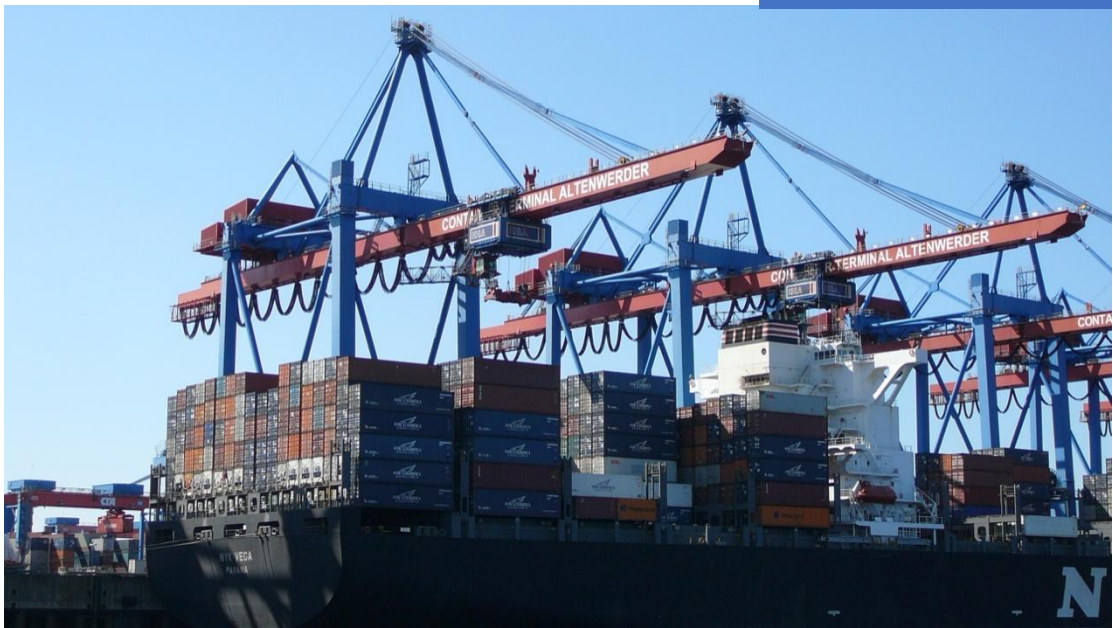




海事海商法律资讯

2026 年 06 月

上海市律师协会
海事海商专业委员会



海事法规

- 1.1 交通运输部关于推动印发《交通运输数据安全管理办法》的通知
..... - 3 -
- 1.2. 交通运输部关于发布《港口散杂货车辆集疏港电子计划单》等 14
项交通运输行业标准的公告..... - 1 1

海事资讯

- 2.1. 守护蔚蓝 向海图强——习近平总书记关于推动海洋经济高质量发展
重要论述引领海洋强国建设 - 14 -
- 2.2. 水运向绿而行 航程向新而生..... - 17 -
- 2.3. 大量船舶开航！霍尔木兹海峡船舶通行量已恢复近一半. - 20 -
- 2.4. 霍尔木兹受阻后，印度原油进口版图被重写 - 25 -
- 2.5. 全球自由航行时代结束，新加坡如何站位？ - 29 -
- 2.6. 缺乏充分证据就拘留、起诉海员，成常态化..... - 35 -

2.7. 航运业，已经发生了巨大的变化！.....	38	-
2.8. 比亚迪进军电动船舶全球市场！.....	41	-

案 例 聚 焦

3. 潍坊滨海经济技术开发区管理委员会申请行政强制执行案——激活渔业资源损失赔偿费适用的沉睡条款.....	45	-
---	----	---

海 事 法 规

1.1 交通运输部关于印发《交通运输数据安全管理办法》的通知

来源：中华人民共和国交通运输部官网

发布时间：2026-06-18

交通运输部关于印发《交通运输数据安全管理办法》的通知

交科技规〔2026〕3号

各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团及计划单列市交通运输厅（局、委），国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局，中国远洋海运集团有限公司、招商局集团有限公司、中国交通建设集团有限公司，公路水路关键信息基础设施运营者、重要数据处理者，部属各单位、部内各司局：

现将《交通运输数据安全管理办法》印发给你们，请认真贯彻执行。

交通运输部

2026年6月18日

（此件公开发布）

交通运输数据安全管理办法

第一章 总则

第一条 为规范交通运输数据处理活动，保障数据安全，保护个人、组织的合法权益，维护国家安全和公共利益，根据《中华人民共和国数据安全法》《中华人民共和国网络安全法》《中华人民共和国个人信息保护法》《网络数据安全管理条例》等法律法规，制定本办法。

第二条 交通运输数据安全工作坚持“谁管业务，谁管业务数据，谁管数据安全”和“属地管理”原则，实行分级管理和分工负责。

第三条 在国家数据安全工作协调机制统筹协调下，交通运输部负责综合交通运输和公路、水路领域数据安全管理工作，国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局按职责分别负责铁路、民航、邮政领域数据安全管理工作。

交通运输部数据安全主管机构负责综合交通运输和公路、水路领域数据安全监管，组织制定数据安全相关政策制度和标准。交通运输部业务管理机构按职责负责本业务领域数据安全监管。交通运输部海事局、长江航务管理局、救助打捞局和中国船级社负责本系统数据安全监管。

省级交通运输主管部门负责对本地区交通运输数据处理活动和安全保护进行监管，指导市、县级交通运输主管部门开展数据安全管理工作，配合交通运输部和同级网信、公安、国家安全、数据管理等部门开展相关工作。

第四条 交通运输数据处理者(以下简称数据处理者)承担数据安全主体责任，履行数据安全保护义务，加强数据全生命周期安全保护，建立健全管理制度，采取技术措施和其他必要措施，保护数据免遭篡改、破坏、泄露或者非法获取、非法利用。

第五条 鼓励和支持交通运输数据依法开放共享、授权运营和交易流通，以及相关技术、产品、服务创新，促进数据要素安全合规流通和高效开发利用。

第二章 数据分类分级保护

第六条 交通运输部指导开展综合交通运输和公路、水路领域数据分类分级保护工作，确定行业重要数据目录，提出核心数据目录建议，加强目录动态管理。

省级交通运输主管部门组织开展本地区数据分类分级保护工作，并向交通运输部报送重要数据识别情况。

数据处理者应当建立数据分类分级保护规程，开展数据分类分级保护工作，定期更新数据目录，按规定识别、申报重要数据。对确认为重要数据的，交通运输主管部门应当及时向数据处理者告知或发布。

第七条 根据数据在经济社会发展和交通运输运行中的重要程度，以及一旦遭到篡改、破坏、泄露或者非法获取、非法利用，对国家安全、公共利益或者个人、组织合法权益造成的危害程度，将交通运输数据划为核心数据、重要数据、一般数据三个级别。其中，一般数据从高到低分为一般 3 级数据、一般 2 级数据和一般 1 级数据。

