

海上运输经营知识 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/36/2021_2022__E6_B5_B7_E4_B8_8A_E8_BF_90_E8_c30_36013.htm 国际贸易海上运输按照

船舶的经营方式主要有班轮运输（又称定期船运输）和租船运输（又称不定期船运输）两种。一、班轮运输 班轮运输

（Liner Transport）是指船舶在固定的航线上和港口间按事先公布的船期表航行，从事客、货运输业务并按事先公布的费率收取运费。（一）班轮运输的特点和作用 1.班轮运输的特点

（1）“四固定”。即航线固定、港口固定、船期固定和费率的相对固定。这是班轮运输的基本特点。（2）运价内已包括装卸费用。货物由承运人负责配载、装卸，承运人和托运人双方不计算滞期费和速遣费。（3）承托双方的权利、义务、责任、豁免以船公司签发的提单条款为依据。2.

班轮运输的作用（1）特别有利于一般杂货和小额贸易货物运输。在国际贸易中，除大宗商品利用租船运输外，零星成交、批次多、到港分散的货物，只要班轮有航班和舱位，不论数量多少，也不论直达或转船，班轮公司一般均愿意接受

承运。（2）有利于国际贸易的发展。班轮运输的“四固定”特点，为买卖双方洽谈运输条件提供必要依据，使买卖双方有可能事先根据班轮船期表，商定交货期、装运期以及装运港口，并且根据班轮费率表事先核算运费和附加费用。从而能比较准确地进行比价和核算货物价格。（3）提供较好的运输质量。参加班轮运输的船公司所追求的目标是，保证船期，提高竞争能力，吸引货载。班轮公司派出的船舶一般

技术性能好，设备较全，质量较好，船员技术水平也较高。

此外，在班轮停靠的港口，一般都有自己专用的码头、仓库和装卸设备，有良好的管理制度，所以货运质量较有保证。

（4）手续简便，方便货方。班轮承运人一般采取码头仓库交接货物的做法，并负责办理货物的装卸作业和全部费用。通常班轮承运人还负责货物的转口工作，并定期公布船期表，为货方提供极大方便。二、班轮公会（Freight Conference）1

1、定义 班轮公会又称航运公会，俗称水脚公会。它是由两个或两个以上在同一条航线上经营班轮运输的船公司，为避免相互间的竞争，维护共同利益，通过在运价和其他经营活动方面签订协议而组成的国际航运垄断组织。2. 班轮公会的产生 创办海运业，不象开创铁路运输那样需要投入巨资，征用土地和铺设轨道。有意经营者不论规模大小，均可营运。仅有一条船的经营者，也可令其船借助天然航道通航世界各地。因此，海运业和其他行业相比更富竞争性。当某一条航线同时存在几家、几十家甚至更多的船公司经营班轮运输时，激烈的竞争尤易发生。在这种情况下，各船公司往往以降低运价来争揽货载。但是，运费又是船公司最主要的收入来源，如果无节制地降低运价，则会危及船公司的生存。正由于此，作为维护船公司自身利益的手段，在班轮公司之间产生了班轮公会的组织。1875年，经营英国至印度港口之间从事货运的英国七家公司成立的加尔各答班轮公会（Calcutta Conference），创世界班轮公会之先。目前在国际间的主要航线上，几乎无不存在班轮公会这类航运垄断组织。有些船公司同时经营数条班轮航线，也同时成为数家班轮公会的会员。这一情形强化了班轮公司之间的联系。资本雄厚的班轮公司甚至在几个班轮公会中占据垄断地位，左右公会事务。有

时几个班轮公会联手，组成联合公会，增强公会竞争力。例如，墨西哥湾联合水脚公会（Gulf Associated Freight Conference），就是由9个班轮公会联合组成，控制着墨西哥至欧洲北部、地中海、南非和东非的货运。

3，班轮公会的主要业务 班轮公会的业务主要是限制和调节班轮公会内部的相互竞争，同时防止或对付来自公会外部的竞争，从而达到垄断航线货载的目的。在限制和调节班轮公会内部的相互竞争时，班轮公会主要采取以下措施：

