

高等院校交通运输类专业规划教材

国际航运经济概论

GUOJI HANGYUN JINGJI GAILUN

► 唐宋元 主编



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



赠 电 子 课 件

等院校交通运输类专业规划教材

国际航运经济概论

主 编 唐宋元
副主编 查伟伟 许文峰
参 编 凌 慧 黎文峰 田艳平
张战勇 邹克俭



机械工业出版社

本教材由多年从事航运类课程教学的教师共同编写,突破现有同类教材的内容体系架构,吸收国内外同类教材的优点及国际航运经济研究的最新成果,力求全面深入地反映近年来国内外国际航运经济的发展现状、特点及未来趋势。

本教材共分为4个部分,总体上按照从简单到复杂、从具体到抽象的逻辑顺序进行编写,内容涉及国际航运的配套设施(港口)、国际航运的主要要素(船舶)、国际航运的主体(航运企业)和国际航运的上层建筑(组织与法规),最终构成一个完整的国际航运知识体系。第一部分港口篇(第一章、第二章),主要介绍国际航运的基础设施,包括港口、航线与运河;第二部分船舶篇(第三章至第五章),主要介绍航运业最重要的固定资产即船舶的相关知识、船舶相关市场情况以及船舶融资的主要途径;第三部分海运篇(第六章至第十章),主要介绍海洋运输的对象、方式、主体及市场;第四部分综合篇(第十一章至第十四章),主要介绍了国际航运组织、国际航运中心、国际航运指数及国际航运政策与公约等相关知识。每一章都安排拓展阅读环节,旨在反映国际航运业的新现象、新动向与新趋势。通过本教材,我们力求给读者呈现一幅完整的国际航运经济活动图像。

本教材力求通俗易懂,突出知识的原创性、新颖性与完整性,既可作为海事院校航运、贸易、物流、交通类专业本科生、专科生的教学用书,也可作为港口、海运、造船、海事等部门或单位进行管理干部培训的通用教材,同时也可作为对国际航运经济知识感兴趣的朋友们的参考读物。

图书在版编目(CIP)数据

国际航运经济概论/唐宋元主编. —北京:机械工业出版社, 2016.8

高等院校交通运输类专业规划教材

ISBN 978-7-111-54245-2

I. ①国… II. ①唐… III. ①国际航运—运输经济—高等学校—教材 IV. ①F550.84

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第156990号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)

策划编辑:孔文梅 责任编辑:孔文梅 张亮 孟晓琳

责任校对:崔兴娜 封面设计:鞠杨

责任印制:李洋

三河市国英印务有限公司印刷

2016年8月第1版第1次印刷

184mm×260mm·18.5印张·433千字

0001—3000册

标准书号:978-7-111-54245-2

定价:39.00元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

电话服务

服务咨询热线:010-88379833

读者购书热线:010-88379649

网络服务

机工官网:www.cmpbook.com

机工官博:weibo.com/cmp1952

教育服务网:www.cmpedu.com

金书网:www.golden-book.com

封面无防伪标均为盗版

前言

近年来我国经济快速增长，一举成为全球第一大贸易国和第二大经济体。没有对外贸易的蓬勃发展，就没有中国经济的迅速崛起，同样，没有港航产业的腾飞和国际航运物流效率的提升，就没有我国国际贸易的突飞猛进。事实上，我国进出口贸易 80% 以上依托海洋运输，毫不夸张地说，如果没有包括港口、造船及海运等在内的航运产业的迅速发展和强力支撑，我国将很难取得令世人瞩目的经济成就。目前，单从规模上讲，我国已步入航运大国之列：港口吞吐量位居全球第一，2015 年全球十大港口有 7 个在中国；新船订单量和造船完工量稳居全球第一；我国商船规模居希腊、日本之后，位列全球第三。尽管我国航运经济发展快速，有力支撑了我国对外贸易及外向型产业发展，但整个航运产业仍居全球航运产业链低端，港口物流效率、航运竞争力及造船技术等都与国外发达国家如英、美、日、韩等有一定差距，这说明我国航运经济仍具有很大的发展空间。随着全球航运物流体系的重组整合和国内结构调整及产业升级步伐的加快，我国航运产业也面临着结构转型及战略升级的重大历史机遇。

2014 年 12 月，继上海自贸区建立之后，国务院决定在广东、福建、天津等省和直辖市扩大自由贸易试验区试点，进一步加快体制机制创新步伐。2015 年 3 月，国务院发布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》（以下简称《愿景与行动》），为“一带一路”战略描绘了美好蓝图。自贸区战略及“一带一路”战略的逐步实施将使我国对外开放水平提升到一个前所未有的层次和高度。“一带一路”战略以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通为主要内容，而我国航运产业及航运经济发展将为“贸易畅通”提供基础性保障，与此同时我国航运经济战略转型也将进一步加快。

