# 航运企业政研会论文范文(7篇)

来源：网络 作者：诗酒琴音 更新时间：2025-03-15

*航运企业政研会论文范文 第一篇发生 时,承运人可通过免责免除赔偿责任,当事人也可通过投保 险分散风险,但 引起的间接损失难以弥补,如 导致无法在约定港口卸货,船舶驶往另一个港口卸货引起的额外运输费用.总之, 不利于航运市场的稳定,对国际贸易...*

**航运企业政研会论文范文 第一篇**

发生 时,承运人可通过免责免除赔偿责任,当事人也可通过投保 险分散风险,但 引起的间接损失难以弥补,如 导致无法在约定港口卸货,船舶驶往另一个港口卸货引起的额外运输费用.总之, 不利于航运市场的稳定,对国际贸易带来连锁反应.为了稳定航运市场,劳资双方应在平衡各方利益的基础上解决纠纷,努力保持港口正常运转.

[ 参 考 文 献 ]

[1]初北平,李垒.英国法下 条款的解释释──包运合同下滞期费纠纷案件评析[J].世界海运,20\_（11）.

[2]杨良宜.装卸时间和滞期费[M].大连：大连海事大学出版社,20\_.

[3]郑睿.浅谈 对于装卸时间起算的影响[J].中海货运杂志数字报,20\_.

[4]梅日新.欧洲港口几近瘫痪进口海运影响几何[J].现代物流报,20\_.

航运论文参考资料：

结论：论港口对航运业影响为关于对不知道怎么写航运论文范文课题研究的大学硕士、相关本科毕业论文20\_年航运业会回暖吗论文开题报告范文和文献综述及职称论文的作为参考文献资料下载。

