

港口开发

国际物流与开放型经济发展

——以唐山市为例

李楠 任伟

著



知识产权出版社

全国百佳图书出版单位

2013 年河北省软科学项目“基于系统动力学的唐山港口物流、产业与城市互动发展策略研究”(编号:134576147D)

2013 年河北省科学基金项目“河北省临港产业共生系统构建与演进机制研究”(批准号:HB13JJ047)

港口开发、国际物流与开放型经济发展

——以唐山市为例

李 南 任 伟 著

图书在版编目(CIP)数据

港口开发、国际物流与开放型经济发展——以唐山市为例 /
李南、任伟著. —北京: 知识产权出版社, 2014. 10
ISBN 978-7-5130-2895-0

I. ①港… II. ①李… ②任… III. ①区域经
济发展—研究—唐山市 IV. ①F127.223

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 186009 号

内容提要

作为后发地区和典型的资源型地区, 河北省如何利用新兴港口物流优势, 尽快转变经济发展模式, 实现从资源导向向开放导向的转变, 这是非常值得研究的问题。唐山市, 特别是曹妃甸地区, 在河北省的整个沿海开发战略中处于龙头位置, 尤其值得重点关注。针对河北省、唐山市的主题研究不仅在区域内具有参考价值, 还可以为其他类似地区的开放升级提供范本。

执行编辑: 于晓菲

责任编辑: 唐学贵

责任出版: 孙婷婷

港口开发、国际物流与开放型经济发展——以唐山市为例

GANG KOU KAI FA GUO JI WU LIU YU KAI FANG XING JING JI FA ZHAN——YI TANG SHAN SHI WEI LI

李 南 任 伟 著

出版发行: 知识产权出版社有限责任公司

网 址: <http://www.ipph.cn>

<http://www.laichushu.com>

社 址: 北京市海淀区马甸南村 1 号

邮 编: 100088

责编电话: 010-82000860 转 8363

责编邮箱: yuxiaofei@cnipr.com

发行电话: 010-82000860 转 8101/8102

发行传真: 010-82000893/82005070/82000270

印 刷: 北京中献拓方科技发展有限公司

经 销: 各大网上书店、新华书店及相关专业书店

开 本: 720mm×960mm 1/16

印 张: 10

版 次: 2014 年 10 月第 1 版

印 次: 2014 年 10 月第 1 次印刷

字 数: 200 千字

定 价: 38.00 元

ISBN 978-7-5130-2895-0

出版权专有 侵权必究

如有印装质量问题, 本社负责调换。

前 言

在整个物流服务链中，港口是最大量货物的集结点，承担着货物运输的最大份额，并提供最经济的运输条件。港口物流系统包括运输、储存、包装、装卸、配送、加工、信息处理等诸多环节。港口物流系统的目的是实现货物的空间和时间效益，实现各种环节的合理衔接。港口作为货物集散地和各种运输载体的换装点，是海运货物流动的“车站”。现代港口正在迅速推进功能提升，以满足经济发展所提出的更高要求。

唐山市虽然沿海，但在港口物流及开放经济发展方面，都处于后发地位，两者的互动效应对于唐山来讲至关重要。经过二十多年的建设，唐山港的货物吞吐量已经稳居世界前十名，这是港口发展史上的一个奇迹，就此建立起来的物流优势也为唐山走上沿海开放型的发展之路奠定了根基。从港口开发到国际物流，再到开放型经济发展，这是一个环环相扣、梯次推进的链条。不管是先发的传统大港和先进港城，还是像唐山这样的后发港口城市，上述链条都是必经之路。河北省唐山市的开放经济发展，不论是产业导向还是区域导向，都是依赖于沿海区位、依赖于港口物流。由港口物流推动开放型经济格局的形成，这是唐山市应该弥补的短板，也是今后经济转型升级的要义。

唐山发展沿海开放型经济是复杂的系统工程，必须以更高的层次、更宽的视野来审视，争取赶上沿海大发展的第二趟快车，把沿海开放型经济规划好、建设好。本书沿着从港口到物流，再到开放经济的逻辑主线，先探讨共性的经济现象和行业规律，再逐步聚焦到环渤海地区和河北省，特别是重点研究唐山市的发展脉络、现实需求和对策体系。

