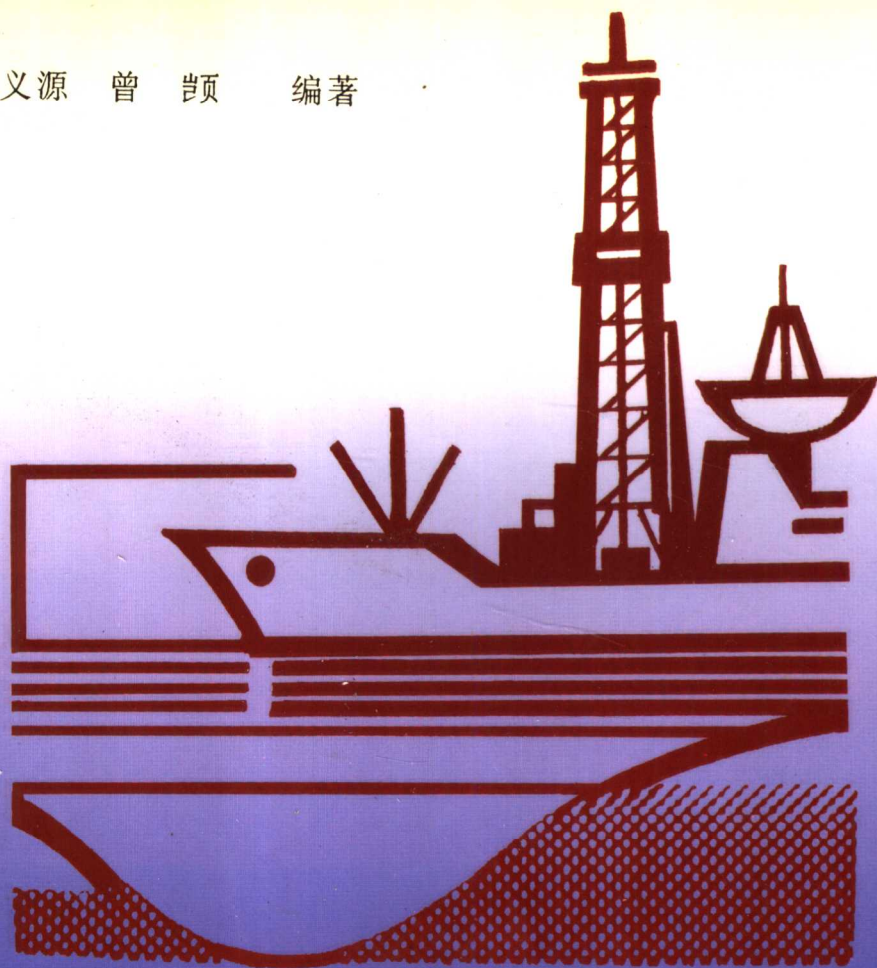


高等学校教材

# 远洋运输业务

第三版

王义源 曾 颀 编著



人民交通出版社

高等学校教材

# 远洋运输业务

Yuanyang Yunshu Yewu

第三版

王义源 曾颀 编著

## 内 容 提 要

《远洋运输业务》(第三版)是在1985年第一版和1992年第二版的基础上结合我国和国际航运业生产发展的实际情况及业务需要修订出版的。全书着重阐述国际航运业务的基本理论,介绍从事国际航运业务工作必须掌握的业务知识,国际航运界处理这些业务的习惯做法及其法理依据,修订再版中,结合我国生产实际业务需要,既增补了我国有关法规的规定及其适用,和货运代理业务等内容,也删节了部分枝节问题,使内容更充实,重点更突出。全书包括远洋运输概述、班轮运输业务、提单及提单业务、租船运输业务、集装箱运输业务、远洋运价、海运代理业务和货运事故处理等八章。

《远洋运输业务》(第三版)是为海运院校的国际航运业务、国际经济法(海商法)、海洋船舶驾驶、航运经济和管理等专业的远洋运输业务课程所编写的教科书。它也可以用作远洋运输企业、外贸运输企业和货运代理企业业务干部培训的教材,还可供有关业务人员及船员自学参考。

### 图书在版编目(CIP)数据

远洋运输业务/王义源,曾颀编著. —3版.

