

概 述

海运述评

2022



联合国

概 述

海运述评

2022



联合国

2022年，日内瓦

© 2022, 联合国

本出版物供开放获取，但须遵守为政府间组织订立的知识共享许可协议，可查阅<http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>。

本出版物所采用的名称及其图表内的材料的编写方式，并不意味着联合国对于任何国家、领土、城市、地区或其当局的法律地位，或对于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许可程序，并不意味着联合国对其表示认可。

文中资料可影印和转载，但须注明出处。

本出版物由外部编辑。

联合国贸易和发展会议印发的联合国出版物。

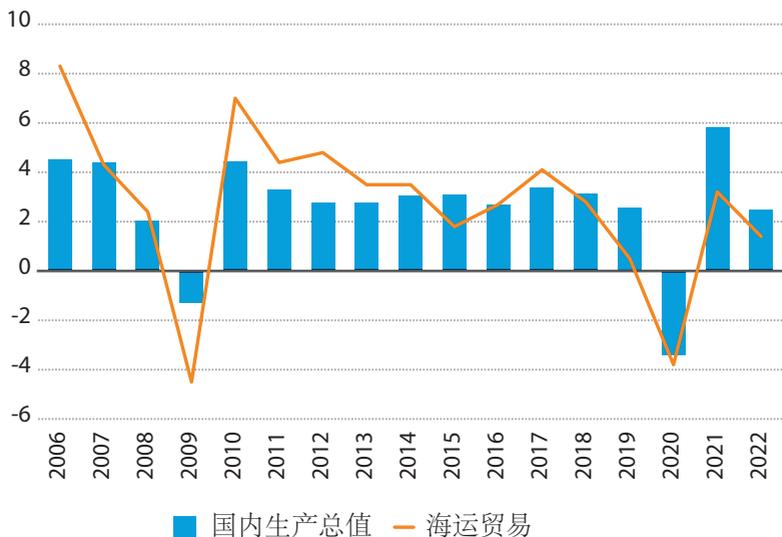
UNCTAD/RMT/2022 (Overview)

应对供应链中断

海运贸易在2021年有所恢复，但2022年面临充满风险和不确定性的复杂经营环境

国际海运贸易量在2020年下降了3.8%，之后于2021年反弹，预计将增长3.2%，总运量将达到110亿吨(图1)。这一水平略低于新冠疫情之前，原因是疫情长期持续，以及需求大幅增加与供方运力严重短缺导致前所未有的全球物流拥堵，致使贸易持续受阻。增长的主要推动力是集装箱货物需求的增加。天然气和干散货运输量也有所上升，原油运输量则有所下降。

图1 国际海运贸易和世界国内生产总值，选定年份(百分比年度变化)



资料来源：贸发会议秘书处，根据贸发会议数据库的数据和各期《海运述评》。2022年国内生产总值数字依据的是贸发会议《2022年贸易和发展报告》，表1.1，世界产出增长，1991-2023年。

世贸发会议预计，2022年海运贸易增长率将放缓至1.4%，2023-2027年年均增长率将为2.1%，低于过去三十年3.3%的平均增长率。集装箱贸易是多年来增长最快的部分，但预计2022年增长乏力，增长率将为1.2%，2023年可能小幅回升至1.9%。导致预期减速的原因不仅有疫情所致封锁，还有宏观经济强劲逆风外加中国经济走弱的影响。此外，面对通货膨胀的加剧和生活成本的上升，消费者正在减少开支，同时在一定程度上将支出从商品转向服务。

2022年的运营环境依然复杂。全球范围内，通货膨胀和生活成本都正在上升。在世界最大的出口国中国，疫情清零政策导致停产停工，干扰了制造业、物流和供应链。在主要粮食出口国乌克兰，战争开始后黑海的港口全部关闭。

世界上多处港口，包括德国、大韩民国、南非和联合王国的港口的劳工行动和罢工也影响了海运。与此同时，一系列极端天气事件，例如发生在澳大利亚、巴西、巴基斯坦、东非、欧洲和美国各地的洪水、飓风和热浪，也在产生影响。

所有这些问题对全球供应链和物流以及海运贸易而言都意味着更多的困难。截至2022年第四季度，全球经济增长预期有所下调，引发了对世界经济滑向衰退和滞胀的担心。

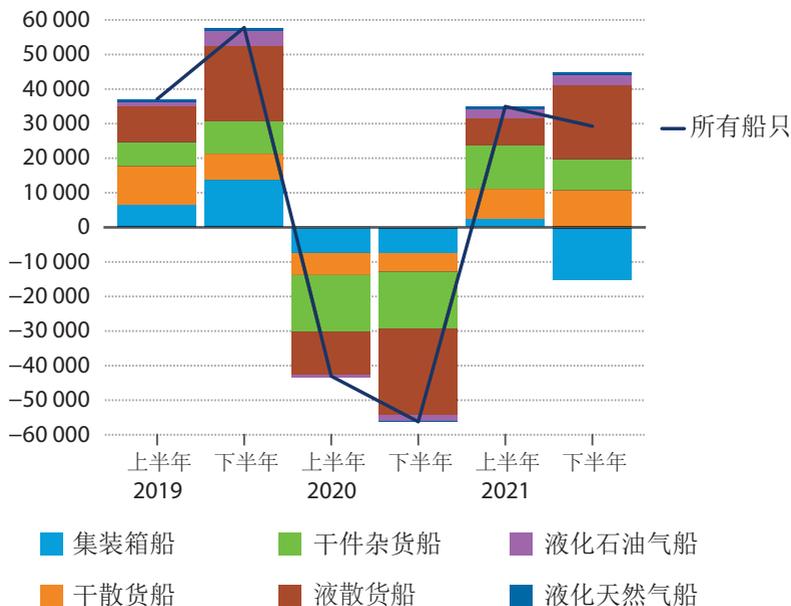
在一定程度上，替换市场和供应商可以维持现有的吨英里交易量。俄罗斯联邦为应对经济制裁和其他限制性措施，正在寻找其他市场，与此同时欧洲进口商则正在考虑其他供应来源。由于非洲国家从更远处采购粮食，吨英里需求也可能得到提升。

