# 马克思海运服务贸易思想对现代海运的启示

来源：网络 作者：逝水流年 更新时间：2024-06-13

*一、引言 改革开放三十多年来，中国经济取得了高速发展，2024年中国对外贸易总额突破4. 16亿美元，超越美国成为全球第一货物贸易大国。但是作为贸易的派生需求，我国航运业一直处于巨额逆差状态，逆差额从2024年的39亿美元增加到2024年...*

一、引言

改革开放三十多年来，中国经济取得了高速发展，2024年中国对外贸易总额突破4. 16亿美元，超越美国成为全球第一货物贸易大国。但是作为贸易的派生需求，我国航运业一直处于巨额逆差状态，逆差额从2024年的39亿美元增加到2024年的450亿美元，预计未来十年我国海运服务贸易逆差可能突破1000亿美元。关于货物运输，以往的学者更多关注交通运输业，大量研究集中在国内的公路、航空和水路运输领域，而对于海运方而的研究成果相对较少。由于我国进出口贸易额一直处于世界前列，随之产生了大量的海运需求，所以海运服务贸易问题成为学者关注的重点。

而对当前航运业的严峻经营形势，笔者从马克思的理论基础出发，分析马克思对航运和贸易的研究思想，认为发展我国当代海运业，特别是对于建立现代化的港口城市、国际航运中心、船舶制造业仍然具有重要的理论指导意义。同时，马克思从国际分工、世界市场和国家贸易等角度分析了它们与航运之间的关系，从生产力和生产关系的辩证关系角度出发，马克思认为贸易和航运有着密不可分的关系，特别是工业革命年代，贸易和航运几乎同时兴起，共同发展至今。那么目前我国的海运服务贸易为什么逆差如此之大?这必须从我国海运服务贸易的结构、分工、竞争与管理等方而来综合考虑。目前该领域的研究文献很少，如有学者推崇国货国运，但笔者认为那是一种贸易保护主义思想，即使采取措施让更多的出口商选择中国海运企业，也并不能有效提高中国海运企业在全球市场的核心竞争力，更不利于中国企业的长远发展，甚至会造成更多的贸易摩擦。要提高中国海运企业的国际市场竞争力，还应多措并举，尤其要采用市场化手段解决发展中的问题，也可以从马克思关于贸易和航运思想中找到解决办法，包括航运与贸易的关系，贸易如何促进航运的繁荣等。因此，认真学习和借鉴马克思主义贸易与航运经济思想，对于促进我国对外贸易和国际航运的可持续健康发展，将我国建设成贸易强国与国际航运强国具有重大的战略意义。

二、马克思关于海运服务贸易思想的现代启示

从国际分工的角度来看，海运服务贸易是国际贸易的一种派生需求，国际贸易货物运输量的80%以上通过海运来完成。海运服务贸易主要是通过船舶等运输工具运送货物或旅客从而获得服务收益的一种服务方式，主要包括海上运输服务、海运辅助性服务和港口服务。马克思认为，一国的劳动进行国际分工后产生国际价值，而这种国家价值是遵循国际价值规律的，当一国的分工处于生产技术落后、劳动生产率低的时候商品价值就会高于国际价值，就会丧失国际市场竞争力。而我国加入WTO后，海运业存在过度开发的现象，国外企业享有我国海运的国民待遇，不利于我国海运企业逐步适应激烈的国际市场竞争。同时我国的海运企业应该更多参与第三方物流(3PL)和第四方物流(4PK)的分工中去，通过专业化的国际物流服务来进行海运操作，为国际贸易企业提供完整的、便利的供应链服务。在企业内部，也要加强不同劳动的分工合作，借鉴优秀企业的经验，不断提高经营管理水平。

从世界市场的角度来看，马克思认为，在国内，商品的价值则由国内社会平均必要劳动时间实现;而一旦商品进入世界市场，商品的价值则由世界社会平均必要劳动时间来实现。世界市场是包括国内外市场共同构成的整体。我国海运业进入世界市场的同时，国外的海运企业也进入中国市场，但是由于中国海运业整体的社会平均必要劳动时间相对较高，导致我国的国际运输业务往往会选择国外企业，因此中国海运业必须重视船队建设，提高企业生产效率。

从产业结构来看，我国工业发展迅速，而与其他航运发达国家相比，服务业占比还不高。在海运服务贸易领域，首先是从业人数较少，从业人员的经验和国际化业务能力还较低。其次是我国的国际物流供应链条还不够完整，相关行业衔接不够通畅，比如航运企业与外贸企业的衔接，航运企业与海关的衔接，航运企业与港口企业的衔接，航运企业与陆地物流企业的衔接等不够通畅，整个供应链的合理优化对于我国航运业的发展至关重要。第三，我国航运业的产业主体结构分布不尽合理，国有企业和众多的中小企业形成直接竞争。一方而，中小企业为了维持自身发展，不断降低运输价格，争抢运输机会，形成恶性竞争;另一方而，国有大型航运企业拥有更多国家政策和资源的支持，改革动力不足，企业发展滞后，市场竞争意识不强，亟须优化产业布局。第四，我国海运服务贸易还没有得到足够的重视，航运企业国际竞争力较弱，特别是在低碳经济条件下，如何提高我国的船舶技术水平成为一项亟待解决的课题。

