



July 2026. Issue 336 in the series

## TT Talk第336期

1. 超强厄尔尼诺：全球供应链迫在眉睫的系统性冲击？
2. 安全村：协作、洞察与行动
3. 法律焦点——船舶避难港与风险管理

### 1. 超强厄尔尼诺：全球供应链迫在眉睫的系统性冲击？



随着全球企业持续应对地缘政治冲突、能源转型与[气候变化](#)交织形成的全新动荡格局，另一股极具影响力的干扰因素正在显现：超强厄尔尼诺现象。对于港口、码头及物流行业而言，潜在影响不言而喻；当下正是梳理企业风险管理流程、主动复盘抗风险能力的关键时机。

#### 异常强烈的气候事件

厄尔尼诺属于自然气候循环现象，但超强厄尔尼诺的特征是海面温度异常大幅升高。这类事件发生频率更低，破坏性却显著更强。现有预测显示，超强厄尔尼诺发生的概率持续上升，部分模型预判升温幅度将远超历史均值。其后果并非单一地区出现问题，而是一种跨区域、同步发生的扰动，足以冲击紧密相连的全球供应链体系。

**“现有预测显示，超强厄尔尼诺发生的概率持续上升，部分模型预判升温幅度将远超历史均值”**

#### 运输与物流中断

与此同时，太平洋地区风暴活动增加可能扰乱港口运营及海运航线，引发运输延误、推高物流成本。全球物流体系历经[多次冲击](#)后仍处在调整恢复期，新增压力或将进一步削弱供应链稳定性，加剧拥堵与运输瓶颈问题出现的可能性。

## 能源与工业影响

各大核心制造业枢纽可能出现[限电](#)、生产放缓的情况，进一步冲击工业产品的全球供应链。此外，[洪涝](#)灾害会阻碍矿区开采、关键原材料获取，为本就供给紧张的市场增添更多供应风险。

## 与地缘政治风险的叠加

当前形势中最值得警惕的一点，是气候风险与地缘政治风险交织叠加。在地缘冲突之上叠加厄尔尼诺引发的气候冲击，连锁负面效应发生的可能性将大幅上升。

例如：

- 化肥供给紧张，会放大干旱对农作物产量的负面影响；
- 燃油成本上涨推高货物运输开支；
- 贸易航线受阻，进一步加剧气象灾害带来的运输延误；
- 这种相互关联的风险格局表明，不应将厄尔尼诺仅视为单一灾害，而应将其视为相互依存的复合型风险体系中的一部分。

## 全球影响

尽管厄尔尼诺最严重的实质影响通常集中在热带、亚热带地区，但其后果辐射全球。在互联互通的贸易体系中，一地遭遇气象冲击，会迅速传导至其他地区，引发产能不足、运输延误、价格波动及运营中断。

**“在互联互通的贸易体系中，一地遭遇气象冲击，会迅速传导至其他地区，引发产能不足、运输延误、价格波动及运营中断”**

欧洲或将面临气温偏高、气候模式改变、能源需求波动等影响；其他区域则会承受更为直接的冲击：干旱、洪涝、风暴频发、水电发电量下降、农业减产以及基础设施受损。

对于全球企业来说，关键在于风险敞口往往不仅局限于灾害发生地。企业会经由上游供应商、大宗商品市场、物流网络、能源体系、保险成本、市场需求等渠道遭受间接冲击。

全球主要薄弱环节包括：

- 农作物减产、供应不确定性推高粮食与大宗商品价格；

- 农产品、工业品、消费品供应链中断；
- 运输延误、[港口运营受阻](#)，海运及内陆物流线路稳定性下降；
- 需求上升、水电减产、基础设施承压引发能源市场震荡；
- 市场不确定性上升，企业保险、融资、营运资金压力加剧。

对于业务遍布全球的企业，这类二级、三级衍生风险的严重程度不亚于直接实体灾害。因此，从实践层面来看，评估厄尔尼诺风险不能只看地域，更要审视供应链依存关系，例如：商品来自何处；如何运输；哪些投入资源最容易受限；哪些地区存在替代产能。