港口停靠量随日益严重的拥堵和班轮运输连通的变动而变化

港口停靠量与海运贸易一致，在2021年也出现反弹，同时港口拥堵达到前所未有的程度，热点港口集中在美国、欧洲和中国(图2)。在北欧，一些航运公司为提高效率而减少了每条航线的港口停靠地点。由此增加了每次港口停靠的货物交换量，同时延长了码头的工作时间，给主要港口带来了压力。拥堵的影响波及一系列行业，例

如汽车制造、卫生保健和电子产业等，特别是导致半导体严重短缺。

图2 港口停靠量半年变动情况，全球总量，2018年上半年至2021年下半年(年同比差异)



资料来源：贸发会议，根据 MarineTraffic 提供的数据。

注：1,000 总吨及以上的船舶，不包括客轮和滚装船。

自2020年末物流中断开始以来，虽然各国情况存在差异，但全球班轮运输连通性整体降低。中国仍然是全世界连通性最高的国家，并由此扩大了领先优势。印度提升了港口吞吐量，由此扩大了本国的区域连通。与之类似，北非的港口基础设施持续发展，帮助减轻了疫情的影响。

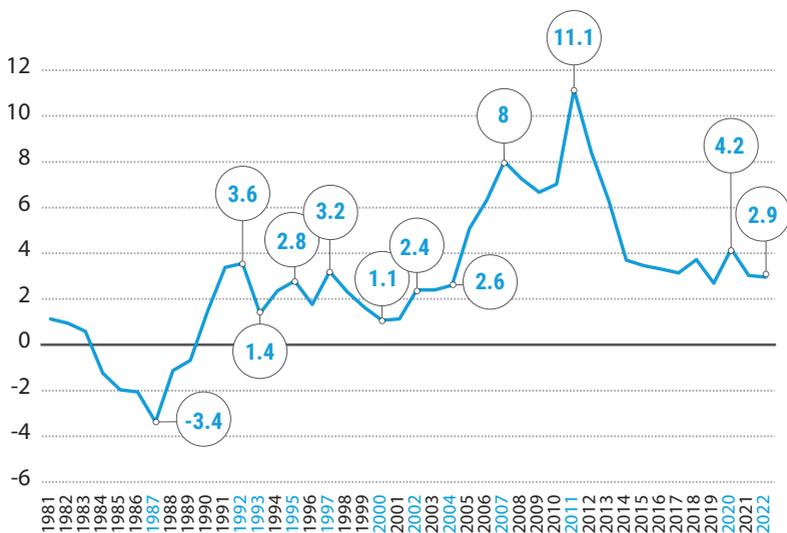
其他地区，包括主要经济体的连通性降低，则抵消了这些增长。例如，在美利坚合众国，由于长期投资不足，西海岸港口基础设施薄

弱，影响了集装箱港口的运营业绩。但是一些发展中国家的情况甚至更糟：这一时期内，非洲、拉丁美洲和加勒比大部分地区的直航大幅减少。

贸易复苏面临船队低增长

2021年，全球商业船队增长不到3%，为2005年以来第二低的增幅(图3)。液化气船在全球天然气需求的推动下增长最快，其次是集装箱船和散货船。

图3 商业船队年度增长，1981-2021年的增长率(载重吨百分比)

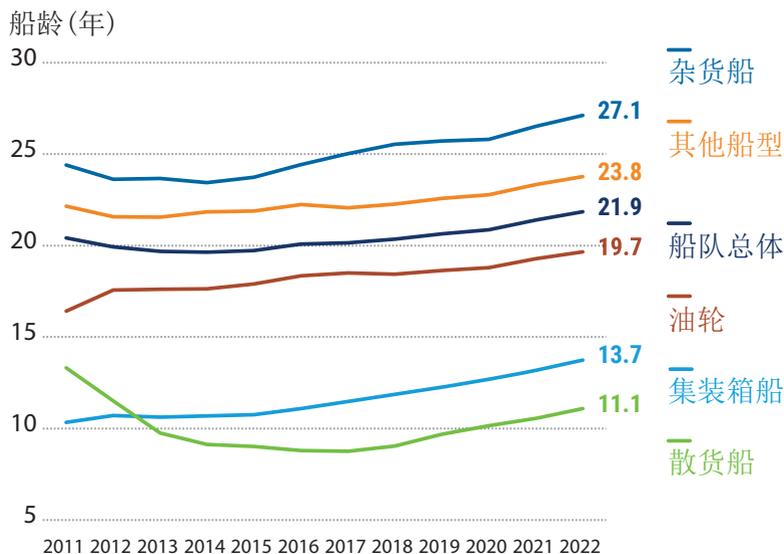


资料来源：贸发会议根据克拉克森研究公司的数据计算。

注：100 总吨及以上的动力型远洋船舶，截至 2022 年 1 月 1 日。

自2011年起，船队开始老化。目前的平均船龄按船舶数量计算为21.9年，按承载能力计算为11.5年。散货船仍然是船龄最低的船舶，平均船龄11.1年，其次是集装箱船，平均船龄13.7年，之后是油轮，平均船龄19.7年(图4)。

图4 2011-2022年商业船队平均船龄，按船舶数量加权，按船舶类型分列



资料来源：贸发会议根据克拉克森研究公司的数据计算。

平均船龄一直增加的部分原因是，船东对未来的技术发展和最具成本效益的燃料感到不确定，对不断变化的法规和碳价格也感到不确定，湿散货和干散货部门尤其如此。因此，为了从当前高昂的运价和租船费率中获益，他们选择继续运营船龄较高的船只。2020年，以总吨计，船舶交付量有所收缩，在2021年却增长了5.2%。然而，船舶建造量仍低于2014-2017年的水平。

海运贸易复苏面临前所未有的港口拥堵和不可靠的船期

全球物流拥堵始于2020年末，并在2021年加剧。港口及其内陆连接点经常缺少设备、劳动力和储存设施，因此拥堵的港口往往难以应对需求的增加。由此导致2021年全球集装箱平均船期延误增加了一倍。在远东和北美航线上，2020年第一季度至2021年第四季度，延误时间从2天增至12天。与此同时，2020年至2021年，集装箱船周转时间中位数增长了13.7% (表1)。

