

索马里海盗事件对国际贸易运输成本的影响分析

■ 邓 娟 孟 烨 浙江大学

一、相关背景

北纬 10 度线是国际海运业的黄金航道,同时又是令人胆寒的恐怖水域所在地,世界海盗高发区恰好分布在这条线附近,其中以亚洲的马六甲海峡、北非的索马里海域和几内亚湾的尼日利亚海域最为出名。据统计 2003-2007 年,全球已报告发生的海盗袭击事件共 1552 起,2008 年前两个季度统计数据又高于 2007 年同期 20% (表 1)。由于许多船公司考

表 1 2003-2008 全球海盗袭击事件年度统计

年份	2003	2004	2005	2006	2007	2008
发生次数	445	329	276	239	263	前两个季度统计数据高于同期 20%*

资料来源:由《海盗及海上武装劫船报告》及相关报道整理而成。

*2008 年全年数据国际海事局(IMO)尚未完全统计出来。

虑到其声誉和其它商务因素,即使遭到海盗袭击,也没有向有关国际海事机构报告。由此可推测实际发生的海盗袭击事件要高于表中的统计数字。

国际海事局(IMO) 海盗报告中心的统计数据显示,2007 年马六甲共发生 21 起海盗袭击事件,索马里 31 起,尼日利亚 42 起。但进入 2008 年后,索马里海域的危险系数急升。2008 年 1-11 月,索马里附近海域发生一百多起海盗袭击船只事件,四十多艘船只

被劫持,二百多名船员遭绑架,索得赎金一亿多美元。海盗活动迫使船只绕道航行,增加航行时间和船运成本,全球贸易正遭受威胁。

二、索马里海盗劫船事件的分析

2008 年,随着袭击船只事件的频繁发生,索马里海盗逐渐引起世界的注意。2007 年在索马里沿海发生的海盗实际劫持商船事件为 13 起,相当于 2006 年的 3 倍;

行索马里的船只的具体影响,我们针对 2008 年的相关数据进行分析。

2008 年索马里沿海海盗袭击事件累计发生 100 多起,实际劫持船只 43 艘(表 2),成功率接近 50%,平均每 4 天就有一艘船只遭到袭击。劫案大多发生在亚丁湾,这是从印度洋通过红海和苏伊士运河进入地中海及大西洋的海上咽喉。海盗肆虐严重影响了该航线的国际货物运输。

根据表 2 的数据,我们可以将 2008 年索马里海盗袭击和劫持船只的情况分成三个阶段。

第一阶段(1-3 月),虽然国际相关报道都曾提到在索马里附近发生了一些海盗袭击船只事件,但这 3 个月内索马里海盗并不曾成功劫持船只;第二阶段(4-11 月),不仅每月索马里海盗的袭击船只事件的发生率提高了,而且

而 2008 年则增至 43 起。

值得注意的是,近年来,索马里的亡命之徒不断地“把海盗生

表 2 2008 年各月索马里海盗劫持船只数

月份	一	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二
被劫船只数量	0	0	0	3	3	0	1	7	6	10	11	2

资料来源:根据国际海事局(IMO)网站公布资料计算得出。

意做大做强”,不仅劫船的数量增长很快,赎金标准也从起初的每艘船几万美元,涨到了现在的动辄几百万美元,甚至个别船只的赎金高达上千万美元,对过往船只造成了严重的威胁。为了更清楚地表示出索马里海盗事件对经

几乎每月都有船被海盗成功劫持,被海盗劫持的船只数量随着月份的增加明显上升;第三阶段(12 月),海盗劫持船只的数量显著下降,这是索马里海盗事件受到国际社会的普遍重视,并采取了相关行动的结果。

三、国际货物运输因海盗行为而改变航线的成本分析

继 2008 年 11 月沙特阿拉伯巨型油轮“天狼星”号和中国渔船“天裕 8 号”遭索马里海盗劫持后,一艘在香港注册的货船,一艘泰国渔船和一艘希腊货船在同一月又在索马里附近海域被劫。为躲避海盗,一些海运公司一直在考虑绕行南非好望角,但这将导致运输成本大幅增加。

运输成本是指进出口货物从生产地运抵消费地所发生的各项费用。假定其他条件不变,运输成本过高会使商品从可贸易商品变成不可贸易商品:可贸易商品指运输成本低于两个贸易伙伴之间价格差异的商品;不可贸易商品指运输成本超过两国间价格差异的商品。可见,运输成本的提高必将阻碍贸易的发展。而近年来索马里海盗的猖獗行为大大增加了该航线的国际货物运输成本,给部分国际贸易的顺利进行造成了威胁。

