

影响我国航运业发展的因素分析

周 昱

(中国海洋大学经济学院 青岛 266071)

摘 要 中国加入世贸组织后的几年中,贸易量节节攀升,中国航运形势也面临着诸多“利好”因素。我国航运业能否抓住当前机遇,提高企业自身竞争力、扩大企业规模,成为当前研究的一个主要课题。航运业是一个特殊的行业,航运业的发展受到各方面因素的影响,这些因素间也有着必然的联系。文章基于我国航运业发展现状,对影响航运市场的诸因素进行分析。通过对影响因素的分析指出我国航运企业的发展之道——依托当前良好的形势,配合国家宏观环境的调整,培养自己的核心竞争力,在世界航运界中发挥更大的作用。

关键词 航运业;航运业发展因素;航运业分析

航运,历来是一个国家的综合实力的体现。中国自古有着悠久辉煌的航运史,对世界航海技术的发展做出了重要的贡献。

在改革开放后的 20 多年时间里,我国航运业发展十分迅速,综合航运实力显著增强,成为名副其实的世界航运大国。我国商船的航迹遍布世界 150 多个国家和地区,并于 1989 年当选为世界海事组织 A 类理事国,共加入国际公约、规则 40 个,与 45 个国家签订了双边航运协定、通商航海条约或航运互惠换文。我国在国际航海业的地位和作用得到了进一步的提升。

新形势下,我国航运业发展面临许多新的问题,下面对影响航运业发展的因素进行分析。

一、我国航运业发展的影响因素及分析

1. 经济贸易因素

经济的发展对贸易产生本源性需求,也为贸易开辟新的领域。航运业是贸易运输的主要形式,经济贸易活动形成的货流需求构成了对海上运输发展的主要推动。

我国近年来经济发展一直保持着高速增长,

改革开放至今平均经济增速达到 9.4%。同时最新统计数据表明,2006 年中国为世界贸易的增长贡献了 12%,成为国际贸易发展的主要推动力。

我国经济和对外贸易的快速发展,也使得航运业面临诸多的“利好”机遇。随着加工业向亚洲国家转移,中国作为世界加工厂的地位进一步巩固,也推动着我国集装箱运输的迅速发展。最近 10 年,相对全球集装箱贸易年均增长 9.6% 的速度,中国的增长速度高达 30%,居世界首位。有预测认为,我国在未来 15 年内,集装箱运输将一直保持着较快的发展势头,到 2010 年中国集装箱吞吐量将达到 1.4 亿 TEU。

而伴随着西部大开发、东北老工业基地振兴、中部崛起和东部率先实现现代化的国家总体战略的实施,我国将钢铁、化工、汽车、机械、有色金属等重化工业作为主导产业,这又将产生对石油、煤炭、矿石等基础原料的大量消耗,而这其中很大一部分要依赖于海运进口,同样刺激了相应的航运增长。

2. 造船业因素

造船市场是航运市场船舶的供给方,造船市

场的兴衰直接影响到航运市场船舶的数量、运力水平,进而影响运价。

目前,全球造船业市场集中度较高,2005 年韩国、日本、中国三国新船完工量占世界总量的 86%。从手持订单分布情况来看,韩、日、中三国的手持订单船舶吨位已占到世界总量的 87%。而基于中国的人力成本优势和“国油国运”、“国船国造”等因素,全球造船订单又大量向中国转移,现已连续 12 年成为继韩国、日本之后的世界第三大造船国。有预测认为,我国造船总量到 2015 年将达到 2 400 万载重吨,占世界市场份额的 35%,在吨位方面达到世界第一。

我国船舶以出口为主,向美、英、德、日、法等发达国家在内的 90 多个国家和地区出口的船舶占国内造船总量的 70%以上。据船舶工业统计快报数据,2006 年全国造船完工量 1 452 万载重吨,同比增长 20%;新承接船舶订单 4 251 万载重吨,同比增长 150%;手持船舶订单 6 872 万载重吨,同比增长 73%。按我国和英国克拉克松研究公司对世界造船总量的统计数据,以载重量计,我国造船完工量占世界市场份额的 19%,稳居世界第三,与韩国、日本的差距大幅缩小;新承接船舶订单位居世界第二;手持船舶订单占世界市场份额的 24%。

由此可见,我国船舶工业市场潜力巨大,前景乐观,2007 年及未来几年,仍是我国造船业的繁荣期。而造船业的迅猛发展给予我国航运业未来发展以有力的运力支撑和硬件保障。