表1 在港时间、船龄和船只尺寸，按船只类型分列，2021年
(世界总计)

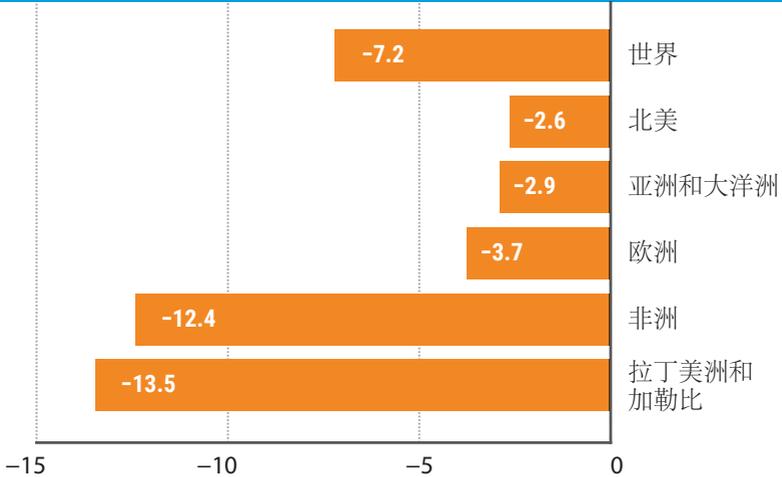
船只类型	在港时间		船只平均 尺寸 (总吨)	船只最大 尺寸 (总吨)	每船平均 载货量 (载重吨)	船只最大 载货量 (载重吨)	每集装箱 船平均集 装箱装载 能力(20 英尺 标准箱)
	在港时间 中位数 (天)	中位数， 年度变化 (%)					
集装箱船	0.80	13.7	37 223	237 200			3 431
干件杂货船	1.17	2.1	5 463	91 784	7 427	116 173	
干散货船	2.11	2.3	32 011	204 014	57 268	404 389	
液化 天然气船	1.13	0.9	95 356	168 189	74 522	155 159	
液化 石油气船	1.03	-1.5	10 541	61 000	11 799	64 220	
液散货船	0.98	1.3	15 739	170 618	27 275	323 183	
所有船只	1.05	4.8	21 732	237 200	26 997	404 389	3 431

资料来源：贸发会议，根据 MarineTraffic 提供的数据。

注：1,000 总吨及以上的船舶。不包括客船和滚装船。

港口拥堵起初集中在三个热点地区：中国、北欧和美国西海岸。但随着航运公司将船只重新部署到更繁忙、更有利可图的美国和中国航线后，其他国家遭受的损失便更加严重。例如，非洲和拉丁美洲及加勒比失去了超过10%的班轮直航连接(图5)。许多发展中国家面临船只延迟到港和集装箱短缺的问题。

图5 2020年第三季度至2022年第二季度各区域直接停靠数量
(百分比变化)



资料来源：贸发会议，根据 MDS Transmodal 提供的数据。

此外，承运人为提高盈利能力而改变了航运模式，不再停靠某些港口。自疫情初始，船期可靠性一直持续下降，给托运人造成的损失总额为50亿至100亿美元。托运人对此不满，尤其是对于较小和较弱势的发展中国家来说，运载量的撤出导致滞港费和滞箱费高企，并呼吁各国政府更密切地监管这一行业。

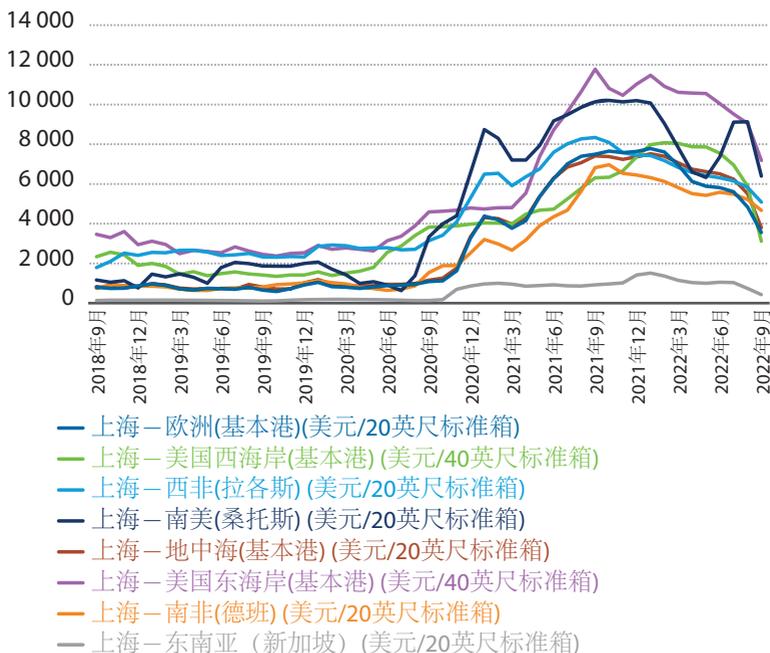
2022年拥堵和物流问题依然存在，导致改道和亚洲新增区域服务

2022年，疫情继续干扰供应链和海上运输，导致许多船只困在港口。2016-2019年期间，港口拥堵导致全球集装箱船队运力的大约32%滞留在港口，到2022年7月，滞留比例达到37%。2022年春，由于中国的疫情清零政策，深圳和上海这两个中国最大的制造业和商业中心实行了封锁，要求承运人改道宁波等其他港口。船只重新部署到利润更高的东西贸易航线后产生了缺口，为了填补缺口，亚洲的区域承运人推出了新的亚洲内部服务或加强了现有线路，以提供更多停靠点。

集装箱运价创历史新高

2021年，疫情所致运力短缺和海运的持续中断加上贸易量反弹，推动集装箱运价达到创纪录水平。到2021年中，运价达到最高水平，为疫情前的四倍。集装箱承运人同样面临额外支出，但仍得以实现了前所未有的利润。

