联合国贸易和发展会议

2024年

海运述评

安全穿越海运咽喉要道

概　述

联合国

联合国贸易和发展会议

2024年

海运述评

安全穿越海运咽喉要道

概　述

© Shutterstock

联合国

2024年，日内瓦

© 2024年，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。

本文提及的任何公司或许可工艺，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。

本出版物经外部编辑。

联合国贸易和发展会议印发的
联合国出版物

UNCTAD/RMT/2024 (Overview)

前言

©2024_UNCTAD

海运是全球贸易的大动脉。错综复杂的航运路线、港口和海运咽喉要道网络使全球化成为可能，并加强了世界经济互连互通。然而，这个行业正面临着诸多挑战，威胁到海运的效率、可靠性、韧性和可持续性。

海运的一个重要特征是依赖于咽喉要道，即狭窄的战略性海上通道，如苏伊士运河和巴拿马运河。这些至为关键的水道为漫长的洲际海运航程提供了捷径，可以缩短时间并降低成本。但正因为这些咽喉要道不可或缺，所以它们格外容易面临航运中断，无论是气候、经济、地缘政治因素还是运营问题所造成的航运中断，从而给全球航运带来严重后果。

例如，2021年大型集装箱船“长赐”号阻塞了苏伊士运河，这凸显了此类航运中断给贸易和全球经济造成的严重后果。航运中断造成的延误、物流障碍、成本和经济损失往往是巨大的。但是，全球供应链和全球贸易刚从2019冠状病毒病(COVID-19)疫情的动荡中恢复，才开始适应乌克兰战争引发的贸易格局新变化，现在又要应对新一波的航运中断。

自2023年底以来，红海和苏伊士运河最近面临的挑战使海运运营环境变得更加复杂，因为胡塞武装袭击穿越该航道的船舶。袭击使得大多数船队的船舶避开红海和苏伊士运河，取道好望角绕行。对航运公司、港口和贸易而言，这使航程增加、运输时间延长，运营成本增加。袭击加剧了该行业面临的环境挑战，因为燃料消耗增加和为保证服务时间提高航行速度造成了碳排放增加。在其他地方，连通大西洋和太平洋的关键水道——巴拿马运河水位下降，导致每日船舶通过数量大幅减少，海运贸易转而使用更长的航线。

海运咽喉要道航运中断引发的成本升高转化为运费上升，而这又不可避免地被转嫁到消费者身上。除不确定性和波动之外，这种状况也会加剧通货膨胀并损害经济增长，而小岛屿发展中国家和最不发达国家首当其冲。

海运也面临着脱碳和必须向清洁能源转型的双重挑战。减少温室气体排放和彻底改变该行业对传统化石燃料的依赖，这两项紧迫需求从未如此重要。需要迅速采取行动，而这需要作出大规模的业务调整、开展创新、投资建设新的和船

龄更小的船队，还有至关重要的是，向清洁技术和具备使用替代燃料条件的船舶过渡。尽管实现这种转变的花费可观，但在该行业脱碳和可持续性的目标方面绝不能裹足不前。如果不能行动起来，就会危及全球可持续发展目标的实现，并威胁我们共同的气候目标。

建设可持续和有韧性的海运行业不仅仅是一种选择——这是一种战略需要。建立具有前瞻性的全球供应链要靠加强海运咽喉要道，这对海运贸易的韧性至关重要。要让海运咽喉要道变得更有活力、更加可靠、更具韧性，就需要海运和物流采用绿色技术、实现数字化、加强国际合作。这还需要大规模投资、利用数据和智能，并确保航运、港口、政策制定者、政府、贸易实体和供应链管理人员等所有利益攸关方共同努力。

随着这一行业小心地应对这些复杂局面，同时航运中断日益成为这个世界的“新常态”，将能源转型作为优先事项并促进灵活坚韧的运输与物流，这在很大程度上将有助于全球贸易和世界经济繁荣，同时抵御并适应冲击和中断。

2024年《海运述评》探讨当今海运业面临的多重挑战。其中深刻剖析了海运与贸易的当前趋势和前景；探讨了海运咽喉要道航运中断等问题如何扰乱海运贸易；考察了开展国际贸易且位于船队改道第一线的运输船队受到的影响；分析了运费飙升对消费价格的影响，尤其是对小岛屿发展中国家和最不发达国家的国内生产总值的影响。此外，本期《海运述评》还概述了如何通过监测、衡量和报告港口绩效来把握海运部门的脉搏，并支持各项可持续发展目标，包括与性别平等和增强妇女权能相关的目标；并强调了各港口的运输和贸易便利化以及腹地连接对可持续性、效率和韧性的重要性。

