

文章编号:1671-7041(2009)03-0042-04

海运大国与海运强国辨析

王 杰,唐顺梅,于 海

(大连海事大学 交通运输管理学院,辽宁 大连 116026)

摘要:从分析与国家海运实力相关的国际排名入手,认为这些排名虽从某些方面对海运强国进行了间接评价,但是无法全面体现海运强国的内涵。通过综合考虑“软”“硬”两方面因素,建立海运强国的考核指标并加以论证,指出国家海运总体竞争力与国家海运业综合影响能力共同构成海运强国的基本内涵。并结合对海运强国内涵的分析,预测中国将于2020年前实现由海运大国向海运强国的转变。

关键词:海运强国;考核指标;竞争力;国际排名

中图分类号:F550

文献标识码:A*

Differentiation and analysis of maritime power and big maritime country

WANG Jie, TANG Shun-mei, YU Hai

(College of Transportation Management, Dalian Maritime Univ., Dalian 116026, China)

Abstract: The paper analyzed the international ranking in order of the relevant national maritime strength, which only carried out indirect evaluation in some ways, but could't fully reflect the connotation of maritime power. Considering factors of "soft" and "hard" and the demonstration of established index system, it pointed out that the connotation of maritime power is constituted by total competitiveness both of maritime and comprehensive influences of national maritime industry. In conclusion, with analysis of the connotation, it forecasted that China will realize a shift from big maritime country to maritime power by the year 2020.

Key words: maritime power; evaluation indicators; competitiveness; international ranking

实现海运强国梦是一百多年来中华民族梦寐以求的目标。随着中华民族伟大复兴进程的加快,我国正日益逼近海运强国的目标。按照中国政府交通主管部门的预想,中国将在2020年实现水运业的现代化,届时将实现我国由海洋大国、航运大国向海运强国的转变。但是,什么是海运强国?海运强国究竟包括哪些内涵?目前尚未有明确统一的说法,世界各国也没有一个具体的海运评价体系来针对海运强国进行解释。本文试就海运强国的若干问题加以

探讨,以有助于我国海运强国目标的实现。

一、与国家海运实力相关的国际排名

目前,有关国际组织和权威海运咨询机构定期发布关于某一项目的海运业国家排名,这些项目当然是衡量一个海运大国或海运强国的重要内容,但并不能反映海运大国或海运强国的主要内涵,而只是从某一方面(尤其是商船队方面)针对海运大国或海运强国进行间接的评价。常见的与国家海运实力相关的国际排名有以下几种。

1. 国际海事组织理事会成员国分类

国际海事组织理事会共由40个成员国组成,如表1所示。其中10个A类理事国为国际海运方面具有最大利害关系的国家,一般也被认为是国际海运大国;10个B类理事国为海上贸易量大国;20个C类理事国为地区代表。1989—2007年,中国连续8次当选为该组织的A类理事国。

表1 第23届国际海事组织理事会成员国

A类	中国、希腊、意大利、日本、挪威、巴拿马、韩国、俄罗斯、美国、英国
B类	阿根廷、孟加拉、巴西、加拿大、法国、德国、印度、荷兰、西班牙、瑞典
C类	新加坡、丹麦、澳大利亚、葡萄牙、沙特阿拉伯、印度尼西亚、菲律宾、南非等

资料来源:国际海事组织网站。

2. ISL世界主要商船队国家或地区排名

德国不来梅航运经济与物流研究所(ISL)定期发布全球主要商船队国家或地区排名。根据ISL发布的*Shipping Statistics and Market Review*,截至2008年1月1日的世界主要商船队国家或地区排名如下。

(1)按船东国籍划分的商船队排名。世界十大商船队国家或地区排名如表2^{[1]16}所示。

* 收稿日期:2008-11-17

基金项目:交通部重点软科学项目(200439222510)

作者简介:王 杰(1964-),男,山东烟台人,教授

表 2 世界商船队排名(1000 总吨以上船舶)

