

国际贸易知识：认识海运

产品名称	国际贸易知识：认识海运
公司名称	深圳市红三羊供应链有限公司
价格	.00/件
规格参数	
公司地址	深圳市罗湖区南湖街道东门南路1006号文锦渡口岸综合报关大楼628E
联系电话	0755-25108873 18807550903

产品详情

海洋运输(sea transport; ocean transport)是国际贸易最传统、最重要的运输方式。

它具有其基本优势：

一是运量大，海运船舶的运载能力远远大于铁路和公路运输车辆的运载能力，世界大型油船达到50万吨级；

二是运费低，因为运量大、航程远，分摊于每吨货物的运输成本就少，因此运价相对低廉；

三是对货物的适应性强，远洋运输的船舶可适应多种运输的需要。

它也有其基本劣势：

一是易受自然条件和气候等因素影响，风险较大；

二是普通商船的航运速度相对较慢，因而，对不能经受长时间长途运输的货物和易受气候条件影响以及急需的货物，一般不宜采用海运。

海运业务根据船舶经营方式可以分为班轮运输(liner transport)和租船运输(charter transport)两种。

1、班轮运输

班轮是指按照预定的航行时间表，沿着固定的航线，按照既定的港口顺序，收取相对固定的运费（即“四定”），经常从事航线上各港口之间运输的船舶。

（1）班轮运输的特点

有“四定”的基本特点；

船方负责配载装卸，装卸费包括在运费中，货方不再另付装卸费，船货双方也不计算滞期费和速遣费；

船货双方的权利、义务与责任豁免，以船方签发的提单条款为依据；

班轮承运货物的品种、数量比较灵活，货运质量较有保证，且一般采取在码头仓库交接货物，故为货主提供了较便利的条件。

（2）班轮运费

班轮运费包括基本运费和附加费两部分。

前者是指货物从装运港到卸货港所应收取的基本运费，它是构成全程运费的主要部分；后者是指对一些需要特殊处理的货物，或者由于突然事件发生或客观情况变化等原因而需另外加收的费用。

有的是在基本运费的基础上，加收一定百分比；有的是按每运费吨加收一个绝对数计算。

常见附加运费有以下10种：

燃油附加费；

港口附加费；

港口拥挤附加费；

转船附加费；

绕航附加费；

超重、超长附加费；

货币贬值附加费；

变更卸货港附加费；

直航附加费；

选港附加费。

基本运费的计收方法和标准。

根据货物的不同，班轮运费的计收方法和标准主要有以下几种。

按货物重量(weight)计算，以“W”表示。如1公吨（1

000公斤)、1长吨(1016公斤)或1短吨(907.2公斤)为一个计算单位,也称重量吨。

按货物尺码或体积(measurement)计算,以“M”表示。如1立方米(约合35.3147立方英尺)或40立方英尺为一个计算单位,也称尺码吨或容积吨。

按货物重量或尺码,选择其中收取运费较高者计算运费,以“W/M”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。

按货物FOB价收取一定的百分比作为运费,称从价运费,以“AD VALOREM”或“ad.val.”表示。这原是拉丁文,按英文是“按照价值”(according to value)的意思,一般适用于高值货物。

按货物重量或尺码或价值,选择其中一种收费较高者计算运费,以“W/M or ad.val.”表示。

按货物重量或尺码选择其高者,再加上从价运费计算,以“W/M plus ad.val.”表示。

按货物的件数计收。对包装固定,包装内的数量、重量、体积也固定的货物,以及对那些用其他方法难以计收的商品,如汽车,活牲畜等,按“每头”(per head)计收;车辆有时按“每辆”(per unit)计收;起码运费按“每提单”(per B/L)计收。

按临时议定的价格(open rate)计收运费。由承运人、托运人双方临时议定的价格收取运费。一般多用于大宗低价货物,如粮食、煤炭、矿砂等。

按起码费率计收,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。

班轮运价表:

根据费率结构,可以将班轮运价表分为等级费率运价表(class rate freight tariff)和单项商品费率运价表。

等级运价表是将货物分成若干等级,每一等级规定一个基本费率,商品被归为几级就采用该级的费率计征运费。一般将货物分为20个等级,第1级运费率最低,第20级运费率最高。

