

第五章

美国的出口

设施和远洋运输

美国的港口

美国的饲料谷物系从美国东西海岸和加拿大的圣劳伦斯航道出口。负责饲料谷物出口五个出口区,各与国内的一个或几个饲料谷物产区保持特殊关系。这一关系的特点体现在为把饲料谷物运抵出口地而采用的主要运输形式。

墨西哥湾沿岸 (The Gulf Coast)

密西西比河/墨西哥湾中部地区

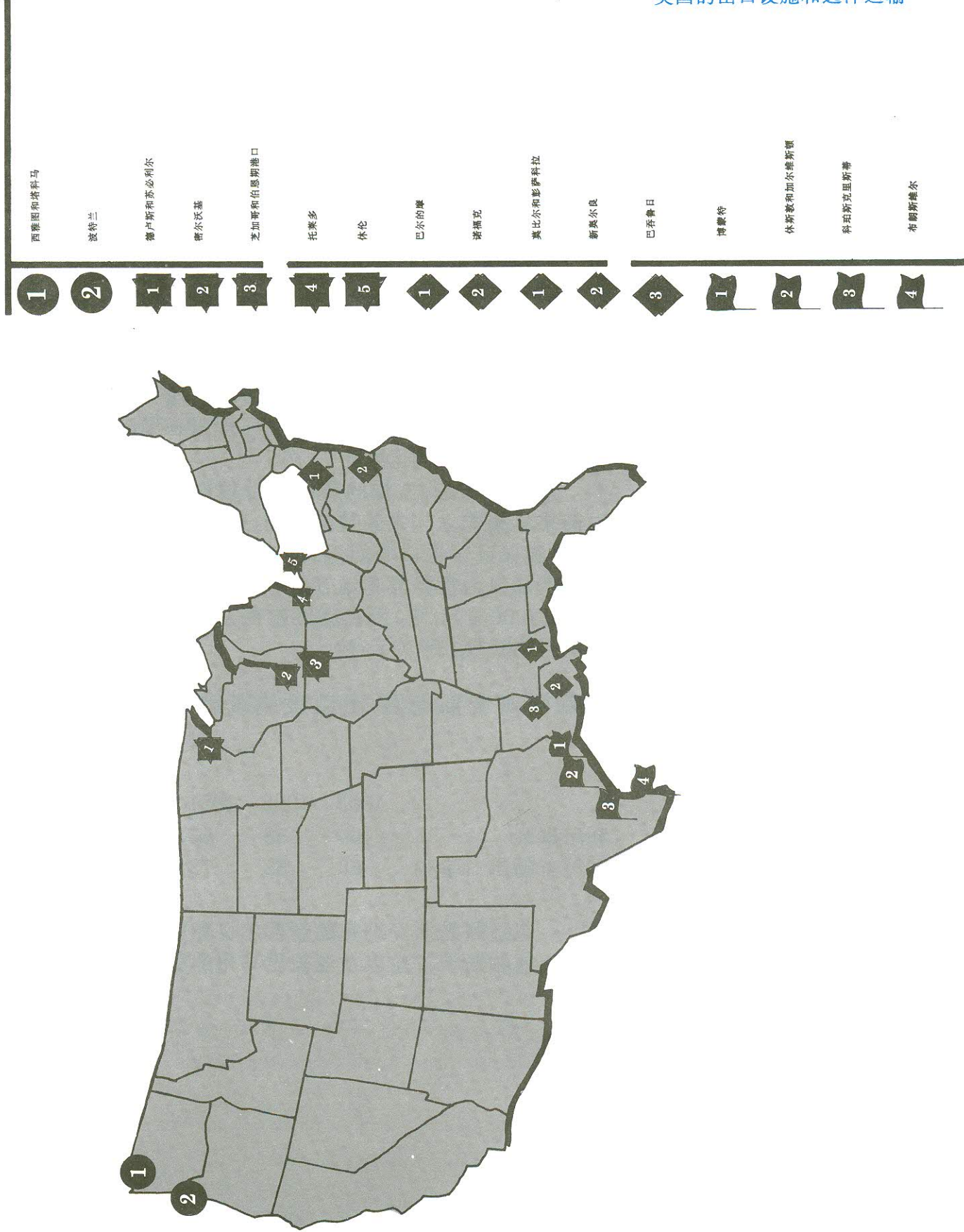
在第一个欧洲探险者到达一望无际的密西西比河地区之前,美洲土著人早就在通商来往时用上了这条河。就从那时起,密西西比河逐渐演变成为通向美国内地的一条航运必经之路。

