

国际航运管理

赵刚 主编
林国龙 副主编
吴长仲 主审

人民交通出版社



新
知
船
管

PDG

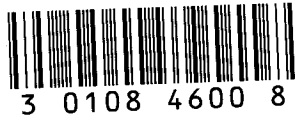
XA10611P

98
F550.84
3
2

国际航运管理

Guoji Hangyun Guanli

赵刚 主编
林国龙 副主编
吴长仲 主审



民交通出版社



C 484226

内 容 提 要

本书系统地论述了国际航运管理的基本理论和基本知识。

全书共分十二章,内容主要包括:国际航运生产组织基础;国际航运管理指标体系;班轮营运组织;不定期船营运组织;船舶运输计划与控制;航运统计分析;航运企业组织管理;运输船舶管理;集装箱运输管理;航运安全、质量管理;航运企业经营战略;国际航运组织及相关企业。

本书可作为我国大专院校国际航运管理专业本科生、大专生的教材使用,也可供国际航运企业各级管理人员及业务人员岗位培训和业务进修或自修用。

图书在版编目(CIP)数据

国际航运管理/赵刚,林国龙著. —北京:人民交通出版社,1997.7

ISBN 7-114-02657-9

I. 国… II. ①赵… ②林… III. 水路运输:国际运输-交通运输管理 IV. U692

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 09657 号

责任编辑:孙树田

国际航运管理

赵 刚 主 编

林国龙 副主编

吴长仲 主 审

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

北京通县京华印刷制版厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:17 字数:457 千

1997 年 6 月 第 1 版

1997 年 6 月第 1 版第 1 次印刷

印数:0001—6000 册 定价:28.00 元

ISBN 7-114-02657-9

U · 01889



前 言

国际航运管理,作为一种活动,带有很强的行业特点。参与这一活动的人,无论是基层的业务人员,还是中层的管理人员,或者是高层的经营人员,除了应具备管理人员的基本素质及管理能力以外,还应掌握国际航运管理的专业知识。这种专业知识的获取固然可以在实践中“吃一堑,长一智”式的慢慢积累,或“师傅带徒弟”式的点点传授,但都得花较长的时间,且系统性很差。为了有效地帮助从事或准备从事国际航运管理或相关业务的各类人员迅速、系统地掌握国际航运管理的专业知识,我们编写了本书。

全书共有 12 章。前 6 章主要是国际航运生产管理的内容,包括国际航运生产组织的基础知识,国际航运管理指标体系,班轮营运组织的内容和方法,不定期船营运组织的内容和方法,船舶生产计划及生产控制,航运统计分析;后 5 章是国际航运管理的几个相对独立的专论,包括航运企业组织管理,运输船舶管理,集装箱运输管理,航运安全、质量管理,航运企业战略管理;最后一章介绍了主要的国际航运组织机构及航运相关企业。

本书可作为我国大专院校国际航运管理专业本科生、大专生的教材使用,也可作为国际航运企业各级管理人员及业务人员岗位培训和业务进修或自修用书。

本书的主编是上海海运学院的赵刚副教授,副主编是上海海运学院的林国龙副教授,主审是上海海运学院的吴长仲教授。有关章节的执笔者为:第一、八、九、十一章由林国龙编写;第二、六章由顾伟红(上海海运学院讲师)编写;第三、四、五、七、十、十二章由赵

刚编写,并负责全书的统稿。国航系研究生缪六莹完成了附录一的翻译,并仔细地校阅了全书。

本书在编写过程中,得到了上海海运学院国航系领导的支持与鼓励,也得到同仁的热情关心与帮助,在此一并表示衷心的感谢。

由于编者水平所限,深入实践不够,书中缺点和问题在所难免,恳请读者批评、指正。

编 者

1996年10月于上海

目 录

第一章 国际航运生产组织基础	1
第一节 国际航运活动概述.....	1
第二节 船舶营运的基本条件	15
第三节 船舶航次生产活动	32
第二章 国际航运管理指标体系	40
第一节 国际航运管理指标体系概述	40
第二节 船舶营运生产指标	42
第三节 航运企业财务成果指标	51
第四节 船舶运输量指标及单位成本指标的分析	61
第三章 班轮营运组织	69
第一节 班轮航线基本概念	69
第二节 新辟班轮航线论证	74
第三节 班轮航线系统配船优化	86
第四节 班轮航线船期表的编制	91
第五节 班轮货运程序	98
第六节 主要货运单证及其流转.....	105
第七节 班轮运费核算.....	120
第四章 不定期船营运组织	127
第一节 租船程序与租船合同.....	127
第二节 不定期船航次估算.....	132

