

# 浙江省运输服务贸易影响因素及其发展对策研究

王宇华

(中国计量学院经济与管理学院, 浙江 杭州 310018)

**摘 要:**本文应用主成分回归分析法对浙江省运输服务贸易的影响因素进行实证分析。研究表明:货物贸易进、出口额,沿海港口货物吞吐量,交通运输业产值及从业人员是影响浙江省运输服务贸易的主要因素。在此基础上,提出了发展浙江省运输服务贸易的对策建议。

**关键词:**运输服务贸易;竞争力;影响因素;主成分回归分析

**中图分类号:**F752.8 **文献标识码:**A **文章编号:**1006-1894(2012)03-0027-10

经过多年的发展,浙江省货物贸易规模扩张迅猛,1998~2010年间货物出口总额稳居全国第四位,2006年起货物贸易出口总额突破千亿美元大关,2011年货物出口总额达2163.6亿美元,跃居全国第三位,浙江省已成了货物贸易大省。而作为国际货物贸易纽带的运输服务贸易发展滞后,规模较小;1998~2007年间连续呈现贸易逆差,直至2008年才出现起色;历年来浙江省运输贸易出口占全国比重远低于其货物贸易出口占全国比重。可以说,浙江省运输服务贸易的发展水平与浙江省总体经济实力

及在全国货物外贸中的地位很不相称。

浙江省“十二五”规划中提出:“优化对外贸易结构,转变外贸发展方式,逐步提高服务贸易在浙江省对外贸易中的比重。”作为传统服务贸易项目的运输服务贸易的发展对浙江省服务贸易总体发展举足轻重,与上海国际航运中心建设也密切相关,<sup>[1]</sup>研究浙江省运输服务贸易发展现状及其影响因素,发现问题所在并据此提出对策建议,以促进浙江运输服务贸易发展,支持上海建好国际航运中心,具有重要的实践意义。

## 一、文献回顾

运输服务贸易是以运输服务为交易对象的贸易活动,即贸易的一方为另一方提供运输服务,以实现货物或人等在空间上的位移或转换。

GATS将运输服务贸易分为4类:(1)货物运输服务(包括航空运输、海洋运输、内河和沿海运输、铁路运输、公路运输服务,管道运输、航天发

收稿日期:2012-03-19。

基金项目:浙江省教育厅科研项目“服务业FDI对浙江经济发展的影响及对策研究”(项目编号:Y201018894)。

作者简介:王宇华,女,硕士,中国计量学院经济与管理学院国贸系讲师,研究方向:国际贸易、服务经济。

射及运输服务,如卫星发射等);(2)客运服务;(3)船舶服务(包括船员雇佣);(4)附属国际运输的服务(主要指订仓、制单、报关、报检、保险服务,货物包装、装卸、仓储服务,港口服务,起航前查验服务等)。<sup>[2]</sup>

国内有关运输服务贸易的研究起步较晚,但近年来,国内学者对运输服务贸易国际竞争力及其影响因素、运输服务贸易与经济增长的关系、运输服务贸易和货物贸易的相关性、运输服务贸易壁垒、运输服务贸易的发展现状、问题及对策开展研究,产生了很多研究成果。与本文相关的研究归纳为以下几方面:

一是有关运输服务贸易国际竞争力的比较研究。如学者孙江明等(2006)、王晓东(2006)、赵书华(2007)、陈倩倩(2008)、李瑞华(2008)、何伟(2008)、陶蕾(2008)、肖寒霜等(2009)、曹希等(2009)、肖维歌(2009)、徐兰霞等(2010)、<sup>[3]</sup>李芳(2010)、<sup>[4]</sup>冷宜臻等(2011)、<sup>[5]</sup>陈秀莲(2011)、喻婷(2011)、程盈莹等(2011)、彭红斌等(2011)、胡青岚(2011)、吴丹等(2011)分别运用国际市场占有率指标(IMOR)、出口贡献率指标(SC)、贸易竞争力指数(TC)、显示性比较优势指数(RCA)、净出口显示性比较优势指数(NRCA)、显示性竞争优

势指数(CA)等指标中的一个或多个对我国与一国或多国的运输服务贸易国际竞争力进行国别比较,结论均为我国运输服务贸易出口竞争力在各国间排名靠后,竞争力极弱。赵书华等(2011)<sup>[6]</sup>对北京的运输服务贸易竞争力作了研究。

二是关于运输服务贸易影响因素的研究。徐兰霞等、李芳、冷宜臻等、赵书华等都基于迈克尔·波特<sup>[7]</sup>“钻石模型”中的4个因素(或6个因素)来分析我国(或北京)运输服务贸易的影响因素,李芳、赵书华只作了定性分析,徐兰霞、冷宜臻作了定量分析。徐兰霞的实证结果显示,1999~2008年间我国的运输服务贸易出口额与货物贸易出口额成正比,与运输业的开放度成反比。冷宜臻的实证结果显示,1997~2009年间我国的运输服务贸易出口额与货物出口额、运输业的开放度、沿海港口的吞吐能力成正比。