多达2000艘拖轮拖带的10000多艘驳船队,装载着各种各样货物往返于密西西比河上。在密西西比河流域,密西西比河,密苏里河,俄亥俄河,伊利诺斯河,阿肯色河,田纳西河,白河,坎伯兰河,亚拉巴马河以及明尼苏达河可航行的航道总长近6000英里。1991年,河流总贸易量达到4亿多吨。谷物占下行货物的30%—40%。

通过这一水系,河上航运可抵达位于玉米带内的各州,这为美国生产的80%的玉米,33%以上的高粱和多达15%的大麦提供了便利的运输通道。数百个河上中转码头集纳卡车或火车运来的饲料谷物,再把这些谷物装上载重量约1500吨驳船,6艘或6艘以上的驳船由一艘拖轮拖带,开往下游的新奥尔良或另一内河港口。

驳船运输为供货商和用户之间繁忙地运营着, 开出运费率, 并且根据每条河的装货地点价格制订出费用明细表。

拥有谷物出口设施的美国港口



尽管由于供求因素的变动使得价格常有涨落,但是平均运费从80年代中期到现在,却一直非常稳定。90年代,密西西比河中段的平均运费为8.50美元/吨,伊利诺斯河为7.25美元/吨,俄亥俄河仅为5.15美元/吨。密西西比河中段的运费是三条河中最贵的,由于这段河道闸坝多,使每吨英里运费高出0.6美分。

一旦抵达港口,现代化的出口终端设施能迅速地把饲料谷物从驳船卸下,运往粮仓,或者送往待装的远洋货船。在密西西比河下游,从路易斯安纳的巴吞鲁日直到西南部的帕斯,有十几座这样的码头,其中有几个一天能装货5万多吨,这就大大减少了船只在港时间,从而为进口商节省一笔运费。

最重要的是,这样的装卸能力很少被征税。美国出口商多年来建立起来的装卸能力,现已远远超过实际需要,这就保证了进口商能得到迅速,高效的服务,而谷物装卸费却仅为世界其它地方的零头。加拿大的装卸费常常超过5.00美元/吨,而在新奥尔良,美国装卸设施装卸饲料谷物只要1.00美元/吨。

墨西哥湾中部地区/出口设施装卸能力的利用情况

	1993	1992	1991	1990	1989
利用率%	64	58	56	64	62
饲料谷物出口率%	60	62	72	69	72

* — 包括路易斯安纳州的新奥尔良和巴吞鲁日,密西西比州的帕斯卡古拉以及亚拉巴马州的莫尔比。

有些谷物确实由火车运往墨西哥湾的中部地区。在经济情况允许时,也可用多达120节或10000吨的火车,把饲料谷物运往上述的出口设施。但是,在有驳船营运的地区运出谷物,火车运输就不得不与便宜的驳船运输一争高低了。铁路运输费用不仅取决于铁路服务价格,而且还取决于车本身的长,短期租赁价格,所以一般高得多。

尽管美国用于出口饲料谷物运输的底卸式闷罐车有35000节,但是许多在忙于国内运输,或者位于不必同驳船市场争出口份额的地区。火车运送饲料谷物的总费用,从伊利诺斯州中部起运为12-13美元/吨,从地处俄亥俄河支流地区的俄亥俄州和印地安纳州为14美元/吨或更多,从衣阿华州或内布拉斯加州运送谷物到墨西哥湾中部地区为20美元/吨起价。这些价格只有在驳船内河航运价格猛涨时才能与驳船运输竞争,例如在收获季节运量增加,或者河水状况不利于航运,如在干旱季节,水浅使驳船可用数量减少或在结冰季节。

然而,在特定年份,会有10%的谷物由火车运到墨西哥湾中部的一些港口。这些火车来自于:伊利诺斯州的墨西哥湾中部(Illinois Central Gulf)铁路;伊利诺斯州,印第安纳州及俄亥俄州等三州的柴西系统(Chessie System);在内布拉斯加州,堪萨斯州及衣阿华州的密苏里太平洋铁路与伯灵顿北方铁路(Missouri Pacific and Burlington Northern Railroads)和在衣阿华州和伊利诺斯州的芝加哥西北铁路(Chicago, Northwestern)。

