

我国集装箱工业发展前景

Prospects for the Development of China's Container Industry

杨 炯

(清华大学经济管理学院,教授 北京 100084)

王贵清

(中国机电产品进出口商会)

集装箱工业是随着贸易的发展逐步兴起的产业。集装箱既是集装箱运输工具,又可作为商品的包装物。18 世纪英国人首先提出了集装箱运输的设想,19 世纪欧洲将集装箱用于公路运输和铁路运输,后来美国人首先将集装箱用于海上运输。国际标准化组织 104 委员会为集装箱生产制定了标准。目前世界已形成了 3 大集装箱运输航线:远东—北美航线;远东—欧洲、地中海航线;北美—欧洲、地中海航线。

通常集装箱分为:干货集装箱、冷藏集装箱、敞顶集装箱、台架式集装箱、平台集装箱、散货集装箱、罐式集装箱等。

一、世界集装箱行业的发展历程

世界集装箱产量与世界海运量发展是密切相关的,世界集装箱产量如图 1 所示。

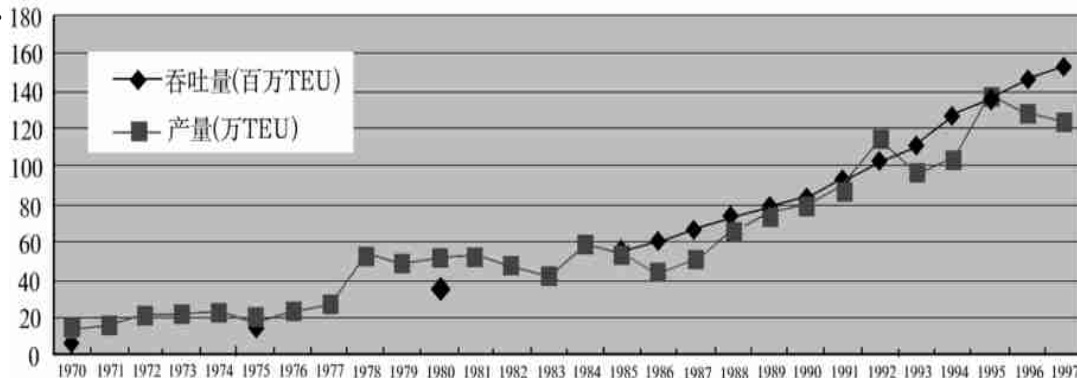


图 1 世界集装箱吞吐量和世界集装箱产量

近年来,人们对运输市场发展持乐观态度,船东们订造了大量集装箱,使世界集装箱产量持续快速增长。然而,由于亚洲金融危机的影响,世界集装箱产量近几年不会有大的增长。

80 年代初,集装箱工业主要集中在日本,其产量占世界的 50 % 以上,随着日本进出口产品结构的调整和日本劳动力成本的上升,集装箱生产转移到韩国和我国台湾省。80 年代后期,韩国和台湾的集装箱产量约占世界总产量的 2/3。

随着台湾和韩国经济的发展,由于其进出口商品结构的变化,技术密集型产品出口的迅速增长和劳动力成本的上升(劳动力成本大约以每年 20 % 的速度递增),导致集装箱产业转移至中国大陆、泰国、马来西亚及印尼等国家。我国经济迅速发展、出

口量的迅速增长,以及劳动力成本低廉、投资环境良好,使得集装箱制造业高速发展。到 1992 年,我国已建成 30 多家集装箱生产企业,逐渐成为世界集装箱主要生产国。

由表 1 可以看出,我国集装箱产量占世界 60 % 以上。从品种来看,我国以生产干货箱为主,韩国、日本、欧洲、美国、南非则以生产冷藏箱为主。

二、世界集装箱需求预测

集装箱行业关心的是总需求量,集装箱总需求量决定了集装箱工业的发展前景。为此,笔者对 2005 年前世界集装箱总需求量进行了预测。众所周知,1997 年 7 月爆发的亚洲金融危机,对东南亚地

表 1 集装箱产量分布 单位:万 TEU		
国家和地区	1996年集装箱产量	1997年集装箱产量
中国	75.0	79.0
东南亚	14.0	9.5
韩国	7.5	5.5
台湾	5.0	3.5
印度	4.0	4.5
日本	0.7	0.9
美洲	4.7	4.7
西欧	8.4	8.0
中/东欧	6.5	6.8
南非	2.7	2.0
其他	0.5	0.5
全球共计	129	125

区经济造成了灾难性的打击,对世界经济也产生了不可低估的负面影响。同样,对集装箱运输也产生了相当大的影响。金融危机重灾国货币贬值、通货膨胀加剧、经济萎缩、进出口大幅度下跌、集装箱运输量下滑。只有这些国家经济进入恢复期,原材料进口和集装箱运输量才能恢复。然而,亚洲金融危机不会使世界航运市场一蹶不振,只能减缓其发展。