从现有文献看,对区域运输服务贸易竞争力研究极少,对运输服务贸易影响因素的定量研究很少。对浙江省运输服务贸易国际竞争力及影响因素的研究迄今还无人问津,本文将作此尝试。

## 二、浙江省运输服务贸易发展现状

### (一)浙江省运输服务基础设施日益完善

自20世纪80年代起,浙江省运输服务基础设施建设开始提速,公路、铁路、水运和民航等运输业都有了不同程度的发展。尤其是“十一五”时期,交通投资五年均位列全国首位,公路投资2470亿元,港航投资485亿元,机场投资80亿元,累计达到3035亿元,建设了“大港口、大路网、大物流”。截至2010年底,浙江省公路里程已上升到110117公里,铁路营业里程达到1761公里,内河通航里程达9704公里;开放5个一类、6个二类海港口岸,3个一类航空口岸;拥有港口生产泊位1095个,其中万吨

级码头泊位159个,民用航空航线217条,4个陆路海关监管点和3个陆路集装箱中转站,不断完善的运输服务基础设施为运输服务贸易的发展提供了良好的硬件条件。

### (二)浙江省运输服务承载水平不断提高

浙江省公路、铁路、水路、空运等运输服务的承载水平不断提高。公路、铁路、水路的总货运量从1978年的8460万吨提高到2010年的170540万吨,年均增长9.53%;公路、铁路、水路、民航的总客运量从1978年的20535万人增加到2010年的228017万人,年均增长7.57%,其中民航客运量从1978年的3万人提高到2010

年的1520万人,年均增长20.77%;货运周转总量从1978年的164.19亿吨公里提高到2010年的7117.04亿吨公里,年均增长12.10%;旅客周转总量从1978年的66.68亿人公里增加到2010年的1250.74亿人公里,年均增长9.29%。公路、铁路是客运的主要运输方式,水路、公路是货

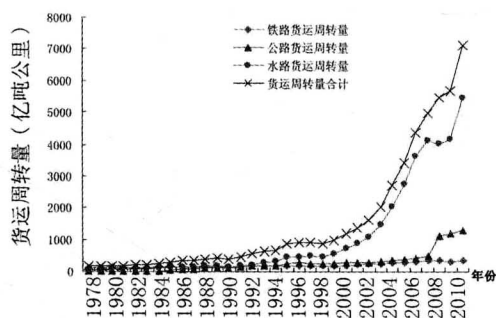


图1 1978~2010年浙江省货运周转量趋势图

运的主要运输方式(如图1),外贸货物的95%以上由海运承担。2010年,海上货物运输船舶达3654艘,运力1272万载重吨,港口货物吞吐量达到78846万吨,其中宁波—舟山港的货物吞吐量62052万吨,居全球港口第二位,仅次于上海港。

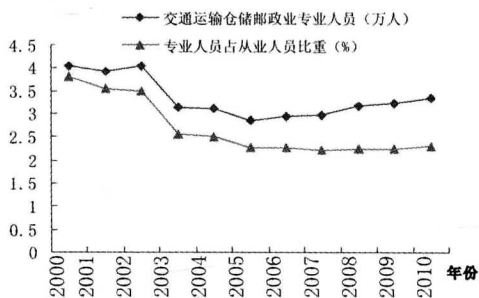


图2 浙江省交通运输业专业技术人员趋势图

### (三) 浙江省运输服务业专业技术人员趋减

近十年来,浙江省交通运输仓储邮政业的技术人员数量先降后升,由2000年的4.05万人下降到2005年的2.87万人,再缓慢上升到2010年的3.36万人;专业技术人员占该行业从业人员的比重由2000年的3.82%下降到2007年的2.22%,再缓慢上升到2010年的2.31%(如图2),浙江省运输服务业专业技术人才匮乏,制约着浙江省运输服务业和运输服务贸易的发展。

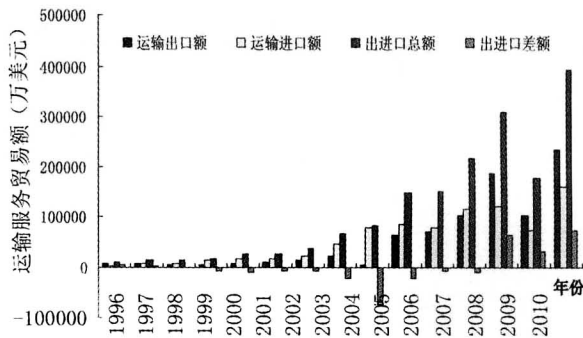


图3 浙江省运输服务贸易进出口额

### (四) 浙江省运输服务贸易规模逐渐扩大但多年逆差

1996~2010年间浙江省运输服务贸易的进出口情况如图3、图4所示。除个别年份外,在1996~2010年间浙江省运输服务贸易出口额、进口额和进出口总额的增长率变化幅度不大,基本呈现正增长;浙江省运输服务贸易在1998~2007年间连续10年出现逆差,2008年运输服务贸易才出现转机,实现贸易顺差65164万美元。2008年以来,浙江省运输服务贸易保持贸易顺差,但仍不十分稳定。