第八条 数据内容、规模、时效性、应用场景、加工处理方式等发生变化，或因国家有关要求，导致原定级别不再适用的，数据处理者应当及时变更数据级别。

涉及重要数据和核心数据级别变更的，应当按规定重新开展数据分类分级工作。涉及重要数据和核心数据信息变更的，应当在 30 日内报告。

第三章 数据全生命周期安全管理

第九条 数据处理者应当建立健全数据全生命周期安全管理制度，明确登记、审批、处理、操作等规程和权限，根据数据级别采取就高从严的安全保护措施。

重要数据、核心数据处理者应当加强数据处理活动全过程监测预警和处置，采取商用密码技术保障数据全生命周期安全。

第十条 数据处理者应当加强对从业人员数据安全知识和技能教育培训，根据需要配备数据安全管理人员。

重要数据处理者应当按规定明确数据安全负责人和数据安全管理机构。数据安全负责人应当由数据处理者管理层成员担任，有权直接向有关交通运输主管部门报告数据安全情况。

核心数据处理者应当对数据安全负责人和关键岗位人员、核心数据信息系统建设和运维单位等进行安全背景审查。

第十一条 数据处理者应当按照合法、正当、必要原则开展数据收集，不得窃取或者以其他非法方式收集数据。涉及收集个人信息的，明确告知收集和使用规

则，并取得个人同意。涉及收集敏感个人信息的，还应取得个人单独同意。依照法律法规有关规定可以不向个人告知、不需取得个人同意的除外。

通过间接途径收集数据的，应当确保数据来源合法、真实可信，保证数据的完整性和可用性。使用自动化工具访问、收集数据的，应当确保不造成网络服务影响。

第十二条 数据处理者应当根据业务需求和数据级别确定数据存储方式、保存期限以及保护措施。交通运输主管部门处理的个人信息，关键信息基础设施运营者在我国境内运营中收集、产生以及有关法律法规明确要求的个人信息和重要数据，应当在境内存储。

信息系统存储重要数据的应当至少满足网络安全等级保护第三级要求，存储核心数据的应当至少满足第四级要求或者关键信息基础设施安全保护要求，并优先使用安全可信的产品和服务。涉及使用云计算服务存储重要数据的，应当选择通过安全评估的云计算服务。

数据处理者应当加强数据存储、备份介质管理，定期进行数据备份。重要数据和核心数据应当实施容灾备份，定期开展数据恢复测试和灾难恢复演练。

第十三条 数据处理者应当按照数据级别采取访问控制、数据脱敏加密、操作审计等保护措施，确保数据使用和加工过程安全、合规、可控、可溯源。

使用和加工重要数据和核心数据的，应当实施严格的访问控制，建立健全数据可信可控、日志留存审计、风险监测评估、数据溯源等技术体系。

第十四条 数据处理者应当根据数据类型、数据级别和应用场景等制定数据传输安全策略并采取必要的保护措施。

传输一般 3 级数据、重要数据和核心数据的，应当采取校验技术、密码技术、安全传输通道或者安全传输协议等保护措施。

第十五条 数据处理者在交换共享、授权运营等数据提供过程中，应当按照最小必要原则向数据接收方提供所需数据。提供数据涉及敏感信息的，应当进行必要的脱敏处理。

提供个人信息、重要数据和核心数据的，应当核验数据接收方的数据安全保护能力，通过签订合同或协议等方式，约定数据处理的目的、方式、范围等，明

确数据接收方的保护义务和措施，强化履约监督，发现不按约定履行的立即停止数据提供。

第十六条 交通运输主管部门按规定及时、准确地公开政务数据。依法不予公开的除外。

数据处理者应当加强开源数据安全，规范公路、水路视频图像和科学数据公开管理。

数据处理者不得公开其处理的个人信息，取得个人单独同意的除外。

第十七条 数据处理者应当建立数据删除制度，对删除活动进行记录和留存，采用信息清除技术确保数据删除后不可恢复。数据删除从技术上难以实现的，应当停止除存储和采取必要的安全保护措施之外的处理。

法律法规规定应主动删除、个人请求删除的个人信息，以及合同或协议约定删除的数据，数据处理者应当依法删除。

删除重要数据和核心数据应当在操作前制定数据删除方案，评估可能存在的风险，并提前报告。

第十八条 数据处理者因合并、分立、解散、破产等原因需要转移数据的，应当明确数据转移方案，通过协议、承诺等方式约定数据接收方全面承接对应数据的安全保护义务。涉及个人信息的，应当向个人告知数据接收方名称或者姓名和联系方式。

涉及重要数据、核心数据和 1000 万人以上个人信息的，应当提前报告数据转移方案、接收方名称或者姓名和联系方式等。数据转移应当采用安全可控方式，确保过程可追溯。

第十九条 数据处理者委托他人处理、与他人共同处理数据的，数据安全责任不因委托而改变，应当通过签订合同或协议等方式，明确双方数据安全责任和义务。未经委托方同意，数据接收方不得向他人提供数据，不得加工、训练、挪用数据，不得开展数据关联分析。

委托处理重要数据和核心数据的，还应当核实或评估数据接收方的数据安全保护能力和资质。

第二十条 数据处理者向境外提供数据,应当遵守国家数据跨境安全管理有关规定,履行数据安全保护义务,并采取技术措施和其他必要措施,保障数据跨境安全。不得采取数据拆分等手段规避相关义务。向境外提供个人信息的,应当按规定履行告知、取得个人单独同意、进行个人信息保护影响评估等义务。

第二十一条 利用人工智能技术开展数据处理活动,数据处理者应当在模型算法投入使用前,评估语料库、训练数据及算法的合理性、正当性、可解释性,以及数据利用对相关主体合法权益的影响、伦理风险和防控措施有效性。

强化人工智能生成数据及人工智能产品的安全管理,按照生成数据及数据处理结果对应的分类分级,严格落实相应的数据安全要求。

提供生成式人工智能服务的,应当加强训练数据和训练数据处理活动的安全管理,强化数据标注质量评估。

第二十二条 数据处理者应当留存数据全生命周期的数据处理、权限管理、人员操作等网络日志,并开展分类分级管理,满足风险溯源和事件处置需要。

网络日志留存时间不少于6个月。政务应用系统访问、数据库操作以及重要数据安全事件相关日志留存时间不少于1年。核心数据安全事件相关日志,向其他数据处理者提供、委托处理、共同处理个人信息和重要数据的处理情况记录,留存时间不少于3年。

第四章 数据安全风险评估

第二十三条 重要数据、核心数据处理者和1000万人以上个人信息处理者,应当每年开展数据安全风险评估(以下简称风险评估),并报送风险评估报告。

鼓励一般数据处理者至少每3年开展1次风险评估。

大型网络平台运营者按照有关规定开展风险评估。

第二十四条 存在下列情形之一的,数据处理者应开展风险评估:

- (一)发生重大数据安全事件或被通报存在重大数据安全风险。
- (二)提供、委托处理、共同处理重要数据,履行法定职责或者义务的除外。
- (三)重要数据处理者出现合并、分立、解散等重大变化,承载重要数据的信息系统发生重大变更。

