

# 世界航运理事会立场文件 2025/2026

关于中国国际班轮运输政策的建议



# 目录

<b>关于世界航运理事会与我们的成员</b>	03
<b>引言</b>	04
<b>班轮运输市场发展</b>	05
联盟重组与市场新格局的形成	05
地缘政治与运价波动主导市场走势	06
美中贸易政策对航运业的影响	07
绿色燃料标准发展与航运低碳转型	08
<b>贸易便利化</b>	09
国际集装箱沿海捎带	09
海运费与海运附加费备案	11
<b>安全与安保</b>	13
危险品托运人申报义务与承运人权利保护	13
危险品运输包装	15
提升供应链完整性及打击非法贸易	17
防止集装箱落海	19
<b>环境与气候</b>	21
IMO 净零框架	21
岸电使用新规	22
优化外籍船舶绿色拆解管理，推动循环经济发展	24
<b>结论</b>	27

# 关于世界航运理事会

世界航运理事会（WSC）是一个非营利性的行业协会，代表班轮运输行业，与政策制定者和行业团体合作，共同塑造一个对社会负责、环境可持续、安全和有保障的航运业的未来。我们在布鲁塞尔、伦敦、新加坡和华盛顿特区设有办事处。更多信息请访问 [www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org)。

WSC成员运营集装箱船和滚装/滚卸（ro-ro）船舶，包括车辆运输船。WSC成员共同运力占据了全球班轮运输能力的90%以上，全球约90%的集装箱货物和60%的车辆贸易均由WSC成员运输。

我们的成员包括中国航运公司，如中国远洋海运集团有限公司和东方海外货柜航运有限公司，以及其他国际班轮公司，如Ocean Network Express（新加坡）、地中海航运公司（瑞士）、A.P. 穆勒-马士基集团（丹麦）、达飞海运集团（法国）、赫伯罗特股份公司（德国）和长荣海运股份有限公司（中国台湾），它们在中国提供重要的班轮服务。

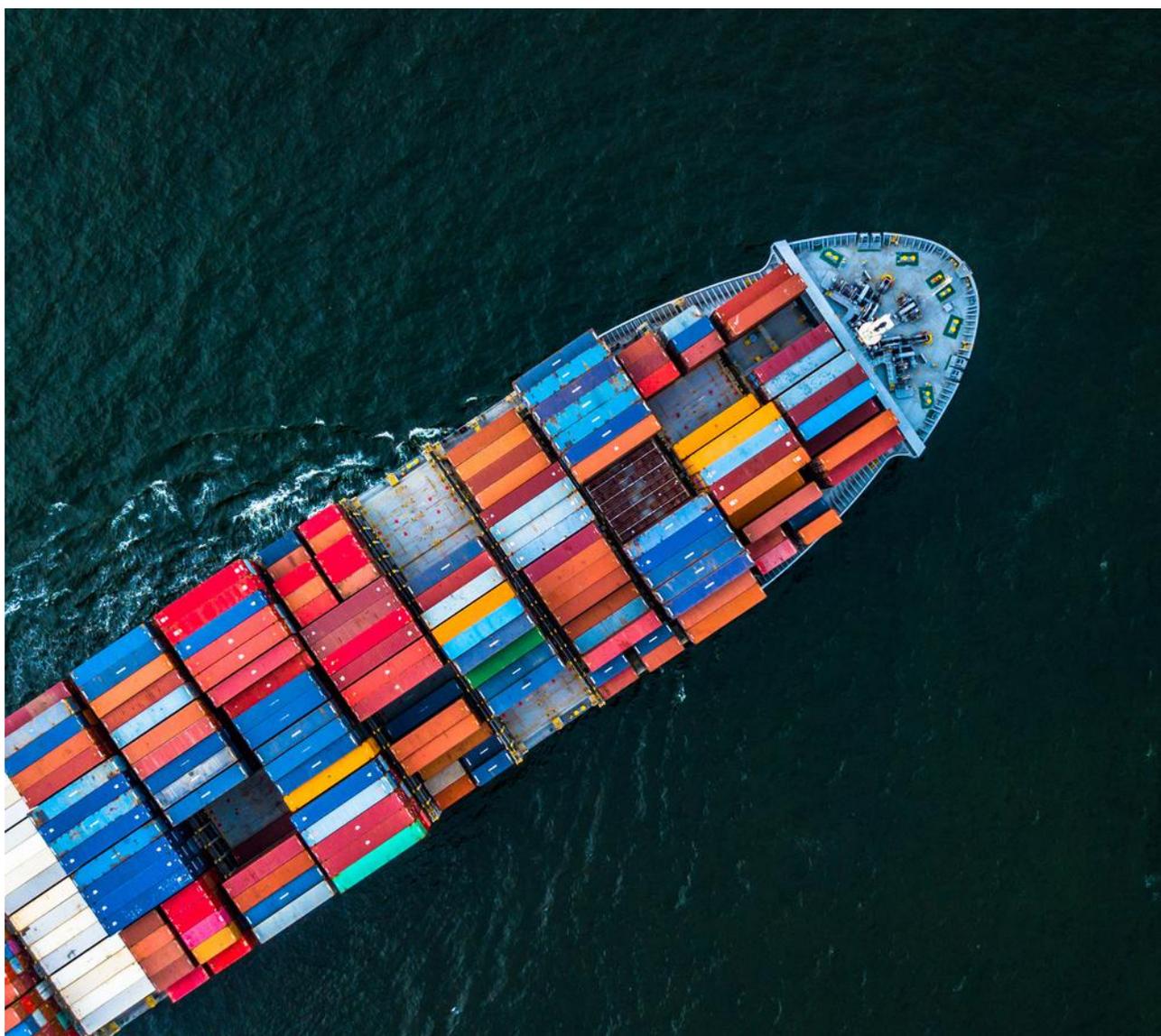
## 我们的成员



# 引言

世界航运理事会（WSC）谨此发布《2025/2026立场文件：关于中国国际班轮运输政策的建议》。本文件全面概述了WSC在过去一年中为支持中国航运业可持续发展所做的努力。报告围绕四个关键领域展开：班轮运输市场发展、贸易便利化、安全与安保、以及环境与气候。

我们持续密切关注中国市场的发展动态，并与中国政府、监管机构和行业利益相关者保持建设性对话，共同应对当前和新兴的行业挑战。



# 班轮运输市场发展

## 联盟重组与市场新格局的形成

班轮运输市场在2024年至2025年间经历了重大的结构性变化。2025年1月，马士基和地中海航运公司（MSC）组建的2M联盟正式结束。此后不久，马士基与赫伯罗特以“双子星”联盟的名义于2025年2月1日正式启动新的合作伙伴关系。与此同时，MSC决定独立运营。

与此同时，海洋联盟的成员——达飞海运、中远海运集运、长荣海运和东方海外——于2024年2月宣布签署新的谅解备忘录，将其运营合作延长五年，从2027年至2032年。虽然联盟本身结构没有变化，但续约承诺体现了合作伙伴对其合作框架稳定性及持续相关性的信心。

