



海运述评

2021

概述



联合国



海运述评

2021

概述



联合国

2021年，日内瓦

© 2021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

<http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>。

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。

文中材料可引用和转载，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/2021 (Overview) and Corr.1

概述

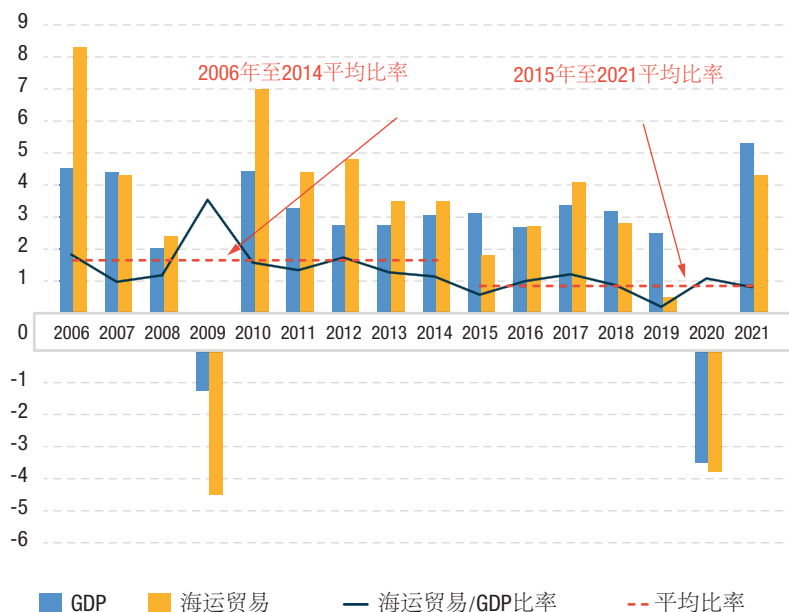
海运面对新冠疫情的干扰逆势而上。2020 年，海运量下降幅度低于预期，到年底有所回升，为全球供应链转型和新的海运贸易模式奠定了基础

新冠疫情扰乱了海上运输，但其后果没有最初担心的那么严重。2020 年上半年的冲击导致全年海运贸易萎缩了 3.8%。但下半年出现了复苏的苗头，尽管是不对称的复苏，到第三季度，集装箱贸易量和干散货商品的运输量都已回升。不过，油轮航运尚未完全恢复。

海运贸易的表现好于预期，部分原因是新冠疫情的蔓延分成几个阶段，速度不同，不同区域不同市场的蔓延路径也不同。贸易流量反弹的原因还包括大规模刺激计划和消费者购物支出增加，以及电子商务，特别是美国的电子商务有所增长。后来，随着疫苗的推出，发达地区出现了更为普遍的乐观情绪。但这在一定程度上也是因为对汽车等商品被压抑的需求被释放出来，另外还是因为需要补充库存和建立库存。反弹相当迅速，因为与 2009 年的全球金融危机不同的是，全球经济下滑并不同步。

2021 年，随着贸易和世界产出的复苏，海运贸易预计将增长 4.3%(图 1)。中期前景也依然乐观，但面临的风险和不确定性日增，并随着世界经济预期增长放缓而受到影响。在过去 20 年中，海运贸易的复合年增长率为 2.9%，但贸发会议预计，2022 年至 2026 年这一增长率将放缓至 2.4%。

图1 2006年至2021年国际海运贸易和世界国内生产总值(国内总产值)以及海运贸易与国内总产值的比率(百分比年度变化和比率)



资料来源：贸发会议根据各期《海运述评》、贸发会议数据库和贸发会议《2021年贸易和发展报告：从复苏到复原力——发展层面》表1.1的数据进行的计算。

海运渡过了这场疫情，但海员却面临着前所未有的人道主义危机

尽管承运人总体上设法减轻了冲击和干扰，但港口和陆上作业却更加难以调整，海员的处境岌岌可危，因为疫情引发了前所未有的全球船员更换危机。健康风险和相关的旅行限制意味着数十万海员不能回家，而同样数量的海员无法上船，也无法养家糊口。

油轮运输受到的打击最大，但集装箱贸易、天然气运输和干散货受到的影响较小

封锁、旅行限制和减产压缩了燃料需求。2020年，原油、精炼石油产品和天然气的运输量合计下降了7.7%。不过，干散货贸易受到的影响较小：在中国对铁矿石和谷物的强劲需求支撑下，干散货贸易总额仅下降了1.5%。集装箱贸易也顶住了影响，仅下滑了1.1%。全球集装箱港口吞吐量下降速度也与此相似，2020年总量为8.156亿个20英尺标准箱。

物流瓶颈、成本飙升以及不对称的复苏加剧了不确定性

2020年，海运贸易安然渡过了这场风暴，短期前景依然乐观。然而，随着许多国家和区域继续落后，正在出现的多节奏复苏本身就很脆弱。除了新的疫情风险和让发展中国家继续落后的双轨疫苗接种模式的危险之外，其他风险也给复苏蒙上了阴影。虽然并非所有国家都能够部署大规模刺激计划和扶持措施，但如果发达经济体不合时宜地结束现有的扶持措施，就有可能扼杀增长，阻碍刚刚开始复苏。疫情的影响和后遗症可能挥之不去，世界经济下一个常态的未来形态和轮廓仍不确定。