(四) 向境外提供数据等高风险数据处理活动。

(五) 其他可能危害国家安全、公共利益或严重危害个人、组织合法权益的情形。

第二十五条 数据处理者可自行或委托第三方开展风险评估,第三方应当为国家有关部门认定的专业检测评估机构,或符合国家有关规定的其他机构。

第二十六条 风险评估报告应当符合有关规定,至少保存 3 年,可作为交通运输主管部门数据安全监督检查依据。

第二十七条 数据处理者应当及时整改风险评估发现的问题,消除风险隐患。

风险评估中发现重大数据安全风险、事件或特殊紧急情况的,重要数据和核心数据处理者应当及时报告。

第二十八条 交通运输个人信息处理者应当按规定定期自行或者委托专业机构开展个人信息保护合规审计。

第五章 数据安全监测预警与应急处置

第二十九条 交通运输部统筹建立行业网络和数据安全风险监测预警与信息通报工作机制,省级交通运输主管部门建立本地区工作机制,加强与网信、公安、国家安全、数据管理等部门的信息共享。

数据处理者应当建立数据安全风险监测机制,及时发现、处置、报告安全风险和事件。

根据对国家安全、社会秩序、经济建设、公众利益等造成的影响范围和危害程度,将交通运输数据安全事件分为特别重大、重大、较大和一般 4 个等级。

第三十条 交通运输主管部门、数据处理者应当制定数据安全事件应急预案,加强预警响应和应急联动,定期组织开展应急演练。重要数据和核心数据处理者应当每年开展应急演练。

第三十一条 对个人、组织合法权益造成危害的数据安全事件,数据处理者应当及时通知利害关系人,发现涉嫌违法犯罪线索的,应当按规定向公安机关、国家安全机关报案,并配合开展侦查、调查和处置工作。

第三十二条 数据处理者应当在数据安全事件处置结束后,完成事件的调查评估,提出改进措施并落实。

第六章 监督检查与责任追究

第三十三条 交通运输主管部门定期组织开展风险评估,依法开展数据安全检查,指导监督数据处理者履行数据安全保护义务。数据处理者应当予以配合,及时整改风险隐患。

第三十四条 交通运输主管部门开展数据安全监督检查,应当客观公正,不得向被检查单位收取费用,不得访问、收集与数据安全无关的业务信息,获取的信息应当依法予以保密,只能用于维护数据安全的需要,不得用于其他用途。

发现数据处理活动存在较大安全风险的,可以按规定的权限和程序,要求数据处理者暂停相关服务、完善技术措施等,消除安全隐患。

第三十五条 交通运输主管部门在开展数据安全监督检查时,应当加强协同配合、信息沟通,合理确定检查频次和检查方式,避免不必要的检查和交叉重复检查。

第三十六条 风险评估、网络安全等级测评、关键信息基础设施安全检查、商用密码应用安全性评估中涉及数据安全内容重合的,结果可互相采信。

第三十七条 违反本办法规定的,由交通运输主管部门责令改正,对直接负责的主管人员和其他直接责任人员依法给予处分或处罚。涉嫌违法犯罪的,按规定向有关部门报告。

第七章 附则

第三十八条 本办法第八条、第十七条、第十八条、第二十三条、第二十七条涉及的报告、报送情形,应当由省级交通运输主管部门审核后,报至交通运输部。部属单位、中央交通运输企业可直接报至交通运输部。

第三十九条 开展核心数据以及涉及国家秘密、工作秘密的数据处理活动,按照国家有关规定执行。

第四十条 本办法由交通运输部负责解释。

第四十一条 本办法自 2026 年 7 月 1 日起实施。

1.2. 交通运输部关于发布《港口散杂货车辆集疏港电子计划单》等 14 项交通运输行业标准的公告

来源：中华人民共和国交通运输部官网

发布时间：2026-06-04

索引号：2026-00024

交通运输部关于发布《港口散杂货车辆集疏港电子计划单》等 14 项交通运输行业标准的公告

《港口散杂货车辆集疏港电子计划单》等 14 项交通运输行业标准（2026 年第 7 批，见附件）业经审查通过，现予发布。发布的标准均为推荐性标准，由人民交通出版社股份有限公司出版，并在中华人民共和国交通运输部网站公告。

附件：发布的 14 项交通运输行业标准编号、名称、主要内容等一览表

交通运输部

2026 年 5 月 19 日

分送：各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅（局、委），国家市场监督管理总局，国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局，中央军委后勤保障部，相关学会、协会，交通运输各专业标准化技术委员会、计量技术委员会，中国远洋海运集团有限公司、招商局集团有限公司、中国交通建设集团有限公司，部属各单位，部内各司局。

附件：发布的 14 项交通运输行业标准编号、名称、主要内容等一览表。

附件

发布的 14 项交通运输行业标准编号、名称、主要内容等一览表

序号	标准编号	标准名称	主要内容	代替标准编号	实施日期
1	JT/T 1592—2026	港口散杂货车辆集疏港电子计划单	本标准规定了港口散杂货车辆集疏港电子计划单的总体要求、数据交换和使用要求。本标准适用于港口散杂货车辆集疏港作业电子计划单的应用。		2026-09-01
2	JT/T 1593—2026	港口散杂货汽车电子磅单	本标准规定了港口散杂货汽车电子磅单的总体要求、数据交换和使用要求。本标准适用于港口散杂货作业过程汽车电子磅单的应用。		2026-09-01
3	JT/T 1594—2026	航运大数据平台数据管理通用技术要求	本标准规定了航运大数据平台数据管理的总体框架、功能要求和性能要求。本标准适用于主管部门和航运企业大数据平台的规划、设计、建设和管理。		2026-09-01
4	JT/T 1595—2026	自动识别系统(AIS)航标设备性能和测试要求	本标准规定了自动识别系统(AIS)航标设备的分类、性能要求、测试条件和测试要求。本标准适用于 AIS 航标设备的设计、生产、测试、应用和管理。		2026-09-01
5	JT/T 1596—2026	船闸控制工艺安全监控系统技术规范	本标准规定了船闸控制工艺安全监控系统的一般要求、系统结构、功能要求、性能要求，以及测试要求。本标准适用于船闸控制工艺安全监控系统的设计、开发和测试。		2026-09-01
6	JT/T 1597—2026	海上安全通信系统接口规范	本标准规定了海上安全通信系统的构成和业务分类、总体要求，以及数字选择性呼叫(DSC)、奈伏泰斯(NAVTEX)播发、气象传真、单边带无线电话、甚高频无线电话、海上数字广播和基于北斗短报文的海上安全信息播发等业务的接口协议。本标准适用于海上安全通信系统接口的设计、开发和集成。		2026-09-01

序号	标准编号	标准名称	主要内容	代替标准编号	实施日期
7	JT/T 1598— 2026	内河船舶智能导助航数据模型与交换格式	本标准规定了内河船舶智能导助航信息的总体要求、数据模型和数据交换格式。 本标准适用于以内河通航水域为主要场景的船舶智能导助航数据模型的生产、交换与应用。		2026- 09-01
8	JT/T 1599.1— 2026	沿海干散货水路运输电子单证 第1部分：水路货物运单	JT/T 1599 的本部分规定了沿海干散货电子水路货物运单的总体要求、数据交换和使用要求。 本部分适用于沿海干散货运输过程中电子水路货物运单的应用。		2026- 09-01
9	JT/T 1599.2— 2026	沿海干散货水路运输电子单证 第2部分：货物交接清单	JT/T 1599 的本部分规定了沿海干散货水路运输电子货物交接清单的总体要求、数据交换和使用要求。 本部分适用于沿海干散货运输过程中电子货物交接清单的应用。		2026- 09-01
10	JT/T 1599.3— 2026	沿海干散货水路运输电子单证 第3部分：装卸时间事实记录	JT/T 1599 的本部分规定了沿海干散货水路运输电子装卸时间事实记录的总体要求、数据交换和使用要求。 本部分适用于沿海干散货运输过程中电子装卸时间事实记录的应用。		2026- 09-01
11	JT/T 283—2026	船用内燃机涡轮增压器修理技术规范	本标准规定了船用内燃机涡轮增压器的修理总体要求、零部件修理要求和修复后的试验、封装及记录要求。 本标准适用于船舶径流式涡轮增压器和外支承轴承设计的轴流式涡轮增压器的修理。	JT/T 283—1995	2026- 12-01
12	JT/T 419—2026	内河船舶航行资料配备要求	本标准规定了内河船舶航行资料配备的总体要求和具体配备要求。 本标准适用于船长不小于 20m 的内河船舶和在内河航行的江海直达船舶的航行资料配备。 本标准不适用于军用船艇、体育运动船艇、公务船、渔船和游艇的航行资料配备。	JT/T 419—2000	2026- 09-01

