

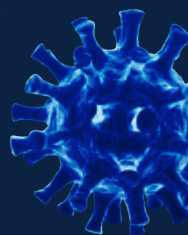
联合国贸易和发展会议

贸发会议

内容提要

海运评述

2020年



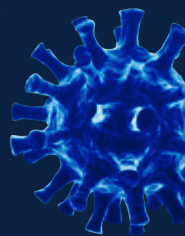
联合国贸易和发展会议

贸发会议

内容提要

海运评述

2020年



联合国

2020年，日内瓦

© 2020 年，联合国

全世界版权所有

关于复制摘录或影印的请求应提交至 copyright.com 的版权许可中心。

所有其他有关权利和许可（包括附属权利）的咨询应联系：

United Nations Publications

300 East 42nd Street

New York, New York 10017

United States of America

电子邮箱：publications@un.org

网站：un.org/publications



本文所表达的调查结果、解释和结论是作者的观点，
不一定反映联合国或其官员或会员国的观点。

本出版物所采用的名称及任何地图上的材料的编排格式并不意味着
联合国对任何国家、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。

本出版物提及任何公司或特许工艺并不意味着联合国对其表示认可。

联合国贸易和发展会议发表的联合国出版物。

UNCTAD/RMT/2020 (Executive summary)

内容提要

2019 冠状病毒病 (COVID-19) 的疫情凸显了全球各国的相互依存性， 引发了将会重塑海运格局的新趋势。 海运业当前处在一个关键时刻， 不仅面临疫情带来的各种眼前关切， 而且还面临着更长期的多重考虑， 从供应链设计和全球化模式的变革到消费和支出习惯的转换， 对风险评估和复原力建设的日益重视， 以及意义重大的全球可持续性和低碳议程。 海运业还正在应对日益增长的贸易保护主义和内向型政策的连带效应。

这场疫情衬托了海上运输的重要性， 海运是在危机时期、 恢复阶段和回归正常后持续运送关键物资和传递全球贸易所不可或缺的一个部门。 包括贸发会议和其他国际机构在内的许多机构发布了建议和指南， 强调需要确保海运部门的业务连续性， 同时保护港口工人和海员免受疫情的影响。 各机构强调， 船舶需要达到包括卫生限制在内的国际要求， 港口需要对航运和国际运输业务保持开放。



国际海运贸易面临严峻压力

这场疫情引发的全球卫生和经济危机打乱了海运和贸易格局， 严重影响了增长前景。 贸发会议预测， 2020 年的国际海运贸易量下降了 4.1%。 在疫情造成的供应链中断、 需求收缩和全球经济不确定性的挤压之下， 全球经济受到了供给和需求双重冲击的严重影响。

出现这些趋势的背景是， 2019 年就已疲软的国际海上贸易进一步失去了势头。 持续的贸易紧张和高度的政策不确定性破坏了全球经济产出和商品贸易的增长。 总量在 2019 年增

长了 0.5%，低于 2018 年的 2.8%，2019 年达到 110.8 亿吨。与此同时，全球集装箱港口吞吐量增长率从 2018 年的 5.1% 降到了 2%。

贸易紧张造成了贸易格局的转变，寻找替代市场和替代供应商的努力导致贸易从中国流出转向其他市场，特别是东南亚国家。美利坚合众国增加了对世界其他地区的商品出口，这在一定程度上帮助抵消了对中国出口的下降。据估计，新增关税在 2019 年使海上贸易减少了 0.5%，总体影响由于替代市场上增加了贸易机会而得到了缓解。

供应能力的增长仍然是集装箱船运业的关切

2020 年初，世界船队总量达到 98,140 艘 100 总吨及以上的商船，相当于 20.6 亿载重吨。2019 年，全球商业航运船队扩大了 4.1%，为 2014 年以来的最高增长率，但仍低于 2004-2012 年期间的水平。

天然气运输船经历了快速增长，其次是油轮、散货船和集装箱船。以容量计，最大集装箱船的尺寸提高了 10.9%。最大的集装箱船现在和最大的油轮一样大，超过了最大的干散货船和游轮。其他船舶类型的经验以及影响到通道、港口基础设施和造船厂的各种限制表明，集装箱船的尺寸规模可能已经达到顶峰。