3. 外资航运企业的竞争

航运业是中国较早对外资放开与世界对接的行业。至 2002 年,我国批准的外国航运业在华设立了 18 家独资公司和 54 家公司,并在我国设立 320 多家航运代理处,经营国内沿海、内河运输的中外合资企业达 64 家,从事国外运输的中外合资企业 62 家,有 67 家外资班轮公司船舶挂靠我国港口。在从我国港口开出的 2 200 多航班中,外资班轮公司经营 的有 914 个,占航运总数的 41%,班轮航线比例占航线总数的 50%。全方位的开放政策为我国航运市场引入了竞争机制,给航运企业带来了诸多机遇与挑战;另一方面在实际发展中,来自外资企业的强力竞争也使我国航运业发展承受巨大的压力。

根据中国加入 WTO 对航运运输服务领域的承诺,外资航运企业在中国的竞争有了一些新的趋势,表现在如下几个方面。

第一,在中国建立枢纽港口,将投资领域延伸到港口码头业。港口的功能已经变成了各种运输方式集结、换装、转接的集疏运枢纽,一些港口更是成为物流中心枢纽。铁行渣华码头公司目前已注资天津、青岛和深圳三大港口;CSX 环球码头也通过海陆东方获得天津港部分股权,该公司还计划参与天津港第三集装箱码头项目的投资,以期进一步提高持股比例;马士基公司则计划在中国建设马士基枢纽港;长荣也正在积极评估参与上海港、厦门港的码头投资。外资班轮公司今后将继续加大对我国港口的投资力度,实现对我国港口的控股经营。

第二,外资船公司物流业务不断深化。由于

表 1 2006 年三大造船指标比较 (单位:万载重吨)

造船指标	中国(A)	世界(B)	2006 年占世界份额(%)	2005 年占世界份额(%)
完工量	1 452	7 440	19	17
新订单量	4 251	14 160	30	23
手持订单	6 872	30 426	24	18

数据来源:2006 年全国船舶工业经济运行报告。

航运的高风险性和低回报率,迫使经营者依靠其在航运、港口经营等诸多环节上的优势,拓展现代物流服务业务,沿供应链上下游进行整合。航运业的重点已从“港至港”运输服务转到“门到门”运输服务,货物从生产的厂家直到用户,门到门的送到用户手上;并且在集团内部进一步加强物流相关业务,其中包括了设立货运站、集装箱堆场、仓储以及卡车运输等业务。通过对货主提供更多的增值性服务,提高附加值,和货主建立起双赢的合作关系,揽取货主更多的业务。相比较国内航运企业通常只能经营物流业中某些基础环节,取得基础性利润,跨国航运企业更擅长作全程物流方案,包括设计、管理和控制,赚取的是高层次、附加值大的利润,并且凭借其规模优势,在承运货物时取得规模经济,能够以低价位抢占航运市场。

另外由于跨国航运企业在资金、技术、管理、成本以及服务上都比较先进,国内航运企业较跨国航运企业在这些方面有很大差距。所以来华投资的外资公司首选的航运合作伙伴是这些跨国航运企业,并且和他们签署着长期合作协议,这部分利润空间很大的航运市场,长时间的由跨国航运企业占据着。所以在这一点上,这些国外航运物流巨头往往处于强势地位。

4. 我国航运企业的国际竞争能力

国际竞争力的核心是企业竞争力。航运企业作为航运市场中的微观个体,参与航运市场的活动,其竞争力高低决定我国航运业竞争力的大小。近五十年来我国航运业迅猛发展,形成了中

远集团、中海集团、长航集团、中外运集团和招商轮船五大航运主干企业。同时,从整体上来看,我国航运企业相对于发达国家航运企业仍显得“小、弱、散”,这与现在兴起的全球企业并购联盟的航运格局相悖,无法形成规模经济和企业规模扩大后的协同效应。

综观我国航运企业的发展,以SWOT法分析其竞争能力如表2。

由表2可看到,我国航运企业国际竞争能力的培养,主要依托于国内、国际在经济增长、市场扩大等优势条件,而所面临的问题多出于自身因素。目前我国航运企业在发展国际竞争能力问题上,更应该关注如何利用有利外在环境,联合起来共谋发展、引入人才培育吸收机制、提高核心竞争能力,为企业长久发展打造强劲有力的发动机。