序号	标准编号	标准名称	主要内容	代替标准编号	实施日期
13	JT/T 470—2026	海上运输 航线代码	本标准规定了船舶在中国沿海与世界海洋航区之间航行的航线编码要求、编码方法。本标准适用于交通运输管理部门和企业对海上运输业务中航线的标识管理与应用。	JT/T 470—2002	2026- 09-01
14	JT/T 479—2026	内河船舶 柴电混合 推进系统 电动遥控 装置技术 要求	本标准规定了内河船舶柴电混合推进系统电动遥控装置的组成和外观、环境条件、功能要求和技术性能要求。本标准适用于柴电混合推进系统船舶电动遥控装置的设计、制造与验收。纯柴油机推进系统参照使用。	JT/T 479—2002	2026- 09-01

海事资讯

2.1. 守护蔚蓝 向海图强——习近平总书记关于推动海洋经济高质量发展重要论述引领海洋强国建设

来源：中华人民共和国交通运输部官网

发布时间：2026-06-10 14:48

守护蔚蓝 向海图强——习近平总书记关于推动海洋经济高质量发展重要论述引领海洋强国建设

2026-06-10 14:48 来源：新华社

新华社北京6月10日电

题：守护蔚蓝 向海图强——习近平总书记关于推动海洋经济高质量发展重要论述引领海洋强国建设

新华社记者王立彬、许舜达、周颖

6月8日是世界海洋日，今年我国主题是“守护蔚蓝 向海图强”。

党的十八大以来，习近平总书记始终把海洋事业摆在党和国家事业发展全局的重要位置，强调发展海洋经济、建设海洋强国，提高海洋开发能力，让海洋经济成为新的增长点。

从绵延万里的海岸线，到逐浪深蓝的远洋航船；从昼夜不息的现代化港口，到冰封极地的中国科学考察站——一幅具有中国特色的向海图强壮阔画卷，正在徐徐铺展。

向科技要动力 向产业要效益

汽笛长鸣，浪花翻涌。5月27日，“爱达·花城号”大型邮轮历经12天11夜海上试航，缓缓驶入上海外高桥造船码头。国产大型邮轮试航“一次性通关”，我国邮轮产业驶入批量建造新阶段。

“发展海洋经济、海洋科研是推动我们强国战略很重要的一个方面”——习近平总书记的嘱托，正化作科技兴海、向海图强的现实。

全球最大的大洋钻探船“梦想”号建成入列，全球首座10万吨级海上石油平台“深海一号”投入使用，“蛟龙”号与“奋斗者”号协同完成我国首次北极载人深潜，中国海洋科技脚步，正踏浪而前、逐梦深蓝。

数据见证跨越，科技带动产业。“十四五”时期，我国海洋生产总值连续迈上9万亿元、10万亿元、11万亿元三个台阶。今年一季度，造船完工量、新接订单量同比分别增长46.0%和195.2%。

浙江舟山鱼山岛，只有几平方公里，淡水资源几乎为零。浙石化4000万吨/年炼化一体化项目拔地而起。“热法+膜法”双轮驱动，海水淡化总产能超过51.5万吨/日——海洋科技让一座石化城从大海中“长”了出来。

向海要淡水，向海要电力。在山东青岛，百千瓦级工厂化海水直接制氢已平稳运行超1000小时；在海南，科研团队正探索从海水中提取铀资源。氢与铀，都指向未来清洁电力的无限可能。在浙江，潮汐发电迅速崛起，我国海洋能装备技术已进入世界第一方阵。

“十五五”期间，我国将统筹建设高能级创新平台，强化原始创新和核心技术攻关，推进前沿性颠覆性技术研究，谋划实施深海、极地等国家科技重大项目。加大科技创新成果供给，突破部分高端仪器和关键零部件“卡脖子”问题，强化科研成果转化应用。

向海图强，企业是创新主体，人才是发展关键。我国将引导更多大型企业和社会资本“下海”，实施“蓝色人才”专项计划，建设一流海洋产业技术工人队伍。

科技要突破，产业要升级。利用绿色、数智技术改造提升传统海洋产业，大

力发展海上风电、潮流能等新兴产业。面向深海大洋实施“蓝色药库”工程——到2030年，海洋创新药产业增加值将突破1300亿元。科技驱动蓝色引擎，海洋经济正成为高质量发展的新增长极。

向统筹要合力 向生态要未来

西江水奔涌南下，南海潮迎面而上。6月3日，西部陆海新通道骨干工程平陆运河全线通水，并将于今年9月通航——一条“人工天河”，将内陆的江河脉络与浩瀚大海第一次紧紧牵在一起。千年地理阻隔，一朝贯通。

“通江达海、江海联运”——习近平总书记2023年在广西考察时的指示，即将从蓝图化作现实。

陆海统筹、山海联动，高效协同发展正在形成巨大合力。长三角政策互通、产业链衔接；重庆海事创新铁海联运监管互认，新能源整车集装箱“一箱到底”。今年以来，山西吕梁至宁波舟山港、河南新乡至日照港等多条海铁联运班列开通。多式联运体系不断完善，江河入海流，运河通江达海。

“山水林田湖草沙是一个生命共同体”——习近平总书记的这一重要理念引领的实践，从陆地延伸向海洋。坚持陆海统筹、河海联动，从山顶到海洋的保护治理大格局正在形成。立足全国一盘棋，长江全流域从上游涵养水源到入海口深耕江海联运，黄河流域从三江源“中华水塔”保育到三角洲湿地修复。高原物产沿联运出海，沿海育种技术反哺内陆盐碱地。

统筹是为了更好发展，保护是为了长久未来。从黄河三角洲到崇明岛，鸟语花香；从黄岩岛到仁爱礁，鱼翔浅底。“十四五”时期，我国整治修复海岸线820公里、滨海湿地76万亩，珊瑚礁等典型海洋生态系统优良率提升至60%以上，红树林面积达46.5万亩——我国成为世界上少数红树林面积净增加的国家之一。

习近平总书记强调：“我们要像对待生命一样关爱海洋。”以此为根本遵循，“十五五”期间，我国将深化人海和谐建设：加强空间规划管控，统筹近岸与深远海开发；强化海岸线分类保护，实施蓝色海湾、美丽岸滩、和美海岛行动；探索海洋碳汇核算与交易，提升灾害预警能力。让碧海银滩成为永续发展的底色，让生命在蔚蓝世界中生生不息。

