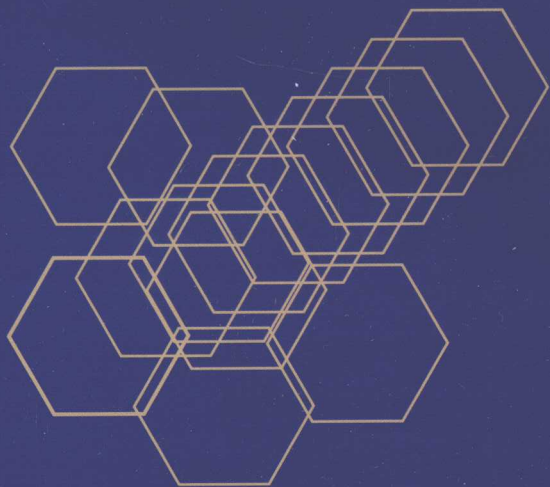


国际海运政策概论

王 杰 闵德权 王 莉 编著

GUOJI HAIVUN ZHENGCE GAILUN



大连海事大学出版社

国际海运政策概论

王 杰 闵德权 王 莉 编著

吕 靖 主审

大连海事大学出版社

© 王 杰, 等 2010

图书在版编目 (CIP) 数据

国际海运政策概论 / 王杰, 闵德权, 王莉编著. — 大连: 大连海事大学出版社, 2010.9

ISBN 978-7-5632-2469-2

I. ①国… II. ①王…②闵…③王…III. ①国际运输: 海上运输—运输政策—世界 IV. ①F551.0

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 168675 号

大连海事大学出版社出版

地址: 大连市凌海路 1 号 邮编: 116026 电话: 0411-84728394 传真: 0411-84727996

<http://www.dmupress.com>

E-mail: cbs@dmupress.com

大连印刷三厂印装

大连海事大学出版社发行

2010 年 9 月第 1 版

2010 年 9 月第 1 次印刷

幅面尺寸: 140 mm × 203 mm

印张: 11.25

字数: 310 千

印数: 1~1000 册

责任编辑: 姜建军

版式设计: 晓 江

封面设计: 王 艳

责任校对: 沈荣欣

ISBN 978-7-5632-2469-2

定价: 20.00 元

内容提要

近些年来,国际海运买方市场日益发展,各国政府针对海运产业的规制正进入重要的转型期。同时,国际海运一贯独具的战略意义,又使得这一产业具有强烈的政府干预色彩。本书从国际海运的概念和特点、国际海运的产业分类和产业结构以及国际海运政策的基本理论出发,分析了国际海运政策的几项专项政策,即国际海运政策规制政策、国际海运政策产业结构政策、国际海运产业组织与技术政策等,并论述了世界各个主要国家和地区的海运政策。在这一基础上,考虑到海运的国际性,专门论述了世界主要国际性组织的海运政策,并对船舶开放登记做了专题评述。同时,鉴于国际海运政策对国际海运的宏观指导性,科学的预测航运市场的一些行为可以为决策者提供科学的决策依据,为此,介绍了国际海运政策中的几种常用分析方法。本书不仅是一切从事与国际海运贸易活动有关的管理人员、业务人员和研究人员的必读参考书,而且可供交通、外贸、海关等系统有关院校师生学习和了解国际海运政策。

前 言

1982年4月到6月间，在遥远的南大西洋，英国和阿根廷为争夺马尔维纳斯群岛的主权爆发了一场战争。在一番激烈和艰苦的争夺后，英军夺回了马岛的控制权。在整个行动中，共有43艘英国商船（英语称“ships taken up from trade”、“自贸易征召”）为特遣舰队服役或补给。提供燃料物资等的集装箱船及油船形成了一条来往英国至南大西洋的8 000海里后勤线。1991年1月17日至2月28日，以美国为首的多国部队在取得联合国授权后，对科威特和伊拉克境内的伊拉克军队发动军事进攻，多国部队以较小的代价取得决定性胜利，重创伊拉克军队。伊拉克最终接受联合国660号决议，并从科威特撤军。在战争中，美国最大限度出动了运输司令部所辖战略运输工具，动员了后备和民用运输力量，同时，进行了后备役征召和编组。这些民间运输工具为美军战争提供了有力的后勤保障。国际海运业的战略意义，由此可见一斑。