港口统计成本基于巴拿马 (Panamax) 级船只 装卸机数目

	装卸机数目	最大吃水 *	港口费 **
新奥尔良	9	12-15米	1.69美元/吨
巴吞鲁日	1	12.5米	1.69美元/吨
莫尔比	1	12.9米	1.47美元/吨
帕斯卡古拉	1	11.7米	* * *

“装卸机”为装卸谷物和油料种子的港口设备。

- * — 在航运水道内
- ** — 据登记的总吨数
- *** — 缺

得克萨斯或西墨西哥湾 (Texas or West Gulf)

在得克萨斯州沿岸有几个港口经营饲料谷物装卸业务。尽管它们主要是小麦设施,原本打算接收火车从堪萨斯州,俄克拉何马州,内布拉斯加州以及得克萨斯州运来的硬粒冬小麦,但它们现在也为饲料谷物服务,主要是这几个州种植的高粱。

这类谷物大都由火车运来,此外卡车也参加运送,是来自生产玉米,高粱的得克萨斯州沿海地区。长列的火车沿着艾奇逊 (Atchinson),托皮卡和圣菲 (Topeka and Santa Fe),密苏里太平洋 (Missouri Pacific),南太平洋及联邦太平洋 (Southern Pacific and Union Pacific) 铁路把谷物运抵得克萨斯州的布朗斯维尔,科珀斯克里斯蒂,加里维斯顿,休斯敦及博蒙特等地的各种设施。墨西哥湾中部地区有时由于河流问题或货运客户过于集中,运输极其繁忙,玉米会改由内布拉斯加和衣阿华运往得克萨斯,但是这种情况很少发生。

其中,许多设施除了需依赖火车运输之外,其它方面都象墨西哥湾的中部地区的设施那样,工作快速高效,装船极快,滞港时间极短。在得克萨斯州装卸出口谷

物的费用特别低,因为那里的装卸能力过剩。最近几年,实际上由于装卸工作效率大大提高,休斯敦和加尔维斯顿的两台现代化起卸机已拆掉了。

得克萨斯湾 * 出口设施能力的利用情况

	1993	1992	1991	1990	1989
利用率%	35	34	25	31	44
饲料谷物出口率%	5	5	4	5	6

* — 包括博蒙特,休斯敦,加尔维斯顿,科珀斯克里斯蒂,布朗斯维尔,得克萨斯。

港口统计

	装卸机数量	最大吃水	收费标准
博蒙特	1	12.3m	1.36美元/吨
休斯敦	3	12.3m	1.38美元/吨
加尔维斯顿	1	12.3m	1.38美元/吨
科珀斯克里斯蒂	1	12.0m	1.27美元/吨
布朗期维尔	1	10.8m	* * *

* * * — 缺

美国大西洋沿岸 (The U.S. Atlantic Coast)

美国大西洋沿岸的情形很象得克萨斯湾,过去5年由于出口停止增长,造成装卸机过剩,使其装卸能力一直不断下降。费城,巴尔的摩及诺福克的一些装卸机就是那时停工或拆除的。即使如此,大西洋沿岸装卸谷物的能力仍然超过1800万吨。马里兰州的巴尔的摩,弗吉尼亚州的诺福克,南卡罗来纳州的查尔斯顿及佐治亚州的萨凡纳的设施可以接纳由火车和卡车运来的出口谷物,而查尔斯顿和萨凡纳早已这样做了。

巴尔的摩和诺福克的4个出口设施既要与墨西哥湾中部地区竞争又要与五大湖地区竞争来自伊利诺斯州,印地安纳州,密执安州及俄亥俄州的玉米。这些谷物是由65至120节车的火车运输,是从康雷尔(Conrail),柴西(Chessie)及诺福克的南方铁路运来的。相对运输成本支配着谷物的去向。

当来自欧洲或北非的进口商热衷购买玉米时,与墨西哥湾相比,大西洋沿岸更具优势,因为在地理上更接近欧洲和北非。买主乐意额外支付费用从大西洋沿岸装货,这笔费用最多可达买主节约下来的远洋运输费的数值。

举例来说,从墨西哥湾的中部地区到埃及的亚历山大港的航程比从巴尔的摩出发远1350海里。货船从欧洲到北美将节约八天半的航行时间。日交易额为10000美元轻便的商船,可节约运费4.5美元/吨,到达目的地成本可能降到120-150美元/吨。

