第一篇　国际航运经济基础知识

第一章　国际航运市场概论

第一节　国际航运市场的概念

一、市场的概念

市场有狭义和广义两种概念。狭义的市场是商品交换的场所。随着科技的发展，凭借着发达的通信工具，现代市场是很难用特定的空间范围来确定的，市场的内涵早已大大超越了其原始概念的内涵。广义上讲，市场是商品或劳务的买卖双方交易关系的总和。这个概念有三层含义：

1)包括了市场的狭义概念。市场是商品和劳务进行交换的场所和区域。世界经济的发展，促进了国际贸易的扩展，这就使商品和劳务交换场所和区域的范围也不断扩大，特别是现代通讯技术的发展，为将商品和劳务交换扩大到全球范围提供了有力的技术支持。

2)市场是供需过程和关系的总和，并借助这些关系和过程，使包含在商品中的劳动由个人劳动转化为社会劳动，实现商品的价值。

3) 市场是生产、消费、流通、商品与劳务等经济信息的中心。市场活动的实质是经济信息的沟通与交换。价格是市场最重要的

需要全本请访问 www.ertongbook.com

武器，市场借助价格决定资源的配置。

所谓国际市场是指不同国家（包括某些特定地区）之间，从事经济、技术、信息、劳务和金融等贸易活动及其关系的总和。国际市场是随着社会分工和社会化大生产的国际化而产生和发展的。国际市场的建立和发展打破了民族国家自然经济的独立王国，强化了市场竞争环境，促使参与竞争的国家提高技术水平，改进产品结构,加强质量控制,完善管理机制,提高劳动生产率。同时,国际市场的大规模生产经营活动也为劳动力的世界性流动和就业率的调整提供了广阔的回旋余地。

二、国际航运市场的概念

国际航运业与世界经济和国际贸易有着不可分割的紧密联系，是国际贸易的孪生兄弟。国际航运市场是国际市场的重要组成部分。狭义的国际航运市场是指不同国家和地区间的航运劳务需求者和供给者进行航运交易活动的场所，即设在世界各地的航运交易所。

随着航运业的发展，造船工业、修船工业、拆船工业等也得到了相应的发展，并且形成了与航运业相适应的市场规模。船舶驾驶、引航、航海通信、航海仪器设备等航运技术也得到了迅速发展。航运工业、航运技术成为与航运贸易密切相关的市场。为航运贸易服务的行业，如船舶代理、货运代理、保险业务等也已成为国际航运市场不可缺少的组成部分。航运劳务市场、航运金融市场、航运信息市场、船舶交易市场等也已成为国际航运市场体系中的重要组成部分。

因此，对国际航运市场概念的理解，应该从单纯的航运供需交易的范围扩大到包括航运工业、航运技术、航运服务、航运劳务、航运金融、航运信息、船舶交易等经济贸易活动范围。因此，广义的国际航运市场的概念可以定义为国际（包括某些特定地区）航运服务及其相关行业结合、协调、运作等活动及其相互关系的总和。

三、国际主要航运交易市场简介

航运交易市场，是需要船舶的承租人和提供船舶运力的出租人进行船舶租赁活动的场所，通常设在世界上货主和船东汇集、外贸与运输繁荣发达的地方。当前国际上主要的航运交易市场有伦敦、纽约、东京、奥斯陆、汉堡、鹿特丹、香港、上海等。

1. 伦敦市场

伦敦市场是历史最悠久、租船业务最多的市场，它的成交量占世界租船成交量的 30% 以上。其原因一方面是有优越的地理位置；另一方面是因为有历史上最早成立的航运交易所——波罗的海海运交易所(the baltic mercantile and shipping exchange) 。它是由咖啡馆逐渐演变成为租船中心的。早期经常有一些船东和贸易商，在几家咖啡馆相互传播信息并进行贸易和运输交易。这其中最著名的两家是耶路撒冷咖啡馆 (jerusalem coffee house)和佛吉尼亚·波罗的海咖啡馆(virginia and baltic coffee house)。到 1810 年，两家搬迁到 thread – needle 街上的一家安特卫普旅馆里，更名为“波罗的海”(baltic)。1869 年苏伊士运河通航后，“波罗的海”取得了以不定期船租赁为主的交易所地位。