在国务院发布的《愿景与行动》中，着重提出要“加强上海、天津、宁波—舟山、广州、深圳、湛江、汕头、青岛、烟台、大连、福州、厦门、泉州、海口、三亚等沿海城市港口建设”。此前，国务院出台了《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》（国发[2014]32 号），该文件提出了“优化海运船队结构、大力发展现代航运服务业、提升海运业竞争力等重点任务”。可见，大力发展包括港口在内的航运产业已经受到国家的高度重视。

从地方政府来看，近年来沿海港口城市十分重视航运产业发展，借助“国际航运中心向东亚转移”这股东风，纷纷提出国际航运中心发展战略。事实上，国内先进港口城市如上海、天津、大连等早在多年前就已经确立了国际航运中心发展战略，并取得了显著成效。最近，厦门抓住国家建设“海峡西岸经济区”这一历史机遇，正谋划建设东南国际航运中心，广州作为“海上丝绸之路”的重要发源地，正着力建设华南国际航运中心，力求成为“21 世纪海上丝绸之路”的重要节点。沿海港口城市的国际航运中心发展战略对于促进航运经济战略转型、支持本市临港产业发展、增强城市的集聚辐射能力等发挥了积极作用。

随着国际航运经济发展及国际航运中心建设步伐的加快，对航运人才的需求也十分迫切。航运经济涵盖了港口物流、海洋运输及船舶产业等范畴。航运经济领域的宽广性决定了航运知识的丰富性和复杂性，由此决定了航运人才必定是复合型人才，必须拥有多方面知识和技能。比如航运金融人才，既要有航运专业知识，也要有金融专业知识。由于我国

航运金融人才缺乏,导致航运金融服务供给不足,目前我国很大部分航运金融服务由境外金融机构或者境内的外资金金融机构承担。为解决航运复合型人才不足问题,国内一些海事院校已主动筹建与航运相关的专业,或者开设航运类课程。因此,本教材正是应航运人才培养的迫切需要而编写的。

本教材有4个方面的特点:一是知识的完整性和系统性。内容包括港口、船舶、海运、海事、航运政策与国际公约等,涉及航运产业链条的所有环节,力求反映国际航运经济活动的全貌。二是内容的新颖性。书中绝大部分数据都是截至近两年的数据,为此参阅了大量文献资料,包括最新版的《全球港口发展报告》《中国航运发展报告》及联合国贸易与发展委员会编的《海运述评》、中国知网数据库以及相关网站如国际海事组织官网等。对于国际航运中心、国际航运政策、国际公约、国际航运组织等内容力求反映其最新进展。三是部分章节为同类教材所没有或很少提及,比如第十一章“国际航运机构”和第十二章“国际航运中心”等。第十二章中的许多内容为国内研究国际航运中心的最新成果。四是注重知识的相关性,突出本教材的中心思想。本教材以国际航运经济分析为重点,因此在内容的选择上并不是面面俱到,而是选择了与航运经济发展密切相关的专业知识进行阐述,比如在国际航运组织与国际航运公约的选择上,重点选取了与航运业密切相关的内容,而对于航运技术或船舶技术方面的知识则从简。因此,本教材可以让不懂航运技术的非工科学子以最短的时间了解和掌握航运专业知识。

本教材由唐宋元副教授(博士)担任主编,查伟伟博士和许文峰老师担任副主编。具体撰写任务分工如下:唐宋元撰写第十二章和第十三章,并负责全书统稿;查伟伟负责第七章、第八章和第十一章;许文峰负责第六章和第十四章;凌慧负责第三章和第四章;黎文峰负责第一章和第九章;田艳平负责第五章和第十章;张战勇负责第二章;邹克俭参与了第十一章部分内容的撰写工作。

本教材在撰写过程中参考了大量文献资料及同类教材,在此一并对上述文献与教材的作者表达真挚的谢意。同时,还要感谢机械工业出版社在本教材出版过程中所给予的大力支持与帮助。最后,本教材曾获得广州航海学院精品教材立项,在此,感谢学校的大力支持以及航运经贸学院领导和老师们的热情帮助。

为方便教学,本书配备电子课件等教学资源。凡选用本书作为教材的教师均可索取,请发送邮件至 cmpgaozhi@sina.com, 咨询电话:010-88379375。

因编者学识与水平有限,不当之处在所难免,敬请读者批评指正!