我坚信，本期《海运述评》高度关注海运咽喉要道的关键作用，将有助于加深对主要发展动态的了解，为辩论提供参考，并加快实现海运可持续性和韧性方面的进展。

蕾韦卡·格林斯潘
贸发会议秘书长

目录

前言 iii

2023年海运贸易流量恢复，吨英里贸易量增速加快 1

预计2024年海运贸易将稳步增长，但逆风依然存在 2

航运是全球化贸易的支柱，而顺利通过海运咽喉要道至关重要 4

红海、苏伊士运河和巴拿马运河的麻烦严重扰乱了全球运输网络和贸易 5

2024年集装箱运价达到新高 7

干散货运价继续波动 9

2024年油船运价强劲但波动剧烈 11

如果运价继续维持高位，小岛屿发展中国家和最不发达国家的通货膨胀状况将恶化，经济增长将受到限制 12

了解海运成本的决定因素对于降低成本非常重要 14

2023 年船队运力增长速度超过海上贸易增长速度 15

全球船队运力主要为发达经济体所有，但船旗登记地集中于发展中国家 16

全球船队船龄不断上升；环境指标日趋严格，但船队更新依然进展缓慢 17

2023年世界集装箱和油船港口停靠量创历史新高 18

亚洲国家连通性最高；越南的连通性长期增幅最大 19

关键指标对于港口绩效监测、衡量和报告至关重要 21

实现港口行业性别平等，仍需多加努力 23

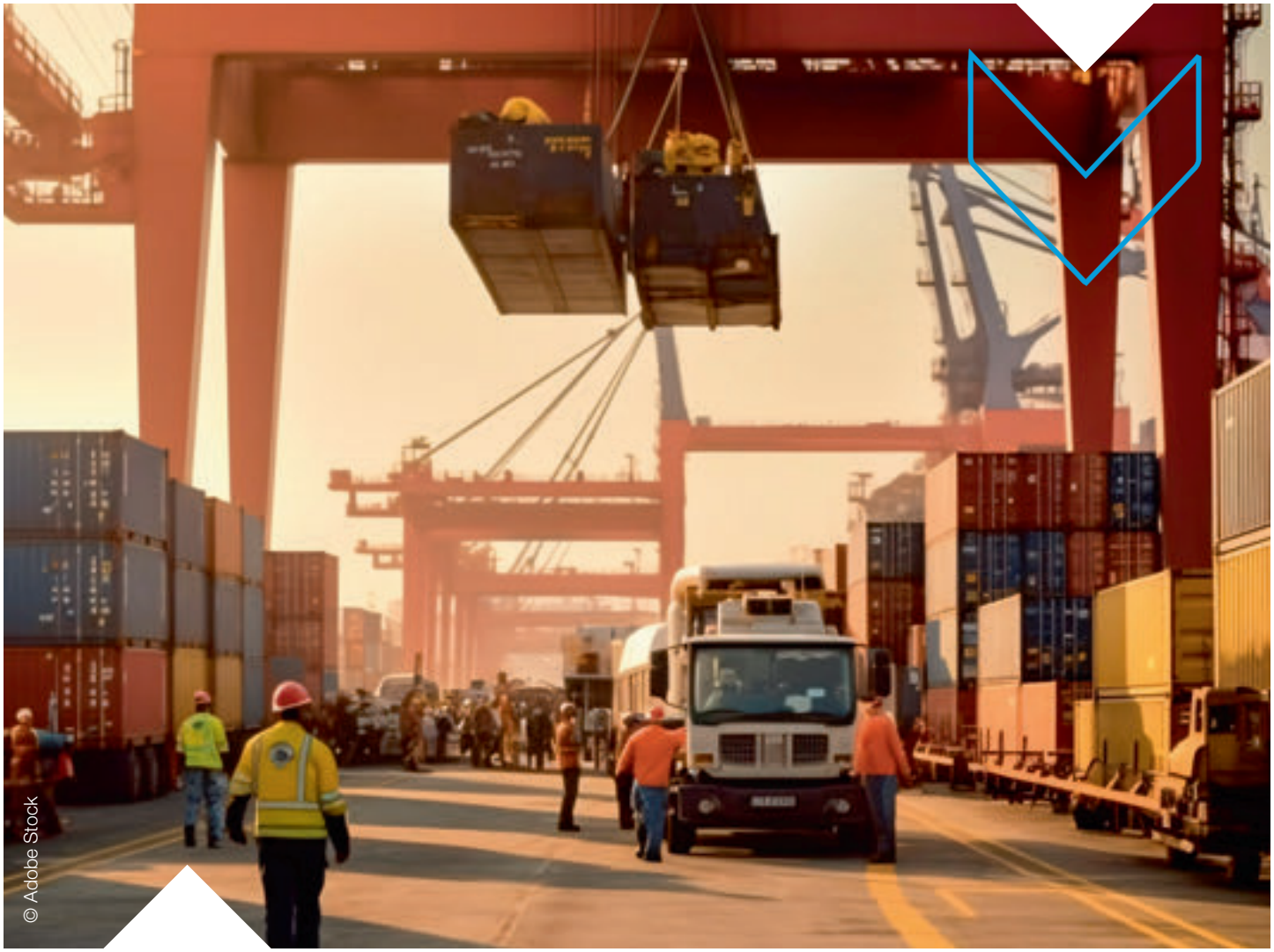
贸易便利化可改善港口与腹地的互连互通 24

需采用多式联运解决方案，提升港口与腹地间的效率 24

需考虑气候和天气相关风险对海商法的影响 26

需打击船舶欺诈登记和欺诈登记机构 27

政策建议 28



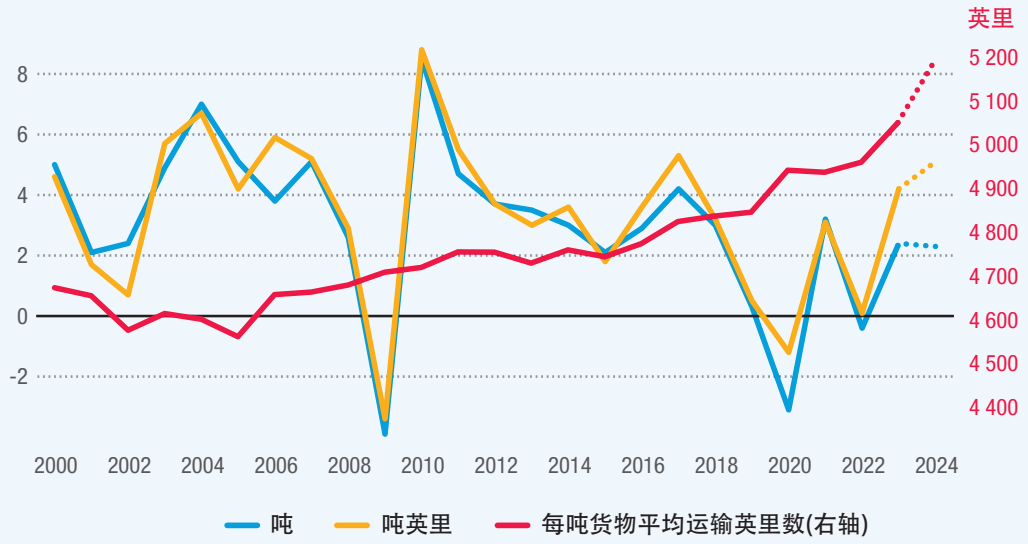
2023年海运贸易流量恢复，吨英里贸易量增速加快

2023年，全球海运贸易从上一年的小幅收缩中反弹。2023年的贸易量达122.92亿吨，年增长率达2.4%。以吨英里(按距离计算的海运运货量计量单位)计算的贸易量增速快于以吨计算的贸易量。2023年估计吨英里总数达62.037万亿，较2022年增加4.2%(图1)。增长由世界经济复苏以及船队改道带来的需求增长所推动。乌克兰战争、红海航运中断和巴拿马运河水位下降共同导致海运运输与贸易转而使用更长的航线。2023年，每吨货物的平均航程继续增长，这一趋势始于约二十年前，平均航程从2000年的4,675英里增至2024年的5,186英里。

图 1

海运贸易增长(吨和吨英里)及每吨货物的平均航程：改用更长的航运路线后，2023年和2024年贸易量大幅度增长

(年度百分比变化)



资料来源：贸发会议根据克拉克森研究公司航运情报网计算得出(时间序列，2024年7月)。

注：2024年的数据为预测数据。

预计2024年海运贸易将稳步增长，但逆风依然存在

贸发会议预计，2024年海运贸易总量将增长2%，原因是对铁矿石、煤炭、谷物、石油和集装箱货物等主要散货的需求强劲。贸发会议还预计集装箱贸易将有3.5%的回升，而2023年的增长仅为0.3%。支撑预计增长的是世界经济趋势，通货膨胀等一些经济逆风将有所缓解，俄罗斯联邦和美利坚合众国等一系列液化天然气供应国的出口会略有增长。

贸发会议展望2024年之后，预计2025年至2029年海运贸易年增长率将达到2.4%，同时预计集装箱贸易将增长2.7%。技术进步、向清洁能源转型和基础设施开发将进一步推动这种增长。中期的增长预期将取决于下行风险如何发展。此类风险包括乌克兰战争、地缘政治紧张局势加剧和持续的经济不确定性。

从积极的方面来看，在主要亚洲经济体尤其是在技术部门的出口表现的推动下，预计全球商品贸易将继续恢复。绿色能源和人工智能相关产品等行业正在扩张，同时支撑贸易增长。美国降息的可能和美元贬值会增强美国的出口竞争力，同时全球通货膨胀逐步放缓和经济预测向好可能带来更稳定的环境。

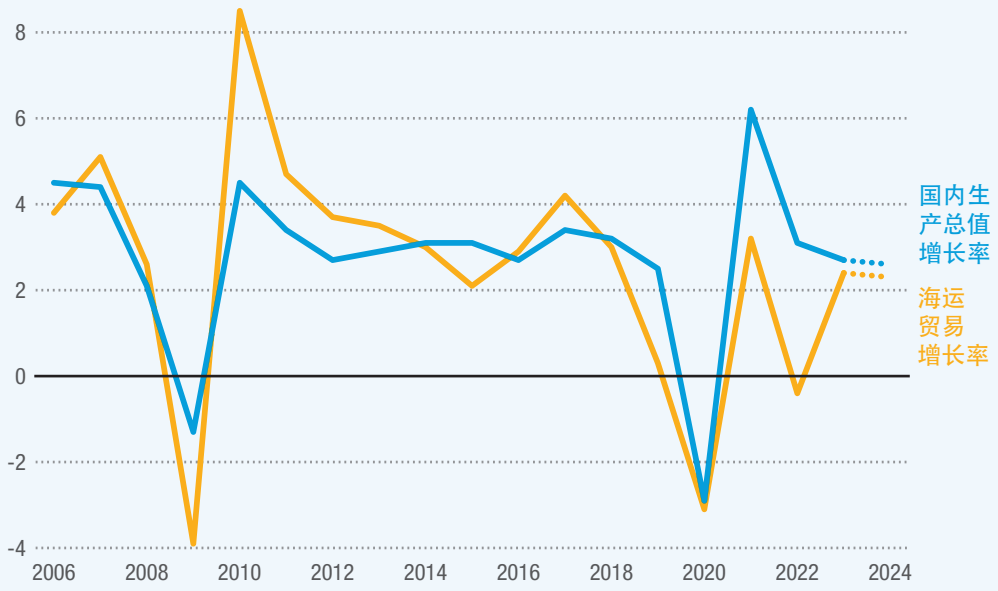
需要监测全球经济产出与海运贸易之间的关系。2023年，海运贸易量的增速低于国内生产总值的增速，呈现出与2006年以来不同的模式(图2)。结构性和周期性因素都影响着二者之间的关系，因而让人想到海运贸易与国内生产总值是否会脱钩的问题。

2010年首次观察到商品贸易与国内生产总值之比发生了变化，与国内生产总值相比贸易增长更为缓慢。自2018年以来，海运贸易与国内生产总值之比下降变得愈加明显。通货膨胀压力对贸易密集型商品的消费构成负面影响，2019冠状病毒病(COVID-19)疫情、近期的全球供应链断裂、与服务贸易相比商品贸易的全球化速度放缓，这些因素也都产生了影响。气候议程也在减缓化石燃料行业等海运密集型行业的增长。贸易保护主义抬头和供应链本地化程度加深可能限制海运贸易增长。然而，一些供应链去风险战略可能拉长航程，而与向清洁能源过渡有关的货物贸易增长则可能起到抵消作用。

图 2

国际海运贸易与世界国内生产总值同步变化，但速度不同

(年度百分比变化)



资料来源：贸发会议计算得出。海上贸易数字基于克拉克森研究公司航运情报网的数据(时间序列，2024年7月)。国内生产总值预测数字基于贸发会议数据库数据，2023年和2024的数字基于2024年4月的贸发会议《贸易和发展报告更新》中的表一(全球产出增长，1991-2024年)。

航运是全球化贸易的支柱，而顺利通过海运咽喉要道至关重要

红海、苏伊士运河和巴拿马运河的新一波航运中断严重影响了海运贸易。这种航运中断影响了每日穿越的船舶数量、航运路线及船舶和货物的航程。气候变化因素、冲突和地缘政治紧张局势是当前全球海运贸易面临的一些最严重的风险。这些因素暴露了国际海运咽喉要道的脆弱性，并继续威胁着这些关键航线的可靠性，同时对全球供应链造成压力。

海运咽喉要道是运输航线上的关键点。它们为大批货物通过提供便利，并连通全世界。由于可供选择的其他航线不多，咽喉要道出现航运中断会损害供应链，并带来系统性后果，影响粮食安全、能源供应和全球经济。

航运路线和咽喉要道的航运中断也会带来网络配置和贸易格局的变化。例如，乌克兰战争和黑海运输吃紧已导致埃及不再从乌克兰进口谷物，改从巴西或美国进口，而从俄罗斯联邦运出的石油不再运往欧洲，改为运往中国和印度。

自2023年以来，土耳其海峡因地缘政治紧张局势、海上交通量增加、环境相关关切和基础设施方面的挑战而发生了航运中断。土耳其于2023年9月实施了规章，包括强化环境标准和安全规程，适应这些规章期间发生了延误和拥堵状况。

苏伊士运河和巴拿马运河分别因地缘政治紧张局势和水位下降而在2023年和2024年出现了新的航运中断。与此同时，中东的持续冲突增加了霍尔木兹海峡出现航运中断的风险，而海盗活动继续影响着马六甲海峡。

红海、苏伊士运河和巴拿马运河的麻烦严重扰乱了全球运输网络和贸易

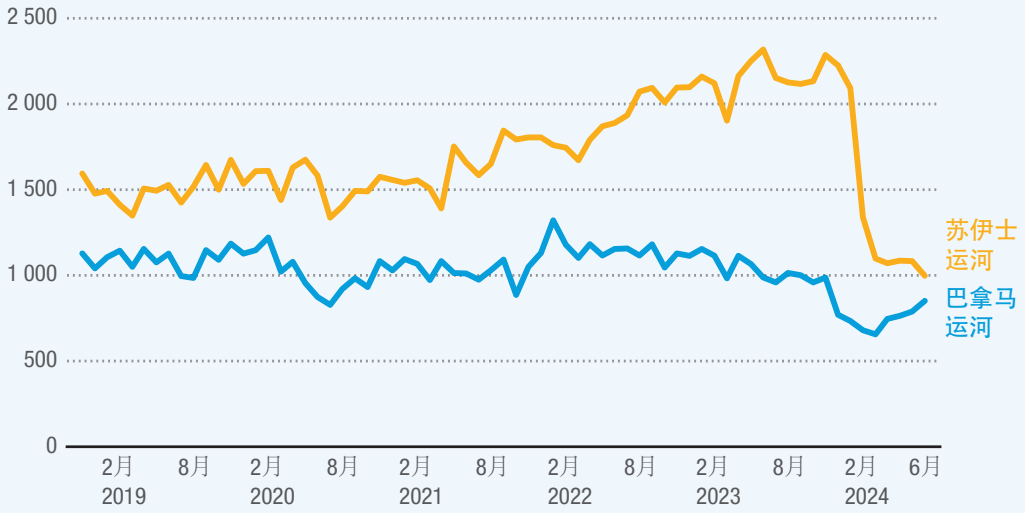
自2023年11月底以来，红海上航行的船队遭受袭击，扰乱了曼德海峡和苏伊士运河的航运，促使航运公司取道好望角。与此同时，巴拿马运河因为气候变化引发的干旱而减少了每日通过的船舶数量。每年通过苏伊士运河的海运贸易量和集装箱贸易量分别占到全世界总量的10%和22%。全球海运贸易量的约3%经过巴拿马运河。

