

# 从集装箱港口看世界贸易的复苏

方 澍, 窦淑敏, 骆晨丹, 周心仪

绍兴文理学院, 浙江 绍兴

收稿日期: 2022年12月7日; 录用日期: 2023年1月19日; 发布日期: 2023年1月29日

## 摘 要

世界各个国家或地区的经济正在经历着新冠肺炎疫情不同程度的冲击, 但与此同时全球贸易也正在努力实现复苏, 在促进自由贸易的基础上逐步恢复有序的国际贸易。而国际间商品贸易主要依赖于集装箱船运, 因此港口集装箱装卸数据是全球贸易的重要指标之一。不同国家或地区复苏的局面不同, 但整体仍延续着复苏的态势。亚洲出口增长势头较强, 欧美则较为微弱、进口更多, 但出现多次港口拥堵现象。在疫情封控措施放松、疫苗研发与接种得以落实、经济活动得以广泛开展等利好因素的驱动下, 全球贸易逐渐上升。

## 关键词

港口, 集装箱, 贸易复苏, 新冠肺炎疫情

# A Look at the Recovery of World Trade from Container Ports

Shu Fang, Shumin Dou, Chendan Luo, Xinyi Zhou

Shaoxing University, Shaoxing Zhejiang

Received: Dec. 7<sup>th</sup>, 2022; accepted: Jan. 19<sup>th</sup>, 2023; published: Jan. 29<sup>th</sup>, 2023

## Abstract

The economies of various countries or regions in the world are experiencing different degrees of impact from the new crown pneumonia epidemic, but at the same time, global trade is also striving to recover, gradually restoring orderly international trade on the basis of promoting free trade. International commodity trade mainly depends on container shipping, so port container handling data is one of the important indicators of global trade. The recovery situation varies from country to country, but the overall recovery continues to continue. Asian exports grew stronger, while Europe and the United States were weaker and imported more, but there were many port congestions. Global trade has gradually increased, driven by positive factors such as the easing of lock-

down measures, the implementation of vaccine development and vaccination, and the widespread development of economic activities.

## Keywords

Port, Container, Trade Recovery, Coronavirus Pandemic

Copyright © 2023 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



## 1. 引言

新冠肺炎疫情席卷全球各地，绵延至今，这不断降低了人们的生活水平，改变着人们的消费观念。现如今，各国的货币政策和财政政策逐渐变得宽松，加之新冠疫苗的普遍接种，全球贸易联系逐渐紧密，全球经济正在从低迷的状态转向“强劲”的复苏，世界银行表示 2021 年全球经济增速达到 5.5% [1]。在疫情全球化下，各个国家或地区为加强国际贸易关系，集装箱航运跳出了不温不火的态势，在市场中的需求量也随之迅速上涨，以至于船舶无法正常装卸，导致港口拥堵。因此，港口拥堵、吞吐量正增长是当下国际集装箱港口行业中的关键词。港口作为国际贸易的重要基础设施，是国际贸易中不可或缺的重要组成部分。而在如今的大环境下，举足轻重的港口为什么会造成拥堵？对不同国家或地区在经济上有什么影响？各个国家或地区又是如何去解决港口拥堵及经济复苏等问题？又该如何促进全球贸易的发展？因此，本文立足于国际数据、政策及实际现状通过对多个因素的分析、对不同的国家或地区形式的比较对这一系列问题进行研究，并提出相应促进国际发展的建议。

## 2. 国际贸易的重要性

国际贸易(International Trade)是指世界各国(地区)之间货物(商品) (Goods)和服务(Services)的交换活动，是世界各国在国际分工基础上相互联系的主要形式[2]。也被称为世界贸易(World Trade)。国际贸易对参与贸易的国家乃至世界经济的发展都具有非常重要的作用。

首先，从供求关系角度来说，它可以调节各国市场的供求关系，在一定程度上缓解市场供求产生的矛盾，从而调节各国市场供求的矛盾，而这也体现了国际贸易的重要功能——互通有无。其次，从生产要素角度来说，可以使生产要素得到更加充分地利用，将国内富余的生产要素与其他国家交换，扩大自己国家的生产规模，从而实现本国经济的快速持续发展。由于各国参与国际贸易的重要基础是比较利益和比较优势，因此通过发挥本国的比较优势，以此来提高生产效率与经济效益。最后，从生产技术方面来说，可以促进生产水平的提高，优化国内的产业结构，增加财政收入，提高人们的生活水平与质量，巩固加强各国之间的经济联系，促进世界经济的可持续发展。