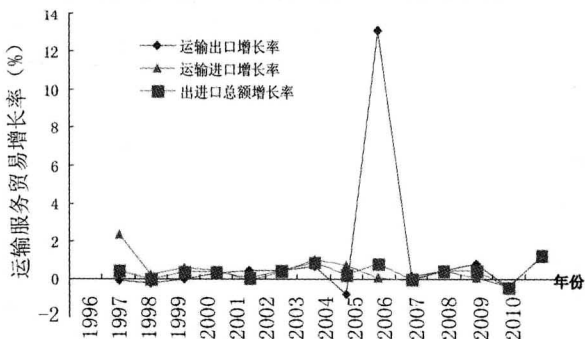


图4 浙江省运输服务贸易进出口增长率

### (五) 浙江省运输服务业成为服务贸易出口的支柱产业

图5显示,“九五”、“十五”期间,浙江省服务贸易出口的三大行业依次是其他商业服务、运输服务、旅游服务。“十一五”期间,服务贸易出口结构发生较大变化,浙江省服务贸易出

口占比前三位变为旅游服务、建筑安装和劳务承包服务以及运输服务,运输服务占比排名下降为第三位,计算机和信息服务出口上升到第四位。总体而言,运输服务业是浙江省服务贸易出口的支柱产业,运输服务贸易在浙江省服务贸易中占有重要的地位。

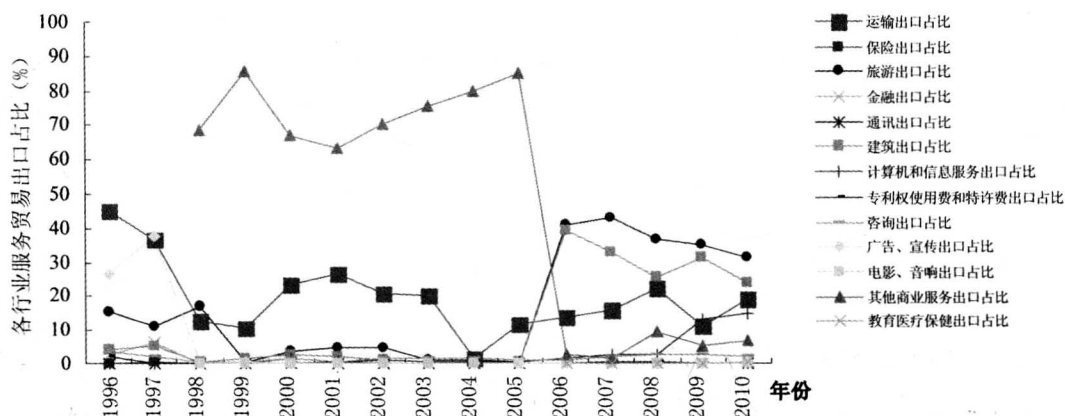


图5 浙江省各行业服务贸易出口占比

### (六) 浙江省运输服务贸易国际竞争力虽逐年提高,但仍相当薄弱

运用相应的测度服务贸易竞争力的公式,得出计算结果如表1。

表1显示,浙江省运输服务贸易在不断发

展,其国际竞争力相对于全国而言,TC指数比较突出,而RCA、CA指数并不很突出;相对于全球而言,浙江省运输服务贸易竞争力更是相当薄弱。实证分析影响浙江省运输服务贸易发展的因素,对提高浙江运输服务贸易国际竞争力将起到积极作用。