图6 上海出口集装箱运价指数(SCFI)月度即期运价，2018年9月至2022年9月选定线路



资料来源：贸发会议秘书处，根据克拉克森海运情报网的数据。

多数航线的即期集装箱运价飙升，包括通往发展中国家的航线。例如，2019年，中国至南美(桑托斯)航线每20英尺标准箱运价约为2,000美元，但2020年12月为6,543美元，到2021年12月已达到10,196美元。同期，即2020年12月至2021年12月，上海至南非(德班)航线每20英尺标准箱运价从2,521美元增至6,450美元，上海至西非(拉各斯)航线运价从2,521美元增至7,452美元(图6)。

至2022年中，许多由疫情导致的情况正在缓解。运力限制有所缓解，即期运价降低(但仍高于疫情前的水平)，货运量增速放缓。港口拥堵减少，释放了更多的航运供应，有助于疏解物流拥堵和供应链困局。然而，海运贸易条件和物流情况也有可能恶化，这取决于世界经济的状况。

运价走向各异，波动性高，前景不定

2022年初集装箱运价仍处于高位且波动性大，不过2022年第二季度价格开始下降。未来运价将受到多个因素单独或共同作用的推动，由此可能出现波动性加大，某些细分市场可能呈整体下降趋势。这些推动因素包括增加的需求不确定性、港口拥堵程度、新供应链可能出现的中断以及乌克兰战争的影响，包括燃料成本的上升。

2022年初，部分航线运价已开始下降，从年中开始急转直下。在8月至9月的四周内出现了两位数的降幅。到9月第三周，上海集装箱运价指数已下跌近60%。但运价仍是疫情前平均水平的两倍多。

随着商品贸易正常化和新造船舶进入市场，集装箱运价有望进一步下降。但运价及其波动性将越来越多地受到环境法规的影响。2023年，国际海事组织的现有船舶能效指数(EEXI)和碳强度指标(CII)措施将对所有船型生效。这些措施可能会降低运力，因为按规定应放慢航速以节省燃料，一些船只还应按要求进行改装或回收。

就干散货航运而言，截至2022年9月，随着拥堵缓解和中国经济放缓，运费有所降低。未来影响需求的因素包括疫情的持续及其对供应链的影响、全球经济放缓和初级商品价格波动，而供应将取决于船队的增长，2022年船队交付仅增长了3.6%。干散货运价进一步受到乌克兰战争的影响，能源转型和新的环境法规造成的运营成本提高也有影响。

就油轮而言，运费预计将有所增长，因为石油需求和贸易可能出现增长，而乌克兰战争导致全球石油流动重新洗牌。实行国际海事组

组织的船舶能效指数(EEXI)和碳强度指标(CII)法规之后，旧油轮退出市场，也可能造成一定程度的运力下降。

数字贸易便利化加快了清关和货物放行，尤其在紧急情况期间

许多供应链中断和物流拥堵问题可以通过贸易便利化得到缓解，特别是在发展中国家和最不发达国家，尤其是借助数字化，数字化可以提高透明度，加快清关，便于进行风险管理和抵达前业务办理，并使流程更加反应迅速和灵活。事实上，如果疫情早几十年发生，影响会严重得多。

若干贸易便利化解决办法专门着眼于缩短港口的等待和清关时间。一些解决办法使用了电子单据和电子支付，从而加快了单据处理，包括抵达前业务办理。另一些办法涉及将放行与清关分开进行，货物可直接送往可信进口商的仓库，等待随后清关，甚至经常不进行实物检查。贸易便利化还包含了使用快速程序处理医疗用品、救济品和易腐货物运输的具体措施。

乌克兰战争干扰了食品和能源供应，并使航运成为焦点

乌克兰的战争以及相关的经济限制性措施对海上运输的影响已经超越了欧洲和战区的范围。战争削弱了全球商业信心，扩大了不确定性，增加了波动性。其影响波及商品和金融市场以及供应链，对粮食和能源安全以及通货膨胀和生活成本产生了严重影响。2021年通胀已开始上升，运价也高，但乌克兰战争进一步推高了初级商品价格和通胀，由此产生了滞胀和全球经济衰退的前景。

乌克兰和俄罗斯联邦都是世界产粮大国；两国提供了全世界大约30%的小麦和大麦、五分之一的玉米和超过半数的葵花籽油。俄罗斯联邦也是其他关键产品的主要供应国：俄罗斯联邦与白俄罗斯出口的化肥约占世界的五分之一，俄罗斯联邦还是主要的天然气出口国和第二大石油出口国。因此，战争严重影响了初级商品运输和粮食安全，并使航运和港口成为公众关注的焦点。

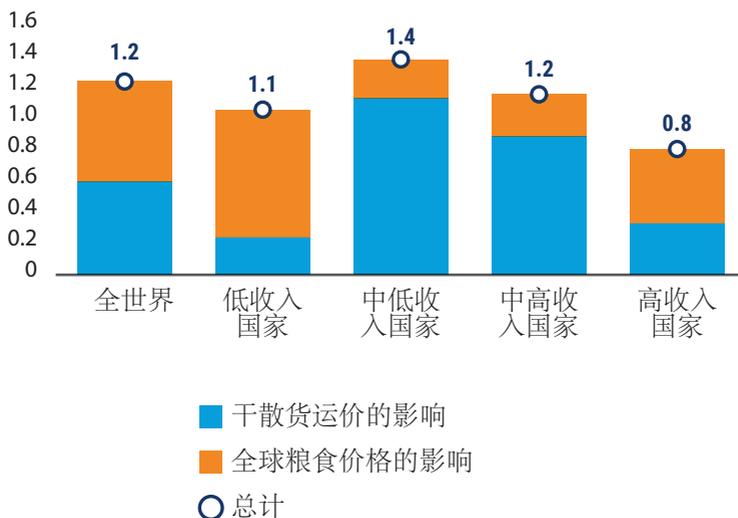
黑海港口的谷物运输因战争而停滞，对贫困国家产生了严重影响。2021年，乌克兰的粮食出口量为每月420万吨左右，全年共计5,000万吨。到2022年3月初，粮食出口量已经降至零。本已上涨的粮食价格在此后出现飙升。