供应链瓶颈也阻碍了刚刚开始复苏。贸易反弹，加上疫情引发的物流业务限制，导致设备和集装箱短缺，同时导致服务可靠性降低，港口拥堵，延误和滞留时间延长。另一方面，对于航运而言，运费、附加费和手续费的飙升支撑了收益。

2021年3月苏伊士运河关闭后，运费进一步上涨。载有20,150个20英尺标准箱的“长赐号”号集装箱船搁浅堵塞了运河，延误了前往欧洲的船只，加剧了船只和港口装卸量受到的制约。一些航次不得不改道绕过好望角，使航程增加了7,000海里。

复苏能否持续，关键取决于疫情的传播路径。又发生了多波感染，加上疫苗接种率低，特别是发展中国家的接种率低，导致了新的封锁和闭关。大面积复苏在很大程度上取决于疫苗在全球范围内的推广。国际货币基金组织估计，要结束这场疫情并在发展中国家推广疫苗，需要 500 亿美元。这会带来的不仅仅是健康，还有经济利益，因为这相当于大规模的经济刺激计划，可以加速经济复苏，到 2025 年，全球产出可增加约 9 万亿美元。

人们越来越多地认为，海员是维持航运和贸易运转的“关键工作人员”，同时他们也处于健康危机的第一线。由于海员主要来自发展中地区，业界和政府应迅速采取行动，实施疫苗采购和分发计划。

超越疫情及其直接影响的结构性大趋势正在重塑长期前景

最终，随着全球贸易模式的正常化，需求大幅波动造成的物流障碍可能会消失。然而，疫情也加速了一些大趋势，从长远来看，这些大趋势可能会改变海运格局。

新冠疫情带来的破坏暴露了现有供应链的脆弱性，因而更加突出了增强韧性的必要性。新冠疫情突出表明，必须确保供应链的连续性，而且应该使供应链变得更具韧性、反应更快、更灵活敏捷。

关于全球化未来的讨论引来了人们要求重新审视供应链延伸后的结构配置的呼声，以减少对远程供应商的严重依赖。有人认为，回迁和近岸外包的趋势将加速，导致供应链的深度重组。虽然这些结构性趋势在十多年前就已出现，并在最近贸易关系紧张时期又有加速，有可能导致全球化模式和特征的改变，但全球化本身不太可能就此彻底结束。

劳动密集型和低附加值生产回迁可能相对简单，但中高附加值制造业要转移生产地点和改变供应商则比较复杂。相反，企业可能会将本地采购与全球采购相结合，按产品和地理位置修订其战略，采用回迁、多样化、复制和区域化相结合的办法。不过，在不久的将来，中国可能仍将是主要的制造业基地。从更长远来看，自动化会使回迁和近岸外包在经济上更加可行。可能会出现一些混合运营模式，既包括准时制（即在制造过程中使用材料时即时输入材料）的供应链模式，也包括“以防万一”（即企业保持大量库存以尽量减少脱销）的供应链模式。这些趋势综合起来，将改变航距和航线，增加对更灵活的航运服务的需求。这些趋势还会影响到船舶类型和大小、停靠港口和航行距离。

疫情加速了原有的数字化趋势和环境可持续性趋势。技术进步使航运和港口能够在最大限度地减少互动和身体接触的同时继续运营。新技术也刺激了在线商务的兴起，改变了消费者的购物习惯和消费模式。在线贸易的增长增加了对提供增值服务的数字化配送设施和仓储的需求。所有这些发展动态都有望为航运和港口以及海运供应链中的其他参与方带来新的商机。

技术也将是推进环境可持续性的关键。许多国家的政府在制定刺激方案和疫后计划时，将目标放在利用技术、环境保护、效率和韧性之间的协同效应。企业和政府认识到，要适应疫后世界并重建得更好，就需要增加经济、社会和环境价值，并创造新的商机，尤其是海运商机。

供应跟不上需求

2020年，全球商业航运船队增长了3%，100总吨及以上船舶达到99,800艘。到2021年1月，运力相当于21.3亿载重吨（表1）。2020年，船舶交付量下降了12%，部分原因是封锁导致

劳动力短缺，扰乱了海运工业活动。交付的船舶大多是散货船，其次是油轮和集装箱船。船东和运营商在努力应对船舶供应紧张的同时，也在购买更多的二手船，从而导致价格上涨。2020年的回收利用也有所提高，但与前几年相比，这一水平仍然较低。

2020年，新船订单下降了16%，延续了前几年的下降趋势。然而，2021年初，航运公司对运力紧张作出反应，大幅度增加新的订单，尤其是集装箱船，其订单是过去20年来最高的。液化天然气运输船的订单也有所增加。