另一项并行进展是，海洋网联船务（ONE）、现代海运及阳明海运于2024年9月9日宣布，将以“Premier Alliance”为品牌深化联盟合作。这一新联盟已于2025年2月正式启航。

随着新市场格局——包括海洋联盟、Premier Alliance、“双子星”合作以及独立的MSC——的形成，全球集装箱运输市场正进入运营合作与竞争动态重新调整的新阶段。

中国的海运监管框架继续允许船舶共享协议及其他运营合作模式，这与中国的主要贸易伙伴国的通行做法保持一致。这种一致性为往来中国的承运人在变化的全球联盟格局中保持高效可靠的服务网络奠定了重要基础。

## 地缘政治与运价波动主导市场走势

地缘政治紧张、贸易政策变化及区域需求分化共同塑造了当前市场格局。2024年受诸如红海危机、巴拿马运河干旱等因素影响，运力短缺，运价维持高位，上海出口集装箱运价指数（SCFI）曾在2024年6月达到3,733点的峰值。

进入2025年，随着运力的逐步恢复、新船的交付以及全球宏观经济不确定性的增加，尽管波动持续存在，运价总体呈回落态势。截至2025年11月21日，SCFI已降至1,393.56点（图1），市场供需逐步走向再平衡。

尽管如此，运价波动依然受到地缘政治冲突、能源价格波动以及主要经济体贸易政策潜在转变持续影响。

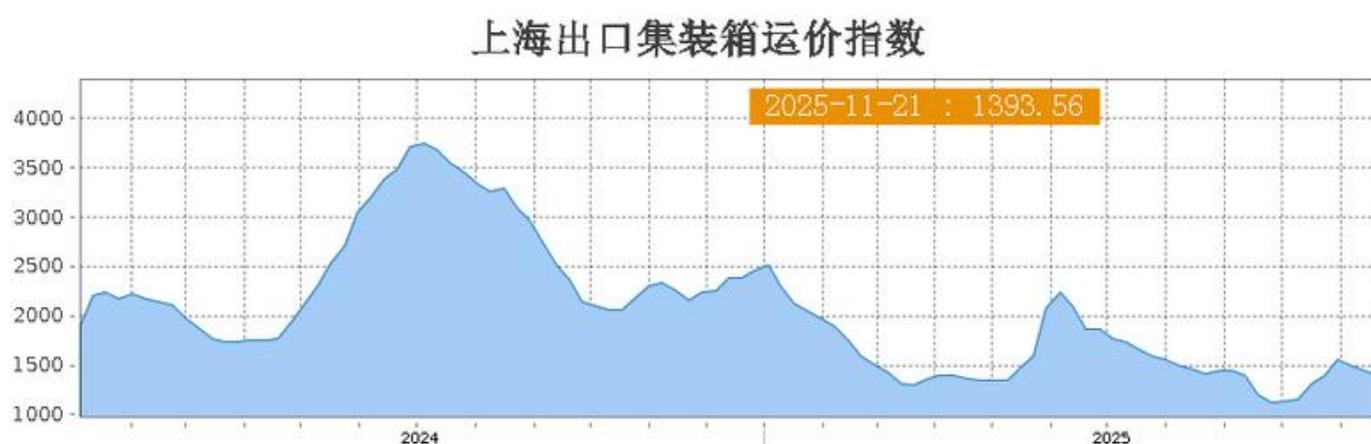


图 1

数据来源：上海航运交易所

## 美中贸易政策对航运业的影响

2025年，美中贸易关系继续深度影响航运业运营，在跨太平洋航线表现尤为突出。2025年4月，美国对中国商品加征关税，导致当月中国对美出口同比下滑21%<sup>1</sup>。然而，随着5月12日中美经贸磋商后部分关税被取消，中国出口出现报复性增长，众多出口企业抓紧窗口期集中出货，引发美线运力短期紧张，跨太平洋运价应声反弹。

局势更趋复杂的是，美国贸易代表办公室（USTR）依据《1974年贸易法》第301条款，于2024年4月启动了对“中国在海运、物流和造船领域谋求主导地位的行为、政策和实践”<sup>2</sup>的正式调查。调查结束后，USTR先后发布《决定通知》及系列《行动通知》（2025年2月至10月），宣布对中国海运领域所谓“不公平做法”采取反制措施。这些措施包括对符合以下条件之一的入港船舶加征港口费：（1）由中国实体运营或拥有；（2）在中国建造；（3）非美国建造的滚装船。除滚装船外，USTR收费普遍采用逐年递增模式。此外，新规还涉及对中国产岸桥等港口设备加征关税。

针对此事，WSC开展了多维度应对工作。应中国交通运输部水运局邀请，WSC中国法律顾问海通律师事务所于2025年3月参加了专题会议，明确表达了WSC成员对“301条款”措施的反对立场。调查期间，WSC积极与全美零售联合会、农业运输联盟等美国行业组织联络沟通，这些机构同样对这些措施表示异议。WSC还聘请美国科森奥康纳律师事务所作为法律代表，正式向USTR提交反对意见。WSC总裁兼首席执行官于2025年3月24日亲赴USTR听证会作证。尽管多方努力，美国政府仍于2025年4月17日正式发布了“关于中国海运、物流和造船领域301调查的行动与拟议措施通知”<sup>3</sup>。

作为反制，中国政府于2025年9月28日发布新修订的《中华人民共和国国际海运条例》<sup>4</sup>，新增条款授权政府对类似“301调查”的境外歧视性措施采取反制措施。随后，中国交通运输部于10月10日宣布对涉美船舶征收对应的船舶特别港务费，详细的实施措施于10月14日生效。新规适用范围广泛，涵盖由美国实体拥有、运营或悬挂美国旗的船舶；在美国建造的船舶；以及，值得注意的是，由美国实体持股25%及以上的任何实体所拥有或运营的船舶。费用按航次、依净吨位计收，并计划分阶段上调至2028年。

WSC对美中贸易摩擦持续升级对航运业带来的潜在负面影响深表关切，将继续倡导建立开放、公平、稳定的国际贸易体系。值得欣慰的是，在10月30日中美贸易峰会过后，双方已同意暂停实施相关措施一年。

此外，美国管理国际远洋运输的机构，联邦海事委员会（FMC）近期释放信号，拟审视对包括巴拿马运河、马六甲海峡等七大全球航运要道的管控，并启动对“方便旗”制度的独立调查，以重塑全球海运格局。

<sup>1</sup> 数据来源于中国海关总署

<sup>2</sup> <https://ustr.gov/trade-topics/enforcement/section-301-investigations/section-301-chinas-targeting-maritime-logistics-and-shipbuilding-sectors-dominance>

<sup>3</sup> [301 CN Maritime Logistics Shipbuilding - FRN.pdf](https://ustr.gov/trade-topics/enforcement/section-301-investigations/section-301-chinas-targeting-maritime-logistics-and-shipbuilding-sectors-dominance)

<sup>4</sup> [https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content\\_7042832.htm](https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content_7042832.htm)

## 绿色燃料标准发展与航运低碳转型

中国正通过立法创新、标准制定与政策引导，全面推进航运业低碳转型。2025年，《生态环境法典（草案）》公开征求意见<sup>5</sup>，这是继《民法典》后中国第二部法典化法律，其内容涵盖航运业生态环境保护等多个领域。