向开放要空间 构建海洋命运共同体

晨曦中，一艘艘巨轮鸣笛起航，从宁波舟山港驶向五大洲四大洋。311条集装箱航线如经纬线般编织起全球物流网络，通达200多个国家和地区的700多个

港口——宁波舟山港货物吞吐量已连续 17 年位居全球第一。

这幅“万船云集”的图景，是 21 世纪海上丝绸之路的生动写照。习近平总书记指出：“当前，以海洋为载体和纽带的市场、技术、信息、文化等合作日益紧密，中国提出共建 21 世纪海上丝绸之路倡议，就是希望促进海上互联互通和各领域务实合作，推动蓝色经济发展，推动海洋文化交融，共同增进海洋福祉。”

海上丝绸之路在绵延，“蓝色朋友圈”在扩大。党的十八大以来，我国与 50 多个国家和国际组织签署合作协议，成为《〈联合国海洋法公约〉下国家管辖范围以外区域海洋生物多样性的养护和可持续利用协定》首批签署国，与多国联合开展南北极科学考察。海湾城市建设“厦门实践”经验，为全球人海和谐提供了中国方案。

“用好这一重大科技装置，加强海洋科技创新，拓展国际海洋合作，为推进中国式现代化、推动构建人类命运共同体作出更大贡献。”这是习近平总书记对“梦想”号大洋钻探船建成入列时的殷殷嘱托。

一年多来，科技工作者牢记嘱托，加快构建以“梦想”号为核心的深海钻探技术装备体系，研发全球首套万米级全海深海底电磁装备、国际首套垂直地震超前预测智能钻井技术及装备——打穿地壳、触碰莫霍面的人类梦想，终将实现。

参与全球治理，贡献中国智慧。我国将积极参与深海采矿、公海保护区、南极环境管理等领域的国际规则制定和议题设置，深化与国际组织合作，推动国际标准制定——引导全球海洋治理体系朝着更加公正合理的方向演进。

传承和平基因，开创蓝色未来。从郑和下西洋的和平远航，到今日中国巨轮通达全球，和平合作、开放包容的海洋精神一脉相承。面向“十五五”及更远未来，我国将深入推动构建海洋命运共同体——不是征服，而是守护；不是独占，而是共享。沿着习近平总书记指引的方向，一条具有中国特色的向海图强之路，正从蓝图变为现实。

2.2. 水运向绿而行 航程向新而生

来源：中华人民共和国交通运输部官网

发布时间：2026-06-18 08:51

水运向绿而行 航程向新而生

奔流不息的江河，承载着经济往来；舟楫云集的港口，连接着广阔世界。近年来，交通运输部水运科学研究院（简称部水运院）锚定“双碳”目标，聚焦主责主业、锐意创新，积极推进水运绿色低碳转型，有力支撑水运高质量发展。

支撑能耗双控向碳排放双控转型

标准先行是行业治理现代化的关键路径。部水运院针对港口与船舶能耗限额、能效水平评定等问题开展系统研究，构建起覆盖港口和营运船舶的能耗限额及监测标准体系，主编国家标准 12 项、行业标准 8 项。《码头作业单位产品能源消耗限额》《港口设备能源消耗评价方法》《港口能耗在线监测系统技术要求》《营运船舶燃料消耗限值及验证方法》等一批成果填补了行业空白。

随着能耗双控向碳排放双控转型，部水运院将支撑碳排放总量和强度双控作为标准研制重点，加快构建适应“双碳”目标的水运碳管控标准，去年编制完成的两项国家标准相继出台。其中，《码头二氧化碳排放强度等级及评定方法》为不同货类的码头提供了可比碳耗评价模型与分级阈值；《营运船舶二氧化碳排放强度等级及评定方法》为船舶建立了碳排放分类分级评价体系。

依托标准体系和部水运院节能环保技术重点实验室，部水运院开展了港机与船舶能效测试与诊断工作，支撑行业能源精细化管理水平显著提升；提出了零碳港口建设技术路线图，支撑了 5 个交通运输部近零碳码头试点项目建设，带动加快近零碳港口建设。近十年，我国港口能耗强度下降超 25%、二氧化碳强度下降超 33%，先进港口绿色低碳发展能力已跻身国际前列。

在国际科技合作方面，部水运院同样成果斐然。部水运院环保节能中心副主任李静介绍，2025 年，水路运输污染防治与重特大事故应急技术国际科技合作基地顺利通过科技部重新认定。依托该基地，部水运院定期举办国际会议与技术培训，今年承担了 1 项政府间国际科技创新合作项目，持续提升我国在节能降碳和船舶污染防治领域的国际影响力。

为新能源船舶提供技术路线支撑

“截至 2024 年，我国新能源清洁能源船舶规模已超过 1000 艘，实现了从无到有、由点到面的规模化应用。”部水运院船舶中心主任纪永波用《中国新能源

清洁能源船舶发展报告（2024）》中的这组数据，展示了近年来新能源清洁能源船舶的跨越式发展。

近年来，部水运院有力支撑出台了《关于加快内河船舶绿色智能发展的实施意见》《关于推动电动船舶健康安全发展的通知》《交通运输老旧营运船舶报废更新补贴实施细则》等 10 余项政策性文件。同时加强相关技术标准规范研究制定，部水运院主编《电动船舶岸基充电设施建设技术规范》（JTS / T 341—2026），推动立项开展《电动船舶充电操作规程》等多项国家和行业标准编制，推动国际标准化组织成立内河电动船舶国际标准工作组（ISO / TC8 / SC7 / WG3），编制发布《中国新能源清洁能源船舶发展报告（2024）》，系统总结了政策、船舶、基础设施、能源消费等方面的发展态势。2025 年，凝聚了 100 余家产业链单位共识的《中国内河新能源清洁能源船舶技术路线图 1.0》（简称路线图）发布，提出到 2050 年我国内河新能源清洁能源船舶总规模占比超过 50% 的发展愿景。

不同船型、不同航线的技术路径如何选择？路线图给出明确答案：近期，内河客运船舶和中小型货运船舶将“以电为主”；而大型货运船舶，则呈现“甲醇、液化天然气为主，电动为辅”的多元化发展格局。“路线图的编制，综合考虑了能源可行性、装备可用性、经济可持续性等多维因素。”纪永波说，这不仅仅是技术选择，更是对产业链的一次系统研判和共识凝聚。

从 2022 年助力上海港完成国际航行船舶保税液化天然气加注“中国首单”的全链条风险评估，到支撑广东累计建成投运 206 艘液化天然气单一燃料动力船舶，再到为浙江提供绿色航运廊道建设方案，这些实践有力推动了新能源船舶从试点走向商用。

纪永波透露，《中国新能源清洁能源船舶发展报告（2025）》即将发布。下一步，部水运院将把研究视野从内河拓展到沿海和远洋，启动“沿海、远洋新能源、清洁能源船舶技术路线图 1.0”的编制工作，为全球航运绿色转型贡献更多“中国方案”。

