

新闻稿

限时禁发

报刊、广播电台或电子媒体不得在 2024 年 10 月 22 日格林尼治标准时间下午 15:30 前引用或摘录本新闻稿及相关报告的内容。

(纽约上午 11:30, 日内瓦下午 17:30)

UNCTAD/PRESS/PR/2024/024

原件: 英文

全球海运咽喉面临压力，供应链脆弱性暴露无遗

- 苏伊士运河和巴拿马运河等海上咽喉要道因冲突和气候变化面临令人不安的干扰，威胁着全球贸易的交付。
- 航程延长、航线调整导致航运成本上升，严重影响了脆弱经济体，尤其是小岛屿发展中国家和最不发达国家。
- 迫切需要采取行动，加强海上咽喉要塞、基础设施和运营的韧性，促进低碳航运并打击日益严重的船舶注册造假问题。

2024 年 10 月 22 日，日内瓦 – 由于关键海运航线的脆弱性，全球经济、粮食安全和能源供应面临着越来越大的风险。联合国贸易与发展 (UNCTAD) 发布的《[2024 年海运述评](#)》显示，巴拿马运河（连接太平洋和大西洋）、红海和苏伊士运河（通过阿拉伯半岛连接地中海和印度洋）以及黑海（重要的谷物出口枢纽）等关键咽喉要道正面临严重压力。地缘政治紧张局势、气候影响和冲突共同动摇了全球贸易，威胁着海上供应链的运作。

2023 年，海运贸易增长 2.4%，达到 122.92 亿吨，在 2022 年萎缩之后开始复苏。然而，未来仍然充满不确定性。报告预计，在铁矿石、煤炭和谷物等大宗商品以及集装箱货物需求的推动下，2024 年的海运贸易将小幅增长 2%。然而，这些数字掩盖了更深层次的挑战。2023 年集装箱贸易仅增长 0.3%，预计 2024 年将反弹 3.5%，但长期增长将取决于该行业如何适应持续的干扰，如乌克兰战争和中东日益紧张的地缘政治局势。与此同时，集装箱船运力供应在 2023 年增长了 8.2%。主要海上咽喉要道的中断导致航线延长，暂时增加了对船舶的需求，帮助缓解了运力过剩问题。然而，如果航线恢复正常，供需失衡可能导致集装箱船运力过剩。

主要海上咽喉要道中断

主要航运路线面临严重干扰，导致延误、改道和成本上升。到 2024 年年中，巴拿马运河和苏伊士运河这两条全球贸易的重要动脉的通行量与高峰期相比下降了 50% 以上。造成这一下降的原因是气候导致巴拿马

运河水位下降，以及红海地区爆发的冲突影响了苏伊士运河。同时，与 2023 年末相比，通过亚丁湾和苏伊士运河的船舶吨位分别下降了 76%和 70%。

绕行好望角（非洲南端）的货物改道激增，抵达的船舶运力增加了 89%。虽然这有助于维持货物流通，但却大大增加了成本、延误和碳排放。例如，一艘在远东-欧洲航线上载有 20,000 至 24,000 个二十英尺标准箱（TEU）的典型大型集装箱船，如果绕道非洲而不使用苏伊士运河，根据欧盟排放交易体系（ETS），其单次航行排放成本将增加 40 万美元。

航线延长，成本上升

这些更长的航线导致港口拥堵加剧，燃料消耗、船员工资、保险费和海盗袭击风险增加。2023 年，全球吨英里数增加了 4.2%，推高了成本和排放量。至 2024 年中期，绕过红海和巴拿马运河的航线调整导致与没有这些中断的情况下相比，全球船舶需求增长了 3%，集装箱船需求增长了 12%。这给全球物流增加了巨大压力，并使供应链更加紧张。