—北京:人民交通出版社,1996

ISBN 7-114-02493-2

I. 远… II. ①王…②曾… III. 远洋运输-运输业务 IV. F550.8

中国版本图书馆 CIP 数据核字(96)第 17704 号

### 高等学校教材

### 远洋运输业务

第三版

王义源 曾 颀 编著

责任校对:张 莹 责任印制:张 恺

人民交通出版社出版

(100013 北京和平里东街10号)

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经销

北京牛山世兴印刷厂印刷

开本: 787×1092 1/16 印张: 23.75 插页: 1 字数: 608千

1985年6月 第1版

1992年12月 第2版

2004年3月 第3版 第8次印刷 累计第13次印刷

印数: 60701-63700册 定价: 38.00元

ISBN 7-114-02493-2

U·01752

# 前 言

《远洋运输业务》教材自 1985 年第一版出版以来,已被有关院校的国际航运业务、国际经济法(海商法)、海洋船舶驾驶、航运经济和管理以及外贸运输等专业普遍采用,也为远洋运输、外贸运输和货运代理等企业培训业务干部时所选用,包括第二版的出版,前后已印刷了五次。随着我国对外贸易和远洋运输事业的发展,从事远洋运输工作的业务干部日益增多,不少院校也先后设置了与国际航运有关的专业,并扩大招生人数,可以预料对本教材的需要量也会日益增加。

虽然 1992 年出版的《远洋运输业务》的第二版中,对教材的内容已作了大范围的修改和补充,但是,考虑到近两年来我国和国际上远洋运输事业发展的新情况,特别是曾被国际航运业界广泛采用的租船合同范本已出现了新的版本,我国的《海商法》已生效并公布实施,和我国的国际集装箱运输中通过“国际集装箱系统(多式联运)工业性试验”(工试)所取得的成果等实际情况,原来教材中部分资料已显陈旧,一些业务内容和具体操作程序也有所改变。为此,决定对教材再次进行修改、补充。

修订前,曾再次广泛征求曾使用过本教材的有关院校的教师、学员和企业业务干部对修改的意见。修订中,除根据这些意见,将我国新订的《海商法》的原则精神贯彻到所有业务内容外,还增加了货运代理的内容;对租船运输业务和集装箱运输业务等章节,也分别根据有关租船合同范本的新版本,和我国“国际集装箱系统(多式联运)工业性试验”(工试)成果作了修改和补充,而对于一些枝节、烦琐,甚至重复的内容则予以删除。总之,务使教材内容更符合国内外远洋运输业务工作的现实和较长远需要。

本教材第一章、第二章、第三章、第六章和第八章由曾颀编写,第四章由王义源编写,第五章和第七章由胡美芬编写,全书由王义源统编定稿。编写中,曾得到中国远洋运输(集团)总公司及其下属各公司的领导和有关业务人员的指导、支持和提供资料,在此谨致谢意。限于编者水平,难免有不足之处,恳请广大读者批评指正。

编 者

# 目 录

<b>第一章 远洋运输概述</b> .....	1
第一节 远洋运输的概念.....	1
一、运输业是物质生产部门.....	1
二、远洋运输是运输业的组成部分.....	1
三、远洋运输业.....	2
第二节 远洋运输在国民经济中的地位和作用.....	4
一、远洋运输的重要性.....	4
二、远洋运输的特点.....	5
第三节 远洋运输的发展.....	7
一、国际航运的发展沿革.....	7
二、我国远洋运输的发展.....	9
第四节 远洋运输船舶的营运方式.....	15
一、班轮运输.....	15
二、租船运输.....	20
三、各种营运方式的比较.....	21
<b>第二章 班轮运输业务</b> .....	23
第一节 班轮运输的货运程序.....	23
一、揽货和订舱.....	23
二、装船.....	24
三、卸货.....	25
四、交付货物.....	27
第二节 主要货运单证.....	29
一、在装货港编制使用的单证.....	29
二、在卸货港编制使用的单证.....	43
三、船舶在港装、卸货物时常用的理货单证.....	46
四、班轮运输的货运流程.....	52
第三节 班轮公会.....	54
一、班轮公会的概念.....	54
二、班轮公会的主要业务.....	56
三、班轮公会行动守则公约.....	60
<b>第三章 提单及提单业务</b> .....	66
第一节 提单的概念.....	66
一、提单的法律概念.....	66
二、提单的功能.....	66
三、提单的分类.....	68

