

交通运输经济管理科学丛书(水路运输)

国际航运市场与政策

Guoji Hangyun Shichang Yu Zhengce

汪传旭 主编

雷海 主审

人民交通出版社

内 容 简 介

本书主要对国际航运市场与国际航运政策的相关理论和方法进行了较全面、系统的分析。

本书主要为从事航运业的实践工作人员提供技术性服务,可以作为航运企业、港口企业经营管理干部培训教材或自学参考书,也可作为大专院校相关专业师生的参考教材。

交通运输经济管理科学丛书(水路运输)

国际航运市场与政策

汪传旭 主编

雷 海 主审

版式设计:周 园 责任校对:王秋红 责任印制:

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号 010 64216602)

各地新华书店经销

印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{32}$ 印张: 字数:420千

1999年12月 第1版

1999年12月 第1版 第1次印刷

印数:0000—3000册 定价: 元

ISBN-7-114 -

《交通运输经济管理科学丛书》 (水路运输) 编审委员会

主任委员： 洪善祥

副主任委员： 陈永宽 胡汉湘 杨盛福

执行主任： 薛庆祥

执行副主任： 宋德驰 刘同安 吴志恒

编委(按姓氏笔画为序)：

马文金	王 丰	王功卿
王颂汤	王恩田	王书毅
朱 毅	刘能芳	李恩宽
李绍德	李衍祠	李家本
吴世宋	张立勇	金忠明
顾立基	高镇都	钱云龙
钱维扬	唐汉青	奚志诚
屠德铭	程景琨	雷 海
赖定荣	戴淇泉	

《交通运输经济管理科学丛书》 (水路运输)

总 序 言

以邓小平建设有中国特色社会主义理论为指导,组织编写出版一套适应交通运输现代化建设需要,反映当今交通运输科学技术和管理水平,实现科教兴国,面向 21 世纪的、与交通行业人才培养要求相适应的系列丛书是十分必要的。

编写《交通运输经济管理科学丛书》(水路运输)(以下简称丛书)是一项在我国交通运输经济管理学科建设和系列配套丛书编写的历史上具有开拓意义的工作,对于进一步提高我国水运企业生产经营管理水平,提高企业经济效益和社会效益具有重要的指导意义。

在丛书编写过程中,编委会坚持理论与实践相结合,企业与院校相结合,组成了由高等院校的教授、学者和一批既有理论修养、又有丰富实践经验的企业领导、专家和实际工作人员参加的一支强有力的编写队伍,总结了社会实践经验,阐述了在社会主义市场经济条件下交通运输经济管理的特点和规律,比较系统地、完整地介绍了交通运输经济管理科学的理论、原则和方法,力求丛书具有实用性和先进性。这套丛书深入浅出,对于人们提高水运经济管理水平很有裨益。

当前,我国改革开放已经进入了一个新的阶段,在交通运输经济管理工作中还有许多领域尚待我们不断地去研究和探索。出书是培养人才的重要基础工作,本丛书的编写出版是一个良好的开

端。我衷心希望广大交通界人士共同努力,不断探索交通管理的新问题,总结新经验,研究新理论,为提高交通干部职工的整体素质,为促进我国交通运输事业持续、快速、健康地发展作出新的贡献。

序 言

本书作者汪传旭博士是我所熟悉的一位青年学者,80年代末从上海海运学院毕业后,一直在校任教并做研究工作,卓有建树。几年来,他以青年人的旺盛精力和创新勇气,全身心地投入到国际航运、国际经贸、市场营销的研究,这部《国际航运市场与政策》就是汪传旭博士近年的力作。他以与众不同的视角,理论联系实际定性和定量分析,对航运市场和各国航运政策深入研究,令人耳目一新。并且,这部书出版之时,正值我国航运企业政企业分开,走向市场之际,因此具有特别重要的现实意义。

20世纪后半叶,世界科技日新月异,世界经济一体化进程加快,它是各国经济相互联系、相互渗透、相互竞争、相互协调、相互依存不断加强的结果,航运作为世界经济先行官,也取得长足进步,尤其我国航运事业得到迅速的发展。目前,我国已拥有40万艘,4500多万载重吨船舶运力,从事海运运输企业已有1500多家,对外开放港口100个,悬挂五星红旗船舶航行于世界150多个国家和地区、600多个港口,跃居世界航运大国之林。因此,中外航运工作者都迫切需要一本能与当今航运发展相适应的工具书。《国际航运市场与政策》便是在这种情况下脱颖而出的一本新书,它填补了中国航运市场经济和政策研究的空白,将为中国航运事业发展做出它应有的贡献。

