



海运述评

2013



联合国

联合国贸易和发展会议

贸发会议

海运述评

2013



联合国
纽约和日内瓦，2013

说 明

本《海运述评》系贸发会议秘书处自1968年以来编写的定期出版物，旨在提高海运市场的透明度并分析有关的发展动态。如根据各国政府的意见需对事实或文字作必要的修改，将在以后印发的更正中予以反映。

*
**

联合国文件均用英文大写字母附加数字编号。凡使用这种文号，即指联合国的某一个文件。

*
**

本出版物采用的名称及其材料的编写方式，并不意味着联合国秘书处对任何国家、领土、城市、地区或其当局的法律地位，或对其边界或界线的划分，表示任何意见。

*
**

本出版物中的资料可自由引用或翻印，但需说明出处及文件编号(UNCTAD/RMT/2013)。应向贸发会议秘书处提交一份载有本文件引文或翻印部分的出版物，秘书处地址为：Palais des Nations, CH 1211 Geneva 10, Switzerland。

UNCTAD/RMT/2013

联合国出版物

ISSN 0566-7682

鸣 谢

《2013年海运述评》系由贸发会议技术和物流司贸易物流处编写，Jan Hoffmann担任协调员，Florence Hudry提供行政支助，Wendy Juan负责排版，José María Rubiato担任督察员，Anne Miroux负责统筹指导。作者有：Regina Asariotis、Hassiba Benamara、Jan Hoffmann、Azhar Jaimurzina、Anila Premti、José María Rubiato、Vincent Valentine和Frida Youssef。

John Rogers、Lucy Annette Deleze-Black和Maritza Ascencios编辑了本出版物。Sophie Combette和Nadège Hadjemian作了封面设计。Nathalie Loriot提供了桌面出版。

衷心感谢下述审稿人的深思熟虑的意见和宝贵贡献：

第一章： Clarkson Research Services、Tracy Chatman、Socrates Leptos-Bourgi、Jan-Willem Vanhoogenhuizen。

第二章： Clarkson Research Services、Yann Duval、Thomas Pawlik。

第三章： Hannes Finkenbrink、Robert Piller、Jan-Willem Vanhoogenhuizen。

第四章： Mary R. Brooks、Ki-Soon Hwang、Dong-Wook Song。

第五章： Mahin Faghfoury、Stephen Fevrier、André Stochniol、Matthew Wilson。

第六章： Thanattaporn Rasamit、Gordon Wilmsmeier。

同样感谢Vladislav Chouvalov对本出版物全文的评审。

目 录

说明	ii
鸣谢	iii
缩略语	viii
注释	x
《海运述评》中的船舶分类方法	x
前言	xi
提要	xii
1. 国际海运贸易动态	1
A. 世界经济形势与展望	2
B. 世界海运贸易	6
C. 影响国际航运的某些新趋势	25
2. 世界船队的结构、所有权和登记情况	35
A. 世界船队结构	36
B. 世界船队的所有权和运营情况	42
C. 集装箱船部署情况和班轮航运连通指数	51
D. 船舶登记	54
E. 造船、拆船和新订单	58
3. 运价和海运成本	67
A. 运价	68
B. 航运金融新动态：私募基金的参与度提高	78
4. 港口发展状况	87
A. 港口吞吐量	88
B. 港口投资融资	88
C. 港口最近的发展状况	94
D. 评估港口绩效	99
E. 结论	100
5. 法律问题与法规动态	103
A. 运输法的重要动态	104
B. 与减少国际航运温室气体排放有关的法规动态和其他环境问题	105
C. 影响运输的其他法律和法规动态	114
D. 各项公约的现状	122
E. 贸易便利化国际协议	123

6. 确保内陆国获得可靠海运通道	139
A. 过境链障碍	140
B. 过境不可靠带来的成本	143
C. 过境范式变革模型	145
D. 结论	149

附件

附件一 按国家类别分列的世界海运贸易(百万吨).....	152
附件二(a) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队(千总吨).....	157
附件二(b) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队(千载重吨).....	162
附件二(c) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队(船舶数量).....	167
附件三 截至2013年1月1日注册船旗的20个最大船队的国籍	173
附件四 集装箱港口运输(按英文字母顺序排列).....	179
附件五 贸发会议班轮航运连通指数(按英文字母顺序排列)	181

表、图和框注目录

表

表1.1 2008-2013年世界经济增长情况(年百分比变化).....	2
表1.2 2009-2012年按国家类别和地理区域分列的商品贸易量增长情况 (年百分比变化).....	5
表1.3 部分年份的国际海运贸易发展状况(百万吨装载量)	7
表1.4 2006-2012年按照货物类型、国家类别和区域分列的世界海运贸易	11
表1.5 2012年石油和天然气主要生产国和消费国(世界市场份额百分比).....	16
表1.6 2012年某些主要干散货和钢铁: 主要生产方、使用方、出口方和进口方 (世界市场份额百分比).....	19
表1.7 2009-2012年, 东 - 西向主要集装箱贸易航线上的集装箱货物估计流量 (百万标准箱和年百分比变化).....	24
表2.1 2012-2013年按主要船型分列的世界船队状况 (年初数字, 千载重吨; 份额所占百分比用斜体显示)	37
表2.2 集装箱船交付情况.....	38
表2.3 截至2013年1月1日按船舶类型分列的世界商船队船龄分布状况 (占船舶总数和载重吨总数的百分比).....	40
表2.4 2013年1月1日拥有最大船队的35个国家和领土(载重吨)	43

表2.5	20大航运公司, 2013年1月1日(船舶数量和船舶运力部署总量, 以标准箱计).....	51
表2.6	截至2013年1月1日35个拥有最大登记船队的船籍登记地(载重吨).....	56
表2.7	2013年按登记船籍的国家类别分列的各类船舶载重吨运力分布情况 (年初数字, 载重吨百分比).....	57
表2.8	2012年新造船舶交付情况, 主要船型和建造国(千总吨).....	59
表2.9	2012年据报出售供拆解的吨位、主要船型和拆船国(千总吨).....	59
表2.10	2000-2013年全世界订造吨位.....	62
表2.11	2013年1月按照船型分列的吨位利用情况(载重吨或立方米百分比).....	64
表3.1	集装箱航运市场和运价.....	69
表3.2	集装箱船期租价(美元/14吨箱位/日).....	72
表3.3	波罗的海交易所指数.....	73
表3.4	2012-2013年油轮市场概况——轻质和重质油轮即期运价(世界运价表).....	74
表3.5	航运业的部分近期私募基金投资.....	81
表4.1	2010年、2011年和2012年76个发展中国家/领土和转型经济体的 集装箱港口吞吐量(以20英尺标准箱计).....	89
表4.2	2010年、2011年和2012年前20名集装箱港口及其吞吐量 (20英尺标准箱和百分比变化).....	91
表4.3	运输部门国际融资情况比较(2012年).....	92
表4.4	基础设施潜在投资者简要比较.....	93
表4.5	2008-2012年十大基础设施基金.....	94
表5.1	截至2013年6月30日部分国际海运公约的缔约国.....	122
表5.2	估计最需要技术援助和能力建设的10大措施.....	127
表6.1	部分内陆发展中国家到港口的距离.....	140
表6.2	出口所需天数.....	141
表6.3	主要集装箱航运公司在内陆发展中国家设立办事处情况, 2013年(办事处数量).....	147

图

图1.1	经合组织工业生产指数和世界国内总产值、世界商品贸易及世界 海运贸易指数(1975-2013年), (1990=100).....	4
图1.2	部分年份国际海运贸易(百万吨装载量).....	7
图1.3(a)	2012年按照国家类别分列的世界海运贸易状况 (在世界总吨数中所占份额百分比).....	8
图1.3(b)	部分年份发展中国家对世界海运贸易的参与情况 (在世界总吨数中所占份额百分比).....	8
图1.3(c)	2012年按照地域分列的世界海运贸易 (在世界总吨数中所占份额百分比).....	9
图1.4	1999-2013年按照货物类型分列的以货物吨海里数计算的世界海运 贸易(10亿吨海里).....	14

图1.5 (a)	1996-2013年全球集装箱贸易(百万标准箱和年百分比变化)	23
图1.5 (b)	东-西向主要集装箱贸易航线上的集装箱货物估计流量(百万标准箱)	24
图2.1	1980-2013年按主要船型分列的世界船队状况(年初数字, 以百万载重吨计)	36
图2.2	集装箱船交付趋势(新集装箱船, 以标准箱计, 2005-2012年).....	39
图2.3	世界船队的船龄结构、本国和外国船旗	40
图2.4	48个拥有船舶的主要发展中国家/领土和经济转型国家/领土的船队概况 (载重吨, 按照船东国分列, 2013年1月1日)	45
图2.5	集装箱船部署趋势(2004年中-2013年中数据, 2004年指数=100)	52
图2.6	班轮航运连通指数趋势(2004年指数最大值=100).....	54
图2.7	全球外籍船队份额(年初数字, 占世界载重吨总数百分比, 1989-2013年).....	57
图2.8	2012年新造船舶交付情况, 主要船型和建造国(千总吨).....	58
图2.9	2012年按照船龄分列的据报出售供拆解的吨位(年数和载重吨).....	60
图2.10	2000-2013年全世界订造吨位(千载重吨).....	61
图3.1	2000-2013年集装箱航运供求增长情况(年增长率).....	68
图3.2	2008-2013年的新ConTex指数	70
图3.3	2007-2013年波罗的海干散货航运指数(指数基准年1985年-1,000点).....	76
图3.4	2007-2013年散货船的日收入(美元/日).....	76
图3.5	德国有限合伙关系模式	80
图4.1	按区域分列的港口生产力比较(2013年)	99
图5.1	按照国家分列的贸易便利化措施实施水平	125
图5.2	各贸易便利化措施领域的全面实施水平	126
图5.3	最常援引的不实施原因	126
图5.4	要求技术援助和能力建设的措施所占百分比	127
图6.1	进口成本(美元/集装箱).....	141
图6.2	内陆运输成本(比率).....	142
图6.3	矿石开采和多式联运链	146

框注

框注5.1	ISO 28000 系列标准的现况.....	120
框注6.1	内陆码头.....	148
框注6.2	拟议的值得信赖的过境运营者计划	148

缩略语

AEO	核准运营商
ASYCUDA	海关数据自动化系统
BIMCO	波罗的海和国际海事理事会
bpd	日产桶
BRICS	巴西、俄罗斯联邦、印度、中国和南非(金砖五国)
BWM Convention	《国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》
CBP	美国海关及边境保护局
CO ₂	二氧化碳
C-TPAT	海关—商贸反恐伙伴
DIS	丹麦国际船舶登记中心
dwt	载重吨
ECA	排放控制区
ECLAC	拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)
EEDI	能源效率设计指数
Exim	进出口
FEU	40英尺标准箱
FPSO	浮式生产、储存、卸载设施
FSU	浮式储存设施
GDP	国内生产总值(国内总产值)
GEF	全球环境基金
GHG	温室气体
GRI	运价普遍上调
GT	总吨
HNS	危险和有害物质
HNS Convention	国际海上运载有害和有毒物质造成损害的责任和赔偿公约
IAPP	国际预防空气污染(证明, 国际海事组织)
ICS	国际海运公会
ILO	国际劳工组织(劳工组织)
IMO	国际海事组织(海事组织)
IOPC Fund	国际油污赔偿基金
ISO	国际标准化组织
ISPS	国际船舶和港口设施保安
ITCP	综合技术合作方案(海事组织)
KG	两合公司
km	公里
KOICA	韩国国际协力团
LDC	最不发达国家
LNG	液化天然气

LPG	液化石油气
LSCI	班轮航运连通指数
MARPOL	国际防止船舶造成污染公约(防止船污公约)
MBM	市场措施
MEPC	海洋环境保护委员会(海事组织)
MLC	海事劳工公约
MOU	谅解备忘录
MRA	相互承认协议
MSC	地中海航运公司
NATO	北大西洋公约组织
NIS	挪威船舶登记中心
NO _x	氮氧化物
ODA	官方发展援助
OECD	经济合作与发展组织(经合组织)
OHRLLS	最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室
OPEC	石油输出国组织(欧佩克)
PAL	海运旅客及其行李雅典公约
PAL PROT	海运旅客及其行李雅典公约议定书
PCASP	私营承包的船上武装保安人员
ppm	百万分之一
PPP	公私伙伴关系
SAFE	全球贸易安全与便利标准框架
SCR	选择性催化还原
SDR	特别提款权
SEEMP	船舶能源效率管理计划
SOLAS	国际海上人命安全公约
SO _x	氧化硫
SRI	国际船员人权组织
STCW	海员培训、发证和值班标准国际公约
TACB	技术援助和能力建设
TEU	20英尺标准箱
TPP	跨太平洋伙伴关系
UNFCCC	联合国气候变化框架公约
UNICRI	联合国区域间犯罪和司法研究所
UNODC	联合国毒品和犯罪问题办公室
VLCC	巨型原油轮
WCO	世界海关组织
WTO	世界贸易组织(世贸组织)

注 释

- 《2013年海运述评》涵盖自2012年1月至2013年6月的数据和事件，并在可能的情况下，尽力反映最近的趋势。
- 除非另有说明，“\$”系指美元。
- 除非另有说明，“吨”系指公吨(1,000公斤)，“里”系指海里。
- 由于四舍五入缘故，表中所列数字和百分数加起来不一定等于总数。
- n.a. 不详。
- 连字号(-)表示数量为零。
- 在表和正文中，“国家”和“经济体”系指国家、领土或地区。
- 从2007年起，《海运述评》中的国家列示方式已与以前的版本有所不同。自此以来，联合国经济和社会事务部统计司以及贸发会议《统计手册》都采用了新的分类方法。为便于统计分析起见，国家和地区按经济标准分为三类，并按地域作进一步划分。主要类别是发达经济体、发展中经济体和转型经济体。

《海运述评》中的船舶分类方法

述评类别

油轮
散货船
杂货船
集装箱船
其他船舶

各类船舶总计

所含船舶类型

油轮
散货船、兼用船
多用途和项目船舶、滚装货船、杂货船
全隔舱式集装箱船
液化石油气运输船、液化天然气运输船、多隔舱(化学品)液货船、特种液货船、冷藏船、近海补给船、拖船、挖泥船、游轮、渡船、其他非货运船舶
包括上述所有类型的船舶

根据航运通用术语，《海运述评》中提及的船舶规模大致分为：

原油油轮

巨型原油轮 200,000载重吨以上
苏伊士型原油轮 120,000-200,000载重吨
阿芙拉型原油轮 80,000-119,999载重吨
巴拿马型原油轮 60,000-79,999载重吨

干散货和矿石船

海岬型散货船 100,000载重吨以上
巴拿马型散货船 60,000-99,999载重吨
大型轻型散货船 40,000-59,999载重吨
轻型散货船 10,000-39,999载重吨

集装箱船

超巴拿马型集装箱船 型宽 >32.3米
巴拿马型集装箱船 型宽 < 32.3米

资料来源： 克拉克森研究公司。

注： 除非另有说明，《海运述评》涵盖的船舶，包括所有100总吨以上的动力型海运商船，不包括内陆水道船舶、渔船、军用船舶、游艇和近岸固定与移动平台，以及驳船(浮式生产、储存、卸载设施以及钻探船除外)。

前 言

在相互依存和全球化的当今世界，连接全球供应链的高效和具有成本效益的运输系统，是推动经济发展和繁荣的发动机。全球商品贸易量的80%，经海路运输并在全世界的港口装卸，海运业对于促进贸易的战略性经济意义，再强调也不为过。无论是发达国家还是发展中国家，包括内陆国家在内，所有国家的贸易竞争力都严重依赖对国际航运服务和港口网络的有效利用。

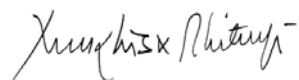
据2013年版《海运述评》估算，全球海运贸易在2012年增长了4.3%，总量首次突破90亿吨。虽然受到特别是中国日益增长的国内需求和亚洲内部贸易及南南贸易增长的推动，但是海运贸易仍然受到世界经济和贸易持续下滑风险的影响。在不同的细分市场(集装箱、液货和干散货)，运价仍然低迷并且易于波动。

海运业面临一个新的复杂环境，挑战和机遇并存。然而，在所有主要挑战中，能源安全和成本、气候变化以及环境可持续性等交错联系的问题，或许是最难以解决的。特别是气候变化问题，在包括航运和港口业务在内的国际政策议程上，仍然高居显著地位。就机遇而言，择其荦荦大者，则包括区域一体化和南南合作加深；供应来源日益多样化；以及合作协议和改善的运输网络(例如巴拿马运河的扩建)为进入新市场提供了便利。

考虑到最近的研究显示，集装箱化对全球化的推动作用比贸易自由化更为强劲，本述评讨论了集装箱贸易流通和集装箱船部署方面的全球发展动态。并依据贸发会议于2013年发布的第十个年份的班轮航运连通指数，阐述了发展中区域班轮航运连通指数十年来的发展趋势。

关于“内陆国家与海运”的特别辟出的一章，概述了在利用海运服务以实现内陆领土与海外市场之间的货物贸易方面，对其障碍因素的认识上新近取得的进展。本述评依据关于传送带的构想，提出了一个新的过境范式，目的是以制度框架和基础设施为支撑，持续提供过境运输服务。此处提出的论点是，一种固定、可靠和安全的过境系统，是一个单纯、直接的追求目标，旨在保障内陆国家能够在不处于不利地位的情况下利用全球航运网络。鉴于2014年将对《阿拉木图行动纲领》进行审查，这一提议可以成为内陆和过境发展中国家新议程内的行动内容。

与1968年以来出版的所有以往各期一样，《2013年海运述评》包含大量分析和独家数据。本述评是公认的联合国关于海运贸易、世界船队、运价、港口交通，以及国际海运法律法规环境最新趋势的统计和分析来源。



贸发会议秘书长
穆希萨·基图伊

提 要

国际海运贸易在2012年有所增长，但是仍易受制于世界经济下滑风险

全球生产和贸易继续调整方向，发展中国家为世界产出和贸易贡献的份额增大，与此同时，全球经济和商品贸易在2012年的表现，表明了全球经济的高度一体化和相互依存。在这一年里，全世界国内总产值增速，从2011年的2.8%降至2.2%。发达和发展中经济体的进口需求量同步下降，全球商品贸易量增速随之减缓，年增长率降至1.8%。

欧洲联盟的问题对发展中经济体的连带影响显而易见，例如中国和印度等较大发展中国家的增速减缓，与其他发展中区域和低收入国家的情况遥相呼应。与此同时，尤其是在中国内需增长以及亚洲内部贸易和南南贸易的推动下，国际海运贸易的业绩相对较好，贸易量年增长4.3%。尽管如此，国际海运贸易的业绩表现仍然易于受制于世界经济和贸易面临的下滑风险和不确定性。它也是以这样一种运营面貌为背景展开的：海运业在不断演变而且产生某种可能改变游戏规则的趋势和动态。

影响国际航运和海运贸易的不断变化的趋势

当前正在影响国际航运及其运营面貌的某些关键趋势包括下述内容：

- (a) 2008/2009年危机对全球需求、金融和贸易挥之不去的不利影响
- (b) 全球生产模式的结构变化
- (c) 比较优势和特别是石油和天然气等矿产资源储量的变化

- (d) 南方的崛起和经济影响力从传统增长中心向外转移
- (e) 人口状况，包括发达经济体的人口老龄化、发展中区域的人口快速增长，对全球生产和消费模式产生相关影响
- (f) 特大型集装箱船的出现以及其他与运输有关的技术进步
- (g) 气候变化和自然灾害
- (h) 能源成本和环境可持续性

在此背景下，还有若干影响国际海运贸易的挑战和机遇初露端倪。然而，在所有主要挑战中，能源安全和成本、气候变化以及环境可持续性的交错联系的问题，或许是最难以解决的。尤其是气候变化，继续高居国际政策议程的显要位置。另一方面，机遇正在显现的，包括下述例证：

- (a) 区域一体化和南南合作加深
- (b) 技术和高效运输促成的供应来源日益多样化
- (c) 越来越多的贸易和合作协议，有助于产生新的贸易伙伴和进入新市场
- (d) 扩展/开辟新航线的(例如巴拿马运河的扩建和北冰洋航线)
- (e) 随着中国向价值链的上游转移并向附加值更高的部门调整定位，其他发展中经济体，特别是非洲和东南亚的发展中经济体，越来越多地参与附加值较低和劳动密集型部门
- (f) 世界人口增长和中产阶级/消费群体的兴起，导致全球需求增长
- (g) 发展中国家银行(例如拟议中的金砖五国银行 - 巴西、俄罗斯联邦、印度、中国和南非)的出现，有可能筹集资金，满足运输基础设施投资的重大需求。

有史以来最大的造船周期逆转

2012年出现了有史以来最大的造船周期逆转。2001年至2011年间，新造船舶交付量逐年创历史新高。只是到了2012年，在这一年里开始服役的船队自2001年以来首次少于此前12个月的交付量。尽管新船交付速度放缓，世界总吨位在2012年继续增长，但增速低于2011年。自2001年以来，世界船队扩大了一倍多，2013年1月达到16.3亿载重吨。

全部主要船舶类型的订购总吨位自2008年和2009年达到历史最高点之后，出现大幅减少。随着造船厂持续交付以前订购的吨位，集装箱船的订单量减少了50%，干散货船订单量减少了58%，液货船订单量减少了65%，杂货船订单量减少了67%。2008年底，干散货船订单量几乎相当于当时船队的80%，而2013年1月份的订购吨位仅相当于现役船队的20%。

本年度《海运述评》的第二章，阐述发展中国家主要船东国独特的船队概况。从这些船队概况可以看出，有若干石油和天然气出口国同时也是油轮和液化气运输船吨位的主要船东国，既有悬挂各自国家船旗的(例如科威特)，也有悬挂外国船旗的(例如阿曼的船舶登记了外国船籍)。同样，拥有重要离岸投资的国家，也往往拥有离岸供应船。货物所有国掌控干散货船的情况，少于石油出口国掌控油轮的情况。大多数集装箱船，由于从事国际贸易，航行于同时连接若干国家的航线上，因此悬挂外国船旗。很多杂货船队悬挂本国船旗，服务于沿海或者岛屿间沿海贸易。

船舶规模增大，集装箱船运公司减少

本年度的《述评》还专门重点阐述贸发会议10年来的班轮航运连通指数以及对集装箱船部署情况的相关分析。在过去10年里，出现了两个重要趋势，如同一枚硬币的两面。一方面，

船舶规模增大，另一方面，在大多数市场上，船运公司数量减少。关于公司数量，每个国家的公司平均数量在过去10年里减少了27%，从2004年的22个减少到2013年的仅16个。这一趋势对于竞争烈度有重要影响，尤其是对较小的贸易国而言。虽然平均16个服务提供者，可能仍然足以确保一个运转良好的竞争性市场，为一半国家的托运人提供多种选择，但是在给定的个别航线上，尤其是那些为较小发展中国家服务的航线上，竞争烈度下降已经导致了寡头垄断市场。

新造船舶供过于求，继续压低运价

2012年，海运业各个不同部分的运价持续低迷并且易于波动，这是因为2008年的经济和金融危机之后，贸易发生严重衰退，导致全球船队运力过剩。新造船舶被陆续交付到一个已经供过于求的市场上，再加上经济疲弱，使运价承受了沉重压力。

2012年运价总体低迷，使船运公司的收入接近甚至低于运营成本，尤其是当船舶燃料价格居高不下并且频繁波动时。结果，船运公司试图运用各种战略进行补救，特别是通过减少燃料消耗。2011年出现的最大限度地提高船队效率、慢速航行、推迟交付新造船舶、拆解和闲置某些船舶等趋势一直延续到了2012年。

在航运陷入这种困境的情况下，很多私募基金抓住信贷市场紧缩和船舶价值降至历史低点带来的机遇，投资于船舶和航运公司。在2011年至2012年间，私募基金为至少22宗航运交易提供了资金，这些交易的总额度超过64亿美元。

私募基金所发挥的作用，对该部门的增长具有根本重要性，可以在很多方面影响它的走势，包括通过运输服务的合并和垂直一体化。

2012年，世界集装箱港口吞吐量超过6亿个20英尺标准箱

2012年，全世界的集装箱港口吞吐量大约增长了3.8%，达到6.018亿个20英尺标准箱。这一增幅低于2011年估计的7.3%的增幅。这种增长还体现在强有力的港口融资部门身上，投资者着眼于基础设施，以求长期稳定的回报。这一点至为重要，因为一项最近的研究预测，发展中国家在2020年之前，每年需要实值为18.8万亿美元的投资，才能实现甚至只是中等水平的经济增长。

对港口的投资将导致效率提高，有助于使货物以更及时和更具成本效益的方式运至和远离市场，从而降低运输成本。贸发会议认识到港口在降低一国运输成本方面的作用，并依据其成员国的多项授权(阿克拉协议第57、121、165、166段和多哈授权第45、47和48段)开展工作，长期致力于改造发展中国家的港口。鉴于以前注重帮助港口确定效率指标，以便进行衡量和记录，顺理成章的下一步是让各国共享它们的数据，以确定经验教训和最佳实践。但是，虽然进行了所有这些簿记活动，但是很少公布港口和国家一级的信息，遑论全球信息。然而，2013年出现了促使公布数据的外部压力，当时，一份重要期刊利用从班轮运营者得到的数据，出版了集装箱港口排名。这样，港口客户评估港口业绩的努力，正在催生一个提高港口运营透明度的时代，它可以促进港口间的竞争，提高港口业绩并减低运输成本。

法律问题和法规动态

重要的法律动态包括2006年《海事劳工公约》生效(2013年8月20日生效)和2002年《海运旅客及其行李雅典公约》生效(2014年4月23日生

效)，以及一系列监管措施生效，这些措施旨在加强与船舶空气污染、港口接待设施和垃圾处理有关的法律框架。此外，已经制订了多组不同指导方针，以便促进2010年《国际海上运载有害和有毒物质造成损害的责任和赔偿公约议定书》和2009年《香港国际安全与无害环境拆船公约》获得广泛通过。与落实2004年《国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》有关的技术事项，也取得了进展。

为了帮助实施一套2013年1月1日生效的、旨在提高能源效率并减少国际航运产生的温室气体排放的技术和运营措施，国际海事组织的海洋环境保护委员会于2012年10月和2013年5月通过了附加指导方针和统一解释。此外，一项关于促进与提高船舶能源效率有关的技术合作和技术转让的决议，于2013年5月获得通过，并达成一项协议，以便开展一项新的研究，对国际航运产生的温室气体排放估值予以更新。对为减少国际航运产生的温室气体排放而可能采取的市场措施问题，仍然存在争议，并且讨论被推迟了。

关于海事和供应链安全，已取得进展的主要领域包括，关于海事安全和安保的监管措施，主要是在国际海事组织的主持下得到加强，以及核准经济运营商方案得到了执行和相互承认。

落实贸易便利化改革

在贸易便利化领域，世界贸易组织就一项全球协议，继续主持开展了紧张工作。在此范围内，贸发会议关于国家贸易便利化落实方案的研究结果显示，贸易便利化仍然是一项挑战，但也被发展中国家视为国家发展的一个优先领域。通过确定与未来的世界贸易组织贸易便利化协议不相符的主要领域，《海运述评》提供了关于时间范围和资源要求以及对技术援助和发展中国家的能力建设的需求的真知灼见。

内陆国家对海港的利用

内陆国家穿越沿海领土获得海运服务的贸易通道，通常遵循一项标准原则：过境货物及其运输车辆，获得免税通行，并采取最方便的路线。然而在实践中，这一基本准则的实施，遭遇到高昂的运输成本和漫长的运输时间造成的诸多运营难题，有损贸易竞争力并最终损害内陆国家的经济发展。在过去十年里，根据2003年启动的《阿拉木图行动纲领》，新的分析工具和广泛的实地研究带来了关于这一机制的宝贵新知识，可以解释已发现的无效率之处。除其他外，分析发现，寻租利益攸关方有可能阻挠改进，使过境作业毫无必要地变复杂并且不可预期，从而削弱了政府和贸易方付出的努力。因此，通过揭露过境沿线相互冲突各显神通的各种势力，该项分析显示，内陆国家的贸易主要受制于利益攸关方之间缺乏合作所导致

的不可靠性，这是运输成本高企和过境时间漫长的主要原因。

2013年《海运述评》第六章概述了这些发现，并且依据这些发现，探讨了一种新范式，它应当能够使过境运输制度得到根本改造，从而使内陆国家能够获得通往进入全球价值链的可靠通道，并使它们除了充当初级商品提供者之外，还能够有所作为。拟议中的过境传送带系统办法将包含一个对所有过境货物开放的系统，其基础是保障海港和内地之间双向顺利过境的受托过境运营者计划。过境传送带系统的目标是使过境物流链的可预期性，成为与作为这一改善的主要受益者的贸易方、港口运营者和航运公司结成伙伴关系的内陆国家和过境国政府应当施行的优先项。可以将此种可靠性模式解决方案，列为内陆和过境发展中国家将于2014年通过的新发展议程优先项中的一部分。

1

国际海运贸易动态

全球生产和贸易继续调整方向，发展中国家为世界经济产出和贸易贡献的份额增大，与此同时，全球经济和商品贸易在2012年的表现，表明了全球经济的高度一体化和相互依存。2012年，全世界国内总产值增速，从2011年的2.8%降至2.2%。同时并且表现为发达和发展中经济体的进口需求下滑，全球商品贸易量增速随之减缓，年增长率降至1.8%。欧洲联盟的问题对发展中经济体的连带影响显而易见，而例如中国和印度等较大的发展中国家增速减缓，与其他发展中区域和低收入国家的情况遥相呼应。与此同时，尤其是在中国内需增长以及亚洲内部贸易和南南贸易的推动下，国际海运贸易的业绩相对较好，贸易量年增长4.3%。尽管如此，国际海运贸易的业绩表现仍然易于受制于世界经济和贸易面临的下滑风险和不确定性。它也是在这样一种背景下展开的：海运运营面貌在不断演变而且产生某种可能改变游戏规则的趋势和动态。

第一章阐述2012年1月至2013年6月的发展动态。A节评述全球经济和世界商品贸易的总体表现。B节考察世界海运贸易的发展动态，包括按照细分市场进行考察。C节着重讨论在国际航运领域展开并且影响着国际海运贸易的部分典型趋势。

A. 世界经济形势与展望

1. 世界经济增长情况

2012年，世界经济减速，国内总产值增长了2.2%，低于2011年的2.8%。如表1.1所示，世界经济和国家类别的数字，掩盖了个体表现的不均衡。所有三类国家的国内总产值增长都下降了，具体而言，发达国家降至1.2%，发展中经济体降至4.6%，转型经济体降至3.0%。为进行比较，2011年各自的相应增速为1.5%、5.9%和4.5%。

2012年，美国的国内总产值增长加速，增速接近发达国家组平均水平(1.2%)的两倍(2.2%)。欧洲联盟的增长限于停顿(-0.3%)，而日本增速提高到1.9%，反映了特别是2011年3月之后为重建付出的努力。

发展中经济体和转型经济体虽然以合理的速度增长，但是越来越受到欧洲的问题和美国脆弱复苏的影响。溢出效应已经通过各种渠道向下渗透，包括通过贸易，其方式是抑制对发展中国家和转型经济体出口货物的需求。例如俄罗斯联邦、巴西和中国这类国家，除了出口量下降，还面临内部问题和某些结构性挑战。

表 1.1. 2008-2013年世界经济增长情况(年百分比变化)

区域/国家	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年 ^a
全世界	1.5	-2.2	4.1	2.8	2.2	2.1
发达经济体	0.0	-3.8	2.6	1.5	1.2	1.0
其中:						
美国	-0.3	-3.1	2.4	1.8	2.2	1.7
日本	-1.0	-5.5	4.7	-0.6	1.9	1.9
欧洲联盟(27国)	0.3	-4.3	2.1	1.6	-0.3	-0.2
其中:						
德国	1.1	-5.1	4.2	3.0	0.7	0.3
法国	-0.1	-3.1	1.7	2.0	0.0	-0.2
意大利	-1.2	-5.5	1.7	0.4	-2.4	-1.8
联合王国	-1.0	-4.0	1.8	0.9	0.2	1.1
发展中经济体	5.3	2.4	7.9	5.9	4.6	4.7
其中:						
非洲	5.2	2.8	4.9	1.0	5.4	4.0
南非	3.6	-1.5	3.1	3.5	2.5	1.7
亚洲	5.8	3.9	8.9	7.1	5.0	5.4
中国	9.6	9.2	10.4	9.3	7.8	7.6
印度	6.2	5.0	11.2	7.7	3.8	5.2
大韩民国	2.3	0.3	6.3	3.7	2.0	2.3
发展中的美洲	4.0	-1.9	5.9	4.3	3.0	3.1
巴西	5.2	-0.3	7.5	2.7	0.9	2.5
最不发达国家	7.6	5.4	6.2	3.3	4.8	5.0
转型经济体	5.2	-6.6	4.5	4.5	3.0	2.7
其中:						
俄罗斯联邦	5.2	-7.8	4.5	4.3	3.4	2.5

资料来源: 贸发会议, 《2013年贸易和发展报告》, 表1.1。

^a 预测。

中国的经济增速, 从2011年的9.3%降至2012年的7.8%, 是十多年以来的最低增速。对中国出口品的需求减弱, 特别是在欧洲, 而中国的投资增长大幅下挫, 抑制了其总产出的增长。这种减速还表明, 中国在努力减缓其经济增长速度, 这主要是为了减轻通货膨胀压力。这还反映了中国在改变增长方式, 从出口导向型和投资驱动型增长, 向基于提高国内需求和消费的更平衡的增长转变。印度的增速, 在2012年下降了一半以上(3.8%), 而例如大韩民国这类新兴工业化经济体的增长也减速了, 这在很大程度上是由于欧洲对这些国家的出口品的需求减少。在西亚, 大多数石油出口国取得的强劲增长, 与石油进口国的经济活动减弱的现象并存。社会动荡和政局不稳定, 特别是在叙利亚阿拉伯共和国, 仍然是关于整个区域及其经济增长前景的主要关切事项。

在石油出口国的业绩表现、针对基础设施项目的持续的财政支出和更强大的亚非投资和贸易联系支持下, 非洲在所有区域之中取得了最快速增长(5.4%)。同时, 与前两年相比, 美洲发展中国家的增速放缓(3.0%), 因为先进经济体的不景气和中国的增长减速影响了该区域尤其是南美洲的出口。有些国家, 例如巴西和阿根廷, 还面临一些国内问题, 妨碍了增长(联合国经济和社会事务部, 2013年a)。

2012年, 转型经济体继续增长, 虽然只是增速为3%的温和增长。能源价格坚挺, 为能源出口经济体的增长提供了支持(例如哈萨克斯坦和俄罗斯联邦), 但是欧洲危机的不利影响, 抑制了例如摩尔多瓦共和国、乌克兰和东欧等国家和地区的经济增长。

低收入国家的增长通常更易于复苏, 但是现在正受到发达经济体和发展中经济体衰退的影响。最不发达国家的国内总产值在2012年增长了4.8%, 增速比2011年的3.3%有所提高, 但是低于此前的两年(2009年和2010年)。这一趋

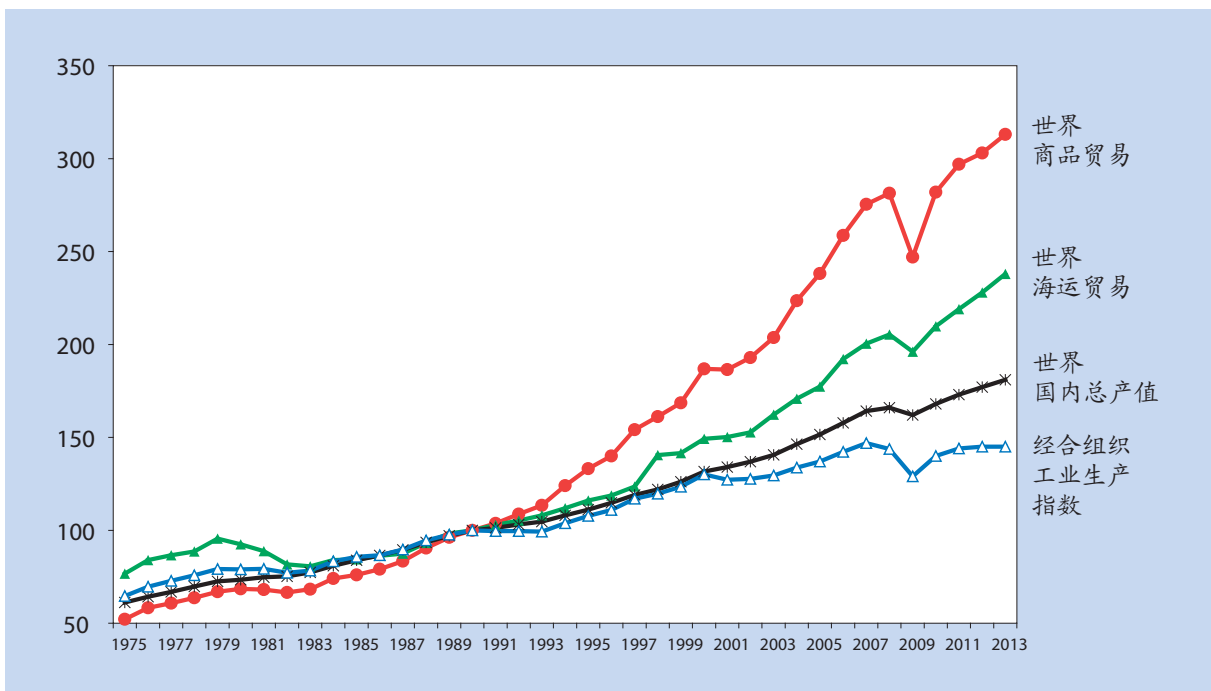
势表明, 除其他外, 世界经济持续疲弱, 商品需求较低, 包括大型发展中经济体的需求, 且官方发展援助的力度减弱(联合国经济和社会事务部, 2013年b)。

世界工业生产可用来衡量经济活动, 它包括两个对消费需求高度敏感的部门, 即制造业和采掘业。2012年, 世界工业生产增长了3%, 尽管在发达经济体, 特别是在欧洲联盟和日本, 工业生产没有发生起伏(丹麦船舶金融, 2013年)。如图1.1所示, 用经济合作与发展组织(经合组织)指数衡量的工业生产、世界国内总产值、商品贸易和海运贸易都保持了相似的走势。对航运服务的需求是“推算”得出的, 而海运和海运贸易业绩在很大程度上取决于世界经济和国际贸易的发展态势。然而, 从历年情况可以看出, 世界商品贸易的增速大约是世界国内总产值的两倍, 其原因是生产过程全球化、中间商品和零部件贸易增加、全球供应链的深化和扩展, 以及其他因素造成的多重效应。

贸发会议预计国内总产值增速在2013年将保持不变, 全球经济仍然力图回归强劲和持久增长之路。有若干因素妨碍着持久的全球经济复苏, 包括2008年发生的金融和经济危机的持续影响, 以及已经导致危机的不可持续的金融形势和国内及国际不平衡。在若干国家, 增长乏力的一部分原因, 也可能是由于它们所选择的宏观经济政策(贸发会议, 2013年)。

关于发展中国家为全球增长注入活力的令人瞩目的消息, 并没有削弱全世界经济体之间的持续相互依存。正如以前各期《海运述评》所述, 全球生产、经济增长和贸易的重新定向, 多年来一直在进行之中。当然, 2008/2009年的危机强化了这种趋势, 发展中国家的影响日益扩大, 对全球国内总产值和商品贸易贡献的份额增加。毫无疑问, 发展中国家在全球和区域

图 1.1. 经合组织工业生产指数和世界国内总产值、世界商品贸易及世界海运贸易指数 (1975-2013年), (1990=100)



资料来源: 贸发会议秘书处, 依据经合组织2013年5月《主要经济指标》; 贸发会议, 《2013年贸易和发展报告》; 贸发会议各期《海运述评》; 世界贸易组织(世贸组织)(表A1a); 2013年4月10日世贸组织第688号新闻稿; “2012年世界贸易, 2013年展望”。用于衡量2013年世界海运贸易增长情况的指数数值, 是根据克拉克森研究中心在《海运回顾和展望》2013年春季刊(克拉克森研究中心, 2013年a)中预测的增长率计算出来的。

发挥着更大作用, 南南联系和贸易一体化程度加深。然而, 2012年世界的表现, 显示了全球的高度一体化和相互依存。在可以预见的将来, 美国预计仍将是世界最大经济体(以货币价值衡量), 美国和欧洲的发展动态, 将继续给发展中区域造成连带影响(联合国开发计划署, 2013年)。除了发达经济体面临的问题所产生的溢出效应之外, 例如美国的出口流量, 其他指标也指向一种持续存在的全球相关性。自2007年以来, 美国对经合组织国家伙伴的出口量增长了20%, 而它对美洲发展中国家和中国的出口量增长了50%以上。

2. 世界商品贸易

与全球经济发展动态和总需求一致, 国际贸易增长连续第二年放缓, 特别是在2012年, 平

均增长率为1.8%(表1.2)。这一数字系指以商品贸易量衡量, 换言之, 若以价值衡量, 须根据通货膨胀情况和汇率波动对数字作出调整。然而, 按名义价值计算的贸易流量也显示出了相似的趋势。2012年, 世界商品出口量的美元价值仅增长了0.2%, 为18.3万亿美元, 几乎没有发生变化, 这是由于咖啡(-22%)、棉花(-42%)、铁矿石(-23%)和煤炭(-21%)等商品的价格下跌(世贸组织, 2013年)。

全球贸易增长放缓, 是因为发达国家和大型发展经济体的进口需求同时减速。受紧缩措施和不断上升的失业率等因素限制, 欧洲的进口需求缩减, 而美国和日本的需求仍然不振。结果, 全球对发展中国家和转型经济体出口品的需求减弱, 同时, 除非洲之外, 发展中国家和转型经济体的进口减少。

由于欧洲联盟(-0.2%)和日本(-1.0%)的出口量减少, 发达经济体的出口增速大幅下挫, 从2011年的4.9%降至2012年的0.4%。日本的出口量在该年度最后两个季度下降了11%, 据认为是由于与中国的领土争端及其对两国之间贸易的负面影响造成的(世贸组织, 2013年)。美国的出口情况较好, 货运量增加了4.1%, 但增速低于2011年。

由于利比亚内战, 在2011年下降了8.3%之后, 非洲于2012年反弹, 成为所有区域中出口增速最高的, 达到5.7%。尽管西亚的出口增长率为6.9%, 中国为7.2%, 但是, 特别是由于印度的发货量下降(-2.5%), 发展中的亚洲仅取得了3.7%的出口增幅。与发展中美洲的经济增长率下降一致, 该区域的出口增速降至最低(2.2%), 虽然如此, 欧洲联盟的表现最为糟糕。在进口方面, 2012年, 全世界进口量增长明显减速(1.6%), 发达国家的进口量下降了

0.5%(2011年为3.4%)。发展中国家和转型经济体的增长急剧减速, 估计分别为4.5%和3.9%。

作为预期发达经济体和大多数发展中区域进口需求将温和增长的反应, 世贸组织预计全球商品贸易将在2013年增长3.3%, 这一增长率低于过去20年的平均增长率(5.3%)(世贸组织, 2013年)。发达经济体的出口量和进口量有望取得1.4%的相同增长率。发展中经济体和转型经济体的出口量有望共同增长5.3%, 而它们的进口量预计将增长5.9%。

除了世界经济面临的下滑风险, 世界商品贸易的预期增长, 还可能因已经加强的保护主义和贸易资金更为短缺的情况而受到削弱。世贸组织和欧盟委员会的报告, 突出强调了自2008年以来保护主义措施增多(《经济学家》资料处, 2013年), 新的贸易限制不断付诸实施, 有近3.0%的世界贸易估计将受到自危机爆发以

表1.2. 2009-2012年按国家类别和地理区域分列的商品贸易量增长情况(年百分比变化)

出口				国家/区域	进口			
2009年	2010年	2011年	2012年		2009年	2010年	2011年	2012年
-13.3	13.9	5.2	1.8	全世界	-13.6	13.8	5.3	1.6
-15.5	13.0	4.9	0.4	发达经济体	-14.6	10.8	3.4	-0.5
其中:								
-24.8	27.5	-0.6	-1.0	日本	-12.2	10.1	4.2	3.7
-14.0	15.4	7.2	4.1	美国	-16.4	14.8	3.8	2.8
-14.9	11.6	5.5	-0.2	欧洲联盟(27国)	-14.5	9.6	2.8	-2.8
-9.7	16.0	6.0	3.6	发展中经济体	-10.2	18.8	7.4	4.5
其中:								
-9.5	8.8	-8.3	5.7	非洲	-6.2	8.4	2.8	8.0
-7.4	8.3	4.6	2.2	发展中的美洲	-17.9	22.5	10.8	2.5
-9.9	18.3	7.8	3.7	亚洲	-9.1	19.3	3.5	4.6
其中:								
-14.1	29.1	13.0	7.2	中国	-1.1	25.4	10.3	5.9
-6.8	14.0	14.2	-2.5	印度	-0.9	13.8	9.1	5.8
3.2	14.7	9.7	1.5	大韩民国	-2.3	17.3	4.1	1.2
-4.8	5.7	6.5	6.9	西亚	-14.2	8.4	8.1	5.8
-14.4	11.3	4.2	1.0	转型经济体	-28.2	15.9	15.7	3.9

资料来源: 贸发会议秘书处的计算, 依据贸发会议数据库。

注: 贸易额数据是将国际商品贸易价值减去贸发会议单价指数得出的。

来采取的贸易限制措施的影响(联合国, 2012年)。与此同时, 贸易资金短缺继续激发某些争论, 包括关于《巴塞尔协议》三中的法规和对贸易融资可能的相关限制的讨论(《经济学家》资料处, 2013年)。自2011年以来, 来自欧洲银行并流向发展中经济体的贸易资金减少了。2012年第四季度亚洲开发银行开展的一项调查显示, 以亚洲为例, 贸易资金缺口达到4,250亿美元。

有利的方面是, 有些发展动态可能有助于促进贸易, 它们包括日本的一揽子财政刺激措施和扩张性货币政策预期产生的积极影响; 中国国内总产值的相对强劲增长; 从中国到美国的发货量增加, 因为后者取代了欧洲联盟成为中国的最大贸易伙伴; 以及日益增多的贸易自由化协议。在这方面, 值得注意的是九个国家, 其中包括美国、墨西哥、加拿大和日本, 于2011年11月就一项被称为跨太平洋伙伴关系的宽泛协议作出的承诺(《经济学家》资料处, 2013年)。其他相关倡议包括, 拟议中的欧盟—美国自由贸易协定; 旨在建立东盟和跨太平洋伙伴关系之间进一步联系的“美国东盟扩大经济接触”; 东盟+6集团(澳大利亚、中国、印度、日本、新西兰和大韩民国)即将发起的新区全面经济伙伴关系; 当前就中国、日本和大韩民国的三边贸易协定开展的谈判; 以及欧联盟洲和日本当前就自由贸易协定开展的谈判。与此同时, 在编写本《述评》时, 欧洲联盟—印度协定的谈判, 已经到了最后完成阶段。贸易协定如果获得成功, 可以提高国际贸易流量, 尽管如此, 对于它们也有可能使贸易从没有加入协议的国家转移的某些关切仍然存在, 尤其是在尚未达成全球贸易协定的情况下。

总之, 欧洲联盟的危机, 通过贸易、私人资本流量、汇款和援助的减少, 给发展中经济体带来的连带影响是切实存在的, 而中国和印度经济的减速, 与其他发展中区域和低收入国家的情况同声相应。尽管当前, 特别是在欧洲, 市

场条件具有挑战性且前景黯淡, 但全球有望保持增长, 其主要动力来自包括中国在内的发展中国家。其他亚洲、非洲和发展中的美洲国家, 也有望提供重要机遇, 不仅是经济增长和贸易增长方面的机遇, 还有海业务和海洋运输方面的机遇。

B. 世界海运贸易

1. 海运贸易的总体趋势

特别是在中国内需以及亚洲内部贸易和南南贸易增长的推动下, 国际海运贸易的表现好于世界经济, 2012年, 贸易额估计增长了4.3%, 与2011年的增长率近乎相同。全世界港口装载了92亿吨货物, 其中液货船贸易(原油、石油产品和天然气)仅占总量的三分之一以下, 其余的大部分为干货(表1.3和1.4, 图1.2和附件一)。

干货运量的强劲增长(5.7%)仍然是2012年增长的助力, 特别是在干散货运量的持续快速增长推动下。由于亚洲对铁矿石和煤炭日益增长的需求, 并与长期趋势保持一致, 主要干散货运量增长了7.2%。近年来, 中国为海运贸易的增长贡献卓著, 并继续创造巨大的进口量。虽然铁矿石进口量的增长与以前的高水平相比, 已经放缓, 但是煤炭已经进场填补空缺。

以20英尺标准箱衡量的集装箱贸易增长, 在2012年明显减速, 贸易额增长3.2%, 低于2010年的13.1%和2011年的7.1%。欧洲的进口需求下降, 以及随之对全球出口额产生的连锁反应, 特别是对亚洲出口产生的连锁反应, 是导致增速放缓的重要因素。

2012年, 原油和精炼石油产品的贸易量略微增长了1.5%。然而, 值得注意的是, 在经济减速的同时, 高企的石油价格和新技术抑制了对原

表1.3. 部分年份的国际海运贸易发展状况
(百万吨装载量)

年份	石油和 燃气	主要 散货 ^a	其他干货	合计 (所有 货物)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 836	2 665	3 664	9 165

资料来源: 贸发会议秘书处根据报告国提供的数据和从相关政府、港口行业以及专业来源获得的数据编制。已对2006年以后的数据进行修订和更新, 以反映修正后的报告, 其中包含按货物类型细分的新近数字和更准确的信息。2012年的数字是根据初步数据或上一年可用数据估算的。

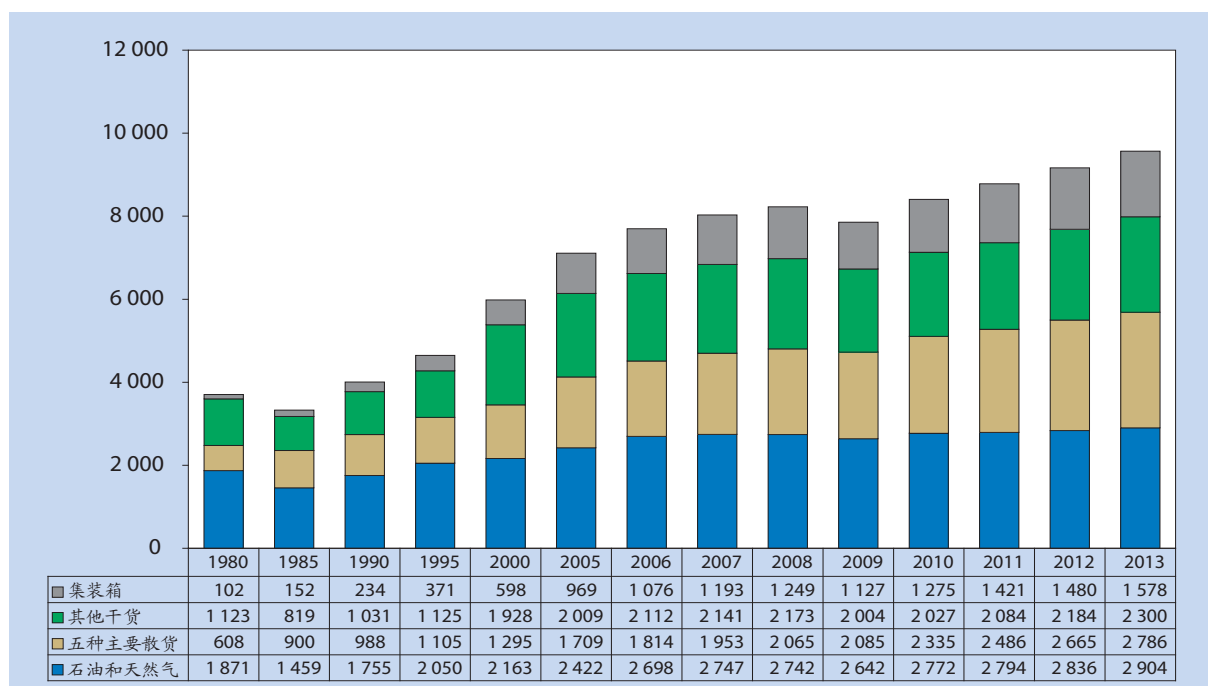
^a 铁矿石、谷物、煤炭、铝土矿/氧化铝和磷酸盐。2006年以后的数据依据克拉克森研究中心的《干散货贸易展望》各期编制。

油的需求, 相形之下, 石油产品贸易的情况较好。关于天然气贸易, 这一年里的新安装的液化设备甚少, 使贸易量增长受到限制, 仅温和增长了1.6%。

发展中国家对国际海运贸易贡献的份额继续扩大, 正在很大程度上反映了它们对世界贸易体系的参与度提高了。2012年, 它们装载的货物占全球总量的60%, 卸载货物占全球总量的58%(图1.3(a))。然而, 虽然这类国家的份额在增长, 但各个国家的贡献不均衡, 反映了它们融入全球贸易网络和供应链的程度各不相同。

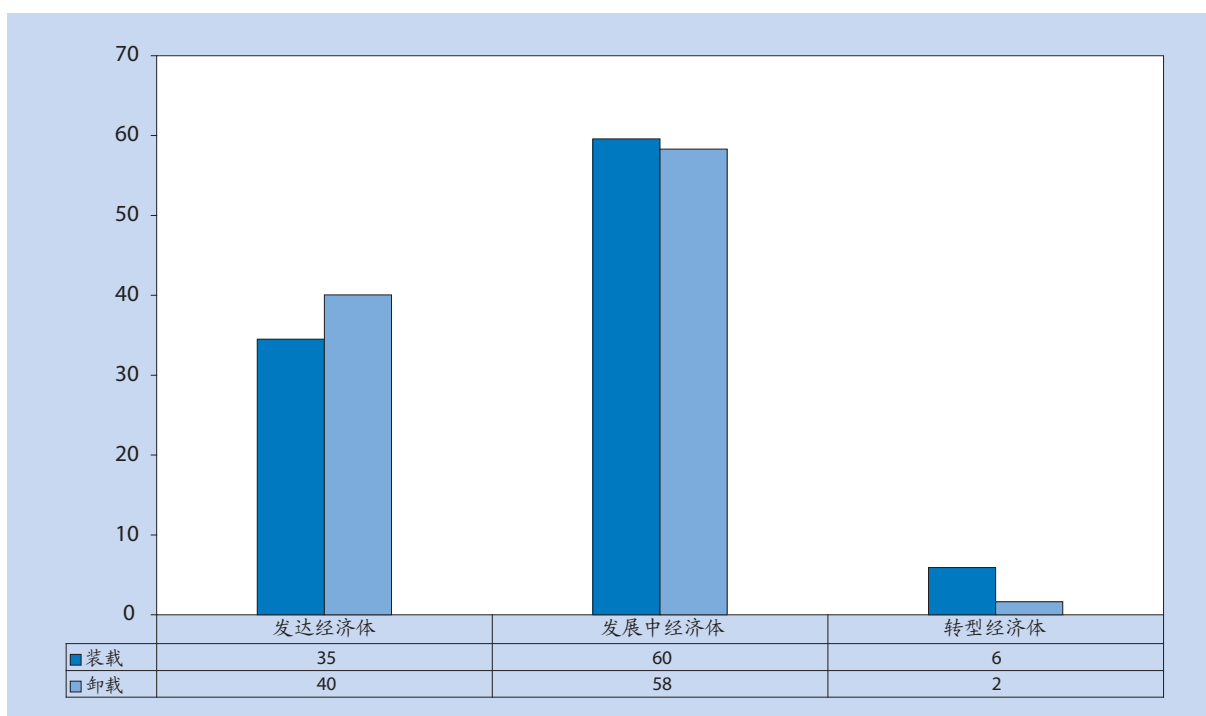
与以前的趋势一致, 发展中国家港口的货物装载量超过了货物卸载量(图1.3(b)), 但它们所占份额经过四十年的演变才在2012年达到彼此近乎相当。发展中区域的工业化和迅猛增长的消费需求, 刺激了进口需求的快速增长, 发展中国家卸载的货物所占份额, 首次有可能很快超过装载货物所占份额。

图 1.2. 部分年份国际海运贸易 (百万吨装载量)



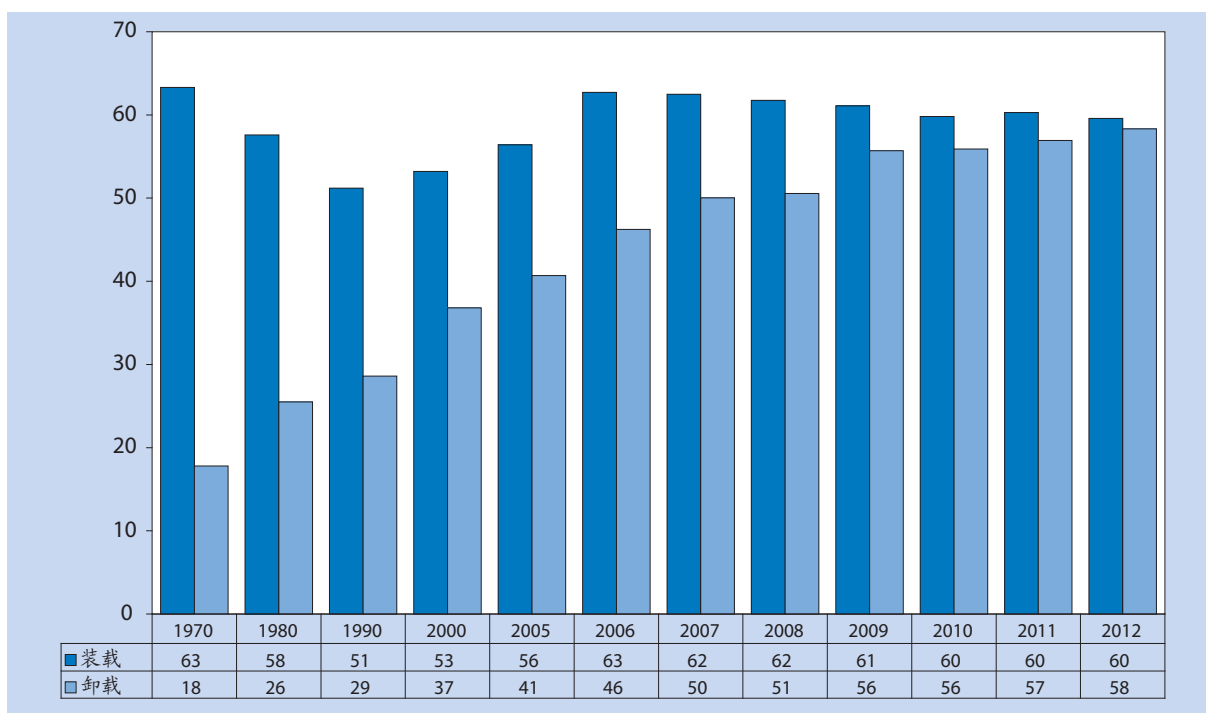
资料来源: 贸发会议各期《海运述评》。2006-2013年按照干货类型细分的数据, 依据克拉克森研究中心的各期《航运回顾与展望》。2013年数据依据克拉克森研究中心的预测(2013年a)。

图 1.3 (a). 2012年按照国家类别分列的世界海运贸易状况(在世界总吨数中所占份额百分比)



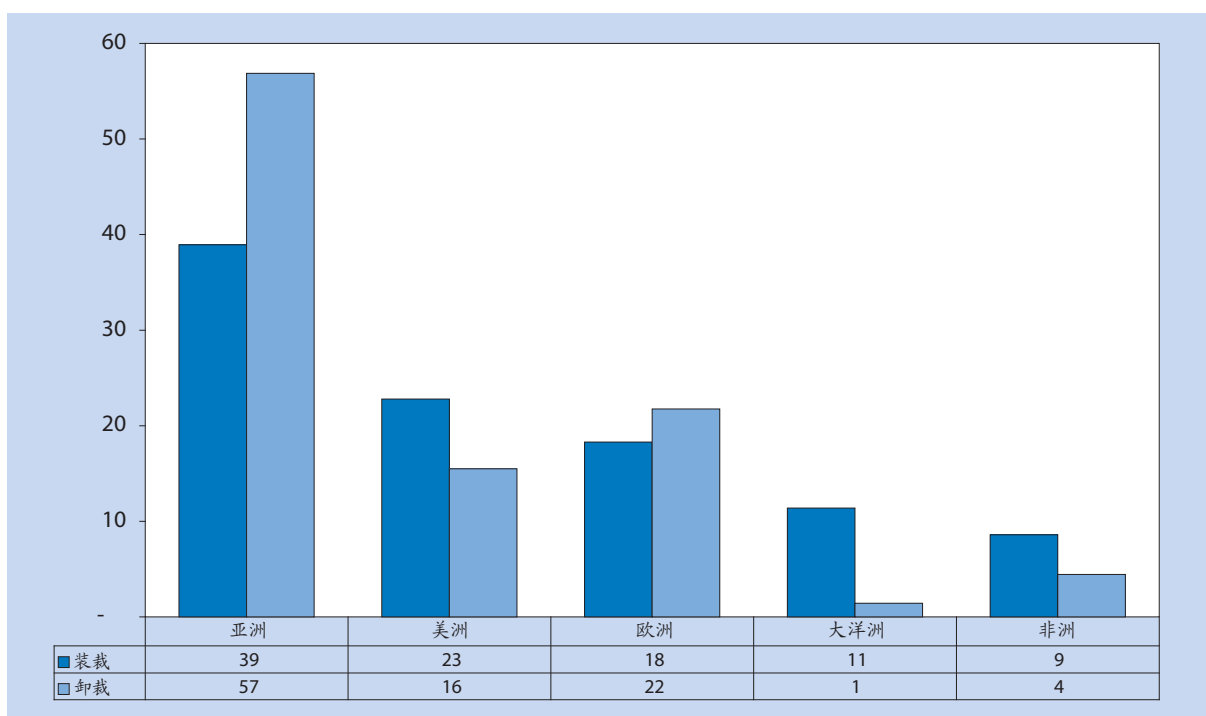
资料来源：贸发会议秘书处根据报告国提供的数据和从相关政府、港口行业以及专业来源获得的数据编制。估算数字依据的是初步数据或上一年可用数据。

图 1.3 (b). 部分年份发展中国家对世界海运贸易的参与情况 (在世界总吨数中所占份额百分比)



资料来源：贸发会议各期《海运述评》。

图 1.3 (c). 2012年按照地域分列的世界海运贸易(在世界总吨数中所占份额百分比)



资料来源: 贸发会议秘书处根据报告国提供的数据以及从相关政府、港口行业和专业来源获得的数据编制。估算数字依据的是初步数据或上一年的可用数据。

按照区域细分的数据表明, 2012年, 亚洲仍然是主要装载区和卸载区。其他主要装载区和卸载区, 按照由多到少的顺序排列, 主要装载区包括美洲、欧洲、大洋洲和非洲, 主要卸载区包括欧洲、美洲、非洲和大洋洲(图1.3(c))。

非洲作为拥有重要海洋运输和海运贸易潜力的区域, 越来越引人注目。虽然非洲对航运的影响仍然相对较小, 但是随着该大陆着手开发其富饶资源, 而消费需求随着收入水平的提高而增长, 其影响也蓄势待增。非洲正在变得越来越有吸引力, 特别是对于亚洲, 区域间贸易额在稳定增长(《公平年鉴》, 2013年a)。虽然欧洲联盟仍然是非洲的最大贸易伙伴, 但中国现已取代美国, 成为非洲的最大单个贸易伙伴。2011年, 美国 and 非洲之间的贸易流通价值约为1,230亿美元, 而中国与非洲之间的贸易流通价值为1,330亿美元(《公平年鉴》, 2013年a)。

最近, 中国和坦桑尼亚联合共和国签署了一项协议, 要在该国建设主要港口和工业区, 估计费用高达100亿美元(联合国经济和社会事务部, 2013年c)。在坦桑尼亚联合共和国沿海再次发现天然气之后, 一家石油公司现在正计划建设一个价值140亿美元的液化天然气设施(联合国经济和社会事务部, 2013年c)。非洲的海事业务可能会借助这些发展态势而繁荣, 使非洲从一个航运运营者的专业市场, 日益获得主流地位(《公平年鉴》, 2013年b)。根据非洲开发银行的观点, 非洲的港口吞吐量, 将从2009年的2.65亿吨, 增长到2040年的20亿吨以上, 而运输量将增加6-8倍, 某些内陆国家的增长特别强劲, 将高达14倍(《公平年鉴》, 2013年a)。反映这种预期增长, 据报对尼日利亚免税区的投资已经达到94亿美元, 在该国总共25个免税区中, 有6个已经开工建设, 4个处于设计阶段(*P.M. News Nigeria*, 2013年)。

基础设施缺口仍是一项挑战，抑制着包括非洲在内的很多发展中区域的海洋运输和海运贸易。2009-2030年间，全球运输基础设施估计需要11万亿美元(经合组织，2011年)。为了填补发展中国家包括运输设施在内的基础设施资金不足的巨大缺口，现有估计表明，截至2020年，每年的支出必须达到1.8万亿至2.3万亿美元，相形之下，目前一年的支出为0.8万亿至0.9万亿美元(联合国开发计划署，2013年)。对非洲来说，扩大对运输基础设施的投资很关键，尤其是因为该大陆日益成为一个海事业务和海运贸易的重要区域。在此背景下，崛起的“南方”为建立创新性的新结构和伙伴关系提供了机会，包括为了给建设和维护运输基础设施筹资。附带提一句的是，巴西、俄罗斯联邦、印度、中国和南非(金砖国家)在2013年3月举行的年度峰会上，一致同意建立金砖国家开发银行，为发展中国家的项目提供资金，包括那些基础设施建设项目(*Voice of America News*, 2013年)。

展望未来，有些分析家预测，从2010年至2020年，世界商品贸易额将翻一番，中国对欧洲的出口将接近美国对欧洲出口额的两倍(Ernst和Young, 2011年)。它们还预测亚洲的区域内贸易将迅猛增长，达到5万亿美元，欧洲对非洲和西亚的出口将比它对美国的出口多出50%左右。就部门贡献而言，机械、运输设备、消费类电器产品(例如电脑、电视和洗衣机)以及工业品贸易，有望在未来十年中对全球商品贸易做出最大贡献(Ernst和Young, 2011年)。有些观察家预测，到2025年，发展中经济体的年消费额将增长到30万亿美元，而在年收入超过20,000美元的10亿个家庭中，发展中经济体有望占一半以上(联合国开发计划署，2013年)。如果这些预测得以实现，可能影响贸易增长的模式和动力。就海运贸易而言，现有预测也指向持续增长，其中一项针对2013年的估计表明，有望增长4.2%(克拉克森研究中心，2013年a)。

在新的发展中经济体提供众多商业机会和世界商品贸易预计将增长的背景下，并铭记主要的风险和不确定性，海运业将需要调整业务战

略，以反映世界经济和贸易模式的变化，这些变化预计在将来会加剧。

2. 按照吨海里数计算的海运贸易

世界经济发展动态及贸易增长和模式的变化，正在塑造商品需求并决定着货物运输距离。对航运服务的最终需求，以吨海里数计算，可以提供关于海运活动和船舶运力需求的更深入的认识。

2012年，以吨海里数计算的海运业务，增长了4.2%，低于2011年的4.9%。散货商品，即矿产和原材料，占2012年吨海里总数的近四分之三(图1.4)。五种主要干散货(即煤、铁矿石、谷物、铝土矿/氧化铝和磷酸盐)是主要增长动力，其吨海里数增长了6.6%，而次要散货的吨海里数增长了6.1%，包括集装箱贸易在内的其他干货，增长了3.9%，石油和石油产品增长了2.4%，天然气增长了0.7%。大部分增长是由煤炭吨海里数的快速增长(11.8%)引起的，其次是谷物和铁矿石贸易引起的增长，它们的吨海里数分别增长了6.2%和4.1%。

有意思的是，虽然有很多人谈到，不断变化的世界贸易地理格局和日益强烈的实现供应来源多样化的必要性常常涉及较远程的航运，但是全球海运贸易的平均里程似乎长期保持不变。从1970年到2008年，货物运输的平均里程保持稳定，平均航程为4,100海里(Crowe, 2012年)。这一趋势反映了特别是区域内贸易日益增长的重要性，以及在较低的程度，某些生产活动离市场越来越近，尽管在后一种情况下，关于“就近生产”的争论仍然莫衷一是。

1970-2008年平均航程的增加很多是由五种主要干散货商品贸易造成的，由于快速增长的发展中区域尤其是中国的进口需求急剧增长，平均航程从4,600海里增加到5,400海里(Crowe, 2012年)。亚洲煤炭和铁矿石的强劲进口需求，大大促进了干散货贸易量的增长。

表 1.4. 2006-2012年按照货物类型、国家类别和区域分列的世界海运贸易

国家分类	年份	装载货物				卸载货物			
		合计	原油	石油产品和 燃气	干货	合计	原油	石油产品和 燃气	干货
百万吨									
全世界	2006	7 700.3	1 783.4	914.8	5 002.1	7 878.3	1 931.2	893.7	5 053.4
	2007	8 034.1	1 813.4	933.5	5 287.1	8 140.2	1 995.7	903.8	5 240.8
	2008	8 229.5	1 785.2	957.0	5 487.2	8 286.3	1 942.3	934.9	5 409.2
	2009	7 858.0	1 710.5	931.1	5 216.4	7 832.0	1 874.1	921.3	5 036.6
	2010	8 408.9	1 787.7	983.8	5 637.5	8 443.8	1 933.2	979.2	5 531.4
	2011	8 784.3	1 759.5	1 034.2	5 990.5	8 797.7	1 896.5	1 037.7	5 863.5
	2012	9 165.3	1 785.4	1 050.9	6 329.0	9 183.7	1 928.7	1 054.9	6 200.1
发达经济体	2006	2 460.5	132.9	336.4	1 991.3	4 164.7	1 282.0	535.5	2 347.2
	2007	2 608.9	135.1	363.0	2 110.8	3 990.5	1 246.0	524.0	2 220.5
	2008	2 715.4	129.0	405.3	2 181.1	4 007.9	1 251.1	523.8	2 233.0
	2009	2 554.3	115.0	383.8	2 055.5	3 374.4	1 125.3	529.9	1 719.2
	2010	2 865.4	135.9	422.3	2 307.3	3 604.5	1 165.4	522.6	1 916.5
	2011	2 982.5	117.5	451.9	2 413.1	3 632.3	1 085.6	581.3	1 965.4
	2012	3 162.9	121.6	447.3	2 594.0	3 678.8	1 097.7	573.7	2 007.5
转型经济体	2006	410.3	123.1	41.3	245.9	70.6	5.6	3.1	61.9
	2007	407.9	124.4	39.9	243.7	76.8	7.3	3.5	66.0
	2008	431.5	138.2	36.7	256.6	89.3	6.3	3.8	79.2
	2009	505.3	142.1	44.4	318.8	93.3	3.5	4.6	85.3
	2010	515.7	150.2	45.9	319.7	122.1	3.5	4.6	114.0
	2011	505.0	132.6	42.0	330.5	156.7	4.2	4.4	148.1
	2012	542.1	136.6	41.1	364.4	149.2	3.8	4.0	141.4
发展中经济体	2006	4 829.5	1 527.5	537.1	2 765.0	3 642.9	643.6	355.1	2 644.3
	2007	5 020.8	1 553.9	530.7	2 932.6	4 073.0	742.4	376.3	2 954.3
	2008	5 082.6	1 518.0	515.1	3 049.6	4 189.1	684.9	407.2	3 097.0
	2009	4 798.4	1 453.5	502.9	2 842.0	4 364.2	745.3	386.9	3 232.1
	2010	5 027.8	1 501.6	515.6	3 010.5	4 717.3	764.4	452.0	3 500.9
	2011	5 296.8	1 509.4	540.4	3 247.0	5 008.8	806.7	452.1	3 750.0
	2012	5 460.3	1 527.2	562.5	3 370.6	5 355.7	827.3	477.2	4 051.2
非洲	2006	721.9	353.8	86.0	282.2	349.8	41.3	39.4	269.1
	2007	732.0	362.5	81.8	287.6	380.0	45.7	44.5	289.8
	2008	766.7	379.2	83.3	304.2	376.6	45.0	43.5	288.1
	2009	708.0	354.0	83.0	271.0	386.8	44.6	39.7	302.5

表 1.4. 2006-2012年按照货物类型、国家类别和区域分列的世界海运贸易(续)

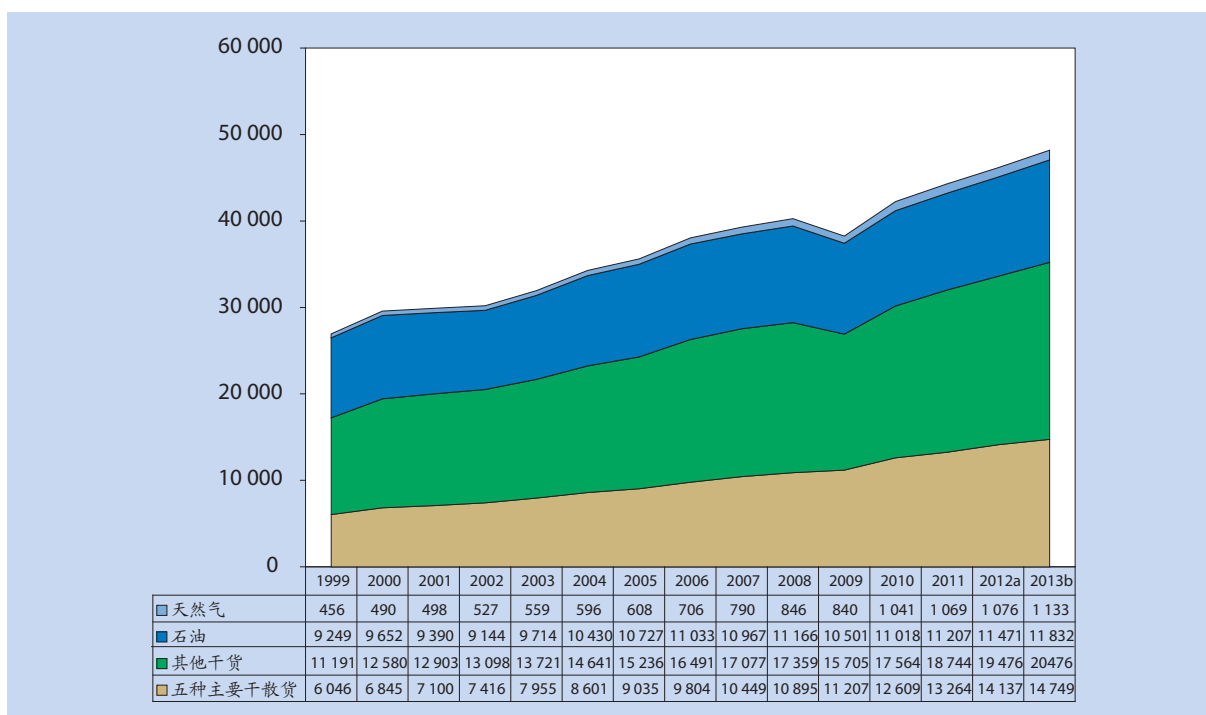
国家分类	年份	装载货物				卸载货物			
		合计	原油	石油产品和 燃气	干货	合计	原油	石油产品和 燃气	干货
	2010	754.0	351.1	92.0	310.9	416.9	42.7	40.5	333.7
	2011	723.7	338.0	68.5	317.2	378.2	37.8	46.3	294.1
	2012	787.3	370.1	72.6	344.6	407.7	35.9	51.7	320.1
美洲	2006	1 030.7	251.3	93.9	685.5	373.4	49.6	60.1	263.7
	2007	1 067.1	252.3	90.7	724.2	415.9	76.0	64.0	275.9
	2008	1 108.2	234.6	93.0	780.6	436.8	74.2	69.9	292.7
	2009	1 029.8	225.7	74.0	730.1	371.9	64.4	73.6	234.0
	2010	1 172.6	241.6	85.1	846.0	448.7	69.9	74.7	304.2
	2011	1 239.2	253.8	83.5	901.9	508.3	71.1	73.9	363.4
	2012	1 287.2	250.7	91.6	944.9	538.5	77.5	79.4	381.6
亚洲	2006	3 073.1	921.2	357.0	1 794.8	2 906.8	552.7	248.8	2 105.3
	2007	3 214.6	938.2	358.1	1 918.3	3 263.6	620.7	260.8	2 382.1
	2008	3 203.6	902.7	338.6	1 962.2	3 361.9	565.6	286.8	2 509.5
	2009	3 054.3	872.3	345.8	1 836.3	3 592.4	636.3	269.9	2 686.2
	2010	3 094.6	907.5	338.3	1 848.8	3 838.2	651.8	333.1	2 853.4
	2011	3 326.7	916.0	388.2	2 022.6	4 108.8	697.8	328.0	3 082.9
	2012	3 376.7	904.7	397.5	2 074.5	4 396.2	713.8	341.5	3 340.9
大洋洲	2006	3.8	1.2	0.1	2.5	12.9	0.0	6.7	6.2
	2007	7.1	0.9	0.1	2.5	13.5	0.0	7.0	6.5
	2008	4.2	1.5	0.1	2.6	13.8	0.0	7.1	6.7
	2009	6.3	1.5	0.2	4.6	13.1	0.0	3.6	9.5
	2010	6.5	1.5	0.2	4.8	13.4	0.0	3.7	9.7
	2011	7.1	1.6	0.2	5.3	13.5	0.0	3.9	9.6
	2012	9.0	1.6	0.8	6.6	13.3	0.0	4.6	8.6
百分比份额									
全世界	2006	100.0	23.2	11.9	65.0	100.0	24.5	11.3	64.1
	2007	100.0	22.6	11.6	65.8	100.0	24.5	11.1	64.4
	2008	100.0	21.7	11.6	66.7	100.0	23.4	11.3	65.3
	2009	100.0	21.8	11.8	66.4	100.0	23.9	11.8	64.3
	2010	100.0	21.3	11.7	67.0	100.0	22.9	11.6	65.5
	2011	100.0	20.0	11.8	68.2	100.0	21.6	11.8	66.6
	2012	100.0	19.5	11.5	69.1	100.0	21.0	11.5	67.5
发达经济体	2006	32.0	7.4	36.8	39.8	52.9	66.4	59.9	46.4
	2007	32.5	7.5	38.9	39.9	49.0	62.4	58.0	42.4
	2008	33.0	7.2	42.3	39.7	48.4	64.4	56.0	41.3
	2009	32.5	6.7	41.2	39.4	43.1	60.0	57.5	34.1
	2010	34.1	7.6	42.9	40.9	42.7	60.3	53.4	34.6
	2011	34.0	6.7	43.7	40.3	41.3	57.2	56.0	33.5
	2012	34.5	6.8	42.6	41.0	40.1	56.9	54.4	32.4
转型经济体	2006	5.3	6.9	4.5	4.9	0.9	0.3	0.3	1.2
	2007	5.1	6.9	4.3	4.6	0.9	0.4	0.4	1.3
	2008	5.2	7.7	3.8	4.7	1.1	0.3	0.4	1.5
	2009	6.4	8.3	4.8	6.1	1.2	0.2	0.5	1.7

表 1.4. 2006-2012年按照货物类型、国家类别和区域分列的世界海运贸易(续)

