

一、海洋运输

当前国际海洋运输市场由于船舶吨位进一步过剩,国际商品贸易量增加有限,货运业务持续停滞,船运公司之间竞争激烈,呈现不景气景象。各船运公司都在致力维护其本身的利益,谋求生路,出现了一些新的趋势。

1. 开辟班轮环球航线

英国埃费格林船公司和美国船公司开辟了班轮环球航线,并以高效率槽式集装箱轮进行运输作业,行驶于航线上的基本港口,再由运输能力较小但有广泛网络的供船公司,将货物接送到目的港。

班轮环球航线的特点是:第一,使用槽式集装箱,只运载集装箱运输的货物;第二,主要国际航线有远东—北美,北美—欧洲,欧洲—远东等三条,相互衔接;第三,开航频率高(每天一艘),并拥有 2929~4482 只集装箱的大型船只;第四,大型船只运费率较低,具有竞争优势。

商业界普遍认为,利用集装箱在环球班轮上操作是行之有效的措施。英国劳埃德商船协会称誉班轮环球航线的出现是班轮集装箱化以后的第二次“革命”。

2. 开发国际海陆联运

许多船主和班轮承运人改变了原来的经营方案,试图加速从事国际陆运运输,开发海陆联运业务。已有一些船运公司积极进入陆路运输领域。例如:

美国轮船公司已开始利用集装箱和火车联运,行驶于奥克兰和芝加哥之间,从而开拓了海陆联运。

东方海洋集装箱轮船公司是第一个在美国西海岸,利用和墨西哥湾许多港口之间的定期火车,承揽海陆联运的承运公司。

但是货运量的减少,运费率普遍下跌,海洋运输市场的疲软状况,还将持续一个时期。

二、铁路运输

铁路运输在整个运输系统中所占比例逐步在下降。当前铁路运输能力,大大超过需求量。其原因是:① 铁路运输的最大缺陷是交货时期长,适应不了客户的需要。客户往往把交货日期看作最重要条件,宁愿对快速交货支付较多的费用。② 铁路运输受到公路运输和航空运输的最大挑战,削弱了竞争性。第 24 次铁路国际联合会秘书长说:只有到 2000 年时,铁路的技术标准、效率和经营结构有了较大的改善以后,作为运输工具的铁路才能在激烈的竞争中取胜。

为了改善铁路运输现状,许多国家正在实行铁路开发计划,改革组织经营。其主要措施有:① 铁路有权根据现行运输市场行情,制定铁路的运费率;② 推行快速运输作业,在特定的路线上,为客户提供 24 小时的承运服务,加速小型企业的货物运输;③ 开发公路——

铁路联合运输业务，这种联合运输加快了汽车与火车的往返时间，减少运输费用。

三、公路运输

近年来，公路运输业务发展很快，据国际汽车运输公司联合会的预测：到1990年国际公路运输增长率要大于铁路运输增长率，并且超过经济增长率。

不同国家(地区)对使用公路运输的要求并不相同。在人口密度很高的中欧，客户首先考虑的是可靠的交货期，同时希望汽车能够及时装运自己所订购的货物，而运费则是第二位的。在地中海沿岸地区的国家，客户首先考虑的是运费。在“经互会”国家，运费是最为重要，其次才是交货期。

不同国家(地区)对本国公路运输的政策也是千差万别。

南斯拉夫一直在采取措施来减少汽车运输在运输业中的比率，此种政策已收到一定的实际效果。

联邦德国的汽车运输大约占整个运输量的50%。政府制订公路运输法，规定了汽车运输条例，目的是促使人们要较多地采用铁路运输，限制各类汽车运输的增长，从而造成汽车运费率大幅度上升，影响相当数量的外国货物，不经联邦德国而通过比利时、荷兰港口输出入。

所以上述这些国家的汽车运输量近年来有所下降。

另一方面，欧洲经济共同体国家之间，欧洲经济共同体和发展中国家之间的公路运输，年增长率为2.5~4.0%，欧洲经济共同体与“经互会”国家之间的公路运输，年增长率为10%。

荷兰规定了汽车运输的各种运费表和最高运费率，比利时则规定运费率按运输市场行情的上落而调整。这些政策措施都促使汽车运输很快发展。

四、小 结

总的说来，国际运输市场近年来并未发生重大变化。其中海运市场供过于求的情况以及铁路运输的下降趋势都将持续数年之久。公路运输则将有较快的发展。

(编译自《苏联对外贸易》1987年第四期)

(上接第81页)

推销员在每一次推销活动以前，都必须作好准备，懂得人们的心理和行为，学会怎样对待各种类型的顾客，才能使推销获得成功。

摘自《实用推销术》第一章