



## 新闻稿

UNCTAD/PRESS/PR/2016/47\*  
Original: English

### 海上运输自 2009 年以来增速最慢，未来仍不确定

2016 年 11 月 7 日，日内瓦——据贸发会议 2016 年《[海运述评](#)》，海运总量 2015 年首次超过 100 亿吨，比前一年的 98 亿吨增加 2.1%。该报告指出，这是 2009 年以来增速最慢的一年，未来增长仍不确定。

海运占 2015 年全球货物运输量的 80% 以上，其缓慢增长体现出全球贸易的低迷态势，尽管不同行业情况各异。

由于石油价格较低，供应充足，需求稳定，所以石油运输表现出 2008 年以来的最佳业绩。但是，由于干散货初级商品贸易，尤其是煤和铁矿石贸易的增长有限，加上运送全球约 95% 制成品的集装箱运输表现较差，导致海运总体增长放缓。

尽管如此，该行业的运载能力继续提高，2015 年涨幅 3.5%，达到 18 亿载重吨，导致货运费率降至历史最低水平。2016 年 9 月，集装箱运输行业第七大公司——韩进海运公司破产，成为集装箱市场有史以来最严重的破产事件。

贸发会议秘书长穆希萨·基图伊在 11 月 7 日该报告发布之前指出，“因为全球贸易增速为金融危机以来最缓，所以当前海运业的前景仍不确定，仍面临下滑风险”。

“追求比以往任何时候更大的船只是该行业问题的根源原因，”他补充说，“但目前的货物量却不足以装满新进的更大型船只。”

来自中国的需求下降、初级商品价格偏低、船只供应过剩和某些油气生产国的地缘政治不确定性都成为当前海运业下滑的影响因素。

海运公司试图通过建造和购买更大的船只降低运营费用，但是，这种做法对运输费用已高于其他区域的发展中国家而言可能十分昂贵。更大的船只导致总系统费用上升，较小的贸易国越来越多地面临寡头垄断的班轮市场。

发展中国家占国际海运的份额已变得越来越大。就数量而言，发展中国家占 2015 年装载上船货物的 60%。同一年，发展中国家占卸船货物的份额从 2006 年的 41% 提高至 62%。

---

\*联系方式：UNCTAD Communications and Information Unit，电话：+41 22 917 58 28，+41 79 502 43 11，电子邮件：[unctadpress@unctad.org](mailto:unctadpress@unctad.org)，网址：<http://unctad.org/press>。

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

除了中国等几个亚洲国家以外，大多数发展中国家的港口缺乏停泊更大船只的基础设施。因此，除非大量投资，对港口进行升级，否则这些发展中国家将面临港口停靠量减少、市场竞争力降低、运输费用增加的问题。

另一方面，该报告指出，由于人口增长以及由于新的运输基础设施项目(比如巴拿马和苏伊士运河扩建)可能带来海上贸易和商业机遇，海运业仍然有良好的长期前景。报告促请发展中国家鉴别在造船、登记和人员配置等行业潜在的相对优势，并从中受益。

贸发会议技术和物流司司长 **Shamika N. Sirimanne** 指出：“因为媒体报道了大量有关海运业现状的坏消息，导致我们忘记了海上贸易仍在继续增长，仍在为发展中国家提供就业和增长机会”。

发展中国家也可以通过保持港口竞争力减少费用。

**Sirimanne** 女士说“发展中国家的港口如果能够提高效率，这些国家的许多行业和企业可能会更有竞争力”。她补充说，非洲港口的延误导致进口货物的费用增加了约 10%，出口货物的费用增幅更高。

贸发会议的港口培训方案目前正在与非洲、亚洲和拉丁美洲 29 个国家约 200 个港口合作，通过提供管理培训、研究项目，介绍最新的港口法律等方式，帮助它们提高业绩。

海运业如今已占温室气体排放量近 3%的份额，随着该行业的增长，其排放量在 2050 年之前可能增加 50%到 250%。尽管如此，海运业仍是《联合国气候变化框架公约》未予以监管的极少的几个部门之一。但是，随着关于气候变化的《巴黎协定》于 11 月 4 日生效，《公约》缔约方会议第二十二届会议(COP 22)于本月召开，海运业会越来越吸引关注。

\*\*\* \*\* \*\*\*