截至2024年6月，巴拿马运河和苏伊士运河的船舶通过数量较2021年12月和2023年5月的峰值下降了一半以上(图3)。苏伊士运河的通过量减少主要发生在2023年12月之后，当时红海地区出现了航运中断；过去两年，通过巴拿马运河的过境船舶一直在减少。

自2024年1月以来，巴拿马运河的状况因雨季开始及巴拿马运河管理局实施节水措施而有所改善。

船队改道绕行非洲，使航程增加、运输时间延长，同时使全球船队需求增加了3%，集装箱船需求增加了12%。这反映出，与原本对船队和集装箱船的全球吨英里需求相比，被迫改道避开红海和苏伊士运河造成2024年6月的需求走高。船舶改道也引发了运营变化和市场效率低下，如港口拥堵和成本上升。航线延长使船员工资、租船、保险和燃料的成本增加。船队改道也威胁到海员的安全，增加遭遇海盗活动的风险，增加温室气体排放，加大遵守环境规则的难度，并给运力管理带来挑战。

图 3
巴拿马运河和苏伊士运河：每月船舶通过数量



资料来源：贸发会议根据克拉克森研究公司航运情报网的数据计算得出。

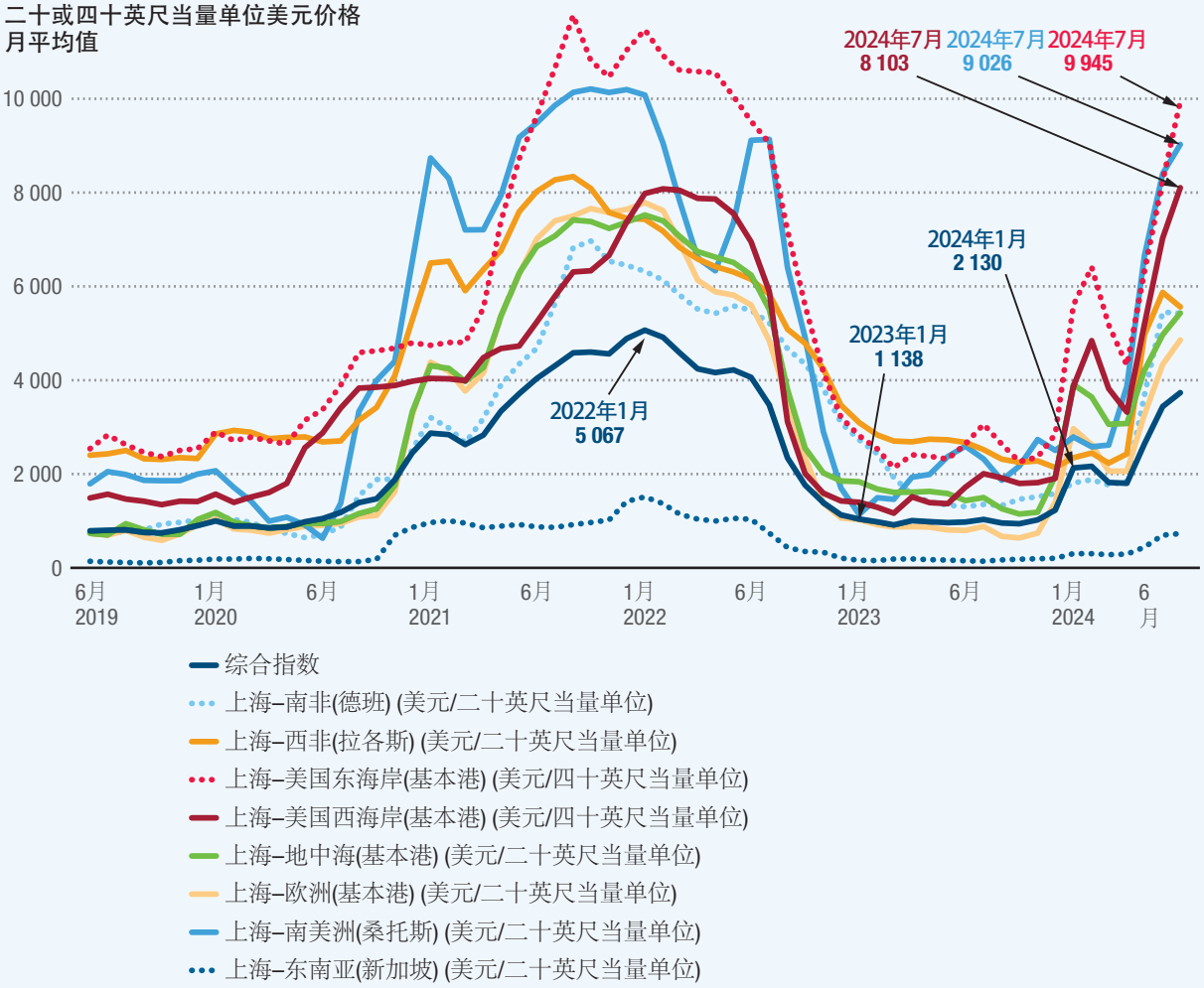
在运营环境受严重干扰的情况下，应当努力实现建设有韧性和可靠的海运咽喉要道及供应链。这需要包括政府、海运业、基础设施管理部门及管理海上通道的主管部门等所有相关利益攸关方采取干预措施。关键行动如下：

- 利用技术、数据、需求预测和预警系统，在咽喉要道做好更充分的准备并优化运力。
- 由海运咽喉要道管理部门、运营商和使用方协作努力，管理风险、应对运营中断。
- 扩展与合并运输模式，减少对咽喉要道的依赖并规避运营中断。
- 加强基础设施，包括港口吞吐量、存储设施、管线和燃料加注设施，减少拥堵并建立缓冲区，最大程度减少运营中断造成的燃料短缺或延误。
- 确保供应链工人的作用得到承认，并确保工人得到适当的薪酬；这有助于避免关键时期出现劳动力短缺，导致供应链中断情况恶化。
- 增加采购和制造地点的多样性，或增加燃料来源及种类的多样性，避免依赖单一投入来源。
- 增加库存量，加强消化供应链冲击的能力。
- 实现航运路线多样化，避免过度依赖有限的几个主要枢纽港；制定应急规划，作出使用其他航线和港口的计划。
- 加强海运供应链行为体之间的合作，提高供应链效率，缩短运输时间并降低运输成本。
- 加强国际合作。

2024年集装箱运价达到新高

经过2021年和2022年罕见的高峰后，集装箱运输价格在2023年稳定了下来。追踪中国上海运往世界各大港口的集装箱即期运价的“上海集装箱运价指数”在2023年保持相对稳定，平均值约为1,000点(图4)。与之形成对比的是2022年1月5,067点的峰值，但由于红海和苏伊士运河出现航运中断，延长了船舶的平均航程，该指数在2023年底再次飙升。

图 4
上海集装箱运价指数即期运价



资料来源：贸发会议根据克拉克森研究公司航运情报网的数据计算得出。

2024年1月，该指数的平均值为2,130点，比2023年12月的水平高出一倍以上，但比COVID-19疫情期间的最高值低50%以上。运价于2024年5月再次升高，平均约为2,644点，原因是运价普遍上涨，且恰逢集装箱运输旺季，加上各类附加成本，包括与欧洲联盟排放量交易计划、巴拿马运河通行费和战争险保费提高相关的成本。大多数航线的即期运价受到了影响。租船费率起初对红海出现航运中断的反应迟缓，但自2024年1月起船费开始飙升。

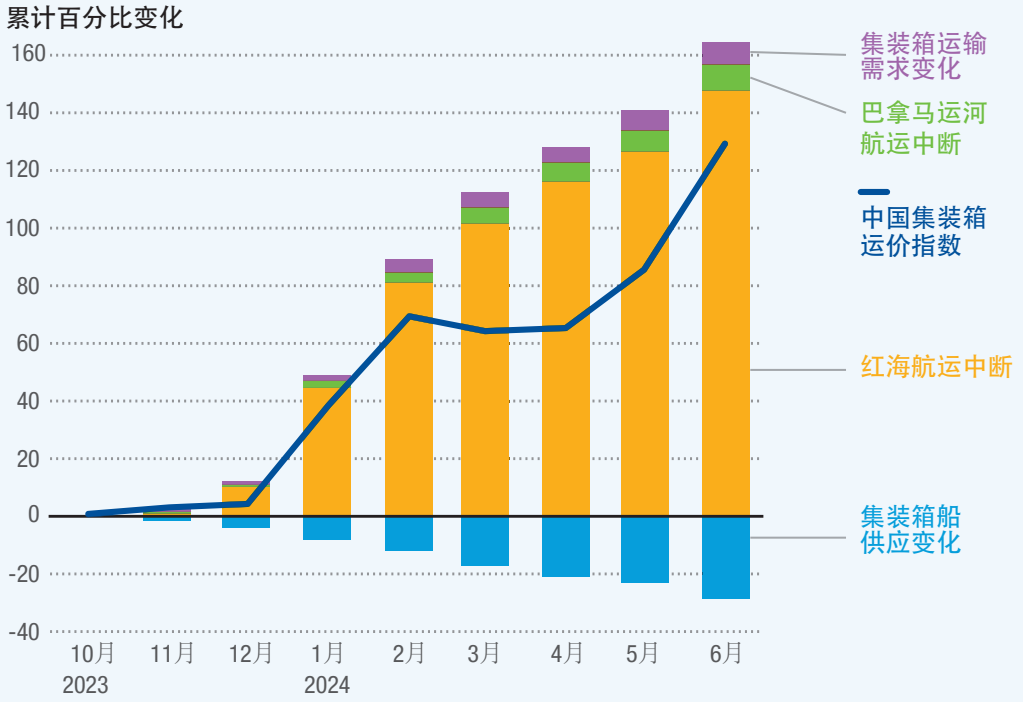
2023年12月中到2024年6月，对超额集装箱船运力的需求增加了约12%，以消化航运中断造成的航程增加。这些分流措施除了吸收过剩运力外，还导致船速提高，以满足交货时间安排(航行速度从16节升至20节，提高约25%)，且燃油消耗增加了两倍，从而推高了运价和海运成本。

截至2024年6月中，港口拥堵导致250万二十英尺标准集装箱的船队运力在锚地(通常位于离岸位置的深水区)等候。这占到全球运力的8.4%，也一定程度上导致了运价上涨。