目 录

第 1 章 市场化导向的全球港口物流改革与发展	/1/
1.1 国际物流的基本框架及自由化改革政策的比较静态分析 ...	/2/
1.2 港口民营化的原理与途径	/12/
1.3 港口物流业务的分类规制政策	/15/
1.4 领先的国际物流门户——安特卫普港的发展特征解析	/23/
第 2 章 东亚的港口开发、国际物流与经贸活动	/30/
2.1 港口物流投资与国际贸易成本:理论模型及东亚例证.....	/30/
2.2 东亚港口国际物流系统发展态势	/34/
2.3 日本港口的放松规制与民营化	/40/
2.4 东亚港口物流系统中的中国港口	/45/
第 3 章 环渤海地区港口物流竞争力分析	/50/
3.1 港口物流竞争与竞争力	/50/
3.2 环渤海地区协调发展的整体情况	/54/
3.3 环渤海地区港口概况	/58/
3.4 环渤海地区港口物流竞争力评价	/64/
第 4 章 河北省港口物流与开放型经济的互动发展	/73/
4.1 国际产业转移态势与建设河北省开放型经济格局	/73/
4.2 河北省港口物流与开放型经济发展的作用机理	/79/
4.3 河北省港口物流与区域经济协同共生的实证检验	/82/

4.4	河北省港口物流与开放型经济互动发展的对策建议	/85/
第5章	唐山市港口开发的历史渊源与现实评估	/89/
5.1	唐山市港口开发的历史渊源——孙中山“北方大港”	/89/
5.2	唐山港发展现状描述及剖析	/95/
第6章	唐山曹妃甸港口、产业与城市互动发展策略	/103/
6.1	研究背景、意义与概念界定	/103/
6.2	港口、临港产业和港口城市发展演变规律	/105/
6.3	先进地区“港—业—城”互动的实践经验	/111/
6.4	曹妃甸“港—业—城”互动发展的综合评价与路径选择 ...	/117/
第7章	基于沿海港口优势的唐山市开放型经济发展	/125/
7.1	唐山市的资源禀赋、竞争优势与产业结构	/125/
7.2	唐山在我国沿海城市中争先进位的基础条件:横向比较 ...	/131/
7.3	唐山市加快沿海开放型经济发展的策略体系	/133/
参考文献		/138/
后记		/144/

第 1 章 市场化导向的全球港口 物流改革与发展

港口作为水路运输的必备基础设施，是国民经济的重要基础产业和外贸发展的关键依托，其有效运作直接影响有关的经济变量，如出口竞争力和进口商品最终价格。作为具有战略意义的基础部门，港口拥有自然垄断性、投资不可分性等多种特殊的经济性质。所以长期以来，港口产业受到了来自政府的严格规制，并在很多情况下由具备公共性质的港口当局直接经营，以防止过度竞争，维护公共利益。

20 世纪 80 年代以后，在全球性的市场化浪潮中，由于自身技术经济特征的演变，港口产业经历了持续的改革重组。公共部门转变了原来的直接运营者角色，私人部门则充分利用对市场条件的适应性，通过相互竞争提高效率。在海洋运输的另一方面，航运业在过去的几十年经历了显著的技术革命，这增加了对能够接纳最新一代船舶的港口设施的要求，从而刺激了港口之间旨在吸引现代船舶和现代货物形式的竞争。这些趋势都对港口物流部门产生了重要影响，在全球范围内推动着市场化导向的改革与发展。本章首先建立一个分析国际物流的基本框架并探讨自由市场政策的效果，然后再专门聚焦港口的民营化改革及分类规制政策，最后以比利时安特卫普港为范例总结世界先进港口的发展特征。