本人十分有幸,得到上海海运学院管理学院刘同安院长的信任,担任本书主审工作和部分章节的编写工作,提出自己在实际工作中一些粗浅的想法,能给同行们一点启迪,对我来说是莫大的欣慰。

由于我们对航运市场研究和政策定位只是刚刚起步,关于有

关的市场组织、营销的理论尚有争论,需要做进一步探讨。特别是如何运用世界航运市场发展内在规律和各国航运政策、各家公司营销策略与我国航运企业实际结合起来,创立有中国特色的航运市场和政策,更需要许多理论工作者和企业家加入到市场与政策研究队伍中来,为我国航运企业跃身于世界一流航运企业闯出一条切实可行的道路。我深信,中国航运公司跻身于世界一流企业时代已经拉开序幕。时代在召唤我和我的同行们,须加倍努力、奋起直追,此时此刻,欣然为序。

1999年2月1日于波兰格但尼亚港

目 录

上篇 国际航运市场

第一章 国际航运市场概论.....	1
第一节 国际航运市场的概念.....	1
第二节 国际航运市场的内部构造.....	4
第三节 国际航运市场的主要功能	12
第四节 国际航运市场的影响因素	16
第五节 国际航运市场的结构	28
第六节 国际航运市场的分类	41
第七节 国际航运有形市场	48
第二章 国际航运市场体系	52
第一节 油船市场	52
第二节 干散货海运市场	69
第三节 集装箱运输市场	85
第四节 造船市场	99
第五节 二手船市场.....	112
第六节 拆船市场.....	121
第七节 修船市场.....	132
第八节 船员劳务市场.....	141
第三章 国际航运市场需求.....	149
第一节 航运需求的概念及其影响因素.....	149
第二节 航运需求原理.....	176
第三节 航运需求分析.....	187

第四章	国际航运市场供给	198
第一节	航运供给的概念及其影响因素	198
第二节	航运供给原理	212
第三节	航运供需状态分析	218
第五章	国际航运市场预测	230
第一节	国际航运市场预测的基本概念	230
第二节	国际航运市场预测的基本理论	234
第三节	国际航运市场预测的程序	236
第四节	国际航运市场预测的主要方法	243
第六章	国际航运市场营销	299
第一节	国际航运市场营销概论	299
第二节	国际航运市场细分与目标市场选择	324
第三节	国际航运市场营销信息管理	332
第四节	国际航运市场营销价格策略	355
第五节	国际航运市场营销服务策略	376
第六节	国际航运市场营销组织管理	390
第七节	国际航运市场营销的组织	397
第八节	国际航运市场营销的控制	403

下篇 国际航运政策

第七章	国际航运政策概论	409
第一节	两次世界大战期间及二战后初期各国的航运政策	409
第二节	战后至今各国航运政策	412
第三节	国际航运政策的种类	417
第八章	世界主要海运国家的航运政策	420
第一节	世界主要海运国家的航运补贴政策	420
第二节	世界主要海运国家的造船补贴政策	424
第九章	国际航运组织的现状与前景	429

第一节	国际航运组织的主要形式.....	429
第二节	班轮公会的发展现状与前景.....	431
第三节	班轮公司的全球性联营趋势.....	436
第四节	全球性联盟集团对国际航运业的影响.....	439
第十章	国际航运业的开放与发展.....	450
第一节	乌拉圭回合协议关于航运业开放的情况.....	450
第二节	主要航运国家的航运业开放现状.....	459
第三节	主要航运国家内陆运输业开放现状.....	462
第四节	主要航运国家港口业开放现状.....	465
第十一章	世界贸易组织与我国航运业.....	467
第一节	世界贸易组织概况.....	467
第二节	加入世界贸易组织对我国航运业的影响.....	473
后记	490
主要参考文献	493

上篇 国际航运市场

第一章 国际航运市场概论

国际市场是不同国家和地区之间,在国际分工的条件下,按照一定的规则,从事经济、技术、信息、劳务和金融等贸易活动的总和。它是在世界经济的发展过程中,随着民族、国家和地区之间的贸易往来和激烈竞争建立起来的。国际航运市场是国际市场的重要组成部分。国际航运市场无论是过去、现在或者未来,都是在世界经济、国际贸易对航运服务的需求中产生的。同时,它又是单纯的航运服务需求与以航运能力为供给之间供需关系的结合、调整、运作等进行交易活动的市场,发展为与航运密切相关的航运工业、航运经营管理、航海技术、航运信息、航运金融、航运劳务等经济贸易活动。这些经济贸易活动的总体即构成了国际航运市场的市场体系。