红海刚出现航运中断时，市场上有充足的集装箱运力来处理取道好望角所需的超额吨位。然而，任何进一步的航运中断都会严重限制供应链，有可能导致运价进一步上涨。

贸发会议分析表明，2023年10月至2024年6月，红海和苏伊士运河的航运中断对中国集装箱运价指数这一集装箱运输运价关键指标的影响更大。这种航运中断在该指数120%的累计增长中占了148个百分点(图5)。巴拿马运河的航运中断也导致该指数升高，但影响较小，达9个百分点。此类航运中断对集装箱运价造成的影响部分由集装箱供应能力的增长所抵消；当船队改道避开海运咽喉要道，大幅度增加航程并提高对船舶运力的需求时，市场通过可用的超额船舶运力予以消化。超额运力将该指数的涨幅降低了约30%。

图 5
中国集装箱运价指数及明细



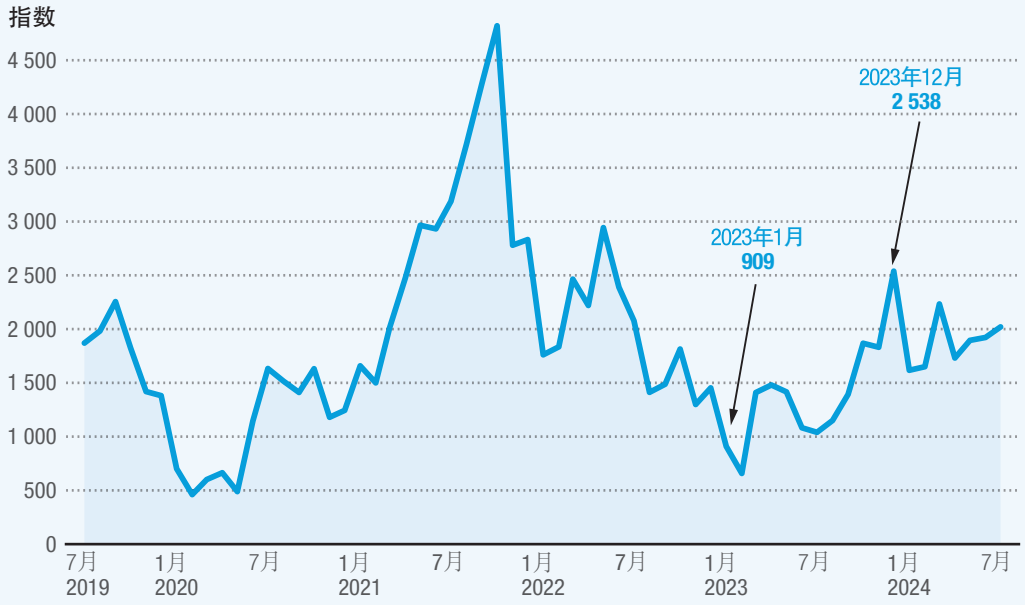
资料来源：贸发会议根据克拉克森研究公司航运情报网和Meritech服务有限公司的Sea平台提供的数据计算得出。

注：2023年10月以来的累计变化。已作季节调整。图中未包括“其他”物流冲击，因此所列四个部分的总和小于合计影响。

干散货运价继续波动

2023年，干散货运市场经历了严重的波动，货运价格总体低于之前几年。用于衡量煤炭、铁矿石和谷物等初级商品运输成本的波罗的海干散货运价指数2023年的平均值为1,398。该数值与2022年的平均值1,930相比有所下降，接近10年平均值1,318(图6)。2024年上半年，该指数的平均值为1,867,而2023年同期为1,142。预计该指数全年将比2023年平均值高出34.5%以上。这些趋势反映出红海和巴拿马运河两大海运咽喉要道持续的航运中断，也反映了中国的干散货需求等供求因素，以及可能的天气相关航运中断影响到澳大利亚、巴西和印度尼西亚等重要出口国。

图 6
波罗的海干散货运价指数的涨跌

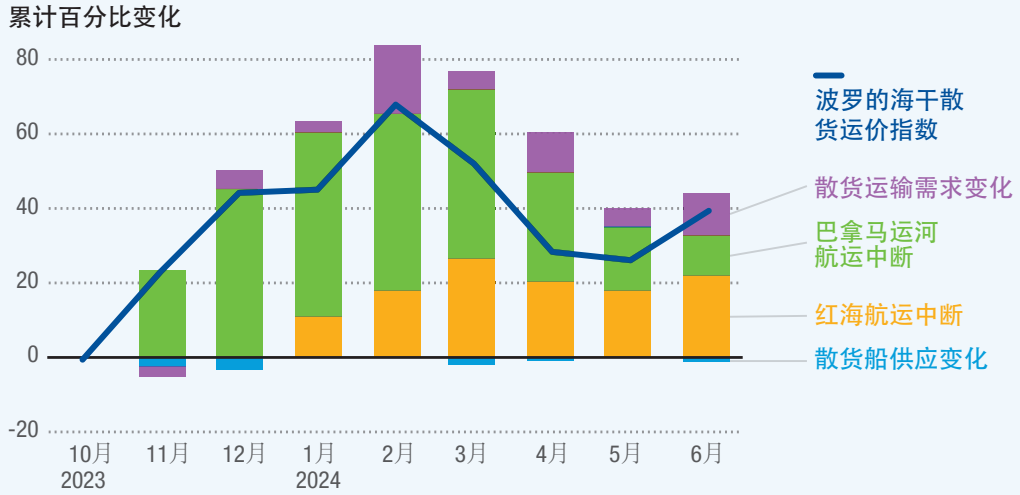


资料来源：贸发会议根据克拉克森研究公司航运情报网的数据计算得出。

根据贸发会议的分析，巴拿马运河航运中断对干散货运价的影响在2024年1月达到顶峰，在2023年11月至2024年1月期间波罗的海干散货运指数45%的累计增长中占了49个百分点(图7)。随着巴拿马运河的限制因素有所缓和，货运价格的上涨从2024年4月至2024年6月明显放缓。红海的航运中断对干散货运价的影响较小，截至2024年3月，在该指数增幅中占到26个百分点。干散货运价受巴拿马运河航运中断的影响更加显著，一定程度上是因为集装箱贸易可以使用北美陆桥，而干散货贸易无法轻易沿着这条替代路线进行。

图 7

波罗的海干散货运价指数及明细



资料来源：贸发会议根据克拉克森研究公司航运情报网和Meritech服务有限公司的Sea平台提供的数据计算得出。

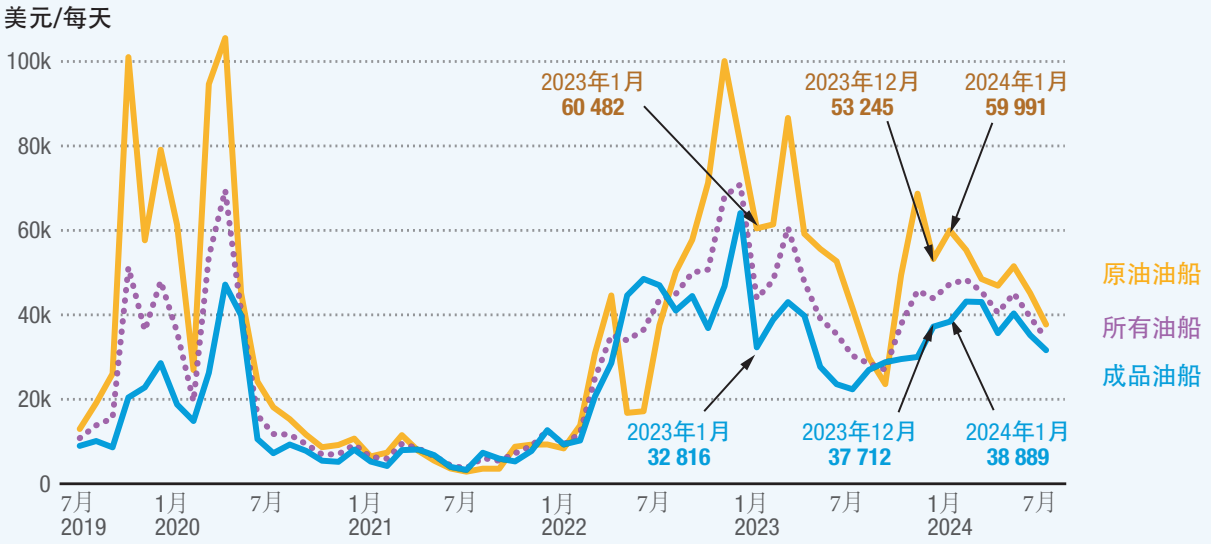
注：2023年10月以来的累积变化。已作季节调整。图中未包括“其他”物流冲击，所以所列四个部分的总和小于合计影响。

2024年油船运价强劲但波动剧烈

2023年，油船运价有所下降，但仍然保持高位动荡。地缘政治的影响、从俄罗斯联邦出发的货物转向、航程增加、石油输出国组织加减产、大西洋石油供应增加、环境监管、经济不确定性和油船船队小幅增长共同造成了这一趋势。

原油油船的即期收益(原油油船每次航行赚得的费用)表现好于成品油船(运输柴油等精炼石油产品的船舶)。与2022年相比，2023年原油油船的平均即期收益增长了21%，达每天53,541美元，而成品油船的收益下降了14%，至每天32,181美元，但由于航程更长和船队增长有限，这仍高于10年平均水平(图8)。2024年6月至8月即期收益减弱反映出季节因素、中国的原油进口需求降低和俄罗斯联邦出口的石油产品减少。油船市场仍然强劲，收益高于长期平均水平。