火车高运费大多会抵消大西洋沿岸胜于墨西哥湾的这种运费优势。巴尔的摩或诺福克的火车费包括车费,1986-1993年间平均大约13-14美元/吨。这一价格在收获季节对运输和装卸能力的需求很大时还是有竞争力的,然而这些费用的多少要取决于大西洋经营者愿向东海岸计划投入多少资源;目前,由于具有成本优势的目的港经常变化不定,大西洋经营者大多不愿向东海岸计划投入大量资源。

再者,大西洋沿岸装卸饲料谷物的四个装卸机对吃水深度或货船级别都有某种局限性。在墨西哥湾中部地区的能够接纳巴拿马吨级(5万吨以上)(Panamax)和更大级别货船的目的港,发现它们常常能在深水泊位多装货,从而明显地降低大西洋沿岸港口的货运优势。

港口装卸能力利用情况

	1993	1992	1991	1990	1989
利用率%	21	13	18	33	23
饲料谷物出口率%	4	1	3	5	6

港口统计

	装卸机数量	最大吃水	收费标准
巴尔的摩	2	12.0米	1.24美元/吨
诺福克	2	12.9米	1.68美元/吨

太平洋西北部

西北部太平洋地区出口设施,到太平洋国家目的港的运费比其它地区有优势。大西洋沿岸地区出口设施到大西洋国家目的港也具有同样优势一样。从西北部太平洋地区到亚洲的目的港的距离短得多,从而使亚洲地区的进口商购买从西北太平洋港口装船的,价格高些的饲料谷物。

举例来说,从美国墨西哥湾海岸到日本比从俄勒冈的波特兰远3800海里。对于要在这两个地区之间做出抉择的船主来说,公平价值是由许多变量决定的,其中包括燃料成本以及大西洋和太平洋货船市价的价差(常常相差悬殊)。二十世纪八十年代贸易价差最高达17美元/吨。最低为6美元/吨,在此期间,大多为8到12美元/吨。

此外,象大西洋一样,太平洋沿岸地区必须与密西西比河系统在出口饲料谷物上进行竞争。

即使太平洋沿岸地区在海运上具有大而稳固的优势,但到饲料谷物产地仍然是一段很长的路程。太平洋西北部(PNW)地区尚未复盖到饲料谷物的大部分。在同内河系统的竞争中,海运优势仅能包括有限的地区。

伯灵顿北部铁路及联邦太平洋铁路(Burlington Northern and Union Pacific Railroads)把内布拉斯加,南达科他及明尼苏达的玉米和高粱以及爱达荷,蒙大拿,华盛顿和俄勒冈的大麦运到太平洋地区西北部。火车运费介于26-28美元/吨之间,根据车价格确定。有部分大麦是用驳船经蛇河运输的。

西北部太平洋地区的港口全为深水港,能够装卸墨西哥湾各港口都不能装卸的大船。可是,大多数海外目的港吃水深度有限,禁止使用大于巴拿马(Panamax)级的货船,因此墨西哥湾仍可以满足大多数饲料谷物商人。

港口装卸能力利用情况

	1993	1992	1991	1990	1989
利用率%	57	60	55	78	75
饲料谷物出口率%	15	17	16	22	22

港口统计

	装卸机数量	最大吃水	港口费
俄勒冈的波特兰	7	14.8米	1.37美元/吨
华盛顿的塔科马	1	18.5米	1.29美元/吨
华盛顿的西雅图	1	18.5米	1.31美元/吨

五大湖区 (The Great Lakes)

五大湖区是一个独特的内陆水路,象大西洋海岸一样,由于密西西比河驳船系统的利用日渐频繁,其重要性已有降低。进入大湖港口是通过圣劳伦斯海道;圣劳伦斯海道是由经韦尔兰运河连接苏圣玛丽的苏必利尔湖和休伦湖以及伊利湖和安大略湖(绕过尼亚加拉大瀑布)的船闸系统构成的。韦尔兰运河的淡水吃水深度为7.9米(26英尺),使许多货船不能顺利进入大湖区,其中大部分货船不能满载离港。

在此海道建成之后,为在五大湖区水域航行,建造了一类专用的货船。这些船自然要吃水浅,船身窄,使之能通过船闸系统。它们称为湖船。这些船大约能装载25000吨重的谷物。谷物在大湖港口装到这种专用货船里,然后在圣劳伦斯河出口设施里卸载。