国家分类	年份	装载货物				卸载货物			
		合计	石油产品 和 燃气	石油产品 和 燃气	干货	合计	石油产品 和 燃气	石油产品 和 燃气	干货
	2010	6.1	8.4	4.7	5.7	1.4	0.2	0.5	2.1
	2011	5.7	7.5	4.1	5.5	1.8	0.2	0.4	2.5
	2012	5.9	7.7	3.9	5.8	1.6	0.2	0.4	2.3
发展中经济体	2006	62.7	85.6	58.7	55.3	46.2	33.3	39.7	52.3
	2007	62.5	85.7	56.9	55.5	50.0	37.2	41.6	56.4
	2008	61.8	85.0	53.8	55.6	50.6	35.3	43.6	57.3
	2009	61.1	85.0	54.0	54.5	55.7	39.8	42.0	64.2
	2010	59.8	84.0	52.4	53.4	55.9	39.5	46.2	63.3
	2011	60.3	85.8	52.2	54.2	56.9	42.5	43.6	64.0
	2012	59.6	85.5	53.5	53.3	58.3	42.9	45.2	65.3
非洲	2006	9.4	19.8	9.4	5.6	4.4	2.1	4.4	5.3
	2007	9.1	20.0	8.8	5.4	4.7	2.3	4.9	5.5
	2008	9.3	21.2	8.7	5.5	4.5	2.3	4.7	5.3
	2009	9.0	20.7	8.9	5.2	4.9	2.4	4.3	6.0
	2010	9.0	19.6	9.4	5.5	4.9	2.2	4.1	6.0
	2011	8.2	19.2	6.6	5.3	4.3	2.0	4.5	5.0
	2012	8.6	20.7	6.9	5.4	4.4	1.9	4.9	5.2
美洲	2006	13.4	14.1	10.3	13.7	4.7	2.6	6.7	5.2
	2007	13.3	13.9	9.7	13.7	5.1	3.8	7.1	5.3
	2008	13.5	13.1	9.7	14.2	5.3	3.8	7.5	5.4
	2009	13.1	13.2	7.9	14.0	4.7	3.4	8.0	4.6
	2010	13.9	13.5	8.7	15.0	5.3	3.6	7.6	5.5
	2011	14.1	14.4	8.1	15.1	5.8	3.7	7.1	6.2
	2012	14.0	14.0	8.7	14.9	5.9	4.0	7.5	6.2
亚洲	2006	39.9	51.7	39.0	35.9	36.9	28.6	27.8	41.7
	2007	40.0	51.7	38.4	36.3	40.1	31.1	28.9	45.5
	2008	38.9	50.6	35.4	35.8	40.6	29.1	30.7	46.4
	2009	38.9	51.0	37.1	35.2	45.9	34.0	29.3	53.3
	2010	36.8	50.8	34.4	32.8	45.5	33.7	34.0	51.6
	2011	37.9	52.1	37.5	33.8	46.7	36.8	31.6	52.6
	2012	36.8	50.7	37.8	32.8	47.9	37.0	32.4	53.9
大洋洲	2006	0.0	0.1	0.01	0.0	0.2	-	0.7	0.1
	2007	0.1	0.1	0.01	0.0	0.2	-	0.8	0.1
	2008	0.1	0.1	0.01	0.0	0.2	-	0.8	0.1
	2009	0.1	0.1	0.02	0.1	0.2	-	0.4	0.2
	2010	0.1	0.1	0.02	0.1	0.2	-	0.4	0.2
	2011	0.1	0.1	0.02	0.1	0.2	-	0.4	0.2
	2012	0.1	0.1	0.08	0.1	0.1	-	0.4	0.1

资料来源: 贸发会议秘书处根据报告国提供的数据和从相关政府、港口行业以及专业来源获得的数据编制。已对2006年以后的数据进行修订和更新, 以反映修正后的报告, 其中包含按货物类型细分的新近数字和更准确的信息。2012年的数字是根据初步数据或上一年可用数据估算的。

图 1.4. 1999-2013年按照货物类型分列的以货物吨海里数计算的世界海运贸易(10亿吨海里)



资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心的数据(2013年a)编制。

a 估计数。

b 预测。

除了中国之外，其他快速发展的经济体，尤其是印度和大韩民国，其铁矿石和煤炭需求也很大。鉴于巴西 - 中国贸易涉及的航程，从巴西运出的铁矿石是吨海里数增长的最重要因素。从2000年至2012年，铁矿石贸易的平均航程增加了6.7%，同期，煤炭贸易的平均航程减少了13.1%，减至4,002海里，这尤其反映出中国、澳大利亚和印度尼西亚之间的航程较短(Crowe, 2012年)。最近，美国的页岩革命意味着现在有更多煤炭可供出口，包括向欧洲和亚洲出口。因此，美国煤炭出口吨海里数处于上升趋势。2011年，它的煤炭出口比2007年多127%，而吨海里数平均增加了152%(克拉克森研究中心，2012年a)。在一项影响干散货贸易的独立发展动态中，有些观察家预测，如果印度尼西亚向中国供应煤炭、铝土矿和镍等矿产的主要供应方，其新法规有效限制该国的出口，则中国将有可能寻找替代来源，包括从澳大利亚这样的相对遥远的地点。因此，干散货运量和里程可能会增加。关于谷物贸易，它在总吨海里数中所占的份额，从2000年的4.2%，

增长到2012年的5.4%，其中美国出口谷物的吨海里数大幅减少，巴西的出口飙升。2000-2012年，谷物货物的平均航程增加了17.8%，达到6,807海里，这是由于从美洲发展中国家运往中国的流量增长很快(Crowe, 2012年)。

2012年，集装箱贸易的吨海里数增长了3.0%，而2011年的增长率为8.8%。从2000年到2012年，集装箱贸易的平均航程下降了1.2%，亚欧和跨太平洋远程贸易减少，被快速增长的亚洲内短程流量增长所抵消。而远程南北贸易量的持续增长，有可能增加集装箱贸易的平均航程(Crowe, 2012年)。

包括原油、石油产品和天然气在内的液货船货物，占2012年总吨海里数的四分之一以上，低于2000年，2000年的占比超过三分之一。在液货船贸易中，原油占最大部分(19.1%)，其次是石油产品(5.7%)和天然气(2.3%)。从2000年至2012年，原油的平均航程略有下降(-1.2%)。与

之相反, 并且反映亚洲远程进口量和从美国到美洲发展中国家的流量不断增长, 石油产品的平均航程增加了6.4%。¹ 这一增长很可能会继续保持下去, 除其他外, 有下述原因: (a) 欧洲关闭炼油厂, 将导致中间馏分油短缺, 需要增加进口量, 包括从西亚、印度和美国进行远程航运; (b) 需要满足亚洲对馏分油日益增长的需求, 特别是通过增加从西亚的进口; (c) 美国对美洲发展中国家并有可能对其他区域扩大出口, 包括中间馏分油需求量不断增长的非洲。

影响石油贸易产生的吨海里数的另一个因素是美国的石油生产结构, 其中原油吨海里数未必会随着该国能源状况的变化而下降。鉴于西非生产的轻质原油在结构与美国生产的原油相似, 美国的炼油厂将继续从西亚以及美洲发展中国家进口重质原油。因此, 从西非向美国的进口量已经在下降, 很多新的富余货物, 正被运往亚洲, 使相关原油吨海里数增加(《金融时报》, 2013年)。最后, 由于价格差别也影响区域之间的需求, 运往定价较高的亚洲的追加贸易量, 也有可能增加液货船吨海里数。与此同时, 随着管道从哈萨克斯坦、俄罗斯联邦以及很快从缅甸铺设到中国, 将来的原油吨海里数可能受到限制, 这必将对液货船需求、全球液货船队和液货船贸易模式产生某些影响。

3. 按货物类型分列的海运贸易

(a) 液货船贸易

液货船贸易在很大程度上取决于全球能源生产和总需求、世界经济、人口、城市化、工业化, 更重要的是, 取决于全球能源富余和短缺现象的“地理分布”。要考察影响液货船贸易的关键发展动态, 重要的是从一开始就着重考虑正在进行的深刻的结构转换。

美国的石油和天然气产量提高, 据报在各个区域(例如东非和地中海)找到了新的矿产资源, 以及开采技术取得进步, 特别是这一背景下, 全球能源地图正被重新绘制。最近世界最大石油消费国美国的页岩油和天然气产量增加, 或许是最能改变游戏规则的一个趋势, 其意义跨越国界, 对液货船贸易有强烈影响。国际能源机构预计, 美国将在2020年之前成为天然气净出口国, 并在同一年份取代沙特阿拉伯成为全球最大的石油生产国, 此后将在2035年之前接近实现能源自足(国际原子能机构, 2012年)。展望未来, 这将产生一份新的世界能源地图, 其中国际原油贸易量减少, 美国出口的精炼产品增多, 中国和印度有可能成为原油进口大国和精炼石油产品出口大国。按照石油产品类型划分的需求也将发生变化, 例如用于运输业的柴油等中间馏分油快速增长(劳氏航运清单, 2012年a)。

(一) 原油: 生产和消费

2012年, 也是连续第三年, 石油在化石燃料中增长最慢。与疲弱的全球经济增长一致, 尤其是与欧洲经济增长一致, 全球石油消费量增长了不到1.0%, 这一增长率低于历史平均值(英国石油公司, 2013年)。因为经合组织国家2012年的消费量下降了1.3%, 全球石油需求在非经合组织国家的推动下才在这一年里出现小幅增长, 达到每天8,980万桶。在供应方面, 全球产量增长了2.2%, 总量达到日产8,620万桶, 其中石油输出国组织(欧佩克)占增长量的大部分。表1.5列出了一份全球原油生产国和消费国概览。

(二) 原油: 运量

反映石油供求动态, 全球原油运量在2012年增长了1.3%, 总量达到日均5,530万桶。油轮装运的原油, 占这一总量的三分之二, 估计增长了1.5%, 总量达到17.8亿吨。特别是全球产量增长和对伊朗伊斯兰共和国实施石油贸易禁运之前增加库存的做法, 推动了这种增长。主要原油装载区包括西亚、非洲、美洲发展中国家和

表 1.5. 2012年石油和天然气
主要生产国和消费国
(世界市场份额百分比)

世界石油生产		世界石油消费	
西亚	33	亚洲太平洋	33
转型经济体	16	北美洲	23
北美洲	15	欧洲	15
发展中的美洲	12	发展中的美洲	10
非洲	11	西亚	9
亚洲太平洋	10	转型经济体	6
欧洲	4	非洲	4
世界天然气生产		世界天然气消费	
北美洲	25	北美洲	25
转型经济体	23	亚洲太平洋	19
西亚	16	转型经济体	18
亚洲太平洋	15	欧洲	14
欧洲	8	西亚	12
发展中的美洲	7	发展中的美洲	8
非洲	6	非洲	4

资料来源: 贸发会议秘书处根据英国石油公司2013年《世界能源统计概览》中公布的数据编制。

注: 石油包括原油、页岩油、油砂和液化天然气(液化天然气-天然气中单独回收的液态成分)。这一名称不包含来自生物物质和煤炭衍生物等其他来源的液态燃料。

转型经济体, 而主要卸载港位于日本、北美洲和亚洲发展中国家。

2012年, 美国的原油进口量下降了4.3%, 尤其反应了国内产量和来自加拿大的管道运输量的增长英国石油公司, 2013年。2007年, 美国的原油进口为日均1,010万桶, 2010年降至日均920万桶, 2012年降至日均850万桶。由于其产量上升而进口量下降, 来自例如安哥拉、尼日利亚和委内瑞拉玻利瓦尔共和国等传统供应国的石油, 正被输送到新市场和新用户。印度有望很快取代美国, 成为尼日利亚原油出口的主要目的地, 而它从委内瑞拉玻利瓦尔共和国进口的石油, 自2011年以来增长了三倍(《金融时报》, 2013年)。与此同时, 在获得监管机构必要的许可之后, 美国有望出口轻质低硫原油, 并成为原油出口国(劳氏航运清单, 2012年b)。这一动态可能进一步重绘液货船贸易地图, 并且随着美国对液货船的需求增加, 可能对1920年《商船法》(《琼斯法》)的适用产生某些影响。

由于北海产量下降, 欧洲主要从利比亚寻求原油。欧洲的进口预计最终将从来自西亚的远程出口, 转向来自非洲的短程航运。由于疲弱的经济形势继续影响欧洲炼油厂, 欧洲还有可能从进口原油转变为进口石油产品(丹麦船舶金融, 2013年)。

2012年, 中国的原油进口量增长了7.4%, 印度增长了4.0%以上(英国石油公司, 2013年)。随着这些国家继续建设当地炼油厂, 它们的原油进口量还将增加, 包括从西非和拉丁美洲的来源进口。这一趋势有可能改变货物流通的方向, 提高对液货船的需求量并增加吨海里数。然而, 一个可能产生抵消作用的模式是, 中国进口量增加的部分, 有可能是通过输油管从哈萨克斯坦、俄罗斯联邦和缅甸输入。

由于国际制裁, 禁止从伊朗伊斯兰共和国进口原油, 中国、印度和大韩民国等重要进口国被迫减少进口量, 以遵守180天的豁免期, 这样才能继续进口伊朗原油(美国和平研究所, 2012年)。因此, 油轮贸易航线已经改道, 更多的伊朗货物向东被送往亚洲, 而欧洲则用来自俄罗斯联邦和西非的货物, 代替伊朗出口货物(丹麦船舶金融, 2013年)。在制裁期, 这一趋势可能会加剧。

(三) 精炼石油产品: 供应情况和炼油厂动态

2012年, 全球炼油能力提高了0.4%, 达到总计日均9,250万桶。这一能力的50%以上位于非经合组织国家, 其主要推动因素是中国、印度和西亚的扩充(英国石油公司, 2013年)。全球能力有望进一步增加, 在2035年之前, 全世界对炼油厂所需的投资, 估计在1.3万亿美元左右。在这一总数中, 现有项目大约需要2,300亿美元, 追加项目需要3,000亿美元, 大约有7,500亿美元将被用于维护和更换(欧佩克, 2012年)。与炼油能力的走势一致, 全球炼油厂的产出,

在2012年增长了0.6%，这一增长量中有很多来自非洲、加拿大、中国、印度和墨西哥的炼油厂。考虑到经合组织区域日益收紧的环境限制，以及来自西亚和远东炼油厂的竞争加剧，越来越多的欧洲和日本炼油厂被关闭(丹麦船舶金融，2013年)。

(四) 精炼石油产品：需求和航运

对精炼石油产品的需求，与工业生产、行驶和发电息息相关。因此，2012年的石油产品运量增速降至2.1%，反映了这一年里工业生产疲弱和石脑油需求减少(克拉克森研究中心，2013年a)。贸发会议估计这一增长率为1.6%，这个比率还包含了天然气贸易状况。2012年，全球石油产品和天然气运量总计10.5亿吨(克拉克森研究中心，2013年a)，其中亚洲尤其是中国、日本和大韩民国的进口量增加，抵消了运往北美洲的产品减少量。亚洲的强劲需求，特别是对轻质馏分油(例如汽油和石脑油)和中间馏分油(例如柴油和煤油)的需求，由欧洲、印度和西亚供应。与此同时，作为精炼石油产品的第二大进口区，北美洲的需求减弱。

美国的汽油进口，通常由欧洲供应，美国的需求减少，进口量下降，有可能影响跨大西洋产品贸易。相形之下，美国的出口量增加，催生这一新现象的，是因国内石油需求减少而产生了富余，以及美洲发展中国家因该区域的工业化和基础设施发展进程而导致其需求日益增长。同时，汽油将越来越多地从西亚被运到远东，从非洲被运到欧洲(丹麦船舶金融，2013年)。

2012年，日益受欢迎的中间馏分油，其需求因喷气机燃料和柴油需求随全球经济形势走弱而受到抑制。不过，需求有望随着世界经济复苏而恢复增长。主要是在运输需求(车队扩大)的推动下，并在较小程度上受工业需求的推动，未来中间馏分油需求的增长，有望超过轻质馏分油的增长速度，亚洲，尤其是中国将一马当先，其次是美洲发展中国家。

展望未来，石油有可能继续向市场靠近，原油生产边界将向西移向北美洲，炼油能力将移向亚洲(《金融时报》，2013年)。预计对精炼石油产品的需求将在亚洲和南美洲的非经合组织经济体日益增长的需求的推动下，继续增长，特别是由于这些经济体继续工业化且现有炼油能力不足(克拉克森研究中心，2012年b)。石油产品贸易，在从印度和西亚通往远东(即大韩民国、以及除中国和日本以外的亚洲区域)的远程航线上，有望稳定增长。在中国方面，它日益增长的国内生产，预计将导致石油产品进口量减少(克拉克森研究中心，2013年a)。欧洲联盟的进口预计仍然疲弱。与当前具有挑战性的经济形势一致，而美国的石油产品需求减少，炼油能力增加，有可能促进石油产品出口，特别是向美洲发展中国家的出口(克拉克森研究中心，2013年a)。

综上所述，精炼石油产品和原油的新贸易通道，与全球炼油厂的生产、数量和结构以及地点的变化相伴而生。这些变化有可能进一步受其他走势的影响，例如包括俄罗斯联邦的“60/66方案”，该方案为原油出口减税，而为精炼产品增税，以此帮助扩大炼油能力并使之现代化，还有委内瑞拉玻利瓦尔共和国和中国之间的贷款协定，该协定将增加对中国的石油出口。

(五) 天然气：液化气运输

2012年，全球天然气消费量增长了2.2%，这一增长率低于2.7%的历史平均值(英国石油公司，2013年)。同年，产量增长了1.9%，美国仍然是世界最大生产国(英国石油公司，2013年)。表1.5列出了一份全球天然气消费者和生产者概览。

与供求动态一致，包括陆路和海运贸易在内的全球天然气贸易，2012年的增速依然平缓，年增长率不到1%。2012年，液化石油气和液化天然气的增长陷于停滞。液化石油气和液化天然气的总量合计2.89亿吨，与2011年持平，液化天然气运量的减少与液化石油气货物的增长

相抵。² 约占海运燃气贸易量85%的液化天然气运量,在2012年一年中减少了1.2%,这是由于该年度欧洲进口量下降而且全球液化能力的增长有限(克拉克森研究中心,2013年a)。美国的进口需求下降,在国内外产生了连锁反应。进口量较低,导致资本高度密集型的美国再气化设施陈旧。与此同时,相对低廉的燃气,正在取代煤炭,成为发电原料。2012年,已经使用价格较高的燃气来发电的欧洲,增加了源于美国的煤炭进口量(克拉克森研究中心,2013年a)。卡塔尔仍是世界最大液化天然气出口国,其份额占全球出口量32.1%以上(英国石油公司,2013年)。不仅是卡塔尔,澳大利亚、马来西亚、尼日利亚和阿拉伯联合酋长国的出口量也增加了,而来自阿尔及利亚、埃及和印度尼西亚的运量则减少了(英国石油公司,2013年)。

液化天然气贸易的前景向好,因为考虑到下述因素,全球消费量势必增长:

- (a) 美国的产量和出口量飙升;
- (b) 世界各地发现新气田(例如塞浦路斯、以色列、莫桑比克和坦桑尼亚联合共和国);
- (c) 亚洲液化天然气进口量预计持续增长,特别是由于中国在战略上致力于促进天然气的使用;
- (d) 核电利用率下降;
- (e) 天然气作为其他化石燃料的“更绿色”的替代品,具有吸引力。

用于建设液化天然气贸易辅助性基础设施的投资长盛不衰,为天然气贸易及运输船、运营者和造船厂提供了愈加乐观的前景。截至2012年11月,有19个国家在安装94处液化设施(克拉克森研究中心,2012年c)。2012年,虽然液化能力增长甚少,但是据报全球有12个液化项目正在建设中,包括澳大利亚的5个。巴布亚新几内亚和哥伦比亚大约有20个项目,据报处于设计或最后决定投资阶段,这些项目竣工之后,它们有可能成为出口国(克拉克森研究中心,2012c)。在进口方面,目前有大约93个进

口设施,分布在26个国家,这些数字有望继续增长,有很多国家在排队等候它们的第一批货物(克拉克森研究中心,2012年c)。鉴于最近在非洲发现了天然气,并假设当前争取建设的项目能够如期投产,该区域将成为第四个液化天然气主要供应者,仅次于澳大利亚、西亚和美国(德鲁里航运咨询公司,2013年)。

与液化天然气贸易不同,2012年,仅占全球燃气海运贸易量16%的液化石油气,需求量继续增长,液化石油气总量增长了7.1%,达到4,500万吨(克拉克森研究中心,2013年a)。这一年里,大量液化石油气被从西亚运往印度和远东,其中一部分属于相对低廉的价格和充足的供应所推动的增加库存之举。液化石油气的被用于烹饪目的、汽车燃气消耗以及充当石化工业的投入,推动着发展中区域的需求。由于产量不断增长,美国预计将成为液化石油气的主要供应国,当前有越来越多的出口量,被运往美洲发展中国家。

(b) 干货贸易: 主要和次要干散货以及其他干货

尽管全球经济疲弱,干散货贸易量在2012年仍然继续增长,增长率为5.7%,总量突破60亿吨大关。按照历史标准判断,并铭记全球经济形势,这一业绩相当令人瞩目(克拉克森研究中心,2013年a)。

包括五种主要散货(铁矿石、煤炭、谷物、铝土矿/氧化铝和磷酸盐)和次要散货(农产品散货、化肥、金属、矿物、钢铁和林业产品)在内的干散货数量,在2012年增长了6.7%(克拉克森研究中心,2013年a)。这一合计数的明细数据表明,增长大多源自五种主要散货的增长(7.2%),并在较小的程度上,源自次要散货的增长(4.6%),从数量上看,自2002年至2012年,使世界海运贸易量增长了接近5亿吨(克拉克森研究中心,2013年a)。在这一年里,五种主要散货总计27亿吨,而次要干散货数量达到14亿吨。主要和次要干散货总共占全球干货量的接近三分之二。

在进口方面, 亚洲, 特别是中国, 是干散货进口需求的主要源头, 而在出口方面, 随着市场份额持续发生变化, 情况没有这么明晰。例如, 印度尼西亚日益成为涉及多种货物的重要行为者, 包括煤炭、铝土矿和金属。由于具有战略意义的地理位置, 以及储量丰富的若干种原材料, 最主要的是煤炭, 目前正使印度尼西亚成为对亚洲国家的增长最快的出口国(丹麦船舶金融, 2013年)。其他较小行为者也在扩大份额, 例如包括利比亚、秘鲁和塞拉利昂。表1.6列出了一份干散货商品市场主要行为者概览。

不过, 对于干散货贸易增长的主要关切是, 这种增长持续高度依赖亚洲的需求, 而且仅对两种关键商品高度依赖, 即铁矿石和煤炭。虽然中国的增长很强劲, 但是该国最近的增长放缓, 并从依靠基础设施投资的增长模式转变, 将对未来需求的力度产生某些影响。

不过, 从积极方面看, 有一些预测表明, 干散货部门将因世界人口增长和城市化而成为赢家。有些观察家认为, 到2025年, 城市消费者有可能每年为世界经济多注入20万亿美元, 这反过来将促成商品贸易繁荣(《航运与金融》, 2013年)。由于届时有10亿人进入消费者类别, 城市化和基础设施建设迅速扩大, 将产生对资源和原材料的更大需求。单单是港口部门的必要基础设施需求, 估计将为当前港口基础设施水平的2.5倍以上。

(一) 煤炭运输

煤炭是增长最快的化石燃料, 占2012年全球一次能源消费量的30%, 在非经合组织国家的推动下, 2012年, 全球消费量增长了2.5%, 而产量增长了2%(英国石油公司, 2013年)。在这一年里, 煤炭航运总量(热能煤和炼焦煤)的年增长率为12.3%, 首次突破10.6亿吨大关。热能煤贸易占总量的78%, 在2012年有14.2%的强劲增长, 其中一个推动因素, 是欧洲进口(在下滑之后)相对复苏, 亚洲需求持续增长, 以及有了来自大西洋的货物可供利用。与铁矿石贸

表1.6. 2012年某些主要干散货和钢铁主要生产方、使用方、出口方和进口方(世界市场份额百分比)

钢铁生产方		钢铁使用方	
中国	46	中国	46
日本	7	欧洲联盟	10
美国	6	北美洲	9
印度	5	转型经济体	4
俄罗斯联邦	5	西亚	3
大韩民国	5	发展中的美洲	3
德国	3	非洲	2
土耳其	2	其他	22
巴西	2		
乌克兰	2		
其他	18		
铁矿石出口方		铁矿石进口方	
澳大利亚	45	中国	65
巴西	29	日本	12
南非	5	欧洲联盟	10
印度	3	大韩民国	6
加拿大	3	其他	7
瑞典	2		
其他	13		
煤炭出口方		煤炭进口方	
印度尼西亚	33	欧洲联盟	18
澳大利亚	30	日本	17
美国	10	中国	17
哥伦比亚	8	印度	15
南非	7	大韩民国	12
俄罗斯联邦	7	中国台湾省	5
加拿大	3	马来西亚	2
其他	4	泰国	2
		其他	13
谷物出口方		谷物进口方	
美国	20	亚洲太平洋	31
阿根廷	12	发展中的美洲	21
欧洲联盟	10	非洲	20
澳大利亚	10	西亚	18
加拿大	9	欧洲	7
乌克兰	8	转型经济体	3
其他	31		

资料来源: 贸发会议秘书处根据世界钢铁联盟(2013a)、克拉克森研究中心(2013b)和国际谷物理事会(2013年)的数据编制。

易不同,在较轻程度上,也不同于炼焦煤,热能煤需求更为多样化,欧洲联盟约占进口量的18%,其次是日本,中国、印度和其他较小的进口方,例如香港(中国)、大韩民国、马来西亚、菲律宾和中国台湾省。2012年,炼焦煤贸易量增长了5.4%,推动增长的因素是,中国和印度的进口量分别增长了43.7%和8%。在其他地方,欧洲和大韩民国的进口量,因钢产量增长有限而受到限制。

2012年,美国由于页岩气生产而导致的煤炭出口量增加,拉低了煤炭价格,并促进了欧洲、印度以及中国的进口,中国取代日本成为该年度最大的热能煤进口国,2012年,中国的煤炭进口,吸纳了相当于大约430艘超级灵便型船舶的运力(克拉克森研究中心,2013年c)。

随着中国的进口量增长和印度扩建燃煤发电站,煤炭贸易将同步增长。但是,不断强化的环境监管,包括欧洲的监管,加上中国因其巨大的煤炭储量而存在的增产的可能,有可能产生抵消作用,导致增长大大放缓(克拉克森研究中心,2013年a)。关于中国自2008年以来飙升的进口量能否以目前见到的增速保持强劲增长,还是未定之数。在一个孤立的发展动态中,值得注意的是,2012年至2020年间,新的燃煤发电厂有望在欧洲投产发电。这些发电厂的产能,在接下来的8年中,应当会达到现有产能的近两倍,导致新建或更替大约80个发电厂机组(研究与市场,2012年)。这些发展态势有可能影响煤炭需求,进一步塑造煤炭贸易的流动量和模式。

(二) 铁矿石运输和钢铁产量及消费量

因为铁矿石是钢铁生产的关键原料,其贸易在很大程度上取决于钢铁部门的发展动态。根据世界钢铁联盟的数据,2012年,全球可见钢铁用量和钢铁产量各增长了1.2%(世界钢铁联盟,2013年a,2013年b)。中国的产量继续增长,市场份额从2011年的45.4%增长到2012年的46.3%。在这一背景下,铁矿石贸易在2012

年增长了5.4%,总量达到11.1亿吨。主要铁矿石出口国是澳大利亚、巴西、加拿大、印度、南非和瑞典。澳大利亚和巴西共占全球出口量的73.5%。澳大利亚是世界上最大的出口国(占44.5%的份额),运量增长了12.8%。同样,其他出口国,例如加拿大、南非和瑞典的运量也增加了,而在印度,开采禁令和铁矿石出口税明显限制了该国的出口量(-52.8%)。因此,印度的市场份额下降,并出现结构性转变,使印度从主要出口国转变为净进口国,在未来几年里,它的进口需求可能会增加。澳大利亚的市场份额一直在增长,而巴西由于澳大利亚的采矿和基础设施扩建项目竣工和巴西的扩建项目被推迟,其份额缩小。南非和例如利比里亚、秘鲁及塞拉利昂等较小供应国的产量也在增长。

2012年,中国由于大规模建设和基础设施投资,仍是从澳大利亚和巴西运出的铁矿石的主要目的地。中国的经济发展、基础设施投资和日益增长的人均钢铁消费量,对于铁矿石贸易至关重要。除了中国之外,似乎没有其他国家对铁矿石贸易做出重大贡献,欧洲和日本的进口量不是没有增长,就是有所下降,而大韩民国的铁矿石进口需求,规模仍然相对较小。余留的关切事项是,铁矿石运输过度集中和依赖某一个国家的经济(克拉克森研究中心,2012年d)。即便如此,当中国的钢产量仍有下行风险时,某些因素可能有助于进一步支持中国的铁矿石进口量增长,至少短期内如此。这些包括铁矿石库存少,需要补充库存,价格低和澳大利亚的供应量提高(克拉克森航运经纪公司,2013年)。

(三) 谷物运输

经济增长和人口增长催生了新的谷物贸易格局,发展中区域在世界进口量中所占份额与日俱增。虽然供应方面的因素(例如,天气条件和可耕地)对谷物市场和贸易显然具有根本影响,但是需求方的考虑事项(人口、消费模式和粮食/饲料/工业用途)也是决定贸易流通结构、规模和方向的重要因素。

2012/2013作物年的谷物总产量下降了3.5%，降至17.8亿吨，而2013/2014作物年的产量预计增长7.4%，使总产量达到19.2亿吨(国际谷物理事会，2013年)。在需求方面，2012/2013年，全球谷物消费量降低1.7%，降至18.2亿吨，但有望在2013/2014年反弹并再增长，达到18.8亿吨。全球谷物消费量明显下降，自1995年以来尚属首次，原因是价格高企以及乙醇生产和充当家畜饲料产生的拉低效应(Larsen, 2013年)。

2012年对于谷物贸易来说是下降的一年，因为2011年丰收之后，随之而来的是大幅减产，这是由于严重干旱影响了主要生产和出口国的谷物，这些国家是美国、俄罗斯联邦、哈萨克斯坦、乌克兰和澳大利亚(Larsen, 2013年)。2012/2013作物年的世界谷物海运量(小麦、粗粮和大豆)下降1.1%，总计3.57亿吨。据预测，2013/2014作物年，海运量将增加2.8%。小麦和粗粮仍将占谷物贸易总量的三分之二以上，余下的份额为大豆所占份额。

2012/2013作物年，全球小麦出口量下降了4.4%，而粗粮下降了1.9%，大豆贸易是主要增长领域(5.5%)(克拉克森航运经纪公司，2013年)。日本仍是世界最大的小麦和粗粮进口国，进口总量为2,380万吨，其次是埃及(1,420万吨)、大韩民国(1,250万吨)、墨西哥(1,210万吨)，沙特阿拉伯(1,170万吨)和中国(910万吨)(克拉克森航运经纪公司，2013年)。实现自给自足多年之后，中国日益成为谷物进口需求的重要源头。

虽然美国显然是世界最大的谷物出口国，但它在世界市场上所占的份额正在缩小。2012/2013年的谷物出口为5,200万吨(2011/2012年出口为7,260万吨)，是1971年以来出口量最小的一年(Larsen, 2013年)。澳大利亚的出口量减少，但加拿大、乌克兰和欧洲联盟出口量增加，而阿根廷的出口量保持不变。

谷物生产面临的并且对海运贸易必定产生影响的一个关切事项是，某些关键作物的收益降低(例如稻米在日本，小麦在欧洲)，此外，气候

变化引发的极端天气状况可能产生破坏性影响(例如旱灾和水灾)。考虑到这些风险，传统上相当于70天消费量的谷物库存，被认为不足以确保粮食安全，需要更大的缓冲量，以避免粮食价格的剧烈震荡(Larsen, 2013年)。虽然粮食从最近的高价位有所下降，谷物市场仍然趋紧，这是由于库存处于历史低位，粮食生产投入(燃料和化肥)的价格提高，使粮价承受上涨压力(国际货币基金组织，2013年)。

(四) 铝土矿/氧化铝和磷酸岩

多年来，铝土矿贸易的增长，是由于印度尼西亚的出口量增加，中国吸收了2002年至2012年全球铝土矿贸易的大部分增长量。铝土矿贸易从2002年的3,000万吨，增长到2011年的8,200万吨(克拉克森研究中心，2012年e)。但是，在2012年，铝土矿和氧化铝的贸易总量，比2011年下降了5.3%，贸易量总计1.07亿吨。这种缩减反映了印度尼西亚政府于2012年5月开始实施的出口条例抑制了该国的出口量。人们为铝土矿贸易的未来感到忧虑，因为印度尼西亚是极为重要的铝土矿供应国，此外还有其他关键商品，包括煤炭和镍，镍是一种被用于很多工业产品和消费品的金属，例如被用于生产不锈钢。有一项限制出口的措施，从长远看，可能导致贸易格局发生变化，因为中国有可能从其他地方，例如从澳大利亚或几内亚，获得更多铝土矿。几内亚占2011年世界出口量的25%，拥有世界上最大的铝土矿储量(克拉克森研究中心，2012年e)。这对吨海里数可能产生积极影响。

关于磷酸岩，2012年，全球产能预计从年产2.2亿吨增长到2.56亿吨(美国地质测量局，2013年)。预计超过一半的增长量源自北美洲，摩洛哥是最大的生产国。有若干国家在开采和扩大磷酸岩矿，其中包括安哥拉、澳大利亚、巴西、加拿大、中国、刚果、埃及、埃塞俄比亚、几内亚比绍、哈萨克斯坦、纳米比亚、马里、毛里塔尼亚、莫桑比克、新西兰、塞内加尔、南非、多哥、突尼斯、乌干达和赞比亚。

不断增长的世界人口和日益增加的粮食、饲料及工业需求，要求在种植和农业生产过程中广泛利用磷肥。由于没有什么可以替代磷，它在化肥方面的全球用量，预计将从2012年的4,190万吨，增长到2016年的4,530万吨。反映对化肥的持续需求，磷酸盐运量在2012年增长了3.4%，从2,900万吨增长到3,000万吨。

(五) 干货：次要散货

2012年，次要散货贸易年增长率低于前几年，增长仅4.6%，总量达到14亿吨。金属和矿物占总量的45.6%，其次是制成品(33.0%)和农业散货(21.3%)。金属和矿产类(例如水泥、镍矿石、无烟煤)增幅最大，年增长率为6.0%。出口到中国的镍矿石(33.8%)增长，促成了这种增长。这种强劲增长，发生在印度尼西亚于2012年5月(至2012年11月)实施的新出口限制仍然有效时。这是因为从菲律宾运出的镍矿石，帮助抵消了印度尼西亚供应量减少的部分(克拉克森研究中心，2013年a)。对增长做出第二大贡献的是制造业部门(例如钢铁和森林产品)，年增长率为3.6%。最近，由于中国主要面向其他亚洲国家、非洲和拉丁美洲发展中国家的出口量增长，制造业部门的贸易格局在发生转变。在强劲的全球需求支持下，价格较低廉的中国钢铁供应量很大，促进了钢铁产品贸易。最后农业散货(大豆粉、含油种子/谷物粗粉和大米)也增长了3.5%，但糖和钾肥运量下降。

综上所述，干散货，包括特别是主要散货，例如钢铁和煤炭，是国际海运贸易的支柱，并且是增长的主要动力，尤其反应新兴发展中区域快速增长的需求。干散货商品出口相当多样化，供应方涵盖不同区域，新的较小行为者，越来越多地出现在市场上。但是进口方面似乎更为集中，需求主要来自新兴发展中区域，具体而言，在亚洲以中国为最。另一个特点是，全球进口需求结构高度集中，因为全球增长

量的很大一部分，完全是由铁矿石和煤炭运量带动的。增长量依赖一个市场，特别是中国，印度次之，以及依赖两种单一商品，随着这些国家的增长模式发生转变，它们的进口需求放缓或者减少，从长远看可能会有问题。在此背景下，其他市场的进口需求，没有出现能抵消中国和印度进口需求下降量的大幅增长，干散货航运市场的未来仍然充满变数。但是就目前而言，现有指标表明干散货商品贸易会继续增长，包括次要散货的增长，这些增长与发展中区域当前的增长模式、城市化趋势和人口增长相伴而生。

(六) 其他干货：集装箱贸易

数十年来，集装箱贸易是增长最快的市场部门，2012年，按贸易量计算，占全球海运贸易的16%以上，按贸易金额计算，占一半以上(2007年)。由于集装箱化与全球化和全球生产分散化密切相关，最近一项研究考察了157个国家在1962-1990年的情况，提供了关于集装箱化推动了20世纪经济全球化的实证证据(Bernhofen等人，2013年)。在22个工业化国家中，集装箱化在最初五年里促使双边贸易增长了320%，在20年里增长了790%。与之相比，在超过20年的时间里，双边贸易协定使贸易增长了45%，而关税和贸易总协定成员地位促成了285%的增幅。在1962-1990年间，集装箱化对南北贸易和南南贸易的影响似乎较小，或许反映了港口和运输基础设施的可用情况和效率(Bernhofen等人，2013年)。

长期以来，可以通过考察世界国内总产值的表现，预测集装箱贸易流量，集装箱数量增长的乘数效应，在国内总产值增幅的三到四倍之间。这一比率目前受到质疑，有些观察家认为，它已经不再能够准确预测集装箱需求的增速，因为其他因素也在发挥作用(《集装箱化国际》，2013年a)。这些因素包括制造业的离岸

比例, 散货集装箱化程度, 货物与服务的构成比例, 各国的制成品在商品中所占份额。有些分析家认为, 国内总产值乘数已经从1990-2005年的平均3.4倍, 降至2012年的区区1.5倍。乘数数值缩小, 表明对未来的需求增长和集装箱贸易有影响, 这一事实在行业层面日益得到承认。根据一个大型集装箱航运公司的观点, 当前的增长率应被视为集装箱行业的“新常态”, 2008/2009年危机已经使该行业背离了过去30年来9%-10%的增长率(《集装箱化国际》, 2013年a)。

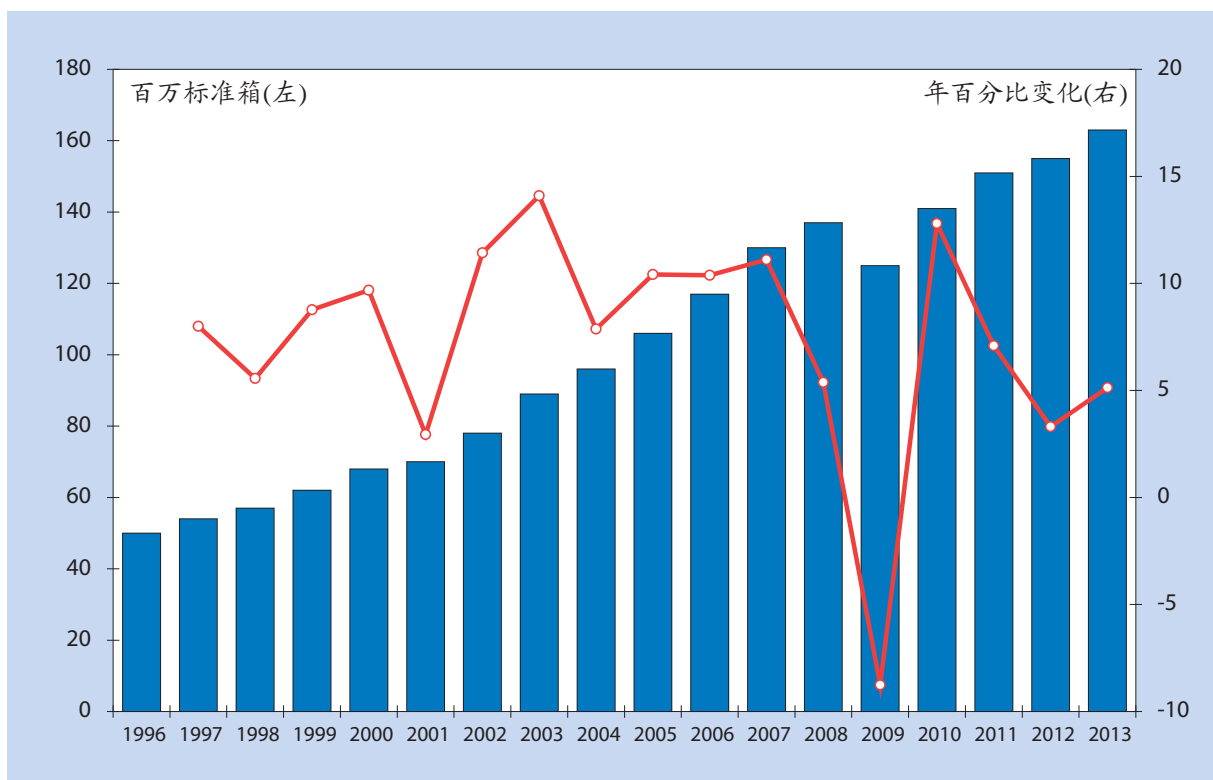
在这一背景下, 虽然增速明显下降, 集装箱贸易量在2012年仍有增长, 达到1.55亿标准箱(表1.5(a))(克拉克森研究中心, 2013年b)。2012年, 占“其他干货”65%的集装箱贸易(几乎占除去干散货之后剩余的22.8亿吨干货的三分之二), 在2012年增长了3.2%, 低于2010年的13.1%和2011年的7.1%。这种急剧减速是因为

东西主要贸易航线上的贸易量减少, 尤其是亚欧贸易航线。

来自《集装箱化国际》的数据表明, 2012年欧洲的进口量再次跌落到危机前的水平, 从亚洲到欧洲的往程航线贸易量减少2.6%, 相形之下, 2011年有6%的正增长(表1.7和图1.5(b))。贸易量的下降, 影响了几乎所有货物, 包括电机、金属制品、旅游商品和手提包、电信和录制设备、纺织品和其他多种制成品(《集装箱化国际》, 2013年b)。

这种缩减表明欧洲经济承受着严峻压力, 特别是在地中海。除了需求减少, 运力过剩是亚欧航线的运营者面临的另一项挑战。2012年, 采取了若干措施来管理供需失衡, 其中包括暂停或取消业务, 减少航次、慢速航行和闲置船舶(克拉克森研究中心, 2013a)。

图1.5 (a) 1996-2013年全球集装箱贸易(百万标准箱和年百分比变化)



资料来源: 根据德鲁里航运咨询公司2008/2009年《集装箱市场回顾与展望》, 和克拉克森研究中心各期《集装箱情报月刊》。

表 1.7. 2009-2012年, 东 - 西向主要集装箱贸易航线上的集装箱货物估计流量
(百万标准箱和年百分比变化)

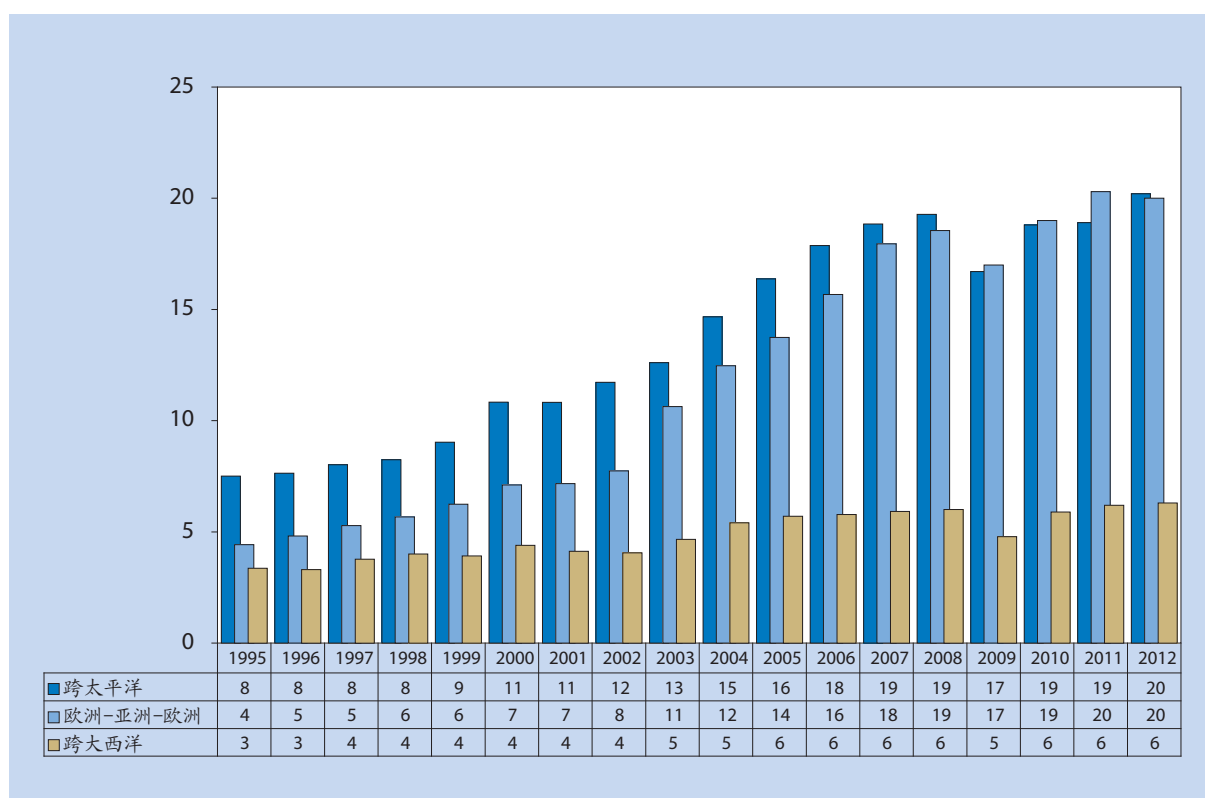
年份	跨太平洋		欧亚		跨大西洋	
	亚洲 - 北美洲	北美洲 - 亚洲	亚洲 - 欧洲	欧洲 - 亚洲	欧洲 - 北美洲	北美洲 - 欧洲
2009	10.6	6.1	11.5	5.5	2.8	2.5
2010	12.3	6.5	13.3	5.7	3.2	2.7
2011	12.4	6.6	14.1	6.2	3.4	2.8
2012	13.3	6.9	13.7	6.3	3.6	2.7
百分比变化 2011-2012年	7.4	5.2	-2.6	0.4	5.9	-6.9

资料来源: 发表于贸易统计数据中心的《集装箱化国际》的MDS(多维度分析)跨模式数据,
www.containershipping.com, 2013年4月、5月和6月。

北美洲 - 亚洲贸易表现得更具恢复力, 业绩好于前一年, 因为北美洲的进口相对强劲。2012年, 从亚洲至北美洲的往程航线上, 贸易增长了7.4%, 而返程方向的运量增长了5.2%。在跨

大西洋航线上, 欧洲进口需求疲弱, 导致北美洲 - 欧洲航段运量缩减了6.9%, 而进入北美洲的流量, 在美国相对强劲的需求支撑下, 增长了5.9%。

图 1.5 (b). 东 - 西向主要集装箱贸易航线上的集装箱货物估计流量(百万标准箱)



资料来源: 根据联合国拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)的《拉丁美洲和加勒比贸易和运输便利化简讯》(第288期, 第8/2010号, “拉丁美洲和加勒比2009年国际海运和2010年预测”)上公布的全球观察数据库。2009年、2010年、2011年和2012年的数据以表1.7为依据。

在主要航线以外, 集装箱化贸易流量继续快速增长, 但增速低于2011年。南北贸易在2012年增长了3.9%, 而亚洲内部和东-西方非主要航线上的贸易量分别增长了6.2%和3.7%(克拉克森研究中心, 2013年b)。连通亚洲、美洲发展中国家、非洲和大洋洲的集装箱化贸易, 过去几年里一直在增长, 凸显了南南贸易关系的不断深化。反映区域间贸易量的增加, 部署在这些航线上的船舶平均规模明显增大。由于发展中区域的消费需求蓄势待增, “南方”市场将继续推动全球集装箱化贸易增长(克拉克森研究中心, 2013年b)。虽然如上文所述, 1962-1990年间南北和南南贸易的集装箱化, 其影响相对小于发达区域, 但是非主要航线上集装箱化贸易在近几年的快速增长, 在某种程度上凸显了集装箱化对于促进发展中区域内部及之间的贸易日益重要。

市场基本面疲弱, 越来越庞大的船舶部署得越来越多, 迫使运营者继续将它们船舶呈梯级部署在次要和区域航线上。尽管如此, 在这一年里, 市场依然见证了迄今最大型船舶的到来(+16,000标准箱和装载18,300标准箱的Triple-E型集装箱船)。除了这些巨型船舶的到来, 2012年还发生了运营方面的某些结构调整, 世界最大航运公司马士基、地中海航运公司和达飞轮船公司决定成立三方联盟, 这是一个大型船舶共享联盟, 将影响三条主要的东-西贸易航线(劳氏航运清单, 2013年a)。如果获得批准。这项倡议有可能不仅影响航运公司和它们的底线, 而且会影响港口、托运人和较小运营者(劳氏航运清单, 2013年b)。

另一个正在形成的趋势是, 集装箱化日益渗透到散货贸易中, 特别是不平衡贸易的返程航线上。商品部门的监管动态支持这一趋势, 如澳大利亚谷物的情况所示。自2008年以来。澳大利亚对谷物解除管制, 该国用集装箱运输的小麦运量增加了10倍。同样, 加拿大最近对谷物市场解除管制, 有可能导致更大规模的谷物贸易集装箱化(Dynamar B.V., 2013年)。

最后, 越来越频繁提及的一个问题, 与“就近生产”有关, 据报有一些公司因为在中国的生产成本提高, 搬迁到距离国内市场较近的地方。但是有些观察家认为, “就近生产”影响的商业领域有限, 因此被高估了(劳氏航运清单, 2013年c)。此外, 人们看到, 在就生产地点作出决策时, 所考虑的因素不止一个, 没有放之四海皆准的解决方案, 在某些情况下(这取决于产品), 就近生产可以节省大量成本, 而在另一些情况下则可能被证明代价高昂(劳氏航运清单, 2013年c)。

C. 部分影响国际航运的新趋势

尽管2012年出现正增长, 国际海运贸易仍然易受诸多下行风险的影响, 受到某些可能改变游戏规则的趋势威胁, 这些趋势可能会重新绘制海运运营图景。国际海运面临新的复杂环境, 既有机遇也有挑战, 包括上文所述的供求不匹配, 全球经济不确定性继续存在和地缘政治紧张。然而, 在所有主要挑战中, 能源安全和成本、气候变化以及环境可持续性交错联系的问题, 或许是最难以解决的。尤其是气候变化, 继续高居国际政策议程的显要位置, 包括航运和港口业务政策。尽管在若干方面出现了积极发展态势, 全世界仍然没有走上将全球平均气温上升限制在2°C(与工业化之前的水平相比)的正途, 这条正途将确保气候变化被保持在可管理的范围内(国际能源机构, 2013年)。全球已经感觉到气候变化的影响, 在缺少适足的气候变化缓解和适应行动的情况下, 航运和港口乃至国际海运贸易或许会受到这种变化可能的破坏性作用的严重影响(例如, 极端天气事件和海平面上升)。关于气候变化挑战和航运的更详细讨论, 见2009-2012年《海运述评》的前几章。

另一方面, 也产生了机遇, 它们与下述某些趋势有关:

- (a) 区域一体化和南南合作程度加深;
- (b) 技术和高效运输使供应来源多样化;
- (c) 日益增多的贸易和合作协议, 催生新贸易伙伴和进入新市场的机会;
- (d) 新航线的扩展/开辟(例如巴拿马运河扩建和北冰洋航线);
- (e) 世界能源地图的结构变化以及对液货船贸易产生的连锁反应;
- (f) 经济体从劳动力密集型制造业向技术更高的价值链上游转移(例如中国)及其对其他发展中区域的相关影响(越南、孟加拉国、非洲);
- (g) 世界人口增长和中产阶级/消费群体的兴起, 导致全球需求增长;
- (h) 发展中国家银行(例如金砖国家)的出现, 有可能筹集资金, 满足运输基础设施投资的重大需求。

在此背景下, 下面的章节将集中讨论影响三个密切相关的主题的走势, 即:

- (a) 燃料成本和慢速航行;
- (b) 低硫燃料和空中排放;
- (c) 创新性船舶设计(生态船舶)。

虽然以前各期《海运述评》, 已在不同程度上考察了这些问题, 但是提供关于它们如何进一步展开的最新资料很重要, 特别是因为相关讨论在某些情况下使行业两极化(例如, 关于生态船舶)。这些问题有一个共同的内容, 即化石燃料, 一个能够左右航运竞争力及其长期可持续性的战略性因素。

本节讨论的第四个问题, 是巴拿马运河的扩建和某些可能的相关影响。鉴于为完成扩建工作而设定的最后期限2015年即将到来, 在此探讨这一问题特别切题。

1. 燃料成本和慢速航行

石油价格较高, 由于它们有抑制增长的效应, 并且会产生向上推高船舶动力燃料成本的压力, 因而影响了贸易和海运。自2005年起, 石油价格开始上涨, 自2007年有所加速, 2008年达到每桶150美元的历史高点。为了进行比较, 2000年, 欧洲布伦特现货平均价格在29美元左右, 2005年为55美元, 2007年为73美元, 2012年为112美元(2013年数据来自美国能源情报署)。这意味着石油价格在2005年至2012年间, 提高了一倍多, 自2007年提高了一半以上。鹿特丹380厘斯托克显示的海运燃料价格(船用燃油), 在2005年至2012年之间, 增长了接近2倍。2000年, 鹿特丹380厘斯托克的平均价格是每吨138.4美元, 2005年为每吨234美元, 2007年为每吨345.1美元, 2012年为每吨639.6美元(克拉克森研究中心, 2012年d)。虽然石油价格和船用燃油价格具有相关性, 但是它们的关系近年来已经发生了变化, 表明船用燃油价格不仅取决于石油价格走势, 还取决于其他因素, 例如由于世界船队不断扩大导致的日益增长的船用燃油需求和炼油厂生产更多馏分油的倾向(克拉克森研究中心, 2012年f)。

据报燃料成本占运营成本的较大一部分(多达50-60%)(世界航运理事会, 2008年), 船用燃油价格上涨, 大幅减少船东收入, 特别是当航运市场低迷时。由于集装箱船的运营速度相对高于散货船和液货船, 船用燃油价格上涨, 在航运公司运营者之间引起了特别反响。据估计, 举例来说, 2003年到2006年间, 船用燃油的日常成本, 平均为船舶日常成本的85%, 而自2008年以来, 船用燃油成本大幅上涨, 是日常租船成本的三倍以上(克拉克森研究中心, 2012年f)。最近的一项行业调查显示, 燃料效率是航运的首要优先项, 69%的业务显示, 应当重点发展更具成本效率的燃料消耗方式(劳氏航运清单, 2013年d)。

2007年以来始于亚 - 欧贸易的慢速航行, 作为一项节省燃料的措施, 在航运部门和航线上得以实施, 包括在南南航线上(克拉克森研究中心, 2013年b)。虽然燃料成本的上升仍然是慢速航行的主要动因, 但是降低航行速度, 尤其

是在经济衰退最严重的时期,也是有助于吸收某些普遍存在的集装箱船舶过剩运力。

不过,关于慢速航行的长期可持续性的观点,众说纷纭。有些观点预计这种做法是过渡性的,因此将随着经济复苏和石油价格下降而消失,另一些则认为慢速航行的做法将长期存在。在这方面,开风气之先者,例如马士基航运公司,据报正在翻修船舶,以适于慢速航行,并谋求将这种做法进一步推广到所有贸易中,还要在部分贸易中采用超慢速航行(15-18节)(劳氏航运清单,2013年e)。对大型船舶而言,航速为18-20节的慢速航行,将使燃料消耗量从每天125-175吨,降至每天不到100吨。由于船用燃油价格接近每吨700美元,消耗量减少将大量节省日常总体燃料成本(劳氏航运清单,2013年e)。

最近的一项研究得出的结论是,强制慢速行驶在法律上是可行的,或者根据全球协议,或者单方面将其作为进入港口的条件,这样做既会产生收益,也须付出成本(Faber等,2012年)。另一项研究对四条海运航线做了分析,发现托运人和收货人为慢速航行支付的成本,不会导致慢速航行在供应链一级不可行(劳氏航运清单,2013年f)。对托运人而言,慢速航行的长期可接受性和可持续性,在于他们能够调整他们的全球供应链、生产和配送工作,使之适应延长了的运输时间,同时保持服务的可靠性和可预期性。适应慢速航行,对于采用精益的及时运营技术的托运人来说可能更具挑战性,他们需要重新调整生产和配送工作(劳氏航运清单,2013年g)。另一个关切事项涉及与慢速航行有关的技术要求和在现有船舶上翻修发动机,这会产生额外成本(Wiesmann,2010年)。

2. 低硫燃料和空中排放

国际海事组织(海事组织)《国际防止船舶造成污染公约》(《防止船污公约》)附件六,就欧洲联盟和北美洲的空气污染及排放控制区作出了规定,其中的要求也影响着燃油成本(详情见

第五章)。2020年,全球船用燃料中的含硫量将从3.5%降至0.5%,2015年,经过排放控制区的船舶,燃油含硫量将从当前的1.0%降至0.1%。

限制船用燃油含硫量并要求使用低污染燃油,即对馏分油分级,对于减少空气污染及其对人类健康和环境的不利影响至关重要。在这方面,值得注意的是,在2000年的欧洲全部医疗卫生成本中,有7%(或584亿欧元)是由船舶排放物造成的,这一比例在2020年有可能上升至12%(641亿欧元)而在波罗的海和北海的排放控制区,二氧化硫排放量减少,将有可能使国际航运导致的欧洲公共医疗卫生成本减少36%。以价值计算,这意味着成本从2000年的220亿欧元,降至2020年的141亿欧元(欧盟委员会,2013年)。

虽然使用低污染燃油的裨益毋庸置疑,但是减少空中排放的要求,通过影响燃油质量和成本,将来势必对残余燃油、炼油厂、净化系统之类的技术和替代性燃料产生影响。更换燃料还会提高运输成本,如欧洲共同体船东协会的一项研究所示(Dynaliners,2013年)。该项研究预测,更换燃油类型将导致波罗的海16条贸易航线上的平均运价上涨11.5%到20%。业界面临的一个关切事项是,低硫燃油的供应量是否充足,价格是否可承受。有人认为,燃油生产将满足需求,由于目前与残余燃油的差价估计为50%,预计成本将有举足轻重的影响(劳氏航运清单,2013年h)。考虑到各种不同的关切事项,海事组织建议开展一项2018年燃油供应情况研究,研究可能会建议将2020年全球减排要求推迟四年。但是欧洲到2020年将强制实施这些要求,并且没有对燃油供应情况开展研究的设想;与此同时,鉴于对其成本效率和是否适合用于远洋船舶尚存疑虑,航运业在对洗涤剂投入重金一事上似乎仍然犹豫不决(劳氏航运清单,2013年h)。

航运业降低含硫量的规定,有一个可能的副作用,是导致公路交通燃油价格上涨,因为船舶、卡车和小汽车会争抢馏分油(劳氏航运清

单, 2013年h)。有可能影响船舶燃油的另一个因素, 是将天然气用作船舶燃料。虽然迄今使用率有限, 但最近的订造合同中, 包括两艘在美国排放控制区使用的天然气动力集装箱船(克拉克森研究中心, 2012年f)。天然气的相对低价, 使之成为一个在经济和环境方面有吸引力的建议选项(Seatrade, 2013年)。但是, 天然气动力船舶的广泛使用, 可能尚需时间, 尤其是在集装箱贸易的主要航线上。就集装箱化贸易而言, 天然气动力船舶, 在接下来的二十年或三十年里, 被认为不具可行性(Seatrade, 2013年)。目前, 事情似乎处于在一个“鸡生蛋还是蛋生鸡”的情况, 航运公司不愿意投资于天然气动力船舶, 因为目前还没有必要的船舶燃料基础设施可用, 而港口在没有全球天然气动力船队的情况下, 不能确定建造船舶燃料设施是否有益(Ports 和Harbors, 2013年)。

3. 创新性船舶设计和生态船舶

用任何一种标准衡量, 廉价石油的时代都可能已成往昔, 加上低迷的市场基本面, 高企的燃油价格和不断加强的环境监管, 对更具燃油效率和无害于生态系统的海运系统的需求, 势必增强。在此背景下, 创新性船舶设计日益成为业界追求的解决燃料成本/收入/环境可持续性难题的答案。

“生态船舶”目前是航运业的一个时髦词语。虽然这一概念尚未有确定定义。但是可以将生态船舶描述为, 通过船体加工、发动机设计和新技术, 大量节省成本, 主要是节省发动机燃料消耗量的船舶(Roussanoglou, 2013年)。这些船舶的另一个特征是对环境无害, 因为减少燃料消耗后, 可减少空中排放, 包括温室气体排放和空气污染物。很多对生态无害的船舶, 其试验性设计和概念(例如利用风能和太阳能)已经见诸报道, 但是它们在不远的将来能否得到应用, 仍是未定之数(Haider等人, 2013年)。2011年7月在海事组织主持下通过的能源效率设计指数, 在2013年1月1日对所有400总吨以上新造船舶强制执行, 无疑将显著影响第一代生态船舶的设计工作(Haider等人, 2013年)。

生态船舶的出现, 使船东深陷两难境地, 尤其是在航运市场低迷, 收入减少, 船舶运力过剩、资金短缺、环境监管更加严格和慢速航行做法日益推广的背景下。船东努力确定是投资于新的生态船舶, 还是对船龄相对较小的现有庞大船队做出必要调整和改进, 以确保最优化(Haider等人, 2013年)。这些考虑使行业产生分化, 并提出很多问题, 放大了主要的不确定性和金融风险。使这种两难境地雪上加霜的, 是有可能产生的市场分化, 这可能取决于今天作出的决策。随着生态船舶的出现, 生态船舶和被认为效率较低的现有船舶之间的差距, 有可能进一步深化, 使航运市场呈梯级分化(Haider等人, 2013年)。生态船舶与目前这一代船舶相比, 燃料效率有望高出接近30%(Haider等人, 2013年)。例如, 据报新的Triple-E级船舶消耗的燃料, 与正在交付给其他集装箱航运公司的13,100标准箱船舶相比, 少35%左右。E级船舶与亚-欧贸易中的行业二氧化碳平均排放量相比, 每运送一个标准箱, 二氧化碳排放量有望减少50%(建造世界最大船舶, 2013年)。行业分化很明显, 生态船舶拥护者信誓旦旦地说。现有船队将明显得到完善(Roussanoglou, 2013年), 而怀疑者声称, 这些新船舶产生的所谓裨益, 还有待验证(Haider等人, 2013年)。

虽然降低燃料成本和减少各种排放的重要性从来毋庸置疑, 但仍需要澄清某些悬而未决的问题, 例如包括, 生态船舶是不是未来的优质投资, 它们是否将给市场提供一个更有竞争力的解决方案。尽管如此, 决定性因素还是燃料价格, 而燃料价格势必继续上涨(波罗的海和国际海事理事会, 2013年)。

4. 扩建巴拿马运河

运营了近一个世纪的巴拿马运河, 是国际贸易中连接美国东海岸和墨西哥湾港口与亚洲、大洋洲和美洲发展中国家的一个关键节点和一项重要资产。巴拿马运河为连接全世界160个国家并通向大约1,700个港口的超过144条海

上航线提供服务(Maritime Services - PanCanal.com, 2013年)。2012年, 巴拿马运河的总通行量达到12,862航次。其中3,331航次为集装箱船(彭博社, 2013年)。在这一年里, 超过3亿吨(巴拿马运河/通用测量系统)货物从该运河通行。

大型船舶日益主宰国际航运网络, 受巴拿马运河船闸系统的限制, 该水道不能接纳超过巴拿马型标准(即运力最高5,100标准箱)的船舶通行。有鉴于此, 以及快速增长的国际贸易流通导致通行能力严重受限, 一项耗资52.5亿美元的重大扩建项目, 于2006年启动, 以扩大运河通行能力。扩建项目定于2015年竣工, 将使运河系统增加第三套船闸, 并加深和拓宽现有运河。

除了能使日益增多的划分点估计为13,500标准箱的“超巴拿马型”船舶通行, 扩建的目标是减少滞留和降低成本。巴拿马运河管理局估计可为规模经济体的船东节省7%至17%的成本(美国中部货运联盟, 2011年)。或许美国西海岸港口和连接太平洋与大西洋海岸的多式联运大陆桥(利用重载铁路运输的铁路连线)将首先感受到运河升级带来的直接影响。由于大陆桥提供的联系要稍稍快捷一些, 与巴拿马运河的竞争是要考虑的一个重要事项, 西海岸港口和铁路如何应对运河扩建, 将决定竞争激烈度。美国的铁路公司已经参与了走廊开发和内陆终点站倡议(Lower, 2013年)。

另一个总体上有可能出现的影响, 是各种贸易货物的航运动态变化, 引起这种变化的, 不仅是规模经济体中的变化, 还有收费结构变化和通行时间缩短。虽然扩建工作最初的目的是吸引从亚洲至美国东海岸的船舶, 其他货物和区域也开始成为新运河可能的重要用户。更大吨位的船舶能够通行, 有望使若干市场、商品和货物受益。例证包括以下所述: (a) 从美国东岸/墨西哥湾运往亚洲的谷物(美国中部货运联盟, 2011年); (b) 从美洲发展中国家运

往亚洲的大豆; (c) 从哥伦比亚、委内瑞拉玻利瓦尔共和国和巴西运往亚洲目的港的煤炭和铁矿石; (d) 从美国东海岸运往亚洲特别是中国的煤炭; (e) 从厄瓜多尔运往美国东海岸的石油; (f) 从特立尼达运往智利消费的天然气货物; (g) 从美国出口到亚洲的天然气。运河改造带来的其他可能的重要影响包括, 加勒比海地区大规模转船能力和中继服务点的发展(Rodrigue和Notteboom, 2012年), 和减少航运业碳排放放在很大程度上未被认识到的副作用(Stott和Wright, 2012年)。

除了实体性扩建, 还有一系列应考虑的事项, 可能影响扩建后的巴拿马运河作为关键的战略性海运航线和国际贸易资产自我定位。

- 燃料价格走势;
- 关于生产地点的决策;
- 交付时间;
- 制造业基地在其他地点的重新分布;
- 全球需求的源头离开传统地点和伙伴, 向发展中区域转移(Rodrigue和Notte boom, 2012年);
- 港口在何种程度上能够有效处理涉及较大型超巴拿马型船舶的装载和卸载作业;
- 港口投资对美国东西海岸和竞争情况的影响;
- 运河费及其如何影响其竞争力(彭博社, 2013年)。

其他航线如苏伊士运河对巴拿马运河作出何种反应也很重要。但是应当指出的是, 虽然这两条通道在某种程度上被视为竞争者, 但是考虑到获益于两条运河的环球赤道航线的新发展, 它们也有互补性(彭博社, 2013年)。

巴拿马运河的扩建，必定产生多种影响，尽管如此，这些影响具有不同程度的不确定性，因此难以评估。巴拿马运河这种规模的扩建项目涉及众多行为者，受到很多未知因素影响，特别是全球经济不确定性和技术的快速进步，包括船舶规模和设计方面的进步。

综上所述，并且正如本章所述并在前面各期《述评》中一再重申的，有若干趋势正在全球展开，并有可能决定海运业的未来并深刻重塑其运营面貌。本《评述》通过摘要进行重述但无意列出详尽清单，当前发挥作用并需要进一步监测和评估的关键趋势包括：

- (a) 2008/2009年危机对全球需求、金融和贸易持续产生的不利影响；
- (b) 全球生产模式的结构转换；

- (c) 比较优势和矿产资源储量的变化；
- (d) 南方的崛起以及经济影响力从传统增长中心转移；
- (e) 人口状况，其中发达经济体老龄化和发展中区域人口的快速成长，对全球生产和消费模式产生了相关影响；
- (f) 大型集装箱船舶的出现以及其他与运输有关的技术进步；
- (g) 气候变化和自然灾害；
- (h) 能源成本和环境可持续性。

通过决定生产、消费、增长和贸易模式以及发展动态，并改变航运网络和配置，这些趋势也有可能深刻改变国际航运和港口状况，它们分别运载和装卸全球商品贸易量的80%及其价值的一大部分。

参考文献

- Bernhofen DM, El-Sahli Z and Kneller R (2013). Estimating the effects of the container revolution on world trade. CESifo Working Paper Series 4136. CESifo, Center for Economic Studies and Ifo Institute. Munich.
- BIMCO (2013). Reflections 2013. Available at <https://www.bimco.org/About/Press/Reflections.aspx>.
- Bloomberg* (2013). Maersk line to dump Panama Canal for Suez as ships get bigger. 11 March.
- British Petroleum (2013). Statistical review of world energy 2013. June.
- Building the world's biggest ship – Maersk (2013). Maersk. See <http://www.maersk.com/innovation/leadingthroughinnovation/pages/buildingtheworldsbiggestship.aspx> (accessed 29 July 2013).
- Clarkson Research Services (2012a). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(5).
- Clarkson Research Services (2012b). *Oil and Tanker Trades Outlook*. 17(9).
- Clarkson Research Services (2012c). *LNG Trade and Transport*. ISBN: 978-1-903352-87-8. London.
- Clarkson Research Services (2012d). *Shipping Review and Outlook*. Autumn 2012.
- Clarkson Research Services (2012e). *Dry Bulk Trade Outlook*. 18(11).
- Clarkson Research Services (2012f). *Container intelligence monthly*. 14(5).
- Clarkson Research Services (2013a). *Shipping Review and Outlook*. Spring 2013.
- Clarkson Research Services (2013b). *Container Intelligence Monthly*. 15(6).
- Clarkson Research Services (2013c). *Dry Bulk Trade Outlook*. 19(4).
- Clarksons Shipping Services (2013). *Dry Bulk Trade Outlook*. 19(6).
- Containerisation International* (2013a). Peaks and troughs. June.
- Containerisation International* (2013b). Stuck in the Slow Lane. May.
- Crowe T (2012). Seaborne trade: The long and the short of it. Clarkson Research Services. 7 September.
- Danish Ship Finance (2013). Shipping market review. April. Available at <http://www.shipfinance.dk/~~/media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---April-2013.aspx> (accessed 10 September 2013).
- Drewry Shipping Consultants (2013). Can Africa do it? March.
- Dynaliners (2013). Trade review 2013. Dynamar B.V.
- Dynamar B.V. (2013). *Dynaliners weekly*. 26(13).
- Economist Intelligence Unit (2013). Global outlook. Country forecast, May 2013. Available at http://gfs.eiu.com/FileHandler.aspx?issue_id=1750391159&mode=pdf (accessed 17 September 2013).
- Ernst and Young (2011). *Trading Places: The Emergence of New Patterns of International Trade*. Ernst Young and Oxford Economics. EYG No. AU1000. Available at http://emergingmarkets.ey.com/wp-content/uploads/downloads/2011/11/TBF_212__International_trade_white_paper_v24_Low_Res2.pdf (accessed 9 September 2013).
- European Commission (2013). Science for environmental policy. Public health costs of air pollution fall in Europe but remain high for maritime shipping. Issue 324. European Commission. 27 June. Available at <http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/334na4.pdf> (accessed 16 September 2013).
- Faber J, Nelissen D, Hon G, Wang H and Tsimplis M (2012). Regulated slow steaming in maritime transport: An assessment of options, costs and benefits. CE Delft. Delft.
- Fairplay* (2013a). Africa's maritime structural transformation. 30 May.
- Fairplay* (2013b). Energized Africa powers shipping. 9 May.
- Financial Times* (2013). Oil tanker trade growth is fastest in a decade. 12 May.
- International Energy Agency (2012). *World Energy Outlook 2012*. Paris.
- International Energy Agency (2013). *World Energy Outlook Special Report: Redrawing the Energy-Climate Map*. Available at www.worldenergyoutlook.org/energyclimatemap (accessed 12 September 2013).
-

- International Grains Council (2013). *Grain Market Report*. 436, 30 August. Available at <http://www.igc.int/en/downloads/gmrsummary/gmrsumme.pdf> (accessed 17 September 2013).
- International Monetary Fund (2013). *World Economic Outlook: Hopes, Realities and Risks*. International Monetary Fund. ISBN 978-1-61635-555-5. Washington.
- Larsen J (2013). Global grain stocks drop dangerously low as 2012 consumption exceeded production. Earth Policy Institute. 17 January. Available at http://www.earth-policy.org/indicators/C54/grain_2013 (accessed 11 September 2013).
- Lloyd's List* (2012a). Get ready for a new world oil map. 12 October.
- Lloyd's List* (2012b). Washington faces growing pressure to export the US crude. 13 May.
- Lloyd's List* (2013a). Maersk made the first move to form P3 alliance. 20 June.
- Lloyd's List* (2013b). Another lost year? 3 July.
- Lloyd's List* (2013c). Nearsourcing: Homespun yarn or material change? 13 June.
- Lloyd's List* (2013d). Fuel efficiency is shipping's top concern. 15 March.
- Lloyd's List* (2013e). Bunker Quarterly: Full slow steaming ahead. 6 June.
- Lloyd's List* (2013f). Shippers lose out in slow steaming. 7 January.
- Lloyd's List* (2013g). Lower speeds boost box schedule reliability. 7 January.
- Lloyd's List* (2013h). Owners opt for scrubbers as SOx emissions deadlines loom. July.
- Lower J (2013). Panama Canal expansion fueling US investments. 13 June. Available at <http://bizmology.hoovers.com/2013/06/13/panama-canal-expansion-fueling-us-investments/> (accessed 11 September 2013).
- Maritime Services – PanCanal.com (2013). Panama Canal Authority. See <http://www.panacanal.com/eng/op/transit-stats/index.html> (accessed 29 July 2013).
- Mid-America Freight Coalition (2011). The far reaching effects of canal expansion. 16 March. Available at <http://midamericafreight.org/2011/03/panama-canal-expansion/> (accessed 16 September 2013).
- OECD (2011). Strategic transport infrastructure needs to 2030. OECD publishing. Paris. Available at <http://dx.doi.org/10.1787/9789264114425-en> (accessed 9 September 2013).
- OPEC (2012). World Oil Outlook 2012. ISBN 978-3-9502722-4-6. OPEC secretariat. Vienna.
- P.M. News Nigeria* (2013). Nigeria's free trade zones attract \$9.4b investment. 3 July.
- Ports and Harbors* (2013). European Commission sets LNG bunkering target. International Association of Ports and Harbors. *Ports and Harbors*. 58(3).
- Research and Markets (2012). The market for coal power plants in Europe (analyst version) – market volumes – projects – strategies – trends.
- Rodrigue J-P and Notteboom T (2012). The Panama Canal expansion: business as usual or game-changer? *Port Technology International*. 51:10–12.
- Roussanoglou N (2013). Eco-ships growing in numbers, could undermine value of older ships. Hellenic Shipping News Worldwide. June.
- Seatrade* (2013). Gas fuel going mainstream. March.
- Shipping and Finance* (2013). Boom in commodities trade by 2025, due to one billion people entering consuming class. May.
- Stott P and Wright P (2012). The Panama Canal expansion: business as usual or game changer for ship design? *Port Technology International*. 53:27–28.
- UNCTAD (2013). *Trade and Development Report, 2013*. United Nations publication. UNCTAD/TDR/2013. New York and Geneva.
- United Nations (2012). *The Global Partnership for Development: Making Rhetoric a Reality*. MDG Gap Task Force Report 2012. United Nations publication. Sales No. E.12.I.5. New York.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2013a). World economic situation and prospects. Monthly briefing, January.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2013b). World economic situation and prospects. Update as of mid-2013.

- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2013c). World economic situation and prospects. Monthly briefing, April.
- United Nations Development Programme (2013). *Human Development Report 2013. The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World*. United Nations publication. ISBN 978-92-1-126340-4. New York.
- United States Geological Survey (2013). *Mineral Commodity Summaries 2013*. United States Geological Survey. ISBN 978-1-4113-3548-6. Washington DC.
- United States Institute of Peace (2012). U.S. renews Iran sanctions waivers December. Available at <http://iranprimer.usip.org/blog/2012/dec/10/us-renews-iran-sanctions-waivers> (accessed 10 September 2012).
- Voice of America News* (2013). BRICS leaders optimistic about new development bank. 27 March.
- Wiesmann A (2010). Slow steaming – a viable long-term option? *Wärtsila Technical Journal*. February.
- World Shipping Council (2008). Record fuel prices places stress on ocean shipping. May.
- World Steel Association (2013a). World crude steel output increases by 1.2% in 2012. January.
- World Steel Association (2013b). Short Range Outlook. April.
- WTO (2013). World trade 2012, prospects for 2013. WTO press release 688. 10 April.