为践行可持续发展承诺，WSC商中国船东协会（CSA）、中国拆船协会（CNSA）后，于2025年6月13日向全国人大常委会法工委提交立法建议，建议中国政府允许中国拆船企业拆解回收外籍船舶，推动绿色和负责的拆船实践。

WSC持续关注国际海事组织（IMO）最新动态。在2025年10月14-17日于伦敦召开的海洋环境保护委员会（MEPC）特别会议后，WSC强调未来一年需着力解决燃料认证、零碳/近零碳（ZNZ）燃料定义等关键问题，为实施IMO净零框（NZF）架夯坚实基础。MEPC肯定了各成员国为达成全球协议付出的努力，并指出2023年IMO温室气体战略仍与行业2050净零目标投资路径高度契合。目前，班轮业已投入1500亿美元订购近千艘绿色燃料船舶（其中350艘已交付），预计2030年前全部投入运营<sup>6</sup>。[2]班轮行业将继续与各国政府通协作，确保政策法规的一致性，支持可再生燃料生产与基础设施建设，稳步推进航运能源转型。

鉴于MEPC特别会议成果，WSC呼吁建立全球统一框架，避免碎片化监管。

在清洁燃料标准领域，WSC注意到，根据《能源领域行业标准制修订补充计划》（国能综通科技〔2025〕14号）<sup>7</sup>，中国已完成绿色合成氨、绿色甲醇标准制定。新标准明确定义了绿色燃料分类、评估方法和技术指标，为行业规范化发展奠定基石。

该标准与2025年4月MEPC第83次会议批准的“MARPOL公约附则VI修正案草案”相契合，要求零碳燃料全生命周期碳排放不超过19g CO<sub>2</sub>/MJ。中国推动国内标准与国际接轨，旨在促进互认机制、降低合规成本、激励产业链投资，为全球航运脱碳贡献了中国智慧。

WSC赞赏中国政府推动海运节能减排、绿色创新的务实举措，并支持中国为构建全球可持续航运体系作出的积极努力。

<sup>5</sup> <https://mp.weixin.qq.com/s/ytyZ6XW1fHqSI-Z3FAr6ZQ>

<sup>6</sup> 参见WSC的双燃料船队平台 (<https://www.worldshipping.org/dual-fuel-fleet-dashboard>)，该平台追踪全球班轮运输业在能够使用可再生和低排放燃料的新船方面的投资。它清晰地展现了航运业舰队如何为2050年净零排放转型做准备。

<sup>7</sup> <https://www.nea.gov.cn/20250126/5b32e5a657db453d81b3b2bc2734189e/c.html>

# 贸易便利化

## 国际集装箱沿海捎带

2024年12月31日，中国交通运输部发布了《关于延续境外国际集装箱班轮公司非五星旗国际航行船舶沿海捎带业务试点政策的公告》（交通运输部公告2024年第75号）<sup>8</sup>，正式将捎带试点政策延长至2027年12月31日，并进行了若干积极调整。

新政策在以下关键方面取得进展：

- **试点港口范围扩大：** 政策将连云港新增为试点港口，从而在原有大连港、天津港、青岛港和上海港洋山港区的基础上扩大了覆盖范围，进一步增强了华东沿海的国际中转能力。
- **运营灵活性增强：** 符合条件的境外班轮公司（包括来自香港和澳门的公司）现可利用其全资或控股的非五星旗国际航行船舶，通过洋山港开展外贸集装箱国际中转业务，洋山港继续作为国际中转枢纽。该政策基于对等原则，即境外公司参与试点的前提是其母国允许中国公司开展类似的沿海捎带业务。
- **联盟内捎带合作突破：** 新政策允许联盟成员公司在集装箱班轮公司与船舶均持有国际集装箱中转业务的有效资质的情况下，可相互承运集装箱。

尽管WSC认可这些积极举措，但其成员也指出了一些有待改进的局限性，以提升政策效能并确保公平竞争：

- **参与者范围有限：** 目前仅少数外资承运人——如马士基、达飞海运、东方海外、赫伯罗特和太平船务——获准参与试点。将其他国际承运人排除在外可能妨碍公平市场竞争，并限制该政策效益的拓展。
- **中转港口有限：** 政策仍仅指定洋山港作为中转枢纽。然而，广州港、宁波舟山港等其他港口同样具备支持国际中转业务的基础设施和能力。增加获批的中转港口数量将有助于最大化全国港口网络效率与灵活性。
- **进出口货流失衡：** 当前中转活动明显偏向进口集装箱，出口方向利用率不足。这部分源于对从北方港口至上海的中转货物支持有限。加强港口间协作与海关一体化监管手续对于平衡货流、提升整体物流效率至关重要。

<sup>8</sup> <https://mp.weixin.qq.com/s/ey5WKosETZT9wT1a3uf8nQ>

## WSC 观点与建议

为进一步增强中国沿海捎带政策的有效性与兼容性，WSC提出以下建议：

- 1. 持续监测与评估：** WSC建议交通运输部继续密切监测国际中转试点计划的实施情况，定期进行绩效和影响评估，并根据实际成果扩大合格参与企业的范围。更广泛地纳入国际班轮承运人将促进公平竞争并最大化政策效益。
- 2. 扩大试点港口并加强区域协调：** WSC鼓励增列更多试点中转港口（如广州港、宁波舟山港）以完善现有网络。加强港口间协作、改进海关协调、并为北方港口发展中转服务提供更多支持，将有助于平衡进出口货流，提升国家港口系统协同效应。
- 3. 放宽船舶参与标准：** WSC建议将参与资格扩展至租赁船舶及运营近洋航线的船舶，从而增加运力供给，进一步丰富运输资源，增强中转业务整体灵活性。
- 4. 政策常态化与流程优化：** WSC支持将上海洋山港国际中转试点转为永久性政策，并分阶段推广至其他港口。同时，简化报关程序、优化监管流程，对提升整体中转效率、促进中转服务长期增长至关重要。

## 海运费与海运附加费备案

近年来，WSC成员公司在向上海航运交易所（SSE）备案海运运费及附加费的过程中，持续面临一系列运营与制度层面的挑战，这对班轮运输在中国市场的运营效率、响应能力及竞争力造成了不利影响。

尽管《中华人民共和国国际海运条例》<sup>9</sup>第十四条明确规定了运价备案制度，且国家发展和改革委员会发布的《政府定价的经营服务性收费目录清单（2025版）》<sup>10</sup>未将海运运费及附加费列为政府定价项目，WSC成员仍面临以下主要问题：

- **备案流程实施层面的障碍：**多家WSC成员报告，其备案文件常因细微格式问题或被认为材料不充分而遭频繁退回。公司常被要求提交多份解释说明，导致运价调整严重延迟或被拒绝。实践中，这使得本意为“备案”的制度事实上演变成了需要“事前审批”的行政许可，与促进行政简化的立法初衷相悖。个别情况下，承运人甚至被要求在下调公布运价后，方能调整协议运价或附加费，此要求缺乏明确法律依据。
- **附加费备案的明确性和透明度不足：**目前对于哪些附加费属强制备案范畴（如码头操作费）、哪些为可选备案（如滞箱费、滞期费）、以及哪些可视作增值服务费（如货物追踪、额外保险）缺乏明确定义。这种模糊性导致执行层面应用不一、解释裁量权过大。