交易所给船舶经纪人和租船代理人提供了聚会洽谈租船业务、互相交换信息的场所。在交易所营业时间内，诸多登记为会员的重要经纪人和代理人携带着船东或货主的订单汇集到交易所进行自由洽谈。他们可以从交易所大厅的公布资料中看出当天的行情，并寻找适当的对象洽商。洽谈以口头形式，双方按‘言而有信”原则进行并记录，这些备忘录其实就是口头合同，事后再正式签订书面合同。保险经纪人通常也在大厅内洽谈保险业务。在交易所内，经纪人若想与仲裁员、共同海损理算师联系也极其方便。这些因素促进了交易所的租船业务。

在波罗的海海运交易所进行的交易基本上是公开的，其成交租约最终也被船东和租船人获悉。但在洽谈中，也有船东和租船人要求对洽谈内容予以保密的情况。这时，洽谈双方当然应该信

守这一约定。但因为是自由协商，当天成交的内容，最后还是会被人们获悉。波罗的海交易所的租船活动可以代表世界各地船、货供求现状，也可反映世界航运市场的状况，因此世界各地的船东和租船人都时刻密切注意着交易所的交易动态。

2. 纽约市场

纽约市场在二战前还只不过是一个地方性的市场。至今已经发展成为仅次于伦敦市场的国际性航运交易市场。与伦敦市场不同，纽约市场没有专门用于进行交易磋商的场所，交易活动全由经纪人或代理人通过电话、电传等联系、磋商和成交。

纽约市场主要货主是谷物、铁矿石、煤炭进出口商人；主要船东来自希腊、挪威等国。美国、加拿大、阿根廷等国都是世界上主要粮食出口国，美国还是煤炭出口大国。希腊、挪威等航运大国的船公司都是从事第三国运输的，他们需要寻找货源。澳大利亚、非洲等国向日本、美国、欧洲出口铁矿石的租船业务也都在纽约市场进行。世界上大部分石油租船合同是在纽约成交的。

纽约市场的发展，有一些特殊因素起着重要作用。战后，纽约成为世界上最大的经济中心，其金融业在世界经济中具有举足轻重的作用。纽约贸易繁荣，保险业也发达，有众多的代理公司、经纪人公司，还有许多海事律师事务所、海事仲裁组织，海事诉讼和仲裁法律体系健全。这些因素直接或间接地促进了纽约租船中心的繁荣和发展。

3. 东京市场

东京市场是一个地方性的市场。它在初期只是一个国内航运市场，随着日本海运事业的发展，现已成为对东南亚地区也有重要影响的航运市场。日本经济发达，海运业发达，但其国土面积狭小,国内资源贫乏,经济对外依赖性很强,对外贸易量巨大,东京航运市场成为在国际上有影响的货主型航运市场。

4. 汉堡、奥斯陆、鹿特丹市场

这几个市场也是地方性的市场，主要是船东汇集的地方。这些市场上的船东大多是从事第三国运输，对租船市场的依赖性很

大，主要在市场上寻找世界各地需要运力的租船者。

5. 香港市场

香港市场是以船东为中心的区域性国际航运市场。香港市场的动态受东京市场的影响较大。

6. 上海市场

上海市场是我国大陆最大的航运市场，并且以国际航运中心为目标而高速发展。除集中了大陆的中远、中海、长航集团等大中型国有航运企业外，国际上大的航运公司也大举进军上海，使上海航运市场日益繁荣。在国家有关部门和上海市的共同努力下，建立了上海航运交易所（SSE）。

上海航运交易所于 1996 年 11 月 28 日开业，其基本功能是规范航运市场，调节航运价格，沟通航运信息，为培育公平、公正、公开的航运市场服务。目前，上海航运交易所主要业务有：

