

联合国
贸易和发展会议Distr.: General
12 September 2022
Chinese
Original: English

贸易和发展理事会

贸易和发展委员会

第十三届会议

2022 年 11 月 21 日至 25 日，日内瓦

临时议程项目 7

贸易地理格局与供应链重构：对贸易、全球价值链和海运的影响

贸发会议秘书处的说明*

概要

贸易地理格局与全球价值链有着内在联系，随着供应链的纵深发展，半成品和零部件的跨境运输在贸易中所占比例越来越大。由于贸易自由化、技术变革和比较优势的转移，贸易地理格局在过去几十年中发生了根本性的变化。贸易便利化改革和运输服务的改善，特别是海运服务的改善降低了贸易成本，也对贸易地理格局产生了影响。

海运贸易量约占全球贸易量的 80%。在过去五十年中，人均海运贸易量翻了一番。贸发会议的数据表明，在此期间，发展中国家对海运贸易的参与程度有所增加，参与方式也发生了变化。1970 年代，发展中国家大都是散装运输的原材料和石油的输出国，而今，许多发展中国家参与了全球价值链和集装箱运输的制成品的生产。在物流服务方面，可以看出，几十年来库存持有成本支出有所下降，而运输服务支出有所增加，这与准时制交货增加以及物流和贸易便利化服务改善的趋势相一致。

然而，这些长期趋势正在发生变化，而企业和政策制定者需要重新考虑一些基本假设，如贸易物流服务会不断改善。鉴于持续的供应链危机，加上能源转型和地缘政治带来的挑战，贸易地理格局、海运和供应链的未来会受到何种影响，这是一个问题。

* 本说明提及任何公司或许可程序，并不意味着联合国表示认可。



导言

1. 过去两年，海运对供应链运作、可负担的消费品价格和必需品交付的重要性再次引起全球关注。“贸易地理格局”(即谁与谁进行贸易、进行何种贸易)依赖于港口和航运服务，而逾 80%的贸易量由船舶运输。
2. 本问题说明讨论贸易地理格局与实际推动贸易的运输服务之间的相互关系。贸易量与贸易的运输成本互相影响：运输成本下降导致贸易量增加，全球价值链扩大，而从长期看，贸易量增加又会导致运输成本下降。如果两者都呈良好态势，则形成良性循环。然而，当前的海运物流危机对贸易量和贸易成本均造成了直接影响，这场危机已经改变了贸易形态，扰乱了物流业务。
3. 本背景说明第一章审视海运贸易和物流地理格局的历史趋势。第二章讨论当前的供应链危机，包括这种危机是否以及如何会影响第一章所述趋势的未来走向。第三章讨论未来前景和政策影响。

一. 过去：海运贸易地理格局和海运物流服务提供方面的趋势

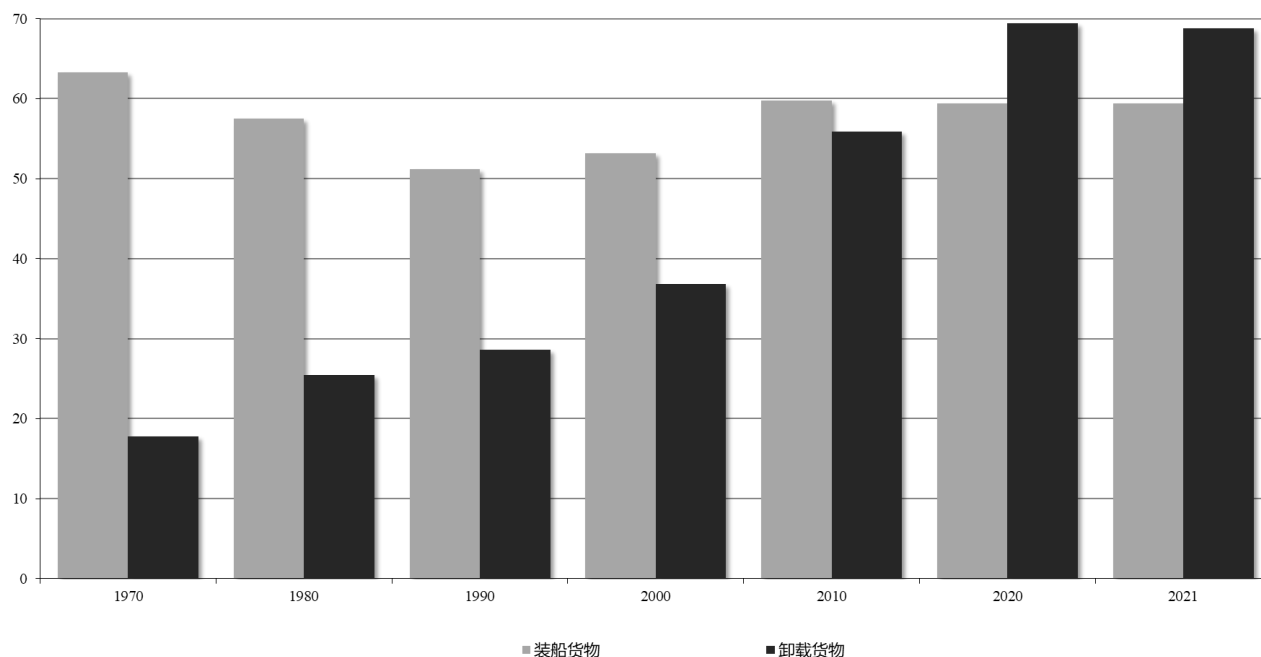
A. 海运贸易的地理格局

发展中国家在海运贸易特别是进口贸易中所占比例有所增加

4. 过去几十年中，海运贸易的地理格局发生了根本性变化。半个世纪前，发展中国家大都是原材料供应国，出口大量石油、铁矿石、煤炭和谷物，而发达工业化国家出口的主要是制成品，体积较小，但单位价值较高。如今，情况发生了根本性的变化。包括中国在内的许多发展中国家已成为制造业强国，并参与全球价值链，进口能源和原材料，同时出口制成品。¹

¹ 经济合作与发展组织，2015 年，《发展中国家参与全球价值链：对贸易和贸易相关政策的影响》，摘要文件，巴黎。

图 1
发展中国家：占海运贸易吨数的百分比



资料来源：贸发会议，1971 年、1981 年、1991 年、2001 年、2011 年和 2021 年版《海运述评》以及即将出版的《2022 年海运述评》(联合国出版物，出售品编号：E.22.II.D.42，日内瓦)。

