

## 国际航运管理 选择题整理

### 2、方向不平衡系数

$$\rho_{\text{方向}} = \frac{\sum Q_{\text{正}} + \sum Q_{\text{反}}}{\sum Q_{\text{正}}}, \text{ 其中: } 1 \leq \rho_{\text{方向}} \leq 2$$

### 3、时间不平衡系数

编辑

添加图片注释，不超过 140 字（可选）

集装箱长期租赁：金融租赁、实际使用期租赁；  
即期租赁：单程租赁、来回程租赁；灵活租赁 班轮经营合作方式：班轮公会（开放式班轮公会、封闭式班轮公会）、联营体、战略联盟（技术协议、全方位整合性合作） 论述题整理 国际航运业特征：

- 1.属于服务业，是从贸易中派生的一种对运输的需求；
  - 2.开放性与自由竞争；
  - 3.规模经济；
  - 4.需要多种运输方式配合，并促进其他运输方式的发展；
  - 5.是一个成熟的业界，具有完善的专业性群体。
- 国际航运系统构成要素：  
1. 国际航行船舶 2. 国际性商港 3. 国际贸易海运货源

4. 国际航运经营人及行业群体
5. 国际航运法规
6. 航运外部环境

海运强国发展战略：

- 一、具有强大的国际海运船队；
- 二、形成现代化的港口体系；
- 三、拥有立足国内、面向全球的品牌企业；
- 四、完善的水上支持保障系统；
- 五、高效的快速反应能力。

航运需求的经济特征：

- 1 . 航运需求是一种派生需求
- 2 . 航运个别需求多样性和特殊性
- 3 . 航运总体需求带有一定的规律性

影响航运需求的主要因素：

1.经济发展的因素 2.自然的因素 3.政治条件的因素

4.其它因素：

某些大宗商品价格的涨跌，各种货币汇率的变动；各国产业结构的变化；新技术的不断采用；各种替代产品的发展；生产力配置的合理化等。

航运需求弹性的特点：总体来说，国际航运需求弹性是较小的。原因：

（ 1 ）海运是国际贸易不可缺少的一种运输方式，绝大多数贸易商品必须依赖海上运输，所以，运价的变动不会引起需求量有很大的变化。

（ 2 ）贸易商人或产业主在大多数情况下可以把运费增加的部分转加到贸易商品价格上去。

（ 但在考虑国内航运需求及不同货类市场情况时，水运需求随运价变动而变化的情况还是比较明显的。 ）

影响航运需求弹性的主要因素：

（ 1 ）货物承担运输费用的能力

货价较高者，承担运费的能力较强，即需求弹性很小。

（ 2 ）货物本身的需求弹性

有些物资一旦稀缺或价格昂贵时，能找到代用物资，则 需求弹性就大。

（ 3 ）运输方式的取代性

随着运输网的发展，运输技术的进步，使合理运输路线发生变化，在各种运输方式之间会产生多种可替代性，这种替代性越大，则需求弹性越大。

航运供给的经济特征：

1.航运产品的非贮存性 2.运输的不平衡性（表现在时间、空间上）

3.运输产品的生产与消费脱节性

（船舶获得货载或货物交由船舶载运，不是随时随地可以实现的，为满足需求，船舶常需待时、亏载，或空驶一段航程，这也会造成吨位供给的浪费。）

影响航运供给的因素：

（一）宏观因素：

由于航运供给基本上取决于航运需求，因此所有影响航运需求的因素都会对航运供给产生影响。

1.政治方面的动机 2.经济方面的动机 3.军事方面的动机  
4.造船成本和技术方面的因素

5.航运市场的景气与否

（二）微观因素：

(a) 船型及大小 (b) 航行速度 (c) 在港时间 (d) 营运/维修时间比 (e) 舱位利用率

航运供给弹性的特点：

（1）定期船与不定期船

定期船供给弹性小，不定期船供给弹性相对较大；

（2）个别企业与整个市场

个别企业供给弹性大，整个市场供给弹性小；

（3）运价上升与运价下跌

运价上升时有较大的弹性，运价下跌时供给弹性较小；

（4）短期与长期

短期内供给弹性小，长期供给弹性大；当市场没有外在运力调入时，在运力利用率很高时，供给的运价弹性小，当运力利用率很低时，供给的运价弹性大。

影响新造船价格的主要因素：

- (1) 航运市场的运价水平
- (2) 对航运市场未来趋势的预测
- (3) 国际信贷的优惠程度
- (4) 造船能力的利用程度
- (5) 造船成本：材料、配件价格、工人工资
- (6) 所订造船舶的技术和设备要求：  
船舶尺寸、船舶类型、船舶结构、推进装置、专用设备