（1）以信息服务为重点，研究和发布中国运价指数。目前已经编制并发布了中国出口集装箱运价指数。

（2）根据交通部授权，实施国际集装箱班轮运输运价报备、运价协调和运价检查。

（3）为会员单位提供“一关三检”配套服务。上海海关、商检、动植检、卫检、港监和银行在航交所设有办事机构，大大提高了通关效率。

（4）组建了上海经纬航运经纪公司等服务于航运市场的经济实体。

第二节 国际航运市场的主要类型

根据其性质、功能和作用划分，国际航运市场可以分为国际航运基本市场和相关市场。国际航运基本市场是以货物运输为主体的货物运输市场。根据船舶服务方式，基本市场又分为不定期船运输市场和定期船运输市场（班轮运输市场）。相关市场是指为基本市场服务，并与基本市场相互影响、相互作用、相互依存而不能

需要全本请访问 www.ertongbook.com

单独存在的市场。相关市场主要包括船员劳务市场、航运信息市场、航运金融市场、船舶买卖市场、造船市场、拆船市场、修船市场等。下面主要介绍航运基本市场。

一、不定期船运输市场

不定期船运输是一种最古老的船舶营运方式。在运输活动从贸易活动中分离出来之初，不定期船运输市场是唯一的市场形式，船舶营运没有固定的航线，没有固定的挂靠港，也没有预定的船期表和运费率；船舶的每一次营运都根据该次营运的货主的要求，由货主与船东商定具体的营运安排，船舶每一次营运的运费率或租金率也由双方依市场行情而定。不定期船运输市场是以不定期船运输服务为对象的需求者与供给者之间的交易关系。市场上的需求者可以是贸易商、生产商、经纪人、政府等 供给者船东可以是船主，也可以是二船东、三船东等。

用于不定期船运输的船舶类型主要有油槽船、干散货船和兼用船。油槽船又分为油船、液化气船、化学品船；干散货船包括普通散货船和专用散货船；普通散货船能适应多种干散货的运输要求，专用散货船是为装运特定的大宗干散货而设计建造的船舶；兼用船是 70 年代开始迅速发展起来的一种能兼运干散货和液体货物的船舶，主要有石油／矿石兼用船和石油／散货／矿石兼用船。

不定期船运输主要用于运输大宗散货、液体货物。不定期船运输的特点及其采用的船舶类型的特点决定了不定期船运输这种船舶营运方式最适宜运输大宗散货。第一，大宗散货大多属于初级产品，本身价格较低，对运输速度和运输的规则性要求不高，不愿意也不可能负担较高的运费，要求运费低廉的运输方式；第二，这些货物的运量和批量都很大，可以组织整船运输，能充分利用船舶的运力；第三，这些货物的供求和贸易关系有多变的特点，货源在流向和时间上变化也比较大，规律性较差，不适宜于定期船运输。不定期船运输的主要货种有 液体货物，包括原油、成品油、液化气等；干散货，包括铁矿石、煤炭、粮食等大宗干散货以及木材、

水泥、化肥、废钢铁等小宗干散货 小部分干杂货。

不定期船运输主要是通过租船形式来开展的，通过订立租船合同而成立。因此，不定期船运输又被称为租船运输。按照租船合同的不同，租船又可以分为航次租船、期租船和光船租船等。

航次租船又称程租船，是指船东用指定的船舶在指定的港口之间用一个或数个航次为承租人运输指定的货物，并负担除货物装卸费以外的一切费用（装卸费的承担通过航次租船合同的装卸条款确定），承租人按货物的实际装运数量及双方商定的费率向船东支付运费。为了尽量缩短船舶在港时间，在订立航次租船合同时，往往要约定货物装卸速度，并相应规定船舶发生延期时承租人要支付给船东“滞期费”和船舶提前完成装卸时船东要支付给承租人“速遣费”。速遣费为滞期费的一半。

