

50  
贸发会议  
1964

共同富裕

联合国贸易和发展会议  
贸发会议



# 海运述评

2014



联合国

50  
贸发会议  
1964  
共同富裕

联合国贸易和发展会议  
贸发会议

# 海运述评

2014



联合国  
纽约和日内瓦，2014

## 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。如需根据各国政府的意见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号码(见下文)。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, CH1211 Geneva 10, Switzerland。

UNCTAD/RMT/2014

联合国出版物

ISSN 0566-7682

---

## 鸣 谢

《2014年海运述评》系由贸发会议编写。Jan Hoffmann担任协调员，Wendy Juan提供行政支助，José María Rubiato担任督察员，Anne Miroux负责统筹指导。作者有：Regina Asariotis、Hassiba Benamara、Poul Hansen、Jan Hoffmann、Anila Premti、José María Rubiato、Vincent Valentine和Frida Youssef。John R. Moon和Pablo Achurra也作出了实质性贡献。

John Rogers担任本出版物编辑。封面设计为Sophie Combette和Nadège Hadjemian。Nathalie Lorient完成了桌面出版。

下列评审人员提供了深思熟虑的意见和宝贵建议，在此谨致谢忱：

第1章：克拉克森研究公司、Tracy Chatman。

第2章：克拉克森研究公司、Pierre Latrille和Lefteris Papapostolou。

第3章：Nancy Drakou、Robert Piller和Ilias Visvikis。

第4章：Mary R. Brooks、Ki-Soon Hwang和Dong-Wook Song。

第5章：Mahin Faghfourì、Stephen Fevrier、André Stochniol和Matthew Wilson。

第6章：John R. Moon。

感谢Vladislav Chouvalov对本出版物进行了全文评审。

---

## 目 录

说明 .....	ii
鸣谢 .....	iii
表、图和框注目录 .....	v
缩略语 .....	viii
注释 .....	ix
《海运述评》的船舶分类方法 .....	x
提要 .....	xi
<b>1. 国际海运贸易动态 .....</b>	<b>1</b>
A. 世界经济形势与展望 .....	2
B. 世界海运贸易 .....	4
C. 展望 .....	20
<b>2. 世界船队的结构、所有权和登记情况 .....</b>	<b>27</b>
A. 世界船队的结构 .....	28
B. 世界船队的所有权和运营 .....	32
C. 集装箱船部署和班轮航运联通情况 .....	42
D. 船舶登记 .....	43
E. 造船、拆船和新订单 .....	46
<b>3. 运价和海运成本 .....</b>	<b>49</b>
A. 运价 .....	50
B. 航运金融的某些动态：私募资本的扩张 .....	59
<b>4. 港口动态 .....</b>	<b>63</b>
A. 港口吞吐量 .....	66
B. 码头运营 .....	67
C. 港口有关动态 .....	69
D. 港口当前面临的一些挑战 .....	70
E. 结语 .....	74

5. 法律问题和法规动态.....	77
A. 运输法的重要动态.....	78
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.....	80
C. 影响运输的其他法律和法规动态.....	85
D. 公约现状.....	92
E. 国际贸易便利化协定.....	93
6. 小岛屿发展中国家的海运.....	105
A. 导言.....	106
B. 远离全球航运网络.....	106
C. 小岛屿发展中国家的航运业.....	107
D. 小岛屿发展中国家的运输成本.....	109
E. 班轮航运连通性.....	110
F. 降低灾害风险和适应气候变化.....	114
G. 未来发展.....	116

## 表、图和框注目录

### 表

表1.1	2011-2014年世界产出增长情况(百分比变化).....	2
表1.2	2010-2013年部分地区商品贸易量增长情况(年百分比变化).....	4
表1.3	部分年份国际海运贸易动态(百万吨装载箱).....	5
表1.4(a)	2006-2013年按照货物类型、国家类别和区域分列的世界海运贸易(百万吨).....	8
表1.4(b)	2006-2013年按照货物类型、国家类别和区域分列的世界海运贸易(百分比).....	10
表1.5	2013年石油和天然气主要生产方和消费方(占世界市场份额百分比).....	13
表1.6	2013年主要干散货和钢铁:重要生产方、使用方、出口方和进口方 (市场份额百分比).....	15
表1.7	2009-2013年集装箱贸易主要东西航线的集装箱货物估计流量(百万 标准箱和年百分比变化).....	18
表2.1	2013-2014年按船舶主要类型分列的世界船队(年初数字,千载重吨, 份额百分比用斜体书写).....	29
表2.2	截至2014年1月1日按船舶类型分列的世界商船队船龄分布状况(船舶 和载重吨总数所占百分比).....	31
表2.3	截至2014年1月1日世界船队所有权(以载重吨计算).....	33
表2.4	2014年1月1日50家最大班轮航运公司(船舶数量和船舶的标准箱总运力, 按照标准箱排名).....	40

表2.5	截至2014年1月1日拥有最大登记船队的35个船籍登记地(载重吨).....	44
表2.6	2014年1月按登记国家类别分列的各类船舶载重吨运力分布 (年初数字, 载重吨所占百分比; 百分点年增长数字用斜体书写).....	45
表2.7	2013年新造船舶交付量, 主要船型和造船国(千总吨).....	46
表2.8	2013年据报出售供拆解的吨位、主要船型和拆船国(千总吨).....	47
表3.1	集装箱航运市场和运价.....	51
表3.2	集装箱船定期租费(14吨箱位日美元).....	54
表3.3	波罗的海交易所液货船指数.....	54
表3.4	2010-2014年液货船市场概览—轻油和重油即期运价(世界运价表).....	56
表3.5	最近私募资本对航运业的一些投资.....	61
表4.1	2011年、2012年和2013年80个发展中国家/经济体和转型经济体的 集装箱港口吞吐量(标准箱).....	64
表4.2	2011年、2012年和2013年前20名集装箱港口及其吞吐量 (标准箱和百分比变化).....	66
表4.3	2012年全球10大码头运营商(标准箱和市场份额).....	67
表4.4	2013年全球最重要的码头(所有各种规模的船舶每艘船、每小时的 集装箱运量, 以及按港口和国家分列的吞吐量).....	68
表4.5	2013年按生产率分列的全世界最重要港口(所有各种规模的船舶 每小时每艘船的集装箱移动量和百分比增长情况).....	68
表4.6	港口发生的污染类型.....	73
表5	截至2014年6月30日部分国际海运公约的缔约国.....	92
表6	2014年5月部分小岛屿经济体的集装箱船队配置情况.....	111

 图

图1.1	1975-2013年经合组织工业生产指数和世界国内总产值、商品贸易和 海运贸易(1990=100).....	3
图1.2	部分年份国际海运贸易(百万吨装载量).....	6
图1.3(a)	2013年按照国家类别分列的世界海运贸易(占全世界吨数百分比).....	6
图1.3(b)	部分年份发展中国家参与世界海运贸易情况(占全世界吨数百分比).....	7
图1.3(c)	2013年按地域分列的世界海运贸易(占全世界吨数百分比).....	7
图1.4	2000-2014年按货物类型分列的世界海运贸易吨海里数(十亿吨海里).....	12
图1.5(a)	1996-2014年全球集装箱贸易(百万标准箱和年百分比变化).....	17
图1.5(b)	2011-2014年按航线分列的全球集装箱贸易分布(百万标准箱).....	18
图1.5(c)	1995-2013年主要东西集装箱贸易航线上的估计集装箱货物流量 (百万标准箱).....	19

图2.1	2000-2013年世界船队的年增长情况(载重吨所占百分比).....	28
图2.2	1980-2014年按船舶主要类型分列的世界船队(年初数字, 载重吨所占百分比).....	29
图2.3	2005-2013年有装卸设备的集装箱船交付趋势(配备了自已的集装箱装卸设备的新集装箱船, 占集装箱船交付量的百分比).....	30
图2.4	按照建造年份分列的世界船队所有权(截至2014年1月1日, 以载重吨计算).....	32
图2.5	2014年1月1日20个最大的船舶所有国、受益所有权(1,000载重吨, 按所有权国家/经济体分列).....	39
图2.6	班轮航运公司: 2004-2014年每个国家的公司平均数目和每个国家每个公司部署的集装箱平均运力(标准箱).....	42
图2.7	2004-2014年每个国家的船队部署情况: 船舶总数和平均规模.....	43
图2.8	2000-2014年全世界订造吨位(千载重吨).....	47
图3.1	2000-2014年集装箱航运供求增长率(年增长率变化).....	50
图3.2	2008-2014年的New ConTex指数.....	53
图3.3	波罗的海交易所干货指数(指数基准年1985年=1,000点).....	58
图3.4	2008-2014年散货船的日收入(美元/日).....	59
图5	现有的国家贸易便利化机构数量(建立年份).....	93
图6.1	2011年各区域之间的集装箱流量(1,000个20英尺标准箱).....	106
图6.2	东西方的主要航线和最大集装箱码头的所在地.....	107
图6.3	2004-2013年国际运输开支在进口额中所占平均比例.....	109
图6.4	2004-2014年部分加勒比小岛屿发展中国家的班轮航运连通指数.....	112
图6.5	2004-2014年部分印度洋小岛屿发展中国家的班轮航运连通指数.....	112
图6.6	2004-2014年部分太平洋小岛屿发展中国家和其他岛屿经济体的班轮航运连通指数.....	113

## 框注

框注5.1	ISO 28000系列标准的现状.....	90
框注5.2	国家贸易便利化机构的类型.....	95



## 缩略语

AEO	核准运营商
ASEAN	东南亚国家联盟(东盟)
bpd	日产桶
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 <sub>2</sub>	二氧化碳
CSAV	南美轮船公司
C-TPAT	海关 — 商贸反恐伙伴关系
dwt	载重吨
ECA	排放控制区
EEDI	能源效益设计指数
FPSO	浮式生产、储存和卸载设施
GDP	国内生产总值(国内总产值)
GESAMP-BWWG	海洋污染科学问题联合专家组 — 压载水工作组 (海洋污染问题专家组 — 压载水工作组)
GHG	温室气体
GT	总吨
IAPP	国际预防空气污染(国际海事组织证明)
III Code	海事组织文书实施规则
ILO	国际劳工组织(劳工组织)
IMO	国际海事组织(海事组织)
ISO	国际标准化组织
ISPS Code	国际船舶和港口设施保安规则
JOC	商业期刊
LLMC	《海事赔偿责任限制公约》
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》)
MEPC	海洋环境保护委员会(海事组织/海保会)
MLC	《海事劳工公约》
MRA	相互承认协议
MSC	海洋安全委员会(海安会)
MSC	地中海航运公司
NATO	北大西洋公约组织(北约)
NTTFC	国家贸易和运输便利委员会
NOx	氮氧化物

OECD	经济合作与发展组织(经合组织)
PCASP	私营承包的船上武装保安人员
ppm	百万分之一
SAFE	《全球贸易安全与便利标准框架》
SIDS	小岛屿发展中国家
SOLAS	《国际海上人命安全公约》
SOx	硫氧化物
TEU	20英尺标准箱(标准箱)
ULCC	超大型原油轮
VLCC	巨型原油轮
VLCS	巨型集装箱船
WCO	世界海关组织
WS	世界运价表
WTO	世界贸易组织(世贸组织)

## 注 释

- 《2014年海运述评》涵盖自2013年1月至2014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.”表示不详。
  - 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。
  - 本期《海运述评》不包含打印统计附件。贸发会议通过下述链接，扩大了在线统计数据的覆盖面。
    - 海运贸易: <http://stats.unctad.org/seabornetrade>
    - 按登记船籍划分的商船队: <http://stats.unctad.org/fleet>
    - 按所有国/经济体划分的商船队: <http://stats.unctad.org/fleetownership>
    - 班轮航运联通指数: <http://stats.unctad.org/lsci>
    - 集装箱化港口吞吐量: <http://stats.unctad.org/teu>
    - 贸易便利化委员会数据库: <http://unctad.org/TFC>
-

## 《海运述评》的船舶分类方法

类别	所含船舶类型
油轮	油轮
散货船	散货船、混装船
杂货船	多用途和工程船、滚装货船、杂货船
集装箱船	全隔舱式集装箱船
其他船舶	液化石油气船、液化天然气船、散装(化学品)液货船、专用液货船、冷藏船、近海补给船、拖船、挖泥船、客轮、渡船、其他非货运船舶
各类船舶总计	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
大型轻便型散货船	40,000-59,999载重吨
轻便型散货船	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》中所述船舶，包括所有100总吨及以上的动力型海运商船，不包括内水船舶、渔船、军事舰艇、游艇和沿海固定或移动平台以及驳船(浮式生产、储存、卸载设施以及钻探船除外)。

\* dwt, 载重吨。

## 提要

### 2013年，世界海运贸易量增长3.8%

2013年，全球经济增长举步维艰，因为发展中区域的经济活动受挫，发达经济体的境况仅略有改善。反映世界经济的艰难增长(世界国内总产值增长了2.3%)，世界商品贸易量也有所增长，虽然只是2.2%的温和增长。与之联动的世界海运贸易增速下降，平均为3.8%，从而使总量达到接近96亿吨。与最近的趋势一致，很大一部分增量是受到干货流通量增长的驱动，特别是散货，增长了5.5%。干货，包括五种主要散货(铁矿石、煤炭、谷物、铝土矿和氧化铝，磷酸盐)，次要散货(森林产品等)，集装箱化贸易，和杂货/件货，其增长量占最大份额(70.2%)。液货船贸易(原油、石油产品和燃气)占其余的29.8%。

世界经济、贸易和航运前景似乎在改善，但是一些主要导致下滑的风险仍然存在。这些风险具体包括，发达国家的复苏很脆弱，大型新兴经济体的增长面临重重困难，地缘政治紧张可能加剧。这些风险可能导致世界经济脱离正增长的轨道。与此同时，可能促使上行的因素包括，发达经济体的复苏变得更为强劲，在2014年2月召开的领导人会议上，20国集团承诺采取措施刺激全球增长，不断增多的贸易协议和倡议可能促成增长，南南贸易和投资关系不断深化，横向贸易兴起，消费需求不断增加，尤其是在西亚和非洲，还有矿物和资源型出口在增长。

### 越来越多的船主迁到第三国

继2013年年增长4.1%之后，世界船队在2014年1月达到16.9亿载重吨。散货船占总吨数的42.9%，其次是油轮(28.5%)和集装箱船(12.8%)。2013年的年度增长率低于过去10

年中任何一年，而2014年初的趋势表明，这一年的增长率甚至更低。增速下降反映了在2012年达到顶峰的有史以来最大的造船周期，发生了逆转。

关于未来的船舶交付情况，2013年，也是自经济和金融危机以来第一次，订单簿停止下滑趋势，大多数船舶类型的订单还略有增长。经过之前的大幅下降之后，那些日渐恢复的船舶订单，需要假以时日才能启动一个新的造船周期。

按照登记船籍，2014年最大的船队是巴拿马的船队，其次是利比里亚、马绍尔群岛、香港(中国)和新加坡的船队。这五个最大登记地，占全世界总吨数的56.5%。

关于船队所有权，本期《海运述评》介绍了一种新方法，用于分析和区分“最终所有者的国籍”的概念与“受益所有权地点”。后者反映主要参考公司的所在地，亦即对船舶商业活动负有主要责任的公司所在的国家，而“最终所有者的国籍”是指船主的国籍，与船主的所在地无关。正如今天大多数船舶悬挂的船旗不同于船主国籍国的船旗，船主越来越多地将他们的公司设在第三国，使船舶的“国籍”增加了一个可能的第三维度。

### 运价仍然低迷而且变动不定

2013年是海运运价市场暗淡而且多变的一年：所有航运部门都蒙受了重大损失，干散货和液货船市场的运价在2013年跌至10年来的最低点，班轮市场也跌至相似的低水平。运价低迷的总体原因，主要是世界经济发展表现不佳，需求疲弱或犹疑不定，以及全球航运市场运力供应持续过剩。

私募资本投资继续在航运业发挥关键作用，而传统银行融资仍然有限，仅供少数可靠的交易使用。2013年与前几年一样，就机构投资者(例如私募资本和对冲基金)对航运部门的参与而言，是重要的一年。最近几年来，私募基金特别关注航运部门，利用信贷市场紧缩创造的契机，投资于航运公司和船舶，自全球经济衰退以来，船舶价格下探至历史低点，船舶价格在五年里暴跌71%。从这些基金的角度看，投资航运部门的主要总体目标，是在市场反弹之后出售或浮动他们的投资。

## 2013年，世界集装箱港口吞吐量超过6.5亿个20英尺标准箱

2013年，世界集装箱港口吞吐量估计增长了5.1%，达到6.511亿个20英尺标准箱。这一增长量与2012年的增长量相符。发展中国家集装箱港口吞吐量所占份额，在2013年增长了7.2%，高于前一年5.2%的估计增长量。亚洲港口继续在港口吞吐量和码头效率的积分表上占支配地位。

尽管与经济危机之前的趋势相比，港口吞吐量的增长相对疲弱，但是码头运营部门非常活跃。有几个全球码头运营商已经出售了部分股份，谋求业务的精简和集中。与航运公司关系紧密的码头运营商已经卖掉了码头，而传统全球码头运营商，例如迪拜环球港务集团和美国装卸服务海运公司，试图通过专注于投资强化其地位。

## 法律问题和法规动态

重要事宜包括2007年的《内罗毕国际船舶残骸清除公约》在2015年生效，以及一系列涉

及环境及相关问题和涉及海事和供应链安全的法规动态。

于是，为了进一步支持一套技术和操作措施的落实，以增加能源效率和减少国际航运的温室气体排放，国际海事组织(海事组织)于2014年4月通过了附加指导方针和修正案。继续实施监管工作，以减少燃油燃烧产生的其他毒性物质的排放量，特别是硫氧化物和氮氧化物，它们大大加剧了船舶造成的空气污染。《极地水域作业船舶强制性守则》草案中的环境和其他规定，也取得了进展。

在实施在海事和供应链安全领域的现有框架和方案方面继续取得进展。关于海盗，值得一提的是，索马里沿海、亚丁湾和西印度洋的海盗事件继续呈下降趋势。但是，西非几内亚湾的形势仍然很严峻。贸发会议发表的一份由两部分组成的关于海盗问题的实质性分析报告，突出强调了海盗活动的某些趋势，对成本和贸易的影响，并盘点了国际社会为解决这一问题而推行的法规和其他倡议。

关于贸易便利化的国际协定，世界贸易组织(世贸组织)《贸易便利化协定》规定，世贸组织成员国设有设立国家贸易便利化委员会的义务。这被认为对于落实很多贸易便利化措施很有必要，特别是在它们涉及多个公共机构和私营部门利益攸关方的情况下。

## 小岛屿发展中国家

今年专门开辟一章，评述小岛屿发展中国家因面积狭小、地处偏远和遭受自然灾害及易受气候变化的影响而面临的与航运有关的挑战。

小岛屿发展中国家面积、人口和经济规模小。“小”是导致小岛屿发展中国家脆弱性的一个因素。它经常意味着国内市场狭小，可创造出口机会的资源基础狭窄，农业或矿物生产或制造业有限，导致进口在国内总产值中占比很高，但进口量很小。四面环海，加上地处偏远，势必造成在漫长而曲折的运输线上，运送数量相对低而且不平衡的进出口货物，这些因素对于小岛屿发展中国家贸易所要担负的运输成本有显著影响。作为开放的小经济体，小岛屿发展中国家也易于遭受全球经济和金融冲击。最后，很多小岛屿发展中国家在全球气候系统中处于不利位置，所在地区常常遭受自然灾害，包括可以预见的气候变化影响。

将小岛屿发展中国家与全球贸易网络连接起来的海运业务，面临结构、运营和发展方面的严重障碍。全世界主要的东西航线，运输了85%的全球集装箱流量，这些航线实现了最大的规模经济效益，最优质的航运公司在此运营，环球航行，却不进入大多数小岛屿发展中国家所在的南半球。远离主要全球贸易航线，构成一个重大劣势，在成本和时间上如此，在质量和进入国际市场的服务频率上亦如此。小岛屿发展中国家基础设施和服务运营中断的高风险始终存在，这是另一个导致不确定性和关联成本的因素，原因是频繁发生的破坏性天气事件，对运输可靠性和物流服务有重大影响。



# 1

## 国际海运贸易动态

2013年，全球经济增长举步维艰，因为发展中区域的经济活动受挫，发达经济体的境况仅略有改善。反映世界经济的艰难增长(世界国内总产值增长了2.3%)，世界商品贸易量也有所增长，虽然只是2.2%的温和增长。与之联动的世界海运贸易增速下降，平均为3.8%，从而使总量达到接近96亿吨。与最近的趋势一致，很大一部分增量是受到干货流通量增长的驱动，特别是散货，增长了5.5%。干货，包括 (a) 五种主要散货(铁矿石、煤炭、谷物、铝土矿和氧化铝，磷酸盐)，(b) 次要散货(森林产品等)，(c) 集装箱化贸易，(d) 杂货/件货，其增长量占最大份额(70.2%)。液货船贸易(原油、石油产品和燃气)占其余的29.8%。

世界经济、贸易和航运前景似乎在改善，但是一些主要导致下滑的风险仍然存在。这些风险具体包括，发达国家的复苏很脆弱，大型新兴经济体的增长面临重重困难，地缘政治紧张可能加剧。这些风险可能导致世界经济脱离正增长的轨道。与此同时，可能促使上行的因素包括，发达经济体的复苏变得更为强劲，在2014年2月召开的领导人会议上，20国集团承诺采取措施刺激全球增长，不断增多的贸易协议和倡议可能促成增长，南南贸易和投资关系不断深化，横向贸易兴起，消费需求不断增加，尤其是在西亚和非洲，还有矿物和资源型出口在增长。

本章阐述2013年1月至2014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节探讨世界海运贸易的各种动态，包括按照市场部门分述。C节探讨前景。



## A. 世界经济形势与展望

### 1. 世界经济增长

2013年的世界经济增长表现不佳，发达经济体的状况略有改观，而一系列挫折限制了发展中区域的经济活动。2013年，全世界国内总产值增长了2.3%，与上一年的增长率相同。各主要类别的国家，其表现参差不齐。发达经济体的国内总产值与2012年相比，增长加速，达到1.3%，而发展中经济体和转型经济体的增速下降(表1.1)。

反映经济增长和工业活动之间的紧密联系，发达经济体的工业生产略有增长，显示在经济合作与发展组织(经合组织)计算出的指数上(图1.1)，从2012年的103.9增长到2013年的104.8(经合组织，2014年)。与此同时，以巴西的工业产出为例，仅略有增长，印度和俄罗斯联邦仍然近乎持平(经合组织，2014年)，大韩民国则缩减了(克拉克森研究公司，2014年a)。2013年，中国的工业生产增速从2012年的10.0%和2011年的13.7%，降至2013年的9.7%(克拉克森研究公司，2014年a)。这些趋势凸显出经济增长从发展中国家到发达经济体的某种重新分配。

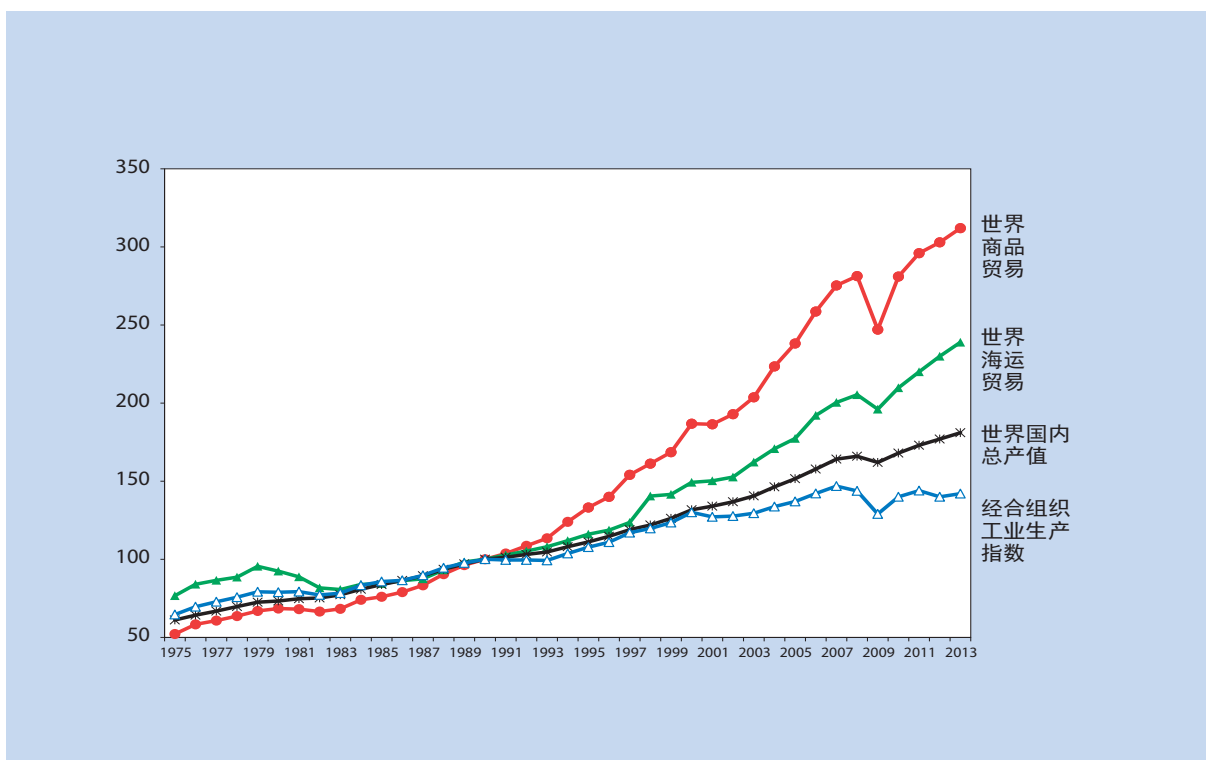
表1.1 2011-2014年世界产出增长情况(百分比变化)

区域/国家	2011	2012	2013	2014 <sup>a</sup>
全世界	2.8	2.3	2.3	2.7
发达经济体	1.4	1.1	1.3	1.8
其中:				
欧洲联盟 28国	1.7	-0.3	0.1	1.6
其中:				
德国	2.0	0.0	0.2	0.7
法国	3.3	0.7	0.4	1.9
意大利	0.4	-2.4	-1.9	0.1
联合王国	1.1	0.3	1.7	3.1
日本	-0.6	1.4	1.6	1.4
美国	1.6	2.3	2.2	2.1
发展中经济体	6.0	4.7	4.6	4.7
其中:				
非洲	0.9	5.3	3.5	3.9
南非	3.6	2.5	1.9	1.8
亚洲	7.2	5.2	5.3	5.6
中国	9.3	7.7	7.7	7.5
印度	7.9	4.9	4.7	5.6
西亚	7.4	3.8	3.8	4.0
美洲发展中国家	4.3	3.0	2.6	1.9
巴西	2.7	1.0	2.5	1.3
最不发达国家	3.6	4.9	5.4	5.7
转型经济体	4.7	3.3	2.0	1.3
其中:				
俄罗斯联邦	4.3	3.4	1.3	0.5

资料来源:贸发会议《2014年贸易和发展报告》。

<sup>a</sup> 预测值。

图1.1 1975-2013年经合组织工业生产指数和世界国内总产值、商品贸易和海运贸易(1990=100)



资料来源:贸发会议根据经合组织《主要经济指标》, 2014年6月; 经合组织《2014年贸易和发展报告》; 贸发会议《海运述评》各期; 世贸组织附录表, 表A1a; 世贸组织2014年4月14日发表的题为“2013年世界贸易和2014年展望”的第721号新闻稿编制。

美利坚合众国的国内总产值增长率, 从2012年的2.3%降至2013年的2.2%, 而欧洲联盟似乎正在走出长期衰退, 增长率略有提升(2013年为0.1%, 与之相较, 2012年为-0.3%)。日本经济仍然保持正增长, 增速高于2012年(1.6%), 尤其反映了实施货币政策产生的刺激效果。

发展中国家作为近年来全球增长的催化剂, 面临重重困难, 这些困难源自某些国内挑战和不利的外部条件, 包括投资者的热情消退, 中国的增长相对减速, 以及金融部门动荡不安。中国国内总产值的平均增长率为7.7%, 与此相比, 2011年为9.3%, 2012年为7.7%, 而印度的增长率, 从2011年的7.9%和2012年的4.9%, 降至4.7%。西亚的政治动荡, 继续损害其经济前景, 国内总产值增长了3.8%, 与2012年相同。美洲发展中国家的增速也有所下降, 从上一年

的3.0%降至2013年的2.6%。主要受日益壮大的中产阶级人口的消费需求和采掘业大量投资的推动, 非洲国内总产值的增速提高到3.5%, 但低于2012年。非洲区域内部的表现参差不齐, 例如北非的国内总产值增长率受政治动乱掣肘, 而南非增速下降的一个原因, 是采矿和制造业部门的罢工。转型经济体尤其是因俄罗斯联邦国内总产值急剧减速(从2012年的3.4%, 降至2013年的1.3%)而受到影响。

国内总产值、商品贸易和海运量的增长相互关联, 继续共同进退(图1.1)。贸易增速总体上有可能高于或低于国内总产值的增速, 虽然在1990年代以来, 前者的增速常常是后者的两倍(世贸组织, 2014年a)。由于商品贸易增速与国内总产值的增速近乎相同, 国内总产值和贸易之间既定历史比例的正确性受到质疑。

## 2. 世界商品贸易

世界商品贸易量(以贸易价值计算,但根据通货膨胀和汇率波动作出了调整)的增长率,从2012年的2.3%下降到2013年的2.2%。受举步维艰的世界经济增长限制,这一增长率与2009年的水平相比,按照历史标准衡量,仍属于温和增长(表1.2)。

2013年,发达经济体的进口需求减少,而发展中经济体的进口需求增长了5.5%。亚洲是增长最快的进口区域(6.1%),中国(8.8%)和西亚(8.6%)居领先地位。第二个增速最快的进口区域是非洲(5.6%)和美洲发展中国家(2.4%)。转型经济体的进口需求减速,从2012年的5.0%骤然降至2.7%。

所有主要国家类别在2013年都实现了出口正增长(发达经济体为1.3%,发展中经济体为5.1%,转型经济体为1.0%)。印度和中国的出口增长率分别为7.6%和4.8%,受此推动,自亚洲启航的海运量,增长率高于所有其他出口区域

(4.3%)。业绩次优的包括美国(2.6%),美洲发展中国家(1.5%),欧洲联盟(1.4%)和转型经济体(1.0%)。非洲和日本的出口都减少了1.8%,非洲是由于阿尔及利亚、利比亚和尼日利亚的石油出口量下降。

## B. 世界海运贸易

### 1. 海运贸易的总体趋势

2013年世界海运贸易的表现,是由多种不同趋势决定的,包括需求增长更平衡(贸易),世界船队在各个不同市场部门持续呈现运力过剩(更详细的讨论见第二章),船用燃料价格相对较高,以及慢速航行的更广泛采用,尤其是在集装箱船部门。运量增长率降至3.8%,总量达到96亿吨。在这些运量中,干货(在散货、杂货、件货和集装箱化贸易)占最大份额(70.2%),其次是液货船贸易(原油、石油产品和天然气)占29.8%的份额(表1.3和1.4,图1.2)。2013年的增长量,很多继续受干货流量推动,干货流量增长了5.5%,达到67亿吨。

表1.2 2010-2013年部分地区商品贸易量增长情况(年百分比变化)

出口				国家/区域	进口			
2010	2011	2012	2013		2010	2011	2012	2013
13.9	5.5	2.3	2.2	全世界	13.8	5.4	2.1	2.1
12.9	4.9	0.5	1.3	发达经济体	10.8	3.4	-0.4	-0.4
其中:								
11.6	5.5	-0.1	1.4	欧洲联盟(欧盟8国)	9.4	2.8	-2.5	-1.2
27.5	-0.6	-1.0	-1.8	日本	10.1	4.2	3.8	0.5
15.4	7.2	4.0	2.6	美国	14.8	3.8	2.8	0.9
16.0	6.7	4.6	5.1	发展中经济体	18.5	7.7	5.3	5.5
其中:								
10.3	-6.8	7.8	-1.8	非洲	6.5	3.9	11.8	5.6
8.1	5.1	3.1	1.5	美洲发展中国家	22.3	11.3	3.1	2.4
18.2	8.5	4.5	4.3	亚洲	19.3	7.3	5.1	6.1
其中:								
29.5	13.4	7.4	4.8	中国	25.0	10.7	6.1	8.8
14.0	15.0	-1.8	7.6	印度	13.8	9.7	5.5	0.1
4.2	9.1	9.8	2.2	西亚	8.6	8.2	8.7	8.6
11.4	4.1	1.3	1.0	转型经济体	17.6	16.8	5.0	2.7

资料来源:贸发会议《2014年贸易和发展报告》,表1.2。

注:贸易量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。

表 1.3 部分年份国际海运贸易动态(百万吨装载箱)

年份	石油和天然气	主要散货 <sup>a</sup>	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	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 844	2 920	3 784	9 548

资料来源:贸发会议秘书处根据报告国提供的并发表在政府和港口产业相关网站上的数据以及来自专业渠道的数据编制, 已对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分列的新近数字和更准确的信息。2013年的数字是根据初步数据或上一年的可用数据估算的。

<sup>a</sup> 铁矿石、谷物、煤炭、铝土矿/氧化铝和磷酸盐。2006年以后的数据是依据克拉克森研究公司的《干散货贸易展望》各期编制。

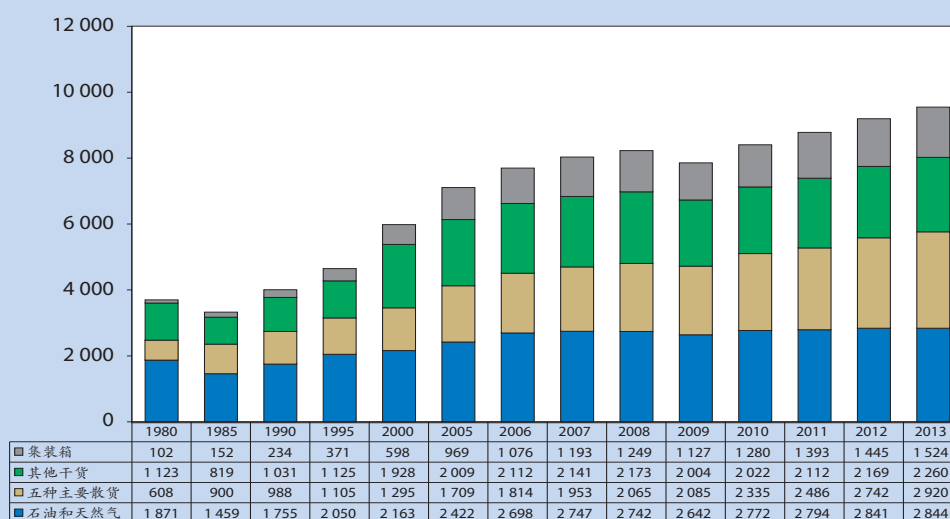
2013年, 干散货仍然是干货贸易的支柱, 五种主要散货商品(铁矿石、煤炭、谷物、铝土矿和氧化铝, 以及磷酸盐)占干货贸易总量的44.2%(29.2亿吨), 次要散货(森林产品和类似产品)占21.0%(14亿吨)(克拉克森研究公司, 2014年a)。集装箱化贸易(15亿吨)和杂货/件货(8.349亿吨)占其余的份额(35.4%, 相当于大约24亿吨)(克拉克森研究公司, 2014年a)。五种主要干散货的增速最快, 增长率为6.5%, 其次是杂货/件货(4.7%), 集装箱化贸易(4.6%)和次要散货(3.9%)(克拉克森研究公司, 2014年a)。液货船贸易的增长, 反映了趋势的分化, 原油运量下降(-1.7%)而石油产品运量增长(3.2%), 天然气贸易持平。

铁矿石和煤炭运量受到亚洲特别是中国和印度强劲进口需求的推动, 继续为主要干散货贸易提供增长动力。2013年, 铁矿石运量增长了7.1%, 而煤炭贸易量增长了5.0%(克拉克森研究公司, 2014年a)。中国占全球铁矿石和煤炭贸易量的份额分别是三分之二以上和五分之一以

上(克拉克森研究公司, 各期)。尽管中国的经济增速相对放缓, 而且该国努力从投资带动型增长向消费带动型增长转变, 需要减少原材料贸易, 但是中国方兴未艾的城市化, 包括运输设施在内的不断增长的基础设施建设需求, 以及大规模能源需求, 继续推动对铁矿石和煤炭的需求。更具竞争性的国际铁矿石和煤炭价格以及建立库存的要求, 也是决定中国贸易量的重要促进因素。

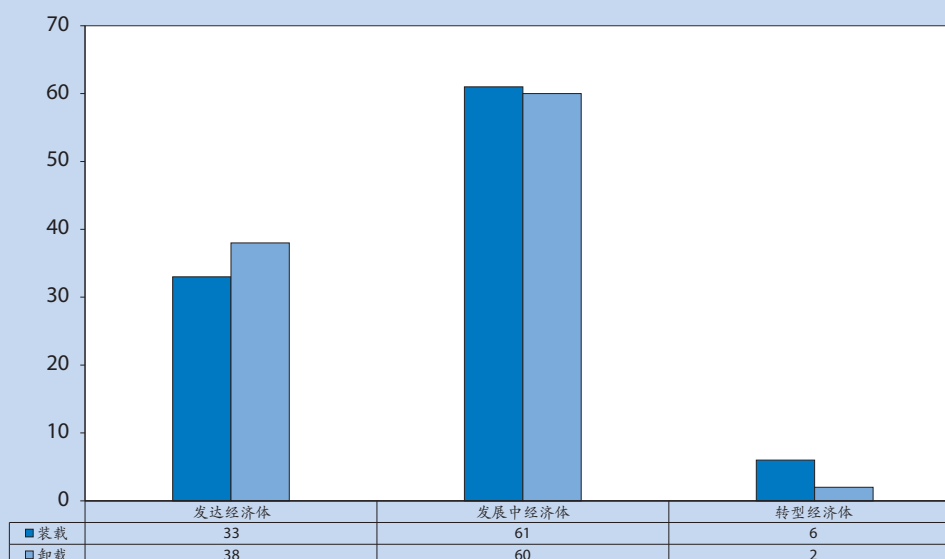
集装箱化贸易增长在2013年开始加速, 增长了4.6%, 反映了尤其是欧洲和美国的进口需求增长(克拉克森研究公司, 2014年b)。原油贸易量下降, 除其他外, 反映了总体经济状况疲弱、石油价格处于相对高位, 以及不断上升的环保必要性, 对需求产生了抑制作用。起作用的主要因素, 仍然是美国的页岩油革命和该国由于国内供应量充足而导致的原油进口量下降。对于天然气贸易, 运量因新增液化装置微乎其微而受到限制。

图1.2 部分年份国际海运贸易(百万吨装载量)

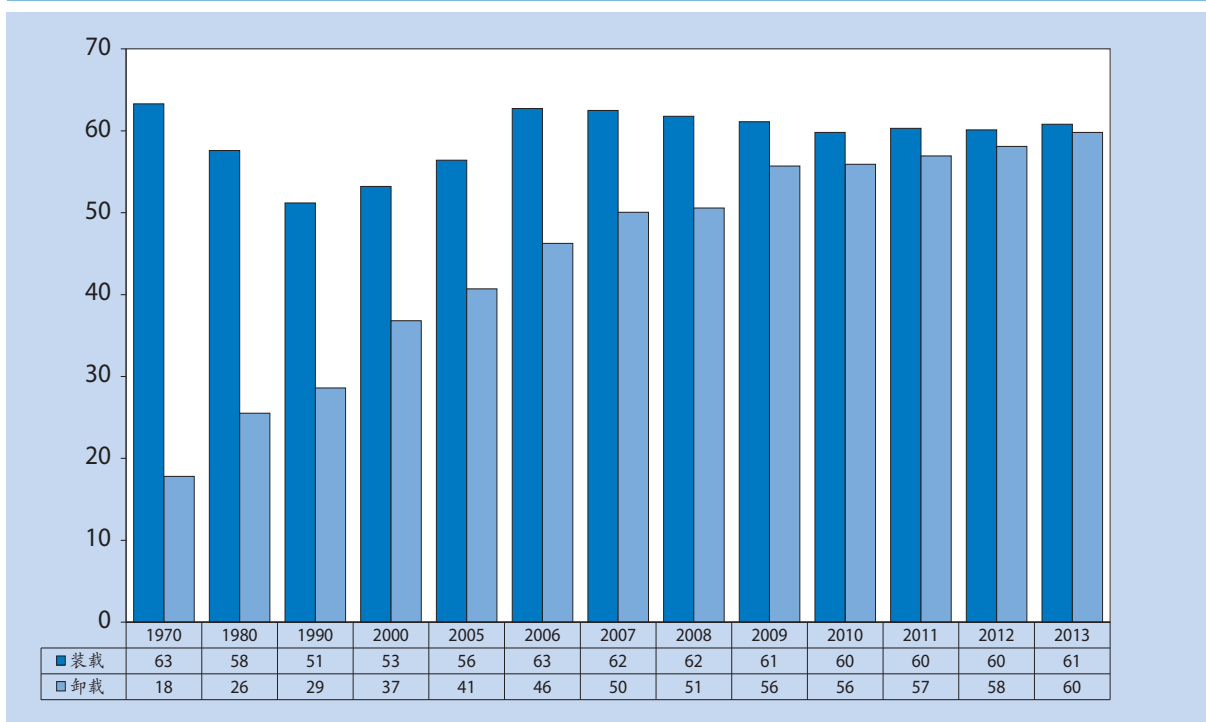


资料来源:贸发会议《海运述评》各期。2006-2013年,按照干货类型列的数据,根据克拉克森研究公司《航运回顾和展望》各期。

图1.3(a) 2013年按照国家类别分列的世界海运贸易(占全世界吨数百分比)

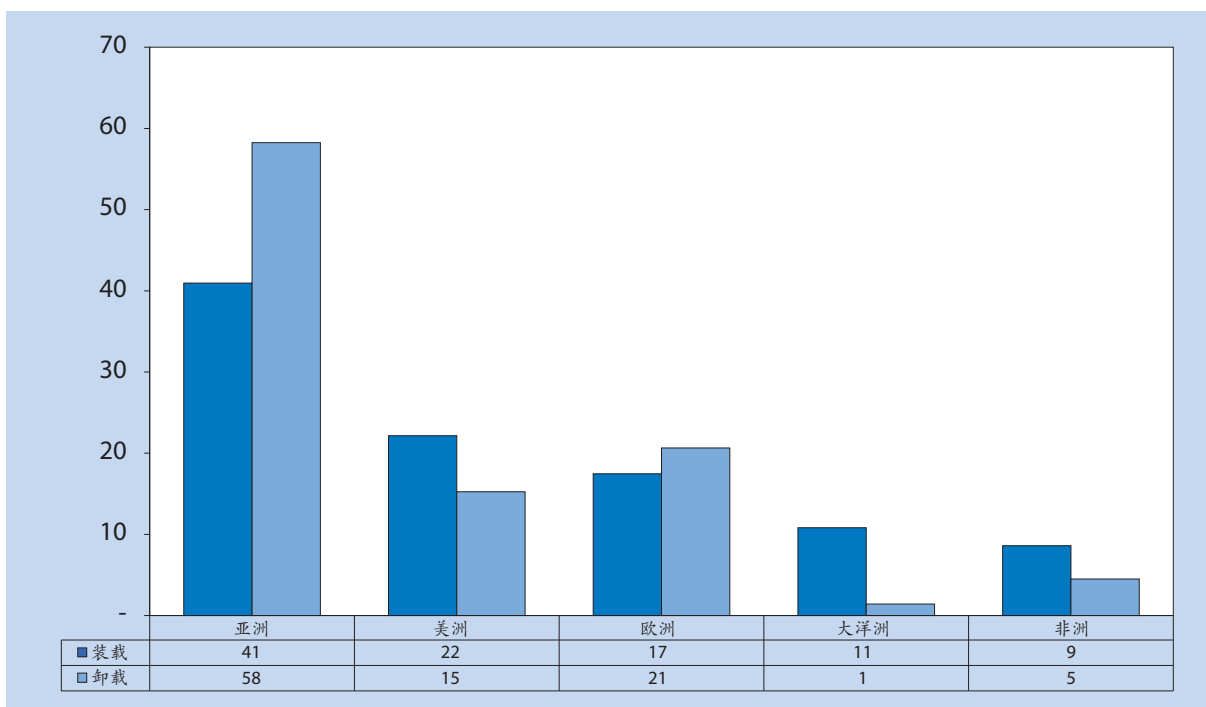


资料来源:贸发会议秘书处根据报告国提供的并发表在政府和港口产业相关网站上的数据以及来自专业渠道的数据编制。2013年的数字是根据初步数据或上一年的可用数据估算的。

图1.3(b) 部分年份发展中国家参与世界海运贸易情况  
(占全世界吨数百分比)

资料来源:贸发会议《海运述评》各期。

图1.3(c) 2013年按地域分列的世界海运贸易(占全世界吨数百分比)



资料来源:贸发会议秘书处根据报告国提供的并发表在政府和港口产业相关网站上的数据以及来自专业渠道的数据编制。2013年的数字是根据初步数据或上一年的可用数据估算的。

虽然发展中国家的经济增长在2013年减速，但是它们仍然继续为国家海运贸易贡献出较大份额。它们对全球货物装载量的贡献，从2012年的60.0%提高到61.0%，而它们的进口需求，按货物卸载量计算，从2012年的58.0%提高到60.0%(图1.3(a))。这反映了它们日益参与世界贸易体系，南南/亚洲内部贸易不断增长，以及它们的原材料和消费品消费量与城市化扩大、人口增长和中产阶级的日渐壮大呈现出的同步增长。与此同时，各个国家的贡献和融入全球贸易网络和供应链的程度，仍然参差不齐。另一个趋势是，过去四十年来货物装载量和卸载量的分布方式格局的演变。正如图1.3(b)所示，

发展中国家的货物装载量和卸载量在近年来几乎变成并驾齐驱。

2013年，亚洲仍然是主要装载区和卸载区，进口(卸载)份额尤其占主导地位(图1.3(c))。其他主要装载区，按照从大到小的顺序排列，是美洲、欧洲、大洋洲和非洲。在卸载量方面，除亚洲外占有最大份额的其他区域，按从大到小的顺序排列，是欧洲、美洲、非洲和大洋洲。随着贸易格局和伙伴的不断变化，非洲和发展中的美洲成长为具有重要增长潜力的地区，以及支撑南南和区域内贸易的次级集装箱贸易航线的贸易量快速增长，这些份额很可能进一步发生演变。

表1.4(a) 2006-2013年按照货物类型、国家类别和区域分列的世界海运贸易  
(百万吨)

国家类别	年份	装载货物				卸载货物			
		合计	原油	石油产品和天然气 百万吨	干货	合计	原油	石油产品和天然气	干货
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	8 037.7	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	9 196.7	1 785.7	1 055.0	6 356.0	9 188.5	1 929.5	1 055.1	6 203.8
	2013	9 548.2	1 755.3	1 088.5	6 704.4	9 505.1	1 889.5	1 090.6	6 524.9
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	3 122.9	125.2	459.7	2 538.0	3 700.2	1 092.6	556.5	2 051.1
	2013	3 192.9	123.4	479.8	2 589.7	3 667.8	1 016.4	558.6	2 092.8
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	544.2	135.6	40.3	368.3	148.1	3.8	4.0	140.3
	2013	549.6	141.6	37.2	370.7	149.1	0.0	6.7	142.4

表1.4(a) 2006-2013年按照货物类型、国家类别和区域分列的世界海运贸易  
(百万吨)(续)

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	5 529.6	1 524.9	555.0	3 449.7	5 340.1	833.1	494.7	4 012.4
	2013	5 805.7	1 490.3	571.5	3 744.0	5 688.2	873.1	525.4	4 289.7
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
	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	757.8	364.2	70.2	323.4	393.6	32.8	51.0	309.8
	2013	821.3	354.2	68.5	398.6	423.2	34.7	55.7	332.9
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	1 282.6	253.3	85.9	943.4	546.7	74.6	83.6	388.5
	2013	1 283.0	231.0	78.2	973.8	554.5	70.1	85.6	398.8
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	3 480.9	905.8	398.1	2 177.0	4 386.9	725.7	355.5	3 305.7
	2013	3 693.9	903.6	423.9	2 366.5	4 697.3	767.5	380.1	3 549.7
大洋洲	2006	3.8	1.2	0.1	2.5	12.9	0.0	6.7	6.2
	2007	3.5	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	8.3	1.6	0.8	5.9	13.0	0.0	4.6	8.4
	2013	7.5	1.6	0.8	5.1	13.1	0.8	4.1	8.2



表1.4(b) 2006-2013年按照货物类型、国家类别和区域分列的世界海运贸易(百分比)

国家类别	年份	装载货物				卸载货物			
		合计	原油	石油产品和天然气	干货	合计	原油	石油产品和天然气	干货
百分比									
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	19.4	11.5	69.1	100.0	21.0	11.5	67.5
	2013	100.0	18.4	11.4	70.2	100.0	19.9	11.5	68.6
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	34.0	7.0	43.6	39.9	40.3	56.6	52.7	33.1
	2013	33.4	7.0	44.1	38.6	38.6	53.8	51.2	32.1
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
	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	7.6	3.8	5.8	1.6	0.2	0.4	2.3
	2013	5.8	8.1	3.4	5.5	1.6	0.0	0.6	2.2
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	60.1	85.4	52.6	54.3	58.1	43.2	46.9	64.7
	2013	60.8	84.9	52.5	55.8	59.8	46.2	48.2	65.7
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	8.2	20.4	6.6	5.1	4.3	1.7	4.8	5.0
	2013	8.6	20.2	6.3	5.9	4.5	1.8	5.1	5.1

表1.4(b) 2006-2013年按照货物类型、国家类别和区域分列的世界海运贸易(百分比)(续)

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	13.9	14.2	8.1	14.8	5.9	3.9	7.9	6.3
	2013	13.4	13.2	7.2	14.5	5.8	3.7	7.8	6.1
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	37.8	50.7	37.7	34.3	47.7	37.6	33.7	53.3
	2013	38.7	51.5	38.9	35.3	49.4	40.6	34.9	54.4
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	0.0	0.1	0.2	-	0.4	0.2
	2011	0.1	0.1	0.0	0.1	0.2	-	0.4	0.2
	2012	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	-	0.4	0.1
	2013	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.4	0.1

资料来源:贸发会议秘书处根据报告国提供的并发表在政府和港口产业相关网站上的数据以及来自专业渠道的数据编制, 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分列的新近数字和更准确的信息。2013年的数字是根据初步数据或上一年的可用数据估算的。

## 2. 海运贸易的吨海里数

2013年, 世界海运贸易以吨海里数计量, 增长了3.6%, 总数达到500,000亿吨海里(克拉克森研究公司, 2014年c)。原油运输产生的吨海里数减少了1.8%(克拉克森研究公司, 2014年c), 主要反映了美国原油进口量下降。石油产品和天然气贸易的吨海里数总共增长了3.9%, 这是由于石油产品贸易量增长迅猛(6.2%)(克拉克森研究公司, 2014年c)。天然气贸易下降了1.4%, 反映了这一年的液化天然气运量较低。

虽然2013年全球原油运量下降了, 但是亚洲不断增长的原油进口需求和供应来源的格局变

化, 总体上支持了原油吨海里数的增长。从加勒比和西非运往亚洲特别是中国的原油运量增加, 推高了对巨型原油轮吨海里数的需求。美国国内产量的增长及其对原油进口需求的影响, 与原油贸易吨海里数的增长会产生某种作用, 包括从发展中的美洲和西非到亚洲的运量, 有可能抵消可见的缩量。

2013年, 主要干散货贸易产生的吨海里数, 增长了4.5%。谷物贸易的吨海里数, 受包括改变出口量和吨海里数需求的干旱期在内的天气变化影响, 在2013年有所增长。美国在2012/2013作物年度发生的干旱, 限制了产量, 谷物运输不得不跨越更遥远的距离, 从巴西运