尾注

- ¹ 计算平均距离和变化率, 依据的是克拉克森研究中心最近公布的数据(2013年a)。
- ² 根据克拉克森研究中心的数据。液化石油气数据仅涉及经合组织。

2

世界船队的结构、 所有权和登记情况

本章阐述海运业的供应情况。内容涵盖世界船队的船舶类型、船龄概况、所有权和登记情况。本章还评述新船交付、拆船和订造吨位。

2012年是有史以来最大的造船周期发生逆转的一年。2001年至2011年，新造船舶交付量逐年创历史新高。直到2012年，这一年开始服役的船队，自2001年以来首次少于此前12个月的交付量。尽管新船交付速度放缓，世界总吨位在2012年仍然继续增长，但增速低于2011年。自2001年以来，世界船队扩大了一倍多，2013年1月达到16.3亿载重吨。

所有主要船型的订购吨位自2008年和2009年达到历史最高点之后，急剧减少。随着造船厂持续交付以前订购的吨位，集装箱船的订单量减少了50%，干散货船订单量减少了58%，液货船订单量减少了65%，杂货船订单量减少了67%。2008年底，干散货船订单量几乎相当于当时船队的80%，而2013年1月份的订购吨位仅相当于现役船队的20%。

本年度《海运述评》的第二章，阐述发展中国家主要船东国独特的船队概况。从这些船队概况可以看出，有若干石油和天然气出口国，同时也是油轮和液化气运输船吨位的主要船东国，既有悬挂各自国家船旗的，也有悬挂外国船旗的。同样，拥有重要近海投资的国家，也往往拥有近海供应船。货物所有国掌控的干散货船，少于石油出口国掌控的油轮。大多数集装箱船，由于从事国际贸易，在同时连接若干国家的航线上航行，因此悬挂外国船旗。很多杂货船队悬挂本国船旗，服务于沿海或者岛屿间沿海贸易。

本年度《述评》的第二章，还专门重点阐述贸发会议10年来的班轮航运连通指数，以及对集装箱船部署情况的相关分析。在过去10年里，出现了两个重要趋势，是同一枚硬币的两面。一方面，船舶规模增大，另一方面，在大多数市场上，公司数量减少。关于公司数量，每个国家的平均数量在过去10年里都减少了27%，从2004年的22个减少到2013年的16个。这一趋势对于竞争烈度有重要影响，尤其是对较小的贸易国而言。虽然平均16个服务提供者，可能仍然足以确保一个运转良好的竞争性市场，为一半国家的托运人提供多种选择，但是在给定的个别航线上，尤其是那些为较小发展中国家服务的航线上，竞争减少已经导致了寡头垄断市场。

A. 世界船队结构

1. 世界船队的增长情况和主要船舶类型

世界船队增长情况¹

以总吨衡量，有史以来最大造船周期在2012年发生逆转。从2001年到2011年，新造船舶交付量逐年创历史新高。即使在2008年发生经济衰退之后，每年交付的载重吨数也继续增长了三年多，这是由于订单大多是在危机之前订立的。直到2012年，这一年开始服役的船队，自2001年以来首次少于此前12个月的交付量。

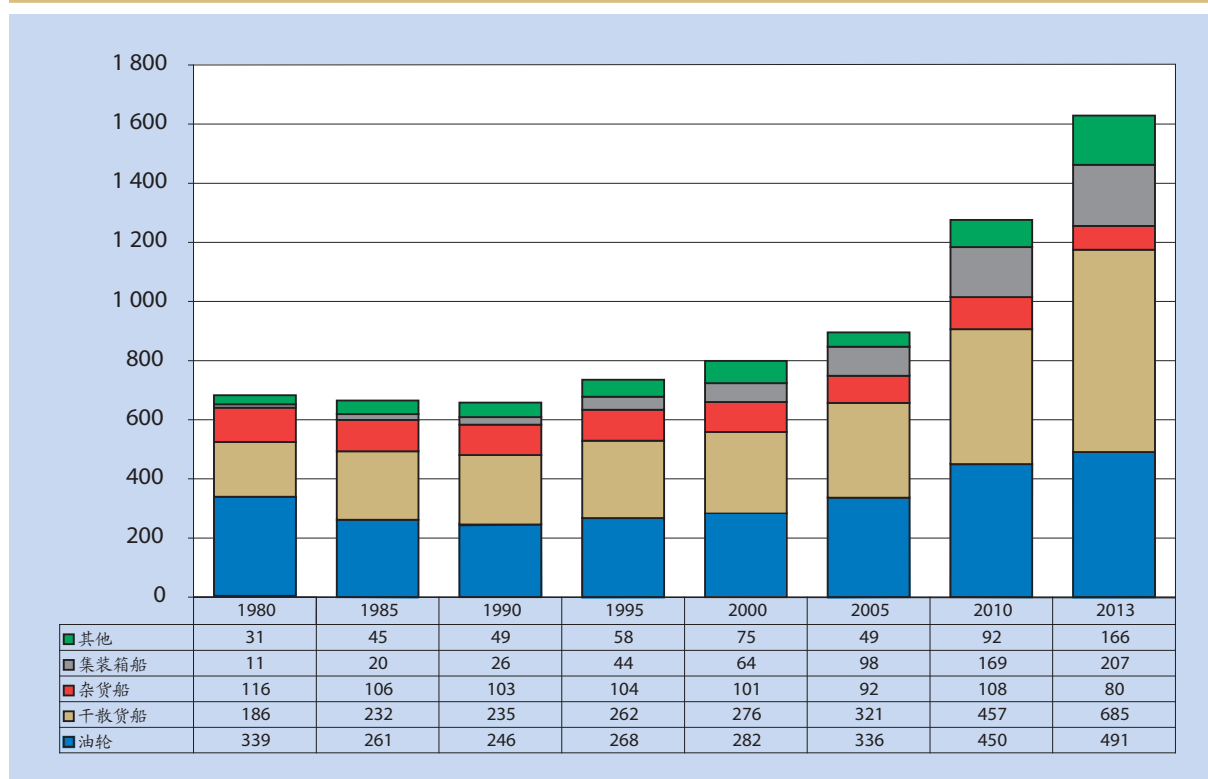
尽管新交付量下降，世界船舶吨位在2012年依然继续增长，但是增速下降；年增长率达到

6%，低于前一年10%的增速。自2001年以来，世界船队扩大了一倍多，2013年1月达到16.3亿吨(图2.1和表2.1)。

造船周期转折点，在图2.3中得到了进一步证明，该图列出了现有船队的船龄结构。2011年建造的吨位数(即图2.3中两年船龄的船舶吨位)，多于2012年建造的吨位数。自1990年代中期以来，从未有过这样的大幅下降。从图2.10中也可以看出这一转折点，该图显示订单在2009年就开始减少。

船队中的船舶数量，对变化中的经济环境反应迟缓。需求在2008年就明显下降，但订单在2009年下降，新交付量在2012年下降，而且，船队在2013年还继续增长。然而订单数量在迅速减少，根据目前的日程表，这一年的产出接近最近的水平，2014年稍有下降。

图 2.1. 1980-2013年按主要船型分列的世界船队状况(年初数字，以百万载重吨计)



资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据和往期《海运述评》编制。

注：所有100总吨及以上的动力型海运商船，不含内陆水道船舶、渔船、军舰和近海固定和移动平台以及驳船(浮式生产、储存、卸载设施以及钻探船除外)。

2013年1月的世界船队包括42%的干散货船吨位(以载重吨计), 达到这种船型的历史纪录。另一方面, 杂货船吨位继续下降; 目前它在世界总吨位中所占份额不到5%, 而20年之前的份额是15%。油轮所占份额也下降了, 从1980年占世界总吨位的几乎一半, 降至2013年1月的30%(表2.1和附件二)。

表 2.1. 2012-2013年按主要船型分列的世界船队状况
(年初数字, 千载重吨;
份额所占百分比用斜体显示)

主要船型	2012年	2013年	2013/2012年 百分比 变化
油轮	469 516 <i>30.6%</i>	490 743 <i>30.1%</i>	4.5% <i>-0.4%</i>
散货船	623 006 <i>40.5%</i>	684 673 <i>42.0%</i>	9.9% <i>1.5%</i>
杂货船	80 825 <i>5.3%</i>	80 345 <i>4.9%</i>	-0.6% <i>-0.3%</i>
集装箱船	196 853 <i>12.8%</i>	206 577 <i>12.7%</i>	4.9% <i>-0.1%</i>
其他船型	166 667 <i>10.8%</i>	166 445 <i>10.2%</i>	-0.1% <i>-0.6%</i>
燃气运输船	44 060 <i>2.9%</i>	44 346 <i>2.7%</i>	0.6% <i>-0.1%</i>
化学品液货船	23 238 <i>1.5%</i>	23 293 <i>1.4%</i>	0.2% <i>-0.1%</i>
近海船舶	70 767 <i>4.6%</i>	69 991 <i>4.3%</i>	-1.1% <i>-0.3%</i>
渡船和客轮	5 466 <i>0.4%</i>	5 504 <i>0.3%</i>	0.7% <i>0.0%</i>
其他/不详	23 137 <i>1.5%</i>	23 312 <i>1.4%</i>	0.8% <i>-0.1%</i>
全世界合计	1 536 868 <i>100%</i>	1 628 783 <i>100%</i>	6.0% <i>0.0%</i>

资料来源: 贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注: 100总吨及以上的动力型海运商船。

油轮

经过近年来的大量拆解和转换, 现在的油轮大多数是双壳的, 符合海事组织的相关环境和安全法规, 以及美国的《防止油污法》, 该法案于2010年规定单壳油轮逐步退出美国水域。船队经过更新以后, 今天仅有14%的油轮吨位为15年以上船龄。

最新的单壳巨型原油轮是1996年交付使用的, 当时有376艘在服役。2013年初, 仅有3艘。但是实际上被拆解的只有243艘。有60艘被转化为浮式石油生产和储存设施, 有70艘被改造为干散货船。有一些更老的巨型原油轮, 成为浮式生产、储存、卸载设施(《航运情报周刊》, 2013年)。

散货船

现有的从事海运业务的最大船舶, 是巴西铁矿石联合企业淡水河谷拥有并运营的干散货船, 名为“淡水河谷型”。2013年4月, 该系列的最新船舶, “Vale Korea”开始服役, 运力为402,303载重吨。虽然最初是为造访中国港口而建造的, 但是淡水河谷公司目前正在马来西亚和菲律宾建设转船中心, 因为这些船舶没有获准满载进入中国港口。由于中国的法规限制, 2013年初进入中国港口的淡水河谷型船舶, 被登记为不到300,000载重吨。

2012年交付的散货船吨位数比10年前多7倍。与此同时, 订单数在减少, 当前仅为现有船队的五分之一(克拉克森研究中心, 2013年a)。

杂货船

杂货船, 有时又被称为“零担货船”, 在过去十年里地位下降了, 受益者主要是集装箱船。因为越来越多的货物被用集装箱运输, 零担货船的市场已经缩小。

尽管如此，某些货物，特别是因太大而无法用集装箱装运的干货，始终需要作为零担货来运输。近年来，由于大多数老旧船舶被拆解，零担货专用船队实现了现代化。根据Dynamar最近的一份报告(Dynamar, 2013年)，在25个最大的专业运营者部署的约800艘船舶中，船龄超过25年的不到100艘，仅有少数是1970年代建造的。2000年以来建造的有500多艘，专用船队中的大多数是现代、生产率高和多用途的船舶，运载的货物种类繁多，从林业产品到袋装货物和大型专项货物。

集装箱船

集装箱船运输了以价值计算占52%的全球海运贸易(世界航运理事会, 2013年)。自1980年以来，它们在世界船队中所占份额增长了7倍，因为国际货物运输越来越集装箱化。今天，除了制成品货物，越来越多的商品(例如咖啡)以及冷藏货物(水果、肉类、鱼类)大多被装在标准化海运集装箱中运输。

目前大多数集装箱船没有装卸设备，换言之，它们自身不再配备装卸集装箱的起重机，而是依靠港口提供专业装卸设备。这种趋势与大型船舶的

交付并行，因为这些船舶自身配备货物装卸设备的情况变少了。这对较小港口构成挑战，尤其是发展中国家的港口，由于可能没有足够的吞吐量，因此它们的集装箱码头没有理由投资配备昂贵的自船至岸的专用集装箱起重机。

无装卸设备的船舶在集装箱船总交付量中所占份额持续增长。2005年所交付的无装卸设备的船舶比自带装卸设备的船舶多四倍，而在2012年，这一比例是6:1(表2.2和图2.2)。无装卸设备的集装箱船，平均规模是自带装卸设备的船舶的两倍多，自2005年以来，两种类型船舶的平均规模增长了近80%。

2013年，大韩民国的大宇公司向丹麦的马士基公司交付了第一艘“Triple E”型集装箱船。Triple E代表着能源效率、规模经济和环境改善。有很短一段时间，这些船舶，号称集装箱运力为18,000个满载标准箱，取代了达飞轮船公司的16,000标准箱船舶，成为最大的集装箱船，而达飞轮船公司的船舶，直至2013年初，曾是最大的集装箱船。2013年，中海集装箱运输公司订造了甚至更大的集装箱船，也是在大韩民国造船厂建造，计划运力为18,400标准箱，定于2014年交付。

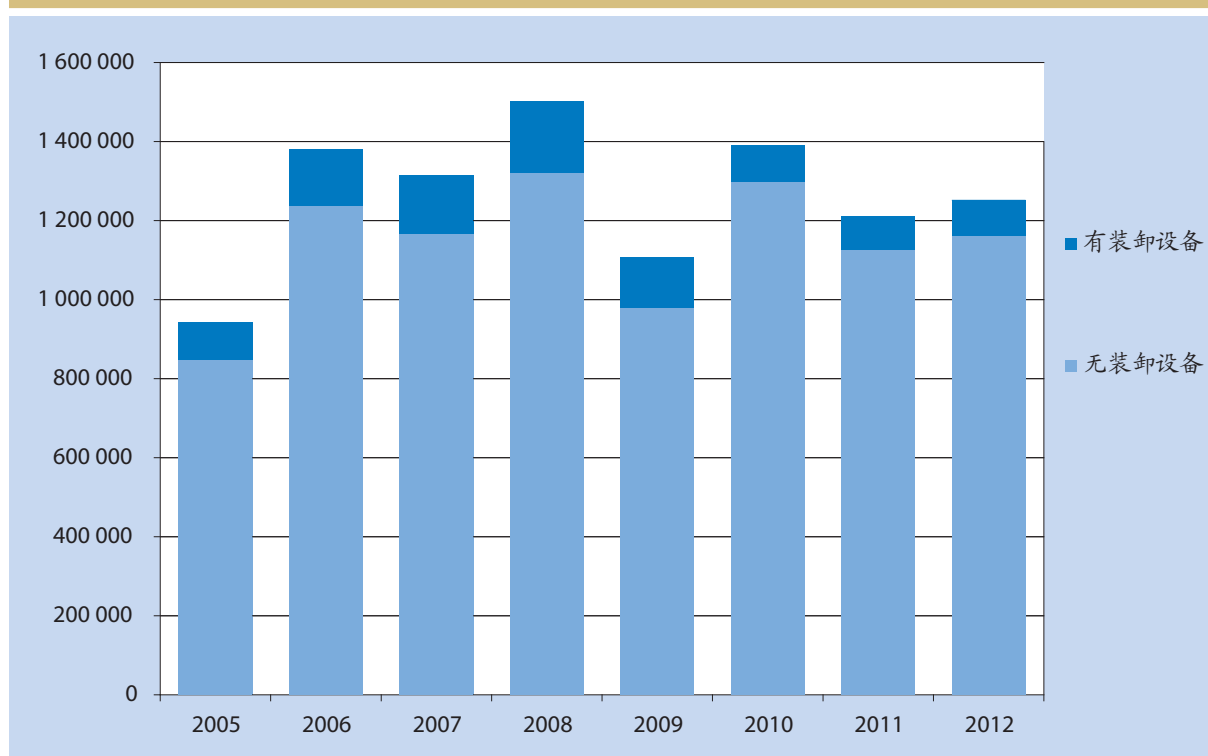
表 2.2. 集装箱船交付情况

建造年份	无装卸设备			有装卸设备			合计		
	船舶	标准箱	船舶平均规模 (标准箱)	船舶	标准箱	船舶平均规模 (标准箱)	船舶	标准箱	船舶平均规模 (标准箱)
2005	217	847 530	3 906	55	96 010	1 746	272	943 540	3 469
2006	285	1 237 630	4 343	86	142 104	1 652	371	1 379 734	3 719
2007	297	1 166 968	3 929	102	148 268	1 454	399	1 315 236	3 296
2008	321	1 319 897	4 112	114	181 322	1 591	435	1 501 219	3 451
2009	204	978 900	4 799	72	127 394	1 769	276	1 106 294	4 008
2010	217	1 297 291	5 978	48	92 117	1 919	265	1 389 408	5 243
2011	159	1 126 977	7 088	32	83 728	2 617	191	1 210 705	6 339
2012	172	1 161 695	6 754	29	89 476	3 085	201	1 251 171	6 225

资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注：100总吨及以上的全规格式集装箱船。

图 2.2. 集装箱船交付趋势(新集装箱船, 以标准箱计, 2005-2012年)



资料来源: 贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

其他船型

为了实现规模经济, 化学品液货船的船型有增大的趋势。36,000载重吨以上的船舶所占份额从2005年的23%, 增加到目前的28%, 而最小船型(10,000载重吨以下)在同期从47%下降到40%(《公平年鉴》, 2013年)。

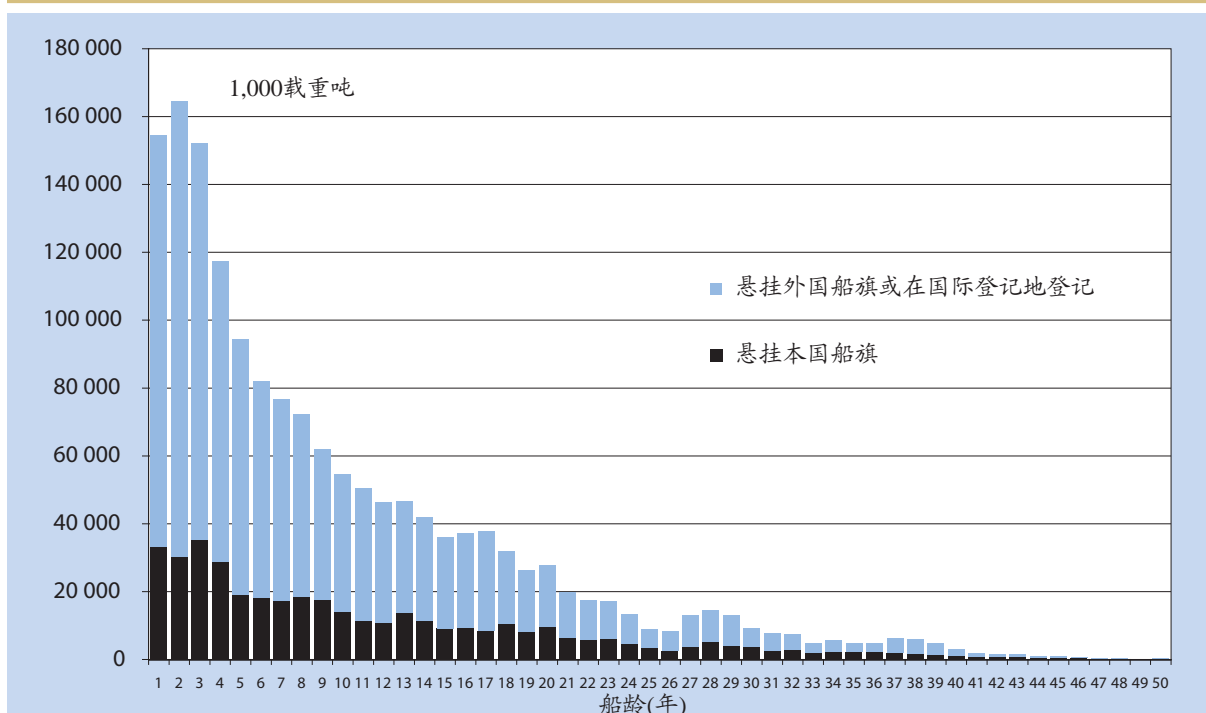
2. 世界商船队的船龄分布状况

2013年1月, 全部海运商船中有20%的船舶, 船龄小于5年, 占全世界载重吨位的40%(见表2.3和图2.3)。近年来交付的船舶, 平均规模大于旧船舶。新集装箱船的平均规模, 是20年前的3倍, 仅有5%的集装箱船吨位的船龄大于20年。油轮更替的时间也相对较早; 现有油轮吨位中, 仅有4%是20年之前建造的。

2013年1月, 杂货船的平均船龄(按照每艘船计算)最高(25年), 其他类型的船舶次之(22.6年)、油轮(16.7年)、集装箱船(10.8年)和干散货船(9.9年)。在干散货船部门新造船舶大幅增多之后, 几乎有半数干散货船载重吨位仅有4年船龄或者更少, 首次取代集装箱船成为船龄最小的船舶类型。

反映最近的船舶规模大于旧船舶这一状况, 按照每艘船计算, 全球平均船龄为20.3年, 而按照载重吨计算, 平均船龄为9.6年。它们的地理分布状况也很均衡, 目前在发展中国家登记的船舶, 船龄(两年)略大于悬挂发达国家船旗的船舶。在10个主要船旗国中, 希腊的船队船龄最大, 其次是巴拿马和中国。在马绍尔群岛、香港(中国)和新加坡登记的船队, 船龄最小。悬挂外国船旗的船舶, 平均船龄略小于悬挂本国船旗的船舶。下文将讨论这种情况及其原由。

图 2.3. 世界船队的船龄结构、本国和外国船旗



资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注：1,000总吨及以上的船舶。

表 2.3. 截至2013年1月1日按船舶类型分列的世界商船队船龄分布状况
(占船舶总数和载重吨总数的百分比)

国家分类 船舶类型		0-4年	5-9年	10-14年	15-19年	20年及 以上	平均船龄 2013	平均船龄 2012	百分比变化 2013/2012
全世界									
散货船	船舶	44	15	12	13	16	9.94	11.57	-1.63
	载重吨	49	16	11	13	11	8.36	9.71	-1.35
	船舶平均规模(载重吨)	81 514	75 173	65 405	71 528	48 211			
集装箱船	船舶	23	29	18	20	10	10.81	10.73	0.08
	载重吨	34	32	16	13	5	8.25	8.24	0.01
	船舶平均规模(载重吨)	59 547	43 782	37 049	26 750	19 962			
杂货船	船舶	12	11	7	12	58	24.99	24.58	0.41
	载重吨	22	13	10	10	44	19.10	19.61	-0.51
	船舶平均规模(载重吨)	7 396	5 237	6 845	3 705	3 081			
油轮	船舶	24	20	10	12	34	16.74	16.50	0.25
	载重吨	37	28	20	10	4	8.14	8.01	0.13
	船舶平均规模(载重吨)	69 029	64 212	87 809	35 925	5 921			
其他	船舶	17	13	10	10	50	22.57	22.29	0.28
	载重吨	23	20	13	10	34	16.07	15.84	0.23
	船舶平均规模(载重吨)	6 985	8 251	6 898	5 119	3 968			
全部船舶	船舶	20	15	10	12	44	20.34	20.30	0.03
	载重吨	40	22	14	12	12	9.60	10.19	-0.59
	船舶平均规模(载重吨)	40 664	32 047	31 610	21 098	6 267			

表 2.3. 截至2013年1月1日按船舶类型分列的世界商船队船龄分布状况
(占船舶总数和载重吨总数的百分比)(续)

国家分类 船舶类型		0-4年	5-9年	10-14年	15-19年	20年及 以上	平均船龄 2013	平均船龄 2012	百分比变化 2013/2012
发展中经济体									
散货船	船舶	41	10	9	16	24	11.77	13.99	-2.22
	载重吨	48	10	8	17	16	9.76	11.76	-2.00
	船舶平均规模(载重吨)	80 772	65 854	60 514	75 693	47 053			
集装箱船	船舶	21	23	15	25	17	12.83	13.06	-0.23
	载重吨	36	28	12	17	7	8.63	9.18	-0.55
	船舶平均规模(载重吨)	56 530	41 481	28 210	22 545	13 619			
杂货船	船舶	11	12	5	8	63	25.38	24.95	0.43
	载重吨	19	12	6	9	53	21.02	21.79	-0.78
	船舶平均规模(载重吨)	6 396	4 194	5 808	4 342	3 102			
油轮	船舶	24	14	7	12	43	18.69	18.61	0.08
	载重吨	43	23	15	12	8	8.42	8.51	-0.09
	船舶平均规模(载重吨)	64 176	59 987	74 818	37 046	6 404			
其他	船舶	20	15	9	11	45	20.19	20.01	0.18
	载重吨	24	16	9	9	42	17.85	17.91	-0.06
	船舶平均规模(载重吨)	5 122	5 269	4 909	4 265	4 224			
全部船舶	船舶	20	14	8	11	46	20.21	20.28	-0.07
	载重吨	41	16	11	14	18	10.75	11.88	-1.13
	船舶平均规模(载重吨)	35 193	22 382	25 060	23 249	6 856			
发达经济体									
散货船	船舶	46	19	14	12	9	8.31	9.28	-0.98
	载重吨	50	20	13	11	6	7.24	8.03	-0.79
	船舶平均规模(载重吨)	82 751	79 903	68 206	68 126	51 940			
集装箱船	船舶	24	33	19	17	6	9.60	9.39	0.22
	载重吨	33	33	18	12	4	8.07	7.86	0.21
	船舶平均规模(载重吨)	61 076	44 622	40 797	30 302	30 536			
杂货船	船舶	16	12	11	19	41	20.89	20.57	0.32
	载重吨	28	16	16	12	29	15.38	15.65	-0.27
	船舶平均规模(载重吨)	8 690	6 825	7 618	3 319	3 751			
油轮	船舶	26	28	15	14	17	12.59	12.13	0.46
	载重吨	34	32	24	8	2	7.88	7.59	0.29
	船舶平均规模(载重吨)	74 911	66 936	94 955	35 850	7 199			
其他	船舶	15	13	12	11	49	23.36	22.96	0.40
	载重吨	23	23	15	10	28	14.63	14.17	0.47
	船舶平均规模(载重吨)	9 764	11 817	8 684	6 534	4 971			
全部船舶	船舶	22	17	13	14	34	18.20	18.10	0.11
	载重吨	39	26	17	10	8	8.61	8.82	-0.21
	船舶平均规模(载重吨)	47 299	40 209	36 065	20 843	7 594			

表 2.3. 截至2013年1月1日按船舶类型分列的世界商船队船龄分布状况
(占船舶总数和载重吨总数的百分比)(续)

国家分类 船舶类型		0-4年	5-9年	10-14年	15-19年	20年及 以上	平均船龄 2013	平均船龄 2012	百分比变化 2013/2012
经济转型国家									
散货船	船舶	29	13	7	13	39	15.64	18.68	-3.04
	载重吨	31	11	7	13	38	15.07	18.16	-3.09
	船舶平均规模(载重吨)	45 120	35 203	43 734	42 427	40 694			
集装箱船	船舶	13	3	17	30	37	18.20	17.27	0.93
	载重吨	30	4	15	26	25	14.59	13.66	0.94
	船舶平均规模(载重吨)	27 602	13 760	11 201	10 566	8 560			
杂货船	船舶	4	4	1	7	83	30.33	29.65	0.68
	载重吨	7	7	2	10	74	26.39	25.97	0.42
	船舶平均规模(载重吨)	6 144	6 124	5 299	4 403	2 985			
杂货船	船舶	17	14	5	5	60	22.69	22.88	-0.18
	载重吨	34	34	17	6	9	9.46	8.89	0.57
	船舶平均规模(载重吨)	48 168	58 518	81 964	31 915	3 636			
油轮	船舶	7	5	3	5	80	28.57	27.92	0.65
	载重吨	18	13	3	3	63	21.88	21.27	0.61
	船舶平均规模(载重吨)	3 378	3 655	1 237	815	916			
其他	船舶	8	6	3	6	77	27.92	27.49	0.42
	载重吨	27	22	11	9	32	14.96	15.46	-0.50
	船舶平均规模(载重吨)	23 192	25 073	26 839	8 930	2 758			
全部船舶	船舶	8	6	3	6	77	27.92	27.49	0.42
	载重吨	27	22	11	9	32	14.96	15.46	-0.50
	船舶平均规模(载重吨)	23 192	25 073	26 839	8 930	2 758			

资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注：100总吨及以上的动力型海运商船。

B. 世界船队的所有权和运营情况

1. 船主国

船队所有权集中在某些国家，下述事实说明了这一点：按照吨位数大小顺序排列，希腊、日本、中国、德国和大韩民国这五个国家的船东，总共拥有全世界吨位数的53%。35个最重要的船主经济体，有17个在亚洲，14个在欧洲，4个在美洲(表2.4)。

就船舶数量而言，最大的船主国是中国，拥有5,313艘海运商船，其中大约一半悬挂中国船旗。这使得中国拥有的悬挂本国船旗的船舶，多于希腊、日本和德国拥有的悬挂本国船旗的船舶之和。

另一个考察船队所有权的方式是按照船舶价值。例如，集装箱船和天然气船比干散货船和液散货船更昂贵。船舶的市场价值还取决于它的船龄和维护情况。2013年1月的估计数(克拉克森研究中心，2013年b)表明，日本拥有的船队目前达到了最高价值，近1,000亿美元，其次是美国(920亿美元)、希腊(720亿美元)、中国(610亿美元)和德国(600亿美元)。世界全部船队估计价值为8,090亿美元，船队价值最大的五个船主国，几乎控制了全世界船队的48%；这一标准下的十个最大船东国，以价值计算，占有67%的市场份额。

从登记的角度来看，35个船主国，大多数有一半以上的吨位悬挂外国船旗。例外情况包括拥

表 2.4. 2013年1月1日拥有最大船队的35个国家和领土(载重吨)

船主国或领土 ^a	船舶数量			载重吨				
	本国船籍	外国或国际船籍 ^b	合计	本国船籍 ^c	外国或国际船籍 ^b	合计	外国船籍 ^b 占总数的百分比	合计数占全世界的百分比
希腊	825	2 870	3 695	69 644 624	175 205 954	244 850 578	71.56	15.17
日本	738	3 253	3 991	17 216 128	206 598 880	223 815 008	92.31	13.87
中国	2 665	2 648	5 313	66 936 002	123 142 833	190 078 835	64.79	11.78
德国	396	3 437	3 833	16 641 757	109 136 771	125 778 528	86.77	7.79
大韩民国	764	812	1 576	16 624 445	58 471 361	75 095 806	77.86	4.65
新加坡	1 090	798	1 888	32 711 136	31 441 668	64 152 804	49.01	3.98
美国	768	1 175	1 943	8 671 669	49 606 395	58 278 064	85.12	3.61
联合王国	415	822	1 237	10 447 630	39 857 066	50 304 696	79.23	3.12
挪威	414	1 494	1 908	2 190 036	43 802 209	45 992 245	95.24	2.85
中国台湾省	102	712	814	3 311 133	40 948 712	44 259 845	92.52	2.74
丹麦	45	946	991	68 724	40 646 119	40 714 843	99.83	2.52
百慕大	4	206	210	209 778	32 686 529	32 896 307	99.36	2.04
土耳其	645	935	1 580	9 619 689	19 470 911	29 090 600	66.93	1.80
意大利	673	211	884	19 097 635	6 245 330	25 342 964	24.64	1.57
香港(中国)	269	297	566	15 768 670	8 556 599	24 325 269	35.18	1.51
印度	584	158	742	15 063 983	7 377 303	22 441 287	32.87	1.39
阿拉伯联合酋长国	82	617	699	700 914	18 772 655	19 473 569	96.40	1.21
俄罗斯联邦	1 195	532	1 727	5 495 653	13 888 598	19 384 251	71.65	1.20
马来西亚	472	142	614	9 520 599	7 593 951	17 114 550	44.37	1.06
荷兰	757	450	1 207	6 100 843	10 571 723	16 672 566	63.41	1.03
巴西	202	108	310	2 837 889	13 314 666	16 152 555	82.43	1.00
瑞士	39	291	330	1 144 359	14 506 537	15 650 896	92.69	0.97
伊朗伊斯兰共和国	108	121	229	1 748 219	13 568 542	15 316 761	88.59	0.95
印度尼西亚	1 383	147	1 530	11 910 441	3 390 980	15 301 421	22.16	0.95
塞浦路斯	183	192	375	6 178 327	7 745 606	13 923 933	55.63	0.86
法国	179	230	409	3 862 058	7 144 805	11 006 863	64.91	0.68
加拿大	206	145	351	2 650 551	6 571 778	9 222 329	71.26	0.57
摩纳哥		126	126		9 157 769	9 157 769	100.00	0.57
比利时	90	155	245	4 008 509	4 720 024	8 728 533	54.08	0.54
越南	758	83	841	6 422 675	1 540 097	7 962 772	19.34	0.49
沙特阿拉伯	62	125	187	1 036 358	6 771 973	7 808 332	86.73	0.48
科威特	40	36	76	4 037 837	2 862 528	6 900 365	41.48	0.43
瑞典	114	225	339	1 323 946	5 120 753	6 444 699	79.46	0.40
阿曼	3	31	34	5 332	6 133 802	6 139 134	99.91	0.38
泰国	336	79	415	4 444 401	1 652 413	6 096 814	27.10	0.38
拥有最大船队的35个国家合计	16 606	24 609	41 215	377 651 950	1 148 223 839	1 525 875 789	75.25	94.55
其他船主	2 655	2 522	5 177	29 703 524	52 879 452	82 582 976	64.03	5.12
已知船主国合计	19 261	27 131	46 392	407 355 474	1 201 103 291	1 608 458 765	74.67	99.67
其他、未知船主国			730			5 297 140		0.33
全世界总计			47 122			1 613 755 905		100

资料来源: 贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注: 1,000总吨及以上船舶, 根据载重吨分级。

^a 船主国系指船队控股权(即母公司)所在地。在某些情况下, 确定这一点需要做出某种判断。例如, 希腊被列为在纽约、伦敦和比雷埃夫斯设有办事处的希腊公民所拥有的船舶的船主国, 虽然船主可能定居美国。

^b 表中“悬挂外国船籍或国际船籍”的船舶包括在第二登记地/国际登记地登记的船舶, 例如丹麦国际登记中心、挪威国际登记中心或法国国际登记中心。

有庞大沿海贸易船队的国家，例如印度、印度尼西亚或越南，这些国家的登记处提供的有竞争力的船旗也被很多外国船东使用，新加坡就是这样一个例子，因此它实际上成了一个开放登记地。

图2.4列出了48个海运船队的概况，说明了主要的发展中国家船主国所掌控的船舶类型，包括每种主要船舶类型悬挂本国船旗和外国船旗的吨位所占比例。

有若干石油和天然气出口国同时也是油轮和液化气运输船吨位的重要船主，这两种船舶既有悬挂本国船旗的，也有悬挂外国船旗的。例如，阿尔及利亚拥有占比很高的油轮和液化气运输船；阿根廷的船队中大多数是悬挂外国船旗的油轮；厄瓜多尔的油轮包括悬挂本国船旗的沿海贸易船队(例如前往加拉巴戈斯群岛)以及悬挂外国船旗并从事厄瓜多尔石油出口国际运输的油轮。油轮和燃气运输船占比很高的其他国家有埃及、伊朗伊斯兰共和国、哈萨克斯坦、科威特、利比亚、马来西亚、墨西哥、尼日利亚、阿曼、秘鲁、卡塔尔、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、阿拉伯联合酋长国和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

出于同样原因，拥有重要近海投资的国家也往往拥有提供近海补给服务的船舶。例如安哥拉的船队，大多专门从事石油和近海业务；巴西也拥有重要的近海船队，此外还有干散货船队和油轮船队。喀麦隆的整个船队由悬挂本国船旗的近海补给船和储存船构成，尼日利亚和突尼斯的大部分船队也是如此。另一方面，刚果民主共和国的近海船队，全部悬挂外国船旗。

货主国掌控干散货船的情况，少于石油输出国掌控油轮的情况。尽管如此，干散货船吨位的重要拥有者中包括铁矿石及其他商品的主要进口国和出口国，例如巴西(出口)和中国(进口)。干散货吨位占比很高的其他经济体包括香港(中国)、中国台湾省、克罗地亚、大韩民国、黎巴嫩、巴基斯坦、菲律宾、新加坡、南非、泰国、土耳其和乌克兰。

大多数集装箱船悬挂外国船旗。它们从事国际贸易，同时在连接若干国家的航线提供服务。在此类航线上，货物保留制度在实践中难以实施。悬挂外国船旗的船队占一定份额的国家/领土包括智利、香港(中国)、科威特、摩洛哥、新加坡和南非。

很多本国拥有的船队，服务于本国(沿海或岛屿间)沿海贸易或者受益于其他货物保留制度。这些船舶往往悬挂本国船旗，因为国家立法将外国船舶排除在某些市场之外。此处的例证包括孟加拉国的部分散货和杂货船，智利的某些干散货和湿散货船队，古巴的部分杂货船，印度的杂货船和液货船队，以及从事印度尼西亚岛屿间运输的多种不同船舶。其他拥有悬挂本国船旗的重要杂货船队的国家包括埃塞俄比亚、缅甸、俄罗斯联邦、菲律宾和越南。

巴拿马以开放登记地著称，也有一些本国船东，尽管其中大多数但不是全部使用本国船旗。巴拿马拥有的船队，最大的一部分是杂货船，其中大约一半不使用巴拿马船旗。新加坡船东也是既使用本国船旗，也使用外国船旗。

2. 集装箱船运营者

2013年，最大的集装箱船运营者，仍是马士基航运公司(丹麦)、地中海航运公司(瑞士)和达飞轮船公司(法国)。这三家欧洲公司总共运营着全球集装箱运力的三分之一(标准箱；表2.5)。在亚洲和欧洲之间的东-西方主要航线上，这三家航运公司部署了最大船舶，它们通过共用箱位相互合作，并计划通过三方联盟加强合作(《国际运输报》，2013年)。这种较大船舶的联合和合作，使这些运营者能够实现重要的规模经济，这是这一航线上参与竞争的较小航运公司无法相比的。

在20个大运营者中，有14个来自亚洲，5个来自欧洲，还有1个是智利南美轮船公司，来自南美洲，其占有2%的市场份额。从各大洲来源的

图 2.4. 48个拥有船舶的主要发展中国家/领土和经济转型国家/领土的船队概况 (载重吨, 按照船东国分列, 2013年1月1日)

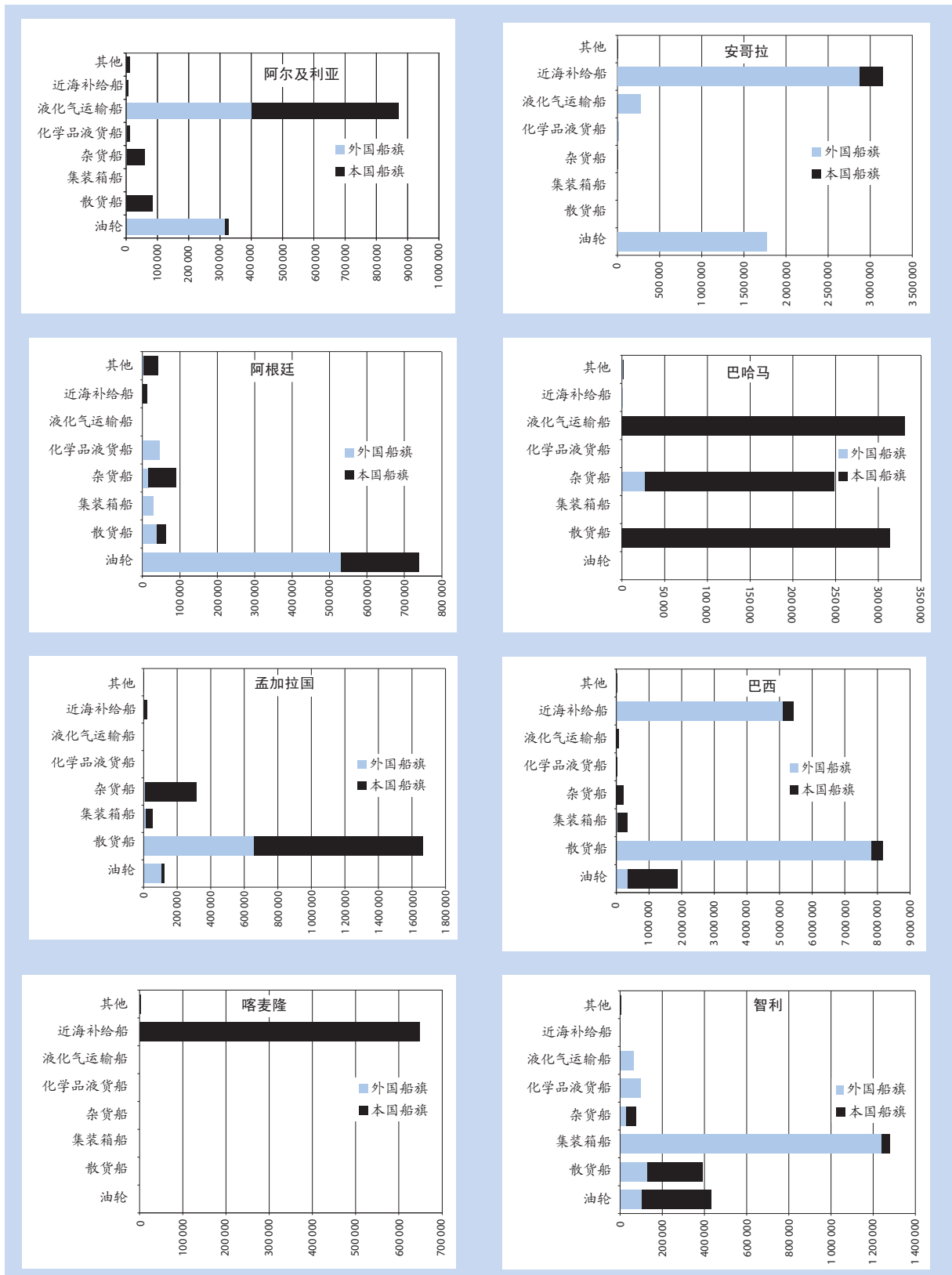


图 2.4. 48个拥有船舶的主要发展中国家/领土和经济转型国家/领土的船队概况 (载重吨, 按照船东国分列, 2013年1月1日)(续)

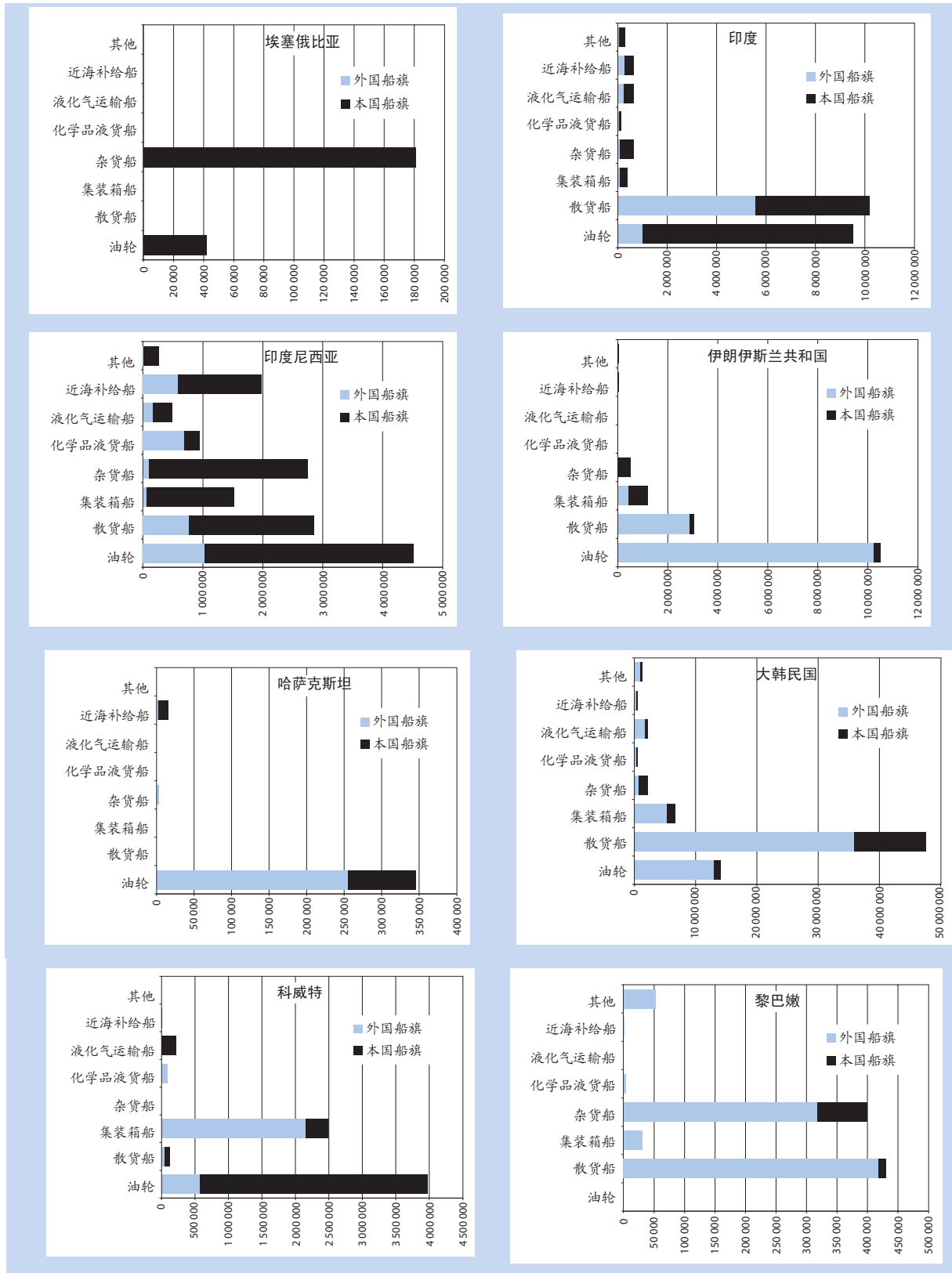


图 2.4. 48个拥有船舶的主要发展中国家/领土和经济转型国家/领土的船队概况 (载重吨, 按照船东国分列, 2013年1月1日)(续)

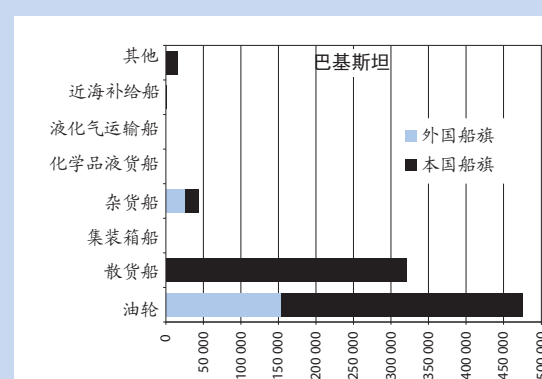
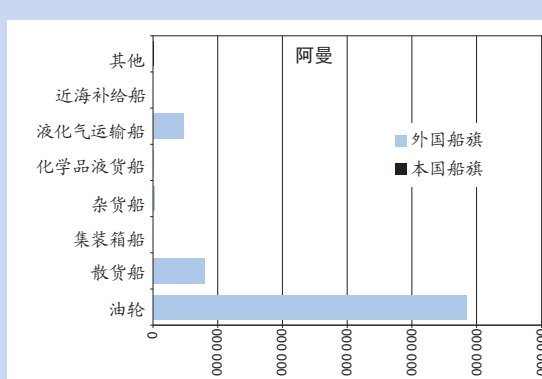
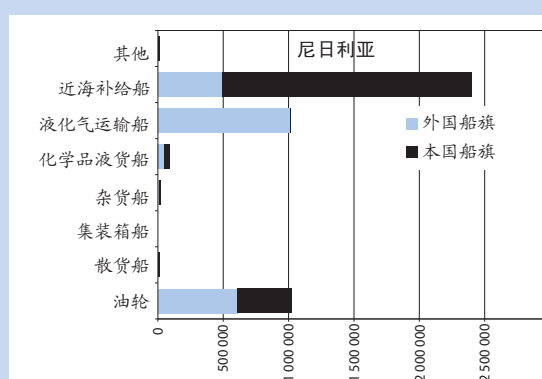
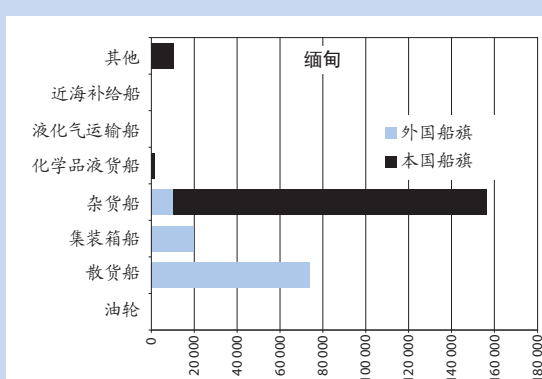
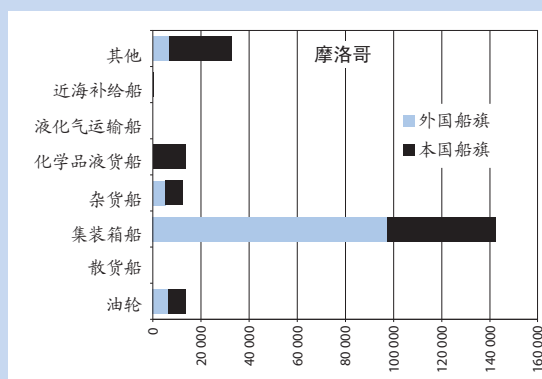
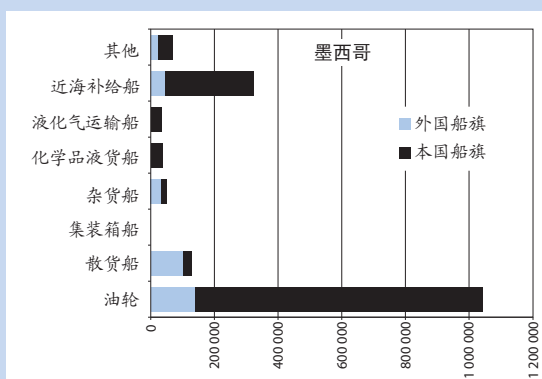
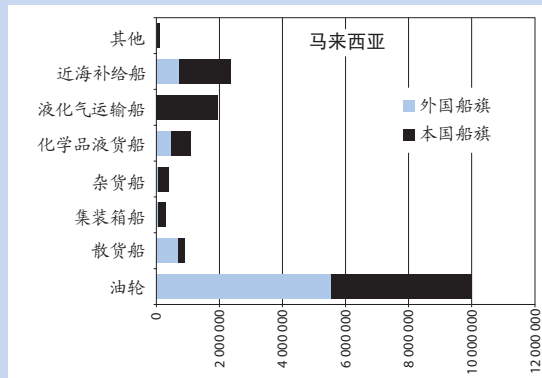
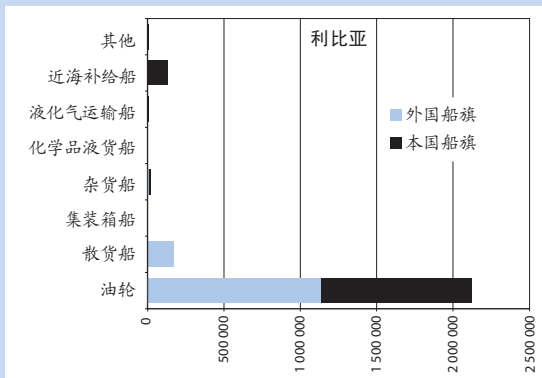
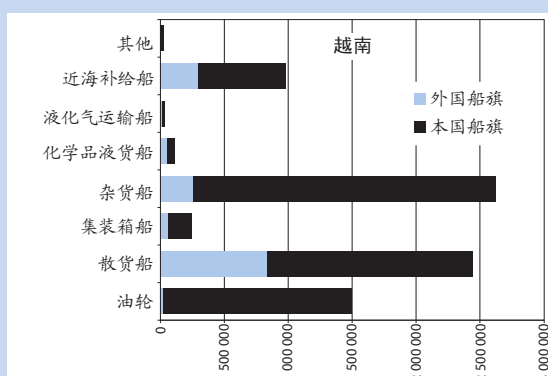
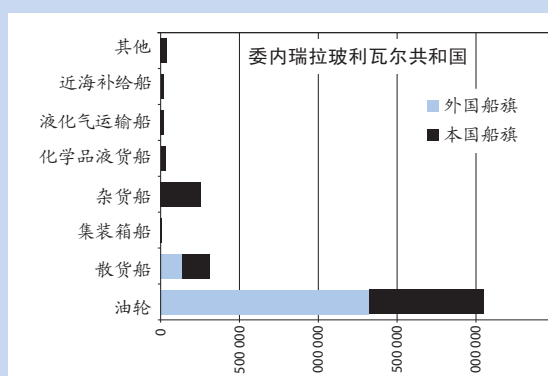
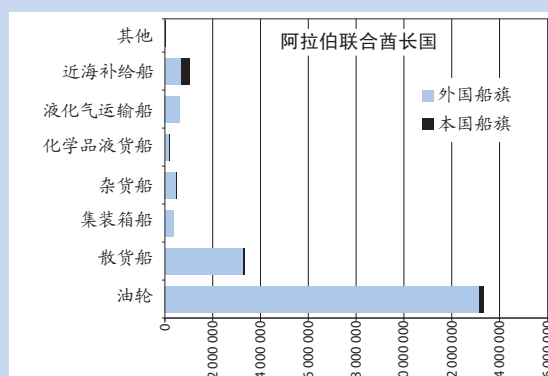
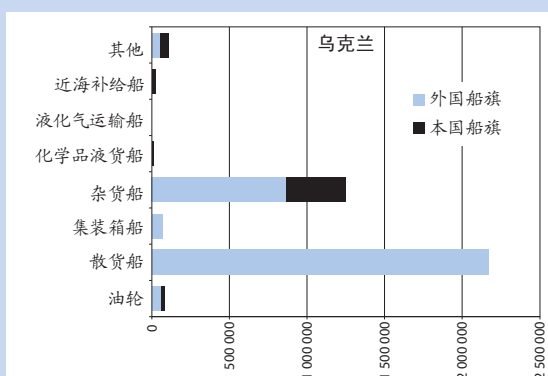
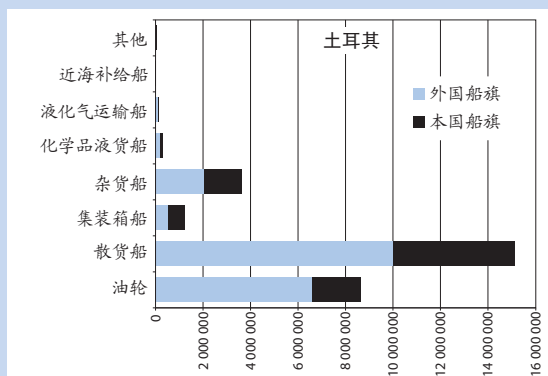
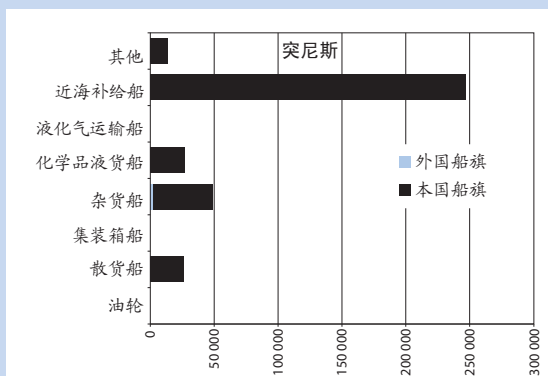
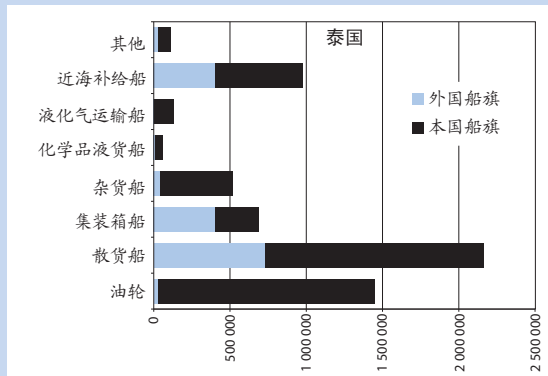
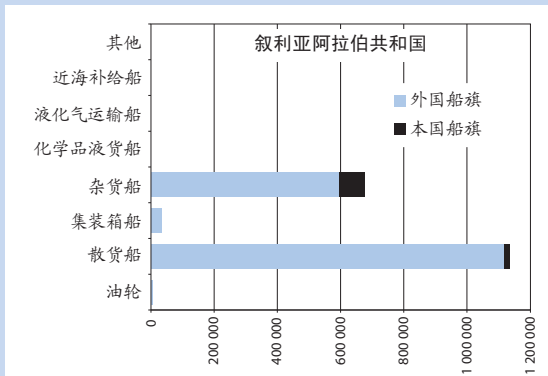


图 2.4. 48个拥有船舶的主要发展中国家/领土和经济转型国家/领土的船队概况
(载重吨, 按照船东国分列, 2013年1月1日)(续)



资料来源: 贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。
注: 1,000总吨及以上动力型海运商船。

角度,可以看出,欧洲公司,包括世界最大的三个航运公司,共同占有49%的市场份额,相当于亚洲参与者的市场份额之和。还应当在此指出的是,航运公司运营的船舶,大约有一半是租来的,换言之,船东不运营自己的集装箱

船。很多船东以德国为基地。而且,运营者的自有船舶,往往比向外租船的船东拥有的船舶体量更大。特别是,马士基、地中海航运和达飞轮船公司等航运公司拥有的8,000及以上标准箱船舶,通常是租船船东拥有量的两倍。

表 2.5. 20大航运公司, 2013年1月1日
(船舶数量和船舶运力部署总量, 以标准箱计)

排名 (标准箱)	运营者	国家/领土	船舶 数量	船舶平 均规模	标准箱	在世界总量中 所占份额, 标准箱 (百分比)	累计份额, 标准箱 (百分比)	2012年标准箱 增长率 (百分比)
1	马士基航运公司	丹麦	453	4 745	2 149 524	13.4%	13.4%	2.1%
2	地中海航运公司	瑞士	398	5 186	2 064 118	12.9%	26.2%	1.9%
3	达飞轮船公司	法国	288	4 004	1 153 088	7.2%	33.4%	-0.7%
4	中远集团	中国	155	4 614	715 219	4.5%	37.9%	14.6%
5	长荣集团	中国台湾省	187	3 795	709 702	4.4%	42.3%	24.3%
6	赫伯罗特集团	德国	141	4 533	639 148	4.0%	46.3%	-1.5%
7	总统轮船公司	新加坡	127	4 492	570 497	3.6%	49.8%	-4.9%
8	中海集团	中国	124	4 550	564 151	3.5%	53.3%	1.3%
9	韩进航运	大韩民国	107	5 190	555 279	3.5%	56.8%	11.6%
10	商船三井	日本	111	4 576	507 894	3.2%	60.0%	13.2%
11	东方海外	香港(中国)	102	4 442	453 044	2.8%	62.8%	14.0%
12	日本邮船株式会社	日本	93	4 334	403 030	2.5%	65.3%	28.0%
13	南汉堡	德国	93	4 132	384 293	2.4%	67.7%	4.1%
14	现代商船	大韩民国	67	5 438	364 373	2.3%	70.0%	15.8%
15	阳明海运	中国台湾省	86	4 222	363 057	2.3%	72.2%	5.7%
16	川崎汽船	日本	75	4 558	341 848	2.1%	74.3%	-0.2%
17	以星海运	以色列	71	3 978	282 411	1.8%	76.1%	-7.1%
18	阿拉伯联合国家轮船公司	科威特	41	6 361	260 818	1.6%	77.7%	36.5%
19	智利航运集团	智利	55	4 716	259 391	1.6%	79.3%	-25.5%
20	太平船务集团	新加坡	98	2 426	237 776	1.5%	80.8%	0.3%
20大航运公司合计			2 872	4 519	12 978 661	80.8%		
其他			2 957	1 041	3 079 572	19.2%		
所有航运公司合计			5 829	2 755	16 058 233	100.0%		

资料来源: 贸发会议秘书处根据劳氏航运情报提供的数据编制, 可登录www.loydslistintelligence.com查阅。

注: 包括班轮航运公司运营的所有已知集装箱运输船。

C. 集装箱船部署情况和班轮航运连通指数

1. 集装箱航运和国际贸易

集装箱化对全球贸易的重要意义,最近得到再三强调。正如《经济学家》所说,“集装箱对于全球化的重要性,比强化自由贸易犹有过之”(《经济学家》,2013年)。一项新的研究(Bernhofen等人,2013年),考察了自集装箱化

起始至1990年的情况,得出的结论是,在推动全球化方面,集装箱化比贸易自由化的影响更为强烈,尤其是对于发达国家和北-北贸易。与此同时,该项研究还断定,在集装箱化的早期阶段,对涉及发展中经济体的贸易而言,货物逐渐集装箱化的过程,带来的影响相对较小。

在相关事项上,考虑到集装箱贸易仍然大多由定期班轮航运公司提供,似乎应当指出的是,亚洲及太平洋经济社会委员会和世界银行

最近开展的一项研究(Arvis等人, 2013年), 考察了近期数据, 发现班轮航运连通性(用于衡量一个国家利用班轮航运开展其集装箱化对外贸易的能力)对贸易成本的影响, 大于“物流绩效”、“空运连通性”、“启动业务的成本”和“降低关税”等各项指标的共同影响。

本《述评》的附件五, 载有第十年的贸发会议班轮航运连通指数。自2004年以来, 班轮航运连通指数提供了一项指示每个沿海国家利用全球班轮航运网络便利程度的指标。全时序列以电子格式形式发表于贸发会议数据库(贸发会议数据库—统计数据库, 2013年)。基本数据由劳氏航运情报提供(劳氏航运情报—集装箱, 2013年); 班轮航运连通指数是根据以下五部分的内容得出的, 这些内容阐述班轮航运公司向一国的停靠港部署集装箱船的情况: (a) 船舶数量; (b) 集装箱总运力; (c) 利用自己运营的船舶提供服务的公司数量; (d) 提供的服务数量; (e) 部署的最大船舶规模(以标准箱计)。

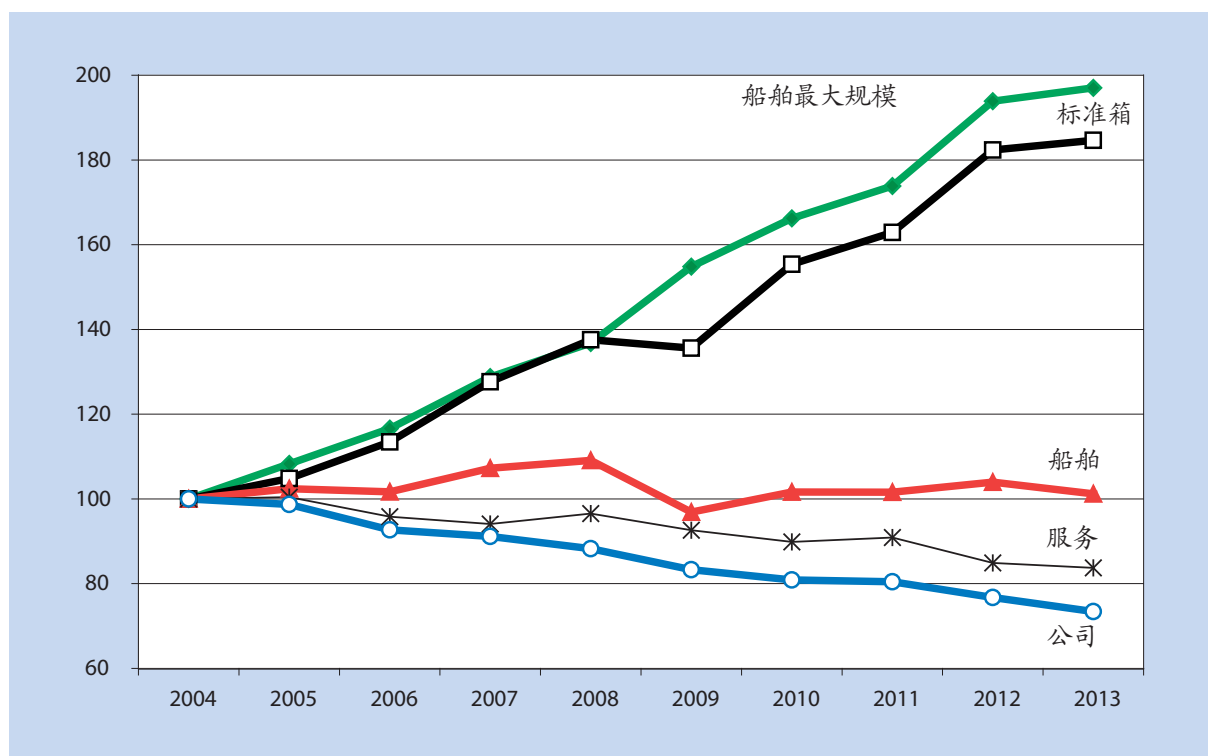
本节利用班轮航运连通指数的10年时间序列及其基本数据, 首先讨论船舶部署方面的全球关键动态, 然后考察拉丁美洲、非洲和亚洲部分区域的班轮航运连通指数发展趋势。

2. 部署的船舶越来越大, 但公司越来越少

最近10年出现了两个重要趋势, 代表同一枚硬币的两面。一方面, 船舶变得越来越大, 另一方面, 在大多数市场上, 公司的数量在不断减少(图2.5)。

关于船舶规模, 自2004年以来, 贸发会议数据库涵盖的159个国家中最大船舶的平均集装箱运力几乎翻了一番, 从10年前的2,812个标准箱, 增长到2013年的5,540个标准箱。现有最大船舶的规模, 在这10年里也几乎翻了一番(从8,238个标准箱增长到16,020个标准箱), 但新的超大型集装箱运输船仅部署在少数航线上(主要

图 2.5. 集装箱船部署趋势(2004年中-2013年中数据, 2004年指数=100)



资料来源: 贸发会议依据劳氏航运情报提供的数据编制。

是欧-亚航线), 它们已经将以前使用的船舶挤出这一市场, 后者不得不到其他航线上寻找货物, 包括南-北和区域间贸易航线。换言之, 虽然最大型15,000及以上标准箱船舶没有部署在拉丁美洲、非洲和南亚, 但它们的部署仍对这些区域有重要影响, 因为连带效应迫使2004年最大型的8,000及以上标准箱船舶寻找新市场。这一趋势有望继续存在。就目前而言, 订单簿上主要是超巴拿马型船舶, 占订造集装箱运力的92%(克拉克森研究中心, 2013年c)。

关于公司数量, 在过去的十年里, 各国平均数量下降了27%, 从2004年的22个, 降至2013年的仅16个。这一趋势对竞争烈度有重要影响, 尤其是对较小的贸易国而言。虽然平均16个服务提供者仍足以确保一个正常运作的竞争性市场, 一般国家的托运人在既定个别航线上有多种选择, 特别是那些服务于较小发展中国家的航线, 但是竞争烈度下降已经导致寡头垄断市场。例如, 2004年, 有22个国家由三个或者更少的航运公司提供服务, 而在2013年, 有31个国家面临此种不理想的境况。即使在重要的东-西航线上, 分析家也表示忧虑, 唯恐托运人面对的选项减少, 因为中等规模的航运公司被挤出了市场(《商业日报》, 2013年)。

面对日益增长的需求, 航运公司的反应不是增加船舶部署数量, 而是使用更大型船舶。自2004年以来, 每个国家部署的船舶平均数量几乎保持不变, 而集装箱总运力增加了80%以上。

从托运人的角度看, 更大型船舶和更大的集装箱运力, 总体上带来的是好消息。便于利用的运力用于日益增长的集装箱货物贸易, 以及船舶规模增大一倍以实现规模效益, 都应当导致货运成本降低。但是, 由于使用更新型、更大型和更具燃油效率的船舶而实现的航运公司单位运营成本下降, 未必会传递到托运人, 也就是进口方和出口方。货物向更大型船舶集中的过程, 也可能导致由更少的提供者提供相同运力, 因此竞争烈度下降, 某些市场成为寡头垄断市场, 在这种情况下, 托运人可能事实上面临更高的运价和更少的服务选项。

3. 区域趋势

总体上, 由于部署了往返于世界港口的更大型船舶和更大的集装箱运力, 大多数国家的班轮航运连通指数表明, 它们的连通性提高了。自2004年起, 有120个国家的班轮航运连通指数提高了, 而39个国家的班轮航运连通指数下降。图2.6列出了拉丁美洲、非洲和亚洲一些发展中国家的趋势。

在南美洲和中美洲的西海岸, 巴拿马与全球班轮航运网络的连通情况似乎最好, 这主要拜其运河所赐。虽然巴拿马的贸易比它南方的邻国少, 但它的集装箱码头为几乎整个北美洲、中美洲和南美洲提供转船服务, 连接东-西和南-北班轮服务。在南美洲, 厄瓜多尔未能适应与其邻国相同的班轮航运连通指数增长, 其中一部分原因是, 它的主要港口, 瓜亚基尔, 面临进出航道疏浚方面的限制和装卸集装箱的专用起重机投资不足。在南美洲东海岸, 巴西显示的班轮航运连通指数最高, 紧接着是阿根廷和乌拉圭。虽然比邻国小很多, 但是乌拉圭能够吸引过境和转船货物的班轮服务。委内瑞拉玻利瓦尔共和国的主要出口品是原油, 在过去10年里, 它的集装箱船部署数量没有任何增长。

在西非, 尼日利亚的班轮航运连通指数提高幅度最大, 主要动因是进口需求不断增长。总体上, 西非国家的班轮航运连通指数大多彼此持平, 因为这些国家都是由同一些公司部署同样的船舶, 停靠沿海的大多数港口。科特迪瓦的班轮航运连通指数在2006年至2010年间大幅下降, 当时的政局动荡和经济禁运, 使班轮公司不愿停靠阿比让港。在东非, 吉布提已经超越邻国, 成为重要转船中心, 连接东-西服务和来自东非及南部非洲的短途航运服务。它还为内陆邻国埃塞俄比亚充当出通道, 并日益为运往南苏丹的货物提供服务。

在南亚, 孟加拉国、印度和巴基斯坦的班轮航运连通指数几乎仅仅反映供这些国家的本国外贸使用的船舶部署情况。另一方面, 在斯里兰卡, 部署大型集装箱船是为了连接短途航运服务, 包括通往印度的短途航运服务, 因此受益于

沿海贸易限制，这些限令继续限制印度各港口对斯里兰卡的不同港口提供转船服务的吸引力。

在东南亚，马来西亚的班轮航运连通指数提高的速度比其邻国印度尼西亚和泰国快得多，几乎达到了新加坡的班轮航运连通指数。对比新加坡和马来西亚的发展动态，可以看出两国的班轮航运连通指数大体上是齐头并进，因为两个都由同一些公司和船舶提供穿越马六甲海峡的相同服务。不过，2007年和2008年的数据也显示出一定程度的竞争，当时，其中一个国家吸引新增航运公司的能力，可能有损另一个国家的班轮航运连通指数。

在东亚，大韩民国和日本在2004年时的班轮航运连通指数相同。此后，日本的指数相对停滞，它的排名从2004年的第九名，下滑至2013年的第十五名。同期，大韩民国吸引了更多、更大的船舶，一部分服务于它自己的贸易，但也为进出邻国的货物提供转船服务。在过去10年里，中国的班轮航运连通指数最高，不仅在它所在的区域如此，在班轮航运连通指数所涉及的全部国家中也是如此。

D. 船舶登记

1. 登记船籍

2013年1月，以载重吨计算，按登记船籍划分的五个最大船队分别属于巴拿马(占世界总载重吨数的21.5%)、利比里亚(12.2%)、马绍尔群岛(8.6%)、中国香港(8%)和新加坡(5.5%)(关于拥有最大登记船队的35个登记船籍的详情，见表2.6)。后两个船队也是年增长率最高的，吨位数增长了16%以上。关于船型，利比里亚主要为油轮提供服务，而巴拿马为众多干散货船提供船籍。巴拿马有很多“其他”船舶，包括大量游轮。

悬挂“本国”船旗的船队和“开放登记”船队之间的传统区分变得日益模糊。在35个最大船队中，有11个可被认为是纯粹开放登记的，而悬挂本国船旗的船舶仅有不到2%属于同一国家的船东。在另一端，有8个船籍几乎全部(总数的95%以上)供该国的船东使用；可以称之为

图 2.6. 班轮航运连通指数趋势(2004年指数最大值=100)

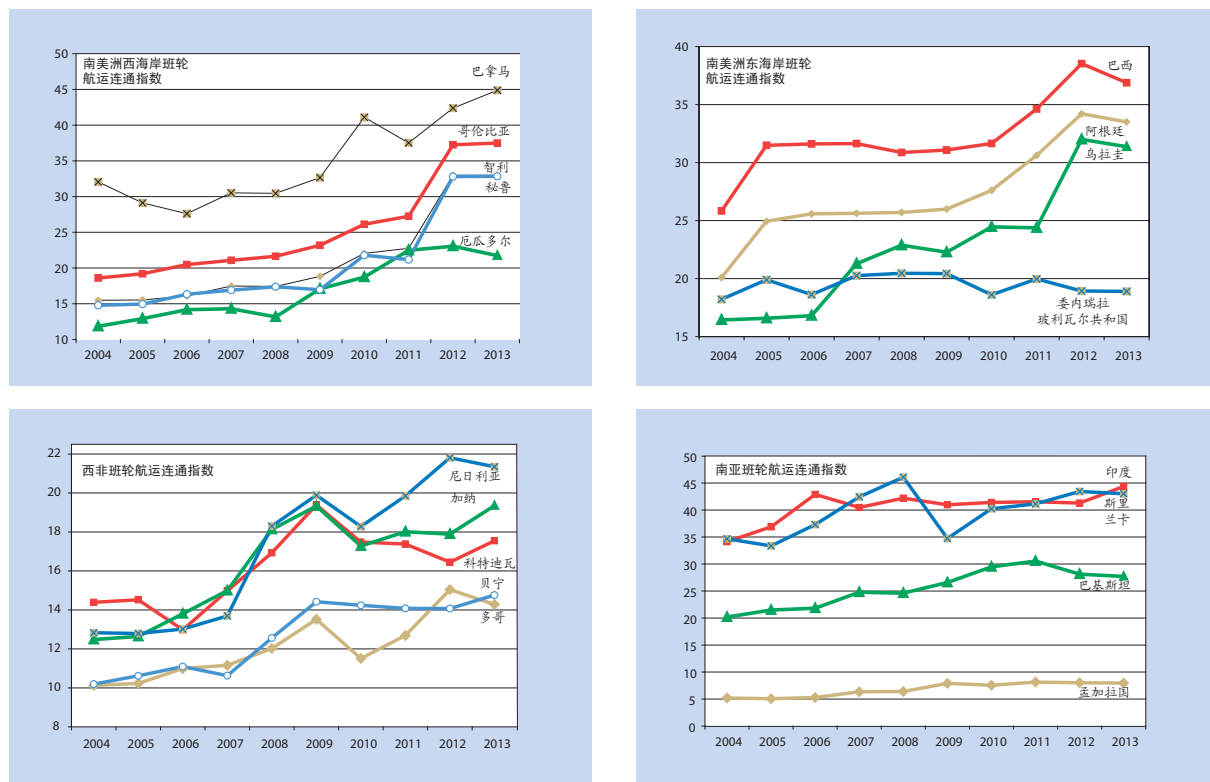
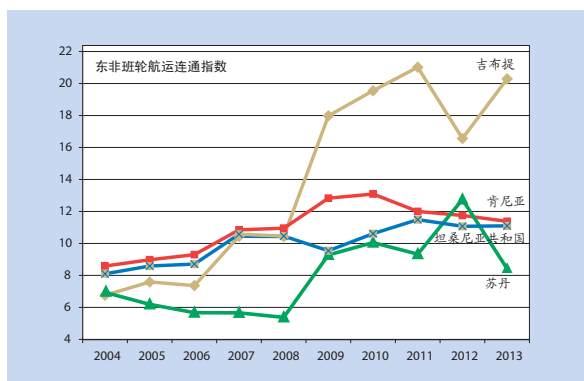
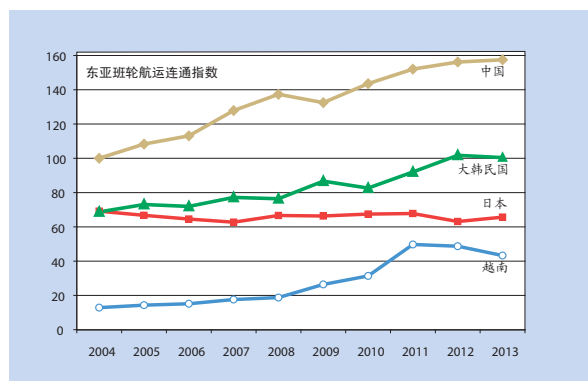
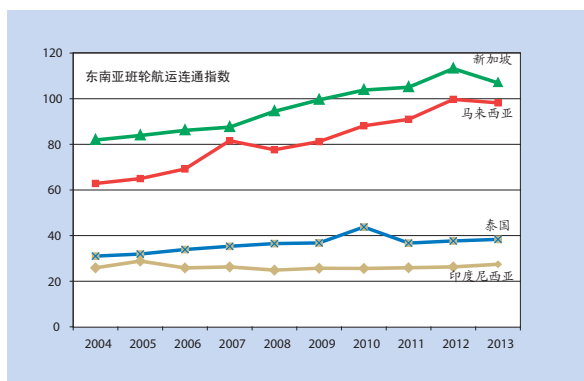


图 2.6. 班轮航运连通指数趋势(2004年指数最大值=100)(续)



资料来源: 贸发会议。班轮航运连通指数产生于劳氏航运情报提供的数据。159个国家的班轮航运连通指数, 可在线查阅<http://stats.unctad.org/lsci>。

纯粹本国船籍。在两者中间, 35个最重要船籍中有16个供本国和外国船东使用。例如, 使用菲律宾船籍的外国人是菲律宾本国人的三倍。就新加坡而言, 外国与本国所有权的比例约为2:1, 就联合王国而言, 这一比例是50:50(此处不包含马恩岛船籍)。

2013年1月, 世界船队的“外籍化”份额达到73%的新历史纪录, 即, 船东的国籍不同于船舶的登记国籍(图2.7)。换言之, 在每4个载重吨中, 船东为其中近3个选择不同于其自身国籍的船籍。其余27%保留了本国船籍, 这或者是因为船东认为本国船籍在成本和所提供服务方面具有竞争力, 或者是因为他可能没有其他选择, 政府货物和沿海贸易运输常常属于这种情况。

在过去, 选择外国船籍的重要原因是税收制度和有可能雇用外国船员。后一个原因对于劳动力成本很高的国家尤为重要, 这些国家大多数是发达国家(Cullinane, 2005年)。当前, 船籍国确保遵守国际法规和为船东提供每周7天每天24小时服务的责任日益重要, 很多发展中国家的船东也选择为其船队登记提供坚实制度框架和享有良好合规声誉的外国船籍。

表2.7列出了按照船舶类型和登记船籍划分的区域份额(国家份额见附件二)。总的来说, 发展中国家登记的船舶占世界船队的四分之三以上, 包括世界主要开放登记地(巴拿马、利比里亚和马绍尔群岛), 还有从事沿海和岛屿间沿海贸易的重要本国船队(例如中国、印度和印度尼西亚), 以及既有本国船东也有外国船东的混合登记地(例如香港(中国)、新加坡和菲律宾)。在发达国家/海外领土登记的船队也包括主要开放登记地(例如马耳他、马恩岛和百慕大), 既供本国人也供外国人使用的船籍(例如塞浦路斯、联合王国和法国), 几乎专供本国船东使用的船籍(例如德国和日本)。丹麦(丹麦国际登记中心)和挪威(挪威国际登记中心)的国际船舶登记中心是这些国家的第二登记中心; 在缴税和雇用外国船员的可能性方面, 第二登记中心为船东提供的条件好于同一国家的第一登记中心。丹麦国际登记中心和挪威国际登记中心今天仍然主要供丹麦和挪威的本国人使用(见附件三)。

表 2.6. 截至2013年1月1日35个拥有最大登记船队的船籍登记地(载重吨)

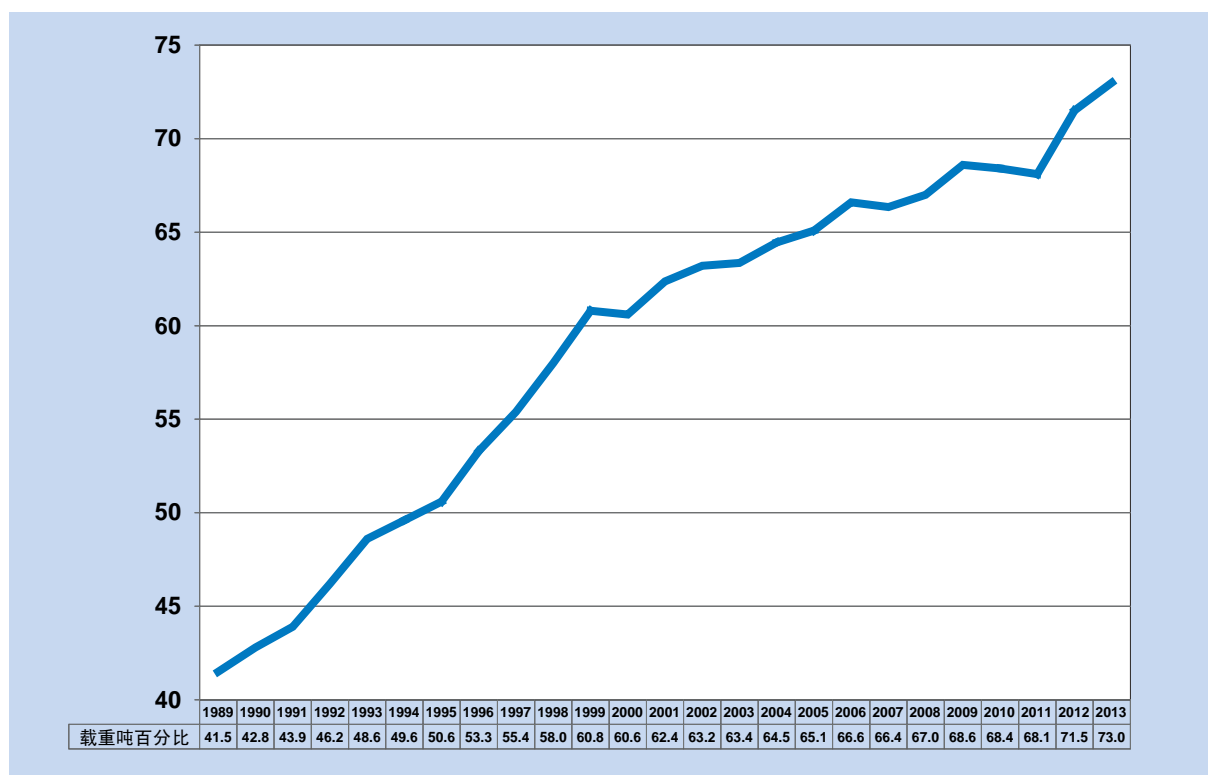
登记船籍	船舶数量	船舶占世界总量的份额	载重吨(千载重吨)	占世界总量的份额(载重吨占比)	累计份额(载重吨占比)	本国船籍(百分比) ^a	2013/2012年载重吨增长率(百分比)
巴拿马	8 580	9.87	350 506	21.52	21.52	0.14	5.03
利比里亚	3 144	3.62	198 032	12.16	33.68	0.01	5.83
马绍尔群岛	2 064	2.37	140 016	8.60	42.27	0.11	11.08
香港(中国)	2 221	2.55	129 806	7.97	50.24	12.15	16.87
新加坡	3 339	3.84	89 697	5.51	55.75	36.60	16.62
希腊	1 551	1.78	75 424	4.63	60.38	92.60	5.13
巴哈马	1 446	1.66	73 702	4.52	64.91	1.18	1.44
马耳他	1 794	2.06	68 831	4.23	69.13	0.35	8.18
中国	3 727	4.29	68 642	4.21	73.35	98.18	9.83
塞浦路斯	1 030	1.18	31 706	1.95	75.29	19.51	7.61
马恩岛	422	0.49	22 629	1.39	76.68	0.00	9.32
联合王国	1 343	1.54	21 095	1.30	77.98	49.88	6.99
意大利	1 506	1.73	20 612	1.27	79.24	93.46	2.44
日本	5 379	6.19	20 409	1.25	80.50	99.32	11.04
挪威(NIS)	536	0.62	18 093	1.11	81.61	82.33	5.37
大韩民国	1 894	2.18	17 720	1.09	82.69	96.47	-10.74
德国	781	0.90	17 128	1.05	83.75	97.59	2.30
印度	1 385	1.59	15 876	0.97	84.72	96.16	-3.45
印度尼西亚	6 293	7.24	14 267	0.88	85.60	90.28	0.17
安提瓜和巴布达	1 302	1.50	14 142	0.87	86.47	0.00	4.27
丹麦(DIS)	482	0.55	13 739	0.84	87.31	92.53	1.24
百慕大	168	0.19	12 378	0.76	88.07	1.69	0.45
美国	3 452	3.97	12 321	0.76	88.83	73.93	-1.18
马来西亚	1 539	1.77	10 508	0.65	89.47	92.82	-3.15
土耳其	1 365	1.57	10 215	0.63	90.10	96.94	3.30
坦桑尼亚联合共和国	198	0.23	8 815	0.54	90.64	0.30	10.45
荷兰	1 250	1.44	8 712	0.53	91.17	70.90	6.73
法国	543	0.62	7 431	0.46	91.63	52.40	-0.22
越南	1 772	2.04	7 284	0.45	92.08	97.55	1.52
比利时	216	0.25	6 913	0.42	92.50	58.35	0.46
俄罗斯联邦	2 324	2.67	6 784	0.42	92.92	84.57	-2.14
菲律宾	1 383	1.59	6 417	0.39	93.31	26.36	-2.41
圣文森特和格林纳丁斯	1 046	1.20	4 919	0.30	93.61	0.08	-18.09
泰国	755	0.87	4 811	0.30	93.91	97.95	-6.63
开曼群岛	174	0.20	4 310	0.26	94.17	0.00	2.12
35个最重要的船籍登记地合计	66 404	76.38	1 533 889	94.17	94.17	24.30	6.71
全世界总计	86 942	100.00	1 628 783	100.00	100.00	23.00	5.98

资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注：100总吨及以上动力型海运商船，按照载重吨分级。

^a 根据1,000总吨及以上海运商船的可用资料得出的本国船籍估计数。

图 2.7. 全球外籍船队份额
(年初数字, 占世界载重吨总数百分比, 1989-2013年)