（1）制定费率 制定费率是班轮公会最主要的一项工作。所有参加公会的会员公司，协定共同遵守的费率，因此这一费率又称协定费率。在协定费率中，又有固定费率和最低费率之分。固定费率是指会员公司之间协议为某一航线制定的一个固定运价，所有会员公司都必须遵守并按统一的运价计收运费，不得有任何增减。最低费率是指会员公司为某一航线制定的一个最低费率，所有的会员公司只能按高于或等于所规定的费率计收运费，而不得按低于所规定的费率收费。

（2）统一安排营运 班轮公会在其控制的航线上，限制航次及挂靠港口，规定各会员公司在一定时期内船舶艘次数和每一航次的靠港数，并制定船期表。对此各会员公司都必须遵守。公会在安排营运时的另一措施是限制货载，为各会员公司划定装货区域，规定各会员公司在一定时期内货载的分配数额，但允许有一定百分比的伸缩。

（3）统筹分配收入 公会为了平衡各会员公司的利益，将会员公司的运费收入的全部或部分集中起来，按预先规定的比例进行分配。对那些为公会利益作出牺牲的会员公司而言，此为一种补偿性安排。着眼于防止或对付来自外部的竞争，公会又采取以下措施：

（1）规定延期回扣制

(Deferred Rebate System) 规定延期回扣制，是班轮公会争揽货载时通常采用的回扣制度，按照这一制度规定，货主必须同公会签订所谓“忠诚信约” (Loyalty contract)，即在一定时期内，货主将自己的货物全部交由某一班轮航线的班轮公司运输，在计算期届满时，可按整个计算期间所支付运费总额的一定百分比从班轮公会取得回扣。按照延期回扣制，在连续两段期间内，货主将其货物全部交给该班轮公会运输，才能得到自己应得的回扣。否则将被剥夺回扣享受权。(2) 合同费率制 (Contract Rate System) 合同费率制又称双重费率制 (Dual Rate System)，它实际上是延期回扣制的替代方式。在这种制度下，货主与班轮公会签订全部交运合同，享受特别低廉的公会运价或运价不变的待遇。那些没有与班轮公司签订全部交运合同的货主则不能享受合同费率，而必须按非合同费率计收运费。(3) 安排战斗船 (Fighting Ship) 安排战斗船是班轮公会船舶与非会员船舶展开竞争的重要方式。当班轮公会垄断的航线上出现非会员船舶营运时，班轮公会即按照非会员船舶航行的相同船期和停靠港口，派出战斗船，以低于非会员的费率揽货承运，直到对方被挤出该航线为止。至于战斗船的一切损失，则由公会成员共同承担。

4. 关于《1974年联合国班轮公会行动守则公约》

(Convention On a Code of Conduct for Liner Conference, 1974) 进入20世纪60年代以后，广大的发展中国家为了发展民族经济，维护国家利益，强烈要求改变旧的经济体系，建立新的世界经济秩序。在国际航运领域，它们强烈反对受发达国家控制的班轮公会的各种垄断性做法，认为班轮公会把运价定在发达国家和工业国家而不利于发展中国家和原料出口国的

水平上，是不合理的、不公平的。为了改变这一现象，1972年4月至5月间，在智利首都圣地亚哥举行的第三届联合国贸易和发展会议（United Nations Conference on Trade and Development，缩写为UNCTAD）上，“七十七国集团”拟定了《班轮公会行动守则公约草案》，以限制班轮公会的活动。联合国大会于同年12月19日作出决议，并提交给秘书长。此后联合国贸易和发展会议主持召开的全权代表会议审议并通过了此案，1974年4月6日在日内瓦通过了《联合国班轮公会行动守则公约》，该公约于1983年10月6日正式生效。中国政府曾派代表团参加拟定和审议公约的工作，并于1980年9月23日加入公约。由于我国的远洋运输企业不参加任何班轮公会，因此我国不履行该公约的任何具体义务。《联合国班轮公会行动守则公约》分七个部分（共54条）和一个附件，其主要内容包括：（1）公约的宗旨 维护世界海洋货运有秩序的发展，促进班轮运输更有效地为国际贸易服务，保证班轮运输的提供者和使用者的利益均衡，不对任何国家的船主、托运人或对外贸易实行任何歧视。（2）货载分配原则 这是公约的核心条款，旨在反对国际航运垄断。公约规定，凡是参加公会的班轮公司均享有航次和装货的权利。在班轮公会服务的航线上，对于班轮公会揽运的货载，由航线两端国家的会员班轮公司各占40%，其余20%由第三国会员公司承运。这就是有名的公会会员公司间4：4：2货载分配原则。（3）公会协议 这一条款是对公会作出协议的程序规定。公约规定，一项公会协议所包含的作出决定的程序，应以全体正式会员公司一律平等的原则为基础。公约还规定，未经两国中的一国航运公司的同意，不能对公会协议中规定的有