注：装船货物反映海运出口情况，卸载货物反映海运进口情况。

5. 贸发会议关于海运贸易的统计数据(图 1)显示了这种变化。发展中国家海运进出口量所占比例从 1970 年的不到 18% 升至 2020 年代的 69% 左右。随着国际运输和物流效率的提高(见下一章)，劳动力成本差异激励人们在发展中国家建厂，而发展中国家反过来又进口了更多的中间产品和原材料。与此同时，发展中国家也成为更重要的消费市场，这与发展中国家在全球收入中所占比例不断提高的趋势相一致。

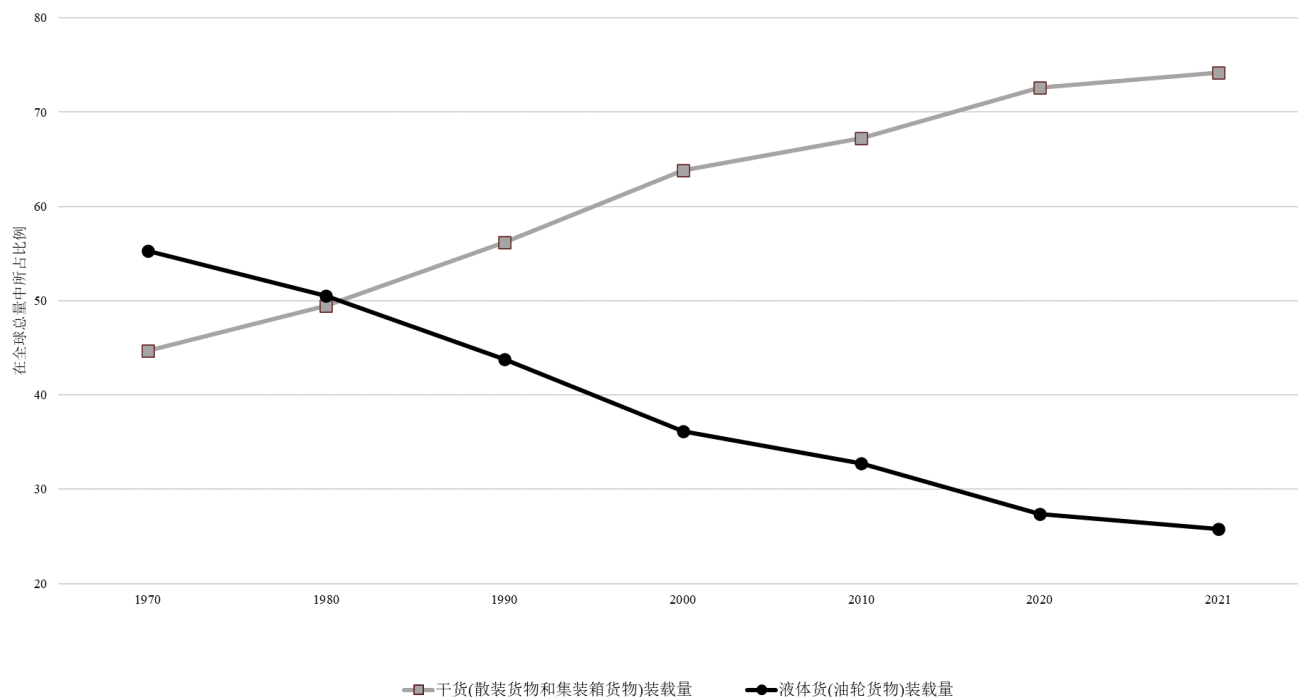
石油贸易减少，干散货和集装箱贸易增加

6. 海运贸易地理格局的一个相关方面是货物构成(图 2)。1970 年，石油和其他油轮货物占全球海运贸易量的一半以上，而在今天，近四分之三的装载量为干货，其中包括散装货物和集装箱货物。

7. 这一趋势反映了若干动态。要拓展全球价值链，增加全球化生产和制造，需要促进原材料(如铁矿石)和中间产品(如集装箱贸易)的流动，而能源效率提高的长期趋势有助于减少对油轮货物运输的需求。²

² Enerdata, 2022, World energy and climate statistics: Yearbook 2022 – Energy intensity, available at <https://yearbook.enerdata.net/total-energy/world-energy-intensity-gdp-data.html> (accessed 29 August 2022).

