

中国远洋运输发展战略目标

——全球承运人

徐剑华

在社会主义市场经济体制下,产业发展的战略目标是政府制订产业政策的基础。有了明确的战略目标,就可以提出切实可行的战略措施,政府才能制订明确而有远见的产业政策,并通过对企业的宏观调控,不断引导整个企业实现预定的发展战略目标。

根据我国远洋运输业的现状以及今后二、三十年我国海运相关环境对海运需求的预测,1996~2020年中国远洋运输发展战略目标应该是建立一支覆盖全球的集装箱班轮运输船队,确立全球承运人地位。

一、国际班轮运输市场已进入全球承运人时代

80年代以来,国际班轮航运市场的概貌是少数几家实力雄厚的跨国海运公司从事跨太平洋、跨大西洋和欧洲——远东三大主干贸易航线的航运业务。其发船密度高、停靠港口少,并以密集的支线航运延伸到货运流量较小的目的港。当时,大部分公司也并不同时从事三大主干航线的贸易活动,而仅局限于其中某一个或两个区域。

90年代以后却发生了显著变化。一些大公司通过联合经营或箱位互租等手段,把业务扩大到新的贸易航线。在世界最大的19家班轮公司中,1993年已有10家同时从事三大主干贸易航线的业务,有17家公司参加了各种航区稳定性协议,标志着—个全球承运人的时代已经到来(见表)。从表上可以看出,不参加任何协议的只有以色列的齐姆和中国远洋公司两家。

全球承运人可以兼营北南贸易航线,作为其整个综合物流系统的补充。但是,作为全球承运人的航运公司,其基本特征是必须同时存在于欧洲、北美和远东这三个主要航运市场。因此,出现了亚洲船公司进入跨大西洋航线、欧洲船公司进入跨太平洋航线、美国船公司进入远东/欧洲航线的新局面。当然,大多数经营三大主要航线的船公司主要仅从事其中两条主要航线,而在第三条航线上投放的运力和资源较少。

由于在三大航区都配置了运力,所以增加了船公司在市场变化情况下改变运力投放的灵活性,从而减少了货运量不平衡对于船公司的不利影响。虽然全球承运人的集装箱跟踪变得更加复杂,但是近几年来快速发展的计算机技术使班轮公司和货主能够对集装箱进行永久性控制。另外,陆上基础设施和业务网络可以同时为东西两个方向的航线提供服务,提高了工作效率。

为了增加挂靠港,拓展物流服务范围,班轮运输市场出现了由两家或多家公司通过舱(箱)

世界主要班轮公司参加航区稳定性协议概况表

	跨太平洋(TSA)	跨大西洋(TAA)	欧洲/远东(EATA)
美国总统轮船公司	✓	—	*
韩国朝阳商船公司	×	✓	✓
中国远洋运输公司	×	—	×
德国罗斯托克/胜利联合	×	✓	✓
台湾省长荣海运公司	✓	×	✓
韩国韩进海运公司	✓	—	✓
德国哈伯格·劳埃德航运公司	*	✓	✓
韩国现代海运公司	✓	—	×
日本川崎汽船公司	✓	—	✓
丹麦马士基轮船公司	✓	✓	✓
日本大阪商船三井船舶公司	✓	—	✓
荷兰渣华轮船公司	—	✓	✓
新加坡东方海皇轮船公司	×	*	✓
日本邮船公司	×	*	✓
香港东方海外集装箱船公司	×	✓	✓
英国半岛与东方集装箱船公司	—	✓	✓
美国海陆服务公司	✓	✓	×
台湾省阳明海运公司	✓	—	✓
以色列齐姆航运公司	×	×	×

注：✓表示签字；×表示不参加；*表示新进入该航区；—表示不从事该航区服务。

位互租协议、码头共享等形式,进行合作经营的现象。最近公布的关于各家大型船公司之间合作洽谈的消息,以及各船公司在三大航区全面长期合作的前景表明,班轮运输业已进入全球性联营的时代。

1994年早春,渣华(Nedlloyd)、法国海运总公司(CGM)、马来西亚国际航运公司(MISC)、东方海外集装箱班轮公司(OOCL)、大阪商船三井船舶公司(MOL)和美国总统轮船公司等六家世界级大型班轮公司宣布组成“超级联盟”,在跨太平洋和亚欧贸易航线上全面合作。哈伯格·劳埃德公司(Hapag-Lloyd)、日本邮船公司(NYK)和东方海皇班轮公司(NOL)等3家世界级公司也联合宣称,他们将在亚/欧贸易航线上以相类似的运力和密度提供覆盖面最佳的每周一班服务。这一合作预计将同“超级联盟”形成激烈竞争的局面。

班轮公司通过全球联盟而成为全球承运人,取得了较好的经济效益,主要表现在:(1)船舶(船位、箱位)共享降低了成本;(2)码头共享降低了经营成本;(3)扩大港口覆盖面从而扩大了腹地范围;(4)在最繁忙的运输区段增加了发船密度,吸引了更多的货流。