**“从实践层面来看，评估厄尔尼诺风险不能只看地域，更要审视供应链依存关系”**

## 强化供应链韧性势在必行

对于供应链与风控从业者而言，厄尔尼诺风险的显现，凸显一项核心要务：面对日趋复杂、相互联动的各类威胁，企业必须提升自身抗风险韧性。

### 以下几个重点方向值得关注：

1. 强化情景推演——企业应将厄尔尼诺情景纳入风险评估，模拟其对采购、物流、运营全链条的潜在冲击，同时研判气候灾害叠加地缘冲突的复合风险情景。
2. 供应链多元化布局——降低对单一地区的依赖（尤其是极易遭受厄尔尼诺气候灾害的区域），缓解区域性扰动带来的冲击。
3. 提升供应链透明度——打通全供应链信息，梳理多级供应商图谱，尽早识别薄弱环节，制定高效应对方案。
4. 完善[危机管控](#)预案——建立清晰的上报机制与预设应对方案，保障灾害发生时行动及时、协同有序。
5. 运用气候情报辅助决策——季节性气候预测可提供重要的预警信号，将其纳入决策体系，实现主动风险管理。

企业若需一套可落地的气候韧性建设体系，可参考 TT Club 发布的《[具备气候适应能力的供应链白皮书](#)》。该文件专门用于评估供应链面临的气候风险，并提供方案，帮助企业提升应急准备、适应能力与业务连续性规划水平。

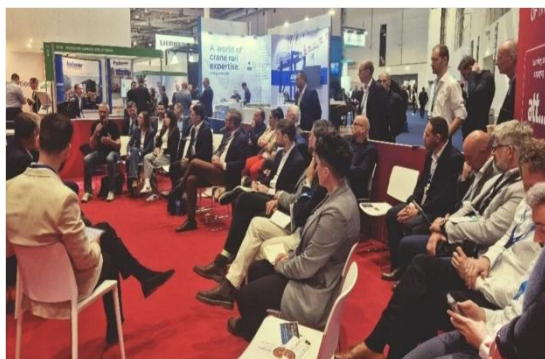
## 展望未来

此次预估的超强厄尔尼诺警示我们：全球供应链处在庞大的环境与地缘政治体系之中，任何冲击都可能迅速跨越地区和行业扩散。本次厄尔尼诺后续演变路径尚无法精准预判，但趋势十分

明确：不断加剧的气候波动性，加之现有结构性脆弱因素，正在创造一个更加难以预测的运营环境。

区分企业优劣的，并非是预判所有突发事件的能力，而是预判、适应与高效应对风险的实力。在此背景下，即将到来的厄尔尼诺不仅是短期风险，更是契机，推动企业在动荡加剧的全球环境中持续增强供应链抗风险韧性。

## 2. 安全村：协作、洞察与行动



在汉堡举办的欧洲码头运营大会（[TOC Europe](#)）上，由 TT Club 与国际港口装卸协会（ICHCA）联合打造的 2026 安全村亮点纷呈。本次活动不仅议题覆盖面广泛，更充分展现了全行业携手协作的强大力量。

在为期两天的活动中，议程汇聚了来自港口、码头、技术供应商及安全管理专家等广泛的利益相关方。他们围绕着同一个目标展开交流：在日益复杂的运营环

境中，能更有效地管理风险。

安全村不只是演讲舞台，更是各类行业相关方交流对接的枢纽与聚集地。参与者可结合全球发展趋势统筹自身工作重点、拓展重要新人脉，并与业内老友交流互通。安全村是凝聚全球行业力量的重要活动，致力于“推动全球运输物流行业更安全、更可靠、更可持续发展”。

安全村由 TT Club 与 [ICHCA](#) 牵头合作，并联合 TOC Worldwide 共同打造。该平台早已超越普通会议范畴，是面向会员企业的务实交流论坛，它立足于真实运营难题，依托行业实践经验搭建而成。

整场活动的各个论坛均印证了这一理念。无论是探讨横向一体化安全管理、人员行为、火灾风险减损，还是气候韧性建设，都在传递同一个核心观点：安全问题无法孤立解决，需要融合运营管理、人员管理与技术手段统筹推进。

### 横向一体化安全管理模式

2026 安全村传递最重要的理念之一：行业正向横向一体化安全管理模式转型，打破健康安全职能孤岛，走向深度融合管理。

以往，安全绩效大多依靠滞后指标衡量，由独立部门单独管控。而安全村的研讨指出，必须将安全理念融入运营、管理、技术各个层面，重视一线员工参与，让安全上升为企业战略核心组成部分，而非单纯满足合规要求的附属职能。

**“安全村的研讨指出，必须将安全理念融入运营、管理、技术各个层面”**

推动这一模式转型的关键抓手是数据。企业不能只收集数据，更要运用数据识别系统性风险，支撑预判型决策。同样重要的是，依靠一线人员从源头发现隐患，营造主动担当安全责任、而非被动遵守规定的安全文化。

## 清晰的使命定位

站在 TT Club 的视角，安全村与我们在全球供应链中的使命高度契合。我们不只是风险观察者，更将携手会员企业识别风险、量化风险，并转化为可落地的实操方案。

多项研讨内容均践行这一使命：推动安全管理从事后处置转向事前预防、将数据驱动决策融入日常运营、应对锂电池隐患、火灾、气候扰动等新兴风险，借助创新技术从运营源头消除风险。