1.1 国际物流的基本框架及自由化改革政策的比较静态分析

1.1.1 引言

1. 国际物流费用总体上涨的近期态势

在充分利用本国资源和技术的基础上,制造业成本下降已经达到一定极限,高效的国际物流成为在全球化程度越来越高的市场上获取竞争优势的关键因素。国际运输物流成本在整个贸易成本中占据较大比重,有时比关税或配额等贸易壁垒的影响更大。亚洲国家的平均关税水平从20世纪80年代初的30%下降到90年代末的14%,拉美国家同期从31%降至11%。这些人为贸易壁垒的削减意味着运输成本作为贸易决定因素的相对重要性在提升。Moreira、Volpe和Blyde(2008)对拉美的研究表明,从价的货运费率比关税要高,进而对贸易规模和多样性具备更多的影响。纵览国际贸易史,在19世纪末的贸易繁荣期,国际运费水平在1870~1913年间下降50%,而同时国际贸易额增长了400%。而且第二次世界大战以后,正是低廉的运输成本推动了经济全球化,亚洲经济体大量承接了来自发达国家的产业转移,运输成本成为影响国际贸易模式继而影响国际投资决策的重要基准。

但近些年,随着关税水平的持续调低,运输成本的类似下降却并未发生,一些学者则提供了班轮运价大幅上涨的证据。于是产品内全球分工的格局正由于国际运输成本的不断升高而面临挑战。^①造成这种国际贸易回流的主要原因是出于运输费用的考量。货运成本而非关税,才是全球贸易的最大挑战。只要运输成本维持高位,全球产业分工的回流和近邻效应还

^① 比如美国电动汽车制造商特斯拉调整了原来在泰国生产电池,英国组装,然后运回美国的生产布局,而是将全部生产区段集中在美国本土。美国家具经销商以前习惯于先将木材从美国运到中国,制作成家具后再返销美国,现在则将这些木材直接在弗吉尼亚或北卡罗莱纳州加工。与上述情况形成对照的是,近年来墨西哥对美国出口快速增加,墨西哥正逐渐挤占中国的市场份额。

会增强。虽然全球化趋势不会因为运输成本高企而完全逆转,但由此引致的从“离岸生产”转向“近岸生产”的全球产业链重组却越发明显。

尽管出现了集装箱化等重大技术进步,运输成本仍表现出较强的向下刚性。甚至集装箱化本身由于提高市场集中度、增强垄断性而推动了航运费率的提高。运输成本的下降刚性是由公共和微观原因共同造成的。第一个原因是限制性的政府政策,比如货载保留、授予港口及辅助服务的垄断权等,限制了境外厂商的进入。这些政策基于政治、经济或安全上的名义合理性,却限制了运输部门的竞争。第二个原因是承运人的反竞争行为。一般来讲,国际贸易运输部门是由少数大型垄断组织所主导的,完全竞争并不是决定航运价格的规则。比如说,全球航运联盟或班轮公会通过舱位互租等一体化服务主导了集装箱运输。传统公会一般可享受反垄断豁免,而进一步的联盟和并购更成为近年的主流趋向。

2. 文献回顾

货物的流动支撑着经济社会的发展,减少运输成本和时间就会获得切实的经济收益,运输规章、程序和管理框架不应阻碍运输效率的提高。随着贸易量的增加,各经济体对国际运输物流服务的要求越来越高。同时也需要借助各种多边体制,通过外贸运输市场的开放、程序的标准化及推进经济体间相互承认等措施,促进贸易便利化。因此,需要研究如何通过对运输成本的合理控制来更好地服务于而不是制约国际贸易活动。

运输成本可以影响国际贸易当然不是新近的发现,经济学家早已用引力模型论证了距离与贸易规模间的负向关联。只是近期发现在阻碍国际贸易的因素中,运输成本已经替代了传统贸易壁垒的地位。鉴于物流费用在贸易成本中的重要性及国际物流费用总体上涨的态势,国际物流已成为国际经济学和运输经济学共同关注的论题,取得了丰富的专门成果。比如 Li-mao 和 Venebles (2001) 的实证分析显示,决定运输成本的一个重要因素是出口经济体基础设施的质量,对内陆经济体尤为重要。Francois 和 Wooton (2001) 认为运输成本的下降可以使很多国家获得比经合组织国家降低关税更大的收益。Wilson (2003) 利用引力模型对亚太地区贸易便利化、贸易流量和人均 GDP 之间的关系进行了计量分析,认为港口效率和制度壁垒对贸易流量的影响最大。Clark、Dollar 和 Micco (2004) 使用美国贸易统计数据的回归分析显示,港口效率的改进可以降低运输成本。其