第三节	船舶最佳营运航速决策·····	146
第四节	不定期船营运组织优化·····	162
第五章	船舶生产计划与控制·····	173
第一节	船舶生产计划·····	173
第二节	生产控制概述·····	181
第三节	船舶生产调度·····	186
第四节	航运生产成本控制·····	196
第六章	航运统计分析·····	202
第一节	航运业务统计·····	202
第二节	航运统计分析方法·····	217
第三节	船舶运用情况统计分析·····	226
第四节	航运企业财务成果统计分析·····	235
第七章	航运企业组织管理·····	243
第一节	企业管理组织的产生和发展·····	243
第二节	航运企业管理组织结构·····	250
第三节	航运企业人事管理·····	261
第八章	运输船舶管理·····	271
第一节	船舶分类·····	271
第二节	船队结构与规模·····	281
第三节	船舶维持与技术改造·····	290
第四节	船舶更新·····	296
第九章	集装箱运输管理·····	307
第一节	集装箱运输组织·····	307

第二节	集装箱的使用与管理·····	321
第三节	集装箱经营管理情况考核·····	330
第十章	航运安全、质量管理 ·····	335
第一节	船舶安全生产管理·····	335
第二节	安全管理体系(SMS)的建立与运行·····	351
第三节	船舶货运质量管理·····	358
第四节	航运安全、质量统计·····	367
第十一章	航运企业经营战略 ·····	376
第一节	航运企业经营战略概述·····	376
第二节	航运企业经营策略的制订·····	383
第三节	航运经营战略评价·····	389
第四节	主要国家和地区的航运经营战略特点简介·····	399
第十二章	国际航运组织及相关企业 ·····	404
第一节	主要国际航运组织及市场组织·····	404
第二节	船舶代理·····	410
第三节	国际海运货运代理·····	417
第四节	航运经纪人·····	429
附录一	航次租船合同(金康格式)·····	432
附录二	油船程租船合同·····	465
附录三	定期租船合同(土产格式)·····	473
附录四	中国租船公司定期租船合同·····	490
附录五	国际安全管理规则·····	517
参考文献 ·····		534

第一章 国际航运生产组织基础

本章首先介绍了国际航运活动的生成背景、特点、要素及国际航运的两种经营方式——班轮与不定期船；接着讨论了船舶营运的基本条件，最后阐述了船舶航次生产活动的基本概念及航次生产活动组织要点。

第一节 国际航运活动概述

一、国际航运活动的生成背景

国际航运活动是以世界经济为背景、国际贸易为本源而生成的。这种说法是基于世界经济的本质，表现在以下三个方面：一是世界各国各地区的经济资源分布不平衡；二是世界各国各地区的生产力发展水平不平衡；三是世界各国各地区的消费水平不平衡。不平衡，就会产生“动势”，形成“运动”。因此，上述三种不平衡状况就成为世界上一切经济活动的“动源”。所谓“世界经济活动”，无非表现为一定的运动形态，即商品的流动、资金的流动、技术的流动、人才的流动和信息的流动。这五种运动形态，就是人们在认识世界和改造世界的长期实践过程中普遍采用的调配手段，其目的就是要使世界上有限的，或者说是稀缺的各种经济资源获得合理的配置。世界经济活动的基本意义也在于此。

仅就商品的流动而言，其作用可以使各国各地区的人们共享稀缺资源，缩小各国各地区生产力发展水平的差异，提高各国各地

区的有效消费层次。在现实世界中,商品的流动往往表现为商品的进出口贸易。然而,进出口贸易必须借助于某种载体才能得以实现。这里所谓的“载体”,是指能为商品流动提供服务的运输工具。于是,各种形式的商品流动会对各种运输工具产生需求,并对各种运输方式提出具体的要求。