推进国际绿色航运走廊建设

水运绿色转型，不仅是国内命题，更是全球议题。“绿色航运走廊，就是在特定航线上通过港口、航运公司、燃料供应方等航运上下游产业链各相关方合作，

应用新技术、新燃料、新模式，推动船舶和港口温室气体减排直至实现净零排放，并以此带动航运上下游产业转型和创新发展。”部水运院副研究员蔡欧晨解释道。

截至 2025 年年底，在部水运院的牵头协调和推动下，宁波舟山港、青岛港已与德国、法国、西班牙等国家的港口及地中海航运、达飞、海洋网联等国际航运公司达成合作，设立了 6 条绿色航运走廊。

步入 2026 年，绿色航运走廊建设向着更广范围、更深层次推进。原有航线持续升级，宁波舟山港至西班牙瓦伦西亚港、至法国 HAROPA 港口联盟的两条走廊完成扩围提质，还首次在全球同类走廊中推广港区无人驾驶应用场景，引入国内领先 AI 技术企业参与实践。支撑宁波舟山港与英国费利克斯托港、阿联酋阿布扎比港口集团、西班牙阿尔赫西拉斯港，分别设立了中英第 1 条、中阿第 1 条和中西第 2 条港到港绿色航运走廊。

绿色航线网络不断延伸的同时，有关措施的制定实施也不断加强。今年，部水运院与浙江省海港集团共同发布了《共建国际绿色航运走廊年度报告 2025（宁波舟山港）》《共建国际绿色航运走廊脱碳指南（宁波舟山港）》，从岸电应用、绿色燃料加注、可再生能源利用、数智化管控等维度，提出了 30 余项可落地的细化举措。“这份指南明确了绿色航运走廊的定义、目标与协作框架，提出了港航脱碳、组织优化、智慧赋能等主要任务和相关举措。”蔡欧晨说，它为全球港口共建绿色航运走廊提供了清晰路径与实操参考。

绿色发展是高质量发展的底色，新质生产力本身就是绿色生产力。站在新的起点，部水运院将持续推动水运行业向“绿”而行，坚持智能化、绿色化、融合化方向，为引领水运高质量发展贡献力量。

2.3. 大量船舶开航！霍尔木兹海峡船舶通行量已恢复近一半

发布时间：2026-06-25

发布：信德海事公众号

大量船舶开航！霍尔木兹海峡船舶通行量已恢复近一半

信德海事网消息，停滞数月的霍尔木兹海峡，正在重新出现船流。

来自 MarineTraffic、AXSMarine、Kpler 等多家航运数据平台的 AIS 监测数据显示,过去一周,霍尔木兹海峡商业船舶通行量已经从此前极低水平明显反弹。船舶开始重新打开 AIS,部分油轮、LNG 船、集装箱船和干散货船陆续通过海峡。这说明,在美伊阶段性安排和 IMO 协调机制启动后,市场正在试探性恢复通行。

不过,这还不是"恢复正常"。更准确地说,霍尔木兹海峡正在从"高度停滞"进入"受控恢复"。

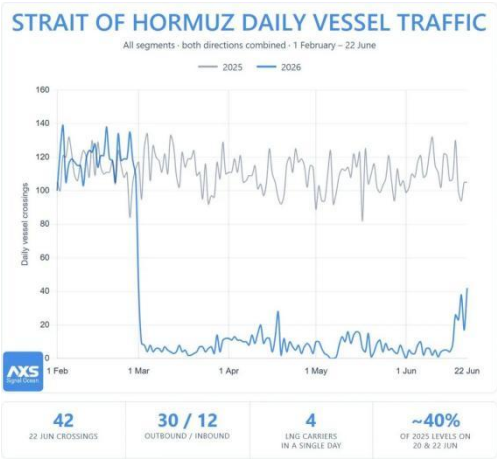
01 通行量从低位反弹

据 MarineTraffic 披露,霍尔木兹海峡船舶通行量在最近两个周末明显回升。根据 MarineTraffic 和 Kpler 数据,6 月 12 日至 14 日期间,确认通过霍尔木兹海峡的船舶为 32 艘;而 6 月 19 日至 21 日期间,这一数字升至 93 艘,环比增加 61 艘。MarineTraffic 另一组监测也显示,6 月 19 日至 21 日期间,霍尔木兹海峡录得 71 艘确认通行船舶,其中 6 月 20 日达到 35 艘的周末峰值。

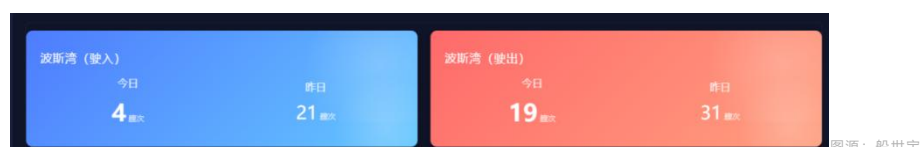


AXSMarine 的数据同样反映出这一趋势。该公司表示,6 月 18 日至 22 日,霍尔木兹海峡日均商业船舶通行量升至 29.2 艘/日,而 6 月前 17 天的日均通行量仅为 4.9 艘。

6 月 22 日,该海峡录得 42 艘确认通行船舶,其中 30 艘出湾、12 艘进湾,创下冲突以来单日新高。AXSMarine 同时指出,当前 29.2 艘/日的水平,仅相当于战前约 110 艘/日基准水平的 27%。



根据船视宝霍尔木兹船舶监测截图看，6月24日，波斯湾船舶通行总量为52艘次，其中驶入21艘次，驶出31艘次；船型包括集装箱船3艘次、原油船8艘次、成品油船3艘次、LNG船1艘次、LPG船3艘次及其他船舶34艘次。该日通行量环比上升85.71%，但同比仍下降57.72%。



这组数据说明，霍尔木兹海峡的“船流”确实在回归，但回归基础仍然很低。

02 出湾船舶先动，进湾船舶仍谨慎

从整体上来看，当前最明显的特点，是出湾船舶多于进湾船舶。

这并不难理解。过去数月，大量船舶被困波斯湾内。随着临时通道和安全协调机制逐步启动，船东、租家和货主最急迫的需求，是让已经在湾内的船舶先驶离风险区域。

路透社援引 LSEG 和 MarineTraffic 等数据称，至少 35 艘较小型船舶，包括干散货船、普通货船、集装箱船、油轮和拖轮，正在准备通过海峡；同时，部分已经滞留的油轮也开始驶出。IMO 方案下，船舶将使用两条临时航线通行，一条经伊朗水域，另一条经阿曼及美国协调水域。

相比之下，真正的进湾恢复仍然谨慎。对于船东和租家来说，空载船进湾意味着要承担“能否安全装货并再次驶出”的双重风险。因此，市场真正关注的不是少量船舶能否出湾，而是大批已经装货的油轮、LNG 船和其他能源船舶是否愿意重新驶入波斯湾。

03 能源船舶开始回归，但出口流量仍低

具体到细分市场，油轮和 LNG 船的重新出现，是近期市场最关注的信号之一。

路透社报道称，6月22日，4艘由卡塔尔控制的 LNG 船驶入波斯湾；同日，两艘可装载合计最高约 400 万桶原油的超大型油轮也驶入波斯湾，其中一艘显示目的港为伊拉克巴士拉。同时，MarineTraffic 平台数据显示，两艘较小原油油轮驶出霍尔木兹进入阿曼湾。