从规模经济中获益的主要是船运公司

港口越大，停靠的船舶越多，船舶越大，报告的业绩和连通性指标就越好。例如，集装箱港口的停靠次数每增加 1%，船舶为单个集装箱停靠港口的时间就会减少 0.18%。



同样，停靠港口的船舶平均尺寸每增加 1%，船舶为单个集装箱在港口停靠的时间就减少 0.52%。

配备大型船舶带来的规模经济收益不一定有利于港口和内陆运输服务提供商，因为它们经常会增加整个物流链的总运输成本。加大平均停靠量或船舶尺寸往往会使对卡车、堆场空间和不同运输模式之间衔接的需求达到顶峰，引起购置疏浚和更大型起重机的额外投资要求。

货物集中在更大的船舶和更少的港口，往往意味着减少业务经营公司的数目。在海岸节省的成本并不总是以降低运费的形式传递给客户。这在小岛屿发展中国家等市场更为明显，在这些市场，从事运营的服务提供商为数极少。这类额外费用不得不由托运人、港口和内陆运输提供商承担。因此，从配备大型船舶带来的规模经济中获益的主要是承运人。



运价在疫情之下走势良好

由于集装箱航运市场的结构性失衡始终令人担忧，班轮运输公司密切监测并调整了船舶供应能力，以适应 2020 年较低的需求水平。需求受到压抑迫使集装箱运输公司采取进一步紧缩的策略来管理运力和降低成本。2020 年第二季度，运营商开始大幅削减运力。采用了暂停服务、取消定期航班和改变船舶航线等各种运力管理策略。从托运人的角度看，服务削减和供应能力下降意味着货物运输受到空间限制，交货日期发生延误，对供应链造成不良影响。

2020 年上半年，大多数航线的运价高于 2019 年，许多航运公司报告的利润超过了 2019 年的水平。虽然将运价保持在确保行业经济可行性的水平可能被证明是一项缓解危机的策略，但如果在更长的时间跨度内和在恢复阶段持续削减船

舶供应能力，就会对海运和贸易，包括托运人和港口造成问题。

干散货段和液散货段运价大幅波动

2020 年 3 月和 4 月，油轮运价飙升，反映出对浮动存储的需求不断增长。石油市场处于超级远期溢价状态，即近月价格远低于未来几个月的价格，使得储存石油留待将来出售有利可图。贸易商租用油轮储存低成本原油，从而减少了运输可用的船只，支持了油轮运价。2020 年 5 月，运价大幅下跌，被锁定用于浮动存储的船舶约有三分之一返回了活跃贸易，并扩大了石油供应。

干散货运价继续受到供需失衡的影响，这种失衡随着疫情造成的干扰而加剧。因此，运价波动性很大，尤其是在较大的船舶类别中。

海员与国际合作：不可或缺，至关重要

由于与 COVID-19 疫情爆发相关的限制，大量海员在海上航行数月后还不得不延长船上服役，在长期服役后得不到接替或遣返——这对海员的安全和福祉以及船舶的安全运行都是不可持续的。其他一些休假的人无法重返工作岗位，个人收入损失惨重。贸发会议和其他机构已发出呼吁，要求指定海员和其他海事人员为关键工作人员，无论其国籍如何，并对他们免除旅行限制，以确保船员能够换班。此外，还为船旗国制定了临时指南，以便能够根据国际海事组织（海事组织）和国际劳工组织的强制性文书延长海员和船舶执照及证书的有效期。



可持续航运、脱碳和船舶污染控制仍然是优先事项

更加严格的环境要求继续影响着海运部门。运营商需要保持服务水平和降低成本，同时确保运营的可持续性。

国际航运的温室气体排放仍然是国际政策议程上的重要议题。海事组织在实现其减少船舶温室气体排放的初步战略中提出的宏伟目标方面取得了进展。其中包括船舶能效、替代燃料和制定国家行动计划，解决国际航运的温室气体排放问题。

尽管船队总吨位有所增加，但船舶尺寸的加大，加上效率的提高和效率较低船只的回收，限制了二氧化碳排放量的增长。随着现代生态设计继续取代老旧和低效的船只，未来十年有望获得更多收益。然而，这些微小的改善不足以有意义地减少总的二氧化碳排放量，而海事组织的目标是到 2050 年将年度温室气体排放总量降低到 2008 年水平的至少 50% 以下。实现这些目标需要彻底的发动机和燃料技术变革。