采用自回归模型对世界集装箱保有量进行预测。世界集装箱保有量如图 2 所示。世界集装箱保有量和增长率预测值如表 2 所示。

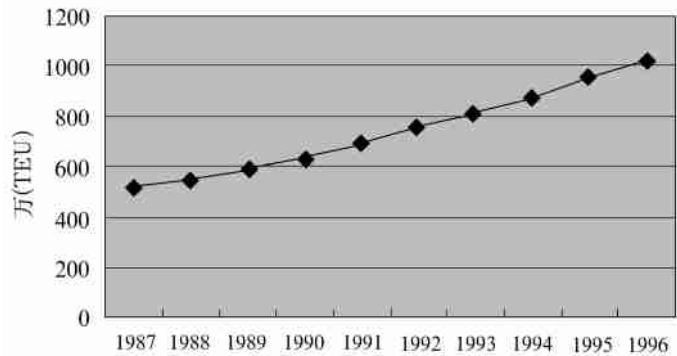


图 2 世界集装箱保有量(万 TEU)

表 2 世界集装箱保有量和增长率预测值							
年份	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
集装箱保有量	1 166.78	1 223.13	1 279.49	1 335.85	1 329.21	1 448.57	1 504.92
(万 TEU)							
集装箱保有量增长率 (%)		4.83	4.61	4.40	4.22	4.05	3.89

三、我国集装箱工业前景预测

1. 我国集装箱运输的发展

改革开放使我国海洋运输业获得高速发展,极大促进了集装箱工业的发展。全国有150多家航运公司从事国际集装箱运输,集装箱船队总载箱能力达26万 TEU。已形成上海、大连、青岛、天津、深圳港等为

中心的集装箱中转枢纽港,多式联运在我国已获初步发展。我国有集装箱班轮国际航线 129 条、2 249 次航班。目前有 40 多个港口从事集装箱装卸业务,拥有集装箱专用泊位 57 个,这些港口与内地一般有高等级公路或干线铁路相连,集装箱运输在我国具有良好的发展前景。

2. 我国集装箱工业

80 年代末,我国对外贸易高速发展,适箱货源增多,出口重箱大于进口重箱,从而使集装箱工业迅速发展。截至 1998 年底,集装箱生产企业已达 41 家,年生产能力为 148 万 TEU,生产整箱的企业职工近 3 万人。我国集装箱产量如表 3 所示。我国已形成以中国国际海运集装箱公司和中外合资集装箱公司为代表的一批集装箱制造企业,它们主要分布于广东、深圳、福建、上海、浙江、江苏、山东、河北、辽宁。世界上主要箱东都有我国的集装箱订单,如 1998 年有 96 家箱东在我国订货。

表 3 我国集装箱产量(万 TEU)				
年份	世界集装箱产量(万 TEU)	我国集装箱产量(万 TEU)	我国占世界集装箱比例 (%)	我国集装箱产量增长率 (%)
1987	50.70	2.00	3.94	
1988	67.00	2.80	4.18	40.0
1989	76.50	4.00	5.23	42.8
1990	80.00	5.50	6.88	37.5
1991	91.00	12.00	13.19	118.18
1992	115.00	19.00	16.52	58.33
1993	97.00	25.00	25.77	31.58
1994	105.00	45.05	42.9	80.0
1995	138.60	69.50	50.1	24.45
1996	126.30	75.20	59.54	7.58
1997	125.00	79.30	63.44	5.45

我国国民经济持续快速发展、对外贸易的高速增长是集装箱工业发展的重要基础。我国集装箱企业 90%以上是中外合资企业,它们在资金、技术和管理方面具有一定优势。另外,我国劳动力成本低廉,从而提高了我国集装箱的竞争力。

1987 年 ~ 1990 年是我国集装箱工业的投入期,1991 年 ~ 1995 年为成长期,从 1996 年开始进入成熟期。其生命周期发展趋势如图 3 所示。

可用波士顿矩阵分析我国集装箱工业的发展潜力和优势。波士顿矩阵纵坐标为销售增长率,横坐标为相对市场占有率。相对于我国出口总额占世界贸易总额的 2.38%,以及我国出口额增长率为 16.85%来说,我国集装箱在 1988~ 1995 年均处于明星相限,其发展潜力较大,即属明星产品;1996 年开始,集装箱处于低增长率、高市场占有率状况,我国集装箱处于金牛相限,即属于金牛产品。因此,我国集装箱 1996 年开始进入成熟期。