近几年，世界各国或地区受到新冠肺炎疫情不同程度的影响，导致部分产品的市场需求急剧增长。在医疗产品生产方面需求达到了前所未有之多，尤其表现在个人医疗防护相关的设备设施，比如：口罩以及口罩生产线、防护服等，这些物品的生产需求都是十分庞大的。而世界贸易起到了一个非常好的模范作用，明确了全球资源整合与合作的重要性。印度、美国以及欧洲市场都采取了优先满足本土市场，在满足了这个基础上，再将疫苗运往非洲等市场，这对于世界贸易及经济的长期稳定发展非常有益。而中国作为最早开始研发疫苗并投入量产的国家之一，不仅满足了本国人们对疫苗的需求，还是世界上最

大的疫苗出口国，整个市场发展呈现出良好的势态。目前，疫苗生产以地理为基准，绝大多数国家还需依赖他国的生产，从而大量进口疫苗，因而贸易在疫苗生产中扮演着非常重要的角色。

### 3. 贸易离不开港口

海洋是沿海诸国的经济活动基础，是环境友好型交通运输方式，是很多国家进行贸易活动的首选方式[3]。而海上集装箱运输，又称箱运化运输，是国际贸易之中最重要的货物运输方式。迄今为止，海运量占国际货物运输总量的80%以上。对比国际货物的其余运输方式，其承载能力大、交通量大、运费低等有着不可比拟的优势。

为了挣脱新冠肺炎疫情的铁链，一些国家采用财政刺激政策，这一举动促使消费市场的快速回暖。而国际贸易需求的不断增长，也激发了全球主要港口生产形势稳步上涨。放眼世界，亚洲地区由于疫情防控得当，经济率先有所恢复，其中中国政府出台的促内需、稳外贸等措施，使得中国经济指标实现跳升，对外出口有了大幅增长。

根据劳氏日报(Lloyd's List)公布的2021年全球100大集装箱港口排名，其中28个中国港口榜上有名。我们将全球百大集装箱港口的前20名进行数据整理并绘制成三线表，见表1。

**Table 1.** Top 100 global container ports 2021 (Top 20)

**表 1.** 2021 年全球百大集装箱港口(前 20 名)

排名	变动	港口	国家	2021 年吞吐量	2022 年吞吐量	增速
1	0	上海港	中国	47,030,300	43,503,400	8.1%
2	0	新加坡港	新加坡	37,470,000	36,870,900	1.6%
3	0	宁波舟山港	中国	31,070,000	28,720,000	8.2%
4	0	深圳港	中国	28,767,600	26,550,000	8.4%
5	0	广州港	中国	24,180,000	23,505,300	2.9%
6	0	青岛港	中国	23,710,000	22,010,000	7.7%
7	0	釜山港	韩国	22,706,130	21,824,000	4.0%
8	0	天津港	中国	20,269,400	18,353,100	10.4%
9	0	香港港	中国	17,798,000	17,953,000	↓ 0.9%
10	0	鹿特丹港	荷兰	15,300,000	14,349,446	6.6%
11	0	迪拜港	阿联酋	13,742,000	13,488,000	1.9%
12	0	巴生港	马来西亚	13,724,460	13,244,423	3.6%
13	↑ 1	厦门港	中国	12,045,700	11,410,000	5.6%
14	↓ 1	安特卫普港	比利时	12,020,000	12,031,469	↓ 0.1%
15	0	丹戎帕拉帕斯港	马来西亚	11,200,000	9,800,000	14.3%
16	↑ 1	洛杉矶港	美国	10,677,610	9,213,400	15.9%
17	↓ 1	高雄港	中国	9,864,448	9,621,662	2.5%
18	↑ 1	长滩港	美国	9,384,368	8,113,300	15.7%
19	↓ 2	纽约/新泽西港	美国	8,985,929	7,585,819	18.5%
20	↑ 2	汉堡港	德国	8,715,000	8,540,000	2.0%