克拉克森在相关市场评论中也表示，尽管当前日通行量仍低于冲突前约 125 艘的水平，但趋势是正面的。

85%

霍尔木兹原油通过量降幅
约1475万桶/日降至约210万桶/日

AXSMarine 此前则从货流角度指出，霍尔木兹原油通过量较 2 月 28 日关闭后大幅下降，从约 1475 万桶/日降至 6 月中旬约 210 万桶/日，降幅约 85%；同时约 1.02 亿桶海湾原油仍滞留在海峡内外 66 艘油轮上，其中近四分之三集中在 40 艘 VLCC 上。

信德海事网获得信息也显示，中东贸易区大宗商品出口仍处低位。上周原油出口到港量为 308 万吨，环比下降 41.89%，同比下降 81.15%；LNG 出口到港量为 35 万吨，环比下降 43.55%，同比下降 85.66%；LPG 出口到港量为 17 万吨，环比下降 41.38%，同比下降 88.19%。

船舶通行量回升已经出现，但能源出口端还没有真正恢复到正常节奏。

04AIS 重新开启，也是信心修复信号

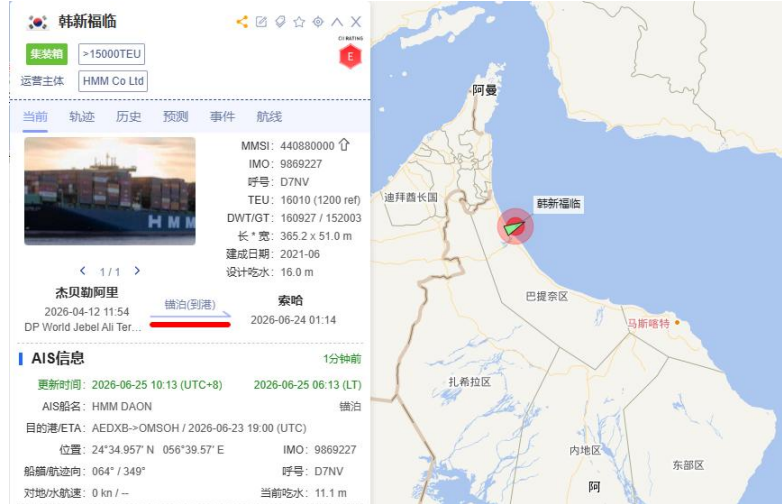
除了船流和贸易流的数据恢复，越来越多船舶也开始恢复 AIS 可见状态。



MarineTraffic 表示，近期更多商船在通过霍尔木兹海峡时开启 AIS，这显示运营方信心有所改善。但同时，仍有不少船舶继续选择关闭 AIS 穿越海峡，海峡内扫雷工作也尚未完成。

AXSMarine 也指出，6 月 18 日的通行量反弹发生在一次大规模 AIS 信号干扰背景下，当时波斯湾内超过 200 艘商业船舶同时受到 GPS 欺骗或异常 AIS 行为影响；不过，随后几天 AIS 异常情况已经明显缓和。

大型集装箱船也开始重新进入市场视野。Flexport Atlas 数据显示，16010TEU 集装箱船"HMM DAON"已处于阿曼湾位置，船舶目的地显示为阿曼苏哈尔。这类大型集装箱船的重新移动，说明班轮市场也在密切测试航道恢复情况。



05 恢复仍有四个关键观察点

接下来，判断霍尔木兹海峡是否真正恢复，不能只看单日通行量。

第一 — 要看进湾油轮是否大规模恢复。出湾船舶增加，主要反映此前滞留运力释放；进湾空载船增加，才说明船东愿意重新承接海湾装货风险。

第二 — 要看 LNG、LPG 和原油出口是否回到稳定节奏。当前大宗能源出口量仍明显低于正常水平，说明货流恢复慢于船流恢复。

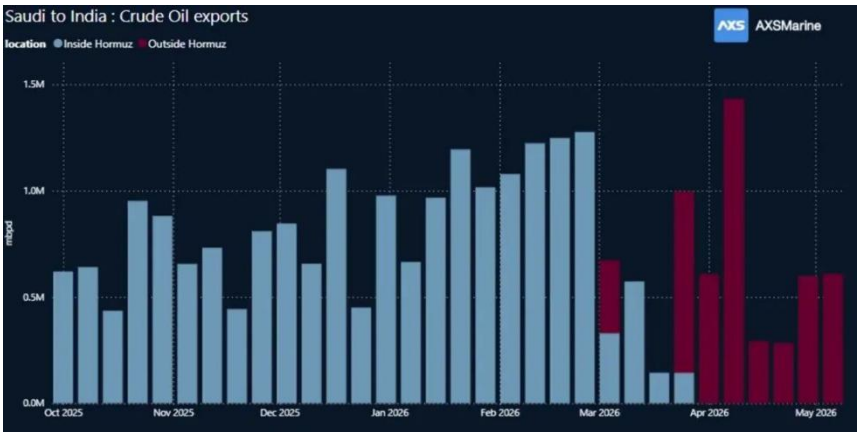
第三 — 要看战争险和租船市场是否降温。路透社引述 Allianz Research 称，约 1150 艘载货船舶、船货价值约 1250 亿美元，仍在等待恢复在海湾地区的运营；Allianz 同时指出，若要让通行量恢复至战前每日最高约 140 艘水平，市场仍需要明确、可靠的安全通行保证。

第四 — 要看传统 TSS 航道何时恢复。只要主通道仍受水雷风险影响，霍尔木兹就仍是临时通道、分批放行、受控通行的状态。

总体来看，霍尔木兹海峡已经出现"船舶流量逐步回归"的明确信号。AIS 数据、出湾船舶数量、部分能源船舶动向和 IMO 协调机制，都在推动市场从极端停滞中走出。

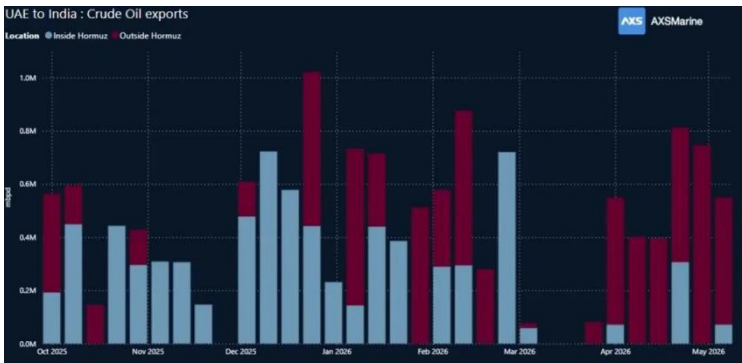
但这一轮恢复仍然脆弱。当前海峡还没有回到战前的开放状态，市场也没有回到正常商业逻辑。对于船东、租家、能源公司和保险机构来说，真正的转折点，

是装货地理。沙特东西向管道及 Yanbu 出口体系，在此次地缘政治事件中成为印度炼厂绕开霍尔木兹风险的核心替代通道。这一变化对油轮市场具有直接影响。过去沙特至印度的主流航线依托波斯湾出口，航程较短、模式稳定；Yanbu 位于红海沿岸，意味着船舶调度、装港窗口、航线安全和运费结构均需要重新匹配。对于印度炼厂而言，供应安全获得一定保障，但供应链灵活性开始更多依赖少数关键基础设施。