他变量中,集装箱化率、航向不平衡性以及班轮运输总量与运输成本负相关。Blonigen 和 Wilson (2008) 基于美国的进口统计数据估计了美国主要贸易伙伴的港口效率,从而对双边贸易发挥解释力。

虽然多数学者认为地理位置是国际贸易运输成本的决定因素,但运输成本并非是完全外生的,而是会受到公共政策的影响。自由化改革是运输部门降低成本以更好地支撑国际贸易的关键维度,运输自由化改革在贸易促进方面可具备类似于关税减免的作用,所以这也成为相关研究的重要方向。John Raven (2001) 在设计世界银行贸易与运输便利化问题“审查工具包”时指出,货物贸易在边境面临的障碍包括非竞争性运输系统,例如垄断的空运及海运航线和类垄断的港口管理。Fox A. K (2003) 研究发现,美墨边境口岸转车及监管程序延长了货物的等待过境时间,大量运输工具在口岸造成集中拥堵。如果消除卡车运输过境方面的一些低效管理规定,就可以使美墨南部边境贸易每年增加 60 亿美元,两国的福利水平都会提高。Kasarda 和 Green (2005) 的研究发现,航空自由化可以促进航空物流水平的提高。

近年来,国内也有文献对运输物流与国际贸易的关系进行分析,特别是两者间的总量关系。研究指出,国际运输成本是阻碍中国与贸易伙伴之间贸易增长的主要因素,降低运输成本是促进国际贸易的有效途径。在运输业自由化改革方面,朱意秋 (2010) 研究发现,中国海运企业的国际市场份额正逐年提升,固定市场份额指数已经由负值变为正值,这些国际竞争力指标的好转与中国近年来放开海运市场、促使直接竞争有正相关关系。针对近期国际运输费用总体上涨的态势,下面的内容将在论述国际贸易与国际运输的互动机理后,建立一个国际物流的博弈模型,然后在此框架下讨论物流部门自由化改革计划的绩效,最后提出旨在降低国际物流费用的具体改革路向。

1.1.2 国际贸易与国际物流互动关系的机理描述

国际运输服务的概念相当宽泛,除了海运、空运等实际商品从出口国到进口国物理移动的运输服务外,还包括辅助性金融、通信、专业服务等。国际物流除了可以由 CIF 和 FOB 价格之间的差异代表外,还包括其他组件。国际贸易需求是国际运输存在的前提,货物进出口贸易为国际运输

服务提供了巨大的原动力和市场机会,同时国际运输也是贸易活动得以顺利开展的保障。运输技术进步促进了国际分工的深化,加强了各国间的经济联系。运输业的发展为开辟更广阔的市场提供了可能,如苏伊士运河、巴拿马运河的开通,显著缩短了洲际航程,推动了国际贸易发展,成为经济全球化的重要沟通媒介。运输工具的大型化和专业化均可降低运费,提高贸易商品的国际竞争力。运输系统的改进能够直接引致出口增加,贸易额的增长可以通过提升物流绩效来实现。总之,国际贸易与国际运输的发展互为因果,并相互产生正向反馈作用。

传统国际贸易思想假设不存在运输成本为理论推导提供了便利,但却偏离了现实环境。被忽略的交易费用和运输成本实际上占据很重要的位置,甚至有可能改变贸易格局。贸易障碍在相当大程度上影响着国际贸易流的范围和规模。作为混合体的国际贸易障碍主要包括政策壁垒(如关税、配额、技术标准等)、自然壁垒(如时间、距离、语言等)以及与国际运输物流相关的成本。在很多国家,国际运输物流造成的商品贸易成本比关税更显著。运输成本可以使国际贸易量减少、国家间比较优势减弱甚至丧失。而物流成本的下降则可以使经济环境不断趋近交易费用为零的假设,从而实现国际贸易的增长。

