



新闻稿

注意

报刊、广播电台或电子媒体不得在 2012 年 12 月 4 日格林尼治时间 17 时(纽约 12 时, 日内瓦 18 时)前引用或摘录本新闻稿和相关报告的内容

UNCTAD/PRESS/PR/2012/41*
Original: English

《海运述评》指出班轮竞争程度下降, 强调环境可持续性和气候抗御能力

指出供需差距正压缩价格, 威胁全球海运复苏

2012 年 12 月 4 日, 日内瓦——贸发会议 2012 年《海运述评》¹ (下称“《报告》”或“《述评》”)表明, 2011 年世界海运贸易——一项衡量航运、港口和物流服务的指标——攀升了 4%, 达到 87 亿吨的历史最高值。

不过, 《报告》称, 同年, 世界船舶供应能力增长更快, 增速为 10%, 首次总计达到 15 亿载重吨。这种供求落差对于业界和市场盈利能力来说都是负面消息, 特别是鉴于船舶供应能力仍在持续增长, 而且目前经济前景黯淡, 充满不确定性, 致使需求不太可能出现大幅增长。

《报告》指出, 在世界海运贸易增长的同时, 2011 年全球港口吞吐量也以 5.9% 的速度上升。从贸易量来看, 60% 的世界海运贸易是在发展中国家的港口装载的, 57% 是在这些国家的港口卸载的。这与以往的格局截然不同。在以往, 发展中经济体主要用作原材料和自然资源的装载区。

盈利能力面临挑战, 竞争下滑

《海运述评》警告说, 供需不平衡正在挤压货运市场, 并使很多航运公司财政吃紧, 因为这种情况通常会降低货运价格, 压缩收入, 侵蚀利润。贸发会议的报告称, 在某种程度上, 价格降低对贸易的净影响(特别是对运输费用过高的发展中国家而言)依然可能是正面的。将一个 20 英尺标准箱从上海运至北欧的平均费用从 2010 年的 1,789 美元降至 2011 年的 881 美元。同期, 将一个 40 英尺标准箱从上海运至美国西海岸的平均价格从 2,308 美元降至 1,667 美元。

* 联系单位: UNCTAD Communications and Information Unit, +41 22 917 5828, +41 79 502 4311, unctadpress@unctad.org, <http://unctad.org/en/pages/Media.aspx>.

¹ 报告 (出售品编号: E.12.II.D.17, ISBN-13: 978-92-1-112860-4) 可按以下地址向 United Publications Sales and Marketing Office, 或向联合国在世界各地的销售的代理购买。售价: 95 美元(对发展中国家的居民减价 50%, 对最不发达国家的居民减价 75%)。客户可向以下地址寄送订单: United Publications Sales and Marketing Office, 300 E 42nd Street, 9th Floor, IN-919J New York, NY 10017, United States. 电话: +1 212 963 8302, 传真: +1 212 963 3489, 电子邮件: publications@un.org。网址: <http://unp.un.org>。

2011 年至 2012 年，有直接班轮航线连接的国家对的比重稳定在 18%；而其余的国家对，仍需至少一个转运港。《报告》称，同期，世界范围内，提供往返各国港口服务的班轮公司的平均数目下降了 4.5%。同时，最大集装箱船的平均规模扩大了 11.5%。2004 年至 2011 年期间，班轮公司的平均数目下降了将近 23%，而部署的最大船舶的规模翻了将近一番。《报告》称，业界集装箱船的规模及其运力不断扩大，而竞争则在不断下滑，这种趋势如今已经持续了好几年。

支撑运输和贸易的国际法律和监管框架也在变化。《海运述评》汇报了有关海事赔偿责任限制、贸易便利化、海上和供应链安保、海上安全及环境问题的重要动态。值得注意的一个监管动态，是制定了一套旨在提高能源效率并减少国际航运所致温室气体排放的技术和运作措施。在国际海事组织的主持下，这套措施 2011 年 7 月获得通过，有望于 2013 年 1 月 1 日生效。

海运、气候变化关切和可持续性

今年的报告还重点讨论了运输部门所面临的另一个紧迫问题，亦即：有必要采取措施，减少货运的负面影响。该部门面临双重挑战。

一方面，运输部门必须减少对能源的高度使用，控制温室气体排放，以实现环境可持续性，并协助控制气候变化。国际能源署估计，运输部门(包括货运和客运)消耗了 50% 以上的全球液化化石燃料。同时，政府间气候变化专门委员会在《第四次评估报告》中估计，世界温室气体排放量中有 13% 与运输有关。如果放任自流，这些排放有可能随着全球经济日趋活跃而继续增长。另一方面，运输部门面临不利气候变化影响，需要加以适应并建立气候抗御能力，尤其是港口的气候抗御能力。港口是国际贸易的核心，也是全球供应链的关键节点，但它们也同样面临种种气候变化影响，例如海平面上升、洪灾、风暴潮和强风。

《报告》认为，没有哪一种单一、直接的办法能够成功应对让海运具有环境可持续性这一挑战。然而，《报告》称，有必要转向可持续性和抗御能力更强的货运系统。相关战略包括：采用能源效率更高的运输系统、推广使用更清洁的燃料、转向更清洁的运输方式以及调整物流业务流程。评估气候变化对运输系统的潜在影响并采取适当的适应措施对于气候抗御能力来说至为关键。《报告》称，应将气候变化方面的问题纳入运输规划和投资决策的主流。这种转变要求公共实体和私有实体开展经过认真考虑的协调努力，也需要广泛开展宣传活动、收集数据和资料、开发技术，并创造有利的政策和监管框架。《报告》称，要在这一方面取得实质性进展，就必须筹集迫切需要的财政资源，包括通过加强公共部门参与、公私伙伴关系以及气候融资方案筹集所需的财政资源。

背景

海运是国际贸易和全球经济的中坚力量。从数量来看，全球贸易中约有 80% 经由海上运输并由世界各港口装卸；从价值来看，全球贸易中有 70% 以上经由海上运输并由世界各港口装卸。在大多数发展中国家，上述比重还要更高。

贸发会议《海运述评》已经连续 44 年跟踪报道影响世界海运贸易、航运、世界船队、港口、货运市场以及与运输有关的监管和法律框架等方面的重要动态。《述评》还扩大了其报道范围，在其中加入了内陆运输以及相关运输辅助服务。《述评》跟踪长期趋势和近期动态。

和以往的《述评》一样，2012 年版的《述评》载有关于海运贸易、船队运力、航运服务以及港口装卸活动的评论性分析和大量独家数据，包括长期数据系列。