图 2
干货和液体货在全球海运贸易中所占比例



资料来源：贸发会议，1971 年、1981 年、1991 年、2001 年、2011 年和 2021 年版《海运述评》以及即将出版的《2022 年海运述评》。

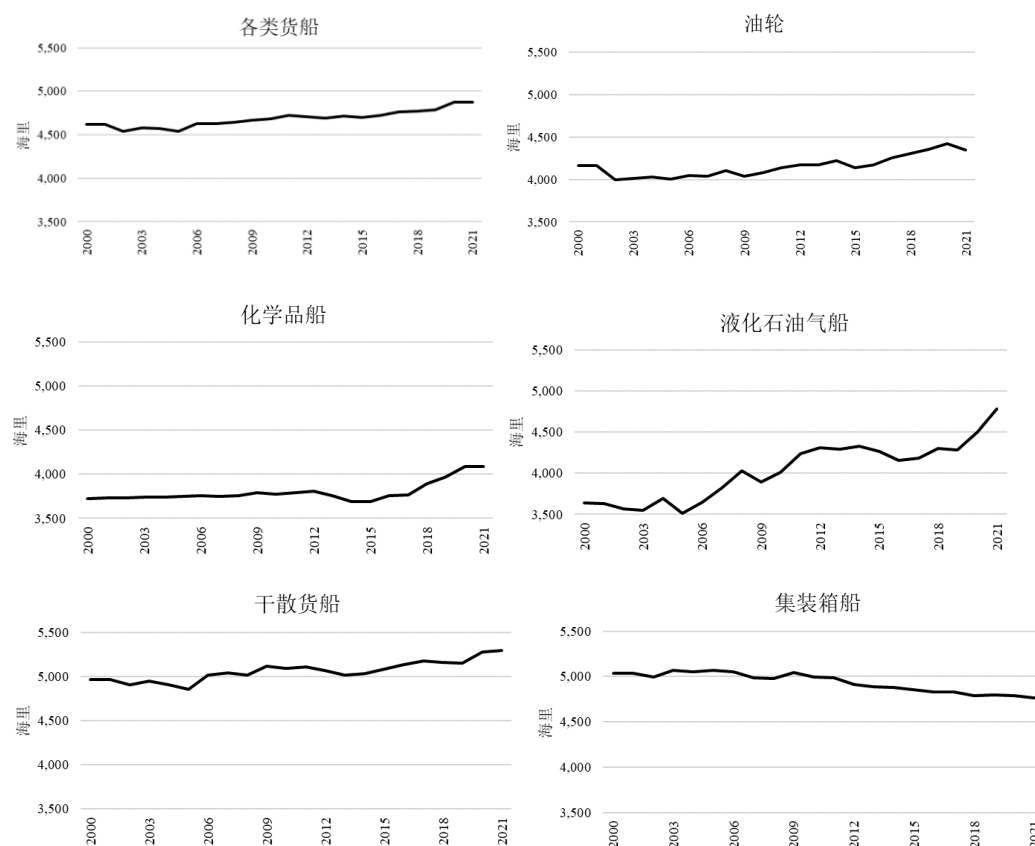
大多数货物的运输距离有所增加，但集装箱货物除外

8. 过去几十年中，海运贸易的航程一般呈增加趋势(图 3)。长途商品贸易不断增长，例如巴西向中国和日本出口铁矿石，特立尼达和多巴哥出口液化天然气，以及跨洲出口谷物和其他粮食，这导致每吨货物运输的吨英里数增加。

9. 但集装箱贸易是一个例外，增长率最高的是为区域内供应链服务的亚洲内部航线，从而导致每个集装箱的典型航程呈下降趋势。

10. 展望未来，不能简单地推断各种不同的趋势将延续下去。未来的贸易地理格局将受到一系列即将发生的变化影响，包括受地缘政治格局、能源转型以及海运物流的趋势和变化的影响。

图 3
每吨海运货物的航程，2000-2021 年



资料来源：贸发会议，根据克拉克森研究公司提供的数据。

B. 国际贸易的海运物流

航运是一项全球性业务

11. 港口和航运服务使国际商品贸易成为可能，在这方面，提高效率、集装箱化以及海运服务的全球化是一种长期趋势。

12. 可以说，在提供海运服务方面也存在一种“贸易地理格局”，即在提供服务的不同阶段，有不同的国家参与其中。最大的船舶制造国是中国；船东数量最多的国家是希腊；最大的集装箱运输公司总部设在瑞士；巴拿马船旗注册船舶在全球所占比例最高；菲律宾提供的海员人数最多；一半以上的报废吨位在孟加拉国回收利用。³

13. 国际海运系统能够从不同的提供商处获得投入，因而整体上呈现运作良好的态势，过去几十年，海运贸易在国际海运系统的支持下不断增长。从 1970 年到现在，全球人均海运货物吨数翻了一番，从每人每年 0.7 吨增加到 1.4 吨。

³ 贸发会议，1971 年、1981 年、1991 年、2001 年、2011 年和 2021 年版《海运述评》以及贸发会议数据库。

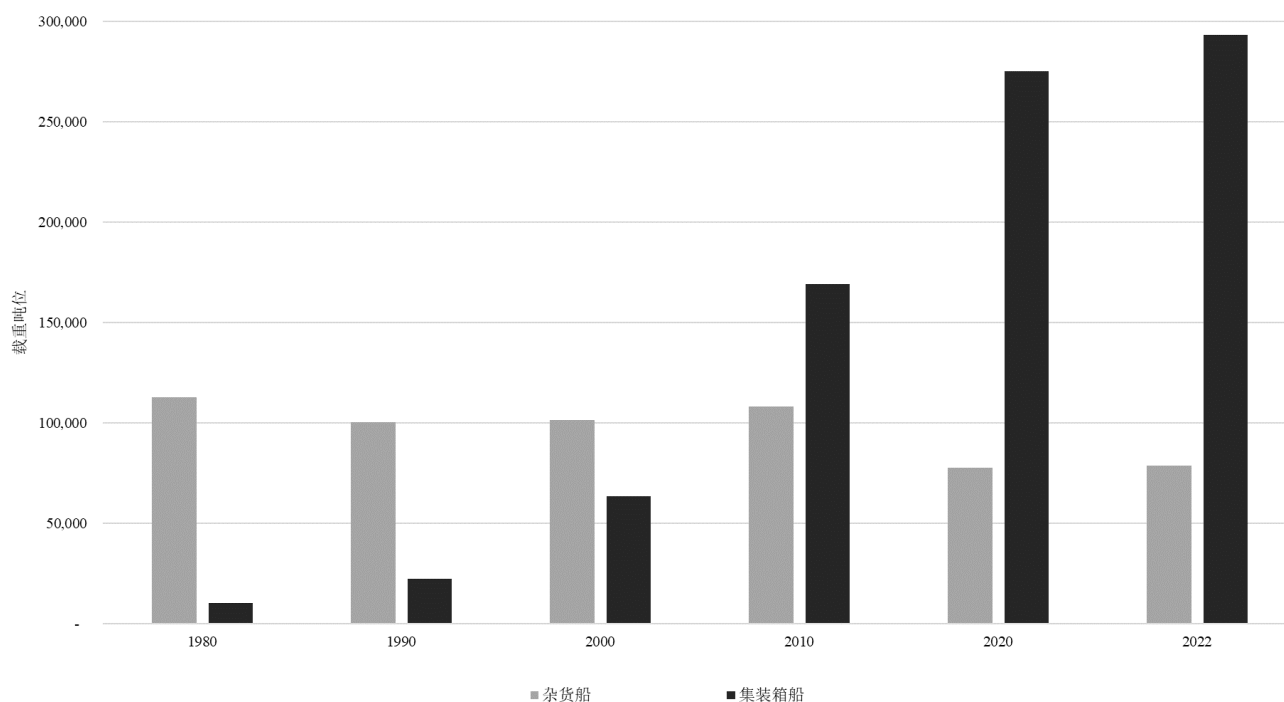
集装箱化

14. 没有集装箱化，就不可能实现目前所知的生产全球化。⁴ 与此同时，鉴于目前的供应链危机，尤其是集装箱运输、港口和多式联运的中断，对集装箱运输的依赖问题也变得突出起来。

15. 如图 4 所示，全球集装箱运输船队相对于杂货船船队的增长，也许最能说明集装箱化的增长。在集装箱化之前，定期班轮运输服务多使用杂货船；目前，杂货船仅用于运输一些项目货物，以及无法作为散货或集装箱货物运输的其它干货。