单项商品费率运价表是将每项商品及对应的基本费率逐个开列,为每项商品规定单独的费率。

等级运价表包含货物分级表(classification of commodities)和航线等级费率表(scale of class rate)。前者将不同货物按字母顺序排列,并分别表明特定货物所属等级和相应的计费标准;后者按不同的航线和货物分级规定基本费率。

货物分级表

中国-东非航线等级费率表(单位:港元)

根据一般费率表规定：不同的商品如混装在一个包装内（集装箱除外），则全部货物按其中收费高的商品计收运费；同一种货物因包装不同而计费标准不同，但托运时如未申明具体包装形式时，全部货物均要按运价高的包装计收运费；同一提单内有两种以上不同计价标准的货物，托运时如未分列货名和数量，计价标准和运价全部要按高者计算。

这是在包装和托运时应该注意的。此外，对无商业价值的样品，凡体积不超过0.2立方米，重量不超过50公斤的，可要求船方免费运送。

班轮费率表中还有起码运费的规定：每张提单的最低运费，根据不同地区、是否转船等情况决定。

班轮运费的具体计算步骤。

首先要明确：班轮运费=基本运费+附加运费=基本运费×（1+附加费率）。

其计算步骤如下：

第一步，根据货物的英文名称从货物分级表中查出有关货物的计费等级和计算标准；

第二步，从航线费率表中查出有关货物的基本费率；

第三步，加上各项需支付的附加费率，得出有关货物的单位运费；

第四步，将计算出的单位运费乘以计费重量吨或尺码吨，即得到该批货物的运费总额。

例：

某企业出口柴油机一批，共15箱，总毛重为5.65公吨，总体积为10.676立方米，由青岛装中国远洋运输公司轮船，经香港转船至苏丹港，试计算该企业应付船公司运费多少？

解答：

首先，按柴油机的英文名称diesel engine，查阅货物分级表，柴油机属于10级，计算标准为W/M；

然后在内地—香港航线费率表中查出10级货从青岛运至香港的费率为每运费吨22美元，香港中转费为13美元；

再从香港—红海航线费率表中查出10级货的费率为95美元；

最后查附加费率表，了解到苏丹港要收港口拥挤附加费，费率为基本运费的10%。

因此，该批货物每一运费吨的运费应为：

$$22 + 13 + 95 + 95 \times 10\% = 139.5 \text{ (美元)}$$

由于该批货物的尺码（10.676运费吨）较重量吨（5.65运费吨）为高，而其计费标准为W/M，应按尺码吨计，

$$\text{共需支付总运费} = 10.676 \times 139.5 = 1489.302 \text{ (美元)}$$

答：应付总运费1489.302美元。

2、租船运输

租船运输(shipping by chartering)又称不定期船运输。在租船运输业务中，没有预定的船期表，船舶经由航线和停靠的港口也不固定，须按租船双方签订的租船合同来安排；有关船舶的航线和停靠的港口、运输货物的种类以及航行时间，运费或租金等也由双方根据租船市场价格在租船合同中加以约定。

租船运输按租船性质可以分为：定程租船(voyage charter; trip charter)、定期租船(time charter)、光船租船(bare boat charter)、光船租购(bare boat charter and purchase)、包运租船(contract of affreightment)等5种。其中定程租船与国际货物贸易合同有时有直接关系。

(1) 定程租船

定程租船，又称航次租船，是指由船舶所有人负责提供船舶，在指定港口之间进行一个航次或数个航次，承运指定货物的租船运输。在此方式下，船方、租方均以定程租船合同为准。租方据此提交货物并支付运费，船方据此将全部或部分舱位出租，并负责货物运输。

除装卸费用等少数几项费用由船租双方协议分担外，航行、管理和其他费用均由船方承担。

定程租船就其租赁方式的不同分为：

单程租船(single trip charter)，又称单航次租船；

来回航次租船(return trip charter)；

连续航次租船(consecutive trip charter)。

定程租船的特点：

船舶的营运调度由船舶所有人负责，船舶的燃料费、物料费、修理费、港口费、淡水费等营运费用也由船舶所有人负担；

船舶所有人负责配备船员，负担船员的工资、伙食费；

航次租船的租金通常称为运费，运费按货物的数量及双方商定的费率计收；

在租船合同中需要订明货物的装、卸费用的承担人。

定程租船是租船市场上最活跃，且对运费水平的波动最为敏感的一种租船方式。在国际现货市场上成交的绝大多数货物（主要包括液体散货和干散货两大类）都是通过定程租船方式运输的。