船舶吨位排名 2008(2007)	控制船队规模		
	数量/艘	吨位/1000 载重吨	载箱量/1000 TEU
1(1)希腊	3087	175 711	703
2(2)日本	3433	160 722	1005
3(3)德国	3189	94 513	4214
4(4)中国	2975	83 064	723
5(5)挪威	1400	45 118	314
6(8)韩国	1063	36 760	246
7(7)中国香港	619	33 782	162
8(6)美国	936	32 999	273
9(10)新加坡	744	28 262	307
10(12)丹麦	768	26 573	882

(2)按船型划分的商船队排名。按船型划分的商船队排名包括油船船队、散货船队、杂货船队和集装箱船队 4 类。其中,截至 2008 年 1 月份,世界十大油船船队国家或地区排名由高到低(下同)依次为:希腊、日本、挪威、中国、德国、美国、新加坡、英国、中国香港、沙特阿拉伯;世界十大散货船队国家或地区排名依次为:日本、希腊、中国、韩国、中国香港、德国、挪威、美国、新加坡、丹麦;世界十大杂货船队国家排名依次为:中国、挪威、日本、德国、俄罗斯、希腊、荷兰、土耳其、英国、意大利;世界十大集装箱船队国家或地区排名依次为:德国、日本、丹麦、中国台湾、希腊、中国、英国、法国、新加坡、韩国。

3. 海运贸易量十强国家

根据联合国贸发会的统计,截至 2004 年末,全球贸易额十强国家排名如表 3^[2]所示。

表 3 世界贸易 10 强国家 %

国家或地区	世界贸易份额 (按货值计)	商船队占全球比例 (按载重吨计)
1 美国	12.6	5.5
2 德国	8.8	6.9
3 中国	6.2	6.8
4 日本	5.5	14.0
5 法国	4.9	0.8
6 英国	4.3	3.1
7 意大利	3.7	1.6
8 荷兰	3.7	0.8
9 加拿大	3.2	0.7
10 比利时	3.2	1.0

4. 全球十大班轮公司排名

截至 2008 年 2 月 1 日,全球十大班轮公司排名如表 4^[13]所示。

5. 全球港口货物吞吐量和集装箱吞吐量排名

根据 ISL 出版的 *Shipping Statistics and Market Review* 统计,2007 年世界港口货物吞吐量前 10 名分别是:上海、新加坡、香港、深圳、釜山、高雄、鹿特丹、洛杉矶、汉堡、迪拜。2007 年世界港口集装箱

表 4 全球十大班轮公司排名

公司	市场份额/%	载箱量/1000TEU	船舶数量/艘
1 马士基海陆	17.1	1728.7	458
2 地中海航运	11.5	1159.8	310
3 达飞海运	7.9	800.6	272
4 长荣海运	6.1	615.5	170
5 赫伯罗德	4.8	484.3	134
6 中远集运	3.9	390.6	98
7 中海集运	3.8	388.5	79
8 日本邮船	3.7	373.0	105
9 东方海外	3.4	347.8	72
10 韩进海运	3.4	342.8	80

吞吐量前 10 名分别是:新加坡、上海、香港、深圳、釜山、鹿特丹、高雄、迪拜、汉堡、洛杉矶。随着实体经济的增长,国际贸易量的相应提高必将带动港口集装箱运输的发展,为此分析重要港口集装箱处理的排名变化也在一定程度上反映了国家间经济贸易的变化。

6. 中国海运业国际排名的简要评价

从上述国际海运及其相关领域通常关注的指标排名来看,这些指标一般集中于 4 个方面:一是国家商船队及其船队结构;二是国家港口吞吐量规模;三是国家海运跨国公司(班轮公司)的实力;四是国家的外贸实力。这 4 类指标很大程度上与国际海事组织理事会成员国的分类密切相关。从更深的层次探讨,其明显反映出特定海运国家的国家竞争力、海运产业整体竞争力以及海运企业的竞争力,其意义是不言而喻的。^[3]