第二节 有关提单的国际公约 .....	73
一、海牙规则 .....	73
二、维斯比规则 .....	76
三、汉堡规则 .....	77
第三节 提单的正面内容 .....	79
一、必要记载事项及其证据效力 .....	80
二、一般记载事项 .....	81
第四节 提单的背面条款 .....	82
一、首要条款和提单的适用法 .....	82
二、定义条款 .....	83
三、承运人责任条款 .....	84
四、承运人责任期间条款 .....	88
五、承运人免责条款 .....	89
六、承运人赔偿责任限制条款 .....	92
七、关于特定货物的条款 .....	93
八、索赔通知和诉讼时效 .....	94
第五节 提单业务 .....	95
一、提单的签发 .....	95
二、提单的更正与补发 .....	96
三、凭保函签发清洁提单 .....	96
四、提单的背书转让 .....	97
<b>第四章 租船运输业务</b> .....	<b>99</b>
第一节 租船运输的经营 .....	99
一、租船运输的经营方式 .....	99
二、租船程序 .....	103
三、租船合同范本 .....	108
四、租船合同条款的分类 .....	110
第二节 航次租船合同的主要内容 .....	111
一、合同当事人 .....	112
二、船舶概况 .....	112
三、船舶位置 .....	114
四、装卸港口 .....	114
五、受载期和解约日 .....	116
六、货物 .....	117
七、运费及运费的支付 .....	118
八、装卸费用分担 .....	119
九、船舶所有人责任 .....	120
十、装卸时间 .....	121
十一、装卸时间的起算、止算和装卸时间的计算 .....	123
十二、滞期费和速遣费 .....	129

十三、装卸时间的统算 .....	134
十四、签发提单 .....	136
十五、代理人 .....	138
十六、佣金 .....	138
十七、留置权 .....	138
十八、共同海损 .....	139
十九、赔偿条款 .....	139
二十、免责条款 .....	139
第三节 定期租船合同的主要内容 .....	143
一、定期租船合同的标准格式 .....	143
二、定期租船合同的主要内容 .....	144
<b>第五章 集装箱运输业务</b> .....	156
第一节 集装箱运输的概况 .....	156
一、国际海上集装箱运输的发展概况 .....	156
二、集装箱运输发展的动向 .....	160
第二节 集装箱运输设备和设施 .....	163
一、集装箱 .....	163
二、集装箱货物 .....	168
三、集装箱船 .....	175
四、集装箱装卸作业区 .....	177
五、集装箱运输的关系方 .....	181
第三节 集装箱运输的货运程序 .....	187
一、集装箱运输的出口货运程序 .....	187
二、集装箱出口货运的主要单证 .....	188
三、集装箱运输的进口货运程序及货运单证 .....	196
第四节 集装箱提单 .....	200
一、集装箱运输中承运人的责任类型 .....	200
二、集装箱提单 .....	202
<b>第六章 远洋运价</b> .....	209
第一节 运价的基本概念 .....	209
一、运价和运费 .....	209
二、运价的制定 .....	209
三、运费的支付及计费的币种 .....	210
第二节 班轮运价 .....	212
一、班轮运价的特点 .....	212
二、班轮运价的种类 .....	213
三、班轮运费的结构 .....	214
四、班轮运费的计费标准 .....	217
五、我国远洋运输常用的几种运价表 .....	218
六、中国远洋运输集团第一号运价表 .....	219

七、杂货班轮运费的计算	231
八、集装箱海运运费的计算	235
第三节 航次租船费率的估算	239
一、杂货船航次租船费率的估算	239
二、油船运价	242
<b>第七章 海运代理业务</b>	247
第一节 代理行为的法律概念	247
一、代理行为的有效和无效	247
二、代理关系的确立、变更或终止	248
三、代理人的责任原则	249
第二节 船舶代理业务	250
一、船舶代理关系的类型及备用金的索汇、使用和结算	251
二、船舶代理的业务范围	255
第三节 海上货物运输代理	266
一、海上货物运输代理的概念及其业务范围	266
二、报关业务	276
<b>第八章 货运事故的处理</b>	287
第一节 船舶货运质量管理	287
一、受载前的质量管理	287
二、装货时的质量管理	288
三、航行中的质量管理	288
四、卸货时的质量管理	288
第二节 货运事故的种类及现场处理	289
一、货运事故的种类和原因	289
二、货运事故的现场处理	290
第三节 货运事故的责任	292
一、托运人的责任	292
二、承运人的责任	292
三、第三者的责任	293
第四节 索赔	294
一、索赔人	294
二、索赔的一般程序	294
三、索赔单证	296
四、索赔权利的保全措施	297
五、权益转让	298
第五节 理赔	299
一、索赔案件的审核	299
二、承运人的拒赔举证	301
三、赔偿金额的确定	303
四、班轮货运事故的赔偿	306



附件一	中华人民共和国海商法(摘录).....	308
第四章	海上货物运输合同.....	308
第六章	船舶租用合同.....	315
第十三章	时效.....	317
附件二	中国远洋运输公司提单.....	319
附件三	中国远洋运输公司提单条款(件杂货运输).....	321
附件四	关于统一提单若干法律规定的国际公约(第一条至第十条).....	326
附件五	航次租船合同范本“金康 1994”合同 .....	330
附件六	定期租船合同范本“波尔的姆”合同.....	336
附件七	定期租船合同范本“纽约土产”.....	340
附件八	定期租船合同范本“纽约土产”(NYPE 93)格式 .....	344
附件九	大副批注常用术语选.....	360
附件十	装卸时间事实记录及计算用语.....	364