图 4

全球杂货船船队与集装箱船船队



资料来源：贸发会议，基于贸发会议数据库的数据。

注：年初数据。

16. 1980 年，杂货吨位是集装箱运输吨位的 11 倍，而杂货船船队日益减少，集装箱运输船队目前的载重吨位为杂货船船队载重吨位的 3.7 倍。

物流服务改善，导致库存持有量下降

17. 在物流成本中，运输支出有所增加，而库存持有支出有所减少。运输和贸易便利化服务的效率提高，使更快、更多的准时制交货成为可能。

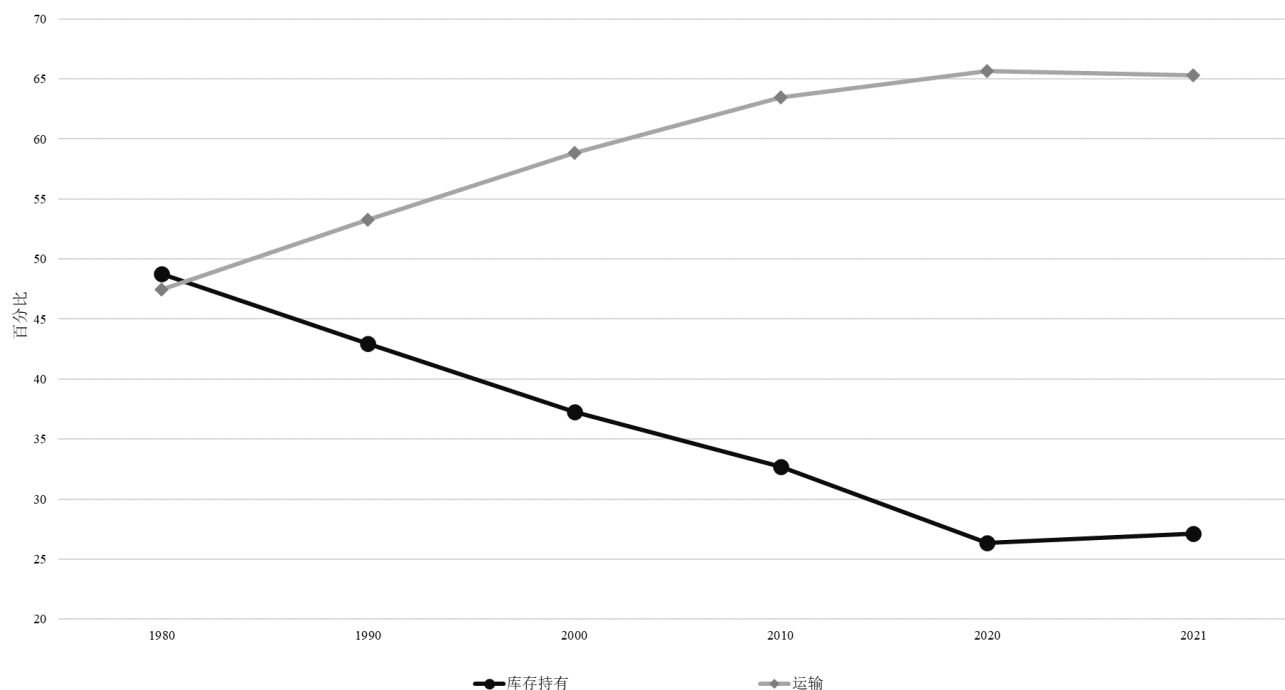
18. 虽然全球数据暂缺，但美利坚合众国的情况可以作为例子(图 5)。1980 年，美国经济中一半以上的物流支出用于库存持有，到了 2020 年，运输支出达到库存持有支出的两倍。这并不意味着运费变得更贵，而是表明，从长期来看运输成

⁴ 贸发会议，2018 年 a，《海运述评 50 周年，1968-2018 年：回顾过去，探索未来》(联合国出版物，日内瓦)；Levinson M, 2016, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, second edition, Princeton University Press, New Jersey, United States of America.

本有所下降，准时制交货增加，对运输的需求上升。这种情况一直持续到 2021 年。

图 5

运输和库存持有支出在物流支出总额中所占比例：美国



资料来源：贸发会议，根据供应链管理专业协会 1981 年、1991 年、2001 年、2011 年、2021 年和 2022 年版年度《物流状况报告》的数据。

注：各项支出所占比例相加，总和不到 100%；未列入支出总额的其余支出为行政和其他物流成本。

19. 如图 5 所示，2020 年至 2021 年，与长期趋势相反，库存持有支出增幅大于运输支出增幅。这至少在一定程度上反映了物流系统至今面临的问题，包括运费率高、拥堵和交货时间延长。

20. 下一章要讨论的一个问题是，这种变化表明长期趋势发生了变化，还是仅仅属于短期异动，而长期趋势仍然是库存持有支出占比下降。

二. 供应链危机

A. 海运物流当前存在的问题

需求和供给的变化

21. 贸发会议详细分析了供应链危机及其原因。⁵ 供应链危机的重要成因是冠状病毒病(COVID-19)大流行期间发生的两种现象。第一，由于采取封锁措施、保

⁵ 贸发会议，2021 年 a，《2021 年海运评述》(联合国出版物，出售品编号：E.21.II.D.21，日内瓦)；另见 <https://unctad.org/programme/covid-19-response-and-recovery>，“COVID-19 应对和复苏”，以及 TD/B/C.I/MEM.7/26。

持社交距离、工作人员缺勤以及需要实施额外管控，加上疫情暴发时面临拥堵，导致船只无法在港口停靠，集装箱滞留，港口、航运和多式联运服务放缓。因此，举例来说，2021 年底，集装箱船在港停留时间比疫情前增加了约 20%。第二，与一开始因经济减速而作出的预期不同的是，对集装箱货物贸易的需求并没有减缓。相反，在一些关键市场，需求有所上升，因为出台了经济刺激一揽子计划，而消费性开支从服务(餐馆、电影、理发、旅游)转向制成品，这些制成品在电子商务平台上很容易订购，但仍需要实体生产和运输。⁶

