

2012年物流师考试辅导：集装箱运量与利润反差 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/646/2021_2022_2012_E5_B9_B4_E7_89_A9_c31_646428.htm 国际集装箱运输业内人士似乎都有这么一个看法，近年来韩国与中国的集装箱运输量一直以两位数增长，但是其经营利润却不如人们所想象的那样喜人，甚至发生运量大却赚不到钱的景象。据英国伦敦“集装箱化国际”2004年12月公布的数据，韩国与中国2003年贸易总运量与上年同比增长11.7%，达到178万标准箱，其中从韩国到中国的贸易总运量增长速度最快，年增长率为20%，从2002年的65.5万标准箱上升到2003年的78.7万标准箱。尽管在过去几年韩国制造商把相当一部分生产线和加工厂转移到劳动力资源成本低廉的中国，直至2004年底，韩国出口到中国的高科技和高价值货物贸易运量势头仍然不减。例如2004年上半年韩国出口到中国的贸易货物与2003年同比增长15%，达到96.1万标准箱，而从中国出口到韩国的货物集装箱运量仅仅增长12.7%。值得注意的是，由于中国集装箱枢纽港基础设施发展迅速，大型和超大型集装箱船舶直接挂靠中国上海、宁波、青岛和大连等港口，迄今进出釜山等韩国枢纽港的集装箱支航线船舶的数量每年都在减少。为此，韩国政府正在积极发展距离中国大陆更近的仁川(Incheon)集装箱枢纽港，希望提高这一地区增长势头不减的转口集装箱运量。目前韩国和中国地区集装箱运输的主要经营人几乎都是中国和韩国的承运人，其中实力比较突出的是由14家中国国籍和14家韩国国籍的远洋承运人联合组成的黄海班轮委员会(the Yellow Sea Liners' Committee(YSLC))，主要成员公司有

中韩商船(SMM)、韩国海运(KMTC)、泛洋(PanOcean)、中外运(Sinotrans)、中远集运(COSCON)和中海集装箱运输公司(CSCL)。每年韩国和中国政府有关部门领导人在黄海班轮委员会(YSLC)负责人的陪同下会见和商谈，具体决定各家承运人可以调配集装箱运输船舶的数量，预测贸易的集装箱运量和延伸经营许可证经营期限等等。目前的操作办法是，由黄海班轮委员会(YSLC)决定各家远洋承运人提供运输服务的集装箱船舶的艘数，每一艘准入集装箱船舶分别持有其各自获得批准的有效经营许可证一份，但是黄海班轮委员会(YSLC)并没有强制规定集装箱船舶的单船运力，仅仅规定在100标准箱1000标准箱之间，参与经营韩国-中国运输的远洋承运人可以自行决定其航线、航班和挂靠港口，目前较多的是每周一班或者两班的航线。由于外国远洋承运人和缺少经营许可证的其它远洋承运人均无权参与和经营韩国-中国集装箱贸易运输，因此韩国-中国集装箱贸易运输几乎全部被黄海班轮委员会(YSLC)所控制。至于新加入韩国-中国集装箱贸易航线的新集装箱船舶必须由韩国和中国两国政府部门以及黄海班轮委员会(YSLC)具体商讨决定。例如2004年就有67艘集装箱船获得批准，取得参与韩国-中国集装箱贸易航线的经营权。从理论上讲，增加集装箱船舶可以大量吸收贸易航线上不断增加的集装箱运量，其实则不然，因为随着新船不断投入贸易航线，运力不断提高，航线上市场出现集装箱船舶运力过剩，目前韩国-中国集装箱运输航线上的集装箱船舶数量太多，造成原来稳定、管理有方的韩国-中国集装箱贸易航线似乎是在一夜之间变到“粥少僧多”的地步。与亚洲地区内部(intra-Asia)的其它集装箱运输航线所不同的是，韩国-中国