1999年12月，运载着3万多吨重油的马耳他籍油船“埃里卡”号在风急浪高的恶劣气候条件下断裂成两节后沉入海底，1万多吨重油泄入大海，法国沿海成了石油污染的重灾区；2002年11月，“威望”号在西班牙加利西亚海岸沉没，对当地海域造成了严重污染，已成为有史以来最大生态灾难之一；2007年3月，“粤惠州货0301”号与1艘油船在东莞新沙码头水域处相撞，煤船沉没，900多吨煤炭沉入江中。2009年8月，属于中国台湾台塑集团的“立善号”油船在马六甲海峡发生了船舶相撞海难事故。有关专家指出，海运业的恶性竞争和国际管理机制的不完善，是海上运输事故频发的重要原因，海上原油运输行业尤甚。为了降低运营成本，约有50%的海运公司无视有关海上运输的法律条文和安全措施，或对船只的技术性能缺乏严格的定期检查。在失事船只中，老旧船只占到了80%以上。

与此同时，随着金融危机的发生，海运运价一直处于波动之中。一方面，在我国乃至世界其他国家出现了集装箱运输“零运价”、“负运价”等恶性竞争的行为，严重损害了航运企业的利益，长远角度也不利于世界海运业的发展；另一方面，以班轮公会和航运联营体为代表的国际组织又极力控制市场，导致欧盟决定取消班轮公会在其港口航线上的活动。从某种意义上讲，造成上述现象发生的罪魁祸首，正是其背后的无序的航运竞争市场。而国际海运政策就是国家通过宏观调控的方式，为国际航运业提供一些宏观方面的指导和规范，从而弥补市场经济当中存在的一些缺点。规范有序的航运市场迫切需要完善的航运政策。

有鉴于此，本书介绍了国际海运政策的一般理论，论述了世界各个主要国家和地区以及主要国际性组织的海运政策，并对船舶开放登记做了专题评述，同时还介绍了国际海运政策中的几种分析方法，从而为决策者决策提供科学的依据。本书的出版，可以给予我国海运政策的制定者、实施者和我国国际海运相关企业提供一个了解、审视世界各国海运政策的良好机会。作者希望以这本小书作为引玉之砖，引起相关理论界以及航运界的重视，从而促进我国海运政策体系的完善，进而完善我国的国际航运市场，推动我国航运业的健康稳定地发展。

由于时间和水平有限，本书难免存在不足之处，恳请同行批评指正。

编著者

2010年5月于大连

目 录

第一章 国际海运概述.....	2
第一节 国际海运基本概况.....	2
第二节 国际海运产业分类.....	8
第三节 国际海运产业结构.....	16
第二章 国际海运政策基本理论.....	23
第一节 国际海运政策概述.....	23
第二节 国际海运政策的主客体.....	37
第三节 国际海运政策的政策目标.....	51
第三章 国际海运专项政策.....	61
第一节 国际海运产业规制政策.....	61
第二节 国际海运产业组织政策.....	73
第三节 国际海运产业技术政策.....	80
第四节 国际海运产业安全政策.....	88
第四章 我国的海运政策.....	96
第一节 我国国际海运船舶投融资政策.....	96
第二节 我国港口管理政策.....	103
第三节 我国航运市场准入制度.....	112
第四节 其他若干政策.....	119
第五节 中外双边海运协定.....	129
第六节 我国香港特别行政区的海运政策.....	132
第七节 我国台湾地区的海运政策.....	137
第五章 美国的海运政策.....	153
第一节 美国海运政策的基本沿革.....	153
第二节 美国的海运保护政策.....	161
第三节 美国班轮市场监管政策.....	167
第四节 美国海关舱单24小时预申报规则.....	170

第五节 美国的其他海运相关政策.....	174
第六章 欧盟的海运政策.....	181
第一节 欧盟海运政策发展评述.....	181
第二节 班轮市场监管政策.....	189
第三节 其他若干海运政策条例.....	195
第七章 日本的海运政策.....	202
第一节 日本海运政策的演进.....	203
第二节 海运财政补贴.....	207
第三节 海运税制.....	220
第四节 海运技术政策.....	231
第五节 海运劳动政策.....	240
第六节 班轮市场监管政策.....	250
第八章 主要国际性组织的海运政策.....	255
第一节 世界贸易组织的海运政策.....	255
第二节 班轮公会的海运政策.....	270
第三节 航运联营集团的海运政策.....	277
第九章 船舶开放登记.....	287
第一节 船舶登记与船舶国籍.....	287
第二节 船舶开放登记的目的、特征及现状.....	294
第三节 主要的船舶开放登记国.....	298
第四节 第二船舶登记制度.....	305
第十章 国际海运政策中的基本分析方法.....	313
第一节 定性预测方法.....	314
第二节 定量预测方法.....	322
参考文献.....	345
后 记.....	348

