

研究远洋运价，节省外汇运费

运输保险教研室

运费是货主托运货物的费用，所以是属于流通领域里的费用。当代机械化、自动化高度发展，产品的生产成本降低，而作为构成产品价格重要因素之一的运费，如果不相应降低，甚至反而提高，必然会影响产品的实际经济效益。假如生产成本下降1%而运费上升1%，其结果，企业在生产上取得的经济效果就会完全丧失。这说明研究流通领域里的运费与研究生产成本具有同样的重要意义。

国际贸易是国与国之间的商品流通。它流通的范围比国内的流通范围更为广泛，因而它的流通费用亦就更为昂贵。以 CIF 和 C & F 价格条件成交的出口商品，其流通领域中的运费 (FREIGHT)，根据国际有关资料的统计，一般占出口商品价格 12% 左右。我国出口商品的运费占价格的百分比还高于这个国际水平，个别商品达 40% 以上，有的甚至高到 100% 以上，发生倒贴外汇运费的事故。

运费占货价的比重过大有各种原因，如运输单位订的运价过高，运价不断上涨等。但是，主要原因还是由于我们对运价工作重视不够，长期以来，只抓对外成交，不抓运费核算；只抓收汇，不抓外汇支出所造成。例如某口岸出口的绢花，由于不抓运价，致使运费占货价 60%，一度上升到 136%；重视和改进运价工作，采取适当的措施和办法后，其运费就下降到 15%。上述事实充分证明外贸的运价工作对企业的经济效益影响很大，必须切实抓好。

一九七九年我国出口总金额为 136.34 亿美元。按运费占货价 12% 计算，则用于支付运费的外汇为 16.361 亿美元。我们能否再节省一些运费呢？从上海某出口公司的历年出口商品运费占货价的百分比来看，有的年份仅占 9.6%，由此可见，缩小运费在货价中的比例是有可能的。通过努力，若能降低 1%，则七九年的运费支出就可节省 1.3636 亿美元。以宽幅布每公尺 0.5 美元出口价格计算，我们将要用 2.727 亿公尺的布才能换回这笔外汇。这是一个多么可观的数字。

如何降低出口商品的运费？我们认为，可以采取下列途径和方法：

一、研究改进出口商品的包装。

过去，我们在这方面做了一些工作，例如压缩商品包装的体积，取得了一定的效果，可惜是浅尝辄止，没有进一步加以推广普及，因此成绩并不显著。

1. 压缩商品包装体积和提高单件包装内的货物数量。

远洋货运的计价标准，主要有三种：它们是货物的重量（公吨）、体积（立方米）和从价。出口商品的运价如以立方米为计算单位，我们对这些商品的外包装，特别是轻泡货 (CUBIC CARGO) 要引起足够的重视。外包装的大小直接影响运费的多少，过去在包装上吃亏的例子是很多的，因此，在不妨碍商品质量的前提下，尽可能压缩外包装体积，以达到节省运费的目的，例如上海轻工业品进出口公司对“E137W”衣箱的外包装，从原来的 88×85×68 公分改为 87×83×67 公分，虽然它的长阔高只缩小 1 至 2 公分，但是由于商品出口数量大，几年来为

国家节约了运费五万六千余美元。

在改进外包装的同时，还应充分注意包装的容积，提高单件包装内的商品数量，从而使单位货物运价降低，上述绢花事例就是明证。

2. 改变货物的包装形式

中药材、酒、纸和玻璃瓶等商品的远洋运费，不仅按货种不同而异，且随商品的包装形式不同而异，我们应在不影响商品质量和适合长途运输的前提下，选用运费低的包装以达到节约目的。以中药材为例，箱装的按“M”11级算，袋、捆、包、筐装的按“W”14级计取，假定以1公吨中药材(它的重量与体积之比是1:3.5)，运往马来西亚的槟城港，运价如按“W”14级为60元；“M”11级为51元，燃油附加费每运费吨为11.50元，则袋、捆、包、筐装的中药材的运费支出为： $(60 + 11.50) \times 1$ 公吨 = 71.50元；箱装的运费支出为： $(51 + 11.50) \times 3.5$ 立方米 = 218.75元，两者比较使我们知道箱装中药材的运费是袋、捆、包、筐装的三倍。