关于保护海洋环境以及海洋生物多样性的养护和可持续利用，有几个领域最近已经采取或正在采取监管行动。这些措施包括实施海事组织 2020 年硫限量、压载水管理、解决生物污损的措施、减少塑料和微塑料污染、新型混合燃料和替代性船用燃料的安全考虑以及国家管辖范围以外区域海洋生物多样性的养护和可持续利用。

海事组织硫上限条例自 2020 年 1 月 1 日起的实施，起初被认为是相对顺利的。然而，COVID-19 疫情造成的混乱带来了困难。2020 年 3 月，禁止运输不合规燃油的禁令生效，以支持硫上限的实施。由于采取了减少检查次数和控制冠

病毒传播风险的措施，港口国管制部门的执行力度受到限制。重要的是要确保任何延误都不会对疏上限条例的长期实施造成负面影响。

可持续性和复原力对小岛屿发展中国家具有充分意义

COVID-19 危机对小岛屿发展中国家的广泛经济影响可能会加剧现有的脆弱性，使这些国家的可持续的和有复原力的运输系统变得更加重要。这些国家由于其固有的面积和地理、地形和气候特征，已经面临独特的运输和物流挑战。其中包括运输连通性显著降低、出口基础狭窄和货运量少、规模经济有限、运输成本较高和易受外部冲击——在这次疫情中也得到了证实。



一些小岛屿发展中国家属于港口船舶周转时间最长、服务频率最低的国家。因此，这些国家面临着规模不经济、竞争水平低以及进出口商选择有限的问题。另一方面，一些小岛屿发展中国家可以吸引转运服务，并利用额外配置的船队为国内贸易服务，巴哈马、牙买加和毛里求斯是这方面的例证。通过充当经办其他国家贸易的枢纽港，这些岛屿国家提高了自己的班轮运输连通水平，这反过来又有利于各自的进出口商。

小岛屿发展中国家固有的脆弱性使它们处于冲击和破坏的前沿，包括流行病和气候变化因素造成的冲击和破坏。要在这些国家建立可持续和有复原力的海运系统，就需要立即采取行动和执行投资计划，促进低碳的区域间和国内航运解决方案，增强运输连通性。它们还要求采取措施，预测和减轻干扰风险，使沿海运输基础设施能够适应气候变化影响和其他的压力。

疫情带给我们的思考

正如本出版物所展示的特定利益攸关方在思考中所重申的那样，海运对于在危机期间和危机之外保持贸易流动和供应链的互联互通至关重要。虽然经验可能因既定条件和准备程度而异，但总而言之，海运和物流在这次疫情期间维持了基本物资和贸易的流动。然而，由于发生了疫情冲击，观察到了对海运和贸易具有广泛政策影响的一些关键趋势。其中包括以下内容：

范式转变——风险管理和复原力建设正成为新的政策和商业口号。业务连续性计划和应急机制从来没有像在 COVID-19 危机面前那样重要。这一经验突出表明，未来的海运需要根据风险敞口进行调整，并确保加强风险管理和复原力建设能力。了解风险、脆弱性和潜在损失是为这一部门的复原力建设提供信息的关键。预期行业参与者和政策制定者将越来越注重制定应急指南和应急计划，以应对未来的冲击。关于风险评估和管理、数字化以及统一的灾害和应急机制的标准和计量有可能被纳入相关国家和区域运输政策的主流。预警系统、情景规划、改进预测、信息共享、端到端透明度、数据分析、业务连续性计划和风险管理技能需要在政策议程和行业业务计划中占据更加突出的位置。



全球化格局和供应链设计加速转变。疫情过后的世界，特点之一是供应链缩短（近岸外包、企业回迁）和产品冗余（存货和库存过剩），因此，自 2008 年金融危机以来就放缓了的全球化（表现为贸易与国内生产总值比的下降），今后可能会进一步减速，贸易区域化可能会加快。为了确保有足够的安全存货和库存，投资仓储将变得更加重要。既有的准时制供应链模式将受到重新评估，以纳入复原力和稳健性等考虑因素。采购、路线选择和分销渠道的多样化将变得

越来越重要。从单一的以国家为中心的地点采购转变为多地点采购，不仅注重削减成本和减少延迟，还注重风险管理和应变能力的趋势将进一步发展。

新的消费者支出和行为。随着口味、消费和购物模式的不断发展，生产和运输要求也可能随之发生变化。例如，在后疫情时代，网上购物会进一步增加，出现对更多定制商品的需求。这些趋势可能会把重点放在运输的“最后一公里”上，并通过使用三维打印和机器人技术促进供应链的缩短。这些趋势将引发对仓储和库存空间的更多需求，摆脱促进精益库存和存储的既定模式。