资料来源: 贸发会议各期《海运述评》。

注: 根据1,000总吨及以上海运商船的可用资料得出的估值。

在发展中区域中, 非洲的份额在很大程度上取决于利比里亚的登记中心, 它首先为集装箱船和游轮提供服务。对拉丁美洲和加勒比船队而言, 巴拿马船籍导致了该区域散货船占据高份额。世界

船队的近四分之一是在亚洲发展中国家登记的, 其中杂货船所占的份额最高(几乎占全世界总数的33%)。大洋洲的份额在很大程度上反映了马绍尔群岛的登记情况, 它专门登记油轮和干散货船。

表 2.7. 2013年按登记船籍的国家类别分列的各类船舶载重吨运力分布情况
(年初数字, 载重吨百分比)

	合计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他船型
发展中经济体	75.49	72.23	81.13	65.07	72.26	70.92
非洲...	13.55	16.87	10.07	5.37	23.11	10.17
美洲...	28.57	21.08	34.95	24.74	23.24	32.86
亚洲...	24.42	21.94	27.46	32.80	21.64	18.61
大洋洲...	8.95	12.35	8.66	2.15	4.27	9.28
发达经济体	23.36	26.80	18.55	28.64	27.68	25.13
转型经济体	0.72	0.77	0.26	5.21	0.04	1.17
未知和其他船籍	0.42	0.19	0.06	1.08	0.01	2.78
全世界总计	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

资料来源: 贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注: 100总吨及以上动力型海运商船。

2. 控股公司的国籍

船舶登记中心常常专门为不同类型船舶和船主国提供服务。附件三提供了一份关于船主国船舶在主要登记国籍登记情况的详细概览。安提瓜和巴布达的船籍主要供德国船东使用；巴哈马主要登记加拿大、希腊和挪威船舶；希腊和德国船东是塞浦路斯和利比里亚登记中心的主要客户；巴拿马载重吨位的47%为日本所有。

E. 造船、拆船和新订单

1. 新船交付情况

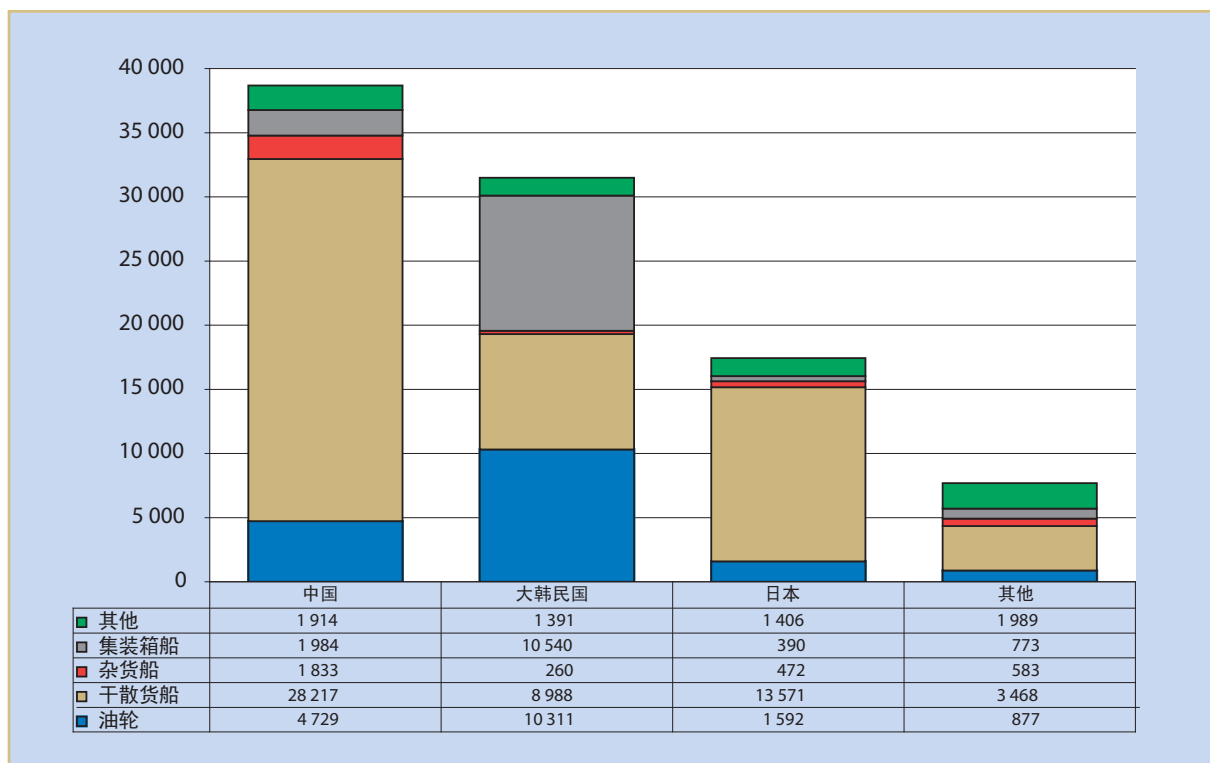
2012年，有三个国家(中国、大韩民国和日本)共建造了全世界92%的新吨位，仅中国就占40%以上。近57%的2012年交付吨位为干散货船，其次是油轮(18.4%)和集装箱船(14.4%)(图

2.8和表2.8)。这是一个与六年前明显不同的图景。2006年，大韩民国是最大的造船国，其次是日本。中国和欧洲各占约15%的份额。

各造船国也各自专攻不同类型的船舶。中国和日本主要建造干散货船，大韩民国建造的集装箱船和油轮占比明显较高，欧洲和其他区域的造船厂建造的近海船舶和客轮的占比较高。日本除了建造干散货船，还重点建造其他专用船舶，包括燃气和小汽车运输船。四大独立造船集团均来自大韩民国；在中国从事造船业的是大量独立造船厂。

比船舶犹有过之，海运集装箱几乎全是中国制造的。生产成本低，又需要空箱运输中国出口货物，这使中国自然成为建立集装箱制造厂的地点。有趣的是，2013年底，一个新的冷藏集装箱厂，预定在智利的圣安东尼奥开设。马士基的圣安东尼奥集装箱厂将是南美洲的第一个

图 2.8. 2012年新造船舶交付情况，主要船型和建造国(千总吨)



资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注：100总吨及以上动力型海运商船。

表 2.8. 2012年新造船交付情况, 主要船型和建造国
(千总吨)

	中国	大韩民国	日本	菲律宾	世界其他国家	全世界总计
油轮	4 729	10 311	1 592	251	626	17 510
散货船	28 217	8 988	13 571	2 342	1 126	54 244
杂货船	1 833	260	472	—	583	3 147
集装箱船	1 984	10 540	390	—	773	13 687
燃气运输船	179	173	152	—	18	522
化学品液货船	68	188	200	—	44	499
近海船舶	967	506	108	102	819	2 502
渡船和客轮	100	71	36	—	875	1 082
其他	600	453	910	—	131	2 094
合计	38 677	31 491	17 429	2 696	4 994	95 287

资料来源: 贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注: 100总吨及以上动力型海运商船。

冷藏集装箱厂(MCI San Antonio, 2013年)。该公司计划每年生产40,000个冷藏集装箱。南美洲是对出口货物使用的空冷藏集装箱需求最多的区域之一。因此, 新厂有助于矫正冷藏品贸易的不平衡, 减少复位成本, 因为需要从亚洲转移到南美洲的空冷藏集装箱较少(《世界货运新闻》, 2013年)。

2. 拆船

2012年, 印度次大陆仍然是主要拆船区域, 占据报出售供拆解吨位(总吨)的70%以上。在该次大陆, 孟加拉国是最大的拆船国, 其次是印度和巴基斯坦。中国拆船厂拆解了21.6%, 世界其他国家拆解了其余的11.7%(表2.9)。

表 2.9. 2012年据报出售供拆解的吨位、主要船型和拆船国
(千总吨)

	中国	印度	孟加拉国	巴基斯坦	印度次大陆未知国家	土耳其	其他/未知	全世界总计
油轮	1 459	369	1 197	2 711	191	21	200	6 149
散货船	5 533	5 446	6 064	1 959	205	365	720	20 293
杂货船	316	393	1 166	28	—	291	471	2 665
集装箱船	316	553	2 954	7	216	124	76	4 246
燃气运输船	4	89	30	—	—	77	38	238
化学品液货船	7	11	333	—	21	—	27	399
近海船舶	154	4	44	649	156	75	100	1 182
渡船和客轮	12	4	82	—	—	139	66	303
其他	55	158	386	17	—	146	56	817
合计	7 855	7 027	12 256	5 372	790	1 239	1 755	36 293

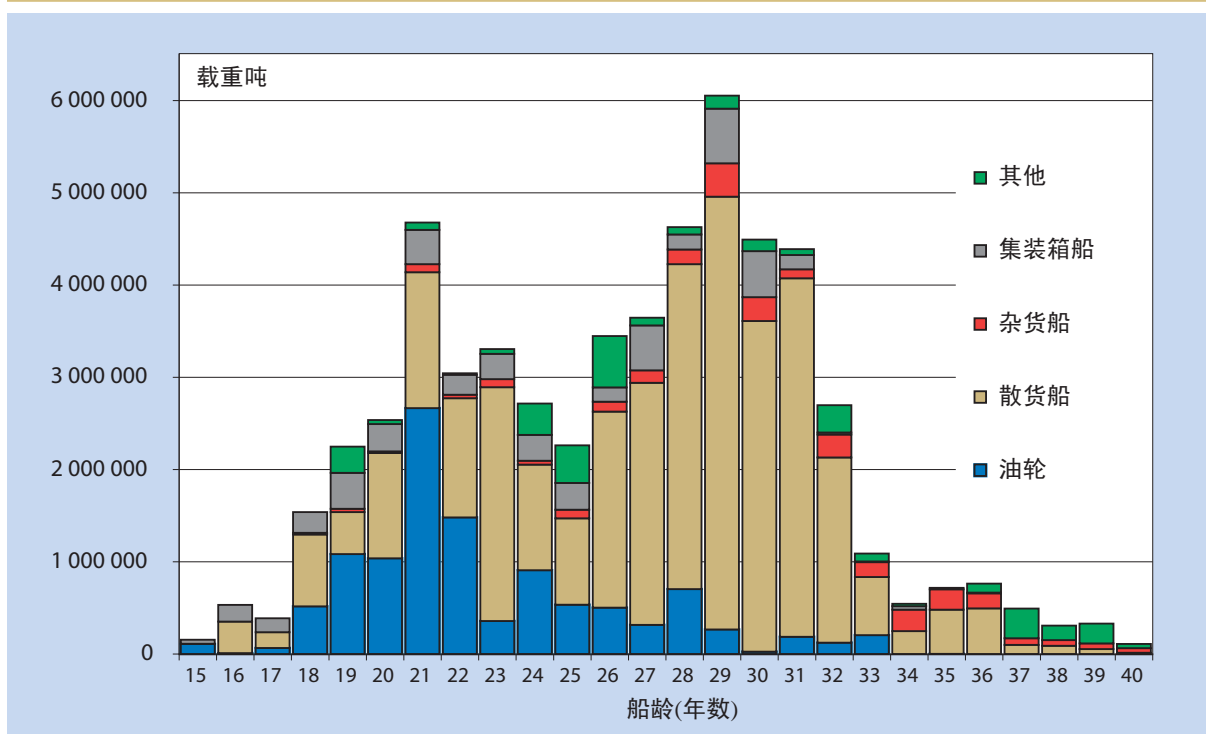
资料来源: 贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注: 100总吨及以上动力型海运商船。

如图2.9所示，油轮出售供拆解时的船龄往往比干散货船小得多。环境法规常常不允许油轮使用20年以上，而干散货船常常从事货运生意达30年或者更长。杂货船和客

轮(包含图2.9中的“其他”项下的船舶)往往服役时间最长；它们常常从事岛屿间和沿海贸易业务，不受海事组织国际法规的约束。

图 2.9. 2012年按照船龄分列的据报出售供拆解的吨位(年数和载重吨)



资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

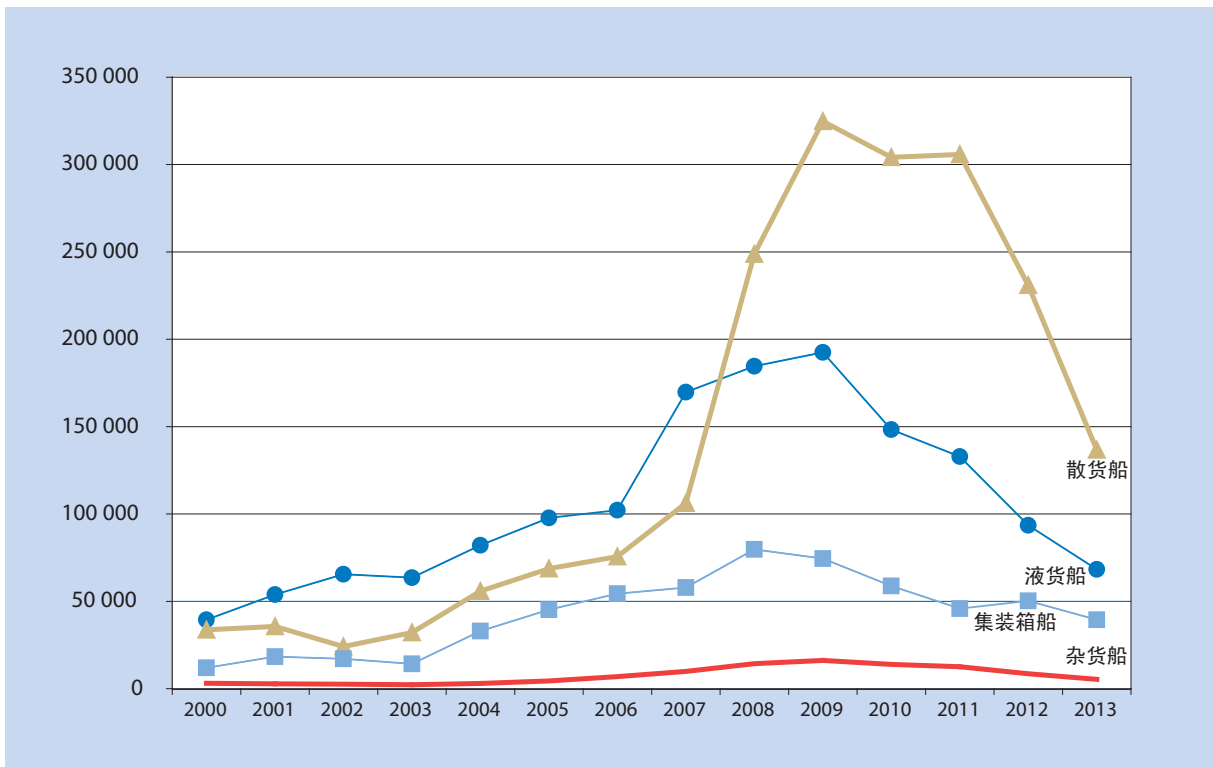
3. 订造吨位

经过了2008年和2009年的高峰之后，所有主要船型的订造吨位，在过去几年里都下降了。由于2008年经济危机之后新订单大幅减少，而造船厂陆续交付以前订造的吨位，因此与以前的高峰时期相比，集装箱船的订单量下降50%，干散货船下降58%，液货船下降65%，杂货船下降67%(图2.10和表2.10)。

如果与现有船队相比，订单量减少的现象甚至更为引人注目。2008年底，干散货船订单相当于当时船队的近80%，而2013年1月的订造吨位仅相当于现役船队的20%。就液货船而言，订单量从其高峰期相当于船队的50%，降至2013年1月的10%。

对所有主要船型而言，新订单量处于历史低点，订单量在迅速下降。除非有大量反周期投资者在2013年和2014年下新订单，否则到2014年时，很多造船厂需要减少就业人数。船舶经纪人的报告称，实际上有更多此种反周期投资者正在现身，期望从当前的低造船价格获益，并希望航运市场在未来几年里复苏(克拉克森研究中心，2013年a)。尽管如此，从造船厂的视角看，当前的产能，即便对于最乐观的设想而言，也几乎肯定是太高了。根据某些估计，“全世界造船厂可以砍掉多达40%的产能，而起该行业仍然能够满足2015年对新船的需求”(《今日中国贸易》——在线杂志，2013年)。

图 2.10. 2000-2013年全世界订造吨位(千载重吨)



资料来源: 贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注: 100总吨及以上动力型海运商船, 年初数字。

4. 吨位利用情况

船舶是固定成本很高而运行成本相对较低的资本投资, 只有在例外情况下才被停驶。2013

年初, 接近99%的吨位在服役, 其余被停驶(0.73%), 用于长期储存(0.16%)或者因其他原因没有服役(0.15%)。在不同船型中, 集装箱船的利用率最高(99.85%), 而近海补给船的利用率最低(84.52%)(表2.11)。

表 2.10. 2000-2013年全世界订造吨位

月初	液货船			散货船			杂货船			集装箱船			其他船舶			合计		
	千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)	千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)	千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)	千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)	千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)	千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)
2000年1月	39 444	427	92 375	33 729	467	72 226	3 125	341	9 164	11 922	278	42 884	2 963	363	8 791	91 183	1 876	49 288
2001年1月	53 832	533	100 998	35 608	535	66 557	2 797	269	10 398	18 348	413	44 426	3 274	413	8 570	113 859	2 163	53 405
2002年1月	65 546	752	87 162	24 107	360	66 965	2 541	233	10 906	17 132	403	42 511	4 264	474	9 454	113 589	2 222	51 655
2003年1月	63 545	862	73 719	32 127	440	73 015	2 265	226	10 023	14 230	324	43 921	4 933	481	11 035	117 100	2 333	50 935
2004年1月	82 094	1 146	72 076	55 829	735	75 958	3 012	563	6 072	33 004	622	53 061	5 361	971	7 529	179 300	4 037	48 407
2005年1月	97 757	1 558	63 479	68 710	851	80 741	4 405	963	5 359	45 246	898	50 385	6 110	1 707	5 290	222 229	5 977	42 201
2006年1月	102 202	1 882	54 741	75 623	950	79 604	6 904	1 221	6 299	54 385	1 210	44 946	6 637	1 875	4 884	245 750	7 138	37 913
2007年1月	169 798	2 703	63 075	106 149	1 363	77 879	9 919	1 448	7 293	57 937	1 286	45 052	8 353	2 231	4 643	352 155	9 031	41 430
2008年1月	184 548	3 174	58 401	248 698	2 984	83 344	14 266	1 889	7 925	79 702	1 429	55 775	11 477	2 938	4 778	538 691	12 414	45 749
2008年4月	187 420	3 274	57 438	278 423	3 335	83 485	16 334	2 184	7 944	78 855	1 382	57 058	12 883	3 813	4 484	573 914	13 988	44 458
2008年7月	199 397	3 296	60 699	302 678	3 602	84 031	16 650	2 148	8 218	81 921	1 370	59 797	13 026	3 743	4 571	613 673	14 159	46 728
2008年10月	206 413	3 205	64 605	329 557	3 863	85 311	17 242	2 149	8 452	77 875	1 280	60 840	13 199	3 561	4 842	644 286	14 058	49 167
2009年1月	192 532	2 957	65 331	324 772	3 824	84 930	16 169	1 965	8 674	74 445	1 200	62 037	12 582	3 280	4 961	620 499	13 226	50 158
2009年4月	175 063	2 819	62 344	323 234	3 797	85 129	16 186	2 064	8 317	70 017	1 098	63 767	13 120	3 892	4 417	597 619	13 670	47 359
2009年7月	159 975	2 573	62 441	313 865	3 677	85 359	15 414	1 921	8 488	65 998	1 013	65 151	13 052	3 571	4 726	568 305	12 755	48 039
2009年10月	152 156	2 390	63 904	309 077	3 629	85 169	14 614	1 783	8 678	63 004	947	66 530	12 382	3 242	4 902	551 233	11 991	49 363

月初		液货船			散货船			杂货船			集装箱船			其他船舶			合计		
		千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)	千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)	千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)	千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)	千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)	千载重吨	船舶数量	船舶平均规模 (载重吨)
2010年1月	148 328	2 276	65 429	304 114	3 539	85 932	13 894	1 627	8 964	58 823	842	69 861	11 568	2 857	5 157	536 727	11 141	51 406	
2010年4月	136 373	2 186	62 614	309 728	3 648	84 903	14 017	1 637	8 957	54 530	775	70 361	11 819	3 191	4 655	526 466	11 437	49 179	
2010年7月	135 006	2 072	65 378	323 404	3 812	84 839	13 280	1 530	9 052	48 427	677	71 532	11 618	2 956	4 890	531 736	11 047	51 143	
2010年10月	135 114	1 938	69 862	307 605	3 674	83 725	12 966	1 422	9 471	46 458	637	72 932	11 522	2 658	5 317	513 665	10 329	52 517	
2011年1月	132 914	1 857	71 729	305 831	3 705	82 546	12 553	1 305	9 915	45 878	622	73 759	10 830	2 408	5 426	508 006	9 897	53 803	
2011年4月	122 327	1 737	70 465	291 326	3 535	82 412	11 728	1 189	10 102	48 405	648	74 699	11 388	2 414	5 657	485 174	9 523	53 357	
2011年7月	114 179	1 630	70 091	275 879	3 364	82 009	10 647	1 056	10 267	52 469	688	76 263	11 272	2 217	5 989	464 446	8 955	54 005	
2011年10月	103 107	1 517	67 968	253 615	3 103	81 732	9 839	949	10 511	51 462	669	76 924	10 931	1 961	6 480	428 954	8 199	54 216	
2012年1月	93 559	1 334	70 134	230 964	2 813	82 106	8 553	799	10 813	50 275	646	77 825	10 604	1 785	6 846	393 955	7 377	55 230	
2012年4月	87 083	1 282	67 928	203 541	2 507	81 189	7 697	696	11 123	45 141	579	77 964	10 007	1 598	7 189	353 470	6 662	54 785	
2012年7月	76 128	1 085	70 164	170 949	2 140	79 883	5 921	501	11 914	40 806	526	77 579	9 941	1 416	8 024	303 746	5 668	55 357	
2012年10月	70 657	1 020	69 271	152 970	1 940	78 850	5 981	462	12 975	40 881	515	79 380	10 603	1 291	9 501	281 091	5 228	55 640	
2013年1月	68 291	964	70 841	136 720	1 736	78 756	5 362	383	14 001	39 470	485	81 382	10 569	1 179	10 559	260 414	4 747	56 996	

资料来源: 贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注: 100总吨及以上动力型海运商船, 年初数字。计算船舶平均规模时, 没有将未知载重数字的船舶计算在内。

表 2.11. 2013年1月按照船型分列的吨位利用情况(载重吨或立方米百分比)

	服役	闲置或停驶	用于长期储存	在修理和因其他原因未服役	总计
散货船	99.75	0.14	0.02	0.10	100.00
化学品液货船	99.57	0.36	-	0.08	100.00
集装箱运输船	99.85	0.12	-	0.03	100.00
渡轮和客船	98.23	1.49	-	0.28	100.00
杂货船	98.78	0.87	0.04	0.31	100.00
液化气运输船	98.62	1.19	0.19	-	100.00
近海补给船	94.52	4.40	-	1.08	100.00
油轮	98.16	1.25	0.48	0.12	100.00
其他/情况不明	99.31	0.53	-	0.16	100.00
合计	98.96	0.73	0.16	0.15	100.00

资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

这些看起来很高的利用率，掩盖了船舶的运力过剩，尤其是在集装箱航运中。表2.11列出的数据不包含“热”停驶，即短期退出正常集装箱航运业务，这时的船舶被视为“闲置”。如果将闲置运力排除在外，2013年1月，仅有约95%到96%的集装箱船队在服役。此外，慢

速航行，即以低于这些船舶建造时追求的最优航速的航速提供服务，有助于吸纳大约170万标准箱的额外运力，因为为确保提供相同频率的服务而部署了更多船舶(克拉克森研究中心，2013年c)。这相当于现有船队的10%以上。

参考文献

- Arvis J-F, Shepherd B, Reis JG, Duval Y and Utoktham C (2013). Trade costs and development: a new data set. *World Bank - Economic Premise*. 104:1-4.
- Bernhofen DM, El-Sahli Z and Kneller R (2013). *Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade*. CESifo, Center for Economic Studies and Ifo Institute for Economic Research. Munich.
- China Trade Today – Online Magazine (2013)*. Shipyard capacity could be slashed by 40pc and still meet demand. March. See <http://om.shippingazette.com/OM/OM4/index.asp> (accessed 28 August 2013).
- Clarkson Research Services (2013a). *The Clarkson Shipping Review and Outlook. Spring 2013*.
- Clarkson Research Services (2013b). *World Fleet Monitor. January*.
- Clarkson Research Services (2013c). *Container Intelligence Quarterly, Spring 2013. May*.
- Cullinane KPB, ed. (2005). *Shipping Economics: Research in Transportation Economics*. Elsevier, Amsterdam.
- Dynamar B.V. (2013). *Breakbulk III – Operators, fleets, markets*. Alkmaar. 244.
- Fairplay (2013)*. Chemical tankers on cusp of rates recovery. 11 April.
- International Transport Journal (2013)*. Maersk, MSC and CMA to establish alliance. 18 June.
- Journal of Commerce (2013)*. Drewry: Demise of small carriers cuts competition. See http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/drewry-demise-small-carriers-cuts-competition_20130429.html (accessed 26 August 2013).
- Lloyd's List Intelligence – Containers (2013). See <http://www.lloydslistintelligence.com/lint/containers/index.htm> (accessed 27 August 2013).
- MCI San Antonio (2013). See <http://www.mcicontainers.com/aboutus/mciworldwide/pages/mcisanantonio.aspx> (accessed 15 June 2013).
- Shipping Intelligence Weekly (2013)*. Single hull VLCCs – The long goodbye. 14 June.
- The Economist (2013)*. The humble hero. 18 May.
- UNCTADStat – Statistical Database (2013). See <http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx> (accessed 27 August 2013).
- World Cargo News (2013)*. MCI to build reefer factory in Chile. See <http://www.worldcargonews.com/html/w20111111.049104.htm> (accessed 28 August 2013).
- World Shipping Council (2013). See <http://www.worldshipping.org/> (accessed 29 August 2013).

尾注

- ¹ 第二章中关于世界船队的基本数据，是由伦敦克拉克森研究中心提供的。为了将商业航行作为唯一重点，贸发会议的分析所涉的船舶包括了所有100总吨及以上动力型海运商船，其中不仅涵盖了近海钻探船和浮式生产、储存、卸载设施，也涵盖了美国和加拿大的五大湖船队，因历史原因，五大湖船队未被纳入较早的各期《海运述评》。我们将军舰、游艇、内河运输船、渔船，近海固定及移动平台和驳船排除在外。在主要船型(油轮、干散货船、集装箱船和杂货船)方面，与以往各期《海运述评》相比，没有发生变化。关于“其他”船舶，新数据包含的船舶数量较少(以前把货运能力很小的渔船被包括在内)而吨位稍有提高，这是由于近海运输和储存船被囊括在内。为确保2013年的数据与前两年的数据具有完全可比性，贸发会议适用了相同标准对网上可查阅的2011年、2012年和2013年船队数据进行了更新(<http://stats.unctad.org/fleet>)。如往年一样，关于船队所有权的数据，仅涵盖1,000总吨及以上船舶，因为较小船舶的真实所有权信息常常难以获得。

3

运价和海运成本

本章阐述运价和海运成本的动态。A节介绍不同细分市场的海运运价相关动态，即2012年和2013年初的集装箱贸易、液散货和干散货航运。着重阐述导致价格大幅波动的重要事件，讨论近期行业趋势并有选择地展望货运市场的未来动态。B节简要概述船舶金融的近期动态和私募基金作为新的资金来源在这一部门所起的日益重要的作用。

A. 运价

一般而言，海运服务的供应和需求之间的相互作用，决定运价。鉴于影响供需的因素不计其数，运价不可避免地要受到市场力量的影响。

货物量和对海运服务的需求，在发生政治、环境和经济动荡时，通常首先受到冲击。例如国际贸易增速放缓、制裁、自然灾害和天气事件、监管措施和燃料价格变化等因素，对世界经济和全球海运需求都有影响。这些变化可能突如其来，直接影响对海运服务的需求。至于海运服务的供给方面，一般来说市场有运力过剩的倾向，因为并不存在对可建造船舶数量的固有限制，而且一艘船从下订单到交付，再到准备投入使用，需要很长一段时间。因此，海运具有明显的周期性，不断经历兴衰起落，运

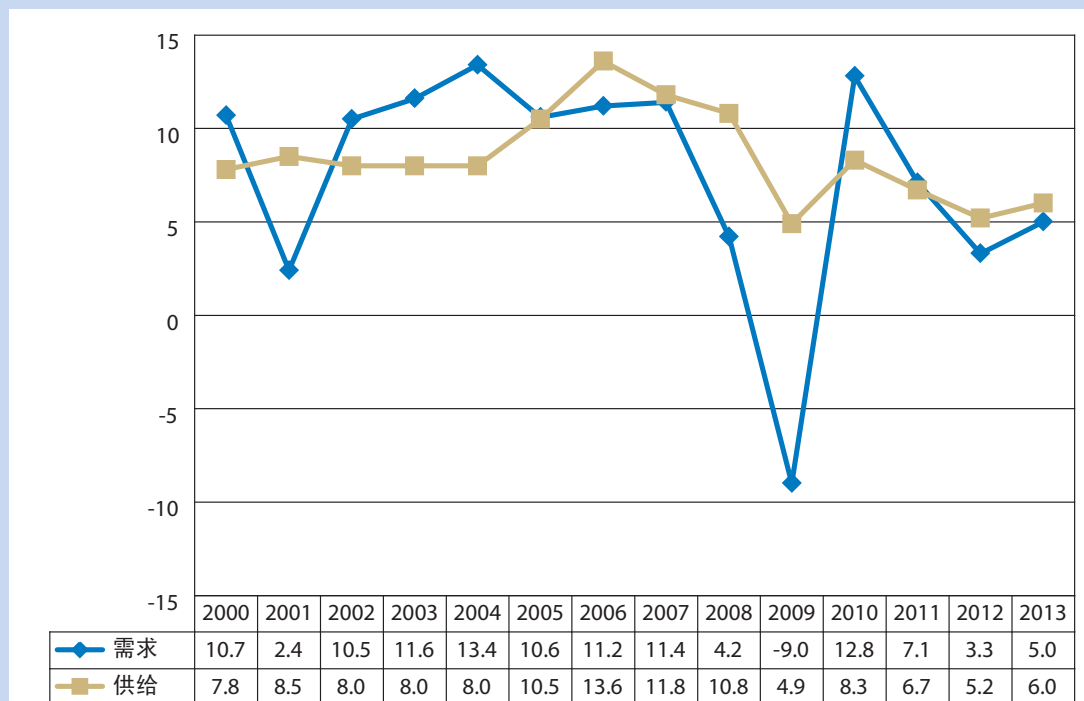
营者不是日进斗金，就是勉力维持，以期赚回它们的最低运营成本。

2012年因为2008年经济和金融危机之后的严重贸易衰退造成运力过剩，海运部门各细分市场的运价仍然低迷且不稳定。新造船舶的陆续交付，进入一个已经供过于求的市场，再加上经济疲弱，导致运价承受沉重压力，如下文所述。

1. 集装箱运价

2012年，主要东-西集装箱贸易航线上货物量减少，加上尤其是大型集装箱船的吨位供过于求，不可避免地导致集装箱运价起伏不定和市场总体疲弱，同时租船费继续下降。

图 3.1. 2000-2013年集装箱航运供求增长情况(年增长率)



资料来源：贸发会议秘书处根据各期克拉克森《集装箱情报月刊》编制。

注：供给数据系指集装箱运输船队总运力，包括具有某种集装箱运输能力的多用途船舶和其他船舶。需求增长数据以百万标准箱运载能力为基础计算。2013年的数据是预测数。

正如第一章和第二章所述, 集装箱市场的供求增长率不平衡。如图3.1所示, 全球集装箱贸易保持下行趋势, 2012年的贸易量增长3.3%, 相形之下, 2011年为7%。与此同时, 新船舶的大量涌入, 继续影响整个2012年的集装箱航运市场, 全球集装箱供应量增长5.2%, 增速超过全球需求量。

为了应对供应过剩和需求量低之间的不平衡, 航运公司在贸易衰退的航线上部署的运力减少, 例如主要的东-西远程航线, 那里的贸易量与2011年相比, 减少了5%。航运公司将更多运力部署在贸易量不断增长的南-北航线(那里的贸易量增长了4%)和区域间贸易(增长7%)上, 新兴经济体2012年的消费需求增加, 刺激了这种增长(见第一章)。

鉴于船舶运力供给和运输服务需求之间的差距日益扩大, 不同集装箱市场的运价仍然低迷, 但与2011年相比, 相对有所改善(表3.1)。这主要可归因于航运公司改变战略和实施市场规约, 也就是说, 它们不像2011年那样力图获得市场份额和货运量, 而是提高收入。2011年, 运价低迷不振是因为航运公司竞相压价, 谋求市场份额和货运量。为了制止运价下滑, 航运公司在2012年上半年运用一定程度的市场力量, 实施了一个叫做运价普遍上调(GRIs)的共同定价规约。结果, 经过连续几轮运价普遍上调, 尽管需求总体上疲弱, 但远东-欧洲和跨太平洋贸易的平均运价上涨了51%。因此远东至美国西海岸的运价, 在2012年6月达到每个40英尺标准箱2,600美元, 而在2012年1月则为每

表3.1. 集装箱航运市场和运价

航运市场	2009年	2010年	2011年	2012年
跨太平洋 (美元/40英尺标准箱)				
上海-美国西海岸	1 372	2 308	1 667	2 287
百分比变化		68.21	-27.77	37.19
上海-美国东海岸	2 367	3 499	3 008	3 416
百分比变化		47.84	-14.03	13.56
远东-欧洲 (美元/20英尺标准箱)				
上海-北欧	1 395	1 789	881	1 353
百分比变化		28.24	-50.75	53.58
上海-地中海	1 397	1 739	973	1 336
百分比变化		24.49	-44.05	37.31
南-北 (美元/20英尺标准箱)				
上海-南美(桑托斯)	2 429	2 236	1 483	1 771
百分比变化		-7.95	-33.68	19.42
上海-澳大利亚/新西兰(墨尔本)	1 500	1 189	772	925
百分比变化		-20.73	-35.07	19.82
上海-西非(拉各斯)	2 247	2 305	1 908	2 092
百分比变化		2.56	-17.22	9.64
上海-南非(德班)	1 495	1 481	991	1 047
百分比变化		-0.96	-33.09	5.65
亚洲内部 (美元/20英尺标准箱)				
上海-东南亚(新加坡)		318	210	256
百分比变化			-33.96	21.84
上海-日本东部		316	337	345
百分比变化			6.65	2.37
上海-大韩民国		193	198	183
百分比变化			2.59	-7.58
上海-香港(中国)		116	155	131
百分比变化			33.62	-15.48
上海-波斯湾(迪拜)	639	922	838	981
百分比变化		44.33	-9.11	17.06

资料来源: 各期《集装箱情报月刊》, 克拉克森研究中心。

注: 数据依据年平均数。

个40英尺标准箱1,800美元。同样,远东至北欧航线的运价从2012年1月每个20英尺标准箱750美元,上涨到2012年6月时每个20英尺标准箱1,900美元的最高点(波罗的海和国际海事理事会,2013年)。尽管如此,航运业采取的这种集体解决办法还是在2011年下半年失效,因为营业收入正增长刺激了一些航运公司重新开展价格战,削减运费,以期攫取市场份额(巴黎航运分析机构,2013年)。因此导致至北欧的运价下降,2012年11月达到每个20英尺标准箱1,000美元的低点,同时需求持续下降(波罗的海和国际海事理事会,2013年)。

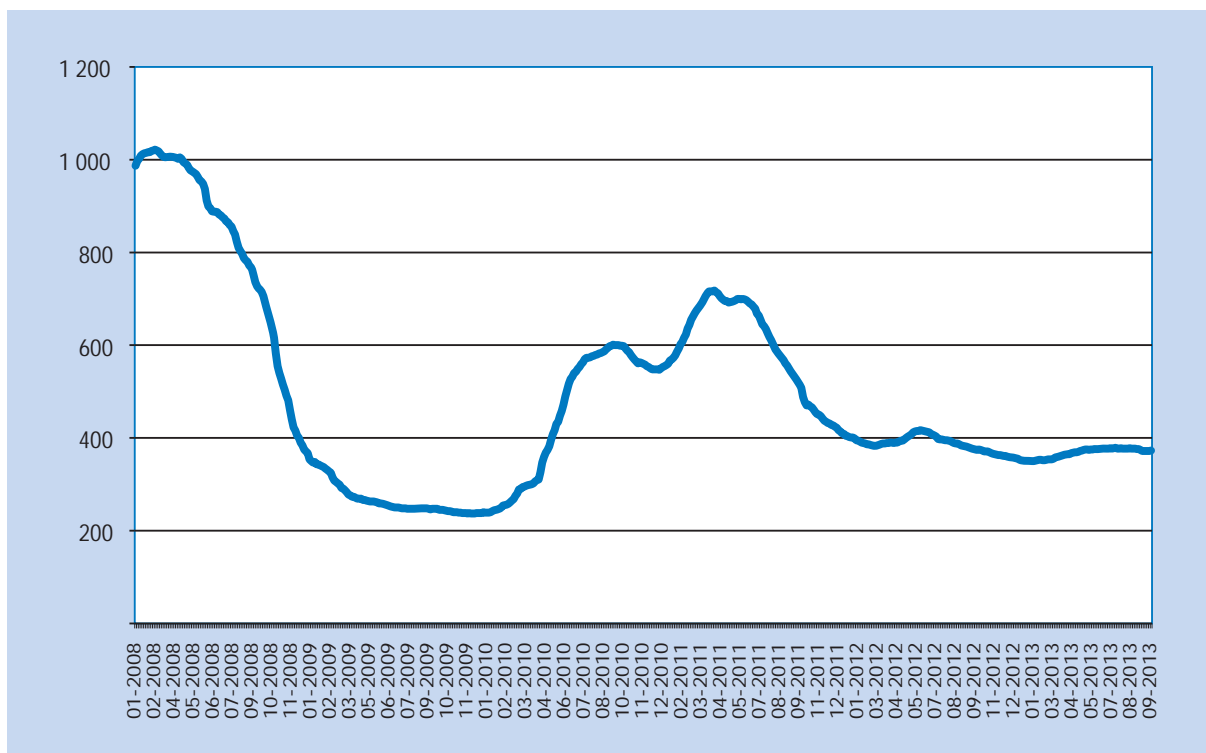
2012年的总体低运价使航运公司的收入下降到接近甚至低于运营成本,尤其是当船舶燃油价格居高不下且易于变动时。伴随着价格的大幅波动,2012年的燃油平均成本为每吨640美元,比上一年增长了4%。¹ 其中一部分可能通过征

收燃料附加费,被转嫁到客户身上,这只会增加压力,使总体运营成本上涨和收入降低。

因此,航运公司力图实施不同战略,扭转这种形势,包括:停驶船舶,² 采用慢速或超慢速航行,³ 推迟新船交付,提高附加费并削减服务,减少主要航线的运力和拆船。⁴

尽管如此,2012年又是集装箱航运公司继续遭受运营收入亏损的一年,但亏损额低于2011年。最近的一项调查⁵显示,在30家最大的航运公司中,已经公布财务结果的21家公司,据报2012年的运营亏损总额为2.39亿美元,只有7家公司扭亏为盈。虽然21家航运公司中只有三分之一赢利,但是与同样这21家公司2011年报告的近60亿美元的运营亏损总额相比,这一总体结果被视为一种改善。⁶

图 3.2. 2008-2013年的新ConTex指数



资料来源: 贸发会议秘书处利用汉堡船舶经纪人协会提供的新ConTex指数编制。见<http://www.vhss.de>。

注: 指数基数: 2007年10月为1,000点。

新ConTex是一种集装箱船期租价评估指数, 是对6种ConTex估价的百分比变化平等加权后计算出来的, 包括下述规模的船舶: 1,100、1,700、2,500、2,700、3,500和4,250个标准箱。

另一方面, 将船舶运营业务外包出去的吨位供应者, 是需求低迷和运力过剩的直接受害者, 低廉的船期租价显然说明了这一点(见表3.2)。用新ConTex⁷ 指数衡量(图3.2), 集装箱船租价未能回升。平均租价仍然低迷, 2012年向外租船的船东连续第二年大失所望。因为平均三分之二的停驶吨位是租来的运力, 航运公司使用自有吨位, 显然表明租船市场在这一过程中损失最大。⁸ 2012年运价降幅最大的是大型船舶, 与上一年相比, 运价下降了34%至48%(表3.2)。

总体上, 自2008年的经济和金融危机以来的贸易严重衰退导致的运力过剩, 已经并且将继续对集装箱运价构成威胁。大型船舶(8,000标准箱以上)过剩, 正在导致运力的梯级部署(重新部署在不同航线上), 对租来的吨位和运价起伏构成压力。将较小的集装箱船从需求下降的主要航线, 转移到快速增长的非主要航线, 对于管理大量交付的新造大型船舶至关重要。⁹ 这还有助于预防船舶过剩运力在贸易低迷的主要航线上越积越多(见第二章)。

根据6月份的数字(克拉克森研究中心, 2013年c), 2013年, 全球集装箱贸易预计增长5%, 全球集装箱供给增长6%。2013年上半年, 借助运价普遍上调, 航运公司多次尝试提高若干条贸易航线方运价。由于航运公司在2013年7月1日实施的运价普遍上调得到落实, 亚-欧贸易中的集装箱即期运价在2013年7月4日所在的这一周上涨了165%。基准上海-鹿特丹航线, 运价从一周前的每个40英尺标准箱990美元, 提高到2,622美元。在从亚洲到美国西海岸的业务中, 运价提高了269美元, 达到每个40英尺标准箱2,114美元。从亚洲到美国东海岸, 每个40英尺标准箱提高了377美元, 达到3,361美元(劳氏航运清单集装箱化国际, 2013年)。运价普遍上调仅是支撑比较收益的临时解决方案, 实现长期市场稳定才能使航运公司有能力对付核心市场基本面, 并根据需求调整运力。

面对困难境况, 航运公司在2013年发起另一项重要行动, 由世界上最大的三个集装箱航运

公司: 马士基航运公司、地中海航运公司和达飞轮船公司, 协议成立名为三方网络的运营联盟。协定定于2014年第二季度生效, 它将使航运公司能够控制过剩运力并减少运价波动。该协定将号召三家航运公司在三条主要贸易航线上(亚-欧、跨太平洋和跨大西洋航线)共同部署相当于全球运力15%的船舶, 最初部署255艘船舶(或260万标准箱)的运力。马士基航运公司将提供联盟运力的42%左右—包括其属于全世界最大船舶的新型Triple E型船, 而地中海航运公司将提供34%的运力, 达飞轮船公司提供24%(《金融时报》, 2013年a)。三方东-西业务网络倡议被某些分析家认为是整个航运业为降低成本和稳定市场而促成的一个积极发展动态。这些观察家认为, 如果有15家以上的航运公司继续独立运营并在大多数贸易航线上进行竞争, 包括三方联盟的船舶航行的航线在内, 那么在此情况下就不会损害竞争(德鲁里集装箱观察, 2013年)。

结论

在不久的将来, 世界经济仍然承受压力, 这一部门预计将继续面临同样疲弱的需求, 尤其是在欧洲, 这将继续影响集装箱运价, 至少在2013年是如此。供求过剩将使情况雪上加霜, 特别是涉及到在货物较少的航线上运营大型船舶的情况下, 而增长大多来自需要较小船舶的非主要航线。一个重大关切事项仍然是: 如何使巨型船舶的大量增加, 与产生对中小型船舶的需求的贸易增长相调和。

不过, 从中期看, 供给的增长可能会放缓, 这是由于船舶订造量减少, 以及存在与融资建造新船有关的困难。这些变量可能会缩小新的过剩运力与低迷需求之间的鸿沟, 导致集装箱运价提高(克拉克森研究中心, 2013年d)。同样, 世界经济和贸易以及海运方面的变化也将影响集装箱运价的走势。

2. 液货船运价

液货船市场包括原油、精炼石油产品(轻质和重质产品)¹⁰ 以及化学品运输, 这一市场在2012年面临同样困难的市场环境。这一年, 液货船行

表 3.3. 波罗的海交易所指数

	2008	2009	2010	2011	2012	百分比变化 (2012/2011)	2013 (估计)
重质油轮指数	1 510	581	896	782	719	-8	638
轻质油轮指数	1 155	485	732	721	641	-11	649

资料来源: 克拉克森研究中心, 航运情报网——时间序列, 2013年。

业动荡起伏; 这种波动横扫多种规模的船舶, 但是总体上小于2011年。波罗的海交易所重质油轮指数在2012年全年的平均值降至719(比2011年的全年平均值低8%), 而波罗的海交易所轻质油轮指数平均值低于700(比2011年的全年平均值低11%)。¹¹ 这些趋势反映了油轮租船市场的连年不景气, 如表3.3所示。

这一部门受多种因素的共同影响, 这些因素导致总体运价低迷: 需求疲弱、进口增长缓慢、液货船需求的结构变化、新发现(例如美国的页岩革命)、油价高昂, 以及闲置运力和吨位运力居高不下。

不同液货船市场的运价和收入

表3.4列出了用世界运价表(WS)计算数值的即期平均运价, 世界运价表是一种标准计量方式, 用来确定主要液货船航线上各种规模船舶的即期运价。它显示, 大多数航线上的重质油轮运价在这一年大部分时间里普遍下降, 但2012年最后三个月里出现的短暂高峰是个例外, 它受益于某些运价正增长。吨位供应量大, 吨位需求下降, 拉低了运价。尽管2012年的新船交付量减少, 但船队运力仍然充裕, 新涌入的重质油轮使运力增长了5%, 只会使问题更为严重(欧佩克, 2013年)。

在需求方面, 疲弱的全球经济形势和大型石油消费国即经合组织国家的疲弱表现, 使大多数液货船市场受到迎头冲击。其他雪上加霜的因素包括, 中国经济的活力下降, 美国这个世界最大石油消费国改变了能源战略。美国开始增加石油生产, 并相应减少了进口(Barry Rogliano Salles, 2013年)。

巨型原油轮和苏伊士型船舶市场在年初受到一些推动, 主要是当时沙特阿拉伯增加了产量,

而且进口国因预料将对伊朗实施禁运而开始建立库存。然而, 一旦吨位需求开始下降而市场开始减速, 运价再次急转直下(丹麦船舶金融, 2013年)。

尽管出现了下降趋势, 但原油轮收入仍在2012年平均提高了12%, 从每天17,600美元提高到每天19,700美元。增加的收入迅速扩散到所有细分市场, 但苏伊士型船舶市场除外, 该市场因美国的进口量下降而受损。2012年, 巨型原油轮得到了最大改善, 其收入从每天17,000美元提高到每天20,500美元(丹麦船舶金融, 2013年)。然而, 这勉强能够收回估计为11,000-12,000美元的运营成本, 但赚不到新船舶投资的收益。某些船舶在2008年的订造价就超过了1.5亿美元(Barry Rogliano Salles, 2013年)。

就阿芙拉型船舶市场而言, 2012年总体上是黯淡的一年。市场整体上承受着来自若干结构性的和出人意料的挑战带来的压力。船舶规模扩大的趋势, 使船舶运力相对高于那些当前部署在各自航线上的船舶, 这种趋势在不同市场上都在加强, 因为运营者寻求更大的规模效益。苏伊士型船舶就属于这种情况, 它夺取了阿芙拉型船舶的一些市场份额, 特别是在加勒比和地中海(克拉克森研究中心, 2013年e)。而且, 事实证明地中海-地中海航线特别艰难, 运价从2011年12月的WS 130变成2012年12月的WS 85。一个主要的促进因素是, 随着各种船舶为利用利比亚增长的石油产量和2011年底的运价尖峰而蜂拥进入该区域, 船舶之间争夺货物的竞争加剧(见第一章)。2012年, 阿芙拉型船舶在所有航线上的平均即期收入估计为每天14,885美元, 而2011年为13,528美元(克拉克森研究中心, 2013年f)。阿芙拉型现代船舶的运营成本大约为每天8,000-9,000美元。

表 3.4. 2012-2013年油轮市场概况 - 轻质和重质油轮即期运价(世界运价表)

船型	航线	2010年 2011年		2012年												百分比变化 2012年 12月/ 2011年12月	2013年				
		12月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月		1月	2月	3月	4月	5月
巨型/超巨型原油轮 (200 000 载重吨以上)																					
	波斯湾-日本	61	59	67	52	59	63	63	44	36	35	38	37	41	48	-18.6	43	33	34	33	38
	波斯湾-大韩民国	56	56	61	51	58	58	55	41	33	34	38	35	40	46	-17.9	41	31	33	31	36
	波斯湾-加勒比/北美洲 东海岸	36	37	40	34	35	42	39	30	24	23	25	23	27	28	-24.3	26	17	18	17	22
	波斯湾-欧洲	57	59	..	52	40	44	39	29	25	24	..	22	30	26	-55.9	41	20	17	18	19
	西非-中国	..	58	61	55	59	62	60	44	37	36	40	41	49	47	-19.0	43	34	36	37	37
苏伊士型 (100 000-160 000 载重吨)																					
	西非-欧洲西北部	118	86	91	77	87	68	81	70	65	57	56	59	58	70	-18.6	62	57	59	62	53
	西非-加勒比/北美洲 东海岸	103	83	85	75	84	65	81	66	63	56	55	57	56	65	-21.7	59	52	57	57	53
	地中海-地中海	113	86	98	86	84	73	93	85	69	64	56	62	66	67	-22.1	70	66	73	67	62
阿芙拉型 (70 000-100 000 载重吨)																					
	欧洲西北部-欧洲西北部	162	122	111	93	95	99	98	94	89	87	84	89	82	93	-23.8	88	87	94	94	80
	欧洲西北部-加勒比/ 北美洲东海岸	120	..	119	99	..	..	99	..	..	..	..	..	75	80	..	..	85	..	..
	加勒比-加勒比/北美洲 东海岸	146	112	118	129	112	131	115	105	94	94	89	91	110	91	-18.8	84	96	102	87	110
	地中海-地中海	138	130	105	82	104	94	87	100	95	82	76	78	79	85	-34.6	82	85	86	84	71
	地中海-欧洲西北部	133	118	97	82	105	91	85	92	100	81	75	77	77	80	-32.2	84	86	90	79	68
	印度尼西亚-远东	111	104	100	90	60	85	82	86	43	90	98	94	92	90	-13.5	83	74	68	72	68
巴拿马型 (40 000 - 70 000 载重吨)																					
	地中海-地中海	168	153	147	157	147	140	125	120	120	..	116	..	154	168	9.8	135	145	115	12	125
	地中海-加勒比/北美洲 东海岸	146	121	124	121	118	127	137	127	105	111	114	134	126	160	32.2	98	100	104	111	100
	加勒比-北美洲东海岸/ 墨西哥湾	200	133	113	148	145	131	151	141	102	..	118	105	130	156	17.3	115	133	138	113	118
所有轻质油轮																					
	70 000-80 000 载重吨 波斯湾-日本	125	105	100	86	84	91	88	91	99	104	96	107	122	116	10.5	88	81	93	96	80
	50 000-60 000 载重吨 波斯湾-日本	128	119	107	101	100	117	114	105	125	120	116	114	133	144	21.0	109	97	124	120	97
	35 000-50 000 载重吨 加勒比-北美洲东海岸/ 墨西哥湾	158	155	150	165	152	155	123	..	100	108	105	117	164	162	4.5	120	126	60	120	132
	25 000-35 000 载重吨 新加坡-东亚	193	..	..	150	155	183	223	..	170	..	190	205	215	220	..	199	185	199	191	175

资料来源：贸发会议秘书处根据各期《德鲁里航运观察》编制。

注：数字按75,000载重吨油轮每吨的程租运价索引。基数值为WS 100。

巴拿马型原油轮的运价高于预期，但是仍然相对较低。原因可能是美国的原油总体进口量下降，船舶规模日益扩大，租船方用较小的巴拿马型油轮的租价，租赁较大型船舶。巴拿马型重质产品油轮的即期收入从2011年的10,535美元增长到2012年的14,769美元(克拉克森研究中心，2013年f)。最终，巴拿马原油轮船队对美国贸易的依赖，再加上原油轮市场改用较大型船舶，从中期看，很可能使巴拿马型原油轮交易大部分被淘汰(克拉克森研究中心，2013年f)。

石油产品油轮市场也经历了不稳定的这一年。2012年波罗的海轻质油轮指数平均数，比上一年的平均数下降了11%。经济增长疲弱，导致石油产品需求量少，因此加重了船舶的严重供给过剩。船舶燃料价格居高不下，使形势愈形恶化。由于轻质产品运力增长了2%(欧佩克，2013年)，根据距离作出调整的需求增长了0.7%，¹³ 2012年，供给和需求之间的不平衡继续存在。但是，也出现了某些尖峰时期，这主要是由于亚洲国家在波斯湾的租船活动产生的需求。

油轮运价的总体下降, 促使船东大幅减少其运营成本, 尤其是船舶燃料消耗量。2011年出现的船舶效率最大化、慢速航行、拆船和限制某些船舶的趋势在2012年也加强了。

自2008年全球经济和金融危机以来, 油轮市场和油轮运价的总体图景已经发生变化。在繁荣期, 油轮市场是一个受北大西洋和亚洲的强劲进口增长影响的欣欣向荣的市场, 运力供应受到控制, 运价相对较高。此后, 油轮市场陷入衰退; 大多数船型和航线的平均运价下降, 包括向东和向西的航线。油价的走高, 加重了这一点, 也改变了消费行为, 而环境压力和技术创新则帮助提高了能源效率, 减少了对石油产品的需求(克拉克森研究中心, 2013年e)。

结果, 船东因收入微薄而蒙受损失, 有的面临违约或破产。例如, 美国原油运输公司, 通用海事公司¹²(彭博社, 2013年a)和海外船舶控股集团(彭博社, 2013年b), 于2011年申请破产保护, 因为它们在为船队扩张投入大量贷款之后, 因运价暴跌和全球吨位运力过剩而蒙受损失。

更多油轮公司可能继续面临麻烦, 新的破产事件可能还会出现, 因为在2008年初的繁荣年份签订的众多期租合同将于2013年结束。《劳氏航运清单》最近的一份测验发现, 33%的投票者预计, 有超过4家油轮公司将在2013年陷入麻烦, 随后有了关于新破产者的预言(劳氏航运清单, 2013年a)。在2008年初签订了较长期租船合同的船东, 享受了五年时间的高租金, 但是这一切将会改变。新式310,000载重吨巨型原油轮合同价暴跌一半, 从2008年8月的每天62,500美元, 降至2012年12月的每天31,000美元。苏伊士型和阿芙拉型的运价同期下降40%, 而中程石油产品油轮的五年合同价下降了三分之一(劳氏航运清单, 2013年b)。

结论

2014年和2015年, 随着货物需求和船队供给变得更为平衡, 油轮运价应当会有所提高。但是, 从长期看, 主要与石油需求、生产和工业发展有关的若干因素可能会影响油轮市场。这些因素是:

- 随着经合组织国家和很多发展中国家采取能源效率和清洁运输方案, 全球石油市场上的消费模式正在发生变化;
- 美国这个重要石油消费国预计将在2020年成为世界最大石油生产国;
- 炼油厂正在从西方向东方转移, 美国和欧洲的炼油厂关闭, 印度、中国和中东的炼油厂增多;
- 正在开辟北冰洋航线(西北部和东北部通道), 巴拿马运河正在拓宽并有望在2015年向苏伊士型船舶开放(Barry Rogliano Salles, 2013年);¹⁴
- 海事组织采取的新能源效率措施已于2013年初生效, 旨在减少能源消耗, 并更多地使用对环境危害较小的燃料。¹⁵

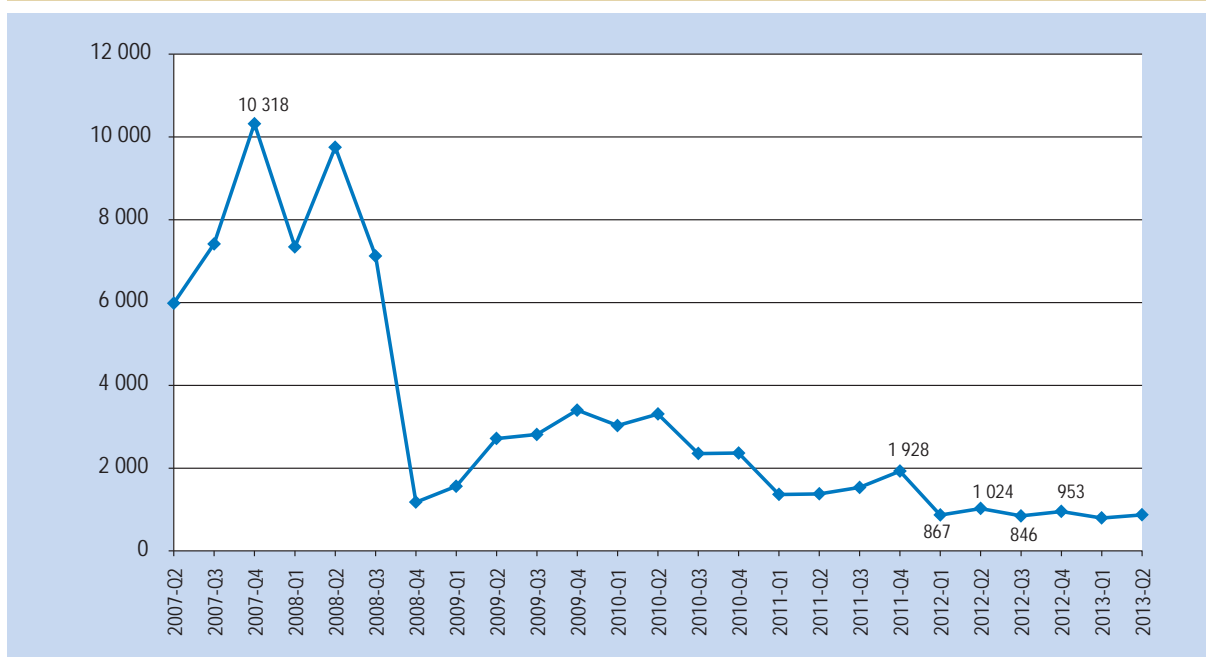
这些变化, 与船队的发展动态相结合, 将对油轮市场、运价和波动性的混合动态产生影响。¹⁶

3. 干散货运价

干散货市场通常被分为主要散货(铁矿石、煤炭、谷物、铝土矿/氧化铝和磷酸岩)和次要散货(农产品、矿产货物、水泥、森林产品和钢铁产品), 和其他航运市场一样, 该市场也因运力严重过剩和经济增长缓慢而受损, 运力过剩和增长缓慢使运价和租费持续低迷(克拉克森研究中心, 2013年e; Barry Rogliano Salles, 2013年; 丹麦船舶金融, 2013年)。因此, 船队所有细分市场的收入都继续下降。总体上, 散货船2012年的平均收入降至每天6,579美元, 比2011年低41%(克拉克森研究中心, 2013年e)。

如图3.3所示, 在2012年初, 波罗的海交易所干散货指数突然从2011年第四季度的尖峰平均值1,928点, 暴跌至2012年第一季度的867点。在2012年第三季度之前, 指数平均数为1998年以来的最低值, 接近1986年创纪录的最低点。2012年, 波罗的海交易所干散货指数平均值为923点, 比2011年的年度平均值低40%左右。

图 3.3. 2007-2013年波罗的海干散货航运指数(指数基准年1985年-1,000点)

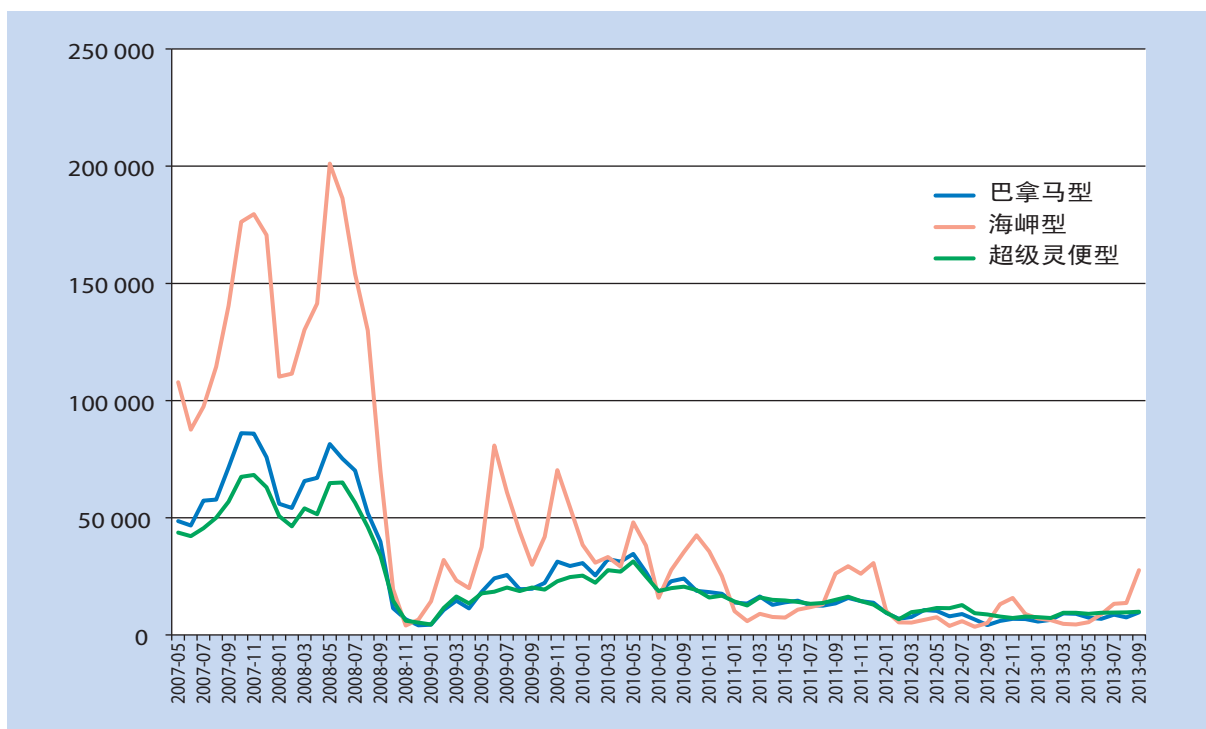


资料来源：贸发会议秘书处根据伦敦波罗的海交易所数据。

缩写：Q - 季度

注：该指数由20种主要干散货航线的定期租费构成。指数涉及轻便型、超级灵便型、巴拿马型和海岬型干散货船，这些船舶运输煤炭、铁矿石和谷物等货物。

图 3.4. 2007-2013年散货船的日收入(美元/日)



资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森航运情报网的数据、伦敦波罗的海交易所公布的数字编制。

注：超级灵便型：6条期租航线的平均数；巴拿马型：4条期租航线的平均数；海岬型：4条期租航线的平均数。

鉴于这些低运价, 大多数船舶, 尤其是较大型船舶, 运营收入低于运营成本。图3.4列出了三种不同船型的日收入: 海岬型、超级灵便型和巴拿马型。显然, 在困难且易于波动的年份, 海岬型船舶受到的打击最严重。

海岬型船舶航运市场

海岬型船舶航运市场出现了新造船舶交付量最大幅度的增长, 2012年交付了280多艘海岬型船舶(Barry Rogliano Salles, 2013年), 对市场造成了供给过剩压力, 并导致收入不振。海岬型船队在2012年增长了12%, 低于2011年19%的增幅(克拉克森研究中心, 2013年e), 但它仍比主要由海岬型船舶提供服务的铁矿石贸易增幅高一倍以上。这种市场不平衡导致2012年海岬型船舶的平均收入降至8,356美元/日, 比上一年下降了54%。只是在2012年最后一季度有过一个短暂的运价高峰, 同期平均收入超过每天10,000美元, 10月份出现了每天22,000美元的高峰, 这是由中国铁矿石进口需求更大幅度的增长支撑起来的(克拉克森研究中心, 2013年e)。

海岬型船舶的平均期租价也低于2012年, 全年普遍下降。2012年初, 170,000载重吨船舶的一年定期租船价为17,562美元/日, 但在2012年12月底, 已经降至11,750美元/日, 与2007年10月的161,600美元/日的历史最高点相比, 是一个灾难性的发展态势(克拉克森研究中心, 2013年a)。

巴拿马型船舶航运市场

由于巴拿马型船队的部署运力增长了13%, 供应过剩已经再次对巴拿马型船舶航运市场产生了相当大的影响, 尽管锅炉用煤贸易量在2012年增长了12%。

2012年, 平均收入降至每天仅5,838美元, 下降了49%, 船东的运营收入低于赚回基准成本所需的平均水平。

巴拿马期租价也承受着巨大的下行压力, 75,000载重吨散货船的一年定期租船价从2012年初平均每天11,100美元的低价, 下降到2012年12月底的每天7,750美元, 相比而言, 2007年10月的平均价为每天79,375美元(克拉克森研究中心, 2013年a)。

轻便型船舶航运市场

超级灵便型

2012年, 超级灵便型船舶航运市场受到了额外的供给过剩压力和次要散货贸易量增速放缓的共同影响。超级灵便型每航次的平均收入为每天8,857美元, 比上一年下降了36%。虽然超级灵便型船舶在2012年的收入仍高于赚回运营成本所需的基准水平, 但是船东的利润率承受着巨大压力。2012年上半年的收入比下半年平均高出20%, 原因是供应量进一步迅猛增长, 而某些商品的贸易量却减少了。

一年期平均期租价仍然很低, 2012年12月为一天8,750美元左右, 与之相比, 2012年1月为11,250美元。

轻便型

与前些年的巨大交付量相比, 轻便型船队尽管增速较为缓慢, 2012年仅增长了1%, 但由于次要散货贸易的增速放缓, 促使轻便型船舶的运价在2012年进一步下降。

30,000载重吨船舶的一年期租价, 年初已经处于相对较低的水平, 为每天9,750美元。它在整个2012年缓慢而稳定地下滑, 到12月底, 降至每天7,250美元。但是, 大西洋盆地的运价明显高于太平洋。在大西洋, 超级灵便型的运价约为9,900美元(2011年为16,500美元), 与之相比, 在太平洋则是7,900美元(2011年为11,300美元)。轻便型船舶运价在大西洋约为8,600美元, 而在太平洋则为7,000美元。发生这些涨落的原因, 可能是主要由超级灵便型和轻便型船舶为之提供服务的印度铁矿石贸易减少引起的需求波动, 以及亚洲造船厂大量交付建造的新船舶, 这继续给供给带来沉重负担。

总体上, 并且与航运市场的其他细分市场相似, 干散货市场的持续恶化, 迫使船东采取激进措施, 例如拆船计划, 推迟交付新船舶, 慢速航行和实施能源效率方案, 以减少成本和保持低负债水平。

尽管如此，考虑到市场面临的巨大损失，有一些船东无力维持，不得不申请破产。最近的一个例证是无法继续偿债的Excel海运公司。其他受害者包括联合王国最老的航运公司，Stephenson Clarke航运公司，以及意大利的Deiulemar航运公司(路透社，2013年)。

结论

从短期看，市场条件对于散货航运来说，可能仍构成挑战。因此，中国干散货需求增长的力度，对于抵消供过于求的散货市场的供给量，仍将具有举足轻重的影响。不过，新造船舶的交付速度放慢和持续拆船，应当有助于使将来的干散货市场变得更加平衡。

B. 航运金融新动态：私募基金的参与度提高

本节简要阐述航运金融部门的新发展动态，特别着重阐述私募基金及其在2008年全球经济和金融崩溃之后发挥的日益重要的作用。

在过去几年里，私募基金这个航运业的新行为者，已经对航运业显示出越来越大的兴趣，在填补传统银行资金差额方面越来越有力。2011年至2012年，私募基金为不少于22起航运交易提供了资金，资金总量超过64亿美元(Maritime Briefing, 2013年)。这一新的资金来源在本部门很受欢迎，自经济和金融危机以来，本部门一直面临信贷市场收紧、租价低迷和严重亏损等问题。

1. 2008年前后的航运金融市场

2008年之前，航运业资金充裕，当时正经历一个快速增长时期，运价达到历史高点。很多航运公司扩大规模，签订长期订单，订造大量新船舶。从2003年至2008年，造船市场繁荣，新船订单价值8,000亿美元，其中半数是在2007-2008年的订单，当时船舶价格达到最高点(Stopford, 2010年)。银行贷款易于获得，订造

新船使用的贷款额高达80%，利润率很小，不容船舶价值有失。大多数新船定于2008年金融危机之后紧接下来的年份里交付(太平洋投资管理公司，2012年)。

然而，经济和金融危机导致的全球衰退，带来了迥异的局面。2008年之后，一方面是全球货物需求增速放慢，另一方面是新供应的船舶进入市场，造成大多数市场上的租船价暴跌。结果，船舶价值也暴跌，导致航运业为避免亏损、拖欠贷款和破产而苦苦挣扎。此外还需要为按照无法转包或取消的造船合同建造的新船舶寻求融资(Maritime Briefing, 2013年)。

相应地，银行部门竭力应对拖欠贷款和贷款担保抵押物贬值问题。但是，随着船舶价格暴跌至低于未偿债务，银行宁愿推迟偿债并重新调整贷款条件，以避免核销被拖欠的贷款和迫使取消船舶回赎权。当前，航运业大约有5,000亿美元的债务。其中，最大的40家银行占90%以上；最大的12家银行占一半以上，80%以上的航运业债务，由欧洲的银行供资(太平洋投资管理公司，2012年)。作为这一部门的主要筹资者，德国的各家银行蒙受的损失较大。例如，德国北方银行声称，它在2012年的船舶组合投资，其贷款减值抵押提高了近三倍。这种情况促使德国监管者德国联邦金融监管局采取措施，更细致地审查银行在2012年承受的来自航运业的影响(Maritime Briefing, 2013年)。

为了保护它们的现有资产，传统银行在过去几年里已经开始限制供资或者撤回投入航运业的资金。事实上，对航运业投资的最大10家银行，自2008年以来已经将它们的航运业贷款额减少了500多亿美元(太平洋投资管理公司，2012年)。这使航运市场处境更为艰难，并影响了二手船价格的进一步下滑。不过，就在很多欧洲银行，例如德国北方银行、德国商业银行、法国兴业银行、法国巴黎银行、苏格兰皇家银行和劳埃德银行集团减少它们对航运业的贷款时，其他重要非欧洲银行却正在进入这一市场。美国的银行，如花旗集团和美国银行，变得更为积极。¹⁷ 其原因可能是这一事

实: 与欧洲贷款人相比, 美国的银行在美元供资成本方面所受限制较少, 而且新的《巴塞尔协议三》的法规对其的影响也较少, 下文将进一步予以解释。澳大利亚联邦银行和中国的银行业也增加了对航运业的重视程度。

将来, 考虑到所受的限制, 银行可能不会像过去那样干预对这一部门供资。由于市场增速放缓, 船舶作为资产的可见安全性减弱, 贷款人已经变得很谨慎。传统资金可能有供给, 但是需要接受更严格的要求(目前银行为新船融资的贷款价值比例高达60%)和监管, 包括实施《巴塞尔协议三》的框架, 该框架建立了新的监管里程碑。根据《巴塞尔协议三》的安排, 银行必须执行新的资金比例, 这一点有望在2013年至2019年期间逐步实施。《巴塞尔协议三》的主要成果之一是银行业的资本要求显著提高, 这可能要求船东拥有更多核心股本资本, 而且将提高传统融资来源的信贷成本(毕马威, 2012年)。

进出口银行和出口信贷机构的作用日益重要

传统银行撤回贷款, 使出口信贷机构和进出口银行在这一部门的作用得到加强。为了刺激部门发展和交易, 出口信贷机构已经强化了它们的方案, 以支持船舶融资。重要的信贷和担保机构包括日本、大韩民国、巴西、德国和挪威, 它们在2012年1月至2013年4月间为总额198亿美元的交易提供了资金(《劳氏日报》, 2013年c)。

另一方面, 中国进出口银行扩大了船舶融资拨款份额, 以帮助船东度过当前危机。该银行在2012年的航运投资组合为120亿美元, 并有望在2013年将投资额增加20%(Barry Rogliano Salles, 2013年)。此外, 该银行积极寻求与其他船舶融资银行建立新的伙伴关系, 以提高其在联合航运贷款方面的参与度。该银行还制订政策, 鼓励为外国船东在中国造船厂的订单提供资金, 以支持造船业。2013年5月与三家希腊航运公司(Diana航运公司、Angelicooussis和Dynagas)签署的协议就说明了这一点, 签署协议是为了向这些航运公司提供贷款, 用于在中国造船厂订造高端船舶(Chinadaily.com, 2013年)。

德国有限合伙关系制度的作用下降

德国的有限合伙关系是与具体国家直接相关的一种航运业重要融资形式, 通常被称为两合公司。1970年代, 两合公司模式在德国确立, 意在募集私人股本, 以此作为一种项目融资形式。两合公司是一种采取德国有限合伙关系形式的受税收驱动的结构, 从参与单一目的公司的私人投资者那里获得资金, 并以银行贷款为杠杆。两合公司结构被免征公司税, 因此被视为一种比银行廉价的融资来源。

两合公司的融资涵盖若干种资产: 船舶、房地产、航空、可再生能源、自然资源、基础设施、集装箱、人寿保险、电影和其他媒体权益。

就航运而言, 资金被用于购买特定船舶(主要是集装箱船), 供德国船东租用, 借款来自德国银行。两合公司金融结构的一种典型情况是, 船东往往指派或出售以及租回出租给两合公司基金或有专门目的公司的船舶, 而成立基金或公司主要是为了在租期内拥有该船舶。该结构的安排者(基金)将与银行协商, 并将股权出售给德国私人集团, 私人集团利用这项投资减低它们的收入税。然后安排者将管理这项交易并给私人投资者分红。船舶被出售之后, 基金或单一目的公司将被清理(见图3.5)。

最初, 为投资者提供慷慨减税之举使这种安排很受欢迎。据估计, 全世界大约有三分之一的集装箱船, 是通过这种伙伴关系获得资金的(《商业日报》, 2013年)。

然而, 在航运业发生了这场尚未结束的漫长衰退之后, 两合公司面临重大危机。根据某些估计, 超过150个专项船舶资金在2012年申请破产, 另有500到1,000个有资不抵债的危险(《商业日报》, 2013年)。投资者因此对当前的两合公司航运投资融资模式失去了信心, 航运公司在寻求补充性或替代性的模式和船舶融资来源(毕马威, 2012年)。

2. 航运市场上的私募基金

在航运业陷入困境的背景下，很多私募基金抓住信贷市场紧缩和船舶价格达到历史低点所提供的机会，投资于船舶和航运公司。

私募基金对航运业的兴趣是慢慢产生的，很多基金察觉了机会，但是等到市场周期到达最低点时才投资。航运业由于其租船价市场具有周期性和波动性，并不是私募基金的典型目标。私募基金投资者认为，该部门的波动性和下行风险使之不具有吸引力。然而，最近的发展动态，例如资产价格下跌，投资机会的范围和投资组合的销售状况，可用资金稀缺以及相信市场已经触底，诱使很多私募基金公司进入市场。据估计，航运业的私募基金投资约占2013年航运公司企业价值的2%。如果仍然没有可用的替代性融资市场，到2014年底，这一数额有可能翻一番(《金融时报》，2013年b)。

私募基金对航运业的投资

私募基金的规模和投资目标各有不同。某些私募基金寻求长期回报；有些追求中短期投资高回报率(3至7年)。后者是吸引私募基金进入航运业的主要力量，具有周期性以及对复苏和长期增长的预期。

私募基金通常是对非上市公司股权的投资。除了资本以外，投资者变成主动所有人，通常会为公司提供战略和管理支持，以创造价值并以高价重新出售。私募基金的价值创造主要基于使所收购的公司实现更大增长和更高的运营效率。这种类型的投资可能包括下述多种不同结构：

- 直接持有公司股权或对其投资；
- 为需要短期流动性的航运公司提供过渡融资或夹层融资；
- 债务人持有资产，私募资金必须购买运营者的债务或者购买船舶组合；
- 出售一租回已售资产交易，按照交易，必须向租赁公司出售船舶，出现大量现金流入，并从租赁公司租回船舶以维持运营；
- 成立合资公司，以收购、管理和出售航运业务。

私募基金的总体目标是在市场反弹之后出售这些投资并产生高于市场的回报。在航运业，私募基金投资者不仅利用公司，还利用公司运营所在的市场预期增长。这就要求航运和私募基金伙伴之间的有力合作，以及充分理解行

图 3.5. 德国有限合伙关系模式

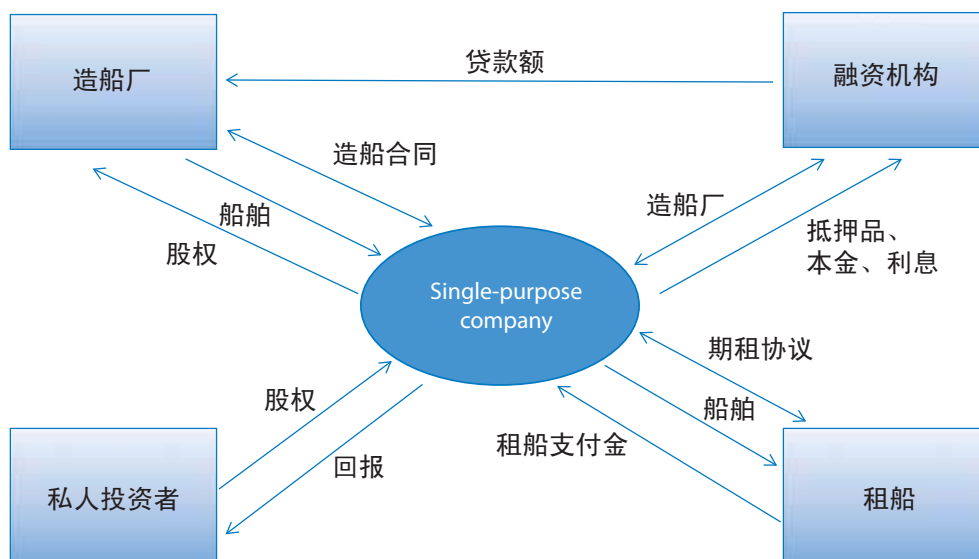


表 3.5. 航运业的部分近期私募基金投资

投资者	估计价值 (百万美元)	资产类型	公司	投资类型	年份
Riverstone Holdings LLC 浙江海洋租赁股份有限公司	18	轻质产品运输船 (Zhong Chang 118)	Ridgebury Tankers LLC Yangxi Zhong Chang Marine	直接股权/投资出售一 租回已售财产协议	2013
Oaktree Capital	135	石油产品油轮	Newco	Torm的5艘中程石油产 品油轮	2013
Oaktree & 和高盛	150		Excel Maritime Debt (from Nordea Bank)	银行债务	2013
Kelso & Company LP	126	集装箱船 (2 × 6,900 标准箱船)	Technomar Shipping	合资公司	2013
安大略教师退休金计划	470	507,000 集装箱船 (795,000 标准箱)	SeaCube Container Leasing Ltd.	直接投资	2013
海上多式联运 (Lindsay Goldberg LLC)	420	集装箱船	Buss Capital	收购集装箱船 (275,000 集装箱船)	2013
Roullier, Group BPCE	147	干散货船 (4 × 燃油 高效轻便型散货船)	Louis Dreyfus Armateurs	合资公司	2013
Perella Weinberg Southern Cross Latin America Private Equity Funds	220	石油产品油轮	Prime Marine Ultrapetrol	合资公司 直接股权/投资	2012
Leasing company formed by Regions Bank and the Royal Bank of Scotland	59	纯小轿车 卡车运输船	International Shipholding Corporation	出售一租回已售 财产协议	2012
Global Hunter Securities Trailer Bridge	15		Trailer Bridge, Inc	债务人持有资产	2011
摩根大通		大型专项货物/船龄 小的现代重载船舶	Harren (SUMO Shipping)	合资公司	2011
Consortium led by WL Ross & Co. 牵头的财团 (第一储 备公司, 中国投资有限责 任公司)	1 000	中程石油产品油轮	Diamond S Shipping	直接股权投资	2011
Alterna Capital Partners	100	石油产品油轮/ 超级灵便型	Solo/Western Bulk		2010– 2012
阿波罗管理公司	200	苏伊士型液货船	Principal Maritime First Ship Lease Ltd		2010
Kelso & Company	200	超级灵便型散货船	Delphin Shipping LLC		2010
Littlejohn/Northern	100	轻便型散货船	Soundview Maritime LLC		2010
Kelso & Company		集装箱船	Poseidon Container Holdings LLC		2010
凯雷	1 000	集装箱船	CGI (with Seaspan)		2010
Eton Park/ Rhone Capital	175	集装箱船	Euomar		2010
Greenbriar Equity Group	100	石油产品油轮	Seacove Shipping Partners		2009
Sterling Partners	170	美国船籍的 液货船和驳船	United States Shipping		2009
Fortress Investments	100	轻便型散货船	Clipper Bulk		2009
Blackstone/Cerberus	500	美国船籍的液货船	American Petroleum Tankers		2008
New Mountain Capital		美国船籍的大型专项 货物运输船	Intermarine	Andre Grikitis	2008