进口商可以租赁货船进入此海道,在大湖港口装载谷物,在五大湖区购买一部分货物(通常为2/3),余下的货物(最终的1/3)在圣劳伦斯设施负责装船。湖船运费,海洋运费,货船级别及港口卸货能力的差异,将确定哪一种是最经济的办法。与其它地区相比,一个显著的不同点是圣劳伦斯设施装卸的谷物被判定为已在湖内港口进行了分级。尽管USDA和FGIS(参见第四章)有监察员现场监督美国谷物装船,却不再做谷物分级检查。所发的“西部检验”资格证明是根据首装港原发级次而定。在大多数情况下这是个无关紧要的事情,但是买主应该知道,当其从五大湖区或圣劳伦斯海道购买谷物时,“西部检验”就要起作用了。

在美国,大湖运费与驳船及火车运费一样,一直是自由定价,并能决定如何竞争。大湖运费和圣劳伦斯装卸费在7美元/吨到18美元/吨之间,依装运的谷物和提供服务的港口而定。尽管这似乎与内河驳船价格不相上下,买主必须记住,在装载谷物之前,为把谷物运至大湖港口,首先要花一大笔钱。有几个大湖港口做为交货地点,还要根据芝加哥期货交易所的玉米合同条款加倍收费,进一步使在五大湖区出口玉米的谷物商人灰心丧气。

其实,五大湖区很难与其它地区竞争。由于冬季结冰,大湖水运一般从12月中旬到4月初是停止运营,这就解决了相互竞争的矛盾。

港口起卸能力 * 的利用情况

	1993	1992	1991	1990	1989
利用率%	32	22	20	29	39
饲料谷物出口率%	5	4	3	4	6

* — 只限五大湖港口

港口统计

湖	装卸机数量	最大吃水	港口费
俄亥俄州的休伦湖	1	8.0m	N/A
俄亥俄州的托莱多	3	8.0m	N/A
威斯康星州的密尔沃基	1	8.0m	N/A
印第安纳州的伯恩斯港	1	8.0m	N/A
伊利诺斯州的芝加哥	3	8.0m	N/A
威斯康星州的苏必利尔湖	5	8.0m	N/A
明尼苏达州的德卢斯	4	8.0m	N/A

N/A—不适用

外国买主的货运选择

美国饲料谷物的买主在谷物到达目的港之前,在作为饲料使用之前,或者在加工成新产品之前,必须做出一系列的决策。首先,买主必须确定哪种饲料最适合需要。接下来的问题是这些谷物如何运到进口商所在国。几乎不管那种情况都是利用海运货船散装运输。

接下来,还有一些问题,诸如谷物抵达时间的选择何时,有何重要性,需要多大的船,货船是否需要增加设备,在何处补充燃料?谁为货船和货物投保等等。买主将通过决定购买谷物的方式,对其希望如何处理这些细节问题,做出抉择。

任何买主的最终目的都是以最低的费用,把货物运抵目的地。由于到岸价格主要取决于谷物价格和运输价格(海运)这两个因素,买主就需要了解这两个价格,然后才能进入市场购买谷物。

当确定如何购买计划中的饲料谷物时,买主有三种选择。每种选择对于买卖双方责任的划分都有重要意义。

离岸价(Free on Board)(FOB): 谷物于“管端”交货。当谷物确实装进船舱, 卖主责任即告结束。按照协议规定, 卖主须在特定时间, 在一特定港口或在某些港口提供由联邦谷物检验局称重的规定数量的谷物。如果买主希望用某一特定装卸机泊位, 卖主甚至乐意同意这一要求。卖主有责任提供一个还是由联邦谷物检验局提供的符合与买主签订的合同要求的品级证明书。这就意味着如果谷物不能满足级别差度要求, 即须从船上卸下; 不过这样的事很少发生。一般来说, 卖主责任到此结束。

在合同规定的装运期内, 买主必须提供适当的运输工具。就海运来说, 即必须租赁海运货船。如果进口商按离岸价方式购买谷物, 那么他就必须提供船只, 并且必须处置将已装货物运抵目的港的后续事务。这将包括了租赁货船外, 还要装货和准备与使用商业票据单证文件, 监督货船的航行情况, 解决货船装货引发的索赔。