二、正确使用商品名称

在现行的运价表内，商品的列名可分为“单独列名”(SINGLE ENTRY)如猪鬃、茶叶、生丝等；“集合列名”(COLLECTIVE ENTRY)如文具、小五金等；“未列名货”(CARGO NOT OTHERWISE ENUMERATED)。三种运费等级不同，因此商品名称使用得当与否，对运价的高低关系极大，在使用时应注意如下二点：

1. 不要轻易使用“集合列名”和“未列名货”。

在某些出口商品中，它的名称既可用“集合列名”又可引用“单独列名”时，一般不要用“统称”，因为“统称”属于“集合列名”，其运价等级比“单独列名”高，例如各类杂豆(BEANS ALL KINDS)国外一般均作饲料，在运输单证上如填写为饲料(FEEDING STUFFS)则运费按“W”7级计，如以杂豆申报就可以按“W”3级计，以运往欧洲为例，“W”7级为人民币98元，而“W”3级为76元；又如将粉笔(CHALK)当作文具(STATIONERY)，将香皂(SOAP TOILET)当作化妆品(TOILET ARTICLES)也要在运费上吃大亏。

另外，未列入二十个等级的商品，皆按“未列名货”的运价计算(一般列在第十位等级上)。因此，对上述商品，我们应与有关方面协商争取低于“未列名货”等级的同类商品或者性质相似的商品的等级来计算运费，不要轻易使用“未列名货”的等级，以免在运价上吃亏，例如格布箱可套“帆布箱”的8级运价。

2. 正确翻译外文货名。

在对外签订买卖合同和托运时填写的运输单据，要正确翻译外文的货名，以免影响货物运价的等级，使运费增加，例如将扫把(BROOM)译成刷子(BRUSH)两者的运价等级就相差八级，扫把为“M”1级而刷子为“M”9级；又如把干菜(VEGETABLE DRIED)误用脱水蔬菜(VEGETABLE DEHYDRATED)的译名同样会增加运费的支出。

三、掌握正确的运算方法，提高计算的技术

我们在支付运费的时候，经常发觉实际支付金额与对外报价的运费不一致。有时候也会

发生我们向运输单位申报的货物尺码与商检单位复量的尺码有差异，例如1978年运蒙巴萨的500箱蜡烛，申报的尺码为40.903立方米，商检单位复量仅为24.273立方米，其原因主要由于没有掌握正确的运算方法，现对如何掌握运费的运算提出几点意见供参考。

1. 报价的数量单位要与运价的计算单位相一致。

有些商品运费按体积(立方米)计算，则外销报价也应根据重量与体积的比例算出运费。有些商品是以米、打、罗为计价单位，我们就应调算成米、打、罗的运费是多少，如若某商品的运价每一立方米是120元，该商品5打为一立方米，则每打运费应为24元。总之，对外报价的数量单位与运费的计算单位如不换算成为统一单位或者换算时不根据实际数量单位而凭理论换算，则往往会造成运费上的损失。例如某口岸的卫生洁具，某一次出口的理论运费为人民币3,388元，而实际支付的却为人民币8,863.84元，相差竟达人民币5,475.84元之巨。

2. 报价计算运费时，应同时计算基本费率和各种附加费。

远洋的运费是由基本费率和附加费两个部分所组成。基本运费是货物的数量和规定的费率的乘积；附加费则是按基本费率的百分比或每一运费吨多少元来计算，如果我们在向外报价时，运费部分只算基本费率而忘了计算如燃油附加费、拥挤附加费、港口附加费等各项附加费用，则会造成报价时的运费与实际支付的运费不相符。例如某口岸有一批去约旦的洗脸盆，它的卖价是2,180英镑，由于报价时忽略了将附加费算在运费内，结果造成货物全部白送还倒赔外汇运费510.97英镑的严重经济损失。

3 商品单件体积如小数点三位以下的，不能搞进位。

凡以体积(立方米)作为运费计算单位的商品，其体积有小数点尾数时，不管小数点是几位，在向外申报时，一律不能进位。例如辽宁的蕃茄酱每箱体积为0.03168立方米，假如将每箱的体积小数点以下三位进位变成0.032立方米，每箱虽仅相差0.00032立方米，但如累积1万箱，就要增加3.2尺码吨运费，10万箱就要增加32尺码吨运费。