资料来源: Marine Money、Watson、Farley & Williams、Lloyds、McQuilling Services 和其他来源。

业基本面和海运动态及法规，尤其是下述内容 (Maritime Briefing, 2013年):

- 航运市场的主要特点是周期性运动。这些运动可能使投资者面临很高的变动性，可能产生高利润，但也可能会造成巨大损失；
- 对航运公司和航运资产的投资，可能使私募基金承担责任，例如根据与竞争和外国交易有关的法律法规承担的责任；
- 在购买船舶时，要选择一艘船舶，就必须对多种考虑事项进行仔细权衡(例如船舶分类、新造船舶还是运营中的船舶)；
- 对船籍的选择，可能显著影响运营成本、租船模式、融资和税收问题；
- 就造船合同、租船、商业和技术性船舶管理协议以及贷款文件举行谈判时，需要具备专门知识。航运还要遵守可能致使承担重大责任的特定环境法律法规。

私募基金对航运业的影响

私募基金的增长可能以若干种方式影响海运业:

- 2012年，据估计为支付新船订单以及出售和购买现有船舶的款项，仅新债务和股权就需要大约650亿美元。2013年和2014年，缺口将分别是1,010亿美元和830亿美元(彭博社，2012年)。未得到利用的私募基金，估计约为10,000亿美元(CNN Money, 2012年)，

可以填补这一缺口并帮助航运业实现经济增长和创造新就业岗位；

- 私募基金投资的出现，可能会导致航运业的进一步整合。在当前的困难境况中，航运公司因为船舶供应过剩、需求下降和运营成本提高而为赢利苦苦挣扎。这可能会促进私募基金投资者寻求整合市场，以控制吨位供应和成本，由此实现价格自律和规模经济；
- 垂直一体化是私募基金的另一种可能。随着私募基金进入本部门，垂直一体化投资可能与加强控制和竞争优势收益战略关联起来。因为海运部门的专业化程度高，所以存在重要机会，可以实现各公司的垂直一体化，或者运输价值链和物流各部分的垂直一体化。已经投资于若干相关活动的私募基金，可能会考虑将它们合并为一个资本更密集的行业。

总之，私募基金对部门增长的作用似乎是根本性的，可能以多种方式影响其发展，包括通过运输服务的整合和垂直一体化。这就要求提高本部门的效率和建立财务状况更好的公司。但是，还必须铭记，私募基金是临时投资者，它们的总体目标是，一旦市场反弹，就将其投资出售或上市。虽然它们的投资期限一般在3年至7年之间，但它们希望能够在任何时间自行做出关于退出时间的决定，以实现利润最大化。

参考文献

- Alphaliner (2013). Alphaliner Weekly Newsletter. 4 February.
- Barry Rogliano Salles (2013). 2013 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets. Barry Rogliano Salles.
- BIMCO (2013). The shipping market in 2012 and looking forward. Available at https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2013/0104_Reflections.aspx (accessed 5 August 2013).
- Bloomberg (2011). Bank retreat on shipping seen filled by private equity: Freight. 23 May. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2012-05-22/bank-retreat-on-shipping-seen-filled-by-private-equity-freight.html> (accessed 2 September 2013).
- Bloomberg (2012). General Maritime files for bankruptcy protection with \$1.4 billion in debt. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2011-11-17/general-maritime-files-for-bankruptcy-protection-with-1-4-billion-in-debt.html> (accessed 31 July 2013).
- Bloomberg (2013b). Overseas shipholding group files for bankruptcy. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2012-11-14/overseas-shipholding-group-files-for-bankruptcy.html> (accessed 31 July 2013).
- Chinadaily.com (2013). EXIM bank to finance Greek ship owners. 21 May. Available at http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-05/21/content_16516813.htm (accessed 1 September 2013).
- Clarkson Research Services (2013a). Shipping Intelligence Network – Timeseries. Available at <http://clarksons.net/sin2010/ts/Default.aspx> (accessed 31 July 2013).
- Clarkson Research Services (2013b). Container Intelligence Quarterly, First Quarter 2013.
- Clarkson Research Services (2013c). Container *Intelligence Monthly*. June.
- Clarkson Research Services (2013d). Container *Intelligence Monthly*. May.
- Clarkson Research Services (2013e). Shipping Review & Outlook. A Half Yearly Review of the Shipping Market.
- Clarkson Research Services (2013f). Oil & Tanker Trade Outlook. January.
- CNN Money (2012). Private equity has \$1 trillion to invest. 31 July. Available at <http://finance.fortune.cnn.com/2012/07/31/private-equity-has-1-trillion-to-invest/> (accessed 29 July 2013).
- Danish Ship Finance (2013). Shipping Market Review. Available at <http://www.shipfinance.dk/~~/media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---April-2013.ashx> (accessed 1 September 2013).
- Drewry Container Insight (2013). Maersk, MSC and CMA CGM to join forces. 23 June.
- Financial Times* (2013a). “Big three” container shipping groups plan alliance. 18 June.
- Financial Times* (2013b). Private equity investment in shipping predicted to double. 20 June.
- Journal of Commerce* (2013). Container ship financing remains available despite collapse of Germany’s KG system. 12 March. Available at http://www.joc.com/maritime-news/ships-shipbuilding/container-ship-financing-remains-available-despite-collapse-germany%E2%80%99s-kg-system_20130312.html (accessed 29 July 2013).
- KPMG (2012). Ship Financing in Flux: Searching for a New Course. Available at <http://www.kpmg.com/UK/en/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/PDF/Market%20Sector/Transport/ship-financing-in-flux.pdf> (accessed 1 September 2013).
- Lloyd’s List (2013a). Opinion poll predicts tanker bankruptcies. 10 January. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article414768.ece> (accessed 31 July 2013).
- Lloyd’s List (2013b). Clock is ticking on tanker company bankruptcies. 18 January. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/tankers/article415255.ece> (accessed 31 July 2013).
- Lloyd’s List (2013c). Nor-Shipping: Norway’s export credit agency favours safety and crew competence. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/finance/article423950.ece> (accessed 31 July 2013).
- Lloyd’s List Containerisation International (2013). Asia–Europe rates double. 28 June. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article425313.ece>.
- Lloyd’s Loading List.com (2013a). Slow steaming: Everyone’s a winner now? 7 January. Available at <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/slow-steaming-everyones-a-winner-now/20018015270.htm#Udl464j8LIU>.
-

- Lloyd's Loading List.com (2013b). Top box lines lost \$239m last year. 10 April. Available at <http://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/sea/top-box-lines-lost-239m-last-year/20018037395.htm>
- Maritime Briefing (2013). Private equity investments in ships and shipping companies. Watson, Farley & Williams. February. Available at [http://www.wfw.com/Publications/Publication1209/\\$File/WFW-Maritime-PrivateEquityGetsInterested.pdf](http://www.wfw.com/Publications/Publication1209/$File/WFW-Maritime-PrivateEquityGetsInterested.pdf) (accessed 1 September 2013).
- OPEC (2013). Monthly oil market report. February 2013. OPEC.
- PIMCO (2012). Viewpoints. Global shipping: Any port in a storm? Available at <http://www.pimco.com/EN/Insights/Pages/Devabhaktuni-and-Kennedy-on-Global-Shipping.aspx> (accessed 31 July 2013).
- Reuters (2013). Outlook brightens for drybulk shippers, but fewer left afloat. 28 June (accessed 1 September 2013).
- SeeNews Shipping (2012). US Genmar emerges from bankruptcy. 18 May. Available at <http://shipping.seenews.com/news/us-genmar-emerges-from-bankruptcy-276664> (accessed 9 September 2013).
- Stopford M (2010). "A Year of Decisions for Shipping: How Will the Markets Develop?" Presentation made at the Financial Times Deutschland Ship Finance Conference. SMM International Trade Fair, Hamburg, Germany. 6 September. Available at <http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/Martin%20Stopford%20How%20Will%20the%20Market%20Develop%20%20Sept%2010%202010%20%28paper%29.pdf> (accessed 1 September 2013).
-

尾注

- 1 鹿特丹基准船舶燃料价格(380厘斯托克)在2012年3月的峰值为712美元/吨(克拉克森研究中心, 2013年a)。
- 2 集装箱运力闲置总量从2011年底船队的3.6%, 增加到2012年底船队的5%(克拉克森研究中心, 2013年b)。受影响最大的船舶吨位在3,000-5,000标准箱的范围内, 占2012年底未使用的运力总量的40%(Barry Rogliano Salles, 2013年)。
- 3 据估计, 运营一艘10,000标准箱的集装箱船, 如果航速为18-20节而不是最优巡航速度20-25节, 每天可以节省175吨船舶燃料。更有甚者, 15-18节的超低航速, 船舶燃料每天可以再节省100吨(Lloyds Loading List.com, 2013年a)。
- 4 拆船能力接近2009年创纪录的高水平, 超过300,000标准箱的运力被拆解(丹麦船舶金融, 2013年)。
- 5 以Alphaliner对已经公布2012年财务结果的30家最大航运公司中的21家公司运营结果的调查为依据。调查显示, 它们母公司的累积净亏损额, 包括非班轮航运业务的结果和各种核销款项在内, 达到47亿美元。见http://www.alphaliner.com/liner2/research_files/newsletters/2013/no15/Alphaliner%20Newsletter%20no%2015%20-%202013.pdf。
- 6 达飞轮船公司实现了9.89亿美元的最大运营利润, 虽然这一结果包括它的码头业务, 码头业务的利润为2亿美元。马士基公司位居第二, 利润为4.83亿美元。东方海外位居第三, 利润为2.3亿美元。总统轮船公司在运营利润方面的业绩最差, 据报亏损2.79亿美元。就利润率而言, 海丰公司的业绩最好, 利润率为6.6%。达飞轮船公司位居第二, 利润率为6.2%, 万海航运位居第三, 利润率为4.5%。南美轮船在名单上垫底, 利润率为-5.6%(Lloyds Loading List.com, 2013年b)。
- 7 ConTex系指“集装箱船期租估价”。
- 8 租船船东拥有的闲置运力所占比例, 从2011年底的45%, 增长到2012年底的67%(克拉克森研究中心, 2013年b)。
- 9 运力大于8,000标准箱的船舶, 占过去两年里向本部门交付的运力的68%。近年来, 小型(2,000-3,000标准箱)和中型船舶(3,000-5,100标准箱)主要被部署在增长率较高的非主要航线上。
- 10 轻质产品系指轻质精炼石油产品, 例如喷气机燃油、汽油和石脑油。这些产品通常用于干净的、有涂层的液货船运输。重质产品包括精炼石油产品, 例如燃油、柴油或船舶油料(克拉克森研究中心, 2013年e: 37)。
- 11 一般来说, 轻质液货船运输轻质精炼石油产品, 例如汽油、煤油或喷气机油料, 或化学品。重质液货船运输重质油料, 例如重质燃油或原油。见<http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/Tankskibe/Produkttankskibe>。
- 12 由于进行了财务调整, 通用海事公司的未偿还债务减少了大约6亿美元, 年度现金利息成本减少了大约4,200万美元。此外, 该公司从Oaktree资本管理公司获得了1.75亿美元的新资本, Oaktree公司目前控制了通用海事公司98%的股份。它在调整前的债务超过13亿美元(见News Shipping, 2012年)。
- 13 产品液货船贸易总额增长了1.4%, 但是航程增长率降至0.7%, 原因是, 由于供给从远程贸易向短途贸易转变, 到亚洲、欧洲和北美洲的平均贸易航程缩短了(丹麦船舶金融, 2013年)。
- 14 但是, 关于北冰洋航线在接下来的几十年里是否具有经济可行性, 仍然有很多争议, 因为俄罗斯联邦必须在发展和维护所需基础设施方面进行大量投资, 这将导致利用这一航线时的成本提高。
- 15 《防止船污公约》附件六规定, 从2015年起, 在排放控制区航行的船舶, 将仅限于使用硫含量不高于0.1%的燃料, 预计这将极大地增加对海运石油天然气的需求量。满足未来船舶燃料需求的另一个可能的方式, 是使用液化天然气作为燃料。
- 16 《述评》第一章和第二章也对其中一些问题进行了详细阐述。
- 17 一个范例是为建造两艘巨型油轮而融资的7年期1.4亿美元贷款协议。该协议是Sovcomflot(SCF集团)、花旗集团和美国银行—美林证券于2012年签署的。

4

港口发展状况

本章介绍集装箱港口吞吐量、港口融资、一些全球港口发展项目和为评估港口绩效而开展的努力。2012年，世界集装箱港口吞吐量估计增长了3.8%，达6.018亿个标准箱。这一增幅低于2011年估计的7.3%的增幅。中国大陆港口占世界集装箱港口总吞吐量的份额估计维持在25%。由于投资者们继续追求长期稳定的回报，港口基础设施融资势头仍然强劲。港口顾客最近为评估港口绩效而开展的努力正促使迎来一个港口业务更加透明的时代，这能够刺激港口之间加强竞争，增加港口绩效和减少运输成本。

A. 港口吞吐量

港口吞吐量是经由港口的货物总量，以数量或单位计算，按货物类型分类。港口广义上分为专用码头(即，通常为单个或少数私人货主保留的码头)和公用码头(向任何货主开放)两类。本章讨论的是集装箱货物，它不仅占国际海运贸易总量的15.6%，而且占其价值的一半以上。

1. 集装箱港口

集装箱港口吞吐量通常按标准箱计算。世界集装箱港口运输的现有最新数字见表4.1。该表列出了全国年吞吐量超过100,000标准箱的76个发展中国家和转型经济体(附件四所示为127个国家/地区的港口吞吐量数字)。2011年，发展中经济体的集装箱吞吐量估计增长约8%，达4.069亿标准箱。这一增长幅度低于上一年度15.8%的增幅，当时各企业因全球经济危机背景下存在不确定因素而耗尽了补充库存。2012年发展中经济体的集装箱吞吐量增长率仍然疲软，估计为4.8%。

发展中经济体占世界吞吐量的份额继续保持基本不变，约为70%。在表4.1所列的发展中经济体和经济转型国家中，只有4个的港口吞吐量在2011年出现负增长，而上一年度则有10个国家出现负增长。排名最靠前的10个发展中国家和经济转型国家中，只有巴西不在亚洲。排名最靠前的20个发展中国家和经济转型国家中，有15个也是在亚洲，只有3个在中美洲和南美洲(巴西、墨西哥和巴拿马)，2个在非洲(埃及和南非)。亚洲在集装箱港口吞吐量上的主导地位彰显了该地区在国际贸易方面的重要性。2012年增长率最高的国家是：刚果(44.6%)、加纳(30.0%)、肯尼亚(22.7%)、毛里求斯(19.1%)、沙特阿拉伯(15.2%)、俄罗斯联邦(14.3%)、南非(10.9%)、菲律宾(8.7%)和中国(7.7%)。集装箱吞吐量份额最大的国家依然是中国，包括中国香港在内，共有9个港口跻身前20名。中国港口(不包括中国香港)2011年取得了9.2%的正增长，达1.438亿标准箱。2011年的初步数字显示，中国港口吞吐量增长率回落至6.9%左右，

为1.55亿标准箱。2012年，中国港口(除中国香港和中国台湾省的港口之外)占世界集装箱吞吐总量的25.3%，略低于上一年的25.8%(第一章中更详细地介绍了国际贸易需求和供应状况)。

表4.2所示为2010-2012年世界排名前20位的集装箱港口。2012年，排名前20位的集装箱港口约占世界集装箱港口吞吐量的47%。这些港口2012年的吞吐量总共增长了3.2%，低于2011年的8.2%。该名单中包括发展中经济体的16个港口，它们均在亚洲；其余4个港口来自发达国家，其中3个在欧洲，1个在北美洲。

呈现出的整体格局是，尽管亚洲继续在集装箱港口业务中占据主导地位，但其增长速度在放缓。不过，与受船舶供应过剩和运价下降影响的船运相比，集装箱港口业务仍然在增长。

B. 港口投资融资

新港口开发项目融资是资本密集型的。最近的一份研究对9个经济体的未来基础设施需求规模开展了调查，这些经济体(巴西、中国、法国、德国、印度、日本、墨西哥、联合王国和美国)占世界国内总产值60%，研究发现它们2010年的长期投资年度支出总额为11.7万亿美元。通过外部资料来源提供的增长预计和投资预测，该研究估计，到2020年，发展中国家每年需要18.8万亿美元按实值计算的投资才能实现不过是适度水平的经济增长(30人小组，2013年)。

尽管利用公共资金进行基础设施融资能够控制所建造的基础设施的类别，但实际上，通过把大多数项目转给可持续的企业等私营部门，可以节省资本。但当基础设施项目的社会性超过其经济性时，情况可能有所不同，例如，为人口稀少的偏远社区修建道路或桥梁。但是，总体来说，利用私人资金来源开发基础设施看似是可行的。一家行业调查公司发现，2013年，在662个能够为新基础设施投资的机构中，56%在积极寻找新的机会，其余的机构也都制定了

表4.1. 2010年、2011年和2012年76个发展中国家/领土和转型经济体的集装箱港口吞吐量
(以20英尺标准箱计)

国家/领土	2010年	2011年	2012年 初步数字	2011-2010年 变化百分比	2012-2011年 变化百分比
中国	130 290 443	143 896 697	155 017 351	10.44	7.73
新加坡 ^a	29 178 500	30 727 702	32 421 602	5.31	5.51
中国香港特区	23 699 242	24 384 000	23 100 000	2.89	-5.27
大韩民国	18 542 804	20 833 508	21 453 964	12.35	2.98
马来西亚	18 267 475	20 139 382	20 866 875	10.25	3.61
阿拉伯联合酋长国	15 176 524	16 780 386	17 211 602	10.57	2.57
中国台湾省	12 736 855	13 473 418	13 977 453	5.78	3.74
印度	9 752 908	9 979 224	9 826 249	2.32	-1.53
印度尼西亚	8 482 636	8 966 146	9 324 792	5.70	4.00
巴西	8 138 608	8 536 262	8 864 368	4.89	3.84
埃及	6 709 053	7 737 183	8 046 670	15.32	4.00
泰国	6 648 532	7 171 394	7 372 298	7.86	2.80
巴拿马	6 003 298	6 911 325	7 187 778	15.13	4.00
越南	5 983 583	6 335 437	6 588 855	5.88	4.00
沙特阿拉伯	5 313 141	5 694 538	6 557 448	7.18	15.15
土耳其	5 574 018	5 990 103	6 229 707	7.46	4.00
菲律宾	4 947 039	5 264 086	5 720 749	6.41	8.68
斯里兰卡	4 000 000	4 262 887	4 433 402	6.57	4.00
南非	3 806 427	3 990 193	4 424 254	4.83	10.88
墨西哥	3 693 956	4 080 434	4 243 651	10.46	4.00
俄罗斯联邦	3 199 980	3 448 947	3 942 628	7.78	14.31
智利	3 171 959	3 450 401	3 588 417	8.78	4.00
阿曼	3 893 198	3 632 940	3 292 707	-6.68	-9.37
伊朗伊斯兰共和国	2 592 522	2 740 296	2 849 908	5.70	4.00
哥伦比亚	2 443 786	2 402 742	2 498 852	-1.68	4.00
巴基斯坦	2 149 000	2 193 403	2 281 139	2.07	4.00
阿根廷	2 021 676	2 159 110	2 245 474	6.80	4.00
牙买加	1 891 770	1 999 601	2 079 585	5.70	4.00
秘鲁	1 534 056	1 814 743	1 887 332	18.30	4.00
摩洛哥	2 058 430	2 083 000	1 800 000	1.19	-13.59
多米尼加共和国	1 382 680	1 461 492	1 519 952	5.70	4.00
孟加拉国	1 356 099	1 431 851	1 489 125	5.59	4.00
巴哈马	1 125 000	1 189 125	1 236 690	5.70	4.00
委内瑞拉玻利瓦尔共和国	1 226 508	1 162 326	1 208 819	-5.23	4.00
厄瓜多尔	1 221 849	1 081 169	1 124 415	-11.51	4.00
危地马拉	1 012 360	1 070 065	1 112 867	5.70	4.00
哥斯达黎加	1 013 483	1 065 468	1 108 087	5.13	4.00
科威特	991 545	1 048 063	1 089 986	5.70	4.00
肯尼亚	696 000	735 672	903 000	5.70	22.74
乌拉圭	671 952	861 164	895 611	28.16	4.00
加纳	647 052	683 934	889 129	5.70	30.00
黎巴嫩	949 155	1 034 249	882 922	8.97	-14.63
也门	669 021	707 155	735 441	5.70	4.00
乌克兰	659 541	696 641	724 506	5.63	4.00

表4.1. 2010年、2011年和2012年76个发展中国家/领土和转型经济体的集装箱港口吞吐量
(以20英尺标准箱计)(续)

国家/领土	2010年	2011年	2012年 初步数字	2011-2010年 变化百分比	2012-2011年 变化百分比
阿拉伯叙利亚共和国	649 005	685 998	713 438	5.70	4.00
洪都拉斯	619 867	655 199	681 407	5.70	4.00
约旦	619 000	654 283	680 454	5.70	4.00
科特迪瓦	607 730	642 371	668 065	5.70	4.00
吉布提	600 000	634 200	659 568	5.70	4.00
特立尼达和多巴哥	573 217	605 890	630 126	5.70	4.00
刚果	338 916	358 234	518 000	5.70	44.60
突尼斯	466 398	492 983	512 702	5.70	4.00
苏丹	439 100	464 129	482 694	5.70	4.00
坦桑尼亚联合共和国	429 285	453 754	471 904	5.70	4.00
毛里求斯	332 662	350 624	417 467	5.40	19.06
塞内加尔	349 231	369 137	383 903	5.70	4.00
卡塔尔	346 000	365 722	380 351	5.70	4.00
贝宁	316 744	334 798	348 190	5.70	4.00
巴布亚新几内亚	295 286	313 598	326 142	6.20	4.00
巴林	289 956	306 483	318 743	5.70	4.00
喀麦隆	285 070	301 319	313 371	5.70	4.00
阿尔及利亚	279 785	295 733	307 562	5.70	4.00
莫桑比克	254 701	269 219	279 988	5.70	4.00
古巴	228 346	246 773	256 644	8.07	4.00
格鲁吉亚	226 115	239 004	248 564	5.70	4.00
柬埔寨	224 206	236 986	246 465	5.70	4.00
缅甸	190 046	200 879	208 914	5.70	4.00
利比亚	184 585	195 106	202 910	5.70	4.00
关岛	183 214	193 657	201 403	5.70	4.00
加蓬	153 657	162 415	168 912	5.70	4.00
萨尔瓦多	145 774	154 083	160 246	5.70	4.00
马达加斯加	141 093	149 135	155 101	5.70	4.00
克罗地亚	137 048	144 860	150 654	5.70	4.00
阿鲁巴	130 000	137 410	142 906	5.70	4.00
尼日利亚	101 007	106 764	111 035	5.70	4.00
文莱达鲁萨兰国	99 355	105 018	109 219	5.70	4.00
小计	375 760 063	406 133 627	425 712 710	8.08	4.82
其他报告国 ^b	796 607	746 145	772 903	-6.33	3.59
已报告合计	376 556 670	406 879 772	426 485 613	8.05	4.82
世界合计	540 816 751	580 022 280	601 772 123	7.25	3.75

资料来源：贸发会议秘书处编制依据的是劳氏航运情报(2013年7月)和Dynamar B.V.的各期出版物提供的信息以及贸发会议秘书处直接从码头和港务局获得的资料。

^a 在本表中新加坡包括裕廊港。

^b “其他报告国”系是指报告年吞吐量不足100,000标准箱的国家。

注：许多数字都是估计数特别是2012年的数字(用斜体字突出显示)。港口往往在日历年结束相当长时间后才披露港口吞吐量数字。国家合计数可能会掩盖小港口可能未被列报的情况；因此，在一些情况下，实际数字可能高于所提供数字。

表4.2. 2010年、2011年和2012年前20名集装箱港口及其吞吐量
(20英尺标准箱和百分比变化)

港口名称	2010年	2011年	2012年 初步数字	2011-2010年 百分比变化	2012-2011年 百分比变化
上海	29 069 000	31 700 000	32 500 000	9.05	2.52
新加坡	28 431 100	29 937 700	31 600 000	5.30	5.55
香港(中国)	23 699 242	24 384 000	23 100 000	2.89	-5.27
深圳	22 509 700	22 569 800	22 940 000	0.27	1.64
釜山	14 194 334	16 184 706	17 030 000	14.02	5.22
宁波	13 144 000	14 686 200	14 973 400	11.73	1.96
广州	12 550 000	14 400 000	14 520 000	14.74	0.83
青岛	12 012 000	13 020 000	14 500 000	8.39	11.37
迪拜	11 600 000	13 000 000	13 280 000	12.07	2.15
天津	10 080 000	11 500 000	12 300 000	14.09	6.96
鹿特丹	11145804	11876921	11900000	6.56	0.19
巴生港	8 871 745	9 603 926	9 990 000	8.25	4.02
高雄	9 181 211	9 636 289	9 781 000	4.96	1.50
汉堡	7 900 000	9 014 165	8 930 000	14.10	-0.93
安特卫普	8 468 475	8 664 243	8 629 992	2.31	-0.40
洛杉矶	7 831 902	7 940 511	8 080 000	1.39	1.76
大连	5 242 000	6 400 000	8 060 000	22.09	25.94
丹戎帕拉帕斯港	6 530 000	7 500 000	7 720 000	14.85	2.93
厦门	5 820 000	6 460 700	7 200 000	11.01	11.44
林查班	5 068 076	5 731 063	5 927 000	13.08	3.42
合计20	253 348 589	274 210 224	282 96 392	8.23	3.19

资料来源: 贸发会议秘书处和劳氏航运情报, 2013年7月。

注: 本表中, 新加坡不包括裕廊港。

自己的机会投资战略(Preqin, 2013年)。基础设施投资对养老基金有吸引力, 因为它们期待通过这种投资产生长期的可预测和稳定现金流。由于自然垄断、政府管制或实行特许权, 导致只能在有限竞争的环境下运营基础设施资产。投资可以是资本密集型的, 并包括必须长期运营和维护的有形资产(经合组织, 2011年)。在一些国家, 由于缺乏内部专业知识, 养老基金并没有直接投资于基础设施项目。但是, 对澳大利亚、加拿大和荷兰的许多养老基金来说, 情况并不一样, 在过去20年里, 这些养老基金一直直接投资基础设施(《金融时报》, 2013年a)。2004年至2013年1月, 全球机构投资者共向非上市的基础设施基金投入将近2,140亿美元, 其中将近1,110亿美元流向北美洲, 620多亿美

元流入欧洲, 210亿美元流入亚洲(Preqin, 2013年)。

港口不是一个孤立的实体, 必须与内地贸易区联系在一起。应当区分清楚港口基础设施和设备的哪一部分作为服务生产中心或业务单位由港口自行偿付, 哪一部分由社会整体根据发展目标 and 优先重点进行融资。一些大型资本支出项目可能会给港口资金带来太大的压力。有一些观点认为, 连接道路和铁路的系统应当由港口筹资, 而另一些观点则认为, 防波堤和航道疏浚等重大长期工程应当部分或者全部由中央或地方政府负责。各国政府应根据现有港口的融资能力和规划新港口的预期赢利能力来决定这项政策(贸发会议, 1985年)。

在莫桑比克，马普托港的疏浚作业是由港务局筹资的。但是，港口顾客抱怨疏浚作业的高昂成本被转移到了他们身上，而这些成本应当由政府承担，因为受到惠益的是更广泛的人口。因为自身是自然深水港而无需疏浚作业的该国其他港口(例如，纳卡拉港)能够为顾客提供更具竞争力的价格。这可能会导致向邻国的一个国家港口或地区港口倾斜并造成扩大使用陆路运输，对消费者和环境而言都代价很高。此外，决定投资新的港口设施不一定情况明确。应当探讨的相关问题包括：扩大的程度或深入的程度，如何最好地适应当前和未来的需求，以及在改造前后如何吸引顾客。

基础设施的资金可以来自公共部门预算、官方发展援助和私营部门等许多主要来源(Bond等人，2012年)。表4.3列出了一些提供基础设施贷款的主要国际银行以及运输部门所占的份额。

在过去25年里，公私伙伴关系在港口发展项目中变得非常普遍。公私伙伴关系最常见的形式是特许权协议经营。这经常涉及私营公司投资

对港口进行开发或翻修，随后取得一定期限的经营权，投资者在此期间可以收回其最初的投资并赚得利润。特许权可以采取不同形式的公私伙伴关系，包括建设—经营—转让、建设—经营—持有所有权—转让以及建设—转让—经营等模式。2000-2009年期间，29%的港口公私合营投资发生在东亚和东南亚(Holman Fenwick Willan LLP, 2013年)。私营部门不仅为伙伴关系带来了迫切需要的资本和技术，还产生了通过合并建造、维护和经营而产生的预期效率增益。

而且，大多数公私伙伴关系都对政府有吸引力，因为它们不计入政府的开支账簿。但是，从长期看，事实可能会证明它的成本很高，因为项目可能无法利用利率较低的政府贷款来减少成本风险(Engel等人，2010年)。对于这种情况，考虑到最高风险和成本最高的部分通常出现在初始建造阶段，应当合理设计公私伙伴关系的节点。投资者通常担心项目在上线之前会被延误，从而导致利率升高。采取在这一节点之后转让资产来消除该风险可以降低成本。

表4.3. 运输部门国际融资情况比较(2012年)

	贷款总额* (10亿美元)	基础设施贷款 (10亿美元)	运输部门贷款*** (10亿美元)	运输部门所占 份额(百分比)
欧洲投资银行	57.6 (448亿欧元)		13 (101亿欧元)	23
亚洲开发银行	21.6		5	25
国际复兴开发银行/ 国际开发协会	35.3		4.4	13
国际金融公司	15.5	1.5		
美洲开发银行	11.4		1.7	15
欧洲复兴开发银行	7.7 (60亿欧元)		1.6 (13亿欧元)	21
非洲开发银行	8.8 (57亿记账单位)	2.4** (15.7亿记账单位)	1.5 (10亿记账单位)	17

资料来源：贸发会议秘书处根据2011-2012年各种年度报告编制而成。

注：1记账单位(记账单位；非洲开发银行各项目的官方货币)=1.53527美元。

* 2012年的数字，除非另有说明，还可能包括第三方贷款、担保和/或信用额度。

** 2011年的数字。

*** 可能包括其他部门，例如，通信或环境部门。

基础设施项目的主要投资者是政府机构、资产管理公司、公共养老基金、基金管理人基金、企业投资者、银行、投资公司、储蓄保险公司、保险公司、私营部门养老基金和基金会。表4.4简要概述了一些主要的基础设施投资者。据一份报告称,目前活跃的基础设施投资者中半数以上在2013年寻求向基础设施投资5,000万至3.49亿美元,16%的投资者寻求投资5亿美元或更多。例如,科威特阿拉伯经济发展基金拥有96亿美元,目前正寻求在未来12个月里完成至少三项新的基础设施投资承诺。这家政府机构将5%(4.7亿美元)的目标配置定为基础设施项目,而目前仅实现了1%(9,600万美元)(Preqin, 2013年)。英杰华投资集团公司准备向基础设施投入资金,世界最大资产管理公司贝莱德集团成立了欧洲基础设施债券部门,预备为运输部门的公司提供贷款(路透社,2012年)。各个主权财富基金拥有超过4万亿美元的资产适合于基础设施等长期投资(30人小组,2013年)。

一份研究估计,2013至2030年期间,为跟上预期的国内总产值增长,将需要大约57万亿美元的基础设施投资(包括运输、电力、水和电信),即使如此,仍然不足以弥补维护方面的不

足或实现新兴经济体更广阔的发展目标,更不用说支付适应气候变化的成本了(麦肯锡全球研究院,2013年)。此外,该报告称机构投资者感到沮丧,因为无法找到足够的适当工具来实现其对基础设施的目标配置,即使养老基金和资产管理公司实现了其基础设施目标配置比例(从目前的3%提高到约6%),也只能代表从现在到2030年另外增加2.5万亿美元的资本,与所需的57万亿美元(或更多)相比远远不足。尽管这57万亿美元的总额包括道路、铁路、港口、机场、电力、水和电信,但运输约占23万亿,其中港口约占1.5万亿美元。另一份研究估计,非洲的运输量将增加6到8倍,对一些内陆国来说可能多达14倍,港口吞吐量将从2009年的2.65亿吨上升到2040年的20多亿吨(英联邦商业理事会,2013年)。

2000-2009年期间,共有大约195个私人投资项目,涉及集装箱、干货、液货和多用途货物码头,价值380亿美元。同一时期,亚洲、太平洋、拉丁美洲和加勒比地区的78个绿地项目价值约200亿美元。同期共有97个特许权项目,价值155亿美元,还有11个管理和租赁项目,总计3.05亿美元。近年来,中国、印度和巴西吸引的私人投资额最大。2006-2009年期间,

表4.4. 基础设施潜在投资者简要比较

	全球基础设施合伙人	加拿大养老金计划投资委员会	安大略省市政雇员退休金计划	英国保诚保险	麦格理基础设施及有形资产投资基金
说明	私人股本公司在全世界投资于基础设施资产、能源、运输以及水和废弃物产业部门	投资管理机构为1,800万加拿大人的资产投资	成立于1962年为429,000名会员、退休者和遗属管理超过930项雇主养老基金	国际金融服务集团为2,400多万名保险顾客提供服务	专业基金管理公司侧重于基础设施、房地产和相邻部门
总投资额	139亿美元(其中全球基础设施合伙人基金II占82.5亿美元)	103亿美元	600亿美元	6,000亿美元	1,010亿美元
运输部分			Allianz和Borealis基础设施	Infracapital (M&G投资公司)	
运输相关投资	28亿美元	46亿美元		23亿美元	310亿美元
重要的运输投资	格域机场(英国)	收费公路(智利)一级方程式赛车赛道(英国)	英国联合港口英法海底铁路隧道项目(英国)	英国联合港口Red Funnel(英国)	M6(英国)巴黎—瀚一泓高速路公司(法国)Warnow隧道(德国)仁川大桥(大韩民国)釜山新港2V3阶段(大韩民国)

资料来源: 贸发会议秘书处根据各个公司网站的材料编制而成,其中包括M&G投资公司,2013年数据。

中国吸引了约40亿美元的私人资金，印度为25亿美元，巴西为15亿美元。同一时期，新加坡国际港务集团的投资额为29.2亿美元，马士基集团码头为24.6亿美元，迪拜环球港务集团为19.1亿美元(Holman Fenwick Willan LLP, 2013年)。中国港湾工程有限责任公司——中国交通建设股份有限公司的子公司——在70多个国家拥有超过100亿美元的全球项目组合(Cayman Net News, 2012年)。这家从事国际水运工程和基础设施建设的公司与中国投资银行中信证券合作，不断在全世界赢得重大港口开发合同，其总部设在深圳，并已在香港交易所上市。

美国一些港口发行价值达120亿美元的债券，获得了基础设施融资，这些债券将用目前和今后的使用费偿还。这一方法有助于港口支撑现金流和应对流动性限制，而不必依赖于公共资金。港口收益债券通过收益、使用费和主要由港口顾客支付的关税来赎回(太平洋商船航运协会, 2013年)。发行债券被视为是一种为新的基础设施项目筹资的有利方式。克利夫兰港务局发行了9,000万美元的债券在当地建设一座新建筑物以收取租金(The Plain Dealer-cleveland.com, 2013年)。印度也将免税债券视为筹资手段，为港口项目筹集了7.69亿美元(Livemint, 2013年a)。秘鲁发行了1.1亿美元的债券，用于为皮乌拉地区的派塔港口新基础设施融资。在这种情况下，项目所在地是一片已经产生收入的“棕地”，这避

免了常见的建设风险造成债券价格上升的问题(Bacchiocchi, 2012年)。表4.5列出了2008至2012年9月期间的十大基础设施基金。

C. 港口最近的发展状况

港口的发展被视为是刺激经济活动和创造就业的催化剂。联合王国尽管已不再是主要的商品货物贸易中心，但据估计，该国2011年通过提供海运服务共创造了262,700份工作和138亿英镑(215亿美元)(牛津经济研究院, 2013年)。2007年，联合王国的流通业共雇用267万人，占工作场所员工总人数的10%(Haven Gateway Partnership, 2010年)。与此类似，即将竣工的伦敦河口区6泊位码头预计将创造12,000份新工作，并间接创造另外20,000份工作(Holman Fenwick Willan LLP, 2013年)。几乎每个政府，国家、地区或地方当局，以及港口自身都有港口发展计划，旨在通过提供一些服务增加公民的财富。这些计划可能是受到顾客需求的推动，或者是作为地区一体化计划的一部分，或者仅仅是出于国家想要抓住过境贸易的愿望。以下各节按字母顺序简要介绍了其中的一些发展状况。所列内容并不详尽，有关港口之所以被提及，只是为了反映区域概貌以及说明发展的多样性和类型。上期《海运述评》中提到的其他发展继续稳步推进。

表4.5. 2008-2012年十大基础设施基金

基金	公司	规模 (百万美元)	区域
全球基础设施合伙人基金II	全球基础设施合伙人	8 250	全球
全球基础设施合伙人基金	全球基础设施合伙人	5 640	全球
能源资本合伙人基金 II	能源资本合伙人	4 335	北美洲
EIG能源基金XV	EIG全球能源合伙人	4 121	全球
Alinda基础设施基金II	Alinda资本合伙人	4 097	北美洲, 欧洲
摩根士丹利基础设施合伙人基金	摩根士丹利基础设施公司	4 000	全球
花旗基建合伙人基金	花旗基础设施投资部门	3 400	经合组织
ArcLight能源合伙人基金V	ArcLight 资本合伙人	3 310	北美洲, 欧洲
高盛基础设施合伙人II	高盛基础设施投资集团	3 100	北美洲, 欧洲
布鲁克菲尔德美洲基础设施基金	布鲁克菲尔德资产管理公司	2 655	北美洲, 南美洲

资料来源: (Preqin, 2012年)。

非洲

整个非洲大陆的集装箱运输都在增长。在西非,最近的一项研究指出,2011年,共计300万标准箱经由该地区(CATRAM, 2013年)。在非洲实力强大的法国达飞轮船公司以4亿欧元(5.38亿美元)的价格将旗下的码头运营公司Terminal Link 的49%的股份卖给了China Merchants (Dynamar B.V., 2013年a)。在造船厂纷纷建造廉价船只,银行不愿贷款之际,这笔交易让这家法国公司获得了资本注入,用于其主体业务班轮运输。这笔交易为买家提供了在新兴市场快速扩大全球业务的途径。另一家大型班轮运输公司,地中海航运公司正致力于将洛美港打造为区域枢纽。在中非,多方认为黑角港(刚果)具有良好的地理位置,可以成为南-北船运和东-西至拉丁美洲船运的重要转船中心。外国投资者近期改善的一些基础设施包括迪拜环球港务集团在达喀尔修建的第三个泊位, Bolloré集团和码头投资有限公司/地中海航运在洛美修建的第三个码头(其中一部分现在归China Merchants所有),以及Bolloré集团在科托努(贝宁)和黑角建设的设施(CATRAM, 2013年)。以下各段详细介绍了非洲目前正在运行之中的一些其他港口发展项目。

在科特迪瓦的阿比让,港口扩建计划包括将标准箱运力增加到100-150万标准箱。2013年初,阿比让港务局与中国港湾工程有限责任公司签署一份价值9.33亿美元的合作备忘录。该项目包括航道和盆地疏浚、建设一个集装箱码头和一个滚装码头,以及重建水道防波堤(*Dredging Today*, 2013年)。马士基集团码头向集装箱码头投资4,000万美元,目的是使8,000标准箱船舶能够在阿比让靠泊(全球海洋网, 2013年)。

在喀麦隆,姆巴拉姆铁矿石项目取得进展,通过在当地的合作伙伴喀麦隆钢铁公司,澳大利亚桑德斯资源公司与喀麦隆矿业、工业和科技部长签署了一份协议。该协议允许开发商开始筹集建设工程需要的87亿美元,项目包括一条510公里从姆巴尔加矿区至喀麦隆海岸的铁路线、一条70公里连接至刚果的铁路支线。在克里比市洛拉贝,将修建一个铁矿出口深水

码头,该码头能够对“中国巨轮”型铁矿石散货船进行靠泊管理(《喀麦隆论坛报》, 2012年)。喀麦隆-刚果-加蓬区域可与澳大利亚西部的皮尔布拉地区相媲美,后者拥有世界上最大铁矿矿藏(《金融时报》, 2013年b)。

在加纳,加纳港务局与中国港湾工程有限责任公司签署一份协议,开始建设价值1.5亿美元的塔科拉迪港基础设施建设项目一期工程。这一为期三年的项目包括拆除和重建港口办公楼,扩建和重建道路,填海以及建设供水和电力设施(*Cayman Net News*, 2012年)。

在肯尼亚,政府拨付1,200万美元(10亿肯尼亚先令)购买土地,将蒙巴萨开发为自由港,制造商们在其中建造工程可享受减税待遇(*Daily Nation*, 2013年)。蒙巴萨港的货物吞吐量大约为1,960万吨,其中大约400万吨是进口货物,500万吨是运往邻国的过境货物。乌干达是过境货物的最大目的地,占将近85%(420万吨),其中90%是进口货物。刚果民主共和国是第二大过境市场,所占份额达8%,为430,000吨。在途经蒙巴萨的货物中,72%运往肯尼亚国内市场,22%运往乌干达,2.3%运往刚果民主共和国,1.5%运往卢旺达,还有不足1%运往坦桑尼亚联合共和国、布隆迪、南苏丹和索马里(《东非报》, 2012年)。

在塞拉利昂,矿业和矿产资源部与中国庆华能源集团有限公司于2013年5月签署一份谅解备忘录。其中包括投资60亿美元建设一条从通科利利到苏利马的铁路线和一个用于运输产品的深水码头港口(*Awareness Times*, 2013年)。

2013年,坦桑尼亚联合共和国宣布与中国政府签署一份协议,在历史名城巴加莫约建设一个价值100-110亿美元的新港口。该港口将成为整个非洲最大的港口,竣工后年吞吐量大约为2,000万标准箱,与之相比,达累斯萨拉姆港目前的吞吐量为800,000标准箱。该项目包括修建一条34公里从巴加莫约到姆兰迪济的公路和一条65公里从巴加莫约到坦桑尼亚-赞比亚铁路和中央铁路的铁路线。这项双边协议要求中国在2013年投入5亿美元开始修建港口,并在

2014年和2015年继续提供中国资金援助方案的其余部分(*Sabahonline.com*, 2013年;《东非报》, 2013年)。另外,该港口预期将由中国运营商经营,并为海军舰艇提供设施,但不一定是中国的海军舰艇(*Africainvestor*, 2013年)。新港口将减轻达累斯萨拉姆港的堵塞情况,并可能在合适领域找到其他业务。中国已经提供12亿美元的资金修建一条532公里的天然气管道,该管道连接最近在坦桑尼亚联合共和国南部和莫桑比克北部发现的天然气田与达累斯萨拉姆港(*World Socialist Web Site*, 2013年)。新港口对于卢旺达、布隆迪和乌干达等内陆邻国来说是好消息,这些国家今后可以选择通过肯尼亚的蒙巴萨港或者通过达累斯萨拉姆港进口和出口。这一发展可能会给蒙巴萨港带来消极影响,因为航运公司可能会倾向于直接停靠巴加莫约新港。蒙巴萨港的低下效率可能会使进口到内陆国家所需的时间增加50%-80%(《东非报》, 2013年)。

美洲

在美洲,新扩建的巴拿马运河的预期开通及其将对东部海岸产生的影响正在推动港口发展。由于巴拿马运河以前的宽度限制了过往船舶的规模,因此从规模上说,东部海岸的港口和加勒比的港口一直小于太平洋沿海的港口。巴拿马运河扩建工程计划将于2015年初竣工,能使通行的集装箱运货船的规模从目前最大约4,800标准箱增加到13,000标准箱。

在牙买加,中国港湾工程有限责任公司将投资12-15亿美元开发转船港。牙买加港务局与中国港湾工程有限责任公司签署了一份关于在奥古斯塔堡建设一个新转船港的谅解备忘录。但是之后该项目被扩大,急需空间更大的新地址,但目前还有待确定(*Port Finance International*, 2013年)。该计划是一项重大基础设施投资方案的一部分,旨在实现牙买加到2015年成为全球物流枢纽的愿望,其中还包括改善高速公路2000从北至南的连接以及疏浚金斯敦港以容纳较大的货船(*RJR News*, 2013年)。

在尼加拉瓜,2013年6月,国会通过了建设一条运河与巴拿马运河竞争的计划。该运河的成本估计为400亿美元,将由一家中国公司——香港尼加拉瓜运河开发投资有限公司——修建和运营。该公司被授予50年特许经营权,以修建和运营这条航道,并且可以选择将特许权另外延长50年。该运河很可能比巴拿马运河长三倍,约为250公里,包括为两个自由贸易区、一个机场、一条货运铁路和一条石油管道提供服务(《卫报》, 2013年)。最关键的是,尼加拉瓜运河比巴拿马运河宽,能够容纳世界上最大的货轮停靠,包括18,000标准箱的马士基“Triple E”运输船(*CNNMoney*, 2012年)。尼加拉瓜政府预计10年内将每年从运河获得1,000万美元的收益(《卫报》, 2013年)。

在秘鲁,运输和通信部与大韩民国国土、运输和海洋事务部签署了一份谅解备忘录,以更新四个秘鲁港口(伊基托斯港、伊洛港、萨拉维利港和圣胡安·德·马尔科纳港)的发展计划(*Shipping Seenews*, 2013年)。据秘鲁的国家港务局称,到2015年,港口部门将从20多亿美元的投资中受益。已规划的公共港口投资包括迪拜环球港务集团向利马的卡亚俄港Muelle Sur码头一期工程投资6.17亿美元, Terminales Portuarios Euroandinos公司向派塔港码头投资2.28亿美元,以及秘鲁液化天然气公司向Pampa Melchorita液化天然气出口码头投资3.32亿美元(*Fruitnet*, 2011年)。自从一项双边贸易协议于2011年8月1日正式生效以来,韩国对秘鲁的出口增长了29%——特别是,铁矿石出口增长263%,彩色电视机增长268%,石油化工产品增长57%,乘用车增长42.5%(在秘鲁销售的新车中约有三分之一是大韩民国制造的)。石油、碳氢化合物和矿业等部门也从大韩民国获得了投资(《金融时报》, 2013年c)。

在美国,弗吉尼亚港务局得到马士基集团码头为争取其海运码头48年的经营权而主动出价的39亿美元,以及摩根大通为获得50年特许经营权而提出的46.6亿美元竞标。竞争对手摩根大通的投标最初由德意志银行集团旗下的睿富(美国)有限责任公司提出的。凯雷基础设施伙伴基金(凯雷集团旗下的基础设施投资部门)提

出了第三份报价,但后来撤出(《萨福克新闻先驱报》,2013年)。最后,港务局拒绝了所有投标,转而选择使管理和财务状况合理化。据认为,外国投资者之所以对弗吉尼亚和美国东海岸其他港口产生兴趣,原因在于巴拿马运河扩建,这意味着需要更好的港口基础设施的更大规模船舶很可能会服务于该地区。在纽约,正在提高巴约纳大桥的高度,以容许更大的船舶进出东海岸最大的集装箱港口——纽瓦克—伊丽莎白港海运码头。

亚洲

在亚洲,港口发展项目在很大程度上受到原材料进口和工业出口增长的刺激。从港口吞吐量和效率看,中国继续居世界领先地位,并越来越成为港口建设和管理领域的供应国。随着中国劳动力成本增加,一些生产工序向邻国转移,通过供应港口建设专门技术等其他价值更高的服务,中国公司可以从这一贸易动向中获益。

在柬埔寨,由于在该国现有港口通过的船舶数量剧增,2013年,该国首都正式开放一个新的货物码头。新码头位于干丹省根斯瓦伊地区,距离金边现有的港口大约30公里,成本超过2,800万美元。该项目由中国政府筹资,在二期工程竣工后,能够处理300,000标准箱的吞吐量(*PortCalls Asia*, 2013年)。

印度为建设工业或特别经济区促进贸易发展,正在考虑允许信托港口向私营公司租赁土地的计划。该计划将影响到12个主要港口(金奈、柯枝、印诺尔、尼赫鲁港、加尔各答(包括哈尔迪亚)、坎德拉、莫尔穆冈、孟买、新芒格洛尔、帕拉迪普、杜蒂戈林和维萨卡帕特南),它们每年的货物吞吐能力超过7.4亿吨,约占印度对外海运贸易的58%。拟议的港口土地政策将允许港口在董事会的批准下出租土地,最长30年。30年以上但99年以下的土地出租必须由港口董事会向海运部推荐以获得委员会的批准(*Livemint*, 2013年b)。内阁经济事务委员会正考虑在印度其他地方开发两个新港。其中一个港口名为Dugarajapatnam,距离古杜尔45公里,位于金奈港以北大约140公里。该港口将占

地5,000公顷,预计年吞吐量为5,000万吨,继维萨卡帕特南港之后,该港口将成为中央政府在安得拉邦控制的第二大主要港口。另一个规模略大的港口项目预计年吞吐量为5,400万吨,位于西孟加拉邦的Sagar。这些港口是政府“向东看”政策的一部分,该政策旨在通过公私伙伴关系使印度的货物装载能力到2020年翻三番,达到31.3亿吨(《印度教徒报》,2013年)。印度只有超过五分之一的货物实现集装箱化,大约是世界平均水平的一半(《经济学家》,2013年a)。政府计划通过发展沿东海岸的印诺尔、卡基纳达、卡来卡、卡图帕利和克利斯纳帕特南等港口的集装箱设施来增加集装箱化货物的数量(《德里集装箱海运市场透析》,2013年)。

另外,印度正在考虑允许主要港口根据市场情况自行确定关税的准则草案。目前,关税由主要港口关税管理机构制定。据认为,私营部门正在等待关于关税如何计算的最终决定,然后再进行投资。事实上,这被认为是最近没有私人竞标者参与金奈、杜蒂戈林和维萨卡帕特南这三个港口项目投标的主要原因之一(《印度商业标准》,2013年)。根据提议,新的关税制度将每年调整一次,指数将在一定程度上与通货膨胀挂钩。值得注意的是,应在每月结束之后15天内提供关于货物运输、泊位日产出、船舶的平均周转时间、船舶平均待泊时间、船舶占用泊位空闲时间与总时间的百分比、以及归各大主要港口信托所有的泊位和码头实际征收的关税的统计数据(《经济时报》,2013年)。但是,一些观点认为,印度港口的管制过多,印度的私营港口比国有港口更能够赢利,建议未来实现更大的自由化(劳氏航运清单,2013年a)。

在缅甸,现有的仰光港设备陈旧,有必要修建新的港口设施,以帮助缅甸更好地融入世界贸易舞台。但是,此类新港口设施的选址仍然存在许多不确定性。已经确定两个可能的地点,其中一个是在仰光以北的皎漂,穿越缅甸到达中国云南省的石油和天然气管道即将在这里竣工,另一个是南部的土瓦,这里距离曼谷仅250公里,可以成为过境货物的宝贵来源。有必要在需求、收益、投资、时限以及技术方面做进一步评估(《温哥华太阳报》,2013年)。为直接服务于仰光,将在仰光以南修建一个价

值2亿美元的名为迪拉瓦的河边新港(《经济学家》, 2013年b)。

在斯里兰卡, 科伦坡港的第三个集装箱码头扩建计划第一阶段于2013年上马, 最终阶段预计于2016年竣工。该港口吃水18米, 龙门起重机伸距宽度为24个集装箱, 能够停靠最大的集装箱船舶, 包括马士基“Triple E”级集装箱运输船。新码头将更有利于为来往于印度港口的货轮服务, 但是该地区港口之间的竞争将加剧(《德鲁里集装箱市场观察》, 2013年)。

在泰国, 新的《公私伙伴关系法案》旨在加快项目完成的步伐。该法案把从政府招标中标到签署合同之间的时限规定为180天, 并规定成立一个委员会来审查五年战略发展计划。该审查委员会将由17名委员组成, 由总理领导。新法案还规定, 从辞去委员职务起三年内, 该委员会的委员不能成为中标公司的董事。以前的1992年《公私伙伴关系法案》在其有效期内仅仅处理过40个项目, 其中33个是私营部门与国家国有机构之间的项目, 7个是与省级机构之间的项目(《民族报》, 2013年)。

国家基础设施改革包括在未来7年里修建高速铁路线、增建四个港口和其他运输基础设施, 投资总额达676亿美元。增建的港口将位于曼谷主要河流沿岸、泰国湾和安达曼海沿岸。政府称, 项目将每年支撑1%的泰国经济增长率并创造500,000份工作。通过向海外筹资, 可以避免政府年度预算程序造成的延误, 从而减轻投资者对于项目可能延误的担忧。通过经常年度预算为项目筹资可能会有问题, 因为如果政府或政策出现变动, 各项计划可能会被中断。借贷将使私人投资者更有信心规划对发展基础设施的投资(*Sea New Turkey*, 2013年)。

欧洲

在欧洲, 港口发展主要涉及在现有港口修建新码头, 而不是开发新的“绿地”。因此, 大部分改革进程更多地是关于港口的组织和运营方面。

在比利时, 必须重新审查为刺激提高绩效而制定的组织惯例。由于业绩未达到约定量, 运营

安特卫普门户码头的迪拜环球港务集团和其合作伙伴, 以经营Deurganck码头的新加坡国际港务集团, 共欠安特卫普港务局大约7,000万欧元(9,300万美元)的罚金, 这是因为全球经济衰退导致货运量减少造成的(*Dynamar B.V.*, 2012年)¹。

集装箱码头营运特许权协议可以包括详细规定最低吞吐量的条款。如果吞吐量低于最低数额, 承租人, 即, 码头运营商, 必须赔偿土地所有人, 通常是港务局。但是, 安特卫普港务局宣布, 将把迪拜环球港务集团的安特卫普门户码头和新加坡国际港务集团的Deurganck码头由于未达到合同规定的货运量而处以的罚金分别减少至400万欧元(510万美元)和947万欧元(1,210万美元)(*Dynamar B.V.*, 2013年b)。

欧洲委员会提出了一项新倡议以改善319个重要海港的运营。其指导方针是提议进行立法改革, 以帮助港口运营商升级服务和设施, 并授予他们更多的财政自主权。目前, 进出欧洲的货物有74%是通过海上运输的, 其有五分之一仅仅经由三个港口运输: 鹿特丹、汉堡和安特卫普。这种集中运输造成了港口拥堵, 并给托运人、运输运营者和消费者带来了额外费用。到2030年, 新倡议可为欧洲经济节省多达100亿欧元(128亿美元), 并有助于发展新的短途海运航道(*Europa*, 2013年)。新倡议把货物装卸和客运服务排除在市场准入规则之外, 但规定新成立社会对话委员会, 该委员会将负责处理劳工改革问题。计划制定更严厉的措施来处理特许权、公共合同奖励和财务流程问题, 这将使收费明确, 增强透明度。新倡议扩大了港口的自由权, 港口可以征收基础设施费, 对环保表现较好的船舶减少收费(劳氏航运清单, 2013年b)。

在荷兰, 鹿特丹港的马斯夫拉克特2港扩建区已经向船舶开放, 可经由公路、铁路和水路进出该港。到2013年底, 该港口将开展过驳业务。马斯夫拉克特2港将修建两个集装箱码头, 其中一个由迪拜环球港务集团领导的鹿特丹世界门户公司营运, 另一个计划于2014年底投入运营, 由总部设在荷兰的马士基集团码头营运(劳氏航运清单, 2013年a)。

D. 评估港口绩效

高效的港口能够使货物更及时、更节约成本地进出市场，有助于降低运输成本。贸发会议长期以来一直致力于港口改革，并得到了成员国的多项授权，这些成员国表示有必要帮助发展中国家减少运输成本(《阿克拉协议》第57、121、165和166段以及《多哈授权》第45、47和48段)。贸发会议以往更多地侧重于帮助港口确认用于衡量和记录的效率指标。下一步应当是各国之间交流数据，以确认汲取的经验教训和最佳做法。通过展示规模类似的港口所取得的成就，也许可以促进业务进步，降低运输成本。

港口收集的大量数据信息不仅与货物有关，而且涉及资产、设备使用情况/性能和维护。港口

管理人员使用这些数据监测绩效，规划未来的需要。不过，港口倾向于内省，从历史的视角评估其绩效，换言之，倾向于根据以往的绩效而不是竞争对手当下的表现来评价自身目前的情况。一些国家强制要求向国家政府提交港口数据以供分析。在上文中的C节(港口最近的发展状况)，提出了印度政府收集港口统计数据的实例。但是，许多发展中国家只有一个主要港口，不可能与其他港口做比较。尽管努力记录信息，但港口或国家很少公布这种信息，更不用说在全球层面。港口不愿意公布数据可能源于没有这样做的压力，而且也没有任何直接回报。这一点很重要，因为除非港口能够明确地受益，否则如果没有外部干预，这种情况不太可能改变。

图4.1. 按区域分列的港口生产力比较(2013年)



资料来源: 《商业日报》和海洋航运咨询公司。

外部干预始于2013年初，当时《商业日报》与海洋航运咨询公司合作，从17家经停650个港口的航运公司那里获得了数据，制作了一份港口生产力排名表(《商业日报》，2013年)。通过分析该数据，可对按区域分列的集装箱港口生产力进行比对，如图4.1所示。排名表中的结果表明，港口绩效是采用各个广泛地理区域里每小时起重机的移动次数进行评估的。目前还没有可免费获得的原始数据和计算方法。该研究表明，在平均货物处理次数方面存在巨大差异，起重机在非洲港口每小时移动19次，而在北亚港口每小时移动71次。这方面的一个重要的制约因素是，港口无法得知自身与其他港口相比的排名，尽管一些单独的清单对一些港口进行了比较；另一个制约因素是，该排名表仅限于占全球港口吞吐量约15%的集装箱活动。最重要是，港口并不是唯一掌握其活动数据的一方。港口的顾客也在收集关于港口绩效的数据，如果港口不披露自己的统计数据，就很难反驳任何关于其效率低下的说法。

港口今后的出路是出版自己的数据，而不是依靠顾客评估其绩效。决策者面临的挑战是如何说服港口自愿分享数据。可以设计全国性的官方报告制度，但这不能保证其他国家回报这种努力。还是需要建立共同的数据资源库，以促进公布数据用于独立分析。由世界各地不同机构的专业学者组成的非正式网络“港口绩效研究网”可以承担分析任务，该网络每年和国际海运经济学家协会一起开会。公布原始数据还将为港口提供自行开展分析的机会，不必接受强加的比对。因此，在任何总体评估中排名靠后的港口都可以通过对比与其他地区的同行或港口来获得更加有意义的衡量。

收集哪些数据

货量和时间是衡量绩效的两个关键方面。货量用于衡量吞吐量或港口的产出，以单位(标准箱)或重量(吨)来表示。货物在港口停留的时间也是有用的数字，容易比较。港口内部的时间测量值包括船舶周转时间、船舶等待时间、泊位利用率、泊位工作时间、货物停留时间以及货物一起起重机每小时移动次数。因此，在一开始比较全球港口绩效时，主要侧重点应当是时间和货量。衡量船舶在港口的停留时间以及货物转运量似乎是朝着实现全球港口绩效评估迈出的可实现的第一步。数据应当涵盖所有货物类型，而不仅仅是集装箱。

E. 结论

尽管世界贸易最近出现不确定性，但或许正因为这种不确定性，全球港口仍然继续向前发展。一般认为港口是一种能够带来稳定回报的长期投资，因此对长期资产管理者具有吸引力。同时，随着城市增长带来空间限制，迫使港口扩建计划更多地向海上发展，港口也变得更加资本密集，货物装卸上层建筑和运营的复杂性也增加了发展的代价。不过，发展中国家将从中受益，这不仅是因为投资组合需要投资于长期稳定的业务，而且因为国际码头运营商在一些世界上运量最大的港口完善了技术，从中汲取了经验，需要投资于新的市场。如果港口不改革，各国将难以把价格具备竞争力的商品运输到市场，也以合理的价格满足自己的需求。港口效率是许多发展中国家和贸发会议关注的主题，无论是由港口的管理者还是用户采取行动，随着数据收集方式日益现代化，港口效率终将实现。

参考文献

- Africainvestor* (2013). China builds the biggest port in Africa. 8 April.
- Awareness Times* (2013). \$6Billion Chinese investment for Sierra Leone. 13 May.
- Bacchiocchi GG (2012). The project bond evolution: Port of Paita case study. *Latin Infrastructure Quarterly*. Issue 4. June.
- Bond DL, Platz D and Magnusson M (2012). Financing small-scale infrastructure investments in developing countries. DESA Working Paper No. 114. ST/ESA/2012/DWP/114. May.
- Business Standard India* (2013). Private bidders give port sector a miss. 11 May.
- Cameroon Tribune* (2012). Cameroon: Cam Iron gets mining convention for Mbalam iron project. 30 November.
- CATRAM (2013). Market study on container terminals in West and Central Africa. Final report – MLTC/CATRAM. 23 January. 1–133.
- Cayman Net News* (2012). China Harbour wins major Ghana port project. 27 September.
- CNNMoney* (2012). Nicaragua OKs canal to be built by Chinese company. 27 September.
- Commonwealth Business Council (2013). *Africa Infrastructure Investment Report*. ISBN 978-0-9570432-6-8. London. March.
- Daily Nation* (2012). Sh1bn set aside for free port project. 5 December.
- Dredging Today* (2013). Dredging Today – Côte d’Ivoire: CHEC Signs EPC Contract for Abidjan Port Dredging. 24 January.
- Drewry Container Insight* (2013). Competition heating up on India’s East Coast. 17 March.
- Dynamar B.V. (2012). DynaLiners Weekly. 21 December.
- Dynamar B.V. (2013a). DynaLiners Weekly. 5 April.
- Dynamar B.V. (2013b). DynaLiners Weekly. 29 March.
- Engel EM, Fischer RD and Galetovic A (2010). The economics of infrastructure finance: Public-private partnerships versus public provision. *EIB Papers*. 15(1): 40–69.
- Europa* (2013). Press release – Commission proposes upgrade for 300 key seaports. 23 May.
- Financial Times* (2013a). Pension funds wary of UK infrastructure. 7 February.
- Financial Times* (2013b). Sundance calls off takeover by Hanlong. 9 April.
- Financial Times* (2013c). Peru: the South Koreans are coming. Beyondbrics blog. 4 May.
- Fruitnet* (2011). Peru to boost port investment. 16 March.
- Group of 30 Working Group (2013). *Long-term Finance and Economic Growth*. ISBN 1-56708-160-6. Group of Thirty. Washington D.C.
- Haven Gateway Partnership (2010). The economic impact of the ports, transport and logistics industry on the Haven Gateway area. Colechester, United Kingdom.
- Holman Fenwick Willan LLP (2013). Global investment in ports and terminals. Ports and Terminals. Holman Fenwick Willan LLP. London.
- Journal of Commerce* (2013). Introducing JOC port productivity. *Journal of Commerce*. 14(3).
- Livemint* (2013a). Tax-free bonds issued by ports get poor response. 19 March.
- Livemint* (2013b). Policy aims to attract port infrastructure investments. 21 April.
- Lloyd’s List* (2013a). Power ports. Lloyd’s List – Ship Operations. 19 June.
- Lloyd’s List* (2013b). Brussels moves to prevent price abuse at European ports. Lloyd’s List – Ports and Logistics. 23 May.
- McKinsey Global Institute (2013). Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year. McKinsey and Company. New York. January.
-

- OECD (2011). Pension funds investment in infrastructure – a survey. September. Available at <http://www.oecd.org/sti/futures/infrastructureto2030/48634596.pdf>.
- Oxford Economics (2013). The economic impact of the UK maritime services sector. Oxford Economics, February. Available at <http://www.oxfordeconomics.com/publication/open/239345> (accessed 26 September 2013).
- PMSA (2013). Port investment. Pacific Merchant Shipping Association. Available at <http://www.pmsaship.com/port-investment.aspx> (accessed 25 September 2013).
- Port Finance International* (2013). Chinese company to invest more than \$1.2bn in new Jamaican transshipment port - Port Finance International. 5 February.
- PortCalls Asia* (2013). Cambodia opens new container terminal. 28 January.
- Preqin (2012). 2012 Preqin Infrastructure Review. Preqin.
- Preqin (2013). Infrastructure spotlight. April.
- Reuters (2012). BlackRock to tap infrastructure debt demand. 26 November.
- RJR News* (2013). Plan for trans-shipment port at Fort Augusta abandoned, larger site being sought. 30 April.
- Sabahonline.com* (2013). Tanzania and China sign port development package. 27 March.
- Sea News Turkey* (2013). Bangkok seeks US\$67m loan to build infrastructure, ports and railways. 31 March.
- Sea-web (2013). News and analysis. APMT explains plans at African ports. 13 June.
- Shipping Seenews* (2013). Peru to update plans for 4 ports with support from South Korea. 7 March.
- Suffolk News-Herald* (2013). VPA punts port bids. 26 March.
- The East African* (2012). Congestion at Mombasa port slows down trade in EAC bloc. 13 December.
- The East African* (2013). With \$11bn Bagamoyo port, Tanzania prepares to take on EA hub Mombasa. 11 May.
- The Economic Times* (2013). Major ports will soon be allowed to fix market-linked tariff. 19 March.
- The Economist* (2013a). China's foreign ports – the new masters and commanders – China's growing empire of ports abroad is mainly about trade, not aggression. 8 June.
- The Economist* (2013b). New bay dawning. 27 April.
- The Guardian* (2013). Nicaragua waterway to dwarf Panama canal. 12 June.
- The Hindu* (2013). Cabinet nod for two new major ports in West Bengal, Andhra Pradesh. 9 May.
- The Nation* (2013). New act tipped to speed up projects. 27 May.
- The Plain Dealer - cleveland.com (2013). Port Authority board approves \$90 million bond deal for new Cuyahoga County headquarters. 14 March. Available at http://www.cleveland.com/business/index.ssf/2013/03/port_authority_board_approves.html (accessed 25 September 2013).
- The Vancouver Sun* (2013). Thai–Burma port project stalled. 24 February.
- World Socialist Web Site* (2013). New Chinese president courts Africa. 28 March.
- UNCTAD (1985). *Port Development: A Handbook for Planners in Developing Countries*. TD/B/C.4/175/Rev. 1. United Nations publication. New York.

尾注

¹ 所有合伙人的所有权份额如下：迪拜环球港务(42.5%)，以星综合航运(20%)，中远太平洋(20%)，Terminal Link港口公司/达飞轮船公司(10%)和杜伊斯堡港口股份公司(7.5%)。

5

法律问题与 法规动态

本章介绍了运输和贸易便利化领域的一些法律问题和近期法规动态，并介绍了一些主要海事公约的状况。重要问题包括：2006年《海事劳工公约》生效(2013年8月20日生效)和2002年《海运旅客及其行李雅典公约》(2002年《雅典公约》)(2014年4月23日生效)生效，以及与海运和供应链安全及环境问题有关的各种法规动态。

为了协助实施一套2013年1月1日生效的、旨在提高能源效率并减少国际航运温室气体排放的技术和运营措施，国际海事组织于2012年10月和2013年5月通过了附加指导方针和统一解释。此外，2013年5月通过了《促进改善船舶能效的技术合作和转让决议》，并达成了一项协议，根据该协议将开展一项新的研究，对国际航运温室气体排放估计值进行更新。对于为减少国际航运温室气体排放而可能采取的市场措施，由于仍然具有争议，因此推迟讨论。

贸发会议关于国家贸易便利化落实方案的研究成果表明，贸易便利化仍然是一项挑战，但也被发展中国家视为国家发展的优先领域。本《评述》确定了与未来的世界贸易组织贸易便利化协议不符的主要领域，提供了关于时间范围和资源要求以及发展中国家对技术援助和能力建设的需求的真知灼见。

A. 运输法的重要动态

1. 2006年《海事劳工公约》正式生效

继俄罗斯联邦和菲律宾于2012年8月20日批准之后，2006年《海事劳工公约》于2013年8月20日正式生效。¹ 该公约于2006年在国际劳工组织(劳工组织)和海事组织的联合主持下通过，综合并修订了超过68项与船员有关的国际劳工标准，规定了船员在海事部门的劳工和社会事务方面的义务与权利。《公约》被视为第四根重要支柱，补充了海事组织的三大公约，即，1974年《国际海上人命安全公约》、1978年《船员培训、发证和值班标准国际公约》和《国际防止船舶造成污染公约》(《防止船污公约》)。

2006年《海事劳工公约》旨在实现全世界120多万船员获得体面工作条件，并为船东创造公平竞争条件。在生效之后，《公约》将涵盖占全世界国际航运吨位约70%的船员工作。《公约》规定了船员工作条件几乎所有方面的最低要求以及严格的遵守和执行机制，这种机制以船旗国检查和确认船员的工作和生活条件为基础。

《公约》由三个不同但彼此相关的部分构成：条款、规则和守则。条款和规则规定了核心的权利和原则以及批准本公约的成员国的基本义务。² 守则中载有规则的实施细节，由A部分(强制性标准)和B部分(非强制性导则)组成。³ 规则和守则被分为以下五大领域，每个领域都包括多组涉及具体权利或原则的规定：(a) 船员上船工作最低要求；(b) 就业条件；(c) 起居舱室、娱乐设施、食品和膳食服务；(d) 健康保护、医疗、福利和社会保障；(e) 遵守与执行。⁴

2006年《海事劳工公约》还规定了成员国的特定文件义务。根据规定，各成员国应要求其从事国际航行的500总吨以上的船携带和保有海事

劳工证书和海事劳工合规声明，证书和声明应符合守则中规定的范本。⁵ 在船舶核证之前，船旗国必须检查和核实以下的船员工作和生活条件：

- 最低年龄；
- 体检证书；
- 船员资格；
- 船员就业协议；
- 是否经由有授权的或经过认证的或规范的私人招募和就业服务机构的介绍；
- 工作或休息时间；
- 船舶配员水平；
- 起居舱室；
- 船上娱乐设施；
- 食品和膳食服务；
- 健康和安全以及事故预防措施；
- 船上医疗；
- 船上投诉程序；
- 工资支付。

为帮助成员国履行2006年《海事劳工公约》规定的义务，劳工组织最近颁布了两本手册(劳工组织，2012年a；劳工组织，2012年b)。第一本手册中包括一份关于执行2006年《海事劳工公约》的法律条款范本，旨在为国家立法者提供协助。第二份手册涵盖了船员社会保障问题，介绍了关于这一问题的必要背景和与执行公约相关的实用信息。同样值得强调的是，全球船东组织国际航运公会针对《港口国管制》为船舶运营商颁布了指导(国际航运公会，2013年)。

还应当注意的是，旨在持续审查《公约》的三方专门委员会将于2014年初开会，专门讨论提议的公约守则修正案，以解决船员/船员及其家属因人身死亡、伤害或遭遗弃而索偿的经济保障问题。⁶

2. 2002年《海运旅客及其行李雅典公约》正式生效

2002年《海运旅客及其行李雅典公约议定书》(2002年《雅典公约议定书》)于2013年4月23日实现了获得10国批准的要求,⁷将在一年后于2014年4月23日正式生效。⁸2002年《议定书》修订并更新了1974年《海运旅客及其行李雅典公约》(1974年《雅典公约》),⁹其中建立了包括海运人身伤害或死亡在内的旅客运输方面的责任机制。经2002年《雅典公约议定书》修正的1974年《海运旅客及其行李雅典公约》被称为2002年《海运旅客及其行李雅典公约》(2002年《雅典公约》)。¹⁰

2002年《雅典公约》对责任机制进行了一些重要修订。关键修订部分¹¹如下:

- (a) 关于海上事故,2002年《雅典公约》将1974年《雅典公约》中的过错责任制度修改为严格责任制度(即,碰撞、搁浅、爆炸、火灾以及船舶缺陷),规定只有极少数例外情况属于不可抗力。

因此,承运人对每一旅客的人身伤害或死亡,不论是否有过错,都应承担责任。除非有证据证明事故不是因承运人或其雇员的过错或疏忽造成的,否则对于每一次事故,承运人应赔偿乘客每人最高250,000特别提款权;如果所受损失或损害超出这一限额,承运人应当对超出部分承担责任,最高每人400,000特别提款权。¹²相比之下,根据1974年《雅典公约》的规定,承运人对乘客死亡或人身伤害承担的责任上限为每人46,666特别提款权。2002年《雅典公约》中还包括一项“退出”条款,允许缔约国在承运人受该国法院管辖的情况下,保留或实行更高额度的赔偿责任(或无限责任)。

- (b) 为确保实现索赔诉求,要求承运人投保或取得其他经济担保,以便在乘客死亡或受

到人身伤害的情况下,支付《公约》为承担严格责任规定的赔偿额。对于每一起事故,强制保险或其他经济担保的限额均不应低于每名乘客250,000特别提款权。在适用2002年《雅典公约》的区域内航行的任何客船都必须获得证书,证明自己具有已生效的保险或经济担保;如果没有投保或者取得证书,该船舶将被处以罚金。¹³

- (c) 关于行李灭失或损害,2002年《雅典公约》根据行李的类型(自带进舱行李,车辆及车内携带的行李,以及其他类型的行李)规定了不同类别的承运人赔偿责任。¹⁴

- (d) 2002年《雅典公约》实行提高赔偿额默认接受程序,因此今后可更容易增加赔偿额。¹⁵

2002年《雅典公约》正式生效具有重要意义,它强化了国际旅客赔偿制度,特别是在人身伤害和死亡方面。但是,2002年《雅典公约》有待获得更广泛的通过,国际立法框架仍然错综复杂。在这一背景下,应当注意的是,对于1974年《雅典公约》的缔约国来说,如果其尚未加入2002年《雅典公约议定书》,则1974年《雅典公约》依然生效;¹⁶其中一些缔约国有权排除适用1974年《雅典公约》,而适用本国规定的赔偿额,但乘客和承运人都必须是该国的国民。¹⁷此外,应当注意的是,一些国家虽然没有批准或加入1974年《雅典公约》,但却在国内立法中通过了类似的赔偿机制,而且其赔偿额更高。¹⁸

B. 与减少国际航运温室气体排放有关的法规动态和其他环境问题

1. 减少国际航运温室气体排放和提高能效

2012年《海运述评》报告(贸发会议,2012年a)称,一项重要动态是,通过了一套提高能源效率和减少国际航运温室气体排放的技术和运营措施。¹⁹(海事组织,2011年a,附件19)。

对《防止船污公约》的附件六进行了修正，在其中增补了新的第4章，从而通过了多项新措施，其中引入了针对新船舶的能源效率设计指数(能效设计指数)和针对所有船舶的船舶能效管理计划，新措施于2013年1月1日生效。²⁰ 海事组织2009年《第二次温室气体研究》(海事组织，2009年)认为，技术和运营措施在减少国际航运温室气体排放量方面有巨大潜力。²¹ 在本报告所述期间召开的海事组织海洋环境保护委员会第六十四和第六十五届会议上，与减少国际航运温室气体排放有关的问题始终是委员会的重点工作领域。²² 相关审议和成果的详细情况见下文。

船舶能效

作为对先前通过的四套导则(海事组织，2012年a，附件8-11)的补充，为平稳落实《防止船污公约》附件六第4章规定的关于船舶能效的强制性条例，海洋环境保护委员会第六十四届会议通过了补充准则和统一解释。委员会特别通过了关于计算轴带发电机和轴带电动机的功率的“2012年新船已实现能效设计指数计算方法准则”修正案(海事组织，2012年b，附件8)。委员会还通过了以下指导和解释(海事组织，2012年b，附件7)：

- 关于符合《防止船污公约》附件六第2.23条规定的能效设计指数框架第1、第2和第3阶段的“新船”定义的统一解释；
- 关于《防止船污公约》附件六第2.24条规定的“重大改建”一词的统一解释；
- 关于《防止船污公约》附件六第5.4.4条和第22.1条规定的现有船舶启动船舶能效管理计划的时限的统一解释；
- 关于适用于专业果汁承运人的适当分类的统一解释；
- 关于第2.3节(国际防止空气污染证书补充规定)的统一解释。
- 此外，海洋环境保护委员会：

- 根据海上安全委员会第九十一届会议的共同决定，批准海洋环境保护委员会—海上安全委员会关于确定船舶在恶劣海况下维持可操作性所需最小推进功率的暂行准则的通告草案(海事组织，2012年c，附件2)；
- 批准关于计算典型海况船舶失速系数“fw”的暂行准则(海事组织，2012年c，附件3)；
- 批准“2012年能效设计指数检验和认证准则”修正案²³(海事组织，2012年b，附件9)。

在2013年5月第六十五届会议上，海洋环境保护委员会：

- 批准《防止船污公约》附件六的修正案草案，以期在委员会第六十六届会议上通过。修正案旨在：(a) 将能效设计指数扩大适用于滚装货船(车辆载运船、液化天然气运输船、装备非传统推进系统的游轮客船、滚装货船和滚装客船)；(b) 不适用于非机械推进的船舶，其中包括浮式生产、储存与卸载设施、浮式储存设施和钻机等平台(不论其推进功率)，还包括具备破冰能力的货船(海事组织，2013年c，附件13)。
- 通过修正案对“与能效设计指数共同使用的基准线计算准则”进行更新，包括增加滚装货船(车辆载运船)、滚装货船、滚装客船以及液化天然气载运船(海事组织，2013年c，附件14)；
- 注意到并希望海洋环境保护委员会第六十六届会议上通过“2012年新船已实现能效设计指数计算方法准则”修正案定稿；
- 批准以下修正：对MEPC.1/Circ.795统一解释的修正、对更新《关于船舶能效管理计划要求的通告》的修正、对不适用于浮式生产、储存与卸载设施和浮式储存设施等平台、钻机(不论其功率大小)以及任何其他非机动船舶的修正；
- 通过《2013年确定船舶在恶劣海况下维持可操作性所需最小推进功率的暂行准则》，该准则旨在协助管理机构和公认的组织核实船舶是否根据《防止船污公约》附件六第21.5

条规定的能效设计指数的要求为在恶劣海况下维持可操作性配置了充足的推进功率(海事组织, 2013年c, 附件16);

- 批准《2013年已实现能效设计指数计算和核查方面的创新性能效技术处理准则》, 该准则旨在协助制造商、造船厂、船东、核查人员和其他船舶能效设计指数的相关方来处理已实现能效设计指数计算和核查方面的创新性能效技术, 解决空气润滑、风力推进系统、高温废热回收系统以及光伏发电等系统(海事组织, 2013年d);
- 通过《2013年与适用于装备非传统推进系统的游轮客船的能效设计指数共同使用的基准线计算准则》(海事组织, 2013年c, 附件17);
- 通过《2012年能效设计指数检验和认证准则》修正案(海事组织, 2013年c, 附件18), 以增补海况测量参考因素。

海洋环境保护委员会还核可了一份更新的工作计划, 以继续为不同类型和规模的船舶以及当前的能效设计指数要求未能涵盖的推进系统来制定能效设计指数框架, 并审议《关于船舶在恶劣海况下维持其可操作性所需推进功率的准则》(海事组织, 2013年e, 附件9)。

最后, 应当注意的是, 海洋环境保护委员会决定在议程项目4(“空气污染和能源效率”)下设一个新的分项, 以讨论如何推进技术和运营措施, 提高国际航运的能效; 海洋环境保护委员会第六十六届会议将根据这一议程分项建立一个工作组(海事组织, 2013年c, 第4.136-4.147段)。在讨论了关于从收集数据阶段开始, 采取分阶段办法建立新船舶和现有船舶已实现能效标准的修正提案之后, 委员会才做出这一决定。²⁴

技术合作与技术转让

2011年7月通过的《防止船污公约》附件六第4章的规则23为“促进与改善船舶能效有关的技

术合作与技术转让”。根据规则23, 管理当局必须与海事组织及其他国际机构合作, 直接或通过海事组织适当促进并为申请技术援助的国家(特别是发展中国家)提供支助。该规则还要求各国管理当局彼此积极配合, 在不违背国内法律、法规和政策的前提下, “在执行各项措施满足[《防止船污公约》附件六]第4章的要求方面, 促进技术开发和对申请技术援助的国家的技术转让与信息交换”。

在通过第4章时, 海洋环境保护委员会同意制定一项与执行规则23和其他能效措施相关的决议。经过多个工作会议长时间审议, 这项工作已经完成, 海洋环境保护委员会第六十五届会议期间通过了关于“促进和改善与船舶能效有关的技术合作与技术转让”的第MEPC.229(65)号决议(海事组织, 2013年c, 附件4)。该决议在前言部分提到了海事组织的不歧视和不再给予优惠待遇的原则,²⁵ 以及《气候公约》及其《京都议定书》规定的共同但有区别的责任原则和各自的能力。²⁶

决议要求海事组织通过各项方案为成员国提供技术援助, 特别是促进关于向发展中国家转让能效技术的合作, 并进一步寻找能力建设资金来源, 为申请技术援助的国家, 尤其是发展中国家提供支助。²⁷