案例导入 美国《1984年航运法》的立法背景

自20世纪60年代以来,特别是“古巴导弹危机”后,前苏联为应付日益增长的对外贸易需要,改善国际收支状况;同时,为谋求海上霸权,实现其全球扩张的目的,在发展海军力量的同时,极力扩展其商船队。1965年起,前苏联商船队千方百计打入国际航运市场,揽运第三国货物。20世纪80年代中期,前苏联开辟的班轮航线已遍布五大洋,其设立的揽货网已遍布全球。到1982年,前苏联商船队已发展到2379万吨,名列世界第五位,成为一支足以与任何一个西方海运大国抗衡的力量,并活跃于世界航运市场。同时,我国也在国内外定造新船,多途径扩充远洋船队。

前苏联航运业的崛起,使美国政府逐步认识到,单靠航运的经济实力不足以抑制前苏联等新兴航运大国。所以他们转而在经济实力的基础上,加上了改变形式的航运保护主义,干预他国改变政策和法律,以冲破外国主权力量和政策法律力量的障碍,为他们提供可以自由出入的市场,为其重新对外国航贸事业进行垄断和控制扫清道路。

在这种情况下,美国出台了《外国航运实践法》和《1984年航运法》,力图通过联邦海事委员会(FMC)对班轮公会、货运代理业、运价及航线、受控制承运人等航运活动进行法律控制,同时通过处理好航运本身的发展和航运服务与贸易之间的关系,实施各种优惠扶持政策,坚持市场化的原则,严格监控外国航运公司,以此振兴美国商船队。

第一章 国际海运概述

第一节 国际海运基本概况

一、国际海运的定义

国际海洋货物运输，是国际物流中最主要的运输方式。它是指使用船舶通过海上航道在不同国家和地区的港口之间运送货物的一种方式，在国际货物运输中使用最广泛。目前，国际贸易总运量中的 2/3 以上、中国进出口货运总量的约 90%，都是利用海上运输的。

二、国际航运的作用

国际航运作为国际物流的一个重要环节，在国民经济中发挥着其独特的作用，是其他运输方式难以替代的。

（一）对外贸易、经济独立的重要手段

在当今世界，全球经济趋向一体化，对外贸易已经成为一个国家国民经济的重要组成部分。一方面，经济全球化带来的大规模和长距离国际贸易的发展，使得国际航运规模和技术必须适应这一趋势；另一方面，国际航运的发展也促进国际贸易的发展。例如，海上集装箱运输的发展，使货物运输实现集装化，不仅缩短了运输时间，保证了运输质量，节省了货物包装用料和运杂费，而且实现“门到门”运输，因而有力地推动了国际贸易的发展。由于国际航运的运量大、运费低，以及对货物适应性强等优势，加上全球大部分国家的地理限制，使它成为国际贸易中主要的运输方式，保障一个国家经济独立的重要手段。国际海洋货物运输虽然存在速度较低、风险较大的不足，但是由于它的通过能力大、运量大、运费低，以及对货

物适应性强等长处,加上全球特有的地理条件,使它成为国际贸易中主要的运输方式。我国进出口货物运输总量的 80%~90%是通过海洋运输进行的,由于集装箱运输的兴起和发展,不仅使货物运输向集合化、合理化方向发展,而且节省了货物包装用料和运杂费,减少了货损货差,保证了运输质量,缩短了运输时间,从而降低了运输成本。其中各种运输方式的主要优缺点比较见表 1-1。

表 1-1 各种运输方式比较

运输方式	优 点	缺 点
公路运输	汽车运输机动灵活;直达快速; 线路造价较铁路低	运载量小;成本高;劳动生 产率低
铁路运输	牵引重量大;输送能力强;长途 运输成本低;运输作业连续性强	初期投资高,建设周期长; 铁路短途运输成本高
水路运输	线路投资少;运载量大;运输成 本低;劳动生产率高	灵活性差;连续性差;送达 速度慢