编者

目 录

前 言

第一章 港口概论.....1	第六章 海运货物.....101
第一节 港口的分类与作用.....1	第一节 海运货物的性质与分类.....101
第二节 与港口相关的企业与单位.....5	第二节 海运货物配载.....111
第三节 港口与区域经济发展的关系.....9	第三节 国际海运货物运输变化趋势分析.....114
第四节 港口发展的国际经验与中国港口发展实践.....14	思考题.....122
第五节 国际港口发展新趋势.....26	第七章 租船运输.....123
思考题.....30	第一节 租船概述.....123
第二章 航线与运河.....31	第二节 租船市场与租船经纪人.....124
第一节 全球主要航线.....31	第三节 租船经营方式.....130
第二节 全球主要运河.....44	思考题.....140
思考题.....47	第八章 班轮运输.....141
第三章 船舶概论.....48	第一节 班轮运输概述.....141
第一节 船舶的分类与用途.....48	第二节 班轮运输业务操作.....143
第二节 船舶的几何形状.....52	第三节 集装箱运输.....148
第三节 船舶的航行性能.....59	第四节 国际多式联运.....152
第四节 船舶登记与方便旗船.....62	第五节 班轮公会.....154
第五节 船舶规范概述.....66	思考题.....160
思考题.....68	第九章 航运企业.....161
第四章 船舶市场.....69	第一节 航运企业概述.....161
第一节 船舶一级市场.....69	第二节 航运企业业务流程及特点.....164
第二节 船舶二级市场.....73	第三节 航运企业收入与成本分析.....169
第三节 拆船市场.....78	第四节 航运规模经济.....175
第四节 修船市场.....82	第五节 航运企业并购与联盟.....177
思考题.....86	思考题.....184
第五章 船舶融资.....87	第十章 国际航运市场.....185
第一节 船舶融资概述.....87	第一节 国际航运市场概述.....185
第二节 船舶融资的主要方式.....90	第二节 国际航运市场的经济学分析.....189
第三节 船舶融资租赁.....96	第三节 国际航运市场周期分析.....200
思考题.....100	第四节 国际航运市场发展趋势.....204
	思考题.....208

第十一章 国际航运机构	209	第十三章 国际航运指数与航运衍生品交易	249
第一节 国际海事组织 (IMO)	209	第一节 运价指数概述	249
第二节 国际海事卫星 组织 (INMARSAT)	215	第二节 波罗的海运价指数	250
第三节 国际船级社协会 (IACS)	216	第三节 上海航运运价指数	253
第四节 国际航标协会 (IALA)	218	第四节 航运衍生品交易	255
第五节 国际海事委员会 (CMI)	219	第五节 我国航运衍生品发展现状	260
第六节 其他国际航运机构或协会	220	思考题	264
思考题	226	第十四章 国际航运政策与国际公约	265
第十二章 国际航运中心	227	第一节 国际航运政策概述	265
第一节 国际航运中心概述	227	第二节 主要航运国家航运 政策与法规	268
第二节 国际航运中心的形成与发展	233	第三节 有关航运的主要国际公约	276
第三节 全球主要国际航运中心	239	思考题	287
第四节 国内国际航运中心发展的实践	244	参考文献	288
思考题	248		

国际航运经济概论

GUOJI HANGYUN

JINGJI GAILUN

第一章

港口概论

第一节 港口的分类与作用

港口是指船舶靠泊、旅客上下、货物装卸中转作业的场所，通常位于海边、河口或湖泊沿岸。港口具有相应的码头设施，并由一定范围的水域和陆域组成。港口水域包括港池、进出港航道、锚泊地及防波堤；港口陆域包括码头、泊位、仓储、加工及保税区等。港口不仅同机场、车站一样是运输链中的重要节点，而且是开展与到港船舶和货物有关经济活动的重要场所。港口同其他运输节点相比，有两个明显的特点，一是经由港口运输的货物种类多、运量大，港口货物装卸工艺更为复杂；二是由于大批货物在港口暂时储存或转运，因而产生许多不同类型的经济活动。港口可以由一个或者多个港区组成。港口的技术特征主要有港口水深、码头泊位数、码头线长度、港口陆域高程等。

一、港口分类

港口由于规模、所在地理位置、用途及本身功能特点的不同而形成不同类别，即港口类型。区分和确定港口类型是进行港口布局和区域规划的基础。

（一）按属性不同可分为基本港和非基本港

1. 基本港（Base Port）

基本港指班轮公司的船一般要定期挂靠的港口。大多数位于重要经济中心的较大口岸，

港口设备条件比较好, 货载多且稳定。规定为基本港的就不再限制货量。运往基本港的货物一般均为直达运输, 无须中途转船。但有时也因货量太少, 船方决定中途转运, 由船方自行安排, 承担转船费用。这种情况下, 船方应按基本港运费率向货方收取运费, 不得加收转船附加费或直航附加费, 并应签发直达提单。

2. 非基本港 (Non-Base Port)

凡基本港以外的港口都称为非基本港。非基本港一般除按基本港收费外, 还需另外加收转船附加费。达到一定货量时则改为加收直航附加费。例如新几内亚航线的侯尼阿腊港 (Honiara), 便是所罗门群岛的基本港; 而基埃塔港 (Kieta) 则是非基本港。运往基埃塔港口的货物运费率要在侯尼阿腊港运费率的基础上增加转船附加费。