表1 2020-2021年按主要船型分列的世界船队情况
(千载重吨和百分比)

主要类型	2020年	2021年	2021年相对 2020年的 百分比变化
散货船	879 725 42.47%	913 032 42.77%	3.79%
油轮	601 342 29.03%	619 148 29.00%	2.96%
集装箱船	274 973 13.27%	281 784 13.20%	2.48%
其他船型	238 705 11.52%	243 922 11.43%	2.19%
近海船舶	84 049 4.06%	84 094 3.94%	0.05%
天然气船	73 685 3.56%	77 455 3.63%	5.12%
化学品液货船	47 480 2.29%	48 858 2.29%	2.90%
其他/不详	25 500 1.23%	25 407 1.19%	-0.36%
渡船和客轮	7 992 0.39%	8 109 0.38%	1.46%
杂货船	76 893 3.71%	76 754 3.60%	-0.18%
全世界合计	2 071 638	2 134 640	3.04%

资料来源：贸发会议秘书处根据克拉克森研究公司的数据计算。

注：100吨及以上的动力型远洋商船；年初数据。

2020年下半年至2021年,世界贸易逐渐恢复,但供应弹性下降,并因新冠疫情相关延误和拥堵的影响,集装箱运费大幅上涨。

未来的供求平衡还将受到要求航运运营符合脱碳目标的法规的影响。在国际海事组织(海事组织)的支持下推出的这些新法规将要求更换一些现有的船队,因此将需要花费大笔费用。这不仅会造成一定程度的不确定性,还会减少可用于扩大船队以满足贸易增长的资金。

成本压力、不断飙升的运费和附加费将给规模较小的公司和价格带来压力

自2020年下半年以来,运费一直在涨。尽管对集装箱货物的需求一直高于预期,但运输能力受到物流障碍和瓶颈以及集装箱运输设备短缺的制约。船期不可靠和港口拥堵也导致附加费和包括滞期费和滞留费在内的各种费用飙升。

这些成本的飙升对所有贸易商和供应链管理人员来说都是一个挑战,但对规模较小的托运人来说更是如此,因为与较大的托运人相比,他们可能更无力承受额外的开支,在谈判运费和预订舱位时处于不利地位。因此,规模较小的托运人和低价值付费货物可能会难以获得服务合同,他们的利润可能会受到侵蚀。

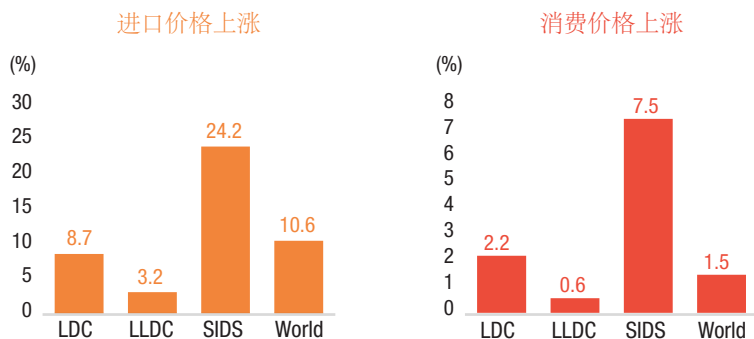
预计运费仍将居高不下。需求强劲,而供应面的不确定性越来越大,人们对运输系统和港口运营的效率感到担忧。面对这些成本压力和持久的市场混乱,在制定运费、其他费用和附加费时,监控市场行为并确保透明度变得越来越重要。已经有人呼吁政府进行干预,并要求监管机构实施更严格的监督,处理不公平的市场行为。

如果目前集装箱运费飙升的情况持续下去,进口和消费价格都会大幅上升。贸发会议的模拟模型表明,由于运费上涨,全球进口价格水平将平均上涨11%(图2)。受打击最大的将是

小岛屿发展中国家，因为它们的商品进口主要依赖海运，根据模拟，它们将在大约一年以后面临累计 24% 的涨价。

集装箱运费上涨也将对消费价格产生相当大的影响。如果集装箱运价保持在目前的较高水平，那么，预计 2023 年全球消费价格将比没有运价飙升的情况下高出 1.5%。对于严重依赖进口商品满足其消费需求的较小经济体来说，预计这一影响将更为严重。小岛屿发展中国家消费价格的累计涨幅预计为 7.5%，而最不发达国家为 2.2%。

图 2 当前集装箱运费飙升对进口和消费价格水平的模拟影响



LDC=最不发达国家；LLDC=内陆发展中国家；SIDS=小岛屿发展中国家；World=世界
资料来源：根据克拉克森研究公司《航运情报网》、国际货币基金组织《国际金融统计》和《贸易流向统计》、贸发会议数据库以及世界银行《世界综合贸易方案》和《商品价格数据》(粉单)提供的数据。

注：集装箱运费飙升对价格的影响是根据2020年8月至2021年8月中国集装箱运费综合指数上涨243%评估的。模拟模型假设2021年8月的运费将在剩余模拟期(2021年9月至2023年12月)内保持不变，所有其他因素在整个模拟期(2020年8月至2023年12月)内保持不变。