- **市场快速响应机制缺失：**要求所有类型附加费调整均须提前30天备案，限制了承运人应对突发国际性事件（如红海危机、巴拿马运河干旱、关税政策突变）的能力，严重削弱了国际班轮运营者的市场响应速度与商业敏捷性。
- **检查过于频繁：**部分成员公司反映，近期上海航运交易所的检查较先前更加频繁。尽管监管有其必要性，但频繁的调查影响了企业的正常经营。

<sup>9</sup> [https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content\\_7042832.htm](https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content_7042832.htm)

<sup>10</sup> [https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/jgs/sjdt/202502/t20250211\\_1396090.html](https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/jgs/sjdt/202502/t20250211_1396090.html)

## WSC 观点与建议

2025年，WSC继续与上海航运交易所保持密切沟通，并于2025年9月24日在上海就上述成员公司反映的问题举行专题会议，进行了详细的讨论和交流。WSC充分肯定交通运输部和上海航运交易所提升国际集装箱运输市场标准化和稳定运价方面作出的努力。

然而，WSC认为，对班轮运输市场的监管应更贴近国际最佳实践，即主要通过反垄断法和反不正当竞争法进行调整，而非通过行政手段干预定价。过度监管可能损害市场效率与班轮运营者的商业自主权。

为此，WSC谨提出以下建议：

- 1. 回归备案制度初衷：** 确保严格遵守《国际海运条例》第十四条，将监管重点置于事后监督，而非事前审批。WSC建议修正《交通运输部关于国际集装箱班轮运价精细化报备实施办法的公告》<sup>11</sup>中对第三条的过度宽泛解释，并取消任何有违市场定价原则的实质审批流程。
- 2. 提升透明度和规范性：** 尽快出台关于运费及附加费的清晰、统一的定义、分类及文件要求。此举将减少模糊空间，限制执行层面的自由裁量，便利行业参与者合规操作的一致性。

- 3. 增强应对市场干扰的政策灵活性：** 为提升对突发市场变化的响应能力，WSC提议建立快速通道备案机制或豁免流程。在特殊情况下，应允许企业在缩短的时限内完成运价调整备案，或在30天窗口期内进行事后报备，从而保持其应对全球市场波动的敏捷性。
- 4. 统一市场参与者监管标准：** WSC建议对所有相关行业参与者（包括无船承运人NVOCCs、货运代理及物流供应商）的备案与审计要求进行统一，以确保公平的竞争环境与一致的市场监管。这将有助于避免监管套利，促进良性竞争。

WSC相信，通过与中国主管部门的持续对话与建设性合作，重建信任，强化协作，不断优化运价备案系统，能够减轻企业负担，提高监管透明度，并支持中国航运业的可持续发展与全球竞争力。

<sup>11</sup> <https://www1.sse.net.cn/doc/64gg.pdf>

# 安全与安保

## 危险品托运人申报义务与承运人权利保护

危险货物的误报和瞒报的问题继续对国际航运的海上安全与运营完整性构成严重威胁。WSC及其成员公司继续致力于通过首个由行业主导的《货物安全计划》来提升货物安全，该计划自2025年5月底正式运行。

《货物安全计划》通过数字解决方案和标准化筛查机制，促进加强货物订舱验证，旨在装船前识别高风险货物。该计划通过关键词搜索、贸易模式和AI算法实时扫描数百万条订舱信息，以检测潜在风险。目前，代表全球70%以上TEU运力的承运人已加入该计划。

近期数据体现了此类举措的迫切必要性。2025年9月8日，WSC发布了一份新报告，总结了通过政府货物检查计划发现的缺陷，恢复了IMO于2024年中断的一个重要数据系列。2024年的报告显示，11.39%的受检货物存在缺陷，较IMO 2023年最终数据11%略有上升。这些缺陷包括误报/瞒报的危险货物、单证不符以及包装不当——所有这些均可能引发船舶火灾等严重安全事故。WSC的报告借鉴港口国监督检查数据，延续了可追溯至2011年的数据集。WSC将与中国监管机构密切合作，推动该计划与国际法规接轨，以促进实施和执行。

然而，一个根本性挑战依然存在：一些托运人未能履行其准确申报危险货物的法律义务。当前的中国监管框架，特别是交通运输部的《港口危险货物安全管理规定》<sup>12</sup>，引入了“港口作业委托人”的概念，但缺乏上位法的依据。更关键的是，这些规定没有清晰界定承运人和托运人各自的责任，并且在某些情况下，不合理地将托运人误报或瞒报危险品的责任归咎于承运人。

这种责任错配已导致在宁波舟山港、天津港等部分中国港口，对并非负责货物申报的承运人处以罚款。WSC及其成员已多次就此事向交通运输部及相关港务当局表达关切，并在《海商法》<sup>13</sup>、《港口法》<sup>14</sup>及《港口危险货物安全管理规定》的修订过程中提交了意见。

WSC对近期立法进展取得的进展感到鼓舞。特别是2024年12月发布的《危险化学品安全法（修订征求意见稿）》<sup>15</sup>删除了先前要求承运人对危险化学品误报行为负责的条款。修订后的草案现将此义务置于托运人一方，明确禁止在托运货物时隐瞒或误报危险化学品。2025年9月全国人大常委会发布的二次审议稿延续了这一修订方向，重申了托运人的首要责任。

<sup>12</sup> <https://mp.weixin.qq.com/s/SHOykt00wfsKOU0Opf0nfQ>

<sup>13</sup> [http://www.npc.gov.cn/c2/c30834/202510/t20251028\\_449061.html](http://www.npc.gov.cn/c2/c30834/202510/t20251028_449061.html)