(二) 按港口所在地理位置分为海港、河口港和河港等

1. 海港

海港是滨海港口的通称, 包括筑在海岸边的海岸港和筑在江河入海处的河口港等, 前者如中国的大连港、青岛港, 后者如中国的上海港、英国的伦敦港、德国的汉堡港等。根据港湾形态特征又分为内湾型海港 (港口位于伸向陆地的海湾)、外湾型海港 (面向开敞的海域或海湾)、狭湾型海港 (位于伸向陆地的狭长形海湾)、天然岛港 (位于天然岛屿上)、人工岛港 (位于人工岛屿上) 和平直型海港 (位于开敞的平直海岸, 因掩护条件差, 多为挖入式港池) 等。

2. 河口港

河口港位于河流入海口或受潮汐影响的河口段内, 可兼为海船和河船服务。一般有大城市作为依托, 水陆交通便利, 内河水道往往深入内地广阔的经济腹地, 承担大量的货流量, 故世界上许多大港都建在河口附近, 如鹿特丹港、伦敦港、纽约港、圣彼得堡港 (现人们仍习惯使用旧称“列宁格勒港”)、上海港等。河口港的特点是, 码头设施沿河岸布置, 离海不远而又不需建防波堤, 如岸线长度不够, 可增设挖入式港池。

3. 河港

河港是位于天然河流或人工运河上的港口, 包括湖泊港和水库港。湖泊港和水库港水面宽阔, 有时风浪较大, 因此同海港有许多相似处, 如往往需修建防波堤等。苏联古比雪夫、齐姆良斯克等大型水库上的港口和中国几大湖上的小型港口均属此类。

(三) 按用途分类可分为商港、工业港、渔港、军港和避风港等

1. 商港

商港是指专门从事客货运业务的港口, 所以也称为公共港。作为商港, 不但要有优良的自然条件, 还必须具备工商业比较集中、商品经济比较发达、交通十分方便等条件, 并具有从事水、陆、空联运的各种设施。如上海、香港、鹿特丹和汉堡等港口。

2. 工业港

工业港是指为临近江、河、湖、海的大型工矿企业直接运输原料、燃料和产品的港口。

如上海的宝钢码头等。

3. 渔业港

渔业港是指专门从事渔业的港口，现代化的渔港应具备各种鱼类的加工设备。

4. 军港

军港是专门为军用舰艇服务、实现各种军事目的而修建的港口。

5. 避风港

避风港是指专为船舶在海洋、大潮、江河中航行、作业躲避突发性风暴，并取得物料补充，进行维修等使用的港口。

（四）按服务范围可分为国际性港、国家性港和地区性港

靠泊来自世界各国港口的船舶的港口称为国际性港。如中国的上海港和大连港等，国外的鹿特丹和伦敦港等均属于此类。主要靠泊往来于国内港口的船舶的港口称为国家性港。主要靠泊往来于国内某一地区港口的船舶的港口称为地区性港。

（五）按集装箱运输份额分为国际集装箱枢纽港、区域性集装箱枢纽港和支线港（喂给港）

国际集装箱枢纽港是主要国际航线的起始港、终点港或主要挂靠港，往往位于货量集中的国际航运中心；区域性集装箱枢纽港是某一地区的重要港口，集装箱货源相对充足，并有一定数量的支线港（喂给港）为其提供服务；支线港（喂给港）则是分支航线的挂靠港，或是少数区域性国际航线及国内集装箱航线的出发港、终点港，来自支线港的货物往往汇集到枢纽港后由大船运输到世界各地。

（六）按自然条件分为天然港和人工港

天然港是指具有天然的水深和航道、足够的水域和陆域等自然条件的港口，如中国的大连港、广州港、香港港以及美国的旧金山港等。人工港是指经过人工开挖航道和港池，并有防波堤的港口，如中国的天津港和法国的勒阿弗尔港等。

二、港口服务及其作用

港口不仅是货物集散地，而且能提供多种服务活动，这些服务大致可以分为三类：货物装卸服务、物流服务和加工制造服务。其中最核心的服务是装卸服务。港口提供的各项服务具有不同的特点，具体见表 1-1。

表 1-1 港口各项服务的重要特点

特点分类	货物装卸服务	物流服务	加工制造服务
涉及企业	码头装卸企业；拖轮公司、引航站、理货公司	物流企业、运输企业、货运代理企业	港务局；为加工制造提供公共服务的部门，如供水、供电等部门
竞争者	周边港口	其他港区内的物流园区或内陆配送和中转中心	其他适合引入加工制造业的区域

(续)