3. 我国集装箱市场需求预测

笔者对 2005 年我国集装箱市场需求量进行了

预测。我国集装箱产量与影响因素间关系如图 4 所示。

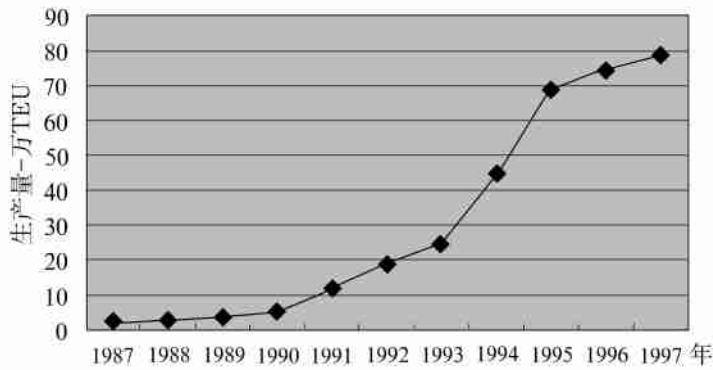


图 3 我国集装箱行业生命周期发展走向

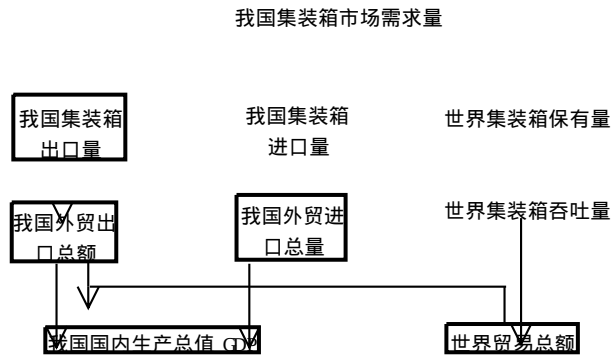


图 4 我国集装箱市场需求预测模型框图

我国集装箱市场受多种因素影响。世界经济是世界贸易的基础，世界经济和世界贸易从根本上决定了世界对集装箱的需求量。某一地区对新集装箱的需求量，除了受世界经济和世界贸易的影响外，还受本地区经济和对外贸易的影响，也受本地区价格水平的影响。

根据对集装箱市场的分析，建立了集装箱市场需求量预测模型，该模型共有 9 个变量（内生变量 7 个、外生变量 2 个）、7 个方程。样本区间上限为 1987 年、下限为 1998 年。（具体公式、计算过程从略）

应用模型对我国集装箱市场需求量进行了预测，其结果如表 4 所示。

表 4 我国集装箱市场需求量预测值（单位：TEU）

年份	2000	2001	2002	2003	2004	2005
集装箱需求量 (正常值)	85.57	87.24	88.90	90.80	93.11	95.95
集装箱需求量 (乐观值)	89.02	93.48	98.48	104.22	110.87	118.54
集装箱需求量 (悲观值)	82.14	81.12	79.58	77.85	76.13	74.56

其中，正常值预测的条件为，我国 GDP 年增长

率为 7%、世界贸易总额年增长率为 4%。乐观值的条件为，中国 GDP 年增长率为 8%、世界贸易总额年增长率为 5%。悲观值的条件为，中国 GDP 年增长率为 6%、世界贸易总额年增长率为 3%。敏感性分析结果指出，世界贸易总额增长率变动对我国集装箱市场需求影响大；我国 GDP 增长率变动对我国集装箱市场需求影响小。

四、结语

我国集装箱工业发展的历史说明，我国集装箱需求量主要受集装箱进出口运量差值的制约。集装箱进出口运量差值反映了适箱货源的多少，适箱多则对集装箱的需求增大。这一态势显然与我国外贸总额和商品结构有关。

改革开放以来，我国对外贸易高速发展，出口产品中制成品比率已高达 83%，扭转了出口产品以初级产品为主的局面。然而在制成品出口中，是以低技术含量、低附加值的初级制成品为主，在相当长一段时间内这种状况不会有很大变化，即出口额与集装箱运量之间比率不会发生太大变化。从近年来我国集装箱进出口量统计来看，出口与进口量的差值大约在 100~130 万 TEU 之间，估计在 2005 年前这个差值变化不会太大。

当我国进出口商品结构的变化导致集装箱进出口运量进大于出时，集装箱工业就会从我国转移到其他地区，这是一个不以人的意志为转移的客观规律。日本曾经保持了 10 多年世界集装箱生产大国的地位，韩国也保持了大约 10 年。目前我国是集装箱生产大国，但由于我国整体工业化水平尚不高、外贸进出口商品结构调整尚需较长时间，所以我国作为集装箱生产大国的地位估计大约可保持 14 年左右。我国应充分利用余下的 7 年左右时间，协调发展集装箱工业。

参考文献

- [1] 朱嗣麒. 浅谈如何促进我国集装箱工业正常发展. 集装箱化 1996(12)
 - [2] 蔡观译. 亚洲金融危机对世界集装箱海运的影响及对策. 世界海运, 1998(5)
 - [3] 登上世界王座的中国集装箱制造业. 马俊译自《Cargoware International》, Nov. 1993
 - [4] 章鹤. 国际集装箱市场浅析. 集装箱运输信息, 1998(10)
 - [5] 贾大山. 近 10 年海运集装箱运力供求分析. 集装箱化, 1998(4)
 - [6] Containerisation International Yearbook 1995, 1996
 - [7] Yu Laibao. Prospects for Container Multimodal Transport In the Yangtse Delta. '98 Marine Port China Conference
 - [8] China Set's New Box Prices. World Cargo News. April. 1997
- (责任编辑 肖庆山)