新加坡和地中海主要港口等港口枢纽目前正承受着压力，因为它们要应对因船只改道而增长的转运服务需求。这些港口的拥堵给全球运输和贸易网络增加了另一层复杂性。

小岛屿国家和脆弱经济体受冲击最大

这些中断和成本上升并未对所有国家产生相同影响。小岛屿发展中国家（SIDS）和最不发达国家（LDCs）受到的影响最为严重。一项分析表明，如果 2023 年 10 月至 2024 年 6 月期间观察到的因红海和巴拿马运河中断而导致的集装箱运费上涨持续到 2025 年底，那么到 2025 年底，全球消费价格可能会上涨 0.6%。对小岛屿发展中国家而言，潜在的影响更为严重，价格将上涨 0.9%，加工食品价格可能上涨 1.3%。

小岛屿发展中国家的经济严重依赖海运进口必需品，但在过去十年中，它们的海运连通性平均下降了 9%，使其孤立状态更加明显。如今，小岛屿发展中国家与全球航运网络的联系平均为非小岛屿发展中国家的十分之一。

适应气候变化，增强应对广泛中断的韧性

报告强调，海运业亟需建立抵御气候变化和其他干扰的能力。极端天气事件越来越频繁地干扰港口和航运业务，带来安全风险，延误业务和运输时间，并推高成本。这些干扰还具有法律影响，因为公司现在必须将气候风险纳入航运合同——以将损失和法律纠纷最少化，保持贸易畅通，并使保险费用可承受。

面对多重干扰，要在海运咽喉、运输和物流方面建立复原力，需要采取全行业的综合措施。这包括能力建设以及对基础设施、服务、劳动力发展、技术、伙伴关系和合作倡议的投资。

加快向低碳航运的转变

随着全球排放量持续上升，以及国际海事组织（IMO）于 2023 年通过更加雄心勃勃的温室气体排放目标，迅速实现脱碳至关重要。然而，由于向更环保的船舶和低碳燃料的过渡仍处于早期阶段，进展仍然缓慢。未来燃料和技术的不确定性阻碍了船队的更新。到 2024 年初，只有 50%的新船舶订单为能够使用替代燃料的船舶。同时，由于运费高企以及航运距离增加后对船舶的需求增加，老旧船舶的拆解速度也有所放缓。

应对船舶注册造假

另一个紧迫问题是船舶注册和登记造假增加，这破坏了安全、安保、污染控制和海员福利。越来越多“黑船队”绕过国际法规，在不受监管的情况下运作，使问题更加复杂。联合国贸易与发展呼吁联合国会员国和行业利益攸关方积极支持国际海事组织打击这些欺诈行为的工作。

关键建议

随着海运业面临越来越多的挑战，联合国贸易与发展的报告敦促采取协调行动，应对、适应并在这一复杂环境中蓬勃发展。报告呼吁解决海运咽喉的干扰问题，投资于低碳和绿色航运，提高港口效率和适应性，将贸易便利化主流化以改善内陆地区的连通性，并打击船舶注册造假行为。此外，报告还强调了监测货运市场发展、评估运费趋势及其对脆弱经济体的影响的重要性。通过采取这些措施，各国及其海运业可以建设一个更具韧性和可持续性的未来。

关于联合国贸易与发展:

贸发会议是联合国的贸易和发展机构。贸发会议支持发展中国家更公平、更有效地从全球化经济中获益，并帮助它们应对经济进一步一体化可能带来的弊端。

贸发会议开展分析，促进建立共识，并提供技术援助，以帮助发展中国家利用贸易、投资、金融和技术来实现包容和可持续发展。

致编辑：可应要求提供新标识和品牌材料的高分辨率图片。如有需要，可提供更多背景资料和引文。

*** ** ***

联系方式: +41 79 502 43 11 or +41 76 691 18 74

catherine.huissoud@unctad.org, unctadpress@unctad.org, <https://unctad.org/media-centre>

如需接收我们的新闻资料，请在以下网址注册: <https://unctad.org/registerjournalist>.

*** ** ***