特点分类	货物装卸服务	物流服务	加工制造服务
选择港口意向标准	港口吞吐量、船舶在港待泊停时等	因物流服务带来的增值效应、集聚物流企业数量	港区加工制造企业产值及投资规模
主要客户群	航运公司、进出口企业、货运代理、船舶代理	进出口企业、物流企业、物流设施投资方	与港口相关的制造加工产业
与其他服务关系	优质的运输服务会增强港口其他服务对客户吸引力	优质的物流服务导致更多的运输需求，促进加工制造业发展	优质的加工制造服务为其他港口服务带来更大需求

资料来源：宋炳良，德兰根，港口经济、政策与管理[M]，格致出版社/上海人民出版社，2009。

港口通过各项服务活动，在社会生产、国际贸易和综合物流中发挥着重要作用，主要体现在以下几个方面。

（一）货物集散地

港口连接着各种陆路运输方式，汇聚来自海向或陆向腹地的各类货物，实现海陆运输方式的交换对接。

（二）信息中心

在港口落户的企业或单位有货主、货代、批发商、物流企业、海关、商检、金融等，汇集了大量货源信息、技术信息和商业信息，促使港口成为重要的信息中心。

（三）国际贸易服务基地

现代港口不仅为用户提供方便的运输、商贸和金融服务，如代理、保险、融资、货代、船代、通关等，而且提供了发展转口贸易、自由港和自由贸易区的机会，为国内企业参与全球竞争提供更多渠道。

（四）产业发展中心

依托港口优势，一方面可以发展与港口相关的产业，比如港口物流业、船舶修造业、航运服务业等，另一方面还可以大力发展需要港口作为支撑条件的临港制造业，如重化工业、海洋装备制造业、邮轮及游艇产业等。

（五）国际物流节点

港口往往同出口保税区、自由港、临港工业区等相结合，成为国际物流的重要载体，在全球供应链管理中扮演着重要角色。

三、港口功能的拓展与经营内容的变化

20 世纪 50 年代以前，港口初始和核心的功能是运输服务，港口的主要业务就是货物的装卸和储存，港口作业和活动的范围局限于码头本身。从 20 世纪 50 年代开始，世界港口的发展除了反映在提高码头装卸效率、扩大港口规模等方面以外，开始把触角伸向商贸、

工业和服务行业，精明的码头经营者已不再仅仅满足于货物的装卸和储存活动，而是着眼于对到港货物进行加工增值，进而采取各种措施吸引中转货物来港，形成所谓前店后厂的一种港口与城市、装卸与加工紧密结合的模式。港口活动已不再仅限于码头本身，而是扩展到了周边地区。

1992 年联合国贸易和发展会议第一次对港口功能代别、形成年代、主要货物、功能战略、活动范围、组织和生产特点等做出明确的阐述，并按照时间顺序将港口分为第一代、第二代和第三代港口。1999 年联合国贸易和发展会议又提出了第四代港口的概念，第四代港口的增长方式更趋于高增值、精细化、高端化服务，谋求以软实力为核心的竞争力。第四代港口的演进及发展特点见表 1-2。

表 1-2 第四代港口演进及差异对比

	第一代港口	第二代港口	第三代港口	第四代港口
发展时期	1960 年以前	1960 年以后	1980 年以后	1990 年以后
主要货物	大宗货	大宗散、杂货	大宗、单位包装货	集装箱
发展策略	保守的海陆运输转接点	扩张的运输、工业与商业中心	商业、整合性运输与物流中心	港航合资及港际联盟
活动范围	a 船/岸货物转换接口	a+b 货物改装与相关活动	a+b+c 货物配送与潜在的全面物流	a+b+c+d 跨国港航联盟
组织特性	独立活动；非正式关系	港口与使用者紧密；港口区域外松散	多式联运、港城关系整合	“地主港”方式；民营化
生产特性	货物流通；低附加值	货物流通与改装；共同性服务增加附加值	货物/信息流通；配送等多重服务，高附加值	枢纽港、转运港及整合性物流
决定因素	劳力/资本	资本	技术/专门知识	“地主港”功能、决策和规划、管制及监理、港口培训与推广

资料来源：真虹，刘桂云，张婕妹等．第四代港口及其经营管理模式研究[M]，上海交通大学出版社，2010。

第二节 与港口相关的企业与单位

一、港口行政管理及其机构

世界上大多数国家或地区政府设立专门机构如港务局对港口进行行政管理，也有些国家或地区由其主管交通的部门对港口实施监管。目前各国对港口的管理采取不同的模式，大致可分为“地主港”管理模式、工具型（或服务型）港口管理模式和私营管理模式。

（一）“地主港”模式

“地主港”模式是由港务局代表国家拥有港口的土地、岸线及基础设施。港务局行使政府职能，负责对土地、岸线和航道等的统一开发，并以租赁的方式将码头租给国内外港口经营企业或船公司经营，并收取一定租金。港务局不参与码头运营，也不投资港口辅助设施（如装卸设施和仓库等），实现产权与经营权的分离。世界上绝大多数国家实行“地主