关该两国间贸易方面的问题作出决定。这些规定，反映了在班轮公会内部，包括发展中国家的航运公司在内的所有参加公会的会员公司享有平等权利，从而动摇了航运大国垄断并操纵班轮公会的基础。（4）费率公约规定，运费率应视商业上可行的范围，尽量确定在最低水平，同时应当使船东获得合理的赢利。关于运费率的调整，公约规定如果班轮公会要求全面提高运费率，应将其提高的幅度、实施的日期、提高的理由等，至少于150天前通知托运人或托运人组织，并规定两次提高费率的间隔时间不得少于10个月。（5）战斗船公约规定禁止使用战斗船。（三）班轮运价 班轮运费是承运人为承运货物而收取的报酬，而计算运费的单价（或费率）则称班轮运价。1、班轮运价的特点（1）班轮运价的收取包括货物从启运港到目的港的运输费用以及货物在启运港和目的港的装、卸费用。（2）班轮运价一般是以运价表的形式公布的，是比较固定的。（3）班轮运价是垄断性的价格。（4）班轮运价由基本费率和各种附加费所构成。2．班轮运价表（1）运价表的分类 班轮运价表的分类方法主要有以下两种：从运价表的制订来划分 班轮公会运价表。班轮公会制订的运价表，为参加公会的班轮公司所使用。它规定的运价比较高，是一种垄断性的运价表，承运的条件也有利于船方。远东水脚公会运价表即属此种。 班轮公司运价表。由班轮公司自己制订的运价表，如中远集团运价表。 货方运价表。由货方制订，船方接受使用的运价表。能制订运价表的货方，一般是较大的货主，并能保证常年有稳定的货源供应。中外运运价表即属此种。从运价表的形式来划分 等级运价表。等级运价表是将全部商品分成若干等级，每一个等

级有一个基本费率。该运价表的优点是基本费率数目少。

单项费率运价表。这种运价表是将每种商品及其基本费率同时列出，每个商品都有各自的费率。

(2) 运价表的内容

班轮运价表一般包括以下一些内容：

- 说明及有关规定。这部分内容主要是该运价表的适用范围、计价货币、计价单位及其他的有关规定。
- 港口规定及条款。主要是将一些国家或地区的港口的规定列入运价表内。
- 货物分级表。列明各种货物所属的运价等级和计费标准。
- 航线费率表。列明不同的航线及不同等级货物的基本运费率。
- 附加费率表。列明各种附加费及其计收的标准。
- 冷藏货费率表及活牲畜费率表。列明各种冷藏货物和活牲畜的计费标准及费率。

3. 班轮运价的计算标准

(1) 按货物的毛重计收。在运价表中，以“W”字母（英文weight的缩写）表示。一般以一公吨为计算单位，吨以下取二位小数。但也有按长吨或短吨计算的。

(2) 按货物的体积计收。在运价表中，以“M”字母（英文Measurement的缩写）表示。一般以一立方米为计算单位。但也有按40立方英尺为一尺码吨计算的。

(3) 按货物的毛重或体积计收运费，计收时取其数量较高者。在运价表中以W/M字母表示。按惯例凡一重量吨货物的体积超过一立方米或40立方英尺者即按体积收费；一重量吨货物其体积不足一立方米或40立方英尺者，按毛重计收。

(4) 按货物的价格计收运费，又称从价运费。在运价表中以“adval”（拉丁文ad valorem的缩写）表示。一般按商品FOB货价的百分之几计算运费。按从价计算运费的，一般都属高值货物。