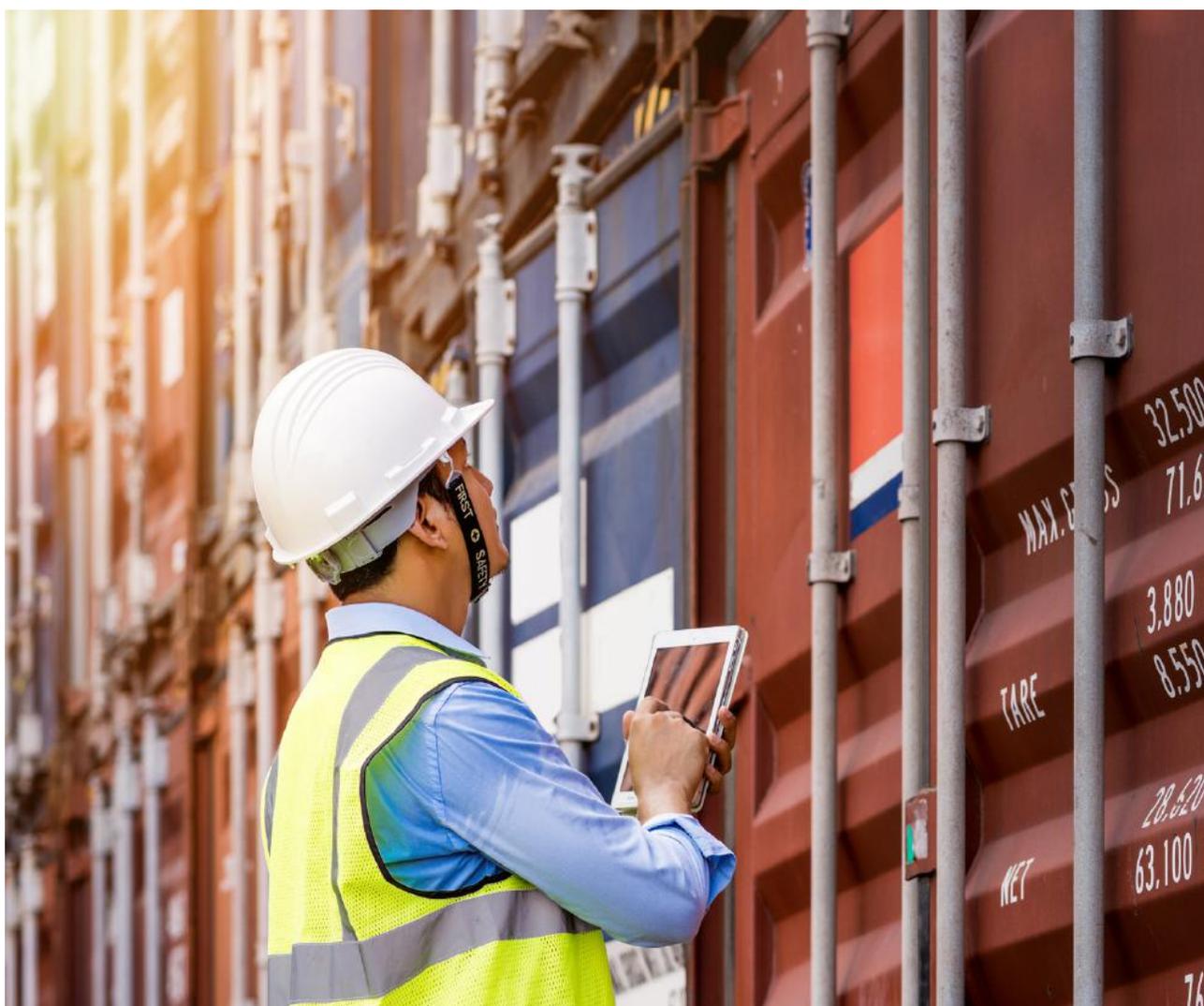
<sup>14</sup> <https://mp.weixin.qq.com/s/cy15GqThQFSY2Ru-WdK8ew>

<sup>15</sup> <https://www.cirs-group.com/cn/chemicals/wei-xian-hua-xue-pin-an-guan-fa-cao-an-gong-kai-zheng-jiu-yi-jian-fu-guan-wen>

## WSC 观点与建议

WSC强烈呼吁交通运输部及时修订《港口危险货物安全管理规定》第三十七条和第八十五条，以符合《危险化学品安全法》草案确立的最新立法方向。这些修订应明确将托运人定义为危险货物准确申报的法定责任方，并删除将不当责任强加于承运人、为其无法控制的误报行为负责的条款。

在托运人与承运人之间恢复平衡且符合法理的责任划分，对于改善海上安全、降低运营风险、并在中国港口营造公平的监管环境至关重要。



## 危险品运输包装

2025年，中国国家市场监督管理总局（SAMR）与国家标准化管理委员会（SAC）联合发布了强制性国家标准《GB 45835-2025 危险货物运输包装 多种危险物质包装安全技术规范》<sup>16</sup>，该标准将于2026年6月1日正式实施。

此标准标志着中国在危险货物运输包装监管方面取得重大进展。它解决了长期存在的混合危险物质包装缺乏统一标准的问题——这一监管空白常导致泄漏及危险反应。该标准首次系统地提出了针对多种危险物质包装的编码与标记、相容性与安全要求以及防泄漏等方面的规定。

在技术上，该标准与国际规范接轨，内容明确参照《联合国关于危险货物运输的建议书·规章范本》（第23修订版）<sup>17</sup>和《国际海运危险货物规则》（IMDG Code）。这体现了中国致力于将监管框架与全球海上安全标准协调一致的决心。WSC预期中国海事局和其他监管机构会将此标准作为涉及危险货物海运合规执法的关键参考。

WSC将持续关注该标准的推广与实施，并致力于协助成员适应新要求，共同推动提升危险货物海上运输安全水平。



<sup>16</sup> <https://openstd.samr.gov.cn/bzgk/std/newGblInfo?hcno=BF64D27E9D28426B28204746CE315F51>

<sup>17</sup> <https://unece.org/transport/dangerous-goods/un-model-regulations-rev-24>

## WSC 观点与建议

- 1. 加强监管监督：** 建议中国相关监管机构加强对危险货物海运所用包装材料与方法的监督，包括确保包装材料及其强度测试充分考虑到海运环境的特殊风险。
- 2. 改进积载与培训标准：** 需加强对集装箱内危险货物积载、系固和包装作业的监督。尤其应关注负责监督危险货物装箱人员的培训与资质，确保其操作规范并符合安全标准。



## 提升供应链完整性及打击非法贸易

全球海运供应链持续面临来自有组织犯罪网络的长期且不断演变的威胁。世界海关组织（WCO）的一份报告显示，2023年至2024年间查获的2600起海运集装箱毒品案件中，近三分之二涉及供应链内部以某种形式进行里应外合。

为应对此系统性风险，“WCO供应链诚信项目”联合WSC及国际港口协会（IAPH），于2025年9月在布鲁塞尔召开了全球会议。会议汇聚了来自海关、执法机构、政府及海运业的70余位利益相关方，旨在加强国际合作。

会议讨论揭示了犯罪集团利用合法贸易漏洞的策略，强调所有参与者——无论角色或规模大小——都必须认识并应对有组织犯罪带来的严重威胁。一个反复出现的主题是公私伙伴关系的重要性。与会者一致认为，供应链各方与跨境执法机构间的持续对话和数据共享，对于共同分析事件、识别模式和改进运营方式至关重要。讨论的具体措施包括及时识别和共享数据可疑集装箱数据、开展联合事后分析以及举行定期协调会议。