通过以上列举的多项海运业国际排名,可以对我国在全球范围内国际航运的地位获得基本的认识,从中看出我国海运业的实力。具体而言:第一,我国实际控制商船队总体排名靠前,居世界第四位,仅排在希腊、日本、德国 3 个海运强国之后,海运业有一定的实力。但是,我国商船队平均船龄偏高,大型船舶偏少且大中小船舶比例失调,商船队的船型结构配置不合理。第二,我国海运实力与贸易实力大体相当。但是,我国海运业存在着难以满足关系到国家经济安全的大宗物资运输需求的问题。第三,我国船公司国际竞争实力仍有待于加强。我国中远集运和中海集运两家班轮公司分别名列世界班轮公司第六位和第七位,实力较强,但是与世界前 3 名大型班轮公司的差距仍在不断扩大。第四,港口的综合服务功能需要提升。目前我国港口发展速度很快,2007 年上海等 3 个港口货物吞吐量进入世界前 10 名,另有 5 个港口的集装箱吞吐量进入世界前 20 名。但是,我国港口的综合服务和聚集效益没有

充分体现,国际中转量明显不足。

二、海运强国的基本内涵和考核指标的再认识

现有海运国家排名并不全面,而且均侧重于硬指标,基本上不涉及软指标,对体现海运大国或海运强国的内涵而言,还存在许多不足。为此,笔者认为海运强国的内涵应该包括两个方面:第一,应该体现出一个国家的海运总体竞争能力;第二,应该体现出一个国家海运业的综合影响能力。只有两者的有效结合与综合运用,才可以体现出国家海运的综合实力,也才可以显示出海运强国的基本内涵。

1. 海运强国的国家海运总体竞争能力^[4]

在国际竞争力分析上,通常可以分为宏观层面的国家竞争力、中观层面的产业竞争力和微观层面的公司企业竞争力3个方面。海运国际竞争力与这3个方面都有一定的联系,但仅就海运强国而言,应主要体现为海运产业竞争力,而以国家竞争力和海运企业竞争力作为必要前提和支撑;换言之,国家海运产业整体的国际竞争力强弱是海运强国的一个必要物质基础。

(1)海运强国与国家竞争力。国家竞争实力是海运强国的必要条件。“国富则产业兴”,国家竞争力的强弱直接关系到海运强国目标的实现。其中,下列国家竞争力指标或内容与海运强国内涵的关系尤为密切。一是国内经济实力竞争力,包括投资、经济部门运行效率等指标。投资可以反映出国内海运投资总额及增长的资本形成竞争力,经济部门运行效率可以反映出海运及其相关服务业实际增长的部门运营竞争力。二是基础设施国际竞争力。随着综合运输的迅速发展,海运业也对与其衔接的陆上交通基础设施提出更高的要求,计算机网络等信息基础设施在海运领域也起着重要支撑作用。三是金融体系竞争力,包括资本成本竞争力、资本市场效率竞争力等指标。资本成本竞争力反映金融体系对海运资本形成的支持程度,资本市场效率竞争力反映港航企业在资本市场上获取资本途径及其难易程度,两者对于一国海运事业的发展起到重要的推动作用。四是政府管理国际竞争力,包括政府运作效率、政府干预、政治稳定、债务负担、政府支出、财政政策等指标。政府的经济政策实施、立法框架、政策方向的一致性、公共服务是否受政治干预、关税管理是否阻碍货物的有效转口,都与国家海运业能否顺利发展密切相关;政府关于产品和海运服务的可靠性立法、政府对价格的控制及针对相关企业和部门的补

贴,也都会直接促进或抑制国家海运事业的发展。五是国际化竞争力,包括汇率、商品及服务出口、国家保护主义、开放度等指标。汇率是一国国际化竞争力的关键组成部分,对于衡量一国海运贸易条件好坏,促进海运业国际资本良性流动,促进一国海运事业的健康发展起到重要作用。六是市场化进程,包括市场经济基本要素、市场发展和政府职能市场化3个方面。当代经济包括海运经济的突出特点之一是贸易和投资的全球化,故此出于发展海运业和赢得国际竞争优势的考虑,要求实现海运业的市场化。

