



新闻稿

UNCTAD/PRESS/PR/2011/051*
Original: English

发展中国家迎来航运中的新作用

亚洲发展中国家走在航运服务扩展的前列

日内瓦，2011年11月23日——在海运业务全球化的情况下，航运公司能够寻求效率最高的服务供应商。贸发会议最新的《海运述评》¹ 认为，由此而来的是国际运输成本的降低，从而直接惠及全球商品贸易。

海运的需求在2010年出现增长，尤其是干散货和集装箱贸易部分。海运贸易总量达到84亿吨。

从供方看，2010年新吨位交付达创纪录水平，比2009年增加28%，世界商船队由此增长8.6%。商船队总吨位在2011年1月达将近14亿载重吨，比2010年增加1.2亿载重吨。新交付吨位为1.5亿载重吨而拆船和其他情况退出市场约为3000万载重吨。

发展中国家在国际海运中进展显著，这些都已记录在贸发会议40多年来每年出版的《海运述评》中。发展中国家的航运不再仅限于向发达世界输出原材料。应当说，过去几十年来，发展中国家在全球供应链中的参与度不断增加，因而初级产品和中间产品的进口也有突飞猛进的增长。

1970年至2010年，发展中国家在海运进口量中的份额从仅占世界总量的18%增加到56%。全世界最繁忙的集装箱港口是上海、香港(中国)和新加坡，贸发会议的“班轮航运连接指数”表明，亚洲发展中国家的海运连接度指数最高。

但是，在集装箱航运业所提供的服务整合提高了业务效率的同时，也带来某些业务方谈判能力的损失，导致较小贸易国的总体市场效率降低。2011年7月，贸发会议发现，3家(乃至更少)班轮公司在为35个沿海国家服务，而5年前是25个国家。

报告还着重提到，由贸发会议主持、在联合国国际海事组织(海事组织)1999年高级别会议期间制订的《国际扣船公约》已于2011年9月生效。

过去几十年来，发展中国家的专门知识领域扩展到业务更先进、技术更复杂的海事部门。它们最初是成为提供海员和船舶登记业务的主要市场参与方，现在已几乎拓展进入所有主要的海事部门。

* 联系方式：UNCTAD Communications and information Unit, +41 22 917 5828, +41 79 502 43 11, unctadpress@unctad.org, <http://www.unctad.org/press>。

¹ 《2011年海运述评》(出售品编号E.11.II.D.4, ISBN978-92-1-055223-3) 可通过下列地址所列的联合国销售单位或许多国家的联合国销售代理获取。价格：95美元(发展中国家居民可获得50%折扣，最不发达国家居民可获得75%折扣)。欧洲、非洲及西亚居民可向以下地址订购或查询：United Nations Publication/Sales Section, Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, 传真：+41 22 917 0027, 电邮：unpubli@un.org；美洲及东亚居民可向以下地址订购或查询：United Nations Publications, Two UN Plaza, DC2-853, New York, N.Y. 10017, U.S.A., 电话：1 212 963 8302 或 1 800 253 9646, 传真：1 212 963 3489, 电邮：publications@un.org。网址：<http://www.un.org/publications>。pdf本在网上免费提供。

正如今年贸发会议的《海运述评》在专门的章节中所着重指出的，发展中国家不仅仅是航运服务的用户，而且通过港口经营、船舶和集装箱建造等，越来越多地成为提供这些服务和提供设备运输的参与方。

在航运方面(中国和大韩民国)、拆船方面(孟加拉国)和海员提供方面(菲律宾)，发展中国家已占这些方面世界提供量的四分之三以上。来自迪拜、香港(中国)和新加坡的公司在世界上许多港口经营集装箱终端，其中既包括发展中国家也包括发达国家。

然而，许多最不发达国家仍然没有能力充分参与海运业务，因为这种业务愈益要求先进技术能力和具备产业或服务组群。这些国家遇到双重挑战，一方面是港口设施需要更新换代才能容纳更大的船只，另一方面则因到港定班航运服务减少而面临竞争削弱。

发达国家和发展中国家的航运公司要保持竞争力，都越来越依赖于来自发展中国家的货物和服务。早在1970年代，船东就已开始利用开放登记制度，从而能够从劳力成本较低的国家雇用船员。近几十年来，由于欧洲或美国的船厂建造的船舶往往过于昂贵，航运公司已开始从发展中国家的船厂购买船舶。

*** ** ***