数字化和非物质化的理由更为充分。技术、数字化和创新将进一步渗透供应链及其分销网络，包括运输和物流。采用技术解决方案并跟上这一领域的最新进展将成为一项必要条件，而不再是一种选择。这场疫情表明，技术吸收方面的先行者能够更好地抵御这场风暴（例如，商业和在线平台、那些使用区块链解决方案和信息技术支持的第三方物流公司）。互动和信息共享的数字化对疫情期间海上运输业务的连续性至关重要。它有助于保持运输业务和贸易流程的连续性，同时降低传染风险。技术解决方案的快速采用确保了业务活动和政府流程的连续性。在跨境贸易中，以及在以供应链中断、远程工作和更多地通过企业对消费者的电子商务从事企业经营为特征的环境中回应消费者的新期待时，这一点更加明显。

电子贸易文件的使用显著增加。各国政府已做出显著努力来保持其港口的运营，并加快新技术和数字化的使用。此外，行业协会一直在努力推广使用可转让提单的电子等同物，并促进政府部门、银行和保险公司更多地接受这些电子等同物。需要进行国际合作和协调，以确保世界各地的商业当

事方随时接受和使用电子记录，并确保法律系统做好充分准备。可能需要开展能力建设，特别是为可能无法获得必要的技术或实施手段的发展中国家中小型企业。

标准和互通性变得越来越重要。为使港口和航运公司从订立基准中受益，数据应具有可比性，船舶类型、关键性能指标、定义和参数需要标准化。例如，从长远来看，贸发会议港口绩效记分卡有可能成为行业标准，从而成为全球公认的基准，帮助港口部门不断提高效率。贸发会议力求将贸易培训方案网络中更多尚未提出报告的港口实体和国家纳入有关港口绩效记分卡的方案构成部分。

网络安全成为一个主要关切。COVID-19 危机期间，航运方面发生的网络攻击增加，而由于公司充分保护自己的能力和有限，包括因为旅行限制、社交距离措施和经济衰退而受到制约，形势更为恶化。随着船舶和港口与信息技术网络之间的联系越来越紧密，并进一步融入信息技术网络，实施和加强网络安全措施正成为重要的优先事项。海事组织的新决议鼓励行政部门确保网络安全风险在安全管理系统中得到适当处理。不这样做的船东不仅暴露在这种风险之下，而且其船只可能会被需要强制执行这一要求的港口国管制部门扣留。由于所有层面都更加依赖电子交易并日益转向虚拟互动，网络安全风险有可能继续大幅增加。这将加重全球的脆弱性，有可能对关键的供应链和服务产生严重影响。



调整海运以适应新的经营环境。除了船舶运力供过于求仍是承运人关切的问题之外，当前的疫情及其影响将加大竞争压力，并促使海运部门的利益攸关方越来越多地利用新的商业机会，以确保相关性、盈利能力和业务连续性。一些航运公司和港口运营商对内陆物流供应链中可能存在的潜在商机越来越感兴趣。其目的是更接近托运人，成为可靠的端到

端物流服务提供商。关于市场集中和寡头垄断型市场结构的关切要求密切监测促进服务合理化、整合和一体化的趋势，以确保适当的竞争水平。

更加需要在全球一级采取系统和协调的政策应对措施。当前的疫情突显了在应对具有广泛连锁反应的跨境冲击时采取协调行动的重要性。这一点已得到广泛认可，联合国全球契约可持续海洋业务行动平台的地缘政治风险和对策 COVID-19 工作队的行动呼吁就说明了这一点。该文件提出了保持全球海洋相关供应链运转的紧急政治行动建议，指出“鉴于问题的规模、复杂性和紧迫性，需要在全球一级采取全面、系统和协调的办法。”¹ 这些问题不可能通过逐案、双边或在为数有限的国家之间的方式得到有效解决。



为后疫情世界做准备的六项政策行动

针对 COVID-19 和发展中国家海运和贸易面临的持续挑战，有六个需要采取政策行动的优先领域。

1. 支持贸易，使其能够有效地维持增长和发展。贸易紧张、保护主义、出口限制，尤其是在危机时期对基本物资的出口限制，会引起经济和社会代价。应尽可能避免这些情况。此外，应解决非关税措施和其他贸易障碍，包括加强贸易便利化行动和海关自动化。
2. 帮助重塑全球化，增强可持续性和复原力。
COVID-19 疫情造成的混乱再次引发了关于国际制造

¹ 见 www.unglobalcompact.org/news/4534-05-05-2020 and https://ungc-communications-assets.s3.amazonaws.com/docs/publications/Call-To-Action_Iminent-Threats-to-the-Integrity-of-Global-Supply-Chains.pdf.