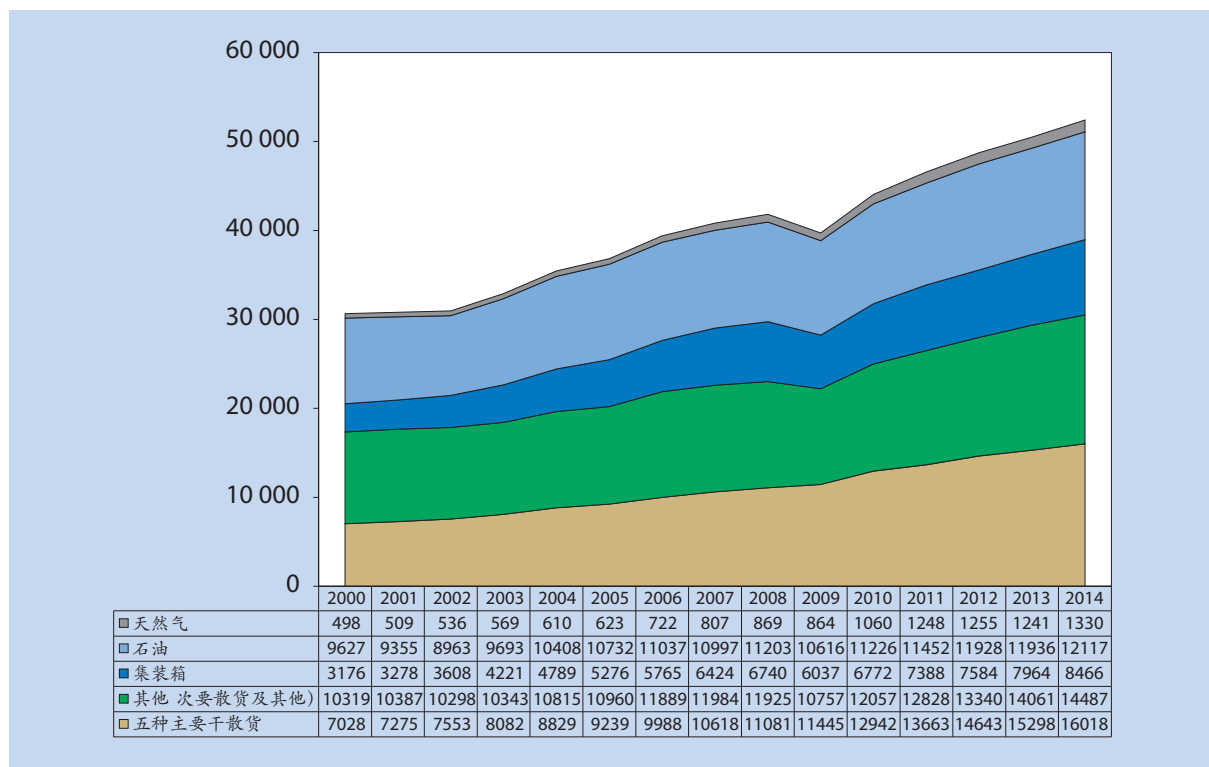
往亚洲。在此背景下，谷物贸易的吨海里数在2013年增长了6.2%，这种增长的另一个支柱是中国的进口增长，尤其是从遥远地点的进口(Bosamia, 2013年a)。谷物吨海里数的增长，尤其反映了中国从美国和巴西进口的大豆数量在增长。在过去十年里，中国从巴西的进口量。总体增速高于从美国的进口量，因此推高了对谷物吨海里数的需求。

煤炭和铁矿石的吨海里数需求在2013年也有增长，分别增长了3.6%和3.5%。维持铁矿石贸易吨海里数增长的，是钢铁产量增加，国际铁矿石价格更有竞争力，欧洲的经济业绩改善，矿业的扩建，以及供应方所受的限制(例如天气条件限制了澳大利亚和巴西的出口)减少。自2011年以来，中国的铁矿石进口产生的吨海里数增长，主要推动者是澳大利亚短航程出口增长。但是，增长有望越来越多地受来自巴西的航程较长的进口推动，巴西已在实施矿业扩建计划(Bosamia, 2013年b)。

不断增长的亚洲煤炭进口，推动了煤炭贸易吨海里数的增长，自2007年以来，由于大西洋和印度尼西亚—印度煤炭贸易的远航程运量增长，亚洲的煤炭进口呈现出明显增长。虽然欧洲进口产生的吨海里数在过去几年里下降了亚洲吨海里进口量的强劲增长，推动了煤炭吨海里贸易量的增长(自2007年以来增长了43.5%)。结果，亚洲煤炭进口和吨海里趋势的变化，增加了全球煤炭航运需求(干散货船)，这一趋势将继续存在(Bosamia, 2013年c)。由于运量减少，航程缩短，磷酸盐贸易的吨海里数下降了10.9%。

以吨海里数计量，铝土矿贸易量增长了，这是因为运往中国的运量增长了25.7%。这一增长源于中国的氧化铝产能迅速扩张，以及中国的铝土矿供应量有限而且质量达不到标准。中国严重依赖铝土矿进口，特别是从印尼进口，而

图1.4 2000-2014年按货物类型分列的世界海运贸易吨海里数(十亿吨海里)



资料来源:贸发会议秘书处依据克拉克森研究公司的《航运回顾和展望》2014年春季刊(克拉克森研究公司, 2014年c)。

2013年数字: 估计数。

2014年数字: 预测值。

印尼实施原材料出口限制措施，正在使这种贸易产生不确定性。结果，中国已在从其他地方寻找铝土矿来源，例如从澳大利亚、印度和其他区域寻找，2012年接收的首批非洲铝土矿，包括从加纳、几内亚运出的铝土矿，还有从圭亚那运出的铝土矿，说明了这一点。

集装箱化贸易的吨海里数在2013年增长了5.0%，反映了运量的增长，与之相较，2012年增长率为2.7%(克拉克森研究公司，2014年c)。在过去十年里，集装箱化贸易的平均航程略有缩短，因为长航程的亚欧和跨太平洋贸易，被快速增长但航程较短的亚洲内部流量抵减了。然而，随着包括长程南北航线在内的次级航线上的贸易快速增长，集装箱化贸易的平均航程可能会增加。

### 3. 按货物类型分列的海运贸易

#### (a) 液货船贸易

2013年的液货船贸易是由世界经济发展情况决定的。其他决定因素包括居高不下的石油价格(石油平均价格连续第三年超过100美元)、人口、地缘政治不确定性、技术和能源效率提高，还有传统消费市场的供求变化，例如美国变成供应大国，并有可能成为原油出口大国。

2013年，美国的原油进口量减少，从它的港口出口的提炼石油产品增多。发展中经济体，特别是中国和印度，正在变成原油进口大国，包括考虑到它们正在实施和规划中的炼油能力扩张。这反过来可能进一步改变液货船贸易格局，亚洲变成一个重要的石油产品供应方。

##### (i) 原油

2013年，全球原油运量减少了1.7%，平均总量为18亿吨。起作用的因素包括地缘政治纷扰造成的供求动态变化，传统最大消费市场的国内产量增长，以及全球经济状况总体疲弱和需求受到抑制。美国的原油进口需求疲弱和欧洲关闭炼油厂之举，明显加剧了这种下降。表1.5所列为全球石油消费者和生产者一览表。

表1.5 2013年石油和天然气  
主要生产方和消费方  
(占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	17	北美洲	23
北美洲	16	欧洲	15
美洲发展中国家	12	美洲发展中国家	10
非洲	10	西亚	10
亚洲太平洋	9	转型经济体	5
欧洲	3	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	17	转型经济体	16
亚洲太平洋	14	欧洲	14
欧洲	8	西亚	14
美洲发展中国家	7	美洲发展中国家	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《2014年世界能源统计概览》(英国石油公司, 2014年a), 和克拉克森研究公司的《航运回顾和展望》2014年春季刊(克拉克森研究公司, 2014年c)公布的数据编制。

注: 石油包括原油、页岩油、油砂和液态天然气。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。

主要卸载港口或进口地区位于日本、北美洲、欧洲和发展中的亚洲。美国的原油进口量减少了13.0%，从每天770万桶减至670万桶(英国石油公司, 2014年a)，是二十多年以来的最低水平。加拿大和日本的进口量也下降了。在其他地方，中国的海运原油进口增加了6.8%，达到每天770万桶，因此超过美国成为世界最大的石油净进口国。其他进口方，包括非洲、发展中的美洲、澳大利亚、欧洲、印度和新加坡，都增加了原油进口量，只是增长率各异。亚洲的进口反映了不断增长的消费需求，但也反映了区域内各国，包括中国和印度，建设当地炼油厂的努力。

主要原油装载区仍然位于西亚、非洲、发展中的美洲和转型经济体。几乎所有的主要原油出口国都减少了出口或者与2012年持平。虽然加拿大在2013年增加了原油出口量(8.6%)，但是其他出口方，包括发展中的美洲、西亚、转型经济体和非洲的出口，都受到抑制。

## (ii) 炼油产品

2013年，全球炼油厂总产能提高了1.4%，增长率与上一年大体相同，数量达到每天9,490万桶(英国石油公司，2014年a)。受亚洲、特别是中国和印度扩建项目的推动，产能预计还会扩大。与此同时，由于经合组织区域的环境限制继续增多及亚洲炼油厂的竞争力增强，欧洲越来越多的炼油厂被关闭(丹麦船舶金融，2013年)。

2013年，石油产品运量增加了4.7%，在某种程度上弥补了原油运量的下降额(克拉克森研究公司，2014年c)。贸发会议的估计表明，包括燃气贸易在内的世界石油产品运量，增长了3.1%，从2012年的10.6亿吨，增至2013年的10.9亿吨，尤其是美国的出口量增长(2013年增长了18.5%)(英国石油公司，2014年a)，对此起了推动作用。由于美国生产的原油余量不能出口，炼油厂提炼这些原油，以便出口石油产品。2013年，中国、转型经济体、欧洲、新加坡和西亚增加了运量，而某些区域的出口量或者缩减(非洲、发展中的美洲和印度)，或者保持不变(加拿大)。

中国以及炼油能力有限的国家，例如印度尼西亚、马来西亚、泰国和越南，其需求进一步为航运提供了支撑。2013年，欧洲和发展中的美洲进口量也增加了，分别是由于区域炼油能力削减和巴西需求增长。美国的石油产品进口在2013年减少了1.3%，这一趋势与页岩油产量增长密切相关(英国石油公司，2014年a)。

## (iii) 天然气和液化气

2013年，全球天然气产量增长了1.1%，低于2.6%的十年平均增长率。美国占全球产量的20.0%，仍然是全世界头号生产国。表1.5所列为全球天然气消费方和生产方一览表。2013年的全球天然气贸易量保持平稳(-0.3%)，远

低于5.2%的历史平均增长率，反映了供求趋势。2013年的全球液化天然气贸易增长近乎停滞(0.3%)，而发展中的美洲、中国和大韩民国的进口增长量，被法国、西班牙和大不列颠及北爱尔兰联合王国的进口减少量抵消了一部分。卡塔尔仍然是最大的液化天然气出口国，占全球液化天然气出口量的32.4%。

过去三年里，全世界正在运行的项目平均数量为839个(航运与金融，2014)。但是，2013年的出口增长，受到有限出口能力的制约，因为缺少重要的新液化设施。另外，由于煤炭价格下降，煤炭在欧洲变得更加便宜，对燃气的需求也减少了。液化石油气仅占全球燃气贸易的15.6%，2013年，其增长趋势走平，液化石油气总量为4,400万吨(克拉克森研究公司，2014年c)。日本仍然是世界最大的液化石油气进口国，其次是大韩民国、中国和印度。

## (b) 干货贸易：主要干货和次要干货

干散货商品是国际海运贸易的支柱，尤其反映新兴发展中区域快速增长的需求。2013年，世界干货运量达到67亿吨，比2012年增长了5.5%。干散货贸易量增长了5.6%，占全球干货贸易量的64.6%(克拉克森研究公司，2014年a)。在这一总量中，五种主要干散货总共约为29亿吨，而次要干散货达到14亿吨(克拉克森研究公司，2014年a)。五种主要干散货商品继续推动这一市场部门的增长，2013年增长了6.5%，而2012年的增长率为3.5%。

干散货贸易出口方相当多样化，各种关键商品的供应方，分布在不同区域，较小的出口方越来越多地进入市场。主要行为者包括阿根廷、澳大利亚、巴西、加拿大、印度尼西亚、南非和美国。新供应方崭露头角，供应的商品非止一种(例如利比里亚、秘鲁和塞拉利昂)。但是

在进口方面，似乎呈现出更加集中的现象，需求主要来源于亚洲的新兴发展中区域，特别是中国，印度也越来越如此。表1.6所列为全球钢铁进口方和出口方以及部分主要干散货商品进口方和出口方的一览表。

### (i) 钢铁生产与消费及铁矿石运输

反映钢铁工业的持续增长，全球铁矿石贸易足足增长了7.1%，保持了业绩明星的地位，自2004年至2013年，贸易量翻了一番。2013年的铁矿石航运总量接近12亿吨，而2012年为11亿吨，2004年为5.93亿吨(克拉克森研究公司，2014年c)。铁矿石主要出口国为澳大利亚和巴西，两国总共占2013年世界铁矿石运量的75.6%(克拉克森研究公司，2014年a)。但是，其他较小供应方日渐兴起，成为有可能为航运市场开辟光明前景的重要市场，在非洲尤其如此。2013年，虽然大部分干散货出口是从南非运出的，但是其他非洲国家贡献的份额也增大了。这些包括利比里亚和塞拉利昂的铁矿石出口和莫桑比克的煤炭出口。煤炭和铁矿石开采能力，包括几内亚的开采能力扩大，有可能大幅增加从非洲运出的干散货运量。

在其他地方，印度的铁矿石出口量下降，而它的干散货商品进口需求总体上继续增长。作为全世界第四大钢铁生产国，印度的炼焦煤进口量日益增长，由于按照规划，钢铁生产能力将会增长，这种趋势在未来几年里将保持下去(克拉克森研究公司，2013年)。

2013年中国依旧是从澳大利亚和巴西运出的铁矿石的主要消费市场。在大规模建设和基础设施投资推动下，中国占全球铁矿石贸易量的三分之二以上。然而，鉴于全球航运业极端依赖中国的进口需求，而中国的经济增长方式正在从投资引导型增长向消费引导型增长转变，这种依赖不无风险。与此同时，其他区域的某些增长，包括欧洲和日本的的增长，帮助进一步推动了铁矿石贸易。

表1.6 2013年主要干散货和钢铁：重要生产方、使用方、出口方和进口方(市场份额百分比)

钢铁生产方		钢铁使用方	
中国	49	中国	47
日本	7	欧洲联盟	10
美国	5	北美洲	9
印度	5	转型经济体	4
俄罗斯联邦	4	美洲发展中国家	3
大韩民国	4	西亚	3
德国	3	非洲	2
土耳其	2	其他	22
巴西	2		
乌克兰	2		
其他	17		
铁矿石出口方		铁矿石进口方	
澳大利亚	49	中国	67
巴西	27	日本	11
南非	5	欧洲联盟	9
加拿大	3	大韩民国	5
瑞典	3	其他	8
其他	13		
煤炭出口方		煤炭进口方	
印度尼西亚	34	中国	19
澳大利亚	32	日本	17
美国	9	欧洲联盟	16
哥伦比亚	7	印度	16
俄罗斯联邦	7	大韩民国	11
南非	6	中国台湾省	5
加拿大	3	马来西亚	2
其他	2	泰国	2
		其他	12
谷物出口方		谷物进口方	
美国	19	非洲	31
阿根廷	12	美洲发展中国家	21
欧洲联盟	11	非洲	20
澳大利亚	10	西亚	18
乌克兰	9	欧洲	7
加拿大	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2014年的数据,克拉克森研究公司《干散货贸易展望》2014年6月刊(克拉克森研究公司,2014年a)的数据,以及国际谷物理事会2014年的数据编制。

## (ii) 煤炭运输

2013年,煤炭航运总量(热能煤和炼焦煤)增长了5.0%,达到11.8亿吨。占煤炭贸易量接近78.0%的热能煤运量,增长了2.9%,这一增长率远低于2012年的14.6%。亚洲的进口是全球煤炭贸易的主要贡献者,近年来进口量猛增。亚洲的热能煤进口增长最快(5.3%),而欧洲联盟的进口量减少了5.9%。主要进口方包括中国、德国、印度、日本、马来西亚、大韩民国、中国台湾省和联合王国。

澳大利亚和印度尼西亚占2013年全球航运量的64.5%。印度尼西亚在2010年超越澳大利亚,成为亚洲最大的煤炭供应国,此后保持了最大煤炭出口国的地位,与此同时,世界煤炭航运量在2013年增长了10.2%(克拉克森研究公司,2014年a)。印度燃煤发电量的增长,推动着对热能煤的需求,而低廉的国际价格促使中国增加进口量。在过去十年里,从哥伦比亚、南非和美国启程的航运量也增加了,部分地反映了亚洲快速增长的需求。然而,由于这一年供应中断,哥伦比亚的出口量下降了7.3%(克拉克森研究公司,2014年a)。自经济衰退以来,南非对欧洲的煤炭出口,转向了需求量不断增长的亚洲。同时,美国的锅炉用煤出口量增加,原因是随着越来越多地使用页岩气发电,国内的煤炭需求减少了。

至于炼焦煤,亚洲进口量的增长(19.0%),促使运量猛增12.8%(克拉克森研究公司,2014年a)。单单中国的进口量就增长了73.4%,从2012年的3,460万吨,增长到2013年的6,000万吨,这主要是由于来自蒙古的陆路供应多次中断。在2013年,澳大利亚依旧是世界上首屈一指的炼焦煤出口国(占55.2%的份额),其出口量足足增长了17.3%,而来自加拿大和俄罗斯联邦的运量分别增长了15.4%和19.1%。由于生产成本相对较高,与天然气价格相比,煤炭的国际价格很低,美国的煤炭出口量(热能煤和炼焦煤)下降了6.9%(克拉克森研究公司,2014年a)。

## (iii) 谷物运输

2013年,全球谷物(包括小麦、粗粮和大豆)运量增加了3.2%,总量达到3.84亿吨(克拉克森研究公司,2014年a)。这一增长尤其反映了天气条件比较有利于小麦生产,和粗粮价格下降(克拉克森研究公司,2014年d)。

日本仍然是世界上最大的小麦和粗粮进口国,进口总量为2,390万吨,其次是中国(1,980万吨)。含油种子加工方的需求,推高了对大豆的需求,并日益划定世界谷物贸易格局。2013年,大豆贸易继续增长,在中国进口需求的推动下,增幅达到7.0%(克拉克森研究公司,2014年a)。阿根廷和巴西这两个重要的大豆生产国,有可能也成为重要消费国(克拉克森研究公司,2014年d),这一趋势将对全球谷物贸易产生影响,因为这两个主要生产国的出口量可能会下降。

美国作为世界上重要的谷物出口国,2013年的出口份额占19%,2013/2014年的运量增长了54.2%,在上一年急剧缩减(-31.4%)后实现了反弹(克拉克森研究公司,2014年a)。阿根廷和澳大利亚的小麦出口量下降,但是加拿大和欧洲联盟的出口量增长了。与此同时,澳大利亚、欧洲联盟和乌克兰的粗粮运量增加,而阿根廷和加拿大的运量减少(克拉克森研究公司,2014年d)。

## (iv) 铝土矿/氧化铝和磷酸盐

由于印度尼西亚2014年1月颁布的出口禁令,铝土矿贸易面临不确定性。2013年,印度尼西亚的铝土矿出口约占全球铝土矿贸易量的50.0%,几乎占中国进口量的70.0%。虽然正在从遥远的地方,例如从非洲和发展中的美洲寻找进口来源,增加进口比例,但是这些国家的供应量,预计无法完全弥补印度尼西亚的出口减少量。在此背景下,某些公司计划在印度尼西亚建设氧化铝冶炼厂,以应对法律对未加工矿石的出口限制(美国地质勘探局,2014年)。

磷酸盐的全球运量在2013年减少了6.7%，因为化肥生产越来越多地发生在磷酸盐来源地(克拉克森研究公司，2014年a)。世界磷酸盐出口总量为2,800万吨，而2012年为3,000万吨。2013年，世界磷酸盐产量估计有所增长，而年产能力，主要是巴西、中国、摩洛哥、秘鲁和沙特阿拉伯的年产能力，确定会增长(美国地质勘探局，2014年)。阿尔及利亚、澳大利亚、加拿大、哈萨克斯坦、纳米比亚、俄罗斯联邦、多哥和突尼斯则已经规划或正在实施另一些重要开发项目。

#### (v) 干货：次要散货

2013年，次要散货贸易的增速降至3.9%(克拉克森研究公司，2014年a)，平均总量为14亿吨。其中金属和矿物(例如水泥、镍矿、无烟煤)占44.0%，制成品(即森林产品和钢铁制品)占34.0%，农业散货(例如糖)占21.9%(克拉克

森研究公司，2014年a)。金属和矿物增速最快(6.0%)，其次是制成品(3.7%)和农业散货，由于含油种子/肉类贸易量减少，糖类贸易增长量有限，农业散货没有增减(克拉克森研究公司，2014年a)。

#### (vi) 其他干货：集装箱化贸易

2013年，全球集装箱化贸易增长了4.6%，总量达到1.6亿标准箱，高于2012年的1.53亿标准箱(图1.5(a))(克拉克森研究公司，2014年b)。区域内贸易(以亚洲内部贸易为首)和南南贸易总共占2013年全球集装箱化贸易运量的39.8%，以由高到低的顺序排列，其次是南北贸易(17.0%)，跨太平洋贸易(13.6%)，远东—欧洲贸易(13.1%)，东西次要航线贸易(12.6%)和跨大西洋贸易(3.9%)。图1.5(b)列出了每一条贸易航线的贡献，并指出各区域增长和进一步变化的可能。

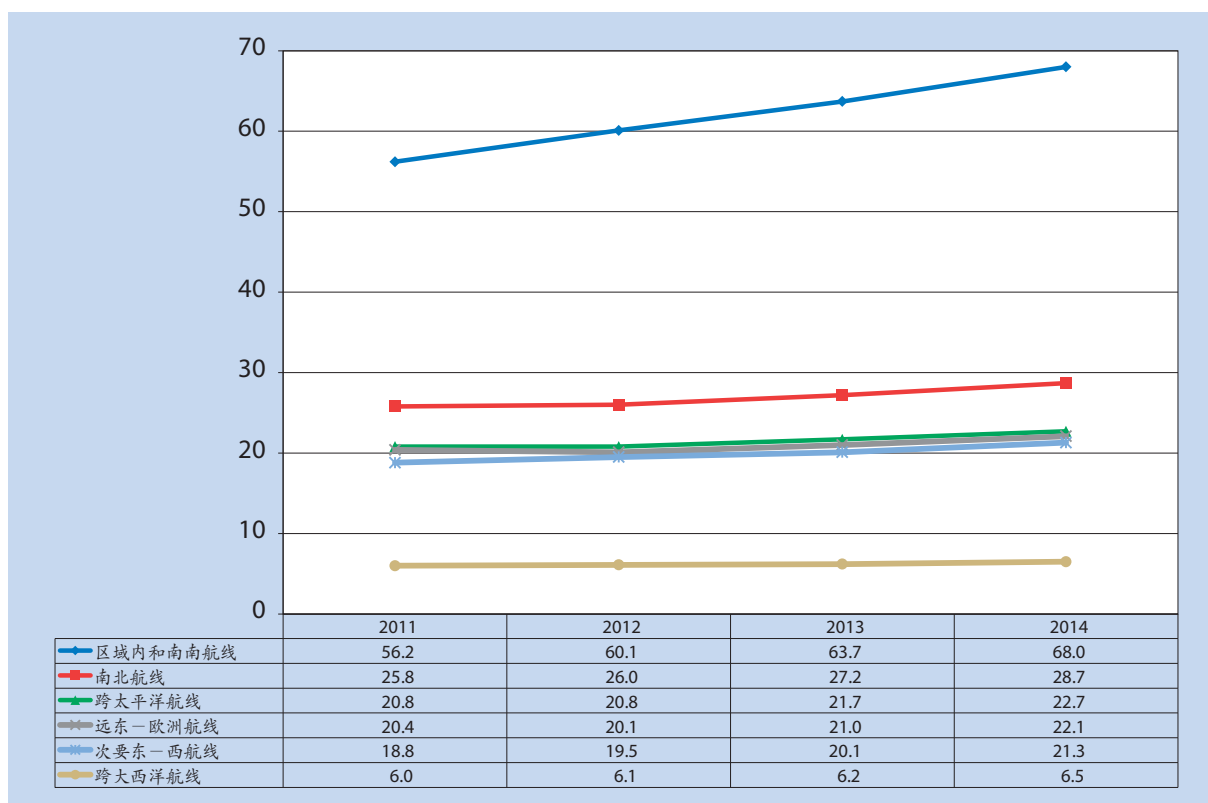
图1.5(a) 1996-2014年全球集装箱贸易(百万标准箱和年百分比变化)



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



图1.5(b) 2011-2014年按航线分列的全球集装箱贸易分布(百万标准箱)



资料来源：根据克拉克森研究公司2014年6月《集装箱情报月刊》(克拉克森研究公司，2014年b)。

主要东西贸易通道上的三条航线，具体而言，跨太平洋航线、亚欧航线和跨大西洋航线，将三个重要经济区域联结在一起，即：亚洲(尤其是中国)这个世界制造业中心、欧洲和北美这两个传统上的重要消费市场。2012

年，亚洲、欧洲和北美共占世界国内总产值的近80.0%(以2005年不变价格计算)(贸发会议秘书处一统数据库，2014年)。2013年，这一主要东西贸易通道上的集装箱化贸易运量增长了4.3%，总量达到4,830万标准箱，或

表1.7 2009-2013年集装箱贸易主要东西航线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		欧洲亚洲		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	13.1	6.9	13.7	6.3	3.6	2.7
2013	13.8	7.4	14.1	6.4	3.8	2.8
百分比变化, 2012-2013年	4.6	7.6	3.1	1.8	5.8	3.6

资料来源:MDS Transmodal公司在劳氏情报数据库公布的数据，www.containershipping.com，2014年4月、5月和6月。

者全球集装箱化贸易量的30.2%(见表1.7和图1.5(c))。

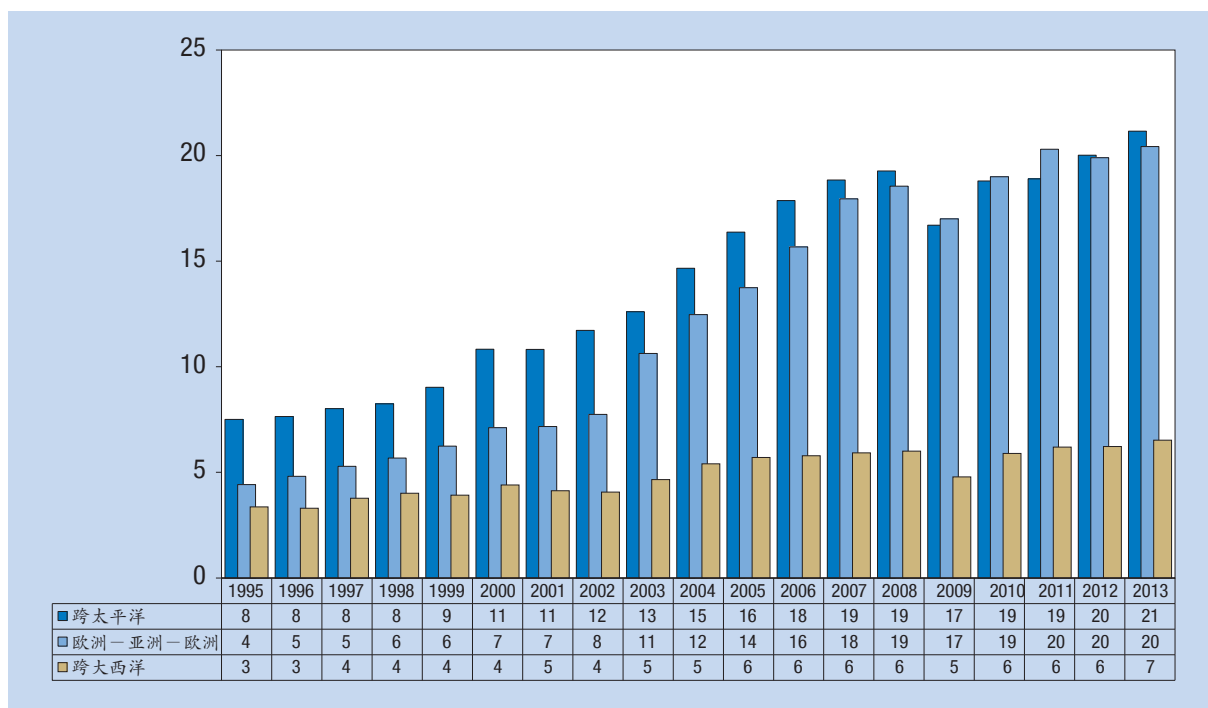
欧洲涉及的贸易流量，在某种程度上反映了欧洲和美国消费者和商业界的信心增强。欧洲从亚洲的进口增长了3.1%，而向亚洲市场的出口增速较低，为1.8%。亚欧主航线，是订单簿上大部分超大型集装箱船预定部署的地方。跨大西洋航线上的增长也已加速，从欧洲到美国集装箱化贸易进口额增长了5.8%，而相对方向的流量增长了3.6%。

区域内和南南贸易总流量增长了6.0%，南南贸易量受发展中的美洲需求疲弱状况的限制(克拉克森研究公司，2014年b)。区域内贸易总量在2013年增长了近6.6%，达到约4,500万吨(克拉克森研究公司，各期出版物)。区域内贸易增长，很大一部分受到与中国和东南亚国家联盟(东盟)有关的亚洲内部贸易推动。

反映关键区域的更替，2013年集装箱化贸易需求增速居第二位的是南北贸易航线。涉及亚洲、非洲和大洋洲的这些较小贸易的强劲增长，在某种程度上有助于弥补发展中的美洲的疲弱需求。

总体上，2013年的集装箱化贸易流通，是在下述背景中展开的：(a) 从主航线上的较大吨位到次要航线上的较小吨位，进一步呈梯级分布，(b) 更多地采用始于2007年的慢速航行，以应对船用燃料价格的快速上涨，并着眼于解决运力过剩问题，及(c) 持续努力，构建联盟。尤其是建立航运联盟，正在成为船主控制成本和最大限度地利用大型船舶的一项重要战略，航运公司在2013年实施了构建联盟活动和缔结的业务合作协定，都说明了这一点。与马士基航运公司、地中海航运公司和达飞轮船公司之间拟议建立三方网络之举，是一个重要发展动态。联邦海事委员会批准了遵从监管要求的拟议联盟，但中国商务部拒绝了这项交易(劳氏情报数据库，2014年a)(见第二章)。

图1.5(c) 1995-2013年主要东西集装箱贸易航线上的估计集装箱货物流量(百万标准箱)



资料来源:根据《FAL简讯》第288期公布的全球,第2010/8期(“2009年拉丁美洲和加勒比国际海洋运输状况和2010年预测”)公布的“全球观察数据库”编制。2009年、2010年、2011年和2013年的数据根据本述评中的表1.7。

其他值得注意的相关动态涉及，除其他外，(a) 海事组织主持批准的法规变化，要求在2016年7月之前核证集装箱重量，(b) 由于对货物流通的相关不利影响以及执行此种要求的成本和困难，美国推迟对运往国内的集装箱进行100%扫描的计划(克拉克森研究公司，2014年e)，(c) 巴拿马运河扩建工程的成本超过限度引发争议和竣工期推迟，(d) 尼加拉瓜运河委员会制定计划，要修建一条联通大西洋和太平洋的新运河，及(e) 有14个航运公司面临来自欧盟委员会的反垄断诉讼，这些航运公司均在全球20家运力最大的航运公司之列(劳氏情报数据库，2013年)。

## C. 展望

### 1. 经济增长和商品贸易

全球经济和工业产出的前景，总体上是光明的，世界国内总产值预计在2014年将增长2.7%，这尤其反映了发达经济体的业绩改善。在中国带动下，亚洲将继续增长，为全球增长提供动力，尽管中国在过去两年里经济增长放缓，中国的经济和贸易基础目前正在经历结构性转变。中国进口需求的结构变化，可能会给贸易伙伴和航线带来影响。直接涉及的相关贸易伙伴包括澳大利亚、巴西、智利、德国、印度尼西亚、日本、马来西亚、大韩民国和中国台湾省，它们占中国的铁矿石和铜以及机械、电子和电力产品生产所需的零配件进口量的很大一部分(联合国经济和社会事务部，2014年)。

撒哈拉以南非洲的增长，预计将自2014年开始加速，因为区域内很大一部分人口跻身中等偏下阶层，还因为继续进行基础设施投资，由此扩大了内部市场，成为增长动力。投资者日益追赶非洲的增长潜力，尤其是因为它活跃的资源部门、基础设施建设和不断增长的需求(《经济学家资料处》，2012年)。有些观察家预测，

到2025年，发展中经济体的年消费额将提高到30万亿美元，发展中经济体的10个家庭中，半数以上的年收入有望突破20,000美元大关(联合国开发计划署，2013年)。如果这些预测都变成现实，很可能会影响到贸易增长模式和动力。与此同时，非洲的港口项目投资在增长，在未来5年里估计将达到100亿美元以上；正在建设的项目，包括加纳、纳米比亚、尼日利亚、肯尼亚、南非和坦桑尼亚联合共和国的项目，旨在将非洲与国际市场相连接(劳氏船级社《海事公平年鉴》，2014年)。

世界商品贸易前景也在改观，增长率有望在2014年提高到4.7%，2015年提高到5.3%(世贸组织，2014年a)。增长动力包括欧洲的需求增长，美国的复苏更强劲，亚洲内部贸易在增长。区域一体化程度在继续分化，有些东亚国家，例如老挝民主共和国、蒙古和缅甸，完成了占很大份额的区域内交易，特别是因为中间产品贸易。当前正在显现的一种趋势是，横向贸易(即相同货物的贸易)，包括中间产品和最终成品，有可能促进南南贸易并决定海运业务需求。

### 2. 国际海运贸易

对航运而言，国内总产值和商品贸易的预计增长，表明了可能实现的复苏，尽管这种复苏仍然很脆弱。2014年2月，在航运市场上运营的调查对象表现出了平均信心值，在从1到10的分值上，达到6.5，与之对比，2013年11月的信心值是6.1。这是2008年5月首次开启调查以来，达到的最高值。

2014年世界海运量预计将增长4.2%，增长动力来自五种主要散货特别是铁矿石和煤炭的强劲增长，以及集装箱化贸易和液化天然气航运的复苏。中国的继续城市化和有竞争力的国际铁矿石价格，支撑起主要干散货的预期增长。话虽如此，人们看到，2003-2008年商品贸易

的强劲增长已成往昔，近期不大可能重现(The Maritime Executive, 2014年)。

世界经济、贸易和航运前景似乎在改善，但是一些主要导致下滑的风险仍然存在。这些风险包括，特别是发达国家的复苏很脆弱，大型新兴经济体的增长面临重重困难，地缘政治紧张可能加剧。这些风险可能导致世界经济脱离正增长的轨道。与此同时，可能促使上行的因素包括，发达经济体的复苏变得更为强劲，在2014年2月召开的领导人会议上，20国集团承诺采取措施刺激全球增长，不断增多的贸易协议和倡议可能促成增长，南南贸易和投资关系不断深化，横向贸易兴起，消费需求不断增加(尤其是在西亚和非洲)，还有矿物和资源型出口有可能增长。

### (a) 原油和石油产品

液货船贸易预计将低速增长2.1%，原油和石油产品运量分别增长1.2%和3.6%(克拉克森研究公司，2014年c)。原油贸易格局发生的重要事件，仍然是美国的页岩油革命，它已经导致该国的进口量直线下降，并使美国有可能成为全球石油出口国。在其他地方，北非的出口预计将受到内乱制约，油田老化，基础设施相对较差。从西亚和西非启程的航运，有望继续从北美转向亚洲，特别是中国，因为这些区域需要新的出口市场，而中国继续实现其供应来源多样化。这一预测是在能源增长从发达国家向发展中区域转移的背景下作出的，几乎全部预计增长都发生在后者，尤其是中国，印度也越来越多(英国石油公司，2014年b)。

结果，在产量、运量、需求结构变化以及全球炼油厂地点变化的推动下，新的既运输提炼后的石油产品也运输原油的新航线正在形成。这些新格局表明，石油有可能继续向市场靠拢，新增产量向西移至北美，炼油能力向亚洲转移(贸发会议，2013年)。新贸易航线将开启新的

长程航运，导致原油轮产生更多吨海里数。如果美国1975年的原油出口禁令被推翻，未来两年内，该国有望实现原油出口(劳氏情报数据库，2014年b)。

与此同时，地缘政治紧张继续拖累液货船贸易增长前景。伊朗伊斯兰共和国的贡献依据不确定，尽管为了放松对其液货船市场部门的国际制裁，一项临时协议已于2013年达成。而且，包括西亚、北非和撒哈拉以南非洲部分地区在内的关键生产和出口地区的紧张加剧，仍然是一个压倒一切的风险。

对提炼后的石油产品的需求，有望继续增长，推动这一增长的是发展中的亚洲和美洲的需求，特别是因为这些国家走上了工业化道路，而现有炼油能力依然不足(贸发会议，2013年)。石油产品贸易的增长，预计将强化从西亚和印度通往远东的长程航线(贸发会议，2013年)。中国的原油进口预计将在2014年增长10.0%，而国内产量仅增加1.0%(克拉克森研究公司，2014年f)。2014年，由于日本关闭了一些炼油厂，其进口量有望增长，这反过来也可能减少原油进口量。

### (b) 液化天然气贸易

全球液化天然气运量预计将在2014年增长5.0%，因为亚太供应能力在增长，美国的供应能力最终也会增长。里海的新油田即将投产。西亚和非洲(例如以色列、莫桑比克和坦桑尼亚共和国)，以及从长远看来，中国、发展中的美洲、北非和欧洲部分地区的产量将持续增长。美国有可能成为世界重要的液化天然气出口国，该国预计将建成超过2亿吨的年产能力(相当于卡塔尔产能的5倍)(航运与金融，2014年)。澳大利亚和印度尼西亚也在建设着眼于生产和出口的项目，而马来西亚和新加坡正在建设双向码头，用于液化天然气进出口(航运与金融，2014年)。俄罗斯联邦正在这一部门

投入巨资，目的是在2020年之前达到年产4,000万吨(航运与金融，2014年)。在进口方面，环境方面的考虑和削减碳排放的需要，使用于发电和越来越多地用作运输燃料的天然气更具吸引力。发展中的亚洲市场，例如中国和印度市场，有望推动液化天然气航运需求的增长，日渐多样化的贸易分布，也提高吨海里数需求。亚洲，尤其是中国和印度，有很多规划中和在建的设施，目的是用于液化天然气进口。

总体上，液化天然气贸易的前景是积极的，因为考虑到下述因素，全球消费量必将增长：(a) 美国的产量和出口量飙升，(b) 在世界各地发现新的天然气田(例如塞浦路斯、以色列、莫桑比克和坦桑尼亚共和国)，(c) 亚洲液化天然气进口量预计将增长，特别是受中国促进天然气使用的战略承诺的支撑，(d) 核电的使用减少，及(e) 天然气作为其他矿物燃料的一种“更绿色”的替代物，具有吸引力。话虽如此，地缘政治风险也为液化天然气贸易的前景蒙上阴影，因为它们有可能重新划分贸易格局和航线。一个切题的例证是俄罗斯联邦和乌克兰之间的紧张关系以及冲突升级可能给欧洲天然气进口造成的连带影响。欧洲联盟进口的天然气，有四分之三来源于俄罗斯联邦，其中一大部分通过管道从乌克兰过境(劳氏情报数据库，2014年b)。天然气供应中断可能导致欧洲从海上而不是通过管道进口更多液化天然气。它还可能意味着从欧洲启程的运量减少，因为西班牙、比利时和法国等国家将进口的液化天然气重新装船并将其运往亚洲和发展中的美洲其他更高价市场的可能性降低。这种趋势需要经过一段时间才会显现，而美国的液化天然气有可能提供一个用船舶运输的液化天然气的替代性供应来源。这将随后影响对天然气运输船的需求和液化天然气贸易流量与方向。

### (c) 干散货贸易

2014年，在铁矿石贸易的强劲增长带动下和中国持续不衰的基础设施建设势头、美国的复苏和日本有利的货币政策推动下，干散货商品

贸易预计增长4.5%。与基础设施有关的贸易支撑干散货商品的增长，这一趋势可能会持续存在。此类投资催生的贸易，占2013年商品贸易量的45.0%，随着对产能的投资增加，到2020年时，这一贸易量预计将翻一番(航运与金融，2013年a)。越南、马来西亚和印度尼西亚等新兴经济体，其次是在印度、孟加拉国、埃及和土耳其，与基础设施有关的进口预计增速最快(汇丰银行，2013年)。至于中国，虽然在过去十年里，它的基础设施投资占了大部分，但是鉴于它有不断扩大的能源和公共交通运输需求，因此仍可容纳更多与基础设施有关的进口(航运与金融，2013年b)。这必然对海运贸易流通产生重大影响，尤其是铁矿石、煤炭、矿产和金属贸易。

但是澳大利亚铁矿石产量的增长，仍然是关键推动力，澳大利亚预计将占2014年全球铁矿石贸易增长量的大部分。澳大利亚三个主要铁矿石开采公司以及一些较小的矿业公司所规划的矿场扩建，预计将进一步加强澳大利亚的出口增长。

2014年，煤炭贸易预计增长4.8%，亚洲火力发电能力的增长，尤其具有推动作用(克拉克森研究公司，2014年a)。由于采矿更加安全，而且铁路网基础设施的发展为从内陆向沿海工业区运送煤炭提供了便利，这些影响中国国内煤炭生产的发展动态，有可能进一步重新界定世界煤炭市场。这些趋势将影响中国的进口需求，并有可能使中国重新转变为一个净出口国。环境措施，尤其是在欧洲，也是一项有可能决定全球煤炭航运量的关键因素。在供应方面，澳大利亚和哥伦比亚的锅炉用煤出口量，在2014年肯定会增长，而下行风险限制了印度尼西亚的热能煤出口，因为该国设定了煤炭产量最高限额。

有些观察家认为，干散货部门可能对成为赢家，这是因为世界人口的增长和城市化城市消费者有望在2025年之前，每年为世界经济增加大约20万亿美元新增开支，这反过来将带来商品贸易的繁荣(贸发会议，2013年)。

因为有10亿人即将成为消费者，发展中区域的城市化和基础设施建设方兴未艾，对资源和原材料的需求在增长，因此干散货贸易不可或缺(贸发会议，2013年)。仅仅在港口部门，必要的基础设施需求估计将是现有港口基础设施水平的2.5倍以上。然而，对中国进口需求的严重依赖，以及在较轻的程度上对印度进口需求的依赖，还有铁矿石和煤炭贸易的高度集中，是引发关切的根源。由于增长模式的转变，需要实现更平衡和可持续的增长，以及环境方面的迫切要求，这些重要的市场和商品，特别是针对中国而言，可能会发生转变。

#### (d) 集装箱化贸易

2014年，全球集装箱化贸易预计增长5.6%，推动因素包括，东西方主要航线的前景更加光明(克拉克森研究公司，2014年b)。但是，非主要航线仍然是全球集装箱化贸易的主要推动者，其运量在2014年预计增长6.0%。区域内贸易，在亚洲区域内贸易引领下，预计将在2014年增长7.7%，数量超过5,000万标准箱(克拉克森研究公司，2014年b)。虽然中国是推动亚洲内部贸易的主要行为者，未来前景也指向其他可能的重要行为者，即东盟的那些行为者。东盟国家之间的经济合作，有望为总体贸易，特别是

亚洲内部贸易，做出贡献。2002年以来，中国一直是东盟三个最重要贸易伙伴之一，双边贸易额在2012年达到4,000亿美元，并有望在2015年达到5,000亿美元(《中国日报》，2013年)，自2002年以来几乎增长了10倍。

南北贸易2014年预计增长5.5%，反映出涉及亚洲、大洋洲和非洲的贸易增长创造的乐观前景。就后者而言，尼日利亚展现出长期增长潜力，到2040年，尼日利亚海港的集装箱年吞吐量有望从当前的140万标准箱，增长到1,000万标准箱(商业日报，2014年)。这一预测依据的是下述预报：尼日利亚的人口将从大约1.7亿，增长到2.89亿，在全球人口数量排名中，仅次于印度、中国、美国和巴基斯坦(商业日报，2014年)。

就下行趋势而言，某些趋势可能会使集装箱化贸易行业的业绩黯然失色。这些趋势包括燃料消费成本；新交付船舶的规模增大及其对不能受益于规模经济的较小行为者的影响；巴拿马运河扩建延期；法规动态和竞争法规及管制；错误型号的供应能力不断增长；以及船舶运力从主要航线到较小的次要航线呈梯级分布产生的相关影响。这有可能使费率和收入进一步承受压力，并降低收益率。

## 参考文献

- Bosamia D (2013a). Chinese grain imports on the rise. Clarkson Research Services. 24 October.
- Bosamia D (2013b). Iron ore drivers providing support. Clarkson Research Services. 13 December.
- Bosamia D (2013c). Changing share of coal exporters to Asia. Clarkson Research Services. 21 August.
- British Petroleum (2013). Statistical review of world energy 2013. Available at [http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/statistical\\_review\\_of\\_world\\_energy\\_2013.pdf](http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/statistical-review/statistical_review_of_world_energy_2013.pdf) (accessed 22 September 2014).
- British Petroleum (2014a). Statistical review of world energy 2014. June. Available at [bp.com/statisticalreview](http://www.bp.com/statisticalreview) (accessed 22 September 2014).
- British Petroleum (2014b). BP energy outlook 2035. January. Available at [http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/Energy-Outlook/Energy\\_Outlook\\_2035\\_booklet.pdf](http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/Energy-Outlook/Energy_Outlook_2035_booklet.pdf) (accessed 22 September 2014).
- Business Day* (2014). Nigerian seaports to grow container traffic to 10m TEUs in 2040. 5 March.
- China Daily* (2013). China playing a rising role in ASEAN business. 11 October.
- Clarkson Research Services (2013). *Dry Bulk Trade Outlook*. July.
- Clarkson Research Services (2014a). *Dry Bulk Trade Outlook*. June.
- Clarkson Research Services (2014b). *Container Intelligence Monthly*. June.
- Clarkson Research Services (2014c). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- Clarkson Research Services (2014d). *Dry Bulk Trade Outlook*. April.
- Clarkson Research Services (2014e). *Container Intelligence Monthly*. May.
- Clarkson Research Services (2014f). *China Intelligence Monthly*. Various issues.
- Danish Ship Finance (2013). Shipping market review. April. Available at <http://www.shipfinance.dk/en/SHIPPING-RESEARCH/~media/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review—April-2013.ashx> (accessed 22 September 2014).
- Economist Intelligence Unit (2012). Into Africa: emerging opportunities for business. The Economist. Special report. Available at [http://www.eiu.com/Handlers/WhitepaperHandler.ashx?fi=Into\\_Africa\\_report\\_June\\_2012.pdf&mode=wp&campaignid=IntoAfrica2012](http://www.eiu.com/Handlers/WhitepaperHandler.ashx?fi=Into_Africa_report_June_2012.pdf&mode=wp&campaignid=IntoAfrica2012) (accessed 22 September 2014).
- HSBC Bank (2013). HSBC global connections – Global overview. October.
- IHS Maritime Fairplay* (2014). Unlocking Africa's potential. 13 February.
- Lloyd's List* (2012). Get ready for a new world oil map. 12 October.
- Lloyd's List* (2013). Shipping lines facing antitrust proceedings revealed. 26 December.
- Lloyd's List* (2014a). China's Ministry of Commerce kills P3. 17 June.
- Lloyd's List* (2014b). US crude exports on tankers – your questions answered. 30 April.
- OECD (2014). Main economic indicators, industry and services. Available at [http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI\\_REAL](http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MEI_REAL) (accessed 23 September 2014).
- Shipping and Finance* (2013a). Boom in commodities trade by 2025, due to one billion people entering consuming class. May.
- Shipping and Finance* (2013b). World merchandise trade to growth 8% annually until 2030. October.
- Shipping and Finance* (2014). Natural gas demand to overtake crude oil's earlier than 2050. May.
- The Maritime Executive* (2014). Shipping confidence hits the highest level since 2008. 28 March.
- UNCTAD (2013). *Review of Maritime Transport 2013*. United Nations publication. Sales No. E.13.II.D.9. New York and Geneva.
- UNCTADstat – Statistical Database (2014). Available at <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx> (accessed 23 September 2014).
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2014). World Economic Situation and Prospects 2014. United Nations publication. Sales No E.14.II.C.2. New York.

United Nations Development Programme (2013). *Human Development Report 2013*. The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World. New York. Available at <http://hdr.undp.org/en/2013-report> (accessed on 22 September 2014).

United States Geological Survey (2014). *Mineral Commodity Summaries*. Available at <http://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/mcs/2014/mcs2014.pdf> (accessed 23 September 2014).

WTO (2014a). World trade 2013, prospects for 2014. Press release No. 721. Geneva. 14 April.


WTO (2014b). Regional trade agreements gateway. Available at [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/region\\_e/region\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/region_e.htm) (accessed 19 September 2014).







