

水运管理丛书

国际海运运价业务

GUOJI HAIYUN
YUNJIA YEWU

李中民 编

50.74

人民交通出版社

F550.74

5

2

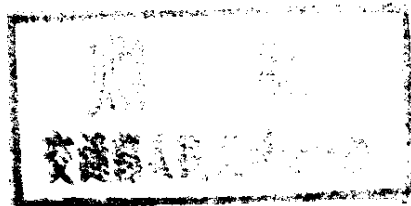
水 运 管 理 丛 书

国 际 海 运 运 价 业 务

Guoji Haiyun Yunjia Yewu

李中民 编

B18/18



民 交 通 出 版 社

B 256202

内 容 提 要

本书尽量收集国际最新资料，用较通俗的语言对当代远洋运价的制定、费率结构、计算方法和有关规定及条款等基本知识分类作了介绍。全书共分为运价、班轮运价、集装箱运价、租船运价和油船运价等五章，并附有常用缩写语英中对照表，可供从事远洋运输、外轮代理和对外经济贸易等企业中的业务人员工作和自学的参考。

水运管理丛书

国际海运运价业务

李中民 编

人民交通出版社出版

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

人民交通出版社印刷厂印

开本：787×1092 1/32 印张：4.75 字数：101千

1985年8月 第1版

1985年8月 第1版 第1次印刷

印数：0001—3,830册 定价：1.15元

前 言

国际海运运价是对外贸易货价中的重要组成部分，是来料加工、补偿贸易、中外合资和对外承包工程等企业计算成本必须考虑的因素；运费也是航运企业的主要收入；因而对运价的掌握与了解，是这些企业进行经济核算必不可少的基本功。

本书根据国际班轮及租船工作中的习惯做法，结合我国远洋运价的实际情况，对国际海运运价的制定、费率结构、计算方法及有关规定和条款等，分类作了介绍。全书共分为运价、班轮运价、集装箱运价、租船运价和油船运价等五章。为了适应对外经济贸易和海运发展的需要，在内容上除概述国际海运运价现行的一般原则和做法外，还尽可能地收集了国外一些新的资料，新的做法。本书着重介绍基本业务知识，文字简明，力求适用。因而可供远洋运输、外轮代理和对外经济贸易等企业中的业务人员工作和自学的参考。

当前国际航运竞争剧烈，租船市场运价经常起伏不定，班轮运价也不断出现新的情况，本书举例及所列的规定和条款，谨能作为参考，切不可生搬硬套。制定或洽定运价时，必须根据当时的具体情况和条件加以确定。

由于水平有限，时间仓促，错漏和不妥之处难免，恳请广大读者批评指正。

本书在审定过程中，曾得到上海海运学院王义源副教授的审校和修改，在此谨致以诚挚的谢意。

编 者

目 录

前 言

第一章 运价	1
第一节 运价的作用	1
第二节 运价的种类	3
第三节 制定运价应考虑的因素	3
第四节 船舶运输成本	4
第二章 班轮运价	7
第一节 班轮运价的特点	7
第二节 班轮运价表	9
第三节 班轮运价的计算标准	15
第四节 班轮运价的费率结构	16
第五节 班轮运价的计算方法	21
第六节 班轮运价的有关规定和条款	26
1. 运费支付	26
2. 支付货币	27
3. 货运资料	28
4. 费率变更	29
5. 意外条款	30
6. 运费更正	30
7. 责任限额	30
8. 超限提单责任条款	31
9. 回运货物	31
10. 提单	31
11. 纸袋装水泥或化肥	33