(2)海运强国与产业竞争力。^[5]从关联程度上讲,海运强国与海运产业自身的整体竞争力的关系最为直接和密切。一个国家的海运实力是否强大,是否具有海运强国的素质和内涵,主要是由一国海运产业的整体竞争实力体现出来的。就国家的海运产业竞争力而言,主要包括以下几个方面。第一,海运业市场竞争力,包括港口吞吐能力、船队规模、参与第三国运输比例、产业集中度、本国船队承运本国货物比例、本国船队承运量、本国主要运输企业运价水平、港口硬件设施等指标或内容。一个海运国家要想在海运业竞争中处于优势,就必须提高市场覆盖率,占有更多的市场份额。第二,海运业技术竞争力,包括海运业科研投入、员工知识素质、船舶更新速度、船龄合理性、船舶技术更新投入等指标或内容。海运业技术竞争力主要通过一国海运业的软环境来侧面反映,是海运产业和海运企业长久保持强有力竞争态势的首要条件。第三,海运业资产竞争力,包括船舶融资能力、海运业总产值或增加值、海运企业平均资本回报率、海运企业主营业务平均利润率等指标或内容。海运业资产竞争力主要通过一国海运产业的整体经济效益及其对于海运产业发展的投入力度来反映,同时也针对整个海运业的融资能力等加以考虑。第四,海运业政策环境、宏观管理竞争力,包括政策法律健全程度、货币汇率政策、政府机构效率、海运市场成熟程度、市场竞争规范性等指标或内容。要发展成为海运强国,就必须为海运产业提供一个可靠、稳定和规范的政策管理环境。

(3)海运强国与海运企业竞争力。从微观层面来说,一国海运产业是由众多海运及其相关企业共同构成的。一国的海运竞争力需要海运企业的支持,因此,海运强国与海运企业竞争力也有密切的联系。第一,海运企业市场竞争力,包括公司船队运力和船队市场占有能力等指标或内容。海运企业通过

不断扩大船队规模,开辟新航线来加强对海运业的控制和适应能力,使自己在竞争中处于优势地位。第二,海运企业技术竞争力,包括公司船队持续发展能力和船队运行合理性等指标或内容。海运企业要在竞争中取胜,首先要提高技术竞争力。第三,海运企业资本竞争力,包括公司船队赢利能力和船队资本规模等指标。海运企业资本竞争力主要通过公司及其子公司所有相关税前利润、资产回报率、企业年营业额等因素体现出来。第四,海运企业软环境竞争力,包括公司船队营销能力和船队高科技运用能力等指标或内容。海运企业软环境竞争力主要通过船队服务质量、船队运价水平、高科技运用程度、员工综合素质等因素体现出来。此外,国家海运业综合影响能力、海商海事法律的健全程度及其对有关国际规则的影响程度、海运经营的国际合作与交往程度等一些“软指标”也都能在一定程度反映海运强国的内涵。

三、加速实现中国由海运大国向海运强国转变的若干因素

20世纪80年代以来,中国海运事业得到迅速发展。目前,无论从国际海事组织、联合国贸发会等政府间国际组织,还是英国劳氏、德国不来梅航运物流研究所等国际权威性海运咨询机构针对各种海运相关项目的排名,都可以看出中国已经发展成为名副其实的海运大国,在国际海运及其相关领域具有一定的竞争实力和影响能力。近年来,我国政府交通主管机关明确提出实施“海运强国战略”,2020年实现由世界海运大国向海运强国的转变。

第一,我国经济和社会的总体发展水平将对我国海运强国地位提供全面支持。根据我国的发展规划,到2020年,我国经济总量实现比2000年翻两番的目标,人均国内生产总值超过3000美元,达到当时中等收入国家的平均水平,实现全面小康。届时,我国的国内经济将显著发展,外贸实力明显提高,海运业投资总额大幅增加,与海运业密切相关的基础设施和金融体系更加完善。同时,随着我国的政府管理体制和政府运作效率的提高,我国的海运贸易环境将进一步改善,海运业的市场化进程进一步加快,在国际海运业的竞争中进一步确立优势。