为了更清楚的测算索马里海盗的猖獗行为给经行索马里地区的货物运输造成的损失,我们建立如下公式:

$$T = [a\% \cdot N \cdot P + K \cdot a\% \cdot N \cdot M] + (1-a\%) \cdot N \cdot Q \quad (1)$$

其中,T代表商船要比以往多支付的总费用;

a%代表一国(或全世界)实际经过索马里海域占有所有本应该经索马里海域的船只的百分比,则(1-a%)表示本应该经索马里海域却因为海盗原因而绕行好望角的船只占有所有本应该经过索马里海域的船只的百分比;

N表示一国(或全世界)本应该经过索马里海域的总船只数;

P代表因为海盗的猖獗而必须多付的保费。据悉,由于索马里海盗赎金上涨,导致保险公司调高船舶公司保险费率,2008年5月份,国际保险商宣布亚丁湾为战区,经过此地的船舶必须每天为新增的战争险多支付数万美元保费,为此,2008年驶经索马里海域的船只将多支付4亿美元作为额外保险费,这意味着每航次平均由2007年的900美元涨为2万美元,由此看来,由于索马里海盗的存在,每航次平均要多付2-0.09=1.91万美元保费;

K是一个系数,代表海盗的劫船率,根据2008年的统计数据来看,2008年大约有1.8万船只通过亚丁湾,大概有将近50只船被劫,因而在对于2008年的式子里,我们可以粗略的将K记做 $K_{2008} = \frac{50}{18000} = \frac{1}{360}$;

M表示船被索马里海盗劫持后所需交的赎金金额。从过去发生的案例来看,索马里海盗每劫一艘船平均可以获得100万美元左右的赎金,最近获释的几艘外国船只交纳的赎金已经平均高达200万美元;

Q表示因绕行亚丁湾而多付的燃油成本等费用。相关报道显示,若一艘载重10万吨的9600箱集装箱船绕道好望角,将每天增加大约2万至3万美元燃油成本,而且航程将延长一星期,由此算来,一艘载重10万吨的9600箱集装箱船绕道好望角所要增加的总燃油费用近似可估计为 $2.5 \times 7 = 17.5$ 万美元,再加上人员等的相关费用支出,总费用估计是20余万美元。

为了方便进一步的分析,我们将(1)式变形可得:

$$T = N \cdot (P + K \cdot M - Q) \cdot a\% + N \cdot Q \quad (2)$$

根据前面的分析我们知道,就2008年讲, $Q > P + K \cdot M$,所以 $P + K \cdot M - Q < 0$,即T是a的减函数,T随着a的增加而减少。所以,从整个世界来讲,虽然经行索马里存在着被劫持和交赎金的威胁,但绕行好望角的成本却要比这个高出更多。这就解释了尽管海盗日趋猖獗但船只仍选择索马里海域航行的原因。

具体到我国的情况,2008年1-11月,中国大陆有1265艘次商船通过该航线,平均每天3-4艘次。中国过往船只中有20%受到海盗袭击,其中4艘遭海盗劫持。并且,从过去发生的案例来看,索马里海盗每劫一艘船平均可以获得100-200万美元的赎金。

结合以上信息和公式(1)(2),我们构造如下公式:

$$C = \frac{R}{S} \quad (3)$$

其中,R代表现阶段通过索马里海域的所有中国船只比以往多交花费的费用(包括多交的保费以及被劫持的风险及被劫持后所交的赎金),即(2)式中的 $a=1$,则 $R = T_1 = N \cdot (P + K \cdot M) = 1265 \cdot (1.91 + \frac{1}{360} \cdot 100) = 2767.54$; S表示如果为了避免被海盗劫持,而全部中国船只绕行好望角,所多花费的费用,即(2)式中的 $a=0$,可得 $S = T_0 = N \cdot Q = 20 \cdot 1265 = 25300$ 万美元。则 $C_{2008 \text{ 中国}} = \frac{2767.54}{25300} = 0.11$ 。

在(3)式中,C越接近零,表示绕行好望角花费的成本越大于经行索马里海域花费的成本,即应该走索马里海域;C越接近1,越

表示所有船只全部经行索马里海域和全部绕行好望角的成本差距小;若 C 明显大于1,则 C 越大越表示经过索马里海域的成本大于绕行好望角,因而应该放弃经行索马里海域而绕行好望角。