12. 活牲畜条款.....	33
13. 承运木材.....	34
14. 重量和尺码.....	35
15. 承运船艇条款.....	37
16. 议价货费率.....	37
17. 免费样品.....	38
18. 包裹承运条款.....	39
19. 退装卸费用.....	39
20. 码头收货办法.....	39
21. 运价表登记.....	40
22. “内陆公共交货点”和“当地地区”费率.....	41
23. 运费回扣.....	42
24. 佣金.....	44
25. 托盘货物.....	44
26. 带滑橇的货物.....	46
27. 载驳船运输.....	47
28. 经香港中转货物的运费计算.....	49
29. 托运人的要求与意见.....	50
第三章 集装箱运价.....	52
第一节 集装箱运输有关定义.....	53
第二节 集装箱运价结构.....	55
第三节 运费及有关费用的计算.....	58
第四节 整箱货起码运费和满箱余额运费.....	61
第五节 最高收费吨.....	72
第六节 提单.....	75
第七节 其它条款.....	77
1. 托运人或收货人使用承运人的集装箱.....	77

2. 集装箱内货物限制.....	78
3. 托运人装箱并计数.....	79
4. 由托运人提供的集装箱.....	80
5. 液体罐运输散装液体货物.....	80
6. 使用承运人集装箱运输干散货物.....	81
7. 集装箱内装运干散货物应配备的衬袋.....	82
8. 承运人自行将件杂货装入集装箱.....	82
9. 集装箱内加载.....	83
10. 中途港拼装货物.....	83
11. 改变服务方式.....	84
12. 更改目的地堆场.....	84
13. 选卸堆场.....	85
14. 额外服务和费用.....	85
第四章 租船运价.....	86
第一节 航次租船运价.....	87
1. 航次租船.....	87
2. 航次租船运价.....	88
3. 费用分担条款.....	89
4. 运费支付条款.....	93
5. 装卸与滞期、速遣条款.....	94
第二节 定期租船租金和运价.....	97
1. 定期租船.....	97
2. 租金.....	98
3. 租金支付.....	98
4. 费用的划分与计算.....	99
5. 定期租船运价.....	105
第五章 油船运价.....	107

第一节	《世界油船费率表》的形成.....	107
第二节	制定费率应考虑的各种因素.....	109
第三节	费率结构.....	112
第四节	油船运价形式与计算方法.....	115
第五节	定期租船运价与航次租船运价的换算.....	121
附录	常用缩写语英中对照表.....	124

第一章 运 价

轮船公司或其它承运人进行货物运输过程中，不可避免地要发生诸如职员工资、伙食、燃油、物料、港口、装卸、修理、保险以及企业管理费用等营运开支。为了维持和扩大再生产，还要计提折旧和获得一定的利润。因此，为了补偿这些开支和获得一定的利润，须向货方收取运输费用，这种运输费用简称运费，运费的单位价格叫运价。

我们通常所称的国际海运运价，不是一个简单的价格金额，而是费率标准、计收办法、承托运双方责任、风险和费用划分的综合概念。

国际海运运价，在我国习惯上称为远洋运价。

第一节 运价的作用

合适的运价对促进对外贸易和其它国际经济交流以及发展本国海上运输均起着很重要的作用。

运价是对外贸易进出口商品价格中的重要组成部分。在商洽贸易合同中，不论买方或卖方，都把运价作为考虑能否成交及按什么条款成交的重要因素。到岸价格即货价加运价（C&F）或货价加保险费加运价（CIF），其中“F”就是表示运价，卖方在计算货价时，必须正确地了解运价；离岸价格（FOB）虽然不包括运价，但由是买方自己安排运输，为了能得到便宜的运价，也必须比较准确地掌握运价行

情。由此可见，在对外贸易工作中，运价水平的高低，不仅涉及商品的成本，而且也影响外贸成交率和商品的竞争能力。一般来说，运价如果订得过低，会使国家在经济上遭受损失；如果订得偏高，不但会阻碍贸易成交，而且因货载减少，反过来又影响航运的发展。另外，即使运价订得合适，也还有个计算问题，算错了，同样对贸易和航运发生不利的影响。