表1 浙江省运输服务贸易竞争力指标

| 年份   | IMOR(%) |      |       | TC指数  |       | RCA指数 |      | CA指数  |       |
|------|---------|------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|
|      | 浙江      | 中国   | 浙江/中国 | 浙江    | 中国    | 浙江    | 中国   | 浙江    | 中国    |
| 1996 | 0.024   | 0.99 | 2.39  | 0.58  | -0.54 | 1.85  | 0.61 | 1.64  | -0.95 |
| 1997 | 0.022   | 0.93 | 2.34  | 0.03  | -0.54 | 1.53  | 0.50 | 0.48  | -0.73 |
| 1998 | 0.017   | 0.74 | 2.27  | -0.20 | -0.49 | 0.54  | 0.41 | -0.20 | -0.50 |
| 1999 | 0.016   | 0.75 | 2.18  | -0.40 | -0.53 | 0.46  | 0.40 | -0.82 | -0.53 |
| 2000 | 0.020   | 1.07 | 1.90  | -0.43 | -0.48 | 1.02  | 0.53 | -0.22 | -0.50 |
| 2001 | 0.029   | 1.36 | 2.12  | -0.24 | -0.42 | 1.17  | 0.62 | 0.09  | -0.44 |
| 2002 | 0.040   | 1.61 | 2.49  | -0.22 | -0.41 | 0.94  | 0.65 | -0.17 | -0.46 |
| 2003 | 0.058   | 1.96 | 2.97  | -0.31 | -0.39 | 0.91  | 0.77 | -0.48 | -0.47 |
| 2004 | 0.009   | 2.40 | 0.37  | -0.89 | -0.34 | 0.07  | 0.86 | -1.56 | -0.36 |
| 2005 | 0.110   | 2.71 | 4.08  | -0.15 | -0.30 | 0.52  | 0.92 | -0.35 | -0.28 |
| 2006 | 0.111   | 3.30 | 3.37  | -0.06 | -0.24 | 0.61  | 1.02 | -0.95 | -0.18 |
| 2007 | 0.133   | 4.08 | 3.26  | -0.05 | -0.16 | 0.72  | 1.14 | -0.12 | -0.04 |
| 2008 | 0.210   | 4.32 | 4.86  | 0.21  | -0.13 | 0.98  | 1.13 | 0.36  | -0.03 |
| 2009 | 0.152   | 3.45 | 4.41  | 0.18  | -0.33 | 0.56  | 0.91 | 0.12  | -0.25 |
| 2010 | 0.300   | 4.36 | 6.81  | 0.19  | -0.30 | 0.91  | 0.95 | 0.18  | -0.26 |

数据来源:浙江金融年鉴,浙江商务年鉴,WTO国际贸易统计数据库,国家外汇管理局。

### 三、浙江省运输服务贸易影响因素实证分析

#### (一) 模型设定及其估计

**1. 变量选取及数据处理** 影响浙江省运输服务贸易发展的因素是多方面的,借助于波特的钻石模型,本文将浙江省运输服务贸易出口额  $Y$  (基于 BOP 统计) 作为被解释变量,选取以下指标作为解释变量: (1) 运输生产要素——浙江省交通运输仓储邮政业从业人员数  $X_1$ 、投资额  $X_2$ ; (2) 运输需求条件——浙江省货物贸易出口额  $X_3$ 、进口额  $X_4$ ; (3) 运输相关产业和支持产业——浙江省沿海港口货物吞吐量  $X_5$ 、浙江省交通运输仓储邮政业产值  $X_6$ ; (4) 运输企业的战略、结构和竞争状况——浙江省实际利用外商直接投资额  $X_7$ 、运输服务贸易开放度  $X_8$  (运输服务贸易进出口总额/GDP)。由于浙江省服务贸易数据统计滞后的制约,样本区间只能设定为 1996 ~ 2010 年,数据来自浙江统计年鉴、浙江金融年鉴、浙江商务年鉴和中国统计年鉴。先将 9 个变量的时间序列原始数据用 Eviews6.0 进行 H-P 滤波处理,以消除长期增长趋势,得到平稳的时间序列数据,避免“伪回归”。

#### 2. 模型设定及其估计

设定以下模型:

$$Y = C + \alpha_1 X_1 + \alpha_2 X_2 + \alpha_3 X_3 + \alpha_4 X_4 + \alpha_5 X_5 + \alpha_6 X_6 + \alpha_7 X_7 + \alpha_8 X_8 + \mu$$

运用 Eviews6.0 对经 H-P 处理的时间序列数据进行多元回归分析,回归结果如下:

$$Y = 3.69 \times 10^{-13} + 0.0216X_1 - 0.0010X_2 + 0.0128X_3 + 0.0060X_4 + 2.5870X_5 + 0.0080X_6 - 0.2159X_7 + 1301.669X_8$$

$$t = (2.18 \times 10^{-12}) (0.4612) (-0.2504) (3.0349) (0.4489) (1.4605) (2.4687) (-5.1841) (5.7024)$$

$$R^2 = 0.979 \quad \bar{R}^2 = 0.951 \quad F = 35.240$$

可决系数  $R^2$ 、 $\bar{R}^2$  很大,说明模型的拟合优度很高,在 5% 显著性水平下,  $F$  检验值 35.240 远大于临界值  $F_{0.05}(8, 6) = 4.15$ , 回归方程显著。  $t_{0.025}(15-9) = 2.447$ , 解释变量  $X_1$ 、 $X_2$ 、 $X_4$ 、 $X_5$  系数的  $t$  检验均不显著,而且  $X_2$ 、 $X_8$  系数的符号与预期不符。因此,初步判断各解释变量之间存在多重共线性。

#### 3. 多重共线性的检验

计算各解释变量的相关系数,得相关系数矩阵,如表 2。

表 2 相关系数矩阵

|    | X1        | X2        | X3       | X4       | X5        | X6        | X7       | X8       |
|----|-----------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|----------|
| X1 | 1.000000  |           |          |          |           |           |          |          |
| X2 | -0.186931 | 1.000000  |          |          |           |           |          |          |
| X3 | 0.325678  | 0.073008  | 1.000000 |          |           |           |          |          |
| X4 | 0.426186  | 0.028245  | 0.920180 | 1.000000 |           |           |          |          |
| X5 | 0.532234  | 0.378927  | 0.729022 | 0.783399 | 1.000000  |           |          |          |
| X6 | 0.050299  | -0.369102 | 0.052420 | 0.103981 | -0.113291 | 1.000000  |          |          |
| X7 | 0.521674  | -0.101553 | 0.516285 | 0.517469 | 0.566288  | -0.419130 | 1.000000 |          |
| X8 | 0.110000  | -0.209106 | 0.574976 | 0.471189 | 0.192976  | -0.192546 | 0.582733 | 1.000000 |