## 人的核心价值

至关重要的是，2026 安全村议程表明：尽管技术飞速发展，人依旧是安全管理的核心。无论是人员行为管理、培训体系搭建，还是打造能够及早识别风险并快速处置的安全文化，均离不开人的作用。行业协作的价值在此体现得淋漓尽致。

依托安全村这类联合项目，TT Club、ICHCA 与 TOC Worldwide 整合各方会员的实践经验，帮助不同地区、不同码头类型、不同运营模式的企业形成统一的风险认知。

我们的目标十分明确：跳出单一企业的经验局限，基于数据形成对安全难题的共识性研判，实现更有效的对标管理、推动行业标准升级，最终促进行业整体运营安全水平提升。

值得关注的是，安全村不止停留于观点探讨，更重在落地应用。各专业论坛与案例分享重点聚焦实操方案：运用自动化降低人员高危作业暴露风险；依靠传感与探测技术实现事故前置防控；搭建一体化系统，让安全原生嵌入业务流程而非后期附加；制定兼顾安全与生产效率的运营策略。

这正是 TT Club 希望传递给会员的真知灼见：立足实践、依托行业经验、注重现实成效。归根结底，安全村传递一个关键结论：港口码头有效的风险管理属于共同责任。任何单一部门或企业都无法独自应对各类挑战。借助安全村这类平台多方协作，行业才有机会共享经验、反思现有管理模式、加快推广最佳实践，全面提升行业韧性。

## 结语

对 TT Club 而言，与 ICHCA 及广大会员共同参与本次活动意义重大。这进一步坚定了我们的承诺：不仅赋能单个运营企业，更助力打造整体更安全、韧性更强的行业生态。如果要用一句话概括安全村带来的核心启示，那就是：安全领域的进步无法依靠零散、孤立的举措，而是来自于多方协作、集体洞察以及切实行动。

### 3. 法律焦点——船舶避难港与风险管理



在当今全球海运行业，港口扮演着至关重要的角色，可为遭遇发动机故障、碰撞、[火灾](#)或恶劣天气等紧急状况的船舶充当安全庇护所，即[避难港](#)。海上事故会带来重大安全、环境与经济影响，船舶大型化趋势进一步放大了各类风险。船舶遇险时，能否迅速获得避难港庇护，对于保障人命安全、防止海洋污染、最大限度减少货物与基础设施损毁至关重要。

然而，沿海国及港口往往不愿接纳遇险船舶，主要顾虑包括运营中断、法律责任、环境风险、应急处置与清污潜在成本以及各类经济损失。相关国家、港口主管部门或运营方可能犹豫甚至拒绝船舶进港，进而加剧海上危机，扩大所有利益相关方面临的风险。背后影响因素还包括配套激励机制与法律保护措施是否完善。

CMA CGM *Verlaine* 案，是土耳其港口运营方与集装箱船“CMA CGM *Verlaine*”的船东、船舶管理人、船东互保协会（P&I Club）之间产生的纠纷。该船舶发生碰撞事故后，港口为其开展受损集装箱卸箱作业，随后港口起诉追讨相关服务费用。案件核心争议围绕三项内容展开：费用收取的合同依据、赔偿责任范围，以及索赔金额的合理性。

#### 事实

2010年4月4日，“CMA CGM *Verlaine*”轮在土耳其伊兹密特湾与另一船舶发生碰撞，4号、5号货舱严重受损并进水。该轮原定挂靠另一港口，但因船舶受损状况，加之原挂靠港口条款严苛，转而前往涉案港口。

2010年4月7日，各方召开会议，港口同意开展集装箱卸船作业，但双方未就收费标准达成明确协议，既未确认、也未排除在标准费率基础上加价或收取额外费用。船东及船舶相关方出具保函（LOU），船舶的船东互保协会出具赔偿保证书（LOI）。

**保函约定，港口同意船舶靠泊并卸下部分集装箱，船方应当向港口支付：**

“……所有进出港费用，包括但不限于拖轮费、引航费、港口费、泊位费、装卸费、起重机使用费，以及依据港口条款和条件征收的其他一切费用。”

**赔偿保证书约定，互保协会承诺向港口作出如下赔偿：**

“……对于贵方可能产生、因本次事件引发的一切后果、责任、损失或损害，包括但不限于港

口、港口人员及设施受损、油污损害、沉船打捞、货物及其集装箱产生的灭失损害，以及处置受损货物和集装箱产生的损失（含海关引发或造成的各类延误、罚金），同时涵盖所有合理、合规产生的法律费用与开支。”