干散货运价也因乌克兰战争、能源成本上升和疫情持续而上涨。贸发会议的一项模拟预测显示，谷物价格和干散货运价上涨可令食品消费价格上涨1.2% (图7)。中等收入经济体的价格涨幅将略高，因为这些经济体的粮食进口更加依靠干散货运输(图8)。低收入经济体初级食品加工能力有限，进口的加工食品更多，而加工食品由集装箱运输(图9)。

2022年7月，联合国、俄罗斯联邦、土耳其和乌克兰达成《黑海谷物倡议》之后，前景有所改善。该倡议允许乌克兰通过安全的海上人道主义走廊，从该国的三个主要港口(切尔诺莫斯克、敖德萨和尤日内/皮夫登尼)恢复向世界各地出口谷物、其他食品和包括氨在内的化肥。在伊斯坦布尔设立了一个联合协调中心，负责监督该倡议的执行情况。在该倡议的监测下，货运自8月1日开始。截至10月12日，已有720万吨谷物和其他食品运离乌克兰。乌克兰的粮仓因此释放了一些空间，但仍存满往年收获的粮食，还需出口更多粮食才能储存新收粮食。恢复化肥出口同样重要。

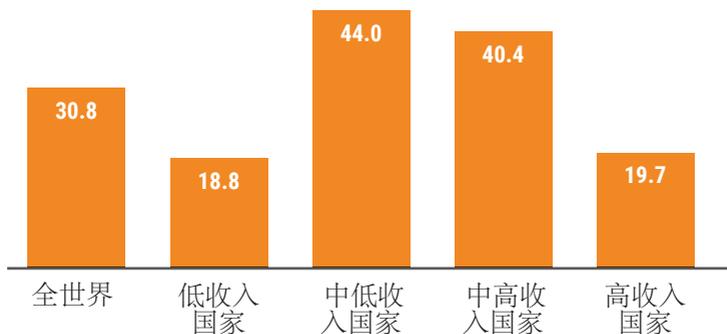
从乌克兰的黑海港口出发的送粮船只面临的一大障碍是保险。从俄罗斯联邦出发的船只也面临高额的船舶保险费。

图7 干散货运价和全球谷物价格上升对食品消费价格的影响，选定国家组 (百分比变化)



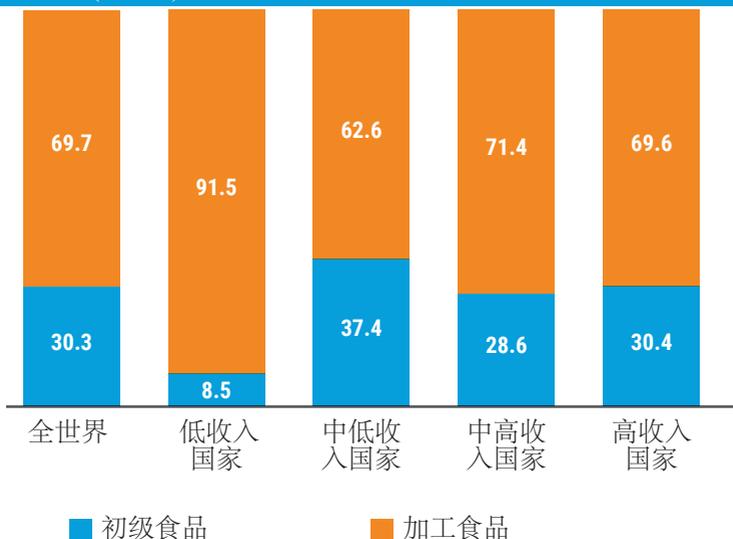
资料来源：贸发会议根据下列数据计算：克拉克森研究公司的海运情报网，国际货币基金组织的《国际金融统计》、贸易流向统计和居民消费价格指数，贸发会议数据库，世界银行的世界综合贸易解决方案、商品价格数据（粉单）和全球通货膨胀数据库提供。

图8 粮食进口总量中散货船进口谷物占比，选定国家组，2019年 (百分比)



资料来源：贸发会议根据 Sea/Net 和粮食及农业组织食品收支表提供的的数据计算。

图9 主要供家庭消费的食品进口中初级食品和加工食品占比
选定国家组，2020年
(百分比)



资料来源：贸发会议根据世界银行的世界综合贸易解决方案计算。

战争改变了贸易模式并扰乱了供应链

乌克兰战争爆发后，买方寻求替代供应商，通常是距离更远的供应商，从而导致吨英里数增加，贸易模式由此发生转变。例如，尼日利亚现在从加拿大采购钾肥，埃及从印度进口小麦，几个东亚国家也是如此。非洲国家正在从巴西进口更多谷物，而中国预计会转而从巴西进口玉米，并增加从美国的购买量。欧盟也可能从巴西和美国进口更多玉米。

随着战争给全球能源供应带来严峻挑战，石油和天然气贸易布局也在重新调整。对俄罗斯的出口禁令有可能提振全球煤炭需求，同时也可能刺激对可再生能源的投资，从而又将提振对小宗散货金属的需求。

集装箱航运也受到了影响。全球十大集装箱运输公司中，九家公司暂停了黑海地区的业务，其他物流企业也退出了俄罗斯市场。因此，2022年第一季度到第二季度期间，乌克兰失去了所有的班轮运输连接。同一时期，俄罗斯联邦在黑海、波罗的海和远东的港口失去了50%的班轮服务。

通往黑海地区的直航减少，影响了全球物流，并加剧了欧洲的港口拥堵。未来，这场战争对集装箱航运的影响有可能加深，因为持久的战争将抑制全球经济增长，削减消费者购买力并减少需求。战争还将提高油价、通货膨胀水平和生活成本，并增加经济不确定性和投资者不确定性。

俄罗斯联邦和乌克兰并未深度融入全球集装箱航运网络。然而，由于两国均供应可再生能源和用于汽车制造的金属，战争放大了全球供应链中断的问题。

此外，种种限制导致托运人和物流服务提供商难以使用穿过俄罗斯联邦的中欧铁路线。但是它们正在寻找新线路，例如中间走廊和跨里海国际运输路线。

海员因持续疫情和新干扰而受到影响

2022年，基于新冠疫情的经验教训，各国政府、海员和船东同意了国际劳工组织《海事劳工公约》的多项修正案，这些修正案旨在加强船舶的健康和安全政策并改善海员获得岸上医疗服务的情况以及与亲人通信的线路。国际航运公会还发布了面向船舶经营者和航运公司的指南，内容涵盖了海员健康和福祉以及疫苗接种最佳做法。世卫组织发布了货船和渔船疫情管理指南，并已开始制定一项关于疫情防范和应对的国际文书。