# 2



## 世界船队的结构、 所有权和登记情况

本章评述航运业的供应情况。它涵盖世界船队的船舶类型、船龄概况、所有权和登记情况，以及新船交付、拆船和订造吨位。

继2013年年增长4.1%之后，世界船队在2014年1月达到16.9亿载重吨。散货船占总吨位的42.9%，其次是油轮(28.5%)和集装箱船(12.8%)。2013年的年增长率低于过去10年里任何一年，2014年年初的趋势表明，这一年的增长率甚至更低。增速放缓反映了2012年达到顶峰的史上最大造船周期，发生了逆转。

关于未来的船舶交付情况，2013年，也是自经济和金融危机以来第一次，订单簿停止下滑趋势，大多数船舶类型的订单还略有增长。经过之前的大幅下降之后，那些日渐恢复的船舶订单，需要假以时日才能启动一个新的造船周期。

按照登记船籍，2014年最大的船队是巴拿马的船队，其次是利比里亚、马绍尔群岛、香港(中国)和新加坡的船队。这五个最大登记地，占全世界总吨数的56.5%。

关于船队所有权，本期《海运述评》介绍了一种新方法，用于分析和区分“最终所有者的国籍”的概念与“受益所有权所在地”。后者反映主要参考公司的所在地，亦即对船舶商业活动负有主要责任的公司所在的国家，而“最终所有者的国籍”是指船主的国籍，与船主的所在地无关。正如今天大多数船舶悬挂的船旗不同于船主原籍国的船旗，船主越来越多地将他们的公司设在第三国，使船舶的“国籍”增加了一个可能的第三维度。

## A. 世界船队的结构

### 1. 世界船队增长情况和船舶主要类型

在2014年1月1日之前的12个月里，世界船队增长了6,590万载重吨，比2013年1月1日增长了4.1%。<sup>1</sup> 这一年增长率低于过去10年里任何一年(图2.1)，但是仍高于迄今看到的2014年的趋势。新增吨位1.128亿载重吨，因拆船、损失和以其他方式退出的吨位是4,690万载重吨，因此吨位净增长6,590万载重吨。

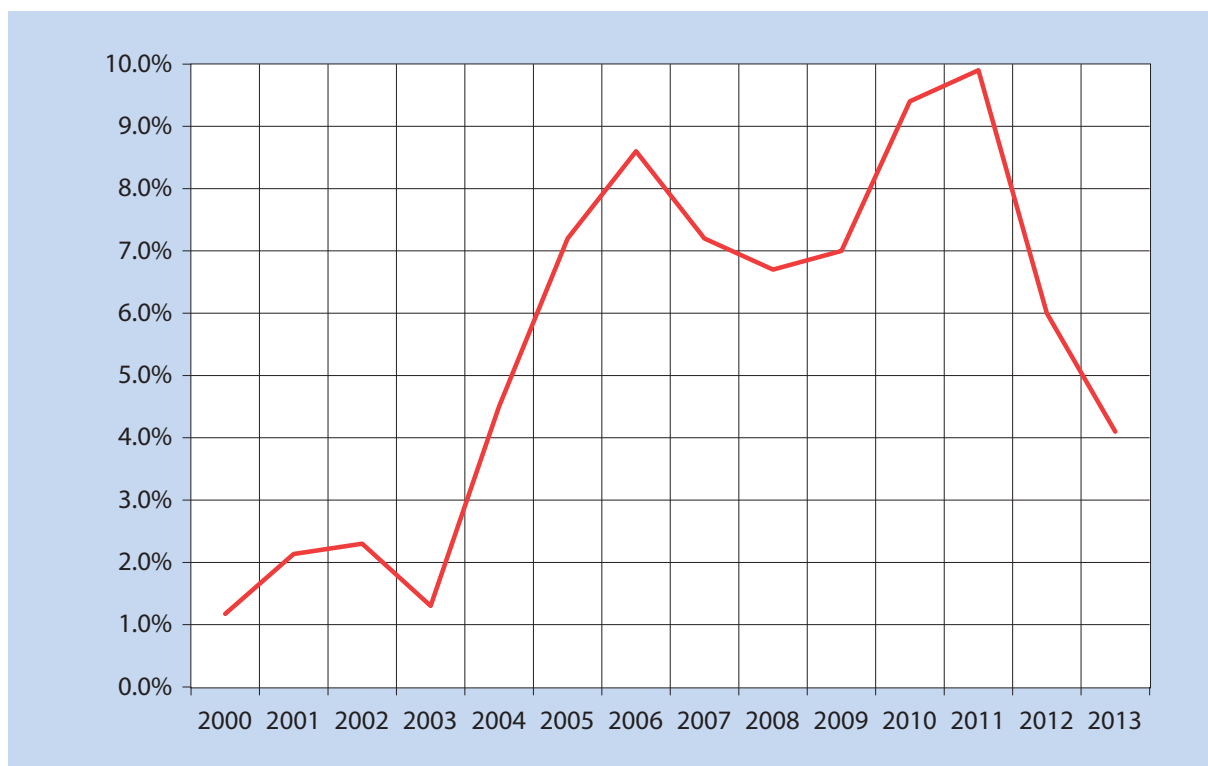
正如上一年的《述评》所报道的，最大造船周期在2012年发生逆转，从整个2013年新吨位交付量的进一步下降就可以明显看出这一点(图2.4)。2013年新造吨位的绝对数量，少于此前五年中的任何一年。

2013年增长率最高的是干散货船(+5.8%)，其次是集装箱船(+4.7%)，其他类型船舶(+4.0%)和油轮(+1.9)。杂货船队没有增减(+0.0%)。在其他船舶类型中，近海船舶(+5.1%)和天然气运输船(+4.7%)增长率最高(表2.1)。

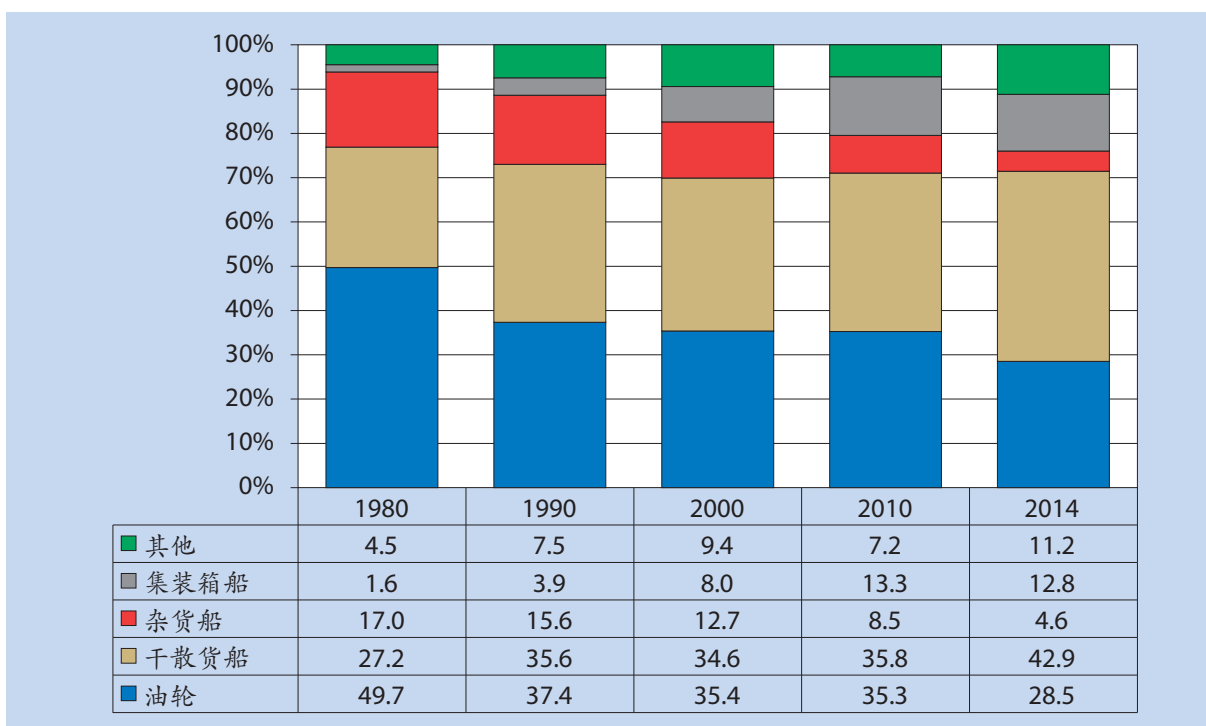
2014年1月，世界船队总吨位达到16.9亿吨(表2.1)。散货船占总吨位的42.9%，其次是油轮(28.5%)和集装箱船(12.8%)。自1980年以来，全球干散货船所占份额增长了58%，而油轮所占份额下降了43%。与此同时，由于非散货船日益集装箱化，集装箱船队所占份额自1980年以来飙升667%，而杂货船队的份额下降了73%(图2.2)。

在集装箱船队内，向无装卸设备的船舶发展的趋势仍在延续。有自己的“装卸设备”(即船上装卸集装箱的起重机)的新造船舶更少了，这就要求港口必须提供岸边装箱起重机，这样才能装卸集装箱。2013年，集装箱船新增运力中，

图2.1 2000-2013年世界船队的年增长情况(载重吨所占百分比)



资料来源：贸发会议，各期《海运述评》。

图2.2 1980-2014年按船舶主要类型分列的世界船队  
(年初数字, 载重吨所占百分比)

资料来源:贸发会议秘书处根据克拉克森研究公司提供的数据和以前各期《海运述评》编制。

注: 所有100总吨及以上的动力型海运商船, 不包括内水船舶、渔船、军事舰艇、游艇和沿海固定或移动平台以及驳船(浮式生产、储存、卸载设施以及钻探船除外)。

表2.1 2013-2014年按船舶主要类型分列的世界船队  
(年初数字, 千载重吨, 份额百分比用斜体书写)

主要类型	2013	2014	2014/2013年百分比变化
油轮	472 890 <i>29.1%</i>	482 017 <i>28.5%</i>	1.9%
散货船	686 635 <i>42.2%</i>	726 319 <i>42.9%</i>	5.8%
杂货船	77 589 <i>4.8%</i>	77 552 <i>4.6%</i>	0.0%
集装箱船	206 547 <i>12.7%</i>	216 345 <i>12.8%</i>	4.7%
其他类型:	182 092 <i>11.2%</i>	189 395 <i>11.2%</i>	4.0%
天然气运输船	44 346 <i>2.7%</i>	46 427 <i>2.7%</i>	4.7%
化学品运输船	41 359 <i>2.5%</i>	42 009 <i>2.5%</i>	1.6%
沿海船舶	68 413 <i>4.2%</i>	71 924 <i>4.3%</i>	5.1%
渡船和客轮	5 353 <i>0.3%</i>	5 601 <i>0.3%</i>	4.6%
其他/不详	22 621 <i>1.4%</i>	23 434 <i>1.4%</i>	3.6%
全世界合计	1 625 750 <i>100.0%</i>	1 691 628 <i>100.0%</i>	4.1%

资料来源:贸发会议秘书处根据克拉克森研究公司提供的数据编制。

注: 100总吨及以上的动力型海运商船。

有装卸设备的船舶仅占3.8%，为历史最低值(图2.3)。这一趋势很重要，尤其是对于发展中国家的较小港口，装卸港口仍然依靠有装卸设备的船舶处理它们国家的对外贸易。从长期看，所有的集装箱港口都需要投资建设购置的岸边装箱起重机为越来越大的无装卸设备船舶装卸货物。

集装箱船的规模也继续增长。2013年和2014年创造了交付船舶规模的新纪录。2013年初达飞轮船公司首先部署运力为16,000标准箱的船舶，这些船舶在2014年年中被马士基航运公司的一系列20艘18,270标准箱的船舶所超越，后者预计又将在2014年底被大韩民国为中海航运公司建造的19,000标准箱升级船舶所超越(Dynamar B.V., 2014年)。一艘船确切的集装箱运力，有时会激发讨论，因为它可以包括，例如空集装箱，对于中海航运即将部署的船舶，有些分析家质疑19,000标准箱这一数字(劳氏情

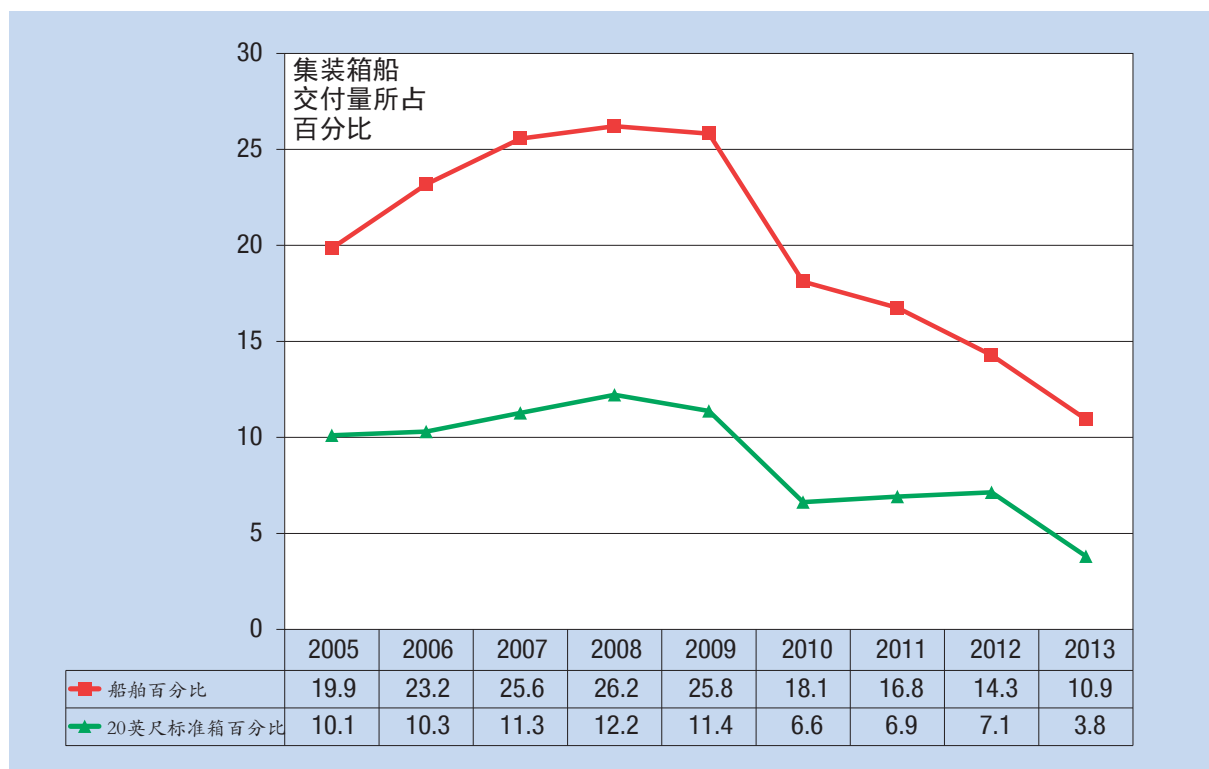
报数据库，2014年)。但是，除了最大船舶的规模之外，新交付的船舶和新部署的船舶的平均规模(另见C节)，也亟需扩大，对海港基础设施和所有市场上的运营工作提出挑战。

## 2. 世界商船队的船龄结构

2014年1月，经过过去几年的持续更新之后，世界船队的载重吨位平均船龄低于10年。船队的船龄降低，不仅对于降低运营成本是个好消息，而且有利于船主遵守更严格的安全和安保法规和降低二氧化碳(CO<sub>2</sub>)排放量。

在发达国家登记的船舶，船龄依然稍低于在发展中国家登记的船舶，但是船龄差距在缩小。对于所有国家类别和船舶类型来说，每载重吨的平均船龄，低于每艘船的平均船龄，因为新船往往更大，因此在计算时有更大的权重，影响到每载重吨船龄的计算结果。集装箱

图2.3 2005-2013年有装卸设备的集装箱船交付趋势  
(配备了自已的集装箱装卸设备的新集装箱船，占集装箱船交付量的百分比)



资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究公司提供的数据编制。

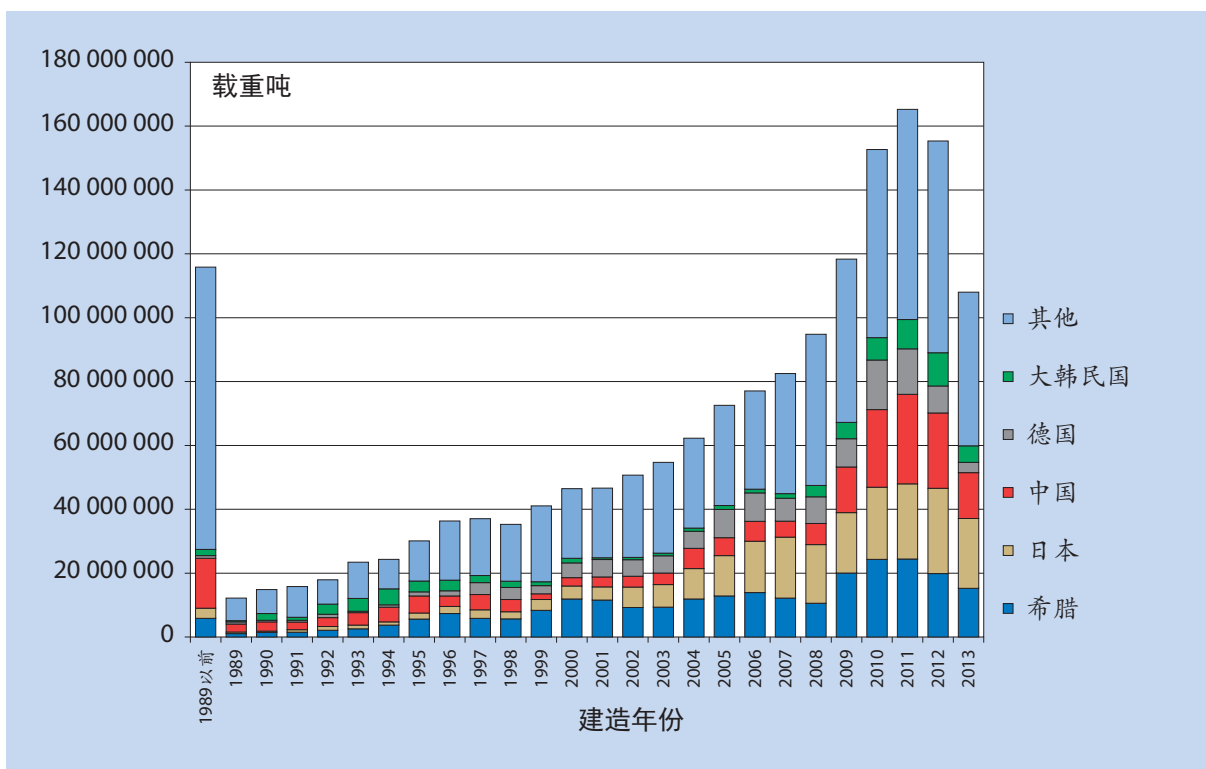
表2.2 截至2014年1月1日按船舶类型分列的世界商船队船龄分布状况  
(船舶和载重吨总数所占百分比)

国家分类 船舶类型		0-4 年	5-9 年	10-14 年	15-19 年	20+ 年	平均船龄 2014年	平均船龄 2013年	2014/ 2013年 变化
世界： 散货船	船舶	47.99	15.93	10.89	12.12	13.08	9.37	10.39	-1.03
	载重吨	53.23	16.24	10.04	10.83	9.65	8.07	8.87	-0.80
	船舶平均规模 (载重吨)	81 009	74 485	67 342	65 267	53 883			
世界： 集装箱船	船舶	22.21	32.38	16.58	18.32	10.52	10.96	11.34	-0.38
	载重吨	35.03	33.57	15.19	11.32	4.89	8.26	8.78	-0.52
	船舶平均规模 (载重吨)	66 709	43 851	38 765	26 139	19 667			
世界： 杂货船	船舶	12.33	13.20	6.88	10.02	57.57	24.56	24.36	0.20
	载重吨	23.78	15.73	9.88	9.89	40.72	18.16	18.67	-0.50
	船舶平均规模 (载重吨)	7 911	5 192	6 660	4 257	2 917			
世界： 油轮	船舶	21.16	20.09	11.55	8.93	38.27	18.10	18.21	-0.11
	载重吨	36.17	29.38	21.32	7.81	5.31	8.52	8.68	-0.16
	船舶平均规模 (载重吨)	90 009	77 733	99 398	48 082	7 585			
世界： 其他	船舶	18.16	14.68	9.33	8.57	49.26	22.14	22.15	-0.02
	载重吨	23.45	23.65	12.31	7.75	32.84	15.55	15.61	-0.06
	船舶平均规模 (载重吨)	6 867	8 875	7 351	5 101	3 997			
世界： 全部船舶	船舶	16.54	13.86	7.88	8.20	53.52	20.18	20.32	-0.14
	载重吨	41.36	23.01	14.16	9.64	11.83	9.52	10.02	-0.50
	船舶平均规模 (载重吨)	42 035	31 242	32 875	21 451	6 330			
发展中经济体： 全部船舶	船舶	21.56	15.47	7.96	9.74	45.27	19.85	20.09	-0.25
	载重吨	43.49	17.62	10.00	11.53	17.35	10.45	11.09	-0.65
	船舶平均规模 (载重吨)	36 525	22 119	24 931	22 149	7 144			
发达经济体： 全部船舶	船舶	22.24	18.90	12.77	11.15	34.94	18.31	18.47	-0.17
	载重吨	40.48	26.71	16.97	8.39	7.45	8.70	9.11	-0.42
	船舶平均规模 (载重吨)	49 283	39 446	38 312	21 944	7 371			
转型经济体： 全部船舶	船舶	8.12	6.68	2.87	4.65	77.67	28.33	28.09	0.24
	载重吨	25.61	21.15	12.98	9.93	30.32	15.06	15.51	-0.45
	船舶平均规模 (载重吨)	20 426	21 804	29 082	13 401	2 467			

资料来源:贸发会议秘书处根据克拉克森研究公司提供的数据编制。

注: 100总吨及以上的动力型海运商船。

图2.4 按照建造年份分列的世界船队所有权(截至2014年1月1日,以载重吨计算)



资料来源:贸发会议秘书处根据克拉克森研究公司提供的数据编制; 100总吨及以上的船舶。

船和油轮的平均船龄最低,而杂货船仍然是最老旧的。事实上,杂货船是每艘船的平均船龄在2013年至2014年间有所增长的唯一船舶类型,因为这种类型船舶的新建数量要少得多(表2.2),很多现有船舶仍在从事沿海和岛屿间贸易。

五个最大的船舶所有国(中国、德国、希腊、日本和大韩民国),其船队的平均船龄低于其他船舶所有国。它们有58.5%的吨位是在过去五年里交付的,它们的25年以上船龄的船队所占份额仅为23.7%(图2.4)。

## B. 世界船队的所有权和运营

### 1. 船舶所有国

本期《海运述评》介绍了一种新方法,用于分析和区分“最终所有者的国籍”的概念与“

受益所有权地点”。后者反映主要参考公司的所在地,亦即对船舶商业活动负有主要责任的公司所在的国家/经济体,而“最终所有者的国籍”是指船主的国籍,与船主的所在地无关。很重要的一点是,要注意所有权语境中的“国籍”概念,常常与船舶的船旗国无关,D节对此有更详细的分析。正如今天大多数船舶悬挂的船旗不同于船主国籍国的船旗,船主越来越多地将他们的公司设在第三国,使船舶的“国籍”增加了一个可能的第三维度。一艘船的国籍,是用它的船旗所属的国家来确定的,而船主可能拥有不同国籍,而船主控制船舶的公司,可能设在第三国/经济体。这些不同维度使“本国船队”这一历史概念变得更为模糊和缺乏意义。

表2.3按数目和吨位(载重吨)列出了世界船队“受益所有权”地点。受益所有权地点反映了主要参考公司的所在地,亦即对船舶商业活动负有主要责任的公司所在的国家/经济体。与

表2.3 截至2014年1月1日世界船队所有权(以载重吨计算)

	受益船主所在地 <sup>a</sup>							真实国籍 <sup>b</sup>
	船舶数量	载重吨数 (千载重吨)	占世界总量 (载重吨) 百分比	本国船籍, 载重吨数 (千载重吨)	外国船籍, 载重吨数 (千载重吨)	外国船籍占 载重吨总数 百分比	2013年 载重吨数 增长情况	
阿尔巴尼亚	34	140	0.008	67	73	52%	0.0%	140
阿尔及利亚	45	1 380	0.082	658	722	52%	0.0%	1 380
安哥拉	53	5 792	0.345	288	5 503	95%	10.8%	4 033
安提瓜和巴布达	1	1	0.000	1	0	0%	0.0%	1
阿根廷	66	888	0.053	326	563	63%	-3.0%	888
澳大利亚	123	2 587	0.154	1 645	942	36%	3.8%	5 042
奥地利	7	50	0.003	0	50	100%	-77.3%	50
阿塞拜疆	181	671	0.040	653	18	3%	0.5%	622
巴哈马	42	1 149	0.069	1 104	45	4%	6.3%	805
巴林	31	147	0.009	52	96	65%	-8.1%	139
孟加拉国	90	2 125	0.127	1 376	749	35%	-3.7%	2 125
巴巴多斯	1	2	0.000	0	2	100%	0.0%	2
比利时	192	8 114	0.484	3 733	4 381	54%	-1.6%	14 952
伯利兹	8	28	0.002	4	24	86%	36.6%	28
多民族玻利维亚国	1	2	0.000	2	0	0%	0.0%	2
巴西	346	19 510	1.164	2 767	16 744	86%	9.5%	18 830
文莱达鲁萨兰国	9	23	0.001	12	12	50%	12.6%	445
保加利亚	81	1 279	0.076	254	1 026	80%	-16.0%	1 279
柬埔寨	4	19	0.001	2	17	92%	0.0%	19
喀麦隆	3	429	0.026	429	0	0%	-34.1%	429
加拿大	358	9 209	0.549	2 744	6 465	70%	0.1%	25 832
佛得角	7	10	0.001	10	0	0%	0.0%	7
智利	77	2 314	0.138	704	1 609	70%	-1.9%	2 888
中国	5 405	200 179	11.938	73 252	126 928	63%	5.8%	188 356
香港特别行政区	610	26 603	1.586	18 637	7 966	30%	16.9%	34 296
台湾省	862	47 481	2.832	3 859	43 622	92%	4.9%	47 483
哥伦比亚	31	154	0.009	70	84	54%	0.0%	154
刚果	4	9	0.001	0	9	100%	0.0%	9
哥斯达黎加	7	77	0.005	0	77	100%	0.0%	77
克罗地亚	112	3 304	0.197	2 235	1 070	32%	-4.7%	3 304
古巴	21	246	0.015	16	230	94%	1.4%	737
塞浦路斯	355	12 716	0.758	6 131	6 585	52%	-11.5%	5 824
朝鲜民主主义 人民共和国	143	799	0.048	699	100	12%	-5.8%	799



表2.3 截至2014年1月1日世界船队所有权(以载重吨计算)(续)

	受益船主所在地 <sup>a</sup>							真实国籍 <sup>b</sup>
	船舶数量	载重吨数 (千载重吨)	占世界总量 (载重吨) 百分比	本国船籍, 载重吨数 (千载重吨)	外国船籍, 载重吨数 (千载重吨)	外国船籍占 载重吨总数 百分比	2013年 载重吨数 增长情况	
刚果民主共和国	4	371	0.022	0	371	100%	0.0%	6
丹麦	955	40 504	2.415	13 518	26 986	99%	-0.2%	42 462
吉布提	1	3	0.000	0	3	100%	0.0%	3
多米尼加共和国	2	6	0.000	0	6	100%	0.0%	6
厄瓜多尔	46	642	0.038	349	293	46%	1.1%	642
埃及	220	3 536	0.211	1 421	2 115	60%	1.6%	3 270
赤道几内亚	2	3	0.000	2	1	37%	0.0%	3
厄立特里亚	4	13	0.001	13	0	0%	0.0%	13
爱沙尼亚	77	462	0.028	23	439	95%	59.7%	462
埃塞俄比亚	17	434	0.026	434	0	0%	94.4%	434
斐济	8	7	0.000	6	1	8%	0.0%	7
芬兰	152	2 039	0.122	971	1 068	52%	-6.1%	2 051
法国	442	11 798	0.704	4 096	7 702	65%	6.7%	12 802
加蓬	3	76	0.005	74	2	2%	0.0%	76
冈比亚	1	2	0.000	2	0	0%	0.0%	2
格鲁吉亚	3	8	0.000	3	5	64%	0.0%	8
德国	3 699	127 238	7.588	15 987	111 251	87%	-2.1%	127 273
加纳	9	39	0.002	29	10	26%	4.2%	39
希腊	3 826	258 484	15.415	70 499	187 985	73%	7.8%	283 498
格陵兰	8	42	0.002	2	39	94%	0.0%	42
格林纳达	1	2	0.000	0	2	100%	0.0%	2
危地马拉	1	1	0.000	0	1	100%	0.0%	1
圭亚那	19	47	0.003	23	23	50%	20.1%	47
洪都拉斯	14	51	0.003	33	18	35%	0.0%	51
冰岛	22	113	0.007	5	107	95%	0.5%	113
印度	753	21 657	1.292	14 636	7 021	32%	-2.2%	24 284
印度尼西亚	1 598	15 511	0.925	12 519	2 992	19%	-0.1%	15 457
伊朗伊斯兰共和国	229	18 257	1.089	4 012	14 244	78%	8.8%	18 257
伊拉克	24	145	0.009	61	83	58%	0.0%	145
爱尔兰	79	773	0.046	255	518	67%	22.5%	692
以色列	115	4 215	0.251	310	3 905	93%	7.7%	4 215
意大利	851	24 610	1.468	18 790	5 820	24%	-2.1%	42 434
牙买加	1	1	0.000	0	1	100%	0.0%	1
日本	4 022	228 553	13.630	17 871	210 682	92%	2.1%	236 532
约旦	18	177	0.011	5	172	97%	0.0%	177

表2.3 截至2014年1月1日世界船队所有权(以载重吨计算)(续)

	受益船主所在地 <sup>a</sup>							真实国籍 <sup>b</sup>
	船舶数量	载重吨数 (千载重吨)	占世界总量 (载重吨) 百分比	本国船籍, 载重吨数 (千载重吨)	外国船籍, 载重吨数 (千载重吨)	外国船籍占 载重吨总数 百分比	2013年 载重吨数 增长情况	
哈萨克斯坦	23	364	0.022	101	262	72%	1.0%	356
肯尼亚	6	19	0.001	0	19	100%	0.0%	19
基里巴斯	1	1	0.000	1	0	0%	0.0%	1
科威特	75	6 861	0.409	3 858	3 003	44%	-0.8%	6 861
老挝人民民主 共和国	1	20	0.001	0	20	100%	0.0%	20
拉脱维亚	92	1 227	0.073	48	1 179	96%	-6.8%	1 227
黎巴嫩	159	1 474	0.088	105	1 370	93%	26.5%	1 325
利比里亚	7	38	0.002	10	28	73%	36.7%	38
利比亚	32	2 444	0.146	1 137	1 307	53%	-0.4%	2 444
列支敦士登		0	-	0	0		-100.0%	0
立陶宛	58	305	0.018	202	103	33.71%	1.3%	370
卢森堡	77	1 519	0.091	665	855	56.25%	34.7%	17
马达加斯加	8	15	0.001	14	1	7.97%	0.0%	15
马来西亚	602	16 797	1.002	8 668	8 129	48.40%	0.6%	16 231
马尔代夫	10	50	0.003	25	25	49.52%	-48.8%	50
马耳他	33	585	0.035	446	140	23.85%	51.1%	351
马绍尔群岛	34	615	0.037	457	158	25.72%	226.0%	503
毛里塔尼亚	1	9	0.001	0	9	100.00%	0.0%	9
毛里求斯	7	101	0.006	93	8	8.26%	6.4%	101
墨西哥	149	1 365	0.081	1 061	303	22.21%	-13.0%	1 668
摩纳哥	194	16 698	0.996	0	16 698	100.00%	20.6%	2 701
黑山	4	74	0.004	74	0	0.00%	0.0%	74
摩洛哥	34	209	0.012	99	110	52.74%	-0.7%	209
莫桑比克	4	9	0.001	9	0	0.00%	0.0%	9
缅甸	36	188	0.011	158	30	15.78%	1.1%	188
纳米比亚	1	1	0.000	1	0	0.00%	0.0%	1
荷兰	1 234	17 203	1.026	6 572	10 631	61.80%	3.7%	16 873
新西兰	20	222	0.013	94	128	57.68%	66.3%	222
尼日利亚	241	4 893	0.292	2 605	2 288	46.76%	13.2%	3 714
挪威	1 864	42 972	2.563	17 470	25 502	94.33%	-1.5%	61 474
阿曼	35	6 923	0.413	6	6 918	99.92%	12.8%	6 923
巴基斯坦	17	679	0.040	658	21	3.04%	-20.2%	679
巴拿马	121	730	0.044	589	142	19.39%	3.3%	570
巴布亚新几内亚	32	102	0.006	98	4	3.70%	10.0%	102
巴拉圭	18	43	0.003	25	18	41.48%	68.6%	43
秘鲁	30	513	0.031	432	81	15.88%	8.7%	513

表2.3 截至2014年1月1日世界船队所有权(以载重吨计算)(续)

	受益船主所在地 <sup>a</sup>							真实国籍 <sup>b</sup> 载重吨数 (千载重吨)
	船舶 数量	载重吨数 (千载重吨)	占世界总量 (载重吨) 百分比	本国籍, 载重吨数 (千载重吨)	外国籍, 载重吨数 (千载重吨)	外国籍占 载重吨总数 百分比	2013年 载重吨数 增长情况	
菲律宾	367	2 962	0.177	1 420	1 542	52.04%	3.1%	2 939
波兰	140	2 803	0.167	43	2 760	98.47%	-11.2%	2 809
葡萄牙	54	940	0.056	124	816	86.81%	-0.4%	936
卡塔尔	109	5 510	0.329	850	4 660	84.58%	0.0%	4 564
大韩民国	1 568	78 240	4.666	16 266	61 974	79%	5.8%	84 254
罗马尼亚	94	1 044	0.062	55	989	94.73%	10.4%	1 044
俄罗斯联邦	1 734	18 883	1.126	5 559	13 324	70.56%	-1.0%	23 357
圣基茨和尼维斯	3	16	0.001	1	15	93.41%	0.0%	16
圣卢西亚	1	2	0.000	0	2	100.00%	0.0%	2
圣文森特和格林纳丁斯	3	154	0.009	0	154	100.00%	-0.7%	154
萨摩亚	2	20	0.001	0	20	98.92%	0.0%	20
沙特阿拉伯	200	8 073	0.481	1 424	6 649	82.36%	2.8%	15 353
塞内加尔	1	1	0.000	1	0	0.00%	0.0%	1
塞舌尔	11	213	0.013	200	13	5.91%	0.4%	213
塞拉利昂	1	3	0.000	0	3	100.00%	0.0%	3
新加坡	2 120	74 064	4.417	41 080	32 984	44.53%	12.1%	56 088
斯洛文尼亚	21	684	0.041	0	684	100.00%	-11.4%	27
南非	60	2 237	0.133	49	2 188	97.81%	-6.3%	1 039
西班牙	217	2 206	0.132	692	1 514	68.64%	-4.6%	2 642
斯里兰卡	14	64	0.004	64	0	0.00%	-16.1%	64
苏丹	5	34	0.002	25	9	27.31%	0.0%	34
苏里南	2	4	0.000	1	3	67.61%	-30.9%	4
瑞典	339	6 685	0.399	1 311	5 374	80.39%	4.1%	7 204
瑞士	350	17 012	1.015	1 195	15 817	92.98%	3.3%	5 972
阿拉伯 叙利亚共和国	154	1 237	0.074	68	1 169	94.49%	-21.4%	1 480
泰国	407	6 760	0.403	4 598	2 162	31.98%	10.9%	6 385
东帝汶	1	0	0.000	0	0	100.00%	0.0%	0
汤加	1	1	0.000	1	0	0.00%	0.0%	1
特立尼达和 多巴哥	5	7	0.000	6	1	14.19%	0.0%	7
突尼斯	13	330	0.020	330	0	0.00%	-8.3%	330
土耳其	1 547	29 266	1.745	8 600	20 666	70.61%	0.4%	29 431
土库曼斯坦	18	72	0.004	69	3	4.36%	24.4%	71
乌克兰	409	3 081	0.184	450	2 631	85.39%	-17.0%	3 381

表2.3 截至2014年1月1日世界船队所有权(以载重吨计算)(续)

	受益船主所在地 <sup>a</sup>							真实国籍 <sup>b</sup>
	船舶数量	载重吨数 (千载重吨)	占世界总量 (载重吨) 百分比	本国船籍, 载重吨数 (千载重吨)	外国船籍, 载重吨数 (千载重吨)	外国船籍占 载重吨总数 百分比	2013年 载重吨数 增长情况	
阿拉伯联合酋长国	716	19 033	1.135	430	18 603	97.74%	12.7%	13 415
联合王国	1 233	52 821	3.150	8 264	44 557	84.35%	5.8%	25 261
坦桑尼亚 联合共和国	11	36	0.002	26	9	26.31%	8.0%	36
美国	1 927	57 356	3.420	8 495	48 860	85.19%	5.4%	59 118
乌拉圭	23	113	0.007	29	84	74.38%	20.5%	32
委内瑞拉 玻利瓦尔共和国	73	2 751	0.164	1 289	1 462	53.15%	1.2%	2 803
越南	859	8 000	0.477	6 511	1 489	18.61%	-1.6%	8 000
也门	19	566	0.034	437	129	22.80%	0.4%	566
安圭拉	1	1	0.000	0	1	100%	0.0%	1
百慕大	250	36 793	2.194	210	36 584	99%	5.8%	10 908
英属维尔京群岛	13	416	0.025	0	416	100%	-9.3%	416
开曼群岛	3	4	0.000	0	4	100%	65.2%	2
库克群岛	2	6	0.000	3	2	45%	81.0%	6
库拉索	1	8	0.000	8	0	0%	0.0%	0
法罗群岛	19	54	0.003	50	4	8%	37.1%	54
法属波利尼西亚	21	26	0.002	9	17	66%	19.9%	26
直布罗陀	7	32	0.002	27	5	16%	0.0%	32
关岛	1	1	0.000	0	1	100%		1
荷属安地列斯群岛	1	2	0.000	0	2	100.00%	0.0%	8
新喀里多尼亚	3	1	0.000	0	1	100.00%	0.0%	1
圣赫勒拿岛		0	-	0	0			3
土克斯及 开卡斯群岛		0	-	0	0		-100.0%	0
维尔京群岛(美国)	2	3	0.000	0	3	100.00%	0.0%	3
合计	46 952	1 673 157	99.780	453 732	1 219 425	72.88%	4.14%	1 672 901
未知	649	3 696	0.220					3 952
总计	47 601	1 676 853	100.000				4.04%	1 676 853

资料来源:贸发会议秘书处根据克拉克森研究公司提供的数据编制。

注: 1,000总吨及以上的船舶。

<sup>a</sup> “受益所有权所在地”系指对船舶的商业活动负主要责任的公司所在的国家/经济体。

<sup>b</sup> “最终所有者的国籍”反映船舶控股权益的国籍。注:“国籍”在此系指船主的国际,而船舶本身的国籍是由登记船籍决定的。后者见下文表2.5。

之对比，表2.3的最后一栏，按照“最终所有者的国籍”列出了世界船队的吨位分布。最终所有者的国籍反映受益所有人的公司控股权益的国籍。一个典型的例证是，一个希腊国民(最终所有者的国籍是希腊)，将船舶所有权公司设在联合王国(受益所有权的所在地是联合王国)。

对11.8%的世界船队(载重吨)，最终所有者的国籍不同于受益所有权所在地，而对88.2%的船队来说，船主的国籍和受益所有者的所在地相同。以两种标准衡量，五个最大船舶所有国是相同的五个国家，首先是希腊，其次是日本，中国、德国和大韩民国。

贸发会议的分析主要着眼于受益所有权所在地，因为大多数情况下，适用于陆地运营业务的是定居国/经济体的法律，也是在定居国/经济体创造就业。尽管如此，应当指出的是，两种标准之间的区分并不总是很明晰；有时候，公司集团总部设在具有“真正所有权”的国家/经济体，同时又在母国/经济体保有业务，而在另一些情况下，可能涉及第三国或第四国，公司在那里提供船舶管理服务，或者在那里将船舶出租给运营者，集装箱航运公司尤其如此。

以这两种标准衡量，最大的船舶所有国都是希腊。但是，有大量的希腊国民，其公司或者居住地在外国，例如在联合王国。因此，从最终所有者的国籍考虑，希腊在世界船队中拥有的份额(希腊国民拥有世界船队的16.9%)，大于从受益所有权所在地考虑时拥有的份额(以这一标准衡量，希腊的市场份额仅有15.4%)。联合王国的情况截然相反：拥有联合王国国籍的船主在世界船队中所占份额只有1.5%，而设在联合王国的公司受益所有权所在地所占的份额为3.2%——包括很多希腊人的公司。总共有112艘船，船主为希腊人，由设在英国的公司运营(受益所有权所在地)。一个典型的例证是设在伦敦的公司拥有的干散货船，其所有者是希腊

人；这艘船可能是大韩民国建造的，由挪威船级社分级，从菲律宾雇佣海员，悬挂塞浦路斯船旗。

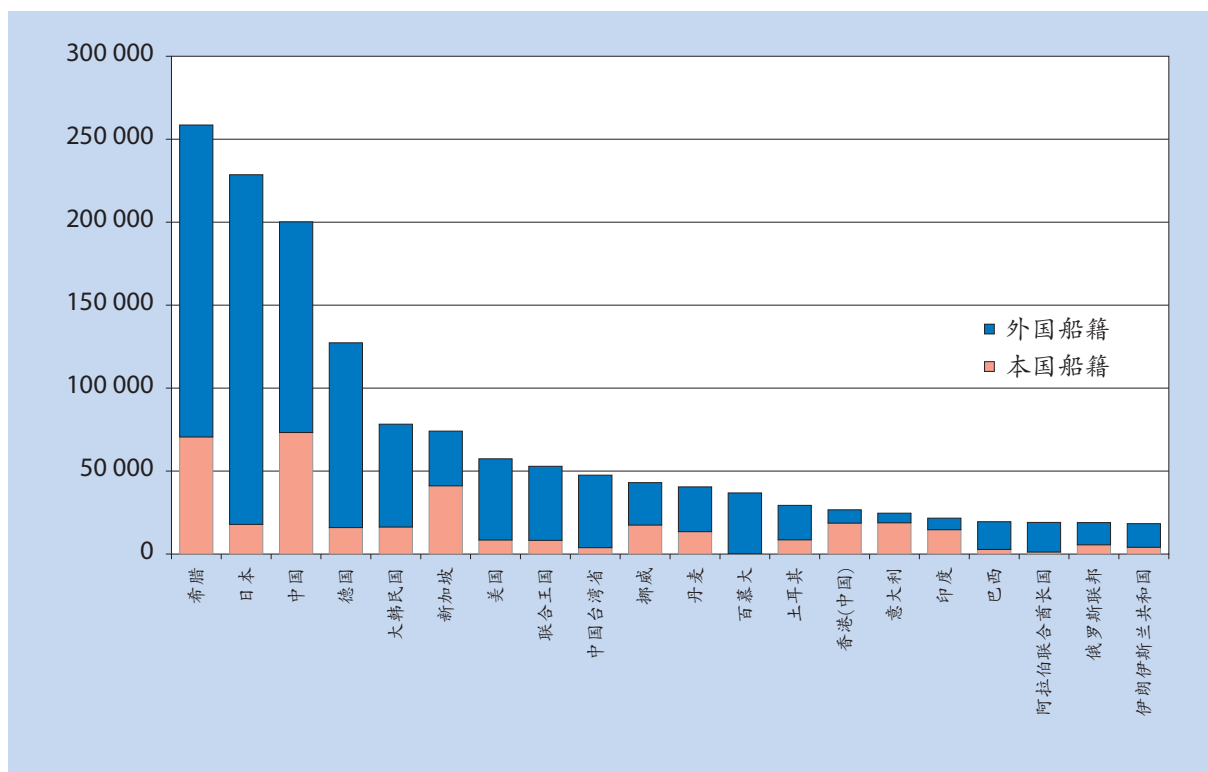
另一个例证是挪威，这个国家的国民拥有很多船舶，但是他们的公司设在外国。就受益所有权所在地而言，挪威的市场份额仅为2.6%，而挪威国民是3.7%的世界船队最终所有者。

百慕大、塞浦路斯、卢森堡、摩纳哥、新加坡、瑞士、阿拉伯联合酋长国和联合王国是重要的船舶所有国/经济体，以受益所有权所在地获得的份额，高于它们的“最终船主国籍”表明份额。这些国家也常常是很多公司的企业总部所在地，不仅是航运业如此。航运可能是更宽泛的一系列金融和物流服务的一部分。

另一方面，与它们按照受益所有权所在地计算出的市场份额相比，比利时、加拿大、希腊、香港(中国)、意大利、挪威和沙特阿拉伯是更重要的“真正”船主。这些经济体往往一向是船舶重要所有权益的所在地，但是船主有时会发现，将运营迁至外国合乎他们的利益。

正如上文所述，对于大多数船舶而言，最终所有者的国籍和受益所有权所在地仍然相同，但是趋势似乎朝着两者之间的更频繁分化发展。就国旗和船舶所有权而言，40年前就存在相似的情形。历史上，船舶悬挂船主国籍国的旗帜。然而今天，世界船队近73%的船舶悬挂外国船旗(另见D节：船舶登记)。20个最大的船舶所有国/经济体拥有的吨位和悬挂外国船旗的船舶所占份额，如图2.5所示。20个最大的船舶所有国/经济体，除了新加坡、香港(中国)、意大利和印度以外，其他所有国/经济体的船队，在外国登记的船舶远超过半数，换言之，大多数本国拥有的吨位，都悬挂外国船旗。

图2.5 2014年1月1日20个最大的船舶所有国、受益所有权(1,000载重吨,按所有权国家/经济体分列)



资料来源:贸发会议根据克拉克森研究公司提供的数据。

注: 1,000总吨及以上动力型海运商船。

将来,就“外国所有的”航运公司而言,相似的趋势可能会继续发展。各个船主和投资者可能会越来越多地迁移到这样的国家:提供有吸引力的当地市场,有竞争力的税收和就业机制,和现代法律和监管框架,以及可能提供一系列相关海事、物流、保险和金融服务。最终所有者的国籍和受益所有权所在地之间的区别,可能因此进一步扩大,使本国控制的船队这一概念失去意义。

迄今(2014年1月),就受益所有权所在地而言,巴西是拉丁美洲和加勒比最大的船舶所有国,其次是委内瑞拉玻利瓦尔共和国和智利。非洲最大的船舶所有国是安哥拉、尼日利亚和埃及。在南亚,印度,其次是孟加拉国和巴基斯坦,控制着最大的船队。东南亚最大的船舶所有国是新加坡,其次是马来西亚和印度尼西亚。在拥有船舶的主要发展中经济体中间,2013年增长速度最快的是安

哥拉(+10.8%)、埃塞俄比亚(+94.4%)、香港(中国)(+16.9%)、黎巴嫩(+26.5%)、尼日利亚(+13.2%)、阿曼(12.8%)、新加坡(+12.1%)、泰国(+10.9)和阿拉伯联合酋长国(+12.7%)(表2.3)。

## 2. 集装箱船运营者

截至2014年5月1日,标准集装箱运载能力最大的集装箱船运营者是基地在瑞士的地中海航运公司。其次是马士基航运公司(丹麦)和达飞轮船公司(法国)。运营者部署的很多船舶,其实不归它们所有,而是从所谓“租船船东”那里租来的。2014年初,新集装箱船订单簿估计有60%属于这些租船船东,而其余的40%是班轮运营者自己订造的;历史上,运营者和租船船东之间的关系,更多地是在50:50的比例范围之内(劳氏情报数据库,每日简报,2014年a)。

表2.4 2014年1月1日50家最大班轮航运公司  
(船舶数量和船舶的标准箱总运力, 按照标准箱排名)

排名	运营商	船舶	标准箱	% 0-4999 标准*	% 5000-9999 标准*	% >= 10000 标准
1	地中海航运公司	461	2 609 181	27.14	40.42	32.45
2	马士基航运公司	456	2 505 935	27.35	47.88	24.77
3	达飞轮船公司	348	1 508 007	30.83	34.09	35.08
4	长荣海运公司	229	1 102 245	27.64	53.49	18.87
5	中海集装箱运输有限公司	163	879 696	24.03	42.90	33.07
6	赫伯罗特公司	159	762 613	49.34	33.35	17.31
7	中海集装箱运输有限公司	134	750 644	30.40	31.73	37.87
8	韩进航运有限公司	115	671 210	30.54	36.95	32.50
9	美国总统轮船有限公司	121	629 479	30.14	44.42	25.45
10	阿拉伯联合国家轮船公司	73	610 294	19.01	15.60	65.39
11	商船三井公司	119	607 562	32.26	53.99	13.75
12	阳明海运公司	107	561 172	28.27	46.78	24.95
13	汉堡南美航运公司	112	539 793	44.48	53.57	1.95
14	东方海外货柜运输有限公司	98	510 115	27.88	59.18	12.94
15	日本邮船株式会社	104	488 848	40.45	46.08	13.46
16	现代商船株式会社	64	392 874	20.83	46.44	32.73
17	川崎汽船株式会社	72	368 746	34.46	58.01	7.52
18	太平船务有限公司	137	365 693	86.00	14.00	-
19	智利南美轮船公司	58	320 273	28.94	71.06	-
20	以星综合航运公司	71	305 192	63.48	23.34	13.19
21	达贸轮船	80	178 926	90.34	9.66	-
22	万海航运有限公司	78	172 572	89.94	10.06	-
23	MCC新加坡运输有限公司	65	119 954	95.74	4.26	-
24	荷兰尼罗河航运公司	42	107 794	100.00	-	-
25	X-Press Feeders	70	94 904	100.00	-	-
26	高丽海运株式会社	49	87 958	93.86	6.14	-
27	新海丰集装箱运输有限公司	71	85 099	100.00	-	-
28	美国军事海运司令部	59	72 195	100.00	-	-
29	Seago Line	31	69 166	100.00	-	-
30	比利时南非航运集装箱班轮公司	32	68 596	100.00	-	-
31	BBC Chartering & Logistic GmbH & Company KG	99	61 246	100.00	-	-
32	西马泰克航运公司	21	58 770	100.00	-	-
33	智利航运国际有限公司	15	56 552	35.39	64.61	-
34	泰国宏海箱运有限公司	33	55 035	90.76	9.24	-
35	德翔航运有限公司	32	48 521	100.00	-	-
36	Unifeeder A. S.	47	48 162	100.00	-	-

表2.4 2014年1月1日50家最大班轮航运公司  
(船舶数量和船舶的标准箱总运力, 按照标准箱排名)(续)

排名	运营商	船舶	标准箱	% 0-4999 标准*	% 5000-9999 标准*	% ≥ 10000 标准
37	印度海运公司	11	46 990	58.50	41.50	—
38	Arkas Konteyner ve Tasimacilik A.S.	34	44 834	100.00	—	—
39	中外运集装箱运输有限公司	38	44 516	100.00	—	—
40	Grimaldi Group Napoli	43	44 171	100.00	—	—
41	正利航业股份有限公司	20	41 807	100.00	—	—
42	Hafiz Darya Shipping Company	9	41 337	52.48	47.52	—
43	墨西哥海运公司	17	39 521	100.00	—	—
44	金星轮船有限公司	18	39 413	100.00	—	—
45	美国美森轮船有限公司	15	37 442	100.00	—	—
46	兴亚海运株式会社	31	36 600	100.00	—	—
47	太古轮船有限公司	25	36 175	100.00	—	—
48	澳国航运新加坡有限公司	9	35 219	85.80	14.20	—
49	挪威威航海运有限公司	17	35 151	100.00	—	—
50	荷兰西特福船运公司	36	31 454	100.00	—	—
	50家最大运营商小计	4 348	18 429 652	38.22	38.72	23.07
	其他	1 827	1 484 722	97.54	2.46	—
	合计	6 175	19 914 374	42.64	36.01	21.35

资料来源:贸发会议秘书处根据劳氏情报数据库提供的数据编制, 可查阅www.lloydlistintelligence.com。

注: 包括班轮航运公司运营的所有已知集装箱运输船。

\* 表示运力在给定标准箱数量范围内的船舶所占的比例。

较大的公司(从整个船队衡量)也往往运营较大的船舶。大多数重要航运公司(表2.4), 其船队(标准箱)大约三分之一是运力为10,000标准箱或以上的船舶, 大约三分之一在5,000-9,999标准箱之间, 三分之一的集装箱运力使用4,999标准箱以下的船舶。阿拉伯联合国家轮船公司是个例外, 它的船舶大多数都是较大型的, 因为毕竟它活跃在东西方贸易航线上。另一个例外是汉堡南美航运公司, 它大多运营南北业务, 因此部署的船舶相对较小。一般来说, 跨大西洋和跨太平洋业务使用5,000到13,000标准箱的船舶, 而亚欧贸易也使用13,000+标准箱的船舶。5,000标准箱以下的船舶限于区域内业务、货物集散和南北业务使用(另见劳氏情报数据库, 每日简报, 2014年b)。

较小的公司很少部署大型集装箱船。由于承接的货数量较少, 很难将它们装满。考虑到不少较大船舶可能取得的规模经济效益(如果能够

满载的话)。较小的公司越发面临这样的需求: 或者是捍卫它们在专业化小市场中的地位, 或者通过合并或联盟形成合力, 这样它们就能与其他航运公司协力运输货物。

合并和联盟是2013年和2014年班轮业务中的一个重要话题。德国的赫伯罗特集团和智利的智利航运集团同意于2014年初合并, 赫伯罗特集团与东方海皇航运公司的可能的进一步合并, 也已在考虑之中(劳氏情报数据库, 每日简报, 2014年c)。新联盟已得到提议和规划, 但并非都得到了监管当局的批准。特别是三家最大航运公司之间得到大力宣传的三方联盟, 未获得中国商务部批准(《DynaLiners周刊》, 2014年)。

从托运人(即航运公司的客户)的角度看, 船舶增大和提供者集中的趋势, 可能有利有弊。通过部署更大船舶实现的规模经济, 有助于降低运营成本。只要有充分的竞争, 这些节省下来



的成本，将转移给客户。但是，如果规模经济只能通过将竞争者挤出市场来实现，那么，对托运人收取的最终价格(运费)可能不会总是按同一比例下降。如果按国家分析船舶部署情况，这种可能的威胁就更加明显。这是C节讨论的主题，C节评述集装箱船部署和班轮航运联通情况。