从全球前 20 大集装箱港口的变化来看, 2021 年港口生产形势较 2020 年来说整体有所好转, 吞吐量 (TEU) 都有不同幅度的增长, 其中中国港口的增速相对较大。在这前 20 大集装箱港口中, 中国占了 9 个, 且其中 7 个跻身全球前 10, 依次为上海港、宁波舟山港、深圳港、广州港、青岛港、天津港和香港港。除了香港港, 中国其余集装箱港口吞吐量都在增长, 这都表现出全球运输需求处于回升的过程之中, 而中国集装箱港口的这些成就得益于中国的复工复产以及国内相关政策的推动, 尤其是天津港、深圳港、宁波舟山港等港口表现较为亮眼[4]。

在全球前 20 大集装箱港口中, 天津港以 10.4% 的增速位于中国增速之首, 我们据此来分析天津港。它位于渤海湾西端, 地处京津城市带, 毗邻雄安新区, 是北方重要的水陆交通枢纽之一, 腹地范围广阔, 连接着东北、华北、西北等内陆城市, 是新亚欧大陆桥的重要节点, 也是 21 世纪海上丝绸之路的重要战略支点。这些无不意味着天津港对于中国乃至世界都有这十分重要的作用。天津港具有良好的发展潜力, 也被列入 2021 年可持续发展港口十强名单。

宁波舟山港是现今世界上首个年货物吞吐量突破 10 亿吨的港口, 我们由此来分析宁波舟山港。它位于浙江省东北海岸, 地处中国大陆海岸线中部, 背靠“丝绸之路”这一特色经济交通枢纽, 有着较强的区位优势 and 便捷的内外辐射, 成为中国沿海向各大洲港口运输的重要集散地。位于浙江省, 靠近杭州、绍兴、金华等地, 经济腹地广阔, 货源充足, 是世界少有的深水良港。港口功能齐全, 服务优质高效, 有 19 个港区, 生产泊位 620 多座, 为全球客户提供一流的配套服务, 吸引全球众多商船来往此地。

宁波舟山港在疫情期间, 为保证供应链的安全和各工作人员的身心健康, 在全球协同控制疫情的情况下, 强化交通、海关和检验检疫等部门的交流协作[5]。在常态下进行适度超前, 使港口适应性得到提升; 加快建设港口的基础设施, 加大对市场的监管力度, 排除垄断对市场产生的不良影响; 进一步提高智能化水平, 加快自动化和智慧航运的建设。

#### 4. 贸易复苏造成港口拥堵

海上集装箱运输的主要发展源自新冠肺炎疫情期间造成的系列影响: 消费者购买模式与观念的改变、政府刺激措施的实施、疫情防控措施带来的供应链后果。除了进口方面的影响, 比如: 美国港口出现的拥堵现象和创记录的高运费, 亚洲地区在出口方面也受到巨大影响。在主要经济体生产力得到恢复以及政府推出一系列贸易放开的背景下, 以汽车生产、电子产品和纺织业为主的工业制成品贸易实现部分复苏, 商品的供求关系得以缓和, 进而推动了全球商品贸易的发展。在国际贸易中, 防疫用品贸易增速较快, 这在集装箱港口吞吐量指数、国际航空货物运输指数、出口订单指数等数据上均有所体现, 表现为逐步开始复苏的态势[6]。

进入 2021 年之后, 海上集装箱运输市场需求日益增大, 市场不断持续向好发展, 而在此环境下, 国际海运却“一箱难求”。由于部分集装箱港口设施较为老旧、劳动力不足、运营规模不适宜等多种因素的影响下, 面对货物的激增以及船舶集中到港的情况, 欧美许多港口深陷于持续拥堵之中[7]。