图 8
原油油船和成品油船平均收益，2023年和2024年波动剧烈



资料来源：贸发会议，基于克拉克森研究公司航运情报网的数据。

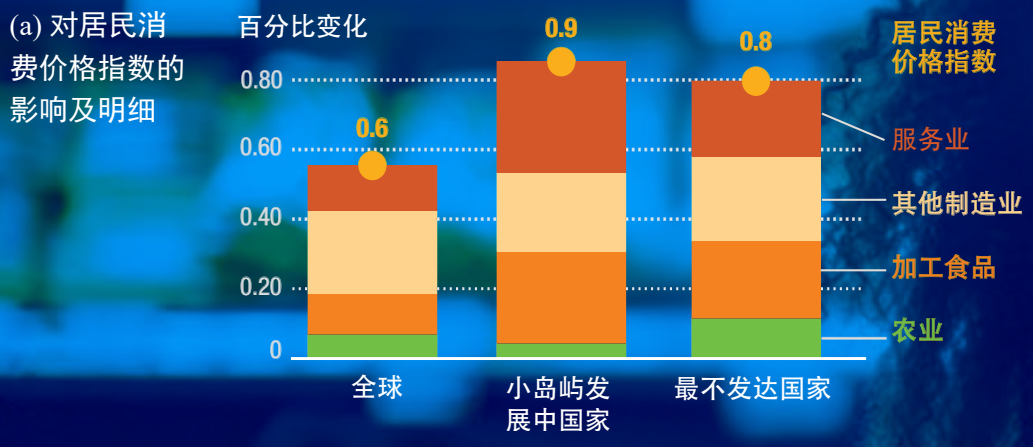
注：不同油船船型的平均收益，按各部门船舶数量加权计算。

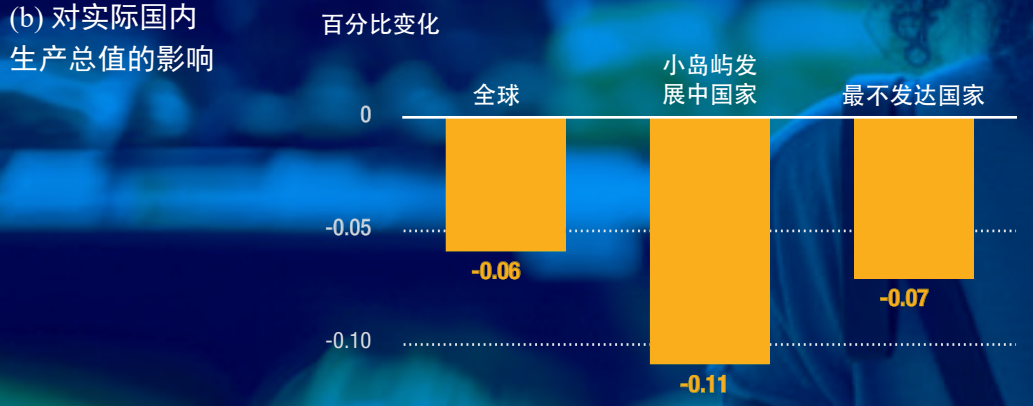
如果运价继续维持高位，小岛屿发展中国家和最不发达国家的通货膨胀状况将恶化，经济增长将受到限制

到2025年年底，由于红海和巴拿马运河的航运中断，预计全球消费价格水平将上涨0.6%(图9)。贸发会议推测，在这期间，两处航运中断对运价的综合影响(即从2023年10月至2024年6月导致中国集装箱运价指数升高157个百分点，并导致波罗的海干散货运价指数升高33个百分点)将维持下去。这一推测为保守推测，因为运价在2024年6月已经继续上涨。如果运价上涨高出目前的推测，则全球消费价格受到的影响也会大于本分析中预计的情况。

小岛屿发展中国家依靠海运，其经济将受到最大影响，模拟居民消费价格影响达0.9%。其加工食品价格预计将上涨1.3%，为整体居民消费价格涨幅贡献0.26个百分点，因为小岛屿发展中国家高度依赖海运进口加工食品。最不发达国家的居民消费价格预计将上涨0.8%，高于世界平均水平。其中，仅食品价格就将贡献0.34个百分点。这突出表明，全球咽喉要道航运中断令小岛屿发展中国家和最不发达国家面临重大粮食安全风险。全球实际国内生产总值预计将下降0.06%，小岛屿发展中国家将遭受两倍于世界平均水平的负面影响。小岛屿发展中国家离不开海运贸易，以国产商品替代进口商品的能力有限。

图 9
红海和巴拿马运河航运中断引发的运价上涨对居民消费价格水平和实际国内生产总值的影响





资料来源：贸发会议计算得出，基于全球贸易分析项目第11版数据库以及克拉克森研究公司航运情报网和Meritech服务有限公司的Sea平台提供的其他数据。

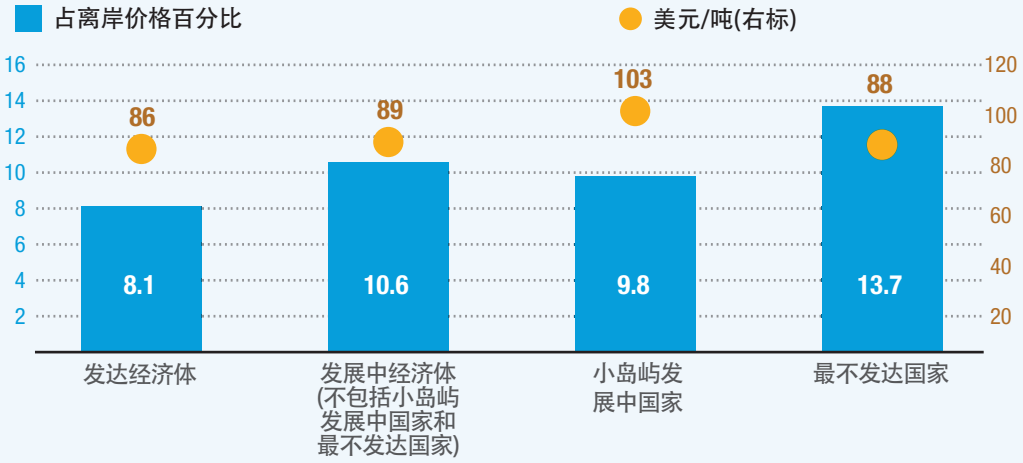
注：各经济组别中各经济体所受影响的中位数。

了解海运成本的决定因素对于降低成本非常重要

贸发会议数据显示，2016-2021年，发达经济体承担的海运成本最低，为离岸价格(货物装船前的成本)的8.1%。相比之下，最不发达国家面临的平均海运成本最高，为离岸价格的13.7%。发展中经济体(不包括小岛屿发展中国家和最不发达国家)承担的海运成本为10.6%，小岛屿发展中国家为9.8%(图10)。如果一国承担的初始运输成本水平是离岸价格的10.6%(发展中经济体的典型数值，不包括小岛屿发展中国家和最不发达国家)，那么，将海运基础设施投资与出口的比率从最低的百分位数范围(0-20)提高到更高的范围(60-80)后，运输成本可以降低1.2个百分点。因此，运输成本便会从离岸价格的10.6%降至9.4%。

图 10

2016-2021年按经济组别划分的进口货物海运成本中位数：最不发达国家承担的成本最高



资料来源：贸发会议和世界银行，贸易与运输数据集。

注：运输成本(占离岸价格百分比及按美元计的每吨成本) 按以下两个步骤计算：(a) 对特定年份所有大宗商品和所有贸易伙伴(原产地经济体)进行加权平均，计算得出各目的地经济体在特定年份承担的运输成本；(b) 取各经济组别内所有年份和各目的地经济体的中位数进行聚合运算，计算得出最终的运输成本。

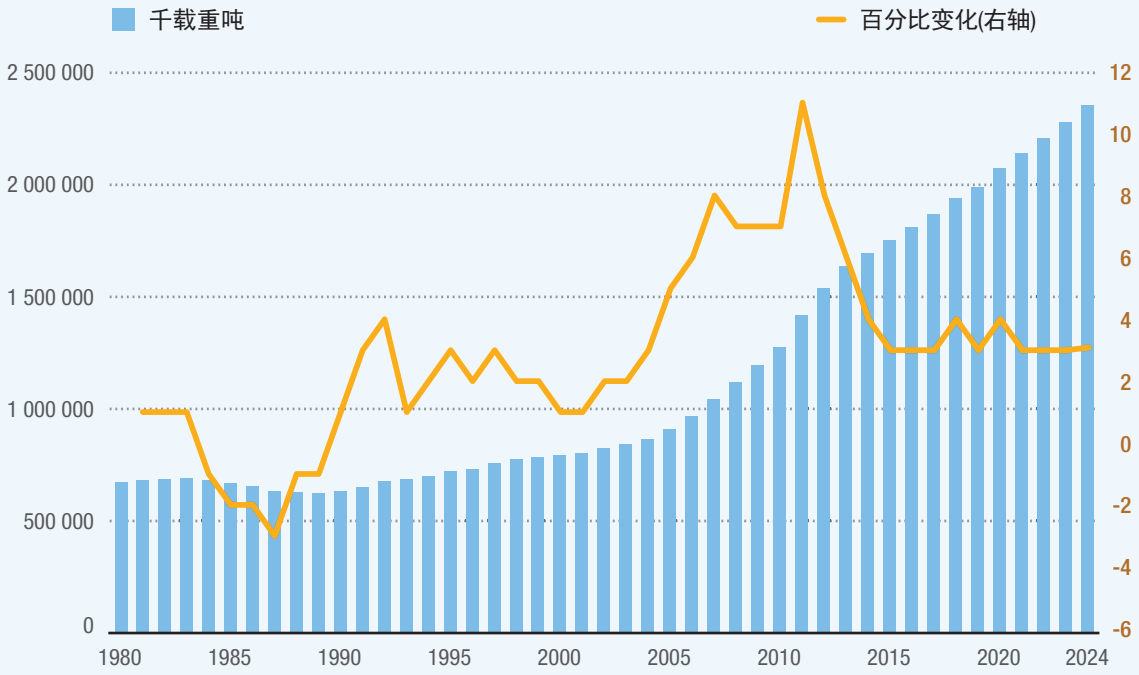
2023 年船队运力增长速度超过海上贸易增长速度

2023年，全球船队数量增长3.4%，高于海上贸易增速，但低于2005-2023年的船队平均增速(图11)。由于集装箱船和液化天然气运输船数量增多，总载货能力达到24亿吨。散货船和油船在全球船队运力中仍占比最高。

船舶改道导致航程增加，对船舶运力的需求也随之增加。这有助于消化目前过剩的船舶运力，延缓过剩运力管理问题。然而，一旦船舶改道情况放缓，运力过剩的问题可能会卷土重来。