表 2 显示,有些解释变量之间的相关系数很高,证实变量之间存在着多重共线性。

(二)修正多重共线性——主成分回归分析

1. 主成分分析 本文选用主成分分析

法来修正变量之间的多重共线性。运用 Eviews6.0 软件,对以上 8 个解释变量进行主成分分析,得出表 3。

表 3 显示,第 1、第 2、第 3 主成分的贡献率累计达到了 80.69%,能够较好地反映 8 个变量的总体变动情况。因此,可选取第 1、第 2、第 3

表 3 主成分分析结果

| Eigenvalues: ( Sum = 8, Average = 1 ) |           |            |            |                  |           |                       |           |           |
|---------------------------------------|-----------|------------|------------|------------------|-----------|-----------------------|-----------|-----------|
| Number                                | Value     | Difference | Proportion | Cumulative Value |           | Cumulative Proportion |           |           |
| 1                                     | 3.686354  | 2.180931   | 0.4608     | 3.686354         |           | 0.4608                |           |           |
| 2                                     | 1.505423  | 0.242218   | 0.1882     | 5.191777         |           | 0.6490                |           |           |
| 3                                     | 1.263205  | 0.296426   | 0.1579     | 6.454982         |           | 0.8069                |           |           |
| 4                                     | 0.966779  | 0.708551   | 0.1208     | 7.421761         |           | 0.9277                |           |           |
| 5                                     | 0.258228  | 0.071665   | 0.0323     | 7.679988         |           | 0.9600                |           |           |
| 6                                     | 0.186562  | 0.112378   | 0.0233     | 7.866551         |           | 0.9833                |           |           |
| 7                                     | 0.074185  | 0.014920   | 0.0093     | 7.940736         |           | 0.9926                |           |           |
| 8                                     | 0.059264  | ——         | 0.0074     | 8.000000         |           | 1.0000                |           |           |
| Eigenvectors ( loadings ) :           |           |            |            |                  |           |                       |           |           |
| Variable                              | PC 1      | PC 2       | PC 3       | PC 4             | PC 5      | PC 6                  | PC 7      | PC 8      |
| X1                                    | 0.307303  | 0.200537   | 0.084804   | −0.722838        | 0.473469  | −0.312506             | 0.112859  | 0.033072  |
| X2                                    | 0.028424  | −0.704709  | 0.358805   | 0.134541         | 0.467356  | 0.176636              | 0.226802  | 0.233823  |
| X3                                    | 0.463665  | 0.069795   | 0.153892   | 0.348800         | −0.097792 | −0.250071             | 0.586633  | −0.467507 |
| X4                                    | 0.468397  | 0.111174   | 0.229243   | 0.209416         | −0.264133 | −0.276378             | −0.167819 | 0.705353  |
| X5                                    | 0.440192  | −0.208502  | 0.342619   | −0.138375        | −0.142498 | 0.232753              | −0.602011 | −0.435114 |
| X6                                    | −0.076578 | 0.618058   | 0.499779   | 0.148005         | 0.244537  | 0.520203              | 0.079276  | 0.061329  |
| X7                                    | 0.411703  | −0.066236  | −0.402501  | −0.258618        | −0.230911 | 0.637296              | 0.322048  | 0.184506  |
| X8                                    | 0.318187  | 0.126814   | −0.508585  | 0.431221         | 0.587070  | 0.035892              | −0.301836 | −0.031929 |

主成分来代替 8 个变量的信息,表达式如下:

$$F_1 = 0.3073X_1 + 0.0284X_2 + 0.4637X_3 + 0.4684X_4 + 0.4402X_5 - 0.0766X_6 + 0.4117X_7 + 0.3182X_8$$
$$F_2 = 0.2005X_1 - 0.7047X_2 + 0.0698X_3 + 0.1112X_4 - 0.2085X_5 + 0.6181X_6 - 0.0662X_7 + 0.1268X_8$$
$$F_3 = 0.0848X_1 + 0.3588X_2 + 0.1539X_3 + 0.2292X_4 + 0.3426X_5 + 0.4998X_6 - 0.4025X_7 - 0.5086X_8$$