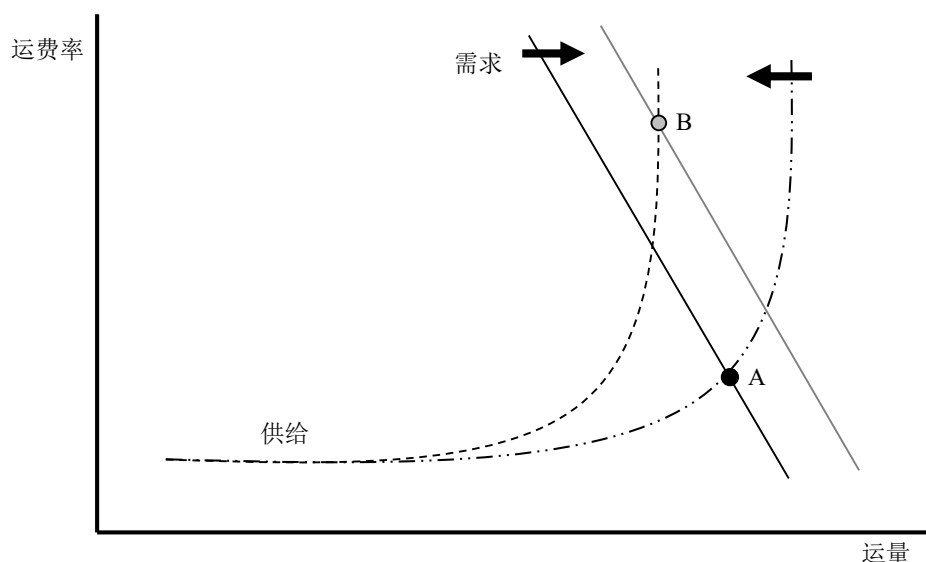
22. 航运市场的特点是需求曲线相对陡峭，因为运输成本只是零售商品最终价格的一部分。另一方面，供给曲线一开始相当平缓，一旦船舶建造完成，准备投入使用，边际成本就变得很低，但一旦达到运力极限，供给曲线就变得特别陡峭。

23. 订购的许多货物在东亚特别是在中国制造，就滞留集装箱运力而言，最严重的拥堵最初发生在美国西海岸，最近在中国和美国东海岸也发生了拥堵。港口和停泊中船只的滞留运力导致供给曲线向左移动，而制成品订单的增长导致需求曲线向右移动(见图 6)。

24. 这两种变化的结合导致运费率上涨。图 6 给出一个标准模型，说明在面临这两种变化的航运市场，运费率从 A 到 B 的变化。

图 6

集装箱运输需求和供给曲线移动模型

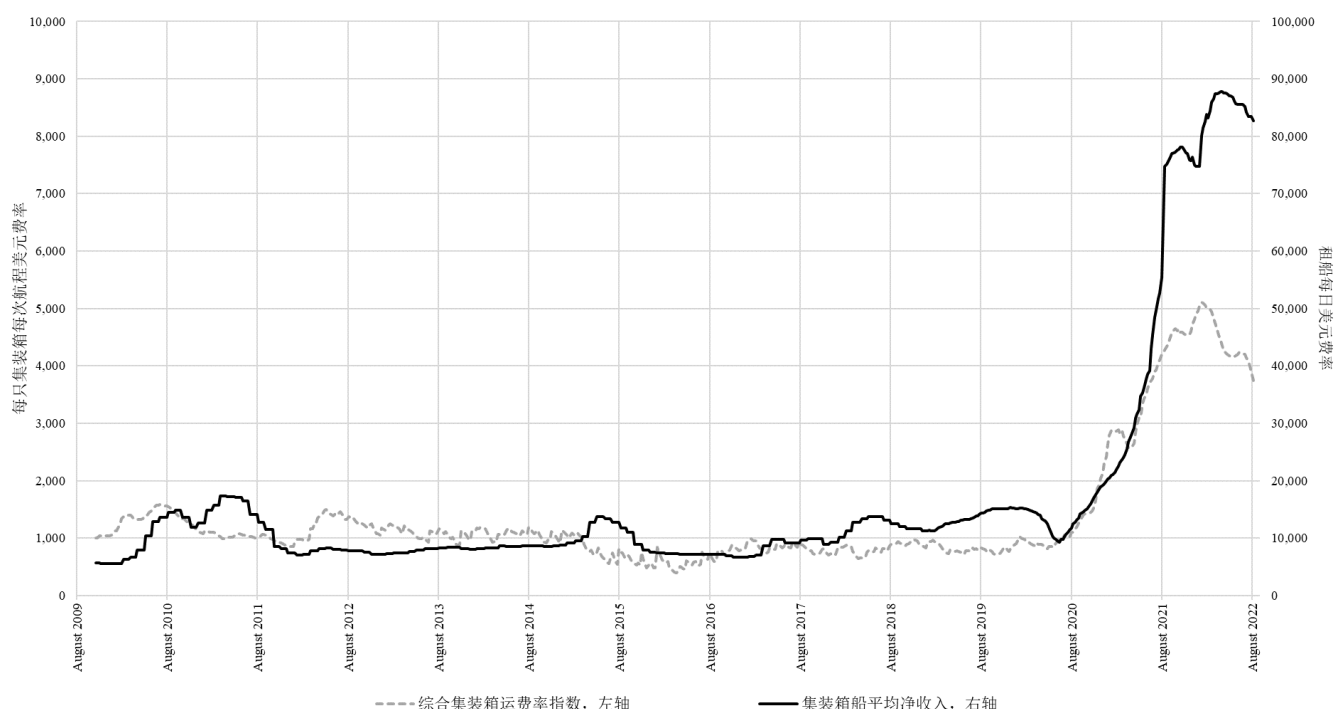


资料来源：贸发会议秘书处。

⁶ 贸发会议，2022 年 a，《2021 年国际贸易主要统计数据和趋势：COVID-19 疫情对国际贸易的影响》(联合国出版物，出售品编号：E.22.II.D.7，日内瓦)。

图 7

集装箱即期运费率与集装箱船租船费率，2009 年 10 月至 2022 年 8 月



资料来源：贸发会议，根据克拉克森研究公司提供的数据。

25. 图 7 显示即期运费率和集装箱船净收入的走势，这与图 6 中的模型所示的假设情况一致。集装箱船租船费率的上涨幅度甚至超出承运人收取的即期运费率的上涨幅度。集装箱航运公司运营的船舶中，仅有约一半为自有船舶，租船费率代表集装箱运输公司为租赁自己并不拥有的船舶而须向独立船东支付的价格。即期运费率代表集装箱运输公司向进口商和出口商收取的货物运输服务价格。两者都在 2022 年初达到历史高位，但此后出现一定程度的下滑。

除运费率上涨以外，连通性也出现恶化

26. 危机除导致运费率高企，还导致船期可靠性降至历史低位，并导致拥堵、延误、额外附加费和船只调动。在一些较小的经济体，包括小岛屿发展中国家，由于船只被调到利润较高的市场，它们的连通性有所下降。