5. 港口业建设因素

港口是国民经济的重要基础设施,在综合运输体系中发挥着枢纽的作用,是国家经济发展和参与全球经济一体化进程的重要战略资源。港口状况直接影响到装卸速度、船东船舶的停靠与否等,船公司会选择最省时最经济的港口停靠,争取成本的降低与效率的提高。

中国港口行业目前正处于历史上规模最大、时间持续最长的一段高速成长期。2006年,中国港口业全年完成货物吞吐量56亿t,同比增长15.4%,完成集装箱吞吐量9300万标箱,同比增长26%,连续四年港口吞吐量、集装箱吞吐量居世界第一。同时港口建设规模也在不断扩大,数据显示,在2001年至2005年的5年时间里,我国沿

表2 中国进入WTO后的航运企业SWOT分析

优势	劣势	机会	威胁
1. 规模大、成长快的航运市场	1. 业务内容单一	1. 市场壁垒减少	1. 人才流失的压力增大
2. 中国政府的支持	2. 规模普遍偏小	2. 运量进一步增加	2. 国外同行的激烈竞争
3. 核心企业运营能力不断提高	3. 运营成本不断增长	3. 以平等地位参与国际竞争	3. 保护政策逐步失效
4. 本土化经营、网络完备	4. 管理水平较低	4. 外资企业的带动效应	4. 不公平竞争压力加大

表 3 2010 年中国不同吨级沿海码头泊位构成

泊位吨级(万 t)	泊位数量	作业货类
20 ~	38	铁矿石、原油
10 ~20	45	集装箱、煤炭、石油、铁矿石
5 ~10	300	集装箱、煤炭、石油、铁矿石、粮食
3 ~5	250	各类货物
1 ~3	550	各类货物
~1	3 700	各类货物

数据来源：国泰君安证券

海港口新增通过能力达到 10.4 亿 t，几乎相当于 20 世纪最后 20 年里我国沿海港口新增的通过能力。据统计，目前中国沿海港口共有生产性泊位 4 274 个，其中万吨级及以上的原油、成品油、液化油、煤炭、粮食、矿石、集装箱的专用泊位 397 个，亿吨大港已增至 12 个，是世界上拥有亿吨大港最多的国家。

中国港口行业在“十一五”期间还将得到了国家重点的投资，拥有一个良好的发展环境，加之持续扩大的吞吐能力和外贸的结构性调整，这将加剧港口之间的竞争，有力地推动未来我国港口资源的整合。根据国务院通过的《全国沿海港口布局规划》，到 2010 年中国港口吞吐量将达到 60 亿 t，中国沿海港口通过能力与完成吞吐量之比将达到 1：1，港口发展速度与国民经济发展速度基本适应；到 2020 年中国沿海港口通过能力与完成吞吐量之比将达到 1.1：1，港口发展速度适当超前于国民经济的发展速度。我国港口业还将继续向着专业化、大型化的方面迈进。“十一五”时期将是中国沿海港口深水泊位、特别是 10 万 t 以上大型专业化泊位增长最快的时期。交通部水运科学研究所预测“十一五”期间，中国港口深水泊位数将达到 1 183 个，需新增 393 个，年平均增深水泊位 65.5 个，比战略准备阶段港口建设速度增加 88%。

港口建设的加速发展，既是我国经济贸易提升的硬件基础设施建设需要，也为航运业未来发

展提供了有力支撑。港口资源的充分利用，扩展了我国航运业在世界航运市场上竞争的舞台，与其他因素一起，构筑了我国航运业向世界航运强国迈进的阶梯。

二、结语

我国的航运业有着悠久辉煌过去，在新时期的机遇与挑战面前，我们的航运业建设任重而道远。改革开放后的二十年，是我国经济贸易发展速度最快的时期，特别是我国加入世贸组织后，中国与世界的联系更加紧密，中国经济与世界经济依存度更高。中国的发展离不开世界经济的发展，世界经济也需要中国发展的推动。经济贸易对航运产生本源性需求，这保证了我国航运业发展的一个良好的环境。

这需要有国家政策倾斜进行扶植，我国需要制定一个完整的规划，保护造船业的发展，鼓励航运企业进行整合，加强基础港口设施的建设，对航运业进行规导，完善航运交易市场等；在企业层面，航运企业应积极抓住机遇，利用我国人力资源丰富的优势，借助科技提升，培养企业的核心竞争力，拓展服务业务领域，优化船队自身结构。

可以预见的是，在未来的一段较长时间内，我国的航运业将保持一个良好的发展势头。我们要利用当前大好形势，快速发展我国的航运事业，使中国真正的迈入航运大国的行列！