4. 对一次装运的同一商品，如因包装形式不同而计费标准不一的，在运单内应分别列开。

在同一张运单内，如商品的包装方式不同，应分别列明某一种包装的各自重量和尺码，现以五公吨17.5立方米中药材运往槟城港为例，设想它的包装形式以箱装袋装各占一半；重量和体积亦各占一半，两种不同的申报方法的运费如下：

例一：5公吨中药材的包装写成总件数，按运价表的规定运价按高的算，也就是按“M”11级计算，其运费是：

$(51\text{元} + \text{燃油附加费}11.5\text{元}) \times 17.5\text{立方米} = \text{人民币}1093.75\text{元}。$

例二：如按一半袋装；一半箱装(8.75立方米)分别列明，袋装按“W”14级计；箱装按“M”11级计：

袋装运费为： $(60\text{元} + \text{燃油附加费}11.5) \times 2.5\text{公吨} = \text{人民币}178.75\text{元}。$

箱装运费为： $(51\text{元} + \text{燃油附加费}11.5) \times 8.75\text{立方米} = \text{人民币}546.88\text{元}。$

两者相加，运费共人民币725.63元，较前者减少368.12元。

四、了解构成运费的各种因素，才能找出节约运费的各种办法。

作为外贸工作者要达到节约外汇运费的目的，不但要提高计算技能和研究商品包装的改

进工作，而且需要了解运费构成的各种因素。对运费最有影响的主要是航线港口、商品等级和运价的计算单位等三个因素，不同航线、不同等级和不同计算单位就有不同的运费，现分述如下：

1. 航线基本港口和船期对运费的影响。

基本港口是指班轮定期挂靠的港口。运往这些基本港口的货物，货方只付直航运费，不付转船费用。由于各航运公司的经营特点和范围不一样，反映在基本港口的靠泊也各有其特点，即使同一条航线，各轮船公司停靠的基本港口也不完全一致。以上海——欧洲航线为例，中国远洋运输公司和日本东方轮船公司所挂靠的基本港口与中波海运公司就不完全相同。

有了对各条航线上的班轮公司的基本港口的了解，我们在签订外销合同时，商品的目的港就应订为基本港口，货物当租订相应的班轮公司船舶承运。现仍以上海——欧洲航线为例，如去北欧各国的货运出口商品的目的港应是中波海运公司的基本港口，装运的货物也应租订中波海运公司的船舶承运，如果去北欧诸国的货运目的港不是上述的基本港口而是别的港口，假如将出口丹麦的货运目的港订为桑打堡（SONDERBORG）而不是哥本哈根（COPENHAGEN），或者虽是基本港口，但是由于种种原因赶不上中波海运公司的班船而装其他公司的船舶，那就要增收按基本运费的60%至90%的转船附加费。为此，熟悉和掌握各班轮公司的基本港口和它们的船期动态，并将货源的交货期与船期紧密地衔接起来，这对按时履约和降低商品的流通费用，减少不必要的运费支出，关系至为重要。

2. 中转货运的运输路线对运费的影响。

我国对外贸易物资运往世界各地，到达的港口亦遍及世界各地，但有些港口并不是都有船舶去直泊，而是需在中途港口转装其他船舶出运，因此选择好中转的运输路线，对节约外汇运费的支出，也有很重要的作用。

当前有一种很不好的倾向，对于各种原因不能及时装上直达班轮和需中转的货运都安排在香港转运，以致造成目前单去香港的船舶越来越多。这种安排对负责运输的单位来说，虽省力简便，殊不知它既浪费外汇运费，又会出现迂回运输，延长了到目的港的交货时间，很不受国外客户欢迎。例如我驻澳大利亚总领事馆来信反映：我出口去澳大利亚经香港中转的商品，在香港耽搁时间过长，使进口商十分恼火；要改变这种局面，应该对中转货运有所控制，有关负责运输部门应制定在什么原则的前提下，可以中转或不该中转的规章制度外，对应该中转的货运也要选择合理的中转路线来安排出运，不然仅从运费一项的支出，每年浪费的外汇就是一笔很可观的数字。