货物加运费价(Cost and Freight)(CNF): 按照合同, 卖主同意把谷物运到买主选择的目的地, 既提供货物又提供运输。买主负责提供卸货设施, 通常要详细说明并保证目的港的实际状况(吃水深度, 可用泊位等等)。即使买主尚未付款, 提单一旦发出, 所有权即移交对方。虽然大多数情况是卖主将用那些提单及其它货船票据文件催讨合同规定的应付货款。这有效地意味着进口商“拥有”了船上的谷物, 即使货船到达目的地还有几周时间, 买方按交货条件已经买下了它。最后, 买主应把货物投保, 以防损失。尽管从技术上来看, 卖主作为租船商, 仍然控制着船的去向, 可是买主可能已经拿到控制货物支配权的提单。

听起来使人迷惑不解?是的。甚至在海商法已实行了几百年的今天,偶尔还会在买方和卖方预订货船,指定货物去向上互相矛盾,发生争论。

到岸价(Cost, Insurance, Freight)(CIF):除了卖主负责货物保险之外,这与CNF购买谷物相同。实际上,以CIF出售谷物通常是在推迟付款或信用证条件下成交的,卖主将延长信用证有效期并保留其所有权直到卸货。偶尔,出口商在不确知采用何种交易方式时就会把货装船甚至把货物装船时尚未成交,希望谷物一旦装船启程后就会找到买主。在这种情况下,卖主会为货物价值自行保险,并在适当时间以CIF交货。

买主和卖主的责任同CNF合同条款下的情况相似。所有权问题仍然使人区分不清,尽管一般来说在提单转交时所有权已经转移给买方。

每个进口商在他决定按照某些条款签订合同购买饲料谷物之前,应该向精通美国法律,海商法和当地法规的律师进行咨询。

租船或订合同租船有两种方法:计时包船或计程包船。

计时包船(Time Charter)采取计时包船时,船主和租船人订立合同,将货船,配带全体船员移交给租船商支配,收取日租费。按照合同,当事双方对诸多细节事宜取得一致意见,其中最重要的即是日租费,租期,在何处船主把货船交付租船商,以及在何处租船商把货船再交给船主。租船商接船之后,成了实际船主,负责向货船发出指令,提供燃料和生活用品以及支付与货船雇工有关的一切费用,包括港口费和运河费,地方税,码头费及船坞费。

计程包船(Voyage Charter)计程包船是根据事先商定的价格,根据某些条款,系属总括性价格,船主和租船商签订协议,在两点或多点之间运输货物。双方协商货船到达装货港的时间,货船计划装运货物量,装货港货船可用吃水深度,和租船商装船和到目的地后卸船的速度及其它事宜。

理论上讲,计程包船船主提出的价钱应该等于租船商按计时包船和承运货物的条件租船应付的价格。否则,租船商就要找合适的计时包船,处理细节事宜,并降低其运费。可是,实际上,计时包船与计程包船相比,把船主的风险大大地转移给了租船商。

按计时包船条件租船商要承担的,而按计程包船条款租船商可避免的风险包括:

- 气候造成的时间损失
- 船装货时间
- 船卸货时间
- 燃料费
- 货物丢失,潜在货物损坏
- 作为船主的法律风险

由于货船系按日租金计算,各项延误都会使租船商的成本有增无减。

如果租船商比船主能够更好地控制上述某些风险,计时包船是合情合理的选择。如果装货或卸货条件复杂(例如在几个泊位或(和)在几个港口多次装货或卸货),如果租船商又能控制货船及相关费用,这将使其货运费低于计程包船,因为在计程包船的情况下,租船商将不得不接受船主提出的选择方案,以适合那些各不相同的变化因素。

辨别计时包船和计程包船之间的差异没有什么奥秘;差异就在于风险。当租船人能够比船主更好地预测那些风险时,到岸货运费用的差异就会显而易见,结果他会毫无疑问地选择计时包船的办法。重要的是租船商在租船之前,应详细了解如何掌握货船的运作,包括购买燃料,指定代理人以及处理港口费等。

没有任何条文规定进口商一次只能包租一条货船或一段航程。当买主预计将有进口计划,并且觉得海运费用低廉,他可以为一段时间包租多航程货船长期的计时包船,在这段时间内,买主可以完成几个航程。即使租船商出于需要,并未使用此定期包船,租船商有担保价格保护,不致使海运价格水平上升。