在衡量双边贸易规模的引力模型中,两国的距离及运输成本构成贸易的阻抗因素,改进国际贸易运输的利益在逻辑上有清晰的体现。低效率的物流体系会成为国际贸易发展的瓶颈,从事国际贸易带来的利益会被巨大的流通费用所抵销。国际贸易货物的转送需要优秀的物流系统,才能实现安全、迅速、准确、方便的目标。国际贸易运输的规模经济效应是非常显著的,这既表现在单船层面,也表现为港口层面。比如在阿根廷布宜诺斯艾利斯港,针对大型集装箱船的单箱航道使用费远低于小型船舶。贸易量小的海运航线会配备小型船舶,但这就意味着较高的运输成本。特别是双边贸易的不平衡引致的空箱运输将使进出口商付出更多额外费用。

1.1.3 国际物流的基本研究架构

考虑一个两国模型(国家1和国家2)以及两类厂商(制造商和运输商)。在一个两阶段的动态博弈中,首先由不完全竞争条件下的运输商选择承运能力和运输价格。然后在均衡运价给定的情形下,由制造商在两国

的产品市场中竞争。可以把上述过程看作斯塔尔伯格模型，其中运输商是先行动的领导者，而制造商是跟随者。依照多阶段博弈的通常做法，后一阶段将首先被刻画，以明确制造商对运输商在第一阶段设定的费率的行为反应，然后再根据运输商对制造商可能反应的判断去描述运输市场均衡。为突出运输成本对国际贸易活动的影响，模型中不考虑关税等政策性贸易壁垒。

1. 产品市场

假设两国各自只有一家制造商，而且两家厂商的产品具有完全可替代性。在每个市场上，制造商作为古诺竞争者同时行动，在竞争者产量给定的情况下进行旨在利润最大化的产量决策。

在国家 i ，假设制成品的逆需求函数为线性形式：

$$p_i = a_i - b(Q_{i1} + Q_{i2}) \quad (1)$$

其中， p_i 指 i 国该产品的价格， Q_{ij} 是指由 j 国的制造商供应的数量， a_i 是代表国内市场规模的参数， b 代表需求曲线的斜率，而且假设两国的 b 值相等。

为进入 i 国的市场， j 国的制造商 ($i \neq j$) 需要向国际运输商支付运输成本 t_i 。而 i 国国内的制造商在供应本国市场时只存在生产成本，不需支付国际运输费用。假设两国厂商的生产成本均由常量边际成本 c 表示。厂商 i 通过求解下列函数来实现其在两国的利润最大化：

$$\max Q_{ii} [a_i - b(Q_{ii} + Q_{ij}) - c] + Q_{ji} [a_j - b(Q_{ji} + Q_{jj}) - (c + t_j)]$$

两国各自进行的古诺博弈可以被单独分析，不失一般性，下面考虑发生在国家 1 产品市场的竞争行为（国家 2 的情形类同）。最优化的一阶条件可以产生国内厂商 1 和外国厂商 2 的反应函数，也就是得到了在竞争者产量给定的情况下满足利润最大化的产量：

$$Q_{11} = \frac{a_1 - c - bQ_{12}}{2b} \quad (2)$$

$$Q_{12} = \frac{a_1 - (c + t_1) - bQ_{11}}{2b} \quad (3)$$

上述两个反应函数表明，每家制造商的产量与另一家负相关。而且，外国厂商的产量随着生产成本和由关税及运输成本构成的贸易成本的提高而减少。联立式 (2) 和式 (3) 可得到国家 1 的产品市场的纳什均衡产量。可以看出，运输成本的提高会导致该产品国内产量的增加及进口量的

减少。

$$Q_{11} = \frac{a_1 - c + t_1}{3b} \quad (4)$$

$$Q_{12} = \frac{a_1 - c - 2t_1}{3b} \quad (5)$$

2. 国际运输市场

式(4)和式(5)提示国际运输商,制造商将如何对设定的运价水平做出反应。假设 n_i 表示将制成品从 j 国运到 i 国的运输商的数量 ($i \neq j$)。由于国际运输领域通常由卡特尔组织主导,所以 n_i 的数值一般较小,其数值的变大则意味着竞争程度的提高。