在中转货运上，为了达到既符合合理中转运输路线的要求，又能节约外汇运费的目的，我们必须熟悉中转点的航线以及它们运费的计算标准等情况。下面以上海至欧洲这条航线为例，来说明对这条航线上的中转货运安排的意见。

上海至欧洲的基本港口的货运，除安排来沪的直达班轮出运外，对其余的中转港口货运，可按以下两种情况分别处理：

（1）对来上海的直航班轮能自行安排中转点而在香港又无直达船可装的中转货运，一律安排在上海的班轮上，不能安排在香港中转，因为这些港口的货运，在香港无直达船可装，在香港装上班后仍需在其他中途港口再转运一次，这样不但延长了到目的港的交货期，并且还需要负担额外的上海至香港的一程运费和在香港的中转费用。以运往北欧挪威的斯塔万

格(STAVANGER)港的一运费吨的罐头为例,就得多付上海至香港第一程运费人民币 22 元 $\times (1 + 17\%$ 燃油附加费) = ¥25.74 元,再加香港中转费港币 40 元折合人民币约 12 元,在香港中转的一运费吨的罐头就得比装在上海直航班轮自行安排中转的贵人民币 37.74 元。

(2) 来上海的直航班轮能自行安排,但是在香港有直达船去的港口货运应该安排在香港中转出运,这种安排的优点在于它到达目的港时间比上海直航班轮自行安排中转的要快,其运费也较便宜。以运往英国(SOUTHAMPTON)港一运费吨罐头为例:

① 装上上海直航班轮自行安排的,其运费是:

港币 237 元 $\times (1 + 80.8\%$ 燃油附加费和转船附加费) = 428.50 元。

② 经香港转往,其运费是:

第一程运费人民币 25.74 元加香港中转费港币 40 元。

第二程运费港币 237 元 $\times (1 + 13\%$ 燃油附加费) = 港币 267.81 元。

第一程运费加第二程运费加香港中转费合计约港币 393.61 元。

从上述二种不同的中转安排,在香港中转出运每一运费吨的罐头就比上海直航班轮安排的便宜港币约 34.89 元。

3. 商品等级和它的计算单位对运费的影响。

每一个商品都有自己的等级和它的计算单位,我出口货物种类繁多,各家航运公司即使同一条航线上其所订的运价计算单位,也互不统一,同时,收费的费率等级也不统一。譬如某商品在甲公司的运价表上,它的计算单位是按照重量计算,而在乙公司的运价表上则以体积作为计算单位,又如某商品在甲公司的运价表上是划在某一级,而在乙公司却订在另一级上。由于商品等级、费率和计算单位的差异,就构成了同一商品所支付的运费不统一。因此我们要做好同航线上各种运价表之间在商品等级、费率和它的计算单位的比较工作,择其运价较廉者租订舱位,这对降低商品流通成本具有一定的作用。

对上述的不同计算标准,举下述例子来证明这种选择的必要性。以出口欧洲的一公吨 2.5 立方米麻为例:

(1) 东方轮船公司的运价表标志麻的运价标准是“W”6 级人民币 80 元,其一公吨麻的运费是:

人民币 80 元 $\times (1 + 19\%$ 燃油附加费) $\times 1$ 公吨 = ¥95.20;

(2) 其他船公司的运价表标志麻的运价标准是“M”4 级港币 179 元,其一公吨麻的运费是:

港币 179 $\times (1 + 19\%$ 燃油附加费) $\times 2.5$ 立方米 = 港币 532.53 折合人民币约 164.02 元。

一公吨麻装在东方轮船公司的船上要比其他班轮便宜人民币约 68.82 元。

对如何降低运费在货价中的比重,我们虽在前面提了一些建议,但研究运价是一项复杂的工作,它不仅要熟悉运价的变化情况,而且要掌握远洋运输的基础知识和技能,因此单靠某一个单位,有许多研究工作就难开展,这就需要依靠有关航运单位和外贸单位广大职工相互协作,互相配合,持久作战,才能取得良好的效果。

更 正 启 事

一、1981 年第 2 期第 19 页倒数第一行“支取货值五千美元,并将溢装部分运回,承担了延迟收款和退货运费的损失”应为“支取货值二千二百美元,并将溢装部分运回”。

二、1981 年第 2 期第 45 页标题中“Lery”一词应为“Levy”。