图 11

全球船队年增长趋势：2023年和2024年运力继续增长，但低于长期平均水平

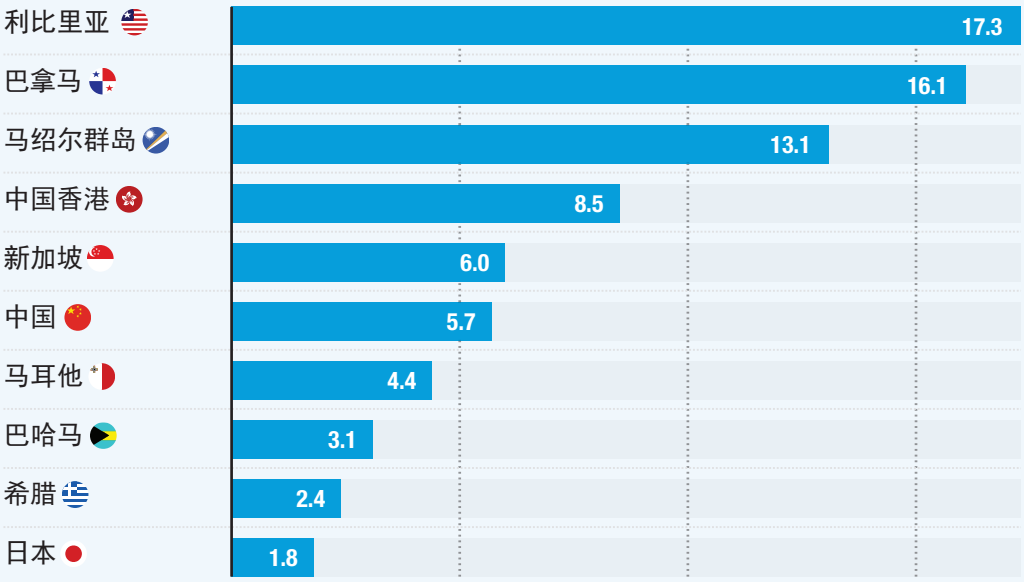


资料来源：贸发会议根据克拉克森研究公司航运情报网提供的数据计算得出。

全球船队运力主要为发达经济体所有，但船旗登记地集中于发展中国家

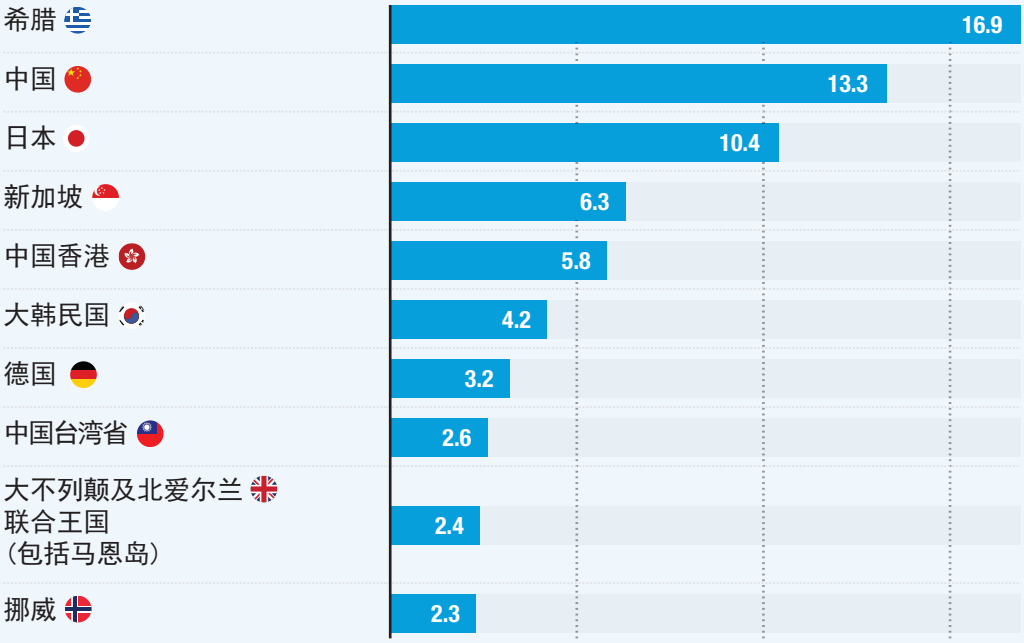
2023年，全球船队中有94%登记于排名前35的船旗登记地。其中18个主要登记地为发展中经济体，占船舶运力的76%。全球运力中有78%以上登记于前十大船旗地，其中既包括开放登记(即允许外资船舶登记)，也包括境内登记 (图12)。虽然有些发展中经济体也在前十大船东国/地区之列，但全球船队所有权集中于发达经济体(图13)。

图 12
按载重吨位排列的前十大船旗登记地及其全球总量占比，截至2024年1月1日
(百分比)



资料来源：贸发会议根据克拉克森研究公司提供的数据计算得出。

图 13
按载重吨位排列的前十大船东国(地区)及其全球总量占比，截至2024年1月1日
(百分比)



资料来源：贸发会议根据克拉克森研究公司提供的数据计算得出。

全球船队船龄不断上升；环境指标日趋严格，但船队更新依然进展缓慢

2024年初，全球船舶订单量占全球现役船队运力的12%，处于适中水平。双燃料船舶订单表现亮眼，节能技术继续被采用。在已订购的船舶总吨位中，约有50%具备使用替代燃料的能力，超过14%处于替代燃料就绪状态。

由于未来燃料和技术的持续不确定性、全球造船厂的产能限制、造船成本高昂、拆船活动低迷以及按距离计算的需求增多，许多船东决定将更新船队的事宜延后。2023年和2024年上半年，由于运价高企、老旧船舶因船舶改道重获商机，拆船业务持续低迷。

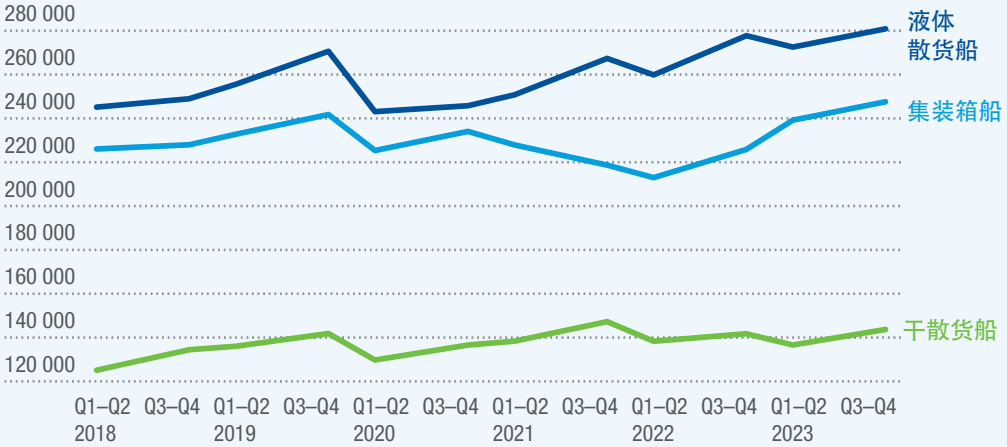
全球造船产能的趋势也影响着船队的更新节奏。目前，全球造船厂产能不平衡，一些船厂订单超量，另一些则使用不足。2023年，中国、日本和大韩民国继续主导造船市场，约占全球产量的95%。2023年，中国的交付量首次超过完工吨位的50%。

2023年世界集装箱和油船港口停靠量创历史新高

2023年和2024年初，港口停靠量上升，货物装卸活动增加，航运连通性有所改善。集装箱船港口停靠量继2021年和2022年上半年下降后，在2023年反弹并达到创纪录水平。2023年下半年，集装箱船港口停靠量激增至近250,000次(图14)。油船停靠量也有所增加，干散货船的港口停靠量保持稳定。

图 14

每半年港口停靠量，全球总量



资料来源：贸发会议根据MarineTraffic提供的数据计算得出。

注：总吨位1,000吨及以上的船舶。

缩略语：Q = 季度。

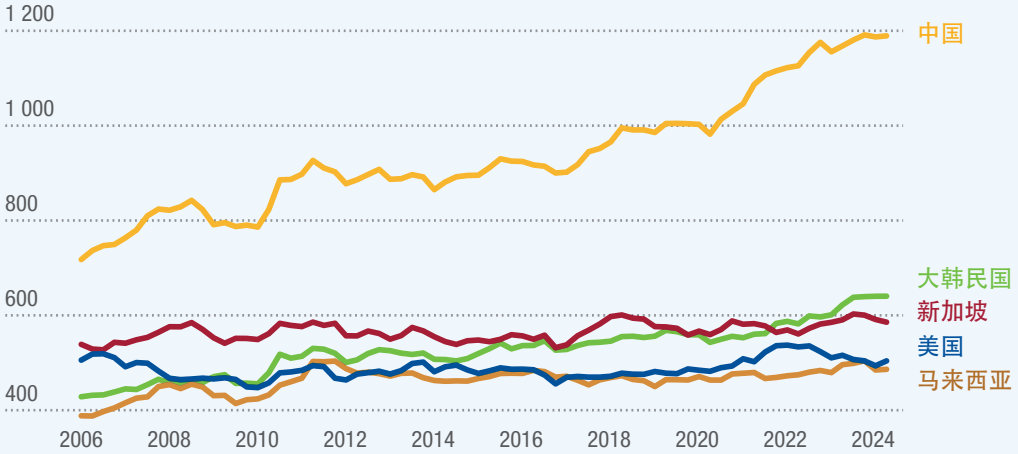
亚洲国家连通性最高；越南的连通性长期增幅最大

2024年第二季度，亚洲国家继续跻身班轮航运连通指数前十名之列，中国排名第一，其次是大韩民国和新加坡(图15)。美国排名第四，而连通性最高的欧洲国家为西班牙、联合王国和荷兰王国。在排名前十的经济体中，增幅最大的是越南(几乎达到两倍)、中国(66%)和大韩民国(50%)。在所有这三个例子中，排名提升的原因均包括船舶尺寸、部署运力、服务提供商数量和周停港量的增加。