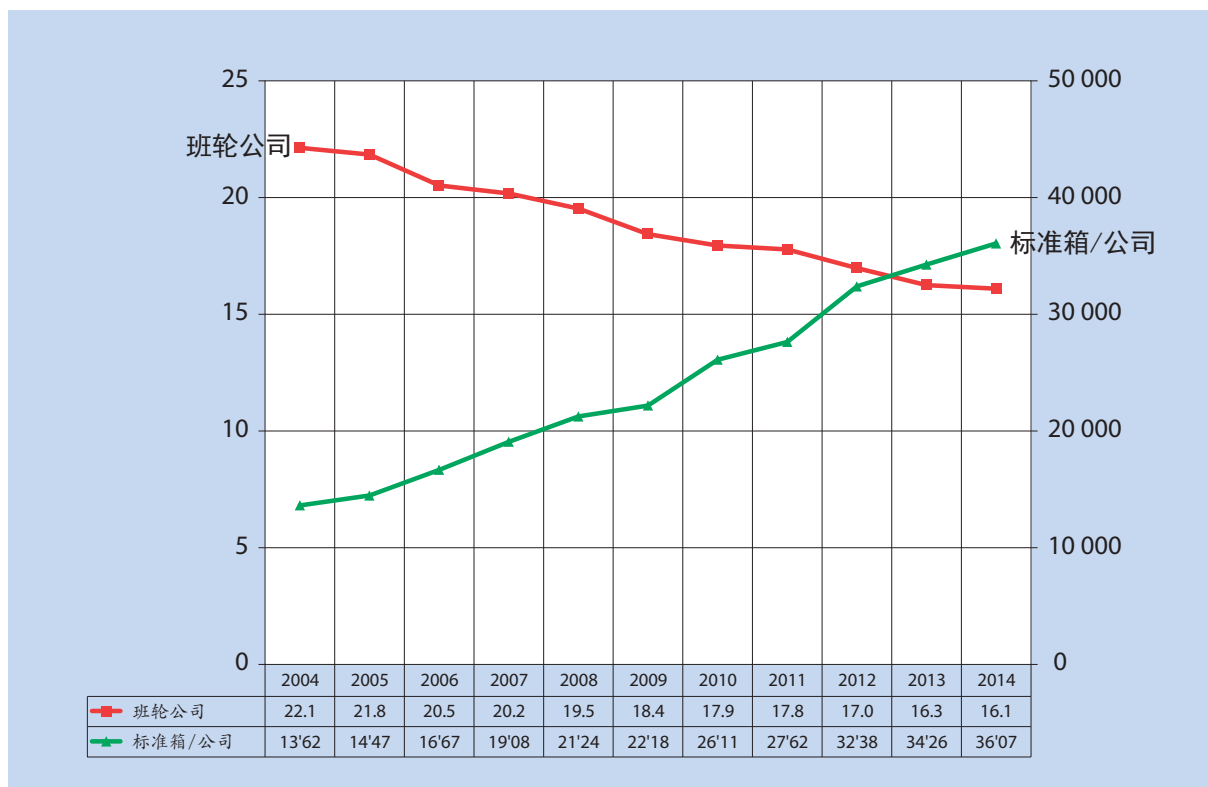
### C. 集装箱船部署和班轮航运联通情况

自2004年以来，贸发会议的班轮航运联通指数提供了一项指标，指示各沿海国家与全球班轮航运网络的连接情况。完整的时间系列以电子格式公布在贸发会议数据库中(贸发会议数据库，2014年)。基础数据由劳氏情报数

据库提供(劳氏情报数据库，2014年)；班轮航运联通指数是从五部分内容生成的，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) 它们的集装箱总运力；(c) 用自营船舶提供服务的公司数目；(d) 所提供的服务的数目；(e) 所部署的最大船舶的规模(按标准箱计算)。

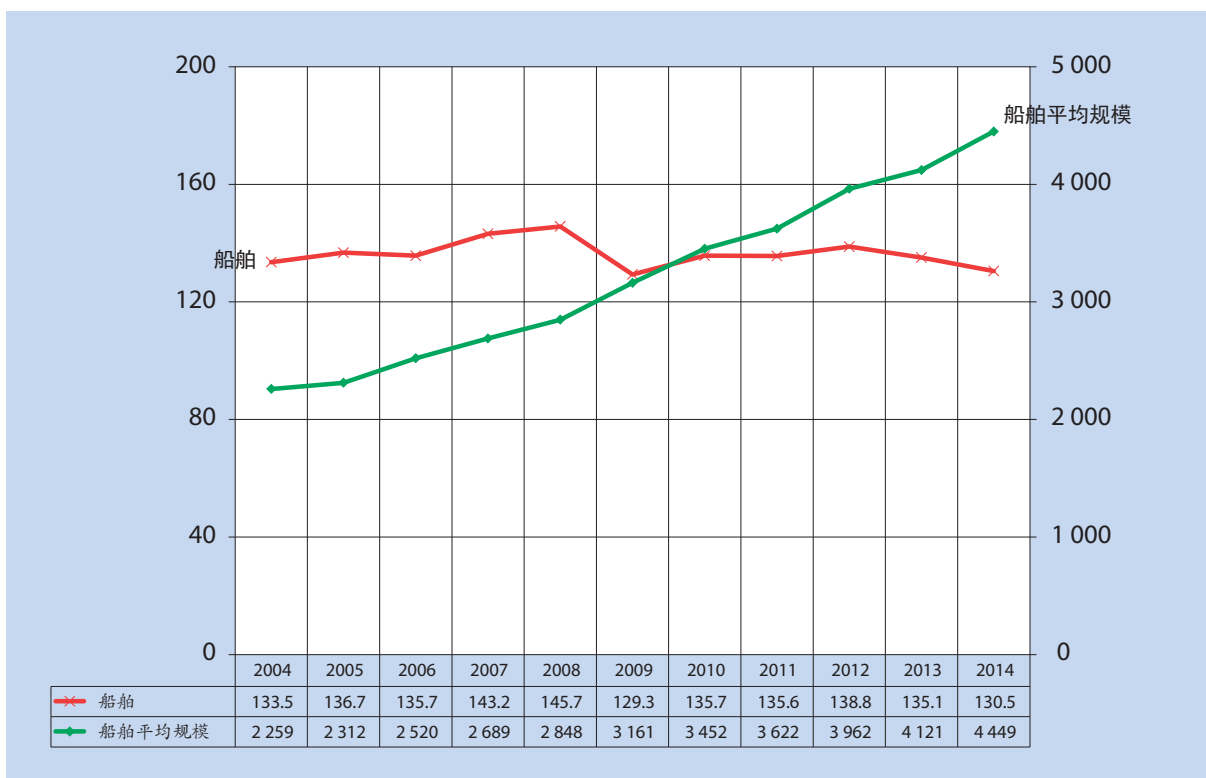
班轮航运联通指数最高的国家/经济体是中国，其次是香港(中国)、新加坡、大韩民国和马来西亚。非洲连通性最好的国家是摩洛哥、埃及和南非，反映了它们在大陆之角的地理位置。在拉丁美洲，巴拿马的联通指数最高，这得益于它的运河和它地处东西航线和南北航线交叉处。班轮航运联通指数最低的12个国家，有11个是内陆国家，反映了它们的贸易量低，位置偏远，第六章对这一主题作了更详细的考察。

图2.6 班轮航运公司：2004-2014年每个国家的公司平均数目和每个国家每个公司部署的集装箱平均运力(标准箱)



资料来源：贸发会议根据劳氏情报数据库提供的数据编制。

图2.7 2004-2014年每个国家的船队部署情况：船舶总数和平均规模



资料来源：贸发会议根据劳氏情报数据库提供的数据编制。

从班轮航运联通性的某些组成部分，我们看到不同趋势在继续发展，这些趋势反映趋向于行业整合的同一个宽泛的发展态势。随着公司的扩大，部署船舶往来于一般国家的公司减少(图2.6)，船舶规则增大，但向每个国家部署的平均数量没有增减(图2.7)。

特别是，每个公司在每个国家部署的总运力，在贸发会议进行数据监测的11年里，增长了2.6倍，而每个国家的公司数量减少了27%，在同一时期，船舶平均规模几乎翻了一番。随着班轮航运公司日渐壮大，托运人在大多数市场上的选择更少了。

## D. 船舶登记

正如在B节已经讨论的，对于世界船队的大部分而言，船舶在本国/经济体以外的国家/经济体登记船籍。截至2014年1月1日，最大的船

队(载重吨)是登记巴拿马船籍的船队(占世界船队的21.21%)，其次是利比里亚(12.24%)、马绍尔(9.08%)、香港(中国)(8.24%)和新加坡(6.17%)。这五大登记地几乎占全世界吨位的57%(表2.5)。<sup>2</sup>

按照悬挂本国船旗的船舶数量，印度尼西亚和日本位居巴拿马之后，分别占第二和第三位。印度尼西亚(100总吨以上船舶7,019艘)和日本(100总吨以上船舶5,249艘)(贸发会议数据库，2014年)都有重要的本国船队，从事沿海和岛屿间运输。

登记吨位实现两位数增长的有伊朗伊斯兰共和国(+59.6%)、坦桑尼亚联合共和国(+27.3%)、泰国(+15.4%)和新加坡(+13.2%)。使用新加坡船旗的主要是新加坡和丹麦船主、坦桑尼亚联合共和国已经建成一个开放登记地；它的主要客户是来自伊朗伊斯兰共和国、叙利亚阿拉伯

表2.5 截至2014年1月1日拥有最大登记船队的35个船籍登记地(载重吨)

船籍登记地	船舶数量	载重吨数 (千载重吨)	占世界总数 (载重吨) 百分比	累计	本国船主, 载重吨数 (千载重吨)	外国船主, 载重吨数 (千载重吨)	外国船主占 载重吨总数 百分比
巴拿马	7 068	355 700	21.21	21.21	589	355 111	99.83
利比里亚	3 126	205 206	12.24	33.45	10	205 195	99.99
马绍尔群岛	2 207	152 339	9.08	42.53	457	151 882	99.70
中国香港 特别行政区	2 065	138 134	8.24	50.77	18 637	119 497	86.51
新加坡	2 318	103 467	6.17	56.94	41 080	62 387	60.30
希腊	883	77 078	4.60	61.54	70 499	6 579	8.54
巴哈马	1 327	74 874	4.47	66.00	1 104	73 770	98.53
中国	2 802	73 522	4.38	70.39	73 252	270	0.37
马耳他	1 698	72 935	4.35	74.74	446	72 489	99.39
塞浦路斯	937	32 594	1.94	76.68	6 131	26 462	81.19
马恩岛	409	23 711	1.41	78.10	0	23 711	100.00
意大利	719	20 022	1.19	79.29	18 790	1 232	6.15
联合王国	658	18 805	1.12	80.41	8 264	10 541	56.06
挪威 (NIS)*	531	18 221	1.09	81.50	15 035	3 187	17.49
日本	766	17 915	1.07	82.57	17 871	44	0.24
大韩民国	777	16 881	1.01	83.57	16 266	615	3.64
德国	381	16 380	0.98	84.55	15 987	393	2.40
印度	702	15 245	0.91	85.46	14 636	608	3.99
丹麦 (DIS)*	381	14 371	0.86	86.32	13 276	1 095	7.62
印度尼西亚	1 609	13 846	0.83	87.14	12 519	1 327	9.58
安提瓜和巴布达	1 207	13 391	0.80	87.94	1	13 390	100.00
美国	850	11 848	0.71	88.65	8 495	3 353	28.30
坦桑尼亚 联合国共和国	163	11 663	0.70	89.34	26	11 637	99.77
百慕大	145	11 542	0.69	90.03	210	11 333	98.18
马来西亚	531	9 212	0.55	90.58	8 668	544	5.91
土耳其	632	8 891	0.53	91.11	8 600	291	3.27
荷兰	926	8 789	0.52	91.63	6 572	2 217	25.22
法国	226	7 577	0.45	92.09	4 096	3 480	45.93
比利时	110	6 693	0.40	92.49	3 733	2 959	44.22
越南	811	6 652	0.40	92.88	6 511	141	2.12

表2.5 截至2014年1月1日拥有最大登记船队的35个船籍登记地  
(载重吨)(续)

船籍登记地	船舶数量	载重吨数 (千载重吨)	占世界总数 (载重吨) 百分比	累计	本国船主, 载重吨数 (千载重吨)	外国船主, 载重吨数 (千载重吨)	外国船主占 载重吨总数 百分比
俄罗斯联邦	1 410	6 530	0.39	93.27	5 559	972	14.88
菲律宾	413	6 119	0.36	93.64	1 420	4 698	76.79
泰国	339	5 067	0.30	93.94	4 598	469	9.26
开曼群岛	158	4 299	0.26	94.20	0	4 299	100.00
圣文森特和 格林纳丁斯	485	4 273	0.25	94.45	0	4 273	100.00
35个最大船籍 登记地合计	39 770	1 583 792	94.45	94.45	403 339	1 180 453	74.53
世界其他地方	7 831	93 060	5.55	5.55	50 629	42 431	45.60
全世界总计	47 601	1 676 853	100.00	100.00	453 969	1 222 884	72.93

资料来源:贸发会议秘书处根据克拉克森研究公司提供的数据编制。

注: 1,000总吨及以上的动力型海运商船; 按照载重吨数排名。所有国家100总吨及以上船舶的完整清单, 见<http://stats.unctad.org/fleet>。

\* NIS: 挪威国际船舶登记中心; DIS: 丹麦国际船舶登记中心。

表2.6 2014年1月按登记国家类别分列的各类船舶载重吨运力分布  
(年初数字, 载重吨所占百分比; 百分点年增长数字用斜体书写)

	全部船队	油轮	散货船	杂货船	集装箱船	其他
全世界总计	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
发达国家	23.28	26.38	18.52	28.91	27.55	25.96
	<i>-0.40</i>	<i>-0.20</i>	<i>-0.45</i>	<i>0.08</i>	<i>-0.89</i>	<i>0.14</i>
经济	0.72	0.76	0.27	5.18	0.04	1.17
转型国家	<i>-0.02</i>	<i>-0.02</i>	<i>0.00</i>	<i>0.02</i>	<i>-0.01</i>	<i>0.01</i>
发展中国家	75.76	72.80	81.16	65.10	72.40	71.40
	<i>0.44</i>	<i>0.24</i>	<i>0.49</i>	<i>-0.06</i>	<i>0.90</i>	<i>-0.25</i>
其中:						
非洲	13.69	17.53	10.14	5.66	23.07	9.93
	<i>-0.03</i>	<i>0.29</i>	<i>0.03</i>	<i>0.08</i>	<i>-0.64</i>	<i>-0.15</i>
美洲	28.57	21.17	34.80	24.86	22.73	32.52
	<i>-0.66</i>	<i>-0.16</i>	<i>-1.25</i>	<i>-0.85</i>	<i>-0.93</i>	<i>-0.12</i>
亚洲	24.57	21.69	27.69	32.14	22.36	19.53
	<i>0.66</i>	<i>-0.01</i>	<i>0.89</i>	<i>0.36</i>	<i>2.37</i>	<i>-0.50</i>
大洋洲	8.92	12.41	8.53	2.44	4.24	9.42
	<i>0.46</i>	<i>0.12</i>	<i>0.83</i>	<i>0.35</i>	<i>0.11</i>	<i>0.53</i>
未知和其他	0.24	0.06	0.05	0.81	0.01	1.47
	<i>-0.02</i>	<i>-0.02</i>	<i>-0.04</i>	<i>-0.03</i>	<i>0.00</i>	<i>0.10</i>

资料来源:贸发会议秘书处根据克拉克森研究公司提供的数据编制。

注: 100总吨及以上动力型海运商船。

表2.7 2013年新造船舶交付量, 主要船型和造船国(千总吨)

	中国	日本	大韩民国	菲律宾	世界其他地方	全世界合计
油轮	3 369	875	6 904	84	249	11 480
散货船	17 444	11 785	3 486	1 133	701	34 549
杂货船	1 258	247	301		435	2 240
集装箱船	3 164	513	9 998	140	676	14 490
燃气运输船	126	366	2 109		11	2 613
化学品液货船	112	171	265		102	651
沿海船舶	464	41	1 062		772	2 339
渡船和客轮	13	12		3	695	724
其他	23	511	607		100	1 240
总计	<b>25 974</b>	<b>14 521</b>	<b>24 732</b>	<b>1 360</b>	<b>3 740</b>	<b>70 326</b>

资料来源:贸发会议秘书处根据克拉克森研究公司提供的数据编制。

注: 100总吨及以上动力型海运商船。

共和国、土耳其和阿拉伯联合酋长国的船主。泰国使所有权属于泰国的船舶重新悬挂泰国国旗, 主要以此种方式扩大了本国船籍的船队。同样, 大多数悬挂伊朗船旗的船舶, 其所有权归伊朗伊斯兰共和国的公司, 其中有很多在前些年登记的是外国船籍。

表2.6列出了各区域按照船舶类型和登记船籍划分所占的份额。发展中国家占全世界船队顶级数的四分之三以上, 在2014年1月1日之前的12个月里, 其份额又增加了0.44%。特别是, 全球干散货船队有81%以上是在发展中国家登记的。

## E. 造船、拆船和新订单

### 1. 新船交付情况

2013年交付的吨位(总吨), 近93%是在三个国家建造的。中国的市场份额占36.9%, 其次是大韩民国(35.2%)和日本(20.6%)。

中国主要建造干散货船, 它的杂货船所占市场份额最高(此种船型占全世界总量的56%)。日本主要专门建造干散货船(占34%的市场份额, 占2013年日本建造的全部吨位的81%), 而大韩民国主导了集装箱船(69%)、天然气运输船(81%)和油轮(60%)市场(表2.7)。

### 2. 拆船

2013年的拆船总量仍然很高, 但是比创纪录的2012年低20%。中国和南亚继续支配船舶回收市场, 总共占2013年拆解总吨数的92%。散货船占2013年拆解吨数的44%。其次是油轮(20%)和集装箱船(18%)。孟加拉国在干散货船市场所占的份额最高(33%), 中国占市场份额最高的是天然气运输船(65%), 印度是集装箱船(61%), 巴基斯坦是油轮(46%)和近海船舶(66%) (表2.8)。

### 3. 订购吨位

继2008年和2009年达到高峰之后, 所有主要船型的订单都下降了, 直至2013年初。2013年, 散货船、液货船和集装箱船的订单数, 自经济和金融危机以来首次恢复增长, 虽然仅仅是略有增长。只有杂货船的订单继续减少, 这与此种船型对海运贸易的意义在总体上不断下降的趋势相一致。2014年, 集装箱船的订单量比杂货船的订单量高10倍(图2.8)。

关于未来的船舶交付情况, 由于此前订单量大幅减少, 即时新订单现在恢复, 也需要数年时间才能开启新的造船周期。

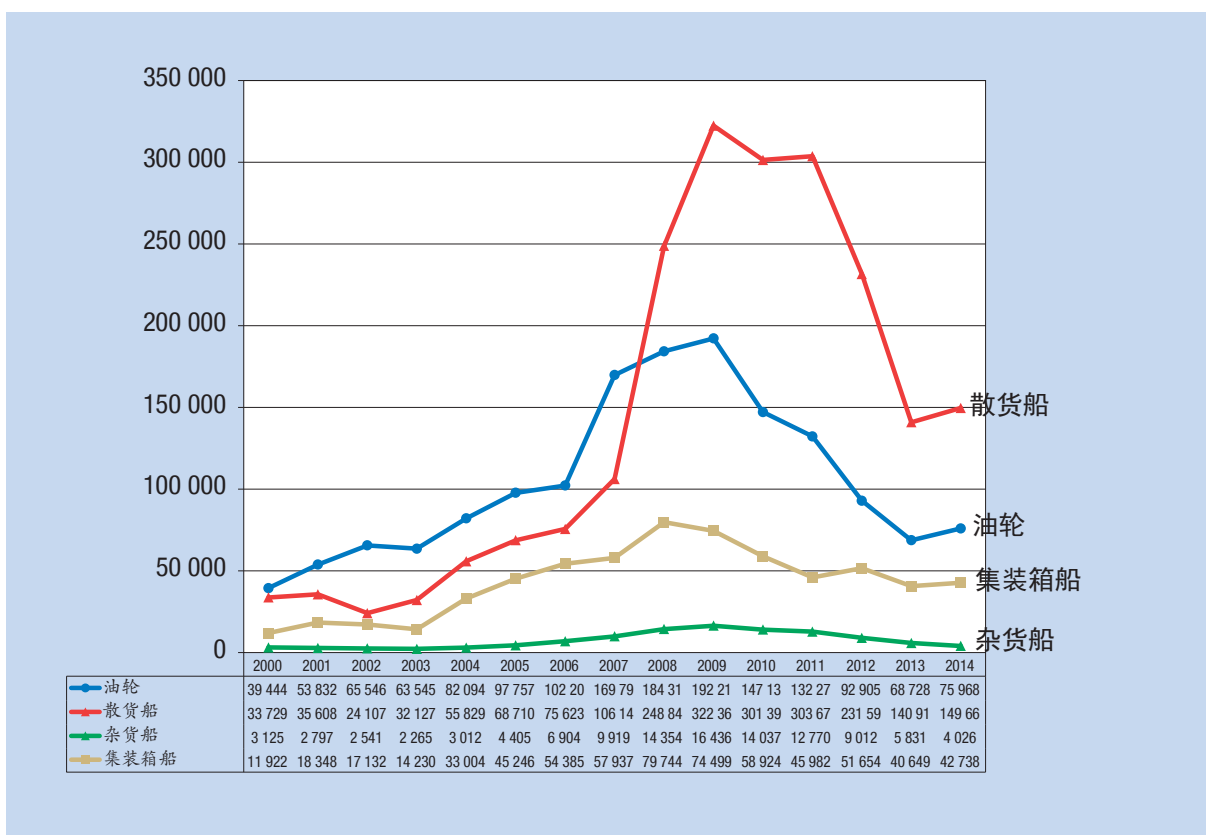
表2.8 2013年据报出售供拆解的吨位、主要船型和拆船国(千总吨)

	中国	印度	孟加拉国	巴基斯坦	印度次大陆未知地区	土耳其	其他和未知	全世界合计
油轮	748	791	994	2 680	278	57	296	5 844
散货船	3 524	2 934	4 222	1 335	132	241	277	12 665
杂货船	332	930	202	99	12	332	306	2 211
集装箱船	795	3 195	888	22	119	77	128	5 223
燃气运输船	249	63			6	29	35	382
化学品液货船	13	75	23	40		13	53	218
沿海船舶	13	127	115	943	39	3	190	1 429
渡船和客轮		109				171	42	322
其他	450	186	63			49	10	758
总计	6 124	8 409	6 506	5 118	586	973	1 336	29 052

资料来源:贸发会议秘书处根据克拉克森研究公司提供的数据编制。

注: 100总吨及以上动力型海运商船。

图2.8 2000-2014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公司提供的数据编制。

注: 100总吨及以上动力型海运商船。年初数字。

## 参考文献

- DynaLiners Weekly* (2014). East–West trades. 20 June.
- Dynamar B.V. (2014). Dynaliners Trades Review. May.
- Lloyd's List Containerisation International* (2014). When is a 19,000 teu ship not a 19,000 teu ship? 5 February. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article436383.ece> (accessed 24 September 2014).
- Lloyd's List - Daily Briefing* (2014a). Boxship charter-owners make a comeback. 30 April. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-04-30&expandId=440774> (accessed 24 September 2014).
- Lloyd's List - Daily Briefing* (2014b). No longer ticking the boxes: Panamax boxships have limits on their popularity. 9 May. See <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-05-09&expandId=441299> (accessed 25 September 2014).
- Lloyds List - Daily Briefing* (2014c). Hapag-Lloyd shareholder Kühne targets another merger. 23 April. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/daily-briefing/?issueDate=2014-04-23&expandId=440374> (accessed 25 September 2014).
- Lloyd's List Intelligence - Containers* (2014). See <http://www.lloydslistintelligence.com/llint/containers/index.htm> (accessed 9 June 2014).
- UNCTADstat (2014). See <http://stats.unctad.org/LSCI> (accessed July 2014).
- UNCTADstat (2014). Merchant fleet by flag of registration and by type of ship, annual, 1980–2014. Available at <http://stats.unctad.org/FLEET> (accessed 25 September 2014).

## 尾注

- 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公司提供的。为了专注于商业航运，贸发会议的分析所涵盖的船舶，包括所有100总吨及以上的动力型远洋商船，包括沿海钻探船和浮式生产、储存和卸载设施，也包括美国和加拿大的五大湖船队，由于历史原因，它们未被纳入较早的各期《海运述评》。我们把军事舰艇、游艇、内水船舶、渔船和沿海固定或移动平台以及驳船排除在外。主要船舶类型(油轮、干散货船、集装箱船和杂货船)，与以前各期《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，包含了几乎没有货运能力的渔船)，吨位稍增，这是因为包含了沿海运输和储存船。为了确保2013年和2014年的数据与前两年具有完全可比性，贸发会议适用统一标准，更新了在线可用的2011年、2012年、2013年和2014年船队数据(<http://stats.unctad.org/fleet>)。和前几年一样，船队所有权的数据仅涵盖1,000总吨及以上的船舶，因为关于较小船舶真实所有权的资料，常常无法获得。
- 为了能够与第二章B节关于所有权的内容进行比较，本分析和表2.5仅涉及1,000总吨及以上的船舶(另见<http://stats.unctad.org/fleet>)。关于每个国家/经济体100总吨及以上船舶的列表，可查阅<http://stats.unctad.org/fleet>。



# 3

## 运价和海运成本

本章评述运价和海运成本动态。A节综述2013年和2014年初各个市场部门的海运运价动态，即集装箱化贸易、液货和干货航运部门的动态。着重阐述导致运价大起大落的重大事件，讨论近期行业趋势，并有选择地展望航运市场的未来发展。

2013年又是海运运价市场暗淡而且多变的一年：所有航运部门都蒙受了重大损失，干散货和液货船市场的运价在2013年跌至10年来的最低点，班轮市场也跌至相似的低水平。运价低迷的总体原因，主要是世界经济发展表现不佳，需求疲弱或犹疑不定，以及全球航运市场运力供应持续过剩。

B节简要概述航运金融的相关动态，以及更具体的股本投资的相关动态。2013年，私募资本投资继续在航运业发挥关键作用，而传统银行融资仍然有限，仅供少数可靠的交易使用。



## A. 运价

经历了5年的经济衰退之后，2013年又是海运运价市场暗淡而且多变的一年。实际上，所有航运部门都蒙受了重大损失，干散货和液货船市场的运价在2013年跌至10年来的最低点，班轮市场也跌至相似的低水平。

和前几年一样，运价低迷的总体原因是世界经济发展表现不佳，需求疲弱或犹疑不定，以及全球航运市场运力供应持续过剩。

### 1. 集装箱运价

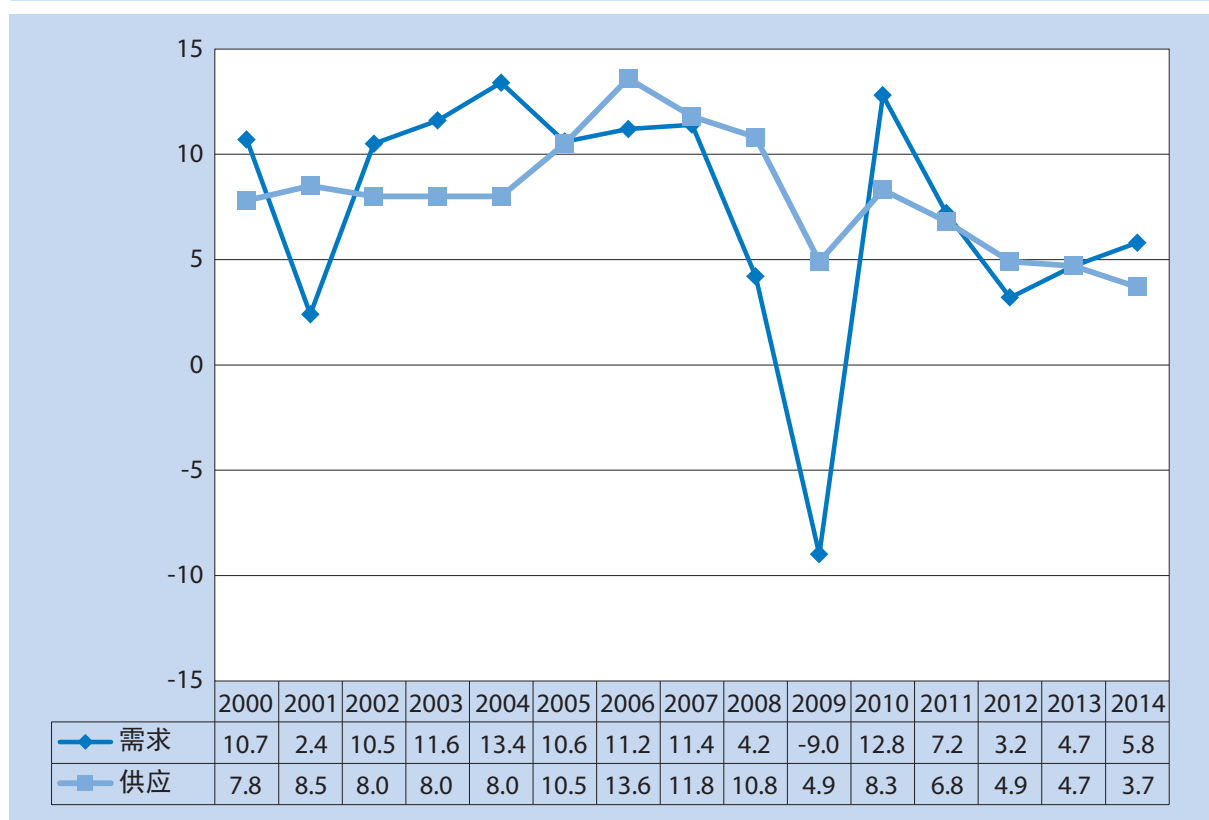
在整个2013年，集装箱船市场处于紧张状态，运价一直变动不居并向上挣扎。整个部门的基

本面略微失衡，导致运价低迷，收益率低，航运公司在这一年里苦苦挣扎。

如图3.1所示，全球海运集装箱运量总需求在2013年增长了4.7%，而2012年为3.2%。全球运量需求的增长，与全球集装箱供应量的略微减速相符，2013年的全球供应量增长了4.7%，而2012年为4.9%。

集装箱需求在大多数贸易航线上都呈现增长(见第一章)，但并没有对处于历史性低迷和多变状态的运价产生影响。这表明与结构性过剩有关，大多数贸易航线吨位供应过剩。2013年交付的新集装箱船，主要是运力超过8,000标准箱的大型超巴拿马型船舶，无助于扭转这一趋势(见第二章)。大多数贸易航线的平均运价仍然很低，明显低于2012年的运价，如表3.1所示(克拉克森研究公司，2014年a)。

图3.1 2000-2014年集装箱航运供求增长率(年增长率变化)



资料来源:贸发会议秘书处根据克拉克森《集装箱情报月刊》各期提供的数据编制。

注: 供方数据系指集装箱运输船队总运力, 包括拥有集装箱运输能力的多用途船舶和其他船舶。需求增长率基于百万标准箱装载量。2014年的数据为预测数。

表3.1 集装箱航运市场和运价

货运市场	2009	2010	2011	2012	2013
泛太平洋	(20英尺标准箱单价)*				
上海—美国西海岸	1 372	2 308	1 667	2 287	2033
百分比变化		68.21	-27.77	37.19	-11.11
上海—美国东海岸	2 367	3 499	3 008	3 416	3290
百分比变化		47.84	-14.03	13.56	-3.7
远东—欧洲	(20英尺标准箱单价)				
上海—北欧	1 395	1 789	881	1 353	1084
百分比变化		28.24	-50.75	53.58	-19.88
上海—地中海	1 397	1 739	973	1 336	1151
百分比变化		24.49	-44.05	37.31	-13.85
南北	(20英尺标准箱单价)				
上海—南美洲(桑托斯)	2 429	2 236	1 483	1 771	1380
百分比变化		-7.95	-33.68	19.42	-22.08
上海—澳大利亚/新西兰(墨尔本)	1 500	1 189	772	925	818
百分比变化		-20.73	-35.07	19.82	-11.57
上海—西非(拉各斯)	2 247	2 305	1 908	2 092	1927
百分比变化		2.56	-17.22	9.64	-7.89
上海—南非(德班)	1 495	1 481	991	1 047	805
百分比变化		-0.96	-33.09	5.65	-23.11
亚洲内部	(20英尺标准箱单价)				
上海—东南亚(新加坡)		318	210	256	231
百分比变化			-33.96	21.84	-9.72
上海—日本东部		316	337	345	346
百分比变化			6.65	2.37	0.29
上海—大韩民国		193	198	183	197
百分比变化			2.59	-7.58	7.65
上海—香港(中国)		116	155	131	85
百分比变化			33.62	-15.48	-35.11
上海—波斯湾(迪拜)	639	922	838	981	771
百分比变化		44.33	-9.11	17.06	-21.41

资料来源:克拉克森研究公司《集装箱情报月刊》各期。

注: 数据依据年平均数。

\* FEU: 40英尺标准箱。

主要航线的运价，因新造巨型集装箱船带来的运力过剩而遭受损失，这些巨型船舶大部分一经交付就被直接部署在主要贸易航线上。新船舶的到来，导致较小的超巴拿马型被重新部署在其他航线上，使梯级分布更加明显。但是，标准箱运力从主要航线到非主要航线的梯级分布，不足以支撑主要航线上的运价。例如，尽管在整个2013年，远东—欧洲贸易航线10次试图提高总体运价，但是仍然低迷而且变动不居，全年平均运价仅为1,084美元/标准箱，比2012年的均价低20%(克拉克森研究公司，2014年b)。而且，跨太平洋运价也深受运力过剩之累。2013年，上海—美国西海岸年平均运价为每个40英尺标准箱2,033美元，比2012年全年均价低11%。至于非主要航线，它们也因实质性运力水平从主要航线呈梯级向下传递而受损，因为大部分新增运力并不是航线所需要的。一些非主要航线的运价已经承受压力。例如，从中国(上海)到南美洲(巴西桑托斯)、澳大利亚/新西兰(墨尔本)和南非(德班)的运价，都已降至2009年以来的最低点(表3.1)。吨位运力沿贸易线等级体系向下(呈梯级)传递，也足以以为亚洲内部运价带来压力，尽管该区域的贸易持续强劲增长(克拉克森研究公司，2013年)。

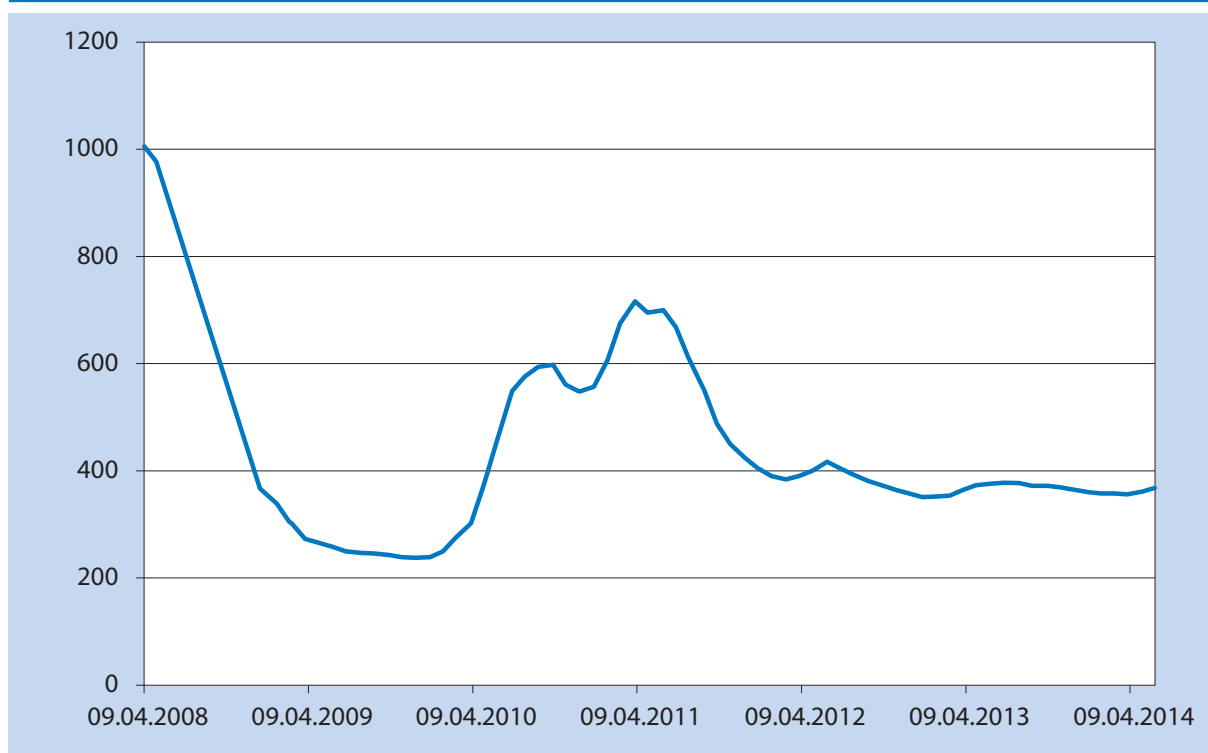
为了对付低运价和增加收入，航运公司设法采取措施，提高效率和优化运营方式，以减少单位运营成本。其中一些措施涉及业务整合、慢速航行、闲置和用较新和燃料效率较高的船舶，替代较小和较为老旧的船舶。例如马士基航运公司就属于这种情况，它在2013年报收15亿美元的丰厚利润，与大多数航运公司公布的总体微薄的数目形成鲜明对比。马士基公司声称，通过优化网络、改装翻新和部署新的、燃料效率更高的船舶，例如部署运力为18,270标准箱的新一代3E级船舶，使单位效益得到明显提高，再加上减少燃料消耗和二氧化碳排放量从而降低成本，才取得这样的成果(劳氏情报数据库，2014年)。<sup>3</sup> 据报，该公司在2013年削减了12.1%的燃料消耗之后，节省了7.64亿美元。

尽管马士基公司的船队运力增加了0.2%，达到260万标准箱，运输量增加了4.1%，达到880万个40英尺标准箱，但是仍实现了这些削减(劳氏情报数据库，2014年)。<sup>4</sup>

为了以另一种方式削减成本，各公司组成了新联盟。例如，G6联盟成立于2011年底，在亚—欧和地中海贸易航线上将新世界联盟和大联盟的成员联合起来，并在2013年5月将合作扩展到亚洲—北美东海岸贸易航线。这一联盟有望在远东和美国海湾沿岸之间提供30%的可用总运力。而且，认识到新威胁之后，G6联盟的一个成员，赫伯罗特集团，和智利的南美轮船公司宣布了它们的合并意向，并在2014年4月签署了一份有约束力的合约。此举将催生全球第四大集装箱航运公司，拥有大约200艘船舶，总运力约为100万标准箱，年度总运量约为750万标准箱(见新闻简报，赫伯—劳氏，2014年)。<sup>5</sup>

此外，出售非核心业务和调整组合管理，已经成为很多班轮航运公司实施的战略内容，目的是实现成本最小化和释放资本，用于新投资和财务困难时期积累现金储备。这些战略措施包括出售货运码头资产和其他外围业务，例如集装箱制造、内陆物流和客户服务，这对托运人有更直接的影响。例如，达飞轮船公司在2013年6月向中国招商局集团出售了Terminals Link49%的股权之后，它在2013年的净利润增长了23%(或者2亿美元的净收入)，使其净利润达到4.08亿美元，而2012年的净利润为3.32亿美元(《商业期刊》，2014年)。另一方面，大韩民国的韩进航运集团宣布，它计划自2014年5月起放弃跨大西洋贸易，以砍掉无利可图的业务(艾睿铂咨询公司，2014年)。该航运公司还计划剥离它的部分干散货船队和集装箱码头，以恢复公司财务状况，筹措14.5亿美元资金(航运观察，2013年)。

图3.2 2008-2014年的New 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测算出的New ConTex指数编制。见<http://www.vhss.de>(2014年9月26日登录)。

注: New ConTex指数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。指数基数:2007年10月=1,000点。

关于租船市场,需求增长中心(非主要航线)和巨型集装箱船占主导地位的新供应量之间搭配不当,影响了在整个2013年低迷而且承受着压力的运价。如图3.2所示,New ConTex指数<sup>6</sup>在2013年仍然走低,平均为367点(与之相较,2012年为388点),反映了吨位供应者不得不面对的窘境。运价如此之低,其原因主要是梯级分布效应和存在大量闲置运力(2013年平均总量为60万标准箱,其中三分之二是租来的吨位)(Barry Rogliano Salles, 2014年),<sup>7</sup>它们使租船市场始终承受下行压力。结果,集装箱船的期租价保持低位,尽管看起来比上一年的均价有所提高(表3.2)。

虽然经济前景改善,运价在2014年初有所提高,但是市场预计将继续承受压力,因为运力

供应和需求之间的错配持续存在。在未来几年,由于集装箱船订单在2013年增多,这一差距实际上可能扩大。2013年,大多数主要航运公司的大型船舶新订单潮涌而至,它们竞相提高效率并降低标准箱的单箱运营成本。集装箱船订单从2013年初的4,100万载重吨,增长到2014年初的4,300万载重吨,约为现役船队的20%(见第二章,图2.8)。由此导致的订单泛滥,可能再次使运价总体回升过程变得更加不稳定。因此,各条航线的运价仍将是供应能力的管理方式决定的。

## 2. 液货船运价

2013年,液货船市场的运价仍然低迷,原油和石油产品部门的运价均跌至历史低点。如表3.3所示,波罗的海交易所液货船指数保持了

表3.2 集装箱船定期租费(14吨箱位日美元)

船舶类型和航速 (20英尺标准箱)	年平均数												2013/ 2012年平均 百分比变化
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
无装卸设备													
200-299 (最低14节)	16.9	19.6	25.0	31.7	26.7	27.2	26.0	12.5	12.4	12.4	12.6	13.0	3.24
300-500 (最低15节)	15.1	17.5	21.7	28.3	21.7	22.3	20.0	8.8	9.9	12.8	10.0	10.9	9.00
有装卸设备/无装卸设备													
2 000-2 299(最低22节)	4.9	9.8	13.8	16.4	10.5	11.7	10.0	2.7	4.8	6.3	3.3	3.4	1.77
2 300-3 400(最低22.5节)	6.0	9.3	13.2	13.0	10.2	10.7	10.7	4.9	4.7	6.2			
有装卸设备													
200-299 (最低14节)	17.0	18.9	27.0	35.4	28.0	29.8	32.1	16.7	18.3	22.1	18.1	21.1	16.53
300-500 (最低15节)	13.4	15.6	22.2	28.8	22.0	21.3	21.4	9.8	11.7	15.4	13.5	14.9	10.49
600-799 (最低17-17.9 节)	9.3	12.3	19.6	23.7	16.6	16.1	15.6	6.6	8.4	11.2	7.7	8.7	12.34
700-999 (最低18 节)	9.1	12.1	18.4	22.0	16.7	16.9	15.4	6.0	8.5	11.5	7.6	8.7	14.91
1 000-1 299 (最低19 节)	6.9	11.6	19.1	22.6	14.3	13.7	12.2	4.0	5.9	8.7	5.7	6.6	15.50
1 600-1 999 (最低20 节)	5.7	10.0	16.1	15.8	11.8	12.8	10.8	3.5	5.0	6.8	3.9	4.1	5.77
(20英尺标准箱)	2013年每月平均数												
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	
无装卸设备													
200-299 (最低14节)	12.1	13.4	10.0	12.6	13.3	13.1	13.5	13.5	13.5	14.4	13.0	13.7	
300-500 (最低15节)	10.2	10.5	10.7	10.5	11.3	11.3	10.1	10.3	9.9	11.3	11.2	13.5	
有装卸设备/无装卸设备													
2 000-2 299 (最低22节)	3.2	3.0	3.1	3.3	3.3	3.4	3.5	3.6	3.5	3.5	3.5	3.4	
有装卸设备													
200-299 (最低14节)	20.2	20.6	19.7	19.7	23.4	23.4	20.9	19.6	19.6	23.4	20.7	21.9	
300-500 (最低15节)	13.8	13.8	14.0	14.2	14.1	16.5	17.7	14.6	14.3	15.6	16.9	13.5	
600-799 (最低17-17.9 节)	8.0	7.4	7.4	9.0	9.0	10.0	8.7	8.7	8.7	9.0	8.9	9	
700-999 (最低18 节)	8.1	8.6	8.4	9.1	9.0	8.5	8.5	9.1	9.4	8.9	8.8	8.4	
1 000-1 299 (最低19 节)	5.3	5.7	5.8	6.0	6.2	6.4	6.3	6.3	6.9	8.1	8.2	7.8	
1 600-1 999 (最低20 节)	3.7	3.8	3.9	4.0	4.1	4.2	4.2	4.3	4.2	4.2	4.4	4.5	

资料来源:贸发会议秘书处根据德国不莱梅航运经济学和物流研究所编写的2002-2014年各期《航运统计和市场评述》所载汉堡指数数据编制。另见www.isl.org(2014年9月26日登录)。

表3.3 波罗的海交易所液货船指数

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	百分比变化 (2013/2012)	2014 (上半年)
原油海运运价指数	1 510	581	896	782	720	645	-10.42	774
成品油海运运价指数	1 155	485	732	721	643	607	-5.6	574

资料来源:克拉克森研究公司, 航运资料网-时间序列, 2014年。

它们自2009年以来的下行趋势。重油轮指数从2012年的720点，降至2014年的645点，降幅为10.42%。波罗的海轻油轮指数平均数为607点，而2012年为643点，与2012年的平均数相比，降幅为5.6%。<sup>8</sup>

指数下降主要是因为液货船市场状况不均衡，继续为需求相对疲弱(见第一章)和船舶大量过剩(见第二章)所累。

### 液货船不同市场的运价和收入

2013年的前10个月，液货船市场的业绩是20年里最差的，运价跌至运营成本以下。液货船市场的巨型原油轮、苏伊士型和阿芙拉型部分，日均收益比2012年下降15%到20%(Barry Rogliano Salles, 2014年)。尽管中国的进口增加，但是美国因自足性提高和炼油产业从西部地区转移至东部，需求减少，从而影响了运价；吨位供应量的不断增长对船队的利用率产生了不利影响，这也对运价构成挑战。不过，接近年终岁尾时，冬季需求、中国的需求增长、在土耳其海峡因天气原因造成的延迟以及船队的扩张速度放慢，这些因素相结合，导致运价飙升，波罗的海重油轮指数在2014年初跃升到1,000点以上。尽管运价骤然上涨，但是所获得的收益是短期的。运力过剩仍然是一个关切事项，需要予以解决，才能发生运价的持久复苏。

巨型原油轮/超巨型原油轮市场年初表现疲弱，年底运价出现强劲增长。运价疲弱的主要原因是需求走低(主要是来自美国的原油进口)和近年来船队快速扩张产生的影响。然而，中国的原油进口量在年底出现增长，而两个主要装载区(波斯湾和西非)的可用吨位不足，达到一段时间以来的最低点，导致运价在2013年底显著提高。影响巨型原油轮运价的另一个重要因素是该部门的拆船量增长，达到2003年以来的最高点(约有22艘巨型原油轮被拆解，而2012年

被拆解的巨型原油轮为14艘)。如表3.4所示，巨型原油轮/超巨型原油轮的液货船即期运价在2013年11月和12月比前几个月份平均提高40%以上。这随之提振了已经达到有史以来最低点的船主利润率。在这一年的前10个月里，巨型原油轮/超巨型原油轮的平均收入为每天10,000美元左右(与估计为每天10,000美元左右的运营成本相等)；这一数字随后在2013年11月和12月跃升至每天40,000美元以上，创下三年来的最高纪录。此后运价再次下跌至较低水平，原因是供需方面的结构性挑战(克拉克森研究公司，2014年b)。

同样，苏伊士型即期运价全年相对疲弱，年底略有提高。运价低迷的主要原因，也是供应方面对市场构成压力和需求量少，这主要是由于美国取消的从西非的原油进口，以及利比亚在这一年大部分时间里无货可运。其他液货船市场的市场条件在2013年底有所改善，尤其是在地中海、黑海和西非(克拉克森研究公司，2014年b)，其中一个原因是巨型原油轮的运价较高，促使一些托运人分批装运货物(石油输出国组织，2013)，促进了运价回升。这样，在西非—加勒比/北美东海岸航线运营的液货船运价，在11月份提高了25%，在世界运价表上达到60点，西非—西北欧航线上的运价提高了24%，在世界运价表上达到62点。它们在这一年前三个季度的平均收入为每天12,755美元，比2012年同期低30%。不过，在2013年12月，收入出现大幅上涨，平均每天50,323美元。此后收入下降，在2014年2月跌回每天14,463美元(克拉克森研究公司，2014年b)。

阿芙拉即期运价也是持续走低，年底略有提高。价格上升主要是由于土耳其海峡的大量延迟导致可用吨位有限，而加勒比和地中海的需求增加。在加勒比—加勒比/北美东海岸航线上运营的阿芙拉型船舶即期运价，增长最为强劲，2013年12月增长了50%，在世界运价表上达到155点，比2012年12月提高了70%。即期

表3.4 2010-2014年液货船市场概览——轻油和重油即期运价(世界运价表)

船舶类型	航线	2010												2011												2012												2013												2014				
		12月	12月	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	12月	12月	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	12月/2012年 12月 百分比变化															
巨型/超巨型原油轮 (200 000 载重吨以上)	波斯湾—日本	61	59	48	46	43	33	34	..	38	40	42	33	34	41	59	64	63	33.3	63	49	40	41	34																														
	波斯湾—大韩民国	56	56	46	46	41	31	33	31	36	39	37	32	33	38	58	61	46	32.6	46	48	40	38	34																														
	波斯湾—加勒比/北美 东海岸	36	37	28	28	26	17	18	17	22	22	25	22	23	26	36	37	31	32.1	31	33	29	26	25																														
苏伊士型 (100 000- 160 000 载重吨)	波斯湾—欧洲	57	59	26	26	41	20	17	18	19	24	21	20	24	25	40	..	n.a.	..	..	30	30	30	27																														
	西非—中国	..	58	47	..	43	34	36	34	37	40	43	36	36	42	56	61	57	29.8	57	54	45	42	39																														
阿芙拉型 (70 000- 100 000 载重吨)	西非—北欧—西欧	118	86	70	70	62	57	59	62	53	49	59	63	47	50	62	102	45.7	109	59	62	60	58																															
	西非—加勒比/北美 东海岸	103	83	65	65	59	52	57	57	53	49	56	59	48	48	60	97	49.2	102	57	60	60	52																															
	地中海—地中海	113	86	67	..	70	..66	73	67	62	52	63	65	56	54	63	99	47.8	157	67	67	65	67																															
	北欧—西欧—西北欧	162	122	93	..	88	87	94	94	80	83	81	90	84	87	87	135	45.2	165	118	92	93	96																															
巴拿马型 (40 000- 70 000 载重吨)	西北欧—加勒比/北美 东海岸	120	..	80	..	..	..	85	..	..	..	113	112	..	..	..	..	n.a.	121	87	85	..	70																															
	加勒比—加勒比北美 东海岸	146	112	91	..	84	96	102	87	110	101	88	104	106	93	101	155	70.3	243	113	101	98	113																															
	地中海—地中海	138	130	85	..	82	85	86	84	71	74	83	83	68	70	72	100	17.6	167	87	94	92	81																															
	地中海—西北欧	133	118	80	..	84	86	90	79	68	71	79	79	68	66	73	107	33.8	204	83	89	87	79																															
所有轻质油轮	印度尼西亚—远东	111	104	90	..	83	74	68	72	68	73	83	79	77	75	81	99	10.0	109	97	86	86	87																															
	地中海—地中海	168	153	168	..	135	145	115	120	125	108	120	119	107	112	104	113	-32.7	213	189	..	118	..																															
	波斯湾—加勒比/北美 东海岸	146	121	160	..	98	100	104	111	100	98	110	110	100	92	88	105	-34.4	150	115	114	115	..																															
	加勒比—北美 东海岸/墨西哥湾	200	133	156	..	115	133	138	113	118	112	116	118	100	98	98	141	-9.6	229	162	..	109	121																															
70 000-80 000 载重吨	波斯湾—日本	125	105	116	..	88	81	93	96	80	74	70	76	99	96	70	81	-30.2	73	78	88	90	91																															
	波斯湾—日本	128	119	144	..	109	97	124	120	97	93	79	99	114	100	92	93	-35.4	88	98	110	93	111																															
	加勒比—北美 东海岸/墨西哥湾	158	155	162	..	120	126	60	120	132	127	150	126	131	..	130	..	n.a.	103	105	101	100	96																															
	新加坡—东亚	193	..	220	..	199	185	199	191	175	..	..	160	182	176	169	167	-24.1	158	..	168	180	..																															