**航运企业政研会论文范文 第二篇**

首先：声明，不是我总结的中国的航海有着悠久的历史，对历史经济的发展也有着深远的意义。在陆上交通工具不发达的时代，船舶运输担当着主要的交通工具。从\_刳木为舟，剡木为楫\_到郑和下西洋，再到现代的先进的远洋技术，中国航海有着突飞猛进的发展。中国同时通过海路走向世界, 同世界各国进行经济文化交流, 发展友好关系, 共同促进人类文明的进步。 人类使用船舶作为运输工具的历史，几乎和人类文明史一样悠久。从远古的独木舟发展到现代的运输船舶，大体经历了四个时代：舟筏时代、帆船时代、蒸汽机船时代和柴油机船时代。 舟筏时代 人类以舟筏作为运输、狩猎和捕鱼的工具，至少起源于石器时代。中国1956年在浙江出土的古代木桨，据鉴定是四千年前新石器时代的遗物。说明舟筏的历史，可以追溯到史前年代。 独木舟 原始人类将巨大树干用火烧或用石斧加工成中空的独木舟，是最古老的水水上运输工具。它的踪迹遍于全世界，至今在南美洲和南太平洋群岛的居民，仍使用独木舟作为生产和交通工具。 筏 远古人类就知道将树干、竹竿、芦苇等捆扎成筏，或用兽皮做成皮筏，在水上漂行。筏较独木舟吃水浅，航行平稳，而且取材方便，制造简易。在中国东南山区溪流中，使用竹筏作为交通工具迄今仍然相当普遍。 木板船 进入青铜器时代以后，人类对木材的加工能力提高了，于是将原木加工成木板来造船。木板船可以造得比独木舟大，性能比筏好。木板平接或搭接成为船壳，内部用隔壁和肋骨以增加强度，形成若干个舱室。早期的木板船，板和板之间、船板和框架构件之间是用纤维绳或皮条绑缚起来的，后来用铜钉或铁钉连接。板和板之间则用麻布、油灰捻缝，使其水密。 桨、篙和橹 舟筏时代的船舶靠人力来推进和操纵，所用的工具为桨、篙和橹。桨不受水域深度和广度的限制，在地中海区域应用极为广泛。古罗马的划桨船，用奴隶划桨，一船桨数多至数十根甚至百余根。篙可以直接触及水底和河岸，使用轻便，主要用于浅水航道。橹是比桨先进的划船工具，效率高而不占水面，兼具推进和操纵航向的功能，在中国内河木船上广泛使用。 帆船时代 据记载，远在公元前四千年，古埃及就有了帆船。中国使用帆船的历史也可以追溯到公元以前。从15世纪到19世纪中叶，是帆船发展的鼎盛时期。15世纪初中国航海家郑和远航东非，15世纪末C.哥伦布发现新大陆，他们的船队都是由帆船组成的。在帆船发展史中，地中海沿岸地区、北欧西欧地区和中国都曾作出重大贡献。19世纪中叶美国的飞剪式快速帆船，则是帆船发展史上的最后一个高潮。不同地区的帆船，在结构、形式和帆具等方面各有特色。 地中海的古帆船 埃及出土的一件公元前四千年的陶器上绘制有最古的帆船的图象。船的前端突出向上弯曲，船的前部有一个小方帆，这种船只能顺风行驶，无法利用旁风。公元前20\_～前1600年，腓尼基人、克里特岛人和希腊人都先后在地中海上行驶帆船。克里特岛人的帆船两端翘起，单桅悬一方帆，这种船型在地中海应用了几千年之久。古希腊和古罗马的帆船备有桨，只在进出港口和调度时才使用。古希腊帆船干舷高，耐波性好，单桅上挂方帆，船尾两侧有巨大的尾桨，起舵的作用。船首伸出的桅桁上增一小帆便于操纵。单桅横桁上边增设三角顶帆。古罗马的帆船又有改进，增设前后三角帆，船的操纵性能得到改善。 北欧和西欧帆船 公元9～11世纪北欧的维京人,是当时世界上优秀的航海民族，航迹远达格陵兰和北美。他们用当地出产的橡木造出了适航性能良好的帆船。这种帆船长约30米，宽约6米，首尾形状接近对称,有龙骨和首尾柱。外壳板搭接并用铁钉相连。船上树单桅，装有支桅索,挂一面方帆，能在横风下行驶。船形瘦削,耐波性优于地中海帆船。 1492年，C.哥伦布率领西班牙船队到达西印度群岛。他所乘坐的“圣玛丽亚”号，是一艘长28米、排水量约200吨的三桅帆船。1497年，.伽马率领葡萄牙船队绕过好望角发现通往印度的航路。1519～1522年，F.麦哲伦率领的西班牙船队完成了环球航行。这一系列地理上的发现，大大刺激了欧洲航海和造船事业的发展。16世纪以后,欧洲帆船的排水量逐渐增大到500～600吨,帆具日益复杂，三桅船渐趋普遍，帆面不断增大。大桅上增装了顶桅和顶帆，主帆下装了底帆，桅的支索上张了三角帆,船上整个空间都张满了帆,航速得到提高。1800年前后，英国继葡萄牙、西班牙之后成为最大的海上强国。英国及其殖民地拥有海上帆船达5000艘。 飞剪式帆船 这是起源于美国的一种高速帆船。前期的飞剪式帆船，可以1833年建造的“安·玛金”号为代表，排水量为493吨。飞剪式帆船船型瘦长,前端尖锐突出,航速快而吨位不大。19世纪40年代,美国人用这种帆船到中国从事茶叶和\_贸易。以后美国西部发现金矿而引起的淘金热，使飞剪式帆船获得迅速发展。1853年建造的“大共和国”号，长93米，宽米,深米，排水量3400吨，主桅高61米,全船帆面积3760平方米,航速每小时12～14海里，横越大西洋只需13天，标志着帆船的发展达到顶峰。19世纪70年代以后，作为当时海上运输主要工具的帆船，被新兴的蒸汽机船迅速取代。 中国帆船 中国帆船也有二千多年的历史。据《史记·秦始皇本纪》记载，秦王朝曾派徐福携带童男童女及工匠人等数千人，乘船出海。三国时代东吴太守万震所著《南洲异物志》中，有关于访问今日的柬埔寨、越南等地所乘大船的记述。唐代与日本文化交往频繁。中国当时的帆船已能驶侧向逆风，有较好的耐波性。唐贞观年间，从今温州至日本，仅需6天；以后能以3天时间从中国镇海驶抵日本。宋代造船和航海事业均有显著进步。当时所造海船能载500～600人，并已使用指南针罗盘，航程远及波斯湾和东非沿海地区。1974年在福建省泉州湾出土一艘宋代海船残骸，船体瘦削，具有良好的速航性能和耐波性，船内有12道水密隔壁，船侧外壳板由三层杉木板组成，结构坚固，估计船全长约35米，载重量200吨以上。明朝初年,郑和曾率领庞大的船队于公元1405～1433年间七次远航，遍历东南亚、印度洋各地，远达非洲东海岸。据记载,郑和所乘“宝船”长44丈,宽18丈，有12帆，是当时世界上首屈一指的优秀帆船。 中国帆船的构造和欧洲帆船不同。欧洲帆船两端尖而上翘，中国帆船则两端用木板横向封闭而形成平底的长方形盒子。舵位于尾部中心线上，尾部造成楼形高台，以防止上浪。船内有多道水密隔壁，结构坚固。中国帆船的帆是横向用竹竿加强的“硬篷”。这种平衡纵帆，操作灵便,能承受各个方向的风力。15世纪时,中国帆船无论在尺度和性能上都处于领先地位。16世纪以后，欧洲帆船才逐渐超过中国帆船。 蒸汽机船时代 18世纪蒸汽机发明后，许多人都试图将蒸汽机用于船上。1807年，美国人R.富尔顿首次在“克莱蒙脱”号船上用蒸汽机驱动装在两舷的明轮，在哈德逊河上航行成功。从此机械力开始代替自然力，船舶的发展进入新的阶段。 早期的蒸汽机船 19世纪上半叶是由帆船向蒸汽机船过渡的时期。早期的蒸汽机船装有全套帆具，蒸汽机只是作为辅助动力。1819年美国人M.罗杰斯建造的“萨凡纳”号蒸汽机帆船，用了27天时间横渡大西洋，在整个航程中只有60小时是使用蒸汽机推进，其余时间仍用风力。在早期，蒸汽机安装在甲板上，驱动装在两舷的巨大明轮。1839年，第一艘装有螺旋桨推进器的“阿基米德”号船建成，船长38米，主机功率80马力。早期蒸汽机是安装在木帆船上的。1850年以后，逐渐用铁作为造船材料。1880年以后，钢很快代替铁作为造船材料。1876年英国建造的新船只有8％用钢材建造,而到1890年，则只有8％是铁船了。 “大东方”号蒸汽机船 1854～1858年英国人.布鲁内尔建造的“大东方”号铁船被认为是造船史上的奇迹。布鲁内尔第一个将关于梁的力学理论应用于造船，在船体建造上首创了纵骨架结构和格栅式双层底结构。双层底向两舷延伸直到载重水线以上，形成了双层船壳。上甲板也用同样结构以增加船体强度。“大东方”号长207米(680英尺),排水量27000吨,比当时的大型船大6倍。船内部用纵横舱壁分隔成22个舱室。船上安装两台蒸汽机,一台驱动直径56英尺的明轮,另一台驱动直径24英尺的螺旋桨，蒸汽机总功率8300马力，最高航速每小时16海里。船上有6根桅，帆总面积8747平方米（85000平方英尺）。它能载客4000人，装货6000吨。直到半个世纪以后才出现比它更大的船。“大东方”号尽管经营失败，但在造船理论和技术方面，却为现代钢船开辟了道路。 蒸汽机船的完善 早期蒸汽机船驱动明轮用的蒸汽机是单缸摇臂式，汽压也很低。19世纪80年代出现了三涨式蒸汽机，汽压提高到千克力/厘米2。此时明轮已为螺旋桨所代替，三涨式蒸汽机配合螺旋桨成为典型的动力装置。19世纪末，蒸汽机已发展到四涨式六汽缸，蒸汽压力提高到 千克力/厘米2，功率达到1万马力。高压水管锅炉也逐渐取代了苏格兰式火管锅炉。20世纪初，货船一般是用三涨式蒸汽机作主机，功率约20\_马力，航速约每小时10海里，载重量增大到6000吨。航行于大西洋上的大型远洋客船,以往复式蒸汽机为动力,单机功率达到2万马力。 汽轮机船、柴油机船的问世 1896年，英国人C.帕森斯将他发明的反作用式汽轮机成功地应用于船上；同年，瑞典人C.迪拉瓦尔发明了冲击式汽轮机。进入20世纪以后,船用汽轮机不断改进,因为重量轻,功率大,旋转均匀和无往复运动部件等，普遍应用于大型高速船。至今,某些大功率船仍用汽轮机作为推进动力。1892年,德国人R.狄塞尔发明压燃式内燃机，即柴油机，20世纪初开始应用于船上。柴油机热效率高、油耗低，因而得到广泛应用。40年代末，柴油机船的吨位即已超过蒸汽机船。 油船和散货船的出现 早期的杂货船承揽一切货种的运输，包括散装的煤炭、谷物等和桶装的油类。1886年开始出现具有现代油船特征的船，也就是将货油直接装在分隔的油密舱室内并用泵和管系进行装卸。进入20世纪后，对石油的需求日增，油船逐渐形成一支专用船队。1944年最大的油船载重量为 23000吨。散货船略早于油船出现，但在20世纪上半叶由于港口装卸效率不高，发展缓慢,最大的载重量只有1万吨左右。第二次世界大战后，各工业国经济恢复，原料需求剧增，油船和散货船都向大型化发展。 大型远洋客船的兴起 19世纪70年代以前，运输船舶都是客货混装的。1870年，英国人S.丘纳德和T.伊士梅创办丘纳德汽船公司和白星汽船公司，在英国和北美之间航线上开辟旅行条件舒适的客船航班,豪华客船“海洋”号航行成功。此后各国相继建造大型豪华客船,航行于大西洋航线和东方航线上。80年代，已有载客千人以上，载重万吨以上，航速每小时超过20海里的豪华客船。20世纪30年代，大型远洋客船的建造达到高潮，如著名的“玛丽皇后”号、“伊丽莎白皇后”号和“诺曼第”号都是在这个时期建造的。它们的载重量都在 8万吨以上，主机为汽轮机，功率16万马力，航速每小时超过30海里。第二次世界大战以后，这一势头又恢复了，到60年代，因远程喷气客机的兴起才停止下来。大型远洋客船的建造，对造船科学技术的发展起了重要的推动作用，同时也使某些保障航行安全的法规逐步建立和完善。例如1912年“泰坦尼克”号海难事件导致了后来国际海上人命安全公约的签订。 柴油机船时代 柴油机船问世后，发展很快，逐渐取代了蒸汽机船。第二次世界大战结束后，工业化国家经济的迅速恢复和发展，国际贸易的空前兴旺，中东等地石油的大量开发，促使运输船舶迅速发展。1982年同1948年相比，船舶艘数增长了倍，总吨位增长了倍（见世界商船队）。船舶普遍采用柴油机推进。第二次世界大战期间，为了适应战时运输的需要，美国建造的2610艘自由轮（万吨级使用燃油锅炉和蒸汽机的杂货船）是最后建造的一批往复式蒸汽机远洋运输船舶。为了提高船舶运输的经济效益，船舶出现了大型化、专业化、高速化、自动化和内燃机化的多种趋势。 船舶大型化 首先是油船吨位的增长和油船的大型化。1930年的世界商船队中，油船吨位只占总吨位1/10，1980年上升为1/2。1983年初,各种油船的载重量达到亿吨。油船吨位的剧增主要在于油船大型化。50年代，3～4万吨的油船已被认为是 “超级油船”。60年代中期，就出现了20万吨以上的超大油船和30万吨以上的特大油船。70年代又出现了50万吨以上的大油船。石油危机发生和苏伊士运河恢复通航后,这种趋势已经停止,许多大型油船正面临拆毁的命运。在油船大型化的同时，也出现了装运煤炭、矿砂、谷物等的干散货船的大型化。60年代末，大型散货船的载重量超过10万吨，最大的已达17万吨。从50年代后期起，建造了能兼装原油和干散货的兼用船，如油散船和油散矿船等。 船舶专业化 第二次世界大战以后，各种专用船发展很快。杂货船用途广泛,适应性强,在艘数上至今仍占首位。典型的杂货船都以低速柴油机为动力，载重量不超过2万吨,航速每小时15海里左右。中国设计的“风”字号和“阳”字号货船都是典型的杂货船。为了提高杂货船运输多种货物的能力，近年制造出多用途船，除载运普通件杂货外，还能载运集装箱、重货、冷藏货和散货等。 水路集装箱运输于50年代中期兴起，1957年出现第一艘集装箱船。这是件杂货运输形式的重大变革。这种运输形式在货物包装、装卸工艺、码头管理和水陆联运等方面都有所突破。采用集装箱运输，可以大大缩短船舶停港时间,节约人力,保证货运质量和实现“门到门”运输。20多年来集装箱船发展很快。1982年全世界已有全集装箱船718艘,1294万总吨，分别占世界商船总数的1％和总吨数的3％。这种船船型瘦削，航速高，货舱内有导轨，甲板上有缚固设备，一般不设装卸设备，而是依靠港口专用设备进行装卸。 第二次世界大战后得到发展的重要专用船还有：装运液化天然气和液化石油气的液化气船；船上设有跳板，能使牵引车、叉车载货自驶上下的滚装船（又称开上开下船）；以驳船作为运输单元，不需要停靠码头进行装卸而能实现江海直达运输的载驳船等。 远洋客船自从被喷气客机取代后，客船的性质已发生变化。60年代以来，旅游事业兴起，出现了一批定期、定航线,甚至环球航行的旅游船,为旅游者提供旅游、疗养、文化娱乐、社会活动以至海洋天文教育等综合性的服务。与此同时，在重要的短程航线上，还出现了一种吨位较小、除载客外还能携带旅客自备汽车的汽车客船。 船舶高速化 自50年代起，航运界为了加快船舶周转，一度掀起船舶高速化的热潮。普通杂货船航速提高到每小时18海里,集装箱船航速在每小时20海里以上,美国建造的“SL-7”型高速集装箱船,以两台6万马力汽轮机为主机，最高航速达每小时33海里。但从石油危机以来，燃料费在运输成本中的比重直线上升。迫使营运中的高速船纷纷减速行驶，新造船舶的航速也出现下降趋势。但是非排水型的高速客船，如水翼船和气垫船已应用于短途客运航线上，并日益发展。 船舶自动化 60年代初期以来，各国航运企业为了减少船员人数、改善船员劳动条件和提高船舶营运的经济效益，逐步实现了轮机、导航和舣装三个方面的自动化。如60年代中期造出机舱定期无人值班的船舶，已得到各国船级社的承认。 船舶内燃机化 船舶内燃机化是指船舶普遍采用柴油机为主机。柴油机同蒸汽机比较，具有热效率高、油耗低、占地小等优点。自从1911年造出第一艘柴油机海船以来，采用柴油机为主机的货船和客船日益增多。但到第二次世界大战结束时止，世界商船队中蒸汽机船仍占多数。战后，低速大功率柴油机由于增压技术的进步，单机功率不断提高,最大已达5万马力。过去必须安装汽轮机的大型高速船也能应用柴油机。另一方面柴油机对燃用劣质油的适应性也不断改善，这样在经济上便具有优越性。对于机舱空间受限制的滚装船、集装箱船、汽车渡船等,则可以选用体积小、重量轻的中速柴油机,通过减速箱来驱动螺旋桨。油耗低、能燃用劣质油的不同功率的柴油机现在几乎占领了船用发动机的全部市场。因此，第二次世界大战后的运输船舶发展阶段被称为柴油机船时代。