来料加工、补偿贸易、中外合资企业和对外承包工程等工作，都离不开运输，因而也就离不开对运价的了解与计算。运费是企业生产成本中的一个必不可少的组成部分。一个工厂从最初设计时就要计算原材料、燃料、设备的运输费用。如果原材料及设备是从国外进口的，或者产品是准备外销的，还要计算国外的运输费用。因此，还必须熟悉国际运价，才能估算出较准确的成本。

运费是航运企业的主要收入。开展国际航运，不需出口货物，通过运输和收取运费，就能为国家赚取外汇。当前国际航运市场竞争非常剧烈，能否揽到货载，在船期合适和货物具备的条件下，运价将起着决定的作用。世界上不少国家，大力支持发展本国的商船队，这些商船队不仅承运了本国进出口货物，还在国际市场上揽取第三国货载，扩大国家外汇收入。从国家利益考虑，在对外经济贸易工作中，应尽可能多地争取我方派船承运，支持本国商船队的发展，把运费中的外汇尽可能多地赚回来。另一方面，远洋运输企业，也应提高服务质量，为对外经济贸易提供合理的、有竞争力的运价，争取承运更多的货载，为国家增加外汇收入。

在一定意义上讲，运价订得恰当，能够促进运输组织合理化，提高企业管理水平。定期的班轮和整船大宗货物运输，

都有不同的运价，前者一般高些，后者低些；不同航线、不同的港口、不同的货种和不同的承运条件，都规定有不同的费率和条款。这样既有利于促使货方多提供货载，使船舶舱位得到充分利用，又有利于促使船方精打细算，合理配载，使企业能降低成本，增加收入，取得较大的经济效益。

第二节 运价的种类

国际海运运价大体上分班轮运价和租船运价两种，集装箱运价实质上也是属于班轮运价的范畴。班轮运价在我国也称为杂货运价；租船运价大体上和我国现行大宗货运价类似。国际上班轮运价一般可分为公会运价、非公会运价和协议运价等几种；租船运价可分为定期租船运价和航次租船运价等两种，从货种上又可分为干散货船运价和油船运价等两种。

第三节 制定运价应考虑的因素

运价工作不仅涉及航运企业的发展，也直接关系到国家利益。制定与调整运价，首先要遵循国家的政策法令，同时要体现航运企业的经营方针和定价、调价的原则。

从具体业务来讲，制定班轮运价和商洽租船运价所依据的主要因素是运输成本和国际航运市场的竞争情况。

进行国际海运订舱托运或洽谈租船合同时，承运人和托运人，船舶所有人和租船人每方身上都带着已掌握的费用帐单，这些帐单上所列的费用，也就是他们掌握的成本。为了制定和调整班轮运价，国际上所有的班轮公会，几乎都有专

门的班子，经常对其会员公司船舶的营运成本进行研究和分析。所以，在运价工作中，必须明确成本是制定运价时应加分析研究的一个主要因素。

远洋运价具有广泛的国际性，因此，航运企业不仅要考虑船舶成本，还要研究国际航运市场的竞争情况。成本和竞争是有联系的，两者即对立，又统一。成本低，运价竞争力强，这是无疑的。为了能够在航运市场竞争中站得住脚，也就必须努力改善经营管理，更新技术设备，降低船舶成本。在国际航运市场运价行情处于低潮时，为了能够在航线上坚持营运，不少船公司宁愿暂时勉强维持成本或亏损经营，以便等待时机，创造条件来扭亏为盈；有时从往返航次或几个航次考虑，以低运价去揽取回程货载或中途港顺道货载，这也是为了算总帐，提高经济效益。这些都是船公司在国际航运竞争中的策略，最后目的还是要赚取一定的利润的。

制定班轮运价，除了要考虑上述主要因素外，还要考虑商品的负担能力，即运价占货价的百分比，并据此确定不同商品的等级和费率。班轮运价一般占货价的5~15%，但也不是绝对的，有些低值商品，也有超过货价15%的，有些高档商品，也有低于货价5%的。另外，还要考虑商品的性能、包装、积载因素、装运时有无特殊要求和港口条件等，所有这些，实际上也还是从船舶运输成本这一侧面考虑的。

