示需求价格弹性。 Q 表示需求量, P 表示价格, dQ 表示需求变动量, dP 表示价格变动量。则:

$$\text{需求价格弹性} = \frac{\text{需求量变动的比例}}{\text{价格变动的比例}} = \frac{dQ/Q}{dP/P}$$

为使需求价格弹性为正数,所以用下式表示:

$$E_d = -\frac{dQ}{dP} \cdot \frac{P}{Q}$$

由此可求出需求价格曲线。当变动量 dQ 与 dP 趋向零时,上式可变为: $\frac{dP}{P} \cdot E_d = -\frac{dQ}{Q}$ 。积分分解之,有: $\ln P = \ln Q^{-\frac{1}{E_d}} + \ln C_1$, 即:

$$P = C_1 Q^{-\frac{1}{E_d}}$$

此为需求价格函数,由此可得需求曲线见图 2-1。

当 P 为运价, Q 为运量,可得航运需求价格曲线图 2-2。

E_d 是正数,即 $0 < E_d < \infty$ 。

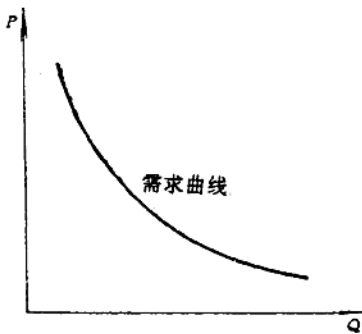


图 2-1

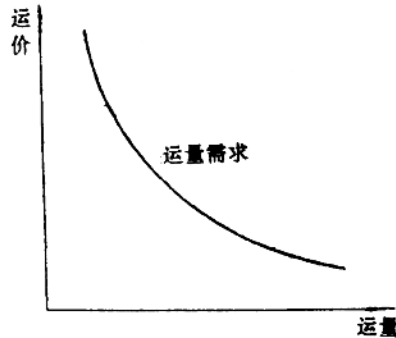


图 2-2

$E_d = 1$, 则 $P = C_1 Q$, 称为正比弹性。

$0 < E_d < 1$ 称缺乏弹性。 $1 < E_d < \infty$, 称富有弹性, 反应了价格调节需求的程度。

二、供给价格弹性

供给和价格关系也完全与上述一样讨论, 设 E_s 表示供给价格弹性。

则:
$$E_s = \frac{\text{供给量变化的比例}}{\text{价格变化的比例}} = \frac{dQ/Q}{dP/P}$$

即:
$$E_s = \frac{dQ}{dP} \cdot \frac{P}{Q}$$

同理有:

$$P = C_2 Q^{\frac{1}{E_s}}$$

由此, 可得出供给价格曲线, 见图 2-3。

当 $P =$ 运价, $Q =$ 运力时, 则此曲线表示航运供给曲线, 见图 2-4。

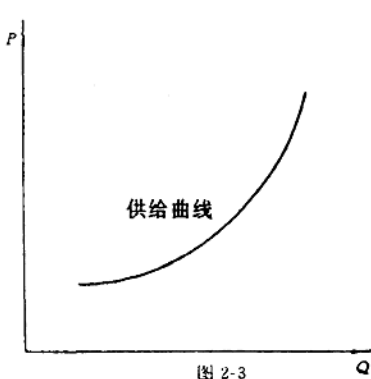


图 2-3

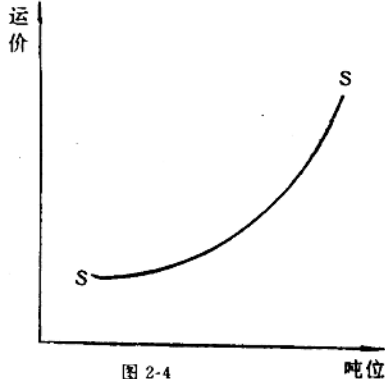


图 2-4

$0 < E_s < \infty$, 其作用相当于 E_d 。

航运需求价格关系和航运供给价格关系只是反映了同一个问题的两个不同方面, 两方面结合在一起方能全面说明航运需求、供给及价格关系。即满足航运需求方又满足航运供给方, 见图 2-5。两条曲线在同一个坐标系内如图所示。两条曲线交点 A 称为供需平衡点。 P_0 称为平衡价格, Q_0 称为供需平衡数量, 在实际航运市场运行时, A 点是瞬间的。需求方条件或供给方条件的变化会破坏平衡位置。需求条件会因收入变化而变, 供给条件会因技术发展而变, 于是这些变化会改变需求曲线和供给曲线的位置(如图 2-6)需求曲线移到 D_1D_1 , 供给曲线也由 SS 到 S_1S_1 , 以上两种变化的结果相结合, 将在略高的价格 $P_1 > P_0$ 产生更高的供求数量。

2.3 航运需求弹性和航运供给弹性分析

一、航运需求弹性

当贸易发生在两个国家之间, 而这两个国家都是商品或货物生产国、需求国时, 海上运输是复杂的。同理, 可设两国中仅有一方为生产国。图 2-7 中, 进口国和出口国各自的需求 (DD') 和供给 (SS')。考虑海运成本, 供给曲线上升为 $S''S''$ 。设 P_d 为进口价格, P_e 为出口价格, 则 $P_d - P_e = f$ 为运价, 见图 2-8, 是按图 2-7 的 A 放大。

设 d 表示微小改变量, 则

$$df = dP_d - dP_e \tag{1}$$

此时, 需求弹性:
$$E_d = -\frac{P_d}{Q} \cdot \frac{dQ}{dP_d} \tag{2}$$

供给弹性为:
$$E_s = \frac{P_e}{Q} \cdot \frac{dQ}{dP_e} \tag{3}$$