下面考虑从国家2到国家1的海运路线(相反方向的情况是类同的)。从运输商的视角来考虑,其所面临的运输需求是由前面得到的厂商2生产并销往国家1的产品数量 Q_{12} 决定的。式(5)可被重新表述为一种线性的逆需求函数形式如下:

$$t_1 = x_1 - y n_1 q_{12}^i \quad (6)$$

其中, $x_1 = \frac{a_1 - c}{2}$, $y = \frac{3b}{2}$, t_1 代表运价水平, q_{12}^i 是某一家代表性的运输商 i 的运输服务供应量。假设各家运输商的规模相等,那么 $Q_{12} = n_1 q_{12}^i$ 。

假设提供前往国家的运输服务的边际成本是常数并记为 r_1 , 其不仅代表运输商的运营成本,并且涵盖了运输商承担的税收、规制负担等政府费用。在进行运输能力决策时,代表性的运输商将在假定其他竞争者的运输能力固定时,最大化以下目标函数:

$$\max q_{12}^i [x_1 - y(q_{12}^i + (n_1 - 1)q_{12}) - r_1]$$

其中, q_{12} 指其他 $(n_1 - 1)$ 家运输商中每一家选择的运输服务能力。这样,便可得到运输商规模竞争的古诺均衡:

$$q_{12}^i = \frac{x_1 - r_1}{y(n_1 + 1)} \quad (7)$$

联立式(6)和式(7)可得均衡运价水平 t_1 , 可发现 t_1 与 n_1 负相关,与 r_1 正相关。

$$t_1 = \frac{x_1 + n_1 r_1}{n_1 + 1} = \frac{a_1 - c + 2n_1 r_1}{2(n_1 + 1)} \quad (8)$$

在刻画好国际运输市场之后,再返回到产品市场。有了式(8)得到

的均衡运费率, 就可以重新表述两家制造商的产量选择:

$$Q_{11} = \frac{(2n_1 + 3)(a_1 - c) + 2n_1 r_1}{6b(n_1 + 1)} \quad (9)$$

$$Q_{12} = \frac{n_1(a_1 - c) - 2n_1 r_1}{3b(n_1 + 1)} \quad (10)$$

最后, 再结合式 (1) 便可得到国家 1 的消费者支付的产品价格:

$$p_1 = \frac{a_1(2n_1 + 3) + c(4n_1 + 3) + 2n_1 r_1}{6(n_1 + 1)} \quad (11)$$

研究发现, 在决定国际贸易产品价格的众多因素中, 政府部门可控制多方面的政策工具, 包括通过运输商的数量 n 代表的竞争政策和通过成本变量 r 反映的规制政策。因此, 自由化导向的运输改革计划可以主要从竞争和规制政策入手。通过运输自由化, 使国际贸易更便利地进行, 更好地适应经济全球化对稳定的、及时的、大规模的国际物流能力的要求。

1.1.4 运输自由化改革的效果测试: 比较静态分析

下面考察在国家 2 保持原有政策不变的情况下, 国家 1 单独推进运输部门自由化时, 竞争和规制政策工具的可能效果。

首先考虑引入更多竞争力量, 即提高 n_1 的数值, 具体方法包括消除进入壁垒、取消卡特尔组织、确保潜在竞争压力等。竞争强化会削弱运输商的市场势力, 市场新进入者将增加服务供给并使运费趋于下降。求解一阶导数:

$$\frac{dQ_{12}}{dn_1} \geq 0, \quad \frac{dt_1}{dn_1} \leq 0, \quad \frac{dQ_{11}}{dn_1} \leq 0, \quad \frac{dp_1}{dn_1} \leq 0$$

可发现随着运输商数量的增加, 运费水平下降, 国家 1 的消费者支付的产品价格也下降。供给量方面, 国家 1 自身的产量减少, 自国家 2 的进口量增加。总的来看, 竞争强化政策使国家 1 的消费者和国家 2 的制造商受益, 而运输商和进口国国内的制造商受损。