**航运企业政研会论文范文 第三篇**

1918年至1937年，即两次世界大战间的这段时期，在近代中国历史上占有特殊地位。许多影响此后中国历史的制度和因素，都可以在这段时期找到源头。在经济方面，它不仅留下了近代中国资本主义发展最快的一段记录，也留下了外来经济组织和制度在中国土地上成长的独特轨迹。这份遗产，很值得我们去认真地分析和研究。本文通过对这段时期特别是1927年至1937年中国银行业的考察（注：1927—1937年的中国银行业，与此前相比，发展变化的特点更为典型和丰富，因此本文将分析重点置于此时期。），探讨这种外来金融组织在中国成长的状况和特点，并对导致其发展的因素和条件提出一些个人看法。

一、两次大战间中国银行业的发展趋势

学术界在涉及此期中国银行业的发展演变时，一般都用速度较快来形容，但其“较快”的具体内涵以及银行业的整体状况，在已有的研究成果中，鲜见有全面的反映。因此，笔者首先整理了以下统计表，希望通过这些统计表，对这期间中国银行业的演变全貌，有一个较为明确的数量概念。

首先从银行设立的数量上进行观察。为有一个具体比较，现将中国出现首家银行的1896年至1937年40余年间各年设立和停业的银行数目列表如下（见表1）。

表11896—1937年中国银行设立、停业统计表

年度 设立银行数(家) 停业数(家) 现存数(家) 年度设立银行数(家)停业数(家)现存数(家)