美、日等许多依赖国际贸易的国家很重视本国国际航运业发展,采取各种航运保护政策,通过立法加以保护,从资金上加以扶持和补助,在货载方面给予优惠,提高本国船队在国际航运市场上的竞争力。近百年的经验证明,每当世界或地区出现紧张局势时,凡是涉及紧张状态的水域,外国船东常常拒绝在这些区域航行或趁机抬高运价。而对于战略物资运输,则只能依靠配备本国船员的本国船舶来运输。我国国际航运业已跻身于世界航运大国之列,成为我国对外贸易的重要后盾,有力地促进了我国对外贸易的发展。由于我们拥有庞大的国际航运船队,即使需要租用外轮,我们也有与外国船东讨价还价的实力。

(二) 国家外汇收入的重要来源

国际航运属于国际海运服务贸易,即利用船舶和其他运输工具,通过提供海上运送货物服务来获得一定外汇收入。国际贸易中运费支出一般占外贸进出口总额的 10%左右,可想而知,外贸运输的运费空间很大,其中海运运费的份额占有相当大的比例。

为了维护本国权益,对于出口货物,如果通过船运,卖方希望派本国船将出口货物运抵目的港,除了可获得贸易货款外,还可为本国赚取运费收入。而对进口货物,买方则争取由本国船承运回国,希望这笔运费让本国航运公司来赚取,可谓“肥水不流外人田”。

国际航运船队除承担本国外贸运输,还可参与国际航运市场竞争,承担第三国运输。这种情况下,国际航运作为“国际服务贸易”的特点尤其突出,像货物贸易一样,也能为国家创汇。如挪威、希腊和丹麦这些航运发达的国家,其国际航运船队主要从事其他国家海上运输,成为这些国家外汇收入的重要来源。

(三) 带动国际航运中心产业链和临港工业的发展

国际航运中心建设离不开港口、船舶的支撑,国际航运中心的发展可带动港口、港口机械、造船、修船、集装箱制造业等产业的发展,而且这些产业又可带动钢铁、材料、机械制造、电子仪器仪表工业的发展,从而形成航运产业链。与国际航运中心相关的主要中下游产业组成详见表 1-2。

表 1-2 国际航运中心主要中下游产业

产业类型	服务类型
上游产业	航运融资, 海事保险, 海事仲裁, 海损理算, 航运交易, 航运咨询, 公证公估, 航运组织, 航运专业机构, 船舶管理
中游产业	邮轮经济, 货物运输, 船舶租赁, 拖船业务
下游产业	码头服务, 集装箱堆场, 仓储服务, 船舶代理, 货运代理, 报关服务, 理货服务, 内陆运输服务, 船舶供应服务, 船员劳务

临港工业借助海上运输,可以减少原材料、产成品运输中转次数,最大限度地降低运输销售成本。如在港口附近建设钢铁厂,巨轮从澳大利亚、巴西等地运回铁矿石,生产出钢材,便直接装船运往世界各地。在国际化生产情况下,无论是原料运入,还是产品出口,都离不开国际航运的支持。当然,国际航运与航运产业链、临港工业应该是互动的关系。同时,围绕国际航运的其他海运服务业的船舶代理、货运代理、理货、船舶供应、船

舶管理等都随着国际航运的发展而发展。此外,国际航运业还能带动租船及船员劳务、金融和保险等行业发展。

(四) 国际物流业发展的主力

由于国内经济发展和世界经济全球化进程加快,企业采用全球战略,在世界范围寻找生产资源和产品市场,这些需求构成了国际物流发展的原动力。物流的核心是运输,国际航运是国际贸易货物的主要运输方式,国际航运企业不仅具有海运能力,而且经过多年经营,在全球形成运输、仓储、配送等综合性的运输服务网络和信息网络,汇聚了大量有经验的人才,已经成为其开展国际物流服务的主要力量。

(五) 国防的重要后备力量

海上远洋运输船队历来在战时都被用作后勤运输工具。美、英等国把商船队称为“除陆、海、空之外的第四军种”,前苏联商船队也被西方国家称之为“影子舰队”,可见远洋船队对战争胜负所起的作用。正因为海洋运输占有如此重要的地位,世界各国都很重视海上运输事业,通过立法加以保护,从资金上加以扶植和补助,在货载方面给予优惠。