运输商经营成本 r_1 的下降可以通过放松规制、减缓税负及行政壁垒等方式实现。复杂的海关查验程序等行政成本已成为运输商的重要负担, 这些限制措施的压缩将可以减低运输商的成本。于是, 运输商将会扩张其运输能力, 直至达到边际收益等于新边际成本的均衡点。求解一阶导数:

$$\frac{dQ_{12}}{dr_1} \leq 0, \frac{dt_1}{dr_1} \geq 0, \frac{dQ_{11}}{dr_1} \geq 0, \frac{dp_1}{dr_1} \geq 0$$

可以发现, 规制政策改革的受益方包括国家 1 的消费者、运输商以及国家 2 的制造商, 只有国家 1 的制造商境遇变差。

鉴于以上运输自由化改革政策的利益非中性特征, 将对各主体造成不同影响。比如运输商倾向于支持规制改革, 却反对竞争强化政策, 这时可考虑将两种改革措施联合推出。国内的制造商如拥有足够的政治影响力, 就可能以牺牲其他参与人的利益为代价而阻碍改革方案。应注意的是, 有时在单个国家不具有政治可行性的政策改革可以通过国际双边协议实现。也就是通过协定, 国家 1 和国家 2 同时实施改革计划。因为虽然国家 1 的制造商从本国的改革中受损, 但却可以从国家 2 的同步改革中获益, 故而可能在整体上支持改革, 位于国家 2 的制造商的情形相类似。

1.1.5 国际物流自由化政策的现有进展与改革路向

国际贸易中超过 80% 的货物运输通过海运方式完成, 近些年取消港口运营服务市场的进入壁垒、解除船籍歧视而更多利用方便旗船、美国《1998 年航运改革法》引入竞争机制并约束班轮公会的垄断行为等改革措施都可以显著降低国际海运费用。当然出于对海运服务贸易自由化带来经济利益的竞争, WTO 各成员国目前还未能就海运服务在 GATS (服务贸易总协定) 框架下达成协议。虽然国际海运服务中的跨境交付已经较为常见, 但是在商业存在等方面还存在诸多限制。虽然国际运输自由化可以产生贸易促进效果并改善整体社会福利, 但却可能受到既得利益集团的阻碍而出现波折。

1. 运输自由化改革的波折前行

欧盟港口自由化最初是在 2003 年提出的, 该法案试图在港口运营服务领域引入更多竞争, 在引航和货物装卸市场打破垄断, 允许船公司用自己的员工为船舶作业。这些计划立即引起码头工人对职业安全和工作条件的忧虑, 认为这会增加意外和影响安全。欧盟内部支持自由化的改革派与保守力量展开了激烈辩论。改革派强调港口自由化将提高欧洲港口的国际竞争力, 促进港口投资。反对意见则认为该方案会导致来自非欧盟国家廉价但不称职工人的雇用, 从而导致原有码头工人失业以及工资下降。在首次

提出后因遭到强烈反对而未获通过后，欧盟委员会在 2006 年再次推出了此项计划，但随即引发波及多个国家的欧洲港口工人大罢工，使得方案再次遭到欧洲议会否决。欧洲议会受码头工会和既得利益者的压力而拒绝旨在促进欧盟港口竞争的指令让托运人十分失望。港口服务自由化的意图是允许在欧盟港口间产生更多竞争，国际贸易托运人要令工会确信新进入者将与现有运营商接受相同标准的安全约束。

2. 运输自由化改革计划的主要路向

为化解国际贸易的阻抗因素、降低运输费用在国际贸易成本中的比例，世界各国还需要在现有进展的基础上，以竞争强化政策和放松规制政策为原则，进一步推动运输自由化改革。中国是世界第一出口大国，而且运输服务贸易一直处于逆差，因此更应从货主国家而不是航商国家的视角来实行改革。下面将主要参照中国情形，解释改革计划的主要路向。