期租船是指船东在约定的时间内，将指定的船舶出租给承租人使用，并负责船舶的配员、保险、维修、润物料供应、船员给养供应，负担相应的船舶经营费用；承租人自行安排、调度其租用的船舶，负担租期内船舶在各航次运输中所发生的航次费用，包括燃料费、港口及运河费、货物装卸费等，并按照船舶的吨位、租期及租金率向船东支付租金。

光船租船是指船东在约定的时间内将指定的空船出租给承租人使用；承租人调度安排船舶，负担相应的航次费用，负责船舶的配员、保险、维修、润物料供应、船员给养的供应，负担相应的船舶经营费用，并按照船舶的吨位、租期及租金率向船东支付租金。在许多情况下，光船租船的船东是银行等金融机构。光船租船的租期一般较长。

相应地，租船运输市场又可以细分为航次租船市场、期租船市场和光船租船市场。

二、定期船运输市场(班轮运输市场)

定期船运输（班轮运输）是指船舶在固定的航线上，按公布的船期表发船，按既定的顺序挂靠既定的港口，经常性地从事营运，

并按公布的运价本的运费率收取运费的一种船舶营运方式。班轮运输市场就是指以班轮运输服务为对象的需求者和供给者之间的交易关系。市场上的需求者是货主，供给者是班轮公司。

用于班轮运输的船舶类型主要有：传统杂货船、滚装船、载驳船、冷藏船和集装箱船等。班轮运输的货物主要是件杂货，包括工业制成品、半成品、食品、工艺品等。与大宗散货相比，这些货物批量较小，收发货人多而分散，不易于组织整船运输，而且这些货物的价值相对较高，要求保证货物运输的质量，对运输的要求较高。

与不定期船运输市场相比较，班轮运输市场有以下特点：

(1)市场上的经营者为数不多，但规模较大，市场竞争更为激烈。

(2）争取尽可能多的、稳定的货源是经营成败的关键。

(3)改变航线，退出市场的伸缩性小。

第三节　国际航运市场结构

市场结构就是市场的竞争结构，是指市场上商品或劳务的竞争关系与组合模式。市场结构反映了市场竞争的程度。决定市场结构的主要因素有两个：一是买卖双方的力量对比；二是被交易商品或劳务的差异程度。一般来说，市场上的买者和卖者数量越多，竞争越激烈。参与交易的商品或劳务的差异越小，竞争越激烈。国际航运市场结构，是指国际航运市场上所提供的商品和劳务的竞争关系和组合模式。

国际航运市场结构主要有：完全竞争市场和不完全竞争市场。

1. 完全竞争的航运市场——即期租船市场

完全竞争，又称纯粹竞争，是指在不受任何障碍和干扰，不存在丝毫垄断因素的市场结构，完全竞争市场具有以下特征：

第一，大量的小规模的买者和卖者，每个买者和卖者在市场上只占微不足道的份额，单个买者和卖者的行为不能影响价格。他们只是价格的接受者而不是价格的决定者。

第二，市场上所提供的商品或劳务是同质的，它们具有完全的可替代性。

第三，整个行业易进易出。资源在该市场上是自由流动的，不存在进入或退出该行业的任何障碍。

第四，完全的信息。买者和卖者都有完全的、准确的市场信息，对市场状况和可能的变化都有完全的信息。

即期租船市场能满足以上的条件。在即期租船市场上，有为数众多的船公司(或代理人)和租船人(或代理人),他们各自的交易额相对于整个市场的交易规模来说都是很小的，不能影响市场上的运价，个别租船人或船东都只能接受市价；所有的船公司都是独立进行决策，彼此之间没有共谋；对于整个市场来说，只有一种完全相同的产品，任一船公司或其代理人向市场提供的船舶吨位没有差别，各个船公司提供的船舶运力完全可以互相取代；船舶出租人进、出市场自由，不受任何约束和限制。决定进出的唯一条件是经济上是否有利可图。从长远的观点来看，这类市场上的船公司只能获得正常利润。