2022年4月，国际海事组织通过了一项关于海员撤离黑海和亚速海周边战区的决议。国际海事组织还鼓励继续努力建立安全的海上走廊并将海员撤出受影响地区，并就黑海和亚速海局势对保险或其他财务担保证书的影响发布了指南。

疫情引发的中断影响了国际商业合同

超过80%的全球商品贸易经海上运输，并且全球初级商品贸易大多采用成本、保险费加运费(CIF)和离岸价格(FOB)条款，因此疫情对许多相互紧密关联的商业合同产生了法律影响。所有履约中断、延迟或无法履约的情况都会产生法律后果和索赔，涉及复杂的管辖权问题，并增加了对高成本争端解决机制的需求。

疫情引起的商业风险应通过妥善起草的合同条款合理分配，但考量因素可能由于合同类型和当事方的相对议价能力而有所不同。政府也可以提供支持，例如加强正式和非正式争端解决机制，并考虑可否强制管理受疫情影响的港口发生的集装箱滞港费。

快速变化和不可预测的世界中的海运贸易

海运和贸易系统在复杂的全球经济环境中不断演变并受到连锁干扰的冲击。但二者也由于其他可能引发结构性转变的全球因素而被重塑。这些因素包括气候变化和能源转型、对可持续性和韧性的需求、数字化和电子商务、以及市场和行业的日益整合。

受消费习惯变化和技术变化的推动，电子商务的扩张克服了疫情影响

疫情导致使用集装箱运输消费品的电子商务大幅增长。即便疫情有所缓解，全球经济重新开放，这些趋势仍在继续。托运人、零售商和供应链管理正在越来越多地调整业务并重新评估物流系统。

例如，主要海运企业正在拓展业务，为此它们涉足空运、“最后一公里”交付和电子商务物流等领域。例如，2021年，世界第二大集装箱承运人马士基收购了多家电子商务物流公司，其中包括一家

专门为时尚产业企业提供商对客仓储技术解决方案的云物流初创公司。

电子商务对时效性要求非常高，因此航运和港口运营商需要提升服务速度以保持竞争力和独特性。这意味着需要改变航运模式和港口业务，并扩大仓储能力。未来，为了充分获得不断增长的电子商务细分市场的利益，支持电子商务增长、协作和数据共享的数字工具都将发挥重要作用。

数字化改变了贸易和运输

各种干扰加快了运用科技处理复杂的运输规划和供应链运营的趋势。在疫情后和战后时期，对快速交付的预期会升高，因此效率、优化、可靠性、可见性、韧性、可预测性和可持续性更加受到重视。为应对新环境，海运运营商需要找到创新的商业模式，并使用更先进的数字技术。

数字化购物促进了贸易。与此同时，自动化等其他技术可能会减少为利用低成本劳动力而离岸生产的需求，因而可能限制贸易流量。不论是哪一种情况，海运和贸易都需要作出调整并适应技术，其中一个重要方面是维护信息和通信系统及基础设施，使之免受无时不在的网络安全威胁。

因此，各国政府和国际组织必须尽一切努力缩小运输和物流领域的数字鸿沟，确保发展中国家也能赶上数字化的浪潮。

频繁的冲击和地缘政治风险进一步激发关于供应链重组的辩论

准时制供应链模式的局限性不仅在疫情之中显露，也因过去十几年中的其他冲击因素而显现，例如地震、洪水、战略海上通道封锁、贸易紧张局势和限制性贸易措施。

2022年，地缘政治环境恶化，进一步危及供应链，特别是依靠两个供应商的供应链，食品、能源或零部件行业都是如此。2021-

2022年半导体短缺凸显了这些风险，其影响波及许多行业，以汽车制造、电子和医疗保健为主。

这些发展重新激发了关于全球化和精益供应链未来的讨论。因此，一些公司不再依赖准时制模式，而是调整业务，考虑采用预备制和“不多不少”的商业模式，并寻求其他方式建设韧性、供应链完整性和连续性。越来越多的公司不再寻求最低成本解决方案，而是寻求最佳成本方案，在制造和运输成本与供应链韧性和环境可持续性等因素之间取得平衡。

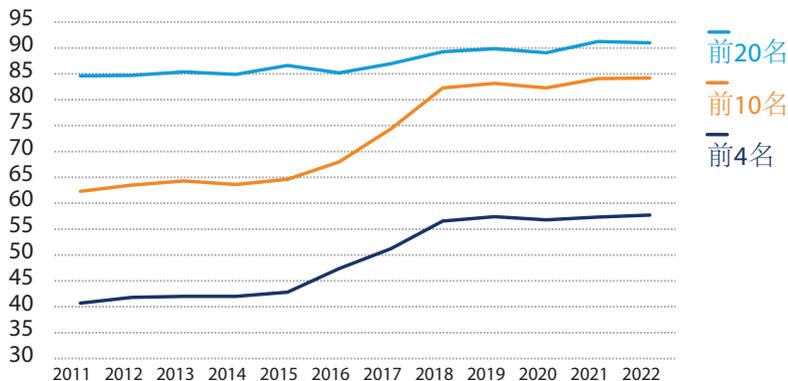
讨论仍在继续，而迄今为止，尚无证据表明出现了大规模撤出远程制造的情况。回岸并非对所有的制造商而言都可行，因为国内供应商需要有能力迅速扩大业务并培养所需的专门知识。在这种情况下，采购的转变可能更加渐进。

面对行业整合，主管部门需要确保市场竞争

集装箱航运部门通过兼并与收购进行了横向整合，外部航运也包括在内，通常是为了应对运力过剩。航运公司还投资于码头业务和其他物流服务，以寻求纵向整合。它们还以联营体和联盟的形式合作。

由此，1996年至2022年，排名前20的承运人的集装箱运力份额从48%提升至91%。过去五年中，最大的四家承运人市场份额增加，掌控了超过半数的全球运力(图10)。