第二,我国海运产业的综合竞争实力将为我国海运强国地位奠定坚实基础。到2020年,我国将全面建成并完善海运主通道、港口主枢纽,基本建立全国统一、公平竞争、规范有序、与国际接轨的海运市

场体系,初步实现水路交通可持续发展。^[6]港口方面,沿海港口能力与吞吐量之比达到1.15,适度超前国民经济发展要求;港口技术装备水平、管理体制、市场运作机制和服务质量达到国际先进水平;建成功能完善的上海国际航运中心和大连国际航运中心,沿海主要港口成为重要的区域性或国际性物流中心,在全球资源配置中的竞争优势明显,发挥较强的国际竞争力。海运方面,中国实际控制的商船队运力规模保持在世界前5位,平均船龄基本达到世界平均水平;五星红旗船舶运力规模适当,结构合理;参与第三国运输比例显著提高,海运服务贸易出口额位于世界前列;海运产业的其他重要指标接近或达到国际先进水平,整体上具有较强的国际竞争力^[7]。同时,水上安全支持保障系统形成完善的立体搜救系统,VTS覆盖全国沿海水域,整体水平达到21世纪初期国际先进水平。

第三,我国海运企业的综合素质全面进步将为我国海运强国地位提供有力保障。2020年,中国海运公司的船队运力、市场占有率、公司的赢利能力和资本规模进一步提升;公司船队可持续发展能力增强,船队运行的合理性提高,船队发展规模适中,结构更加合理,并在公司船队更新程度、船龄合理性、船舶大型化等技术领域确立优势;同时,在公司的管理机制、市场运作机制和服务质量上达到国际先进水平,使企业员工具有较强的营销能力和高科技运用能力,综合素质较高。^[8]

第四,我国海运事业的国际影响力将与海运强国的地位相匹配。发达完备的海商海事法律体系得以建立,并在国际海事仲裁和海事立法中发挥更大的作用,逐步在国际海运事务中发挥重要的影响力和支配力;基本建立全国统一、公平竞争、规范有序、与国际接轨的海运市场体系,广泛和积极地参与制定并遵循现有的国际海运惯例,以适应现代国际航运市场的激烈竞争;在有关国际组织的海运及其相关事务谈判协商与协定遵守上,充分显示出一个海运强国的责任,为国际社会所广泛认可和赞许;海运产业与企业经营的国际合作与交往程度不断加深,真正树立起一个外向型、国际化、现代化的海运企业形象;上海航交所等机构的海运服务功能进一步增强,并在国际海运市场发挥重要影响,等等。可以说,只有我国海运竞争实力“硬实力”和海运影响能力“软实力”协调与同步提升,我国才能够成功实现海运大国向海运强国的转型,才能够达致海运强国的地位。

参考文献:

- [1] ISL. World merchant fleet ranking[J]. Shipping Statistics and Market Review, 2008.
- [2] 2004年世界贸易国家排名[EB/OL]. [2008-08-09]. <http://stats.unctad.org/Handbook/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=1912>.
- [3] DABROWSKI K. Comments on the mechanisms of the world shipping market[J]. Maritime Policy & Management, 1981, 8(2): 85-98.
- [4] 张金昌. 国际竞争力评价的理论和方法[M]. 北京: 科学出版社, 2002: 23-27.
- [5] 龚发金. 区域竞争力评价模型研究[D]. 北京: 北京交通大学, 2007: 1-3.
- [6] 徐 杏. 上海国际航运中心的竞争优势分析[D]. 南京: 河海大学, 2003: 12-16.
- [7] GRUBLER A. The rise and fall of infrastructures-dynamics of evolution and technological change in transport[M]. New York: Physica-Verlag Heidelberg, 1990.
- [8] CULLINANE K. The technical efficiency of container ports: comparing data development analysis and stochastic frontier analysis [J]. Transportation Research A, 2006 (40): 354-374.