业生产和供应链延伸所涉风险的辩论。当涉及到供应链设计的变化和与可持续发展目标及《2030年可持续发展议程》相一致的结果时，必须仔细评估各种选择。例如，通过企业回迁或近岸外包来缩短供应链可能会降低运输成本和燃料消耗，但并不一定能防止供应链受到未来可能发生的冲击，无论这种冲击发生在何处。与将生产集中在一个地点（无论是国内还是国外）的方法相比，多来源方法可以保证更大的复原力。关于全球化的辩论应当侧重于找到方法缓解不可持续的全球化模式，为更广泛的经济体创造更多价值。

3. **促进更大规模的技术吸收和数字化。** 政策应支持数字转型，提高供应链的复原力及为供应链提供支持的运输网络的复原力。海运要想在连接全球经济体和供应链方面发挥作用，就应该以危机为杠杆，通过投资于技术，采用满足未来的供应链需求和支持复原力努力的解决方案。数字化努力应能提高效率，包括能源效率和运输生产率（例如，智能港口和航运）。它还应该帮助各国利用电子商务能力，获得通过运输便利化促进贸易的益处。为了产生更大的影响，应在各个层面加强网络安全。
4. **利用数据开展监测和制订对策。** 使用快速发展的数据能力可以支持预测增长和监测复苏趋势的工作。数字化带来的新的数据来源和更大的可能性为分析和改进政策提供了充分的机会。这场疫情突出表明，关于船舶移动和港口交通的实时数据以及航运时间表信息有可能为经济增长和海运贸易建立预警系统。



5. 促成灵活和有复原力的海运系统。 疫情之外， 需要投资于风险管理和应急准备。 面向未来的海运供应链和风险管理要求门到门运输业务具有更大可见度。 为此， 有必要制定计划， 列出应对危机并同时确保业务连续性而要实施的关键行动和规程。 需要特别考虑解决海员关切的问题， 他们大多数来自发展中国家。 港口国之间和国家内部不同行为者之间的合作， 仍然是改善船员轮换流程和确保标准化程序和风险管理规程的关键。

6. 保持增强可持续性、 适应气候变化和建设复原力的势头。 目前应对航运碳排放的努力以及正在进行的淘汰化石燃料的能源转型仍应是一个优先事项。 各国政府可以制定一揽子刺激计划来支持复苏， 同时促进其他优先事项， 如减缓和适应气候变化的行动。 因此， 以后疫情世界为背景采取的政策应当支持航运业进一步向绿色化和可持续性转型。 与此同时， 可持续性和复原力问题， 如小岛屿发展中国家之间的互联互通和适应气候变化， 仍然是关键的优先事项。 在这些国家， 关键的沿海运输基础设施是对外贸易、 旅游业以及粮食和能源安全的生命线。 生成和传播契合用户需要的数据和信息对于风险评估、 提高连通性水平、 制定有效的适应措施、 编拟有针对性的研究报告以及有效的多学科和多利益攸关方合作具有重要作用。 此外， 在实现可持续发展目标的具体目标 8.1——最不发达国家的可持续经济增长——方面取得进展， 对于加强最不发达国家的复原力及其应对未来冲击的能力来说， 比以往任何时候都更加重要。



COVID-19 疫情不仅是全球化的试金石，也是全球团结与合作的试金石。上述政策措施的成功将取决于开展有效的国际合作，确保协调的政策反应。协调努力对于数据标准化、跟踪港口绩效和发展网络犯罪防护机制也是必要的。面对未来的挑战，决策者应当确保向发展中国家，特别是最脆弱的国家群体，包括最不发达国家、内陆发展中国家和小岛屿发展中国家，提供资金支持、技术合作和能力建设。

2020年《海运述评》见：
unctad.org/rmt
电子邮箱：rmt@unctad.org

关于贸发会议贸易物流工作的进一步信息，请访问
unctad.org/ttl



欲了解更多信息或订阅贸发会议运输
通讯，请访问：
unctad.org/transportnews