从全球集装箱港口拥堵的情况来看, 最为严重的便是美国西海岸地区的港口。由于新冠肺炎疫情的持续影响, 美国经济受到前所未有的重创, 政府大量投入扶助资金以刺激美国市场。而美国迅速膨胀的消费和市场需求使得进口需求激增, 进而导致部分港口待卸载的集装箱船数量持续大幅度增长, 但与此同时, 美国港口基础设施落后, 老化现象严重, 不能满足现有需求, 从而导致港口外等待停靠的集装箱船数量和平均等待时间都创下新高。再者考虑到新冠肺炎疫情的影响, 政府扶助资金更优于工作, 一系列的连锁反应导致生产活力较为低迷, 港口劳动力不足、码头工人效率过低, 没有全天候的工作环境, 从而阻碍供应链的正常运营, 因此美国供应链在多方压力下崩溃, 出现严重的港口拥堵现象。

欧洲地区, 随着疫苗的问世及国际贸易的逐渐回暖, 部分欧洲港口吞吐量纷纷止跌。但受疫情反复、



运河堵塞、港口拥堵等因素影响,港口生产形势总体表现不佳,其中西欧港口地区在疫情控制较好的基础上,经贸复苏程度相对良好,制造业生产陆续回暖。钢铁、矿石等能源物资需求量有所增长,集装箱港口吞吐量跌幅收窄;但安特卫普、鹿特丹等港口由于寒流的持续影响,引起港口拥堵的困扰,从而影响了港口的正常生产作业。

反观中国,受台风和疫情的双重影响,上海港和宁波舟山港生产率有所下降,港口拥堵严重,大量船只在锚地等待泊位。但得益于“异地还箱”、“异地提箱”的政策以及增加设备人手、申请外部援助等措施,上海、宁波舟山的集装箱拥堵很快得到了解决。包括中国在内的世界其他港口,效率都远远超过美国。美国货运业媒体认为,“中国是疫情时代最大赢家之一”,理由是“其出口的需求激增”。此外,媒体还认为,“中国也从其几乎完全主导的集装箱设备制造中获得了好处——每10个新集装箱中只有三家中国公司建造了8个。”综上所述,中国海上集装箱运输的发展仍然是全球经贸发展的重心和基础。

## 5. 全球共促贸易发展

新冠肺炎疫情的全球性大爆发、病毒植株的不断变异和高传播率,加大了疫情防控难度和压力,严重抑制了人员往来和国际商务交流,给国际贸易的复苏和世界经济增长增加了较多的阻碍[8]。受新冠肺炎疫情的影响,2020年全球跨境投资下降幅度高达42%,全球进出口贸易相比往年下滑,全球供应链终端、集装箱贸易需求处于低位,服务贸易也受到了严重冲击。尽管新冠肺炎疫情引起了经济萎靡、贸易下滑等严峻挑战,但我们仍需心怀必胜信念,建立抗疫信心,疫情越是严峻,全球就越要加强合作。

国际贸易发展的好坏是每个国家或地区都应当重点关注的大事,对世界经济的复苏具有重要意义,而现如今最重要的问题在于如何共促全球贸易的发展?我们将从以下几个方面进行阐述。

### 5.1. 完善国际贸易法律法规体系建设

针对在新冠肺炎疫情的大背景下,建立健全国际经济贸易法律法规管理体系,在国际贸易过程中提供法制保障,成为规范整个行业行为的一个有效准则,为促进全球经济贸易的发展提供有利条件,积极倡导各个国家或地区应诉维权[9]。加强国际宏观政策协调,增进交流、认识、开放、互信、互容,持续推动国际贸易的深度开放发展,激发国际贸易发展的动力和蓬勃朝气。

### 5.2. 提升集装箱港口信息化服务水平

针对贸易复苏而导致的集装箱港口拥堵现象,有必要提升集装箱港口的信息化服务水平。在国际贸易物流行业的发展中,物流运输速度与物流运输时间是评价其发展好坏的关键性指标,只有当港口能够实现快速装卸货、有序出入港口才算是好的发展[10]。为了保障整个国际贸易的可持续发展,必须改革集装箱港口货物装卸、运输的流程来切实提高物流的速度。因此,需要提升集装箱港口信息化服务水平,建立完善港口信息网格体系,用数字化手段管理信息,让港口工作人员及其管理人员能及时了解到港口相关信息,避免因信息掌握不充分而导致港口出现拥堵现象,共同携手面对疫情带来的一定不确定因素。