集装箱贸易航线的各家远洋承运人所经营的几乎都是清一色的快速穿梭服务(preferfastserviceshuttling)集装箱班轮航线，所挂港口大多是两个或者三个港口。有一位韩国集装箱经营人前不久对笔者透露，如果他的集装箱船舶在中国华南港口挂靠超过3个以上，他的集装箱船舶的服务质量难以稳定，经营成本直线上升，亏本难以避免。他最重视的是抓紧船期，赶上集装箱转运期，这是每一艘集装箱班轮必须达到的基本要求，因此他经营的集装箱班轮不追求在中国华南港口扩大集装箱运输的覆盖面，仅仅一艘或者少量集装箱船舶是难以覆盖中国华南港口-韩国港口的整条集装箱航线服务需求量。与中国华南-韩国港口贸易航线不太稳定相比，目前中国华北港口-韩国的集装箱航线相对比较正常。例如在韩国-中国集装箱贸易运输航线所占市场份额达到17%的规模最大的中韩商船(SMM)总共投入5艘集装箱船舶，单船运力分别在272标准箱1125标准箱，总共有4条班轮线，其中包括韩国-天津、韩国-青岛、釜山-青岛、釜山-天津等等。由于受制于经营许可证管理规则，航线内各家远洋承运人常常需要签订舱位租赁协议。例如中韩商船(SMM)通过与韩国海运(KMTC)、泛洋(PanOcean)、中外运(Sinotrans)、中远集运(COSCON)和中海集装箱运输公司(CSCL)签订各种规模的舱位租赁协议，可以把集装箱运输和转运业务扩大到釜山、仁川、广阳、上海、宁波和大连等等。其它远洋承运人的竞争手段也基本如此。不要忘记在韩国-中国集装箱航线经营人中，除了专业集装箱承运人外，还有一定数量的客货轮渡公司也竞相活跃在集装箱运输航线上，其中比较著名的有中韩合资经营的伟东(译音)轮渡公司(WeidongFerryCompany)，从其1990年正式开业以

来，迄今已经载运48万标准箱，每航次可以载运大约200标准箱。轮渡公司在韩国-中国集装箱贸易航线上所占的市场份额一向在10%左右，轮渡公司所提供的集装箱运输服务一直被托运人等客户看好。但是随着投入这条集装箱贸易航线的集装箱船舶数量的增多，轮渡公司的市场份额在逐年减少，此外两个原因是轮渡公司所承运的集装箱托运人和其它客户必须另外交纳一笔保险费，还有运价高，例如伟东轮渡公司所承运的韩国至中国集装箱运价是每只20英尺集装箱650美元，40英尺集装箱1100美元，均高于专业集装箱班轮公司的同类集装箱的运价。目前中国与韩国的集装箱贸易运输经营人之间的业务量相对比较平衡，但是相比之下，韩国方面的集装箱贸易运输经营人在抱怨说，他们最近一年很难赚到利润，关键是来自中国集装箱承运人的激烈竞争。一位不愿意透露姓名的韩国集装箱承运人说，即使在相关承运人之间大家商定每只标准箱运价提高20美元，或者30美元，但是中国承运人却仍然不愿意执行涨价，仍然以相对低廉的运价揽取集装箱。据笔者了解，非常重视市场自由竞争机制的中国承运人所经营的集装箱班轮往往在船舶劳动力、船舶维修保养等方面的成本比韩国同行低廉，即使中国承运人所出的运价低于韩国同行，其利润仍然高于韩国。因为韩国集装箱班轮公司在经营成本方面根本无法与中国同行竞争，目前不少韩国集装箱经营人考虑暂时减少在韩国-中国集装箱航线的运力，个别承运人甚至准备退出，例如在韩国-中国集装箱航线的运量涨势劲挺的情况下，中韩商船(SMM)的公司发言人竟然在2004年12月份宣布不打算在2005年扩大集装箱运力。相关推荐：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