后续港口开具总额超 300 万美元的账单，涵盖卸箱、堆存、人工、维修等服务。船东先行支付 200 万美元，但对剩余款项提出异议，主张相关费用过高，且超出双方协议范围。本案由英国商事法院审理，法院需要对保函、赔偿保证书条款作出解释，判定哪些款项应当获赔、合理金额为多少。

## 判决

保函适用范围：保函援引了港口通用条款，该通用条款规定，港口有权根据实际作业情况确定收费标准，尤其适用于受损船舶开展货物作业这类特殊情形。法官认为，按照商业常理，各方不可能预设：适用于完好船舶与集装箱的基础标准费率，可以直接套用在受损船舶、受损集装箱的卸船作业上。法官认定，在船舶及集装箱受损程度尚未完全明晰的情况下，各方采用“事后据实结算”的收费方式具备合理性。

费用合理性：港口主张——除非收费明显不合理，否则不得提出质疑。法院驳回该观点，明确费用本身必须具备合理性；但考虑到事件属于紧急情况、且作业情况复杂，并不要求港口对每一笔支出逐一提供完整凭证。

账单审核认定：法院逐一核查各项账单及佐证材料，对港口大部分索赔款项予以支持（部分项目因虚报、证据不足予以扣减）。法院认定，针对本次特殊作业设定上浮费率、收取额外费用具备合理性。

结合全部证据，法院判定港口有权向船东及船舶相关方收取合计 3,059,955 美元。扣除已经预付的 200 万美元，船东及船舶相关方尚欠港口余款 1,059,955 美元，法院据此判决港口方胜诉。

## 结论

本案充分印证：保函、赔偿保证书这类设定义务与责任的法律文件，起草措辞必须清晰、严谨。本案中，由于赔偿保证书（LOI）中使用了相对保护性的措辞，P&I Club 成功限制了自身责任范围。相反，船东和相关船舶利益方因保函（LOU）措辞不明而承担了巨额责任。即便法院认定港口收费必须合理，他们仍需承担大部分费用。

**“本案充分印证：保函、赔偿保证书这类设定义务与责任的法律文件，起草措辞必须清晰、严谨”**

鉴于受损船舶处置工作错综复杂，港口很难在事故发生前预先敲定固定收费标准。受损集装箱或货物的卸船费用通常事后协商，尤其是港口、船东、租家事前均无法判断完整受损规模。若

港口希望在情况不明阶段提前商定费用，通常会设置较高上浮比例作为风险预留，待作业范围明确后再协商最终价格。

目前尚无具备约束力的国际公约强制港口接纳遇险船舶。但接纳遇险船舶会使港口面临大量前期谈判中难以预估的风险，例如油污污染、船舶靠泊期间倾覆、港口航道堵塞等。港口在评估处置受损船舶对应的义务与责任时，必须审慎评估上述各类风险。避难港准入事宜，需要港口、船东、租家、救助方紧密协作，实现协同风险管理与高效应急处置。最重要的是，所有当事方在开展决策时，应当始终将船员人身安全与环境保护置于首要位置。

**“目前尚无具备约束力的国际公约强制港口接纳遇险船舶。但接纳遇险船舶会使港口面临大量前期谈判中难以预估的风险，例如油污污染、船舶靠泊期间倾覆、港口航道堵塞等”**

YILPORT KONTEYNER TERMINALI VE LIMAN ISLETMELERI AS 诉 BUXCLIFF KG AND OTHERS (THE “CMA CGM VERLAINE”).

[2013] 1 Lloyd's Rep 378

## 结束语

我们真诚地希望上述内容对您的风险管理有所帮助。如果您想了解更多信息，或有任何意见，请给我们发电子邮件。我们期待着您的回音。

Michael S. Yarwood

风险管理总监

TT Club

TT Talk 是 TT Club 不定期出版的免费电子通讯文件，原稿由 TT Club 伦敦发放，其地址是英国伦敦芬彻奇街 90 号，邮编 EC3M 4ST。（90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom）

您也可以登陆我们的网址阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是：

[TT Talk July 2026: An upcoming super El Niño? Lessons from a places of refuge case, and a call for industry collaboration](#)

我们在此声明，TT Talk 中的全部内容仅供参考，不能代替专业的法律意见。我们已采取谨慎措施，尽量确保此份电子通讯的材料内容的精确性与完整性。但是，编者、文章材料的撰写者及其他相关工作人员，以及 TT Club 协会本身，对于任何依赖 TT Talk 信息内容所造成的灭失与损害将不承担法律责任。