运输服务是一种特殊的物质生产活动。运输生产不同于其他部门的生产,它不直接生产任何有形的制成品或半制成品等物质产品,而是提供运输劳务,使物质产品产生位置移动,增加物质产品的价值。运输业产品的生产、销售和消费是在同一时间内进行的,而且,所有物质产品只有通过运输,才能实现消费。

运输服务的特殊性,使它在各国的经济发展中占有极其重要的地位,各国都十分重视对它的研究并致力发展。可以设想,如果没有运输服务,在各国内部和整个世界范围,资源的利用和供销活动就无法开展,社会生产力也就得不到应有的发展。历史证明,运输业的形成和发展,强有力地推进着社会生产力的发展,而随着生产力的极大发展和生产的社会化程度越高,也给运输业提出了更高的要求。

运输业是一个大系统。因使用的运输工具不同,运输业这个大系统可以分为陆上运输、水上运输、航空运输和管道运输。其中,陆上运输又可分为铁路运输和公路运输;水上运输又可分为内河运输和海洋运输;而在海洋运输中,又可再分为沿海运输和远洋运输。这些被划定的专类运输是整个运输大系统的组成要素,并在其自身的发展成熟过程中自成一体,各自又有复杂的组成要素及其自身的规律,所以它们又被看作是专门的系统,或称子系统、分系统。

国际航运(international shipping)属海洋运输范畴,是指以船舶为运输工具,从事本国港口与外国港口之间或完全从事外国港口之间的货物和旅客的运输。如果从广义上来理解,国际航运所包

括的范围要广泛得多,还需要为完成海洋运输提供其他相关的服务工作,如代理、理货、装卸和仓储等服务都应包含在内。

由于地球上的陆地为海洋所分离,且船舶运输具有量大、价廉的优点,因此,世界的商品流通中有80%以上是通过海运实现的,使国际航运成为国际贸易的主要载体。没有发达的国际航运,就不可能有发达的国际贸易,它在国民经济和世界经济中具有举足轻重的作用。

二、国际航运活动的特点

国际航运主要从事国际间的运输,通常都要远涉重洋,不但活动范围广阔,航行距离漫长,运输风险很大,而且其活动要受有关国家的法令、规章或国际公约的约束,其经营也要受国际航运市场的影响,等等。国际航运活动的特点可以归纳为如下几个方面:

1. 国际航运的环境是全球性的

如前所述,世界经济、国际贸易和国际航运之间存在相互依存、相互促进的关系。因此,世界政治、经济形势是国际航运最为根本的外部环境,没有稳定的政治形势和世界范围生产力的发展,就不会促进国际贸易的进一步发展,与此同时也影响到国际航运的发展。概而言之,国际航运依赖于国际贸易,同时又促进着国际贸易的发展。

2. 国际航运活动是一种市场活动

国际航运活动提供的劳务是使物质产品产生位置的移动,这种服务虽然不是实物形态,但具有商品属性,具有价值和使用价值,是价值和交换价值的统一体。因此,国际航运是在市场经济机制下提供船舶运力来满足国际贸易对海上运输需求的一种活动,这就要求国际航运经营者必须时刻置身于市场环境之中,依据市场经济规律来处理具体的事务,其中包括航运发展战略和航运经营战略。在现实世界中,国际航运市场就是国际航运经营的一个十

分重要的外部环境。

3. 国际航运活动具有激烈的竞争性

在国际航运市场中,特别是在不定期船市场中汇集着众多参与国际航运活动的经营人,他们之间的竞争非常激烈。国际航运活动的竞争性是表现在多方面的。从国际航运活动的主体来看,有各国国有船队之间的竞争、国有船队与民营船队之间的竞争、航运公会船队之间的竞争、航运公会船队与非航运公会船队之间的竞争、民营船队之间的竞争,以及各种性质的船公司与租船人和托运人之间的竞争、租船人之间的竞争和托运人之间的竞争等。从国际航运活动的内容来看,有航线之争、货源之争、租船方式之争、托运方式之争、代理方式之争以及各种市场营销手段之争,等等。