2．不完全竞争的航运市场——期租船市场、班轮运输市场

不完全竞争市场，又称为垄断性竞争市场，是指许多厂商生产和销售有差别的同类产品，有一定竞争也有一些垄断的一种市场结构。它具有以下一些市场特征：

第一，有许多卖者，但不像完全竞争市场那样足够大量。

第二，产品存在差别。从而使每个厂商对自己经营的产品拥有一定的垄断因素，可以据此影响价格。

第三，进入该行业比较容易。

在期租船市场上，有为数较多的船公司和租船人参与市场交易，但其人数并不像即期租船市场上的那样人数众多。在期租船市场上，船东和货主在一定程度上可以控制和影响市场，其经营者之间的竞争也受到一定程度的抑制。从长期来看，期租船市场与完全竞争的即期租船市场具有相互替代性，市场竞争将逐渐削弱船东与货主控制市场的力量，船东也只能获得正常利润。

不完全竞争市场中的垄断性程度有强弱。在世界班轮运输市场上，垄断性就强一些。在班轮运输市场上从事经营活动的是一些为数不多，但规模较大的航运企业。由于班轮运输定港口、定航线进行规则运输，所以营运管理费用较高，不仅进入该市场不容易，即使在经营状况不佳时，船公司一般也不肯轻易地放弃已有的经营基础，不会轻易地退出已经营的航线。也正是由于经营领域的固定性和改变航线的困难性，使班轮运输市场表现出强烈的排他性，经营班轮的经营人一旦把大规模的资金投入一定的航线，就要谋求扩大自己的影响，排斥其他经营人的竞争。另一方面，在班轮运输市场上经营的竞争者较少，因此，他们为了共同的利益，有容易取得妥协的条件。班轮公会这种垄断组织就是经营者竞争和妥协的产物。当今，各大航运公司采取联盟的形式经营，也是为了适应班轮运输市场特点的需要。与期租船市场相比较，班轮运输市场具有更强的垄断性。

第二章　国际航运市场供求分析基础

第一节　航运供求的概念与特征

一、航运需求及其特征

需求是指在一定的时期内，对应于一定的价格，消费者愿意并且能够购买的商品或劳务的总量。需求是具有支付能力的消费者的需要，是以消费者的货币购买能力为前提的，而不是消费者的主观需要。仅仅愿意购买却没有支付能力，只能是欲望或主观需要，不能构成市场需求。

航运需求就是在一定的时期内，在一定的运价水平下，对海上运输能力的需求。航运需求的内涵包括运输量、货物流向、运输距

离、运送时间和送达速度、货类结构等内容。国际航运市场的需求是由国际贸易派生的，因此，整个航运市场的发展变化，受经常变动的国际贸易的影响。

航运需求的主要特征如下：

1. 航运需求的派生性

如果一种商品或劳务的需求是由其他商品或劳务的需求而引起的，则该商品或劳务的需求为派生需求，引起派生需求的商品或劳务的需求为本源需求。国际航运是由于对国际贸易的需求而引起的，国际贸易引起了对商品远距离流动的需要，国际航运正是适应了这种要求，为满足这种要求而提供位移产品。因此，国际航运需求是派生需求，它是以社会经济活动和国际贸易为基础的。

2. 总体航运需求的规律性

国际航运市场的需求是由国际贸易派生出来的需求，所以，对航运市场需求进行分析，首先必须对国际贸易进行分析。国际贸易在数量、价值和商品结构上的变化都将通过对航运的需求反映出来。当世界经济处于高速增长的时期，国际贸易将出现相应地大幅度增长的趋势。因此，对航运的总体需求必然是迅速地增长，航运市场呈现活跃、繁荣的景象 当世界经济处于停滞、衰退时期，国际贸易必然出现停滞、萎缩状况，这时，航运市场呈现萧条的景象。航运总体需求的规律服从于世界经济与国际贸易的变化规律，具有一定的周期性。但时间上航运需求规律具有滞后性。