资料来源:贸发会议秘书处根据《德鲁里航运观察》各期编制。

注:数字是以指数表示的75,000载重吨液货船每吨的程租费。基数是世界运价表的数值100。

航运收入在2013年前三个季度持续走低，平均为每天10,395美元，与2012年的同期水平相比，变化不大。与此相反，12月份的平均收入提高到每天34,000美元，2014年1月超过了每天50,000美元。不过，好景不长，2014年2月，收入又跌回每天13,000美元左右(克拉克森研究公司，2014年b)。

有利的一点是船用燃料价格全年下降，鹿特丹均价为593美元，而2012年是638美元，这一点为大部分液货船航运市场的每日收益提供了助力。这些收益还因拆船(2013年拆解了800万载重吨，是2003年以来的最高值)、推迟期或取消新船交付(达到2013年订单预定交付量的50%左右)(丹麦航运金融，2014年)、调离船舶，以及慢速航行等因素的共同作用而得到维持，慢速航行已经成为降低成本和控制运力供应的常规做法。

2014年第一季度，原油轮市场仍然受大量过剩之累。但是，原油轮即期运价显著提高，阿芙拉型和苏伊士型的运价达到了2008年以来的最高季度均价。基本面改善(中国的原油进口需求增加，亚洲从西非进口原油的长程运量增加)，加上季节因素(天气造成的延迟，尤其是在大西洋海盆)，导致原油轮运价在第一季度初期异军突起。这些坚挺的运价没有维持住，在2014年3月成为过眼云烟，原因是季节因素消失而中国的原油进口放缓。这一疲弱状态延续到了2014年的第二季度初期(丹麦航运金融，2014年)。

另一方面，轻油市场的表现自2012年开始一直好于重油市场。在亚洲石油需求的带动下，这一年的上半年表现最为明显(R.S.Platau, 2014年)。中程液货船运价增长到日均16,000美元，与2012年每天12,000美元的运价相比，有大幅增长。然而，石油产品液货船市场仍然吨位过剩，抑制了期租运价。

在不远的可预见的将来，和集装箱航运一样，液货船市场可能会继续受到供需不平衡问题的威胁。不断变化的贸易动态，延长了的航行距离和拆船，有可能吸纳不断增长的船舶流入量。但是船队的增速预计仍将超过吨位需求的增速。结果，市场在2014年仍将承受供应过剩带来的压力，而到2015年，市场平衡可能会有所改善。

### 3. 干散货运价

与其他航运部门相似，干散货运价继续受制于疲弱的需求、萎靡不振的经济形势和吨位过剩问题。<sup>9</sup> 尽管如此，这一年被分成了两个阶段。如图3.3所示，波罗的海干货指数年初为771点，在前6个月里一直很低，6个月的平均值为843点，并在2月份达到最低点，745点。然而在下半年，和油轮一样，散货船市场的运价显著提高，12月份的指数达到2178点，使全年平均指数达到1214点，与之相比，2012年的平均指数为918点。12月份达到的最高点，是2010年11月以来绝无仅有的。市场的改善缘于需求增长速度超过可用船舶的增速，海岬型船舶的需求一马当先，这是因为中国开始重新储存煤炭并增加铁矿石进口(丹麦航运金融，2014年)。其他较小的市场部门也有增长，但是增速较慢并且更为稳定。不过，这些高增长没能持久，到2014年6月，指数降至915点。

2013年，整个散货船部门的平均收入仍然相对较低，但是略高于2012年，这主要是由于海岬型船舶即期航运收入在下半年提高了。2013年散货船的平均收入为每天7,731美元，总体而言，必须百般努力才能赚回正常运营费。总体上的低收入，迫使船主继续采用慢速航行运营他们的船队。

#### 海岬型

海岬型船运市场的平均收入在2013年年初较低，为每天6,435美元，年终走高，即期收入超过每天40,000美元。这种增长主要是因为中国



的铁矿石需求旺盛，而海岬型船队供应量增长较慢。

2013年底，造船价格跌至历史性低点而运价提高，受此影响，海岬型船舶订单增多。但是，在短期内，也是数年来的第一次，全球铁矿石贸易增速预计将超过海岬型船队的增速，这有可能提高海岬型船运部门的运价和收入。

### 巴拿马型

2013年，巴拿马型船舶的即期收入一直处于历史低位，虽然比上一年增长了25%，达到每天6,600美元，但是比此前10年的平均收入(每天22,934美元)低71%。即期收入低，主要是由于供应量持续快速增长，而拆船量相当有

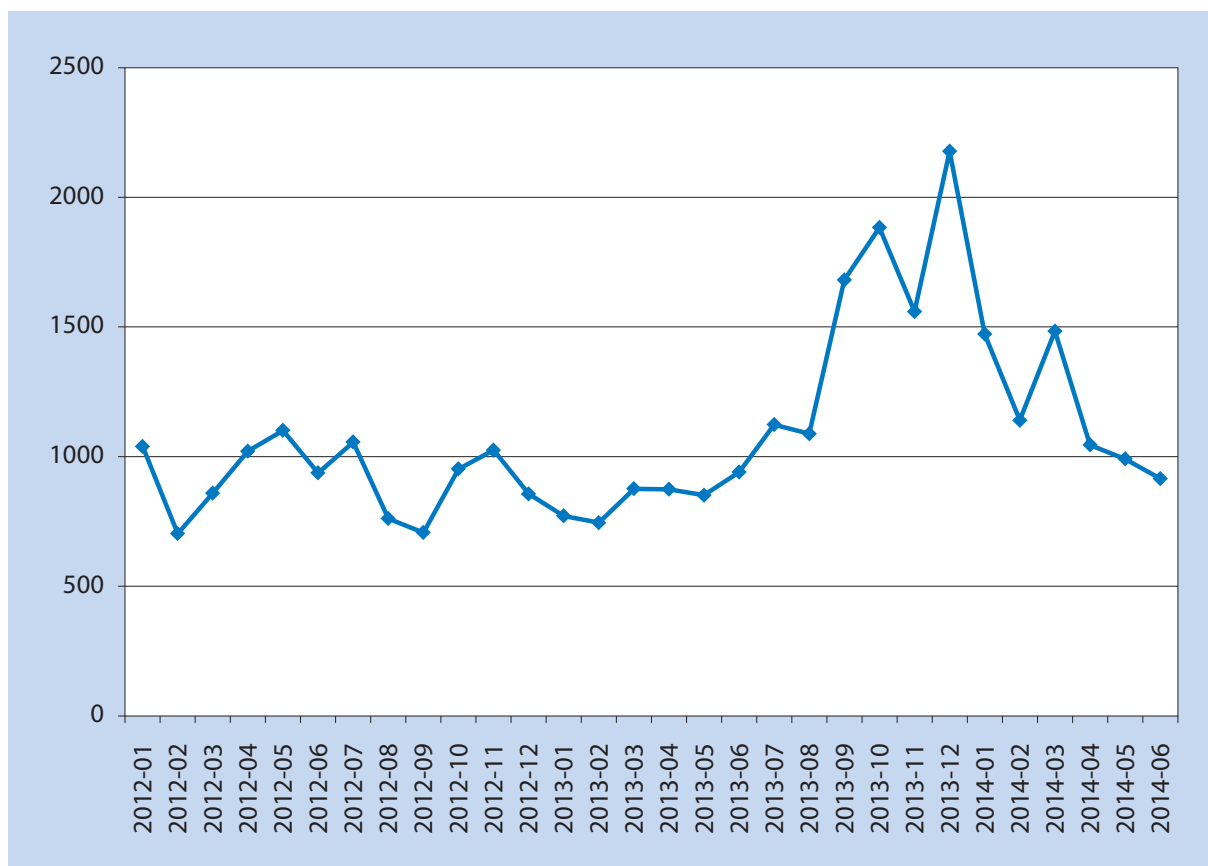
限。2013年，巴拿马型船队是整个散货船部门增速最快的，增长了9%。

2013年，巴拿马型船舶的定期租费略有增长，平均收入为每天10,099美元。与之相比，2012年的平均数为每天9,706美元，2011年为14,662美元。

### 轻便型和超级灵便型

2013年，供应过剩的状况继续影响轻便型船舶航运市场，交付量持续超过拆船量。平均收入始终低于每天23,118美元这一10年历史平均值。虽然处于历史低位，但是轻便型航运部门在某种程度上以强劲的矿产进口需求为支撑，特别是因为中国已经在增加铝土矿和镍矿石库存，还因为亚洲内部煤炭贸易有稳定增长。

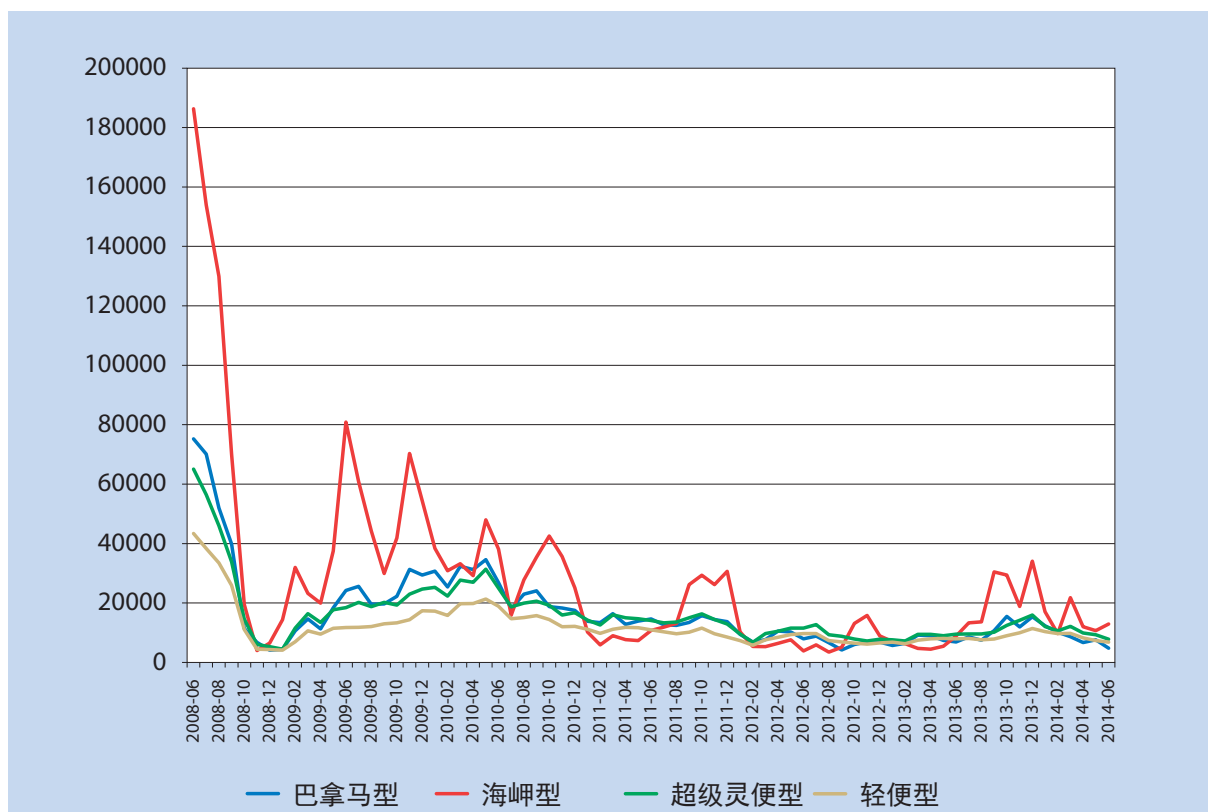
图3.3 波罗的海交易所干货指数(指数基准年1985年=1,000点)



资料来源:贸发会议根据伦敦波罗的海交易所的数据编制。

注: 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 2008-2014年散货船的日收入(美元/日)



资料来源:贸发会议根据克拉克森航运资料网的数据和伦敦波罗的海交易所公布的数字编制。

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

2013年, 超级灵便型船舶的平均收入增长了9%, 但由于供应量持续增长, 收入仍相对低迷, 为每天9,468美元。市场当前的供应过剩程度和不断增加的订单, 表明市场基本面在短期内可能仍然保持不平衡状态。

支配2014年及以后干散货市场运价的, 仍将是大型船舶订单簿和中国干散货商品需求。虽然市场平衡似乎有所改善, 但是长期前景和运价复苏仍然不明朗。

## B. 航运金融的某些动态: 私募资本的扩张

2013年是机构投资者(例如私募资本和对冲基金)参与航运部门的又一个重要时刻。正如

《航运述评》前几期所讨论的, 近年来, 私募资本基金特别重视航运部门, 利用信贷市场紧缩造成的机会, 投资于航运公司以及自全球经济危机以来价格跌至历史最低点的船舶(船舶价格5年来暴跌71%)(Arnsdorf和Brautlecht, 2014年)。在这些基金看来, 投资于航运部门的主要目标, 是在市场反弹之后出售或浮存他们的投资。

2013年, 私募资本投资继续在航运业发挥关键作用, 而传统银行融资仍然有限, 仅供少数可靠的交易使用。私募资本投资积极从银行购买贷款账册, 2013年达到大约50亿美元(Arnsdorf和Brautlecht, 2014年)。一个实例是苏格兰皇家银行向对冲基金Davidson Kempner资本管理公司和私募资本公司橡树资本管理公

司和Centerbridge Partners出售了数亿美元的航运贷款，这三家公司均为美国公司(Financial News, 2014年)。同样，2013年12月，德国第二大银行，德国商业银行，向橡树资本管理公司管理的一个基金出售了14艘化学品液货船，消除了3.83亿美元的航运不良贷款(Arnsdorf和Brautlecht, 2014年)。私募资本和对冲基金的投资方法是，直接购买船舶或者与航运专业公司成立合资企业。例如，橡树资本管理公司看到燃料效率高的现代船舶价格低廉，认为这是一个机会并且值得投资，就与Navig8结为伙伴，成立合资企业并订造新船舶。该公司在大韩民国的一家造船厂订造了6艘化学品液货船，2015年交付。其他股权投资的实例包括，阿波罗全球管理公司与基地在汉堡的船舶管理公司瑞克麦斯集团合伙投资高达5亿美元，购置集装箱船，<sup>10</sup> 约克资本管理公司与希腊船东高世迈航运公司成立合资企业，耗资1.9亿美元，购买5艘集装箱船(Arnsdorf和Brautlecht, 2014年)。关于私募资本最近投资于航运业的更多例证，见表3.5。

然而，股权基金在航运部门的利益可能对该部门产生重大影响。新的资金投入在整体上为船主、造船厂和贸易创造机会，但与此同时，它使市场基本面变得不稳定。如上文所述，并且应记住第二章的讨论，全世界订单数量在2013年出现了大幅增长。在私募资本和对冲基金的资金支持下，在新造船舶的低廉价格和新出现的更具效率和经济性的船舶推动下，航运公司订造了很多船舶。考虑到当前脆弱的经济复苏和长期的船舶运力过剩，这些新增运力一旦交付，可能会扰动供需平衡，威胁这个产业的未来前景。供求不平衡加剧，会影响运价并加剧波动性，因为航运公司不得不结合不同航线的贸易需求管理新增运力，结果将拉低它们的收入。这种现象在2000年代中期订单暴增时也曾有过，最终在全球金融危机严重打击了需求并抑制了贸易流量之后，导致供应过剩。另一方面，一旦航运业利润下降，前景黯淡之后，私募资本可能会发现难以退出。尽管如此，私募资本投资如果瞄准正确的目标，仍不失为一个提高效率好机会，可以促进航运部门提高效率，改善航运公司的财务状况，尤其是在现金稀缺或者昂贵之时。

表3.5 最近私募资本对航运业的一些投资

## 2013年12月

- 橡树资本管理公司斥资3.83亿美元从德国商业银行购入14艘化学品液货船。
- 据报Davidson Kempner资本管理公司支付5亿美元购买了劳氏银行集团的部分航运资产组合。
- 未透露身份的买家购买了挪威银行发放给Genco航运贸易公司的贷款；未披露价格。
- 金德摩根能源合伙公司缔结协定，从黑石集团和瑟伯勒斯资本管理公司所属企业购买美国油轮和国家级液货船，耗资9.62亿美元。
- 花旗银行从彰化银行购入1,180万美元的TMT贷款；SC Lowy和德意志银行从第一商业银行购买了总值9,670万美元的TMT贷款；摩根大通集团从FCB购买了3,420万美元的TMT贷款。

## 2013年11月

- Global Maritime Investments订造6艘船，由美国大型机构基金供资，未披露价格。

## 2013年10月

- 黑石集团与Eleson控股公司缔结伙伴关系，意欲建立一个价值7亿美元的液化石油气航运公司。
- 橡树公司宣布与Navig8集团缔结伙伴关系，目的是建立Navig8化学品液货船队，并订造了6艘37,000载重吨的节省燃料型船舶。

## 2013年9月

- 阿波罗全球管理公司旗下的基金与瑞克麦斯集团成立合资企业，投资购买集装箱船，最初侧重于二手船；合资企业有能力投入5亿美元资金。

## 2013年8月

- Kohlberg、Kravis and Roberts (KKR)成立海事金融公司，持有5.8亿美元股权，目的是发起、构建、投资和分配债务融资；企业由KKR、KKR金融控股公司和MerchCap Solutions提供资金。
- 黑石集团从德国Hartmann购买了9艘成品油轮，未披露价格。

## 2013年5月

- Delos and Tennenbaum资本合伙公司购买了Konig and Cie 80%的股权，这是美国投资者首次控制一家德国重要两合公司的股权。

## 2013年3月

- WL Ross/Astrup Fearnley宣布计划募集5亿美元的新私募资本，成立一个基金，以遭遇困境的航运和运输资产为投资对象。

## 2013年2月

- 阿拉伯石油投资公司与Tufton Oceanic联手成立一个1.5亿美元的基金，购买5艘中程油轮。

## 2013年1月

- SC Lowy为大韩海运提供8,500万美元的债务人持有资产融资，此前充当该海运公司的独家重组顾问并持有该公司股份。

资料来源:劳氏情报数据库根据《海事金融》、劳氏情报数据库、彭博社和路透社的公司资料文件编制。见<http://www.lloydslist.com/ll/static/classified/article440167.ec/BINARY/privateequity-timeline>(2014年6月10日查阅)。

## 参考文献

- AlixPartners (2014). Change on the horizon: The 2014 container shipping outlook. Outlook Maritime series. AlixPartners. Available at [http://www.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=U\\_hqZY2R1w%3d&tabid=635](http://www.alixpartners.com/en/LinkClick.aspx?fileticket=U_hqZY2R1w%3d&tabid=635) (accessed 10 October 2014).
- Arnsdorf I and Brautlecht N (2014). Private-equity funds bet \$5 billion on shipping rebound. Bloomberg. 18 February. Available at <http://www.bloomberg.com/news/2014-02-18/private-equity-funds-bet-5-billion-on-shipping-rebound-freight.html> (accessed 29 September 2014).
- Barry Rogliano Salles (2014). 2014 Annual Review: Shipping and Shipbuilding Markets. Available at [http://www.brsbrokers.com/review\\_archives.php](http://www.brsbrokers.com/review_archives.php) (accessed 26 September 2014).
- Clarkson Research Services (2013). *Container Intelligence Quarterly*. Fourth quarter.
- Clarkson Research Services (2014a). *Container Intelligence Quarterly*. First quarter.
- Clarkson Research Services (2014b). *Shipping Review and Outlook*. Spring.
- Danish Ship Finance (2014). *Shipping Market Review*. May. Available at <http://www.shipfinance.dk/en/shipping-research/~-/media/PUBLIKATIONER/Shipping-Market-Review/Shipping-Market-Review---May-2014.ashx> (accessed 26 September 2014).
- Financial News* (2014). Alternative investors set sale for shipping upturn. 17 March.
- Hapag-Lloyd (2014). Hapag-Lloyd and CSAV agree to merge and create the fourth largest container shipping company. Press release 16 April. See [http://www.hapag-lloyd.com/en/press\\_and\\_media/press\\_release\\_page\\_34454.html](http://www.hapag-lloyd.com/en/press_and_media/press_release_page_34454.html) (accessed 25 September 2014).
- JOC (2014). CMA-CGM's net profit soars on sale of ports unit stake. See [http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/cma-cgm/cma-cgm%E2%80%99s-net-profit-soars-sale-ports-unit-stake\\_20140331.html](http://www.joc.com/maritime-news/container-lines/cma-cgm/cma-cgm%E2%80%99s-net-profit-soars-sale-ports-unit-stake_20140331.html) (accessed 1 August 2014).
- Lloyd's List Containerisation International* (2014). Maersk sells green virtues as it cuts operating costs. 7 April.
- Organization of the Petroleum Exporting Countries (2013). Monthly oil market report. December.
- R.S. Platou (2014). The Platou report 2014. Available at [http://www.platou.com/dnn\\_site/LinkClick.aspx?fileticket=VuH1xdQrCUE%3D&tabid=80](http://www.platou.com/dnn_site/LinkClick.aspx?fileticket=VuH1xdQrCUE%3D&tabid=80) (accessed 26 September 2014).
- ShippingWatch* (2013). billion dollar sale to save Hanjin Shipping. 27 December. See <http://shippingwatch.com/carriers/article6363939.ece> (accessed 25 September 2014).

## 尾注

- <sup>3</sup> 根据马士基《2013年可持续性报告》，可查阅<http://www.maersk.com/en/the-maersk-group/sustainability/~-/media/97169B32CA46458897FAE47C780CF69F.ashx> (2014年10月15日查阅)。
- <sup>4</sup> 这些措施使二氧化碳排放量减少了380万吨，硫氧化物减少了67,000吨，氮氧化物减少了95,000吨，微颗粒物减少了8,000吨。
- <sup>5</sup> 南美轮船公司将成为赫伯罗特集团内除HGV(汉堡市)和Kühne Maritime之外的新核心股东。公司最初将持有联合实体30%的股权。各伙伴商定，在交易完成之后，立即增加3.7亿欧元的资本，其中南美轮船公司出资2.59亿欧元。西江将使南美轮船公司持有的赫伯罗特股权增加到34%。再次增资3.7亿欧元之举，与赫伯罗特集团计划在交易所上市有关。
- <sup>6</sup> ConTex的意思是“集装箱船定期租费估价”。
- <sup>7</sup> 集装箱船停驶数量，在2009年达到近11%，2013年底约为3.4%。
- <sup>8</sup> “重油轮”通常运输较重的油，例如重油或原油。“轻油轮”通常运输提炼石油产品，例如汽油、煤油或喷气机燃料，或化学品。
- <sup>9</sup> 数据摘自克拉克森研究公司的《航运回顾与展望》，2014年春季刊和2013年秋季刊。
- <sup>10</sup> 该联合企业从汉堡南美航运公司购买了6艘集装箱船，耗资1.76亿欧元(2.4亿美元)。



# 4

## 港口动态

本章评述集装箱港口吞吐量、码头运营动态和港口当前面临的某些挑战。2013年，世界集装箱港口吞吐量估计增长了5.6%，达到6.511亿个20英尺标准箱。发展中国家集装箱港口吞吐量所占份额，在2013年增长了7.2%，高于前一年5.2%的估计增长量。亚洲港口继续在港口吞吐量和码头效率的积分表上占支配地位。

表4.1 2011年、2012年和2013年80个发展中国家/经济体和转型经济体的集装箱港口吞吐量  
(标准箱)

国家/经济体	2011	2012	2013年 初步数字 <sup>a</sup>	2012/ 2011年 百分比变化	2013/ 2012年 百分比变化
中国	144 641 878	160 058 524	174 080 330	10.66	8.76
新加坡	30 727 702	32 498 652	33 516 343	5.76	3.13
大韩民国	20 833 508	21 609 746	22 582 700	3.73	4.50
中国香港特别行政区	24 384 000	23 117 000	22 352 000	-5.20	-3.31
马来西亚	20 139 382	20 897 779	21 426 791	3.77	2.53
阿拉伯联合酋长国	17 548 086	18 120 915	19 336 427	3.26	6.71
中国台湾省	14 076 069	14 976 356	15 353 404	6.40	2.52
印度	10 284 885	10 290 265	10 653 343	0.05	3.53
印度尼西亚	8 966 146	9 638 607	10 790 450	7.50	11.95
巴西	8 714 406	9 322 769	10 176 613	6.98	9.16
泰国	7 171 394	7 468 900	7 702 476	4.15	3.13
巴拿马	6 911 325	7 217 794	7 447 695	4.43	3.19
土耳其	5 990 103	6 736 347	7 284 207	12.46	8.13
埃及	7 737 183	7 356 172	7 143 083	-4.92	-2.90
越南	6 929 645	2 937 119	8 121 019	-57.62	176.50
沙特阿拉伯	5 694 538	6 563 844	6 742 397	15.27	2.72
菲律宾	5 288 643	5 686 179	5 860 226	7.52	3.06
墨西哥	4 228 873	4 799 368	4 900 268	13.49	2.10
南非	4 392 975	4 320 604	4 595 000	-1.65	6.35
斯里兰卡	4 262 887	4 180 000	4 306 000	-1.94	3.01
俄罗斯联邦	3 954 849	3 930 515	3 968 186	-0.62	0.96
阿曼	3 632 940	4 167 044	3 930 261	14.70	-5.68
智利	3 450 401	3 606 093	3 784 386	4.51	4.94
伊朗伊斯兰共和国	2 740 296	2 945 818	3 178 538	7.50	7.90
哥伦比亚	2 584 201	2 804 041	2 718 138	8.51	-3.06
摩洛哥	2 083 000	1 800 000	2 500 000	-13.59	38.89
巴基斯坦	2 193 403	2 375 158	2 562 796	8.29	7.90
牙买加	1 999 601	2 149 571	2 319 387	7.50	7.90
秘鲁	1 814 743	2 031 134	2 191 594	11.92	7.90
阿根廷	2 159 110	1 986 480	2 143 412	-8.00	7.90
哥斯达黎加	1 233 468	1 329 679	1 880 513	7.80	41.43
多米尼加共和国	1 461 492	1 583 047	1 708 108	8.32	7.90
孟加拉国	1 431 851	1 435 599	1 571 461	0.26	9.46
巴哈马	1 189 125	1 278 309	1 379 296	7.50	7.90
委内瑞拉玻利瓦尔共和国	1 162 326	1 249 500	1 348 211	7.50	7.90
危地马拉	1 163 100	1 158 400	1 211 600	-0.40	4.59
厄瓜多尔	1 081 169	1 117 047	1 205 294	3.32	7.90
科威特	1 048 063	1 126 668	1 215 675	7.50	7.90
黎巴嫩	1 034 249	882 922	1 117 000	-14.63	26.51
尼日利亚	839 907	877 679	1 010 836	4.50	15.17
安哥拉	676 493	750 000	913 000	10.87	21.73
乌拉圭	861 164	753 000	861 000	-12.56	14.34
肯尼亚	735 672	790 847	853 324	7.50	7.90
也门	707 155	760 192	820 247	7.50	7.90
乌克兰	696 641	748 889	808 051	7.50	7.90
阿拉伯叙利亚共和国	685 998	737 448	795 707	7.50	7.90

表4.1 2011年、2012年和2013年80个发展中国家/经济体和转型经济体的集装箱港口吞吐量(标准箱)(续)

国家/经济体	2011	2012	2013年 初步数字 <sup>a</sup>	2012/ 2011年 百分比变化	2013/ 2012年 百分比变化
加纳	683 934	735 229	793 312	7.50	7.90
约旦	654 283	703 354	758 919	7.50	7.90
科特迪瓦	642 371	690 548	745 102	7.50	7.90
吉布提	634 200	681 765	735 624	7.50	7.90
洪都拉斯	662 432	665 354	670 726	0.44	0.81
特立尼达和多巴哥	605 890	651 332	702 787	7.50	7.90
毛里求斯	462 747	576 383	621 917	24.56	7.90
突尼斯	492 983	529 956	571 823	7.50	7.90
苏丹	464 129	498 938	538 354	7.50	7.90
坦桑尼亚联合共和国	453 754	487 786	526 321	7.50	7.90
阿拉伯利比亚民众国	195 106	369 739	434 608	89.51	17.54
塞内加尔	369 137	396 822	428 171	7.50	7.90
卡塔尔	365 722	393 151	424 210	7.50	7.90
刚果	358 234	385 102	415 525	7.50	7.90
贝宁	334 798	359 908	388 341	7.50	7.90
巴布亚新几内亚	313 598	337 118	363 750	7.50	7.90
巴林	306 483	329 470	355 498	7.50	7.90
喀麦隆	301 319	323 917	349 507	7.50	7.90
阿尔及利亚	295 733	317 913	343 028	7.50	7.90
莫桑比克	269 219	289 411	312 274	7.50	7.90
古巴	246 773	265 281	286 238	7.50	7.90
格鲁吉亚	239 004	256 929	277 226	7.50	7.90
柬埔寨	236 986	254 760	274 886	7.50	7.90
缅甸	200 879	215 945	233 005	7.50	7.90
关岛	193 657	208 181	224 628	7.50	7.90
萨尔瓦多	161 200	161 000	180 600	-0.12	12.17
加蓬	162 415	174 597	188 390	7.50	7.90
马达加斯加	149 135	160 320	172 986	7.50	7.90
克罗地亚	144 860	155 724	168 026	7.50	7.90
阿鲁巴	137 410	147 716	159 385	7.50	7.90
纳米比亚	107 606	115 676	124 815	7.50	7.90
文莱达鲁萨兰国	105 018	112 894	121 813	7.50	7.90
新喀里多尼亚	95 277	102 423	110 514	7.50	7.90
阿尔巴尼亚	91 827	98 714	106 512	7.50	7.90
小计	<b>412 682 164</b>	<b>434 325 380</b>	<b>465 475 613</b>	<b>5.24</b>	<b>7.17</b>
据报告为其他数量 <sup>b</sup>	<b>562 723</b>	<b>590 637</b>	<b>630 276</b>	<b>4.96</b>	<b>6.71</b>
报告合计	<b>413 244 887</b>	<b>434 916 017</b>	<b>466 105 889</b>	<b>5.24</b>	<b>7.17</b>
全世界总计	<b>587 484 148</b>	<b>616 675 181</b>	<b>651 099 413</b>	<b>4.97</b>	<b>5.58</b>

资料来源:贸发会议秘书处根据Dynamar B.V.出版物等各种资料来源以及贸发会议秘书处直接从码头和港口当局获得的资料编制。

<sup>a</sup> 在本表中,新加坡包括裕廊港。

<sup>b</sup> 其他报告国是指所报告年吞吐量不足100,000标准箱的国家。

注: 2012年和2013年的许多数字是贸发会议的估计数(这些数字用斜体字书写)。国家总数可能会掩盖小港口或许未被列报的情况;因此,在某些情况下,实际数字可能不同于所提供数字。



## A. 港口吞吐量

本章探讨用集装箱装运的货物，它们占全部国际海运贸易价值的一半以上，约占物量的六分之一。集装箱港口吞吐量计量进出港口的集装箱数量，以20英尺标准箱为单位。

### 1. 集装箱港口

表4.1列出了全国年吞吐量超过100,000标准箱的80个发展中国家和转型经济体的集装箱吞吐总量(查阅126个国家/经济体的吞吐量数字，可登录<http://stats.unctad.org/TEU>)。2013年，发展中经济体的集装箱吞吐量估计增长了7.2%，达到4.661亿个标准箱。这一增长率高于上一年5.2%的增长率。2013年全部国家的集装箱吞吐量估计为6.511亿个标准箱，比上一年增长了5.6%。

发展中国家占全世界吞吐量的份额增长了1%，达到71.6%左右。近年来，发展中国家占全世界吞吐量的份额逐渐上升；这是由于它们更多地参与全球价值链和越来越多地使用集装箱装运干散货。在表4.1中所列的发展中国家和转型经济体中，只有4个(哥伦比亚、埃及、香港(中国)和阿曼)的集装箱吞吐量在2013年出现负增长，而在上一年中，有12个国家经历了负增长。哥伦比亚的下滑似乎是更大范围的区域港口吞吐量下滑的一部分，因为加勒比海的港口总体上出现了对外贸易量下滑(The Gleaner, 2014年)。关于埃及，不稳定的政局似乎使某些货物远离了它(UKPRwire)。香港(中国)近年来面对上海和新加坡的有力竞争，努力保持它的领先地位。阿曼的集装箱运量下降，似乎是因为来自临近港口的有力竞争，

表4.2 2011年、2012年和2013年前20名集装箱港口及其吞吐量(标准箱和百分比变化)

港口名称	2011	2012	2013初步数字	2012-2011年百分比变化	2013-2012年百分比变化
上海	31 700 000	32 529 000	36 617 000	2.62	12.57
新加坡	29 937 700	31 649 400	32 600 000	5.72	3.00
深圳	22 569 800	22 940 130	23 279 000	1.64	1.48
香港(中国)	24 384 000	23 117 000	22 352 000	-5.20	-3.31
釜山	16 184 706	17 046 177	17 686 000	5.32	3.75
宁波	14 686 200	15 670 000	17 351 000	6.70	10.73
青岛	13 020 000	14 503 000	15 520 000	11.39	7.01
广州	14 400 000	14 743 600	15 309 000	2.39	3.83
迪拜	13 000 000	13 270 000	13 641 000	2.08	2.80
天津	11 500 000	12 300 000	13 000 000	6.96	5.69
鹿特丹	11 876 921	11 865 916	11 621 000	-0.09	-2.06
巴生港	9 603 926	10 001 495	10 350 000	4.14	3.48
大连	6 400 000	8 064 000	10 015 000	26.00	24.19
高雄	9 636 289	9 781 221	9 938 000	1.50	1.60
汉堡	9 014 165	8 863 896	9 258 000	-1.67	4.45
长滩	6 061 099	6 045 662	8 730 000	-0.25	44.40
安特卫普	8 664 243	8 635 169	8 578 000	-0.34	-0.66
厦门	6 460 700	7 201 700	8 008 000	11.47	11.20
洛杉矶	7 940 511	8 077 714	7 869 000	1.73	-2.58
丹戎帕拉帕斯港	7 500 000	7 700 000	7 628 000	2.67	-0.94
20个最大港口合计	274 540 260	284 005 080	299 350 000	3.45	5.40

资料来源:贸发会议秘书处和Dynamar B.V., 2014年6月。

注: 在本表中, 新加坡不包括裕廊港。

却与杂货吞吐量形成鲜明对比，后者增长了9.5%(Business Monitor Online, 2014年)。

排名最靠前的10个发展中国家和转型经济体，都位于亚洲。在排名最靠前的20个发展中国家和转型经济体中，也有16个位于亚洲，有3个地处中美洲和南美洲(巴西、墨西哥和巴拿马)，还有一个属于非洲(埃及)。占有集装箱吞吐量最大份额的，仍然是中国。包括香港(中国)和中国台湾省在内，排名前20位的港口，有半数是中国。中国港口的吞吐量，除香港(中国)之外，实现了8.7%的正增长，达到1.739亿个标准箱。中国的港口，不将香港(中国)和中国台湾省的港口计算在内，占2013年全世界集装箱吞吐量的26.8%左右，比上一年的25.8%有所提高(第一章对国际贸易供求作了更详细的阐述)。

表4.2列出了2011-2013年间全世界最重要的20个集装箱港口。排名前20位的集装箱港口，约占2013年世界集装箱港口吞吐量的46%。2013年，这些港口总共实现了5.4%的增长率，高于2012年3.5%的估计增长率。这份名单包括15个发展中经济体的港口，都位于亚洲；其余5个在发达国家，其中3个在欧洲，2个在北美洲。排名最靠前的10个港口都在亚洲，表明该区域在成品和半成品货物物流方面的重要性。深圳港上升了一个位次，首次超过香港(中国)，成为世界第三大集装箱港口。2013年，香港(中国)出现3.3%的负增长，是20大港口中降幅最大的。鹿特丹经历了2%的负增长，但勉力保住了世界第十一大集装箱港口的地位。安特卫普、洛杉矶和丹戎帕拉帕斯港也在2013年出现负增长，青岛港上升了两个位次，而迪拜、长滩和厦门均上升了一个位次。大连港实现飞跃，以24.2%的增长率跃升五个位次。大连有中国最大的自由贸易区，大连自由贸易区，占地251平方公里，有助于通过港口促进贸易。2013年，大连的国内总产值年增长9%，突破7,650.8亿人民币(1,230亿美元)，其第一产业增长了4.8%，

第二产业增长了9.4%。服务部门增长了9.1%，因此到2013年底，有639个金融机构在该市运营，表明其重要性日益上升(Rainy Yao, 2014年)。

## B. 码头运营

集装箱码头行业是一个各自为政的行业。尽管如此，有若干国际行为者扩展业务并实现了全球布局。表4.3列出了按集装箱吞吐量和市场份额排名的十大全球码头运营商。这十大全球码头运营商总共控制着大约2.24亿个标准箱，也就是表4.1所示全世界集装箱港口吞吐量的37%左右。

尽管港口吞吐量与经济危机之前相比增长乏力，但是码头运营部门非常活跃。有若干码头运营者出售了它们的部分权益，谋求业务的精简和集中。与航运公司关系紧密的码头运营商，例如马士基集装箱码头公司和日本商船三井株式会社，已经卖掉了码头，而传统全球码头运营商，例如迪拜全球和美国Stevedoring公司，试图通过专注于投资强化其地位。较小的菲律宾国际集装箱码头服务公司也已经卖掉了码头；但是，这无疑是由于这些码头已经扩大，而公司侧重投资于小型和中型码头。

表4.3 2012年全球10大码头运营商  
(标准箱和市场份额)

	运营商	百万标准箱	份额百分比
1	新加坡国际港务集团	50.9	8.2
2	和记黄埔港务集团	44.8	7.2
3	马士基码头公司	33.7	5.4
4	迪拜港口世界	33.4	5.4
5	中远集团	17	2.7
6	码头投资有限公司	13.5	2.2
7	中海码头发展有限公司	8.6	1.4
8	韩进集团	7.8	1.3
9	长荣集团	7.5	1.2
10	欧洲门户	6.5	1

资料来源:德鲁里海事研究。

**表4.4 2013年全球最重要的码头**  
(所有各种规模的船舶每艘船、每小时的集装箱运量, 以及按港口和国家分列的吞吐量)

码头	港口	国家	2013年泊位生产率	港口排名(吞吐量)	国家排名(吞吐量)
横滨马士基码头	横滨	日本	163	41	7
天津新港赛挪码头	天津	中国	163	10	1
宁波北仑第二集装箱码头	宁波	中国	141	6	1
天津港欧亚国际集装箱码头	天津	中国	139	10	1
青岛前湾集装箱码头	青岛	中国	132	7	1
厦门嵩屿集装箱码头	厦门	中国	132	18	1
天津五洲国际集装箱码头	天津	中国	130	10	1
宁波港吉(意宁)码头	宁波	中国	127	6	1
天津港联盟国际集装箱码头	天津	中国	126	10	1
迪拜港口世界杰贝阿里码头	杰贝阿里	阿拉伯联合酋长国	119	9	9
豪尔费坎集装箱码头	豪尔费坎	阿拉伯联合酋长国	119	34	9

资料来源:贸发会议秘书处和《商业期刊》。

注: 虽然列出了11个码头, 但是迪拜环球港务集团的杰贝阿里码头和豪尔费坎集装箱码头并列第十位。

表4.4列出了由《商业期刊》排名的正在运营的最重要集装箱码头。<sup>11</sup> 结果显示, 排名前10的码头所在的国家仅为日本、中国和阿拉伯联合酋长国这三国, 其中8个码头在中国。有意思的是, 从贸发会议按照港口吞吐量的国家排名看(见<http://stats.unctad.org/TEU>), 日本排名第七位而中国排名第一, 说明实现泊位效率不需要很大的吞吐量。从港口来看, 横滨的泊位效率排名第一, 而吞吐量排名第四十一。中国天津港有4个码头位列前10, 表明该港的泊位效率很高。

表4.5将天津列为全世界最高效的集装箱港口, 生产率比上一年提高了50%。天津港有多个国际码头运营商, 例如马士基集装箱码头公司、中国招商局国际码头有限公司、中远太平洋有限公司、CSX世界码头公司、东方海外货柜航运公司、新加坡国际港务集团和迪拜世界集团, 因此, 港口内的码头竞争可能是提高效率的一个推动力。

在欧洲, 业绩最好的码头是鹿特丹Euromax码头, 所有各种规模的船舶每艘船每小时的集装箱吞吐量为100个, 其次是地中海航运公司在德

**表4.5 2013年按生产率分列的全世界最重要港口**  
(所有各种规模的船舶每小时每艘船的集装箱移动量和百分比增长情况)

港口	国家	2013年泊位生产率	2012年泊位生产率	2013/2012年增长百分比
天津	中国	130	86	51%
青岛	中国	126	96	31%
宁波	中国	120	88	36%
杰贝阿里	阿拉伯联合酋长国	119	81	47%
豪尔费坎	阿拉伯联合酋长国	119	74	61%
横滨	日本	108	85	27%
盐田	中国	106	78	36%
厦门	中国	106	76	39%
釜山	大韩民国	105	80	31%
南沙	中国	104	73	42%

资料来源:贸发会议秘书处和《商业期刊》2014年6月港口生产率数据库。

国不来梅哈芬港的门户集装箱码头(98个)。在中东,阿曼的萨拉拉港,萨拉拉集装箱码头实现了每艘船每小时装卸91个集装箱。虽然2012年非洲港口码头效率的数字尚未可知,但是已提供的该大陆平均数字是,所有各种类型的船舶每艘船每小时装卸19个集装箱。这大大低于当前排名最高的码头,同时显示出有改善的机会。2013年的数字阙如,或许表明没有发生变化。有意思的是,世界主要港口的效率提高,从27%(横滨港)到61%(豪尔费坎)不等,装卸都是大幅度的改善,而不是预期的渐进式提高。就横滨而言,马士基码头公司在此运营,该公司管理全球码头组合所积累的经验,无疑很有助益。豪尔费坎的效率提高,可归因于港口最近的改善。重大扩建工程的第二期于近期竣工,在16米深800米长的上泊位提供了6个超级巴拿马型船舶龙门起重机,4个超大型串联起重机(阿拉伯联合酋长国,海港和海关部,2014年)。

### C. 港口有关动态

港口的发展是任何希望成功地参与国际贸易的国家都要走的必由之路。港口是通向全球贸易伙伴的门户,航运是成本效益最高的长途运输方式之一。历史上,港口曾经被视为至关重要的资产,除了充当国家的门户,它们还是征收进口税和货物税的地方。然而,港口的作用持续演变,发展中国家和发达国家有所不同。在很多发展中国家,在港口征收的关税,在政府财政收入中占很大份额。例如,坦桑尼亚港务局是坦桑尼亚联合共和国的一个最重要的税收缴纳者。2011年,港务局和坦桑尼亚国际集装箱码头服务公司分别缴纳了4,300万美元和1,500万美元,两者合起来,其纳税额在该国位居第三,表明港口对该国的国内总产值具有重要意义。2009/2010年,坦桑尼亚联合共和国的税收收入为4.5万亿坦桑尼亚先令(28亿美元),其中大约30%来自增值税,另有30%来自收入税,

而货物税约占18%,进口税约占9%(坦桑尼亚主教大会、坦桑尼亚全国穆斯林理事会和坦桑尼亚基督教理事会,2012年)。世界银行最近一份关于坦桑尼亚联合共和国的报告称:“港口效率提高,能够提高税收效率,进而长久提高税收收入”(世界银行集团非洲区域减贫和经济管理,2013年)。因此,港口发展和港口改革对一国的健康财政状况至关重要。然而,发达国家的港口税收变得不那么重要了。其中一个原因是,开始采用新的税收方法,例如,收入和工资税,以及努力精简港口手续和便利货物流通。以美国为例,货物税和关税分别占政府收入的3%和1%(国家优先项目,2014年)。

#### 1. 中转航线

美洲的巴拿马运河扩建工程,始于2007年,仍是很多港口实施建设项目的的主要原因。尽管2013-2014年遭遇了一系列挫折和成本超支,但运河预计将在2015年12月竣工。扩建工作包括为运河系统增加了第三套船闸,并加深和拓宽了现有河道(达到54.86米),这样,最大运载量为13,500个标准箱的集装箱船和其他大型船舶就可以通行。现有的最大集装箱船无法从拓宽后的运河通行。扩建项目目前耗资70亿美元,超支16亿美元。2013年,运河收费额为18亿美元,比上一年减少了0.2%,巴拿马运河管理局预计,新扩建后的运河投入使用后,因运输流量增加,岁入可以增收10亿美元。

巴拿马运河为144条航线提供服务,这些航线连接160个国家,达到全世界1,700个港口。2013年,巴拿马运河的总通行量达到12,045艘船,比上一年减少了6.5%。在这一总数中,通行船舶数量的25%左右(3,103艘)是集装箱船,比上一年减少了6.4%。但是集装箱船估计运载了全球海运贸易价值的52%,因此对于世界贸易极为重要。2013年,有3.19亿吨货物从该运河通行,比上一年减少了3.9%,这3.19亿吨货物占

世界海运贸易量的3.4%。巴拿马扩建工程的直接受益方可能是美国东部港口，例如纽约和弗吉尼亚。

在尼加拉瓜有一个巴拿马运河的竞争者也受到关注。开挖尼加拉瓜运河的提案，于2013年6月在议会获得通过。该运河的长度可能有278公里，是巴拿马运河的三倍。建成后的尼加拉瓜运河将比巴拿马运河宽，能够供现有的世界最大货船通行。运河的建设成本估计为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——建设和经营。该公司获得了建设和经营该水道的50年特许权，并拥有将特许权再延长50年的选择权。尼加拉瓜运河项目将直接雇佣大约50,000人，并使另外200,000人间接受惠。建设工作有望于2014年12月动工，用5年时间完成(全国广播公司新闻，2014年)。

虽然中转运河显然会产生诸多影响，但是仍然很难确定地对此进行评估。扩建项目设计很多行为者，并且存在很多未知数，特别是由于全球经济不确定性和日新月异的技术发展，包括船舶类型和设计。

## 2. 其他与港口有关的动态

2013年，集装箱重量成为全世界集装箱码头关注的一个重要问题。在海事组织达成一致后，强制检测集装箱重量的做法将开始实施。将核查集装箱重量作为出口货物集装箱装船的条件，将成为《海上人命安全公约》修正案中的内容，该修正案定于2016年7月生效。装箱者和托运人将遵守这些重量限制，但最终可能要由港口进行核查。地磅和起重机上的扭锁式负重传感器可能是两个受欢迎的重量核查方式。这些法规是在最近发生的备受瞩目的事故之后制订的，例如2007年地中海航运公司的“拿波里号”搁浅事件。

联合王国政府对于航运公司在英吉利海峡这条世界上最繁忙的水道上依靠技术导航表示关切，敦促它开始沿英国海岸线设置7个eLoran台站。<sup>12</sup> 这些台站将为全球定位系统提供后援，它们仍将是船长在发生事故时确定位置和航行路线的主要手段，例如发生故意或意外的人为“干扰”，或极端天气(例如飓风或暴风雪)或地球之外的事件(例如太阳风暴)。到2019年，联合王国和爱尔兰两侧将另外各安装20个台站，每一个的大小如同文件柜。联合王国正在和大韩民国进行协商，看如何能够在朝鲜半岛安装类似的系统。

码头作业系统作为企业资源的一种规划工具，是港口码头内很常见。有多种不同的定制系统，它们的设计通常来自例如新加坡这样的大港口；新加坡国际港务集团计算机综合码头作业系统就是为满足港口的需求而定制的一个系统。但是，市场主导者是Navis公司，它是卡哥特科公司的一个分公司，专门从事软件生产。它最新编写的码头作业系统，SPARCS N4，使客户能够开展多项作业，从一个中心地点辐射多个地点，因此很受拥有巨大国际业务组合的全球码头运营者欢迎。有47个国家在107个地点使用SPARCS N4，其中63个目前在运行(Navis，2014年)。

## D. 港口当前面临的一些挑战

### 1. 船舶更大，货物更集中

集装箱港口当前面临的一个重大挑战是使设施升级，以接待规模更大的船舶以及这给货物装卸带来的空间和时间上的相应压力。船舶增大，意味着需要投资购置更大的起重机，能够伸出去吊起离泊位最远的集装箱。传统上，集装箱起重机为宽度为13个集装箱的船舶提供服务，自从船主于1988年开始订购超巴拿马型船舶以来，主要航线需要伸展范围更大的起重机，最长可达18个集装箱。最新建造的船

船需要伸展范围甚至更大的吊臂(22-23个集装箱),港口受到航运公司的强大压力,或者投资购置这种岸上装备,或者被排除在东-西主要贸易航线之外。随着更大的船舶问世,以前最大的船舶被调离拥有先进该港口、货物流量很大的东-西航线,重新部署在港口较小、货物流量较少的南-北航线上。南-北航线往往服务于发展中国家的港口,这些港口承受着巨大压力,需要投资购置延伸范围甚至更大的起重机,如果它们不这样做,就有被降级为货物集散港口的危险。

基础设施投资者常常需要进行“具有前瞻性的”建设,以迎合尚未可知的未来发展需求。因此,港口规划者面临的挑战是,从它们的客户的角度,理解市场可能发生何种变化,规模经济和将物流链用作生产周期的一部分,是日益强烈的趋势。借助更好的库存管理和船舶可靠性,技术或许可以使船舶成为浮动仓库。下一代集装箱船体量会更大,甚至运力为22,800个标准箱和24,000个标准箱的船舶建造计划,已在构想之中。这些船舶的宽度大约为64米,长度大约为487米。据业界专家说,船舶长度可能会被限制在400-450米左右,主要是由于与建造更长的船舶有关的成本增加。较短较宽的船舶更加稳定,吃水较浅,能够更好地为发展中国家无法负担疏浚费用的港口服务。此外,与较窄的船舶相比,较宽的船舶需要的压舱水更少,因此减轻了外来微生物对非本土水域的有害入侵,在某些脆弱地区,这种入侵有可能造成严重的环境污染(《劳氏国际集装箱化》,2013年)。这样港口就不必建设更长的泊位,除非它们想同时接待多艘船舶,但是它们必须在港口内建设更深的进出港航道、更宽阔的船舶调头区、更多的领航设施、更坚固的码头、更大的仓储区和更高级的码头作业系统。这样,真正的限制条件就不仅仅是财务上的,还有空间上的。在港口之外,公路、内陆水道和铁路网需要有能力应付更大的货物流量。此外,需要增加货运车辆、铁路货车、驳船或卡

车。鉴于陆路运输者更喜欢公路货运(因为所有权带来更大的可预期性和可靠性),这总是意味着更大的碳排放量和更多其他的相关外部效应。选一个新址建设集装箱码头或许能解决某些问题,但是也会造成另外的问题。

更大的起重机也总是更高,由于风力较大,起重机和操作人员处于更不稳定的状态。这些可能导致总体作业速度放慢,人为误差增多。例如费利克斯托和迪拜这样的港口已经拥有超级巴拿马型船舶船一岸集装箱龙门起重机,其作业范围为69.5米。除了实用,它还有营销优势,可以宣称能够装卸任何规模集装箱船舶,这是从前瞻性获得的红利。大多数不确定性出现在作为本国和区域主要门户的港口,这些港口面临抉择:是接纳5,000个标准箱的船舶(目前的巴拿马型船舶),还是接纳13,500个标准箱的船舶(2015年的巴拿马型船舶)。选择购置服务于未来需求的船舶更像是一场赌博。购置较大的龙门起重机本身不是灵丹妙药,也不是港口为较大型船舶服务而必须付出的唯一成本。迪拜的杰贝阿里码头购买了19架船一岸码头起重机,同时订购了50架自行式轨道龙门起重机,其中4架已于最近交货。这些龙门起重机近50米长,32米宽,能够双吊10个集装箱宽6个集装箱高的集装箱垛(《海洋贸易》,2014年)。