2. 回归分析 在解决了变量之间的多重共线性之后,将浙江省运输服务贸易出口额 Y 与第 1、第 2、第 3 主成分  $F_1$ 、 $F_2$ 、 $F_3$  进行回归分析。回归分析结果如表 4。

$$Y = 6.62 \times 10^{-11} + 0.020647 F_1 + 0.007760 F_2 + 0.021610 F_3$$
$$t = (1.6 \times 10^{-10}) \quad (3.209374) \quad (1.822715) \quad (2.132739)$$
$$R^2 = 0.7717 \quad \overline{R}^2 = 0.7094 \quad F = 12.3912$$

表 4 回归分析结果

| Variable             | Coefficient | Std. Error            | t - Statistic | Prob.        |
|----------------------|-------------|-----------------------|---------------|--------------|
| C                    | 6.62E - 11  | 0.413709              | 1.60E - 10    | 1.0000       |
| F1                   | 0.020647    | 0.006433              | 3.209374      | 0.0083       |
| F2                   | 0.007760    | 0.004506              | 1.822715      | 0.0983       |
| F3                   | 0.021610    | 0.010132              | 2.132739      | 0.0563       |
| R - squared          | 0.771660    | Mean dependent var    |               | - 1.34E - 13 |
| Adjusted R - squared | 0.709385    | S. D. dependent var   |               | 2.972223     |
| S. E. of regression  | 1.602288    | Akaike info criterion |               | 4.003920     |
| Sum squared resid    | 28.24059    | Schwarz criterion     |               | 4.192734     |
| Log likelihood       | - 26.02940  | Hannan - Quinn criter |               | 4.001909     |
| F - statistic        | 12.39123    | Durbin - Watson stat  |               | 2.714804     |
| Prob(F - statistic)  | 0.000752    |                       |               |              |

$R^2 = 0.7717$ , 模型拟合较好, 在 5% 的显著性水平下,  $F = 12.39 > F_{0.05}(3, 11) = 3.59$ , 回归方程显著。  $t_{0.025}(15 - 4) = 2.201$ ,  $t_{0.05}(11) = 1.796$ ,  $F_1$  系数的  $t$  检验值  $3.209 > t_{0.025}(11)$ , 通过了 5% 的  $t$  检验,  $F_2$ 、 $F_3$  系数的  $t$  检验值通过了 10% 的  $t$  检验; 说明变量  $F_1$ 、 $F_2$ 、 $F_3$  对被解释变量  $Y$  的线性作用是显著的。可见模型的设定有意义。将第 1、第 2、第 3 主成分  $F_1$ 、 $F_2$ 、 $F_3$  表达式代入上式, 并舍去常数项, 得最终模型:

$$Y = 0.0097X_1 + 0.0029X_2 + 0.0134X_3 + 0.0155X_4 + 0.0149X_5 + 0.0140X_6 - 0.0007X_7 - 0.0034X_8$$

### (三) 结果分析

模型显示, 在其他因素不变的情况下, 当浙江省交通运输仓储邮政业从业人员  $X_1$  及沿海港口货物吞吐量  $X_5$  分别增加 1 万人、1 亿吨

时, 浙江省运输服务贸易的出口额  $Y$  将分别增加 97、149 万美元时; 当浙江省交通运输仓储邮政业投资额  $X_2$  及产值  $X_6$  分别增加 1 亿元人民币时, 浙江省运输服务贸易的出口额  $Y$  将分别增加 29、140 万美元; 当货物贸易出口额  $X_3$ 、进口额  $X_4$  分别增加 1 亿美元时, 浙江省运输服务贸易的出口额  $Y$  将分别增加 134、155 万美元; 当浙江省实际利用外商直接投资额  $X_7$  及运输服务贸易开放度  $X_8$  分别增加 1 亿美元和 1 时, 浙江省运输服务贸易的出口额  $Y$  将分别减少 7、34 万美元。

实证结果说明, 浙江省货物贸易的进口额、沿海港口货物吞吐量、交通运输仓储邮政业产值、货物贸易的出口额是浙江省国际运输服务出口的主要影响因素; 交通运输仓储邮政业从业人员数是中等影响因素; 交通运输仓储邮政业投资额、运输服务贸易的开放度及实际利用 FDI 是薄弱的影响因素。

## 四、对策建议

在上文实证分析的基础上, 根据各影响因素的系数大小, 笔者对发展浙江省运输服务贸

易提出以下对策建议。

## (一) 官产学研合作,促进运输生产要素高级化

**1. 加强培养和引进专业化、国际化的运输服务业优秀人才** 随着运输服务贸易国际竞争的日趋激烈,高素质人才已成为获取竞争优势最重要的源泉。要加快浙江运输服务贸易的发展,提高浙江运输服务贸易国际竞争力,首先必须加强培养和引进专业化、国际化的运输服务业优秀人才。浙江相比于上海、辽宁、山东等沿海省市,高校设置的与运输服务贸易相关的专业少,培养的人才少。政府应加强运输服务贸易相关专业的教育经费投入,加强国际学术交流,增加教师公派出国进修名额,研究出台吸引国外优秀的专业技术人员和高级管理人员的政策措施,使浙江成为国际化高端人才的集聚地,增强科研教育力量;高校应主动对接市场,推进产学研结合,创新人才培养模式,形成鲜明的学科优势,做大做强运输服务贸易相关学科,加强订单培养,按需确保招生规模,高质量培养发展国际运输服务贸易的紧缺人才;企业应积极引进高素质高技能人才,加强对从业人员进行知识和技能的培训,建立健全人才激励约束机制,充分发挥现有人才的作用,避免人才流失。