(5) 按货物重量或体积或价值三者中最高的一种计收，在运价表中以“W/M or ad val”表示。也有按货物重量或体积计收，然后

再加收一定百分比的从价运费。在运价表中以“W/M plus ad val”表示。（6）按货物的件数计收。如汽车、火车头按辆（per unit）；活牲畜如牛、羊等按头（per head）计费。（7）大宗低值货物按议价计收运费（Open Rate）。如粮食、豆类、煤炭、矿砂等。上述大宗货物一般在班轮费率表内未被规定具体费率。在订舱时，由托运人和船公司临时洽商议订。议价运费比按等级运价计算运费为低。（8）起码费率（Minimum Rate）。是指按每一提单上所列的重量或体积所计算出的运费，尚未达到运价表中规定的最低运费额时，则按最低运费计收。应当注意的是，如果不同商品混装在同一包装内，则全部运费按其中较高者计收。同一票商品如包装不同，其计费标准及等级也不同。托运人应按不同包装分列毛重及体积，才能分别计收运费，否则全部货物均按较高者收取运费。同一提单内如有二种或二种以上不同货名，托运人应分别列出不同货名的毛重或体积，否则全部将按较高者收取运费。

4. 班轮运价的构成

班轮运价由基本费率

（Basic Freight Rate）和多种附加费（Additional or Surcharges）所构成。基本费率即班轮航线内基本港之间对每种货物规定的必须收取的费率，包括各航线等级费率、从价费率、冷藏费率、活牲畜费率及议价费率等。附加费是对一些需要特殊处理的货物或由于客观情况的变化等使运输费用大幅度增加，班轮公司为弥补损失而额外加收的费用。附加费的种类很多，而且随着客观情况的变化而变化。以下为几种常见的附加费。（1）超重附加费（Over Weight Surcharge）一件货物的重量（毛重）达到或超过一定重量时，该货物即为超重货物。各船公司对一件货物重量规定的限量不一致。超重货

物在装卸、配载等方面会增加额外劳动和费用，故船公司要加收超重附加费。（2）超长附加费（Over Length Surcharge）一件货物的长度达到或超过规定的长度，该货物即为超长货物。对超长货物的长度限制各船公司也不一样。超长货物同超重货物一样，在装卸、配载时会增加额外劳动和费用，因此船公司要加收超长附加费。（3）燃油附加费（Bunker Adjustment Factor or Bunker Surcharge，缩写为BAF or BS）这是因燃油价格上涨而加收的费用。（4）港口附加费（Port Surcharge）指由于一些港口设备差，装卸效率低，费用高，因船舶成本增加而加收的附加费。（5）港口拥挤附加费（Port Congestion Surcharge）指由于港口拥挤，船舶需长时间等泊，为弥补船期损失而收取的附加费。该项附加费随港口拥挤程度的变化而调整。如港口恢复正常，该项附加费即可取消，所以变动性很大。（6）货币贬值附加费（Currency Adjustment Factor，缩写为CAF）指为弥补因收取运费的货币贬值造成的经济损失而收取的费用。一般随着货币贬值的幅度按基本费率的百分之几收取。（7）绕航附加费（Deviation Surcharge）由于某种原因，船舶不能按正常航线而必须绕道航行，从而增加航运开支，为此加收的附加费称绕航附加费。这是一种临时性的附加费，一般说来，如正常航道恢复通行，该项附加费即被取消。（8）转船附加费（Transshipment Surcharge）对运往非基本港的货物，需在中途港转运至目的港，为此而加收的附加费称转船附加费。（9）直航附加费（Direct Additional）对运往非基本港的货物，一次货量达到一定数量时，船方可以安排直航卸货，为此需加收直航附加费。直航附加费一般比转船附加费低。（10）选卸港附加费

(Additional for Optional Destination) 由于贸易上的原因，在办理货物托运时尚不能确定具体卸货港，需要在预先选定的两个或两个以上的卸货港中进行选择，为此而加收的费用称选卸港附加费。在这种情况下，货方必须在该航次中船舶抵达第一卸货港48小时前向船方宣布。选择卸货港只限于船舶航次规定的挂港或航区内，并按所列供选择的港口中计费高的费率计算。如实际选择了费率低的港口卸货，多收部分运费不予退回。班轮附加费名目繁多。除上述各项附加费外，还有变更卸货港附加费 (Additional for Alteration of Destination)、洗舱费 (Cleaning Charge)、重蒸费 (Fumigation Charge)、冰冻附加费 (Ice Additional) 等。各种附加费的计算方法主要有两种，一种是以百分比表示，即在基本费率的基础上增加一个百分比；另一种是用绝对数表示，即每运费吨增加若干金额，可以与基本费率直接相加计算。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com