第一节 国际航运市场的概念

一、市场的一般概念

市场是同商品交换紧密联系在一起的经济范畴。它是商品经济的产物,也是商品和劳务发生转移的场所。早在原始社会后期,社会出现简单分工以后,也就出现了物物交换,这是市场的萌芽。从奴隶社会到封建社会,以私有制和个人劳动为基础的小手工业者和个体农民的生产逐渐发展,称为小商品生产时期。这时的交换

有了很大的发展,市场也随之逐渐形成和扩大。到了资本主义社会和社会主义社会,社会分工有了更广阔而细致的发展,出现了社会化的大生产,经济全球化,即商品生产发展到最高阶段并全面代替了过去的简单商品生产,无所不包的市场终于最后形成。

市场是产品由生产过程进入消费过程的整个流通领域,是介于商品生产者和消费者中间的一个重要环节。人们进行商品生产,需要通过市场来交换商品与劳务,以解决人们物质生活及企业生产、生存的问题。在商品的生产者和消费者之间彼此进行的商品交换,就形成了一定的商品供求关系,形成了商品的流通。因此,市场是社会分工和商品经济发展的产物。市场是进行商品和劳务交换的场所。在人类社会商品生产发展的过程中,随着商品生产的出现和商品交换的发展,就同时出现了与其相适应的市场。因此,商品经济是产生市场的基础,而市场则是商品经济的必然产物。

作为商品与劳务交换的场所,市场的主要特征就应当提供一定的地点、设备,在一定的时间实现商品的交换。例如:超级市场、食品商店、百货公司等等。但是,随着以商品生产为特征的商品经济的飞速发展和繁荣,这一个狭义的市场概念,远远不能概括全部商品经济活动的交换过程和范围,也反映不了商品和劳务交换中所有的供给和需求关系。随着商品经济的进一步发展,市场的时间和空间限制被打破了。当生产者作为自然经济体中的一员时,其生产是自给自足的,这种生产的自我循环并不依赖商品交换,他们自己生产、自己消费,虽然有时也到市场进行一些物品交换,但其交换的物品,在生产过程中并不已经其有出售的目的。这些物品之所以进入市场是因为偶然的剩余,也就是说,这些物品只有在进入市场时才成为商品。生产者或消费者与市场之间没有必然的内在联系。交换者之间的经济联系,只发生在交换活动的一瞬间,市场仅仅是一个交换的场所。但是,当商品生产出现以后,生产不再是自给自足了,生产者只有通过市场购进生产要素以后才能进行生产,在生产过程结束后,又必须把产品通过市场销售出去,每个生产者的消费,也不是依靠自己的生产来满足,而是通过市场去购买

自己所需的物品。这样,商品经济的发展使生产同生产之间、生产同消费之间的内部循环,转化为依赖于商品交换活动的外部循环。随着社会分工的加深,各生产者之间互相联系、互相制约,他们的经济联系不仅仅表现在商品交换的一瞬间,而是经常性地存在于社会再生产循环的整个过程之中。因此,市场也不仅是一个商品交换的场所,而是发展成为整个经济社会各生产者与消费者之间、生产者与生产者之间的经常性的、内在的商品交换关系的总和;表现为社会再生产的生产、流通、消费诸环节之间的内在因果关系。由此可见,市场的完整概念或者说市场的广义概念,应该是指包括整个社会一切交易行为在内的商品流通活动。例如:国际市场、国内市场、工业市场、农业市场、集市贸易、交易会、博览会、展销会以及自由市场。在广义的市场概念下,市场不一定要有具体的交换场所,甚至不一定要到一个特定的地点,交换或者买卖双方仅需要通过一定的形式,如电讯、电报及合同等,确定商品的数量、价格、交货期等,交换行为就被确定下来了。但是,正如马克思所说“生产表现为起点,消费表现为终点,交换分配表现为中间环节”,在商品经济存在的条件下,只有通过市场,不同商品所有者之间的交换才能实现;商品生产者和全社会消费者的不同愿望才能最后获得满足。

二、国际航运市场的概念

国际航运与国际贸易是息息相关的。因此国际航运市场也是随着国际贸易活动的产生和发展而逐渐形成的。在航运业发展的初级阶段,航运与商品贸易活动是合二为一的,船舶所有人就是从事贸易活动和商人本身。商人为了提高自己船舶的舱位利用率,逐渐从事运输他人的商品,随着商品贸易量的增加,运输他人商品的数量也相应增加,到了18世纪末19世纪初,航运业就逐渐从贸易活动中分化出来而成为一门独立的行业。