在签订租船合同时，承租双方需约定船舶的装卸速度以及装卸时间的计算办法，并相应地规定延滞费和速遣费率的标准及计算方法。

(2) 定程租船费用

1、受载期（费用的计算期）。

受载期是指租方可接受船舶的最早装货日期（受载日）至租方可接受的最晚装货日期（解约日）。有可能出现“受载日未到船先到”或“解约日已到船未到”等情况。

2、运费的支付方式。

定程租船运费是指货物从装运港至目的港的海上运费。其计算方法主要有两种：

一种是根据运费率(rate of freight)，规定按装船时的货物数量(intaken quantity)还是按卸船时的货物数量(delivered quantity)来计算总运费；

另一种是整船包价(lump-sum freight)，即规定一笔整船运费，船东保证船舶能提供的载货重量和容积，不管租方实际装货多少，一律按照整船包价支付。

定程租船运费率的高低取决于诸多因素，如租船市场的运费水平、承运的货物价值、装卸货物所需的设备和劳动力、运费的支付时间、装卸费的负担方法、港口费用的高低及船舶经纪人的佣金高低等。

定程租船运费有预付和到付之分。预付有全部预付的，也有部分预付的；到付有船到目的港开始卸货前付的、边卸货边付的，也有货物卸完后支付的。

3、装卸费用的划分。

关于定程租船的装卸费，具体做法是：

船方负担装货费和卸货费，又称为“班轮条件”(liner terms)；

船方管装不管卸(Free Out, FO)；

船方管卸不管装(Free In, FI)；

船方不管装和卸(Free In and Out, FIO)；

船方不管装卸、理舱和平舱(Free In and Out, Stowed and Trimmed, FIOST)。

4、许可装卸时间。

许可装卸时间是指因船方不能直接控制装卸时间，故在合同中订明，租方应在多长时间完成装卸；简称“许可时间”：天、小时、装卸率。在确定装卸数量后，装卸率可以折算为装卸时间。许可时间表示方法有以下几种。

连续日：连续装卸24小时（如3个连续日），不扣除风雪日（坏天气）、周末、法定节假日等实际不应装卸的时间。

工作日：按装卸港口习惯可进行正常工作的时间，扣除周末和法定节假日，但不扣除风雪日。

累计8小时工作日：累计工作时间达8小时为一个工作日，扣除周末和节假日。

累计24小时工作日，累计工作时间达24小时为一个工作日，扣除周末和节假日。

晴天工作日：扣除周末、节假日和风雪日的（8小时）正常工作日。

连续24小时晴天工作日：扣除周末、节假日和风雪日后，连续工作24小时正常工作日。

关于许可时间的扣除，要注意以下几点：工作日已表明“周末和节假日例外”，但最好还是注明“Weekends and Holidays Excepted”；周末为“周五或周六12：00至周一8：00”；在除外时间里若有实际作业，执行“不用不算，用了即算”，即周末节假日例外，除非使用(Weekends and Holidays Excepted Unless Used)；或“不用不算，用也不算”，即周末节假日例外，即使使用(Weekends and Holidays Excepted Even Used)；许可时间计算以前，实际已经作业的时间，是否记入，应明确在合同中订明。

5、滞期费(demurrage)和速遣费(dispatch money)。

定程租船合同中，当船舶装货或卸货延期超过装卸货时间时，由租方向船方支付滞期费。在英国，滞期费被认为是约定性损害赔偿(liquidated damages)，而在美国，滞期费被认为是延期运费(extended freight)。滞期费率通常在租船合同中约定。有些合同规定，超过一定的滞期时间后则必须支付额外滞期费或者船期损失。

大部分合同会规定，只要滞期费发生，船舶就处于滞期状态(on demurrage)。一旦船舶处于滞期状态，在计算滞期费时就不再减去周末这样的除外时间，所以有这样的说法：一旦滞期，永远滞期(once on demurrage, always on demurrage)。

定程租船合同中，承租人实际使用的装卸时间比合同约定允许使用的装卸时间短，因而缩短了船舶为装卸作业而停留在港口或泊位的时间，使得船舶产生速遣。

船方因船舶产生速遣而需要向租方支付速遣费。定程租船实务中，速遣费率通常规定为滞期费率的一半。

速遣费实际上是船方用来鼓励租方尽快完成装卸作业、缩短船舶滞港时间以提高船舶营运效率的一种奖励。