## 2. 环境方面的关切事项

像大多数产业部门一样,港口承受着更大压力,需要减少对环境的影响。2015年,联合国有望在千年发展目标的基础上,通过可持续发展目标。当前通过开放工作组的一系列对话讨论的问题,这些目标有望最终定稿,供2015年在纽约召开的联合国大会通过。新目标将在里约+20成果文件《我们希望的将来》基础上,解决大量可持续发展问题,特别是如何在对环境影响最小的情况下实现发展。<sup>13</sup>

港口对环境有多种影响。例如，最初在新址开工建港时，可能会使野生生物失去家园。船舶的航迹也可能会干扰野生生物并使某些区域不再适于栖息。靠近城市的港口建设，可能会使在附近生活和工作的人们的健康受到影响。使用水泥等建筑材料时，在从采矿到利用的各个阶段，都会对环境造成影响，阐述此种影响的文件汗牛充栋。疏浚水道和泊位时，会影响疏浚区域和挖掘出的物质堆放的区域。有时这些物质可能充满来自运载工具或货物中的污染物并随着码头雨水径流而进入海里的毒素。

在建设港口时，通常要实施环境影响评估，然后与有关各方或利益团体进行协商。自然生境和野生生物的迁移，被认为与给当地经济带来的收益相抵，这样就要编写一份成本—收益分析报告。这种公共协商可能历时数年，耗资巨万，最终结果却是维持现状。有一个例证是拟议耗资6亿英镑在联合王国南安普顿的Dibden湾建设全新集装箱港口一事。一方面，经济上的观点是：(a) 国家需要更大的集装箱处理能力，(b) 在建设和正常运营期间可创造就业岗位，(c) 可提高效率，从而降低消费者支付的成本，及(d) 刺激当地经济。反对这一项目的环境观点是：(a) 威胁既定环境区域，(b) 生境丧失，(c) 石油泄漏的风险，和(d) 对大地景观的视觉影响。最后，关于是否建设深水集装箱码头的争议，持续了4-5年，耗费了英国联合港口公司5,000万英镑，没有产生结果(Southern Daily Echo, 2009年)。数年之后，当东北方向约100英里之外的泰晤士河畔一处旧址可以重新利用时，迪拜环球港务集团建成了一个新集装箱码头，伦敦门户码头。

港口运营期间，起重机、集装箱堆垛机和其他港口运载工具的低效柴油发动机，可能会排放温室气体。这些通常不接受例如适用于来访车辆的严格检查，或者在某些情况下港口工人实行三班制，以提供现代港口所需的24小时服务。港区的工人建筑物也要使用能源来采暖或制冷，使工人在适合的温度中作业。货物本身

也可能因为装卸或储存过程中的太大噪声或尘埃而产生污染。<sup>14</sup> 有些货物特别成问题；例如水泥、高岭土、煤炭和铁矿石容易产生尘埃污染。例如化肥和饲料之类的其他干散货，有机物质和/或营养素浓度很高，如果泄漏到海里，或许导致局部富营养化和缺氧，有可能摧毁海洋生物。

取决于港口类型，有可能需要渡轮运送，导致等待的小轿车和卡车排起长龙。码头区的通宵作业，也有可能产生过度光照。此外，当地服务提供者在他们的业务活动过程中产生额外的污染；人们很想使当地运输方式转而使用污染较少的动力来源，例如使用压缩天然气。使用船舶发动机在港口内移动船舶造成的船舶震动，也会对环境造成干扰。船舶一项被视为港口内的主要污染源，因为它们燃烧的燃料产生大量温室气体。例如，大多数柴油汽车排放的气体，硫含量为0.3%到0.5%，而海运燃料排放物中的硫含量不久之前超过了4.5%，通过海事组织根据《国际防止船舶造成污染公约》(《防止船污公约》)附件六制定的法规，到2020年只能降至0.5%。但是，船舶在港口内主要由拖船牵引就位，因此港口对于这些在何种程度上加深港口的碳足迹可以实施某些控制。在空气污染收到高度关切的地区，港口投资建设岸上电力，以减少在泊位中对船舶燃料的使用。例如，洛杉矶和长滩是提供岸电技术的早期先行者，最近在西雅图港，安装供游轮码头使用的岸电设施的成本，每个泊位估计为150万美元，每艘船估计为40万美元(《国际港口技术》，2014年)。

通过意外泄漏造成污染的风险，对港口来说是一种实际可能性。因为货物和运载工具(例如，卡车、集装箱堆垛机或跨运机)都是在有限空间内活动，注定会在某个时刻发生事故。因此，进行风险评估并制订快速反应计划和缓解措施，是港口战略规划中必不可少的内容。

此外，不仅仅是港口本身，受港口吸引并在附近安顿下来的辅助服务也可能造成污染，例如船舶/集装箱修理厂或者补给工厂。或许由于与

内陆的联系不畅，其他产业也常常决定在港口附近选址，使这一地点成为吸引其他产业的一块磁铁和污染链上的一个环节。就某些货物而言，例如铁矿石，出口冶炼过的铸铁块更为有利可图；然而，冶铁是一种能源密集型活动，常常发生在港口附近。冶炼厂往往由煤电厂提供电力，因此这一问题成为城市以及港口的关切事项。

港口内及港口附近产生的主要污染物主要是温室气体、二氧化碳、甲烷、一氧化二氮、氮氧化物、微粒物质和硫氧化物(世界港口气候倡议，2010年)。有害物质对环境的危害包括损害生物资源(毒性)、生物累积、危害人类健康(从口中摄入、吸入和皮肤接触)以及降低舒适性(联合王国海洋特别保护区项目，2014年)。

港口对环境的影响大体可分为三个领域：排放、货物作业和意外污染(表4.6)。

对付港口污染的解决方案通常围绕混合使用财政刺激和惩处措施，强制执行各项标准和法规。

某些旨在减少港口碳足迹和污染的实用措施如下：

- (a) 接用岸电：指示船舶不要在港口内使用燃油，而是坚持使用岸上提供的电力。例如，西班牙在北非的飞地梅利亚，为预定的滚装服务安装了岸电；这涉及对船舶进行改造，使之接受外部能源，还要对港口进行改造，使之能够供应能源。使用岸电，估计可以使船舶排放量

减少90%以上(《港口》，2014年)。在加利福尼亚，没有电力接口的船舶在2014年被禁止进入其港口，到2020年，船舶使用的电力必须有80%来自岸上接口。欧洲要求靠泊两个小时以上的船舶改用含硫0.1%的燃料，或使用替代技术(《港口》，2013年)。

- (b) 港口设备接受与陆路运输工具相同的严格测试，以促使制造商改变它们的产品，或者采用排放控制系统或者柴油氧化催化剂和微粒过滤器；
- (c) 安装集水设施，过滤暴风雨雨水径流中所含的残留物，并防止它们流入海/河；
- (d) 用法规将有噪声的活动限制在白天的工作时间(例如卸货作业、列车转轨，凡此种种)；
- (e) 降低散货的下放高度和下落速度；
- (f) 安装货物围网和除尘技术，减少微粒物质扩散；
- (g) 办公建筑物使用隔热材料，以更好地调节温度；
- (h) 尽可能利用可再生能源；
- (i) 制订有力的应急反应计划来处理泄漏物质。

表4.6 港口发生的污染类型

排放	货物作业	事故
小轿车	光	石油泄漏
卡车	尘	货物洒落
铁路	噪声	污水和污泥流溢
船舶	震动	压舱水污染物
起重机		冲蚀
港口设备		
办公室(冷气/暖气)		

资料来源:贸发会议秘书处。

某些港口为效率较高的船舶提供财政刺激；例如，釜山港务局为达到某个效率评分值的船舶减让15%的港务费，以此奖励船主为采用提高船队效率的技术和措施而投资之举。评分依据的是环保航运指数，这是对船舶产生的氮氧化物和硫氧化物的数量评估，借此能够评估微粒物质和温室气体排放量。这一计划有一个关于2,500多艘船舶和30多个港口的日益扩大的数据库。<sup>15</sup> 新船舶适用海事组织根据《防止船污公约》附件六制订的能效设计指数。还有碳作战室和Right Ship制订的“从A到G”的排放评



级制度，它含有超过70,000艘现有船舶的信息。<sup>16</sup> 借助该工具，港口能够提供激励而无需额外的文书工作。

## E. 结语

集装箱港口吞吐量增长，年增长率为5-6%。这为出口方提供了一个绝佳的契机，抓住机会，利用空集装箱，为现有产品寻找新市场。尽管存在如何公布和安排可用空集装箱的问题，但是很多发展中国家有可能通过组织规划，进一步融入全球价值链。对港口而言，怎样迎合日益增长的需求和处理货

物日益集中问题，以及减少它们的碳足迹和其他污染，这些挑战并非不能克服，但是需要进行仔细监测和规划。个别港口码头的业绩改善，对于所有港口的未来组织和规划工作是个良好征兆。正如集装箱成为一个普遍标准，码头作业系统的开发也将如此。能够融入其他全球系统的信息技术系统，也将成为未来的一个关键特征。由于较大型船舶呈梯级向发展中国家市场分布，这些国家的港口需要拥抱新技术。其他各方，例如较大的港口和客户，也就更易于提供旨在提高效率的援助。港口协作将是未来的标志，世界范围内的港口业绩差异将逐渐缩小。

## 参考文献

- Business Monitor Online (2014). Oman shipping report. September. See <http://store.businessmonitor.com/oman-shipping-report.html> (accessed 23 July 2014).
- Lloyd's List Containerisation International* (2013). A matter of time. December.
- National Priorities Project (2014). Federal revenue: Where does the money come from? See <https://www.nationalpriorities.org/budget-basics/federal-budget-101/revenues/> (accessed 27 September 2014).
- Navis (2014). Navis SPARCS N4 reaches critical milestone with 100 terminals globally. Press release 13 February. Available at <http://navis.com/news/press/navis-sparcs-n4-reaches-critical-milestone> (accessed 24 June 2014).
- NBC News (2014). Route of proposed Nicaraguan Canal disclosed. 8 July. See <http://www.nbcnews.com/news/latino/route-proposed-nicaraguan-canal-disclosed-n150721> (accessed 30 September 2014).
- Ports & Harbors* (2013). Global power shift. October.
- Ports & Harbors* (2014). Retrofitting. February.
- Port Technology International* (2014). The economics of cold ironing. Available at [http://www.porttechnology.org/technical\\_papers/the\\_economics\\_of\\_cold\\_ironing/#.U61ckXZ\\_yf8](http://www.porttechnology.org/technical_papers/the_economics_of_cold_ironing/#.U61ckXZ_yf8) (accessed 27 June 2014).
- Rainy Yao C (2014). China regional focus: Dalian, Liaoning Province. China Briefing. April. Available at <http://www.china-briefing.com/news/2014/04/23/china-regional-focus-dalian-liaoning-province.html> (accessed 27 June 2014).
- Seatrade* (2014). UAE Special Report. Available at <http://www.seatrade-global.com/publications/general-shipping-publications/uae-special-report.html> (accessed 7 October 2014).
- Southern Daily Echo* (2009). Southampton container port needs Dibden Bay development, say bosses. 13 July. See <http://www.dailyecho.co.uk/news/4489713.display/> (accessed 30 September 2014).
- Tanzania Episcopal Conference, National Muslim Council of Tanzania and Christian Council of Tanzania (2012). The one billion dollar question: How can Tanzania stop losing so much tax revenue. June. Available at <http://www.kirkensnodhjelp.no/contentassets/a11f250a5fc145dbb7bf932c8363c998/one-billion-dollar-question.pdf> (accessed 30 September 2014).
- The Gleaner* (2014). Regional port activity affected by decline in foreign trade – ECLAC. 28 June. See <http://jamaicagleaner.com/latest/article.php?id=53939> (accessed 29 September 2014).
- UKPRwire (2014). New market study published: Egypt Shipping Report Q2 2014. See [http://www.ukprwire.com/Detailed/Automotive/New\\_Market\\_Study\\_Published\\_Egypt\\_Shipping\\_Report\\_Q2\\_2014\\_339558.shtml](http://www.ukprwire.com/Detailed/Automotive/New_Market_Study_Published_Egypt_Shipping_Report_Q2_2014_339558.shtml) (accessed 29 September 2014).
- United Arab Emirates, Department of Seaports and Customs (2014). Khor Fakkan. See <http://www.sharjahports.gov.ae/Docs.Viewer/6d4a1880-d2d8-407c-a9c9-ec9e8693a1b6/default.aspx> (accessed 27 June 2014).
- United Kingdom Marine Special Areas of Conservation Project (2014). Environmental impacts of port and harbour operations. Available at [http://www.ukmarinesac.org.uk/activities/ports/ph3\\_2.htm](http://www.ukmarinesac.org.uk/activities/ports/ph3_2.htm) (accessed 1 October 2014).
- World Bank Group Africa Region Poverty Reduction and Economic Management (2013). Tanzania economic update: Opening the gates: How the port of Dar es Salaam can transform Tanzania. Issue 3. May. Available at [http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2013/05/16/000442464\\_20130516111239/Rendered/PDF/777290WP0P13340nomic0Update0Report.pdf](http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2013/05/16/000442464_20130516111239/Rendered/PDF/777290WP0P13340nomic0Update0Report.pdf) (accessed 30 September).
- World Ports Climate Initiative (2010). Carbon footprinting working group - guidance document. Available at [http://wpci.iaphworldports.org/data/docs/carbon-footprinting/PV\\_DRAFT\\_WPCI\\_Carbon\\_Footprinting\\_Guidance\\_Doc-June-30-2010\\_scg.pdf](http://wpci.iaphworldports.org/data/docs/carbon-footprinting/PV_DRAFT_WPCI_Carbon_Footprinting_Guidance_Doc-June-30-2010_scg.pdf) (accessed 7 October 2014).

## 尾注

- <sup>11</sup> 2013年,《海运述评》报告了《商业期刊》新启用的码头生产率排名指数的有关动态。生产率的定义是,每次有记录的船舶到港每小时总移动量平均数。单艘船舶每小时总移动量的定义是集装箱移动(装载、卸载和位置调整)总量除以船舶靠泊小时数。该指数利用17个航运公司记录的数据,这些公司详细记录了关于它们150,000次靠港的事件。
- <sup>12</sup> “eLoan”系指强化的长程导航,是一种国际化的定位、导航和正时服务,可供多种运输方式使用或用于其他用途。
- <sup>13</sup> 1992年,联合国环境与发展会议举行了通常所称的里约首脑会议,结果通过了《关于环境与发展的里约宣言》。2012年,一次后续会议,通常被称为里约+20,审查了已取得的进展并提出了进一步的建议。里约+20首脑会议最后产生了一份成果文件,题为“我们希望的将来”。这份文件阐述了运输作为可持续发展核心问题的重要意义,可持续的运输有三个主要支柱:经济、社会和环境,涵盖货运和客运。文件承认运输本身有助于提供获得其他服务的机会,例如,获得教育、卫生和就业服务。查阅这份文件,可登陆[https://rio20.un.org/sites/rio20.un.org/files/a-conf.216l-1\\_english.pdf](https://rio20.un.org/sites/rio20.un.org/files/a-conf.216l-1_english.pdf)(2014年10月15日查阅)。
- <sup>14</sup> 加拿大鲁珀特王子港的一个码头,在六个月时间里收到当地居民200次关于噪声和尘埃的投诉。(“Trouble with the terminal: Frustrations abound surrounding Westview Terminal”, *The Northern View*, 6月18日; 见<http://www.thenorthernview.com/news/263559031.html>, 2014年10月15日查阅)。
- <sup>15</sup> 见<http://www.environmentalshipindex.org/>(2014年10月1日查阅)。
- <sup>16</sup> 见<http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/GHG/>(2014年10月1日查阅)。

# 5

## 法律问题和法规动态

本章介绍运输和贸易便利化领域一些重要的法律问题和近期的法规动态，并介绍一些主要海事公约的状况。重要问题包括：2007年《内罗毕国际船舶残骸清除公约》将于2015年生效，以及与环境及相关问题、海上安全和供应链安全有关的多项法规动态。

为支持执行一系列技术和运营措施，以便提高国际航运的能效和减少温室气体排放，海事组织在2014年4月通过了附加指导方针和多项修正案。此外，继续制定法律法规，用以减少燃油燃烧产生的其他有毒物质的排放，特别是氧化硫和氮氧化物，这些都是造成船舶污染空气的重要因素。关于《极地规则》草案中的环境条款和其他条款，也取得了进展。

海上安全和供应链安全领域现有的框架和方案的执行工作取得持续进展。关于海上海盗行为问题，值得一提的是，索马里沿海、亚丁湾和西印度洋等地的海盗事件呈持续下降趋势。然而，西非几内亚湾的情况依然严峻。贸发会议发表了分为上下两部分的实质性分析报告，着重指出了海上海盗行为的发展趋势、成本、给贸易造成的影响，并且盘点了国际社会为解决这个问题而采取的法规和其他举措。

关于国际贸易便利化协定，《世贸组织贸易便利化协定》要求世贸组织成员国设立国家贸易便利化委员会。这是落实众多贸易便利化措施的必要因素，特别是假如其中涉及到若干公共机构和私营部门的利益攸关方。日前，贸发会议研究了有效和可持续的国家贸易便利化机构的经验教训及其最佳做法，本章介绍了此次研究成果。

## A. 运输法的重要动态

### 2007年《内罗毕国际船舶残骸清除公约》生效

2007年5月16日，由海事组织在内罗毕主持召开的外交会议通过了2007年《国际船舶残骸清除公约》。<sup>17、18</sup>《公约》将在至少有10个缔约国批准之后的十二个月后生效。2014年4月14日，丹麦交存了批准文书，从而满足了这项条件，《公约》因此将于2015年4月14日生效。

#### 《公约》的主要特点

海事组织认为，海洋事故近些年来大幅度减少，但有报道称，被废弃的船舶残骸增加了，与此相关的问题依然严重。2007年，被废弃的残骸估计将近1,300处。船舶残骸可能会威胁到其他船舶的航行及其船员的安全。此外，船舶残骸可能会给海洋环境和沿岸环境造成损害，这是由船舶性质等因素决定的。发现和清除这些残骸都需要付出成本。《公约》旨在为各国迅速、有效地清除位于本国领海内以外的船舶残骸提供一系列统一规则。<sup>19</sup>《公约》还规定了强制保险和向保险人直接提出索赔的权利(见下文关于“强制保险”的内容)。

《公约》通常只适用于位于缔约国领海以外、属于“专属经济区”以内的船舶残骸，但《公约》包含一项任择条款，缔约国可以据此规定某些条款适用于本国领土，包括领海。这一点是非常重要的，因为大部分危险的残骸都位于领海以内的沿岸浅水区，由沿岸国管辖。

#### 范围和定义

《公约》第一至第四条说明了《公约》的范围、定义、目标和普遍原则。缔约国可以根据《公约》采取措施来清除危害到航行安全或海洋环境的船舶残骸。“危害”系指：“(a) 对航行构成威胁或妨碍的任何情况或威胁；或者

(b) 合理预期会对海上环境造成重大有害影响，或是损害一国或多国的海岸线或相关利益的任何情况或威胁”。<sup>20</sup> 受影响的沿岸国家采取的措施必须与危害程度相称，并且“不得超出清除构成危害的残骸的合理必要限度，且须在残骸被清除后立即停止”。<sup>21</sup>

“公约区域”或《公约》适用地区，系指某一缔约国的专属经济区，不包括适用国内法的领海。然而，《公约》第三条第二款规定，缔约国可以“将本公约扩大适用于包括领海在内的领土内的残骸”。

“残骸”系指在发生海上事故之后，由于事故而沉没、搁浅或漂浮的一艘船舶或船舶的任何一部分，或是曾经在船上、如今已然散落的物品，例如货物。<sup>22</sup> 此外，定义还包括“即将或合理预期将沉没或搁浅的一艘船舶，若尚未为救助该船或处于危险中的任何财产采取有效措施<sup>23</sup> 的话”。“海上事故”系指“给船舶或其货物造成重大损失或重大损失紧迫威胁的船舶碰撞、搁浅或其他航行事件，或者在船上或船外发生的其他情况”。<sup>24</sup>

#### 残骸的报告、定位和标记

第五至第九条列出了《公约》规定的各项要求。缔约国“须要求悬挂其国旗的船舶的船长和经营人在该船被卷入导致残骸的海上事故时毫不延误地向受影响国家报告”。<sup>25</sup> 报告应向受影响国家提供一切必要的相关信息，其中包括：“(a) 残骸的精确位置；(b) 残骸的类型、大小和结构；(c) 残骸损坏性质和残骸状况；(d) 货物性质和数量，特别是任何有害有毒物质；以及(e) 包括燃料油和润滑油在内的船上油类的数量和种类。”<sup>26</sup>

受影响国家系指残骸位于其公约区域的国家，<sup>27</sup> 应考虑《公约》第六条列出的某些具体标准，判断残骸是否构成危害。受影响国应确

定残骸的具体位置，“紧急地就残骸的性质和位置警告有关船员和国家”，<sup>28</sup> 同时根据国际浮标系统标注出残骸的位置。<sup>29</sup>

根据《公约》第九条，登记所有人有责任清除被确定为构成危害的残骸。受影响国家可以为清除残骸规定条件，包括设定必须完成清除工作的合理期限。<sup>30</sup> 假如没有遵守这一期限，或是在所有人能够有所行动之前必须立即开展行动，受影响国家“可以采取现有最切实可行和最迅速且符合安全和海洋环境保护的办法对残骸进行清除”。<sup>31</sup> 船舶所有人和受影响国家之间可能会就这些考虑因素的具体内容产生争议。

## 责任

登记所有人通常应负责承担定位、标记和清除残骸的各项费用，除《公约》第二条列出的一般性原则之外的这些费用不受任何限制，但应合理，并应与危害程度相称。然而，假如登记所有人能够证明造成残骸的海上事故是由以下原因导致的，则可以免除责任：“(a) 由战争、敌对行为、内战、暴动或异常的、不可避免且不可抗拒的自然现象所导致的；(b) 完全是由第三方故意造成损害的行为或不作为所造成的；或者(c) 完全是由负责灯塔或其他助航设备维护的政府或其他主管当局在行使其职能中的疏忽或其他过错行为所造成的。”<sup>32</sup>

要符合免除责任的第二项标准(第三方蓄意造成海上事故)，所有人作为从责任免除中获益的一方，必须证明任何损害“完全”是由此类行为“造成”的。因此，即便是可以证明船主一方存在较轻的共同过失，也无法提出全面抗辩。由此可见，所有人承担着沉重的举证责任。此外，允许所有人“按照适用的国内或国际机制，如经修正的1976年《海事赔偿责任限制公约》，限制其责任”。<sup>33</sup> 然而，批准经修正的1976年《海事赔偿责任限制公约》的地方法律往往会明确排除这项限制残骸相关权利。

此外，登记所有人根据《公约》承担的责任不得与以下内容发生冲突：适用且生效的其他海事组织公约；<sup>34</sup> 规范或禁止限制核能损害责任的国内法；以及，经修正的2001年《国际油污损害民事责任公约》。<sup>35</sup>

最后一点，《公约》第十条规定，本条中的任何规定不得损害向第三方追偿的权利。因此，根据《公约》产生费用的任何一方都有权向第三方提出追偿，例如卷入碰撞的另一艘船只。

## 强制保险

《公约》第十二条要求300总吨及以上且悬挂某一缔约国国旗的船舶的所有人“必须维持保险或其他财务担保，例如银行或类似机构的担保”，用以承担《公约》规定的责任。相关价值由适用的限制机制确定，但在任何情况下均不得超出根据经修正的1976年《海事赔偿责任限制公约》计算所得的金额。所有船舶均应携带证明文件，证实其保险或其他财务担保有效。该证书应采用核准格式，相关格式草案载于《公约》附件。此外，根据《公约》条款产生的任何索赔要求，均可向证书中写明的保险人或担保人直接提出。<sup>36</sup>

但需要指出的是，缔约国必须根据第三条第二款，将《公约》扩大适用于包括领海在内的领土，发生在“公约区域”<sup>37</sup> 以外的事件才能依靠保险证书来解决，或是能够根据《公约》第十二条向保险人直接提出索赔要求。

## 时效

第十三条就提出诉讼的时效规定了双重要求。根据《公约》提出的诉讼应在受影响国家确定残骸构成危害之日起三年之内提出，而且最迟不得晚于海上事故发生之日起六年。否则，《公约》规定的追偿费用权利将失效。

## 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

2014年3月31日至4月4日，海事组织环境保护委员会召开第六十九届会议，与减少国际航运温室气体排放有关的问题依然是委员会在本届会议上关注的重要问题之一。持续改善船舶设计和船舶规模，同时采取多项运营措施，包括在船只航行过程中完善航速控制，目的就是进一步减少燃料消耗，提高燃料的使用效率。减少燃料消耗，从而减少二氧化碳的排放量，对于航运业有着极大的吸引力。二氧化碳是燃料燃烧产生的主要温室气体，同时也是人类活动造成温室气体排放的最主要促成因素。

作为背景资料，应该回顾在2012年通过了一系列新的技术和运营措施，<sup>38</sup> 用以提高国际航行的能效和减少温室气体排放(海事组织，2011年，附件19)。这些措施针对新的船只提出了能效设计指数，并且为所有船只提出了《船舶能效管理计划》。这些措施作为修正，列入了《防止船污公约》附件六《防止船舶造成空气污染规则》，为此在附件六中新增了题为“船舶能效规则”的第四章，并于2013年1月1日生效。随后，海事组织在2012年10月和2013年5月分别通过了准则和统一解释，用以协助有关各方落实这些技术和运营措施。此外，2013年5月通过了《关于促进与改善船舶能效有关的技术合作与技术转让的决议》，并就启动一项新的研究工作达成协议，以便更新海事组织2009年做出的国际航运温室气体排放估算。关于采取可行的市场措施来减少国际航运温室气体排放，各方仍持有争议，深入讨论将推迟到今后

的会议。<sup>39</sup> 下文介绍了相关审议情况和审查期间取得的成果。

#### 船舶能效问题

在第六十九届会议上，海洋环境保护委员会继续制定准则，以支持落实《防止船污公约》附件六第四章所载的关于船舶能效问题的强制性规则。特别是，委员会：

- 通过了《2014年新船已实现的能效设计指数计算方法准则》(海事组织，2014年a，附件5)；
- 注意到《经修正的2012年能效设计指数调查和认证准则草案》(海事组织，2014年b，附件7)，目的是在第七十届会议上最终确定和通过这项准则；
- 认同《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》不适用于20,000吨以下的船舶，对于这项准则无需修正；
- 请各方就《关于计算典型海况下船舶失速系数“fw”的试用暂行准则》发表意见(海事组织，2012年a)；
- 核准《〈防止船污公约〉附件六第2.24条规则统一解释修正案》(海事组织，2014年a，附件6)，并要求秘书处发布关于统一解释的综合文本，其中包含所有修正案，以便于传播；<sup>40</sup>
- 同意建立能效设计指数数据库和确定用以《防止船污公约》附件六第21.6条规定开展的审查所需的最少数据。

#### 技术合作与技术转让

在第六十九届会议上，海洋环境保护委员会讨论了执行第MEPC.229(65)号决议(《关于促进与改善船舶能效有关的技术合作与技术转让的决议》)的重要意义(海事组织，2013年a，附件4)，<sup>41</sup> 以及《防止船污公约》附件六的修正

案在2013年1月1日生效之后,“促进船舶技术转让特设专家工作组”应在本届会议上开始工作。责成工作组开展如下工作:

- 评估执行《防止船污公约》附件六第四章各项规则的潜在意义和影响,特别是对发展中国家的潜在意义和影响,以此来确定这些国家的技术转让需求和财政需求(如果有的话);
- 确定和创建船舶能效技术清单;摸清妨碍技术转让的各种障碍,特别是向发展中国家的技术转让,其中包括相关成本,确定可能的资金来源;以及,提出建议,包括制定协定范本,推动各方之间的财政和技术资源转让以及能力建设,以便执行《防止船污公约》附件六第四章的各项规则。<sup>42</sup>

赞赏工作组已经取得的进展,海洋环境保护委员会敦促工作组在实际可行的情况下尽快完成工作,但不得晚于2015年召开的海洋环境保护委员会第六十九届会议。

### 提高国际航运能效的进一步技术和运营措施

海洋环境保护委员会还讨论了关于建议制定框架、用于收集和报告船舶燃料消耗数据的多份呈文。<sup>43</sup> 委员会商定,组建一个来函小组,负责考虑关于建立船舶燃料消耗数据收集系统的事宜,包括确定这一系统的核心内容。这个小组将于2014年10月向委员会第六十七届会议提交报告。

### 最新的国际航运温室气体排放估算

在第六十五届会议上,海洋环境保护委员会批准了最新温室气体研究的工作范围,<sup>44</sup> 并商定:(a) 最新的温室气体研究应着重关注全球目录(如工作范围第1.3段所列),在资金允许的情况下,还应包括未来排放量假设(如工作范围序言部分和第1.10段所列);(b) 主要侧重点应放在

更新国际航运二氧化碳排放量估算数据,在资源充足的情况下,还应估算2009年第二次海事组织温室气体研究已经估算过的相同物质的排放量;(c) 应组建一个地理分配均衡、公平地代表发展中国家和发达国家、而且规模便于管理的指导委员会。<sup>45</sup>

在海洋环境保护委员会第六十六届会议上,审议了关于最新温室气体研究的状况报告,指导委员会通报,分包撰写研究报告的顾问在今年2月提交了一份进度报告。指导委员会认为,工作进展正常,有望符合2014年第三次海事组织温室气体研究的预定完成时间,研究的工作范围也得到落实(海事组织,2013年d)。<sup>46</sup>

### 《联合国气候变化框架公约》 相关事项

海洋环境保护委员会注意到2013年召开的波恩和华沙气候变化会议的成果文件(海事组织,2013年e),而且联合国秘书长将拿出类似举措,于2014年9月23日在纽约召开气候变化问题首脑会议。委员会要求海事组织秘书处继续与联合国气候变化框架公约秘书处合作,而且在必要时,将海事组织的工作成果推广到《公约》的相关机构和会议。

## 2. 船源污染和环境保护

### (a) 船舶产生的空气污染

除了努力减少国际航运的碳足迹,海事组织还致力于制定法规,用以减少燃油燃烧产生的其他有毒物质的排放量,特别是硫氧化物和氮氧化物。这些物质都是造成船舶污染空气的重要原因,被列入《防止船污公约》附件六。<sup>47</sup> 在2008年对附件六进行了修正,以便实行更加严格的排放控制措施。

### 氮氧化物的排放

海洋环境保护委员会继续审议与逐步减少船舶发动机的氮氧化物排放量有关的问题。在第六



十六届会议上，海洋环境保护委员会通过了对于《防止船污公约》附件六关于氮氧化物的第13条规则的修正案，<sup>48</sup> 涉及到在排放控制区内执行氮氧化物第三阶段标准的日期，即：

- 对于《防止船污公约》附件六第13条规则第6.1段和第6.2段列出的现有的氮氧化物排放区，生效日期为2016年1月1日；
- 对于大型游艇(长度超过24米，总吨位小于500吨)，允许推迟五年执行上述标准。

由此可见，第三阶段标准将适用于在2016年1月1日或此后建造、并且是在指定控制氮氧化物排放量的北美排放控制区或美国加勒比海排放控制区运营的船只上安装的船用柴油发动机。此外，第三阶段标准将适用于在今后可能被划定为氮氧化物第三阶段标准排放控制区运营的船只上安装的船用柴油发动机。这些标准将适用于在海洋环境保护委员会通过此类排放控制区的日期或此后建造的船只，或是在划定氮氧化物第三阶段标准排放控制区的修正案中说明的较晚日期或此后建造的船只。<sup>49</sup> 此外，第三阶段要求不适用于在2021年1月1日之前建造的、总吨位小于500吨、长度等于或大于24米的船只上安装的船用柴油发动机，这类船只有着明确的设计目的，仅用于休闲娱乐。相关修正案有望在2015年9月1日生效。

氮氧化物控制要求适用于输出功率在130千瓦以上的已安装的船用柴油发动机，如何适用不同的控制水平(阶段)，取决于船只建造日期。在指定的氮氧化物排放控制区以外的其他地方，第二阶段控制标准<sup>50</sup> 适用于2011年1月1日或此后建造的船只安装的船用柴油发动机。

### 硫氧化物的排放

正如2012年《海运述评》指出，从2012年1月1日开始生效的《防止船污公约》附件六规定降低船用舱载燃料的硫氧化物排放限值，全球硫排放上限从4.5%(45,000ppm)降至3.5%(35,000ppm)。从2020年起，全球硫排放上限还将进一步降至0.5%(5,000ppm)(在2018年

开展可行性审查)。<sup>51</sup> 此外，附件六的规定允许设立特殊的硫氧化物排放控制区，并且在区域内适用甚至更为严格的硫排放控制措施。<sup>52</sup> 从2010年7月1日开始，这些排放控制区规定船用燃料的硫氧化物阈值为1%(此前为1.5%)；从2015年1月1日开始，在这些区域运营的船只所用燃料的硫阈值不得超过0.1%。此外，船只必须配备废气清洁系统，<sup>53</sup> 或是使用任何其他技术手段来限制硫氧化物的排放量。

2010年准则监测提供给船舶的舱载燃油硫含量的世界平均水平(海事组织，2010年，附件一)，准则规定计算三年期的硫含量移动平均数。根据平均硫含量计算2011、2012和2013年的移动平均数，残留燃料为2.53%，馏分燃料为0.14%(海事组织，2012年b，2013年g，2014年c)。

关于如何开展《防止船污公约》附件六关于控制船舶硫氧化物排放量的第14.8条规则规定的审查，委员会商定设立一个来函小组，负责制定具体方法，确定是否有燃料能够满足相关规则的各项要求。这个小组将向海洋环境保护委员会第六十七届会议提交进度报告，以便在2015年召开的海洋环境保护委员会第六十八届会议上通过相关研究的工作范围。<sup>54</sup>

### 其他问题

此外，海洋环境保护委员会通过了：

- 《2014年船载焚烧炉标准规格》(海事组织，2014年a，附件3)，内容涉及用于焚烧船只正常航行期间产生的垃圾和其他船上废物的焚烧炉的设计、制造、性能、运行和测试。这些规格适用于单位功率在4,000千瓦以上的焚烧炉工厂。
- 《2014年按照〈防止船污公约〉附件六第13.7.1条规则的要求，管理组织提交核准方法认证信息的准则》(关于“2000年1月1日前建造的船只安装的船用柴油发动机”)(海事组织，2014年a，附件1)。
- 《2014年核准方法程序准则》(海事组织，2014年a，附件2)。

此外，在海洋环境保护委员会第六十六届会议上还讨论了普遍的燃油质量问题，<sup>55</sup> 与会者提出了多项评论意见，其中包括：

- 燃油质量对于航行安全有着重要影响，是海洋保护方面的重要因素，包括控制排放和提高能效；
- 应为控制和授权当地燃油供应商的责任人编制指南；
- 应考虑审查和修正国际标准化组织(标准化组织)标准8217:2010，以便符合船用柴油发动机制造商对于燃油质量的要求，例如，炼油催化剂细粉；
- 应考虑化学废物的非法混装问题；
- 向船只提供和交付燃油，以及燃油质量保险，均属于商业问题，供应商和船舶之间的任何争议均属于国内法管辖的合同问题。

在讨论之后，委员会商定制定关于燃油在交付给船只之前的质量控制措施指南，并请成员国和国际组织向海洋环境保护委员会第六十七届会议提交具体提案。

此外，委员会还核准了如下文件，以便在第六十七届会议上通过：

- 《防止船污公约》附件六修正案草案，关于纯采用气体燃料的发动机(海事组织，2014年a，附件4)；
- 《防止船污公约》附件六第13.7.3条规则和《国际防止空气污染证书》第2.21补充项修正案草案(海事组织，2014年a，附件4)。委员会还在原则上商定了《国际防止空气污染证书》补充内容指南草案(海事组织，2014年d)。

## (b) 压载水管理

2013年召开了海洋环境保护的科学方面联合专家组压载水工作组第二十六和第二十七次会议，海洋环境保护委员会第六十六届会议审议了这两次会议的报告，基本上核准了四项压载

水管理系统，<sup>56</sup> 同时最终核准了利用活性物质的两项压载水管理系统。<sup>57</sup>

海洋环境保护委员会还核准了：

- 关于船只在一方当事国管辖水域内开展或再次开展排水作业的指南(海事组织，2014年e)；
- 修订海洋环境保护的科学方面联合专家组压载水工作组收集信息和开展工作的方法(海事组织，2014年f)。

委员会注意到，获得核准的压载水管理系统目前共有四十二种，并鼓励尚未加入《国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》的所有国家尽早加入公约。<sup>58</sup>

## (c) 船舶回收

在第六十六届会议上，海洋环境保护委员会回顾，自《香港公约》通过以来，确定并通过了《公约》条款要求的全部六类准则，用以确保全球统一和切实执行及落实《公约》的相关要求，同时协助各国暂时自愿执行《公约》的技术标准，直至《公约》生效为止。鉴于目前只有一个国家<sup>59</sup> 加入了《香港公约》，鼓励成员国尽早加入《公约》。

委员会审议了来函小组的报告(海事组织，2013年h)，该小组负责制定适用于《公约》规定的《有害物质清单》所列各项材料的阈值和豁免；委员会决定重组这个小组，以便编写2011年有害物质清单编制准则的相关修正案(海事组织，2011年，附件3)。委员会还注意到秘书处提供的关于计算船舶回收能力以满足《香港公约》生效条件的相关资料(海事组织，2013年i)。

## (d) 港口接收设施

在第六十六届会议期间，海洋环境保护委员会审议了第六十五届会议通过的五份港口接收设施通告的综合文本(海事组织，2013年j)，并随后核准了《港口接收设施供应方和用户综合指南》(海事组织，2014年g)。

委员会注意到关于港口接收设施的两次海事组织区域讲习班中的第二次讲习班取得的成果(海事组织, 2014年h)。委员会还敦促《防止船污公约》的全体缔约国履行条约义务, 为船只在运营过程中产生的废物提供接收设施, 并敦促全体成员国将港口和航运码头是否设有接收设施的最新相关信息, 存入全球综合航运信息系统的港口接收设施数据库。

### (e) 国际海事组织审计计划

海洋环境保护委员会通过了《防止船污公约》附件一至附件六的修正案(2014年a, 附件7和附件8), 规定强制使用《海事组织文书实施规则》(规则三)(海事组织, 2013年k)。这项规则是海事组织大会在2013年12月4日通过的, 为各国履行其作为船旗国、港口国和/或沿海国家的各项义务, 提供了全球标准。<sup>60</sup> 这些修正案增加了关于“履约情况核查”的定义和规则, 让海事组织审计计划成为《防止船污公约》的强制性规定。修正案有望在2016年1月1日生效。对于其他海事组织条约的类似修正案已获通过, 或正在通过中。<sup>61</sup>

### (f) 商业航运产生的噪音

海洋环境保护委员会核准了《减少商业航运产生的水下噪音, 消除对海洋生物的不利影响准则》(海事组织, 2014年k)。有关这个重要问题的今后工作, 委员会请成员国提交提案, 并且特别注意到“存在大量知识空白, 而且在现阶段无法对这个问题进行全面评估”。海洋环境保护委员会注意到这个问题的复杂性, 并且指出: “要就船舶产生的水下音量确定未来标准, 目前时机还不成熟, 而且现在很难评估。”在这个问题上, “还需要开展更多研究, 特别是关于船舶发出的水下声音的测量和报告问题”(海事组织, 2014年a)。

## 3. 国际海事组织的其他动态

### 《极地规则》相关事项

在极地水域运营的船只可能遭遇多种独特的风险, 包括低温、天气状况恶劣、对船只系统和

航行提出的挑战、以及清洁作业困难而且成本高。《北极冰覆盖水域作业船舶准则》最先提出了极地水域的航行问题(海事组织, 2002年)。这些准则就北极航行问题, 考虑到这一地区的具体气候条件, 在《国际海上人命安全公约》和《防止船污公约》的基础上提出了补充要求, 目的是满足海上保安和防止污染的适当标准。2009年12月, 海事组织大会通过了关于《极地水域作业船舶准则》的决议, 其中涉及到南北两极地区(海事组织, 2009年, 附件18)。2010年2月, 海事组织开始着手将这些准则转化为在极地水域作业的船舶必须遵守的强制性规则, 并开始起草《国际海上人命安全公约》和《防止船污公约》的相关修正案, 规定这些准则属于强制性。

关于在极地水域作业的船舶的强制性国际规则草案(《极地规则》)目前正在制定当中, 将适用于总吨位达到或超过500吨的客船和货船, 内容涉及在两极地区恶劣水域作业的船舶的设计、建造、设备装配、运营、培训、搜寻和营救、以及环境保护等事项。这项规则包括关于安全(I-A部分)和防止污染(II-A部分)的强制性措施, 以及针对这两个问题的推荐条款(I-B和II-B部分)。<sup>62</sup> 《极地规则》将要求计划在南北两极水域作业的船只申请“极地船舶证书”, 这就要求开展评估, 考虑到船只在极地水域可能会面临的多种预期作业条件和风险, 同时执行《极地水域作业守则》。<sup>63</sup>

在第六十六届会议期间, 海洋环境保护委员会审查了《极地规则》拟议草案的环境要求, 还审议了规定《极地规则》具有强制性的《防止船污公约》修正案拟议草案。设立了来函小组, 负责最终确定上述修正案草案和环境要求, 并向海洋环境保护委员会第六十七届会议提交报告。海事组织的其他机构<sup>64</sup> 根据各自的职能范围, 分别审议了《极地规则》草案的其他章节, 目的是让海洋环境保护委员会和海事安全委员会在2014年秋季最终通过这份规则。

## 重要动态综述

上文关于法规动态的综述说明，在审查年度内，各方在海事组织的支持下采取了一些规范措施，用以强化关于船源空气污染和减少国际航运温室气体排放的法律框架，同时规定海事组织成员国的审计计划具有强制性。在以下方面取得了进展：《极地规则》草案的环境条款和其他规定；与执行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；以及，与2009年《船舶回收公约》有关的问题。

## C. 影响运输的其他法律和法规动态

这一节重点讨论海上保安和安全领域的某些关键问题，从事国际贸易和运输工作的各方可能会特别关注这些问题。这其中包括与海上保安和供应链安全有关的发展动态以及与海盗行为有关的一些问题。<sup>65</sup>

### 1. 海上保安和供应链安全

在世界海关组织、海事组织和标准化组织等众多国际组织的支持下，通过了现行的海上保安和供应链安全标准，围绕这些标准出现了多项发展动态，在欧洲联盟和美国也出现了相关动态，这两地是众多发展中国家重要的贸易伙伴。

#### (a) 世界海关组织《全球贸易安全与便利标准框架》

正如前几期《海运述评》指出，世界海关组织在2005年通过了《全球贸易安全与便利标准框架》（《标准框架》），<sup>66</sup> 目的是制定全球供应链框架。《标准框架》提出了一系列标准和原则，各国海关当局必须采纳，并将其作为最低标准。<sup>67</sup> 多年来，《标准框架》作为动态文件

不断更新和发展，目的是在“贸易便利和控制措施”之间保持平衡，“同时确保全球贸易供应链的安全”。<sup>68</sup> 《标准框架》获得了各方的广泛认可，为海关和商业运营商提供了重要的参考点。<sup>69</sup>

核准运营商<sup>70</sup> 是《标准框架》的一个重要特点，是各国海关认定符合世界海关组织安全标准或与之相当的供应链安全标准的私营方。核准运营商在以下方面必须达到一些特殊要求：场地的实体安全；隐藏式摄像头监控；以及，部分人员配置和招聘政策。作为回报，核准运营商通常可以获得贸易便利化的裨益，例如更快的货物通关速度和较少的实体检查。近年来，核准运营商的相互承认协定<sup>71</sup> 已被海关当局采纳，而且通常是在双边基础上。但有关方面还是希望这些相互承认协定能够在适当的时候，形成次区域或区域层面的多边协议基础。<sup>72</sup> 截至2014年3月，在53个国家确定了26项核准运营商方案，<sup>73</sup> 另有11个国家计划在不久的将来确定这种方案。<sup>74</sup>

根据世界海关组织的“哥伦布方案”提供能力建设援助，是《标准框架》执行战略的重要组成部分。在世界海关组织秘书处内部设立了多个海关和私营部门工作机构，为执行工作提供进一步支持，并开展密切合作，在不断变化的贸易环境中保持《标准框架》的相关性。

近年来，世界海关和贸易界越来越关注数据质量问题（海关组织，2013年）。海关将数据用于多种目的，其中包括安全风险分析、通关决定、贸易便利化措施、税收、资源分配、协调边境管理以及编制政府在制定宏观经济决策时使用的统计数据。因此，假如海关信息出现误报，无论是否有意为之，数量质量差可能会导致海关当局做出错误的决定，而且所有相关方都要面临由此产生的不良后果。为此，世界海关组织设立了专家组，成员包括海关和私营部门的代表，他们将通力合作，设法改善数据质量，编制海关、其他政府机构和贸易商的最佳做法汇编，同时分析其他国际组织开发的、旨在确保数据质量的工具。<sup>75</sup>

## (b) 欧洲联盟和美国的发展动态

对于许多发展中国家来说，与欧洲联盟和美国之间的贸易始终特别重要。因此，有必要在此介绍海上安全和供应链安全领域的某些相关发展动态。

关于欧洲联盟，前几期《海运述评》曾经介绍了《欧洲共同体海关法保安修正案》，<sup>76</sup> 该修正案旨在对于进出欧洲联盟海关辖区的所有货物实施海关管控，从而确保给予同等的保护。<sup>77</sup> 其中部分变化涉及到制定海关风险管理共同规则，包括制定根据以电子方式提交的货物信息，预先进行达到/离港安全风险分析的通用标准。从2011年1月1日起，这种通过电子方式预先申报相关安全数据的做法成为贸易商的一项义务。<sup>78</sup>

《海关法》的另一项变化是制定了关于核准运营商的规定。正如上文所述，核准运营商是授予可信贸易商的一种地位，可以带来贸易便利化措施方面的裨益。在这方面值得一提的还有一些后续相关动态，例如建议运营商在申请核准运营商证书时提交自我评估报告，<sup>79</sup> 以及印发修改后的自我评估调查问卷，<sup>80</sup> 确保欧洲联盟的所有成员国实行统一办法。

关于欧洲联盟与第三国(包括主要贸易伙伴)缔结协定，相互承认对方的核准运营商方案，<sup>81</sup> 值得一提的是在2014年5月19日与中国签署了相互承认协定。欧洲联盟是第一个与中国签署此类协定的贸易伙伴。<sup>82</sup> 根据这项协定，双方承诺承认对方的认证安全贸易商，从而允许这些贸易商得益于更快捷的海关控制措施，压缩通关时间和程序。因此，海关可以“将资源集中于真正的风险领域，从而改善供应链安全”，为公民提供更加严密的保护(欧洲联盟委员会，2014年a)。<sup>83</sup>

2014年3月6日，公布了题为“建设开放和安全的全球海域：欧洲联盟海上安全战略内容”的联合通报<sup>84</sup> (欧洲联盟委员会，2014年b)。这

份新战略的主要目的是确定欧洲联盟的海上利益，例如防止冲突、保护港口和航运码头等重要海上基础设施、有效控制外部边界、保护全球贸易供应链、以及防止非法、无序和擅自开展的渔业。战略认识到欧洲联盟及其公民面临着多项潜在风险和威胁，其中包括领海争端、海上海盗行为、针对船舶、港口和其他重要基础设施的恐怖主义袭击、海上贩运人口等跨国有组织犯罪、海洋污染可能造成的影响、以及自然灾害或极端事件。

这份战略应做到包容和全面，应以现有的成绩为基础，应强化所有海上利益攸关方之间的合作，以便有效地消除欧洲联盟内部以及欧洲联盟边界之外、但欧盟有着海上战略利益的地区的潜在风险和威胁。通报指出，战略应重点关注以下五个具体领域，在这些方面，欧洲联盟在现有工具的基础上采取协调一致的方法，可以增进合作：

- 对外行动；
- 海洋意识、监测和信息共享；
- 能力发展和能力建设；
- 风险管理、保护重点海上基础设施和应对危机；
- 海上安全研究、创新、教育和培训。

根据联合通报的建议，应在欧洲联盟理事会机构框架内制定具体的《欧洲联盟海上安全战略》，以便于《战略》获得通过。<sup>85</sup>

关于美国的发展动态，正如前几期《海运述评》指出，美国在2007年提出了一项法律要求，<sup>86</sup> 规定到2012年7月，凡发往美国的货运集装箱在外国港口装运之前必须全部接受扫描检查。然而，关于执行这项法律的可行性仍存在疑虑，<sup>87</sup> 美国政府责任署报告中的结论就证明了这一点。<sup>88</sup> 2012年5月2日，国土安全部部长向美国国会提交了一份官方通知函，正如事先预期的那样，将在外国港口对发往美国的海运

集装箱全部进行扫描检查的法律要求的生效时间向后推迟了两年，到2014年7月1日。这份通知函指出，要确保供应链不会遭到恐怖主义的袭击，扫描全部集装箱不是最有效、也不是最划算的方法。此外，这项措施涉及到的外交、财政和物流问题估计将耗资160亿美元。<sup>89</sup>

2014年，国土安全部部长再次决定再延期两年，这次给出的理由与两年前的说法完全一样。2014年5月，国土安全部部长致函美国国会，他在信中指出，2012年推迟截止日期时的情况和支持性证据“如今依然有效，而且不利于在此时全面执行这项规定”。不仅如此，他指出，利用现有系统来扫描集装箱“将给贸易能力和货物流通造成不利影响”。他还指出，“无法在海外港口购买、部署和使用”扫描仪来监测美国每年进口的1,200万个集装箱，“因为这些港口不具备安装相关系统的实际特性”。这封信还提请各方注意这项计划耗资巨大。<sup>90</sup>

### (c) 国际海事组织

#### 加强海上保安的措施

值得一提的是，海事组织海事安全委员会和法律委员会近期会议议程中有部分问题涉及到有效执行《国际海上人命安全公约》第XI-2章以及《国际船舶和港口设施保安规则》<sup>91</sup>（打击海盗和武装抢劫以及私人承包的船上武装保安人员的相关要求）。

#### 海事安全委员会

海事安全委员会第九十三届会议<sup>92</sup> 关切地注意到，一些国家已将《国际船舶和港口设施保安规则》纳入国内法，但是却没有接纳规定充分落实和执行这项规则的多项授权条款。因此设立了来函小组，负责审查和最终确定“国家海

上保安法制定指南”草案，并向委员会下一届会议提交报告。<sup>93</sup>

海事安全委员会审议了关于海盗行为和武装抢劫船只的最新统计数据(海事组织，2014年m)，讨论了打击海盗行为和武装抢劫的当前各项举措。委员会注意到，全球范围内的海盗攻击次数减少了，由于各国海军在这一地区采取行动、执行船上措施以及部署职业保安团队，2012年5月以来，没有一艘《国际海上人命安全公约》缔约国的船只在西印度洋被劫持。然而，几内亚湾的局势没有明显改善，2012年据报告有九艘船只在这里被劫持，2013年又有九艘被劫持。<sup>94</sup>

海事安全委员会还应邀审查了“关于支持受到索马里沿海海盗事件影响的海员及其家人的各项措施的临时性准则草案”(海事组织，2014年n)。<sup>95</sup> 然而，由于有多个代表团认为，文件中的相关规定应由国际劳工组织(劳工组织)来审议，而且为避免与《海事劳工公约》(2006年)(见下文第2节“其他问题”)的最新修正案产生冲突，委员会决定将准则草案送交劳工组织，由劳工组织负责审议和采取下一步行动。