二、面向国际,确定全球承运人地位

随着我国经济体制改革的不断深化,我国航运市场开放的力度也在加大。由于外国航运公司陆续进入中国市场,加上我国加入世贸组织日益临近,我国航运界不得不重视自身的发展战略,以便能在竞争日趋激烈的国际航运市场中立稳脚跟,创造良好的经济效益。

截至1994年底,全国共有百余家船公司从事国际集装箱运输,拥有各类集装箱船977艘、25.6万TEU箱位,拥有各类集装箱33万余TEU,在世界各国中已位居前10名之列。现在,每月从我国港口开往世界各地的集装箱班轮航线达105条、926个航班。

中远(集团)集装箱运输总部拥有各类全集装箱船143艘、16.5万TEU箱位,占我国集装箱船队总数的64%,已成为世界第四大集装箱船公司。为适应国际市场需求,更好地为货主提供海运服务,该部1994年初陆续投入13艘3500~3800TEU箱位的集装箱船参加营运,大大提高了船队的载箱能力,然后逐级顶替,对其所经营的集装箱班轮航线实施全面调整。调整后班轮班次密度增加,运输时间大大缩短,航线覆盖面进一步扩大。

近几年来,国外航运公司纷纷打入中国市场抢占货源,目前已发展到严重威胁到我国班轮公司承运国内出口货的份额。到目前为止,已有16个国际性的船公司在我国大陆港口和城市设立办事处,提供直靠或接驳的海运服务。拥有办事处最多的是马士基,共有15个,东方海外和海陆公司各有10个,朝阳商船有8个,日邮、川崎、美国总统各7个,法国航运集团、韩进与哈伯格·劳埃德各6个,渣华有5个,现代商船有4个,大阪商船三井、东方海皇及德国胜利各3个,台湾省长荣2个,预计今后还会继续增加。这一发展趋势无疑对我国的航运公司,特别是中、小航运公司产生严峻的挑战。为适应这一新的国际竞争环境,我国航运企业应积极行动起来,实现战略目标转移,制定新的发展战略,共同维护国家利益和自身利益。

目前我国班轮运输的策略仍以承担国内自己的进出口贸易运输为主。中远目前在世界其他国家所揽的货从数量上讲并不多,而且质量较次。例如,马士基1993年在中国所揽的货物多达40万TEU,而中远在丹麦所揽的货量不到2000TEU,这也说明中远在世界市场上还没有达到举足轻重的地位。

我国目前还没有从事跨大西洋航线营运的企业。在其他航区,我国还没有形成密集和有竞争力的航线网络,面对国际班轮运输发展的新趋势,我国远洋运输业在2020年前的发展战略目标是要建立覆盖三大主干航区的航线网络,积极参与国际竞争,确立全球承运人的地位。

面向国际,这是我国航运业与国际接轨的必由之路。就现阶段而言,我国的集装箱班轮运输应继续以香港、日本、韩国、东南亚为基地,大力发展亚洲区域内的运输。亚洲已成为世界经济增长最快的地区,其贸易运输量的潜力很大。据预测,2000年之前,亚洲区域内每年的海运量将以12%的速度增长,到2000年将增至800万TEU,因而它将是全球最繁荣的集装箱运输航线。

在面向国际的战略中,对我国大型航运企业来说,巩固和发展主干线及其国外支线配套运输十分重要。据统计分析,在今后几年从事远东/欧洲航线和太平洋航线的船公司,每年将有100万TEU的船位可运载由新加坡往亚洲区内各地的货物,而全球三大航线(远东/北美、远

东/欧洲和欧洲/北美)中,远东/北美航线的运量最大。因此,我国大型航运公司,特别是中远应继续把该航线作为重点干线来发展,除在北美设办事处与子公司外,应考虑将自己的支线运输船打到国外去,以洛杉矶为中转中心,发展墨西哥湾、加勒比海、美国湾、中南美沿海的支线运输网络,这对巩固、壮大远东/北美的干线运输有着重要的意义。

实施面向国际的发展战略,我国大型航运企业应该在条件成熟的时候,不失时机地进入跨大西洋主干贸易航区。进入一个新的航区通常需要付出很高的代价,其中包括新船与设备的投资,以及建立计算机系统和管理系统的费用。参考外国大型船公司的经验,中远应适应国际上联合经营的新趋势,同国外船公司积极合作,在货运和费率上考虑加入主要航区的一些公会组织和稳定性协议。

三、我国远洋运输发展战略目标选择的依据

战略是重大的、带全局性或决定全局的谋划。我国远洋运输发展战略目标的选择,应该在所限定的历史时期内(1996~2020年)对远洋运输产业具有全局性的意义,能反映全局的、长远的利益。战略目标在这一时期内应具有相对稳定性。在达到所规定的目标之前,战略目标基本不变。之所以提出确立全球承运人地位作为我国远洋运输发展战略目标,是基于以下几点理由:

1. 我国改革开放政策的需要

改革开放以来,我国经济高速发展举世瞩目,外贸依存度不断提高。外贸的发展需要一支强大的本国旗船队。美国、日本、德国、法国、英国、荷兰等贸易发达的国家,无不保持一支强大的本国旗班轮船队。