## 表格目录

表 1-1	1870~1900 年世界主要航运国家拥有的蒸汽机船在全部商船吨位中所占比重 .....	18
表 1-2	船舶不同营运方式的对比 .....	21
表 2-1	海运出口托运单 .....	30
表 2-2	装货单 .....	32
表 2-3	收货单 .....	33
表 2-4	装货清单 .....	38
表 2-5	出口载货清单 .....	39
表 2-6	出口载货运费清单 .....	40
表 2-7	危险品清单 .....	41
表 2-8	剩余舱位报告 .....	42
表 2-9	货物过驳清单 .....	43
表 2-10	货物残损单 .....	44
表 2-11	货物溢短单 .....	45
表 2-12	进口货物(现提 出库)凭单 .....	46
表 2-13	理货计数单(进港/出港) .....	48
表 2-14	日报单(进口/出口) .....	49
表 2-15	现场记录 .....	50
表 2-16	待时记录 .....	51
表 2-17	理货证明书 .....	52
表 4-1	装卸时间事实记录 .....	127
表 4-2	速遣费/滞期费计算单 .....	128
表 4-3	装货港的装/卸时间事实记录 .....	131
表 4-4	卸货港的装/卸时间事实记录 .....	132
表 4-5	装货港装货时间表(滞期时间按“滞期时间连续计算”) .....	132
表 4-6	卸货港卸货时间表(速遣时间按“节省全部工作时间”计算) .....	133
表 4-7	“波尔的姆”与“土产格式”的对比 .....	143
表 5-1	1995 年集装箱吞吐量位列全国前 10 名的港口 .....	160
表 5-2	国际标准集装箱现行箱型系列表 .....	165
表 5-3	集装箱货物与集装箱的选用 .....	170
表 5-4	1~4 代集装箱船典型船型 .....	176
表 5-5	集装箱发放通知单 .....	189
表 5-6	集装箱发放/设备交接单 .....	190
表 5-7	装箱单 .....	192

表 5-8	场站收据 .....	193
表 5-9	危险品清单 .....	195
表 5-10	冷藏集装箱清单 .....	196
表 5-11	进口货物提货通知书 .....	197
表 5-12	到货通知书 .....	198
表 5-13	交货记录 .....	199
表 6-1	有关计量单位换算率 .....	218
表 6-2	商品分级表(节录) .....	221
表 6-3	未列名化工品附录 .....	223
表 6-4	非基本港附加费率表 .....	224
表 6-5	中国/欧洲航线集装箱费率表 .....	225
表 6-6	中国/欧洲航线集装箱费率表 .....	226
表 6-7	欧洲航线转运附加费率表 .....	227
表 6-8	超重货物及超长货物附加费率表 .....	228
表 6-9	中国/欧洲、地中海航线等级费率表 .....	229
表 6-10	中国/欧洲、地中海航线附加费率表 .....	230
表 6-11	中国/欧洲、地中海航线冷藏货费率表 .....	231
表 6-12	集装箱运输中不同交接方式承运人收取的费用结构 .....	235
表 6-13	远东水脚公会规定的不同集装箱的最低运费吨 .....	236
表 7-1	航次结帐单 .....	254
表 7-2	进口订舱联系单 .....	269
表 7-3	进口货物报关单 .....	282
表 7-4	出口货物报关单 .....	285
表 8-1	货运事故种类及主要原因 .....	289

# 第一章 远洋运输概述

## 第一节 远洋运输的概念

### 一、运输业是物质生产部门

运输业是经济社会的命脉。自从人类社会中有生产和产品交换,作为流通环节的运输业便产生了,并随着科学技术的进步和社会经济的发展,运输业也日臻完善并且在国民经济中发挥着极为重要的作用。

运输是一种物质生产活动,而且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,它不直接生产出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。

从运输生产的过程看,运输业也不同于一般物质生产部门。它不象一般物质生产部门那样,由所耗用的原料构成物质产品的形体,流动资金所占比重较低,而它的产品即运输对象的位移,是随着生产过程的完成而被完全消费。因为不存在有形的产品,所以也不会产生库存。

运输生产的特殊性,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。如果没有运输生产,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,强有力地推动着社会生产力的发展,而随着社会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。历史事实也表明,要进一步提高社会生产效率和发挥社会生产力,运输生产必须与其他部门的生产活动相协调。运输系统本身也需要非常协调和具有较高的效率。