港”模式，比如美国、荷兰、德国以及马来西亚等。在“地主港”模式下的港务局主要行使两项职责：一是保证港口的航行安全；二是制定港口发展规划。

（二）工具型或服务型模式

在这一模式下，码头设施和运营企业都为国有和国营，港务局承担行政管理和经营实体双重职责。改革前的中国港口属于这一模式。其缺点是政企不分，影响经营效率。

（三）私营管理模式

在私营管理模式下，港口土地及基础设施实行全盘私有化，任何公共机构不会充当港口基础设施的拥有者。世界上实行这一模式的港口并不多，英国部分港口属于此类。

二、码头营运公司

码头营运商或码头营运公司(Terminal Operating Company)，主要负责船舶靠泊及货物装卸业务。目前码头营运商主要分为两类，有些码头营运商在全球很多港口设有分支机构开展业务，另一些码头营运商则只在某一个港口设立分支机构开展业务。一般来说，一个码头营运商仅负责一种货物的装卸（如集装箱、汽车、铁矿石等），原因在于不同货物具有不同的装卸工艺，相互之间差别很大，同一泊位同时装卸多种货物几乎是不可能的。

码头营运商至少有两类目标客户，一是航运公司，二是进出口企业。其他企业如贸易公司、货运代理公司等也可能成为其客户。在某些行业里，能否提供廉价、可靠稳定的港口装卸服务是决定该行业企业竞争力的关键因素之一，因此这些企业往往自己投资建设专用码头。这些码头称为货主码头或者专用码头。有时候，一些企业也愿意同其他企业一起合资建设专用码头，尤其是投资建造一些油品和铁矿石码头。

码头经营业务有两大趋势：一是全球化趋势比较明显。跨国码头商在不断增多，其中一个重要原因是，多数国家对港口业实施开放，运营商进入的门槛大幅降低。相对而言，集装箱码头市场的国际化步伐较快，主要原因是集装箱运输市场成长最快，国际化扩张的机会也较多。二是码头营运商积极开拓新的业务，尤其是一些附加值高的增值业务，包括货物加工、再包装等。

三、货物运输企业

港口是海陆运输方式的交汇点，需要同其他运输企业一起完成货物的转接运输任务，因此港口区域必然存在两类运输企业，一类是航运公司。航运公司负责船舶运营和水上转运任务。根据经营方式的不同，航运公司可分为两类：班轮运输企业和租船运输企业。航运公司的目标客户主要有两类，一是有国际货物运输需求的贸易商；二是其他间接货主。间接货主不直接跟航运公司洽谈业务，它通过中介机构，主要是货运代理机构，间接地跟航运公司发生业务联系。为了确立航运公司在整个运输链中的竞争地位，航运公司往往选择“门对门”而不是“港对港”服务。这就意味着许多航运公司还从事相关的内陆运输服务，甚至有些还提供其他附加服务，比如仓储及配送服务等。

另一类运输企业当然是内陆运输企业。内陆运输方式包括公路、铁路、内河及管道等。与之相对应,也存在不同类型的内陆运输企业,如公路运输企业、铁路运输企业、内河运输企业和管道运输企业等。一般情况下,内陆运输企业专门从事某一项内陆运输业务。不同的内陆运输企业呈现不同的特点。公路运输企业在规模上参差不齐,有些企业规模很大,有些企业则仅拥有一辆集装箱卡车;内河运输企业的规模也比较分散;铁路运输企业往往属于国有,受政策影响较大;管道运输往往从属于某些油品或天然气企业。

四、运输中介和代理商

运输中介是联系货物运输服务供需双方的重要桥梁,可以改善运输市场的运输效率。凡是港航业比较发达的地方,运输中介也相对比较活跃,能为承运人和货主提供各种差异化服务。运输中介机构是影响港口核心竞争力的重要因素之一。主要的运输中介和代理商有以下几种。

(一) 货运代理人

货运代理人(Freight Forwarder/Due Agent)是受委托人委托代办运输业务的中介机构。有些代理承运人向货主揽货,有些代理货主向承运人办理托运。货运代理人如果获得有关部门批准并取得相应的资格,还可以从事多项与货运相关的业务,比如经海关批准可以从事代理报关,或者取得无船承运人资格后可以先向实际承运人租船订舱,然后以自己的名义签发提单,承揽货物运输业务。

(二) 无船承运人

无船承运人(Non-Vessel Operating Common Carrier, NVOCC)可以承运人身份接受货主(托运人)的货载,同时以托运人身份委托班轮公司完成国际海上货物运输,并根据自己为货主设计的方案路线开展全程运输,签发经过备案的无船承运人提单。无船承运人购买公共承运人的运输服务,再以转卖的形式将这些服务提供给货主及其他运输服务需求方。无船承运人按照海运公共承运人的运价本或其与海运公共承运人签订的服务合同支付运费,并根据自己运价本中公布的费率向托运人收取运费,从中赚取运费差价。在直达运输的情况下,无船承运人还负责安排内陆运输并支付内陆运输费用;在提供国际多式联运服务中,国际货代实际上是以无船承运人的身份承运货物的。在我国,为了保障托运人的合法权益,从事无船承运业务的企业需要提供相应的担保或缴存保证金。