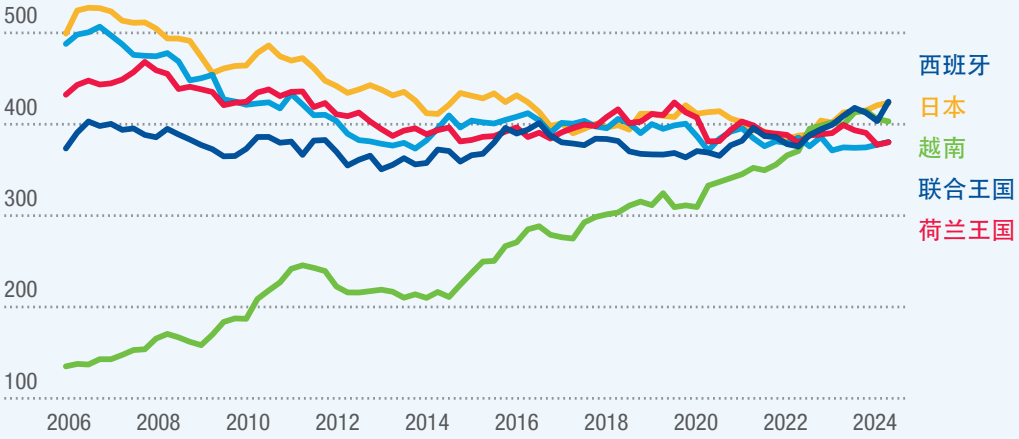
图 15

班轮航运连通指数排名前十的经济体

排名前五的经济体



排名前六至前十的经济体



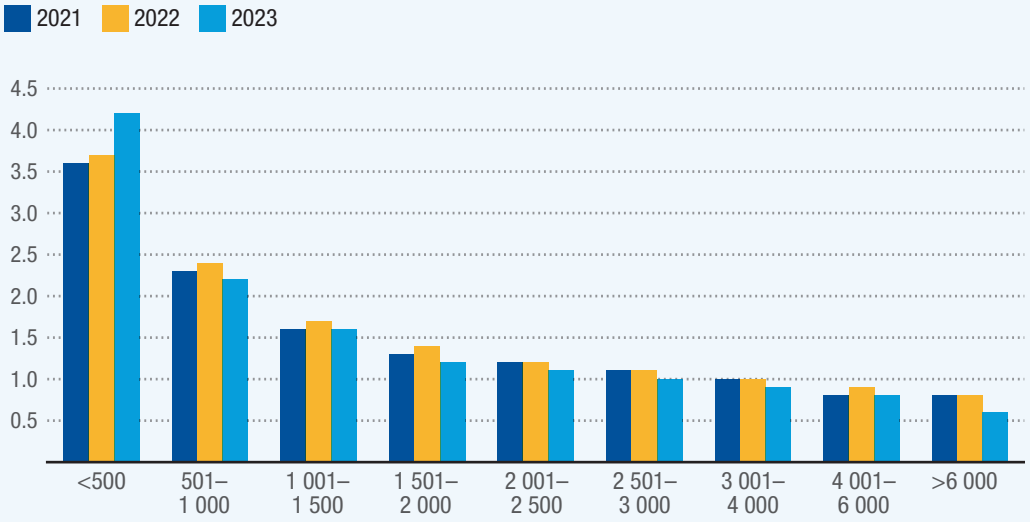
资料来源：贸发会议根据MDS Transmodal提供的数据计算得出。

注：2023年第一季度国家连通性平均值指数定为100。

除了具有枢纽港功能的小岛屿发展中国家，如多米尼加共和国、牙买加、毛里求斯和新加坡，小岛屿发展中国家的平均连通性不到全球其他地区(非小岛屿发展中国家、多米尼加共和国、牙买加、毛里求斯和新加坡)平均连通性的十分之一。在过去十年中，小岛屿发展中国家(不包括多米尼加共和国、牙买加、毛里求斯和新加坡)的平均班轮航运连通指数下降了9%，而全球其他地区(非小岛屿发展中国家、多米尼加共和国、牙买加、毛里求斯和新加坡)的平均指数上升了7%。

使用大型船舶运输的集装箱搬运速度更快，尤其是因为较大的港口通常处理中转业务，并使用并行起重机作业和自动化技术(见图16)。

图 16
按停港规模分列的每停港集装箱平均搬运时间
(停港量最大的25个经济体)



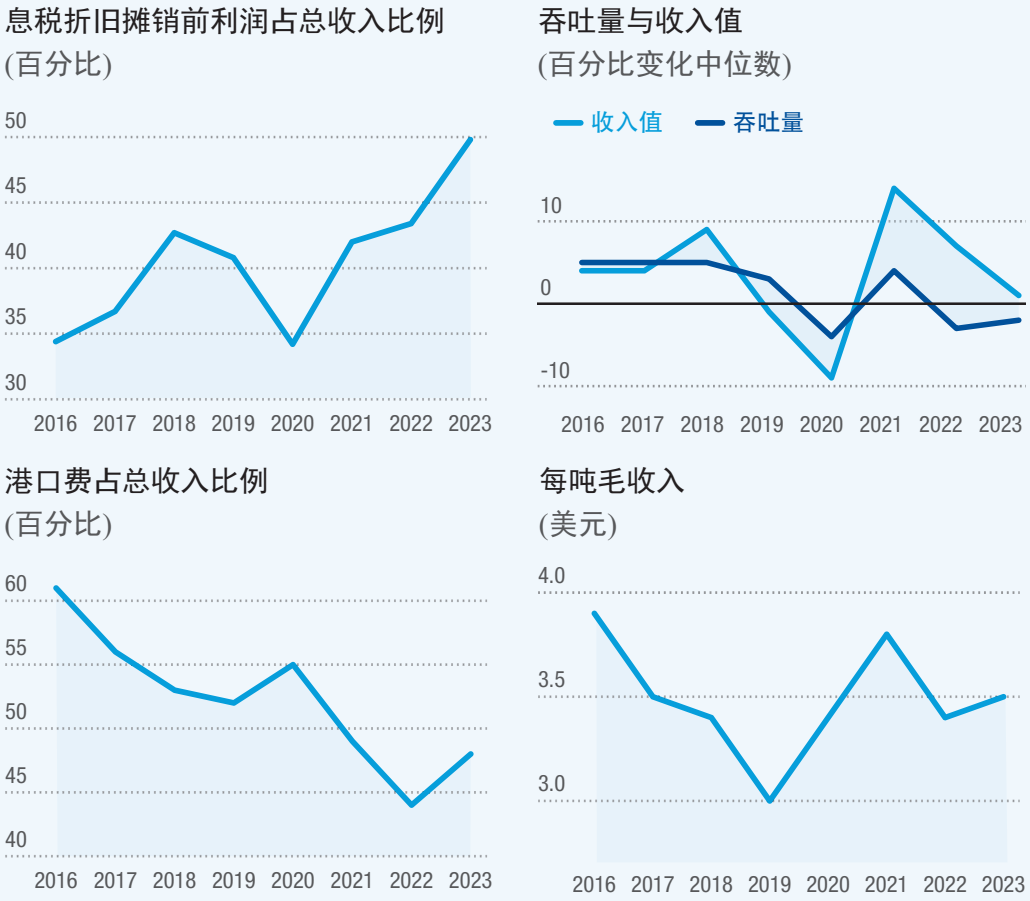
资料来源：贸发会议根据标准普尔全球港口绩效计划提供的数据计算得出。

注：基于单次停港期间搬运的集装箱总数(不考虑集装箱大小)，将停港规模分为九类，范围从<500次搬运(第一类)到> 6,000次搬运(最后一类)。

关键指标对于港口绩效监测、衡量和报告至关重要

2023年，贸易培训方案审查了用于评估全球港口绩效的一系列指标和措施，新增了治理、韧性和环境可持续性三个类别。图17展示了港口绩效记分卡所有成员在2016-2023年期间的部分港口绩效指标。例如，在财务绩效方面，一些港口出现了不可预测的增长，但经营利润保持稳定。2023年，息税折旧摊销前利润占总收入的比例为51%，每吨收益中位数为4.4美元。港口费(货物和船舶使用基础设施的费用)保持在稳定范围内，占总收入的45%，而2022年占比为44%。

图 17
港口绩效记分卡的部分港口绩效指标，所有报告实体指标值中位数



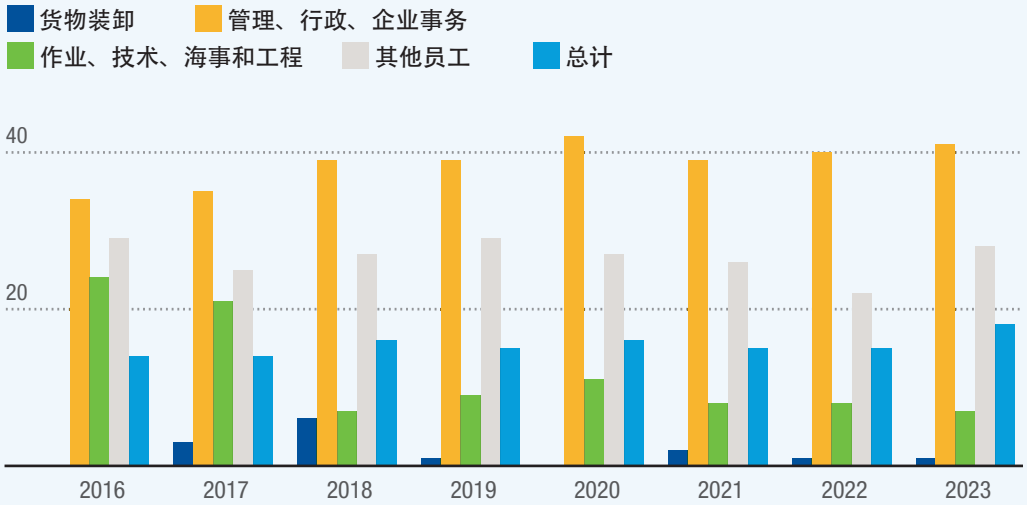
资料来源：贸发会议根据港口绩效记分卡报告港口实体提供的数据计算得出。

注：为尽量减少因报告港口实体提供数据的情况导致的偏差，吞吐量和收入值按所有港口的同比百分比变化中位数计算。汇总数据时未采用任何方法处理缺失数据。

实现港口行业性别平等，仍需多加努力

2023年，港口女性员工的平均比例为18%(图18)。在管理和行政职位中，女性占比为41%。许多工种仍需改善策略，以吸引更多女性从业。

图 18
各港口工种女性占比，所有港口数据中位数



资料来源：贸发会议根据港口绩效记分卡报告港口实体提供的数据计算得出。

注：汇总数据时未采用任何方法处理缺失数据。

© Shutterstock

贸易便利化可改善港口与腹地的互连互通

贸易和过境运输便利化有助于改善港口与腹地的互连互通和海港绩效。采取贸易和运输便利化措施，如世界贸易组织《贸易便利化协定》载列的措施，可以提升效率。

可通过简化海关和贸易合规程序，改善便利程度。相关措施包括海关和贸易合规程序自动化(例如采用单一窗口)、实施特许经营方案、保障过境系统效率、减少货物清关时间、加强公私部门协调以及促进区域合作。