(六) 有利于改善国家产业结构和国际贸易出口商品结构

海洋运输是依靠航海活动实践来实现的,航海活动的基础是造船业、航海技术以及掌握技术的海员。造船工业是一项综合性的产业,它的发展又可带动钢铁工业、船舶设备工业、电子仪器仪表工业的发展,促进整个国家的产业结构的改善。我国由原来的船舶进口国,近几年逐渐变成了船舶出口国,而且正在迈向船舶出口大国的行列。由于我国航海技术的不断发展,船员外派劳务已引起了世界各国的重视。海洋运输业的发展,我国的远洋运输船队已进入世界4强之列,为今后大规模的拆船业提供了条件,不仅为我国的钢铁厂冶炼提供了廉价的原料、节约能源和进口矿石的消耗,而且可以出口外销废钢。由此可见,由于海洋运输业的发展,不仅能改善国家产业结构,而且会改善国际贸易中的商品结构。2008年世界贸易10强国见表1-3。

表 1-3 2008 年世界贸易 10 强国 单位: %

国 家	世界贸易份额 (按货值计)	商船队占全球比例 (按载重吨计)
1. 美国	12.6	5.5
2. 德国	8.8	6.9
3. 中国	6.2	6.8
4. 日本	5.5	14.0
5. 法国	4.9	0.8
6. 英国	4.3	3.1
7. 意大利	3.7	1.6
8. 荷兰	3.7	0.8
9. 加拿大	3.2	0.7
10. 比利时	3.2	1.0

三、国际海运的特征

国际海运通常具有以下八个主要特征:

第一, 通过能力强、运量大。海上运输可以实现大吨位、大容量、长距离的运输。船舶的载运量大, 海洋航道通过能力强。油船最大载重量达到 56 万吨, 最大的矿石船达到 28 万吨, 集装箱船 6 万吨, 最大的邮船可载客 5 000 余人。大宗货物的长距离运输一般只能依赖海运。

第二, 成本低、投资少、见效快。海运航道天然形成, 基本建设投资很少。航路几乎不需要什么投资, 几乎不占用土地, 尤其不占用耕地。只需花少量投资进行勘测, 建立助航设施, 辅之以必要的管理, 就可以进行多艘船舶的同时航行。

水运是各种运输方式中成本最低的。据测算, 运送每吨货物, 海运的设备自重仅 0.4 吨; 铁路为 0.7~0.8 吨; 汽车为 1.2 吨。海运消耗单位功率、单位燃料和材料、单位劳动力所获得的运量比铁路、公路和航空都要高。

第三, 节省能源。水运船舶在低速航行条件下阻力小, 而且可以借助水的浮力, 因而单位燃料消耗要比其他运输方式少。据统计, 平均每 1 吨货物运送 1 千米所消耗的燃料按标准煤计算, 船舶运输约为 2 公斤, 火车为 12 公斤, 汽车为 40 公斤, 飞机则为 800 公斤。

第四,改善国际收支。国际贸易中的运费是以外汇支付的,本国商船队运输进出口货物可以节省外汇支出,本国船队运输第三国货物可以赚取外汇,这在国民经济中具有重要意义。

第五,国防后备力量。商船队对国民经济的发展起着重要作用,也是海军的重要后备力量,对国防建设具有重要作用。20世纪80年代的马岛战争、90年代的海湾战争都曾征用商船,直接为战争后勤运输服务。

第六,国际性。国际航运受到许多国际法律、公约或规则的约束,还受各国政治、法律和政策的影响。制定政策时既要考虑本国的因素,也要考虑整个外部世界的环境与变化。

第七,运送速度慢。船舶在海水中航行阻力较大,航行速度慢。海船航速一般为15~27节。由于船舶运输量较大,货物的集散时间也长。我国至美洲、欧洲等航线,一个往返航次需要数月时间。货物在途时间长,增加了货方的流动资金占用量。

第八,外界条件复杂、多变。海运航线大都较长,要经过不同的地理区域和不同气候的地带,气候千变万化,对船舶的安全和货运质量都会产生很大影响。由于海运的多环节性,需要港口、船舶、供应、通信、导航、船舶修造、代理、海关和检疫等部门的配合才能进行。