**2. 建立和完善运输技术创新体系** 创新是运输服务贸易发展的不竭动力。政府要主导、推动与协调运输技术创新,营造良好的创新环境;各运输企业作为创新的主体应当密切关注世界运输科技的最新发展动态,加强与科研院所的合作,建立企业创新机构和创新激励机制,在充分应用新知识、新技术、新工艺、新设备、新材料的基础上,围绕提高服务质量、提高劳动生产率、提高运营管理水平、降低运输成本及其节能减排开展系列的技术创新、管理创新活动,不断增强企业的核心竞争力。

## (二) 提高服务质量,尽力满足国内外运输需求

**1. 推进运输企业与货主的合作,扩大“国货浙运”市场份额** 浙江省是货物贸易大省,

必然是运输需求大省,但浙江运输服务贸易的发展明显落后于货物贸易发展。浙江省进出口货物贸易中普遍采用以 FOB 价格出口,以 CIF 价格进口,将货物的国际物流权交给了国外企业,国外企业采用自由船队进行运输,造成了浙江省海运业务的大量流失。因此,浙江在大力发展货物贸易的同时,应该发挥货物贸易对运输服务贸易的带动作用。政府可出台政策措施鼓励出口企业在出口货物时使用 CIF 价格,进口货物时使用 FOB 价格,选择浙江运输企业来承担运输的任务;外经贸企业协会、进出口商会、货主协会等中介组织应该推动运输企业与外贸企业的联合,以长期合作协议建立紧密合作关系或以资产为纽带相互持股合资经营,利益与共,增加浙江船东国际货运量的同时也增加货主的成本优势。争取“浙货浙运”,并提高“国货浙运”的市场份额。

### 2. 大胆“走出去”,积极开拓国际市场

截至 2007 年底,浙江省共有从事国内海运的企业 370 家,但从事国际海运的只有 25 家。<sup>[8]</sup>长期以来,受实力和资质限制,鲜有民营航运企业进入国际航线。2008 年金融危机爆发后,受全球经济低迷“株连”,货源减少,航运企业超低购船、一些货主自建船队,船多货少,供求严重失衡。国内航线运力过剩,2~3 万吨级散货船运输市场竞争最为“惨烈”,在国际海运市场上,部分国有航企因受冲击“铩羽而归”,国际海运市场重新洗牌。2009 年 8 月以来,单是宁波就先后有天盛海运、银星海运、宁波商轮、宁波丰华船务、宁波龙盛、太平洋海运等 6 家民营航企及国企宁波远洋进军国际市场,开通国际海运航线。应该有更多的浙江航企练好内功,大胆游走国际航线,积极参与国际竞争,不断提高自身的国际竞争力。

## (三) 调整产业组织结构,提升国际竞争力

### 1. 整合国内外运输资源,形成规模优势

国际运输市场存在明显的自然垄断特征。全球运输企业大兴兼并联盟之风,马士基就是通

过一系列收购成为全球集装箱最大的承运人。浙江省运输服务业产业集中度低,目前,只有浙江远洋总运力突破二百万载重吨,浙江海运、宁波海运的总运力超过百万载重吨,其余企业规模更小,垄断不足,竞争有余,经营成本高并且抗风险能力差,不利于形成规模经济效应和协同效应,降低了浙江运输服务业整体竞争力。因此,浙江运输服务业在实行梯度发展的同时,应以大中型骨干运输企业为核心,对小规模企业通过参股、控股、联营或兼并等途径进行资产重组和结构优化;推进上下游企业组成战略联盟,整合产业链;积极地与境外企业进行战略联盟,学习国外先进的技术和管理经验,提高自身实力;逐渐向规模化、集约化、网络化、品牌化、标准化、低碳化、多式联运方向发展。培育规模大、实力强、能主导全省、服务上海国际航运中心的国际一流企业。

## 2. 打造专业化、特色化的中小运输企业

浙江运输企业规模大小不同、优势力量不同,遵循比较优势原理,中小企业应该提供具有比较优势的服务,扬长避短,在夹缝中求生存、求发展,面向细分市场实施差异化竞争战略,应该在货源选择、业务范围和航线选择上集中自己的优势力量,避免过大过全,向“专、精、特”方向发展,在优势领域形成服务品牌,同大企业建立紧密的合作关系,提高整体的服务水平。形成以大型龙头运输企业为主导,大中小运输企业错位发展的产业格局。

