

寻找中外货运流向的平衡术物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/510/2021_2022__E5_AF_BB_E6_89_BE_E4_B8_AD_E5_c31_510025.htm 2004年对于世界民航业而言，是自上世纪九十年代以来最好的一个年头，根据IATA的统计，航空货运周转量增长了13.4%。2005年有所下降，18月货运周转量比去年同期增长了3.6%，而运力投放增长了6.8%。亚洲与中东仍然是增长最强劲的地区，分别达到了5%和12.8%。但这些数据隐藏了一个重要的事实，那就是在中国成为世界最大的制造中心带来出口势头强劲的同时，航空货物运输的不平衡性问题已经显得日益严重。根源所在国际航空货运的不平衡根源于国际贸易的不平衡，贸易的不平衡性的主要原因在于各国产业结构和贸易政策。根据中国海关统计，我国在2003年、2004年相对于欧美市场均处于出超地位。其中2004年对美贸易顺差超过800亿美元，对欧洲市场出口顺差达到了334亿美元。造成航空国际货运的不平衡性第二个主要原因在于出口产品结构。海运一直是国际贸易运输的主要方式，而空运在电子产品、纺织品等轻便产品运输方面具有及时、便利的优势。恰巧我国的贸易结构是以轻纺、电子机械产品出口为主，以成套设备、资源类产品引进或进口为主的贸易结构。随着国际竞争的加剧，国外客户对于机电产品和轻纺产品的交货及时性提出了更高的要求，加强产品交付的及时性成为提高产品附加值、增强企业出口竞争力的重要手段，这也直接促进了对于空运的需求。正是这种由于我国自身资源禀赋形成的贸易产业结构，对我国的国际航空货运能力，尤其是出港运输能力提出了很高的要求。图1

就显示了近10年中国航空国际货运量的变化情况，在我国航空国际货运吞吐量不断上升的同时，进出空港的货量绝对差距量也在拉大，突现出这一不平衡性的加剧。在此期间，从中国出港的航空货物量一直大大高于进港的货物量，可以用差异系数来衡量这一不平衡趋势，具体可用下列公式表示：根据测算，1998年以来这一系数一直保持在0.22的水平上。这一差异又集中体现在我国的两大主要出口市场欧盟与美国。根据波音有关人士的说法，1993年以来中美之间的航空货运年均增长13.1%，这些增长几乎全部来自于中国向美国的出口增长，中美间在运输上不平衡性可能达到了7：1的程度，而中欧航线的单向性同样严重，估计达到了4：1。"#F8F8F8" 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com