决议还敦促成员国根据各自的能力和国内法律、法规与政策, “特别是促进为发展中国家提供支助……包括但不限于以下方面:

1. 转让船舶能效技术;
2. 研发如何提高船舶能效;
3. 培训人员以有效落实和执行《防止船污公约》附件六第4章的各项规则;
4. 改善船舶能效方面的信息交流和技术合作。”

关于技术合作和能力建设，还应当注意的是，海事组织综合技术合作方案和韩国国际协力团最近达成了关于“东亚国家加强能力建设解决船舶温室气体排放”的项目实施协议。根据该协议，已经为提高船运能效的能力建设活动制作了综合性一揽子培训材料。此外，还在保加利亚、印度尼西亚、马来西亚、菲律宾、大韩民国、泰国、乌拉圭和越南等国开办了一系列能力建设讲习班和培训课程，海事组织正从全球环境基金等资金来源寻求额外供资，以扩大这些活动的规模。²⁸

市场措施及相关事项

尽管船舶燃油效率得到了改善，但预计海运产生的温室气体排放在未来几十年里将快速增加。为解决这一问题，提出运用减少国际航运温室气体排放的市场措施²⁹来补充目前已采用的技术和运营措施。在海事组织的主持下，多年来一直在讨论关于可能的市场措施的各种提议，尽管如此，但该问题仍然是海洋环境保护委员会的议程中最具争议的问题之一。³⁰

在关于市场措施的争论中，海事组织的主要关注的问题之一是，这些措施对发展中国家，特别是偏远经济体有什么影响。在此背景下，最近的一项研究值得一提(气候战略等，2013年)，该研究量化了市场措施对10个个案研究经济体以及全球经济的影响。³¹根据该研究报告，之所以选择这些个案研究经济体，原因是预计它们将由于偏远程度或对国际航空或海运的依赖程度而受到相对较大的影响。该报告的关键研究成果如下(仅作参考)：

(1) 这项研究认为市场措施对发展中国家和全球的国际航运和航空的经济影响很小。大部分个案研究国家的国内总产值减少平均不到0.01%，只有少数减少不到0.2%。提高收入的市场措施带来的影响较大。

(2) 这项研究认为2015-2025年借助市场措施实现的二氧化碳削减量和确定性彼此相当，但通过项目排放削减(抵消)措施减少排放最为显著。从长期来看，燃料效率创新可以减少航运部门内的排放削减成本，可能会更显著地减少该部门内的二氧化碳相关排放。

(3) 在大多数个案中，航空市场措施的经济影响大，实施海运方案的经济影响小。航空对旅游业的影响更大，海运对涨价不太敏感，碳密集度较低。

(4) 旅游业和贸易依赖程度较高的国家受到的经济影响可能更大。其中一些小岛屿发展中国家还很容易受到气候变化的影响。

(5) 可以避免不希望出现的经济影响。但是，由于影响因素在各国之间各有不同，可适用的措施也不同。为解决相关影响，反倒是可以结合各项适当的措施。可以考虑免税、一次性退税、投资提高基础设施效率和投资开发效率更高的船舶和飞机。

海事组织关于市场措施的讨论已经持续数年，但进展缓慢。在海洋环境保护委员会第六十四届会议上，提交了一些修订和更新后的提案。但是，由于时间有限，委员会同意将相关的详细讨论推迟到第六十五届会议。此外，其中一份提案的共同提案国³²(海事组织，2012年d)建议，应当优先重点考虑制定一份海洋环境保护委员会的决议，以确保发达国家为发展中国家落实船舶能效规则提供金融、技术和能力建设支助。并因此认为所有关于市场措施的进一步决定都必须等待该决议通过之后，而且今后审议市场措施时必须充分考虑到这些措施对发展中国家的潜在影响。因此，在该决议通过之前，海洋环境保护委员会第六十五届会议同意将关于市场措施和相关问题的讨论推迟到今后的会议。³³

更新国际航运温室气体排放估值

海洋环境保护委员会在第六十三届会议注意到, 国际航运排放估值和预测值存在不确定性, 并同意应当进一步开展工作, 为委员会提供可靠和最新的决策依据。海洋环境保护委员会第六十四届会议审议了海事组织秘书处编制的关于更新国际航运温室气体排放估值的必要性的概要文件(海事组织, 2012年e)。该文件强调, 由于2009年《第二次温室气体研究》(海事组织, 2009年)没有将2008年以来的全球经济滑坡考虑在内, 因此有必要更新温室气体目录。³⁴ 此外, 自2009年《第二次温室气体研究》公布以来开展的的分析工作、自动识别系统分析获得的信息以及其他来源的船舶活动数据都表明, 可能有必要重新考虑当时使用的一些假设。该文件提议, 应当运用2009年《第二次温室气体研究》制定的方法进行更新, 并以现有关于船队构成和规模的数据以及其他专门的船舶技术数据为依据。目录中将包括从事国际运输的100总吨及以上船舶的当前温室气体排放量和相关物质排放量。

在审议海事组织秘书处的文件时, 海洋环境保护委员会的报告(海事组织, 2012年b)明确注意到各个代表团提出的以下意见:

- 对国际航运温室气体排放估值进行更新时, 必须采取公平、公开和透明的方式, 并且应与《气候公约》的科学和技术咨询附属机构(其议程中包括审议国际航空和海运燃料使用所致排放量的具体项目)开展协作, 并且这项工作应当考虑到政府间气候变化问题小组制定的研究方法;
- 有必要进一步审议, 以确保这些估值与其他国际组织的估值有关, 确保在科学、公平和均衡的基础上开展这项工作, 并确定这项工作的承担者, 以及数据使用方式和将要采用的方法;
- 迫切需要关于船舶实际燃料消耗量的资料, 并因此强调自下而上(船舶活动)的温室气体排放估值办法和过去使用的自上而下的分析都是必要的;
- 监测和报告数据同样非常重要。³⁵

继2013年初的专家讲习班开展进一步讨论之后,³⁶ 海洋环境保护委员会第六十五届会议批准了《温室气体研究更新》的职权范围,³⁷ 并同意:(a)《研究更新》应当侧重于全球目录(如职权范围第1.3段所列), 在资源允许的情况下, 还应当包括未来排放量假设(如职权范围引言部分和第1.10段所列); (b) 主要侧重点应当是更新国际航运二氧化碳排放估值进行更新, 如果资源充足, 还应当估算已在2009年《第二次温室气体研究》中估值的相同物质的排放量; (c) 应当成立一个地理分布均衡、公平代表发展中国家和发达国家并且规模便于管理的指导委员会。³⁸ 《研究更新》的最终报告预计将于2014年3月提交海洋环境保护委员会第六十六届会议。

世贸组织相关问题

关于国际航运可能的市场措施问题, 海洋环境保护委员会第六十四届会议上审议了一份认为市场措施与世贸组织规则不一致的呈文³⁹ (海事组织, 2012年f)。该文件还认为, 船舶温室气体排放工作组第三次闭会期间会议的结论——市场措施原则上符合与世贸组织的规则——并不成熟, 因为大多数的市场措施提议并未得到充足的阐述来支持这一结论。

应海事组织理事会的请求, 世贸组织将对上述文件作出评论, 世贸组织秘书处(海事组织, 2013年h)海洋环境保护委员会第六十五届会议期间注意到相关的反应。世贸组织秘书处在其答复中表示, 它无权解释世贸组织的规则, 因为这是世贸组织成员的专属特权。不过, 世贸组织秘书处编写了一份中立文件, 其中列出了与海事组织正在审议的各类市场措施最为相关的世贸组织规定。⁴⁰

《联合国气候变化框架公约》相关事项

关于《气候公约》相关事项, 海洋环境保护委员会第六十四届和第六十五届会议都注意到若干文件。⁴¹ 委员会还注意到载于海事组织的附

件11(2012年b)和附件20(2013年c)的最新状况报告,报告是气候公约秘书处编写的,涉及一般谈判特别是船用燃料谈判的当前状况。

2. 船源污染和环境保护

(a) 经2010年《议定书》修正的1996年《国际海上运载有害和有毒物质造成损害的责任和赔偿公约》的相关进展

值得回顾的是,贸发会议秘书处在2012年发布了一份报告,重点关注船舶造成的石油污染。报告题为“船源油污染的责任和赔偿:油轮油污损害问题国际法律框架概览”(贸发会议,2012年b),编写该报告旨在协助决策者,特别是发展中国家的决策者,了解复杂的国际法律框架和评估加入有关国际法律文书的利弊。⁴² 该报告指出,加入《有害物质公约》可为一些容易受油轮造成的石油污染侵害的沿海发展中国家提供巨大惠益。

虽然报告侧重于油轮油污的国际责任和赔偿框架,也即国际油污赔偿基金制度,⁴³但也强调了涵盖其他类型船源污染的两项重要相关国际公约的一些关键特征。这两项国际公约是:2001年《国际油舱油污损害民事责任公约》(2001年《油舱公约》),⁴⁴它对油轮以外的各种船舶燃油泄漏事件的责任和赔偿问题作了规定;1996年《国际海上运载有害和有毒物质造成损害的责任和赔偿公约》(1996年《有害物质公约》),其中规定了与运载各种有害和有毒物质有关的责任和赔偿。2010年4月通过了一项修正1996年《有害物质公约》的《议定书》,旨在解决妨碍许多国家批准该公约的各种实际问题。⁴⁵

虽然2001年《油舱公约》已在国际上生效,但经2010年《议定书》修正的1996年《有害物质公约》(2010年《有害物质公约》)并未吸引到

生效所需的加入数量。因此,目前没有已生效的运载有害和有毒物质相关责任和赔偿国际制度。鉴于涉及运载化学品和其他有害和有毒货物的事故有可能污染沿海,并可能造成人员伤亡,这一问题令人关切。

1996年《有害物质公约》以国际油污赔偿基金制度为模型,建立了在发生化学品等有害有毒物质污染事故时的两级赔偿制度。第一级赔偿制度规定了船东的责任,以强制保险作为后盾。第二级赔偿制度规定由一项基金提供赔偿,该基金的资金来自有害有毒货物收货人的摊款,在船东的保险未覆盖特定有害有毒物质事故、或不足以支付索赔时适用。

批准1996年《有害物质公约》的主要障碍之一涉及《公约》的一项重要规定,根据这项规定,必须就各国收到的“摊款货物”也即有害有毒物质提交报告。其他障碍似乎涉及建立包装货物报告制度以及难以强制非缔约国对根据《公约》设立的液化天然气账户支付摊款。修正1996年《有害物质公约》的2010年《议定书》解决了这些问题,因此被视为是在加强船源污染国际责任框架方面的重大进展。2010年《有害有毒物质议定书》自2010年11月1日至2011年10月31日开放供签署,此后开放供加入。

虽然迄今为止还没有国家加入该《议定书》,但应该指出的是,在2012年底由海事组织与国际油污赔偿基金合作举办的一次关于有害有毒物质报告问题的研讨会上,来自29个国家的代表商定了一套报告2010年《有害物质公约》规定的摊款货物的准则(海事组织,2013年j)。⁴⁶这套准则旨在协助各国加入或批准《公约》,海事组织法律委员会第一百届会议于2013年4月核可了该准则。法律委员会同时提出以下意见:

- 准则是多个成员国和观察员共同努力的成果;
- 统一实施《公约》是头等大事, 准则能够协助这一进程;
- 准则不具有约束力, 仅旨在便利2010年《有害有毒物质议定书》的执行和生效, 特别是便利成员国在批准或加入《有害有毒物质议定书》时向海事组织秘书长提交摊款货物报告;
- 准则中提出的解决方案不得排除执行国使用《有害有毒物质议定书》中规定的其他方案。⁴⁷

希望国际社会继续共同努力, 促进2010年《有害物质公约》生效并最终获得成功, 从而填补重大监管空白。

(b) 与近岸石油勘探和开采造成跨界污染损害有关的责任与赔偿问题

法律委员会第一百届会议注意到2012年11月在巴厘举行的关于近岸石油勘探和开采活动造成跨界油污损害的责任与赔偿制度的第二次国际会议的成果(海事组织, 2013年k), 以及呈交的一份文件, 其中载有多项指导原则, 涉及关于近岸石油勘探和开采活动造成跨界污染损害相关责任与赔偿的双边/区域示范协议或安排(海事组织, 2013年l)。

委员会回顾其之前决定进一步分析与近岸石油勘探和开采造成跨界污染损害有关的责任与赔偿问题, 以期制定指导意见, 协助有意寻求订立双边或区域协议的国家。⁴⁸ 委员会同意, 应当向需要在订立双边和多边协议方面获得指导的成员国提供援助。邀请成员国向秘书处提供相关立法的样本, 特别是现有双边和区域协议的样本。⁴⁹

(c) 国际海事组织的其他动态

海洋环境保护委员会第六十四届和第六十五届会议批准了多项修正案草案, 并通过了与《防止船污公约》附件六的规则13(涉及氮氧化物)、2008年《氮氧化物技术守则》和执行修正后的《防止船污公约》附件五“防止船舶产生的垃圾污染”有关的准则。委员会还通过了两套准则, 它们与先前通过的四套准则一起, 共同构成了2009年《香港国际安全和无害环境拆船公约》(《香港公约》)中提及的全部准则。海洋环境保护委员会还初步并最终批准了多项使用活性物质的压载水管理系统, 批准了便利2004年《国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》平稳执行的一份决议草案, 并发布了若干关于压载水管理的通函。下文更加详细地概述了相关问题。

(一) 船舶产生的空气污染

除了努力减少国际航运产生的碳排放, 海事组织还致力于制定法规, 以减少燃烧燃油所产生的其他有毒物质, 特别是硫氧化物和氮氧化物。这些物质是船舶产生空气污染的重大原因, 被收录进《防止船污公约》附件六。⁵⁰ 附件六于2008年修正, 以实行更加严格的排放控制措施。⁵¹

硫氧化物排放

2012年《海运述评》称, 2012年1月1日起生效的《防止船污公约》附件六规定了海上船用燃料硫氧化物减排阈值, 将全球硫上限从4.5%(45,000ppm)减少到3.5%(35,000ppm)。自2020年起, 全球硫上限将进一步减少到0.50%(5,000ppm)(须在2018年接受可行性审查)。⁵² 附件六还载有关于允许设立特殊的硫氧化物排放控制区并在该区域适用甚至更加严格的硫排放控制措施的规定。⁵³ 自2010年7月1日起, 这些排放控制区的船用燃料硫氧化物阈值为1%(此前为1.5%); 自2015年1月1日起, 在这些区域运营的船舶必须使用硫阈值不超过0.1%的燃料。此外, 船舶必须有废气清洁系统,⁵⁴ 或使用限制硫氧化物排放的任何其他技术方法。

欧盟最近修订了其燃料低硫指令，其中大致包括了《防止船污公约》附件六的各项条款。根据新的指令，2014年12月31日之前，在指定的硫氧化物排放控制区使用的船用燃料的硫含量阈值为1%，2015年1月1日起为0.1%。此外，到2020年，海事组织规定的0.5%的硫含量阈值将成为欧盟成员国水域的强制性要求。⁵⁵ 在指令中纳入这一确定的生效日期(2020年)引起了可能对与海事组织的条款不一致的关切，后者规定该生效日期应取决于2018年可行性研究的结果(Platts, 2012年)。

正如上一期《海运述评》所述，航运业虽然支持2008年的修正案，但对这些要求的某些执行方面表示担心，特别是，合标低硫燃油的供应是否能满足新的需求(MarineLink.com, 2012年)。

海洋环境保护委员会第六十四届会议讨论了与审查能否获得符合标准的低硫燃料来满足《防止船污公约》附件六的规则14中规定的船舶硫氧化物排放要求有关的提案(海事组织, 2012年i; ⁵⁶ 海事组织, 2012年j ⁵⁷)。

一些代表团承认，2020年合标燃油供应评估初步研究能为产业提供进一步的资料，应当尽早确认确保合标燃油供应需要采取的行动。其他代表团表示认为，该初步研究不能增加合标燃油供应方面的确定性，因为燃油硫氧化物阈值之间的差异还有待研究，而且符合硫氧化物排放控制区标准的燃油只在专门的地理位置使用。这些代表团还认为，文书组已经制定的评估方法中载有已经证明有效的模式，无需重新验证。海洋环境保护委员会同意在今后的会议上再次讨论这一事项，并邀请大家向2014年第六十六届会议提交相关文件。

海洋环境保护委员会还注意到，根据对全世界海上船舶使用的船用燃油硫含量平均值的监测，2011年，全世界残渣燃料油的平均硫含量为2.65%，馏分燃油的平均硫含量为0.14%(海事组织, 2012年k)。

氮氧化物排放

除了硫氧化物，船舶发动机排放的通式氮氧化物有害化合物的水平升高，产生了各种不利影响，包括在大气中形成温室气体和破坏呼吸道健康。海事组织已经商定逐步减少船舶发动机产生的氮氧化物排放。对于在排放控制区运营的船舶，⁵⁸ 将对2016年1月1日或之后建造的船舶适用最严格的控制措施。此类船舶的氮氧化物排放必须低于“tier III”排放限值。对于在此类区域以外运营的船舶，适用tier II控制措施。⁵⁹ 对于氮氧化物，必须进行重大调整才能确保符合tier III的要求，这一点与硫氧化物不同(尽管也要付出一些代价，但只要转而使用低硫燃油或安装硫氧化物废气洗涤系统就能相当简单地实现减排)。

根据文书组向海洋环境保护委员会第六十五届会议提交的技术可用性报告(海事组织, 2013年m)，已查明可用于实现tier III 氮氧化物排放限值的技术包括：

- 选择性催化还原；
- 废气再循环；
- 使用双燃料或替代燃料安排的液化天然气运输船；
- 其他技术：直接喷水技术；湿空气动力系统、洗涤塔、清水洗涤塔；可变气门正时和气门升程；以二甲醚为替代燃料。

但是，文书组的成员普遍认为，作为适用于绝大多数船用发动机和船舶应用的单一减排战略，选择性催化还原能实现tier III限值。它是一种能减少氮氧化物排放的减排方法，采用后处理技术使用催化剂实现氮氧化物化学减排。一些船用发动机制造商已经在销售基于选择性催化还原方法的符合tier III标准的选择性催化还原发动机(海事组织, 2013年m)。

在第六十五届会议上，海洋环境保护委员会：

- 审议并同意提议的对《防止船污公约》附件六关于氮氧化物的规则13的修正案草案，以便修改在排放控制区实行tier III标准的日期，将当前的生效日期2016年1月1日推迟至

2021年1月1日。海洋环境保护委员会2014年第六十六届会议将传发该修正案草案供审议;

- 批准并希望后续通过2008年《氮氧化物技术守则》修正案草案, 其中涉及使用双燃油发动机的问题(海事组织, 2013年c, 附件7);
- 通过关于更换不完全相同发动机无须符合tier III排放限值的准则(海事组织, 2013年c, 附件8);
- 通过一项统一解释以补充国际防止空气污染证书, 涉及“替代或附加”适用氮氧化物tier标准的发动机的“时间”(海事组织, 2013年c, 附件9)。

(二) 港口接收设施和垃圾管理

船舶垃圾与石油或化学品一样都会危及海洋生物。正如之前各期《海运述评》所述, 《防止船污公约》附件五“预防船舶垃圾污染”的修正案于2013年1月1日生效(海事组织, 2011年a, 附件13)。修订后的附件五禁止所有垃圾排放入海, 除非另有规定。⁶⁰ 此外, 还通过了协助执行修订后的《防止船污公约》附件五的准则。

在第六十五届会议上, 海洋环境保护委员会通过了“2012年《防止船污公约》附件五执行导则”修正案, 其中涉及船舶在正常运营、维护或升级过程中产生的电子废弃物, 例如电子卡、小配件、计算机和打印机墨盒(海事组织, 2013年c, 附件28)。海洋环境保护委员会还批准了修改《防止船污公约》附件五规定的“垃圾记录簿”格式的草案, 以更新垃圾排放记录, 海洋环境保护委员会已传发该草案, 以期在第六十六届会议上通过(海事组织, 2013年c, 附件27), 此外, 委员会还传发了关于建立港口设施接收《防止船污公约》附件五认定有害海洋环境的货物的通知(海事组织, 2013年n)。⁶¹

(三) 船舶回收

海洋环境保护委员会第六十四届会议通过了以下文件:

- “2012年《香港公约》⁶² 船舶检验和发证导则”(海事组织, 2012年b, 附件2);
- “2012年《香港公约》船舶检查导则”(海事组织, 2012年b, 附件3)。

这两套导则, 连同之前通过的四套导则⁶³, 完成了《香港公约》的案文中提到的所有导则的制定工作。这些导则旨在协助船舶回收设施和船舶公司自发进行改善, 以达到《香港公约》的要求, 该《公约》于2009年5月通过, 但尚未生效。⁶⁴

闭会期间文书组在海洋环境保护委员会第六十五届会议期间再次成立,⁶⁵ 并在其指导下最终确定了适用于有害材料清单将要载列的有害物质的阈值和豁免, 并修订了《2011年有害材料清单制定准则》。文书组将向海洋环境保护委员会第六十六届会议报告其审议结果。

(四) 压载水管理

2004年2月, 海事组织主持通过了《国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》, 以防止、最大程度地减少和最终消除因船舶压载水将有害水生物从一个区域携带到另一个区域而给环境、人类健康、财产和资源带来的风险。⁶⁶ 委员会敦促尚未批准该《公约》的国家尽早抓住机会予以批准。

海洋环境保护的科学方面联合专家组的压载水工作小组在2012年和2013年初举行了第二十一次至第二十五次会议, 在审议了这些会议的报告之后,⁶⁷ 海洋环境保护委员会在其第六十四届和第六十五届会议期间基本批准8个压载水管理系统, 并最终批准6个使用活性物质的系统。⁶⁸

海洋环境保护委员会第六十五届会议批准了关于适用《国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》的规则B-3以便利和促进公约平稳执行的大会决议草案(海事组织, 2013年c, 附件3), 该草案将提交海事组织大会第二十八届会议⁶⁹ 批准。该决议草案建议, 对于在《国际船

舶压载水及沉积物控制和管理公约》生效之前建造的船舶，在其于《公约》生效之日起首次换证检验之前，无须遵守规则D-2(压载水性能标准)。决议草案旨在适用规则D-1(压载水置换标准)和规则D-2(压载水性能标准)的实际执行时间表，以便在《公约》生效之际，澄清与适用规则B-3有关的不确定因素。

海洋环境保护委员会还批准了：

- 关于澄清“重大改建”的压载水管理通知；
- 关于压载水取样和分析试用指南的压载水管理通知；
- 对海洋环境保护委员会报告关于压载水管理系统类型审批相关信息的决议的修正案(海事组织，2013年c，附件1)；
- 关于压载水管理系统类型审批流程主管机关指南修正案的压载水管理通知；
- 关于近海供应船压载水管理方案的压载水管理通知。⁷⁰

关键动态概述

如上文中的法规动态概述所示，在述评年度内通过了若干监管措施，旨在加强与船舶空气污染、港口接待设施和垃圾处理有关的法律框架。此外，已经制订了多套不同的指导方针，以期促进广泛通过2010年《国际海上运载有害和有毒物质造成损害的责任和赔偿公约》和关于船舶回收的2009年《香港公约》获得广泛通过；涉及落实2004年《国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》的技术事项也取得了进展。在减少国际航运温室气体排放方面，技术和运营措施取得了重大进展。因此，为确保顺利实施《防止船污公约》附件六第4章规定的新的强制性船舶能效规则，通过了若干导则和统一解释；已经安排讨论扩大国际航运能效的进一步技术和运营措施，该讨论构成海洋环境保护委员会关于空气污染和能效的讨论的一部分。此外，已经启动一项研究，以提供到2014

年春季国际航运温室气体排放最新估值。特别值得强调的还包括，通过了一项决议，以促进与提高船舶能效有关的技术合作和技术转让。从发展中国的角度来看，这个问题与它们尤为切实相关，这项决议获得通过代表着向确保所有国家获得和受益于船舶能效技术迈出了重要的一步。

C. 影响运输的其他法律和法规动态

本节重点讨论海上保安和安全领域的一些关键问题，从事国际贸易和运输的各方可能对这些特别感兴趣。这其中包括与海运和供应链安全有关的一些发展动态以及与海盗相关的一些问题。由于篇幅有限，此处不会广泛讨论海盗问题，不过海盗问题是秘书处编写的一份单独报告的主题。

1. 海运和供应链安全

出现了一些与现有海运和供应链安全标准有关的动态，并已在世界海关组织(海关组织)、海事组织和国际标准化组织(标准化组织)等国际组织的主持下获得通过，在欧洲联盟(欧盟)和美国也出现了相关动态，欧盟和美国是许多发展中国家的重要贸易伙伴。

(a) 世界海关组织《全球贸易安全与便利标准框架》

如之前的各期《海运述评》所述，世界海关组织2005年通过了《全球贸易安全与便利标准框架》(《标准框架》)，⁷¹ 目的是制定一个全球供应链框架。《标准框架》提供了一套标准和原则，各国海关当局必须将它们作为最低标准和原则加以采纳。这些标准见于两个支柱——支柱1：海关至海关网络安排；支柱2：海关—企业伙伴关系。⁷²

多年来,《标准框架》作为一份动态文件不断得到更新和发展,旨在在贸易便利化与控制措施之间实现平衡,同时确保全球供应链安全。它在国际上获得普遍认可,是海关和运营商的重要参考点。⁷³

2010年6月,世界海关组织发布了《全球贸易安全与便利标准框架》一揽子文件,其中汇集了支持执行《标准框架》的世界海关组织所有文书和导则。⁷⁴ 作为每年更新内容的一部分,2012年版的《标准框架》新增了第5部分,涉及边境协调管理的新增第5部分,以及第6部分,涉及贸易连续性和复苏。因此,关于互认的案文被移到新增的第7部分;涉及特许经营者的条件、要求和益处的案文被移到新增的附件三,海关合作理事会关于《标准框架》的决议的案文被移到新增的附件四。此外,还编制了新的附件一,其中载有多项定义,包含关于“高风险货物”的定义。⁷⁵

特许经营者是《标准框架》的一个重要特征,⁷⁶ 它们是各国海关当局认定符合世界海关组织安全标准或相当的供应链安全标准的私营方。特许经营者必须符合房地物理安全、隐藏式摄像头监视、特定人员配置和招聘政策方面的特殊要求。作为回报,特许经营者一般会获得贸易便利化的好处,如更快的货物通关速度和较少的货物物理检查。近年来,特许经营者的一些相互承认协议⁷⁷ 已被海关当局采纳——通常是在双边基础上。不过还是希望这些互认协议能在适当的时候形成次区域和区域层面的多边协定的基础。⁷⁸ 截至2013年6月30日,在52个国家确立了26个特许经营者方案,⁷⁹ 另有7个国家计划在不久的将来确立此种方案。⁸⁰

根据海关组织的“哥伦布计划”提供的能力建设援助始终是《标准框架》执行战略的重要组成部分。海关组织秘书处内部成立的海关和私营部门工作机构为执行工作提供进一步支助,并开展了密切合作,以便在不断变化的贸易环境下保持《标准框架》的相关性。⁸¹

(b) 欧洲联盟和美国的发展动态

对于许多发展中国家来说,与欧盟和美国之间的贸易始终特别重要。因此,也有必要在此提及海运和供应链安全领域的某些发展动态。

在欧盟方面,之前各期的《海运述评》曾介绍过《共同体海关法保安修正案》(欧盟第648/2005号条例及其实施规定),该修正案旨在通过海关监管所有出入欧盟海关辖区的货物来确保同等的保护。⁸² 这些变化有一部分涉及制定海关风险管理共同规则,包括制定关于根据电子提交的货物信息进行提前到达/离港安全风险分析的通用规范。从2011年1月1日起,提前电子申报相关保安数据不再是一个可选项,而是成为贸易商的一项义务;在货物到达欧盟关境前,必须预先把有关的保安数据提交海关。如果没有预先发送该数据,则货物需在抵达边境后立即申报,可能会延迟托运货物在边境的清关,这要取决于安全风险分析的结果。⁸³

《海关法安全修正案》还引入了一个复杂的通用《海关风险管理框架》,其中涵盖了详细的通用风险规范和标准。在这一背景下,欧盟委托进行一项研究,以评估欧盟风险分析和目标确定能力的现有优缺点,并评估一些潜在的改进方案(PricewaterhouseCoopers, 2012年)。⁸⁴ 研究得出结论称,需要对一些问题采取紧急行动,例如数据质量、供应链建模以及已适用方法的某些方面。

随后,2013年1月,欧盟委员会通过了“海关风险管理和供应链保安问题通报”(欧盟,2013年)。该通报将欧盟目前的货物风险评估战略描述为“不充分”,并声称“有必要采取新的欧盟风险管理办法”。⁸⁵ 它制定了一份战略,使海关能够更好地处理与国际供应链中交易的货物有关的风险,并建议采取一些关键行动。⁸⁶ 在上述通报(其中概述了欧盟的办法)获得通过之后,行业协会对欧盟当前的货物预保安制度的复杂性表示担忧,并关切地表示,单一、统一的欧盟海关制度从近期来看可能不是一个切

实的选择。⁸⁷ 在向欧洲议会和欧洲理事会呈交的一份联合文件中(国际航空运输协会等, 2013年), 一些主要承运人和货运代理贸易协会提请大家注意一些仍然有待欧盟正在开展的讨论予以澄清和确定的问题。其中包括有必要界定和确认适当的货物预风险评估所要求的补充数据要素、此类数据的提交人以及数据提交系统和提交时间。

《海关法安全修正案》的一部分变化涉及引入关于特许经营者的规定。特许经营者是一种授予可信商人的地位, 可带来贸易便利化措施方面的好处。在这方面, 值得一提的还有后续的一些相关动态, 例如建议运营商在呈交特许经营者认证申请时提交自评答卷,⁸⁸ 以及印发自评问卷修订本,⁸⁹ 以保证在所有欧盟成员国实行统一办法。

欧盟通过与包括主要贸易伙伴在内的第三国签署协定来实现特许经营者协议互认,⁹⁰ 在这方面值得一提的是, 欧盟和美国于2012年5月4日达成一项决定, 相互承认对方的“安全交易商”方案, 也即欧盟的特许经营者方案和美国的海关—商贸反恐伙伴⁹¹ 方案(欧盟—美国联合委员会), 截至2013年1月31日, 该决定已得到全面实施。该决定是互认协议的最终阶段, 能让安全交易商获得各种好处, 如较低的风险等级和较少的货物运输海关检查(美国海关及边境保护局, 2013年)。

还应当指出的是, 美国海关及边境保护局最近宣布, 作为其“受信任贸易商方案”的一部分, 正计划加入海关—商贸反恐伙伴和进口商自评程序。这是为了让美国海关及边境保护局能够提供更多激励措施鼓励低风险伙伴参与贸易, 同时从伙伴方案内部增加的供应链效率及贸易合规中受益。一些参与者成为先行者, 计划于2013财政年的年底开始实施该方案第一阶段。⁹²

(c) 国际海事组织

(一) 加强海上保安的措施

海事组织海事安全委员会、法律委员会和便利运输委员会都将包括海盗问题在内的海上保安问题视为其议程的一部分。在这方面, 过去一年里, 这些委员会最近的会议上出现的某些动态值得注意, 其中涉及有效执行《国际海上人命安全公约》第XI-2章、《国际船舶和港口设施保安规则》、打击海盗和持械抢劫、在船上配置私人承包的武装安保人员的相关要求、以及在出现大规模紧急状况时促进海上贸易复苏。

海事安全委员会

海事安全委员会第九十一届会议⁹³ 注意到一些缔约国政府履行《国际海上人命安全公约》的规则XI-2/13规定的信息沟通义务。因此, 委员会敦促这些政府审查其在全球综合航运信息系统里的信息, 并作出必要更新; 在这一背景下, 委员会还注意到秘书处希望审查和加强该模块作为信息来源的利用率和价值。海事安全委员会还注意到海事组织《海上保安指南与国际船舶和港口设施保安规则》(海事组织, 出售品编号: IA116E; ISBN:978-92-801-1544-4) 目前有英文和法文版本, 预计2013年将提供西班牙文版本, 有必要继续这一进程(海事组织, 2012年I)。

海事安全委员会还审议了关于海盗和武装劫持船舶的最新统计数据(海事组织, 2012年m), 并注意到, 西印度洋的海盗袭击呈现令人鼓励的下降趋势。但是, 委员会注意到, 还有许多无辜的船员在索马里成为人质, 其中一些人被劫持两年以上。此外, 一个主要的关切是, 几内亚湾的海盗和武装劫持船舶事件增多, 并且袭击事件的暴力程度也增加了(海事组织, 2012年n, 第59-62页)。

海事安全委员会第九十二届会议⁹⁴ 注意到2012年刚刚发布了一份海盗问题人力成本研究报告(Ocean Beyond Piracy, 2013年)。在提到几内亚湾的海盗和武装劫持船舶问题时, 委员会欢迎中部非洲国家经济共同体、西非国家经济共同体和几内亚湾委员会根据联合国安全理事会第2018 (2011)号和第2039 (2012)号决议提出区域倡议, 该倡议旨在制定关于打击海盗、武装抢劫船舶和其他海上非法活动的《行为守则》。该《行为守则》补充了海事组织和中西部非洲海事组织于2006年启动的一体化海岸警卫职能网项目和非洲联盟2050年一体化海事战略, 并于2013年3月在贝宁科托努举行的部长级会议上获得通过。该《行为守则》在13位西非和中非国家元首出席的雅温得会议上获得正式通过, 并于2013年6月25日开放供签署。⁹⁵

根据这项新的《行为守则》, 签字方应致力于尽最大可能开展合作, 防止和打击海盗和武装抢劫船舶行为、海上跨国有组织犯罪、海上恐怖主义以及非法、未报告或无管制捕鱼和其他海上非法活动, 以期:

- 共享和报告相关信息;
- 阻止涉嫌在海上从事此类非法活动的船舶和/或飞机;
- 确保逮捕和起诉实施或企图实施非法海上活动的人员;
- 确保适当照顾、对待和遣返受到海上非法行为尤其是暴力行为侵害的船员、渔民、其他船上人员和旅客。⁹⁶

关于索马里近海海域的海盗和武装抢劫船舶问题, 委员会指出, 尽管亚丁湾和西印度洋的海盗袭击数量显著减少, 它仍然是一个重大威胁, 没有任何理由放松(海事组织, 2013年o, 第63页)。

法律委员会

法律委员会第一百届会议⁹⁷ 收到一份文件(海事组织, 2013年p), ⁹⁸ 该文件回应了委员会早些时候向海事组织提出的请求, 也即请海事组织联系在那些区域直接打击海盗和武装抢劫的机构(主要是欧盟索马里海上力量、北大西洋公约组织(北约)和联合国毒品和犯罪问题办公室), 以了解被捕并移交上岸接受进一步调查的海盗的人数。对上述文件和对它的书面评论, 表示了以下意见:

- 在确认与打击海盗有关的问题方面保持透明度有益于所有参与打击海盗或受到这一罪行影响的各方;
- 委员会还远未实现在获取所需信息方面的目标, 由于目前仅从联合国毒品和犯罪问题办公室了解到被捕并移交上岸接受进一步调查的海盗的人数, 以及已确认的打击海盗方面的困难;
- 在参加2013年4月召开的第2工作组海盗问题会议的成员国提供报告之后, 需要更新联合国毒品和犯罪问题办公室在第LEG 100/6/1号文件中提供的与在其他国家监禁的海盗嫌疑人/已定罪海盗有关的信息;
- 成员国和具有海事组织咨商地位的组织应当分享在解决打击海盗相关问题方面的经验, 并应向海事组织提供相关信息;
- 海事组织是联合国系统内负责协调更广泛的国际社会打击海盗的主要论坛;
- 数据库中必须包括那些其国家法不允许在其领海内使用私营承包的船上武装保安人员的国家。⁹⁹

关于最后一点, 传发了一份载有调查问卷的通知,¹⁰⁰ 以了解港口国和沿海国对在船上部署私营承包的船上武装保安人员的要求(海事组织, 2011年b), 其中包括与使用私营承包的船上武装保安人员、枪支和安保相关装备有关的国家法律信息。

还介绍了另一份文件，其中载有海盗问题相关法院判决数据库，该数据库是联合国区域间犯罪和司法研究所(犯罪司法所)建立的(海事组织，2013年r)。¹⁰¹ 犯罪司法所还提供了从其开展的海盗问题分析中获得的统计数字，其中包括海盗的平均年龄、来源地或宗族、职业、最有可能发生袭击的时间、海盗参与人身攻击的次数、母船使用情况、海盗队伍的伤亡人数以及被登船船舶的数量和类型。犯罪司法所的海盗问题门户网站还提供法院判决相关信息，目的是使数据库更加全面，同时还提供了与不同管辖范围和区域的其他数据库的链接以及与审判后移交有关的信息。数据库得到普遍支持，法律委员会同意就海盗相关问题与犯罪司法所密切协作。¹⁰²

法律委员会第一百届会议还通过了多项准则草案，涉及：在指控船上发生严重犯罪行为或者在报告船上人员失踪之后保全和收集有关证据，以及为受害者提供宗教和医疗关怀。这些准则草案侧重于如何在相关执法机构启动调查之前，在船上采取切实措施保全和/或收集证据并保护严重犯罪的受害人。这些准则草案于2013年11月连同一份相关的决议草案一并呈交国际海事组织第二十八届大会审议通过。

这些准则草案的主要目的是，在报告或揭发可能的严重犯罪之后，在执法机构或其他专业犯罪调查机构人员采取行动之前，帮助船长保全证据，为受害人提供必要的宗教和医疗关怀，以及在适当的时候收集证据。¹⁰³

便利运输委员会

2013年4月8日至12日举行的便利运输委员会第三十八届会议审议了多项海上保安相关措施。委员会批准了“促进全球供应链系统和海上交通工具相关海上贸易复苏的措施准则”(海事组

织，2013年s)。这些准则旨在成为供海事组织成员国和产业界使用的实用工具，用于审议与增加全球供应链的复原力和最大限度减少大规模紧急状况的中断影响有关的问题。这些准则包括三个组成部分：(a) 列明在海运供应链严重中断后提高供应链复原力和促进贸易复苏所必需的信息要求；(b) 与制定各方之间的通信机制有关的信息；(c) 与建立行业支持小组有关的信息。

准则中考虑了亚洲太平洋经济合作组织(亚太经合组织)的贸易复苏方案、海关组织和国际标准化组织在制定海关当局和各组织指导方针以改善和促进贸易复苏方面所做的工作。¹⁰⁴

委员会审议了一份载有调查问卷(海事组织，2011年b)相关信息的文件(海事组织，2013年t)，¹⁰⁵ 其中涉及港口国和沿海国对私营承包的船上武装保安人员的相关要求。委员会在通知中敦促成员国政府，特别是印度洋、阿拉伯海、亚丁湾和红海周围的沿海国家政府，完成调查问卷并提交海事组织，以提高对涉及经由其领土的枪支和保安相关装备的运输、装船和离船以及私营承包的船上武装保安人员的移动的国内立法、政策和程序的认识。

另外，与便利运输委员会工作中的供应链保安部分有关的动态也值得注意。特别是，委员会批准了：

- 《电子证书印刷版临时使用指南》(海事组织，2013年u)。该指南仅限于为使用电子证书的当局提供资料；指南仅仅是向无纸化系统和更大程度依靠网络电子认证方式过渡迈出的第一步。希望海事组织的其他委员会也提供信息。
- 《海事组织便利化和电子商务简编修订本》(海事组织，2013年v)。该简编为当局要求的涉及船舶、人员和货物的到达、停留和离开

的电子信息交换提供了最新信息、指导和推荐格式, 以便利于通关流程。

- “船上应具备的证书和文件清单(2013年)”(海事组织, 2013年w)。其中只列出了海事组织的文书所要求的证书和文件, 不包括其他国际组织或政府当局要求的证书或文件。
- “《1972年国际安全集装箱公约》修正案”(海事组织, 2013年o, 附件7)。其中包括与安全认可铭牌以及批准现有和新集装箱有关的修正案。

(二) 其他问题

船员公平待遇

国际船员人权组织向法律委员会第一百届会议提供了其调查结果, 涉及在刑事诉讼中尊重船员的权利(海事组织, 2013年x)。这项调查以八种语言进行, 历时12个月, 于2012年2月结束。68个不同国籍的船员共完成并提交3,480份调查问卷。¹⁰⁶ 调查结果强烈表明, 海事组织和劳工组织共同通过的《在发生海上事故时公正对待船员的指南》所载船员权利经常受到侵犯。会议期间提出的意见包括:

- 统计数字证明有必要继续重视该准则, 继续为更好地实施该准则施加压力;
- 船员比许多其他工人更容易面临刑事诉讼, 因此需要特殊援助;
- 对船员的法律援助应当首先由船东提供;
- 法律委员会起草关于在指控船上发生严重犯罪之后或者在报告船上人员失踪之后整理和保全证据并为受害者提供宗教和医疗关怀的准则时可以考虑该调查结果。

法律委员会表示一般支持继续促进这些准则, 并同意委员会的议程上应始终保留发生海上事

故时公正对待船员的问题。委员会邀请各代表团向下一届会议提交有助于改善准则遵守情况的提案。¹⁰⁷

(d) 国际标准化组织

如之前各期《海运述评》所述, 在过去十年期间, 国际标准化组织(标准化组织)积极参与海运和供应链安全事务。就在《国际船舶和港口设施保安规则》发布后不久, 为方便业界执行这项规则, 标准化组织的第8技术委员会发布了ISO 20858:2007, 即《船舶和海洋技术—海运港口设施保安评估和保安计划的制定》。

另一项重要贡献是制定了ISO 28000系列标准, 即《供应链保安管理体系》, 其目的是协助业界成功制定计划应对正在发生的破坏性事件并从中恢复过来(见ISO 28000系列标准的现况框注)。其中的核心标准是ISO 28000:2007, 即《供应链保安管理体系规范》, 它作为一种伞形管理体系, 能够加强保安问题的所有方面, 包括: 风险评估、应急准备、业务连续性、可持续性、恢复、抗灾和/或灾害管理, 以及判断是否涉及恐怖主义、海盗、货物盗窃、诈骗或许多其他保安中断事件。该标准还是特许经营者和海关—商贸反恐伙伴认证的依据。各组织在采用此类标准时可以自行调整, 选择一种与其现有业务系统兼容的办法。ISO 28003:2007同样是自2007年以来生效的公开标准, 其中提供了对ISO 28000:2007的审计和认证要求。

新的ISO/PAS 28007:2012是标准化组织第8技术委员会最近制定的一项标准, 列出了关于私人海上保安公司申请ISO 28000的指南, 并确立了选择提供船上武装保安人员的公司的规范。该标准还提供了载有补充性具体部门建议的指南, 符合ISO 28000标准的公司或组织在其提供私营承包的船上武装保安人员之前可以执行这些建议。

关键动态概述

在报告所述期间内，在海关和私营部门的支持下，各国以及国际和区域组织在执行海事和供应链领域的现有框架和方案方面不断取得进展。主要进展领域包括，主要在国际海事组织的主持下加强了海上保安和安全方面的监管措施，以及特许经营者方案得到执行和相互承认。为遵守国际供应链安全标准的贸易商的利益起见，希望数量不断增加的双边互认协议将在适当时候成为特许经营者多

边互认的基础。关于海盗事件，可以看到索马里海岸、亚丁湾和西印度洋的海盗袭击呈令人鼓舞的下降趋势，但与此同时，西部非洲几内亚湾地区的海盗袭击暴力事件增加。为解决这一问题，2013年6月，西非和中非的国家元首在雅温得通过了《打击海盗、武装抢劫船舶和其他海上非法活动的行为守则》。希望该《行为守则》成为其签字国(迄今为止有22个)尽最大可能合作预防和打击海盗、武装抢劫船舶以及相关犯罪行为的有效框架。

框注5.1. ISO 28000 系列标准的现况

已公布的标准：

- **ISO 28000:2007** — 《供应链保安管理体系规范》。它提供了整体的伞形标准，是一个通用的、基于风险和可认证的标准，适用于所有组织、所有中断情形和所有部门。它应用广泛，是获得特许经营者和海关-商贸反恐伙伴认证的跳板。
- **ISO 28001:2007** — 《供应链保安管理体系》。它是落实供应链保安、评估和规划的最佳做法。旨在协助企业符合取得特许经营者地位的要求。
- **ISO 28002:2011** — “供应链保安管理体系 — 发展供应链的复原能力 — 要求及使用指导”。该标准将更侧重于复原能力，并强调需要持续的互动程序来防止和应对重大中断事件，并确保某组织的核心业务在发生重大中断事件后能够延续。
- **ISO 28003:2007** — “供应链保安管理体系 — 对供应链保安管理体系审计和认证机构的要求”。该标准为鉴定和认证机构提供指导。
- **ISO 28004-1:2007** — “供应链保安管理体系 — ISO 28000执行导则 — 第1部分：总则”。该标准为用户执行ISO 28000:2007提供了一般性建议。该标准解释了ISO 28000的基本原则，并描述了ISO 28000每项要求的目的、典型投入、流程和典型产出。这是为了帮助理解和执行ISO 28000。ISO 28004:2007没有对ISO 28000详述的各项要求进行增补，也没有规定ISO 28000强制执行办法。
- **ISO/PAS 28004-2:2012** — “供应链保安管理体系 — ISO 28000执行导则 — 第2部分：中小型海港运营采用ISO 28000指导方针”。它为希望采用ISO 28000的中小型海港提供了指导。它确定了供应链风险和威胁的情形、风险/威胁评估程序，以及根据ISO 28000和ISO 28004执行导则评估有记录的安全文件的一致性和有效性的标准。
- **ISO/PAS 28004-3:2012** — “供应链保安管理体系 — ISO 28000执行导则 — 第3部分：中小型企业(海港除外)采用ISO 28000的补充具体指导”。该标准是为补充ISO 28004-1制定的，其中为希望采用ISO 28000的中小型企业(海港除外)提供了补充指导。ISO/PAS 28004-3:2012里的补充指导虽然详述了ISO 28004-1的主体部分提供的一般性指导，但并不与其冲突，也不是对ISO 28000的修正。
- **ISO/PAS 28004-4:2012** — “供应链保安管理体系 — ISO 28000执行导则 — 第4部分：以符合ISO 28001为管理目标执行ISO 28000的补充具体指导”。它为采用ISO 28000同时又希望在其国际供应链中纳入ISO 28001确定的最佳做法作为管理目标的组织提供了补充指导。

框注5.1. ISO 28000 系列标准的现状(续)

- **ISO 28005-1:2013** — “供应链保安管理体系 — 电子口岸通关 — 第1部分: 信息结构”。该标准对计算机间数据传输做出了规定。
- **ISO 28005-2:2011** — “供应链保安管理体系 — 电子口岸通关 — 第2部分: 核心数据元素”。该标准载有促进船岸之间为沿海过境或挂靠港口事宜高效交换电子信息的技术规范, 还载有对核心数据元素的定义, 其中涵盖《国际船舶和港口设施保安规则》、便利运输委员会公约和海事组织相关决议所界定的对船到岸报告和岸到船报告的所有要求。
- **ISO/PAS 28007:2012** — “船舶和海洋技术 — 提供私营承包的船上武装保安人员的私营海上保安公司导则(及形式合同)”。该标准提供了载有具体部门补充建议的导则, 符合ISO 28000标准的公司(组织)可以执行这些导则, 以证明其能够提供在船上提供私营承包的船上武装保安人员。
- **ISO 20858:2007** — “船舶和海洋技术 — 海运港口设施保安评估和保安计划的制定”。该标准确立了一个框架, 旨在协助海运港口当局详细说明其保安评估人员应具备的能力, 并制定《国际船舶和港口设施保安规则》所要求的保安计划。此外, 该标准还确立了一些文件编制要求, 旨在确保以可供合格的授权机构独立验证的方式记录下履行上述职责所使用的程序。ISO 20858:2007的目标不是为缔约国政府或指定的当局指派经认可的保安组织制定相关要求, 或是在港口设施的工作人员已具备本规范中概述的专门技术时, 强制要求使用外部服务供应商或其他第三方开展海港设施保安评估或执行保安计划。船舶运营商可由此获知使用本文件的海运港口设施是否达到了行业确定的《国际船舶和港口设施保安规则》合规水平。ISO 20858:2007不涉及《国际船舶和港口设施保安规则》中与不属于海港设施保安范围、有可能影响设施/船舶接口保安的港口基础设施有关的要求。各国政府有责任保护其人口和基础设施不会因为发生在海港设施以外的海上事故受到影响。这些职责不属于ISO 20858: 2007的范围。

正在制定的标准:

- **ISO 28006** — “供应链保安管理体系 — 滚装客船保安管理”。其中包括适用保安措施的最佳做法。

注: 更多信息, 包括关于标准化组织国际标准编制程序的信息, 见www.iso.org。

D. 各项公约的现状

贸发会议主持编制和通过了海运领域的若干国际公约。表5.1介绍了截至2013年6月30日这些公约中每项公约的批准现状。

表5.1. 截至2013年6月30日部分国际海运公约的缔约国

公约名称	生效日期或生效条件	缔约国
1974年《联合国班轮公会行为守则公约》	1983年10月6日生效	阿尔及利亚、孟加拉国、巴巴多斯、比利时、贝宁、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、佛得角、中非共和国、智利、中国、刚果、哥斯达黎加、科特迪瓦、古巴、捷克共和国、刚果民主共和国、埃及、埃塞俄比亚、芬兰、法国、加蓬、冈比亚、加纳、危地马拉、几内亚、圭亚那、洪都拉斯、印度、印度尼西亚、伊拉克、意大利、牙买加、约旦、肯尼亚、科威特、黎巴嫩、利比里亚、马达加斯加、马来西亚、马里、毛里塔尼亚、毛里求斯、墨西哥、黑山、摩洛哥、莫桑比克、尼日尔、尼日利亚、挪威、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、葡萄牙、卡塔尔、大韩民国、罗马尼亚、俄罗斯联邦、沙特阿拉伯、塞内加尔、塞尔维亚、塞拉利昂、斯洛伐克、索马里、西班牙、斯里兰卡、苏丹、瑞典、多哥、特里尼达和多巴哥、突尼斯、坦桑尼亚联合共和国、乌拉圭、委内瑞拉玻利瓦尔共和国、赞比亚 (76)
1978年《联合国海上货物运输公约》(《汉堡规则》)	1992年11月1日生效	阿尔巴尼亚、奥地利、巴巴多斯、博茨瓦纳、布基纳法索、布隆迪、喀麦隆、智利、捷克共和国、多米尼加共和国、埃及、冈比亚、格鲁吉亚、几内亚、匈牙利、约旦、哈萨克斯坦、肯尼亚、黎巴嫩、莱索托、利比里亚、马拉维、摩洛哥、尼日利亚、巴拉圭、罗马尼亚、圣文森特和格林纳丁斯、塞内加尔、塞拉利昂、阿拉伯叙利亚共和国、突尼斯、乌干达、坦桑尼亚联合共和国、赞比亚 (34)
1993年《船舶优先权和抵押权国际公约》	2004年9月5日生效	阿尔巴尼亚、贝宁、厄瓜多尔、爱沙尼亚、立陶宛、摩纳哥、尼日利亚、秘鲁、俄罗斯联邦、西班牙、圣基茨和尼维斯、圣文森特和格林纳丁斯、塞尔维亚、阿拉伯叙利亚共和国、突尼斯、乌克兰、瓦努阿图 (17)
1980年《联合国国际货物多式联运公约》	尚未生效——需要30个缔约方	布隆迪、智利、格鲁吉亚、黎巴嫩、利比里亚、马拉维、墨西哥、摩洛哥、卢旺达、塞内加尔、赞比亚 (11)
1986年《联合国船舶登记条件公约》	尚未生效——按该公约附件三，需要40个缔约方，它们至少应占世界总吨位的25%	阿尔巴尼亚、保加利亚、科特迪瓦、埃及、格鲁吉亚、加纳、海地、匈牙利、伊拉克、利比里亚、利比亚、墨西哥、摩洛哥、阿曼、阿拉伯叙利亚共和国 (15)
1999年《国际扣船公约》	2011年9月14日生效	阿尔巴尼亚、阿尔及利亚、贝宁、保加利亚、厄瓜多尔、爱沙尼亚、拉脱维亚、利比里亚、西班牙、阿拉伯叙利亚共和国 (10)

注：官方的现状信息，见：<http://treaties.un.org>。

E. 贸易便利化国际协议

1. 世界贸易组织的贸易便利化协议: 巴厘部长级会议的机会

贸发会议长期以来一直从事贸易便利化领域的工作, 其授权最早可追溯到1964年的首次部长级会议。贸发会议在贸易便利化领域的工作有各种形式, 不断根据贸发会议成员国的需要和优先重点进行调整。贸发会议在该领域的一个工作实例是海关数据自动化系统, 该系统在90多个国家得到使用。对于运输部门来说, 贸易便利化是减轻国际运输业务负担的一个至关重要的因素, 国际运输业务经常受过度的重复性程序的影响, 特别是在沿运输链过境方面。

世贸组织成员国仍有机会在世贸组织第九次部长级会议(将于2013年12月3日至6日在印度尼西亚的巴厘岛举行)上达成贸易便利化协议。预计此次部长级会议将兑现多哈一揽子方案的一些要素, 包括贸易便利化、最不发达国家一揽子方案以及农业和发展问题的某些方面。世贸组织成员国对能否取得贸易便利化成果的意见不一, 另一些成员国则质疑, 巴厘会议仅仅侧重某些问题, 却没有将农业等对发展中国家极为重要的问题纳入讨论范围, 这种做法是否可取。2012年版的《海运述评》曾提到, 在贸易便利化与多哈回合其他项目挂钩方面, 以及在略微调整贸易便利化协议以便平衡承诺与灵活性方面, 还缺乏共识(贸发会议, 2012年a)。

努力坚持在多个方面强调多边贸易便利化协议对世界经济, 特别是发展中国家的潜在惠益。世贸组织在就贸易便利化协议的文本开展谈判的同时, 还举行了一系列区域和全球会议, 探讨实施贸易便利化改革的实际经验, 包括其成本和惠益。这些活动包括举办专门的会议, 以展示双边和多边发展合作伙伴所支持的

贸易便利化方案, 并强调贸易便利化领域现有技术援助和能力建设方案的好处。此外, 随着2012年11月世贸组织2012-2014年国家贸易便利化需要和优先重点自评技术援助方案的启动, 侧重点再次放在了确认和评估发展中国家实施能力的差距上面, 特别是最不发达国家。确保捐助国和捐助组织提供的援助充分符合发展中国家的需求仍然是所有这些活动的主要目标和挑战。

但是, 一些世贸组织成员国仍然对巴厘部长级会议一揽子成果编撰进程缺乏进展表示关切(Miles, 2013年; 国际贸易和可持续发展中心报告, 2013年)。为体现加快谈判速度和谈判进程的必要性, 建立了大使级“主席之友”进程, 以强化围绕第五、第七和第十条开展的谈判以及关于第二节“特殊和差别待遇”的谈判。尽管这种新办法明显为谈判带来了活力, 但一些制度性问题仍然有待解决, 主要涉及第一节提出的目标水平的概念和第二节提出的灵活性的程度。

在完善合并谈判草案文本的大部分条款语言方面确实已取得进展, 特别是关于发布和查询贸易相关信息、申诉程序、纪律处罚、货物放行和清关、特许经营者、自由过境和海关合作的条款。¹⁰⁸ 2013年, 贸易便利化谈判小组没有仅限于就草案中已收纳的提案开展谈判, 而是将一些新的实质性条款也纳入了谈判范围。其中包括涉及电子支付关税、税金、费用和其他海关收费的新段落(第7条, 第2段), 关于易腐货物放行和清关的新段落(第7条, 第9段), 以及关于接受副本的单独段落(第10条, 第3段)。

继续围绕草案第二节开展大量工作, 该节载有对发展中国家和最不发达国家的特殊和差别待遇条款。最近的修订(第16版修订)考虑了一些发展中国家最近提交的提案, 并体现了在义务分类和告知后的分类变化(转变)方面取得的一

些进展。特别是，从B类转为C类时，尽管仍然需要通知拟议的世贸组织贸易便利委员会并接受其审议，但这种转变不再仅限于“特殊情况”。拟议的最不发达国家申请世贸组织争端解决制度的宽限期现在有了更精确的形式，目前正在讨论一些关于实际宽限时间的建议。还在澄清一项提案方面取得了进展，该提案呼吁发达国家每年公布以下相关信息：已提供的技术援助和能力建设、联络点以及申请援助的程序与机制。但是，仍然存在重大差距，包括在第二节规定的措施通知的相关可操作性方面，特别是C类措施，发展中国家对具体实施时间和实施计划的承诺取决于捐助国对提供技术援助和能力建设的承诺以及此类援助的确切范围和时限。

这些动态能否减轻发展中国家对实施世贸组织贸易便利化最终协议的相关成本和其他挑战的关切，仍然有待观察。在这种情况下，可以从最近贸发会议为帮助发展中国家针对世贸组织目前正在审议的贸易便利化措施制定国家执行计划的工作中汲取经验。

2. 从贸发会议的“世贸组织发展中成员国贸易便利化协议落实计划”项目(2011-2013年)中汲取的贸易便利化实施教训¹⁰⁹

2011-2013年期间，贸发会议与26个发展中国家密切合作，更新了世贸组织探讨的贸易便利化措施的当前实施现状，确认了为遵守尚未得到充分实施的各项措施所需的活动、时间、资源以及技术援助和能力建设。这项工作是在欧盟、挪威、联合国发展账户、联合国开发计划署和世界银行的财政支助下，与包括经合组织

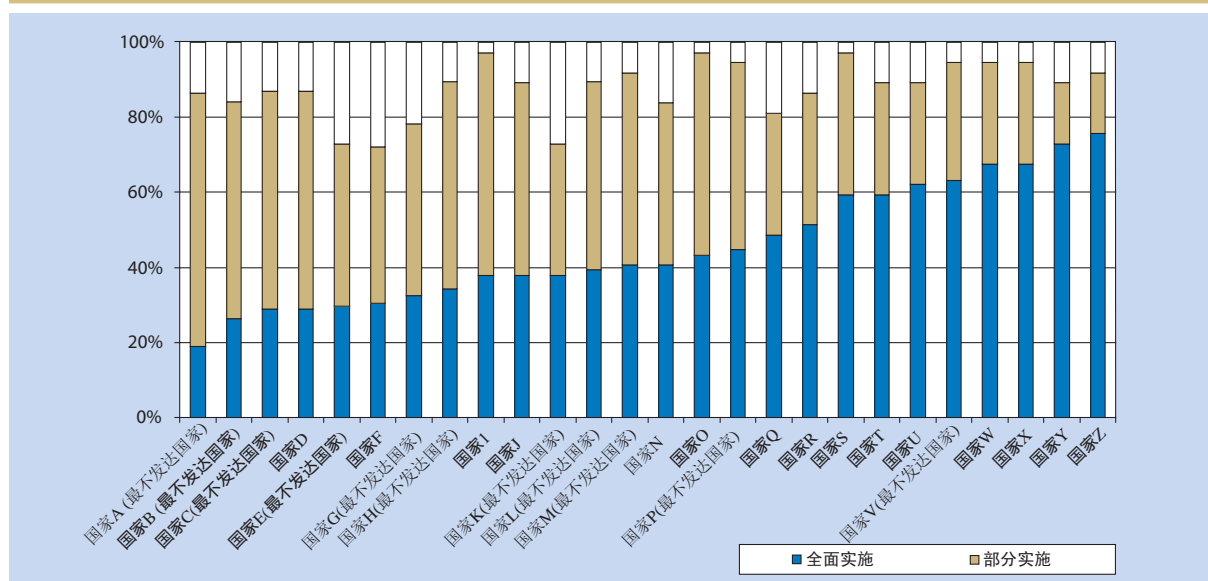
和海关组织在内的其他附件D所列组织协作开展的。参与的国家包括非洲、亚洲、加勒比和拉丁美洲的最不发达国家、中等收入发展中国家、内陆国家、过境发展中国家以及小岛屿经济体。

这26个国家的实施计划所取得的综合成果不仅在一定程度上揭示了一些发展中国家目前在落实草案文本当前设想的一些模式方面面临的挑战，而且还揭示了建设能力以实施和维持目前正在讨论的各项措施的机会。

在突出强调目前在发展中国家，特别是最不发达国家，世贸组织的提议与当地的实施内容之间的差距方面，这些国家评估特别有用。正如图5.1所示，在参与实施的大部分发展中国家中，世贸组织讨论的贸易便利化措施只有不到50%得到全面实施。在所有参与实施的国家中，全面实施的比率低于76%，其中最低的实施比率为19%。最不发达国家的实施比率甚至更低，其中大多数低于40%。同时，尚未实施的措施明显是少数，从3%到28%不等，这表明只有少数提议的贸易便利化改革对发展中国家而言是全新的。

从这些综合成果得出的另一个结论是，单个贸易便利化措施的全面实施水平表明，第4条、第7条、第9条之二、第10条、第11条和第12条涵盖的与海关联系最紧密的措施的实施率最高。同时，特别是在最不发达国家，大多数跨部门或跨机构措施的实施率最低，例如单一窗口、查询点、发布贸易相关信息的、费用和收费准则以及一些先进的海关技术，例如事先裁定和特性运营商等。这表明在机构间合作水平以及制度、法律和法规框架的复杂程度方面，发展中国家仍有待实施多项有挑战的贸易便利化措施。

图5.1. 按照国家分列的贸易便利化措施实施水平



资料来源: 即将出版的报告——《发展中国家竞争力新前沿: 实施贸易便利化》, 贸发会议, 2013年。

此外, 国家实施计划显示, 发展中国家的贸易便利化改革仍然面临许多障碍(图5.2)。参与国的贸易便利化利益攸关方解释称, 不实施或部分实施贸易便利化措施的原因不仅在于缺乏资源, 而且还在于现有法律框架存在差距、对特定贸易便利化措施为贸易商和主管部门带来的惠益缺乏认识、信息和通信技术及基础设施问题、缺乏机构间合作, 以及缺乏组织或制度框架(图5.3)。同时, 缺乏资源仍然是影响实施的主要障碍之一, 特别是在最不发达国家。

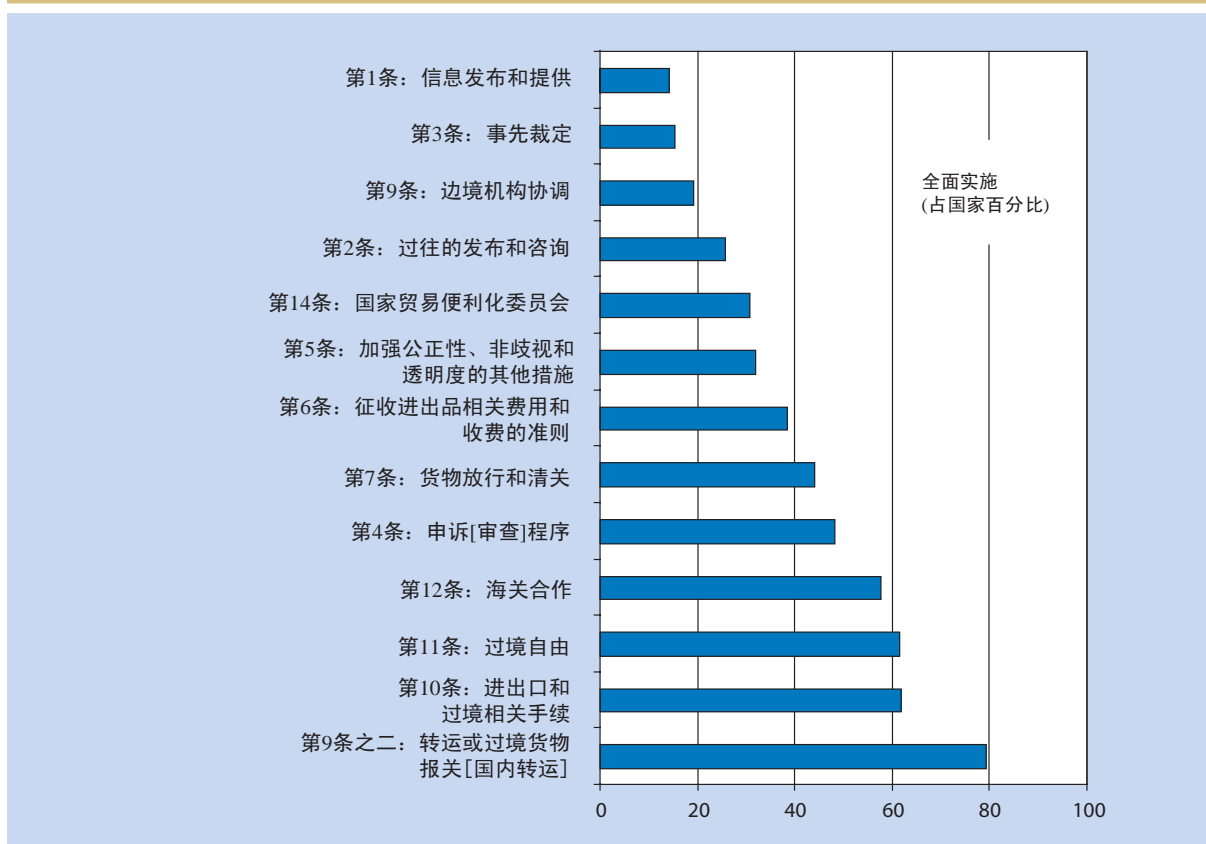
另一方面, 还可以看到, 贸易便利化的实施方面出现了一些令人鼓舞的动态。其中包括发展中国家日益认识到有效的贸易便利化对促进增长、发展和投资的重要性。参与国的贸易便利化利益攸关方认为, 大多数贸易便利化措施是国家经济发展的中高度优先重点。非最不发达国家似乎更能认识到贸易便利化改革的积极影响, 它们通常比最不发达国家更加重视贸易便利化措施。

另外, 对实现全面落实这些贸易便利化措施所需时间的估算表明, 实现全面落实的时间是可

以接受的。大部分措施的估计落实时间平均为大约3年, 并且大多数剩余改革措施的落实时间也不超过5年。这让大多数国家有可能设想在五年内全面实施这些措施。估算必要的财政资源是一项困难得多的任务, 并且因国家不同而存在巨大差异。但是, 总体来说, 该数字仍然合理适度, 特别是鉴于贸易便利化相关技术援助和能力建设方面的国际援助在实质性地持续增加。

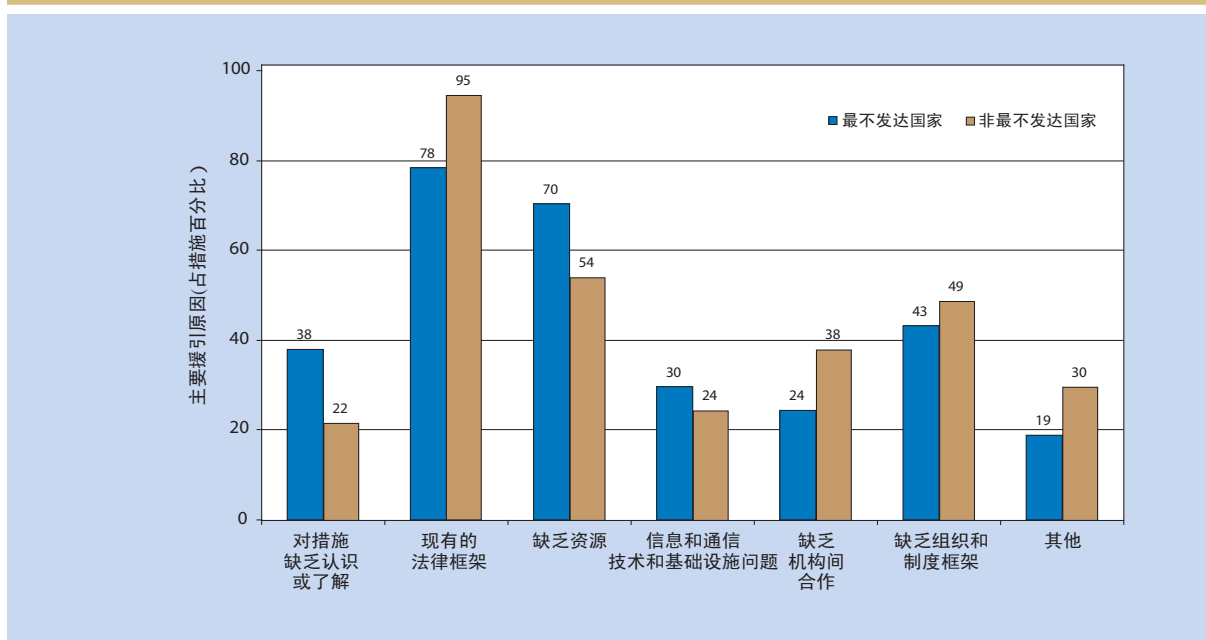
最后, 对参与国而言, 似乎有可能利用综合谈判草案文本第二节提出的灵活性来全面减少贸易便利化实施差距。国家实施计划的结果表明, 为推进实施贸易便利化, 在额外的实施时间和将要提供的技术援助和能力建设方面, 发展中国家预计将在很大程度上依靠这些灵活性条款。仅要求获得额外时间或者同时要求获得额外时间以及技术援助和能力建设的措施所占比例从10%到67%不等, 具体因国家而异(图5.4)。对于大多数国家和大多数最不发达国家来说, 这些措施至少占世贸组织草案文本当前所包括措施的三分之一。

图5.2. 各贸易便利化措施领域的全面实施水平



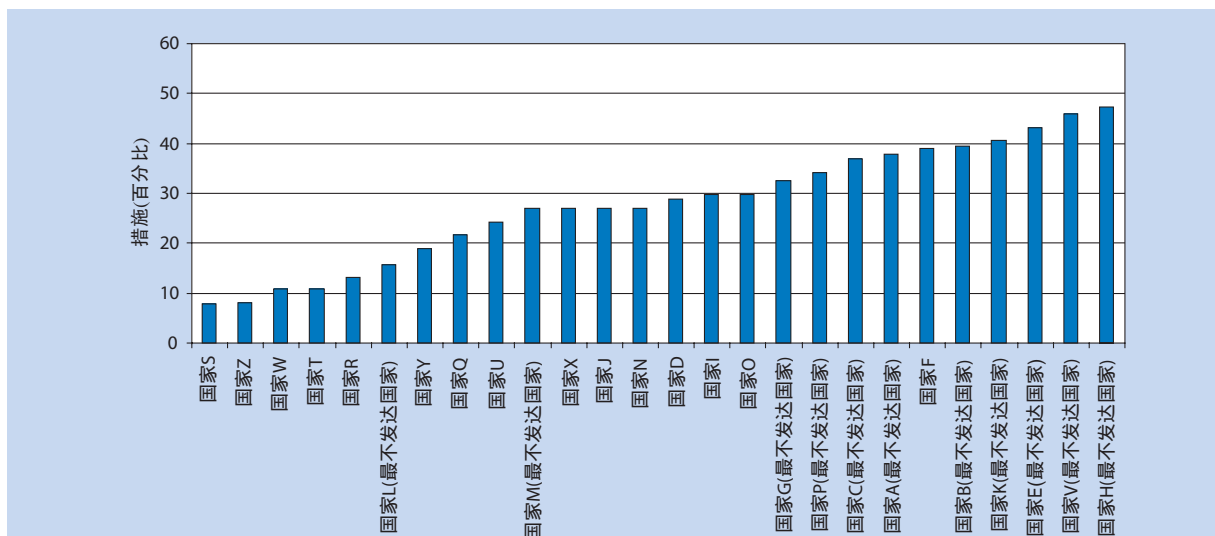
资料来源: 即将出版的报告——《发展中国家竞争力新前沿: 实施贸易便利化》, 贸发会议, 2013年。

图5.3. 最常援引的不实施原因



资料来源: 即将出版的报告——《发展中国家竞争力新前沿: 实施贸易便利化》, 贸发会议, 2013年。

图5.4. 要求技术援助和能力建设的措施所占百分比



资料来源: 即将出版的报告——《发展中国家竞争力新前沿: 实施贸易便利化》, 贸发会议, 2013年。

表5.2详细列出了被认为最需要技术援助和能力建设的10项措施, 这些措施同时也是发展中国家实施水平最低的措施, 需要紧密的国内或跨境合作、基础设施和信通技术投资以及使用先进海关技术。

贸发会议制定的国家贸易便利化实施计划的综合成果显示, 贸易便利化仍然是一项挑战, 但也被发展中国家视为是优先的国家发展领域。通过确定主要不合规领域、时间范围、成本要求以及对技术援助和能力建设的需求, 这项工作提供了关于发展中国家的重点需求以及贸易

便利化改革方面的国家和区域目标的真知灼见。在这一方面, 它为发展中国家及其发展合作伙伴都提供了重要指导。

3. 结论

2013年7月8日, 在日内瓦第四届全球贸易援助审查会议召开之际, 包括贸发会议在内的27个政府和组织的高级别代表发布了一份关于实施贸易便利化的“贸易便利化援助联合声明”。该声明强调了在巴厘缔结贸易便利化协议的益处, 并重点指出各个政府/组织做出了强有力的承诺, 以继续为实施贸易便利化提供支助。¹¹⁰

大多数多边和双边发展合作伙伴的讨论在很大程度上仍然侧重于对贸易便利化的援助量。但是, 对于潜在的受惠国来说, 如何将自已的需求和优先重点有效地与该援助的数量以及范围和性质相匹配, 仍然是一项挑战。的确, 许多贸易便利化改革所需的援助很可能超出财政援助的范围, 而必须在长期可持续能力、技术和体制方面的基础设施发展以及旨在实现更好治理的培训和改革方面做出重大努力。

表5.2. 估计最需要技术援助和能力建设的10大措施

- 单一窗口(TN/TF/165/W/Rev.16, 第10条, 第5款)
- 测试程序(第5条, 第3款)
- 通过互联网提供信息(第1条, 第2款)
- 边境机构协调(第9条)
- 事先裁定(第3条)
- 查询点(第1条, 第3款)
- 征收进出口相关费用和收费的准则(第6条, 第1款)
- 发布(第1条, 第1款)
- 减少/限制手续和文件要求(第10条, 第2款)
- 风险管理(第7条, 第4款)

发展中国家需要认真评估具体要求和可用资源，从而精确地规划贸易便利化改革的实施活动，包括在时间、可能的技术援助和能力建设等方面。发展中国家还应当确定必要行动的先后次序，以确保全面履行其贸易便利化承诺，利用综合谈判草案文本第二节提供的灵活性来有效地规划实施时间和实施范围(Rubiato和Hoffmann, 2013年)。

贸发会议制定的国家实施计划办法以及世贸组织开展的需求评估是朝着这一方向迈出的步骤，但这仍然只是整个工作的一部分，这项工作最终将广泛地依靠各国在贸易便利化改革方面保持包容性和创造性国家对话的能力。在这一情况下，支持发展中国家建立和运作国家贸易便利化委员会将会证明是有效实施和监测世贸组织最终协议规定的各项需求和进展的重要因素。

参考文献

- Asariotis R and Benamara H, eds. (2012). *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*. United Nations and Earthscan/Routledge. Available at <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx> (accessed 18 October 2013).
- Chiew H (2013). UNFCCC principles must guide work of IMO and ICAO - say developing countries. Third World Network. *TWN Bonn News Update* 4. June 5. Available at http://www.twinside.org.sg/title2/climate/news/Bonn11/TWN_update4.pdf (accessed 18 October 2013).
- Climate Strategies, Cambridge Econometrics, University of Cambridge, CE Delft, and Transport Analysis and Knowledge Systems (2013). Research to assess impacts on developing countries of measures to address emissions in the international aviation and shipping sectors. Available at http://www.cedelft.eu/publicatie/research_to_assess_impacts_on_developing_countries_of_measures_to_address_emissions_in_the_international_aviation_and_shipping_sectors/1389 (accessed 7 November 2013).
- European Commission (2012). Roadmap: Commission communication on EU risk management and supply-chain security. Available at http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/docs/2012_taxud_10_risk_management_en.pdf (accessed 18 November 2013).
- European Commission (2013). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee on Customs Risk Management and Security of the Supply Chain. Available at http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_controls/risk_management/customs_eu/com_2012_793_en.pdf (accessed 18 November 2013).
- European Union–United States Joint Committee (2012). Decision of the US–EU Joint Customs Cooperation Committee of 4 May 2012 regarding mutual recognition of the Customs–Trade Partnership Against Terrorism Program (C-TPAT) in the United States and the Authorised Economic Operators Programme of the European Union. 2012/290/EU. Available at <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:144:0044:0047:EN:PDF> (accessed 18 November 2013).
- ICS (2013). *The ILO Maritime Labour Convention, 2006: Guidance for Ship Operators on Port State Control as from 20 August 2013*. Available at <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/ilo-mlc-2006-guidance-on-psc.pdf> (accessed 26 November 2013).
- International Air Transport Association, Association Of European Airlines, World Shipping Council, European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services, European Community Shipowners' Associations, The International Air Cargo Association, International Road Transport Union and Federation of European Trade Facilitation Organisations (2013). Recommendation to the European Parliament and Council – Establishing a multiple filing option for security in the UCC. Available at http://www.worldshipping.org/industry-issues/security/cargo-and-the-supply-chain/2013_Joint_Industry_Statement_to_EU_on_Customs_Changes.pdf (accessed 25 November 2013).
- International Centre for Trade and Sustainable Development Reporting (2013). “Rapid acceleration” needed to ensure results at the WTO Ministerial, Lamy warns. *Bridges Weekly*. 17(13):1–4. 18 April.
- ILO (2012a). *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention 2006 – Model National Provisions*. Available at http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_170389.pdf (accessed 16 October 2013).
- ILO (2012b). *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention 2006 and Social Security for Seafarers*. Available at http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_170388.pdf (accessed 16 October 2013).
- IMO (2009). *Second IMO GHG Study 2009*. IMO. London. Available at http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=27795&filename=GHGStudyFINAL.pdf (accessed 17 October 2013).
- IMO (2011a). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-second session. MEPC 62/24. London.
- IMO (2011b). Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships. MSC-FAL.1/Circ.2. London.
- IMO (2012a). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-third session. MEPC 63/23. London.
- IMO (2012b). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-fourth session. MEPC 64/23. London.
- IMO (2012c). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 64/WP.11. London.
-

- IMO (2012d). Further work on GHG emissions from ships. Submitted by Brazil, China, India, Peru, Saudi Arabia and South Africa. MEPC 64/5/9. London.
- IMO (2012e). Draft outline for an update of the GHG emissions estimate for international shipping. Note by the Secretariat. MEPC 64/5/5. London.
- IMO (2012f). Possible incompatibility between the WTO rules and market-based measures for international shipping. Submitted by India and Saudi Arabia. MEPC 64/5/3. London.
- IMO (2012g). Outcome of the United Nations Climate Change Conference held in Bonn, Germany from 14 to 25 May 2012. Note by the Secretariat. MEPC 64/5/1. London.
- IMO (2012h). Green Climate Fund. Note by the Secretariat. MEPC 64/INF.31. London.
- IMO (2012i). Ensuring availability of fuels compliant with MARPOL Annex VI by 2020. Submitted by the International Chamber of Shipping. MEPC 64/4/17. London.
- IMO (2012j). Assessment of availability of fuel oil under MARPOL Annex VI. Submitted by the United States. MEPC 64/4/41. London.
- IMO (2012k). Sulphur monitoring for 2011. Note by the Secretariat. MEPC 64/4. London.
- IMO (2012l). Information provided pursuant to SOLAS Regulation XI-2/13, the maritime security module of GISIS and the *IMO Guide to Maritime Security and the ISPS Code*. Note by the Secretariat. MSC 91/4. London.
- IMO (2012m). Developments since MSC 90. Note by the Secretariat. MSC 91/17. London.
- IMO (2012n). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-first session. MSC 91/22. London.
- IMO (2013a). Report of the Legal Committee on the work of its one-hundredth session. LEG 100/14. London.
- IMO (2013b). Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions. London. Available at <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202013.pdf> (accessed 17 October 2013).
- IMO (2013c). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-fifth session. MEPC 65/22. London.
- IMO (2013d). Guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI. MEPC.1/Circ.815. London.
- IMO (2013e). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 65/WP.10. London.
- IMO (2013f). Report of the Expert Workshop on the Update of GHG Emissions Estimate for International Shipping (Update-EW). Note by the Secretariat. MEPC 65/5/2. London.
- IMO (2013g). Membership of the Steering Committee for the Update of the GHG Emissions Estimate for International Shipping. Circular letter No.3381/Rev.1. London.
- IMO (2013h). World Trade Organization's views on document MEPC 64/5/4 submitted by India and Saudi Arabia. MEPC 65/INF.18. London.
- IMO (2013i). Outcome of the United Nations Climate Change Conference held in Doha, Qatar, from 26 November to 8 December 2012. Note by the Secretariat. MEPC 65/5. London.
- IMO (2013j). Workshop on HNS reporting in preparation for the entry into force of the HNS Protocol, 2010. Submitted by Canada. LEG 100/3. London.
- IMO (2013k). Information on the second International Conference on Liability and Compensation Regime for Transboundary Oil Damage Resulting from Offshore Exploration and Exploitation Activities. Submitted by Indonesia. LEG 100/13. London.
- IMO (2013l). Principles for guidance on model bilateral/regional agreements or arrangements on liability and compensation issues connected with transboundary pollution damage from offshore exploration and exploitation activities. Submitted by Indonesia. LEG 100/13/2. London.
- IMO(2013m).FinalreportoftheCorrespondenceGrouponassessmentoftechnologicaldevelopmentstoimplementthetier III NOx emission standards under MARPOL Annex VI. Submitted by the United States. MEPC 65/4/7. London.
- IMO (2013n). Adequate port reception facilities for cargoes declared as harmful to the marine environment under MARPOL Annex V. MEPC.1/Circ.810. London.
- IMO (2013o). Report of the Maritime Safety Committee on its ninety-second session. MSC 92/26. London.
-

