

经济全球化的度量与航运自由化

杨 靳 廖少廉

摘要: 经济全球化的定义为国际套汇成本的下降, 则衡量经济全球化的指标较多, 其中国际航运运费率是一个重要的指标。国际航运运费率的高低如同关税对国际贸易的影响一样, 影响国际贸易的发展。国际航运市场运输运费率的高低除国际航运成本之外, 主要取决于国际航运市场的市场结构, 航运市场的自由竞争是国际航运运费率较低的保障。当今国际航运市场存在较多非自由竞争因素, 但随着经济全球化浪潮, 航运市场近年也呈现航运自由化的趋势。本文拟阐述当今航运市场现状, 并分析航运自由化前景。

关键词: 经济全球化 航运自由化 国际套汇成本

一、经济全球化与航运自由化

经济全球化可理解为商品、服务和生产要素的市场一体化, 即商品、服务以及生产要素如资本、劳动力、土地和管理才能的国际流动没有障碍, 导致国际套汇成本的下降。按照上述定义, 经济全球化程度应当体现在商品和要素市场的一体化程度上。在商品市场的一体化方面, 国际航运运费率、信息不对称和贸易管制程度能较好地反映一体化的程度; 在要素市场的一体化程度上主要是资本市场和劳动力市场。而资本市场可以区分为金融市场与实际资本市场(特别包括外国直接投资 FDI), 因为国外借贷与 FDI 相比较, FDI 流入本国的限制相对困难; 劳动力的流动与劳动力的技术水平有关, 较高的技术劳动力一般能逾越知识和语言等方面障碍; 最后一种促进全球化的交易是知识的传播和扩散, 任何在多国公司之间或者以专利和许可证的贸易信息都是全球化的重要促进力量。最能衡量商品和要素市场一体化程度的指标是商品和要素市场交易障碍的多少, 如关税、配额、资本流动的开

放程度以及国际运输成本; 也可以采用套汇成本下降的结果导致交易量的大小; 此外套汇成本下降会导致各国商品和要素价格趋于一致, 因而不同国家商品和要素价格的差异也可以衡量一体化程度; 最后一个指标是全球资本开放, 导致一国资本在全球配置, 资本的分散程度也是全球化的一个精确指标。

表 1 是采用不同指标衡量全球化程度的结果, 从表 1 可以看出, 在商品市场, 采用限制数量衡量的全球化程度已经达到较高程度。第二次世界大战结束以来, 商品市场经历了一个巨大的自由化过程。八轮关税总协定(GATT)谈判, 关税平均从 50% 下降到不到 5%, 此外从 1920-1990 年之间, 班轮运输, 尤其是集装箱班轮运输, 大大降低了运输成本, 全球航运运费率下降了三分之二以上。结果世界贸易的增长速度大大超过世界国内生产总值(GDP)的增长速度, 从 1966-1994 年, 世界贸易增长速度为年均 4.6%, 而真实世界 GDP 的增长仅仅 1.8%。

表 1 经济全球化程度衡量表

	国际价格差异	交易量	资本分散程度	实际限制
商品市场	购买力平价+ 一价定律+	国际贸易/GDP++	—	关税/非关税+++ /+ 运输成本+++
金融市场	利息率 无风险利率+++ 风险利率+	储蓄投资比例+ 金融资本/GDP+++ 证券投资+	证券分散	资本控制++ 技术交易成本+++
实际资本市场	真实利率+	外国直接投资/GDP+	外国直接投资的数量	资本控制++
劳动力市场	技术工人 0	流动规模+	移民/劳动力数量+	移民法律与限制 0
知识和信息	—	专利与许可证	技术专利数量	专利法律信息技术 传播成本+++

注: 0、+、++、+++ 分别表明全球化程度为: 差、较低、较高、高。

虽然关税和国际运输费率都是衡量经济全球化的两个重要指标, 但大多数经济学家较多关心关税对商品市场一体化的影响。如古典经济学家亚当·斯密和大卫·李嘉图在讨论国际贸易理论时, 常常把运费对贸易的影响忽略掉, 在关贸总协定(GATT)的八轮谈判中, 谈判的核心也主要围绕关税和非关税壁垒。但航运与贸易就像一辆车的两个轮子, 没有航运的迅速发展, 就没有今天的商品市场高度一体化。特别在今天关税壁垒下降到只有 5% 的情况下, 运输成本对商品贸易的影响尤其重要。如 1700 年, 从印度运输茶叶到英国仅 42 吨; 1844 年英国铁行航运公司开辟了从英国到印度的

