



新闻稿

注意

报刊、广播电台、电子或社交媒体不得在 2018 年 10 月 3 日格林尼治标准时间 7 时(纽约凌晨 3 时、日内瓦上午 9 时、德里中午 12 时 30 分、香港下午 3 时)前引用或摘录本新闻稿和相关报告的内容。

UNCTAD/PRESS/PR/2018/30*

原文：英文

联合国新报告警告，贸易战威胁全球海运业前景

据《海运述评》报告，海运贸易量 2017 年增加 4%，预计 2018 年增幅相似

2018 年 10 月 3 日，日内瓦——据 2018 年版《[贸发会议海运述评](#)》报告，海运贸易量 2017 年健康增长，增幅 4%，为 5 年来最高增幅，预计海运贸易量今年实现相似增幅。各部门的运输量 2018 年均有所增长，集装箱和干散货运量预计开创最快增长记录，代价是油轮运量减少。

2018 年版《[贸发会议海运述评](#)》在 2018 年 10 月 3 日至 4 日在香港举行的全球海事论坛年度首脑会议上发布，时值此出版物发行 50 周年。

贸发会议秘书长穆希萨·基图伊指出：“虽然海运贸易的前景是积极的，但爆发的贸易战和日益增加的内向型政策使这一前景受到威胁。保护主义加剧和针锋相对的关税战，都可能会扰乱支撑海运需求的全球贸易体系。”

之所以发出这一警告，是因为供需平衡改善，导致为促进收入和利润而提高了运价。在更旺盛的全球需求、更易于管理的船队运力增长和总体更为健康的市场条件的带动下，2017 年的运价显著提高(油轮市场除外)。

供求状况改善，主要是集装箱和干散货运输部门这一趋势预计 2018 年将继续下去。运价可能因此获益，但供应方运力管理和部署仍然至关重要。贸发会议预测 2023 年前总运量的年均增长率为 3.8%。

在供给侧，经过五年的减速增长后，全球船队 2017 年略有扩张。这一年全球吨数总共增加了 4,200 万总吨，相当于 3.3%的适度增长率。

从航运价值链来看，德国仍然是拥有集装箱船最多的国家，虽然该国 2017 年损失了一些市场份额，但其 2018 年初的市场份额仍有 20%。反之，希腊、中国和加拿大所有者的集装箱船市场份额有所增加。

与此同时，马绍尔群岛 2018 年成为第二大船籍登记地，名列巴拿马之后，利比里亚之前。2017 年，90% 以上的船舶制造活动发生在中国、大韩民国和日本，而 79% 的拆船活动发生在南亚，特别是印度、孟加拉国和巴基斯坦。

* 联系方式：UNCTAD Communications and Information Unit, +41 22 917 58 28, +41 79 502 43 11, unctadpress@unctad.org, <https://unctad.org/press>

如希望接收我们的新闻材料，请在以下网址登记：<https://unctad.org/en/Pages/RegisterJournalist.aspx>。

变革的关键驱动因素

报告指出，班轮航运公司合并、技术进步和气候变化政策是全球航运业变革的关键驱动因素。

班轮航运公司合并趋势有增无减：班轮航运业通过合并、收购和全球联盟重组进一步整合。

截至 2018 年 1 月，排名前 15 位的船运公司占有运力的 70.3%。随着新合并后的公司 2018 年完成业务整合，这一比例进一步提高。截至 2018 年 6 月，前 10 大船运公司控制了几乎 70% 的船队运力。

东西向三条主要集装箱航线上部署的运力以三家全球班轮航运联盟为主导，三家联盟合起来占部署运力的 93%。联盟成员继续进行价格竞争，运营效率和运力使用方面的收益对维持较低的运价发挥了作用。承运人通过联合与结盟，加强了谈判靠泊港口和码头作业等问题的议价能力。

进一步整合可增强市场支配力，进而可能导致供应量减少，服务质量降低，价格升高。这些负面结果当中的某些结果可能已有所显现。例如，2017-2018 年，一些小岛屿发展中国家和结构薄弱的发展中国家的运营商数量减少。

贸发会议技术和物流司司长 Shamika N. Sirimanne 指出：“有必要对此行业内的合并和联盟以及纵向整合的影响进行评估，应对潜在的不利影响。这将需要所有相关方，特别是国家竞争主管机构、集装箱运输公司、航运公司和港口予以投入”。

港口运输量回升：经过两年业绩低迷状态，全球港口活动和货物装卸量 2017 年迅速增加。据贸发会议预测，2017 年有 7.52 亿 20 英尺标准集装箱通过全球集装箱港。在预测的经济增长和港口基础设施发展计划背景下，全球港口装卸量仍然显示出积极前景。

港口作业、业绩状况和议价能力仍受巨型船舶部署情况和联盟重组影响：班轮航运联盟和船只增大导致集装箱航运公司和港口之间的关系变得更加复杂，开启航运公司拥有更强议价能力和影响力的新局面。

船型增大和特大联盟的崛起，要求港口必须进行调整，因此提高了对港口的要求。虽然班轮运输网络似乎获益于因整合和联盟重组增加的效率，但港口并未同等获益。更复杂的问题是航运公司往往参与港口作业，而这反过来又可能导致重新规定码头特许权方针。

报告指出，全球港口和码头有必要监测和衡量业绩，因为港口业绩指标能够促进合理的港口战略规划、投资和决策。

航运业的技术进步，如区块链应用、货物和船只跟踪、自动驾驶船只和物联网等，为全球航运业提供了机会。然而，海运业仍然存在不确定性，如可能发生安全、安保和网络安全事件，此外还存在对海员就业(大部分海员来自发展中国家)的不利影响等关切问题。

气候变化议程仍然是一个优先事项。报告指出，航运业必须减少温室气体排放量，欢迎国际上做出的努力，包括国际海事组织(海事组织)2018 年 4 月通过一项初步战略，旨在到 2050 年时与 2008 年相比至少将船舶的年度总排放量减少一半。

海事组织的战略确定了可在短期、中期和长期采取的进一步措施，并规定了可能的时间表，查明了这些措施对各国的影响，强调必须重视发展中国家的需要，特别是小岛屿发展中国家和最不发达国家的需要。

评估谈判成果以及对今后任何工具的具体设计对承运者、航运公司、业务和运输费用的相关潜在影响至关重要。报告指出，此外还必须评估这些措施带来的好处，包括评估航运业基于市场的工具，以及可利用这些工具，应对发展中国家面临的海运和物流挑战。