1896

1921

1902

1922

1905

1923

1906

1924

1907

1925

1908

1926

1909

1927

1910

1928

1911

1929

1912

1930

1913

1931

1914

1932

108

1915

1933

120

1916

1934

138

1917

1935

156

1918

1936

161

1919

1937

164

1920

不明者

390

226

164

说明：1.这里的中国银行指除在华外国银行以外的本国银行。

2.唐传泗和黄汉民先生曾对1925年以前成立的本国银行数量进行过考察（见《试论1927年以前的中国银行业》，《中国近代经济史研究资料》第4辑）。据他们研究，1925年前成立、 停业和存在的银行数量都比《银行年鉴》统计的数量要多。

本文引用《银行年鉴》的资料在1927年前变化趋势与唐、黄先生的一致，而这里考察的主要是1927年以后的发展变化，故仍然引用该资料。

3.中国的第一家银行即中国通商银行的成立时间，一般以1897年即正式开业为准。统计表中出现的时间为1896年，是以清朝政府批准的时间为准。

4.“现存数”一栏为笔者计算。

资料来源：中国银行经济研究室编《全国银行年鉴》（1937年），A7—8页。

从统计表看，在这40余年中国银行业的发展过程中，晚清时期华资银行的数量不足10家，总体说来无足轻重。两次大战间有两段时期是银行创立的高峰期，即1917年至1923年和1928年至1935年。前一段时期显然受第一次世界大战的影响，即与一次大战从外部给中国资本主义发展造成了难得的机遇有关。第二段时期即本文重点论述的1927年至1937年，是银行业数量增长的又一个高峰。1937年《全国银行年鉴》在分析这10年的银行业发展时总结说：“在此十年中，新设之银行达一百三十七家，其中已停业者仅三十一家，现存者达一百另六家，占现有银行三分之二强，易言之，现有银行一百六十四家，其中三分之二，均成立于最近十年之内。可见此短短十年实为我国银行史上之重要阶段”（注：《全国银行年鉴》（1937年）A5页。）。同时，这时期与上一个高峰期相比还有一点明显的差异，即1917年至1923年成立银行131家，停业95家，停业率达％。1928年至1935年成立银行129家，停业31 家，停业率只有24％，明显低于1917年至1923年时期，表明银行业在第二个高峰期的发展性和稳定性均好于上一个高峰期。表2显示了1934 年后分类银行和分支行的数量演变情况。

表21934—1937年银行业分类、分支行及行员变动情况表

银行类别

总行数(家)

分支行数(家)

行员数(人)

1934年1936年1937年1934年1936年1937年1936年1937年

中央及特许

255

390

491

7341

9195

省市立

226

331

464

4329

5540

商业储蓄

372

383

408

8917

8903

147

173

2529

2515

1356

1243

1180

1482

146

164

164

1038

1332

1627 25652 2

8878

说明：年的“类别”原有10类，现将“国立和特许”银行合为“中央及特许”银行，将“省立”和“市立”银行合为“省市立”银行，将“实业”银行归入“农工”银行之中，故现分类为6类。

年的统计中无行员数。

资料来源：1934年的数字见《全国银行年鉴》（1934年）A4页；1936、1937年的见《全国银行年鉴》（1937年）A10页。

从表2看，这几年银行总行的数量变化不明显， 除农工银行数量有较大增长外，其他银行数量均变化不大，商业银行的数量甚至有所减少，但分支行的数量却有很大变化。其中，除华侨银行的分支行数减少外，其他银行都有不同程度的增加，尤其以中央银行、特许银行和省市立银行的分支行数增加明显，行员数量也有较大增长。特别是中央及特许银行本行只有4家，但分支行数和行员数均占第一位， 远远超过其他银行，表明1927年南京政府成立后，通过设立中央银行和改组中国、交通和中国农民银行为特许银行等手段，使其在银行业中的实力有了明显增强，进而对银行业也有了更强的控制能力。当然，从总体上看，银行业的发展仍然保持着覆盖范围继续扩大、稳中有增的趋势。

下面再从资本数量、储蓄存款及纯利润等几个银行资力方面的指标进一步考察这期间银行业的实力变化情况。

表3、表4（见第185页）中的实收资本、存款放款和纯益数字， 均呈现出稳定的增长。其中，十年间实收资本和放款增加两倍多，而存款和纯益增加三倍多的情况，从不同的侧面和角度表明了这期间中国银行业的快速发展状况和增长水平。下面再将全国银行资产总额的变化情况制作成统计表5（见第186页），从中可以对银行的实力得到更清晰的印象。

表31927—1936年银行实收资本统计表

单位：万元

说明：—1931年的资料为全国28家重要银行的数字，因无具体的分类项目，故只有“共计”一栏数字。

2.“共计”栏下的指数为笔者计算。

3.原表单位为“元”，这里改为“万元”，万元后的数字采取四舍五入的方式处理。

资料来源：1927—1931年的数字见《中国重要银行最近十年营业概况研究》（新业印书馆，1933年）第311页；1932—1936 年的数字见《全国银行年鉴》（1936年）A19页。

表41927—1936年银行业各项存款、放款及纯益统计表 单位：元

说明：—1931年为中国近代28家重要银行的统计数字。

2.各项指数均为笔者计算。

资料来源：1927—1931年的数字见《中国重要银行最近十年营业概况研究》第314、315、326页；1932—1935 年的数字见《全国银行年鉴》（1936年）A56、A61页；1936年的数字见《全国银行年鉴》（1937年）A47、A53、A57页。

据表5，1932年时全国银行资产总额在30余亿元，1936年时， 资产总额已增长到72余亿元。时隔4年资产总额增长近倍，增速不可谓不快。

表51932—1936年全国银行资产总额统计表

资产总额(元)

1932

30032820\_

100

1933

3657736575

122

1934

4295587071

143

1935

5428652719

181

1936

7275890751

242

资料来源：1932—1935年的数字见《全国银行年鉴》（1936年）A52页；1936年的数字见《全国银行年鉴》（1937年）A42页。指数为笔者计算。

以上统计显示的是银行业快速发展的情况，但是，这期间银行业发展的缺陷和不足也相当突出，其中最明显的仍然是银行资本金额的普遍不足和银行地域分布的不平衡。表6（见第186页）对1934年以后银行资本级别数的变动情况作出了统计。

表6全国银行资本级别统计表

资料来源：1934年的数字根据吴承禧《中国的银行》（商务印书馆，1934年）第11页数字计算；1936、1937年的数字见《全国银行年鉴》（1937年）A44页。

从表6看，直到1937年，资本在100万元以上的银行数量与1934年相比，虽有一定的增长，但仍只有74家，仅占银行总数的45 ％。 资本在500万元—1000万元和1000万元以上的银行分别只有9家。银行总体资本仍然较为薄弱。

除银行资本的普遍薄弱外，银行地域分布的不平衡现象更为严重。以下整理出的三个统计表，从不同角度反映了银行分布的不平衡状况。

从表7看，江苏、浙江两省拥有的银行数，总行90家， 占全国银行总数的一半多；分支行572家，也占1／3强。 全国银行分布不平衡的状况，仅此一例，即可以得到充分的反映。而银行在各大城市的分布情况，可通过表8进行观察。