会议期间还发布了更新版的《WCO-IAPH海关与港口当局合作指南》<sup>18</sup>，其中吸纳了WSC的意见，以反映当前挑战与最佳实践。

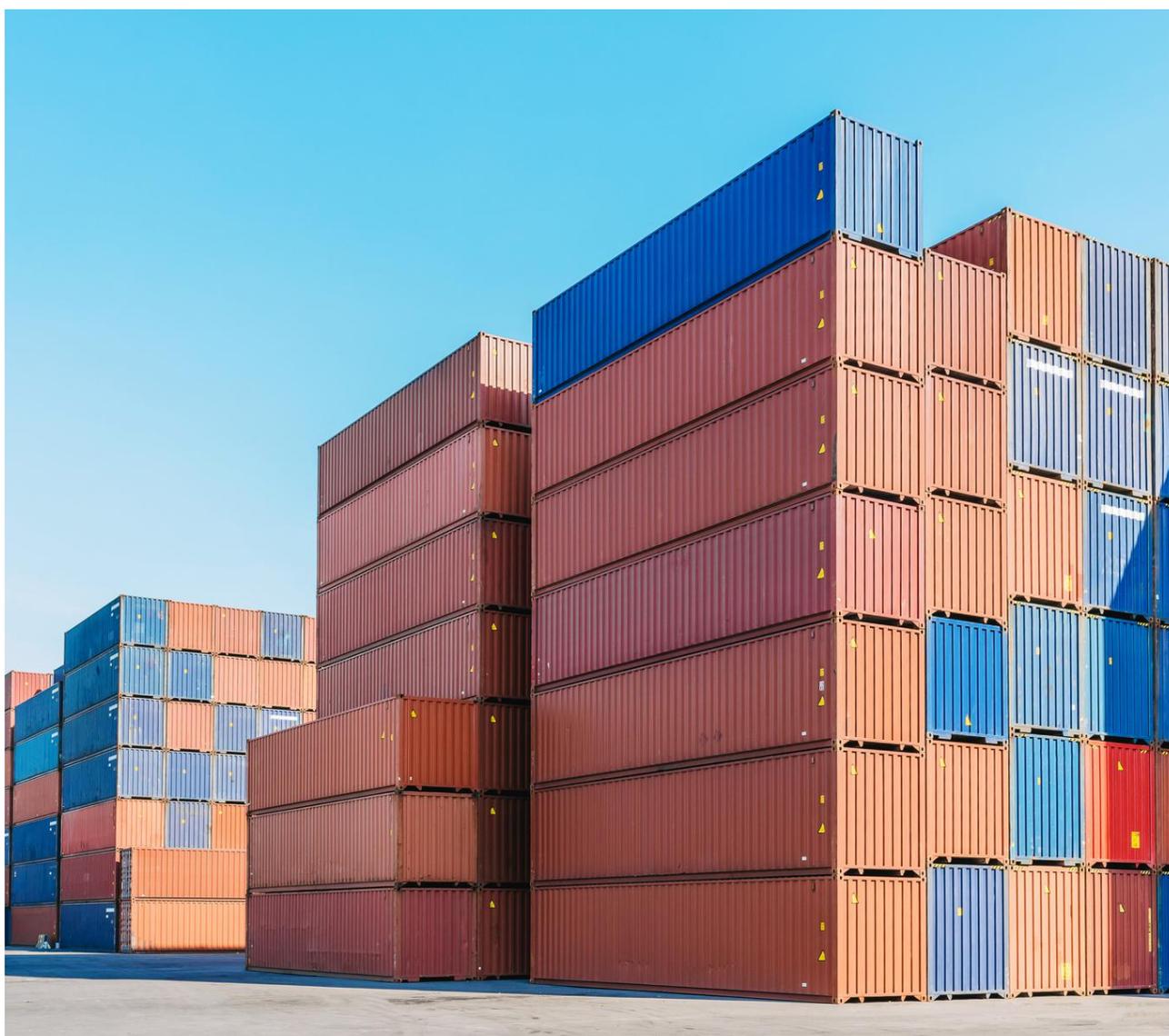
国际上对供应链完整性及数据驱动协作的日益重视，这也体现在中国的监管动态中。中国海关总署（GACC）发布了一系列关于加强进出境动物、动物遗传物质及植物繁殖材料监管的措施草案。这些更新着重强调了可追溯性、集中管理及强化检疫程序，以巩固国家生物安全。

尽管聚焦于生物风险，但这些努力与WCO-WSC-IAPH的倡议有着共同目标：即通过健全的监管框架、准确的数据报送及加强对所有参与者（从境外生产商到境内进口商）的监督，来保障复杂的全球供应链安全。

<sup>18</sup> [https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/wco-iaph-guideline/wco-iaph-guidelines-on-cooperation-between-customs-and-port-authorities\\_en.pdf?db=web](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/wco-iaph-guideline/wco-iaph-guidelines-on-cooperation-between-customs-and-port-authorities_en.pdf?db=web)

## WSC 观点与建议

- 1. 加强政企协作：** WSC鼓励在中国航运领域内建立政企沟通机制，便于所有利益相关方定期交流风险信息与安保情报。紧密合作对于及早识别新威胁、共同制定切实有效对策至关重要。
- 2. 倡导数据标准化与互操作性：** WSC将继续与成员及主管部门合作，推动数据格式标准化及安全、可互操作的数据交换平台。授权方之间高效、可信的数据共享，对于精准识别有潜在风险的货物同时最小化对合法贸易的干扰不可或缺。
- 3. 协调安保与生物安全工作：** WSC认识到，防范犯罪渗透与保障生物安全的措施相辅相成。建议在监管讨论中统筹这两方面视角，利用在可追溯性、实体注册和合规监督方面的共通框架，构建更具韧性与安全的全球物流体系。
- 4. 推广最佳实践与国际指南：** WSC支持在中国监管环境下实施更新版的《WCO-IAPH指南》及其他国际最佳实践。我们将促进这些资源在成员及相关中国主管部门间的分享，以推广统一方法，增强全球海运供应链的整体安全态势。



## 防止集装箱落海

在地缘政治与复杂海况带来的持续挑战下，全球航运业在提升集装箱运输安全方面持续取得稳步进展。通过发布权威数据、倡导国际监管及推广最佳实践，WSC及其合作伙伴在减少海上集装箱损失方面已达到重要里程碑。近期进展——包括WSC年度报告、IMO新强制性法规以及中国海事局发布的技术指南——均反映出全球与国家层面在此领域协同效应的增强。

2025年6月30日发布的WSC年度《集装箱落海报告》<sup>19</sup>是衡量行业安全绩效的关键指标。报告显示，2024年落海集装箱为576个，虽较2023年221个的历史低点有所回升，但仍远低于十年间年均1,274个的水平，这表明行业在安全与预防方面持续改进。

2024年的损失主要受红海地区地缘政治动荡影响，导致许多船舶改道绕行好望角，而该航线素以恶劣天气和较高集装箱落海风险著称。尽管如此，2024年的落箱数量仅占全球运输总量约2.5亿箱的0.0002%，这体现了海运整体上的高度可靠性。

这些成果背后是WSC长期倡导的一系列的协同安全举措：

- **强制性报告法规生效：**根据IMO通过的《国际海上人命安全公约》(SOLAS)修正案，自2026年1月1日起，强制报告所有落海集装箱将成为国际标准。WSC长期推动此举，标志着在透明度与事件响应能力方面迈出了重大一步。
- **前瞻性数据倡议：**自2008年起，WSC持续收集并发布成员公司提供的集装箱损失数据，构建了关键证据库，为IMO决策及全行业安全实践改进提供信息支持。
- **多项并行安全项目：**诸如有WSC参与的“高层联合行业项目”，以及于2025年启动旨在识别危险品误报的“WSC货物安全计划”等举措，正着力解决导致集装箱落海与船舶火灾的根本原因，从而提升整个行业的稳健运营水平。