4. 国际航运活动涉及到各国经济利益和主权问题

国际航运活动在国民经济发展过程中的特殊作用,使世界各国政府都对该行业进行不同程度的干预,以保护和发展本国商船队。而这种保护性干预往往是通过政府制定相应的政策加以实施的。因此,航运政策是主权国家制定的对国际航运活动的保护性措施。

与此同时,海上运输安全和海洋环境污染等问题也为各国所关注,所以,在国际航运活动的长期实践中逐渐建立和完善的各种国际性条约与规章,对开展国际航运活动提供了重要的技术保证、组织保证和法律保证。各国的航运活动必须受国际公约和规章的约束,否则,国际航运活动将会冲突四起,事故不绝。

5. 国际航运活动需要多种运输方式的配合

由于国际贸易货流的主要载体是海上运输,所以,在各洲大陆的海岸线上形成了许多为国际贸易运输服务的港口。以这些港口为枢纽,其他水、陆、空各种运输方式呈辐射状地得到相应的发展,在客观上形成了以各种运输方式相互配合的国际贸易运输系统。国际航运活动则是该运输系统的主体,它一方面促进着口岸腹地

的各种运输方式的发展,另一方面又受到口岸腹地运输条件的制约,尤其是口岸本身的集疏状况对国际航运的发展有着直接的影响。

随着贸易运输领域内的集装箱化运动的纵深发展,国际航运活动为了提供“门到门”的运输服务,远洋船舶运输极需与江河、沿海运输以及公路、铁路和航空运输建立有效的联系,以促进整个运输大系统内部的协调和运作,给社会带来更大的效益。

6. 以国际航运活动为中心形成了专业性的行业群体

由于国际航运必须巨额投资,并且国际航运活动本身具有风险性,因而,在国际航运的实践中,需要与有关的专门行业建立稳固的联系,诸如银行、财团等金融机构和保险业等已成为国际航运不可缺少的支持性行业,又如修造船、船务代理、船用物料供应、船舶及货物检验、理货、海事仲裁机构等,也都伴随着国际航运业发展而产生。因此,以国际航运活动为中心,客观上已形成了一个从事国际航运活动的行业群体。它们彼此间相辅相成,从总体上推进着国际航运业的发展和壮大。

三、国际航运活动的要素

国际航运活动的构成要素主要包括从事国际航行的船舶、国际性商港、国际贸易海运货源、国际航运经营人及行业群体、国际航运法规等。

1. 国际航行船舶

船舶是满足国际贸易对海上运输需求的唯一服务性工具,是国际航运活动的主要物质条件,船队规模的大小反映着航运活动的能力与水平,造就这支船队的主要条件是世界造船业基础和船东投资。船队规模、结构和单船质量受国际贸易规模、结构以及国际性技术规范制约。此外,世界各国各地区的通航港口的发展状况也对船队的发展产生重大的影响。

在国际航运领域内,已形成了专门的船舶市场,以提供国际贸易海运所需的船舶,它包揽了新船订造、旧船买卖和拆解船等业务活动。船舶市场的景况取决于整个航运市场的供求状况。

2. 国际性商港

港口是国际水运航线的集散点或连接点,是国际航行船舶挂靠作业的场所,是国际航运活动的重要物质基础。国际性商港主要是由稳定的国际贸易海运货流促成的。随着港口进出口贸易量的增长、船舶大型化及作业高效率的要求,港口的集疏水平已成为航运领域极其重要的问题。一方面,港口的开辟在世界范围已呈星罗棋布的态势,为国际航运活动提供了良好的集疏条件;另一方面,港口分布在某些地区不均衡或呈瓶颈状况,也给国际航运活动的畅通造成了严重的障碍。

然而,港口建设需巨额投资,一般由政府根据港口腹地经济发展形势加以规划和筹资。并且,进出口运量、货种、船型等因素是决定港口规模和工艺技术的主要内容,此外,各种集疏运输方式的配套衔接,以及港口所在地城市的建设规划等,也是港口发展中必须予以同步解决的重要内容。