#### 法律委员会

法律委员会一百零一届会议<sup>96</sup> 注意到索马里沿海海盗问题联络小组第2工作组会议取得的成果<sup>97</sup> (海事组织，2014年o和2014年p)，并且认识到海盗行为依然是一个重大的国际问题。法律委员会欢迎索马里沿海海盗问题联络小组制定的关于组建海岸警卫/海上警察的法律草案(海事组织，2014年p，附件)。<sup>98</sup>

2014年1月，索马里沿海海盗问题联络小组在巴黎召开战略会议，会议决定，第2工作组已经顺利完成了所有各项预期目标，因此，第2工作组今后仅召开特别会议。工作组将改名为“索马里沿海海盗问题联络小组法律论坛”，作为虚拟论坛保留下来，应要求为其他工作组提供法律支持。

各方表达了如下意见：

- 海盗行为依然是重大国际问题，对于海事组织在这方面采取的行动应给予普遍支持；
- 国际海事组织应参与在法律论坛的框架下开展的工作；
- 鉴于西非沿岸的海盗行为日益猖獗，有理由在这一区域继续保持军事存在；
- 国际海事组织是满足国际航运业需求的适当论坛，可以就船上武装警卫问题提供指导和建议。<sup>99</sup>

#### (d) 国际标准化组织

在过去十年里，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，标准化组织第8技术委员会发布了ISO 20858:2007标准——《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》。

另一项重要工作是制定了ISO 28000系列标准——《供应链保安管理体系》，目的是协助业界成功地制定计划来应对正在发生的破坏性事件，并从中恢复过来(框注5.1详细说明了ISO 28000系列标准的现状)。这一系列的核心标准是ISO 28000:2007——《供应链保安管理体系规范》，这是一种伞形管理体系，能够强化保安问题的方方面面，包括风险评估、应急准备、业务的连续性、可持续性、恢复、复原能力和/或灾害管理，以及判断是否涉及恐怖主义、海盗行为、盗窃货物、欺诈或其他多种不利于保安的事件。这项标准还可以作为核准运营商和海关——商贸反恐伙伴的认证依据。采用类似标准的各组织可以自行调整，找到与现有运营系统兼容的方法。2007年发布并生效的ISO 28003:2007标准提出了对于ISO 28000:2007标准的审计和认证要求。

ISO/PAS 28007:2012标准<sup>100</sup> 列出了关于将ISO 28000标准适用于私营海上保安公司的指导，并

确立了如何选择提供船上武装保安人员的公司的各项标准。这项标准提供的导则载有具体部门补充建议，符合ISO 28000标准的公司或组织在提供私营承包的船上武装保安人员之前，可以执行这项标准。目前，标准化组织正在着手将《使用武力规则》(《100系列规则》)(海事组织，2013年m)纳入ISO/PAS 28007标准修正案。

值得一提的是，标准化组织的各项标准属于自愿性质，标准化组织本身不是认证机构。关于核证与认证程序，各国应联系国际认可论坛列出的国内认证机构，论坛在开展合格评估方面享有必要的正式国际授权。<sup>101</sup> 此外，各国有权根据本国国情修改这些标准。<sup>102</sup>

#### (e) 联合国贸易和发展会议

海上海盗行为依然是航运界和全球决策者密切关注的一个问题。就其本质而言，航运极易受到海盗行为和武装抢劫威胁的侵扰。从根本上来讲，海上海盗行为是一个海上运输问题，直接影响到船只、港口、码头、货物和海员。然而，由于海盗活动不断发展，而且日趋复杂，这个问题现在发展成为涉及多方面的、复杂的跨国安全挑战，威胁到生命、生计和全球福祉。海盗行为的影响广泛，波及人道主义救援、供应链、全球生产过程、贸易、能源安全、渔业、海洋资源、环境和政治稳定等方面。由此产生的负面影响和潜在的动荡效应会对所有国家造成深远的影响，无论是沿岸国还是内陆国，也无论是发达国家还是发展中国家。

根据其在海上安全和供应链安全领域的任务，贸发会议编写了实质性分析报告，着重探讨与海上海盗行为有关的事项。报告分两册出版，分别是《海上海盗行为，第一部分：趋势、成本和贸易相关影响综述》和《海上海盗行为，第二部分：打击海盗行为的国际法律框架与多边合作综述》。<sup>103</sup> 报告的第一部分介绍了背景情况，通过图表和统计数据来说明海盗行为以及相关犯罪的总体发展趋势。这一部分还着重指出了受到影响的某些重要问题，重点是潜在的直接和间接成本以及海盗行为在更大范围内

造成的与贸易有关的影响。第二部分概述了打击海盗行为的当代国际法律机制，列举了旨在打击海盗行为的国际合作与多边倡议的重要实例，特别是在索马里沿海、亚丁湾和印度洋的海盗活动日渐猖獗之后的情况。<sup>104</sup>

## 2. 其他问题

### (a) 集装箱船的安全

经过讨论，海事安全委员会第九十三届会议核准了《国际海上人命安全公约》关于集装箱总质量强制认证的第VI/2条规则的修正案草案(海事组织，2014年1，附件19)，目的是在第九十四届会议上审议和通过这些修正案。委员会还核准了《货运集装箱总质量认证准则》(海事组织，2014年r)。

实际做法表明，假如船只承载的集装箱过重，造成船只超载，船只的结构完整性和稳定性可能会遭到破坏，这就有可能发生事故。有观点认为，称量集装箱的重量有助于避免此类事故，同时可以防止可能出现的出口误报。但是，一些托运人团体一直反对强制性集装箱称重，称这项规则增加了额外的成本，而且给集装箱称重的基础设施也没有到位，特别是在发展中国家(《商业期刊》，2014年)。

根据《国际海上人命安全公约》修正案草案，在集装箱装运上船之前，必须验证集装箱的重量。托运人可以称量已经装上货物的集装箱，也可以称量所有包装和货物，再加上空集装箱的重量。这些修正案草案有望在2014年11月召开的海事安全委员会第九十四届会议上审议，假如最终获得通过，最早可以在2016年1月1日生效。

### (b) 2006年《海事劳工公约》修正案

正如2013年《海运述评》指出，2006年《海事劳工公约》整合并更新了超过68条与海员

有关的国际劳工标准，并且规定了海运部门的海员在劳工及社会事务方面的责任和权利。

《公约》已于2013年8月20日生效，目前有57个缔约国，占全球航运总吨位的80%以上。这部《公约》被视为全球海运规范机制的第四根支柱。<sup>105</sup> 因此，定期审查2006年《海事劳工公约》的执行情况，并就任何必要的更新开展磋商，都是非常重要的。

2014年4月，根据2006年《海事劳工公约》建立的三方专门委员会第一次会议在日内瓦的劳工组织召开，与会者包括海员、船主和相关政府的代表。会议审议并一致通过了针对2006年《海事劳工公约》守则(规则、标准和导则)的两组拟议修正案。第一组修正案涉及规则2.5—“遣返”，第二组涉及规则4.2—“船东的责任”。截至2014年3月，有159艘被废弃的商船列入了劳工组织弃用海员数据库，其中部分问题可以追溯到2006年，至今仍未解决。新的修正案旨在确保陷入困境的船主不会抛弃海员，这种情况有时会持续数月之久，漂泊在外的海员拿不到工资，也没有充足的食物和水。修正案还规定船旗国负责确保充足的财务担保，用以支付弃用海员的费用以及因工伤和职业危害造成死亡或长期残疾而提出的索赔要求，从而为海员及其家人提供补偿，改善总体航运质量。

从修正案的目的来看，假如出现以下情形之一，即发生弃用：“(a) 船东没有支付海员遣返费用；(b) 船东没有为海员提供必要的维护和支持；(c) 船东单方面中断与海员的联系，包括至少两个月没有支付合同约定的工资。”<sup>106</sup> 关于财务担保系统，修正案要求该系统提供“直接机会、充足的覆盖面和快速的财务援助”。<sup>107</sup> “应在海员”或指定代表“提出要求时迅速给予”这种援助。<sup>108</sup> 援助范围包括被拖欠的工资和船东应提供的其他福利、遣返费用和基本必需品，例如船上生存所需的水、食物、衣服、基本医疗和燃料。



此外，修正后的条款规定，船只必须携带证书或其他文件，表明确有财务担保来保护在船上工作的海员，“无论采用何种形式——社会保障计划、保险、国家资金、或是其他类似安排”。<sup>109</sup> 假如没有证书或相关文件，可能导致船只被扣留在港口。2014年6月召开的国际劳工大会核准了这些修正案。<sup>110</sup>

### 主要动态概述

在报告所述期间，海上安全和供应链安全领域现有的框架和方案的执行工作取得持续进展。取得进展的主要领域包括：主要在海事组织的支持下，强化了海上保安和安全方面的规范措施，执行核准运营商方案，出现了越来越多的双边相互承认协定，在适当的时

候，这些协定将为在多边层面承认核准运营商奠定基础。关于海上海盗行为，由于国际社会的努力、执行船上措施以及部署职业保安团队，索马里沿海、亚丁湾和西印度的海盗活动呈现出持续下降的趋势。但西非几内亚湾的局势依然严峻。贸发会议近期发表了实质性分析报告，分为上下两部分，着重指出海盗行为的冲击、成本以及与贸易有关的影响，盘点了国际社会为打击海盗行为而采取的规范措施和其他举措。关于海员权利问题，值得一提的是劳工组织通过了多项新的2006年《海事劳工公约》修正案，确保船旗国提供充足的财务担保，用以支付弃用海员的费用以及因工伤和职业危害造成死亡或长期残疾而提出的索赔要求，从而为海员及其家人提供补偿，改善总体航运质量。

#### 框注5.1 ISO 28000 系列标准的现状

已公布的标准：

- **ISO 28000:2007** — 《供应链保安管理体系规范》。这项标准提供了整体伞形标准，是基于风险和可以认证的通用标准，适用于所有组织、所有中断情形和所有部门。应用广泛，是获得核准运营商和海关——商贸反恐伙伴认证的敲门砖。
- **ISO 28001:2007** — 《供应链保安管理体系——落实供应链保安、评估和规划的最佳做法》。这项标准的目的是协助企业达到核准运营商地位要求。
- **ISO 28002:2011** — 《供应链保安管理体系——增强供应链的复原力——要求和指南》。这项标准更加重视复原能力，强调需要制定持续的互动程序来防止和应对重大中断事件，并确保组织的核心业务在发生重大中断事件之后能够延续。
- **ISO 28003:2007** — 《供应链保安管理体系——对供应链保安管理系统审计和认证机构的要求》。这项标准为鉴定和认证机构提供了指导。
- **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》。这项标准为执行ISO 28000:2007标准提供了一般性建议，解释了ISO 28000标准的基本原则，并且说明了ISO 28000标准各项要求的目的、典型投入、流程和典型产出，目的是有助于理解和执行ISO 28000标准。ISO 28004:2007标准并没有对ISO 28000标准提出的各项要求进行补充，也没有规定ISO 28000标准的强制执行办法。
- **ISO/PAS 28004-2:2014** — 《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的指导方针》。这项标准为希望采用ISO 28000标准的中小型海港提供了指导，确定了供应链风险和威胁情况，风险/威胁评估程序，以及根据ISO 28000和ISO 28004标准执行导则，衡量有记录的安全计划的一致性和有效性的评估标准。

## 框注5.1 ISO 28000 系列标准的现状(续)

- **ISO/PAS 28004-3:2014** — 《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的具体补充指导》。制定这项标准的目的是，为了补充ISO 28004-1标准，为希望采用ISO 28000标准的中小型企业(海港除外)提供补充指导。ISO/PAS 28004-3:2014标准中的补充指导详细阐述了ISO 28004-1标准主体部分提供的一般性指导，但并不与其产生冲突，也不是对ISO 28000标准的修正。
- **ISO/PAS 28004-4:2014** — 《供应链保安管理体系 — ISO 28000执行导则 — 第4部分：以符合ISO 28001为管理目标的执行ISO 28000具体补充指导》。这项标准为采用ISO 28000标准、同时又希望纳入ISO 28001标准确定的最佳做法并将此作为国际供应链管理目标的组织提供了补充指导。
- **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》。这项标准就计算机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：核心数据内容》。这项标准载有促进船舶与海岸之间就沿岸过境或停靠港口等事宜高效交换电子信息的技术规范，并载有关于核心数据内容的定义，范围涵盖《国际船舶和港口设施保安规则》、便利委员会公约以及海事组织相关决定确定的船岸之间的所有双向报告要求。
- **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(及其形式合同)》。这项标准提供的导则载有具体部门补充建议，符合ISO 28000标准的公司(组织)可以执行这项标准，证明其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》。这项标准确定了一个框架，用以协助海运港口设施明确说明海运港口设施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》要求的保安计划。此外，这项标准还确定了某些文件编制要求，目的是确保记录下履行上述职责所用的程序，并且可以由得到授权的合格机构开展独立验证。ISO 20858:2007标准的目标并不是在港口设施的工作人员具备这项标准提出的专业技能时，向缔约国政府或指定主管部门提出关于指定获得认可的保安组织的要求，也不是强制要求使用外部服务供应商或其他第三方开展海运港口设施保安评估或执行保安计划。船舶运营商可以获知，使用本文件的海运港口设施是否达到行业确定的《国际船舶和港口设施保安规则》合规水平。ISO 20858:2007标准不涉及《国际船舶和港口设施保安规则》中不属于海运港口设施保安范围、可能影响到设施/船舶接口保安的港口基础设施相关要求。各国政府有责任保护本国民众和基础设施不会因为发生在本国海运港口设施以外的海上事故而受到影响。这些职责不属于ISO 20858:2007标准的范围。

## 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](http://www.iso.org)。

## D. 公约现状

贸发会议主持编制或通过了海运领域的多项国际公约，表5逐一介绍了这些公约截至2014年6月30日的批准情况。

表5 截至2014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、特立尼达和多巴哥、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、刚果、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(18)
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，按照《公约》附件三的要求，需要有40个缔约方，而且至少要占到世界船舶总吨位的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、刚果、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(11)

注：关于公约现状的官方信息，见<http://treaties.un.org>(2014年10月4日查阅)。

## E. 国际贸易便利化协定

### 1. 世界各国的国家贸易便利化机构

贸易便利化已经成为国际贸易发展的内在问题。多年来，有越来越多的国家将贸易便利化改革写入国家贸易政策议程，而且这些改革的具体内容也在逐渐发展变化着。

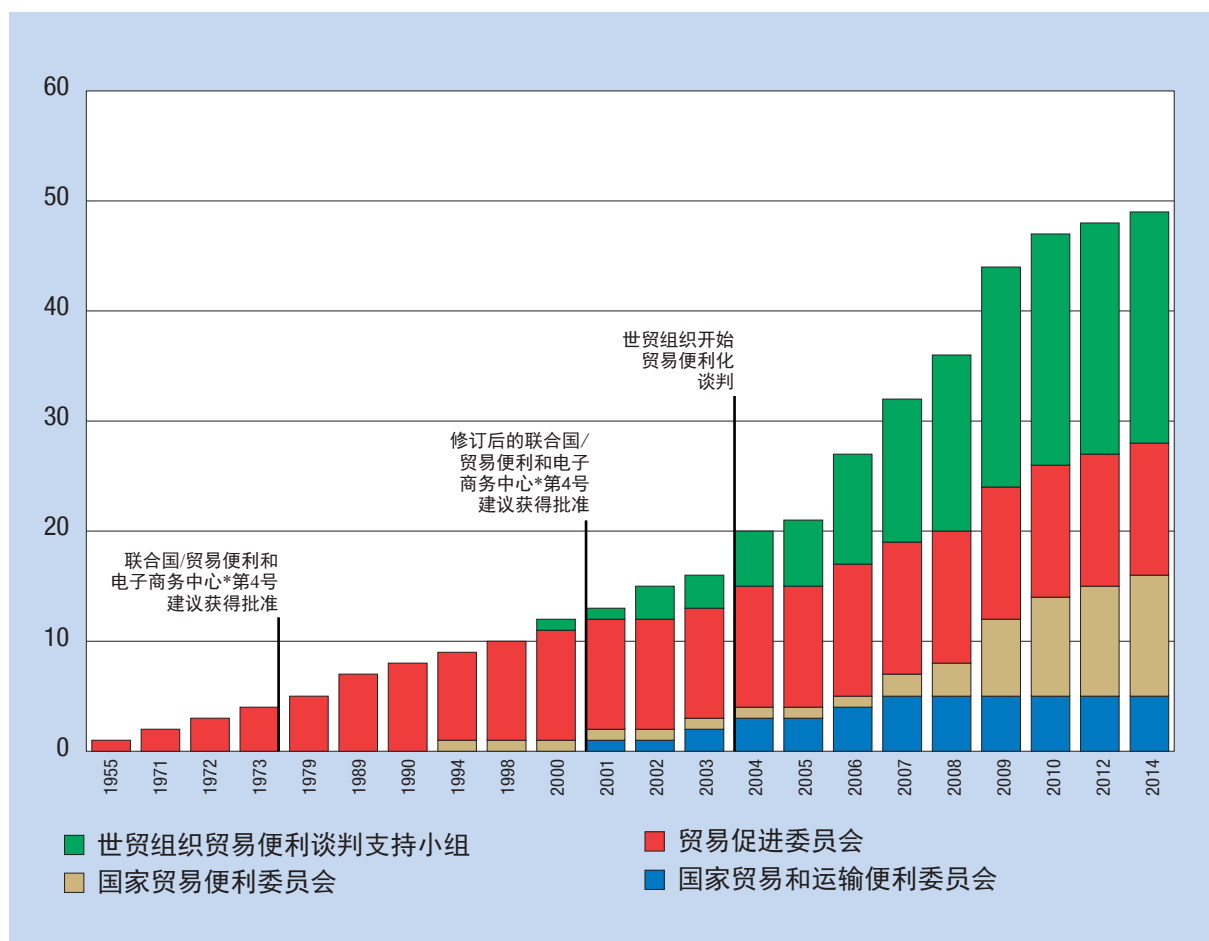
执行贸易便利化措施，通常意味着在行政管理过程的多个阶段推行改革，会涉及到若干公共机构。为实现最有效的改革成果，执行公共机构与相关私营部门利益攸关方之间必须先开

展磋商，取得相互谅解。这种公私伙伴关系的工作方法是建立和运行贸易便利化协调机构的驱动力量。

贸易便利化协调机构的设想最初源自国家层面，随后以建议或准则的形式逐步进入国际领域。

1974年通过的欧洲经济委员会第4号建议就是受到了这些最佳做法的启发。这项建议提倡各国设立国家贸易便利化机关(所谓的“贸易促进委员会”)，促进各方通过与简化贸易程序和文件记录有关的国际标准。2001年对第4号建议进行了修订和更新。

图5 现有的国家贸易便利化机构数量(建立年份)



资料来源:贸发会议, 根据贸发会议数据库包含的信息绘制(<http://unctad.org/TFCcommittees>, 2014年10月5日查阅)。

\* CEFACT: 贸易便利化和电子商务中心。

2004年7月，在世贸组织多哈发展议程框架下启动了贸易便利化谈判，由此推动贸易便利化机构的数量自2004年以来进一步增加<sup>111</sup>（见图5）。2013年12月在巴厘召开的第九次部长级会议通过了世贸组织《贸易便利化协定》，其中写明了建立国家贸易便利化委员会。<sup>112</sup>

## 2. 贸发会议关于国家贸易便利化委员会的研究

由贸发会议牵头的一项近期研究<sup>113</sup>发现，贸易便利化机构面临的一大难题是机构自身的可持续性。给机构可持续性造成重要影响的不是某一项决定性因素，而是诸多方面，例如成立这个机构的目的、机构能力、构成情况、现有融资机制，等等。这项研究着重关注的是，将利益攸关方集中起来通过协调方式共同解决贸易便利化问题的机构，无论其采用何种名称（促进会、委员会、工作组，等等）。调查发现，国家发展水平对于贸易便利化机构能否有效运行的影响是最大的。机构的类型及其所在的地理区域，也可以成为决定性因素。研究涉及国家层面的贸易便利化机构，但不包括区域或国际类似机构；根据2013年8月之前收到的答复情况，包含50个国家个案。

关于国家个案，可以查询贸发会议在线信息库“世界各国的贸易便利化机构”，随着新的信息不断收集进来，这个信息库持续更新和扩展。<sup>114</sup>

贸易便利化机构有三项主要职能：谈判，协调，支持贸易便利化措施。无论国家的发展程度如何，最常提到的是简化和统一贸易程序以及实现标准化。贸易便利化机构的类型对其职能也有着重要影响。

要确保获得政治支持和财政资源，委员会的制度化 and 法律授权至关重要，但在制度化程度与委员会的工作成效之间，似乎不存在内在关

联。通过收集到的数据，可以看出国家发展水平与贸易便利化机构的制度化程度有关。国家的发展水平越低，将贸易便利化工作组实现制度化的权力就越大。

在大多数情况下，贸易部起到协调机构的作用。仅在少数情况下，由海关或商会等其他政府实体来承担这项工作。在后一种情况下，国家的发展水平越低，越是有可能由贸易部承担协调机构的作用。同样，大多数贸易便利化机构都设有常设秘书处，但收到的答复显示，国家发展水平越高，常设秘书处越是常见。

从数据可以看出，在国家发展水平与工作组会议的定期程度之间存在正相关。国家发展水平越低，贸易便利化机构召开会议的时间间隔就越长。

国家发展水平越高，贸易便利化机构的成员就越多，而且其中包括私营部门成员的可能性就越大。数据显示，在这种情况下，国家贸易便利化机构的发展水平、机构类型、甚至是所处的地理位置，都会影响到公共部门与私营部门利益攸关方的比率。

向广大公众、特别是利益攸关方宣传贸易便利化机构开展活动的相关信息，同样取决于贸易便利化机构的类型、发展水平和所处区域。例如，分析指出，发展水平与宣传策略之间关系密切。国家的发展水平越低，向广大公众发布的信息就越少。

有多种资金来源，这取决于机构的类型和各国的发展水平。在分析不同发展水平的国家为此类机构提供的资金来源时，需要强调指出的是，由政府为贸易便利化机构提供全部资金的比例与国家发展水平成反比。通过公私伙伴关系为贸易便利化机构提供资金的现象，仅限于发达国家。

### 框注5.2 国家贸易便利化机构的类型

根据贸易便利化机构的不同特点，可以将其分为以下四类：贸易促进委员会，国家贸易和运输便利化委员会，国家贸易便利化委员会，以及世贸组织贸易便利化谈判支持小组。

#### 贸易促进委员会

- 欧洲经济委员会第4号建议概要说明了贸易促进委员会的结构和作用。此类机构往往具备公共法人性质，通常获得公共部门直接和/或间接提供的资金。贸易促进委员会大多设在欧洲，也有一部分在亚洲。贸易促进委员会的名称代表“程序”，从中体现出委员会的目的(欧洲经济委员会，2013年)。

#### 国家贸易和运输便利化委员会

- 作为技术援助项目的一项内容，贸发会议和世界银行支持在30多个国家建立了国家运输和贸易便利化委员会。此类委员会的模式源自欧洲经济委员会第4号建议，但实际上，大多数国家贸易和运输便利化委员会的行动范围更加广泛，包含运输便利化问题。这些委员会作为咨询顾问机制，负责促进便利化、研究国际贸易和运输规则、提出政策建议、编写建议和法规、在重大贸易和运输问题上支持提高行政管理透明度。国家贸易和运输便利化委员会的主要目标是推动贸易和运输做法的现代化，以支持对外贸易(欧洲经济委员会，2013年)。

#### 国家贸易便利化委员会

- 国家贸易便利化委员会不同于贸易促进委员会或国家贸易和运输便利化委员会，设立这些委员会的目的是履行区域或双边贸易协定。各国政府选择建立国家贸易便利化委员会作为协调平台，用以在国家层面简化贸易程序和执行相关协定中商定的贸易便利化措施。从发展水平和地理位置来看，研究并没有发现国家贸易便利化委员会与特定区域或特定发展水平之间存在任何密切关联。

#### 世贸组织贸易便利化谈判支持小组

- 作为多哈发展议程的一项内容，2004年7月启动了世贸组织《贸易便利化协定》谈判，此后便建立了这些支持小组。“多个国家”在很多情况下得益于世贸组织贸易便利化需求评估进程，这些国家“设立了这些机构，通过提供技术专业知识和针对建议提出反馈意见等方式，为谈判小组提供支持。这些工作组采用合作网络的形式，涵盖公共部门和私营部门的相关方”(欧洲经济委员会，2013年)。

大多数关键成功因素都与贸易便利化机构的结构有关。外部捐助方的贡献(例如培训和能力建设、相关工作计划和财政资源)固然重要，但还不及贸易便利化机构成员支持活动和取得成果的能力。然而，捐助方的支持和技术援助对于最不发达国家来说是决定性因素。

值得关注的是，大多数障碍都与贸易便利化机构成员起到的作用有关。在抽样调查中，仅有少数国家认为“财政资源”是取得成功的关键

因素；但在参与调查的国家中，有将近四分之一的国家强调“财政资源不足”是最严重的困难。“私营部门的参与”同样被视为最重要的成功因素。

最后，关于贸易便利化机构起到的积极作用，各方认为这些机构是政府与私营部门之间开展沟通的有效渠道，还可以确保改善公共机构之间的协调。各方还承认这些机构是分享知识和开展学习的平台。

### 3. 关于贸易便利化机构的创建及其运作的十条重要建议

贸发会议关于国家贸易便利化委员会的研究根据参与贸发会议研究工作的国家贸易便利化机构成员的经验，提出了一系列建议。假如国家希望建立或强化国家贸易便利化机构，国际机构和捐助方希望协助这些国家开展这项工作，这些建议对此可以起到决定性作用。

**建议1：**在确定国家贸易便利化机构的目标和范围时，采用SMART方法(SMART：可持续，可测量，可实现，相关，有时限(Doran, 1981年))。

**建议2：**授予国家贸易便利化机构有效的立法授权。贸易便利化是国家贸易政策的一部分，因而需要众多公共机构的参与；贸易便利化机构实现正常化，成为政府机构的一部分，有利于确保和保持高度的政治支持。

**建议3：**采用全面和包容的方式来确定职权范围。应将职权范围作为一项工具来支持贸易便利化机构的可持续性和有效工作。职权范围应具体而灵活，由所有相关利益攸关方共同商定。

**建议4：**为国家贸易便利化机构提供常设秘书处。各国应考虑设立常设秘书处，由政府机构或私营部门机构负责管理。实际上，在大多数情况下由贸易部起到秘书处的作用。

**建议5：**定期召开会议。定期频繁召开会议，有助于贸易便利化机构取得良好进展和保持长期可持续性。定期召开会议，对于监测贸易便利

化小组的活动和采取后续行动也十分重要，有人认为这是一项重要的成功因素。

**建议6：**确保贸易便利化具有包容性质，涵盖所有相关部门，包括私营部门的贸易和运输界。

**建议7：**利用一切机会来宣传贸易便利化。加强贸易便利化机构，使之成为与私营部门进行对话的平台以及协调、宣传和信息共享的平台，开通网站是一项实用工具。

**建议8：**为国家贸易便利化机构提供必要的资源。财政资源不足会给贸易便利化机构的可持续性造成严重影响，特别建议发展中国家和最不发达国家在申请国际资金支持具体的贸易便利化项目时，将贸易便利化机构的任务和预算分配系统地纳入其中。私营机构和公共机构分担成本，可以作为解决方案之一。

**建议9：**建立监测和评估机制来衡量成果。对于完善的贸易便利化机构来说，基于成果的管理以及持续监测和评估进展情况，都是至关重要的。然而，在现有的贸易便利化机构中，仅有少数几个机构系统地利用这些工具。

**建议10：**保持私营部门的参与。私营部门应成为贸易便利化机构不可或缺的组成部分。事实已经证明，这是贸易便利化机构最重要的成功因素。私营部门应从一开始就参与职权范围的制订工作。此外，建议公共部门和私营部门共同或轮流担任机构的领导工作。

## 参考文献

- Doran GT (1981). There's a S.M.A.R.T. way to write management's goals and objectives. *Management Review*. 70(11):35–36.
- Economic Commission for Europe (2013). Trade facilitation implementation guide. Available at <http://tfig.unece.org/> (accessed 5 October 2014).
- European Commission (2014a). Customs: EU and China sign landmark mutual recognition agreement and intensify their customs cooperation. Press release. 16 May. Available at [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-555\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-555_en.htm) (accessed 24 June 2014).
- European Commission (2014b). Joint communication to the European Parliament and the Council: For an open and secure global maritime domain: Elements for a European Union maritime security strategy. JOIN(2014) final. Brussels. Available at [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/doc/join\\_2014\\_9\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security/doc/join_2014_9_en.pdf) (accessed 15 October 2014).
- European Commission (2014c). Towards an EU integrated approach to global maritime security. Press release. 6 March. Available at [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-224\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-224_en.htm) (accessed 24 June 2014).
- IMO (2002). Guidelines for ships operating in Arctic ice-covered waters. MSC/Circ.1056. MEPC/Circ.399. London.
- IMO (2007). Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007. Text adopted by the conference. LEG/CONF.16/19. London.
- IMO (2009). Guidelines for ships operating in polar waters. A26/Res.1024. London.
- IMO (2010). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-first session. MEPC 61/24. London.
- IMO (2011). Report of the Marine Environment Protection Committee at its sixty-second session. MEPC 62/24. London.
- IMO (2012a). Interim guidelines for the calculation of the coefficient  $k_v$  for decrease in ship speed in a representative sea condition for trial use. MEPC.1/Circ.796. London.
- IMO (2012b). Sulphur monitoring for 2011. Note by the secretariat. MEPC 64/4. London.
- IMO (2013a). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-fifth session. MEPC 65/22. London.
- IMO (2013b). 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 (2013c). Membership of the Steering Committee for the Update of the GHG Emissions Estimate for International Shipping. Circular letter No.3381/Rev.1. London.
- IMO (2013d). IMO Update Study for the GHG Emissions Estimate for International Shipping – First report from the Steering Committee. Submitted by the Steering Committee coordinator. MEPC 66/5/1. London.
- IMO (2013e). Outcomes of the United Nations Climate Change Conferences held in Bonn in June 2013 and in Warsaw in November 2013. Note by the secretariat. MEPC 66/5. London.
- IMO (2013f). Comments to the approval at MEPC 65 of amendments to the effective date of the NOx tier III standards. Submitted by Canada, Denmark, Germany, Japan and the United States. MEPC 66/6/6. London.
- IMO (2013g). Sulphur monitoring programme for fuel oils for 2012. Note by the secretariat. MEPC 65/4/9. London.
- IMO (2013h). Guidelines for the development of the Inventory of Hazardous Materials (IHM) threshold values and exemptions. Report of the Intersessional Correspondence Group on Ship Recycling. Submitted by the United States. MEPC 66/3. London.
- IMO (2013i). Calculation of recycling capacity for meeting the entry into force conditions of the Hong Kong Convention. Note by the secretariat. MEPC 66/INF.3. London.
- IMO (2013j). Consolidation of revised MEPC circulars related to port reception facilities. Note by the secretariat. MEPC 66/10. London.
- IMO (2013k). IMO Instruments Implementation Code (III Code). A 28/Res.1070. London.
- IMO (2013l). Framework and procedures for the IMO member State audit scheme. A 28/Res.1067. London.
- IMO (2013m). An international model set of maritime rules for the use of force (RUF). Submitted by the Marshall Islands, ICS, ISO and the Baltic and International Maritime Council. MSC 92/INF.14. London.
- IMO (2014a). Report of the Marine Environment Protection Committee on its sixty-sixth session. MEPC 66/21. London.



- IMO (2014b). Report of the Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency. MEPC 66/WP.7. London.
- IMO (2014c). Sulphur monitoring for 2013. Note by the secretariat. MEPC 67/4. London.
- IMO (2014d). Clarification of item 2.2.1 of the supplement to the IAPP Certificate. Submitted by the Marshall Islands and the International Association of Classification Societies (IACS). MEPC 66/INF.35. London.
- IMO (2014e). Guidance on entry or re-entry of ships into exclusive operation within waters under the jurisdiction of a single Party. BWM.2/Circ.52. London.
- IMO (2014f). Methodology for information gathering and conduct of work of the GESAMP-BWWG. BWM.2/Circ.13/Rev.2. London.
- IMO (2014g). Consolidated guidance for port reception facility providers and users. MEPC.1/Circ.834. London.
- IMO (2014h). Report of the regional workshop on port reception facilities for Caribbean Region States. Submitted by the United States. MEPC 66/INF.37. London.
- IMO (2014i). Transition from the voluntary IMO member State audit scheme to the IMO member State audit scheme. A 28/Res.1068. London.
- IMO (2014j). Draft mandatory Polar Code and amendments agreed in principle. IMO news issue 1. London.
- IMO (2014k). Guidelines for the reduction of underwater noise from commercial shipping to address adverse impacts on marine life. MEPC.1/Circ.833. London.
- IMO (2014l). Report of the Maritime Safety Committee on the work of its ninety-third session. MSC 93/22. London.
- IMO (2014m). Prevention and suppression of piracy, armed robbery against ships and other illicit activity in the Gulf of Guinea. Note by the secretariat. MSC 93/16. London.
- IMO (2014n). Interim guidelines on measures relating to the welfare of seafarers and their families affected by piracy off the coast of Somalia. Submitted by Italy, the Republic of Korea, the Philippines, the Baltic and International Maritime Council, ICC, ICMA, IFSMA, IMHA, INTERCARGO, INTERTANKO, ITF, the Nautical Institute, and OCIMF. MSC 93/16/1. London.
- IMO (2014o). Piracy. Note by the secretariat. LEG 101/5. London.
- IMO (2014p). Kampala Process. Legal training plan and workshop on a draft law for coastguard/maritime police. Note by the secretariat. LEG 101/INF.2. London.
- IMO (2014q). Report of the Legal Committee on the work of its one hundred and first session. LEG 101/12. London.
- IMO (2014r). Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo. MSC.1/Circ.1475. London.
- JOC (2014). IMO OKs mandatory container weighing. May. Available at [http://www.joc.com/maritime-news/international-freight-shipping/imo-oks-mandatory-container-weighing\\_20140519.html](http://www.joc.com/maritime-news/international-freight-shipping/imo-oks-mandatory-container-weighing_20140519.html) (accessed 30 June 2014).
- Lloyd's List (2014). US postpones 100% scanning of inbound containers a second time. May. Available at <http://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/article441804.ece?service=dbPrint&issueDate=2014-05-20> (accessed 24 June 2014).
- UNCTAD (2004). Container security: Major initiatives and related international developments. Report by the UNCTAD secretariat. UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1. Available at [http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20041_en.pdf) (accessed 24 June 2014).
- UNCTAD (2005). *Review of Maritime Transport 2005*. United Nations publication. Sales No. E.05.II.D.14. New York and Geneva. Available at <http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=1656> (accessed 3 October 2014).
- UNCTAD (2006). *Trade Facilitation Handbook Part I. National Facilitation Bodies: Lessons from Experience*. United Nations publication. UNCTAD/SDTE/TLB/2005/1. New York and Geneva.
- UNCTAD (2010a). *Review of Maritime Transport 2010*. United Nations publication. Sales No. E.10.II.D.4. New York and Geneva. Available at [http://unctad.org/en/Docs/rmt2010\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/rmt2010_en.pdf) (accessed 24 June 2014).
- UNCTAD (2010b). *Transport Newsletter*. No.45. First quarter. UNCTAD/WEB/DTL/TLB/2010/1. Available at [http://unctad.org/en/Docs/webdtl20101\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/webdtl20101_en.pdf) (accessed 2 October 2014).
- UNCTAD (2011). *Review of Maritime Transport 2011*. United Nations publication. Sales No. E.11.II.D.4. New York and Geneva. Available at [http://unctad.org/en/Docs/rmt2011\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/rmt2011_en.pdf) (accessed 24 June 2014).

- UNCTAD (2012a). *Review of Maritime Transport 2012*. United Nations publication. UNCTAD/RMT/2012. New York and Geneva. Available at [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf) (accessed 24 June 2014).
- 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](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114_en.pdf) (accessed 30 June 2014).
- UNCTAD (2013). *Review of Maritime Transport 2013*. United Nations publication. Sales No. E.13.II.D.9. New York and Geneva. Available at [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2013_en.pdf) (accessed 24 June 2014).
- WCO (2012). 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](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx) (accessed 24 June 2014).
- WCO (2013). Data quality and economic competitiveness amongst the “flotsam” of a ship wreck. WCO news No.72. October. Available at [http://www.wcoomd.org/en/media/wco-news-magazine/~/\\_media/8E86989134B34169BBC8DA4FF464824F.ashx](http://www.wcoomd.org/en/media/wco-news-magazine/~/_media/8E86989134B34169BBC8DA4FF464824F.ashx) (accessed 30 June 2014).
- WCO (2014). Compendium of authorized economic operator programmes. 2014 edition. Available at [http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/\\_media/B8FC2D23BE5E44759579D9E780B176AC.ashx](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_media/B8FC2D23BE5E44759579D9E780B176AC.ashx) (accessed 24 June 2014).

## 尾注

- <sup>17</sup> 《公约》文本见海事组织文件，2007年。
- <sup>18</sup> 2007年11月19日至2008年11月18日，《公约》开放给各国签署，此后进入批准、加入或接受程序。
- <sup>19</sup> 见海事组织新闻稿，2007年《内罗毕国际船舶残骸清除公约》，可查阅：<http://www.imo.org/OurWork/Legal/Pages/RemovalOfWrecks.aspx>(2014年6月24日查阅)。另见《公约》序言部分指出：“本公约各缔约国，意识到残骸若不予清除可能对航行或海上环境造成危害这一事实，确信需要通过统一的国际规则和程序，以确保船舶残骸的及时有效清除和赔付所涉及费用，注意到许多残骸可能位于包括领海在内的各国领土之内，认识到统一关于清除有危害的残骸职责和责任的法律机制带来的裨益，鉴及一九八二年十二月十日订于蒙特哥湾的《联合国海洋法公约》和国际海洋习惯法之重要性，以及根据这些规定实施本公约的需要，兹协议如下……。”
- <sup>20</sup> 这其中包括：港口、渔业、旅游业、当地民众的健康和福祉、保护海洋生物和非海洋生物、以及近海和水下基础设施。见《公约》第一条第五款和第一条第六款。
- <sup>21</sup> 第二条第三款。
- <sup>22</sup> 第一条第四款。
- <sup>23</sup> 例如，补救措施。
- <sup>24</sup> 第一条第三款。
- <sup>25</sup> 第五条第一款。
- <sup>26</sup> 第五条第二款。
- <sup>27</sup> 第一条第十款。
- <sup>28</sup> 第七条。
- <sup>29</sup> 第八条。
- <sup>30</sup> 第九条第六款第一项。

31 第九条第七款和第九条第八款。

32 第十条。

33 第十条第二款。关于经修正的1976年《海事赔偿责任限制公约》规定的责任限制，见贸发会议，2012年a，第96页。另见<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-%28LLMC%29.aspx>(2014年6月30日查阅)。

34 其他公约包括：经修正的1969年《国际油污损害民事责任公约》；经修正的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》；经修正的1960年《核能方面第三者责任公约》；以及，经修正的1963年《维也纳核损害民事责任公约》。

35 第十一条。关于2001年《油舱油污公约》的详细内容，见贸发会议，2012年b，第33-35页。

36 第十二条第十款。

37 《公约》第一条第一款将其定义为专属经济区。

38 关于法规内容综述，见贸发会议，2012年a，第97-98页。关于不同类型措施的讨论情况概述，见贸发会议，2010年a，第118-119页，以及贸发会议，2011年，第114-116页。

39 更多详细内容，见《2013年海运述评》，贸发会议，2013年。应该指出的是，海洋环境保护委员会第六十九届会议并没有讨论基于市场的措施问题。

40 文件MEPC.1/Circ.795/Rev.1。

41 这项决议要求海事组织通过多项方案为成员国提供技术援助，使得各方能够在向发展中国家转让高能效技术方面开展合作，同时进一步协助各方争取资金支持，以便开展能力建设和支持要求实现技术转让的发展中国家。关于各位代表在海洋环境保护委员会第六十九届会议上的讨论情况，见海事组织，2013年a，附件5。另见贸发会议，2013年，第106-107页。

42 见海事组织，2014年a，第27页。

43 关于提交的呈文和随后讨论的详细情况，见海事组织，2014年a，第29-30页。

44 关于最新温室气体排放研究的工作范围，载于海事组织文件附件，2013年b。

45 随后，海事组织秘书处在2013年7月12日以通函的形式成立了指导委员会(海事组织，2013年c)。

46 2014年第三次海事组织温室气体研究的报告预计将在2014年10月召开的海洋环境保护委员会第六十七届会议上审议。

47 《防止船污公约》附件六于2005年5月19日生效，截至2014年6月30日，已获75个国家批准，约占世界总吨位的94.77%。附件六涵盖了船舶产生的空气污染，其中包括硫氧化物和氮氧化物的排放以及颗粒物。

48 海事组织文件，2013年f。

49 深入讨论情况，见海事组织，2014年a，第35-39页。

50 与第二阶段标准相比，第三阶段限制降低了将近70%，因此需要采取补充技术。

51 假如审查得出否定结论，将从2025年1月1日开始采用新的全球上限标准。

52 首先在欧洲设立了波罗的海和北海两个硫氧化物排放控制区，分别在2006年和2007年生效。第三个是北美排放控制区，2012年8月1日开始生效。此外，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，范围包括波多黎各(美国)和美属维尔京群岛沿岸的部分毗邻水域，2014年1月1日开始生效。

53 又名硫氧化物废气洗涤系统。

54 更多内容，见海事组织，2014年a，第15-16页。海洋环境保护委员会第六十九届会议对于这个问题的讨论情况，见贸发会议，2013年，第112-113页。

- 55 更多内容, 见海事组织, 2014年a, 第15-17页。
- 56 其中一个压载水管理系统是意大利提议的, 另外三个是日本建议的。
- 57 这些系统是由日本和德国提议的。近几年来, 海事组织核准了多种压载水处理系统。其中一些由于安装在船上之后不兼容, 后来撤出了市场。
- 58 2004年2月, 在海事组织的支持下通过了《国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》, 目的是防止、尽量减少并最终消除由于船舶压载水当中的有害水生生物在不同地区之间的转移, 从而给环境、人类健康、财产和资源造成的风险。《公约》将在第30个缔约国加入《公约》之日起的十二个月后生效, 同时各缔约国的商船总吨位至少要占到全球商船总数的35%。截至2014年5月31日, 已有40个国家批准了《公约》, 这些国家的商船总吨位占到全球总数的30.25%。
- 59 挪威。
- 60 海事组织大会还通过了关于如下问题的决议: 海事组织成员国审计计划的框架和程序(海事组织, 2013年l); 以及, 从自愿计划向强制性计划的过渡(海事组织, 2014年i)。
- 61 例如, 2014年5月, 海事安全委员会在第九十三届会议期间制定完成了执行海事组织强制性审计计划的法律框架, 并且通过了关于海事安全问题的多项条约的修正案, 从而规定这些条约的缔约方强制使用《海事组织文书实施规则》和审计计划。
- 62 《极地规则》的各章分别列出了各项目标和性能要求, 内容包括: 船舶构造; 稳定性和各部分; 水密完整性和抗风雨完整性; 机械安装; 作业安全; 消防安全/防火保护; 救生设施和安排; 航行安全; 通讯; 航程规划; 人员配备和培训; 防止油污; 防止船舶产生的有毒液体物质污染; 防止船舶产生的污水污染; 以及, 防止船舶产生的垃圾倾倒污染。
- 63 更多内容, 见海事组织, 2014年j。
- 64 包括海事安全委员会以及船舶设计和建造小组委员会。
- 65 由于篇幅所限, 本文不会广泛讨论与海盗行为有关的问题, 但贸发会议秘书处以海盗行为作为主题, 单独编写了一份分为上下两部分的出版物——《海上海盗行为, 第一部分: 趋势、成本和贸易相关影响综述》和《海上海盗行为, 第二部分: 打击海盗行为的国际法律框架与多边合作综述》, 分别见文件UNCTAD/DTL/TLB/2013/1 和UNCTAD/DTL/TLB/2013/3。
- 66 关于2012年6月的《标准框架》最新版本, 可以查阅世界海关组织的文件, 2012年。《标准框架》一揽子文件以及世界海关组织支持其执行的所有文书和准则, 可查阅: [http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe\\_package.aspx](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx)(2014年6月24日查阅)。
- 67 这些标准基于两个支柱: 支柱1, 海关之间的网络安排, 以美国在2002年开始实行的集装箱安全倡议模型为基础; 支柱2, 海关与企业之间的合作伙伴关系, 以美国在2001年开始实行的海关——商贸反恐伙伴方案模型为基础。更多相关信息以及海关——供应链安全的主要特点分析(即, 预报货物信息、风险管理、货物扫描以及核准运营商), 见世界海关组织第18号研究文件, 《海关供应链安全模式和9·11事件: 2011年9月十周年及以后》, 可查阅: [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)。关于美国在9·11事件后采取的各项安全方案综述, 见贸发会议, 2004年。
- 68 见世界海关组织, 2012年, 由世界海关组织秘书长撰写的序言。
- 69 截至2014年3月, 在世界海关组织的179个成员当中, 有168个成员表示有意执行《标准框架》。
- 70 《标准框架》中的核准运营商概念源自修订后的《京都公约》, 其中载有关于“核准运营商”的标准和一些国家方案。
- 71 关于一般性相互承认概念以及相互承认协定制定准则的更多信息, 载于《标准框架》一揽子文件和世界海关组织关于这个问题的第18号研究文件, 见贸发会议, 2012年a, 第106-107页。
- 72 2007年6月, 美国和新西兰之间签署了第一份相互承认协定。截至2014年3月, 共缔结了23份双边相互承认协定, 另有12份协定正在谈判当中, 协定双方分别为: 中国和欧洲联盟; 中国和日本; 日本和马来西亚; 中国和大韩民国; 香港(中国)和新加坡; 印度和大韩民国; 以色列和大韩民国; 新西兰和新加坡; 挪威和瑞士; 新加坡和美国; 美国和以色列; 以及, 美国和墨西哥。

- 73 这是因为28个欧洲联盟国家有一个共同的统一核准运营商方案。
- 74 根据世界海关组织秘书处提供的信息。更多信息，见世界海关组织，2014年。
- 75 这个专家组由标准框架工作组建立，负责管理《标准框架》，同时酌情就有关《标准框架》的各方面问题向世界海关组织的机构提供咨询意见，其中包括：修正案相关事宜；关于相互承认的试点监测项目；进一步制定和监测综合边境管理(单一窗口)的执行情况和相关海关事宜；以及，执行“哥伦布方案”。更多信息，见世界海关组织，2013年。
- 76 第648/2005号规则(欧共体)及其执行条款。
- 77 特别是，见贸发会议，2011年，其中概述了这项修正案为《海关法》带来的主要变化，第122-123页。
- 78 更多信息，见[http://ec.europa.eu/ecip/security\\_amendment/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_en.htm)(2014年6月24日查阅)。
- 79 欧洲联盟委员会税务和关税联盟提供的信息显示，截至2014年3月19日，总计提交核准运营商证书申请16,537份，总计颁发证书14,287份。截至2014年5月19日，总计拒绝申请1,689份(占收到申请的10%)，总计吊销证书1,025份(占颁发证书的7%)。按证书类型分类明细如下：AEO-F，7,094份(50%)；AEO-C，6,700份(47%)；以及，AEO-S，493份(3%)。
- 80 自我评估调查问卷，见[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/policy\\_issues/customs\\_security/aeo\\_self\\_assessment\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_en.pdf)(2014年6月24日查阅)。解释性说明，见[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/policy\\_issues/customs\\_security/aeo\\_self\\_assessment\\_explanatory\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_self_assessment_explanatory_en.pdf)(2014年6月24日查阅)。
- 81 欧洲联盟已经与中国、日本、挪威、瑞士和美国缔结了相互承认协定，欧盟与加拿大之间的协定正在谈判当中。
- 82 欧洲联盟认为，中国是最大的进口国，同时也是增速最快的欧洲联盟出口市场之一。中国与欧洲联盟之间的每日贸易额已经大大超出10亿欧元。2013年，欧洲联盟向中国的出口增加了2.9%，达到1,481亿欧元；欧洲联盟同期进口货物价值高达2,799亿欧元。在中欧双边贸易关系中，海关起到了重要作用，一方面确保货物的顺畅流通，同时保护客户免受安全威胁，避免出现不安全或非法的货物。见欧洲联盟委员会，2014年a。
- 83 当天还签署了另外两份重要文件。一是新的《欧洲联盟与中国海关合作战略框架》，确定今后的重点领域包括贸易便利化、供应链安全、以及打击假货和非法贸易。其中一个新的重要优先事项是双方合作打击非法垃圾运输，双方对于这个领域给予高度重视；以及支持重要的环境目标。当天签署的第二份文件是新的《欧洲联盟——中国知识产权行动计划》，旨在改善中欧双方在打击假货贸易方面的合作、交流与协调。
- 84 欧洲联盟委员会与欧洲联盟外交事务和安全政策高级代表向欧洲议会及欧洲理事会提交的联合通报。
- 85 更多信息，见欧洲联盟委员会，2014年b和2014年c。
- 86 2007年第9/11号委员会法案的执行建议，公法第110-53号，2007年8月3日。关于相关条款的分析，见贸发会议，2010年b。
- 87 见国土安全部在国会国土安全委员会边境和海上安全小组委员会发表的联合声明，2012年2月7日，可查阅：<http://homeland.house.gov/sites/homeland.house.gov/files/Testimony%20Heyman%2C%20Zunkunft%2C%20McAleenan.pdf>(2014年10月2日查阅)。
- 88 集装箱安全方案业已发展成熟，但扫描全部集装箱这种做法的未来走向如何，仍有不确定性。国土安全和司法主任L.Caldwell的声明，2012年2月7日，GAO-12-422T，可查阅：[www.gao.gov/products/GAO-12-422T](http://www.gao.gov/products/GAO-12-422T)(2014年10月2日查阅)。报告指出：鉴于美国海关及边境保护局在开展全面扫描试点方案时遭遇困难，全面扫描的可行性尚未证实，关于国土安全部和美国海关及边境保护局如何履行这项任务，实施全面扫描检查，依然存在不确定性。《港口安全和责任法》要求开展试点方案，判断全面扫描是否可行；对此，美国海关及边境保护局、国务院和能源部在2006年12月宣布设立“安全货运倡议”试点方案。然而，由于物流、技术和其他难题，参与这项试点方案

的港口没能实现全面扫描。此后，美国海关及边境保护局将“安全货运倡议”方案的适用范围从六个港口缩减到一个港口。2009年10月，政府责任署建议美国海关及边境保护局开展评估，确定全面扫描是否可行，如可行，则提出最佳做法；如不可行，则提出可以接受的替代办法。

89 信函全文，见[www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/security/Scanning\\_deferral\\_120502.pdf](http://www.brymar-consulting.com/wp-content/uploads/security/Scanning_deferral_120502.pdf)(2014年10月2日查阅)。

90 见《劳氏国际集装箱化》，2014年。

91 关于《国际船舶和港口设施保安规则》的讨论详情，见贸发会议，2004年。另见贸发会议，2005年，第84-88页。

92 2014年5月18至23日举行。

93 见海事组织，2014年1，第21-22页。

94 同上，第56页。

95 索马里沿海海盗问题联络小组第3工作组制定。

96 2014年4月28日至5月2日举行。

97 2013年11月举行。

98 包括索马里政府、邦特兰、贾穆杜格和索马里兰的代表。这是坎帕拉进程的一部分。

99 见海事组织，2014年q，第8页。

100 2012年11月发布。

101 在论坛网站上可以查到国际认可论坛的成员机构名单，<http://www.iaf.nu>(2014年10月3日查阅)。

102 更多信息，见海事组织，2014年1，第59页。另见标准化组织声明全文(海事组织，2014年1，附件32)。

103 文件UNCTAD/DTL/TLB/2013/1和UNCTAD/DTL/TLB/2013/3。

104 更多信息和报告文本，见<http://unctad.org/ttl/legal>(2014年10月3日查阅)。此外，关于海盗行为的全球评估和地理空间分析，见联合国训练研究所业务卫星应用项目，《全球海盗行为报告——1995-2013年地理空间分析》，可查阅：[https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR\\_UNOSAT\\_Piracy\\_1995-2013.pdf](https://unosat.web.cern.ch/unosat/unitar/publications/UNITAR_UNOSAT_Piracy_1995-2013.pdf)(2014年10月4日查阅)。报告提出了与海事安全有关的若干重要发展趋势，同时考虑到多种不同来源的研究情况，例如联合国姊妹机构、学术界、保险行业、航运公司、欧洲联盟委员会和世界银行。