集装箱运费飙升对一些商品造成的影响将比其他商品更大。受影响最大的将是通过一体化供应链生产的商品。全球化生产流程需要更多地使用航运，中间产品往往在区域内部和区域之间多次跨越边界。例如，运往北美和欧洲主要市场的东亚商品便是如此。例如，就计算机、电子和光学产品而言，目前的运费飙升可能导致消费价格上涨 11%。

运输成本上涨也会影响到一些低附加值产品：例如家具以及纺织品、服装和皮革产品，消费价格可能会上涨 10%。这些涨价可能会削弱生产许多此类商品的较小经济体的竞争优势。与此同时，这些国家将更加难以进口它们向价值链上游攀登、实行经济多样化和实现可持续发展目标所需的高科技机械和工业材料。

即使对主要经济体而言，集装箱运费持续高企和中短期海运中断也有可能损害复苏。贸发会议的分析得出结论认为，以美国和欧元区为例，集装箱运费上涨 10% 可能导致工业生产累计收缩 1% 左右。

结构性因素使发展中地区的海运成本更高

当前运费的历史高点主要是由疫情引发的冲击和航运需求的意外上行推动的。但从更长期来看，航运和港口价格是由港口基础设施、规模经济、贸易失衡、贸易便利化和航运连通性等结构性因素驱动的——所有这些因素都会对海运成本和贸易竞争力产生持久影响。根据贸发会议—世界银行新的运输成本数据集进行的一项分析显示，重大的结构改进可将海运成本降低约 4%。因此，采取干预措施和政策解决海运成本结构性决定因素，可帮助减轻周期性因素和干扰的影响。

其他结构性问题，包括关于脱碳航运的新规定，也将导致涨价。海事组织最近通过的关于减少温室气体的短期措施预计将降低平均航运速度，增加海运成本，特别是对发展中国家，尤其是小岛屿发展中国家而言。

新冠疫情放慢了船舶和港口的运营速度

2020 年上半年，货船泊港的次数减少，反映出航运需求的下滑。泊港数量随后增加，特别是在欧洲、东亚和东南亚，但尚未达到疫前水平。

2020年，码头运营商、管理部门和多式联运承运人采取措施遏制新冠疫情，结果船舶不得不因港口运营速度放慢而延长泊港时间。延误时间最长的是干散货船，因为干散货船的货物装卸自动化程度往往较低，劳动力密集程度较高，所以减少社交接触的措施放慢了装卸速度。

不同国家的周转时间可能有很大差异(图3)。周转速度较快的一组国家为抵港船舶较少、只有小型船舶抵港、每次泊港期间仅装卸少量集装箱的国家。这类国家包括多米尼克、圣基茨和尼维斯以及圣文森特和格林纳丁斯。另一个周转快的群体是那些拥有最新港口技术和基础设施并能够容纳最大集装箱船的群体；它们受益于规模经济，因此往往吸引最多的船舶泊港。其中包括日本、中国香港和中国台湾省。高效率的港口会启动正反馈环：高效率使它们的港口成为有吸引力的停靠港，进一步增加了抵港船舶的数量。分布在中间的国家所报告的港口等待时间中位数范围很大，反映了效率以及船龄和货物吞吐量等其他变量的差异。

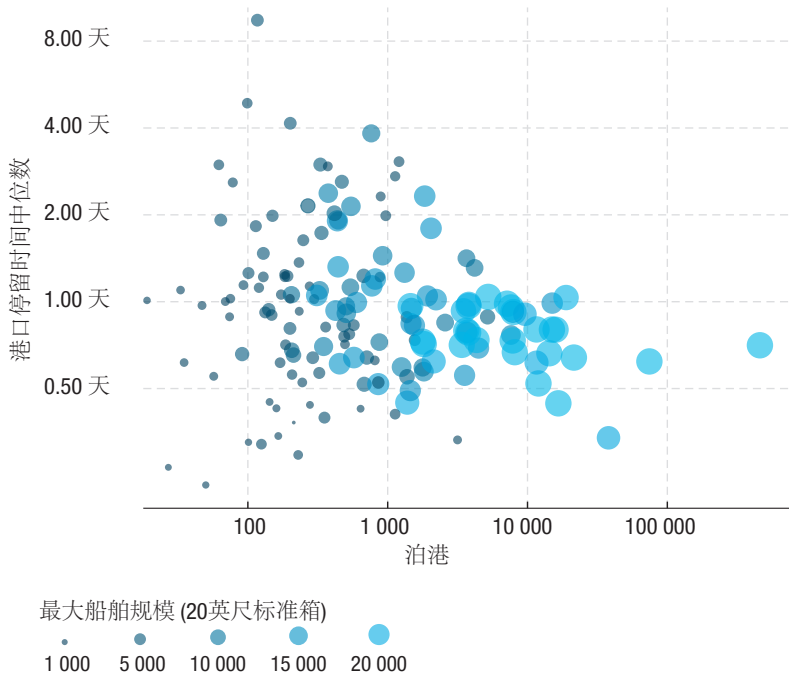
发展中国家的航运和港口绩效普遍较低。它们的运输成本更高，连通性更低，因为它们往往远离海外市场，并且受到规模不经济和数字化水平较低的阻碍。