运输业又是资金密集型的产业,投资大而且建设周期长,所以运输业的发展,要“先行”于其他物资生产部门;在设施能力的安排上,要适当掌握运输能力的供给略大于运输的需求才能使运输业处于比较有利的地位。

在运输业的生产基金中,固定资产占着相当大的比重,运输产品的成本和价格,主要决定于固定资产的耗损和活劳动耗费的程度。

了解和掌握运输生产的这些特性,对于充分认识运输业的地位和作用,对于全面规划运输设施的发展,合理使用运输工具,深入分析营运收支,改善运输企业的经营与管理,以及正确地处理运输业务都是十分重要的。

### 二、远洋运输是运输业的组成部分

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几种不同的运

输方式:有陆上运输,水上运输,航空运输和管道运输等。其中陆上运输又可分为铁路运输和公路运输;水上运输又分为内河运输和海洋运输。而在海洋运输中,根据其活动范围,又有沿海运输和远洋运输之分。

远洋运输(ocean shipping)是海洋运输的一种,也是整个运输业的组成部分。若从地理概念理解,远洋运输是指以船舶为工具,从事跨越海洋运送货物和旅客的运输。然而,从运输业务的关系来理解,远洋运输则是指以船舶为工具,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,或者称为国际航运(international shipping)。也可以说,远洋运输是船舶经营人以提供船舶作为运输工具,从事国与国之间的货物和旅客的运输并收取运费的营业行为。由于国与国之间的运输有时并不一定需要跨越海洋,经过长距离的海上航行才能实现,而只需沿海航行即可实现。所以,从运输业务关系来看,远洋运输还包括部分沿海运输。不过,需要跨越海洋,经过长距离的海上航行则是远洋运输的主要部分。无论投入的船舶运力和所承运货物的数量都占很大的比重。

此外,从完成运输的全过程考虑,即广义的理解,远洋运输业所包括的范围要广泛得多,还需要一些为完成运输服务的其他辅助业务工作,如需要对所承运货物的装卸、理货、代理等业务都属于远洋运输业的范围。

### 三、远洋运输业

就当今世界已形成的国际间海洋运输的经营型态而论,通常认为只是单纯以经营国际航线上的船舶运输为主要业务的船公司或经营人,即船舶营运业才属于远洋运输业,实际上,它只是远洋运输业的狭义的概念。

事实上,国际航线上的船舶营运业只是远洋运输业的一个重要组成部分。广义地说,除主要经营国际航线上的船舶运输业务的船舶营运业外,本身拥有船舶,但并不自行经营运输,而将船舶用于出租的船舶租赁业;本身没有货物或船舶,而以代办或代理本来应由货主或船公司自行办理的业务为经营业务的货运代理业或船舶代理业;以及以促使订舱、租船或买卖船舶交易的成交,作为交易双方的媒介,以代为洽谈生意为主要业务的经纪人(broker);乃至港口的装卸、理货业等,都应属于远洋运输业。

在当前的远洋运输业中,上述构成远洋运输业的各个行业,有的是专营的,也有的是兼营的。不论是专营或兼营,作为一项独立的业务,不少航运国家都以法令规定了构成远洋运输业的行业种类,它们经营的业务内容,以及它们的法定地位。这些行业的种类和它们的业务内容大体包括:

#### 1. 船舶营运业

船舶营运业是指作为船舶经营人(operator)以自有的船舶或租用的船舶经营国际航线上客、货运输的行业。其所经营的可以是定期、定线的班轮运输和不定期、不定线,追随货源而安排就航航线的租船运输。

#### 2. 船舶租赁业

船舶租赁业是指船舶所有人本身不经营船舶的营运业务,而是将自有的船舶以光船租船(bare charter)的形式出租给承租人,由承租人作为船舶经营人经营船舶营运业务的行业。

#### 3. 货运代理业

货运代理业即通常所说的报关行(customs broker)或运输行(forwarding agent),是指以收取佣金,代货主办理货物出口、进口报关手续,或以自己的名义接受海上货物运输的托运,并

将自己承运的货物交由船舶经营人运输的行业。

#### 4. 海运经纪人

海运经纪人(broker)是以中间人的身份代办洽谈业务,促使交易成交的一种行业。在远洋运输中,有关货物的订舱和揽载,托运和承运,船舶的租赁和买卖等业务,虽然常由交易双方直接洽谈,但由海运经纪人作为媒介代办的作法已成为传统的习惯,尤其是在船舶的租赁和买卖业务的洽谈中都离不开海运经纪人的参与。