3. 国际贸易海运货源

货源是国际航运业赖以生存和发展的根本因素,最直接地影响国际航运船队和港口的发展,是国际航运活动的主要依存条件。国际贸易货源包括货类、货物流向及流量等内容,它是由国际贸易结构所决定。从市场经济的角度来说,国际贸易海运货源是对海上运输服务的需求,也是国际航运市场供求关系中的具体需求。显而易见,由于国际航运活动实质就是提供船舶运能去满足贸易运输需求的,所以,海运需求的增减对航运经营活动有重大的影响。

从海运供求的角度来说,海运交易就是船货的结合。在国际航运领域,这种交易活动的供给方,航运经营人,他们之间的竞争十分激烈。

4. 国际航运经营人及行业群体

国际航运经营人是泛指运用自己的船舶或他人的船舶满足个别贸易货主的海上运输需求的船东或二船东,亦称船舶经营人。他们在船舶供给总量上满足航运市场上贸易货主对运输的总需求,因此,船舶经营人是整个国际航运活动的主体。行业群体则是指与航运服务密切相关,而且成为国际航运活动有机组成部分的各种行业,如船舶经纪、船务代理、船舶供应、船舶理货、船舶修造、海运(船、港)劳务等行业。

船舶经营人买卖船舶或与贸易货主达成货运协议,或与上述有关方发生各种经济关系,基本上都是通过“船舶经纪”作为中间人而促成的。船舶的每一个航次生产活动,船舶经营人必须委托“船务代理”代办各种与船舶运输有关的业务,并同时与供应、理货等行业发生各种业务联系。国际航运领域内存在的这一行业群体,是国际航运发展和生产日益社会化的必然结果。如今,船舶经营人与各种航运服务行业已形成相互依存的整体,成为国际航运活动中驾驭船、港、货的决定因素。

5. 国际航运法规

国际航运法规包括各航运国家所制订的有关法规和国际范围内所制订的各种公约和规则。各国的航运立法旨在维护本国的主权及其经济利益,国际公约和规则是为了保障世界航运安全和解决法律冲突。

国际航运法规对于国际航运活动,既具有保护性,又具有约束性,是指导航运发展和维护航运秩序的重要因素。它明确规定了航运经营人的责任以及船、港、货相结合的规则,并对船舶技术性能及其营运安全提出了严格的要求。

6. 航运外部环境

国际航运活动是以国际贸易为依存条件的,而国际贸易结构及发展水平则取决于世界政治和经济形势。因此,世界的政治和经

济形势是国际航运活动重要的外部因素。

此外,由于国际航运活动须巨额投资和承担风险,所以,银行及保险业的作用十分重要,它们是支持国际航运活动的重要因素。从广义上说,航运的支持行业还应包括造船业和服务于船舶经营活动的各种行业,以及其他运输行业。但就航运外部环境而言,主要是指银行和保险业。

国际航运活动离不开其他运输方式的衔接配合,这可以看作是综合运输活动中各种运输子系统之间的关联和制约,也可以看作是国际航运活动的外部因素。事实上,其他运输行业的发展和配合程度对国际航运活动的效率有着直接的重大影响。

四、国际航运经营方式

广义的航运经营,应包括船舶营运业务和租赁业务活动,航运经纪人活动,船舶代理业务,货运代理业务,港口货物装卸及理货业务等。狭义的航运经营仅指船舶所有人和船舶经营人所从事的业务活动。

由于国际航运是伴随着国际贸易活动而发展起来的,所以,国际航运的经营方式必须适应国际贸易对海上运输的要求。为了适应不同的货物和不同的贸易合同对海上运输的不同需要,以便合理地利用国际运输船舶的运输能力,获得最佳的营运经济效益,国际上普遍采用的国际运输船舶的营运方式分为两大类,即班轮运输和租船运输。

(一)班轮经营方式

班轮运输又称作定期船运输,系指按照规定的时间表在一定的航线上,以既定的挂港顺序、有规则地从事航线上各港间货物运送的船舶运输。

在班轮运输实践中,班轮运输可分为两种形式:一是船舶严格按照预先公布的船期表运行,到离港口的时间基本上固定不变,通