- IMO (2013p). Piracy. Note by the Secretariat. LEG 100/6/1. London.
- IMO (2013q). Piracy. Submitted by Ukraine. LEG 100/6/2. London.
- IMO (2013r). Update on the establishment of a database on court decisions related to piracy off the coast of Somalia and related activities: work in progress. Submitted by UNICRI. LEG 100/6/3. London.
- IMO (2013s). Guidelines on measures toward enhancing maritime trade recovery related to the global supply chain system and maritime conveyances. FAL.6/Circ.16. London.
- IMO (2013t). Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships. Note by the Secretariat. FAL 38/7/1. London.
- IMO (2013u). Interim guidelines for use of printed versions of electronic certificates. FAL.5/Circ.39. London.
- IMO (2013v). Revised IMO Compendium on facilitation and electronic business. FAL.5/Circ.40. London.
- IMO (2013w). List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2013. FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817, MSC.1/Circ.1462. London.
- IMO (2013x). Fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. Submitted by the International Transport Workers' Federation and the International Federation of Shipmasters' Associations. LEG 100/5/1. London.
- Koch C (2013). Potential for chaos as Europe ponders tighter supply chain security rules. *Lloyd's List*. 8 April. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article420502.ece> (accessed 9 July 2013).
- Lloyd's List* (2013). Making the Baltic a NOx emission-control area faces many challenges. March. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article418151.ece> (accessed 12 November 2013).
- MarineLink.com* (2012). Will low-sulphur fuel be sufficiently available asks ICS. July. Available at <http://www.marinelink.com/news/sufficiently-lowsulphur346458.aspx> (accessed 19 November 2013).
- MarineLink.com* (2013). Maritime law & piracy code adopted by African nations. June. Available at <http://www.marinelink.com/news/maritime-adopted-african356075.aspx> (accessed 9 July 2013).
- Miles T (2013). U.S. warns WTO global trade talks "hurtling towards irrelevance. *Business and Financial News*. Reuters. 11 April.
- Oceans Beyond Piracy (2013). The human cost of maritime piracy 2012. Working paper. Available at <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report.pdf> (accessed 19 November 2013).
- Platts* (2012). EU Council amends directive on sulfur content in marine fuels. Available at <http://www.platts.com/latest-news/shipping/london/eu-council-amends-directive-on-sulfur-content-8859750> (accessed 9 July 2013).
- PricewaterhouseCoopers (2012). Study on possible ways to enhance EU-level capabilities for customs risk analysis and targeting. 31 May.
- Rubiato JM and Hoffmann J (2013). Promoting African intra-regional trade through trade facilitation negotiations. *Bridges Africa*. 2(3):4–6.
- UNCTAD (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf (accessed 18 November 2013).
- UNCTAD (2008). *Review of Maritime Transport 2008*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2008. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1686> (accessed 12 November 2013).
- UNCTAD (2010). *Review of Maritime Transport 2010*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2010. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1708> (accessed 17 October 2013).
- UNCTAD (2011a). *Review of Maritime Transport 2011*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2011. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1734> (accessed 17 October 2013).
- UNCTAD (2011b). The 2004 Ballast Water Management Convention – with international acceptance growing the Convention may soon enter into force. UNCTAD Transport Newsletter No.50. Second Quarter 2011, page 8. Available at http://unctad.org/en/Docs/webdftlb20113_en.pdf (accessed 12 November 2013).
-

- UNCTAD (2012a). *Review of Maritime Transport 2012*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2012. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380> (accessed 17 October 2013).
- UNCTAD (2012b). *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*. United Nations publication. UNCTAD/DTL/TLB/2011/4. New York and Geneva. Available at http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114_en.pdf (accessed 11 November 2013).
- United States Customs and Border Protection (CBP) (2013). EU, US fully implement mutual recognition decision. News release. 8 February. Available at http://cbp.gov/xp/cgov/newsroom/news_releases/national/02082013_6.xml (accessed 9 July 2013).
- WCO (2012a). SAFE Framework of Standards to secure and facilitate global trade. June. Available at <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx> (accessed 13 November 2013).
- WCO (2012b). Compendium of authorized economic operator programmes. WCO research paper No.25. Available at <http://www.wcoomd.org/en/topics/research/activities-and-programmes/~media/930340C77B3740D6B3894F747AF6A7FF.ashx> (accessed 18 November 2013).
- WCO (2013a). WCO Americas and Caribbean Region adopts AEO regional strategy. News. April 3. Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/april/wco-americas-and-caribbean.aspx> (accessed 9 July 2013).
- WCO (2013b). Importance of AEO programmes recognized at the AEO Regional Forum in Astana. News. June 3. Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/june/aeo-regional-forum-astana.aspx> (accessed 9 July 2013).
- WCO (2013c). Working meeting held in promoting AEO project in East African Economic Community. News (June 19). Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/june/working-meeting-in-promoting-aeo-project.aspx> (accessed 18 November 2013).
- WCO (2013d). Seminar on the authorized economic operator (AEO) concept. News. April 16. Available at <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2013/april/aeo-seminar.aspx> (accessed 9 July 2013).
-

尾注

- 1 2006年《海事劳工公约》在获得30个成员国(这些国家至少占全世界海运货物总吨的33%)的批准12个月后正式生效。该公约如今在38个劳工组织成员国(占全世界海运货物总吨的69%)生效。截至2013年7月9日,关于2006年《海事劳工公约》批准状况的信息来自劳工组织的网站。关于《海事劳工公约》2006年正式生效之后将要修订的国际公约的清单,见http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_150389/lang--en/index.htm(2013年10月17日查阅)。
- 2 2006年《海事劳工公约》的案文见http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_090250/lang--en/index.htm(2013年10月17日查阅)。另见上述国际劳工大会文件第12页所载“《海事劳工公约》的规则和守则解注”。只有国际劳工大会才能在《国际劳工组织组织法》第19条的框架内修订这些条款和规则(见《公约》第十四条)。
- 3 可通过《公约》第十五条规定的简化程序来修订守则。
- 4 见2006年《海事劳工公约》。
- 5 见2006年《海事劳工公约》规则5.1.3。
- 6 见“法律委员会第一百届会议报告”(海事组织,2013年a),第4.4段。即将讨论的修正案以海事组织/劳工组织关于因船员死亡、人身伤害或遭遗弃而索偿的责任和赔偿问题联合特设专家工作组提出的建议(2009年通过)为基础。
- 7 在比利时于2013年4月23日提交批准书之后,2002年《海运旅客及其行李雅典公约》将正式生效。此前已经提交批准书的有:阿尔巴尼亚、伯利兹、丹麦、拉脱维亚、荷兰、帕劳、圣基茨和尼维斯、塞尔维亚、叙利亚阿拉伯共和国和欧盟。
- 8 值得注意的是,这是首次在海事组织的一项公约中对区域经济一体化组织的签署、批准或加入活动作出明确规定,在“在区域经济一体化组织对本议定书所涉事项拥有管辖权的情况下,”授予该组织“缔约方的权利和义务”(见该《公约》第19条)。欧盟于2011年底加入2002年《议定书》。但是,这不能取代欧盟成员国的个别批准。
- 9 1974年《海运旅客及其行李雅典公约》于1974年12月13日通过,1987年4月28日正式生效。该《公约》的1976年《议定书》引入了特别提款权作为可适用的计算单位,取代了根据黄金的“官方”价值确定的法郎。该《公约》的1990年《议定书》旨在提高相关的赔偿限额,但是没有生效,后来被2002年《议定书》取代。2002年《雅典公约议定书》于2002年11月1日通过,2014年4月23日生效。
- 10 2002年《雅典公约议定书》第15(3)条规定,经《议定书》修正的《公约》第1条至第22条、《议定书》第17条至第25条以及《议定书》的附件应构成并被称为2002年《海运旅客及其行李雅典公约》(2002年《雅典公约》)。
- 11 更多资料另见《雅典公约》文件汇编,可查阅以下网址:<http://www.gard.no/ikbViewer/Content/72411/Athens%20Convention%20and%20ratifications%20April%202013.pdf>(2013年11月25日查阅)。
- 12 见《公约》第3(1)条和第7(1)条。但是,应当注意的是,《公约》设想到了缔约国提出保留的可能性。
- 13 见《公约》第4条之二。
- 14 旅客自带进舱的行李灭失或损坏的承运人赔偿限额为每名旅客、每次运输不超过2,250特别提款权。车辆运输和车内携带全部行李灭失或损坏的承运人赔偿限额为每名旅客、每次运输不超过12,700特别提款权。其他类型的行李灭失或损坏的承运人赔偿限额为每名旅客、每次运输不超过3,375特别提款权。
- 15 根据1974年《雅典公约》,只有通过修正案才能提高限额,这需要特定数量的缔约国同意才能使修正案生效。例如,之前在1990年通过的1974年《雅典公约议定书》也希望提高责任限额,但是未能生效,被2002年《雅典公约议定书》所代替。根据《公约》第23条规定的默认接受程序,在至少一半议定书缔约国(在任何情况下都不得少于六个缔约国)提出请求的情况下,将向海事组织所有成员国和议定书所有缔约国分发关于修改赔偿限额的提案,随后在海事组织法律委员会进行讨论。如果获得出席法律委员会并投票的经该议定书修正的公约的缔约国三分之二多数票,该修正案将获得通过,条件是投票时至少有一半缔约国到场。该修正案在其视为接受日期的18个月之后即告生效。视为接受日期为该修正案获得通过之后18个月,除非在此期间有不少于四分之一的缔约国在通过该修正案时通知海事组织秘书长不接受该修正案。

- ¹⁶ 见2002年《雅典公约议定书》第17.5条。作为加入的先决条件，2002年《雅典公约议定书》的缔约国必须事先声明退出1974年《雅典公约》及其1976年和1990年《议定书》。截至2013年6月30日，1974年《雅典公约》已在35个国家生效，占世界总吨的45.88%。这一数字将在2014年4月23日减少到31个。截至2013年6月30日，1976年《雅典公约议定书》已在26个缔约国生效；该数字将于2014年4月23日减少到23个。
- ¹⁷ 阿根廷和俄罗斯联邦根据1974年《雅典公约》第22条作出相关声明。
- ¹⁸ 这些国家是加拿大、丹麦、芬兰、德国、挪威和瑞典。根据这些国家的国内立法，相关责任限额与从未生效的1974年《雅典公约》之1990年《议定书》规定的数额相当或非常接近。应当注意的是，丹麦现在批准了2002年《雅典公约议定书》，因而将成为2002年《雅典公约》的缔约国。这些公约截至2013年6月30日的更多现状信息，见海事组织(2013年b)。
- ¹⁹ 这套措施作为《防止船污公约》附件六“防止船舶造成空气污染规则”的修正案增加，成为新的第4章，题为“船舶能源效率规则”。
- ²⁰ 这些规则的内容概述，见贸发会议(2012年a)第97-98页。关于不同类别措施的讨论情况概述，见贸发会议(2010年)第118-119页和贸发会议(2011年a)第114-116页。
- ²¹ 该研究表明，相关措施如果得到执行，可增强能源效率，使目前的排放率减少25%-75%。关于气候变化对海运潜在影响的详细论述，另见编纂卷《海运和气候变化挑战》，2012年5月出版(Asariotis和Benamara, 2012年)。该书由联合国与Earthscan/Routledge共同出版，来自学术界、国际组织（例如海事组织、联合国气候变化框架公约秘书处、经合组织、国际能源机构和世界银行）以及海运和港口业界的专家对该书有贡献。书中涵盖的问题包括：科学背景；国际航运温室气体排放和可能的减缓途径；相关法规和制度框架的运用情况；潜在的气候变化影响和海运适应办法；相关的交叉问题，例如融资和投资、技术和能源。更多资料见贸发会议网站：www.unctad.org/ttl/legal。
- ²² 海洋环境保护委员会于2012年10月1日至5日召开其第六十四届会议，于2013年5月13日至17日召开第六十五届会议。
- ²³ 这项修正案更新了一条脚注，其中提到把国际船模试验水池会议推荐的程序7.5-04-01-01.2作为最佳标准。
- ²⁴ 美国关于提高国际船运能效的提议。委员会在该项目下审议的其他文件包括：英国海洋工程、科学与技术研究所提交的文件，其中提供了与利用基于目标的办法进行“燃油消耗测量”有关的资料；欧安会提交的文件，其中对美国和英国海洋工程、科学与技术研究所提交文件进行了评论，并提供了关于采取各种办法监测和报告船舶燃油消耗和二氧化碳排放量的其他资料；比利时、加拿大、丹麦、德国、日本、挪威和英国提交的文件，其中支持制定技术和运营措施以提高船舶能效。
- ²⁵ “认识到本组织《组织法》所载各项原则，包括不歧视原则以及《防止船污公约》和其他海事组织公约所载的不再给予优惠待遇原则。”
- ²⁶ “还认识到《气候公约》及其《京都议定书》所载各项原则包括共同但有区别的责任原则和各自的能力。”
- ²⁷ 一些代表团就这项决议作出的声明见海事组织的附件5(2013年c)。据第三世界网络称(Chiew, 2013年)，在后来于2013年6月召开的《气候公约》波恩气候变化会议上，一些发展中国家认为，海事组织的决议明确提到“共同但有区别的责任”原则，这是海事组织在其与气候变化相关的工作方面尊重《气候公约》的原则和条款的一个明确信号。包括日本在内的一些发达国家代表团则表达了相反意见，声称虽然在该决议的导言中通过了一个段落，其中提到“认识到”共同但有区别的责任，但这不应当限制海事组织的各项原则规定的活动，并指出海洋环境保护委员会第六十五届会议报告中已经记录了对这一点的重申。
- ²⁸ 见海事组织向2013年6月3日至14日在波恩举行的科学和技术咨询附属机构第三十八次会议发出的说明，其中提供了关于海事组织为解决国际航运燃料排放问题所做工作的最新情况，可查阅以下网址：<http://unfccc.int/resource/docs/2013/sbsta/eng/misc15.pdf> (2013年11月7日查阅)。
- ²⁹ 关于可能的市场措施，特别参见贸发会议(2011年a)第114页和第117-119页以及贸发会议(2012年a)第99-101页。

- 30 应当注意的是,对于减少温室气体排放的原则和政策以及潜在的市场措施,许多发展中国家代表团表达了广泛的关注,特别是巴西、中国和印度代表团。更多详细资料,另见一些代表团提交的声明(海事组织,2012年c,附件14-17)。
- 31 研究对象包括智利、中国、库克群岛、印度、肯尼亚、马尔代夫、墨西哥、萨摩亚、多哥以及特立尼达和多巴哥。
- 32 巴西、中国、印度、秘鲁、沙特阿拉伯和南非。
- 33 根据主席的提议,海洋环境保护委员会同意将市场措施和相关问题的讨论推迟到今后的会议,只审议以下三个项目:(a)更新国际航运温室气体排放估值;(b)世贸组织相关事项;(c)《气候公约》事项(海事组织,2013年c,第5.1段)。
- 34 根据之前各期《海运述评》,最新的(第二次)海事组织《温室气体研究》(海事组织,2009年)的关键数据估计国际航运排放量为8.7亿吨,约占2007年的人类活动所产生的全球二氧化碳排放量的2.7%。
- 35 见海事组织(2012年b),第36页。
- 36 2013年2月26日至3月1日,召开了专家讲习班,进一步审议用于更新国际航运温室气体排放估值的方法和设想。讲习班的报告载于海事组织的文件(2013年f)。
- 37 《研究更新》的职权范围问题见该文件的附件(海事组织,2013年f)。
- 38 海事组织秘书长随后于2013年7月12日以通函形式成立指导委员会(海事组织,2013年g)。
- 39 由印度和沙特阿拉伯提交。
- 40 应当注意的是,印度代表团表示,世贸组织秘书处不能提供所要求的资料,因此不应当请求提供该文件附件所载信息,也不应当进一步审议该信息(海事组织,2013年c,第5.20段)。
- 41 海事组织秘书处提交的文件如下:关于2012年5月14日至25日在波恩举行的联合国气候变化会议成果的海事组织文件(2012年g);关于2012年8月23日至25日在瑞士日内瓦举行的绿色气候基金第一次理事会会议的海事组织文件(2012年h);关于2012年11月26日至12月8日在多哈举行的联合国气候变化会议成果的海事组织文件(2013年i)。
- 42 报告强调国际法律框架的一些核心特征,并对最近生效的国际法律文书的一些关键规定进行了概括分析。报告还为国家决策提供了建议。
- 43 其中包括:1969年《国际油污损害民事责任公约》及其1992年《议定书》;1971年《关于设立油污损害赔偿国际基金的国际公约》(《基金公约》)及其1992年和2003年《议定书》。
- 44 该公约于2008年11月21日生效,截至2013年6月30日已有70个缔约国,共占世界总吨位的90.04%。公约涵盖油轮以外的各种船舶造成的油污,例如,集装箱船、冷藏船、化学品运输船、杂货船、游船和渡船。
- 45 1996年《国际海上运载有害和有毒物质造成损害的责任和赔偿公约》的2010年《议定书》。该议定书尚未生效。另见贸发会议(2010年)第124-125页。
- 46 讲习班于2012年11月在伦敦举行。更多资料见www.hnsconvention.org (2013年11月11日查阅)。
- 47 海事组织(2013年a),第5-6页。
- 48 特别是继2010年发生“深水地平线”钻油平台事故和2009年在澳大利亚专属经济区发生“蒙塔拉”近海石油平台油井爆炸事故之后,后者导致重大漏油事故。
- 49 关于代表团表达的意见概述,见海事组织(2013年a)第21-24页。此外,该报告中还提到成立了一个非正式咨询小组,以讨论与近岸勘探和开采活动造成跨界污染损害有关的问题,该小组由印度尼西亚代表团负责协调。参与该小组讨论的在线地址是:ind_offshorediscussion_imoleg@yahoo-groups.com。
- 50 《防止船污公约》的附件六于2005年5月19日生效,截至2013年6月30日已获得72个国家批准,约占世界总吨位的94.30%。附件六涵盖了船舶产生的空气污染,包括硫氧化物和氮氧化物排放以及颗粒物。
- 51 见贸发会议(2008年)第119页。
- 52 如果审查得出的不利的结论,则应当自2025年1月1日起适用新的全球上限。

- 53 首先在欧洲设立两个硫氧化物排放控制区,也即波罗的海控制区和北海控制区,分别于2006年和2007年生效。设立第三个控制区是北美排放控制区,于2012年8月1日生效。此外,于2011年7月设立了第四个排放控制区——美国加勒比海排放控制区,其中包括毗邻波多黎各(美国)和美属维尔京群岛海岸的某些水域,将于2014年1月1日生效。
- 54 又名硫氧化物废气洗涤系统。
- 55 欧洲议会和欧洲理事会第2012/33/EU号指令,其中修订了理事会关于船用燃料硫含量的第1999/32/EC号指令;OJ L 327,2012年11月27日,第1-13页。可查阅以下网站:<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUri-Serv.do?uri=OJ:L:2012:327:0001:0013:EN:PDF>(2013年11月12日查阅)。
- 56 国际航运公会的提案认为,2012-2014年期间,在开展初步研究,以提供2015-2016年期间的燃料供应方案时,应当使用文书组根据《防止船污公约》附件六提出的燃油供应模型。
- 57 美国的提案反对尽早根据《防止船污公约》附件六对燃油供应进行评估,因为出于多种原因,过早开展初步分析所取得的结果对于评估2020年的燃油供应没有多大作用。
- 58 迄今为止,只有北美排放控制区被指定为适用氮氧化物控制。波罗的海周边国家正在通过赫尔辛基委员会讨论一份将波罗的海列为排放控制区的申请。更多信息见劳氏航运清单(2013年)。
- 59 Tier III限值比tier II 限值低将近70%,因此要求其他技术。
- 53 修订后的《防止船污公约》附件五的排放条款概述,见贸发会议(2012年a)第104页,表5.1。
- 61 根据该通知,在2015年12月31日前,如果符合具体条件,可以在特殊区域之外排放用于清洗曾装载有害海洋环境固体散货的货舱的洗舱水。通知还敦促《防止船污公约》附件五的缔约国确保在港口和码头提供适当设施以接收固体散货残余,包括洗舱水所含残余。
- 62 2009年《香港国际安全和无害环境拆船公约》。
- 63 包括:“2012年安全与无害环境船舶回收导则”(海事组织,2012年a,附件4),“2012年船舶回收设施授权导则”(海事组织,2012年a,附件5),“2011年有害材料清单制定导则”(海事组织,2012年a,附件3)和“2011年船舶回收计划制定导则”(海事组织,2011年a,附件2)。
- 64 《香港公约》自2010年9月1日起开放供加入,目前尚未生效。它将在代表世界商船队总吨40%的15个国家已经成为缔约国之日起24个月后生效。截至2013年6月30日,只有挪威加入了该公约。
- 65 该小组最初于海洋环境保护委员会第六十四届会议期间成立,旨在制定适用于有害材料清单所列材料的阈值和豁免,并审议是否有必要相应地修正《2011年有害材料清单制定导则》。
- 66 《国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》尚未生效。截至2013年6月30日已有37个缔约方,占世界商船队总吨的30.32%。该公约将在不少于30个国家(商船船队合计占不低于35%的世界商船航运总吨)成为缔约国之日起12个月后生效。一些代表团此前表示,由于公约批准程序在其国内已经处于最终阶段或成熟阶段,预计将在不久的将来向海事组织提交批准文件。另见贸发会议(2011年b,第8页)。
- 67 这些压载水管理系统是由中国、荷兰、挪威和大韩民国提议的。关于这些系统的详情见海洋环境保护委员会第六十四届和第六十五届会议期间提交的文件,可登录www.imo.org查阅。
- 68 这些系统是由中国、丹麦、日本、荷兰和大韩民国提议的。关于这些系统的详情见海洋环境保护委员会第六十四届和第六十五届会议期间提交的文件,可登录www.imo.org查阅。过去几年里,海事组织批准了许多类型的压载水管理系统。其中一些安装到船舶上后不兼容,因而又撤出了市场。
- 69 将于2013年11月25日至12月4日举行。
- 70 这些压载水管理通知的副本(BWM.2/Circ.42-45),可登陆www.imo.org查阅。
- 71 关于《全球贸易安全与便利标准框架》2012年6月的更新版本,见海关组织的文件(2012年a)。
- 72 支柱1以美国2002年实行的集装箱安全举措模型为基础。支柱2以美国2001年实行的海关—商贸反恐伙伴模型为基础。更多关于这些支柱的信息以及关于海关供应链安全主要特征(也即预报货物信息、风险管理、货物扫描和特许经营者)的分析,见世界海关组织第18号研究文件,“海关供应链安全范式与9·11事件:10年及2011年9月以后”,可登陆www.wcoomd.org查阅。关于9·11事件以后美国采取的各种安全方案的摘要,见贸发会议(2004年)。
- 73 截至2013年6月30日,世界海关组织的179个成员中已经有168个表示打算执行《全球贸易安全与便利标准框架》。

- 74 另见贸发会议(2011年a), 第121-122页。该一揽子文件中包括:《全球贸易安全与便利标准框架》、《海关集成化供应链管理导则》、《特许经营者实施指引》、《特许经营者简编》、《特许经营者上诉程序样板》、《特许经营者的惠益:世界海关组织私营部门咨询小组的贡献》、《扫描/成像设备采购和部署导则》、《全球贸易安全与便利标准框架数据元素维护机制》、《贸易复苏指南》和《中小型企业常见问题》。《全球贸易安全与便利标准框架》一揽子文件可登陆http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx查阅(2013年11月25日查阅)。
- 75 更多资料, 见世界海关组织的网址: http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx (2013年11月18日登录)。
- 76 《全球贸易安全与便利标准框架》的特许经营者概念源自经过修订的《京都公约》。该《公约》载有关于“特许经营者”的标准和一些国家方案。
- 77 更多关于一般性互认的概念以及互认协议制定准则的资料, 见《全球贸易安全与便利标准框架》一揽子文件和世界海关组织关于这一问题的第18号研究文件, 见贸发会议(2012年a), 第106-107页。
- 78 第一个互认协议于2007年6月在美国与新西兰之间签订。截至2013年6月30日, 已签署19个双边互认协议, 另有10个正在谈判, 协议双方分别为: 中国—欧盟、中国—日本、日本—马来西亚、中国—大韩民国、中国香港—大韩民国、印度—大韩民国、以色列—大韩民国、新西兰—新加坡、挪威—瑞士和新加坡—美国。
- 79 因为事实上27个欧盟国家有一个共同的统一特许经营者方案。
- 80 根据世界海关组织秘书处提供的信息。更多信息见最新的《特许经营者方案简编》(海关组织, 2012年b)。
- 81 更多信息见世界海关组织, 2013年a, 2013年b, 2013年c和2013年d。
- 82 特别是见贸发会议(2011年a), 其中概述了该修正案对《海关法》做出的重大修改, 见第122至第123页。
- 83 更多信息见 http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_en.htm (2013年11月18日查阅)。
- 84 欧盟税务和关税联盟向贸发会议提供了该文件的节选修订本。
- 85 见欧洲联盟委员会(2013年)第9页。
- 86 背景资料还可见欧洲联盟委员会(2012年)。
- 87 见世界航运理事会主席兼首席执行官撰写的文章(Koch C, 2013年)。世界航运理事会的成员经营全球大约90%的班轮运力。
- 88 根据欧洲联盟委员会的税务和关税联盟提供的信息, 截至2013年6月25日, 总计提交15,359份特许经营者证书申请, 总计颁发13,104份证书。截至2013年6月15日, 共拒绝1,523份申请(占收到申请总数的10%), 总计吊销691份证书(占已颁发证书的5.3%)。截至2012年12月31日, 按已颁发证书类型报告的明细为: AEO-F, 6,023份(49%); AEO-C, 5,969份(48%); AEO-S, 354份(3%)。
- 89 自评问卷见以下网址: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en.pdf(2013年11月18日查阅)。也可登陆以下网站查阅解释性说明http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf (2013年11月18日查阅)。
- 90 欧盟已经与日本、挪威、瑞士和美国签订了互认协议。正在与中国谈判, 并将很快与加拿大谈判。美国则除了欧盟, 还与加拿大、中国台湾省、日本、约旦、新西兰和大韩民国签订了互认协议。
- 91 截至2013年5月, 有10,512个公司成为海关—商贸反恐伙伴的成员, 占进口到美国的货物(以价值计)的50%以上。截至2013年3月, 美国海关及边境保护局已与加拿大、中国台湾省、欧盟、日本、约旦、新西兰和大韩民国签署了互认协议。更多信息见www.cbp.gov。
- 92 更多信息见美国海关及边境保护局的网站, 可登录http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade_outreach/coac/coac_13_meetings/may22_meeting_dc查阅(2013年年11月19日查阅)。
- 93 2012年11月26日至30日举行。
- 94 2013年6月12日至21日举行。

- 95 该文件已经签署，因此《行为守则》对22个签字国生效，也即：安哥拉、贝宁、喀麦隆、佛得角、乍得、刚果、科特迪瓦、刚果民主共和国、赤道几内亚、加蓬、冈比亚、加纳、几内亚、几内亚比绍、利比里亚、马里、尼日尔、尼日利亚、塞内加尔、塞拉利昂、圣多美和普林西比、多哥。
- 96 该守则的全文可登陆<https://195.24.195.238/en/multimedia/documents/437-sommet-sur-la-piraterie-code-de-conduite-english>查阅(2013年11月19日查阅)。另见*MarineLink.com* (2013年)。
- 97 2013年4月15日至19日举行。
- 98 文件中载有联合国毒品和犯罪问题办公室提供的信息。对该文件的书面评论见海事组织的文件(2013年q)。委员会遗憾地注意到，北约告知秘书处没有任何相关的记录或信息，而且没有收到欧盟索马里海上力量的任何答复。
- 99 见海事组织(2013年a)，第10页。
- 100 成员国对该调查问卷作出的答复可登录海事组织的网站查阅，见：<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Responses-received-on-Private%20Armed%20Security.aspx>(2013年11月19日查阅)。
- 101 见<http://unicri.it/topics/piracy/database/> (2013年11月19日查阅)。
- 102 在把关于海盗的国家立法纳入数据库方面，可在海洋事务和海洋法司建立的数据库中找到相关信息http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm(2013年11月19日查阅)。
- 103 更多信息见海事组织(2013年a)，第12-16页。
- 104 世界海关组织贸易复苏指南、亚太经合组织贸易复苏方案和ISO 28002:2011提供的相关指导被整合并入该指南(海事组织，2013年s)。
- 105 这份调查问卷由海事安全和海盗问题工作组闭会期间会议最终定稿。
- 106 该报告的全文可登陆国际船员人权组织的网站查阅，见：www.seafarersrights.org(2013年11月19日查阅)。
- 107 更多信息见海事组织(2013年a)，第7-9页。
- 108 该段和后续各段的内容以综合谈判文本草案第12修订版和第16修订版之间的比较为基础(TN/TF/165)。
- 109 本节以贸发会议即将出版的报告《竞争力新前沿：在发展中国家实施贸易便利化》为依据。
- 110 该声明的完整案文可登陆http://www.wto.org/english/news_e/news13_e/fac_08jul13_e.htm查阅(2013年11月20日查阅)。

6

确保内陆国获得可靠海运通道

内陆国穿越沿海领土获得海运服务的贸易通道，通常遵循一项标准原则：过境货物及其运输车辆，获得免税通行，并采取最方便的路线。然而在实践中，这一基本准则的实施，遭遇到高昂的运输成本和漫长的运输时间造成的诸多运营难题，有损贸易竞争力并最终损害内陆国的经济发展。在过去十年里，根据2003年启动的《阿拉木图行动纲领》，新的分析工具和广泛的实地研究，带来了关于这一机制的宝贵新知识，可以解释已发现的无效率之处。除其他外，分析发现，寻租利益攸关方有可能阻挠改进，使过境作业毫无必要地变复杂并且不可预期，从而削弱政府和贸易方付出的努力。因此，通过揭露过境沿线相互冲突各显神通的势力，该项分析显示，内陆国的贸易主要受制于利益攸关方之间缺乏合作导致的不可靠性，是运输成本高企和过境时间漫长的主要原因。

本章概述了这些发现，并且依据这些发现，探讨了一种新范式，它应当能够使过境运输制度得到根本改造，从而使内陆国能够获得通往全球价值链的可靠通道，并使它们除了充当初级商品提供者之外，能够有所作为。

拟议的办法旨在使内陆国和过境国政府优先重视过境物流链的可预期性，将贸易方、港口运营者和航运公司作为合作伙伴，共同努力，合作伙伴将从这一改善中得到最大的收益，同时这也将列为内陆和过境发展中国家2014年通过的新发展议程中的优先项。

A. 过境链障碍

内陆国过境其他领土进行贸易面临的许多障碍是众所周知的。这些障碍包括从距离遥远到运输服务和基础设施不足，以及制度和运营过境框架效率低下。直到最近，成本高和时间长一直被视为内陆国贸易商缺乏竞争力的主要原因。然而，过去10年来，对地方过境经济进行新分析和实地研究(Limao, 2001年; Faye等人, 2004年; Collier, 2007年; Arvis等人, 2011年, 贸发会议, 2013年)表明, 过境物流制度的不可靠性才是内陆发展中国家制造商们努力进入区域和全球价值链时面临的障碍。这里先简要讨论一下其他研究结果。

1. 距离, 运输时间和运输成本

在许多内陆发展中国家, 生产和消费中心所在地距离最近的海港超过800公里(表6.1), 这意味着两天或更多天的运输时间。尽管从2,500公里到6,000公里的极长运输距离或不足500公里的较短距离始终属于例外情况, 但在所有情况下, 到海洋的距离不仅增加了成本和运输时间, 而且还影响到运营层面: 漫长的运输时间意味着特定时期内特定运输工具的周转率减少, 经常面临成本高昂和长时间的空收益, 最终造成所有者的投资回报减少。这样一种因果关系阻碍了对交通工具的维修投资并导致由老旧、不太可靠和不太节碳的装备提供低质量的服务。在下文讨论的一些情况下, 保护主义法规的盛行在一定程度上助长了老旧货运车队的使用(Arvis等人, 2010年; Kunaka等人, 2013年)。

与海洋距离遥远导致漫长的运输时间和高昂的运输成本, 长期以来, 这一直是内陆国贸易不利的一个明显原因。有大量文献表明(Arvis等人, 2010年, 2011年), 根据与内陆国的货物所穿越的沿海国家的数据所作比对, 或者根据用于与其他国家比对的国际基准, 这些额外的成本和时间也通常被描述为过度。这两种比对都导致得出一个结论, 即, 与海岸的距离遥远造成的成本和时间差异是不可否认的, 它是一个严重的不利因素。

但是, 鉴于这些数字的收集方式, 这些比较可能存在误导。沿海国家贸易的运输时间和成本

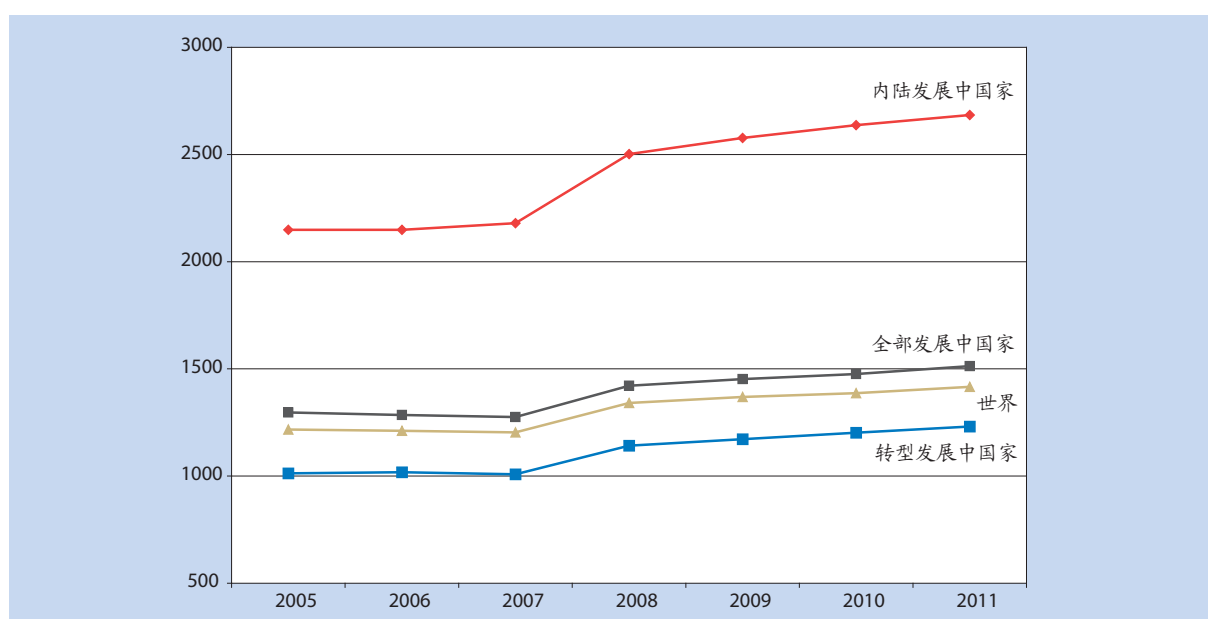
通常反映的是到沿海国家口岸的海洋运输。其中不包括要求沿海国家贸易商将货物运送至货仓等必要环节及其相关时间和成本, 而这一过程还包括从船舶上卸货、港口货物存放、海关清关程序以及内陆运输。相反, 内陆国的数字却包括了运输贸易抵达最终内陆目的地所有必要的港口收费和其他货物处理和运输成本及时间。在对内陆国和沿海国家的贸易进行比较时, 使用的数据没有反映类似的时间和成本内容, 导致了成本差异(图6.1)和时间差异(表6.2)。

表6.1. 部分内陆发展中国家到港口的距离

内陆发展中国家	港口	里程(公里)	模式
阿富汗	2	1 200-1 600	公路
亚美尼亚	2	800-2 400	铁路, 公路
阿塞拜疆	2	800	铁路 - 公路
多民族玻利维亚国	8	500-2 400	铁路, 河流, 公路
博茨瓦纳	4	950-1 400	铁路, 公路
布基纳法索	5	1 100-1 900	铁路, 公路
布隆迪	2	1 500-1 850	湖泊, 铁路, 公路
不丹	1	800	铁路, 公路
中非共和国	2	1 500-1 800	铁路, 公路
乍得	2	1 800-1 900	铁路, 公路
埃塞俄比亚	3	900-1 250	铁路, 公路
吉尔吉斯斯坦	4	4 500-5 200	铁路, 公路
老挝人民民主共和国	3	600-750	铁路, 公路
莱索托	2	500	铁路, 公路
马拉维	3	600-2 300	铁路, 公路
马里	6	1 200-1 400	铁路, 公路
蒙古	4	1 700-6 000	铁路, 公路
尼泊尔	2	1 100-1 200	铁路, 公路
尼日尔	3	900-1 200	铁路, 公路
巴拉圭	4	1 200-1 400	铁路, 河流, 公路
摩尔多瓦共和国	2	800	铁路, 公路
卢旺达	2	1 500-1 700	湖泊, 铁路, 公路
斯威士兰	4	250-500	铁路, 公路
乌干达	2	1 300-1 650	湖泊, 铁路, 公路
乌兹别克斯坦	3	2 700	铁路, 公路
塔吉克斯坦	3	1 500-2 500	铁路, 公路
前南斯拉夫的 马其顿共和国	1	600	铁路, 公路
土库曼斯坦	3	4 500	铁路, 公路
赞比亚	8	1 300-2 100	铁路, 公路
津巴布韦	3	850-1 550	铁路, 公路

资料来源: 贸发会议秘书处根据非洲经济委员会、亚洲及太平洋经济社会委员会、拉丁美洲和加勒比经济委员会以及世界银行的数据编制而成。

图6.1. 进口成本(美元/集装箱)



资料来源: 最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家高级代表办公室(最不发达国家高代办)2013年根据世界银行的指标编制而成。

表6.2. 出口所需天数

	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
内陆发展中国家	49	49	48	48	46	44	43
转型发展中国家	30	27	26	25	24	23	23
所有发展中国家	32	30	29	28	27	26	26
全世界	28	26	25	25	24	23	23

资料来源: 最不发达国家高代办根据世界银行的指标编制而成。

重要的一点是, 这些比较可能会加剧实际差异从而夸大内陆国遇到的障碍。但是, 更加重要的是, 由于地理距离——这是无法缩短——仅仅是问题的一个方面, 应当更加准确地评估它的相对重要性。

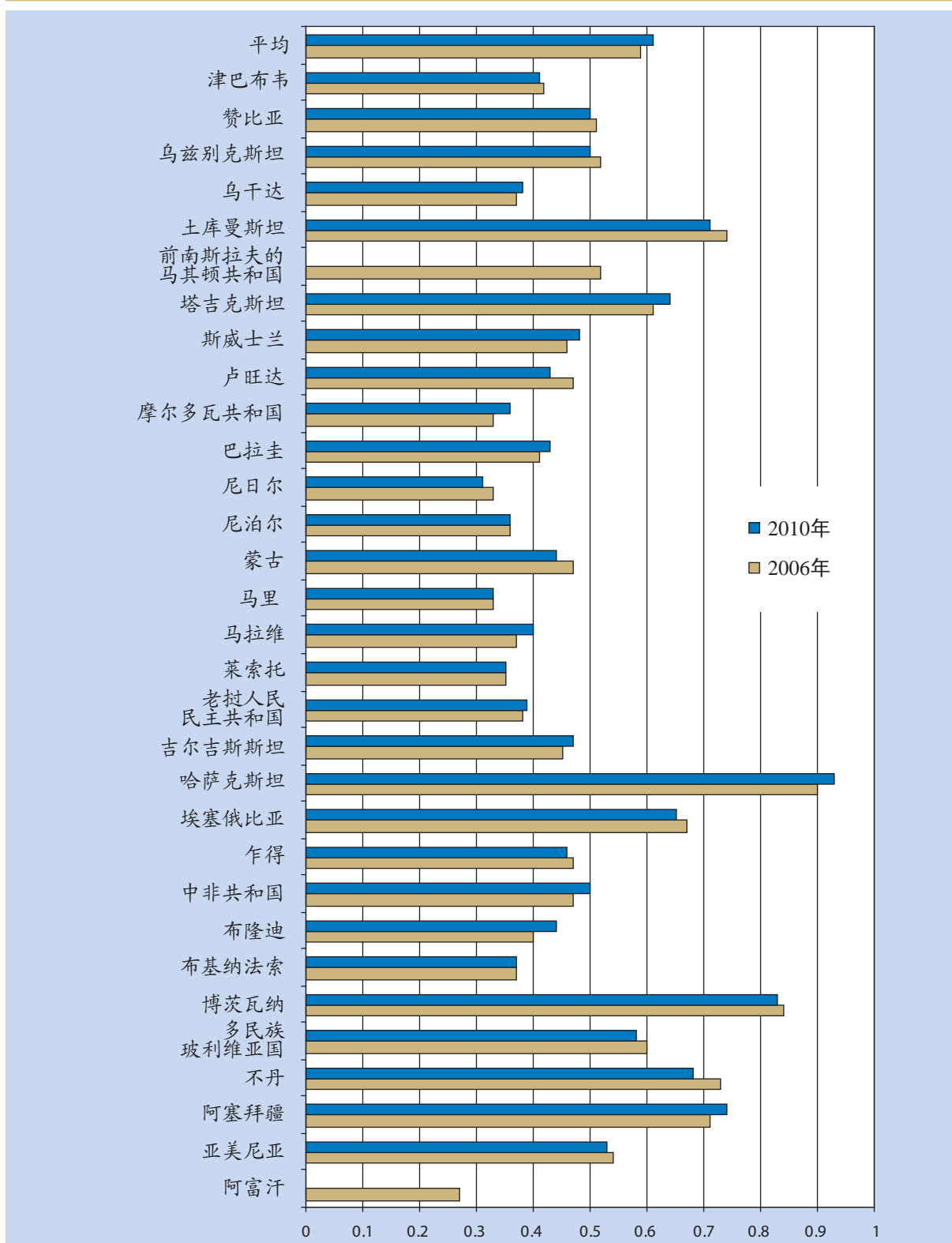
对最近研究过的过境走廊进行仔细分析表明, 过境国和内陆国的卡车或铁路运营成本(吨/公里)始终非常接近, 甚至至低于全球标准或发达国家的基准(贸发会议, 2013年)。如果运输公司的成本类似, 但是用户支付的运费要比世界其他地方相似情况下高得多, 那么距离本身不能解释内陆国的运输成本平均高出45%, 最高多达60%的原因(图6.2)。换言之, 除了距离因素, 内陆和沿海发展中国家贸易商为相同运输支付的运费差异一定是由于与其到海岸的距离

遥远无关的其他因素造成的。这正是最近的实地研究发现的相关成果之一: 除了距离和运输成本, 还有其他因素造成内陆发展中国家贸易成本高企。必须围绕过境营运环境寻找这些因素, 其中, 监管框架是核心。

2. 过境监管安排的影响

边境可能不仅仅意味着政治上的界限。它们还限定了不同企业以及技术和行政文化的范围。跨越边境意味着进入截然不同的市场空间, 这里习惯实行不同的要求, 适用不同的规定。过境货物及其承运人必须适应这些变化的规则和标准。研究在一定程度上揭示了规定和程序给过境货物带来的影响。

图6.2. 内陆运输成本(比率)



资料来源：最不发达国家高代办，2013年。

注：例如，0.5意味着，与有代表性的沿海经济体相比，内陆国的运输成本高出50%。2010年的数据。前南斯拉夫的马其顿共和国和阿富汗无2010年的数据。

这些研究还表明, 私营部门运营商在限制性监管计划的保护下经营并获得寻租垄断或寡头地位, 他们可能成为通过便利化措施促进过境系统透明和简化的最强大反对势力(Arvis等人, 2011年)。尽管公路运输目前是内陆国过境系统的主要运输模式, 它也是这些国家的贸易商为运输服务支付高昂运费的主要因素。事实上, 通过提高公路运输运营效率, 或者通过设计向铁路或河流运输模式转变的各项制度, 可以在很大程度上减少包括过境运营所有不同环节在内的过境物流成本, 并且更加节能环保。

世界银行最近的一项研究(Kunaka等人, 2013年)表明, 尽管公路基础设施受到极大关注, 但在许多情况下, 国际公路运输服务的管理仍然以有利于限制市场准入的法规为基础, 保护本国的运输公司。因此, 许多关于公路运输的双边协定, 包括过境协议在内, 都变成了过境便利化的障碍, 甚至在一体化经济机制下也不例外。尽管互惠性和地域性是双边协议的关键原则, 但协议中还是有可能规定嵌入式的运营限制, 涉及运营商的国籍或运输工具的注册国、特定路线的运输权、往返次数配额、货物量、从事跨境运输的特许经营者的运载能力或许可证数量。这产生了空收益, 扭曲了可利用运载能力, 因强制中转导致运输供应链破坏或中断, 带来与实际运营成本无关的高昂运费和漫长的运输时间, 并且在总体上使货流更加不确定。

B. 过境不可靠带来的成本

如前文所述, 距离也带来其他问题。公路或航线越长, 面临不可预见的事件从而导致运输受到破坏的可能性也越大。这些可能的事件意味着由于机械故障、司机长时间疲劳驾驶或者道路或铁路欠缺维护导致发生事故的风险扩大, 运输时间的不确定性增加。长途还是导致发生偷窃的一个风险因素, 由于沿途设有包括桥秤或铁路火车站在内的检查站, 以及跨境, 需要多次停驶。不过, 其中许多情况即使是在相对

较短的距离内行驶也可能会发生, 这与过境运输的官方管控无关。但是, 对于要求司机沿途必须停驶进行休息的情况, 必须作为自然的特例看待(Fitzmaurice和Hartmann, 2013年)。

由于货物交付的这些长时间延误和不确定性, 内陆国的贸易商可能不得不承担相当高的库存成本, 它有时甚至可能高于运输成本, 达到货物价值的10%以上(世界银行, 2013年)。过境物流成本主要来源于供应链走廊各方之间相互作用的关系和利益, 其中包括: 贸易商, 运输公司, 报关行, 货运代理人, 银行, 保险公司, 海关和其他政府机构。由于这些不同各方有着不同和有时相互冲突的利益, 长距离营运的过境供应链变得相对复杂, 并且经常由于一系列环节中断而显得缺乏连贯性。

另一个成本来源与过境沿线征收的各种官方和非正式收费有关(Arvis等人, 2011年)。例如, “在许多环境下, 供应链的复杂性意味着贸易商或货运代理人需要投入更多时间和员工来完成工作, 这增添了成本。事实表明, 在一些情况下, 如, 西非, 这些附加成本与货运成本相等”。因此, 过境链受到效率低下“甚至寻租活动和腐败”的影响(世界银行, 2013年)。

供应链, 例如连接内陆国与海港的过境系统, 要求事件可预期, 从而对它们进行组织并高效地安排顺序。全球生产价值链, 其生产程序分布在多个地理相距遥远的中心, 同样依靠严格的调度和交付时间。过境交付机制缺乏可预期性可能成为内陆国生产商除了作为初级商品提供者之外进入价值链的一个最严重的障碍。

1. 不同的观点

对于参与过境链的不同各方来说, 可靠性可能有着不同的价值或意义。对于政府主管机构来

说,它可能意味着确定所有相关规定得到充分执行。对于海关来说,这可能意味着通过保障机制最大程度地减少或者完全涵盖由于流入本国市场而造成的财政风险。对于卫生风险处理机构来说,确定性或许意味着过境货物可能产生的动物或植物污染灾害不会影响到国家安全。对于运输和过境沿途的贸易支持服务供应商来说,可预期性可能意味着能够带来投资和业务发展的可预测货运量。对于运输规划者、基础设施服务提供者和码头运营者而言,可预期性可能意味着确保最佳利用基础设施和装备并正确控制发展规模。对于贸易商来说,可预期性意味着过境时间,包括运输阶段和运输前后的阶段,以及整个物流链从质量和时间的角度看是安全和可靠的;它还意味着货物在合格的运营商手里,并将以良好的状况抵达目的地。对于贸易商来说,过境供应链缺乏可靠性比平均过境时间更加令人担忧。例如,内陆发展中国家的地方超市等零售运营商必须维持数月的库存,而不是像发达市场那样只需要几周的库存量(世界银行,2013年)。

因此,可靠性、成本效率和速度共同构成连接海港和内陆国的过境服务供应链所追求的主要目标。正如前文所述,尽管供应链各方势力数量众多并且其利益有时相互冲突始终是造成不确定性的一个主要原因,但仍然有方法促使孤岛思维的各方形成系统的集体共识。

2. 寻求加强合作

早在2003年,贸发会议就开发出一种适用于过境运输服务的供应链管理方法(Hansen和Annovazzi-Jakab,2008年),该办法模仿制造业部门的流水线,允许集群发展和过境走廊利益攸关方合作改进过境运营。这一方法立足于对过境运营中干预活动的先后顺序的观察,指出供应链沿线各参与方在一种用户—供应商或客户—供应方的关系基础上运营。尽管参与方的行为相互关联,彼此依靠,但它们经常不按照接受服务的用户所预期的方式和时间发生。这

主要是因为用户和供应商之间在其各自需求和目标方面缺乏信息交流,从而导致各方之间缺乏信任。这种失灵导致在过境链的运营中出现两类活动:以成本为代价增加价值和毫无价值地增加成本。后者意味着不必要的延误、高成本和效率损失。

2003-2007年,贸发会议在三个支柱走廊的技术援助项目框架内实施了该办法。项目表明,作为合作平台,集群让过境走廊的利益攸关方能够全面了解他们各自在整个过境供应链中的作用。它还揭示了成员的行为对过境链各个阶段绩效的影响,以及,与尝试最大程度获取个体回报不同,从集体最大限度地利用整个供应链所产生的惠益。这种协作机制是向着建立新愿景和共同目标(也即过境系统的各方以结束过境运营的不可靠性为共同宗旨)迈出的重要一步。

3. 解决方案展望

即使经过10年的持续努力和广泛的实地研究,尽管在许多前沿领域取得了进展,对于能否找到有效和全面的解决方案,人们仍然存在怀疑。因为可能的解决方案很可能与运输部门对立,会打破当前的保护主义货物分配安排,或者向外国人开放运输市场(Arvis等人,2011年),一些人得出结论认为,“灵活的走廊改善实施战略受到极大制约。一方面,改革方案应当改变走廊组织的范式并引入基于质量的激励性法规。另一方面,它应当为那些不太可能符合货物和过境系统改革要求的无数运营商提供选择方案。”这些人还认为,这会导致“市场向具备一定双重市场结构形式的服务转型,一些现代部门向国际竞争开放并达到快速通道系统的标准,与此同时,其他部门仍然可以利用旧的程序和管制措施”(Arvis等人,2011年)。“其他部门”受到当前各项协议的保护,这些协议可追溯到1970年代至1980年代初期,当时有许多市场过境系统有利于小型的独立运营商,而不论其提供的服务质量如何。

C. 过境范式变革模型

鉴于一些利益攸关部门由于在当前运营的过境链里有着切身利益而可能不愿变革, 过境走廊运营范式变革很可能至少部分需要在不同于过境系统的成功的运输和物流系统解决方案的激励下进行。下文的提议以三个支柱为基础, 它们分别来源于高绩效采矿工业综合物流系统提供的最佳实践模型, 班轮运输海上活动提供的常规服务, 以及货运整合中心(也即无水港)形式的锚内陆站。

简而言之, 可以把拟议的设计框架模型看作一个传送带式的系统, 在过境走廊的两个地点, 也即过境海港和与之相连的内陆无水港之间提供源源不断的陆上运输能力。这一模型也适用于两个内陆无水港之间, 只要其中一个无水港与过境海港相连。下文概述了该模型的基本原理和一些普遍细节。

1. 海运传送带的概念

2011年, 一家主要航运公司开始提供日常电话服务, 其目标是以频率、可靠性和连续性为基础, 保证时间固定的运输服务。据该公司称, 这三项基本属性(也是所有运输系统追求的最重要属性)是受到一位客户所提建议的启发, 该客户希望每天都能获得具有灵活性的连续服务, 这种服务能够让人知道第二天还会有今天错过的船。这一建议包括发展传送带式的系统, 从而可以随时向航运公司交付货物, 因为知道无论在哪种情况下, 货物都将很快随着定期到港的船舶离港。这样一来, 就像传送带作业一样, 货物将在给定的时间抵达传送带的终点。该航运公司同意这一理念并解释说, 连接“亚洲四大港口(宁波、上海、盐田和丹戎帕拉帕斯)和欧洲三大港口(费利克斯托、鹿特丹和不来梅港)相当于在世界最繁忙的贸易通道上建立一个巨大的海洋传送带”(马士基, 2011年)。一年后, 由于货量少, 该服务不得限于每周五天; 同时, 其两端又延伸至另外两个港口。

保障连续性、可靠性和频率的基本原理是基于一个事实, 即, 有保证的和可预期的运输时间比实际速度更加关系重大。这正是连接内陆国和世界海港的过境系统实际上所缺失的。

从本质而言, 海运定期运输服务的传送带概念也可以适用于陆地运输过境服务。它应当作为往复式服务发挥作用, 把过境港口与内陆国的内地目的地或者与作为过境走廊一部分的同一个沿海国家的内地目的地连接起来。

2. 采矿作业综合物流链

传送带作业在一定程度上类似于采矿业开发出来的一体化多式联运链。开发这些系统是为了运送同质货物, 货物中的每一片、每一团或每一材料单位都与其他一致和类似。集装箱标准箱背后的设计理念正是基于这一思维, 它使货物单元化, 使散杂货在运输运营商看来是统一的。货物集装箱化本质上是一种为确保用标准装备和运输方式处理不同货物、水果、电器、服装或零件而设计的方法。集装箱是一个成功的尝试, 使杂货看起来像不同规模的散装货一样, 但却允许通过不同方式和一体化运输物流系统连续运输货物。

上文提到的航运公司开发的传送带办法现在被应用于连接海港和内陆无水港的陆地过境运输, 它可以基于散货运输模式作业, 不用区分集装箱的类型和来源地, 并让托运人确信货物将通过海港或无水港在给定的时间定期传送到传送带的另一端。

拉丁美洲和加勒比经济委员会10多年前对多式联运最佳做法开展的研究中曾探讨过这一理念(Rubiato, 2001年)。该研究分析了采矿业的港口运输以及智利的铜矿石和巴西的铁矿石海外海运。在关于埃斯孔迪达铜矿的实例中, 描述了使用管道(“矿浆管道”)来输送液态铜矿石, 在关于淡水河谷公司(该公司当时名为Vale Do Rio Doce)的实例中, 则介绍了多式联运系统令人印象深刻的绩效, 该系统由卡车运输、倾卸卸货车、铁路运输以及海运组成, 而所有

这些组成部分都由160节6,400吨的货运火车连接起来。火车每45分钟从矿区启程，到达700公里之外的图巴朗港口，实现了5,000万吨的年运输总量，或14万吨的日运输量；30万载重吨的远洋船舶在两三天内就实现满载(见图6.3)。

从采矿系统能够提供的可适用于其他类型运输系统的经验来看，以下方面对过境运输系统意义重大：

- 确保连续定期的大货物流量—如果没有大量的过境货物，货运整合中心或无水港的码头运营商(见框注6.1)可以发挥作用，聚集必要的货量，以确保运输手段和基础设施得到最佳利用；
- 组织运输以便为贸易商提供服务—确保运输工具适合具体产品，例如集装箱过境运输就适合用平板卡车或货车。这一点不仅对运输成本和产品的最终价值很关键，而且从贸易商的需求来看，对交货节奏和周期以及贸易量和服务也很重要；
- 确保不同运输模式之间的互联性和互通性—不同模式之间的兼容是多式联运系统作业的基本条件，例如过境走廊使用的各个模式。理想情况是在一个单独的运营商或共同体的中心调度下，调整整个运输系统的运输工具，并对该系统进行管理。这是散装运输物流链的一个得到较好处理的方面；

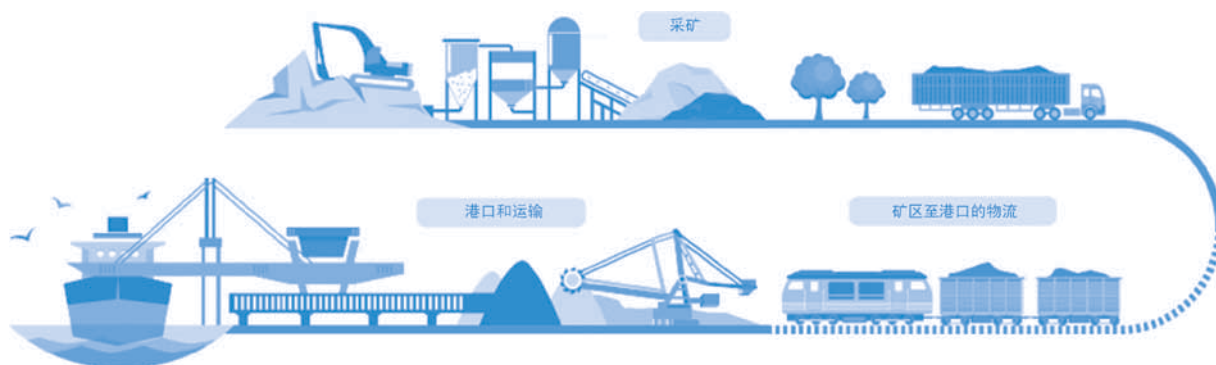
- 根据长期合同和长期伙伴关系开展运营—定期的有保证货流量能够促使与不同运输和物流公司签订合同和建立长期合作，促进对运输装备和供应链管理技术的投资；
- 与所有利益攸关方合作设计运输系统—大型采矿公司与许多供应商维持着密切的关系，并将运营所涉的所有伙伴都纳入了物流系统。

3. 将采矿作业模式应用于海陆物流链

具体的过境走廊作业需要详细策划和设计一个业务程序，以有针对性地实施过境传送带模式，成功的作业包括下列关键特征：

- 服务可利用频率—应当首先根据已有的现有和潜在货物量和类型、来源地和目的地进行调整。然后与运输前后的相关方验证这一频率，这些相关方包括过境港口和内陆无水港这两端的货物处理和码头运营商、海关和其他干预性公共机构等政府部门。可以在一周数个来回的基础上启动传送带服务，具体取决于估计需求量；
- 运输模式选择— 在可利用铁路运输的情况下，应当将其作为主要模式来发展该系统。世界其他地方已经有在海港与内陆码头之间

图6.3. 矿石开采和多式联运链



资料来源：Quintiq Inc., 2013年。

建立定期联系的例子,如,意大利博洛尼亚的运输服务中心,每天由多达15趟火车(由集装箱运输平车构成)将这个货运村与意大利以及北欧的各个不同海港连接起来。这些定期服务也作为传送带运营。货物将通过公路从无水港调度到最终目的地,或者,如果是出境运输的话,运送到过境港口。只要公路运输始终是主要或唯一的选择,就应当设计一个系统,允许有资格作为值得信赖的过境运营者的有资质卡车货运公司根据质量和可靠性标准自由获取货物;

- 过境传送带沿线有不中断的过境流动——为使过境货物运输保持高效率,应当使其从基于值得信赖的过境运营者计划的不间断过境状态中受益(见框注6.2)。贸发会议最近的研究(2013年)探讨了这一问题并提出了三管齐下的方式,包括通过做出走廊管理安排进行过境协调,通过风险管理和核准运营商海关计划为过境运营者提供保障,以及在走廊沿线建立整合中心。

4. 发展过境传送带系统的主要推动力

有三个主要部门应当可以从内陆国和过境国建立的更具可预测性的过境系统中受益:

表6.3. 主要集装箱航运公司在内陆发展中国家设立办事处情况, 2013年(办事处数量)

按区域分列的内陆发展中国家	马士基航运公司	地中海航运公司	达飞轮船公司
非洲(14个)	11	8	2
亚洲(13个)	1	4	-
拉丁美洲(2个)	2	2	2
总计(31个)	14	14	4

资料来源: 贸发会议秘书处——上述海运公司的网站。三大集装箱航运公司似乎未在下列内陆发展中国家设立本地子公司办事处: 阿富汗、不丹、塔吉克斯坦、莱索托和斯威士兰(可能由设在邻国南非的办事处提供服务)。

- 负责确保运营可靠和良好管理的政府机构和管理当局应当可以从对贸易部门的信任中受益,这种信任将为比较困难的贸易释放重要的高质量资源。由于预期会产生有序和得到较好监控的较高贸易量,税收应当也会增加。最后但也是重要的一点是,过境传送带系统为内陆国和过境国提供了一个以公私伙伴关系为基础建立平稳运行的可靠系统的机会;

- 内陆国的贸易商和制造商将是可靠和可预期的过境连接的主要受益者。使全球价值链一体化成为可能的一个主要因素在于运行良好的物流系统,而物流系统相应地需要“最后一公里”连接,对于此处所述情况而言,也就是公路过境连接。库存成本也将受益于可靠的物流,它将减少保持大量库存的必要性。随着时间的推移,承运人投资将取得更好的回报,运输成本也应当会减少,促使运费降低。可预期性还允许进行稳定的安排,包括托运人与运输服务供应商之间签订长期合同,促进航运公司和货运码头运营商对船队和处理设备的投资;

- 航运公司和码头运营商,包括海港和无水港。最初,特别是那些从事集装箱化贸易的公司和运营商,能够因集装箱按时离开和返回港口获得重大的实际好处。明确的连续作业能够缩短集装箱离开港口前的停留时间,从而增加海运码头的处理和存储能力,并最终增加港口的船舶运营效率。最后,高运输量对海运承运人来说有着直接的利益关系,他们迫切地希望吸引货物进出内陆市场,这一点可以从其目前在内陆国设立办事处的情况中看出来(见表6.3)。

5. 支持建立过境传送带系统的先决条件

在概念设计阶段,需要根据每个个案的本地需求和能力进行调整,过境传送带系统需要为运营准备好三个组成部分:

框注6.1. 内陆码头

内陆码头已经成为运输系统的内在组成部分，特别是在高度依赖贸易的关口地区。海运和内陆货分配系统的一体化有利于内陆港口环境与海运码头整合，支持出入境贸易高效地进出内陆市场。由于内陆码头本质上是一些港口活动向内陆的延伸，“无水港”这一表达方式获得了认可。但是，对这一术语似乎并未形成任何共识，导致出现了众多的表达方式，如，无水港、内陆码头、内陆港口、内陆中枢、内陆物流中心以及内陆货运村。不论使用哪种术语，内陆节点都有三个基本特征：

- 多式联运码头，已修建或扩建的铁路或驳船；
- 通过铁路、驳船或卡车服务与港口码头连接；
- 一系列支持和组织过境货运的物流活动。

内陆码头的功能专业化与物流活动的集群构造有关。内陆码头已经成为整合各种辅助活动和物流公司的卓越地点。内陆码头是为更广泛的内陆腹地提供支持的港口区域化战略的一部分。每个无水港都有各自的地方或区域经济、地理和法规环境，它们不仅规定了无水港的职能，而且明确了无水港与海港的关系。只有考虑到每个无水港环境的相对独特性，才能成功地应用最佳做法。

资料来源：<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/appl4en/ch4a4en.html>。

框注6.2. 拟议的值得信赖的过境运营者计划

特许经营者是世界海关组织《全球贸易安全与便利标准框架》提出的一种国际生产和分配模式，是符合内陆国贸易商需求的海关过境程序机制的选择方案。在值得信赖的过境运营者区域方案的框架下，一些基本原则可以适用于包括贸易商、航运公司和物流运营者在内的过境运营者：

- 被自动纳入方案：在政府有关当局定期检查其物理安全性之后，具备良好合规历史的值得信赖的运营者应当自动被纳入到此类方案；
- 针对实体而不是交易：在设计边境管理程序时，应当侧重于值得信赖的过境运营者的风险，结束按照每笔交易逐一审查的方式；
- 区域认证：区域机制内的海关当局应当一致同意接受申请者为区域范围内所有法人提交的一次性值得信赖的过境运营者申请，并承认伙伴国批准的这种地位适用于所有成员国；
- 协调一致的边境管理：应当由相关边境管理机构在协调一致的基础上批准值得信赖的过境运营者地位，以避免边境程序重复；
- 确保过境不受中断：任何机构不得出于任何原因中断值得信赖的过境运营者贸易商通过值得信赖的过境运营者物流供应商交付给值得信赖的过境运营者贸易商的托运货物，除非有明确证据证明存在威胁或者违反情况。应当将确保过境不受中断成为所有值得信赖的过境运营者方案的一项基本特征，并通过可检验的公共指标提供支持。

资料来源：改编自国际商会关于特许经营者的政策立场文件草案(即将公布)。

过境走廊沿线的内陆国或过境国的内陆货运码头或无水港通过适当运输系统与过境海港连接(见框注6.1);

一个根据可能需要在区域或双边层面获得通过的值得信赖的过境运营者计划, 允许货物不中断过境的监管计划(见框注6.2);

一个确保包括公共和私营相关方在内的不同利益攸关方和过境链的各个阶段顺利整合的物流运营商计划。只要存在过境走廊和相应的管理当局, 它们就会构成过境传送带系统的设计和制定阶段的自然对应方。走廊当局可以联系贸易商、物流运营商和航运公司, 以设计经济可靠的系统。这可能需要通过双边或区域文件予以正规化。

D. 结论

由于《阿拉木图行动纲领》的出台, 过去十年来, 在改善内陆国通往海运服务的通道方面, 从知识和实际解决方案来看, 已取得了显著进步。广泛的实地研究清楚地揭示了过境运营的基本原理和高度复杂性, 过境运营不成体系是由于利益攸关方各有利益, 而且连接企业和公共部门的关系相互冲突。

矛盾的是, 尽管本分析中提到的一项重要进步是通过将系统供应链办法应用于过境运营取得的, 但已应用的解决方案仍然不全面, 仅仅影

响到过境链的某些阶段。出现改善主要得益于已经建立和结构更完善的管理机构, 例如海关或港口当局。这些机构受益于现代技术, 通过港口私有化或海关数据自动化系统, 其管理技术和程序都得到了改善。但是, 在大多数情况下, 其他部门, 主要是对过境运营效率至关重要的陆路运输业和辅助服务部门(也即报关行和货运代理), 仍然远远落后。

已经到了为内陆国设计一种新的过境系统范式的时候了, 使它们能够沿着更加可靠的过境供应链运营。过境传送带系统办法以保证海港一内地双向顺利过境的值得信赖的过境运营者计划为基础, 涉及设计一个对所有过境货物开放的系统。这一拟议办法不仅将确保过境运营的可靠性, 而且还将改善服务质量, 在提高货运量的同时减少运输量, 从而减少碳排放。

根据大会第66/214号和第67/222号决议的决定, 2014年将召开《阿拉木图行动纲领》十年期审查会议, 提供了把此类范式的设计纳入未来十年新的全球内陆和过境发展中国家过境运输合作框架的好机会, 也为确保改善内陆发展中国家获得通往国际海运服务的通道提供了一个良好机会。

过境系统可以学习其他运输和物流系统的最佳做法, 如, 海运业或采矿业价值链和运输链, 并结合自己的经验, 以开发可靠和可预测的物流链, 加强内陆发展中国家与航运的联系。

参考文献

- Arvis JF, Carruthers R, Smith G and Willoughby C (2011). Connecting landlocked developing countries to markets: Trade corridors in the 21st century. *Direction in Development*. World Bank. Washington, D.C.
- Arvis, JF, Raballand G and Marteau J (2007). The cost of being landlocked: Logistics costs and supply chain reliability. *Direction in Development*. World Bank Policy Research Working Paper 4258. June. World Bank. Washington, D.C.
- Collier P (2007). Africa's economic growth: Opportunities and constraints. *African Development Review*. 19(1):6–25. April.
- Faye M, McArthur J, Sachs J, and Snow T (2004). *The challenges facing landlocked developing countries*. *Journal of Human Development*. 5(1):31–68. March.
- Fitzmaurice M and Hartmann O (2013). *Border Crossing Monitoring along the Northern Corridor*. SSATP (Africa Transport and Policy Programme). Working Paper 96. The International Bank for Reconstruction and Development/World Bank. Washington, D.C. April.
- Hansen P and Annovazzi-Jakab L (2008) (UNCTAD) Facilitating cross-border movement of goods: A sustainable approach. In: *The Global Enabling Trade Report 2008*. *World Economic Forum*. Geneva, Switzerland.
- International Chamber of Commerce (forthcoming). Draft policy position paper on authorized economic operators.
- Kunaka C, Tanase V, Latrille P and Krausz P (2013). *Quantitative Analysis of Road Transport Agreements (QuARTA)*. World Bank. Washington, D.C.
- Limao N and Venables AJ (2001). *Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs and trade*. *World Bank Economic Review*. 15: 451–479.
- Maersk (2011). Daily Maersk: Introducing absolute reliability. Press release. 9 September.
- OHRLLS (2013). *The Development Economics of Landlockedness: Understanding the Development Costs of Being Landlocked*. OHRLLS. New York.
- Quintiq Inc. , (2013). Available at <http://www.quintiq.com/industries/mining.html?keyword=%2Bcopper%20%2Btransport&matchtype=b&creative=33464640814&gclid=CJ--p7yKk7gCFUxe3godISEAuw> (accessed 11 November 2013).
- Rubiato Elizalde JM (2001). *Mejores prácticas de transporte intermodal en las Américas: estudio de casos de exportaciones del Mercosur al NAFTA*. Economic Commission for Latin America and the Caribbean. Series Natural Resources and Infrastructure, No. 33. United Nations publication. Sales No. S.01.II.G.154. Santiago.
- UNCTAD (2013) *The Way to the Ocean: Transit Corridors Servicing the Trade of Landlocked Developing Countries*. *Transport and Trade Facilitation Series No. 4*. UNCTAD/DTL/TLB/2012/1. United Nations. New York and Geneva.
- World Bank. 2013. *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries*. World Bank contributions to implementing the Almaty Programme of Action. A report preparing the ten-year Comprehensive Review. World Bank. Washington, D.C.