#### 5. 船舶代理业

船舶代理业是指接受船舶经营人或船舶所有人的委托,为他们的在港船舶代办在港的一切业务的行业。通常将为船舶经营人(船公司)代办船舶在港应办的各项业务和手续,或代为揽货的代理人称为船舶代理人(ship's agent)。如果再细分,为船舶经营人(或承租人)代办船舶在港业务的代理人称为船舶经营人(或承租人)代理人(operator's agent);为船舶所有人代办船舶在港业务的代理人称为船舶所有人代理人(owner's agent)。

另外,在船舶经营人代理人中,如果专为船舶经营人代办揽货业务的,则是揽货代理人(booking agent);只代办在装货港接受、保管货物和将货物装船的,则称为装船代理人(ship-ping agent);只代办在卸货港卸货、保管货物和向收货人交付货物的,则称为卸货代理人(landing agent)。

同样,船舶所有人代理人也可细分为只为船舶代办如补充燃料、淡水和给养,以及代办修船、船舶检验等船舶本身固有业务的管理代理人(husbanding agent),和接受了作为船舶出租人的船舶所有人的委托,为保护船舶所有人利益,对由承租人负责装卸的船舶在港装卸过程中进行监督的代理人,则称为监督代理人(supervisory agent)或保护代理人(owner's protective agent)。

#### 6. 装卸、理货业

装卸、理货业是一些接受货主或船舶经营人的委托,在港口分别为开航前或到达目的港后的船舶进行货物装卸、清点、交接、检查货物损坏程度和原因并作出公证、衡量散装货物重量等项作业的行业。这些行业都是远洋运输中不可缺少的。如果细分,这些行业主要有装卸业、理货业、鉴定业和衡重业。

装卸业是办理将货物装船和从船上将货物卸下的行业。经营这种行业的经营人也被称为装卸人或装卸业者(stevedore)。装卸人对于所在港口经常装卸的货物的包装、性质以及装卸方法都富有经验,对各种类型的船舶也都深有了了解,能参与制定装卸作业计划,委托人对他们的装卸技术也有所信任。但是,由于装卸和积载的质量对于船舶和货物的安全有密切的关系,所以,原则上这种作业都是在船长的监督和指挥下进行的。如果由于装卸人的故意、过失、疏忽、不熟练、使用装卸工具不当,或违反船长指挥而造成船舶货物的损坏或人身伤亡,装卸人应负赔偿责任。

理货业是在装货或卸货时,对货物的件数进行清点,并对货物的交接作出证明的行业。理货业的从业人员通常被称为理货人(tally man or checker)。理货通常是由货主或船公司各自委托他们的理货人,即分别由站在货主的立场(dock side)的理货人和站在船公司立场(ship side)的理货人会同进行的。在代表双方的理货人的会同确认下,才能证明货物交接的正确性。由于这种正确交接的证明有很强的公证性,所以不但理货人要有较全面的知识和熟练的方法,而且必须具有诚实、公正的品质。

## 第二节 远洋运输在国民经济中的地位和作用

### 一、远洋运输的重要性

海洋面积占地球表面面积的三分之二,并把陆地分隔成几块,使得各块陆地之间只有通过空中或海上交通才能相互沟通,实现各块陆地上人们之间的往来和物资的交流。但是,由于海洋运输具有运量大、成本低、能耗省、利用天然水域等优点,在交通运输中占有重要的地位。尤其是各块陆地间的国家之间的货物运输,实际上是以远洋运输为主要的运输方式。因此,远洋运输在国民经济中具有相当重要的作用。

#### 1. 远洋船队是保证本国外贸运输独立自主的坚强后盾

过去,国际航运完全被西方航运发达的资本主义国家所垄断,国际航运垄断资本操纵着国际航运市场,通过抬高运价和拒绝出租船舶来打击航运不发达国家的对外贸易,损害甚至扼杀这些国家的民族经济。世界上一切已经争取民族独立和社会革命的国家,都经历了长期的和艰巨的反对国际航运垄断和争取外贸运输独立自主的斗争。在这场斗争中,航运不发达国家普遍认识到,只有发展本国的商船队,才是摆脱西方航运发达国家控制的有力手段。新中国诞生初期,也曾遭到以美国为首的西方资本主义国家的封销、禁运和主要资本主义国家航商抬高运价,妄图利用经济手段,扼杀刚刚诞生的人民政权。当时,虽然依靠中波海运公司的船舶、华侨航商的船舶和一些友好国家的航运公司对国际航运垄断资本的运价进行了斗争,使高昂的运价得到了一定程度的缓解。但由于当时我国的远洋船队弱小,不能满足我国对外贸易的需要,仍要租用大量的外轮,仍有大量的外汇流入西方航商手中。长期以来资本主义国家船公司的运价仍维持在较高的水平上。经过近 20 年的努力,随着我国远洋船队的发展壮大,我国对外贸易对运输的需要逐渐得到满足,到 1975 年,我国远洋运输船舶承运的外贸货运量已占应承运份额的 70% 以上,取得了应有的自主权,基本上结束我国的对外贸易运输以租用外轮为主的局面,对我国的对外贸易起到了重要的后盾作用,反过来又有力地促进我国对外贸易的发展。在需要从国际市场上租用外轮时,也增强了向外国船东还价的实力。