第一，班轮运输企业垄断行为的司法覆盖。中国已经是世界海运货物的最大来源国，对货主利益造成损害的主要是境外班轮公会。中国的主要船公司并不具备垄断能力，同时也未参加公会。由于欧美国家均拥有严格的反垄断立法，因此从欧美到中国的运价一般实行市场调节，班轮公会不加控制。但中国到欧美的海运定价权却由班轮公会掌握，运费水平一度被抬高到相反方向的数倍。境外班轮运输企业的垄断行为导致其与中国贸易商之间的矛盾在加深，班轮公会所处的强势地位使得协商结果往往不利于货主。作为典型的实施横向限制竞争的组织，班轮公会滥用市场支配地位既排斥同业竞争，又损害消费者和公共利益，应纳入《反垄断法》的调整范围。中国《反垄断法》应运用禁止滥用市场支配地位原则，选择行为主义而不是结构主义模式，对航运市场中出现的班轮运输企业不合理行为进行干预。下一步可密切关注欧盟拟取消班轮运输业反垄断豁免等动向，继续加强司法覆盖。

第二，港口部门的放松规制与竞争促进。根据《全球竞争力报告 2005~2006》数据分类项 5.03 “港口基础设施的质量”（取值 1~7，1 为所有被评价国家中的最低水平，7 为所有被评价国家中的最高水平）的测评，中国的得分为 3.6，在亚洲低于韩国的 5.3、马来西亚的 5.9、泰国的 4.4、日本的 6.0 及新加坡 6.8，但领先于印度、菲律宾、印度尼西亚和越南。亚洲各国港口部门，特别是后发港口正努力通过放松规制和加强竞争

来提高效率。例如2010年6月,印度提出将对加尔各答、孟买等12个主要国有港口进行公司化改革,并赋予其更大自治权,以帮助其更好地参与国际竞争。这项举措并非将国有资本撤回,而是实现公司化,政府担任出资人角色。而且上述港口的费率将不再由印度主要港口费率管理机构(Tariff Authority for Major Ports)制定,港口会享有自主定价权。贸易伙伴港口效率的提高对促进中国贸易发展有积极意义,当然同时也意味着中国港口还存在通过提升港口效率来助力贸易便利化的较大空间。在经历了“下放地方、政企分开”等改革步骤后,处于开放前沿的中国港口部门还需要深入推动自由化进程。港口运营要推广全业务运营商模式,涵盖多个货种业务,在各细分领域均形成不同企业间的有效竞争,弱化原港务局改制后形成的港务集团在当地港口的强势地位。各相关规制机构要重新谋求清晰的功能定位,在项目投资、日常运营等方面更多依靠市场规则,精简行政程序和综合成本,减少给港口企业造成的不必要负担。

第三,承运人市场准入的放宽。沿海航运权在法律上要求两个国内港口之间的货物运输只能由国内承运人运输。该项制度保护了国内运输业,但在整体上降低了运输效率。在运输自由化改革方案中,可逐渐开放国内沿海运输市场,从而增加贸易量,降低运输成本。取消不必要的外籍轮船强制引水制度,继续放宽外国航运公司在中国境内设立独资船务公司市场准入条件和经营范围。对外采取积极开放、与国际海运惯例接轨的政策法规,对内促进国企、民企和外企的公平竞争,打造开放透明的运输市场秩序。在航空货物运输方面也尽量减少限制,给予航空公司、机场及相关服务业以更多自由。通过天空开放协议增加特定航线的竞争者,积极推进航空运输自由化。根据双边或多边航权协议,不断扩大航权安排。进一步开放私营航空及外资的准入,取消所有权和控制权的限制。承运人市场准入的放宽要考虑到各国所处的不同发展阶段,渐进增加发展中国家的参与。

第四,港口航运企业跨国并购的反垄断制衡。海洋运输是各运输方式中全球化程度最高的,港口航运并购投资的全球化特征很显著。Thomson公司并购数据库SDC显示,从1980~2007年的1235宗港口并购案中,跨国并购占40%。在港口运营商巩固了母港市场后,和记黄埔港口(HPH)、新加坡港务集团(PSA)等行业领先者便开始对外大规模扩张。迪拜港口世界(DPW)近些年收购CSX、P&O等行动更是对全球市场结构产生重大