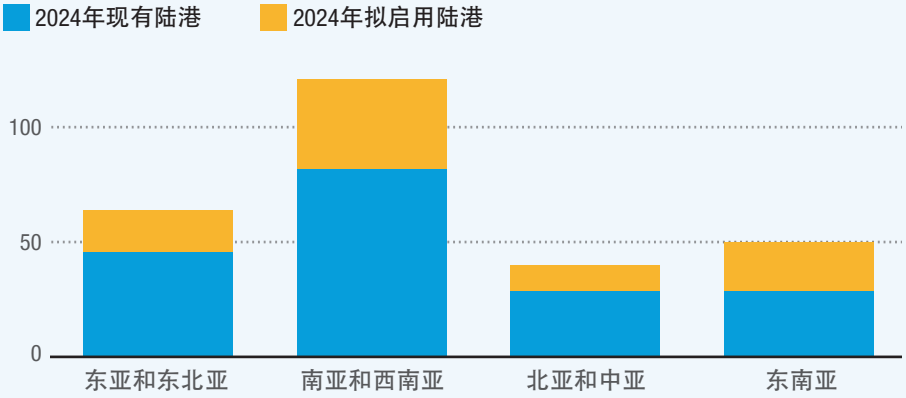
需采用多式联运解决方案，提升港口与腹地间的效率

整合不同运输方式有助于实现货物无缝运输。使用集装箱可以改善多式联运的流畅性，减少港口拥堵，并最大限度地缩短过境时间。然而，空集装箱周转时间过长仍是一个问题，会扰乱运营并增加成本。

运输走廊有助于解决其中一些问题。运输走廊能够增强运输连通性，推动市场供应链一体化，同时广泛关注内陆国家的需求。

陆港作为海港在内陆的延伸，可在远离海港之处进行货物装卸、储存和监管检查。这种去中心化的做法可使内陆国家获益。例如，中国的陆港网络和印度的内陆集装箱中转站在改善贸易方面都行之有效(图19)。

图 19
按次区域分列的亚太地区陆港数量



资料来源：亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)，2022年，《加强亚太经社会区域内陆发展中国家港口与腹地可持续交通运输互联互通》(曼谷)。

投资陆港、内陆集装箱中转站和内陆运输网络等运输走廊基础设施和设备至关重要。建立公私伙伴关系有助于确保基础设施的高质量发展，引入私人投资，利用专业知识，并缩小基础设施差距。然而，私营部门的参与也会给监管机构带来挑战，因为监管机构需要确保市场竞争环境。

同样重要的是，要最大限度地减少阻碍腹地连通性的市场结构，例如卡车运输公司的货物预定制度以及内陆运输的数量限制和价格系统。

需考虑气候和天气相关风险对海商法的影响

最近的预测显示，在气候变化的影响下，极端天气事件有可能增加。极端天气事件和长波、波能和波向变化以及涌浪等其他灾害，会给港口和船舶作业带来更大的安全风险。

与气候和天气相关的风险和影响不断增加，可能会导致货物丢失和(或)损坏的情况增多，舱面货运输的风险增加，停泊、装卸作业面临特殊安全挑战，延误和中断、海上事故、环境污染、搁浅和燃油泄漏的风险上升，所有这些情况都可能对合同义务、责任和赔偿产生影响，并引发相关纠纷。

由于气候变化，对船舶构成危险的极端天气事件较过去日趋频发或严重

气候变化的影响还可能给商事当事方带来重大商业风险。相关风险本质上并不是新风险，但若风险发生的影响更大或频率更高，其重要性则随之升高。随着气候和天气相关风险增加，各当事方在系列配套合同(包括根据租船合同或提单进行的海上货物运输以及根据装运条款进行的国际货物销售)下确立的商业风险分配可能不再适用，需要进行调整。

为减少因气候和天气相关的损坏、延误和中断而面临潜在的巨大商业损失，避免漫长而昂贵的纠纷和诉讼，建议商事当事方审查和调整合同。商事当事方应酌情考虑纳入措辞严谨的专业条款以应对未来的风险，并根据情况的变化进行适度平衡的商业风险分配。在这方面，行业组织可发挥重要作用，制定适当的标准格式条款，供纳入商业合同；应调动所有受影响的利益相关方参与这一进程，以确保所有各方的合法利益都能得到适当考虑。

此外，考虑到基础设施漫长的规划周期和生命周期、日趋严峻的气候预测以及不作为所可能带来的代价，各国政府以及参与国际运输和贸易的公共和私营实体应作为当务之急，对港口采取及时有效的适应行动。在此背景下，为发展中国家的港口提供有针对性的适应资金和能力建设，采取有效的政策行动，可在促进和确保港口的气候韧性、减少和减缓港口和船舶作业的相关风险及损失方面发挥重要作用。

需打击船舶欺诈登记和欺诈登记机构

船舶欺诈登记是一个重大的全球性问题，影响到海事安全、安保、污染控制、海员福利和海洋治理。鉴于事故多发，并出现了秘密作业规避制裁和高额保险费用的“黑暗船队”，欺诈登记问题变得更加突出。国际海事组织(海事组织)一直在努力解决这一问题，并敦促成员国和利益攸关方采取行动，防范海事行业的非法作业。

自2018年以来，海事组织法律委员会一直以打击船舶欺诈登记和欺诈登记机构为工作重心，包括在全球综合航运信息系统中创建专门模块，用于维护和公布登记信息。2024年，海事组织法律委员会审议了世界海事大学、贸发会议和海事组织国际海洋法研究所编写的船舶欺诈登记和欺诈登记机构问题研究小组的最后报告。

欺诈登记行为不仅危及海上安全和安保以及海洋环境，而且有损于海员福祉

研究小组在报告中着重指出，缺乏专门的国际法律框架以应对船舶欺诈登记问题或规范船舶登记程序本身。研究小组强调，船旗国需要确保遵守国际标准，港口国主管部门可在识别欺诈登记方面发挥作用。研究小组提出了若干建议，包括提高船东记录的透明度，利用技术手段发现欺诈情况，以及采取更严厉的处罚措施震慑欺诈行为。此外，研究小组还强调指出，有必要开展国际合作、定期更新法规并让公私部门的利益攸关方参与其中。研究小组建议制定船舶登记指南或最佳做法，并希望就此达成一项条约。

海事组织法律委员会同意进一步审议其中若干建议，包括加强港口国管制和连续概要记录等现有工具，就欺诈登记案件改进沟通，制定统一程序，加强检查工作。该委员会指出，有必要进行能力建设、开展提高认识运动并提升从全球综合航运信息系统获取信息的便捷度。委员会同意制定船舶登记指南或最佳做法，以应对安全、安保、环境保护和海员福利相关问题。由联合王国牵头的通讯小组将集中开展这项工作，主要研究航运业的现代发展以及《联合国海洋法公约》所要求的“国家和船舶之间必须有真正联系 ”等问题。

政策建议

2023年和2024年，严重航运中断频繁发生，凸显了运转良好的海运网络在全球贸易中的作用。与此同时，运价波动、延误和拥堵、航运脱碳的持续努力、地缘政治紧张局势和贸易政策的转变继续决定着海运和贸易的前景。

要实现航运、港口和腹地之间的互连互通，就需要加强运输和物流的可持续性和韧性，平衡短期关切和长期愿望，建设适应未来的全球供应链。

优先行动如下：

1. 进行韧性建设，应对咽喉要道和供应链中断情形

制定适应性战略，以管理风险、加强防备并减轻地缘政治因素和气候变化造成的中断情况。监测市场变化，制定应急计划，开展风险评估，并采取积极措施。尤其要注重减轻气候和天气相关风险对海运和关键运输基础设施、业务和合同的影响。

2. 监测市场并控制成本

监测趋势并分析数据，以预测并尽量减少中断情况对航运服务和运价的影响。务必要了解航运中断导致的运价激增对运输成本和消费者造成的影响，因为成本飙升会推高居民消费价格，损害经济增长。监测成本和市场动态，并评估对小岛屿发展中国家和最不发达国家等脆弱经济体的相关影响。

3. 促进船队积极更新和绿色升级

提高监管确定性，并提供支持性政策框架，以加快向低碳和节能航运技术转型。投资基础设施、服务、技术和劳动力，并促进政府、造船商、船东、供应商和贷款方之间的伙伴关系，消除造船和拆船方面的制约因素。推动可持续航运和海运业务实践方面的绿色投资和研究供资。

4. 投资港口基础设施和绩效

增加对港口基础设施的投资，以减少拥堵，提高可持续性和韧性，包括气候韧性，并提升效率。利用数字化和自动化技术，简化操作并优化货物装卸流程。鼓励公私合作，弥合基础设施差距。在保持国际可比性的同时，通过调整全球提倡的港口指标来监测港口绩效。

5. 加强港口与腹地的互连互通

改善数字化水平，利用利益攸关方平台、竞争性陆路运输市场、运输和过境走廊以及陆港，加强贸易和运输便利化程度，以简化海关流程，加强腹地连通性，提升多式联运的连接方式。

6. 打击船舶欺诈登记

加强国际合作并制定强有力的指南，以防范和打击船舶欺诈登记做法，包括加强核查程序并共享登记信息。鼓励联合国会员国积极参与海事组织法律委员会主持下的相关工作，并与所有相关利益攸关方合作，以单独和集体的形式采取必要措施，推进有效行动，防范和制止海事行业的欺诈登记行为、欺诈登记机构和其他欺诈行为(贸发会议将继续提供相关咨询意见、指导和政府间支持，以协助这一进程)。

7. 评估和应对日益增长的气候风险对海商合同的影响

确保加强理解及有效处理气候相关问题对港口和航运业务的广泛商法影响，以最大限度地减少相关损失，避免代价高昂的法律纠纷，保持全球贸易畅通。在这方面(由商事当事方、行业协会和政策制定者)采取措施，包括制定适度平衡的风险分配合同条款，促进对港口进行有效的气候风险评估。确保提供相关咨询、培训和能力建设，这对发展中国家的小型贸易商尤为重要(贸发会议已准备好在这方面提供技术援助和指导)。

8. 向小岛屿发展中国家和最不发达国家提供技术援助和支持

提供技术援助和支持，包括资金援助和担保，帮助减缓全球物流冲击对小岛屿发展中国家和最不发达国家的冲击，支持航运和港口脱碳和能源转型(贸发会议正与海事组织合作，对中期温室气体减排备选组合措施进行全面的影响评估，包括评估对小岛屿发展中国家和最不发达国家的影响)。根据2024年贸发会议全球供应链论坛通过的《加强小岛屿发展中国家运输和物流部长级声明》，重点开展韧性、适应、可持续性、连通性、可及性、能源、粮食安全、数字化、创新、可持续金融、能力建设、伙伴关系和包容性等方面的工作。

© Shutterstock

unctad.org

Printed at United Nations, Geneva – 2418866 **(C)** – December 2024 – 66 – **UNCTAD/RMT/2024 (Overview)**

Coverpage © Shutterstock