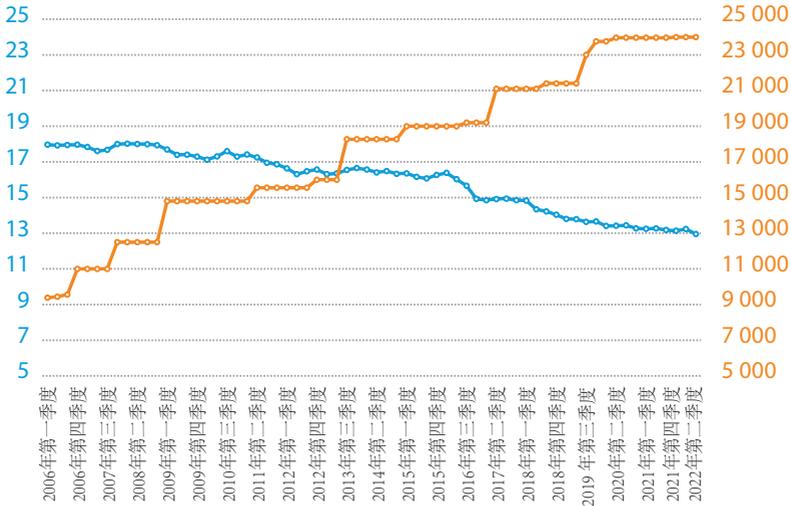
图10 2011-2022年排名前四、前十和前二十的承运人的市场份额(百分比)



资料来源：贸发会议，根据 Alphaliner 提供的数据。

一个重要的考量因素是每个国家提供海运服务的公司数量。这个数字整体上在下降。如图11所示，2006年至2022年，平均公司数量从18家降至13家。与此同时，抵达每一国的最大船只平均尺寸几乎是原来的三倍。船舶尺寸增加速度快于数量增加速度，由此可能导致较小的竞争对手被挤出市场。与2006年相比，向进出口商提供海运服务的公司数量在56个国家有所增加，但在110个国家有所减少，特别值得关注的是在几个小岛屿发展中国家，海运由双头垄断变为一家独大。

图11 每个国家提供海运服务的公司平均数量和最大船只尺寸
2006年第一季度 – 2022年第二季度



— 每个国家的公司平均数量 — 最大船只, 20英尺标准箱

资料来源：贸发会议，根据 MDS Transmodal 提供的数据。

纵向整合使四家最大的集装箱航运公司得以更多地提供本公司的码头服务。目前，按吞吐量计算，最大的两家集装箱码头运营商是中国远洋海运和APM 码头公司，两家公司分别隶属于中国和丹麦的两大航运公司。

最常见的合作形式是战略联盟。2015年以来，身为这类联盟成员的承运人所掌控的全球运力占比已增至80%以上。目前，排名前九的集装箱运营商通过三个战略联盟组织其东西航线服务，联盟中没有小型承运人。

整合加强了承运人及承运人联盟对港务局的谈判和议价地位，因为它们现在既是码头承租人，又是航运服务提供方，在谈判桌上占两个席位。

航运业和港口希望借助替代燃料实现气候目标

船东正面临更加严格的环境法规。国际海事组织的三项新法规将于2023年1月1日生效，新法规旨在减少海上温室气体排放和船舶对环境的影响。其一是碳强度指标(CII)法规，根据该法规，2021年有30%至40%的集装箱船和干散货船被认为不合规。

减少排放最直接的方法是放慢航速。但船东也可以利用节能技术改造船只，以便使用替代燃料，诸如液化天然气、甲醇、氨或电力，还可以改变操作。这样做将提高成本，同时影响承保范围，并影响未来获得投资和资本的情况。

替代燃料目前的成本是传统燃料的二到五倍，因此在商业上尚不可行。但是船队所有者还可以选择双燃料船。截至2022年3月1日，能够使用一种或多种燃料的船只占订单的近40%。为了扩大替代燃料的使用，港口需要提供低排放能源供应的基础设施。

港口、承运人和参与海运供应链的各方都可以重新界定低排放航运的竞争格局。然而，由此可能在港口和走廊中产生两个等级体系，只有小部分港口和走廊能够做到替代能源就绪。这将限制潜在航线的数量。

海运中减缓和适应气候变化的问题：同一枚硬币的两面

让港口适应气候变化的影响是决策者和业界日益关切的问题，但实际进展仍然缓慢。气候变化的影响给港口带来威胁的风险越来越大，对最脆弱国家的可持续发展前景有重要影响。

在格拉斯哥举行的《气候公约》缔约方会议第二十六届会议上提出了《克莱德班克宣言》，宣言的目标是到2025年建立六条零排放绿色航运走廊，也就是两个或更多港口之间完全脱碳的海上航线。同样在这次会议上，由50多个发展中国家组成的气候弱势论坛发表了《达卡-格拉斯哥宣言》，其中呼吁国际海事组织就对国际航运征收强制性温室气体税开展工作。

为了加快减缓气候变化的努力，国际海事组织已开始修订温室气体战略以便于2023年进行审议，还已开始制定中期措施，其中一些是基于市场的措施。另有建议提出设立一个国际海事研究与发展理事会，并设立一个相关基金，提供资金用于开发零温室气体技术供所有国家使用。关于基于市场的措施，其他建议包括将产生的资金用于对适应气候变化的投资，特别是在最脆弱的经济体。欧盟层面正在审议关于将欧盟排放交易计划扩大至海运活动的监管提案；提案如果通过，可能对欧盟内部和外部的贸易产生重要影响。

减少航运污染

船只排放二氧化碳，同时也是空气污染的一大来源。从2020年起，世界各地运营的船舶必须遵守1973/1978年《国际防止船舶造成污染公约》，只能使用含硫量低于0.5%的燃料。2021年，国际海事组织海上环境保护委员会通过了新版《废气清洗系统导则》，并通过了一项决议，敦促在北极或北极附近运营时，自愿使用有助于减少船舶黑碳排放的更清洁的替代燃料或推进方法。