多航程包船能满足同样的目的,但资金周转率受到许多限制。可以把计时包船派往数目不限的目的港,运输散装货物。计程包船,按其本质,路线非常专一,很难转租。

如果价格动向或计划规模使进口商本身的需求受资金周转率的影响,而进口商对此又无坚定的见解,那么,并没有规定不许对进口商未来的货运需求置之不理。

标准租船契约

计时包船

很象海上贸易,标准计时包船登记表或合同已经陈旧(1943),但是大多数参与人仍然把它作为合作的基础。几乎每个船主和租船商都把他们喜欢的条款纳入他们的谈判。其中,许多条款会纳入当事各方按其观点阐述的共同追加条款之中。下面是计时包船合同的一些要点:

- 1.对当事方的描述:船主,租船商和船名。对船的详细描述通常列在追加条款中,但是租船商可以通过协商,考虑使用一般的货船一种“尚待指派”的或TBN的特殊船只。
- 2.确定已命名的货船执行计时包船合同的时间总量。
- 3.规定交货点或交货区。
- 4.停工时间的计算,如果货船到达起始装货港而不能立即装货。
- 5.详细说明船主将支付必需品,工资,保险费以及正常维修费。
- 6.详细说明租船人将支付燃料费和正常港口费。
- 7.确定租船商应付给船主的货船租金数(美元/日),付款时间表,兑换方法。
- 8.确定还船条件,包括计时包船期满后交船地点,及注意事项。
- 9.详细列出时间框架,其间,船主必须把船交给租船商,例如不早于4月1日和不迟于4月20日,如果在4月20日或4月20日之前船未移交,租船商有权取消此计时包船。

标准计程货运合同

运货合同或计程包船契约的标准表格称为巴尔的摩泊位谷物租船契约（Baltimore Berth Grain Charter Party 或BFC）。这也是一种古老合同形式，于1913年拟定，但它是美国大多数谷物包船合同的基础。此外，BFC未包括现今较复杂的租船契约中的诸多细节。从附录I的举例中可以看出，BFC中的一些语言已拼弃或修改，并附上了带有补充条件的追加条款。追加条款和BFC表格构成完整的租船契约。大多数租船契约中的推荐条款均为自我解释性的。

不可协商条款

1. 合同中当事人名称和船名（“TBN”“待指派”即是可接受的条款，又是个可协商的条款）。

2. 商品类型。对谷物来说，商品类型为HSS重谷物/大豆/高粱；对轻谷来说，如大麦，只指一般大麦。

3. 所有货物必须在国家货物局（National Cargo Bureau, NCB）的监查下装船，以保证正确安全的装货和装载。

4. 在呈递签发的提单后付货款，提单在完成装货后立即呈送。

5. 当船已在当地海关登记并通过NCB和联邦谷物检验局（FGIS）检查时，便认为该船准备就绪。当租船商或其代理人被通知船准备就绪：待装货物时（这必须在每周工作日的16:00点以前，或在星期六12:00点以前），船的装卸期从第2天早晨7:00点时即告开始（见装卸期可协商条款的第2条）。

6. 在装运期最后一天的12:00点，如果船仍未能准备就绪，租船商可取消包租契约。但是，租船商必须负担租船费与重置费之间的差价，这是租船人用一条船代替原包货船所应支付的。这可能是损失，也可能是受益。

可协商条款

1.船的大小:一般指货物的数量和容许偏差,但船的实际载货总量是可协商的。包租船契约的容许偏差与谷物采购合同的容许偏差相匹配是很重要的。如果进口商租赁的容许偏差大于租船商在离岸价谷物收购合同上规定的容许偏差,租船商应付船主空舱费。已租契约上的容许偏差由船主选择。

租船商应尽力获得小额容许偏差,如果正考虑具体一条船,甚至可以包租一具体数量—不大也不小。这应表达为,例如 25000 吨最小/最大 (25000MT min/max)。

2.装货期:这是指货船必须在一指定时间内准备好以待装船的期限。一般的装货期为6到20天。对租船商来说,较短的装货期较好,因为租船商将对货物实际装运期有较大控制权。例如,如果装货期为4月20日至30日,船就必须不迟于4月30日能够装货。租船人可开始计时的最早时间为4月20日,即使该船5天前已准备就绪也是如此。

如果该船在4月30日或4月30日以前不能装货,租船商可取消租船契约,但是,如果市场运费水平高于包租契约最初确定的数额,租船商亦无追索权。

3.商品:本项限定了包租契约中按运费率可装载的产品类型。不同的商品每吨所占空间有所不同。例如,玉米的比重比大麦的高;因此,它较好装载,占空间较少。