第四节 船舶运输成本

上面已谈到，不论班轮运价或租船运价的确定，都要涉及到船舶成本，现仅就船舶运输成本的有关问题简介如下：

船舶运输成本有两种，一是实际成本，一是测算成本。

实际成本是根据航次中实际所发生的费用计算出来的；测算成本是对航次中所发生的各种费用的预测。确定运价主要是参照航线测算成本。这里所说的航线测算成本不是个别船的、个别航次的，而是对一条航线上一定时期的各个航次成本平均的合理的概算。

航次成本大体分为固定成本和变动成本两部分。

1. 固定成本

(1) 船员工资、津贴、伙食和奖金等。

(2) 折旧。船舶在营运中，船壳、机器及设备都要受到磨损，船舶的价值会逐年降低，为了弥补所丧失的价值，需要每年提取折旧。

远洋船舶提取折旧的方法为：

每年折旧金额 = (新船船价 - 残值) ÷ 计划使用年限
残值是计划使用年限期满后船舶的残余价值。

船舶计划使用年限，各国规定不一。有的规定为货船20年，油船15年。有的货船为18年，油船为16年。还有的货船为16年，油船为13年。有的还对每年折旧金额的提取采取了递增或递减的办法。办法很多，但其目的都是为了合理地收回船值，求得更好的实际效果。

(3) 修理费用。是指航次修理与进厂修理费用的总和。

(4) 物料费用。包括船舶营运和保养所需要的各种物料、润料、用具和索具的补充和调换等费用。

(5) 保险费用。指船舶保险费和额外附加保险费。

(6) 公司管理费的分摊。

(7) 利息。因买船向银行贷款每年应支付的利息。

(8) 其它。

把以上全年固定费用加起来除以全年营运天数，即可得

出每天平均固定成本。

2. 变动成本

(1) 燃料费用。包括航行和停泊期间消耗燃料的费用。

(2) 港口费用。包括引航费、船舶港务费、停泊费、移泊费、拖轮费、吨税、系解缆费、灯塔税、海关结关手续费、洗舱费、运河费、运河照明费、运河舵工费、看守费等。

(3) 货物费。包括装卸费、加班费、工人待时费、特殊货物装卸附加费、垫料费、绑扎费、理货费等。

(4) 税金。运费所得税等。

(5) 代理费和佣金。指付给代理人的手续费以及经纪人的佣金等。

计算航次成本的方法为：

$$\text{航次每吨货成本} = \frac{\text{每天固定成本} \times (\text{航行天数} + \text{停泊天数}) + \text{变动成本}}{\text{货运量(吨)}}$$

从航次每吨货成本与各项费用的关系上看，影响航次成本主要因素有以下几个方面：

(1) 在相同航线、货载基本相等的情况下，航次时间短，成本就低。特别是船舶在港口的时间，伸缩性较大，如何提高装卸效率，减少非生产性停泊，对降低航次成本关系很大。

(2) 变动成本占航次成本的比重较大。从远洋船舶运输成本来看，一般燃油费用占航次成本20%左右；港口和货物费用占35%左右，有的高达40%以上。合理地降低燃油消耗和减少港口和货物费用应成为降低航次成本的重点。

(3) 节约修理费用和缩短修船时间，可以减少固定成本

和增加营运天数，这也直接关系到航次成本的降低。

(4)航次载货量与单位成本成反比。极力多揽取货载，精打细算，合理配载，充分利用船舶载重吨和舱容，是降低单位成本最有效的方法。

我们社会主义的企业，必须讲求经济效益，即在国家计划统一安排下，用最少的钱，去取得最大可能的效果。工作重点应放在提高经营管理水平上，合理调配船舶，提高营运效率，节省开支，降低成本，在相同运价水平的条件下，为国家创造更多的利润和外汇收入。