在此全球合作框架下，国家层面的监管指导亦扮演着关键角色。2025年7月10日，中国海事局发布了《船舶作业集装箱落水事故预防指南》<sup>20</sup>。尽管主要适用于从事国内运输的中国籍集装箱船，但该指南就货物装载、积载、系固和运输提供了全面建议，这与WSC报告指出的改进重点高度契合。

该指南充分考虑了远洋与内河船舶在航行环境与结构配置上的差异，并据此规定了不同的系固要求。例如，明确要求远洋船舶甲板上所有集装箱必须使用扭锁进行底部固定，严禁以堆码锥替代。为便于船上操作，指南附带了系固设备（如堆码锥、扭锁、绑扎杆）检查表、远洋与内河船舶示范系固图以及日常管理建议，为船员提供了安全操作的快捷参考工具。WSC视此指南为中国海事当局加强集装箱运输安全的一项积极且具前瞻性的措施，其内容对国际集装箱运输亦具重要参考价值。

<sup>19</sup> <https://www.worldshipping.org/containers-lost-at-sea>

<sup>20</sup> <https://docs.qq.com/pdf/DTG5LQXdIUEN5VURm?sessionid=448675115>

## WSC 观点与建议

WSC将集装箱安全视为共同责任——将国际报告、国家监管和运营最佳实践联系起来，形成一个统一的安全生态系统。从WSC发布全球数据、倡导IMO新标准，到中国海事局发布实用技术指南，每一环节都为强化整体安全体系贡献力量。

WSC肯定并赞赏《船舶作业集装箱落水事故预防指南》，认为这是一项吸纳行业意见、体现合作与前瞻精神的举措。通过分享最佳实践、采纳新技术并与即将实施的强制性国际标准看齐，全球集装箱运输界定能进一步减少海上损失，保护海洋环境，提升航行安全。

WSC将继续关注该指南的应用情况，并与中国海事局及其他伙伴紧密合作，共同推进全球范围内的海事安全倡议。



# 环境与气候

## IMO 净零框架

WSC坚定支持全球航运业通过IMO采取全面统一的全球性方案实现国际航运脱碳。作为2025年10月9日《联合行业声明》的联合签署方，WSC重申唯有全球性的行业规则方能实现全球性的脱碳，并继续警示零散的单边法规所带来的风险。

WSC参加了于2025年10月14日至17日举行的IMO MEPC特别会议，该会议旨在审议并通过包含IMO净零框架的MARPOL公约附则VI。会议最终未作出决定，成员国同意将表决推迟至后续会议，以便就该框架细节进一步磋商、凝聚共识。尽管班轮运输业期望此次会议能通过框架，但WSC认为此暂停期是加强和澄清框架内容、确保提案再度审议时能建立最高效且适用全球体系的建设性契机。

2023年IMO温室气体战略与行业的投资路径依然坚定朝向2050年温室气体净零排放的目标。全球商定的框架对此目标的达成至关重要——它是确保公平竞争环境、推动国际航运实现高效协调能源转型的机制。班轮运输业始终致力于IMO净零框架及全球航运脱碳的共同目标。

为推进框架的实施，WSC继续与IMO成员国积极开展合作。我们肯定并赞赏中国在推动国内绿色燃料标准（包括绿色甲醇和绿色合成氨标准）与IMO净零框架的国际规范接轨方面采取的积极行动。这种技术对接有助于促进互认、降低合规成本，以及促进投资，对落实国际合作起到示范作用。

WSC在中国的持续活动，包括与中国船东协会（CSA）的对话以及向立法机关提交关于相关环境法典的意见，体现我们与关键合作伙伴共同确保框架有效实施的承诺。

通过持续倡导并致力于此全球解决方案，WSC将继续与所有利益相关方协作，引领航运业迈向净零未来。

## 岸电使用新规

2025年5月，中国交通运输部正式发布了《港口和船舶岸电管理办法（2025年修订）》<sup>21</sup>，对岸电系统的建设、使用与监管提出新的要求。

尽管WSC及其成员继续全力支持中国通过推广岸电来减少排放所作出的努力，但我们关切并注意到，我们在2024年公开征求意见期间提交的几项关键行业建议未被纳入最终办法。这可能会给船舶运营效率带来实际挑战，并在实践中增加船员工作负荷。

## 最终办法未采纳的关键行业建议

WSC曾提交一系列旨在提升岸电法规实用性与可操作性的执行建议，但以下内容未获采纳：

- **岸电强制使用的时间门槛：** WSC建议将强制使用岸电的靠泊时间门槛从3小时延长至12小时，以减轻短暂停靠船舶的操作负担，避免不必要的能源能耗。但新办法仍保留了3小时的门槛。
- **辅助锅炉操作的灵活性：** 为保障关键船上系统的持续运行，WSC提议对岸电连接期间辅助锅炉的使用制定更清晰的规定。遗憾的是，最终版本未包含具体要求。
- **对违规行为认定标准的调整：** WSC建议采用更灵活方式界定“严重”违规的情形，修改现行12个月内连续三次或累计六次未使用即构成严重违规的标准。同时提议延长岸电设备允许修复的时间，以兼顾实际技术可行性和实际运营中面临的客观限制。但这些方面均未作修订。
- **对整改期限的延长：** 现行故障岸电设备六个月的修复时限可能难以应对复杂技术维修的可行性或经济合理性。WSC建议给予更长期限，但此建议亦未被采纳。

<sup>21</sup> [https://www.gov.cn/gongbao/2025/issue\\_12166/202507/content\\_7032497.html](https://www.gov.cn/gongbao/2025/issue_12166/202507/content_7032497.html)