国际航运市场概念：

拥有货物需要寻找船舶将货物运往目的地的对运输劳务的需求，与拥有船舶能为货主提供运输劳务为目的的供给之间实现供需结合的媒介体。这种媒介体包含：

- (1)表示一定的交易场所，如波罗的海交易所，纽约海运交易所等；
- (2)表示一定地理区域间的航运劳务情况，如香港市场，南美市场等；（供给情况）
- (3)表示需求方对某种运输劳务的需求，如散货市场，租船市场等。（需求情况）

船舶适航条件：

船舶适航条件是指船舶能顺利地在水上航行并进行运输服务，而必须达到或具备的技术、安全法律等方面所规定的条件。

主要通过：

- 船舶登记 • 船舶检验 • 船舶入级 • 船舶签证 • 船舶保险
- 船员配备，等方式，进行控制、监督和执行。

一个完整的水运组织过程包括：

- 1) 在发货港从货主或其他运输工具接收货物；
- 2) 货物在发货港内储存、保管、准备装船；

- 3) 货物在发货港装船； 4) 运输船舶载货从发货港航行至收货港；
- 5) 货物在收货港卸船； 6) 货物在收货港储存、保管、准备交货；
- 7) 货物在收货港交付货主或用其他运输工具继续运输

航次生产活动组织程序：

- 1、合理组织航次货载 2、合理选择航线挂港 3、合理安排油水补给
- 4、正确估算航次装载量，充分发挥船舶载重性能

船舶航次计划：

是根据船舶作业计划对具体船舶提出的一个航次的具体任务。它是在航次开始之前由企业调度部门发给船舶的必须执行的正式文件。

需要补充航次计划的主要内容

航次结束后，船长应填写“航次总结报告”递交给计划统计部门。

班轮经营特点：

- 1、班轮经营要求有足够的经济实力 2、改变航线、退出市场的伸缩性小
- 3、按航线经营，与其他航线的关联较少 4、保证班期是班轮运输组织的核心工作
- 5、班轮经营经常存在运力不能充分利用的情况
- 6、每个航次的总成本变化不大，盈利水平主要取决于运费收入的多少

配船的原则：

- 1 . 船舶必须和货物相适应 2 . 船舶必须和航行条件相适应
- 3 . 船舶必须和港口条件相适应 4 . 专船专线； 5 . 大船大线
- 6 . 班轮运输船舶技术性能较好，同一航线上，船型相似。

航线集装箱需备量影响因素：

1. 航线配置的集装箱船舶数
2. 集装箱船舶往返航次时间
3. 集装箱船发船间隔
4. 集装箱船舶载箱量及其利用率
5. 集装箱在港口的堆存期及在内陆的平均周转天数
6. 集装箱在内陆周转中可能发生的修理、积压和延误
7. 各种箱型在往返航向上的使用量不平衡
8. 中途港配置周转箱量

班轮公司获取集装箱的途径：

自购集装箱；租赁集装箱；班轮公司间的合作用箱；班轮公司在某些港口的富余箱以适当的方式，如转租、免费用箱等提供给其他班轮公司使用，然后在需箱地区或调箱费用较低的地区收回集装箱；班轮公司与集装箱制造厂合作，利用厂商向其他国家和港口发货之际，向他们提供免费运输服务，同时免费或以较低的费用使用他们的新箱。

班轮公会的政策内容：

#### （一）消除会员间内部相互竞争措施

1. 制订统一规则,各会员公司必须遵守；
2. 规定统一运价，各会员公司不得以低于公会规定的运费率揽货；
3. 制订标准佣金率，各会员公司不能任意给货运代理或揽货经纪人超过规定的佣金；
4. 统一安排营运。限制航次和挂靠港口、限制货载等；
5. 制定分摊协议，使会员按货量或运费金额分配一定货载；
6. 统筹分配收入
7. 统一步骤和行动，共同对付外来竞争

#### （二）班轮公会的对外政策

①延期回扣制(Deferred Rebate System)

②使用战斗船(Fighting Ship)