表7全国各省银行分布情况表

资料来源：1925年和1934年的数字见吴承禧《中国的银行》第12页；1937年的数字见《全国银行年鉴》（1937年）A17—18页。

根据表8，1936年时上海一市之银行总行即达58家， 占全国银行总数的35％；分支行182处，占全国分支行总数的％。如以上述\_市银行数量合计论，则总行达99家，占全国银行总数的61％， 分支行386处，占全国分支行总数的29％。如以江浙两省银行所占全国银行总数的比例，与土地人口所占的比例加以比较，这种不平衡的状况在表9 中反映的就更为明显。

表8九大城市银行数量统计表

资料来源：1925、1934年的数字见吴承禧《中国的银行》第12页；1936年的数字见《全国银行年鉴》（1936年）A16页。

表9全国银行分布比例表

资料来源：《全国银行年鉴》（1937年）A19页。

以上主要是通过统计数字对两次世界大战期间尤其是1927年至1937年银行业发展演变情况所作的一个大概考察。从这些统计表来看，尽管这期间银行业的发展还存在不少问题，但中国银行业处于一个快速的发展阶段则无可置疑。还在1925年即北洋政府统治末期，中国华资银行的实力大体就能够与在华外资银行和中国钱庄业相抗衡，成为鼎足而三的一方（注：参见唐传泗、黄汉民《试论1927年以前的中国银行业》，载《中国近代经济史研究资料》第4辑。）。1927年至1937年， 中国银行业的快速发展与外资银行业的基本停滞和钱庄业的衰退更形成鲜明的对照（详另文）。那么，导致这期间中国银行业快速发展的决定性因素是什么？这期间中国银行业的快速发展反映出什么问题？在前人对此的研究和回答中，是否还有关注不够或者遗漏之处？提出这样一些问题并进一步深入探讨，无疑对深化认识这期间中国银行业的发展乃至这时期的中国社会不无意义。

**航运企业政研会论文范文 第四篇**

航次租船合同中通常对装卸时间的计算作出规定,如金康合同规定：“如因 或停工而影响全部或部分货物装船,船长或船舶所有人可以要求承租人声明同意按没有发生 或停工的情况计算装卸时间.”有的合同规定“由于 导致的时间损失不计算为装卸时间”.

在“Carboex v Louis Dreyfus Commodities Suisse”案中,船舶抵达目的港时,西班牙全国范围内的港口 潮刚停止,此次 导致港口泊位拥挤,船舶无法靠泊卸货.涉案的航次租船合同同时存在着“不论靠泊和否”条款和“装卸时间除外条款”.船东和承租人争议的焦点是后一条款可否适用到由于 的后续影响进而导致泊位拥挤无法靠泊,因而不能起算卸货时间的情形.上诉法院认为尽管“不论靠泊和否”条款实际效力是将泊位拥挤不能靠泊而产生的时间损失转移给承租人,但不表示承租人不能在合同中通过其他条款将此种时间损失再转移给船东.若合同中这两种条款同时存在,“不论靠泊和否”条款不影响“装卸时间除外条款”的适用.若承租人依赖装卸时间除外条款,须证明除外原因是导致时间损失的有效原因.所以,当船舶抵达卸货港,在港口 之前,就已经因为拥挤而无法靠泊,那么在 之前等待靠泊的时间不能被除外条款排除.

**航运企业政研会论文范文 第五篇**

本文以近五年来在台湾出版的期刊、会议论文为取材范围，尤其以台湾本地学者所发表的论文为主，学位论文的介绍则视行文需要，斟酌叙述。部份论文虽然常被归入社会史范畴，但由于其论述涉及经济层面，笔者仍然酌加简介。应该说明的是，五年来的研究论著极多，不可能篇篇述及，因此文中所列诸篇，皆经筛选排入。笔者也尽量持平介绍各篇论文的研究成果，至于如何评议，则留待专家为之。

整体而言，中国经济史的研究以明清及近代部分的著作较多，与商人、商业活动、国际贸易有关的主题较受青睐。不过，近年来台湾史研究逐渐成为历史研究中的一门\_显学\_，学术单位和教学机构皆然。（注：施志汶：《台湾史研究的反思-以近十年来国内各校历史研究所硕士论文为中心（一九八三--一九九二）》，《国立台湾师范大学历史学报》22（）：413-446。）另一个明显的现象是，以往在经济学门不受重视的经济史，似渐引起经济学家的关心，纷纷把他们的研究视点扩及日治时期乃至清末的台湾经济史。新的研究课题，诸如农工业及整体经济成长形态、租佃制度等，不断发掘出来，可以补充旧有研究在课题范畴上的贫乏。（注：叶淑贞：《台湾\_新经济史\_研究的新局面》，《经济论文丛刊》（）：127-167。）历史学家擅长观察长时间因素的变化和综合性诠释，经济学家擅长于经济学理论的实证和计量方法的使用。近年来这两个学门的学者能透过合作计划共同研究，尤其是后者，其研究过程亦从战后向上延展至日治时期。

此外，大型且跨学科的合作计划不断的推陈出新，蔚为近年来的研究时流，这主要是以台湾\_中央研究院\_的研究人员为主，而且多聚焦于台湾经济史。除此，更将空间视野扩大，关注祖国大陆、亚洲诸国，也注意台湾与四邻的多层面关系。

以下将先回顾近年来的中国经济史研究，再介绍这一、二年正在进行或近期将展开的专题研究计划、学术研讨会内容，以及目前含纳人员最多且跨单位最广的经济史讨论团体。

一、中国经济史研究回顾

（一）人口、农林业

人口方面，刘铮云《清乾隆朝四川人口资料检讨：史语所藏〈乾隆六十年分四川通省民数册〉的几点观察》，认为这份民数册的真实性颇高，并以此与据道光年间四川九个民数册的考察结果相比较。由于Skinner没有嘉庆十七年的民数册，而是引用嘉庆《四川通志》上的数据。刘铮云怀疑Skinner嘉庆十七年的人口数，他认为史语所这份乾隆六十年四川民数册时间上较《四川通志》早，利用价值更高。（注：台湾\_中央研究院\_历史语言研究所出版品委员会编：《中国近世家族与社会学术研讨会议文集》（台北：\_中央研究院\_历史语言研究所，1998年），页301-327。史语所藏的民数册有二份，都是四川省造报，一为乾隆六十年（1795），一为光绪三年（1877），见刘铮云：《旧档案、新材料--中研院史语所藏内阁大库档案现况》，《新史学》（）：135-161。）