随着社会生产和商品交换的发展,海运贸易的规模也空前扩大,国际航运市场也逐渐形成。因此,国际航运市场是商品经济和国际贸易发展的产物,它是承运人和托运人双方进行航运劳务交

换的场所。

国际航运业的不断发展,也带动了其他行业的相应发展。首先,与航运业相关的其他行业如造船业、修船业、集装箱工业等也相应得到了发展,并且形成了与国际航运业相适应的市场规模。同时,航运经营和船队组织,船舶调度。配载、挂港、航线开辟等,航海技术如船舶驾驶、引航、航海通信、航海仪器设备等也得到了迅速的发展,并且对航运安全起到了保证作用,这些行业也成为与航运业密切相关的市场;其次,为航运业服务的行业更得到了迅速的发展,如船舶代理、货运代理、理货业务、海上保险业务,船舶燃物料供应、船舶管理等已成为国际航运市场不可缺少的组成部分;再次,以船员为劳务输出的船员劳务市场,以航运信贷、航运债券为内容的航运金融市场,以航运信息为交易对象的航运信息市场和以船舶买卖为内容的船舶市场等均已成为国际航运市场体系中的重要组成部分。

综上所述,随着国际航运经济的飞速发展和繁荣,上面所述的狭隘的国际航运市场的概念,远远不能概括国际航运活动的全部范围和内容,也反映不了国际航运交易中所有的供给和需求关系。因此,国际航运市场的广义概念应该理解为:包括航运业务、航运服务、航运资源等整个航运一切交易行为在内的航运经济活动及其场所。

第二节 国际航运市场的内部构造

国际航运市场作为国际航运经济规律体系的作用机制和形式,具有自己内在的客观机理和与其相适应的内部构造。航运市场功能是市场内在的客观机理的作用结果,而航运市场内在的客观机理发生作用的前提,则是航运市场内部构造的完善。航运市场内部构造包括航运市场体系、航运市场机制、航运市场机体和航运市场体制等方面。要充分发挥航运市场的积极功能,就必须完善航运市场体系、航运市场机制、航运市场机体和航运市场体制,以形成

完善的航运市场内部构造。

一、国际航运市场体系

国际航运市场是一个开放的系统,它同时又是一个由若干个相互关联、相互依赖、相互作用的子系统构成的复杂的市场体系。市场经济要有效地配置资源,就必须有一个完整的航运市场体系。国际航运市场在长期的发展过程中,与世界经济、国际贸易息息相关,也逐渐发展为包括航运劳务、航运工业、航运技术、航运信息、航运金融等航运要素市场。

国际航运市场体系是相互联系各类市场的有机统一体(见图 1-1)。它既包括由航运业务所组成的不定期船运输市场、班轮运输市场等航运基本市场,也包括与航运基本市场相关的船员劳务市场、航运信息市场、航运资本市场、船舶市场等。

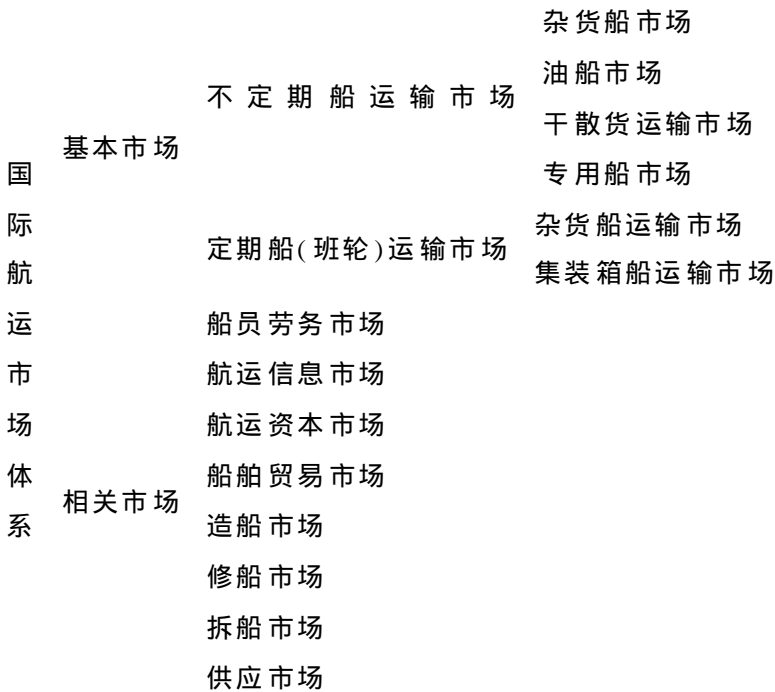


图 1-1 国际航运市场体系

国际航运资本市场在航运市场体系中占有极其重要的地位。资本市场是国际市场的支柱。这是因为现代市场经济中,货币是资源的一般代表形式,资源的分配,首先表现为资金的分配。航运业是一个资本密集型行业,金融业的发展将进一步为航运业拓展融