小知识

无船承运人与货运代理人的区别

1. 业务范围不同

无船承运人以自己的名义分别与货主和实际承运人订立运输合同,虽然此时无船承运人也会提供包装、仓储、车辆运输、过驳、保险等其他服务,但这些服务并不是主业,而

是辅助性的。而作为纯粹代理人的货运代理人,其主要业务就是揽货,订舱,托运,仓储,包装,以及货物的监装、监卸,集装箱装拆箱、分拨、中转及相关的短途运输服务,报关,报检,保险,缮制签发有关单证,交付运费,结算及交付杂费等。

2. 二者适用的法律不同

无船承运人与托运人之间所形成的、为提单所证明的海上货物运输合同关系,适用《中华人民共和国海商法》及国际公约有关提单运输之法律规定;而作为纯粹代理人的货运代理人与原始托运人(客户)之间签订的是书面的运输委托协议,二者之间是委托合同的法律关系,适用《中华人民共和国合同法》有关委托合同之法律规定。

3. 二者的权利、义务和责任不同

无船承运人与托运人订立的是海上货物运输合同,在合同中充当承运人的角色,享有承运人的权利,如留置权等,同时因其签发了提单而对运输过程中货物的灭失、损坏、迟延交付等承担责任。此外,无船承运人与实际承运人对货物在运输途中所遭受的损失通常承担连带赔偿责任。而作为纯粹代理人的货运代理人与托运人订立的是委托合同,享有受托人的权利,承担受托人的责任和义务,仅负有以合理的注意(duo care)从事委托事务的义务,仅在因其过错给委托人造成损失时承担赔偿责任。

4. 二者签发单证的性质不同

无船承运人使用的是专门的提单即无船承运人提单,它是物权凭证;而货运代理人向托运人收取货物后,签发给托运人的是收货凭证(Forwarder's Cargo Receipt, FCR),而无权签发提单或其他类似运输单证。

(三) 船舶代理人

船舶代理人是指接受委托人的委托,代表委托人办理与在港船舶有关的业务、提供有关服务或完成与在港船舶有关的其他经济法律行为的中介机构。根据《中华人民共和国国际海运条例》的规定,船舶代理人可以接受船舶所有人、船舶承租人、船舶经营人的委托,办理以下业务:①办理船舶进出港手续,联系安排引航、靠泊和装卸;②代签提单、运输合同、代办接受订舱业务;③办理船舶、集装箱以及货物的报关手续;④承揽货物,组织货载,办理货物、集装箱的托运和中转;⑤代收运费、代办结算;⑥组织客源,办理有关海上旅客运输业务;⑦其他相关业务。

(四) 租船经纪人

租船经纪人是介于船东和承运人之间的中间商。船货双方就货物运输洽谈租船、订舱或包运等业务,与一般的商品买卖或股票交易不同。除了运价的高低,它还涉及货物的配载、船型选择、装卸港条件、航区特点、贸易合同对运输的特殊要求、运费的支付方式、延滞、速遣费率及计算方法以及船方对货物的照料责任和免责等。期租合同下,还涉及交船、还船、燃油、租金支付等一系列复杂条件。货主与船东如果在没有高效的信息网络和通晓专门经纪知识的人才运作的前提下来完成以上工作是不可能的。租船经纪人的业务范围无地域限制,其在全球范围向客户提供航运市场的船货信息,传递合同意向,促成运输合同的订立,并代为起草合同供双方当事人签署。租船经纪人充当业务中介,只收取佣金,

不承担业务风险。

五、物流服务企业及相关服务供应商

港口是物流链中的一个重要节点。运输只是物流链中的一个部分,仓储和其他增值服务在物流链中也非常重要。除了航运公司、码头营运商等涉足物流服务之外,还有一些第三方物流公司或者内陆运输企业参与物流市场的竞争。港口还有许多提供相关服务的企业,比如专门从事引航工作的引航企业;为在港船舶提供驳船和拖带服务的拖轮公司;专门负责系泊服务的企业;船舶燃料或物料供应商;商品检验机构等。除了上述港口服务以外,一些大型港口还拥有船舶融资企业、贸易金融企业、船舶管理企业、船舶租赁企业、船舶评级部门和海事法律部门等相关机构。