## (四) 夯实产业基础,加强相关和支持产业

**1. 积极发展低碳船舶制造业,打造绿色竞争力** 2011年7月15日,IMO海洋环境保护委员会第62次会议通过了适用于所有国家船舶的强制性能效标准“新船设计能效指数(EEDI)”和“船舶能效管理计划(SEEMP)”,标志着海运业温室气体减排的多方谈判取得了实质性进展。这两项标准将于2015年起施行,包括中国在内的发展中国家虽然获得了4年宽限期以改进科技,适用期限将推迟到2019年,但

国际造船业竞争十分激烈,日本、韩国、欧洲造船业早已掀起绿色船舶技术研发热潮。浙江省造船业和航运业只能积极应对,刻不容缓。自主创新致力于综合减排,同时加强国际技术交流合作;加速产业升级,淘汰落后产能和老旧船舶,打造绿色船舶和绿色航运业,突破海运绿色壁垒。

**2. 加快发展现代运输服务体系** 产业是基础,只有大力发展现代运输服务业和相关产业,才能促进浙江省运输服务贸易的发展。浙江省应统筹规划,合理布局交通基础设施,优化衔接和完善各种运输方式,发挥组合效率和整体优势,构建安全畅通便捷绿色的涵盖水路、公路、民航、邮政、铁路的综合运输体系,提高供应链管理水平和整体优势。要大力发展海运业,优化运力结构,发展集装箱、特种船舶运输,开拓原油、铁矿石、化学品、液化气及石油天然气等运输市场。接轨上海国际航运中心建设,错位竞合发展,优势互补,培育壮大船舶运输、港口服务优势领域的服务功能,推进完善宁波—舟山港港口建设和海陆联动集疏运网络体系建设,加快海事运营服务集聚区的服务平台建设,加快智慧物流电子商务平台建设,推进物流增值服务发展,建立航运金融和信息支撑服务南翼中心,拓展服务功能,延长产业链。航运服务业向高端发展,促进运输服务贸易大发展。

## (五) 发挥政府作用,为运输服务贸易发展提供良好环境

海运业是我国服务贸易领域中开放度最深、最开放的行业。早在1988年我国就宣布放弃货载保留制度,而美国、欧盟、韩国至今仍保留这项制度。“入世”时我国又作出了国际运输、海运总服务、港口设施、申请最惠国待遇义务豁免4方面的承诺。外资海运企业不仅享有国民待遇,2008年前还享有比内资企业更优惠的税收待遇,大量的市场份额被外国运输企业所占有。马士基航运有限公司就已在杭州和宁波设立了分公司。过度的开放不利于提高浙江运输服务企业的国际竞争力,浙江省运输服务贸易的开

放度与运输服务贸易出口额负相关实证了这一点。为此,建议政府(1)通过立法,将国防军用物资、战略性资源、对外援助物资、政府采购物资保留给浙江海运企业承运;(2)通过税收、信贷优惠来扶持海运业,如设立政策性融资机构来对浙江运输企业购船及造船资金的来源加以保证,并可以延长还款期,对船舶折旧、进口船舶设备等减免各种税收,这可减少浙籍船舶挂外国“方便旗”的比例;(3)事先甄别,只引进能发挥“技术溢出效应”的交通运输业 FDI。总之,政府应提供有利的环境,促进浙江省运输服务贸易的发展。

#### 参考文献:

[1] 国务院. 国务院关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业,建设国际金融中心和国际航运中心的

意见[EB/OL]. [http://www.gov.cn/zwggk/2009-04/29/content\\_1299428.htm](http://www.gov.cn/zwggk/2009-04/29/content_1299428.htm).

[2] 赵亚平,郑春芳等. 国际服务贸易——理论、政策与实践[M]. 北京:清华大学出版社,2011.

[3] 徐兰霞,叶薇. 我国运输服务贸易国际竞争力及其影响因素分析[J]. 江苏商论,2010,(8).

[4] 李芳. 我国运输服务贸易国际竞争力的测度与比较[J]. 科学决策,2010,(11).

[5] 冷宜臻,轩萍. 我国运输服务贸易国际竞争力研究[J]. 中国商贸,2011,(19).

[6] 赵书华,王久红等. 北京运输服务贸易的现状与国际竞争力研究[J]. 价格月刊,2011,(5).

[7] 迈克尔·波特. 国家竞争优势[M]. 北京:中信出版社,2007.

[8] 浙江省交通厅课题组. 浙江省航运业发展调研报告[J]. 中国水运,2008.

## A Study on Factors and Strategies for the Development of Transportation Services Trade in Zhejiang Province

WANG Yu-hua

**Abstract:** Using the principal component regression method, the paper makes an empirical study on influencing factors of Zhejiang's transportation services trade. The conclusions indicate that the international competitiveness of Zhejiang's transportation services trade has improved year by year, but is still very weak; trade in goods, coastal port cargo throughput, the output value and employees of transportation industry are main factors influencing the international competitiveness of Zhejiang's transportation services trade. Based on the analyses, some countermeasures are put forward to promote Zhejiang's transportation services trade.

**Key words:** transportation services trade; competitiveness; influencing factors; principal component regression analysis