另外,几十年的经验证明,凡发生紧张状态的水域,国外船东常拒绝在这些地区接受货物承运或只肯以高价承运。而对战略物资的运输,则只能依靠配备本国船员的本国远洋船舶来完成。就是美、日等国家也都从保障外贸运输的安全这样的政策高度,强调发展以本国船舶为核心的商船队的必要性。因此,即使是在我国远洋船队已获得一定发展的今天,在保障我国外贸运输独立自主方面,仍肩负着光荣和重要的职责,理所当然地应该做出新的贡献。

#### 2. 远洋运输是国家外汇收入的重要来源之一

国际贸易海运货物一般都采用 CIF(到岸价格)和 FOB(离岸价格)等价格条件成交。按照 CIF 价格条件,货价包括运费,由卖方派船将货物运至目的港;按照 FOB 价格条件,货价内则不包括运费,由买方派船到装货港装运货物。在对外贸易中,从维护本国权益出发,一般对出口货物都力争以 CIF 价格条件成交,而对进口货物则争取以 FOB 价格成交。就我国而言,如果出口货物能争取以 CIF 价格成交,由我方派船承运,除了可取得货款外,还可取得运费收入。同理,进口货物如以 FOB 价格成交,由我方派船前往发货港装运货物,则可节省外汇支出。因为由我方派船时,可大都使用我国远洋运输船舶承运,这时,虽然外贸部门也须向我国船公司支付运费,但这种运费的支付,只属于国内范围的内部收支,从国家整体来说,就可以增加外汇收

入,或者减少外汇支出。

在我国,外贸货物运费的支出一般占外贸进出口总额的7%~10%。70年代以前,由于我国自有的远洋运输船队弱小,远不能适应我国对外贸易的需要,不得不租用大量外轮,致使大量外汇外流。在1970年2月召开的全国计划工作会议上,周恩来总理发出了力争在1975年,在外贸运输方面基本结束租用外轮局面的伟大号召。从此,举国上下,遵照周恩来总理的指示,为积极壮大我国的远洋船队做出不懈的努力,到1975年实现了基本上结束主要依靠外轮的局面。

除此以外,当前我国的远洋运输船舶除了承担我国的外贸进出口运输外,还把运力投入国际航运市场,积极开展第三国的运输,这不仅能充分利用我远洋船舶的运力,而且还能直接为国家创造外汇收入。这时的远洋运输,实际就是一种“无形贸易”,或者也可以说是无形产品——运输劳务的输出。它是构成国家外汇收入的重要来源,对于平衡国家的外汇收支有着重要的意义。

因此,世界各国,特别是沿海各国都十分重视建立自己的远洋船队,发展本国的远洋运输业。一些航运发达国家,如挪威、丹麦等国船队的运力,主要是从事第三国货物的运输,外汇运费的收入则构成这些国家国民经济的重要支柱。

### 3. 发展远洋运输业有利于改善国家的产业结构和技术结构

远洋运输业是沿海国家不可缺少的骨干产业之一。它的发展,可同时促进和带动本国其他产业和科学技术的发展,并为扩大职工就业创造有利的条件。远洋运输是依靠航海活动实现的,航海活动的基础是造船工业和航海技术。造船工业是一项综合性的产业,它的发展又可带动钢铁工业、船舶技术设备工业、仪器仪表工业的发展,使原来比较薄弱的一些产业得以充实,并促进整个国家的产业得以改善。

随着远洋航海活动范围的扩大,也会促使航海科学研究水平的进一步提高,使征服海洋的科学技术不断发展。

此外,远洋运输业的发展,拥有一支规模庞大的远洋运输船队后,也可为今后建立大规模的拆船业提供条件,报废旧船拆解后的废钢,不仅可以出口外销,同时也可作为钢铁厂冶炼粗钢和特种钢提供廉价的原料,从而节省铁矿石和能源的消耗。