3. 航运需求的不平衡性

航运需求的不平衡性，在国家之间、地区之间或者是运输对象之间都是普遍存在的，是绝对的，这一特点既是资源分布、经济发展、国际贸易不平衡性导致的结果，又是推动航运市场发展的原因。由于资源分布、生产力布局、地区经济发展水平的不平衡，就产生了货物从原材料产地到生产厂商或从产地到消地的运输，对于这些货物，无论是在运量上或是在流向上不可能总是平衡的，对航运需求也就不会平衡。这种不平衡性之所以能推动航运发展，是因为它对航运发展的规模、船队构成、航运参数等提出了不同的

需要全本请访问 www.ertongbook.com

比例要求、运输组织形式要求以及改进运输系统的要求，以适应需求的不平衡性规律。

4. 个体航运需求的异质性

个体航运需求往往是千差万别、各不相同的。由于货类不同、运输要求不同、国家与地区不同、运输性质不同等等因素组合的个体需求具有各自的特殊性。它们对运输质量和运行方式的要求，对运输方向和运输距离，对运输时间和送达速度等的要求是不同的，对运价的承受能力也不同。分析和掌握个体需求的特性，目的是在运输组织过程中采取相应的技术措施，满足这些个体需求特性的要求。随着世界经济与国际贸易的发展，航运需求多样化、标准化、时效化的发展趋势更要求航运经营者研究个体需求的规律，这对跻身国际航运市场的竞争是非常重要的。

5. 航运需求的同一性

航运需求的同一性是指无论每一个个体需求有怎样的差别，也无论为满足每一个体需求所采取的供给方式或技术组织措施有怎样的区别，或者运价水平有多少差异；所有的需求都是运输对象的位移，同时它没有固定形态。

二、航运供给及其特征

供给是指在一定时期内，一定的价格水平下，生产者愿意并且能够出售的商品或劳务的数量。航运供给是在航运市场上，拥有船舶吨位的船东，在一定时间内，在一定的运价条件下，提供的航运运力（即船舶吨位）的数量。航运供给必须同时具备两个条件：第一，要有出售运力的愿望，即船东愿意将其船舶投入航运市场；第二,要有运力,即船东有船。

运力供给的主要指标是船舶吨位。即船东向市场供给的船舶吨位。航运市场上，船舶吨位供给受许多因素的影响，如运价、运输成本、新船竣工量、船舶买卖市场、船员劳务市场以及经营环境状况等等。这些因素共同决定了一定时期内，一定运价水平的船舶供给总量。

航运供给有如下特征：

1. 航运产品的非储存性

航运企业的生产活动就是通过船舶运输使运输对象发生空间位置的变化，不生产新的物质产品。因此，航运产品的生产和消费是同时进行的。也就是说，航运产品不能脱离生产过程而独立存在，这就是航运产品的非储存性。

航运产品的非储存性，决定运输储备不能采取产品的形式，而只能采取航运运输能力的形式，要求航运运输能力的建设应具有适当的储备，以适应市场的变化。当航运需求随着国际贸易的增长而增长时，就要求有相应的航运运输能力的增长，以便调整供求关系。然而，航运运输能力的增长，往往需要相当长的周期，这必然要求航运建设有超前性。航运运输能力的超前建设与航运运输能力的储备对航运市场来说，既可能是适应航运市场需求增长的机遇，又可能是航运市场供过于求而产生的风险。所以，航运运输能力的超前量和航运运输能力的储备量就成为航运企业经营战略的重要课题。很明显，航运运力储备越大，承担的风险越大，适应航运需求的能力也大；相反，航运运力储备越小或没有储备，承担的风险越小，适应航运需求的能力也越小。