加尔格答的班轮运输后, 1850 年英国的茶叶进口量达到 25000 吨; 1950 年英国的茶叶进口量更是达到 25 万吨。而 2000 年 9 月, 天津港 50 万美元的柳制品因为运输费率上涨而被迫取消出口。

国际航运运费率对商品市场一体化的影响, 虽然与关税的效果一样。但是, 国际航运运费率是一种经济障碍。关税是一种政治障碍。政治障碍可以通过国际协商解决, 而经济障碍受市场影响较大, 经常随市场而波动。今天运费率下降到较低水平, 明天运费率也可能上涨到较高水平。但如果把竞争引入航运市场, 增加航运市场的效率; 改善航运企业外部环

境,增加航运企业的外在经济,降低国际航运成本,仍然可实现或者维持航运费率在较低水平。为了实现上述目标,“航运自由化”是一条较好途径。航运自由化的本质就是要使航运市场实现新古典经济学完全自由竞争市场理论,航运运费趋向边际成本定价,并最终达到资源最佳配置,促进国际贸易的加速发展,实现全球社会福利的最大化。而现实中则要求各国尽量减少对航运市场的干预,反对航运市场的垄断。

二、当今国际航运市场的非自由化因素

阻碍航运自由化的因素主要包括国籍歧视、市场准入与运输资格的认可性歧视、政府补贴、班轮公会的垄断以及方面旗船等五个方面。

1. 国籍歧视

国籍歧视主要包括一系列来自政府对运输货物和航行船舶所执行的行为和压力。这些行为把航运的竞争原理抛弃到一边,而将货物交给一些效率低下的承运人从而模糊了航运服务的实际成本。概括起来主要包括如下几个方面:

(1) 进口许可。一些国家使用许可制度来确保货物被本国承运人承运。这种互相设置障碍的行为阻碍了国际贸易的增长,反过来又减少了航运贸易的增长。

(2) 对船舶运输的关税和其他费用的歧视。这些费用主要包括港口装卸、灯塔费、牵引费、咨询费、运费税收。这些费用歧视在一些国有港口尤其普遍。

(3) 政府管制。一些国家常常将政府物资交给本国商船。

(4) 交易控制。交易控制的操作提供了数不清将货物交给本国商船承运的行为,这种行为要么出于义务,要么是出于本国商业利益上的考量。

(5) 双边贸易协议。许多国家采用双边贸易协定的形式来排斥第三方的承运。

2. 市场准入与运输资格的认可性歧视

大多数国家至今仍然禁止外国船舶从事本国沿海货物运输,除非从本国找不到船舶运输该货物,即使允许,运价也比市场运费低得多。此外有些国家还选择性地规定一些货物本国船舶运输的比例在 50% 以上,而且有些国家还明文规定本国 500 载重吨以上的船舶租赁给外国承租人,必须经过政府部门的认可。

3. 政府补贴和私人行为扭曲了国际航运市场的竞争

在航运界,政府对航运公司的补贴相当普遍。如丹麦和新加坡分别对马士基和海榭的金融资助,使其能购买海陆和美国总统轮船公司。这种政府资助企业兼并其他企业的行为不但扭曲了竞争的公平性,而且增加了航运市场的垄断势力,因为垄断势力来源于行业需求弹性、本行业厂商数量以及厂商之间的相互关系。政府资助本国企业兼并其他航运企业势必减少航运市场上航运企业数目,因而增加垄断势力。政府补贴的形式主要包括:为了鼓励报废和建造新船的造船补贴、造船融资、在特殊时期的经营补贴、燃料折扣、船舶保险融资。

4. 班轮公会导致市场的垄断势力存在

自从英国的铁行(P&O)于 1844 年开辟第一条从英国到远东的班轮航线后,1875 年 8 月,为了稳定运价,在当时的英国到印度的加尔各答班轮航线上,第一家班轮公会正式成立。班轮公会的鼎盛时期是 20 世纪 70 年代,当时班轮公会的数量超过 360 家。今天,集装箱运输的广泛普及虽然大大削弱了班轮公会的势力,但在世界三大干线上,班轮公会的力量还相当强大。由于班轮公会的一般性运费政策中限制班

轮成员进行运价和服务质量的竞争,班轮公会的运价常常要比非班轮公会的价格高,因而班轮公会类似于一个半垄断组织。

5. 方面旗船扰乱航运市场正常经营秩序

方面旗船又叫开放性国际登记,它是为提高船东的国际竞争力,而给予船东一种到他国登记从而获得优惠的税收、廉价的船员、较低的安全标准以及享受特殊非公司待遇的登记方式。这种优惠主要取决于登记国的国际船舶登记政策。最早的国际开放性登记开始于 20 世纪 20 年代,当时的美国船东到巴拿马进行登记,悬挂巴拿马国旗。提供这种方面登记的主要国家包括巴拿马、利比里亚、新加坡、塞浦路斯和所罗门。