四、国际海运的未来发展概述

随着新技术和新理念的应用,传统的海运业也呈现出一系列新的发展动向。

(一) 海上运输功能拓展,运输方式变革

现代海上运输强调物流的大系统理念。在拓展港口功能并充分发挥港口集疏运作用的前提下,建立以港口为物流中心、多种运输方式优化组合的多式联运系统,使得由原材料供应直到商业销售的整个物流流通系统更顺畅,进而使货方、运输方、销售方和购买方在合理的多式联运中全面受益。

（二）船舶专业化、大型化、低龄化

长距离的海上运输促进了船舶大型化、专业化。1990年前后，最大集装箱船舶约为4 000 TEU载箱量，2006年的最大集装箱船已达11 000 TEU载箱量。同样，干散货船等也迅速大型化，40余万吨的矿石船、30万吨以上的ULCC（超大型油船）等均已面世，以寻求单船的规模经济效益。

（三）码头泊位深水化与专用化、装卸机械自动化

船舶大型化的趋势对港口航道、水域和泊位前沿的水深提出了新的要求。随着第六代集装箱船舶和大型油船、散货船的出现，要求港口航道和泊位前沿水域的水深不断加深；针对散货、石油和成品油类以及集装箱等流量大而稳定的货物运输，出现了专用码头泊位，加上专用装卸机械自动化程度高，大大地提高了港口通过能力，同时也提高了港口的装卸效益。

（四）现代信息技术的应用改变了传统的海运经营方式

随着国际互联网和电子商务的发展，一些大型船公司已实现了网上租船、订舱、货物跟踪和港口货物托运、仓储、查询等业务。电子商务的实现，提高了海运商务谈判、信息管理和服务的效率，能够使客户得到增值服务。

第二节 国际海运产业分类

一、国际海运业与相关产业分类

（一）第三产业与服务业的关系

在叙述产业分类及范围时，有时使用“第三产业”，有时使用“服务业”或“服务性行业”的概念。从某种意义上说，第三产业可理解为服务业，但是“第三产业”并不等于“服务业”。“第三产业”和“服务业”是从两个角度研究，内涵有所差异，外延又不尽吻合的两个概念。

一般而言,“服务业”这一概念比“第三产业”更严谨、更科学、更有规定性。“服务业”不仅在内涵上有规定性,外延上也有规定性,范围只是服务行业和服务部门;而“第三产业”在内涵上则没有规定性,这就为第三产业的部门构成留下了随意性的弊病,各国或经济学家可以凭自己的看法将某些部门划入第三产业。另外,随着经济生活国际化和生产国际化的日益广泛,服务业在各国经济中的重要性也日渐突出,各国服务交换越来越普遍,服务贸易在全球贸易中的比重也越来越大,这类贸易只能称为“服务贸易”(Trade in Services)。这一点在克拉克修订其《经济进步的条件》时,已经充分认识到了,于是他便改“第三产业”为“服务业”,并坚持农业、制造业和服务业的产业划分法。

(二) 海运业与三次产业分类

1. 三次产业的划分

三次产业是第一产业、第二产业、第三产业的总称。1935年,英国经济学家艾伦·费希尔在《安全与进步的冲突》一书中提出三次产业分类法。1940年,英国经济学家科林·克拉克在《经济进步的条件》一书中发展了费希尔的理论,对国民经济的三次产业结构做了明确的区分。按照克拉克的分类方法,第一产业以农业为主,包括畜牧业、狩猎业、渔业、林业等;第二产业以制造业为主,包括矿业;其他为第三产业。但是迄今为止,关于三次产业的具体划分问题,国际上尚无完全一致的看法,例如,诺贝尔经济学奖获得者、美国经济学家库兹涅茨,就将运输业列入第二产业,而非第三产业。

2. 海运业属于第三产业

目前,关于三次产业的关系,国际上比较流行的分类为:第一产业包括种植业、畜牧业、林业、渔业和狩猎业等;第二产业包括采矿、制造业、煤气、供电、供水等;第三产业包括第一、二产业以外的所有行业。据此,联合国、欧美日以及我国等均将运输业划入第三产业范畴,作为运输业的一个分支,海运业也属于第三产业。

1985年,我国颁布了《国民经济行业分类和代码》国家标准,规定了