港口治理和不同性别参与方面的积极趋势

每年，贸发会议采用外贸培训方案港口管理课程的数据，利用港口绩效记分卡，对各国进行比较。其他许多港口绩效项目侧重于提供货物装卸等服务，但港口绩效记分卡使用26个指标的数据，可以对整个港口实体进行比较，为港口内部战略规划以及区域和国家一级的循证政策分析提供宝贵的数据。

2020年成员国港口的年吞吐量在150万至8,090万吨之间。其中约一半属于最小类别(不到500万吨)和中等类别(500万至1,000万吨)，这一吨位分布范围在所有地区都相去不远。

图3 2020年按国家、集装箱船分列的泊港时间中位数、泊港次数和最大船舶规模



资料来源：贸发会议，根据海上运输公司提供的数据。X轴和Y轴都使用对数刻度。
注：千吨级及以上的船舶。关于各国的完整列表，见<http://stats.unctad.org/maritime>。

自2015年以来，港口绩效记分卡的六个主要类别之一是港口劳动力中女性的参与率。2019年和2020年，这一比例仍然较低，约为18%。在欧洲，这一比例要高得多，为25%，但即便在欧洲，男女之间的职位分配也不平等。妇女担任管理和行政工作的比例往往更高，2019年至2020年，妇女担任这些工作的比例从38%上升到42%。亚洲成员国的这一比例高于平均水平，为52%，而欧洲成员国的这一比例为39%。女性从事货物装卸港口作业的可能性要小得多。这些结果突出表明，

需要战略性政策干预来实现可持续发展目标 5, 即“实现性别平等, 增强所有妇女和女童的权能。”

港口和航运绩效取决于贸易和运输便利化

海运效率有赖于有效的贸易和运输便利化措施, 以减少海关和其他贸易程序的时间和成本, 并将新技术融入行政手续。这可以提升整个供应链, 对海运产生积极影响。

新冠疫情突显了跨境贸易便利化的必要性, 特别是对医疗设备、药品以及疫苗和个人防护装备等紧急物品的贸易而言, 这类物品可能因繁琐的手续或为遵守监管要求而通关缓慢, 被卡在港口。

近年来, 在行政流程中引入了新技术, 因而提高了物流供应链的效率。这包括海关流程的数字化和自动化、无纸化手续以及实行单一窗口服务——在新冠疫情期间, 这种办法又得到了提升。

使用信通技术的一个例子是贸发会议的海关数据自动化系统, 该系统涉及供应链的自动化和数字化。最近的一个发展动态是“海关数据枢纽”(ASYHUB) 解决方案, 它使出发港和到达港之间的数据传输变得顺畅, 并使用风险管理概念来帮助加快清关程序, 避免货物不必要地滞留在港口。

另一项基于贸发会议技术的信通技术创新是贸易信息门户, 即每个国家都有一个网站, 为贸易商提供获取贸易法规和程序信息的便利。贸发会议贸易信息门户为进出口商提供贸易相关程序的在线分步指南, 并帮助所在国履行世界贸易组织《贸易便利化协定》所规定的义务。今天, 贸发会议和国际贸易中心正在全球范围内实施基于贸发会议技术的 29 个贸易信息门户, 并取得了非常积极的成果。贸易信息门户在东非推行得最好, 例如, 在肯尼亚, 迄今为止总

共有 52 个贸易程序提高了透明度并实现了简化，使排队、柜台和不同步骤之间的等待时间减少了 110 个小时，使这 52 个程序的行政费减少了 482 美元，即平均每个贸易程序减少大约 11 美元。

数字化提供了一个无纸环境，贸易程序全部可在网上完成。对于贸易商来说，这减少了时间和成本，增加了透明度和市场准入，同时也减少了身体接触和传染的风险。另外，智能数字解决方案也改善了对贸易的公共管理，提高了进出口和过境业务的效率。此外，贸易便利化还最大限度地减少了纸张的使用，也有助于减缓气候变化。

多边贸易体系推动了贸易便利化改革，特别是通过世贸组织《便利化协定》和海事组织《便利国际海上运输公约》推动了这种改革。这些协定提供了共同的标准和规定，在新冠疫情期间被证明特别有用。这两项协定为政府改革贸易便利化工作提供了指导和激励措施，因而为进一步实行数字化、提高透明度、实现行政手续合理化铺平了道路。这些发展动态还促进了强有力的公私伙伴关系，如国家贸易便利化委员会和让工商界参与港口运营的港口社区系统。海上贸易和运输的效率将取决于协调和简化各种公私伙伴关系的任务和工作。