第三节 港口与区域经济发展的关系

一、港口经济发展理论基础

(一) 区位理论

区位(Location)是人类活动所占有的场所。经济活动是人类活动的重要方面,虽然经济活动可引起区位空间的变化,但地理空间的有限性与特殊性会限制人类经济活动的空间范围。区位因子是影响区位主体分布的影响因素,最早由艾尔弗雷德·韦伯(Alfred Weber)提出,他将区位因子定义为经济活动在某个特定地点进行所得到的利益即费用的节约,可见选择不同的地点生产同样的产品,其生产成本或费用是有差异的。区位因子包含经济因子(可用货币度量)与非经济因子(不可用货币度量)。1909年,韦伯出版了《论工业的区位》,其核心思想是通过分析交通、劳动力和集聚因素的相互作用,寻找工业产品生产成本最低的地点作为企业布点的理想区位。他将成本因子作为区位理论研究的重要内容,因此被称作最低成本学派的始祖。成本因子又分为运费因子和非运费因子,其中运费因子是指以运费为主随距离变化而变化的因子。

影响区位的因子,除成本因子外,还有收入因子,两者之差决定了纯利润的大小。成本最小的区位不一定是获得利润最大的区位,只有收入与成本之差最大的区位才是获取最大利益的区位。收入与市场大小密切相关,市场大小与商品价格、人口规模和居民收入有关,因此,大城市具备区位优势,原因在于人口密度大、居民收入水平高。但有时非经济因子也起到重要作用,比如决策者行为、区位政策、自然条件及军事上的考虑等。政府可通过改善区位条件、实施特殊政策(如区位补助金)和设置区位进入壁垒等影响个人或企业的区位投资。

区位理论经历了三个阶段:①古典区位论。主要从单个企业或中心出发,强调成本与运费的最小化。②近代区位论。从一个城市或区域出发,强调市场的扩大和优化。③现代

区位论。立足于整体国民经济，着眼于区域经济活动的最优组织。

（二）竞争优势理论

20 世纪 80 年代末到 90 年代初，迈克尔·波特提出了竞争优势理论。他认为，一国兴衰的根本在于能否获得国际竞争优势。整体竞争优势的获得取决于四个基本因素和两个辅助因素。^①4 个基本因素是：①要素条件。包括先天条件及后天努力所取得的条件。其中先天条件包含地理位置。②需求条件。旺盛的需求有利于企业很快达到规模经济，并激发企业进行多样化产品创新。③相关产业与支持产业。主要指原材料及中间产品的供应商。④公司战略、结构与竞争。有利的内外部经营环境可以帮助企业成长。其中两个辅助因素是机遇和政府作用。政府应创造有利竞争与合作的环境，鼓励企业利用本地优势发展壮大，同时要保持政策的连续性与长期性。尽管波特的竞争优势理论主要讨论的是国家竞争问题，但其基本思想同样适用于一个区域或一个城市。

（三）空间结构理论

德国学者博芬特尔在区位理论与发展理论的基础上，提出了空间结构理论，他认为决定空间结构及其差异的最主要因素是集聚、运费及经济对当地生产要素土地的依赖性。有较大影响的空间结构理论包括增长极理论、核心-边缘理论和点-轴扩展理论。增长极理论最早由弗朗索瓦·佩鲁（法）提出，增长极是指优势经济空间区位，它以自身优势产生的扩散效应来推动周边区域经济发展。增长极可以是某种创新型产业，也可以是某个具有创新活力的区域或城市。核心-边缘理论由美国区域发展与规划专家弗里德曼于 1966 年提出，主要解释空间结构演变模式。该理论认为，任何一个区域都是由核心区与边缘区构成的。其中核心区由一个城市或城市群及其周边地区构成。点-轴扩展理论最初由波兰的萨伦巴和马利士提出。其中的“点”是指各级中心城市，“轴”是指一定方向上的条状区域。该理论强调将有限的人财物优先集中于比较优势大的“点”或“轴”上，然后逐步向外扩散，最终实现整个区域的发展。

（四）系统论

人们普遍认为，系统论的创始人是美籍奥地利人、理论生物学家贝塔朗菲（L.Von Bertalanffy）。1932 年他发表抗体系统论，提出了系统论的思想。1937 年提出了一般系统论原理，奠定了这门科学的理论基础。

尽管人们对系统下的定义不下几十种，但基本上大同小异，比较公认的定义为：由若干要素以一定结构形式联结构成的具有某种功能的有机整体。在这个定义中包括了系统、要素、结构、功能四个概念，表明了要素与要素、要素与系统、系统与环境三方面的关系。系统论的核心思想是系统的整体观念。贝塔朗菲强调，任何系统都是一个有机的整体，它不是各个部分的机械组合或简单相加，系统的整体功能是各要素在孤立状态下所没有的性质。同时认为，系统中各要素不是孤立地存在着的，每个要素在系统中都处于特定地位，

① 曾忠禄。国家竞争优势理论及其意义[J]，当代财经，1997（5）。