27. 由 COVID-19 疫情引发的危机因其他影响海运的事态而加剧，其中包括乌克兰战争和其他政治事态。由于需要遵守最新和即将出台的旨在减少排放的国家和多边规章，包括国际海事组织的规章，运费率和船舶供给今后还会受到进一步影响。尽管运费率和租船费率已经开始下降，但在可预见的未来，不太可能恢复到疫情之前的水平。

不同的航线受到的影响不同

28. 如果更加仔细地审视区域间运费率，就可以发现贸易地理格局与疫情影响之间的有趣关联。下表显示主要区域之间集装箱运输的平均合同运费率。

集装箱贸易合同运费率，2018-2020 年平均值以及 2021 年运费率

2018-2020 年平均值(美元)						
自或至:	非洲	亚洲	欧洲	北美洲	大洋洲	南美洲
非洲	1 862	758	1 607	不详	不详	1 950
亚洲	1 946	768	1 848	2 580	1 803	2 198
欧洲	1 701	947	887	1 838	2 002	1 232
北美洲	2 994	1 129	1 097	1 516	2 722	1 353
南美洲	1 910	1 796	1 751	1 716	不详	1 529

2021 年(美元)						
自或至:	非洲	亚洲	欧洲	北美洲	大洋洲	南美洲
非洲	2 013	664	1 487	不详	不详	1 616
亚洲	2 733	1 194	3 285	3 820	2 800	3 589
欧洲	1 727	1 225	1 077	2 304	2 319	1 465
北美洲	2 639	1 385	1 053	1 362	2 475	1 064
南美洲	2 187	1 841	1 767	1 969	不详	1 243

百分比变化，2021 年(之前三年平均值)						
自或至:	非洲	亚洲	欧洲	北美洲	大洋洲	南美洲
非洲	8	-12	-7	不详	不详	-17
亚洲	40	55	78	48	55	63
欧洲	1	29	21	25	16	19
北美洲	-12	23	-4	-10	-9	-21
南美洲	14	2	1	15	不详	-19

资料来源：贸发会议，根据 Transporeon/TIM Consult Ocean Transport 提供的数据。

注：费率以美元计，为每 40 英尺重箱进场/出场费率。表中列出的合同运费率反映托运人和承运人之间的长期协议，而图 7 所示的即期费率指数按周计算，比合同运费率的波动幅度大。

29. 非洲的区域内货运成本最高，这反映了该区域的地理格局和基础设施发展状况。将货物运出亚洲的成本是返程成本的两到三倍，返程时集装箱往往为空箱。合同运费率往往在日历年年初谈判；受疫情影响，2021 年大多数航线的合同运费率均出现上涨。从亚洲至其他区域的运费率涨幅最高，运往非洲的货物运费率上涨了 40%，运往欧洲的货物运费率上涨了 78%。

30. 合同运费率的变化也反映了贸易失衡状况的变化，而贸发会议的贸易分析表明，贸易失衡有所加剧。⁷ 因此，集装箱船返程时不得不装载比疫情前数量更多的空箱。在贸易失衡加剧的情况下，运费率之间的差异扩大也反映了这种贸易地理格局的变化。例如，在疫情之前，将一个集装箱从亚洲运至非洲，费用相当于非洲至亚洲运费的 2.57 倍(1,946 美元/758 美元)；2021 年，这一系数增至 4.12 (2,733 美元/664 美元)。这是贸易地理格局变化对海运费率和海运服务产生影响的又一例证。

B. 运费率上涨和海运物流挑战对贸易地理格局而言意味着什么

如果运输成本下降导致贸易额增加，则运输成本上涨应该会导致贸易额减少

31. 如上文所示，如果没有海运物流服务的持续改善，国际贸易和全球价值链就不可能长期增长。同样，如果运输的实际成本系统性上升，便可以预计全球贸易增长将放缓，贸易伙伴之间的运输距离将缩短。

32. 贸发会议评估了监管措施对海运物流成本和贸易构成的潜在影响，而评估结果有力地证实了以下预期，即如果海运成本上升，与长距离贸易相比，短距离贸易将会增加。⁸

33. 如今，鉴于运输成本上升、波动性加剧，加上工厂的封锁措施以及提高供应链韧性的意愿，令人怀疑上文所述的长期趋势是否会延续下去。

34. 长期趋势的逆转需要经过一段时间才会发生。人们正在讨论回流和近岸外包问题，但到目前为止，几乎没有基于数据的证据表明全球化生产的安排发生了系统性变化。相反，东亚各经济体在减轻疫情的经济影响方面取得了初步成功，这可能导致全球价值链更加依赖源自东亚的制成品生产。⁹

35. 最近一项关于电子和机械行业的研究也表明，尽管随着中国制造成本的上升，供应链正在从中国转移到其他亚洲国家，但总体而言，亚洲供应链仍然没有什么大的变化。2018 年至 2021 年，中国对美国的电子产品出口下降了 10%，而东南亚，特别是越南对美国的出口出现了增长。但总体生产仍在亚洲，同时，亚洲内部贸易不断增长，因为一些最后组装正从中国转移到东南亚。¹⁰

36. 亚洲内部供应链的加强，意味着上文所述的若干长期趋势的延续。也就是说，集装箱贸易的运输距离在过去几十年一直下降，这主要是由于亚洲内部服务业的增长(图 3)；在各个区域内连接中，亚洲内部的航运成本最低(见表)；亚洲内部贸易极大地推动了发展中国家海运贸易份额的增加(图 1)。

⁷ 贸发会议，2022 年 b，《全球贸易最新情况》，可查阅 https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2022d1_en.pdf。

⁸ 贸发会议，2021 年 b，《国际海事组织短期温室气体减排措施对各国的影响：贸发会议的评估》(联合国出版物，日内瓦)。

⁹ 贸发会议，2022 年 c，《全球贸易最新情况》，可查阅 https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2022d2_en.pdf。

¹⁰ Rudnik R, 2022, Supply chain diversification in Asia: Quitting China is hard. Macro Polo, Paulson Institute, 可查阅 <https://macropolo.org/>。

不同类型的产品价格上涨

37. 虽然贸易流量适应价格变化需要时间，但航运成本上升对价格的影响可能会较快地显现。贸发会议 2021 年末的一项模拟和国际货币基金组织 2022 年初的一项后续估计一致认为，集装箱航运成本上升会导致消费者价格上升约 1.5 个百分点。¹¹