在土地政策方面，梁庚尧《北宋的圩田政策》探讨北宋政府对于圩田垦殖态度的演变，认为南方的圩田垦殖在宋初不受重视，但在庆历改革、熙宁变法及政和年间，政府皆曾积极于江东、浙西及浙东地区推动兴筑，成为宋金战争时期政府所仰仗的重要财源。（注：此文原刊于《世变、群体与个人：第一届全国历史学学术讨论会论文集》（台北：\_国立台湾大学\_历史学系，1996年），又收于梁著《宋代社会经济史论集》（台北：允晨文化实业股份有限公司，1997）之中。）土地政策的检讨还有赵雅书《贾似道与公田法》一文，赵氏重新评价和厘清贾似道实行公田回买政策的优劣得失，认为此策为一应时政策，但政策实行所产生的弊端以及没有能力解决日益严重的通货膨胀问题，是此政失败的主因。（注：《第二届宋史学术研讨会论文集》，（台北：\_中国文化大学\_，1996年），页607-621。）在土地经营类型方面，以皇族庄园制度的转变为主或相关的论文，有赖惠敏《清代皇族的经济生活》、《清代皇族庄园的形成与演变》二文。她认为皇族庄园制度长时期演变的结果，逐渐与汉人租佃制度趋于一致，成为租佃制度的一环。其间的转变包括地租由实物租转变货币租，佃户渐脱离奴仆身分，皇族土地经由典卖而逐渐转移到汉人手中等项。（注：《清代皇族的经济生活》，见台湾《中央研究院近代史研究集刊》24（）：475-516；《清代皇族庄园的形成与演变》，宣读于\_第一届两岸明史学术研讨会\_，台北：\_国立政治大学\_，1996年7月23-24日。赖惠敏将她对庄园制度以及清皇族的组织、阶层、财产分配等课题的研究，总结为专书《天潢贵胄：清皇族的阶层结构与经济生活》，台北：\_中央研究院\_近代史研究所，1997年。）业生产方面，王业键、\_瑜、谢美娥合著的《十八世纪中国粮食作物的分布》一文，主在重建18世纪中国粮食作物的地理分布，并和20世纪前期卜凯（）划分的农作区做比较。文中依照各种作物在各地所占的重要性，将18世纪中国粮食作物区划为七个大区，即秦岭淮河线以北的\_春麦区\_、\_冬麦高梁小米区\_、\_冬麦小米区\_，以及此线以南的\_水稻小麦区\_、\_水稻豆麦区\_、\_水稻收获区\_、\_水稻杂粮区\_。（注：收于《近世中国之传统与蜕变--刘广京院士七十五岁祝寿论文集》（台北：台湾\_中央研究院\_近代史研究所，1998年），上册，页282-308。）

农业商品化，陈祥云《近代四川农业发展与社会变迁：以农业商品化为中心的讨论》，为其博士论文的一部分，认为农业部门因商品化而产生农作物商品化，进而刺激经济型市镇的兴起，使社会结构变迁，也促使传统社会现代化，并且地方势力（会党、帮会与走私）的崛起、社会阶层的分化（小农分化）和失序，也与商品化有关。（注：此文刊于《中国历史学会史学集刊》30（）：319-351，博士论文为《农业商品化与社会变迁--以四川盆地为中心》，台北：\_国立政治大学\_历史研究所，1998年。）关于农产品的运销，吕绍理《一九三年代中国的粮食运销组织》以分析米粮贸易的市场结构和米商组织为主，并讨论新式运输工具、新式银行、保险业及新式加工工具（机械动力碾米厂）等运销辅助工具的改变，如何影响米粮运销组织。著者认为，市镇非农业人口对粮食的需求为米粮贸易产生的重要因素，因此市镇的规模、空间分布、阶层关系及其商业力影响米粮市场至深。基于此点，吕氏利用的集镇体系，组合成短程、中程、长程贸易三种米粮市场结构。并以长程贸易中的产地市场、消费市场分别说明米行的组织及其营业量。此外，他认为新式运销辅助工具的改变（尤其是运输工具），不但可使米行组织更专门化，也可使介于贩运商和米行之间的某些行业逐渐淘汰，但是1930年代新式运输工具在米粮运销流程中仍居次要角色，因此上述二项米业组织的改变仍属有限。（注：《国立政治大学历史学报》14（）：179-196。）

另外，伐木业的产销，有江天健《北宋西北地区官方木材产销》与郑俊彬《明代四川木材的经营及其弊害》二文，皆以官方对木材的需求和木政的配套措施为内容。\_除叙述宋代官方透过商税抽算、科配收市、置场入中及设务自伐四种方式，在秦岭、陇山、太行山森林地带取得木材之外，也提及木材采伐区域大都在蕃界或蕃汉交界处，实与北宋在西北地区重兵屯驻的农垦策略有关，采伐区随着宋人势力的扩张而延伸。（注：见《第二届宋史学术研讨会论文集》，页267-280。商税抽算指由京师将作监竹木务对商贩竹木予以抽算，科配收市指中央派员向各路配买木材，置场入中是在京师置场，以优惠条件招商入中木材。）郑氏详述明代中央采木的督木行政组织、由官督官采到招商买办的演变、以及采木运输过程中吏胥索费和木商对当地居民的负面影响。（注：郑俊彬文章宣读于\_第一届明史学术研讨会\_，台北：\_国立政治大学\_，1996年7月23-24日。）

（二）国内商业、国际贸易

比起农业部门，这个领域研究成果卓著。其中，总论性文章可参考郝延平《中国三大商业革命与海洋》一文。他对不同时代的商业发展特征予以比较，归纳宋代、晚清及20世纪中期迄今的三个商业大革命之间的共同点。他认为这三次商业革命都使\_中国大陆\_向南扩张，海洋性格愈发浓厚。这表现在沿海贸易、中国和远洋地区的商业关系，以及来自海外的货币、信贷、投资、科技、企业组织和经济制度等方面的冲击。（注：《中国海洋发展史论文集》（台北：台湾\_中央研究院\_中山人文社会科学研究所，1997年），第6辑，页9-44。）