### ③合同运费制(Contract Rate System)

由于同时存在着“非合同费率”，又称“双重费率制”。

④三重费率：由合同运费、非合同费率和特别合同费率组成。特别合同费率指在双重费率合同中另外追加禁止货主以FOB价格条件出口货物的条款。一般合同费率比非合同费率低10%左右，而特别合同费率则比非合同费率低20%左右。

## 对班轮公会的评价

### (一) 肯定性评价

- 1、稳定市场，保障国际贸易运输的供给，社会整体福利提高；
- 2、维持稳定的运费，保证定期班轮服务，促进国际贸易发展；
- 3、避免过度竞争，有利于船公司的健康发展。

### (二) 否定性评价

- 1、公会是一种垄断组织，垄断将导致社会福利的降低；
- 2、公会定价偏高，损害了托运人的利益；
- 3、导致了船公司的低效率。

不定期船经营特点：

## 一、运价指数

### (一) 概念

为一相对数，是航运市场价格在一个时期的数值

**编辑**

添加图片注释，不超过 140 字（可选）

### (三) 构成运价指数的要素

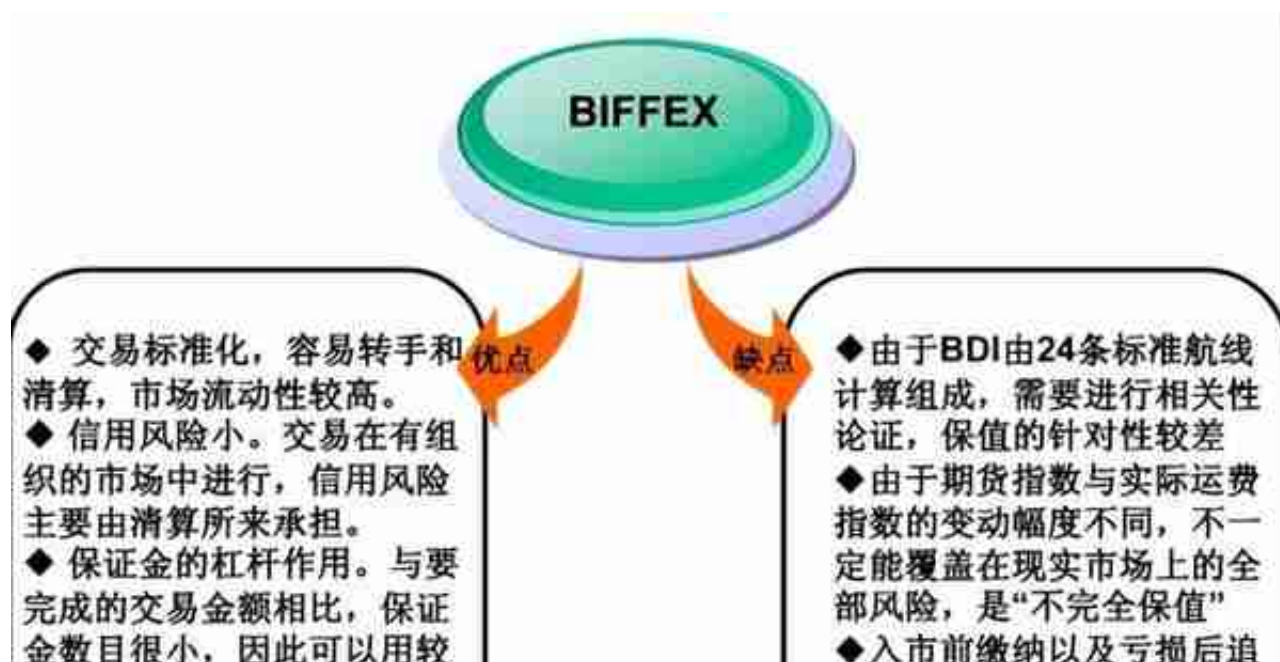
1. 基期、基点；
2. 样本航线；
3. 样本运价的采集；
4. 发布频率；

— 这个指数的构成

■  
编辑

添加图片注释，不超过 140 字（可选）





编辑

添加图片注释，不超过 140 字（可选）

### ➤ FFA与运费指数期货的区别在于:

(1)它的交易不在交易所内进行，而是买卖双方通过经纪人进行一对一的直接接触;