### 5.3. 加大扶持力度,减轻贸易负担

各个国家或地区要加大对外贸企业的扶持力度,减轻外贸企业在疫情之下的经济负担,降低交易成本,齐心协力共渡疫情、共克时艰[11]。再者,强化政府在国际贸易方面的宏观调控,确保外贸企业正常有序生产、经营等活动。出台一系列相关的政策,促进国际贸易的发展与世界经济的复苏。

### 5.4. 求同存异、共商共建,增进合作与交流

世界各个国家或地区要求同存异、共商共建,强化数字基础化建设,推动数字贸易的发展与合作。

要将各国智慧及方案进行交流，找到最佳方案来引领发展，共同推动全球数字化转型。要科学应对风险与挑战，增进合作的开放性与交流的高效性，实现创新发展与互利共赢。

### 5.5. 联合抗疫、共度时艰

世界各个国家或地区要一起联合起来共同抗击疫情、共度时艰，加速构建人类卫生健康共同体。经济大国对外援助的力度应当加大，各方应进一步加强疫情防控的经验分享与合作交流，积极消灭“抗疫鸿沟”和“免疫鸿沟”。

## 6. 结语

在新冠肺炎疫情蔓延全球的大背景下，我们通过对国际数据的处理、国际政策形势的分析及实际现状的观察，选择对具有代表性的典型的国家或城市进行多方面的调查研究，得到了造成港口拥堵的影响因素、港口拥堵对不同国家或地区政策经济影响及世界贸易的复苏的影响因素。最终我们发现：2021年之后，海上集装箱运输市场需求日益增大，世界贸易在整体上的复苏致使货物激增。港口设施老旧、缺乏劳动力、运营规模不适宜、政策不适配及疫情反复、运河拥堵导致港口无法正常运营，造成港口生产形势不佳及经济效益降低。而港口问题若能及时得到解决，便可得益于世界贸易复苏中收获良好的经济效益。据此，要想实现世界经济的复苏，需要完善国际贸易法律法规体系建设，营造良好的国际贸易氛围；要提升集装箱港口信息化服务水平，避免港口出现拥堵现象；要加大扶持力度，减轻贸易负担；要求同存异、共商共建，增进合作与交流，共建科学、高效、稳定的平台，实现合作共赢；要精准疫情防控，联合抗疫、共度时艰，持续推动服务贸易开放发展。

## 致 谢

感谢学校老师提供的悉心指导和积极帮助，同时也对参考文献中的思想和方法的所有者表示最真挚的谢意。

## 参考文献

- [1] 冯扬文, 徐晓炜. 疫情背景下国际集装箱港口生产与发展研究[J]. 中国水运, 2022(10): 43-45.
- [2] 董瑾. 国际贸易学[M]. 北京: 机械工业出版社, 2015: 12.
- [3] 庄佩君, 马仁峰, 赵群. 欧洲港口海运产业集群发展模式[J]. 中国航海, 2013, 36(2): 129-134.
- [4] 赵楠, 谢文卿. 2020年集装箱港口逆势增长[J]. 中国航务周刊, 2021(24): 30-32.
- [5] 贾大山. 如何看待当前航运市场的供需关系[J]. 中国远洋海运, 2021(10): 24-26.
- [6] 杨海泉. 全球贸易复苏尚需时日[EB/OL]. 中国经济网, 2021. [http://views.ce.cn/view/ent/202101/06/t20210106\\_36192430.shtml](http://views.ce.cn/view/ent/202101/06/t20210106_36192430.shtml), 2021-1-6.
- [7] 谢文卿. 全球经济复苏港口生产加速回暖[J]. 中国航务周刊, 2021(27): 29-31.
- [8] 马建堂. 坚定信心, 携手合作, 共促全球服务贸易复苏发展[J]. 中国发展观察, 2021(17): 5-6.
- [9] 董曦丹. 新形势下我国国际贸易发展对策研究[J]. 现代商业, 2022(7): 45-47.
- [10] 宋鹤. 国际贸易物流发展的现状、问题与对策简析[J]. 南北桥, 2022(14): 7-9.
- [11] 关党霞, 汪炜钰. 疫情常态化背景下我国出口贸易的困境及对策分析[J]. 中国商论, 2022(13): 1-3.