38. 运费率上涨对两类产品的价格影响最大。首先，对于塑料家具等低价值、大批量的商品，长途运费率大幅上涨可能会产生显著影响。从长远来看，如果运费率居高不下，这种贸易可能就不再具备商业可行性，一些低价值的家具生产可能会转移到离消费者更近的地点。

39. 其次，全球价值链中还存在“深层”供应链，即零部件在不同地点组装成最终产品前需要运输多次。例如，对于一些昂贵的精密光学设备，即使与集装箱内货物数万或数十万美元的价值相比，运费率显得很低，但最终产品在生产过程中必须经过多次运输，这仍然会导致最终价格大幅上涨。在这种情况下，可以预期生产商设法缩短供应链，减少生产地点，并缩短生产地点之间的距离。这种动机可能是推动加强亚洲内部供应链的因素之一。

40. 对于其他类型的货物，货运成本上涨可能也会导致贸易地理格局发生变化。最近对中国干散货进口进行的一项评估得出结论认为，假设海运成本增加 10% 至 30%，则相当于贸易价格上涨 1% 至 3%。这将导致贸易地理格局发生变化，原材料将更多地从更靠近中国的来源进口。¹²

小岛屿发展中国家的困境

41. 小岛屿发展中国家已经面临不利的地理环境，它们往往很少参与全球价值链。平均而言，小岛屿发展中国家为进口货物运输支付的费用是世界平均水平的两倍，班轮运输的连通性明显较低，而且停滞不前。

42. 在许多小岛屿发展中国家，只有为数不多的承运人提供服务，而且它们的数量不断减少，这导致托运人的选择减少，而经验表明，运费率因此出现上涨。同样，小岛屿发展中国家往往仅依赖一个或很少几个海港，港口之间没有任何竞争。虽然仍然可以吸引私营部门的投资，但存在由公共独占转变为私人垄断的危险，这就需要有强有力的监管机关。¹³

43. 小岛屿发展中国家通常需要投资港口，以容纳最为现代化的船只，而这些船只往往越来越大。与此同时，在岛屿经济体中，通过扩大腹地增加贸易量的余地很小。因此，许多小岛屿发展中国家面临一种恶性循环，即连通性低导致贸易减少，进而导致贸易成本上升。如上所述，这与规模经济和贸易量增长之间的良性正相关正好相反。

¹¹ 贸发会议，2021 年 a，第三章；国际货币基金组织，2022 年，《不断飙升的航运成本如何推动全球价格上涨》，Chart of the Week 博客，可查阅 <https://blogs.imf.org/2022/03/28/how-soaring-shipping-costs-raise-prices-around-the-world/> (2022 年 9 月 2 日访问)。

¹² Wu Y, Wen K and Zou X, 2022, Impacts of shipping carbon tax on dry bulk shipping costs and maritime trades: The case of China, *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(8), 1105.

¹³ 贸发会议，即将出版。

44. 鉴于小岛屿发展中国家的处境已经很不稳定并且它们依赖海运，全球运费率水平上升会对小岛屿发展中国家的进口和消费价格产生格外强烈的影响。预计2023年全球进口价格将比运费率没有飙升的情况下高出11.9%，而小岛屿发展中国家的涨幅(26.7%)为全球涨幅的两倍多。¹⁴

45. 进口价格上涨意味着生产成本上升，因此，预计今后小岛屿发展中国家参与全球价值链会更加困难。

C. 贸易地理格局的变化对海运的未来可能有何影响？

如果贸易量和贸易流向发生变化，航运服务和成本也会发生变化

46. 贸易量的提高会促成规模经济，这在国际航运中具有重要意义。一艘船无论是装载6,000个集装箱还是24,000个集装箱，都只会雇用20至30名船员，而增加船只的尺寸，就可以大大降低每个集装箱的燃料成本和排放量。¹⁵此外，随着运输量的增加，更多的运输服务提供商会进入市场，运费率会呈下降趋势。然而，如果在集装箱航运正在进行的整合过程中，市场上形成寡头垄断结构，竞争受到人为阻碍，运费率便不会趋于下降。¹⁶

47. 在实践中，要证明建立直接运输服务的合理性，运输量需要达到最低限度。对航运来说，依靠两国之间的直达班轮(集装箱)航运服务，估计可使贸易成本降低9%。¹⁷

48. 从另一个方向来看，这些因果关系也成立；也就是说，如果货运量下降，预计运费率会上涨，往返一些港口和国家的服务将会中断。

通过集装箱港口连接班轮运输

49. 集装箱航运公司可能会在班轮网络中增加或减少港口，以应对集装箱贸易需求的变化。图8显示与常规集装箱航运服务相连接的海港数量。截至2019年初，港口数量一直呈现长期扩张的趋势，但自2019年初以来，港口数量有所下降。最近一次大幅下降发生在乌克兰战争爆发之后，但总体下降趋势似乎已持续了三年多。

50. 每个港口是否被纳入网络，是由不同的原因决定的，这些原因涉及相关的腹地、市场、基础设施和地理位置，但最近的下降趋势可能是贸易地理格局变化(如供应链缩短)和海运业趋势(如整合)相互作用的结果。