资渠道,解决航运企业和港口部门资金不足的困境,充分发挥金融业在航运投资、融资和结算中的作用。世界经济发展的规律表明,国际航运与国际金融是息息相关的,一个现代化的国际航运中心城市同时也是一个国际金融中心。在日益走向一体化的世界经济环境中,在一个开放的、外向型的经济运行体制中,国际航运中心与国际金融中心是相互依存、相辅相成的,没有金融中心的支撑,航运中心将失去建设的实力,而没有航运中心的保证,金融中心将失去生存的基础。

国际航运劳动力市场即船员劳务市场则是航运业最能动的生产要素——航运劳动力资源交易和分配的场所。船员作为国际航运生产要素之一,是处于不断变化之中;船舶的现代化和航海技术的发展,对于船员的素质要求也越来越高,随着世界范围的航运生产规模的日益扩大,航运劳动力将逐渐通过船员劳务市场对劳动力资源进行再分配和调整。

在国际航运市场体系中,不定期船运输市场、班轮运输市场是国际航运市场的基本市场。而其他市场如船员劳务市场、航运信息市场、航运资本市场、船舶买卖市场、造船市场、修船市场、拆船市场、供应市场等则是国际航运市场的相关市场。基本市场与相关市场之间,以及相关市场内各专业市场之间存在着相互制约、相互依赖与相互促进的关系。国际航运市场体系通过各市场机制发挥作用,航运基本市场和各相关市场通过供给、需求、价格、服务等竞争要素的相互作用和相互运动带动整个国际航运经济的运行。

二、国际航运市场机制

国际航运市场机制是指由在航运市场上直接发生作用的价格、服务、竞争、供求、风险等诸要素所形成的有机的制约的体系。其中包括价格机制、服务机制、竞争机制、供求机制、风险机制等。

(一) 国际航运市场价格机制

国际航运市场价格机制的内容表现为港口费率和运价。港口费率高低会影响港口所装卸货物的种类和数量;运价高低能调节

运输船舶的经营方向和经营规模。价格机制是竞争过程中航运市场价格与航运市场供求变动之间的联系和作用,它是在航运市场中发挥作用的主要机制。价格机制对航运经济运行的作用是多方面的。首先,价格机制对于经营范围相同的航运企业来说,是竞争的工具。经营相同运输业务的航运企业为了在航运市场上保持较高的占有率,必须在价格上以廉取胜,从而引起航运成本的降低和航运劳动生产率的提高。其次,价格机制对于经营范围不同的航运企业来说,是调整航运经营方向和经营规模的信号。价格机制决定的价格比例,是航运资源分配流动的选择条件。价格比例的变动及其与价值比例趋于一致的过程,会调节航运资源的分配比例,从而使航运资源能够实现合理配置。再次,价格机制对于宏观控制来说,是以其价格总水平的变动,一方面给各国政府反馈宏观控制的信息,另一方面自动调节航运企业总体活动,推动航运总需求与总供给的平衡。最后,价格机制对于托运人来说,是改变航运需求方向和航运需求规模的信号。价格水平的上升或下跌,影响托运人的航运需求,从而调节托运人对航运服务的需求规模和需求结构。价格机制的这些功能能否充分发挥,取决于一系列的航运经济条件,其中最重要的是航运企业对价格信号的反应能力和价格自身的灵敏性。

(二) 国际航运市场服务机制

近 20 年来,随着集装箱运输崛起,货主对货物安全性、及时性、完整性要求越来越高。船东为了适应航运市场发展需要,注重班轮班期安排,船舶密度的增加,干支线网络组成,大型集装箱船的出现,计算机在运输中应用,E-mail 和 EDI 推广,海陆、内陆运输衔接并做到门到门服务,创造了航运史上最大限度满足货主需要,船东通过服务手段获得市场,甚至采用箱子信息跟踪,替货主报关,一票到底服务和上门服务的手段,越来越受到货主的青睐,也促进船东在海上运输向集装箱化、高速化、大型化方向发展,各种类型箱子只要能满足货主需要就不断出现。集装箱不光有 20 英尺,40 英尺,甚至出现 45 英尺,48 英尺,不光有普通箱,还有各种