(2)不存在保证金制度，但一笔合同达成后，双方各

编辑

添加图片注释，不超过 140 字（可选）

## 2、ISM规则与ISO9002标准区别

项目	ISO 9002 标准	ISM 规则
目的	保证质量	促进海上安全和保护海洋环境
体系名称	质量体系	安全管理体系
制订时间	先	后
产生机构	ISO	IMO
适用范围	任何企业	船公司和船舶
针对性	不强	强
实施形式	自愿，合同环境	强制
实施责任	企业自身	船旗国主管机关和船公司
发证机构	社会公认或合同议定的机构	船旗国主管机关或其认可的机构
实施程度	不确定性	确定

### 编辑

添加图片注释，不超过 140 字（可选）

“国际船舶管理经营者接受船舶所有人或者船舶承租人、船舶经营人的委托，可以经营下列业务：

- （一）船舶买卖、租赁以及其他船舶资产管理；
- （二）机务、海务和安排维修；
- （三）船员招聘、训练和配备；
- （四）保证船舶技术状况和正常航行的其他服务。”

## （二）融资租赁特点：

1. 承租人负责全部的维修保养费用，出租人对修理期限等技术指标提出要求；
2. 租金收入相当于船舶购买价格+租赁中出租人的投资；
3. 租赁期限：大致等于船舶预计使用年限；
4. 一项严格的融资租赁不能终止；
5. 期满后，承租人的选择有：  
续签合同，但租金大为降低；有权购买该船；

■  
**编辑**

添加图片注释，不超过 140 字（可选）

## 联营内容表现为：

- （1）不统一订价
- （2）舱位互租
- （3）共同派船
- （4）联合经营

■  
**编辑**

添加图片注释，不超过 140 字（可选）

## 联营作用：

1. **降低成本：**船舶共享降低了箱位成本，码头和设备共享降低了经营成本。
2. **扩大市场份额：**提高港口发船频率、扩大市场覆盖面和占有比率。



## 编辑

添加图片注释，不超过 140 字（可选）

试述提高船舶载重量利用率的途径。

答：（1）从货源组织方面努力：要保证有足够的货批量；而且要使货种构成有可能轻重搭配，利于船舶满舱满载；还要使双向的货流基本平衡和全程内各航段上的货流平衡，以利船舶在正反航向上及同航向的各个航段上均能满载。

（2）从配积载角度努力：要正确选定载重线，合理计算航次所需的可变载荷，清除船上废物重量减少船舶常数，提高船舶的净载重量；还要使轻重货物在各舱内合理搭配；合理安排货位和使货垛紧密堆码以及充分利用舱面甲板积载，使船舶的净载重量及舱容得到充分的利用。

（3）从船舶运行组织方面努力：要优化航线配船，使船舶的吃水与航线上的港口及航道水深相适应，尽量减少因水深不足所造成的亏载；要优化航线规划，尽量减少船舶空驶，使总的空驶吨里数量小；要合理选择船舶的航路，使船舶的重航里程数亦要尽量的小；还要根据内河水道上枯、中、洪水期时水位变化较大，感潮航道及港口受潮水涨落影响较大的特点，适时地组织船舶通过吃水受限的地段等等。

对于集装箱船，还要注意避免正反航向上出现箱型不平衡的现象。对于油轮，还要注意减少剩余油脚，排尽垫水及合理确定膨胀空档和富裕水深，它们对提高油船的装载率也是有效的措施。

航次计划的主要内容：

- (1) 本航次的营运航线及航线上挂靠港口的顺序
- (2) 航次起讫时间及各挂靠港口的到离时间
- (3) 航次装载的货类和货运量
- (4) 各挂靠港口装卸货物的数量
- (5) 船舶的有关技术定额和消耗定额
- (6) 船舶燃油、淡水补给计划
- (7) 有关货运业务方面的事项（程租合同中的有关内容，货物装载与保管上的具体要求等）
- (8) 航次安全生产方面的注意事项及某些具体指示
- (9) 船舶在各挂靠港口的代理机构
- (10) 航次中可能存在的其他问题及具体指示等

班轮航线船期表的基本要求与编制方法：

基本要求：

- (1) 船舶的往返航次时间应是发船间隔时间的整倍数
- (2) 船舶到达和驶离港口的时间要恰当
- (3) 船期表要有一定的弹性

编制方法：

- (1) 航线发船间隔时间的计算与处理
- (2) 班期计算
- (3) 航线配船数计算

(4) 航段时间的计算与调整

(5)