近几年来,亚洲地区加工制造业在全球迅速扩张,集装箱化的班轮贸易随之同步发展。在世界最大的19家班轮公司中,亚洲就占了11家,而一度十分强盛的欧美班轮公司只占7家。这也反映了国际海运业对于贸易的重要作用。随着世界经济重心从大西洋向太平洋转移,亚洲地区航运业的重要性日益加强。面对国内外形势,我们必须从战略上确保并加强我国作为海运大国的地位。

2. 国际经济集团化和跨国化的需要

据联合国跨国公司中心统计,目前全世界3.7万家跨国公司的投资、生产、经营和其他活动已遍及160多个国家和地区,成为推动世界经济互相渗透、互相依存、推动贸易自由化的重要媒体。这些跨国公司的业务量产生出巨大的洲际运输量,跨国公司运量在世界集装箱货运量中的比重稳定增长。同跨国公司建立良好的合作关系成了大型班轮公司一项极其重要的战略。大型跨国公司和集团已成为全球承运人的主要揽货目标。

跨国公司的运输需求促使大型船公司朝着全球承运人的方向发展,并致力于发展综合物流系统。作为全球承运人的航运公司必须同时存在于欧洲、北美和远东这三个主要市场。全球承运人可以兼营北南贸易航线,作为其整个综合物流系统的补充。顾客的需求还促使大部分主要班轮公司走上了综合物流的道路。

因此,从战略上讲,我国远洋运输企业必须适应国际经济集团化和跨国化的需要,尽快跻身于全球承运人的行列,否则,就只能在大公司服务网络的夹缝中寻找空隙,填平补缺以求生

存。这些二级市场的经济效益当然远不如主干航线,其发展空间也十分有限。

3. 国内市场开放需要我们占领国际海运市场的制高点

乌拉圭回合在1993年12月15日达成关于多边贸易的综合协定。1994年4月15日,我国政府在《乌拉圭回合最后文本》上签字。

虽然航运业、金融业、电信业和保险业没有包括在协议中,但是关于航运业,世贸组织将面临为期两年半的又一轮回合的谈判。由乌拉圭回合谈判成功而引起的世界贸易增长将对航运业起促进作用。但是,在今后的谈判中,将会要求各国保持或改善其海运贸易的自由化程度,并允许对采取贸易保护主义政策的国家实施报复性措施。因此,未来的国际航运市场将更加自由化。在航运市场上,前方与后方的概念将会消失,不同航区、不同货类市场之间互相渗透,犬牙交错,在开放国内市场的同时,也必然对等地为我国拓展国际市场创造了更多空间。我国远洋运输业要想在国际航运市场上求发展,必须扩大覆盖领域。覆盖领域越大,生存能力和竞争能力也就越大。

随着世界经济一体化、多极化与区域化,我国扩大海运市场开放度已是势在必行。面对外国资本与技术的大批涌入国门,在开放本国市场的同时,如何保持和扩大我国国际海运业的市场份额,已经成为我国海运界的重要课题。有预见性地发展未来世界经济“极”之间的主干洲际班轮市场,牢固地建立起全球承运人地位,就是占领了国际海运市场的制高点。实现这一战略目标,必将有助于带动我国干线运输、近洋支线运输、亚太区域运输、沿海与内河支线运输的连锁发展,也将有助于带动我国铁路、公路和航空集装箱运输、国际多式联运、造船业和集装箱制造业等一系列相关产业的发展。

4. 我国外贸多元化要求远洋运输服务业建立覆盖全球的航线网络

90年代我国将加入世界贸易组织,这将有助于我国外贸的多元化战略,在全球范围内结交更多的贸易伙伴,逐步改变对象集中、依赖少数国家的现状。毫无疑问,贸易对象的多元化和全球化,必将导致贸易货物运输航线的全球化。同时,在服务贸易总协定(GATS)产生后,作为服务业主要组成部分的航运业,必然要求在GATS的框架下,签订各种双边协议,这也为我们拓展全球航线开辟了道路。

从2000年起,我国服务业将进入黄金增长时期,其增长速度将明显超过国民经济增长速度,比重明显上升。作为服务业主要部门之一的远洋运输业直接为我国的国际贸易服务,必须积极参与国际市场竞争。这不仅是我国作为航运大国的需要,而且是提高我国在国际贸易中的地位所必需。

5. 振兴我国海运产业的需要

我国海洋运输产业从总体上说落后于社会经济发展的需要。我国在航运方面的主要差距表现在船龄偏老和船队结构失调。面临着世纪之交的经济振兴和外国航商、周围港口的激烈竞争,形势十分严峻,不可能要求一下子解决全部问题,而只能根据我国的国情和国力,逐步地解决。我国已经跻身海运十强的行列,今后二、三十年应该首先在班轮运输方面跻身全球承运人行列,因为这方面的基础较好,目前就集装箱船队运力而言,中远已经是世界第四大集装箱船公司。我国的国力还不够强盛,没有必要在干散货运输、油轮运输、海上旅游客运等弱项方面在国际市场上一争短长。这样做,有利于把有限的资源在全球范围内实现最佳配置,比较切