海员被困在海上，危机在持续

全球约有 190 万海员在为我们的生活方式提供便利。波罗的海和国际海事理事会/国际航运公会《2021 年海员劳动力报告》估计，全球可供应海员 1,892,720 人，高于 2015 年的 1,647,494 人。其中 857,540 人是高级海员，1,035,180 人是普通海员，即从事辅助工作的熟练海员。五个最大的海员供应国为菲律宾、俄罗斯联邦、印度尼西亚、中国和印度，占全球劳动力的 44%(表 2)。

表2 2021年五个最大的海员供应国

	所有海员	高级海员	普通海员
1	菲律宾	菲律宾	菲律宾
2	俄罗斯联邦	俄罗斯联邦	俄罗斯联邦
3	印度尼西亚	中国	印度尼西亚
4	中国	印度	中国
5	印度	印度尼西亚	印度

资料来源：国际航运联合会和波罗的海和国际海事理事会，《2021年海员劳动力报告》，2021年，伦敦。

对于供应国来说，海员是重要的收入来源。例如，2019年，菲律宾从海外劳工那里赚取了301亿美元（占国内生产总值的9.3%和国民总收入的7.3%），其中65亿美元来自海员。2020年，汇款总额下降了0.8%，至299亿美元，海员汇款下降了2.8%，至64亿美元。

在新冠疫情期间，海员继续表现出高度的专业精神和奉献精神，为运送食品、医疗用品、燃料和其他必需品提供支持，并帮助供应链保持活跃、全球商业保持运转。

然而，仍有数十万海员被困在海上。每个月都需要更换船员，以防止疲劳，并遵守国际海事安全、健康和福利方面的规定。为了应对新冠疫情，各国政府关闭了许多边界，实施了封锁，并禁止人们下船，从而暂时中断了船员更换。因此，大量海员在长期服务后得不到更换或无法离职回国，不得不延长在船上的服务期限。根据国际海运公会的最新估计，即使在疫情爆发一年多后，由于这些限制和国际航班短缺，仍有大约25万名海员滞留海上，远远超过了他们的合同期限。然而，全球仍未能就采取统一措施达成共识，以求实现高效率的船员更换和调动。

在新冠疫情期间，包括国际机构、政府和业界在内的利益相关者发布了一些建议和指导意见，旨在确保海员身心健康并免受新冠病毒感染，获得医疗服务，被视为关键工作人员并

优先接种疫苗，并确保船舶和港口设施符合国际卫生要求。然而，随着疫情进入第二个年头，海员的处境依然脆弱不堪。

除了一些明显的例外情况，世界上只有一小部分海员接种了疫苗。比利时展示了最佳做法，2021年7月开始为所有抵达比利时港口的海员接种疫苗，不分国籍。

为了解决海员问题，包括海事组织、劳工组织、世卫组织、贸发会议、国际航运公会和运输工联在内的国际组织和行业机构之间不断开展合作，一再对海运部门的人道主义危机表示关切，并敦促成员国指定海员和其他海事人员为关键工作人员，接受海员的身份证件作为其关键工作人员身份的证据，并允许船东和管理人员见机行事，将船只转往可以更换船员的港口而不受处罚。

2020年12月1日，联合国大会一致通过一项决议：开展国际合作应对海员因冠状病毒病 (COVID-19) 大流行而面临的挑战，支持全球供应链 (A/RES/75/17)。这项决议敦促会员国指定海员和其他海事人员为关键工作人员，并鼓励各国政府和其他利益攸关方执行“关于在 COVID-19 大流行期间确保安全更换船员和旅行的规程的行业建议框架”。决议还呼吁各国政府为更换船员提供便利——例如，让他们能够上下船，加快旅行和离职回国工作，并确保他们可以获得医疗服务。决议还请海事组织、劳工组织和贸发会议向大会第七十六届会议通报与决议有关的问题。

这项决议是在其他机构早先通过的决议之后通过的。2020年9月21日，海事组织海上安全委员会建议采取行动，在新冠疫情期间为更换船员、获得医疗服务和海员旅行提供便利。据海事组织称，截至2021年6月底，已有60个成员国和两个准成员同意指定海员为关键工作人员。同样，2020年12月8日，劳工组织理事会通过了“关于海事劳工问题和 COVID-19 大流行的决议”。

2021年1月，航运业发布了《关于海员福利和船员更换的海王星宣言》，截至2021年6月，已有600多家公司和组织签署了该宣言。他们还编制了一份海王星宣言船员更换指标，汇总了10大船舶管理公司的数据，它们管理的海员目前一共大约有90,000名。这些数据显示，2021年6、7月间，情况似乎在恶化，更多的海员在合同期满后滞留在船上，更多的海员在船上的时间超过了11个月——这是《2006年海事劳工公约》规定的最长期限。自2021年5月该指标推出以来，合同期满后仍滞留在船上的海员比例从5.8%上升到8.8%，而在船上的时间超过11个月的海员比例从0.4%上升到1.0%。