对于中国境内商人团体、商业活动方面的探讨，官商关系是许多学者关心的主题。何汉威对广东赌商的研究，除了讨论19世纪中期以后赌博税与地方财政的关联之外，从赌商与政府之间的关系来看，对于近年来部份学者倡论中华帝国晚期已经形成\_市民社会\_（civilsociety）的说法，他认为须持相当程度的保留。因为地方政府采取竞价包税以丰裕财政，赌商认饷承赌，正饷之外还需缴报效银与认缴省内官办企业的经费，对赌商极为不利，其官商关系和困境，与扬州盐商、广东行商等大商人团体相似。（注：见何氏：《清末广东的赌博与赌税》，台湾《中央研究院历史语言研究所集刊》（1995）：490-491；《清末广东的赌商》，台湾《中央研究院历史语言研究所集刊》（1996）：61-107。）这种性质的官商关系，在皇室与内务府买卖人（御用商人）之间也是如此。赖惠敏在《乾隆朝内务府的当铺与发商生息（1736-1795）》中提到皇室以资金发商生息，商人从内务府取得某些经商特权，尽管借金利息不高，但长期借贷累积巨额利息以及捐输报效制度的实施，使商人破产机会相对提高。（注：台湾《中央研究院近代史研究所集刊》28（）：133-175。）不仅商人团体，传统时期政府对整个产业的统制尤为明显。陈殷宜《清代乾嘉时期新疆玉石的民间贸易》，叙述政府在介入玉料供给的政策和管理上的转变，及其对民间玉石贸易及玉石手工业的兴衰所产生的影响，显示帝制时期政府对工商业的发展，具有单向的优势主导力量。（注：《大陆杂志》（）：32-48。）商人的经营风险不仅来自政府的强势利用与支配，还与其商业决策的判断有关。陈国栋在\_UncertaintyoftheOldChinaTrade:acasestudyofManhop\'\'\'\'sFailure,1828\_一文中，即以广东行商关祥、关成发父子经营破产为例，说明传统贸易经营存在不可预期的不确定性。与其他广东行商一样，关氏背负来自官方强制性的报效要求和经营上周转不顺的负担，但关氏却能凭其与外商的个人关系得到外商的融资。虽然如此，由于对商机的错误判断，在一宗极大手笔的棉花进口交易之后，不久即宣告破产。（注：《近世中国之传统与蜕变--刘广京院士七十五岁祝寿论文集》，页889-906。）官商关系来看，前述何、赖、陈三篇论文皆呈现帝制时期商人处境及商业活动的不利层面，政府的控制与利用对商人、工商业的发展似乎弊多于利。但是否可以将之论断为清朝政府抑商政策的具体面？邱澎生《由苏州经商冲突事件看清代前期的官商关系》，藉由官方处理商人经商冲突事件的方式，检讨清前期是否确实存在抑商政策的执行。他认为清前期政府对商人各种经商自由和财产权益的保护确曾存在，不能说是抑商，政府未支持商业发展的现象并不等同于抑商。（注：《文史哲学报》43（）：39-92。）（关于抑商思想的讨论，见下文\_（六）经济思想、经济制度\_一节）不过，从商人的角度来看，商人面临强而有力的中央集权体系宰制时，仍缺乏对抗能力。李达嘉《袁世凯政府与商人（1914-1916）》即说明，袁政府时期工商业发展已较辛亥革命时期提升，但是商人或因其政治活动空间受抑于袁的专政而被削弱，或因只求工商业发展和生活安定，弱于抵抗中央集权政体。（注：文见台湾《中央研究院近代史研究所集刊》27（）：93-135。清末以来商人的力量有所提升，但是在袁世凯图谋帝制的整个阶段中却乏善可陈，此与上海一地商人团体的行为反应极为不同。据李达嘉研究，上海商人在辛亥革命中扮有举足轻重的角色，其政治经济实力在1913年的二次革命同样具有影响力。辛亥革命上海的光复与此地商人的支持有关，同样的，二次革命失败的原因之一，则是上海商人的抵制。见著者《从\_革命\_到\_\_\_--上海商人的政治关怀和抉择，1911-1914》，台湾《中央研究院近代史研究所集刊》23（）：237-282。）近代商人的这种困境，似与帝制时期的处境相去不远。

除了以官商关系为焦点之外，商人如何利用经济层面以外的无形资本经营其业，以及商人如何与社会公益事务产生互动，也是学者研究的兴趣所在。邱澎生《同乡情谊与商业利益：由苏州商人结社看明清时代\_同乡关系\_的作用》，以苏州的商人结社为脉讨论，认为同乡情谊与商业利益的连结，不但节省经商的交易成本，也促成当时商业制度的创新。（注：发表于\_第一届两岸明史学术研讨会\_，台北：\_国立政治大学\_，1996年7月23-24日。）邱仲麟《清代天津商人与社会慈善》以经济职能日益增添的天津为背景，探讨此地社会慈善事业的兴设与商人的关系，发现清前期官、绅参与慈善事务甚于商人，但愈至清末各业商人主动参与的情形明显增多，一批以商人为主的\_新官绅\_成为救济及公共安全事务中的新阶层。（注：见《淡江史学》第7、8期合刊（）：43-62。）

**航运企业政研会论文范文 第六篇**

一连串的 事件使航运业遭受重创,和其息息相关的进出口贸易也深受其害.澳大利亚黑德兰港的 潮,给该国铁矿石矿主造成高达日1亿澳元的损失.近期,美国西海岸港口工人 ,较02年美国西海岸港口全面 而导致的封港事件而言,造成的损失将比02年翻倍还多.安特卫普港 潮,导致有12艘船无法离泊,65艘船无法入港靠泊.

港口 导致港口业务无法正常运作,港口瘫痪,处货效率降低,货物压港问题突出.港口 时间过长使抵港的船舶无法进行卸货作业,船舶无法按期开始下一航次或航期,扰乱船期.在大 期间,一些仍然作业的码头向船公司收取港口拥堵附加费、加急费,航运企业便将这笔费用转给货主,对货主而言无疑是雪上加霜.

**航运企业政研会论文范文 第七篇**

船舶质量关系到船舶建造业的发展，如果船舶质量不过关，对于船舶制造业来说，将会是致命的打击。下面是由我整理的船舶质量管理论文，谢谢你的阅读。

浅谈船舶检验质量监督管理

【摘要】船舶检验是保证船舶能够稳定安全运行的重点工作，做好检验工作的监督管理是提高检验水平的有效途径。本文将从以下几个方面来详细论述如何做好船舶检验的质量监督管理工作。

【关键词】船舶;检验质量;监督;管理

中图分类号： 文献标识码：A

一、前言

船舶安全问题的出现原因有很多，其中一个重要的原因就是没有做好平时的维护和检验工作，因此，为了降低船舶出现故障的概率，提高船舶运行的安全性，必须要提高船舶的检验质量。

二、加强船舶检验质量监督管理的重要性

据统计，国内因船舶质量问题引发的重大人为事故频发，均是由于质量检测时疏忽而造成的，“吉长春货”四艘投入使用的货船相继出现影响恶劣的质量问题，均是船体发生断裂问题，以“吉长春货5016”为例，在松花江榆树江桥码头起航后掉头时因船体质量不堪承重而断裂沉没，造成了重大的经济损失。而其影响不仅是经济上的牵连，而是损害了人民生命财产安全，造成了民众、承运商对船舶业安全问题的质疑，影响了社会稳定。为了响应和谐社会构建的号召以及维护、保障公民生命财产安全，船舶业的质量安全问题被提上了议事日程，加强质量检验和监督管理能够保证航运业健康稳定地发展。

三、船舶检验的种类

船舶检验按其性质分为三大类：

1、船舶法定检验：船舶法定检验，英文名称：statutory survey，法定检验是按照国家有关法律、法规和主管机关颁布的技术规范(法规)，以及船旗国政府批准接受、承认或加入的有关国际公约(条约)，由主管机关下设的船舶检验机构或主管机关委托、授权、指定的检验机构对船舶、海上设施和船运货物集装箱实施的是否符合国家技术规范强制要求的检验活动。

2、船舶入级检验：船舶入级检验，英文名称：class survey，其他名称：船级检验，船东为 保险 和市场竞争的需要，为取得某船级社的船级而自愿申请该船级社进行的检验。