### 4. 远洋运输船队是国防的重要后备力量

战时,远洋运输船队历来都被用作后勤交通运输工具。远洋船队的强大与否,是国防力量强弱的重要标志之一,有时,它对战争的胜负起着举足轻重的作用。因而美、英等国都把本国的商船队称为“除陆、海、空军之外的第四军种”。

早在建国初期,我国为数不多的远洋船舶,在打破以美国为首的帝国主义对我国的军事和经济的封锁方面;六、七十年代在援越和援助柬埔寨抗击美国侵略的斗争中,以及在支援第三世界各国人民抗击帝国主义和霸权主义的斗争中,都曾作出了自己应有的贡献。当前,我国的远洋船队已有了相当的规模,并将进一步发展和实现现代化,这对我国的国防力量的增强,无疑将起着更重要的作用。

## 二、远洋运输的特点

作为海洋运输的重要组成部分的远洋运输,除了具有与沿海运输相同的,与陆上运输和航空运输相区别的特点外,还具有区别于沿海运输的独特的特点。沿海运输主要从事国内的运输,其活动范围较狭窄,航行距离较短,运输风险相对也较少,其经营几乎不受国际航运市场的



影响。远洋运输则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,航行距离长,运输风险更大,而且其活动要受有关国家法令、规章或国际公约的约束,经营也要受国际航运市场的影响。这些特点可以归纳为如下两方面:

### 1. 海上危险

远洋运输海上危险方面的特点主要表现在:

#### 1) 遭遇危险的可能性大

由于远洋运输船舶经常都是在长时间远离海岸的海洋上航行,也由于海洋环境复杂,气象多变,随时都可能遇上狂风巨浪,暴雨、雪,雷电,海啸,浮冰等人力不可抗御的海洋自然灾害的袭击,因而使远洋运输船舶在从事运输的过程中遭遇海上危险的机会要比沿海运输遭遇的机会多,尤其是需要经过一些世界上有名的风暴区域时,更是每时每刻都可能遭受这些自然灾害的袭击。

#### 2) 造成的损失巨大

远洋运输船舶一旦遭遇海上危险后,给船舶和货物所造成的损失往往是十分巨大和惊人的。这是因为一艘远洋运输船舶的规模较大,一次载运货物数量之多,是任何其他运输工具都无法比拟的。特别是那些大型船舶,一旦造成损失,其损失数额都十分巨大。而且当遭遇危险时得到外来力量的援救的及时性差,或者根本无法得到援救而使已经遭遇的危险和遭受的损失进一步扩大。

另外,对于油船遭遇事故,除了油船本身及所载的货油损失外,还会因货油洒入海洋而造成海洋环境的污染,其后果和损失更是惊人,甚至难以估计所带来的后果和损失,尤以那些超级大油船发生事故后更甚。例如1967年3月18日利比里亚籍12万吨级油船“托利·康荣”号在英吉利海峡七石礁附近触礁沉没事件,成为当时有史以来最严重的一起海洋油污事件。它所载运的11.8万吨原油有8万吨流入海洋,使英、法两国沿岸300km海域受到严重污染,仅为清除油污所动员的人力、物力就花费800万美元之巨。

#### 3) 为适应海上危险而发展起来的一些比较特殊的制度

面对着海上危险的客观存在,人们在长期海洋运输的实践并总结所发生的航海事故的情况下,为了分散危险,防止和减少海上事故的发生;为了在发生事故并带来损失时能得到一定的经济补偿;也为了促进海洋运输事业的发展,而逐步形成、发展起来并沿袭至今的,同时被普遍接受的一些适应海上危险的比较特殊的制度。这些制度包括共同海损制度、海上保险制度、海上救助制度、承运人责任限制制度和船舶所有人责任限制制度等。

### 2. 国际性

与沿海运输相比,远洋运输的另一方面的特点是它的国际性。远洋运输的业务经营就是适应这种国际性的特点而形成的。它主要表现在:

#### 1) 对国际航运市场的依存性

一个国家的远洋运输船舶,主要是承担本国进出口货物的运输,这是毫无疑问的。但是,常因进、出口货运量的不平衡,运输季节的不平衡,产、销地区的不平衡而使船舶的运力不能得到充分的利用。因此,一个国家的远洋运输船舶,除承担本国进出口货物的运输外,为了更充分地利用船舶的运力,以取得更好的营运经济效益,就需要使自己的船队进入国际航运市场,承揽其他国家的货载,积极开展第三国的运输。但是,国际航运市场(特别是不定期船市场)中汇集着许多国家的船舶经营人,他们之间为争揽货载而展开激烈的竞争。在这个市场上,对运力的供给与需求的平衡关系,左右着运价或租价水平的变动,任何个别的船舶经营人都不能对市场的