105 与《国际海上人命安全公约》、《防止船污公约》和《海员培训、发证和值班标准国际公约》并列。

106 标准A2.5.2——财务担保，第2段。

107 同上，第4段。

108 同上，第8段。

109 同上，第3段。

110 在核准之后，这些修正案被送交已经批准2006年《海事劳工公约》的国家，各国可以在两年时间内表示异议。过了这个期限，将视为同意这些修正案，除非在批准2006年《海事劳工公约》的国家中，有40%或更多的国家表示异议，而且其船舶总吨位不少于总数的40%。更多信息和2006年《海事劳工公约》文本，见劳工组织的网站，[www.ilo.org](http://www.ilo.org)。

111 谈判旨在澄清和完善1994年《关税及贸易总协定》第五条、第八条和第十条的相关内容，以便进一步加快货物的移动、放行和通关速度，包括过境(贸发会议，2006年，第18页)。

- <sup>112</sup> 《协定》需要由世贸组织所有成员国批准，必须得到三分之二成员国的接受，《协定》才会生效。
- <sup>113</sup> 贸发会议的研究论文，《世界各国的贸易便利化机构》(即将发表的报告)。
- <sup>114</sup> 可查阅：<http://unctad.org/TFCcommittees>(2014年10月5日查阅)。



# 6

## 小岛屿 发展中 国家的海运

小岛屿发展中国家的国土面积小，人口稀少，经济实力薄弱。“小”在很多方面会导致脆弱。“小”往往意味着国内市场规模狭小，支持出口机会的资源基础薄弱，而且农业或矿业生产或制造业不发达，导致进口在国内总产值中所占的比重偏高。由于贸易量少，而且必须经过长途运输才能辗转达到遥远的市场，小岛屿发展中国家开展贸易的运输成本相对较高。作为开放的小规模经济体，小岛屿发展中国家在全球经济和金融冲击来袭时表现得很脆弱。不仅如此，从全球气候系统的角度来看，大多数小岛屿发展中国家处在非常不利的地理位置和极端天气事件的多发地区，极易受到自然灾害的侵袭，包括与可以预见的气候变化影响有关的天气事件。

本章重点介绍小岛屿发展中国家的运输业在努力连接全球市场时面临的一些障碍，例如成本和连通问题，以及损害运输和物流行业可靠性的与天气有关的事件。

贸发会议近期召开了特别专家会议，各界专家就这个问题献计献策，本章最后一节介绍这方面的情况。这其中包括解决小岛屿发展中国家面临的独特运输问题的新方法、关于未来发展的建议以及一些具体可行的提案。各方提出的特别重要的行动和措施可以分为以下三类，而且不同类别之间是相互关联的：与小岛屿发展中国家的运输和贸易物流相关的挑战；气候变化的影响和运输基础设施如何适应气候变化；以及，为小岛屿发展中国家可持续和有复原能力的运输系统提供资金支持。



## A. 导言

小岛屿发展中国家在很多方面呈现出多样性，其中包括地理位置和发展水平的不同。<sup>115</sup> 这些国家的共同点是国土面积小、人口稀少、四周环海、而且同属独立的发展中国家。

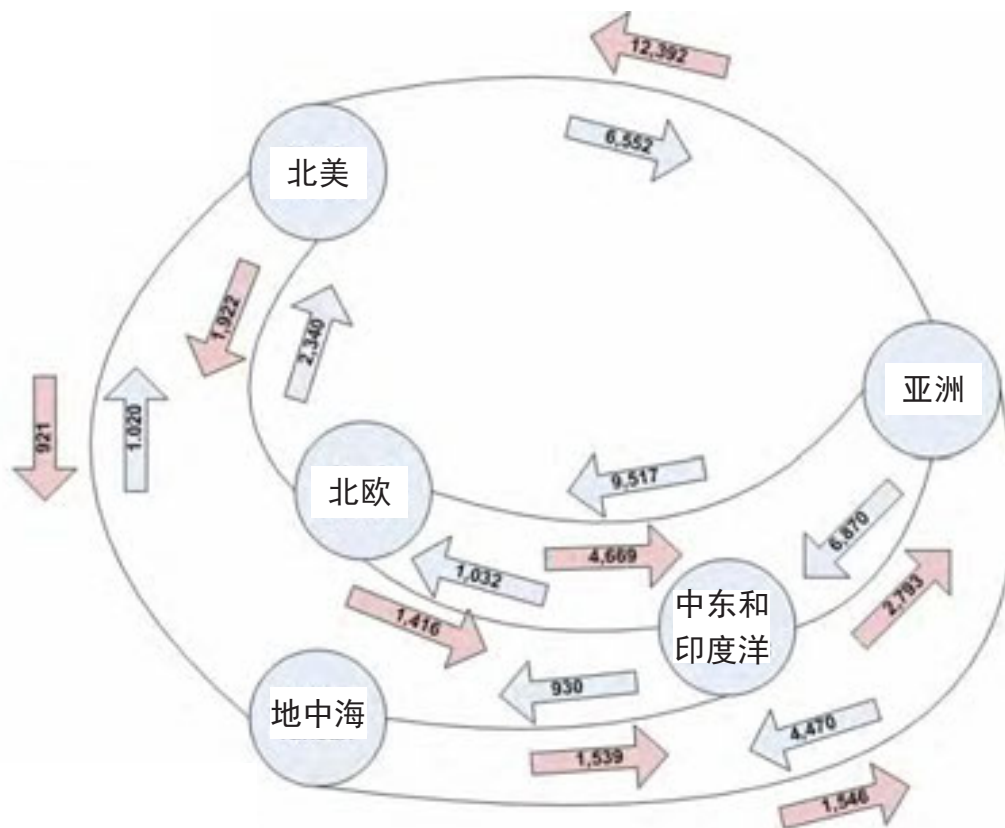
小岛屿发展中国家的贸易在概况、结构和流量等方面存在某些差异，但从国际贸易的角度来看，这些国家有很多共同点：与主要贸易伙伴之间距离遥远；贸易量有限；由于严重依赖进口，导致贸易失衡；以及，出口量少，而且主要集中在少数几项产品。对于很多小岛屿发展中国家来说，广阔的领海给国内各个岛屿之间的运输系统增加了难度和复杂性。

作为高度开放的经济体，大多数小岛屿发展中国家特别依赖于对外贸易，极容易受到外部变化的影响，其中包括全球或区域金融和经济危机。此外，由于所处区域是极端天气事件和地震的多发区，众多小岛屿发展中国家在自然灾害和可以预见的气候变化影响面前，显得异常脆弱。经济和环境风险严重影响到这些国家的运输系统的可靠性和成本。

## B. 远离全球航运网络

远离全球主要货运航线，从成本和时间两个方面增加了小岛屿发展中国家进入国际市场的难

图6.1 2011年各区域之间的集装箱流量(1,000个20英尺标准)



资料来源:贸发会议秘书处根据多期《劳氏国际集装箱化》提供的数据编制。

度。这些国家分别位于不同地区，在这里可以分为加勒比地区、印度洋地区、西非地区、以及太平洋地区，均处在东西方之间的主要海上贸易航线之外。这些贸易航线连接着亚洲(远东、西亚和南亚)、欧洲(北欧和地中海)和北美(见图6.1和图6.2)这三个经济区。将近85%的全球集装箱贸易流量集中在北半球的航运通道，南半球的国家被排除在外，众多小岛屿发展中国家纵然严重依赖集装箱进口，但从没有机会分享这些航运通道可能产生的裨益。

图6.2显示，海上航线从未进入众多小岛屿发展中国家所在的南半球；在穿越太平洋和大西洋时，航线沿着较高的纬度航行。

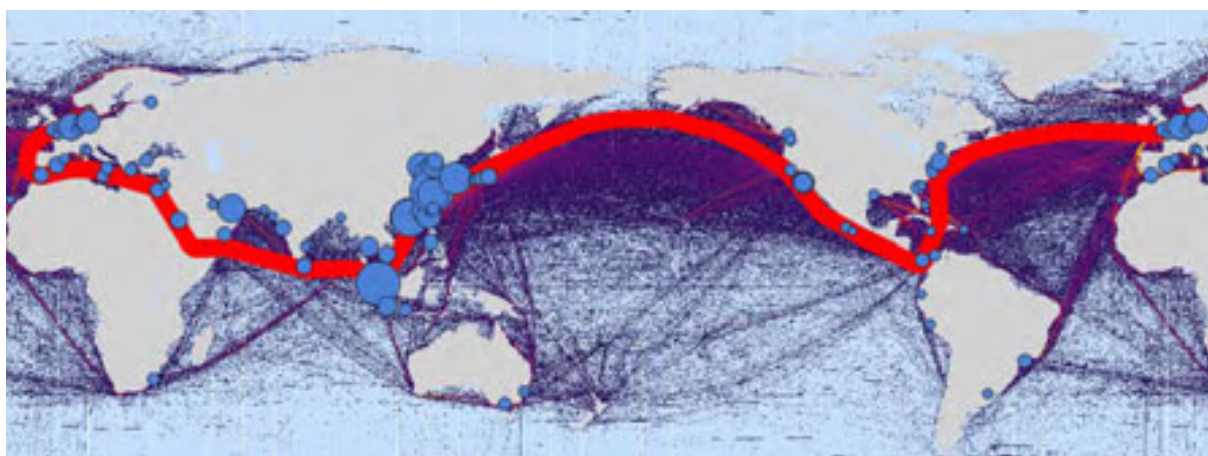
小岛屿发展中国家并不处在东西方贸易格局的核心地带，但同样的航线却决定着小岛屿发展中国家的海上运输连通性和成本。这些国家可以通过某种方式得益于集装箱服务运营商的战略，例如辐射式集散运输业务、中继和转运服务，尤以前者最为普遍。<sup>116</sup> 特别是，在辐射式战略的推动下，一些地区的集散船装载着集装箱，进出枢纽港口。主要贸易区域包括北欧、地中海、西亚和南亚、东南亚、中亚和东亚、东北亚和加勒比。

最常见的做法是在通往非洲、澳大利亚和南美洲的南北航线上，采用中继战略来连接东西方航线。担当中继港的主要港口包括：位于地中海东端的阿尔赫西拉斯、丹吉尔麦德和拉斯帕尔马斯(通往南美洲和西非)；焦亚陶罗(通往印度洋岛屿和澳大利亚)；塞拉莱(通往东非、南部非洲和印度洋岛屿)；新加坡(通往非洲、南美洲、澳大利亚和太平洋岛屿)；香港(中国)和高雄(通往菲律宾和北太平洋岛屿)；釜山(通往太平洋岛屿)；以及，曼萨尼约和拉萨罗卡德纳斯(墨西哥)、巴拿马(东岸和西岸)、金斯敦(牙买加)和弗里敦(巴哈马)(通往南美洲)。

### C. 小岛屿发展中国家的航运业

小岛屿发展中国家的各区域组与主要东西方集装箱贸易流动之间有着各不相同的空间联系方式。加勒比小岛屿发展中国家地理位置优越，处于东西方航线的交叉点，而太平洋和印度洋小岛屿发展中国家则远离这些航线。在印度洋上，毛里求斯的位置相对较好一些，该国位于亚洲至非洲/南美洲航线与欧洲至澳大利亚航线的交叉路口。太平洋岛屿远离东西方航运通道。西非岛国佛得角相对靠近全球中转港拉斯

图6.2 东西方的主要航线和最大集装箱码头的所在地



资料来源:贸发会议秘书处根据多期《海运述评》提供的港口吞吐量数据编制，地图来自：[http://bioval.jrc.ec.europa.eu/products/gam/images/large/shipping\\_laness.png](http://bioval.jrc.ec.europa.eu/products/gam/images/large/shipping_laness.png)(2014年10月6日查阅)。

帕尔马斯，而圣多美和普林西比则远离成熟的航线。

因此，除了广泛存在的经济差异之外，在考虑小岛屿发展中国家的运输和贸易物流问题时，还应注意到这些国家在地理位置上的差异以及相对远离主要的东西方集装箱化海运通道。

## 1. 加勒比

作为穿越加勒比中部的全球东西方海运通道，这一地区的小岛屿发展中国家得益于相对优越的地理位置。此外，靠近美国，意味着这些国家可以利用美国的沿岸航行法律、集装箱检查和保安法规、以及完备的港口设施来接待超巴拿马级集装箱船。

以下公司开通了前往或穿越加勒比地区的航班：全球运营商(法国达飞航运集团公司、马士基航运公司以及地中海航运公司)及其旗下公司；<sup>117</sup> 以及，G6联盟(赫伯罗特股份公司、日本邮船株式会社、东方海外货柜航运公司、韩国现代商船公司、美国总统轮船公司、以及日本商船三井株式会社)及其各个成员。

弗里波特(巴哈马)、金斯敦和西班牙港与加勒比以外国家的直航航班最多，从中可以看出这些港口作为中转港/中继港的地位。因此，除了来往于法国、圭亚那、牙买加、苏里南、特立尼达和多巴哥、联合王国以及美国的集装箱船之外，其他船只都需要在上述港口之一(或是在贸易需要的地方)转运。

## 2. 印度洋岛屿

除马尔代夫之外，印度洋小岛屿发展中国家<sup>118</sup>虽然远离全球主要东西通道，但却地处或靠近多条南北航线，其中包括：欧洲至澳大利亚；东亚至东非；东亚至南部非洲；东亚至西非；以及，东亚至南美洲东岸。另一方面，这些岛国处在连接南部非洲—东非与西亚—南亚的南北航线的交叉点上。

当前运营的航班包括：(a) 印度洋小岛屿发展中国家至亚洲(亚洲北部、中亚和东亚、东南亚)；(b) 地中海和澳大利亚；(c) 南部非洲与东非之间的南北航班(包括印度洋岛屿)至西亚和南亚；以及(d) 连接印度洋小岛屿发展中国家的集散船航班。

## 3. 太平洋

太平洋小岛屿发展中国家位于全球东西航运东道之外；新加坡、香港(中国)/高雄和釜山等全球集散/中继港以及往来或途经澳大利亚和新西兰的航班为这些岛国提供直接或间接服务。此外，北美洲西海岸与北太平洋岛屿之间开通了航班，从北美洲西海岸前往澳大利亚及新西兰的航班在向南行驶时在一处南太平洋岛屿停靠，从西北太平洋前往澳大利亚的航班在向北行驶时在一处南太平洋岛屿停靠。太平洋小岛屿发展中国家与欧洲之间没有开通直接航班。

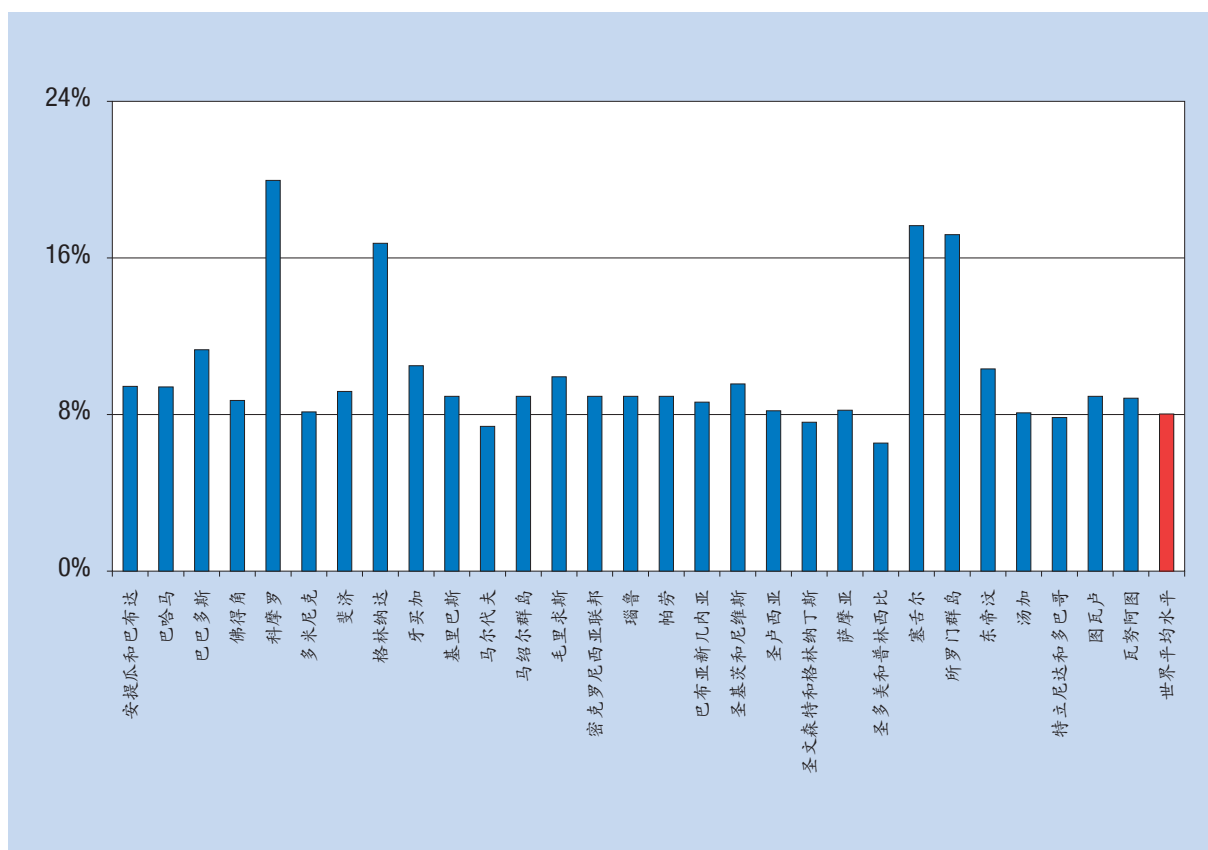
## 4. 西非

西非的圣多美和普林西比位于全球东西海运通道之外，佛得角也是一样，但后者的地理位置比较有利，靠近多处全球航运枢纽，其中包括拉斯帕尔马斯和摩洛哥的丹吉尔麦德。

通往圣多美和普林西比的航班主要来自葡萄牙，通往佛得角的航班主要来自拉斯帕尔马斯、丹吉尔麦德和葡萄牙。这两国与世界其他地区的联系，则要靠中转港。从广义上说，佛得角以及圣多美和普林西比只与欧洲及西非的部分国家有联系。这两国与非洲的联系主要集中在非洲大陆上的邻国。因此，佛得角与冈比亚、几内亚、几内亚比绍、毛里塔尼亚和摩洛哥等国有关联，而圣多美和普林西比与安哥拉、喀麦隆、赤道几内亚、加蓬和尼日利亚等国有关联。

来自非洲大陆以外的班轮往往会首先停靠这两国的港口，然后再进入其他非洲国家的港口，而且这两国与邻国的贸易量都下降了，特别是圣多美和普林西比。

图6.3 2004-2013年国际运输开支在进口额中所占平均比例



资料来源:贸发会议估算数据。

## D. 小岛屿发展中国家的运输成本

### 1. 小岛屿发展中国家的国际运输成本数据

根据经验,小岛屿发展中国家为运输进口货物支付的运费高于世界平均水平。图6.3提供了贸发会议估算的部分小岛屿发展中国家国际运输成本开支占进口额比例的10年期平均值(2004至2013年平均值)。在此期间的世界平均值为8.1%,而这些小岛屿发展中国家多支出了2%。比例最高的国家估计为科摩罗(20.2%),其次是塞舌尔(17.9%)、所罗门群岛(17.4%)和格林纳达(17.0%)。

### 2. 小岛屿发展中国家运费成本的决定因素

根据经验,国际运输成本的决定因素可以分为六大类(贸发会议,2012年;Micco等,2003年;Sourdin,2012年;贸发会议,2008年):规模经济;贸易失衡;交易货物的类型和价值;地理距离;运输服务提供商之间的竞争水平;以及,海运和航空运输在基础设施、运营和管理方面的特点。这些决定因素彼此相关;例如,贸易额小可能会导致规模不经济,同时降低竞争水平。各项决定因素的影响可能会随着时间而发生变化;例如,假如燃料价格上涨,长途运输对于货运成本的影响就会体现得更加明显。

下一节将探讨小岛屿发展中国家的海上运输决定因素以及这些国家最恰当的对外贸易形式。

## 规模经济

根据经验，贸易额偏小会导致运费成本增加。船只的规模越小，单位承载量的能效就越低，小型港口平均每吨货物的作业成本较高，而且基础设施投资需要更长的时间才能惠及小型企业。部分小岛屿发展中国家成功地发展成为极具吸引力的中转中心。例如，巴哈马、牙买加和毛里求斯等国的港口为集装箱航运公司提供中转服务。由于大量货物集中在这些国家，大型集装箱船停靠这些国家的港口，从经济上讲是可行的，与此同时，相关港口投资开展必要的疏浚工作和配备集装箱装卸设备。

## 贸易失衡

假如国家出现商品贸易赤字，造成船只在出口航线上没有实现满载，进口商实际上还要支付空船或空货柜的返程费用。大多数小岛屿发展中国家面临着严重的贸易失衡，由此造成大多数国家的进口运费高于出口运费。

要减轻这种失衡，贸易商可能需要扩大区域货物基础。将某种商品在一国的过剩与在另一国的短缺结合起来，与海外贸易伙伴的平均贸易额将趋于均衡。剩余的出口能力和集装箱化贸易出口运费的降低可以作为机会，将通常不采用集装箱的货物通过班轮运输航班出口。

## 距离

远离主要航线和海外市场，是印度洋和太平洋小岛屿发展中国家面临的一大难题。加勒比小岛屿发展中国家比较靠近北美市场，而且相对靠近通过巴拿马运河的主要东西航线和南北航线，可以从中受益。但总的说来，假如燃料成本增加，建设班轮运输网络和采用船队的近期发展趋势持续下去，小岛屿发展中国家在地理上所处的劣势事实上将恶化。靠近市场是一种比较好的选择。

## 竞争

随着船舶规模的扩大，以及航运公司和航运网络的扩张，承运人甚至要求获得更多的货物，以保持经济上的可行性。正如第二章所述(见图2.6和图2.7)，每家公司或航班的平均集装箱装载能力持续提高。开放国内或区域沿岸航行市场，允许外国班轮公司和区域承运人将国际运输与国内运输连接起来，可以为托运人提供其他替代选择和更短的间隔时间。这样做可能还有助于承运人减少空船返航的次数。只要是存在某种程度的竞争，这些节省下来的成本必然会有一部分以降低运费的形式传递给客户。

## 港口特点

航运成本还取决于沿途停靠港口的办事效率。需要疏浚海港，以便停靠更大的船只；鉴于如今带有起落装置的新船越来越少，港口需要配备岸边集装箱龙门吊(另见图2.3)。根据经验，船只的长时间等待和漫长的通关程序都会提高海运成本。

## E. 班轮航运连通性

### 1. 小岛屿发展中国家的班轮航运连通性数据

国家对于全球贸易的参与程度，还取决于该国能否切实获得频繁和可靠的运输服务，也就是航运连通性。现有数据表明，小岛屿发展中国家在连通性问题上面临着严峻的挑战。

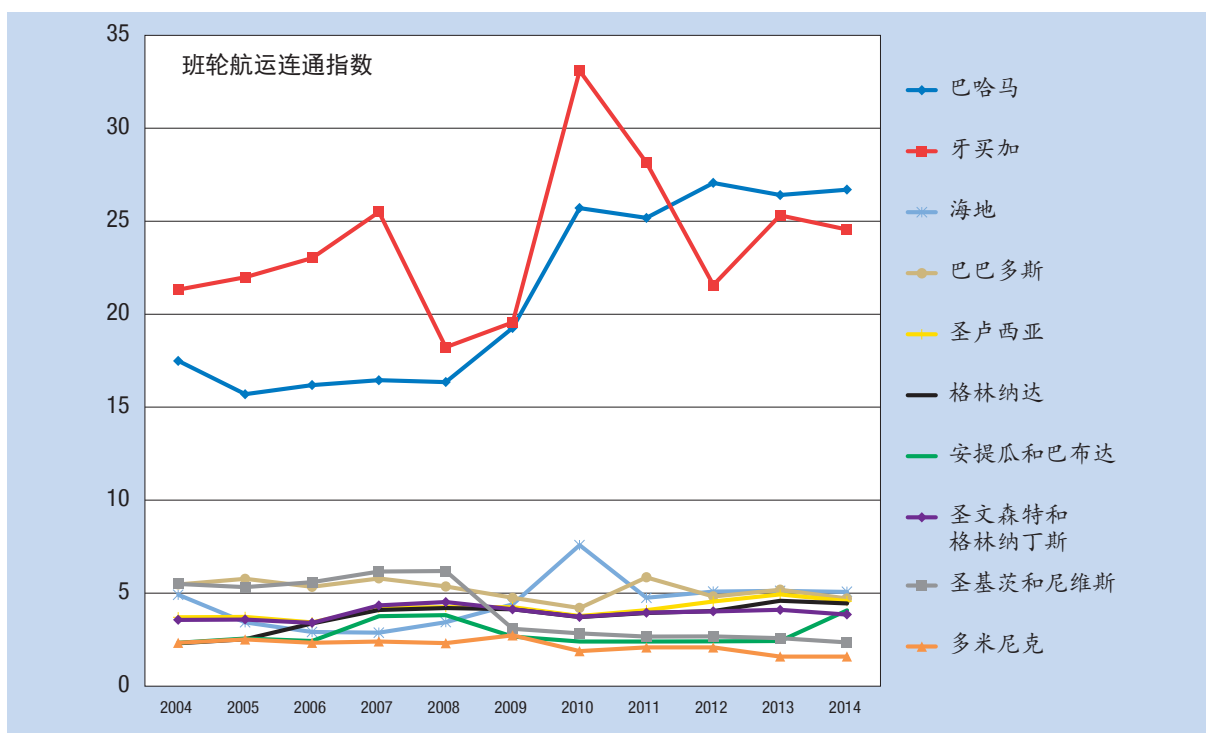
从贸发会议编制的2014年班轮航运连通指数来看，可以看出在这个指数涵盖的范围内，小岛屿发展中国家的连通情况是最差的(贸发会议数据库，2014年)。深入分析计算班轮航运连通指数所用的各项资料(表6)，可以看出实际上只有少数集装箱航运公司在为所有小岛屿发展中国家提供服务，而且航班次数、船只数量和船只规模都低于世界平均水平。以船只规模为例，一些小岛屿发展中国家接待的船只的集装箱承载量还不足1,000 TEU，远低于世界其他地区的平均水平(7,076 TEU)，更是低于东西方主要航

表6 2014年5月部分小岛屿经济体的集装箱船队配置情况

国家	船舶数量	20英尺标准箱 装载量	最大船舶 (20英尺标准箱)	公司数量	航班数量
安提瓜和巴布达	11	6880	1250	3	6
巴哈马	44	271936	9178	4	10
巴巴多斯	15	10504	1250	6	9
佛得角	4	4027	1325	3	5
科摩罗	11	16219	2210	3	16
多米尼克	5	1494	430	2	3
多米尼加共和国	122	397375	6750	21	55
斐济	23	42993	2758	8	18
格林纳达	10	6182	1284	5	6
海地	16	13582	1296	7	11
冰岛	9	8099	1457	2	6
牙买加	109	355837	6750	15	41
基里巴斯	4	3760	970	1	7
马尔代夫	5	12871	2764	3	2
马绍尔群岛	7	4997	970	1	9
毛里求斯	40	124005	6712	7	12
密克罗尼西亚联邦	3	1237	418	1	1
帕劳	3	1237	418	1	1
巴布亚新几内亚	29	34646	2546	8	21
圣基茨和尼维斯	5	2864	660	3	3
圣卢西亚	14	10188	1284	5	7
圣文森特和格林纳丁斯	9	4988	1122	4	6
萨摩亚	7	7229	1304	4	11
圣多美和普林西比	5	6757	2169	2	2
塞舌尔	10	21723	2764	3	8
所罗门群岛	22	25165	2082	6	3
汤加	6	5049	1043	3	12
特立尼达和多巴哥	52	110424	5089	13	25
瓦努阿图	11	12143	2082	4	8
美属萨摩亚	7	7229	1304	4	11
阿鲁巴	7	8676	2008	4	7
百慕大	3	1002	362	3	2
开曼群岛	3	798	340	1	1
库拉索	9	13229	2546	6	11
法罗群岛	3	3425	1457	2	2
法属波利尼西亚	19	45779	3820	8	17
关岛	15	24804	2781	4	8
新喀里多尼亚	26	48917	2758	7	24
世界其他地区平均水平	166	749001	7076	20	90

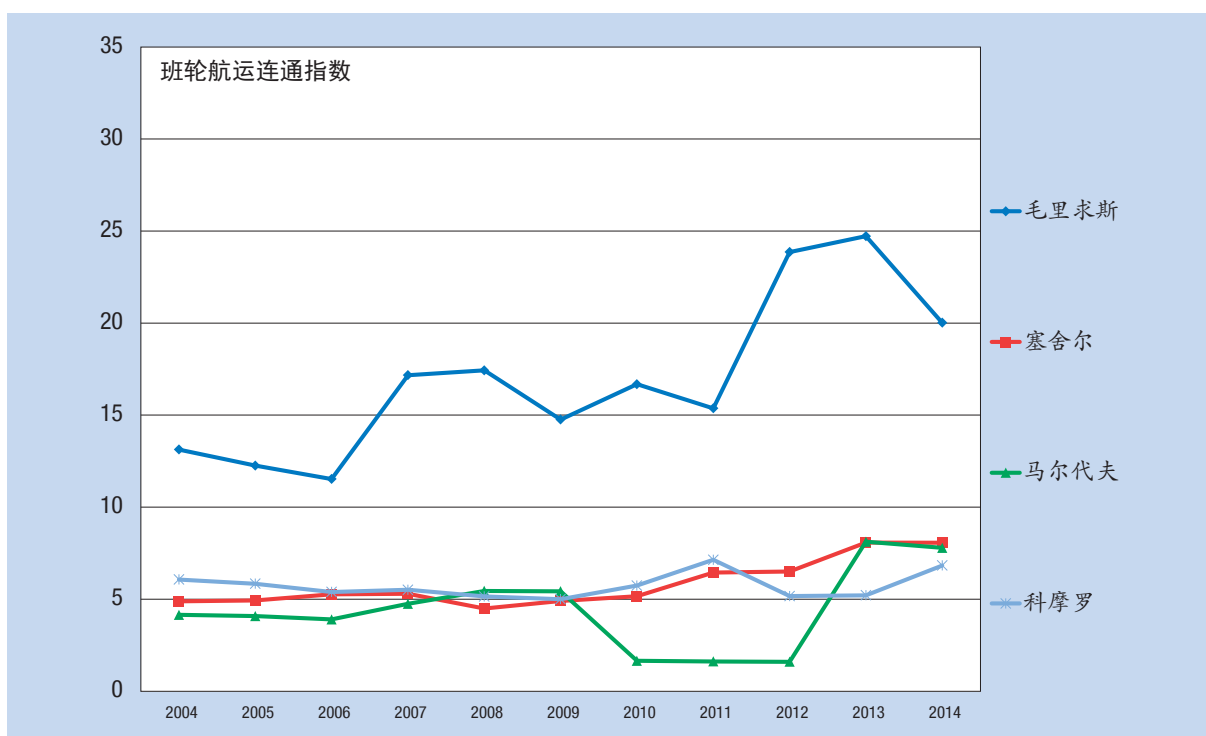
资料来源:贸发会议秘书处根据劳氏情报数据库提供的数据编制。

图6.4 2004-2014年部分加勒比小岛屿发展中国家的班轮航运连通指数



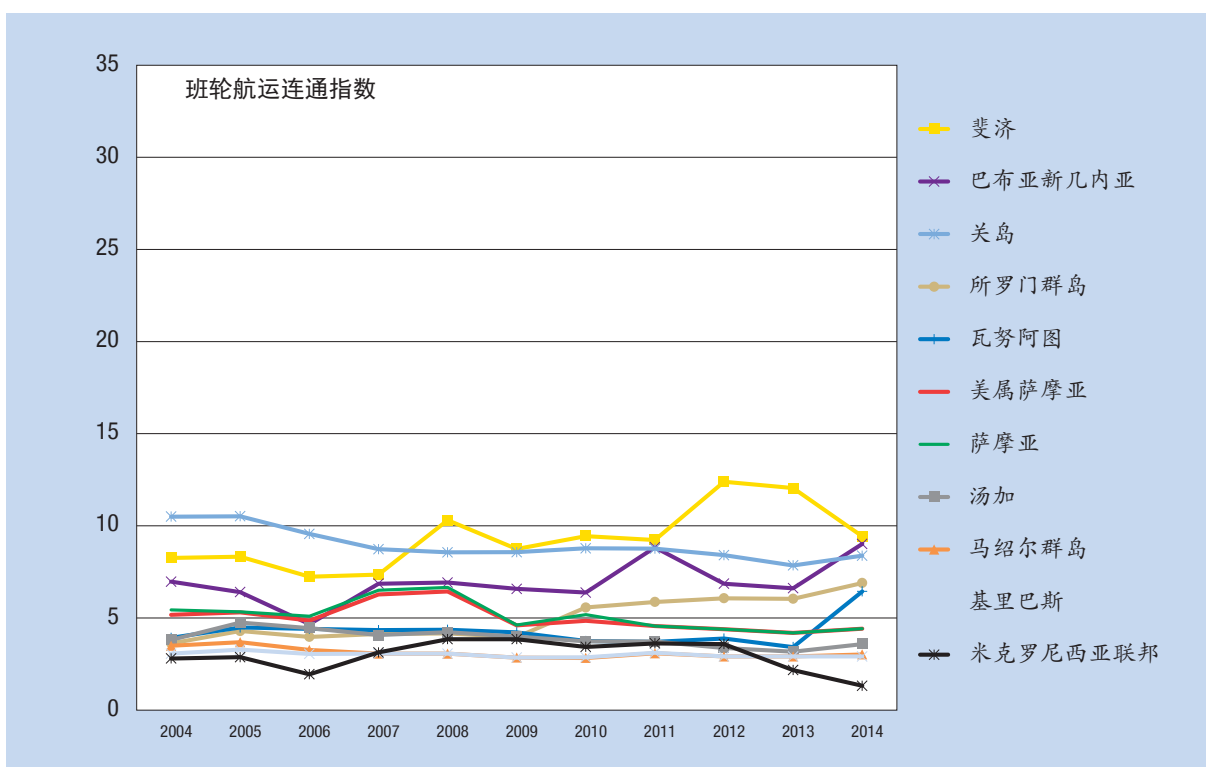
资料来源:贸发会议秘书处根据劳氏情报数据库提供的数据编制。所有国家的班轮航运连通指数,见<http://stats.unctad.org/lsci>(2014年10月6日查阅)。

图6.5 2004-2014年部分印度洋小岛屿发展中国家的班轮航运连通指数



资料来源:贸发会议秘书处根据劳氏情报数据库提供的数据编制。所有国家的班轮航运连通指数,见<http://stats.unctad.org/lsci>(2014年10月6日查阅)。

图6.6 2004-2014年部分太平洋小岛屿发展中国家和其他岛屿经济体的班轮航运连通指数



资料来源:贸发会议秘书处根据劳氏情报数据库提供的数据编制。所有国家的班轮航运连通指数,见<http://stats.unctad.org/lsci>(2014年10月6日查阅)。

线所用船只的承载量(18,270-TEU)。此外,在表6涉及到的太平洋小岛屿发展中国家当中,有半数以上的国家能够利用的航运公司还不到五家。服务提供商这么少,可能会出现少数卖方垄断市场的风险(Wilmsmeier和Hoffmann, 2008年)。此外,规模不经济与竞争水平低同时出现,可能会导致运费成本上涨(见B节)。

为补充表6提供的2014年数据,图6.4、6.5和6.6显示出了加勒比、印度洋和太平洋的部分小岛屿发展中国家和其他岛屿经济体的班轮航运连通指数近10年来的发展趋势。在2004至2014年间,全球平均班轮航运连通指数提高了50%,从16.8增加到25,但小岛屿发展中国家的班轮航运连通指数基本上保持不变。巴哈马、牙买加和毛里求斯等国是例外,这些国家的港口已经成为全球或区域中转中心。这三国不仅是班轮航运连通指数高于邻国,而且经济增长也更快,这基本上符合国际发展趋势。

## 2. 班轮航运连通性的决定因素

一国在全球班轮航运网络中所处的地位,基本上取决于以下四个因素:国家的地理位置;专属货物基础;港口特点;以及,班轮行业市场的规范框架。本节将简要介绍这四个因素。

### 地理位置

靠近主要航线或是紧邻贸易大国,更便于港口吸引班轮公司,成为停靠港。例如,与印度洋或太平洋小岛屿发展中国家相比,加勒比岛国更靠近主要东西航线和南北航线。

### 港口特点

如果能够获得现代化的基础设施和高效的运作,航运公司很愿意将一国的港口纳入自己的全球班轮航运网络。这个问题与上述运输成本



的决定因素也有着密切的关系。假如承运人认为港口的费用高，便不会在这里停靠，或是向托运人收取更高的运费。

## 航运市场

对于拥有数个岛屿和港口的小岛屿发展中国家或是本国拥有多个岛屿靠近邻国海港的小岛屿发展中国家来说，方便的做法是允许外国班轮将这些港口连接起来，不设置任何市场限制。在提高国家的全球连通性和降低海运成本方面，新西兰是一个成功的例子。该国放开了南北两岛之间的国内航行权，允许国际航运公司将国际航班与国内航班结合起来。与岛间贸易完全交给本国船籍公司的时期相比，这种做法吸引航运公司安排更多的船只和更加密集的航班。

## F. 降低灾害风险和适应气候变化

从本质上讲，小岛屿发展中国家的地理位置和地表特征极易受到自然灾害和气候变化的影响。这其中包括：强风；暴雨；飓风、龙卷风和台风带来的风暴潮和波动作用；地震、火山爆发和海啸造成的地表断裂、地面塌陷和由此引发的其他损害。小岛屿发展中国家对于海上石油泄漏等人为灾害的抵御能力也十分脆弱。

从中期来看，小岛屿发展中国家将面临与厄尔尼诺现象——南方涛动周期有关的气温变化和降水变化。这不仅会影响太平洋地区，还会影响到大西洋的飓风活动。从长期来看，小岛屿发展中国家还将出现气温升高、降水增多、以及海平面上升，这些都与气候变化有关。这些现象将危及人类和动物的生存、财产以及生计。因此，必须采取措施，防止这些危害演化成为一场灾难。降低灾害风险的工作涉及众多学科(灾害管理、减轻和应对)，本节将着重谈

论如何减轻灾害和气候变化给运输基础设施造成的影响。

### 1. 危害和气候变化对于运输基础设施的潜在影响

与风、水、气温和地震等现象有关的多种情况都可能会影响到运输基础设施和航班的运营。现简要介绍如下：

降水的增加或海洋的作用都可能导致水和风等天气事件，这其中包括热带龙卷风和海平面上升引发的巨浪和风暴潮。降水增多可能诱发洪水、滑坡和地面沉降，从而损坏公路、桥梁和机场跑道。海洋的作用包括沿岸洪水、海岸侵蚀以及基础设施浸泡在海水中。海洋还会淹没公路、桥梁和机场，侵蚀基础设施的地基，造成交通中断和隔绝。

除了海啸之外，地震同样可能损坏运输基础设施，造成公路、海港和机场地面开裂；造成桥梁、高架桥和码头甲板等悬浮基础设施及其支持结构受损；以及，造成海港和机场等地的建筑物、通讯、交通管理系统、电力和液体燃料存储设施受损。

气温上升和干旱与中期(例如，厄尔尼诺现象——南方涛动周期)及长期气候变化有关。气温上升给运输基础设施造成的近期影响包括：地面软化和膨胀；出现车辙和坑洼不平；液态沥青的移动；地面和混凝土结构出现与热有关的老化和弯曲；由于热胀效应，伸缩缝、桥梁和路面承受的压力增大。气温上升和干旱可能会改变土壤湿度，从而破坏公路。还可能导致更多的森林火灾，摧毁公路设施，降低能见度，从而妨碍交通，影响进出途径和救援路线。干旱的加剧还可能导致斜坡不稳定，引发岩崩和滑坡，造成地面沉降。

## 2. 采取措施缓解危害和气候变化给运输基础设施造成的影响

与其他众多发展中国家一样，小岛屿发展中国家往往没有制定政策来消除自然灾害给运输基础设施造成的风险，或是相关政策不足。此外，小岛屿发展中国家要适应气候变化，还面临着如下障碍：

- 缺乏财政资源来执行适应气候变化的措施；
- 机构、系统和个人在气候变化相关问题上的能力不足；
- 公众对于气候变化及其给生态系统和经济造成的潜在影响的认识不足；
- 关于适应气候变化和减缓影响的相关技术的培训和技术转让不足。

## 3. 在国家和区域层面采取的行动

直到不久以前，在降低灾害风险和适应气候变化的问题上，有两项不同的联合国任务以及两个不同的联合国机构指导各国开展工作。

以太平洋为例，根据这种机制，在减少灾害风险方面执行《太平洋减少灾害风险和灾害管理行动框架》(2005-2015年)以及《国家适应计划》；在适应气候变化方面制定了《关于气候变化、国家交流和国家适应行动计划的太平洋区域框架》。

联合国减少灾害风险办公室和联合国开发计划署开展的审查认识到，有必要将减少灾害风险和适应气候变化结合起来，理由如下：

- 可以减轻方案执行援助工作的负担；
- 可以最大限度地减少重复工作和冗员；
- 可以减少政策制定方面的潜在冲突；
- 可以更加有效地利用稀缺资源；

- 让越来越多的人认识到，这两个问题之间没有实际差别，特别是在社区层面。

事实上，人们已经采取了某些积极主动的活动，包括汤加在2010年制定了《2010-2015年适应气候变化和减少灾害风险国家联合行动计划》。库克群岛、马绍尔群岛和图瓦卢也制定了类似的计划。

其他地区的小岛屿发展中国家也正在着手制定这种联合计划。以印度洋为例，马尔代夫制定了《2010-2020年减少灾害风险和适应气候变化国家战略行动计划》草案。

在这方面，有10个小岛屿发展中国家提交了关于适应气候变化的国家行动方案。大多数拟议方案都涉及到水资源、渔业、农业、卫生、珊瑚礁恢复和早期预警系统等问题，其中有部分方案提到了保护运输基础设施。佛得角制定了《沿海地区综合保护和管理项目》，注意到80%的人口集中在沿海地区，萨尔、博阿维斯塔和马尤岛等“地势平坦的岛屿”处境最危险。这个项目的裨益之一是提出应保护旅游基础设施(包括机场)。基里巴斯制定了《海防和海堤升级改造项目》，目标之一是“对现有的海堤实施升级改造，防止海岸侵蚀影响到公路、机场和社区公共资产等基础设施”。

马尔代夫制定了《马累国际机场海岸保护，减少海洋引发洪水的风险以及可以预测的海平面上升风险项目》，注意到“由于低海拔和靠近海岸线，五处主要机场的基础设施极易遭受与天气有关的严重洪涝灾害和未来气候变化的损害”。项目建议开展的活动包括：(a) 就马累国际机场的海岸保护问题，开展深入的技术和工程研究，包括分析拟议解决方案的成本效益如何；(b) 就机场海岸保护措施，开展详细的工程设计；以及(c) 在马累国际机场的海岸线上采取示范性海岸保护措施。

萨摩亚制定了《在极端脆弱地区执行沿海基础设施管理计划的项目》，内容包括公路、涵洞和排水设施的升级改造。

所罗门群岛有两个项目涉及到运输基础设施，包括“海岸保护”和“基础设施开发”。海岸保护项目的成果之一是“设计和建造耐气候变化的海岸公路、桥梁和其他重要基础设施”，基础设施开发项目的成果包括：(a) 增强机场和机场设施的运营安全，提高效率；(b) 在港口和沿海地区设计并建造保护性结构；以及(c) 建设耐气候变化的重要基础设施。准备纳入基础设施项目的部分活动包括：为机场建设制定耐气候变化的设计标准，使用年限为60年；修建保护性海堤、护坡、涵洞、舱壁、码头和闸门；修建排水系统，以保护机场；以及，重新种植滩涂植被。

此外，在区域层面开展了多项举措，其中包含或认识到运输部门适应气候变化和减少灾害风险的重要性。重要举措包括：太平洋气候变化适应方案；加勒比共同体气候变化中心，通过了一系列适应气候变化的方案；以及，名为“适应气候变化”的印度洋委员会项目(2008-2012年)，其中包括多项研究，旨在提高认识和开展宣传，并且制定了《2012-2020年印度洋委员会成员国适应气候变化区域战略框架文件》。

## G. 未来发展

本章探讨的某些问题是国际社会和小岛屿发展中国家迫切需要解决的当务之急。为考虑可行的新方法，同时秉承寻求共识的一贯做法，贸发会议于2014年7月11日在日内瓦召开了特别专家会议，时间恰好在2014年第三次小岛屿发展中国家问题国际会议(萨摩亚会议)开幕之前。此次专家会议让国际社会关注到小岛屿发展中国家面临的与运输有关的独特挑战(贸发会议，2014年)。邀请与会专家就未来发展提出建议，并确定某些具体可行的提案。各方提出的特别重要的行动和措施可以分为以下几类。

### 1. 小岛屿发展中国家的运输和贸易物流挑战

国土面积狭小和地处偏远，妨碍着小岛屿发展中国家的运输和贸易物流。这些国家面临的挑战是如何避免高昂的运输成本压缩贸易流量和降低总体运输连通性。对于各个岛屿相距遥远的小岛屿发展中国家来说，国内岛屿之间的运输也是一个重要问题。

应促进前瞻性研究和新的理念，为小岛屿发展中国家提供适用的港口物流和发展框架。小岛屿发展中国家应设法从小规模业务中获益，利用当地资源，满足当地需求。相关实例包括：发展细分市场；与贸易商建立伙伴关系；以及，着重关注小岛屿发展中国家能够主导过程和可以利用当地资源的领域。

### 2. 气候变化的影响和运输基础设施如何适应气候变化

气温和海洋温度上升，海平面和波浪升高，风速加大，这些都是小岛屿发展中国家面临的主要气候风险因素。一定要从两个方面来深入了解气候变化挑战——减缓和适应。所有国家都应注意到，必须设法适应气候变化给运输造成的不可避免的影响，特别是海港和机场基础设施。

小岛屿发展中国家面临着全球相对最高的灾害风险。由于小岛屿发展中国家严重依赖海港和机场等设施，通过适应行动来增强海港和机场的复原能力，是这些国家必须开展的行动。小岛屿发展中国家可以采取的适应战略包括：工程设计，技术发展，规划和建设，管理系统，保险计划。必须将风险管理作为政府政策的一项核心内容；与其他类型的国家相比，增加对于减少灾害风险和适应气候变化的投资，可能为小岛屿发展中国家创造出更多的收益。风险战略必须基于可信和准确的事实及信息。

### 3. 为可持续和有复原能力的运输系统提供资金支持

对于不属于最不发达国家的小岛屿发展中国家来说，获得优惠贷款的机会通常有限，而直接投资开展基础设施建设的成本又高得惊人。需要设立新的机制，提供混合贷款，充分利用其他资金来源来弥补重大财政缺口，从而增加融资。在加勒比和太平洋地区，为非洲、加勒比和太平洋国家集团设立了混合贷款。鉴于与项目有关的财务纪律以及为项目申请资金的国家拥有项目主导权，这些机制有助于增强项目的可持续性。

混合贷款机制还可以提供源源不断的资源，支持减缓和适应气候变化。基础设施建设所需的财政资源包括气候资金，但最重要的是国家资源和某些创新的融资方法。有必要准备好气候资金(例如，培养相关技能，确定小岛屿发展中国家可以有效利用的资金)；有必要增强国家规划、公共政策和财政系统来应对气候变化(例如，气候变化资金评估工具)。小岛屿发展中国家应利用尚未开发的资源，制定切合实际的工作方法，实现创新的融资机制。

以上这些行动以及萨摩亚会议支持的其他行动应有助于各方更好地解决小岛屿发展中国家在海上贸易运输方面遇到的诸多难题。

## 参考文献

- Micco A, Pizzolitto GV, Sánchez RJ, Hoffmann J, Sgut M and Wilmsmeier G (2003). Port efficiency and international trade: Port efficiency as a determinant of maritime transport costs. *Maritime Economics & Logistics*. 5(2):199–218.
- Sourdin P (2012). *Trade Facilitation*. Edward Elgar Publishers. Northampton, MA.
- UNCTAD (2008). The modal split of international goods transport. In: Transport Newsletter. No. 38. Fourth quarter 2007/ First quarter 2008. UNCTAD/SDTE/TLB/MISC/2008/1. Available at [http://unctad.org/en/Docs/sdtetlbmisc20081\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/sdtetlbmisc20081_en.pdf) (accessed 6 October 2014).
- UNCTAD (2012). *Review of Maritime Transport 2012*. United Nations publication. Sales No. E.12.II.D.17. New York and Geneva.
- UNCTAD (2014). Ad hoc expert meeting on Addressing the Transport and Trade Logistics Challenges of the Small Island Developing States: Samoa Conference and Beyond. See <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=586> (accessed 6 October 2014).
- UNCTADstat (2014). Liner Shipping Connectivity Index, annual, 2004–2013. See <http://stats.unctad.org/LSCI> (accessed 6 October 2014).
- Wilmsmeier G and Hoffmann J (2008). Liner shipping connectivity and port infrastructure as determinants of freight rates in the Caribbean. *Maritime Economics & Logistics*. 10(1–2):130–151.

## 尾注

- <sup>115</sup> 贸发会议认为符合小岛屿发展中国家定义的国家名单如下：加勒比地区——安提瓜和巴布达、巴哈马、巴巴多斯、多米尼克、格林纳达、牙买加、圣基茨和尼维斯、圣卢西亚、圣文森特和格林纳丁斯、特立尼达和多巴哥；印度洋地区——科摩罗、马尔代夫、毛里求斯和塞舌尔；西非——佛得角以及圣多美和普林西比；太平洋地区——斐济、基里巴斯、马绍尔群岛、密克罗尼西亚联邦、瑙鲁、帕劳、巴布亚新几内亚、萨摩亚、所罗门群岛、东帝汶、汤加、图瓦卢和瓦努阿图。
- <sup>116</sup> 辐射式运输：大型主航线船舶与小型集散船之间的转换。中继：在同一地区停靠不同港口的两个主航线航班之间的转换。中转：不同主航线航班之间的转换，货物在交付后继续发运。
- <sup>117</sup> 各家全球运营商旗下公司的名称在括号内标出：法国达飞航运集团公司(达贸航运、澳洲国家航运公司、美国班轮公司、集散船系统、Cagema、MacAndrews、正利航业股份有限公司以及摩洛哥航运公司)；马士基航运公司(南非航运公司、穆勒亚洲航业公司、Seago航运公司和Mercosul航运公司)；地中海航运公司(WEC 航运公司)。
- <sup>118</sup> 列入贸发会议清单的印度洋岛屿包括：科摩罗(法布尼、莫罗尼和穆萨穆达)，马尔代夫(马累)，毛里求斯(路易港)，塞舌尔(维多利亚港)。

# 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.7044  
CH-1211 Geneva 10, Switzerland  
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) |                          |

---

---

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？

---

---

---

---

\*\*\*

### 如何购买本出版物

销售出版物可向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 of America

电话: +1 212 963 8302

传真: +1 212 963 3489

电子信箱: [publications@un.org](mailto: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，请访问：  
<http://unctad.org/ttl>

关于《2014年海运述评》，请访问：  
<http://unctad.org/rmt>

电子邮件：  
[rmt@unctad.org](mailto:rmt@unctad.org)

更多信息和订阅《贸发会议运输通讯》，请访问：  
<http://unctad.org/transportnews>