上述五个方面的因素是阻碍当今航运市场自由化的主要因素。这些因素限制了航运市场效率的提高,导致了船东的运输成本上涨,最终影响到国际贸易的发展,阻碍了经济全球化的进程。

三、世界贸易组织原则引入航运市场的可能性

若能将世界贸易组织(WTO)的自由竞争原则、非贸易歧视原则、以及不对贸易进行不公平鼓励原则引入到航运市场,则上述 WTO 原则能较好地解决上述五个方面问题,因为航运市场中的国籍歧视、方面旗船和运输资格认可性歧视违背了非贸易歧视原则;政府补贴违背了不对贸易进行不公平鼓励原则;班轮公会的半垄断则违背了自由竞争原则。WTO 海运谈判自 1991 年下半年开始进入实质性阶段。谈判是按照服务贸易总协定(GATS)的有关规定,通过多边、双边结合的形式进行的。乌拉圭回合谈判期间,各国对海运业的概念、分类以及谈判的具体内容等问题基本达成共识。海运业的谈判集中在国际海上运输、海运辅助服务和港口服务三个方面,其中国际海上运输包括班轮和非班轮市场;海运辅助服务包括船代、货代、装卸、仓储、集装箱场站、结关等六项业务;港口服务指靠泊、货物装卸、供油、供水、引航等通常发生在港口的与船舶有关的服务。

乌拉圭回合谈判期间,约有 50 多个国家参加了海运谈判。不同国家集团对海运谈判都表现了极大重视。但对谈判的期望各不相同。北欧、欧盟、日本、加拿大等极力要求达到高水平的航运自由化,非洲国家则坚持《联合国班轮公会行动守则公约》的规定,实行货载分配原则,而美国的态度则相当消极。在谈判接近尾声时由于欧盟与美国在农产品、音像产品等其他方面的分歧,以及美国在开放海运市场方面的实际困难,导致双方没有就海运开放问题达成一致意见。最后只有 32 个国家(大多数为发展中国家)对海运作出了承诺,而欧盟、美国及大多数 OECD 国家均撤回了让步和开价。1994 年 4 月举行的结束乌拉圭回合谈判的部长级会议决定设立海运谈判组,继续进行海运谈判,并于 1996 年 6 月以前结束。

海运谈判组自 1994 年 5 月以来共进行了 16 次会议并同时进行了双边市场准入谈判,但由于美国不愿意作出实质性让步而导致谈判失败。1995 年 1 月 1 日 WTO 成立后,WTO 服务贸易理事会因而作出了暂停海运谈判的决定。

2001 年,新一轮西雅图回合谈判将继续在美国举行,航运是否会达成协议,很大程度上取决于美国的态度。美国对航运的态度对国际航运业具有重要影响。如 1893 年,美国国会通过了《哈特法》(HARTER ACT,1893)。(下转第 121 页)

易自由化,从各个方面对各国经济主权进行无情侵蚀,这不仅深刻地改变着世界经济的面貌,而且也使一个国家的主权,特别是发展中国家主权的本质发生一定的变化。

(2)经济全球化与区域经济一体化的发展加剧了经济发展不平衡。这种不平衡表现在发达国家与发展中国家的收入差距拉大,也表现在区域集团成员与非成员经济待遇上的差别。中国也要经受经济发展不平衡规律的考验。

(3)国际投资、国际贸易的自由化发展使中国国内市场受到冲击。关税降低以及非关税壁垒的削减使国内市场中“幼稚工业”不能得到保护;发达国家跨国公司的扩张更是挤占了国内市场份额;大量国际游资冲击着国内不完善的金融市场,以至于不得不依赖强硬的资本项目管制,但这并非长远之计。

(4)在市场边界的扩大和国外跨国公司的广泛渗入的背景下,大批人才可能会因高薪高职的吸引而流向国外或外国经济主体之中,造成人才的流失。

面对经济全球化和区域经济一体化的正负面影响,趋利避害,积极融入经济全球化和区域经济一体化的进程,勇敢迎接挑战,是中国的唯一选择。为此,中国应采取如下对策:

(1)维护国家经济主权,保证经济安全,这是基本前提,但还应充分把握机遇,吸引外资,发展跨国公司和国际贸易,以增强国家综合国力,即国际竞争能力。在提高对外开放程度的同时,降低对外依赖程度,掌握对外开放的主动权,积极参加国际性组织或区域性组织,积极参加它们的活动,争取中国