2. 航运供给的不平衡性

航运供给的不平衡主要表现在：第一，受航运市场运价的竞争状况的影响,当市场繁荣时,将会刺激运力的投入,造船市场活跃,复航船舶增加等；当市场萧条时，则情况相反，一部分运力会撤离市场。第二，航运生产有运输的旺季与淡季之分，某些季节性产品的运输往往也促进形成了淡、旺季的不平衡规律，从而使航运供给量出现高峰和低谷的变化。第三，航运生产的不平衡性反映在运输方向上，主要表现在许多货物运输存在单向性，因而往返航程的运量分布是不平衡的。不断变化的航运市场上，航运生产的不平衡性是绝对的，使保持船队的适当规模和合理的船舶结构成为航运运力合理运用、减少浪费的基础。

3. 航运生产的时空差异性

航运产品只能在航运生产过程中，即船舶的位移过程中产生。航运需求的满足，也只能在航运生产过程中实现。但是，这并不能表明供给和需求结合完好。实际上，运输产品的生产与消费脱节的现象是不可避免的。因为，在某一航次中的实际货载可能达不到额定运力,造成亏载,于是一部分运力被浪费,生产与消费脱节。由于供给与需求之间在时间和空间上的差异性所造成的生产与消费的差异，航运供给必须承担运力损失、空载航行等经济上的风险。因此，研究和把握这种时空上的差异性，把握未来的航运需求趋势，然后进行适当的运力调整，是航运企业经营好坏和经济效益好坏的关键之一。

第二节　供求影响因素分析

一、航运需求影响因素

1. 经济因素

世界经济是影响国际航运需求的最主要因素。其影响包括三个方面：

(1) 世界经济同期性波动的影响。据研究表明，在正常的情况下,世界经济以 4 到 5 年为一个波动周期。世界经济的周期性波动使国际航运需求的发展也呈周期性的变化。

(2)世界经济发展趋势的影响。在 20 世纪 70 年代之前,国际航运需求的增长一直快于世界经济的增长；但从 70 年代开始,国际航运需求的增长开始慢于世界经济的增长。这种变化实际上是经济长期趋势在起作用。在 70 年代之前，一些领先进入工业国行列的国家在发展工业的过程中，本国的资源渐渐减少而最终到无法满足需要，这促使他们从国外进口原料，如西欧的钢铁工业，60 年代以后越来越多地利用国外铁矿石资源。工业国的这种转变使进口的增长快于经济的增长。从而使国际航运的增长快于世界经济的增长。另有一个原因是 60 年代日本的崛起，在 1965 年至

1972 年世界远洋干货运输量的增长中，日本占 54%。当世界经济发展到一定阶段时，必然发生产业结构调整。 70 年代以来,随着科学技术的进步，工业化国家产业结构调整，从传统产业向新兴产业过渡，对传统产业也以新技术进行了改造，这种过渡和改造都以节能、节材、节省人力、技术密集为特征。这一方面导致成品向轻型化转变，同时也使能源和原材料需求相对减少。这些变化促使国际贸易量的增长慢于世界经济的增长，从而使国际航运的增长也慢于世界经济增长。世界经济的发展对国际航运需求越来越多样化，对国际航运的服务质量要求越来越高。

(3)经济冲击的影响。与周期性的经济波动不同，与长期性的经济增长也不同，经济冲击是突发性的，对国际航运需求的影响更严重。70 年代的石油危机和 90 年代亚洲金融危机是这方面的突出例子。

2. 社会政治与法律环境等因素

这些因素包括国与国之间的关系、国家内部的政治体制与经济体制及立法、国家对国际贸易的态度等因素。

通常，两国政治关系向友好方向发展时，进出口贸易量将会增长 反之,进出口贸易将会减少,甚至中断。在当前的国际上,有些发达国家常用贸易限制等经济手段来达到其政治目的，从而直接影响了对国际航运的需求。