## WSC 观点与建议

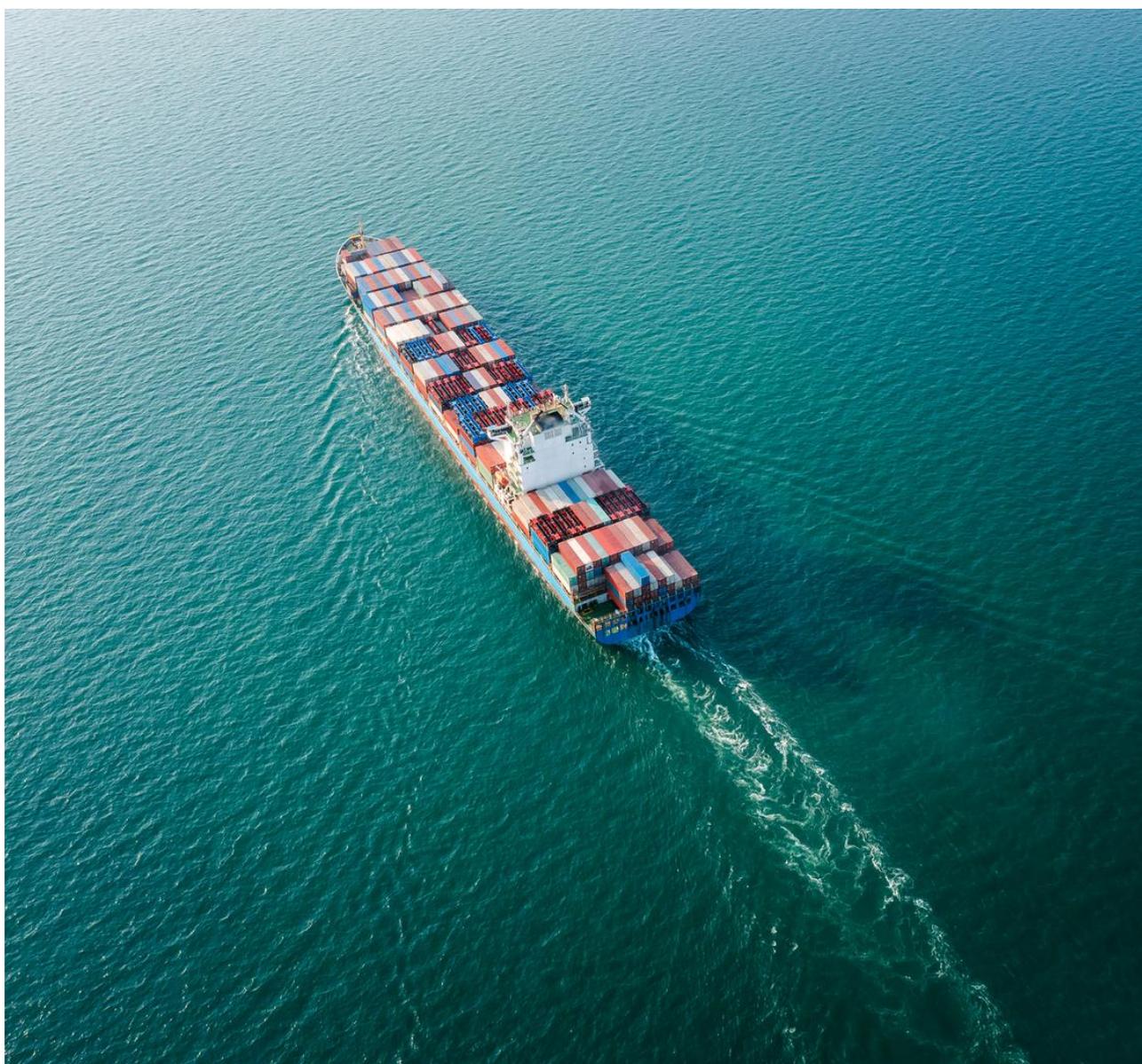
为助力行业转型，并促进政策的务实优化，WSC将采取以下务实举措：

1. **继续与中国交通运输部沟通：**通过WSC与中国交通运输部的定期对话机制，重申关键操作建议，促进持续讨论。
2. **协助成员公司的合规建设：**协助成员公司建立合规流程，确保符合岸电法规，减少违规风险。
3. **收集新规实施后行业反馈：**收集并分析航运公司在新规下遇到的实际挑战，为未来的法规修订提供实证依据。

WSC仍将坚定支持中国的绿色航运进程，并认可岸电对实现长期环保目标的重要性。但我们呼吁监管机构考虑更均衡的方案，维护环保目标与海运业运营实际相协调，确保未来的法规兼具科学性与实操性。

## 优化外籍船舶绿色拆解管理， 推动循环经济发展

WSC密切关注《生态环境法典（草案）》<sup>22</sup>中关于固体废物进口管理及船舶拆解的相关政策。我们完全支持环境保护的基本原则，但同样认为有必要进行精细化调整，以兼顾绿色转型与航运业发展的实际需求，尤其是在中国允许对外籍船舶进行拆解方面。



<sup>22</sup> <https://mp.weixin.qq.com/s/tyZ6XW1fHqSI-Z3FAr6ZQ>

## 现状与挑战

目前《生态环境法典（草案）》第472条对境外固体废物进境处置的全面禁止性规定，客观上限制了中国绿色拆船企业拆解和处理外籍报废船舶业务的能力。即使船舶不同于一般固体废物，具有高资源回收价值且回收过程可控，这一限制仍然存在。

中国已建成先进的绿色船舶回收基地（尤其在舟山、江阴），这些基地符合《香港国际安全与无害环境拆船公约》（香港公约）及ISO 30000系列标准，配备封闭拆解系统、污染控制技术以及全面环保措施。

然而，现行的监管框架未区分常规固体废物与报废船舶，这导致：

- 国内合规回收设施的产能闲置；
- 拆船需求向环保标准较低的地区外流（如南亚部分地区）；
- 在加剧全球环境风险的同时，也使中国错失在国际绿色拆船市场确立领导地位的机遇。

## 国际实践与行业需求

WSC成员公司坚定致力于环境、社会和治理（ESG）原则。多数公司已制定内部政策，确保报废船舶仅选择经认证的绿色拆解设施下进行拆解。

尽管拥有世界级的能力，但目前中国的拆船企业由于限制性进口固体废物的政策，无法参与国际船舶拆解业务。这导致工业产能浪费、中国绿色船舶拆解行业错失经济机遇，以及负责责任的全球船舶拆解供应链被削弱。

## WSC 观点与建议

为应对挑战、推进全球循环经济，WSC提议以下政策优化措施：

1. **建立“绿色拆船企业白名单”制度：**允许符合香港公约或同等国际标准的认证企业合法承接外籍船舶拆解业务，并实施动态考核与退出机制确保持续合规。
2. **强化全过程数字化监管：**要求拆解企业在拆解前提交环保方案，安装实时视频监控与污染物排放监控设备，并接入海事、生态环境部门监管平台。
3. **推行经济激励与履约保障：**将绿色拆解纳入绿色金融、碳减排信用等可持续支持工具范围。鼓励推行环境履约保险或保证金制度以强化问责。

4. **加强国际互认与合作：**推动与主要船旗国、国际船级社的船舶拆解认证互认，进一步巩固中国在全球船舶绿色拆解市场的地位。

优化境外船舶拆解政策将释放显著的环境、经济和战略效益。这将激活闲置的绿色产能，创造高质量就业岗位，将中国定位为可持续船舶拆解领域的全球领导者，同时加强中国在国际海洋环境治理中的作用。

# 结论

2025年，世界航运理事会（WSC）积极参与并推动了中国航运业多项关键倡议的进展。通过政策倡导、监管对话与国际合作，为营造更加开放、公平和可持续的政策环境作出贡献。

我们谨向中国交通运输部及其他主管部门对WSC建议的关注与采纳表示诚挚感谢。我们将继续作为值得信赖的合作伙伴，坚定支持中国把握机遇、应对挑战，共同塑造全球航运业的未来。

WSC坚信，通过持续开展定期对话与务实合作，中国必将进一步巩固其全球海运领导者的地位，并实现航运业的高质量发展。我们期待在2026年及未来的岁月里，与所有中国利益相关方保持紧密协作，携手促进全球航运与国际贸易的繁荣发展及稳步建设。

# 版权声明

版权所有 © 2025 本文版权归世界航运理事会所有。  
保留所有权利。任何形式或任何方式的使用都应适当地注明版权持有者。