在国际经济舞台上的发言权和世界经济规则的制定权。(2)加强政府的宏观调控能力和驾驭经济的能力。一方面,政府要制订出有利于参与经济全球化和区域经济一体化进程的经济政策;另一方面,政府要注意防范国际化甚至全球化的经济风险。并且要善于吸取国际经验和教训,尤其是吸取东南亚金融危机的教训,积极利用国际资本,并加快金融业改革步伐,加强其金融风险防范意识。(3)要借经济全球化和区域经济一体化的契机,大力推进经济结构的战略性调整。我们要从国际分工的新特点出发,根据中国的具体情况和比较优势,优化出口商品结构,进而利用国际资金和部门间的联系效应,促成经济结构的战略性调整——积极调整农业结构,大力发展新兴产业和高技术产业,努力发展第三产业。

注释:

路爱国:《全球化与资本主义世界经济——经济全球化综述》,载《世界经济》,2000(5)。

国际货币基金组织:《世界经济展望(1997)》,北京,中国金融出版社,1997。

王学玉:《从国际化到全球化》,载《世界经济与政治》,2000(8)。

雷达、于春海:《经济全球化影响的制度思考》,载《世界经济》,2000(4)。

(作者单位:武汉大学世界经济系 武汉 430072)

(责任编辑:陈永清)

(上接第117页)在该法中,美国立法者率先提出了承运人过失免责条款,开创了承运人航海过失免责的先河。之后的一百多年,该法的立法精神一直为世界主要国家和有关国际公约所沿用。又如1964年,在联合国贸发会议(UNCTAD)77国集团提出了一个旨在保护发展中国家航运的货载保留原则,即4-4-2原则,由于美国的坚决反对,并拒绝签字,导致该原则一直得不到执行。由此可见美国的态度对航运任何国际协议的成功执行至关重要。美国在西雅图会议上是否支持将航运纳入WTO呢?从分析美国的利益角度来看,将航运纳入WTO是有利于美国的。第一,美国是经济全球化的主要创导者,经济全球化是美国经济学界的主流,全球化的核心内容是新古典经济学的自由化,而航运纳入WTO是航运自由化的主要标志。因此,美国不可能自己是一个货主大国,而不承诺开放航运市场。第二,从美国近年所制定的法律来看,也在逐渐将航运视为一个普通行业对待,放弃过去一贯保护、补贴的态度。如《1999年海上货物运输法(草案)》中,取消承运人航海过失免责权利,提高承运人赔偿单位责任限额,扩大海上货物运输法的适应范围等。其实质是将航运企业纳入《公司法》,并最终纳入WTO的管辖范围。第三,美国经济学界近年掀起一股对传统经济学的反思,先是对金融领域的各种管制的反思,并最终导致金融自由化;然后是对人才管制的反思,并逐渐放宽对人才流入与流出的管制;最近对航运的反思主要集中在航运业。其结论似乎是“对本国航运的补贴是对外国居民的纳税”,“航运对于一国以内需经济为主导,而非出口导向型经济的国家来说,港口和航运的投资似乎没有必要,最好交给在航运业具有要素禀赋的国家来

经营”,“航运业并不是一个投资大、收益小的行业。而是由于一些没有要素禀赋的国家,也从事该行业的竞争,这主要是由于航运经营环境差所导致的”。第四,美国主导的经济全球化要得到彻底的执行,首先要率先开放本国未开放的领域,即使在该领域不具有绝对优势。从上述分析看,航运作为一个单独议题,一定会纳入WTO。从美国国会批准SEA-LAND与APL出售案似乎可见美国正在为航运自由化的目标作准备。

四、结论

在衡量经济全球化的重要指标关税和运输成本中,在关税下降到仅仅5%的情况下,国际航运费率是一个重要的经济指标。只有通过航运自由化,才能解决当今航运市场存在的五种阻碍航运自由化的障碍。如果能将航运贸易纳入WTO框架,通过WTO的机制来制约航运市场,则可以达到消除航运市场中上述航运自由化的障碍,实现航运自由化。航运贸易能否纳入WTO,在很大程度上取决于美国的态度。美国作为经济全球化的主要推动者,将航运纳入WTO应当是一个时间的问题,而不是一个是否纳入的问题。

注释:

《International Financial Statistics, Yearbook (1996)》

《航务周刊》,2000(53),20页。

即贸易双方各承担40%的货载,20%由第三方承载。

(作者单位:厦门大学南洋研究所 厦门 361021)

(责任编辑:金萍)