第二章 班 轮 运 价

第一节 班轮运价的特点

班轮 (Liner) 是在一定的航线上、比较固定的时间内、在规定的港口间经常从事货物运输的船舶。从时间上是否固定来划分，还可分为两种：(1)定线定期，即在停靠港顺序上、时间上按照预先公布的船期表运行。(2)定线不定期，即在一定的航线上，装卸货港大体上有个规定，但停靠港时间上有一定的伸缩，视货载情况而定，也公布船期表，但时间不那么固定。

班轮运价就是班轮公司为运输货物向货方收取运费的价格。班轮运价有下述几个特点：

1.班轮运价包括货物从船边（舷）或吊钩至目的港的船边（舷）或吊钩的单位运输费用，运价中包括了船方应付的

装卸费用。

2. 货方按班轮运价支付运费后，除另有协议者外，对船舶货物装卸的延误不负经济责任，对船舶的速遣，船方也不向货方支付速遣费。经营定线定期班轮的船公司，一般都有自己的码头仓库，装卸货是由船公司安排的，停靠港的时间也都有规定，因而不存在计算滞期费和速遣费的问题。

3. 按公布的运价表费率和规定收费，运价具有相对的稳定性。

4. 班轮公司接受承运的货物，除另有协议或规定外，一般在货种、货量上不作限制。

5. 签发班轮提单，提单上注明付费方式即运费预付或到付，有的在提单上还注明费率和运费额。提单条款具有运输合同性质，货方接受提单，就意味着接受提单条款。

班轮费用和 risk 责任的划分。传统班轮一般是从装货港的船舶吊钩所及之处至卸货港离开船舶吊钩为止，习惯上叫吊钩到吊钩 (Tackle/Tackle)。有些港口是从装货港船舷到卸货港的船舷为止，叫船舷到船舷 (Rail/Rail)。也还有的叫船边到船边 (Side/Side)，即从装货港的船边到卸货港的船边为止。这就是班轮船方和货方划分费用和 risk 责任的界限，弄清楚这一基本概念，对班轮运价中的一些具体问题，就比较容易理解。

由于班轮运输的发展，国际上班轮的费用和 risk 责任的界限一般都延伸到码头仓库，即班轮公司在装货港的码头或仓库接货，在卸货港的码头或仓库交货，船方支付从仓库或码头堆场至船舱及船舱至仓库或码头堆场的全部装卸费用。但对其中超过船边 (舷) 的装卸费，即装货港仓库或码头堆场至船边 (舷) 及卸货港船边 (舷) 至仓库或码头堆场的费

用，班轮公司又以附加费的形式向货方收取。这种附加费在装货港有的叫码头收货费 (Terminal Receiving Charge)；在卸货港叫交货费 (Delivery Charge)；有的则在装卸货港都叫货物搬运费 (Handling Charge)。不论在装货港或卸货港，从费用划分的界限来看，其基础仍然是船边（舷）到船边（舷）。在仓库或码头堆场接交货。班轮公司的风险责任虽然延伸了，但因延伸而增加的费用却相应地转移到运费当中去了。

不定期船 (Tramp) 装运货物，船边（舷）到船舱、船舱到船边（舷）的装卸货费用由船方支付，不计滞期费和速遣费，这叫班轮条款 (Liner Terms or Berth Terms) 收费。

第二节 班轮运价表

班轮运价表一般都由班轮公会或班轮公司制定公布。班轮运价表从费率制定上可分为四种：

1. 班轮公会运价表

运价水平由公会船舶所有人大会确定，运价表由公会秘书处制定。参加公会的船公司必须按公会运价表的费率和规定收取运费，否则要受到公会的罚款处分。公会的运价是垄断性运价。但近些年来，这种垄断性已有所削弱。运价的调高，一般都争取货方的意见，或和货方组织进行协商。

2. 非公会运价表

是由没有参加公会的各个班轮公司自己制定的运价表。非公会班轮公司都有自己独立的运价表，没有统一的运价，一般都低于公会运价表的水平。中国远洋运输公司使用的运