从国际贸易的角度来看，马克思认为国家贸易处于再生产的中间环节，航运促进了国家贸易方式的改变。随着跨国企业全球投资步伐的不断加快，众多跨国企业到我国进行投资，促进进口贸易发展，同时，在我国生产的产品两头在外，这些跨国企业也将商品销往世界各地。然而，国外企业更偏好于选择国外船队进行运输，这不利于我国海运业的长远发展。

三、推动中国海运服务贸易发展的对策建议

1大力提高航运劳动生产率和生产技术水平。马克思认为，科学技术是第一生产力，社会劳动生产力首先是科学技术的力量，只有将大量的自然力和科学技术并入到生产过程才能大幅提高劳动生产率。在运输环节，应大力提高海运业技术水平，加快国际物流设施、服务、货物运输和包装、流通加工的科技创新，加强与世界各国开展国际物流方而的技术交流合作，提高物流环节的科技含量和劳动生产率。要建立航运业现代信息服务技术体系，加强海运企业与贸易企业的联系和沟通，在双方信息对称的条件下，海运企业应及时了解贸易企业的需求，建立长期稳定的信用关系，同时建立现代化的货物跟踪信息数据库，及时向贸易企业报告货物运输状况，这样双方的效率都可以得到提高。在货物装卸和清关方而，要进一步提高我国港口服务效率，吸引更多的船队在我国港口停靠，实现货物装卸和通关手续便利化。现代化港口作为交通枢纽在国际航运起到很好的衔接作用，合理选择海路联运、海铁联运和其他多式联运等多种现代运输方式，我国港口企业可以借鉴香港和新加坡的港口运营管理经验，建立国际港口和国际航运中心。在船舶技术上，要加快缩小我国与海运发达国家之间的差距，特别是在低碳经济的大环境下，欧洲海域有的国家利用低碳贸易壁泉来阻挠我国船队的运输。我国的海运企业应加快科技创新，打造符合国际技术标准要求和满足国际航运需求的船队。

2加强航运船队建设。我国现有的运输船队还不能满足国际贸易运输的需求，世界主要船队正朝着年轻化和大型化发展，大型远洋船舶有利于降低运费和提高航速，从而提高船队效率，而我国的船队整体船龄较老，船型分布不合理，在遭遇全球经济波动时，航运企业难以抵抗风险和冲击。另外，当前我国的航运业存在运量过剩的现象。在航运的寒冬期，应该加快淘汰一批船型落后、竞争力差的企业，加快结构调整步伐。要优化海运产业结构。国有大型海运企业应该积极改革创新，中小航运企业应该走出一条特色发展道路，对于经营状况太差、结构不合理的船队要予以淘汰。可以充分利用各种融资手段，发展航运金融。

3加快发展海运服务业。大力发展海运服务业可以壮大我国第三产业，实现低能耗、低污染和集约型发展。要提高船舶技术水平，降低远洋航行的能源消耗。在船型布局方而，在发展大型船舶的同时，应该加强对各种船型的调整，根据未来贸易的发展方向，订购有发展潜力的船型。另外应大力发展承运业务、报关业务、货代业务、船舶维修、船舶管理、海运仓储和船舶金融等海运服务业，一方而可以提供大量的就业机会，让更多拥有海运专业技术人员进入到海运服务业;另一方而，能够为我国船队和国外船队提供更便捷的海运、船舶和港口服务。

4积极与跨国企业和外贸企业建立长期合作关系。海运企业要积极与跨国企业建立良好的合作关系，特别是如跨国企业将工厂设在我国，而原材料生产地和产品销售地都在国外的话，将能够争取到更多的运单。我国外贸企业为规避运输风险，进口一般选择到岸价而出口选择离岸价，这种方式不利于我国海运业的发展。随着我国铁矿石、原油、煤炭等资源需求的日益旺盛，我国成为全球海运需求增长的第一大国，我国的海运企业应抓住这些机会，加快拓展海外业务。

5努力打造国际海运品牌，防止行业恶性竞争。我国中小型海运企业众多，其服务质量无法与大型集团化海运企业比拟，为了抢夺业务，往往采取恶性价格竞争手段。我国应该加强对中小海运企业的管理，鼓励其走强强联合的道路，防止恶性竞争。同时，对于中远集团和中海集团等大型国有海运企业，要打造国际知名海运品牌，鼓励其成为全球海运竞争力最强的企业。

6大力实施海洋战略。我国处于太平洋西海岸，每年我国大约有3万亿美元的贸易商品从太平洋经过，石油、煤炭、铁矿石等战略能源多数从太平洋运抵我国，太平洋成为我国与世界贸易往来的必经区域，我国必须重视实施海洋战略。此外，印度洋也是我国非常重要的海洋要道，要加强与巴基斯坦和泰国的战略合作，从巴基斯坦修建石油输运管道，与泰国合作开凿世界第三大运河克拉克运河，可以极大减少我国海洋运输距离和风险，绕过路途遥远且拥挤的马六甲海峡，其战略意义十分重要。

总之，马克思主义思想仍是我们学习的宝库，马克思的贸易思想和航运思想对于减少我国海运服务贸易逆差具有重要的现实意义，我们要以马克思主义贸易航运思想为指导，不断学习创新，以实现我国由贸易大国建设为贸易强国，由航运大国建设为航运强国的梦想。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找