一国国内的政治情况，常体现在政局稳定性，经济政策的连续性，贸易政策的开放性，这些也对国际航运需求有较大影响。政局不稳定，政党更替频繁，会对经济和贸易的发展造成破坏性的后果，当然对派生性的国际航运也有严重的冲击。一国采取封闭性的经济政策，利用种种手段，如关税壁垒和国内立法等，来限制甚至排斥对外贸易，必然造成对外贸易运输需求量的大幅减少。

3. 科学技术因素

科学技术因素是影响航运市场的重要的长远性因素。第一次科学技术革命以蒸汽机的发明为主要标志。蒸汽机被广泛应用于轮船和火车上，使交通运输业发生了革命性的变化。第二次科学

技术革命以电力的发明与使用为标志。它提高了生产的社会化程度，促进了国际分工向纵深推进，进一步加强了世界各国之间的经济联系。第三次科学技术革命的主要标志是：原子能等新能源的发现与利用；计算机的发明和应用；新材料的人工合成和利用；空间技术的发展，以及遗传工程的重要成就等。科学技术的发展大大加快了交通运输工具的改造与革新速度，使运输向集装化、大型化、专业化方向发展。

4. 市场价格因素

航运运价和运输商品的市场价格的变动，也会引起航运需求的变动。一般来说,运价下降,航运需求增加 运价上涨,航运需求减少。两地市场上商品价格差别的缩小，会造成两地间运输需求的减少；两地市场商品价格差别的增加，会刺激该商品在两地之间的运量。另外,燃油、燃料、润料、运输工具等价格的变动也会导致航运需求的变动。

二、航运供给影响因素

1. 经济因素

一个国家或地区的经济状况是航运供给发展的基本条件。航运业是资金技术密集型的产业，对于一个经济发展水平低，资金缺乏、技术落后的国家来说，其航运业的发展将会遇到更多的困难，发展速度会非常缓慢，老旧船将会占该国运力供给的很大比重，这些船龄很高、技术状态相对落后的船舶，在航运市场上的竞争能力可想而知。

2. 政治因素

政治因素对航运供给的影响主要表现为航运政策对航运供给的影响。航运政策是国家对航运业实施调控的重要手段。政府通过航运政策的制定和实施，来引导航运业资源的配置、产业布局、环境保护以及与其他产业的协调发展。

主要航运国家政府无一例外地对本国的航运业实行保护和扶持政策,如提供航运造船补贴、利息补贴、官方贷款保障、税收投资

折旧补贴、营运补贴、沿海运输权限制、货载保留等。各国根据本国的实际情况，制定适应本国航运业发展的政策措施，虽然各国之间的航运政策有所不同，航运政策的目的也不尽相同。但有一点是可以肯定的，即航运政策对运力的影响是巨大的。

3. 科学技术因素

科学技术因素对航运业的发展起巨大的推动作用。科学技术的不断进步使新型的航运技术不断出现，使航运工具性能得到重大改进。在提高劳动生产率、降低航运成本、提高航运服务质量、提高航运企业的生产管理水平和生产作业组织水平等方面，科学技术也起到了重要的作用。

4. 市场价格因素

运价、航运成本、航运相关市场价格等都对航运供给产生影响。其中，运价的影响是最直接的。当航运市场不景气，运价下跌时，航运供给量随之下降。短期的下降表现为封船，船舶减速航行；长期的下降表现为拆船。当运价上升时，航运供给量也随之上升。短期的上升表现为越来越多原先被封存的船舶投入营运，原先减速航行的船舶恢复正常航速；长期的上升则是订造新船。在运价水平不变时，航运生产成本的上升会减少航运供给量；反之，成本的下降能增加航运供给量。航运相关市场，如造船市场、船舶买卖市场上的价格变动，也将影响到投放到航运市场上的运力。

第三节　供求分析原理

一、航运需求原理

1. 航运需求函数

航运需求的大小通常用航运需求量来描述。航运需求量可以表示为影响它的诸因素的函数关系。这一函数关系的一般形式如下：

$$Q_d = f(P_f,\ a_1, a_2, \cdots, a_n)$$

需要全本请访问 www.ertongbook.com