海上污染另一种主要形式与燃油泄漏相关。国际海事组织继续开展工作，为2001年《燃油污染公约》编写索赔手册，该公约规定了油轮以外船舶燃油泄漏的民事责任。在进一步开展相关工作时应注意确保手册切实回应索赔人，包括脆弱发展中国家的索赔人的需求和关切。2021年11月，为应对日益严重的塑料污染危机，国际海事组织通过了一项处理来自船舶的海洋塑料垃圾战略。2022年3月，联合国环境规划署通过了一项决议，旨在开始工作，制定一项关于结束塑料污染的具有法律约束力的国际文书。此外，关于根据1982年《联合国海洋法公约》就关于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问题拟订一份具有法律约束力的国际文书之文本的讨论也在继续。

海运需要跟上变化并确保韧性

海上贸易和运输行业，包括航运、港口和托运人在内，面对快速变化的运营环境和突发干扰时，没有太多选择，只能跟上变化的步伐。回到疫情前和战争前的常态似乎越来越不可能，因此海运贸易利益攸关方需要在一系列通常相互对立的新目标和新优先事项之间取得平衡。

行业利益攸关方已经开始转移重点并重新审视计划和战略，这主要受到疫情的推动。虽然这一趋势的步伐可能因航运细分市场和利益攸关方而各异，但海运行业大部分都开始更加重视客户关系、风险管理、更有力的规划、就绪程度、韧性和数字化。它们也越来越多地更新自身形象和提供的服务，包括在供应链端到端管理中拓展新的业务领域和前沿。

海运业还应培养妇女的技能并实现性别平等

港口业仍由男性主导。贸发会议外贸培训方案港口绩效记分卡收集了58个港口实体的数据，2021年的数据显示，妇女仅占港口劳动力总数的17%。多数妇女在管理部门工作，管理部门中妇女占工人总数的43%，不过亚洲这一比例更高，为60%。但在货物装卸领域，妇女只占工人人数的8%，在港口作业领域，妇女人数只占6%。

港口需要增加对妇女以及对男性的培训。2020-2021年，培训仅占劳动力成本的一小部分，部分原因是港口重新划拨资金用于管控疫情，同时转向成本更低的线上和远程学习。

优先行动领域

1. 各国政府应控制疫情并减轻疫情对最弱势群体的影响

- 为此需要改善疫苗、检测和治疗的可得性，特别是在发展中国家。各国政府需要尽量减少可能不利于脆弱经济体复苏的不当封锁和限制措施。

2. 支持增长，保护最贫困人口，扶持贸易

- 促进经济增长并强化宏观经济框架，同时抑制通货膨胀并减少金融脆弱性。
- 促进粮食安全并减少贫困，从而帮助最弱势群体。
- 避免加剧冲击的进出口限制。

3. 解决供应方基础设施和服务制约

- 在投资之前仔细评估航运需求的潜在变化。
- 提升运输基础设施，提高港口绩效和生产力，提高连通性，扩大储存和仓储的空间与能力，尽量减少劳动力和设备短缺，整体提高港口及其内陆连通点的效率和能力，使之足以应对需求变化。
- 发展并升级港口基础设施和内陆连通点，同时请私营部门参与其中。
- 发展区域船队和航运服务，以解决发展中国家面临的运输成本高的问题和其他挑战。

4. 在港口和边境实施运输和贸易便利化解决方案

- 借助数字化加快流程，特别是抵达前业务办理、电子支付和电子文档。不断简化程序和要求，取消不再需要的程序和要求。采取任何贸易措施时，选择对贸易限制最少的措施。
- 采用智能和绿色贸易物流系统，为使用电子文档消除法律和监管障碍。

- 借助政府和行业的集体行动，为船员更换提供便利并解决海员船员更换危机。
- 协调努力，加强协作，分享信息，并为协调解决方案做好准备。利用自动识别系统/地理信息系统(AIS/GIS)，采用实时数字平台和单一电子窗口。

5. 走向清洁能源和低排放的未来

- 建立可预测的全球监管框架，促进对能源转型和脱碳的投资。
- 提高对国际海事组织新法规的认识，为执行和遵守新法规提供支助。
- 帮助发展中国家的港口驾驭能源转型和脱碳。

6. 鼓励数字化，开发电子商务带来的机遇

- 帮助发展中国家扩大数字化和电子商务的使用，采用智能海上物流。提供更多培训，特别是关于使用新技术的培训。
- 升级贸易便利化和物流基础设施与服务，包括“最后一英里”物流服务。

7. 监测运价和费用

- 监测行业趋势，必要时采取行动，以确保竞争环境公平且不排除小型参与者，包括发展中国家的利益攸关方。
- 确定监测工具和业绩计量方法，包括区域海运指数和货运观察站。
- 对港口集装箱滞期费实行强制管控，加强正式和非正式争端解决机制。

8. 确保市场竞争

- 加强国家监管机构以及竞争管理机构和港务局的能力，特别是在小岛屿发展中国家和最不发达国家，并推出更多类似主要航线指数的透明的货运成本指数。

- 竞争管理机构和港务局应采取保护竞争的措施，合作应对承运人纵向整合。
- 加强国际合作，应对海运中的跨境反竞争做法，包括根据《联合国关于竞争的一套原则和规则》并利用贸发会议的专门知识。

9. 建设韧性

- 制定长期愿景和资源调动战略，促进具有韧性和可持续性的海运供应链。
- 促进发展灵活和有韧性的海运系统，从而帮助发展中国家建设能力，以预测重大多重灾害的威胁，为之做好准备，加以应对并从中恢复。
- 投资于风险管理和应急准备，以应对疫情以及港口和海上供应链中的其他干扰事件。
- 扩大能力建设和可负担的基础设施融资的规模，促进发展中国家的海港和其他关键运输基础设施适应气候变化并建设韧性。
- 在重新配置供应链和决定生产地以提高供应链的韧性时，应仔细评估各种选择，以便在效率和节约成本以及国家安全、自主、自力更生和韧性的关切之间取得平衡。
- 港口应雇用更多妇女，并扩大工作人员培训，以此作为建设韧性的战略。

10. 重振多边合作

- 建立更强大、更有效的多边合作框架，以便减少冲突和干扰，加快强劲和具有包容性的全球复苏，应对气候变化及其影响，并迈向低碳增长。

2022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