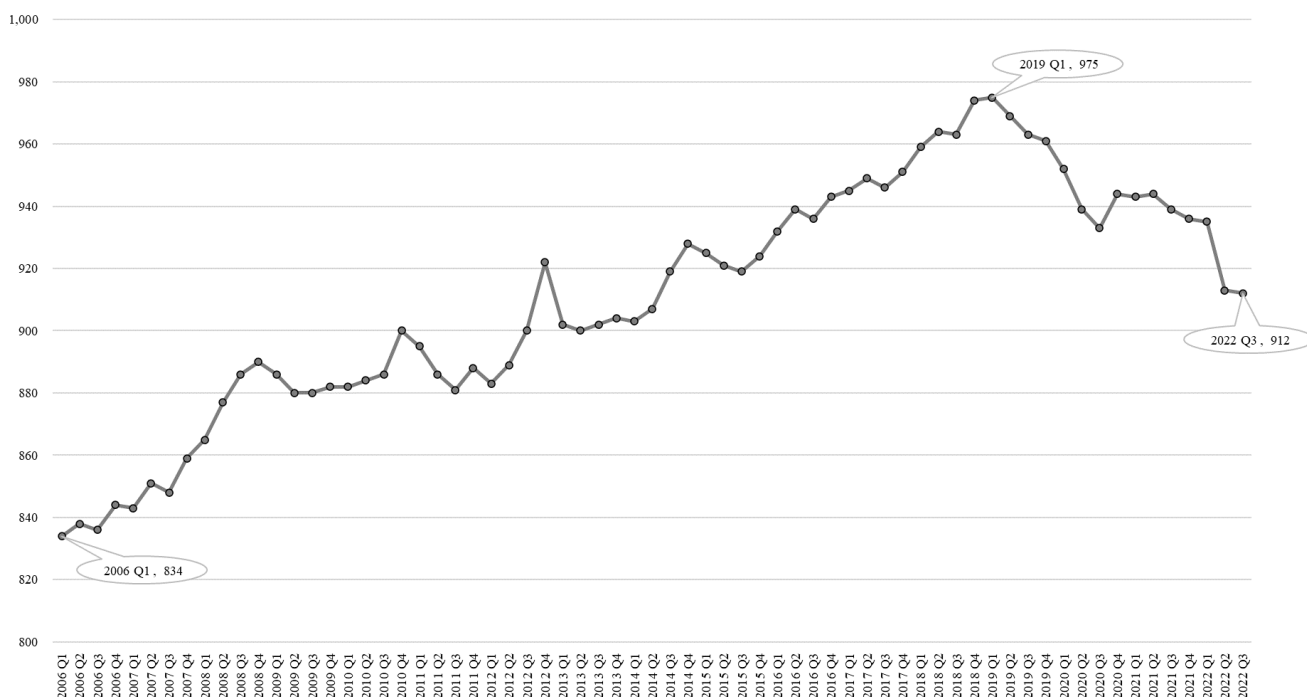
¹⁴ UNCTAD, 2021年a。

¹⁵ Haakon L, Asbjørnslett BE and Strømman AH, 2012, The importance of economies of scale for reductions in greenhouse gas emissions from shipping, *Energy Policy*, 46:386–398；贸发会议，2021年a，第四章。

¹⁶ TD/B/C.I/CLP/49。

¹⁷ Shepherd B, 2017, Trade costs and connectivity, unpublished, Developing Trade Consultants.

图 8
定期班轮运输服务每季度服务的集装箱港口数目



资料来源：贸发会议，根据 MDS Transmodal 提供的数据。

缩写：Q1，第一季度；Q2，第二季度；Q3，第三季度；Q4，第四季度。

51. 因此，最近的若干动态可能表明，历史长期趋势发生了变化。航运网络中的港口数量已开始减少(图 8)；运费率和租船费率大幅上涨(见图 7 和表)；在美国，与运输支出相比，库存持有支出略有增加(图 5)。

52. 其中一些变化由持续的物流危机直接导致，可能是短暂的。另一些变化则可能表明长期趋势的转变，这种转变主要是由于贸易地理格局的变化。

三. 前景展望和政策影响

53. 全球供应链的运营风险和不确定性仍然很高。供应链缩短和供应商多样化的长期趋势将对全球价值链和贸易地理格局产生影响。具体而言，预计长距离贸易将因运输成本上升、物流中断和地缘政治摩擦而受到负面影响。¹⁸

54. 今后，航运成本可能会比过去更高，波动可能会更大，贸易商和政策制定者需要为此做好准备。鉴于供应链危机以及苏伊士运河暂时关闭和乌克兰战争等其他一些警讯，加上波动性加剧，船期可靠性降低，托运人和政府必须进行投资，提高物流业务的韧性。

55. 航运业及其客户除须应对近期和当前的中断问题，还必须为海运的能源转型做好准备，如果航运业要实现大幅减少温室气体排放的目标，就必须推进能源转

¹⁸ 贸发会议，2022 年 c。

型。这一转型伴随着与未来燃料、船舶类型以及航运服务和网络所受影响有关的不确定性。

56. 鉴于这些不确定性，并鉴于在可预见的未来，运输成本可能上升，波动性可能更大，政策制定者需要关注的领域有：

(a) **海运和海港的系统性韧性建设。**海运物流供应商需要进一步了解韧性建设势在必行，然后对适当的基础设施、服务、流程和技能进行投资。贸发会议在这方面制定了全面的指导方针和技术说明，并提出了实际解决方案。¹⁹

(b) **贸易便利化和数字化。**在疫情期间，物流系统的效率受到影响。这使得在数字化、电子单据、自动化及其他贸易和运输便利化措施方面进一步改革和增加投资的压力加剧。疫情期间，对贸发会议在海关自动化、电子商务、港口改革、智能港口和贸易便利化等领域开展的方案需求激增，可以预期，这些工具今后将变得更加重要。²⁰

(c) **竞争和多样化选择。**无论在商品还是在航运服务方面，有更多供应商有助于降低风险，增强供应链的韧性。强有力的国家竞争管理机构、这些机构之间的合作以及对海运市场的监测，可能有助于确保托运人能够在不同的运输服务提供商之间作出选择。²¹

(d) **区域贸易协定和物流。**国际航运成本波动、物流中断和全球政治摩擦对区域内贸易产生的影响往往较小。²² 有人指出，强大的区域价值链是建设非洲经济复原力的必要条件。²³ 可以通过贸易物流领域的政策措施，提高区域贸易协定的效力。许多贸易便利化措施涉及邻国和区域伙伴之间的密切合作。区域运输服务市场也有助于减少效率低下的情况，办法如开放沿海航运服务、避免预定仓位制度等。²⁴

¹⁹ 见 <https://unctad.org/news/building-resilient-maritime-logistics-challenging-times>；贸发会议，2022 年 d，《进行能力建设，以管理风险和增强韧性：港口指南》，UNCTAD/TCS/DTL/INF/2022/3，日内瓦；另见 <https://tft.unctad.org/documents/report-on-the-trainfortrade-special-course-building-port-resilience-against-pandemics-bpr/>。

²⁰ 贸发会议，2020 年，《贸发会议工具箱：交付成果》，第三版(联合国出版物，出售品编号：E.20.II.D.5，日内瓦)。

²¹ 贸发会议，即将出版，第 7 章；TD/B/C.I/CLP/49。

²² Nicita A and Saygili M, 2021, Trade agreements and trade resilience during COVID-19 pandemic, Research Paper No. 70, UNCTAD.

²³ 贸发会议，2022 年 c；*Chronicle*, 2022, Strong regional value chains imperative for Africa's economic resilience, 11 August.

²⁴ 贸发会议，2018 年 b，《重新思考沿海运输，改善连通性》，运输和贸易便利系列，第 9 号(联合国出版物，日内瓦)。