(一)入级检验。系指船舶所有人或经营人、管理人在法定检验的基础上为了保险和航运市场竞争的需要，向船级社申请入级，由船级社对船舶、海上设施和船运货物集装箱是否符合船级社发布的船舶入级规范的检验活动。它包括船舶、海上设施、集装箱及相关工业产品的入级检验和发证工作。入级是船东由于保险和船舶登记的需要而自愿申请，接受船级社的检验，使自己的船舶或海上设施在该船级社的监督下并按照该船级社的技术规范建造或由该船级社进行全面的初次入级检验，证明符合或等效于此船级社的规范或规定，即为取得该种船级。入级检验合格后，由船级社发给证书，授予船级符号及附加标志，并登入船级社出版的船舶名录内。

(二)船舶入级检验的性质和特点。按照国际上的通行做法，入级检验是由船级社根据其制定的规范、检验程序对船舶实施的检验。入级检验是一种商业性质的检验服务，从法律意义上讲，属于非强制性检验。但目前我国《\_船舶和海上设施检验条例》规定了几类特殊船舶需要进行入级检验。

3、船舶公证检验：船舶公证检验，英文名称：justice survey。公证检验是指船检机构接受委托站在公正的立场上对某种情况进行鉴定，出具证明的一种检验。检验机构进行公证检验后出具的检验 报告 可作为交接、计费、索赔及海事仲裁行为的有效凭证。另外，船舶的起、退租检验、保修项目检验、船舶买卖核价及核定废钢船钢铁重量等均属公证检验。

四、开展船舶检验质量监督管理的途径

船舶检验是一个系统的工程，涉及到多个部门、多个环节，因而对船舶检验质量的监督管理不能只从某一个方面或某一个环节入手，而应从船舶生产、制造、检验、航运等各个环节入手，对船舶生命周期实施全过程控制，打造“造、检、航”船舶安全管理链，严把“三关”，提高检验质量。

1、加强对船舶建造环节的管理，严把“出生”关

(一)加强船舶制造厂的资质管理。船舶是“造”出来的，船舶制造厂理所当然是船舶质量的第一责任人，应为船舶的制造质量负首要责任。现阶段国内的船舶制造厂参差不齐，既有大型船舶制造厂，也有那些“沙滩造船厂”。大型船舶制造厂的技术力量雄厚、硬件设备先进，持有国家主管机关颁发的生产许可证;而大多数中、小型船舶制造厂还处于资金积累阶段，未取得国家主管机关颁发的生产许可证，质量意识比较淡薄。因此船舶工业行业管理部门要根据船舶工业发展规划，设立和把好造船市场准入门槛，严格把好修造船厂资质关。整合中小型船厂资源，向规范化、规模化和集约化发展，指导企业改造升级设备设施，改进造船工艺技术，提高质量管理水平，把好船舶源头关。

(二)加强对船舶辅助检验机构的管理。船舶辅助检验机构主要是指与船舶制造过程相关的辅助性机构，如船舶设计机构、船舶焊接机构、船舶拍片机构等等，此类机构对船舶的检验质量起到了重要的辅助保障作用，甚至在一定程度上左右着船舶的检验质量。如上所述的“金富星18”等三轮的断裂事故经查均是由于船舶的焊接质量差而导致的。负责对船舶焊接质量进行拍片的机构提供虚假的拍片结果，直接误导了船舶检验机构对船舶焊接质量的判断。

现阶段主管机关除对气胀式救生筏检修站纳入管理范围外，对 其它 的船舶辅助检验机构尚未纳入管理，有些目前由船舶检验机构对其实施间接的管理，有些则完全处于无人管理的状况，导致了目前国内辅助检验机构准入门槛低、机构泛滥，市场处于无序竞争和恶性竞争状态，威胁着船舶的制造和质量的检验。因此主管机关应制订统一的管理标准，加强对船舶辅助检验机构的监管，防止类似事故的发生。

2、加强对船舶检验环节的管理，严把“检验”关

船舶检验机构是船舶检验质量的控制和保证机构，对船舶的质量起到了至关重要的作用。船舶检验机构除加强自身的软硬件建设外，在检验过程中应遵循“一检、二帮、三把关”的原则，强化审图、现场检验和审核等环节的过程控制，严格有效地依照规范开展船舶检验，把好船舶质量检验关。

(一)加强对船舶检验机构的管理，推进船检管理体制的改革。目前主管机关对船舶检验机构的管理主要是通过对其机构检验资质的管理来实现的。20\_年部海事局颁布了新的船舶检验机构资质管理办法，对船舶检验机构依据其检验能力实施分级管理和加强省级船舶检验机构对其下属船舶检验机构的管理力度，此种管理模式在一定程度上强化了省级管理机构的权威，但要彻底改变目前地方船舶检验机构自身的管理问题还存在不足。因此目前主管机关可以采取以下两种 方法 来加强对船检机构的管理，推进船检管理的改革：誗在继续实施以机构资质管理为主线的前提下，不断提高省级船检机构自身的管理能力外，还应逐步推进地方船舶检验机构的体制改革，推进省级船舶检验机构的垂直管理体系的建立。誗利用市场的手段，尝试逐步打破目前国内船舶检验的相关制度，合理调配船检机构间的人力资源，让现有的验船师力量达到最大化的发挥。

(二)加强对验船师队伍的建设。20\_年国家颁发的《注册验船师制度暂行规定》，对验船师实施职业资格考试，只有通过考试方可有资格向主管机关申请注册，并从事船舶检验工作，并规定验船师在每个注册周期内必须参加相应的知识更新培训。做好船舶检验只有检验能力是不够的，验船师还需具有相应的职业道德准则。近几年出现了多起违规验船现象，有的甚至是故意违规检验。因此一支有责任心的、有能力的验船师队伍对稳定验船市场、提高验船质量是必不可少的。主管机关应不断加强验船师队伍的建设，提高验船师队伍的整体素质。

3、加强检验质量的后续监督管理，严把“监督”关

通过对海事局20\_年船舶FSC检查滞留缺陷来看(20\_年海事局船舶FSC检查，海船滞留率为、河船滞留率为)，真正发现由于船舶检验质量问题而导致船舶被滞留的几乎没有，这在一定程度上反映出安检人员在船检知识方面的不足。因此必须加强在这方面的系统培训，包括理论知识的培训和现场检验知识的培训，进而在海事系统内部储备一批具有验船师资质的现场监督人员，通过考试取得验船师资格证书，以提高海事系统综合技术监督能力。

对违规检验行为的处罚是开展监督管理的一个配套手段。对发现的船舶检验质量问题具体分析后对相关责任人依法实施处罚，尤其是对因主观原因而导致的船舶检验质量问题应加大处罚力度，让其违法成本远远大于违法所得。

五、结束语

本文主要论述了提高船舶检验质量，做好检验监督管理的一些方法和途径，对于船舶检验质量监管重点环节展开了详细论述。本文的研究对提高我国船舶检验工作的水平具有一定的参考价值。

【参考文献】

[1]李典庆.船体结构检测及维修规划的成本-效益评估[J].上海交通大学学报,.

[2]\_海事局.船舶与海上设施法定检验规则[S].北京:人民交通出版社,20\_.

[3]黄宛清.德国的航运及船舶检验管理[J].中国设备工程，.

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！