国际法和技术方面的进步

新冠疫情干扰了国际贸易，造成了前所未有的效率低下、延误和供应链中断——而如果合同履行被中断、延误或变得不可能，还会产生法律后果。对于航运来说，这可能会导致诉讼，引发复杂的国际管辖权问题。政府和航运业需要共同努力处理相关的合同权利和义务，并达成分担商业风险的标准合同条款。

许多问题都与文档工作延误有关——鉴于这种情况，更多的商业团体应该会采用安全的电子解决方案。最近通过的最新行业准则采用了网络风险管理方法，并考虑到了海事组织的要求和其他相关准则，为船东和运营商提供了有用的指导，说明了可采取何种程序和行动来维护其公司和船上信息技术系统的安全。

技术创新也在提升自动化无人船的前景。航运业正在对“海上自主水面船舶”（自主船舶）进行测试。其目的是在相关法律框架下确保安全、可靠和具有环境可持续性的航运。2021年5月，海事组织海事安全委员会完成了一项使用自主船舶的监管范围界定工作，其中强调了一些优先问题。结果可能

是制定一项自主船舶文书/守则，并规定目标、功能要求和相应的法规，以适合不同程度的自主性。

走向升温3°C之路

航运业可在应对气候变化方面发挥重要作用。《巴黎协定》旨在将全球气温升幅降至明显低于2°C，并力求将其降至1.5°C。但是，尽管新冠疫情大流行导致二氧化碳排放量短暂下降，但本世纪全球气温升幅仍将超过3°C。我们需要在减缓和适应两方面采取紧急行动。

在监管层面，航运业正在通过1973/1978年《国际防止船舶造成污染公约》（《防止船污公约》）解决气候问题。2021年6月，海事组织通过了《公约》附件六修正案，推出了新的强制性法规，以进一步减少航运业的温室气体排放，并要求船东设定能效指标。另外还就需要采取的中长期行动进行了初步讨论，其中包括基于市场的措施，以及一项由行业牵头的建议，即成立国际海事研究与发展委员会这样一个非政府机构，通过征收海洋燃料税获得资金，并支持零碳技术的研究、开发和应用。

随着可能出现的海平面加速上升和更多极端天气事件，气候变化也将对世界各地的海港产生重大影响。因此，确保全球海运和贸易安全将意味着着力于适应工作，并增强韧性，特别是增强发展中国家的海港和其他关键运输基础设施的韧性。

广泛的全球复苏将有赖于智能、有韧性和可持续的海上运输

新冠疫情引发了一连串的冲击和波浪，每一次又都各自衍生出一系列事件。然而，在不同区域、不同经济部门和不同航运市场之间，破坏的程度和影响大不相同。事实证明，复苏同样不是均衡的，政策扶持的水平和规模不同，获得疫苗的机会也不平等。

虽然对海运的最初影响没有预测的那么剧烈，但前景却更加暗淡。持久恢复的时间表将取决于疫情的进展、世界疫苗接种计划的范围和时间以及政策扶持措施的持续时间。目前，刚刚开始复苏正受到供应链断裂和物流瓶颈的威胁，这些问题扰乱了航运市场，并将航运成本推至历史高位。

新冠疫情的破坏也加速了原先存在的大趋势，即地缘政治、技术和环境方面的大趋势。这些趋势在过去十年中发展缓慢，但在疫情期间有所加速，并在继续改变着海运和贸易：

地缘政治——新冠疫情健康危机突出表明，各国通过全球供应链及其背后通往各处的海洋运输网络实现一体化，在经济和社会上相互依存。面对地缘政治风险的上升和贸易紧张局势的加剧，许多国家和企业正在转变思维方式，现在认为全球相互依存在一定程度上是一种脆弱性。因此，为了降低风险、增强韧性，它们力求减少对远程外国供应商的依赖。

韧性——新冠疫情的破坏考验了供应链及其基本商业模式，并使运输和物流网络承受压力。企业和政府的目标是使供应链更加强健而有韧性，办法包括寻求实现业务伙伴和供应商的多样化。这将涉及对当地生产、区域生产和全球生产进行重新平衡。它们还在重新思考库存和库存管理问题，以及准时制和“以防万一”两种供应链模式孰优孰劣的问题。

技术——海关官员、港口工人和运输运营商越来越认识到新技术和数字化的价值，这不仅是提高效率的一种方式，也是在供应中断时保持业务连续性的一种方式。技术创新包括先进的分析方法、船载传感器、通信技术、泊港优化、区块链、大数据以及无人驾驶船舶和车辆等。在疫情期间，这些技术有助于减少身体接触，保持船只通行、港口开放、跨境贸易流动。技术进步也刺激了消费者在

线消费和电子商务的增长。这些趋势将继续重新定义生产和消费模式，以及船舶、港口及其内陆连接提供货物和服务的方式。

航运市场动态——承运人、托运人、港口和内陆运输运营商预计到未来的混乱，将重新考虑其业务和运营模式，以更灵活地应对不断变化的市场状况。他们看到了在新冠疫情冲击后贸易反弹如何受到物流瓶颈和产能限制的影响，可能会重新考虑对航运和港口的投资水平以及规划业务。随着国家竞争管理机构加强对运费和市场行为的监控，并密切关注航运价格的快速变化，他们还可以预见航运市场可能受到更严格的监管。