因而从我国2008年的情况看, $C=0.11$,即虽然包括中国香港的船在内一共有4艘船在索马里海域被海盗劫持,并支付了相当高的赎金,但这些额外的支出比绕行好望角的费用要小很多。在这种情况下,我国船只只能继续选择经行索马里海域。

由上述分析可知,受成本因素的局限,各国国际货物运输面对索马里海盗,绕行南非好望角并不是一个好的选择。

四、应对之道分析

索马里海盗问题已不能仅依靠个体运输企业去解决,它已经上升到国家战略利益的高度,也引起了国际社会的高度重视。如果不采取相应的遏制措施,长此以往,大幅度增加的运输成本将使部分可贸易商品转变成不可贸易商品,对国际贸易产生阻碍;同时,运输成本的上升最终会转嫁给消费者,这不仅严重影响国际海运企业的发展,也将使受到金融危机冲击的各国经济雪上加霜。因而现阶段世界各国相互配合,做好各方面的防范和打击海盗的工作显得尤为重要。

可采取的解决方案有:

1. 在船上配备抗击海盗的基本用具,提高船员保护船只的意识
- 根据以往经验,船员积极采取行动抗击海盗袭击,在一定程度上

能够起到阻止海盗劫船的作用。以我国为例,2008年12月17日,在亚丁湾海域遭海盗袭击的中交集团“振华4”轮在交通运输部组织指挥并协调有关方面支援之下,经船长率领全体船员沉着周旋4个小时,顺利逼退登船海盗,“振华4”轮及船上30名中国籍船员成功脱险。

由此看来,进一步提高船员保护船只的意识、准备充足的抗击海盗的基本用具具有十分重要的意义。

2. 各国军舰护航

在索马里海域,原本就有负责护航的船只,但由于每天经行索马里海域的船只数量较多,而护航船只有限,因而并不能对其海盗行为进行有效的遏制。但如果各国都相应的派出船只在海盗常出现的海域进行护航,必将很大程度上对海盗的行为进行遏制。

目前,法国、日本、韩国、土耳其、中国台湾等国家和地区的军队已经或者准备在索马里地区进行护航。中国人民解放军海军舰艇编队也已于2008年12月26日赴亚丁湾、索马里海域执行护航任务。这是我国首次使用军事力量赴海外维护国家战略利益,也是我海军首次在远海保护重要运输线安全。

3. 加强国际合作,以确保航道安全

由于索马里海盗的武装抢劫行为不仅破坏了索马里的安全局势,还对海上商业航线安全以及国际航运构成威胁,国际社会纷纷要求打击索马里海盗。

2008年12月16日联合国安理会一致通过第1851号决议,呼吁国际社会积极参与打击索马里沿岸的海盗和海上武装抢劫行为。这是安

理会自2008年6月以后通过的第四份有关打击索马里海盗的决议。决议呼吁有能力的国家和国际组织通过部署海军舰只和军用飞机等手段积极参与打击索马里海盗,鼓励相关国家和国际组织建立合作机制,作为打击海盗行为的共同联络点;呼吁建立打击索马里海盗区域中心,以便协调信息情报,加强区域国家调查、起诉海盗罪行能力建设。

就目前来看,随着联合国和各国采取的积极行动以及世界范围内给海盗施加的各方面压力,打击海盗的力量不断得到加强。监督全球海事犯罪活动的国际海事局2009年1月透露,“自2008年12月以来,索马里海盗行动已经明显减少”。

五、结论

上文通过对经行索马里地区和绕行南非好望角地区的航线费用的计算,可以看出,虽然索马里海域近年来海盗猖獗,一旦被海盗劫持将付出昂贵的赎金,但从成本角度分析,现阶段绕行好望角并不是一个好的选择。如果海盗行为继续猖獗,将很大程度地增加部分国际贸易的运输成本,从而对世界贸易产生不良影响。各国现阶段应该积极采取军队护航等措施,保护商船在经行索马里海域时,尽量减少被海盗劫持的可能。打击索马里海盗不仅需要一个国家的努力,还需要全世界的配合。只有全世界各国都加强预防索马里海盗袭击,并从政治、经济等途径全方面地解决索马里问题,才能从根本上解决索马里海盗对贸易运输成本的影响问题。