统计附件

一.	按国家类别分列的世界海运贸易(百万吨).....	152
二. (a)	截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队(千总吨)	157
二. (b)	截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队(千载重吨).....	162
二. (c)	截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队(船舶数量).....	167
三.	截至2013年1月1日注册船旗的20个最大船队的国籍.....	173
四.	集装箱港口运输(按英文字母顺序排列).....	179
五.	贸发会议班轮航运连通指数(按英文字母顺序排列).....	181

附件一. 按国家类别分列的世界海运贸易(百万吨)

地区	年份	装载货物			装载货物总量	卸载货物			卸载货物总量
		石油和天然气		干货		石油和天然气		干货	
		原油	石油产品和天然气 ^a			原油	石油产品和天然气 ^a		
发达经济体									
北美	2006	22.2	86.4	436.8	545.4	501.0	155.7	492.1	1 148.7
	2007	24.9	91.3	516.7	632.9	513.5	156.1	453.1	1 122.7
	2008	24.1	119.0	549.4	692.5	481.3	138.9	414.3	1 034.5
	2009	23.9	123.8	498.5	646.1	445.2	132.0	306.4	883.6
	2010	25.5	126.9	530.1	682.5	465.2	113.7	331.0	909.9
	2011	24.3	154.4	599.4	778.0	413.0	113.9	368.6	895.5
	2012	26.0	148.4	626.8	801.2	410.5	114.1	360.8	885.4
欧洲	2006	100.9	235.8	768.6	1 105.2	535.6	281.9	1 245.2	2 062.7
	2007	96.9	253.3	776.6	1 126.8	492.2	262.2	1 154.7	1 909.2
	2008	88.2	261.5	751.1	1 100.8	487.9	273.0	1 213.1	1 974.0
	2009	78.1	236.0	693.8	1 008.0	467.9	281.8	935.0	1 684.6
	2010	93.7	266.3	735.1	1 095.1	484.2	280.6	1 044.1	1 808.9
	2011	77.9	269.8	748.7	1 096.3	457.9	336.5	1 049.7	1 844.1
	2012	78.9	271.0	798.4	1 148.3	463.7	318.1	1 067.2	1 849.0
日本和以色列	2006	0.0	10.0	153.1	163.1	219.3	84.4	559.6	863.3
	2007	0.0	14.4	161.2	175.7	213.3	88.5	560.9	862.6
	2008	0.0	21.0	162.0	183.0	254.7	92.8	548.8	896.2
	2009	0.0	19.3	139.8	159.0	190.7	102.3	417.0	710.0
	2010	0.0	24.7	148.4	173.1	191.1	109.6	480.4	781.2
	2011	0.0	17.4	146.8	164.2	187.1	113.6	478.1	778.8
	2012	0.0	15.5	164.0	179.5	192.9	124.6	508.4	825.9
澳大利亚和新西兰	2006	9.9	4.2	632.7	646.8	26.2	13.5	50.2	90.0
	2007	13.3	4.0	656.3	673.6	27.0	17.3	51.7	96.0
	2008	16.7	3.8	718.5	739.1	27.3	19.2	56.7	103.2
	2009	12.9	4.8	723.4	741.1	21.5	13.8	60.8	96.1
	2010	16.7	4.3	893.6	914.6	24.8	18.7	60.9	104.5
	2011	15.3	10.4	918.2	943.9	27.5	17.3	69.0	113.9
	2012	16.7	12.5	1 004.8	1 033.9	30.5	16.8	71.1	118.5
小计: 发达经济体	2006	132.9	336.4	1 991.3	2 460.5	1 282.0	535.5	2 347.2	4 164.7
	2007	135.1	363.0	2 110.8	2 608.9	1 246.0	524.0	2 220.5	3 990.5
	2008	129.0	405.3	2 181.1	2 715.4	1 251.1	523.8	2 233.0	4 007.9
	2009	115.0	383.8	2 055.5	2 554.3	1 125.3	529.9	1 719.2	3 374.4
	2010	135.9	422.3	2 307.3	2 865.4	1 165.4	522.6	1 916.5	3 604.5
	2011	117.5	451.9	2 413.1	2 982.5	1 085.6	581.3	1 965.4	3 632.3
	2012	121.6	447.3	2 594.0	3 162.9	1 097.7	573.7	2 007.5	3 678.8

附件一. 按国家类别分列的世界海运贸易(百万吨)(续)

地区	年份	装载货物			装载货物总量	卸载货物			卸载货物总量
		石油和天然气		干货		石油和天然气		干货	
		原油	石油产品和天然气 ^a			原油	石油产品和天然气 ^a		
发展中经济体									
转型经济体	2006	123.1	41.3	245.9	410.3	5.6	3.1	61.9	70.6
	2007	124.4	39.9	243.7	407.9	7.3	3.5	66.0	76.8
	2008	138.2	36.7	256.6	431.5	6.3	3.8	79.2	89.3
	2009	142.1	44.4	318.8	505.3	3.5	4.6	85.3	93.3
	2010	150.2	45.9	319.7	515.7	3.5	4.6	114.0	122.1
	2011	132.6	42.0	330.5	505.0	4.2	4.4	148.1	156.7
	2012	136.6	41.1	364.4	542.1	3.8	4.0	141.4	149.2
北非	2006	117.4	63.8	77.2	258.5	6.0	13.3	142.0	161.3
	2007	116.1	61.8	80.2	258.1	7.5	14.6	155.4	177.4
	2008	113.2	61.3	77.2	251.8	11.3	16.1	151.1	178.5
	2009	101.1	64.9	71.3	237.3	12.2	14.3	156.2	182.7
	2010	94.4	65.5	76.2	236.1	11.3	14.4	171.1	196.8
	2011	73.7	40.9	83.0	197.7	8.2	14.9	128.0	151.1
	2012	108.5	42.4	90.0	240.8	9.0	15.4	134.4	158.8
西非	2006	110.6	12.6	39.8	162.9	5.4	14.2	62.4	82.0
	2007	110.1	10.3	46.5	166.9	7.6	17.1	67.8	92.6
	2008	111.8	9.1	54.2	175.1	6.8	13.5	61.5	81.8
	2009	104.4	10.5	41.4	156.2	6.8	10.8	66.2	83.8
	2010	112.1	13.5	56.0	181.5	7.4	12.8	92.3	112.5
	2011	115.0	18.1	57.4	190.5	5.1	15.5	87.7	108.3
	2012	111.9	18.4	64.3	194.6	5.7	16.6	91.5	113.8
东非	2006	11.8	1.1	29.0	42.0	2.1	7.7	18.2	28.0
	2007	13.6	1.2	23.3	38.1	2.1	8.3	19.8	30.3
	2008	19.7	0.8	27.8	48.2	1.8	7.9	23.8	33.5
	2009	19.0	0.6	18.3	37.8	1.7	9.2	24.4	35.3
	2010	19.0	0.5	29.5	49.1	1.9	8.6	26.3	36.8
	2011	20.0	1.0	16.7	37.7	1.4	9.6	39.0	50.0
	2012	22.0	1.1	16.8	39.9	1.5	10.4	42.1	54.0
中非	2006	114.0	2.6	6.3	122.8	2.1	1.7	7.3	11.2
	2007	122.7	2.6	7.8	133.1	2.8	1.9	7.7	12.3
	2008	134.2	5.8	9.0	149.0	1.7	2.8	8.9	13.5
	2009	129.3	2.0	8.5	139.7	1.9	2.7	10.9	15.5
	2010	125.3	7.2	9.7	142.1	1.4	2.3	8.3	12.0
	2011	129.3	6.0	9.3	144.7	1.4	3.8	12.5	17.8
	2012	127.3	6.8	11.4	145.4	0.9	4.4	14.2	19.4

附件一. 按国家类别分列的世界海运贸易(百万吨)(续)

地区	年份	装载货物			装载货物总量	卸载货物			卸载货物总量
		石油和天然气		干货		石油和天然气		干货	
		原油	石油产品和天然气 ^a			原油	石油产品和天然气 ^a		
南部非洲	2006	0.0	5.9	129.9	135.8	25.6	2.6	39.1	67.4
	2007	0.0	5.9	129.9	135.8	25.6	2.6	39.1	67.4
	2008	0.3	6.2	136.0	142.5	23.4	3.1	42.8	69.3
	2009	0.3	5.1	131.5	136.8	22.0	2.7	44.8	69.4
	2010	0.3	5.4	139.5	145.1	20.8	2.3	35.7	58.8
	2011	0.0	2.5	150.7	153.2	21.7	2.5	26.8	51.0
	2012	0.5	3.9	162.1	166.5	18.9	5.0	37.9	61.7
小计: 非洲发展中经济体	2006	353.8	86.0	282.2	721.9	41.3	39.4	269.1	349.8
	2007	362.5	81.8	287.6	732.0	45.7	44.5	289.8	380.0
	2008	379.2	83.3	304.2	766.7	45.0	43.5	288.1	376.6
	2009	354.0	83.0	271.0	708.0	44.6	39.7	302.5	386.8
	2010	351.1	92.0	310.9	754.0	42.7	40.5	333.7	416.9
	2011	338.0	68.5	317.2	723.7	37.8	46.3	294.1	378.2
	2012	370.1	72.6	344.6	787.3	35.9	51.7	320.1	407.7
加勒比和中美洲	2006	108.4	34.6	73.5	216.6	18.5	42.1	101.5	162.2
	2007	100.4	32.4	75.2	208.1	38.8	44.5	103.1	186.5
	2008	89.1	41.0	84.4	214.5	35.7	47.0	103.5	186.2
	2009	75.1	27.4	71.0	173.4	33.6	46.8	87.2	167.6
	2010	75.9	29.3	81.3	186.5	34.7	51.4	99.4	185.5
	2011	80.1	31.7	89.0	200.8	35.7	47.5	121.2	204.4
	2012	75.0	33.9	98.3	207.2	37.7	49.8	126.0	213.5
南美洲: 北部和东部沿海	2006	110.8	49.1	499.5	659.4	16.9	10.3	116.2	143.5
	2007	120.2	47.8	530.7	698.7	19.9	10.8	125.3	156.1
	2008	112.6	40.5	560.2	713.2	22.7	13.9	128.3	165.0
	2009	119.0	38.8	524.4	682.2	19.6	14.5	94.8	128.9
	2010	123.5	42.6	620.6	786.8	17.5	11.4	144.2	173.1
	2011	126.7	36.3	661.6	824.6	22.2	13.1	163.2	198.5
	2012	125.6	40.8	681.0	847.4	25.0	13.8	159.1	197.9
南美洲: 西部沿海	2006	32.1	10.2	112.4	154.8	14.1	7.7	45.9	67.8
	2007	31.6	10.5	118.3	160.4	17.2	8.7	47.5	73.4
	2008	32.9	11.5	136.0	180.4	15.8	9.0	60.9	85.7
	2009	31.7	7.8	134.7	174.2	11.1	12.3	52.0	75.4
	2010	42.1	13.2	144.0	199.3	17.6	12.0	60.6	90.1
	2011	47.1	15.5	151.3	213.9	13.2	13.3	78.9	105.4
	2012	50.1	16.9	165.6	232.6	14.8	15.8	96.6	127.1

附件一. 按国家类别分列的世界海运贸易(百万吨)(续)

地区	年份	装载货物			装载货物总量	卸载货物			卸载货物总量
		石油和天然气		干货		石油和天然气		干货	
		原油	石油产品和天然气 ^a			原油	石油产品和天然气 ^a		
小计: 美洲发展中经济体	2006	251.3	93.9	685.5	1 030.7	49.6	60.1	263.7	373.4
	2007	252.3	90.7	724.2	1 067.1	76.0	64.0	275.9	415.9
	2008	234.6	93.0	780.6	1 108.2	74.2	69.9	292.7	436.8
	2009	225.7	74.0	730.1	1 029.8	64.4	73.6	234.0	371.9
	2010	241.6	85.1	846.0	1 172.6	69.9	74.7	304.2	448.7
	2011	253.8	83.5	901.9	1 239.2	71.1	73.9	363.4	508.3
	2012	250.7	91.6	944.9	1 287.2	77.5	79.4	381.6	538.5
西亚	2006	729.1	158.1	151.0	1 038.2	27.0	50.3	296.5	373.8
	2007	753.7	155.2	179.5	1 088.5	34.4	51.2	344.4	430.0
	2008	714.0	159.8	181.9	1 055.7	30.6	54.5	349.8	434.9
	2009	717.0	135.8	172.4	1 025.2	22.3	53.1	320.1	395.6
	2010	720.4	152.7	183.8	1 056.9	30.2	55.6	343.7	429.6
	2011	737.4	147.9	212.1	1 097.4	22.3	54.6	365.3	442.2
	2012	784.0	153.6	229.1	1 166.7	20.9	59.2	397.4	477.5
南亚和东亚	2006	132.3	102.5	922.6	1 157.3	411.3	104.0	1 482.0	1 997.4
	2007	128.1	104.7	959.7	1 192.5	455.0	106.9	1 674.7	2 236.7
	2008	130.7	103.0	943.0	1 176.7	420.5	124.3	1 811.2	2 356.0
	2009	107.6	115.2	823.7	1 046.5	498.8	126.1	2 034.0	2 659.0
	2010	128.7	111.8	964.0	1 204.5	514.5	143.2	2 198.7	2 856.4
	2011	112.5	110.1	952.2	1 174.7	546.7	154.0	2 357.2	3 057.9
	2012	64.9	114.9	955.8	1 135.6	571.9	163.8	2 563.1	3 298.7
东南亚	2006	59.8	96.5	721.3	877.6	114.4	94.4	326.8	535.6
	2007	56.4	98.2	779.0	933.6	131.3	102.6	363.0	596.9
	2008	58.1	75.8	837.3	971.2	114.6	108.0	348.5	571.0
	2009	47.7	94.7	840.3	982.7	115.2	90.7	332.0	537.9
	2010	58.4	73.7	701.0	833.2	107.0	134.2	311.0	552.3
	2011	66.1	130.2	858.3	1 054.6	128.8	119.5	360.4	608.7
	2012	55.8	129.1	889.6	1 074.5	121.0	118.5	380.5	620.0
小计: 亚洲发展中经济体	2006	921.2	357.0	1 794.8	3 073.1	552.7	248.8	2 105.3	2 906.8
	2007	938.2	358.1	1 918.3	3 214.6	620.7	260.8	2 382.1	3 263.6
	2008	902.7	338.6	1 962.2	3 203.6	565.6	286.8	2 509.5	3 361.9
	2009	872.3	345.8	1 836.3	3 054.3	636.3	269.9	2 686.2	3 592.4
	2010	907.5	338.3	1 848.8	3 094.6	651.8	333.1	2 853.4	3 838.2
	2011	916.0	388.2	2 022.6	3 326.7	697.8	328.0	3 082.9	4 108.8
	2012	904.7	397.5	2 074.5	3 376.7	713.8	341.5	3 340.9	4 396.2

附件一. 按国家类别分列的世界海运贸易(百万吨)(续)

地区	年份	装载货物			装载货物总量	卸载货物			卸载货物总量
		石油和天然气		干货		石油和天然气		干货	
		原油	石油产品和天然气 ^a			原油	石油产品和天然气 ^a		
大洋洲 发展中经济体	2006	1.2	0.1	2.5	3.8	0.0	6.7	6.2	12.9
	2007	0.9	0.1	2.5	7.1	0.0	7.0	6.5	13.5
	2008	1.5	0.1	2.6	4.2	0.0	7.1	6.7	13.8
	2009	1.5	0.2	4.6	6.3	0.0	3.6	9.5	13.1
	2010	1.5	0.2	4.8	6.5	0.0	3.7	9.7	13.4
	2011	1.6	0.2	5.3	7.1	0.0	3.9	9.6	13.5
	2012	1.6	0.8	6.6	9.0	0.0	4.6	8.6	13.3
小计: 发展中 经济体和地区	2006	1 527.5	537.1	2 765.0	4 829.5	643.6	355.1	2 644.3	3 642.9
	2007	1 553.9	530.7	2 932.6	5 020.8	742.4	376.3	2 954.3	4 073.0
	2008	1 518.0	515.1	3 049.6	5 082.6	684.9	407.2	3 097.0	4 189.1
	2009	1 453.5	502.9	2 842.0	4 798.4	745.3	386.9	3 232.1	4 364.2
	2010	1 501.6	515.6	3 010.5	5 027.8	764.4	452.0	3 500.9	4 717.3
	2011	1 509.4	540.4	3 247.0	5 296.8	806.7	452.1	3 750.0	5 008.8
	2012	1 527.2	562.5	3 370.6	5 460.3	827.3	477.2	4 051.2	5 355.7
世界总计	2006	1 783.4	914.8	5 002.1	7 700.3	1 931.2	893.7	5 053.4	7 878.3
	2007	1 813.4	933.5	5 287.1	8 034.1	1 995.7	903.8	5 240.8	8 140.2
	2008	1 785.2	957.0	5 487.2	8 229.5	1 942.3	934.9	5 409.2	8 286.3
	2009	1 710.5	931.1	5 216.4	7 858.0	1 874.1	921.3	5 036.6	7 832.0
	2010	1 787.7	983.8	5 637.5	8 408.9	1 933.2	979.2	5 531.4	8 443.8
	2011	1 759.5	1 034.2	5 990.5	8 784.3	1 896.5	1 037.7	5 863.5	8 797.7
	2012	1 785.4	1 050.9	6 329.0	9 165.3	1 928.7	1 054.9	6 200.1	9 183.7

资料来源: 贸发会议秘书处根据报告国和专业渠道及政府和港口相关网站提供的数据编制。2012年的数字是基于初步数据或者现有上一年数据的估算数。有关国际海运贸易世界总量的历史统计数据, 可登录<http://stats.unctad.org/seabornetrade>查阅电子版文件。

^a 包括液化天然气、液化石油气、石脑油、汽油、喷气机油、煤油、轻油、重油等。

附件二.(a) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(千总吨)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
非洲发展中经济体						
阿尔及利亚	757	11	88	66		592
安哥拉	170	10		10		150
贝宁	1					1
喀麦隆	327			1		326
佛得角	35	3		13		19
科摩罗	686	113	93	373	4	102
刚果	1					1
科特迪瓦	2	1				1
刚果民主共和国	9	1		0		7
吉布提	7	3		0		3
埃及	1 171	149	595	140	52	236
赤道几内亚	16	4		4		8
厄立特里亚	12	2		10		1
埃塞俄比亚	160	27		133		
加蓬	211	0		5		205
冈比亚	11					11
加纳	22	2		4		16
几内亚	4					4
几内亚比绍	2			1		1
肯尼亚	9	1				8
利比里亚	127 109	39 100	36 834	1 573	40 386	9 216
利比亚	753	522		8		224
马达加斯加	22	4		12		6
毛里塔尼亚	1			0		1
毛里求斯	104	43		0		61
摩洛哥	254	5		12	47	190
莫桑比克	19			11		8
纳米比亚	8			5		3
尼日利亚	2 120	299	10	10		1 801
圣多美和普林西比	20			19		1
塞内加尔	9	0		1		8
塞舌尔	337	293		4		40
塞拉利昂	1 157	166	172	488	222	110
索马里	1			0		0
南非	70	12		0		58
苏丹	25			21		3
多哥	536	267	41	166	20	42
突尼斯	359		17	88		254
坦桑尼亚联合共和国	4 774	4 360	67	271	38	39
非洲发展中经济体合计	141 290	45 397	37 917	3 453	40 767	13 756

附件二. (a) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(千总吨)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
美洲发展中经济体						
安圭拉	1			1		
安提瓜和巴布达	10 934	38	949	4 044	5 596	306
阿根廷	350	200	14	53		83
阿鲁巴	0					0
巴哈马	54 511	18 433	10 370	826	1 550	23 332
巴巴多斯	1 023	144	397	223	73	185
伯利兹	1 638	92	367	856	30	293
多民族玻利维亚国	322	42	201	63	5	10
巴西	2 303	971	241	201	308	582
英属维尔京群岛	7			1		6
开曼群岛	3 592	298	859	4		2 431
智利	549	238	160	67	30	55
哥伦比亚	85	5		46		33
哥斯达黎加	5			2		3
古巴	30	0		23		7
库拉索	1 297	117	40	146	6	988
多米尼克	1 143	353	691	40		60
多米尼加共和国	99	80		14		5
厄瓜多尔	239	205		5		30
萨尔瓦多	0					0
福克兰群岛(马尔维纳斯群岛)	10			0		10
格林纳达	1			1		1
危地马拉	1	0				1
圭亚那	34	6		16		12
海地	1			1		
洪都拉斯	470	89	17	242	2	121
牙买加	161		81	20	58	2
墨西哥	1 336	638	109	40		549
荷属安的列斯群岛	5					5
尼加拉瓜	2	1		0		1
巴拿马	227 754	34 016	116 085	6 918	34 451	36 285
巴拉圭	54	4		36	7	7
秘鲁	269	186		17	12	53
圣基茨和尼维斯	898	183	228	287	16	185
圣文森特和格林纳丁斯	3 505	66	952	1 101	193	1 194
苏里南	5	2		3		0
特立尼达和多巴哥	45	3		1		42
特克斯和凯科斯群岛	1			0		1

附件二. (a) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(千总吨)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
乌拉圭	64	7		8		48
委内瑞拉玻利瓦尔共和国	1 111	450	100	194	5	361
美洲发展中经济体合计	313 853	56 865	131 861	15 500	42 341	67 285
亚洲发展中经济体						
阿富汗	2					2
巴林	534	81	33	1	255	164
孟加拉国	1 049	44	678	265	28	34
文莱达鲁萨兰国	542	5		6		531
柬埔寨	1 731	54	202	1 310	28	137
中国	44 223	8 166	22 928	3 421	5 221	4 487
中国香港特区	77 904	14 243	44 474	2 015	14 479	2 692
中国澳门特区	2					2
中国台湾省	2 338	142	1 156	106	801	131
朝鲜民主主义人民共和国	701	61	47	547	11	36
印度	9 534	4 734	2 746	560	269	1 226
印度尼西亚	10 776	2 361	1 330	2 658	1 233	3 194
伊朗伊斯兰共和国	1 492	156	126	448	631	131
伊拉克	92	18		23		50
约旦	73			52		21
科威特	2 473	1 886	46	7	313	221
老挝人民民主共和国	0			0		
黎巴嫩	133	0	14	109	5	3
马来西亚	7 817	2 577	140	325	466	4 308
马尔代夫	83	7		61	7	7
蒙古	426	42	169	167	12	35
缅甸	164	3		139		22
阿曼	27	2		2		23
巴基斯坦	391	175	177	13		26
菲律宾	4 711	283	2 400	789	296	943
卡塔尔	903	303	70	1	235	295
大韩民国	11 149	781	6 530	1 148	1 037	1 652
沙特阿拉伯	1 157	377		220	172	388
新加坡	58 090	20 411	16 507	1 207	11 379	8 586
斯里兰卡	173	8	58	71	16	20
阿拉伯叙利亚共和国	111		12	96		3
泰国	3 040	886	894	400	218	643
土耳其	6 858	1 268	3 056	1 567	541	426
阿拉伯联合酋长国	990	203	64	70	247	405

附件二. (a) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(千总吨)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
越南	4 512	925	978	1 871	147	590
也门	221	17		5		199
亚洲发展中经济体合计	254 420	60 220	104 837	19 684	38 045	31 635
大洋洲发展中经济体						
库克群岛	330	0	190	110	5	25
斐济	30			9		21
法属波利尼西亚	14			11		3
关岛	1					1
基里巴斯	290	48	30	102	4	107
马绍尔群岛	85 443	32 263	31 405	972	7 428	13 375
密克罗尼西亚联邦	9			8		1
新喀里多尼亚	4			2		2
北马里亚纳群岛	0					0
巴布亚新几内亚	115	2		73	21	19
萨摩亚	11			9		2
所罗门群岛	5			2		2
汤加	42	3		31		9
图瓦卢	1 438	618	219	125	3	473
瓦努阿图	2 225	4	1 115	34	25	1 046
大洋洲发展中经济体合计	89 956	32 937	32 958	1 488	7 487	15 086
发达经济体						
澳大利亚	1 612	85	136	141		1 251
奥地利	0					0
比利时	4 532	987	1 691	203	99	1 551
百慕大	11 503	1 256	2 067	17	513	7 649
保加利亚	357	8	246	83		20
加拿大	2 831	632	234	1 001	15	950
塞浦路斯	20 464	3 364	10 085	1 087	4 434	1 493
丹麦	11 530	2 931	166	455	6 788	1 191
爱沙尼亚	290	10		22	3	256
费罗群岛	218	36		56	24	102
芬兰	1 737	338	118	766	10	505
法国	6 197	1 975	178	266	2 117	1 660
德国	15 053	372	442	337	13 354	548
直布罗陀	2 451	447	236	682	520	566
希腊	42 569	24 129	13 844	363	2 232	2 002
格陵兰	5			3		3
冰岛	16	0		1		15
爱尔兰	177	0	75	71		30
曼岛	13 759	5 931	4 686	394	618	2 130
以色列	291	3		11	268	9

附件二. (a) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(千总吨)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
意大利	18 098	4 579	4 309	2 750	861	5 598
日本	15 732	2 691	4 897	1 801	100	6 244
拉脱维亚	152	7		16		129
立陶宛	354	1	64	194	10	85
卢森堡	1 498	209	58	456	166	609
马耳他	44 113	13 697	18 966	2 181	4 707	4 562
摩纳哥	0					0
荷兰	7 759	297	471	3 424	1 169	2 397
新西兰	172	64		31	14	64
挪威	17 112	4 208	3 648	616	42	8 597
波兰	102	6		37		58
葡萄牙	1 131	310	86	150	33	553
留尼汪	2					2
罗马尼亚	141	8		73		60
斯洛伐克	33			28		5
斯洛文尼亚	3					3
西班牙	2 792	588	8	237	53	1 906
瑞典	3 243	337	17	1 161		1 728
瑞士	714	51	511	82	56	14
联合王国	19 417	1 485	2 092	1 256	10 243	4 341
美国	11 279	2 244	264	2 573	2 530	3 669
西班牙	522	37	1	48	5	431
瑞典	417	56	1	90	-	270
瑞士	39	4	21	9	2	3
联合王国	1 346	104	38	181	186	837
美利坚合众国	3 462	71	9	158	66	3 158
发达经济体合计	279 438	73 283	69 593	23 027	50 978	62 557
转型经济体						
阿尔巴尼亚	63			62		1
阿塞拜疆	768	250		131		386
白俄罗斯	34		31			3
克罗地亚	1 382	591	629	36		126
格鲁吉亚	321	17	39	226	6	33
哈萨克斯坦	104	53				51
黑山	51		43	6		2
摩尔多瓦共和国	480	9	57	366	8	40
俄罗斯联邦	6 052	1 478	296	2 453	63	1 762
土库曼斯坦	75	29		9		37
乌克兰	595	23		357		215
转型经济体合计	9 924	2 451	1 094	3 646	76	2 657
船籍不明	2 652	414	28	361	11	1 839
世界总计	1 091 534	271 568	378 287	67 159	179 706	194 814

附件二.(b) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(千载重吨)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
非洲发展中经济体						
阿尔及利亚	739	17	150	66		507
安哥拉	312	16		13		283
贝宁	0					0
喀麦隆	655			2		653
佛得角	28	4		18		5
科摩罗	937	218	159	454	5	101
刚果	0					0
科特迪瓦	10	1				9
刚果民主共和国	11	2		1		8
吉布提	7	5		1		1
埃及	1 722	255	1 075	139	63	190
赤道几内亚	13	7		3		4
厄立特里亚	14	3		10		0
埃塞俄比亚	223	42		181		
加蓬	404	0		5		399
冈比亚	3					3
加纳	25	4		5		16
几内亚	6					6
几内亚比绍	1			1		
肯尼亚	7	2				5
利比里亚	198 032	71 083	67 047	2 058	47 298	10 545
利比亚	1 408	989		12		408
马达加斯加	26	6		15		5
毛里塔尼亚	1			1		0
毛里求斯	135	76				59
摩洛哥	128	7		11	55	55
莫桑比克	21			15		6
纳米比亚	3			2		1
尼日利亚	3 600	485	13	15		3 086
圣多美和普林西比	27			26		1
塞内加尔	5	0		2		3
塞舌尔	585	529		4		53
塞拉利昂	1 521	254	280	607	251	128
索马里	1			0		0
南非	63	17		0		45
苏丹	28			26		1
多哥	832	484	65	228	24	31
突尼斯	367		26	48		292
坦桑尼亚联合共和国	8 815	8 291	105	350	49	20
非洲发展中经济体 合计	220 716	82 799	68 922	4 318	47 745	16 932

附件二.(b) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(千载重吨)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
美洲发展中经济体						
安圭拉	1			1		
安提瓜和巴布达	14 142	57	1 565	5 207	7 057	255
阿根廷	533	351	24	77		81
阿鲁巴	0					0
巴哈马	73 702	34 105	17 754	845	1 801	19 198
巴巴多斯	1 485	220	686	305	107	167
伯利兹	2 196	148	591	1 112	44	300
多民族玻利维亚国	536	67	370	87	7	6
巴西	3 232	1 569	398	247	398	621
英属维尔京群岛	2			1		1
开曼群岛	4 310	552	1 368	6		2 384
智利	804	399	262	64	38	40
哥伦比亚	115	9		62		44
哥斯达黎加	2			1		0
古巴	40	1		32		7
库拉索	2 133	169	74	212	9	1 670
多米尼克	2 037	618	1 301	61		57
多米尼加共和国	166	149		16		1
厄瓜多尔	364	343		6		15
萨尔瓦多						
福克兰群岛(马尔维纳斯群岛)	6			1		5
格林纳达	1			1		0
危地马拉	1	1				0
圭亚那	42	8		19		14
海地	1			1		
洪都拉斯	645	161	28	350	2	104
牙买加	224		128	24	72	1
墨西哥	1 835	1 054	195	21		565
荷属安的列斯群岛	4					4
尼加拉瓜	3	1		1		0
巴拿马	350 506	62 112	212 504	9 131	38 183	28 576
巴拉圭	56	6		42	6	1
秘鲁	403	302		21	15	66
圣基茨和尼维斯	1 231	292	374	323	19	222
圣文森特和格林纳丁斯	4 919	103	1 563	1 496	252	1 505
苏里南	7	3		3		0
特立尼达和多巴哥	26	4		1		21
特克斯和凯科斯群岛	0			0		0

附件二.(b) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(千载重吨)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
乌拉圭	43	10		11		22
委内瑞拉玻利瓦尔共和国	1 679	783	175	308	6	407
美洲发展中经济体合计	467 431	103 599	239 361	20 092	48 014	56 365
亚洲发展中经济体						
阿富汗	2					2
巴林	640	154	44	2	280	160
孟加拉国	1 656	80	1 137	368	38	33
文莱达鲁萨兰国	449	7		8		434
柬埔寨	2 319	82	324	1 780	36	98
中国	68 642	14 104	39 654	4 490	6 274	4 120
中国香港特区	129 806	26 115	81 416	2 662	16 473	3 140
中国澳门特区	2					2
中国台湾省	3 487	210	2 130	152	926	68
朝鲜民主主义人民共和国	1 008	100	82	782	14	30
印度	15 876	8 569	4 908	799	345	1 254
印度尼西亚	14 267	3 894	2 303	3 362	1 629	3 080
伊朗伊斯兰共和国	1 965	263	218	601	774	109
伊拉克	110	28		31		51
约旦	61			53		8
科威特	4 169	3 510	78	7	330	244
老挝人民民主共和国	2			2		
黎巴嫩	142	1	23	108	6	3
马来西亚	10 508	4 588	243	433	585	4 660
马尔代夫	124	15		92	9	7
蒙古	643	73	277	235	16	42
缅甸	182	5		163		15
阿曼	14	3		2		10
巴基斯坦	693	322	321	18		31
菲律宾	6 417	441	3 927	1 057	352	641
卡塔尔	1 224	546	116	1	266	295
大韩民国	17 720	1 308	12 087	1 693	1 304	1 328
沙特阿拉伯	1 421	659		214	185	362
新加坡	89 697	36 893	30 164	1 455	13 408	7 779
斯里兰卡	239	15	99	94	17	14
阿拉伯叙利亚共和国	169		19	149		2
泰国	4 811	1 590	1 435	584	287	914
土耳其	10 215	2 185	5 279	1 783	683	285
阿拉伯联合酋长国	1 287	341	86	77	271	511

附件二.(b) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(千载重吨)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
越南	7 284	1 532	1 631	3 092	193	835
也门	442	28		4		410
亚洲发展中经济体合计	397 695	107 662	188 000	26 353	44 701	30 977
大洋洲发展中经济体						
库克群岛	479	0	302	148	6	23
斐济	15			6		9
法属波利尼西亚	10			9		1
关岛	0					0
基里巴斯	367	81	47	131	4	103
马绍尔群岛	140 016	59 377	57 022	1 230	8 761	13 626
密克罗尼西亚联邦	8			7		1
新喀里多尼亚	4			3		0
北马里亚纳群岛	0					0
巴布亚新几内亚	138	3		91	29	15
萨摩亚	10			9		0
所罗门群岛	3			2		1
汤加	47	3		40		4
图瓦卢	2 351	1 123	361	163	5	698
瓦努阿图	2 887	6	1 832	37	29	983
大洋洲发展中经济体合计	146 335	60 595	59 564	1 877	8 833	15 465
发达经济体						
澳大利亚	1 947	133	193	132		1 489
奥地利						
比利时	6 913	1 906	3 278	127	122	1 479
百慕大	12 378	2 316	4 016	7	539	5 501
保加利亚	483	11	383	76		13
加拿大	3 371	1 035	371	1 362	15	589
塞浦路斯	31 706	5 854	18 161	1 329	5 300	1 063
丹麦	13 860	4 781	326	270	7 577	906
爱沙尼亚	75	16		15	3	41
费罗群岛	219	52		72	30	64
芬兰	1 338	569	180	426	14	150
法国	7 434	3 655	344	123	2 342	971
德国	17 128	567	856	260	15 100	346
直布罗陀	2 829	660	408	745	635	380
希腊	75 424	45 278	26 134	330	2 448	1 234
格陵兰	4			3		1
冰岛	11	0		1		9
爱尔兰	244	0	113	103		28
曼岛	22 629	10 638	8 821	441	627	2 103
以色列	318	5		14	294	5
意大利	20 612	7 865	7 886	1 626	961	2 273

附件二. (b) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(千载重吨)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
日本	20 409	5 013	9 020	2 798	100	3 478
拉脱维亚	72	9		22		42
立陶宛	289	2	94	129	14	51
卢森堡	1 601	329	97	219	194	762
马耳他	68 831	24 647	33 978	2 476	5 291	2 440
摩纳哥						
荷兰	8 712	462	813	4 309	1 359	1 769
新西兰	166	98		23	17	28
挪威	20 974	7 443	6 125	506	47	6 854
波兰	75	9		33		34
葡萄牙	1 225	564	149	202	40	270
留尼汪	1					1
罗马尼亚	149	11		61		76
斯洛伐克	46			40		6
斯洛文尼亚	1					1
西班牙	2 572	1 017	11	198	66	1 281
瑞典	1 887	511	21	688		667
瑞士	1 144	80	865	106	79	15
联合王国	21 095	2 320	3 899	980	11 206	2 690
美国	12 353	3 669	435	2 761	2 767	2 723
发达经济体合计	380 526	131 525	126 974	23 011	57 186	41 830
转型经济体						
阿尔巴尼亚	93			92		1
阿塞拜疆	684	355		131		197
白俄罗斯	58		55			2
克罗地亚	2 269	1 092	1 096	43		39
格鲁吉亚	442	29	61	314	7	31
哈萨克斯坦	128	91				37
黑山	77		70	6		1
摩尔多瓦共和国	566	16	102	410	10	27
俄罗斯联邦	6 784	2 112	422	2 783	66	1 401
土库曼斯坦	92	41		10		41
乌克兰	607	40		400		167
转型经济体合计	11 801	3 777	1 807	4 189	83	1 945
船籍不明	4 279	786	44	504	14	2 931
世界总计	1 628 783	490 743	684 673	80 345	206 577	166 445

附件二. (c) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(船舶数量)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
非洲发展中经济体						
阿尔及利亚	111	9	4	12		86
安哥拉	49	8		15		26
贝宁	5					5
喀麦隆	16			4		12
佛得角	39	3		18		18
科摩罗	272	17	4	138	1	112
刚果	5					5
科特迪瓦	9	2				7
刚果民主共和国	13	1		1		11
吉布提	14	1		1		12
埃及	384	39	17	35	3	290
赤道几内亚	28	3		7		18
厄立特里亚	9	1		4		4
埃塞俄比亚	10	1		9		
加蓬	24	1		10		13
冈比亚	8					8
加纳	42	2		8		32
几内亚	1					1
几内亚比绍	9			7		2
肯尼亚	23	2				21
利比里亚	3 144	749	819	140	1 001	435
利比亚	91	12		7		72
马达加斯加	39	4		23		12
毛里塔尼亚	5			2		3
毛里求斯	26	2		1		23
摩洛哥	85	1		7	6	71
莫桑比克	25			11		14
纳米比亚	6			2		4
尼日利亚	374	65	1	16		292
圣多美和普林西比	18			15		3
塞内加尔	21	1		3		17
塞舌尔	24	8		6		10
塞拉利昂	392	54	12	221	9	96
索马里	4			1		3
南非	71	5		2		64
苏丹	17			3		14
多哥	101	10	3	63	4	21
突尼斯	59		1	13		45
坦桑尼亚联合共和国	198	50	6	82	6	54
非洲发展中经济体合计	5 771	1 051	867	887	1 030	1 936

附件二. (c) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(船舶数量)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
美洲发展中经济体						
安圭拉	2			2		
安提瓜和巴布达	1 302	6	39	774	403	80
阿根廷	148	27	1	17		103
阿鲁巴	1					1
巴哈马	1 446	270	322	161	53	640
巴巴多斯	133	10	16	71	4	32
伯利兹	829	64	23	447	6	289
多民族玻利维亚国	92	14	5	53	1	19
巴西	619	47	11	66	13	482
英属维尔京群岛	20			3		17
开曼群岛	174	6	27	3		138
智利	172	14	8	41	3	106
哥伦比亚	94	7		25		62
哥斯达黎加	10			2		8
古巴	39	1		14		24
库拉索	127	6	1	48	1	71
多米尼克	117	16	16	28		57
多米尼加共和国	27	1		6		20
厄瓜多尔	80	37		7		36
萨尔瓦多	2					2
福克兰群岛(马尔维纳斯群岛) ^a	3			1		2
格林纳达	6			3		3
危地马拉	6	1				5
圭亚那	52	4		31		17
海地	3			3		
洪都拉斯	645	100	1	332	1	211
牙买加	26		4	4	9	9
墨西哥	525	38	4	20		463
尼加拉瓜	5	1		1		3
巴拿马	8 580	955	2 772	1 601	734	2 518
巴拉圭	47	4		26	2	15
秘鲁	78	10		2	1	65
圣基茨和尼维斯	246	41	12	99	2	92
圣文森特和格林纳丁斯	1 046	21	51	340	21	613
苏里南	10	3		5		2
特立尼达和多巴哥	104	1		3		100
特克斯和凯科斯群岛	3			1		2

附件二. (c) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(船舶数量)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
乌拉圭	44	4		6		34
委内瑞拉玻利瓦尔共和国	244	20	2	38	2	182
美洲发展中经济体合计	17 107	1 729	3 315	4 284	1 256	6 523
亚洲发展中经济体						
阿富汗	3					3
巴林	232	5	2	4	5	216
孟加拉国	269	61	27	111	4	66
文莱达鲁萨兰国	81	3		17		61
柬埔寨	785	31	18	628	7	101
中国	3 727	526	778	805	193	1 425
中国香港特区	2 221	323	1 014	228	319	337
中国澳门特区	1					1
中国台湾省	328	28	29	65	27	179
朝鲜民主主义人民共和国	265	33	3	198	2	29
印度	1 385	117	76	378	15	799
印度尼西亚	6 293	477	57	1 943	175	3 641
伊朗伊斯兰共和国	552	14	5	246	18	269
伊拉克	75	5		10		60
约旦	25			9		16
科威特	137	24	2	17	4	90
老挝人民民主共和国	1			1		
黎巴嫩	50	1	2	38	1	8
马来西亚	1 539	169	6	210	35	1 119
马尔代夫	69	16		38	2	13
蒙古	168	31	9	73	3	52
缅甸	85	5		44		36
阿曼	39	2		9		28
巴基斯坦	50	5	6	3		36
菲律宾	1 383	203	72	589	18	501
卡塔尔	106	7	3	3	11	82
大韩民国	1 894	310	145	448	88	903
沙特阿拉伯	286	31		14	3	238
新加坡	3 339	743	348	139	345	1 764
斯里兰卡	77	10	5	16	1	45
阿拉伯叙利亚共和国	63		1	48		14
泰国	755	239	44	128	19	325
土耳其	1 365	197	114	514	40	500
阿拉伯联合酋长国	547	41	4	78	4	420

附件二.(c) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(船舶数量)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
越南	1 772	118	58	1 337	22	237
也门	32	4		3		25
亚洲发展中经济体合计	29 999	3 779	2 828	8 392	1 361	13 639
大洋洲发展中经济体						
库克群岛	106	1	12	57	1	35
斐济	40			17		23
法属波利尼西亚	16			10		6
关岛	3					3
基里巴斯	96	24	3	41	1	27
马绍尔群岛	2 064	639	742	77	238	368
密克罗尼西亚联邦	17			13		4
新喀里多尼亚	12			2		10
北马里亚纳群岛	1					1
巴布亚新几内亚	130	4		67	6	53
萨摩亚	9			4		5
所罗门群岛	20			13		7
汤加	40	3		21		16
图瓦卢	216	45	11	43	1	116
瓦努阿图	421	1	37	10	1	372
利比里亚	33897	37681	4310	39910	5721	121519
马耳他	18682	4661	3134	15417	3223	45117
马绍尔群岛	24941	7175	1749	31527	10662	76054
巴拿马	106605	33779	24151	36082	14143	214760
圣文森特和格林纳丁斯	1260	81	1959	181	540	4020
大洋洲发展中经济体合计	3 191	717	805	375	248	1 046
发达经济体						
澳大利亚	502	7	6	73		416
奥地利	1					1
比利时	216	13	21	23	4	155
百慕大	168	24	26	1	13	104
保加利亚	95	10	16	21		48
加拿大	634	30	11	99	1	493
塞浦路斯	1 030	103	279	179	212	257
丹麦	663	133	3	105	98	324
爱沙尼亚	83	7		5	1	70
费罗群岛	76	3		29	3	41
芬兰	281	12	6	102	1	160
法国	547	42	2	77	27	399
德国	781	42	7	93	272	367
直布罗陀	304	61	6	136	39	62
希腊	1 551	458	258	197	35	603

附件二. (c) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(船舶数量)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
格陵兰	8			5		3
冰岛	26	1		5		20
爱尔兰	88	1	8	30		49
曼岛	422	131	78	64	9	140
以色列	39	5		3	5	26
意大利	1 506	192	99	155	21	1 039
日本	5 379	1 108	82	2 090	1	2 098
拉脱维亚	58	8		9		41
立陶宛	71	1	5	35	1	29
卢森堡	174	14	3	22	7	128
马耳他	1 794	420	543	398	114	319
摩纳哥	1					1
荷兰	1 250	28	12	605	64	541
新西兰	91	5		13	2	71
挪威	1 593	123	98	306	2	1 064
波兰	172	9		18		145
葡萄牙	249	14	3	48	6	178
留尼汪	7					7
罗马尼亚	152	10		17		125
斯洛伐克	18			15		3
斯洛文尼亚	8					8
西班牙	522	37	1	48	5	431
瑞典	417	56	1	90		270
瑞士	39	4	21	9	2	3
联合王国	1 346	104	38	181	186	837
美国	3 462	71	9	158	66	3 158
发达经济体合计	25 824	3 287	1 642	5 464	1 197	14 234

附件二.(c) 截至2013年1月1日按船籍、经济体类别和船型分列的世界商船队
(船舶数量)(续)

	总计	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他类型船
转型经济体						
阿尔巴尼亚	68			65		3
阿塞拜疆	306	51		35		220
白俄罗斯	7		1			6
克罗地亚	264	20	22	53		169
格鲁吉亚	192	8	4	107	2	71
哈萨克斯坦	94	8				86
黑山	14		2	3		9
摩尔多瓦共和国	142	4	3	121	2	12
俄罗斯联邦	2 324	386	21	859	10	1 048
土库曼斯坦	59	7		4		48
乌克兰	492	16		139		337
转型经济体合计	3 962	500	53	1 386	14	2 009
船籍不明	1 088	113	2	326	3	644
世界总计	86 942	11 176	9 512	21 114	5 109	40 031

资料来源：克拉克森研究中心。

其他数据和年份，见<http://stats.unctad.org/fleet>。

注1 所有100总吨及以上的远洋机动商船，不包括内河船舶、渔船、军用船舶、游艇以及固定和移动的海上平台和驳船(浮式设施和钻探船除外)。

^a 阿根廷政府与大不列颠及北爱尔兰联合王国政府对于福克兰群岛(马尔维纳斯群岛)的主权问题有争议。

附件三. 截至2013年1月1日注册船旗的20个最大船队的国籍

所有权国家 或者领土	安提瓜和巴布达			巴哈马			中国			中国香港特区		
	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%
比利时	-	-	-	12	167	0.2	-	-	-	36	2 482	1.9
百慕大	-	-	-	82	11 418	15.5	-	-	-	16	1 804	1.4
巴西	-	-	-	12	991	1.3	-	-	-	-	-	-
加拿大	-	-	-	41	3 530	4.8	-	-	-	13	477	0.4
中国	-	-	-	11	93	0.1	2 665	66 936	98.2	1078	74 189	57.2
中国香港特区	6	74	0.5	-	-	-	21	667	1.0	269	15 769	12.2
中国台湾省	-	-	-	-	-	-	3	201	0.3	46	4 196	3.2
塞浦路斯	3	30	0.2	2	11	-	-	-	-	18	1 099	0.8
丹麦	12	75	0.5	53	909	1.2	-	-	-	49	3 432	2.6
法国	-	-	-	13	543	0.7	-	-	-	1	58	-
德国	1 103	13 118	92.9	22	956	1.3	-	-	-	18	1 237	1.0
希腊	4	73	0.5	193	14 070	19.1	-	-	-	35	1 983	1.5
印度	1	8	0.1	4	76	0.1	-	-	-	-	-	-
印度尼西亚	-	-	-	1	12	-	1	3	-	5	117	0.1
伊朗伊斯兰共和国	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	722	0.6
意大利	1	7	0.1	11	867	1.2	-	-	-	-	-	-
日本	-	-	-	93	7 149	9.7	1	46	0.1	102	5 411	4.2
科威特	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
马来西亚	-	-	-	4	87	0.1	-	-	-	10	533	0.4
摩纳哥	-	-	-	17	1 028	1.4	-	-	-	-	-	-
荷兰	22	126	0.9	20	2 115	2.9	-	-	-	1	4	-
挪威	13	73	0.5	185	4 086	5.5	-	-	-	34	1 930	1.5
阿曼	-	-	-	1	82	0.1	-	-	-	-	-	-
大韩民国	-	-	-	4	306	0.4	-	-	-	26	797	0.6
俄罗斯联邦	5	31	0.2	6	121	0.2	-	-	-	1	8	-
沙特阿拉伯	-	-	-	18	5 283	7.2	-	-	-	-	-	-
新加坡	1	11	0.1	20	601	0.8	3	149	0.2	68	5 058	3.9
瑞典	-	-	-	9	400	0.5	-	-	-	-	-	-
瑞士	2	29	0.2	2	117	0.2	-	-	-	9	337	0.3
泰国	-	-	-	3	305	0.4	-	-	-	1	5	-
土耳其	11	61	0.4	5	122	0.2	-	-	-	-	-	-
阿拉伯联合酋长国	1	2	-	41	1 582	2.1	-	-	-	10	702	0.5
联合王国	8	72	0.5	128	3 529	4.8	-	-	-	13	612	0.5
美国	8	29	0.2	115	3 284	4.5	-	-	-	66	6 032	4.6
越南	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-
前35个国家和地区 合计	1 201	13 818	97.8	1 129	63 842	86.7	2 694	68 002	99.7	1 942	128 993	99.4
其他所有者	63	277	2	214	9 825	13	-	-	-	17	708	1
所有者不详	6	30	-	2	2	-	22	173	-	1	36	-
注册船旗总计	1 270	14 126	100	1 345	73 670	100	2 716	68 176	100	1 960	129 737	100

附件三. 截至2013年1月1日注册船旗的20个最大船队的国籍(续)

注册船旗 所有权国家 或者领土	塞浦路斯			丹麦国际船舶 登记中心			德国			希腊		
	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%
比利时	8	43	0.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
百慕大	1	300	0.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
巴西	4	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
加拿大	24	772	2.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
中国	12	417	1.3	—	—	—	1	13	0.1	1	12	—
中国香港特区	5	292	0.9	—	—	—	2	135	0.8	—	—	—
中国台湾省	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
塞浦路斯	183	6 178	19.5	—	—	—	1	75	0.4	—	—	—
丹麦	5	16	—	348	12 688	92.6	5	19	0.1	1	12	—
法国	7	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
德国	153	2 539	8.0	1	105	0.8	396	16 642	97.6	—	—	—
希腊	190	12 702	40.1	5	214	1.6	1	40	0.2	825	69 645	92.6
印度	13	808	2.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
印度尼西亚	—	—	—	—	—	—	1	42	0.2	—	—	—
伊朗伊斯兰共和国	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
意大利	7	19	0.1	2	91	0.7	2	1	—	—	—	—
日本	11	523	1.7	—	—	—	—	—	—	3	149	0.2
科威特	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
马来西亚	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
摩纳哥	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1 050	1.4
荷兰	64	623	2.0	—	—	—	1	8	—	—	—	—
挪威	47	314	1.0	9	65	0.5	1	2	—	—	—	—
阿曼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
大韩民国	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
俄罗斯联邦	44	2 155	6.8	—	—	—	1	5	—	1	1	—
沙特阿拉伯	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
新加坡	7	214	0.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
瑞典	4	12	—	22	396	2.9	2	3	—	—	—	—
瑞士	4	145	0.5	—	—	—	1	43	0.3	—	—	—
泰国	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
土耳其	2	22	0.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
阿拉伯联合酋长国	14	171	0.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
联合王国	44	2 490	7.9	3	142	1.0	—	—	—	24	3 600	4.8
美国	4	14	—	—	—	—	—	—	—	7	611	0.8
越南	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
前35个国家和地区合计	857	30 797	97.3	390	13 702	100.0	415	17 029	99.9	870	75 081	99.8
其他所有者	61	862	3	2	4	—	2	23	—	3	4	—
所有者不详	1	5	—	—	—	—	—	—	—	12	125	—
注册船旗总计	919	31 665	100	392	13 707	100	417	17 052	100	885	75 209	100

附件三. 截至2013年1月1日注册船旗的20个最大船队的国籍(续)

注册船旗 所有权国家 或者领土	曼岛			意大利			日本			利比里亚		
	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1000 载 重吨	%
比利时	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	179	0.1
百慕大	13	3 704	16.4	-	-	-	-	-	-	10	2 525	1.3
巴西	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	3 182	1.6
加拿大	1	21	0.1	-	-	-	-	-	-	1	31	-
中国	-	-	-	1	13	0.1	2	12	0.1	92	6 972	3.5
中国香港特区	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	335	0.2
中国台湾省	-	-	-	-	-	-	4	10	0.1	114	12 446	6.3
塞浦路斯	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	1 066	0.5
丹麦	53	778	3.4	4	44	0.2	-	-	-	5	188	0.1
法国	-	-	-	12	42	0.2	-	-	-	2	231	0.1
德国	48	1 059	4.7	9	57	0.3	-	-	-	1 298	65 927	33.3
希腊	63	6 433	28.4	7	436	2.1	-	-	-	618	42 583	21.5
印度	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	524	0.3
印度尼西亚	-	-	-	1	5	-	2	9	0.1	2	214	0.1
伊朗伊斯兰共和国	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
意大利	1	82	0.4	673	19 098	93.5	-	-	-	24	1 058	0.5
日本	16	2 267	10.0	6	375	1.8	738	17 216	99.3	113	9 159	4.6
科威特	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
马来西亚	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	7	-
摩纳哥	-	-	-	1	40	0.2	-	-	-	22	2 399	1.2
荷兰	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76	2 229	1.1
挪威	58	1 431	6.3	1	13	0.1	2	73	0.4	32	1 236	0.6
阿曼	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
大韩民国	4	563	2.5	-	-	-	2	5	-	6	623	0.3
俄罗斯联邦	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	8 350	4.2
沙特阿拉伯	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
新加坡	3	166	0.7	-	-	-	-	-	-	45	4 231	2.1
瑞典	1	37	0.2	1	7	-	-	-	-	1	134	0.1
瑞士	-	-	-	2	16	0.1	-	-	-	13	511	0.3
泰国	-	-	-	-	-	-	1	3	-	-	-	-
土耳其	-	-	-	7	56	0.3	-	-	-	19	375	0.2
阿拉伯联合酋长国	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75	9 225	4.7
联合王国	130	5 354	23.7	1	1	-	-	-	-	120	7 369	3.7
美国	-	-	-	5	74	0.4	-	-	-	89	5 852	3.0
越南	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	71	-
前35个国家和地区 合计	391	21 895	96.8	731	20 277	99.2	751	17 328	100.0	2 927	189 231	95.6
其他所有者	17	724	3	6	153	1	2	2	-	166	8 577	4
所有者不详	-	-	-	2	5	-	2	5	-	4	204	-
注册船旗总计	408	22 619	100	739	20 435	100	755	17 334	100	3 097	198 012	100

附件三. 截至2013年1月1日注册船旗的20个最大船队的国籍(续)

注册船旗 所有权国家 或者领土	马耳他			马绍尔群岛			挪威国际 船舶登记中心			巴拿马		
	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%
比利时	4	41	0.1	2	67	-	-	-	-	5	325	0.1
百慕大	3	206	0.3	36	5 783	4.1	4	678	3.8	18	3 633	1.0
巴西	-	-	-	7	1 381	1.0	5	15	0.1	26	2 517	0.7
加拿大	3	168	0.2	17	752	0.5	-	-	-	10	251	0.1
中国	18	594	0.9	25	1 380	1.0	-	-	-	838	31 057	8.9
中国香港特区	-	-	-	13	424	0.3	-	-	-	153	6 075	1.7
中国台湾省	-	-	-	10	1 868	1.3	-	-	-	413	17 424	5.0
塞浦路斯	34	1 448	2.1	45	2 748	2.0	-	-	-	16	757	0.2
丹麦	30	1 081	1.6	11	585	0.4	10	289	1.6	55	2 204	0.6
法国	8	545	0.8	5	997	0.7	-	-	-	10	52	-
德国	111	2 661	3.9	261	11 918	8.5	-	-	-	29	2 506	0.7
希腊	510	33 856	49.2	496	32 524	23.2	2	152	0.8	491	23 229	6.6
印度	2	162	0.2	10	820	0.6	-	-	-	49	2 467	0.7
印度尼西亚	1	13	-	4	112	0.1	-	-	-	47	1 380	0.4
伊朗伊斯兰共和国	36	3 475	5.1	-	-	-	-	-	-	8	74	-
意大利	50	1 377	2.0	8	721	0.5	-	-	-	33	701	0.2
日本	13	818	1.2	90	6 558	4.7	-	-	-	2 481	158 909	45.4
科威特	10	1 309	1.9	5	323	0.2	-	-	-	6	276	0.1
马来西亚	-	-	-	16	600	0.4	-	-	-	27	518	0.1
摩纳哥	8	165	0.2	42	3 348	2.4	-	-	-	9	569	0.2
荷兰	19	320	0.5	28	931	0.7	1	5	-	42	1 240	0.4
挪威	95	1 213	1.8	88	6 184	4.4	455	15 769	87.2	79	3 079	0.9
阿曼	6	1 912	2.8	6	1 911	1.4	-	-	-	17	2 229	0.6
大韩民国	5	25	-	105	12 344	8.8	-	-	-	572	42 544	12.2
俄罗斯联邦	73	656	1.0	9	349	0.2	1	5	-	44	667	0.2
沙特阿拉伯	-	-	-	4	93	0.1	3	112	0.6	21	836	0.2
新加坡	3	136	0.2	106	7 319	5.2	-	-	-	238	8 327	2.4
瑞典	5	78	0.1	4	92	0.1	25	669	3.7	8	198	0.1
瑞士	29	515	0.7	18	472	0.3	1	44	0.2	192	12 127	3.5
泰国	-	-	-	2	93	0.1	-	-	-	19	126	-
土耳其	296	9 645	14.0	95	5 539	4.0	-	-	-	148	1 785	0.5
阿拉伯联合酋长国	2	15	-	46	1 309	0.9	-	-	-	180	3 898	1.1
联合王国	63	1 310	1.9	31	1 858	1.3	5	213	1.2	76	3 192	0.9
美国	24	673	1.0	252	20 666	14.8	4	105	0.6	121	4 500	1.3
越南	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45	1 032	0.3
前35个国家和地区 合计	1 461	64 417	93.6	1 897	132 067	94.3	516	18 054	99.8	6 526	340 703	97.4
其他所有者	232	4 357	6	119	7 867	6	9	26	-	503	8 130	2
所有者不详	7	25	-	3	67	-	1	6	-	81	1 001	-
注册船旗总计	1 700	68 798	100	2 019	140 002	100	526	18 086	100	7 110	349 833	100

附件三. 截至2013年1月1日注册船旗的20个最大船队的国籍(续)

所有权国家 或者领土	大韩民国			新加坡			联合王国			美国		
	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%	船舶 数量	1 000 载重吨	%
比利时	—	—	—	13	719	0.8	—	—	—	—	—	—
百慕大	—	—	—	7	374	0.4	3	487	2.3	—	—	—
巴西	—	—	—	15	5 131	5.7	—	—	—	8	23	0.2
加拿大	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	81	0.7
中国	—	—	—	40	3 582	4.0	3	208	1.0	—	—	—
中国香港特区	—	—	—	6	63	0.1	4	44	0.2	—	—	—
中国台湾省	1	79	0.5	85	4 196	4.7	5	352	1.7	—	—	—
塞浦路斯	—	—	—	13	234	0.3	—	—	—	—	—	—
丹麦	—	—	—	170	13 742	15.4	42	1 937	9.2	24	1 257	10.7
法国	—	—	—	18	522	0.6	35	2 565	12.2	—	—	—
德国	1	122	0.7	29	691	0.8	65	1 966	9.4	5	202	1.7
希腊	—	—	—	29	828	0.9	2	75	0.4	1	47	0.4
印度	1	52	0.3	36	2 229	2.5	2	27	0.1	—	—	—
印度尼西亚	2	5	—	49	858	1.0	—	—	—	1	6	—
伊朗伊斯兰共和国	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
意大利	—	—	—	6	286	0.3	8	166	0.8	—	—	—
日本	5	178	1.0	158	9 582	10.7	1	151	0.7	—	—	—
科威特	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
马来西亚	—	—	—	57	5 624	6.3	—	—	—	—	—	—
摩纳哥	—	—	—	8	219	0.2	1	19	0.1	—	—	—
荷兰	—	—	—	1	1	—	20	208	1.0	—	—	—
挪威	—	—	—	129	3 380	3.8	38	689	3.3	1	20	0.2
阿曼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
大韩民国	764	16 624	96.5	12	334	0.4	1	141	0.7	—	—	—
俄罗斯联邦	—	—	—	6	300	0.3	—	—	—	—	—	—
沙特阿拉伯	—	—	—	3	17	—	—	—	—	—	—	—
新加坡	2	19	0.1	1 090	32 711	36.6	1	16	0.1	11	623	5.3
瑞典	—	—	—	15	338	0.4	28	232	1.1	—	—	—
瑞士	—	—	—	—	—	—	1	37	0.2	—	—	—
泰国	2	6	—	35	983	1.1	—	—	—	—	—	—
土耳其	—	—	—	5	220	0.2	1	5	—	1	1	—
阿拉伯联合酋长国	—	—	—	15	217	0.2	—	—	—	2	4	—
联合王国	—	—	—	13	481	0.5	415	10 448	49.9	5	772	6.6
美国	—	—	—	17	590	0.7	6	111	0.5	766	8 640	73.9
越南	2	12	0.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
前35个国家和地区合计	780	17 098	99.2	2 080	88 453	99.0	682	19 883	94.9	830	11 677	99.8
其他所有者	4	53	—	43	921	1	32	1 063	5	5	8	—
所有者不详	23	82	—	2	6	—	1	1	—	3	13	—
注册船旗总计	807	17 233	100	2 125	89 381	100	715	20 947	100	838	11 698	100

附件三. 截至2013年1月1日注册船旗的 20个最大船队的国籍(续)								
所有权国家 或者领土	注册船旗		20大 登记地总计		其他		总计	
	船舶 数量	1 000 载重吨	船舶 数量	1 000 载重吨	船舶 数量	1 000 载重吨	船舶 数量	1 000 载重吨
比利时	81	4 023	164	4 705	245	8 729		
百慕大	193	30 913	17	1 983	210	32 896		
巴西	97	13 253	213	2 900	310	16 153		
加拿大	115	6 083	236	3 139	351	9 222		
中国	4 787	185 478	526	4 601	5 313	190 079		
中国香港特区	481	23 877	85	448	566	24 325		
中国台湾省	681	40 772	133	3 488	814	44 260		
塞浦路斯	338	13 646	37	278	375	13 924		
丹麦	877	39 256	114	1 459	991	40 715		
法国	111	5 571	298	5 436	409	11 007		
德国	3 549	121 707	284	4 072	3 833	125 779		
希腊	3 472	238 888	223	5 963	3 695	244 851		
印度	125	7 174	617	15 267	742	22 441		
印度尼西亚	117	2 777	1 413	12 525	1 530	15 301		
伊朗伊斯兰共和国	61	4 271	168	11 046	229	15 317		
意大利	826	24 474	58	869	884	25 343		
日本	3 831	218 491	160	5 324	3 991	223 815		
科威特	21	1 908	55	4 993	76	6 900		
马来西亚	117	7 368	497	9 747	614	17 115		
摩纳哥	115	8 839	11	319	126	9 158		
荷兰	295	7 812	912	8 860	1 207	16 673		
挪威	1 267	39 556	641	6 436	1 908	45 992		
阿曼	30	6 134	4	5	34	6 139		
大韩民国	1 501	74 306	75	790	1 576	75 096		
俄罗斯联邦	283	12 646	1 444	6 739	1 727	19 384		
沙特阿拉伯	50	6 342	137	1 466	187	7 808		
新加坡	1 598	59 579	290	4 573	1 888	64 153		
瑞典	125	2 597	214	3 848	339	6 445		
瑞士	274	14 392	56	1 259	330	15 651		
泰国	63	1 521	352	4 576	415	6 097		
土耳其	590	17 832	990	11 259	1 580	29 091		
阿拉伯联合酋长国	386	17 124	313	2 349	699	19 474		
联合王国	1 079	41 443	158	8 862	1 237	50 305		
美国	1 484	51 180	459	7 098	1 943	58 278		
越南	50	1 117	791	6 846	841	7 963		
前35个国家和地区 合计	29 070	1 352 349	12 145	173 527	41 215	1 525 876		
其他所有者	1 500	43 584	3 677	38 999	5 177	82 583		
所有者不详	173	1 785	557	3 512	730	5 297		
注册船旗总计	30 743	1 397 718	16 379	216 037	47 122	1 613 756		

资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究中心提供的数据编制。

注：1,000总吨及以上的货船。

附件四. 集装箱港口运输(按英文字母顺序排列)

	2010年	2011年	排名2011年 (2010年)		2010年	2011年	排名2011年 (2010年)
国家/领土				洪都拉斯	619 867	655 199	68 (67)
阿尔巴尼亚	86 875	91 827	112 (113)	冰岛	192 778	193 500	99 (96)
阿尔及利亚	279 785	295 733	90 (89)	印度	9 752 908	9 979 224	14 (15)
安提瓜和巴布达	24 615	26 018	123 (123)	印度尼西亚	8 482 636	8 966 146	16 (17)
阿根廷	2 021 676	2 159 110	41 (42)	伊朗伊斯兰共和国	2 592 522	2 740 296	35 (35)
阿鲁巴	130 000	137 410	106 (107)	爱尔兰	790 067	763 280	60 (59)
澳大利亚	6 668 075	7 011 581	21 (20)	以色列	2 281 552	2 394 000	39 (39)
奥地利	350 461	370 437	77 (77)	意大利	9 787 403	9 529 351	15 (14)
巴哈马	1 125 000	1 189 125	52 (53)	牙买加	1 891 770	1 999 601	43 (43)
巴林	289 956	306 483	87 (87)	日本	18 098 346	19 417 757	7 (7)
孟加拉国	1 356 099	1 431 851	49 (48)	约旦	619 000	654 283	69 (68)
巴巴多斯	80 424	85 008	114 (114)	肯尼亚	696 000	735 672	62 (61)
比利时	10 984 824	11 034 037	13 (13)	科威特	991 545	1 048 063	57 (57)
伯利兹	31 919	34 200	122 (122)	拉脱维亚	256 713	305 339	88 (90)
贝宁	316 744	334 798	84 (84)	黎巴嫩	949 155	1 034 249	58 (58)
巴西	8 138 608	8 536 262	18 (18)	利比亚	184 585	195 106	97 (98)
文莱达鲁萨兰国	99 355	105 018	109 (109)	立陶宛	294 954	311 766	86 (86)
保加利亚	142 611	150 740	103 (104)	马达加斯加	141 093	149 135	104 (105)
柬埔寨	224 206	236 986	94 (95)	马来西亚	18 267 475	20 139 382	6 (6)
喀麦隆	285 070	301 319	89 (88)	马尔代夫	65 016	68 722	118 (118)
加拿大	4 829 806	5 058 741	28 (28)	马耳他	2 450 665	2 444 981	37 (37)
开曼群岛	40 281	42 577	121 (121)	毛里塔尼亚	65 705	69 450	117 (117)
智利	3 171 959	3 450 401	33 (34)	毛里求斯	332 662	350 624	82 (82)
中国	130 290 443	143 896 697	1 (1)	墨西哥	3 693 956	4 080 434	30 (32)
中国香港特区	23 699 242	24 384 000	4 (4)	摩洛哥	2 058 430	2 083 000	42 (41)
中国台湾省	12 736 855	13 473 418	11 (10)	莫桑比克	254 701	269 219	91 (92)
哥伦比亚	2 443 786	2 402 742	38 (38)	缅甸	190 046	200 879	95 (97)
刚果	338 916	358 234	81 (81)	纳米比亚	256 319	107 606	107 (91)
哥斯达黎加	1 013 483	1 065 468	56 (55)	荷兰	11 345 167	12 072 696	12 (12)
科特迪瓦	607 730	642 371	70 (69)	荷属安的列斯群岛	93 603		127 (111)
克罗地亚	137 048	144 860	105 (106)	新喀里多尼亚	90 574	95 277	111 (112)
古巴	228 346	246 773	92 (93)	新西兰	2 463 278	2 516 706	36 (36)
库拉索		90 000	113 (127)	尼加拉瓜	68 545	72 452	116 (116)
塞浦路斯	349 357	360 652	80 (78)	尼日利亚	101 007	106 764	108 (108)
丹麦	709 147	753 035	61 (60)	挪威	330 873	349 733	83 (83)
吉布提	600 000	634 200	71 (70)	阿曼	3 893 198	3 632 940	32 (30)
多米尼加共和国	1 382 680	1 461 492	48 (47)	巴基斯坦	2 149 000	2 193 403	40 (40)
厄瓜多尔	1 221 849	1 081 169	54 (51)	巴拿马	6 003 298	6 911 325	22 (22)
埃及	6 709 053	7 737 183	19 (19)	巴布亚新几内亚	295 286	313 598	85 (85)
萨尔瓦多	145 774	154 083	102 (103)	巴拉圭	8 179	8 645	125 (125)
爱沙尼亚	151 969	197 717	96 (102)	秘鲁	1 534 056	1 814 743	45 (45)
芬兰	1 247 521	1 326 840	50 (49)	菲律宾	4 947 039	5 264 086	27 (27)
法国	5 346 800	5 362 900	26 (25)	波兰	1 045 232	1 214 034	51 (54)
法属圭亚那	47 512	50 220	120 (120)	葡萄牙	1 622 247	1 758 167	46 (44)
法属波利尼西亚	68 889	72 816	115 (115)	卡塔尔	346 000	365 722	79 (80)
加蓬	153 657	162 415	101 (101)	大韩民国	18 542 804	20 833 508	5 (5)
格鲁吉亚	226 115	239 004	93 (94)	罗马尼亚	556 694	662 796	67 (72)
德国	14 821 767	17 218 712	8 (9)	俄罗斯联邦	3 199 980	3 448 947	34 (33)
加纳	647 052	683 934	66 (66)	圣赫勒拿	650	687	126 (126)
希腊	1 165 185	1 973 864	44 (52)	圣卢西亚	52 479	58 539	119 (119)
瓜德罗普岛	165 665	175 108	100 (100)	圣文森特和格林纳丁斯	18 852	19 927	124 (124)
关岛	183 214	193 657	98 (99)	沙特阿拉伯	5 313 141	5 694 538	25 (26)
危地马拉	1 012 360	1 070 065	55 (56)				

附件四. 集装箱港口运输
(按英文字母顺序排列)(续)

	2010年	2011年	排名2011年 (2010年)
塞内加尔	349 231	369 137	78 (79)
新加坡	29 178 500	30 727 702	3 (3)
斯洛文尼亚	476 731	589 314	73 (73)
南非	3 806 427	3 990 193	31 (31)
西班牙	12 613 016	13 837 160	10 (11)
斯里兰卡	4 000 000	4 262 887	29 (29)
苏丹	439 100	464 129	75 (75)
瑞典	1 390 504	1 515 217	47 (46)
瑞士	99 048	104 694	110 (110)
阿拉伯叙利亚共和国	649 005	685 998	65 (65)
泰国	6 648 532	7 171 394	20 (21)
特立尼达和多巴哥	573 217	605 890	72 (71)
突尼斯	466 398	492 983	74 (74)
土耳其	5 574 018	5 990 103	24 (24)
乌克兰	659 541	696 641	64 (64)
阿拉伯联合酋长国	15 176 524	16 780 386	9 (8)
联合王国	8 590 282	8 920 679	17 (16)
坦桑尼亚联合共和国	429 285	453 754	76 (76)
美国	42 337 513	42 999 149	2 (2)
乌拉圭	671 952	861 164	59 (62)
委内瑞拉 玻利瓦尔共和国	1 226 508	1 162 326	53 (50)
越南	5 983 583	6 335 437	23 (23)
也门	669 021	707 155	63 (63)
总计	540 816 751	580 022 280	

附件五. 贸发会议班轮航运连通指数(按英文字母顺序排列)

国家或领土	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
阿尔巴尼亚	0.40	0.40	0.40	2.28	1.98	2.30	4.34	4.54	0.53	4.43
阿尔及利亚	10.00	9.72	8.70	7.86	7.75	8.37	31.45	31.06	7.80	6.91
美属萨摩亚	5.17	5.30	4.86	6.28	6.44	4.60	4.85	4.56	4.39	4.19
安哥拉	9.67	10.46	9.46	9.90	10.22	11.31	10.71	11.27	13.95	13.80
安提瓜和巴布达	2.33	2.56	2.43	3.76	3.82	2.66	2.40	2.40	2.41	2.43
阿根廷	20.09	24.95	25.58	25.63	25.70	25.99	27.61	30.62	34.21	33.51
阿鲁巴	7.37	7.52	7.53	5.09	5.09	3.52	5.34	6.21	6.03	6.30
澳大利亚	26.58	28.02	26.96	26.77	38.21	28.80	28.11	28.34	28.81	29.87
巴哈马	17.49	15.70	16.19	16.45	16.35	19.26	25.71	25.18	27.06	26.41
巴林	5.39	4.34	4.44	5.99	5.75	8.04	7.83	9.77	17.86	17.90
孟加拉国	5.20	5.07	5.29	6.36	6.40	7.91	7.55	8.15	8.02	7.96
巴巴多斯	5.47	5.77	5.34	5.79	5.36	4.75	4.20	5.85	4.82	5.18
比利时	73.16	74.17	76.15	73.93	77.98	82.80	84.00	88.47	78.85	82.21
伯利兹	2.19	2.59	2.62	2.61	2.32	2.30	3.95	3.85	9.99	10.32
贝宁	10.13	10.23	10.99	11.16	12.02	13.52	11.51	12.69	15.04	14.28
百慕大	1.54	1.57	1.57	1.57	1.57	1.57	1.57	1.57	1.57	15.92
巴西	25.83	31.49	31.61	31.64	30.87	31.08	31.65	34.62	38.53	36.88
文莱达鲁萨兰国	3.91	3.46	3.26	3.70	3.68	3.94	5.12	4.68	4.44	4.61
保加利亚	6.17	5.61	4.47	4.83	5.09	5.78	5.46	5.37	6.36	5.89
柬埔寨	3.89	3.25	2.93	3.25	3.47	4.67	4.52	5.36	3.45	5.34
喀麦隆	10.46	10.62	11.41	11.65	11.05	11.60	11.34	11.40	13.44	10.85
加拿大	39.67	39.81	36.32	34.40	34.28	41.34	42.39	38.41	38.29	38.44
佛得角	1.90	2.28	2.76	2.45	3.63	5.13	3.69	4.24	4.48	4.12
开曼群岛	1.90	2.23	1.79	1.78	1.78	1.76	2.51	4.03	4.07	1.34
智利	15.48	15.53	16.10	17.49	17.42	18.84	22.05	22.76	32.98	32.98
中国	100.00	108.29	113.10	127.85	137.38	132.47	143.57	152.06	156.19	157.51
中国香港特区	94.42	96.78	99.31	106.20	108.78	104.47	113.60	115.27	117.18	116.63
中国台湾省	59.56	63.74	65.64	62.43	62.58	60.90	64.37	66.69	66.62	64.23
哥伦比亚	18.61	19.20	20.49	21.07	21.64	23.18	26.13	27.25	37.25	37.49
科摩罗	6.07	5.84	5.39	5.51	5.15	5.00	5.74	7.14	5.17	5.21
刚果	8.29	9.10	9.12	9.61	11.80	11.37	10.45	10.78	12.57	15.82
哥斯达黎加	12.59	11.12	15.08	15.34	12.78	14.61	12.77	10.69	14.13	14.00
科特迪瓦	14.39	14.52	12.98	14.98	16.93	19.39	17.48	17.38	16.45	17.55
克罗地亚	8.58	12.19	10.47	12.33	15.36	8.48	8.97	21.75	21.38	20.44
古巴	6.78	6.51	6.43	6.71	6.12	5.92	6.57	6.55	5.96	5.77
库拉索(2010年 之前的荷属 安的列斯群岛)	8.16	8.23	7.82	9.22	8.56	8.57	7.97	8.14	6.59	8.14
塞浦路斯	14.39	18.53	17.39	18.01	11.81	13.31	16.20	17.12	16.02	16.39
刚果民主共和国	3.05	3.03	2.66	2.68	3.36	3.80	5.24	3.73	4.05	4.01
丹麦	11.56	24.25	25.39	22.10	26.49	27.68	26.76	26.41	44.71	38.67
吉布提	6.76	7.59	7.36	10.45	10.43	17.98	19.55	21.02	16.56	20.29
多米尼克	2.33	2.51	2.33	2.40	2.31	2.73	1.88	2.08	2.08	1.59

附件五. 贸发会议班轮航运连通指数(按英文字母顺序排列)(续)

国家或领土	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
多米尼加共和国	12.45	13.95	15.19	19.87	20.09	21.61	22.25	22.87	23.72	25.57
厄瓜多尔	11.84	12.92	14.17	14.30	13.16	17.09	18.73	22.48	23.05	21.74
埃及	42.86	49.23	50.01	45.37	52.53	51.99	47.55	51.15	57.39	57.48
萨尔瓦多	6.30	7.32	8.07	7.90	8.67	10.34	9.64	12.02	8.75	8.36
赤道几内亚	4.04	3.87	3.76	3.36	3.86	3.73	4.37	3.68	4.54	4.02
厄立特里亚	3.36	1.58	2.23	0.00	3.26	3.26	0.02	4.02	4.17	4.02
爱沙尼亚	7.05	6.52	5.76	5.78	5.48	5.71	5.73	5.84	5.43	6.44
费罗群岛	4.22	4.40	4.43	4.45	4.20	4.20	4.21	4.20	4.21	4.21
斐济	8.26	8.32	7.24	7.35	10.31	8.74	9.44	9.23	12.39	12.05
芬兰	9.45	10.16	8.58	10.70	9.72	10.15	8.36	11.27	15.51	9.34
法国	67.34	70.00	67.78	64.84	66.24	67.01	74.94	71.84	70.09	74.94
法属波利尼西亚	10.46	11.14	8.91	8.60	9.01	8.39	8.88	8.59	10.86	9.90
加蓬	8.78	8.76	8.72	8.57	8.93	9.16	8.55	7.97	9.23	8.95
冈比亚	4.91	6.13	4.80	4.74	4.97	7.53	5.38	5.24	7.81	5.89
格鲁吉亚	3.46	3.81	2.94	3.22	4.03	3.83	4.02	3.79	4.99	4.17
德国	76.59	78.41	80.66	88.95	89.26	84.30	90.88	93.32	90.63	88.61
加纳	12.48	12.64	13.80	14.99	18.13	19.33	17.28	18.01	17.89	19.35
希腊	30.22	29.07	31.29	30.70	27.14	41.91	34.25	32.15	45.50	45.35
格陵兰	2.32	2.32	2.27	2.27	2.36	2.27	2.27	2.30	2.30	2.30
格林纳达	2.30	2.52	3.37	4.09	4.20	4.13	3.71	3.93	4.04	4.59
关岛	10.50	10.52	9.56	8.73	8.56	8.57	8.78	8.76	8.41	7.85
危地马拉	12.28	13.85	18.13	15.40	15.44	14.73	13.33	20.88	20.07	20.28
几内亚	6.13	6.89	8.71	8.47	6.41	8.32	6.28	6.21	7.42	8.06
几内亚比绍	2.12	5.19	5.03	5.22	5.34	3.54	3.50	4.07	4.31	4.00
圭亚那	4.54	4.37	4.60	4.51	4.36	4.34	3.95	3.96	4.06	4.31
海地	4.91	3.43	2.91	2.87	3.44	4.40	7.58	4.75	5.08	5.12
洪都拉斯	9.11	8.64	8.29	8.76	9.26	10.68	9.09	9.42	10.03	10.73
冰岛	4.72	4.88	4.75	4.72	4.72	4.73	4.70	4.68	4.68	4.66
印度	34.14	36.88	42.90	40.47	42.18	40.97	41.40	41.52	41.29	44.35
印度尼西亚	25.88	28.84	25.84	26.27	24.85	25.68	25.60	25.91	26.28	27.41
伊朗伊斯兰共和国	13.69	14.23	17.37	23.59	22.91	28.90	30.73	30.27	22.62	21.30
伊拉克	1.40	1.63	4.06	2.61	1.20	5.11	4.19	4.19	7.10	5.69
爱尔兰	8.78	9.66	8.18	8.85	7.64	7.60	8.53	5.94	12.99	12.68
以色列	20.37	20.06	20.44	21.42	19.83	18.65	33.20	28.49	31.24	32.42
意大利	58.13	62.20	58.11	58.84	55.87	69.97	59.57	70.18	66.33	67.26
牙买加	21.32	21.99	23.02	25.50	18.23	19.56	33.09	28.16	21.57	25.32
日本	69.15	66.73	64.54	62.73	66.63	66.33	67.43	67.81	63.09	65.68
约旦	11.00	13.42	12.98	16.46	16.37	23.71	17.79	16.65	22.75	22.68
肯尼亚	8.59	8.98	9.30	10.85	10.95	12.83	13.09	12.00	11.75	11.38
基里巴斯	3.06	3.28	3.05	3.06	3.06	2.85	2.86	3.11	2.91	2.91
科威特	5.87	6.77	4.14	6.22	6.14	6.54	8.31	5.60	6.60	7.12
拉脱维亚	6.37	5.82	5.10	5.87	5.52	5.18	5.98	5.51	5.45	4.07

附件五. 贸发会议班轮航运连通指数(按英文字母顺序排列)(续)

国家或领土	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
黎巴嫩	10.57	12.53	25.57	30.01	28.92	29.55	30.29	35.09	43.21	43.16
利比里亚	5.29	5.95	4.55	4.50	4.25	5.49	5.95	6.17	8.11	5.88
利比亚	5.25	5.17	4.71	6.59	5.36	9.43	5.38	6.59	7.51	7.29
立陶宛	5.22	5.88	5.66	6.83	7.76	8.11	9.55	9.77	9.55	5.84
马达加斯加	6.90	6.83	8.31	7.97	7.82	8.64	7.38	7.72	11.80	11.85
马来西亚	62.83	64.97	69.20	81.58	77.60	81.21	88.14	90.96	99.69	98.18
马尔代夫	4.15	4.08	3.90	4.75	5.45	5.43	1.65	1.62	1.60	8.12
马耳他	27.53	25.70	30.32	29.53	29.92	37.71	37.53	40.95	45.02	49.79
马绍尔群岛	3.49	3.68	3.26	3.06	3.06	2.85	2.83	3.08	2.91	2.91
毛里塔尼亚	5.36	5.99	6.25	7.90	7.93	7.50	5.61	5.62	8.20	6.53
毛里求斯	13.13	12.26	11.53	17.17	17.43	14.76	16.68	15.37	23.86	24.72
墨西哥	25.29	25.49	29.78	30.98	31.17	31.89	36.35	36.09	38.81	41.80
密克罗尼西亚联邦	2.80	2.87	1.94	3.13	3.85	3.85	3.43	3.62	3.58	2.17
黑山(2009年之前的 塞尔维亚和黑山)	2.92	2.92	2.96	2.96	3.20	0.02	4.48	4.04	1.35	2.35
摩洛哥	9.39	8.68	8.54	9.02	29.79	38.40	49.36	55.13	55.09	55.53
莫桑比克	6.64	6.71	6.66	7.14	8.81	9.38	8.16	10.12	9.82	10.23
缅甸	3.12	2.47	2.54	3.12	3.63	3.79	3.68	3.22	4.20	6.00
纳米比亚	6.28	6.61	8.52	8.37	11.12	13.61	14.45	12.02	15.18	15.50
荷兰	78.81	79.95	80.97	84.79	87.57	88.66	89.96	92.10	88.93	87.46
新喀里多尼亚	9.83	10.34	9.00	8.81	9.23	8.74	9.37	9.17	9.41	9.23
新西兰	20.88	20.58	20.71	20.60	20.48	10.59	18.38	18.50	19.35	18.95
尼加拉瓜	4.75	5.25	8.05	7.89	8.91	10.58	8.68	8.41	8.23	8.30
尼日利亚	12.83	12.79	13.02	13.69	18.30	19.89	18.28	19.85	21.81	21.35
北马里亚纳群岛	2.17	2.20	1.85	2.86	3.76	3.76	3.43	3.65	3.44	1.37
挪威	9.23	8.31	7.34	7.80	7.91	7.93	7.93	7.32	5.31	5.28
阿曼	23.33	23.64	20.28	28.96	30.42	45.32	48.52	49.33	47.25	48.46
巴基斯坦	20.18	21.49	21.82	24.77	24.61	26.58	29.48	30.54	28.12	27.71
帕劳	1.04	1.04	1.87	3.07	3.79	3.79	3.43	3.62	3.58	2.17
巴拿马	32.05	29.12	27.61	30.53	30.45	32.66	41.09	37.51	42.38	44.88
巴布亚新几内亚	6.97	6.40	4.67	6.86	6.92	6.58	6.38	8.83	6.86	6.61
秘鲁	14.79	14.95	16.33	16.90	17.38	16.96	21.79	21.18	32.80	32.84
菲律宾	15.45	15.87	16.48	18.42	30.26	15.90	15.19	18.56	17.15	18.11
波兰	7.28	7.53	7.50	7.86	9.32	9.21	26.18	26.54	44.62	38.03
葡萄牙	17.54	16.84	23.55	25.42	34.97	32.97	38.06	21.08	46.23	46.08
波多黎各	14.82	15.23	14.68	15.96	15.62	10.92	10.65	10.70	13.67	9.71
卡塔尔	2.64	4.23	3.90	3.59	3.21	2.10	7.67	3.60	6.53	3.35
大韩民国	68.68	73.03	71.92	77.19	76.40	86.67	82.61	92.02	101.73	100.42
罗马尼亚	12.02	15.37	17.61	22.47	26.35	23.34	15.48	21.37	23.28	25.73
俄罗斯联邦	11.90	12.72	12.81	14.06	15.31	20.64	20.88	20.64	37.01	38.17
圣基茨和尼维斯	5.49	5.32	5.59	6.16	6.19	3.08	2.84	2.66	2.67	2.58
圣卢西亚	3.70	3.72	3.43	4.21	4.25	4.25	3.77	4.08	4.55	4.93

附件五. 贸发会议班轮航运连通指数(按英文字母顺序排列)(续)

国家或领土	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
圣文森特和格林纳丁斯	3.56	3.58	3.40	4.34	4.52	4.13	3.72	3.95	4.02	4.10
萨摩亚	5.44	5.33	5.09	6.50	6.66	4.62	5.18	4.56	4.39	4.19
圣多美和普林西比	0.91	1.28	1.57	1.64	2.54	2.38	3.33	2.13	2.28	6.87
沙特阿拉伯	35.83	36.24	40.66	45.04	47.44	47.30	50.43	59.97	60.40	59.67
塞内加尔	10.15	10.09	11.24	17.08	17.64	14.96	12.98	12.27	13.59	11.08
塞舌尔	4.88	4.93	5.27	5.29	4.49	4.90	5.16	6.45	6.50	8.08
塞拉利昂	5.84	6.50	5.12	5.08	4.74	5.56	5.80	5.41	7.40	5.15
新加坡	81.87	83.87	86.11	87.53	94.47	99.47	103.76	105.02	113.16	106.91
斯洛文尼亚	13.91	13.91	11.03	12.87	15.66	19.81	20.61	21.93	21.94	20.82
所罗门群岛	3.62	4.29	3.97	4.13	4.16	3.96	5.57	5.87	6.07	6.04
索马里	3.09	1.28	2.43	3.05	3.24	2.82	4.20	4.20	4.34	4.20
南非	23.13	25.83	26.21	27.52	28.49	32.07	32.49	35.67	36.83	43.02
西班牙	54.44	58.16	62.29	71.26	67.67	70.22	74.32	76.58	74.44	70.40
斯里兰卡	34.68	33.36	37.31	42.43	46.08	34.74	40.23	41.13	43.43	43.01
苏丹	6.95	6.19	5.67	5.66	5.38	9.28	10.05	9.33	12.75	8.42
苏里南	4.77	4.16	3.90	4.29	4.26	4.16	4.12	4.16	4.48	4.91
瑞典	14.76	26.61	28.17	25.82	30.27	31.34	30.58	30.02	49.45	42.32
阿拉伯叙利亚共和国	8.54	11.84	11.29	14.20	12.72	11.03	15.17	16.77	15.64	16.53
泰国	31.01	31.92	33.89	35.31	36.48	36.78	43.76	36.70	37.66	38.32
多哥	10.19	10.62	11.09	10.63	12.56	14.42	14.24	14.08	14.07	14.76
汤加	3.81	4.75	4.45	4.07	4.23	3.99	3.73	3.72	3.37	3.17
特立尼达和多巴哥	13.18	10.61	11.18	13.72	12.88	15.88	15.76	17.89	18.90	17.26
突尼斯	8.76	7.62	7.04	7.23	6.95	6.52	6.46	6.33	6.35	5.59
土耳其	25.60	27.09	27.09	32.60	35.64	31.98	36.10	39.40	53.15	52.13
乌克兰	11.18	10.81	14.88	16.73	23.62	22.81	21.06	21.35	24.47	26.72
阿拉伯联合酋长国	38.06	39.22	46.70	48.21	48.80	60.45	63.37	62.50	61.09	66.97
联合王国	81.69	79.58	81.53	76.77	77.99	84.82	87.53	87.46	84.00	87.72
坦桑尼亚联合共和国	8.10	8.59	8.71	10.58	10.46	9.54	10.61	11.49	11.07	11.10
美国	83.30	87.62	85.80	83.68	82.45	82.43	83.80	81.63	91.70	92.80
美属维尔京群岛	1.77	3.00	3.22	3.76	3.81	3.70	3.32	3.39	3.34	3.37
乌拉圭	16.44	16.58	16.81	21.28	22.88	22.28	24.46	24.38	32.00	31.37
瓦努阿图	3.92	4.48	4.41	4.34	4.36	4.22	3.75	3.70	3.88	3.42
委内瑞拉玻利瓦尔共和国	18.22	19.90	18.62	20.26	20.46	20.43	18.61	19.97	18.93	18.90
越南	12.86	14.30	15.14	17.59	18.73	26.39	31.36	49.71	48.71	43.26
也门	19.21	10.18	9.39	14.28	14.44	14.61	12.49	11.89	13.19	19.00

资料来源: 贸发会议根据《在线集装箱国际》和劳氏情报提供的数据编制。

注: 详情见: <http://stats.unctad.org/lsci>。

问卷

《海运述评》

为了提高《海运述评》的质量和相关性，联合国贸发会议秘书处非常希望您能对本出版物提出宝贵意见，请填写以下内容，然后寄至：

Readership Survey
Division on Technology and Logistics
UNCTAD
Palais des Nations, Room E.704
CH-1211 Geneva 10, 瑞士
Fax: +41 22 917 0050
E-mail: rmt@unctad.org

非常感谢您的友善合作。

1. 您对本出版物的评价？

	优	良	中	差
编排和可读性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
内容的全面性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
分析质量	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
总体质量	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. 您认为本出版物的优点是什么？

3. 您认为本出版物的缺点是什么？

4. 您使用该出版物的主要目的是什么？

- | | | | |
|---------|--------------------------|---------|--------------------------|
| 分析与研究 | <input type="checkbox"/> | 教育与培训 | <input type="checkbox"/> |
| 政策制定与管理 | <input type="checkbox"/> | 其他(请列明) | <input type="checkbox"/> |

5. 您向多少人交流/推荐过《海运述评》？

- 不足10人 10至20人 20人以上

6. 以下哪个领域最接近您的工作？

- | | | | |
|--------|--------------------------|---------|--------------------------|
| 政府 | <input type="checkbox"/> | 国营企业 | <input type="checkbox"/> |
| 非政府组织 | <input type="checkbox"/> | 学术或研究机构 | <input type="checkbox"/> |
| 国际组织 | <input type="checkbox"/> | 媒体 | <input type="checkbox"/> |
| 民营企业协会 | <input type="checkbox"/> | 其他(请列明) | <input type="checkbox"/> |
-
-

7. 个人信息

姓名(可填可不填): _____

邮箱(可填可不填): _____

居住国: _____

8. 还有什么意见？

如何购取本出版物

销售出版物可从联合国出版物全球经销商购买。

还可通过写信方式购买, 地址:

United Nations Publications Sales and Marketing Office

300 East 42nd Street, 9th Floor, IN-919J

New York, New York 10017

United States

电话: +1 212 963 8302

传真: +1 212 963 3489

电子信箱: publications@un.org

<https://unp.un.org/>



关于贸发会议在贸易物流方面工作的更多信息，见：
<http://unctad.org/ttl>

关于《2013年海运述评》，见：
<http://unctad.org/rmt>

电子邮件：
rmt@unctad.org

更多信息和订阅《贸发会议运输通讯》，请登录：
<http://unctad.org/transportnews>

13-51747
ISBN 978-92-1-112872-7