脱碳和能源转型——海运正面临着越来越大的压力，要求其脱碳并以更可持续的方式运营——这些问题也已作为疫后复苏的一部分浮现出来。在海事组织正在进行的减少航运温室气体排放工作的进一步推动下，预计航运业将改变其燃料组合，并运用新的技术和船舶设计、替代燃料和调整行动来减少其碳足迹和环境足迹。就能源而言，航运业不仅是一个大型用户，也是一项主要的运输工具，因此，该行业将不得不直面对油轮和煤炭运输船需求的下降，以及对运输氢、氨和其他替代燃料的船只需求的上升。

气候适应和韧性——由于疫情和苏伊士运河关闭，海运基础设施和服务面临严重压力。除此之外，气候变化还带来一些持续的危險：近年来，包括洪水、飓风和气旋在内的极端天气事件对沿海基础设施和内陆连接频繁造成严重破坏。当前的气候预测表明，全球变暖轨迹将超过《巴黎协定》商定的目标，海运业和各国政府需要着力于适应工作，建设耐气候变化的海运基础设施和服务，并加快制定相关的法律、政策和技术措施，开展能力建设。

优先行动事项

- 1. 为全世界接种疫苗**——要完成广泛的全球疫苗接种，发展中国家应该有机会公平获得疫苗。在专项资金的支持下，大力推进全球疫苗接种不仅会加速疫情的结束，而且还会刺激复苏，为全球增加数万亿美元的经济产出。
- 2. 重振多边贸易体系**——数十年的贸易自由化和多边行动带来的经济和社会效益，现在正受到日益增加的贸易限制和保护主义的威胁。为了维护这些来之不易的成果，各国需要捍卫和巩固多边贸易体系，并最大限度地减少贸易限制。
- 3. 结束船员更换危机**——需要船旗国、港口国和劳动力供应国与相关国际组织合作，紧急关注这一问题。所有国家都应加入相关国际法律文书，包括《2006 年海事劳工公约》、劳工组织《海员身份证件公约》（第 108 号和第 185 号公约）以及海事组织《便利国际海上运输公约》。为了推进可持续发展目标 8，并确保海员的体面工作，各国还需要加倍努力，确保这些公约和劳工标准得到充分执行。
- 4. 为海员接种疫苗**——业界、政府和国际组织应协同努力，合作确保将海员指定为关键工作人员，并为其优先接种疫苗。
- 5. 促进船员更换**——政府和业界应继续合作，包括通过《海王星宣言》倡议，并与相关国际组织合作，根据国际标准和公共卫生考虑，促进船员更换。它们还应确保存在并可以获得相关海员数据。
- 6. 确保可靠、高效的海运**——海运供应链中的利益攸关方，包括承运人、港口、内陆运输供应商和托运人，应共同努力，确保海运仍然是一种可靠、可预测、高效率的运输方式。这将需要在设计和实施可持续货运解决方案的同时，对航运和港口及其内陆连接进行投资。另外还需要适当实施贸易便利化措施以及数字工具和技术。

7. 主流供应链的韧性、风险评估和准备程度——这可以通过一系列措施来实现，包括双重采购、供应商冗余、预备生产场所、库存和存货，以及更好的风险管理和端到端透明度。通常情况下，这将涉及评估和管理风险，提高准备程度，采用灵活敏捷的混合解决方案，并达成均衡兼顾，例如，均衡兼顾近岸外包和回迁，并结合混合供应链模式，同时采取措施减少易受网络攻击的弱点。

8. 控制成本——控制货运成本的办法是扩大运力以满足需求，提高港口效率，改善规划、预测和能见度，实施贸易便利化措施。海运市场也应该是透明、公平、有竞争的。因此，国家竞争管理机构需要有能力监测运费、其他费用和手续费的趋势。海运供应链上的利益相关方，包括承运人、港口、内陆运输提供商、海关和托运人，应共同努力共享信息，提高海运效率。

9. 脱碳——航运业需要与各国政府合作，探索替代燃料，投资陆地基础设施，用更大、更省油的船舶取代老旧船只。这将需要在全球层面建立一个可预测的环境，但除此以外，结构薄弱的发展中国家将需要帮助，以降低转型成本和海运脱碳可能导致的连通性降低。发展中国家还需要更好地了解新的法规将如何影响海运服务。疫后综合复苏规划和刺激计划应专门为环境可持续性划拨资源，以实现绿色低碳的海上运输。

10. 耐气候变化的海上运输——各国应充分了解各种风险、受影响程度和脆弱性，并在整个海运供应链中建立适应能力，从而预见、防备和适应气候变化。对于发展中国家，包括最脆弱的国家群体，在疫后重建得更好将意味着扩大投资，建设国家抵御气候变化的能力。

2021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