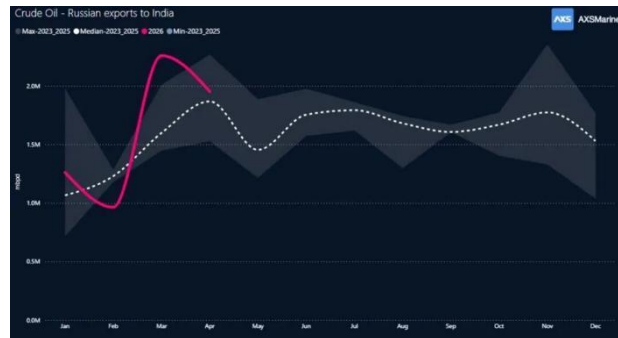
UAE 出口也转向 Fujairah

阿联酋至印度的原油贸易呈现出类似变化。在霍尔木兹受阻前，阿联酋出口印度的原油大致维持“波斯湾侧为主、Fujairah 为辅”的结构。Jebel Dhanna、Das Island、Ruwais 等波斯湾侧港口约占 70%，Fujairah 和 Khor Fakkan 约占 30%。到 2026 年 4 月，这一比例基本反转。UAE 至印度的周度原油流量仍维持在约 40 万至 55 万桶/日区间，但大部分货量已转至 Fujairah 装出，波斯湾侧港口对印装船量在 4 月多数时间接近归零。Fujairah 的战略价值由此进一步凸显。作为位于霍尔木兹海峡外侧的能源出口和船燃枢纽，Fujairah 在危机状态下承担了更强的绕行出口功能。对印度而言，Fujairah 与沙特 Yanbu 共同构成了中东原油供应的两条主要“外部绕行走廊”。



俄罗斯成为第二支柱，但风险同步上升

如果说 Yanbu 和 Fujairah 支撑了印度在中东区域内的绕行调整，俄罗斯原油则成为印度进口体系在区域外的第二大支柱。AXSMarine 数据显示，2026 年 4 月俄罗斯至印度原油到港量平均达到约 195 万桶/日。其中，俄罗斯波罗的海港口 Ust-Luga 和 Primorsk 贡献约 91 万桶/日，黑海 Novorossiysk 贡献约 72 万桶/日，俄罗斯远东 Kozmino 和 De-Kastri 贡献约 32 万桶/日。从历史区间看，2023 年至 2025 年，俄罗斯至印度原油流量大致在 100 万至 200 万桶/日之间波动，中位水平接近 160 万桶/日。2026 年该流量出现两次明显偏离：2 月降至约 96 万桶/日，接近历史区间低位；3 月又迅速升至约 226 万桶/日，突破过去三年高位；4 月虽回落至约 195 万桶/日，但仍高于历史中位水平。这一变化反映出两股力量同时作用：一方面，美国相关制裁豁免窗口推动俄罗斯出口商加快装船；另一方面，印度炼厂需要紧急弥补霍尔木兹相关供应缺口。不过，俄罗斯供应链本身也开始暴露新的脆弱性。5 月 3 日，乌克兰无人机袭击俄罗斯最大波罗的海原油出口终端 Primorsk，并有影子船队油轮在接近 Novorossiysk 过程中受损。虽然 4 月俄罗斯西部港口装货仍保持韧性，但若相关基础设施持续承压，印度依赖俄罗斯大西洋盆地原油的稳定性将面临考验。



印度原油供应从多元化转向“少数支点”

从印度整体进口结构看，变化更加明显。在霍尔木兹受阻前，印度原油供应来源覆盖十余个主要国家和地区，包括伊拉克、沙特、阿联酋、科威特、卡塔尔、俄罗斯、伊朗、委内瑞拉、美国，以及非洲和拉美部分供应。2025 年末至 2026 年初，印度周度原油进口量通常维持在 450 万至 550 万桶/日区间，供应来源较为分散，炼厂在油种选择和商业议价方面拥有较强弹性。到 2026 年 4 月，供应格局明显收窄。伊拉克出口基本中断，科威特和卡塔尔接近归零，这些供应国高

度依赖霍尔木兹海峡，缺乏可立即投入运营的绕行出口基础设施。与此同时，沙特 Yanbu、阿联酋 Fujairah 和俄罗斯出口成为主要补位来源。

从通道结构看，2 月以前，霍尔木兹以内供应每周通常可向印度提供 250 万至 300 万桶/日原油；到 4 月，这一部分降至约 20 万至 90 万桶/日。同期，霍尔木兹外部绕行通道的供应则升至约 120 万至 180 万桶/日。这一替代并未完全弥补缺口。数据显示，印度周度原油进口量已从此前约 450 万至 550 万桶/日，降至 4 月约 390 万至 470 万桶/日区间。若以 2025 年末约 550 万桶/日的高位水平比较，降幅约为 20%至 25%。

关键数据对比

指标	霍尔木兹受阻前	2026 年 4 月变化
波斯湾在印度原油进口中的占比	约 60%	低于 35%
沙特对印原油中经霍尔木兹比例	3 月 19 日为 89%	4 月 28 日降至 11%
沙特 Yanbu 至印度周度峰值	几乎为零	约 143 万桶/日
UAE 至印度原油流量	约 40 万至 55 万桶/日	总量基本维持，但主要转向 Fujairah
俄罗斯至印度原油到港量	历史中位约 160 万桶/日	4 月约 195 万桶/日
印度周度原油进口总量	约 450 万至 550 万桶/日	约 390 万至 470 万桶/日

对油轮市场意味着什么？

对油轮市场而言，印度原油供应链的变化具有三层含义。首先，中东短程供应链正在被重新定价。沙特和阿联酋仍是印度重要供应来源，但装港转移至 Yanbu 和 Fujairah 后，传统波斯湾出口模式被削弱。船东、租家和贸易商需要重新评估装港拥堵、航程安排、保险成本和区域安全风险。其次，俄罗斯大西洋盆地至印度航线的重要性上升。波罗的海和黑海出口至印度的航程远长于波斯湾至印度航线，对吨海里需求形成支撑。若印度继续维持较高俄罗斯采购量，阿芙拉型、苏伊士型及 VLCC 相关远程运输需求均可能受益。第三，印度进口体系的表面韧性掩盖了新的集中风险。Yanbu 依赖沙特东西向管道，Fujairah 依赖阿联酋 ADCOP 管道，俄罗斯西部港口又面临地缘冲突外溢风险。印度供应链正在从过

去的多供应国、多港口体系，转向由少数绕行管道和俄罗斯出口港支撑的新结构。这种结构短期内能够缓冲霍尔木兹受阻带来的冲击，但在更长时间维度下，系统性脆弱性并未消失。若俄罗斯西部港口出口受限，印度需要进一步转向美国湾区、西非、巴西、加勒比和拉美货源。这些来源航程更长，油种匹配、运费成本和船期安排均更加复杂。霍尔木兹受阻后，印度原油供应链展现出较强调整能力。沙特 Yanbu、阿联酋 Fujairah 和俄罗斯出口共同承担了供应重构中的关键角色，使印度炼厂避免了更剧烈的供应中断。但数据同样显示，这套新体系并未完全弥补原有缺口。印度进口总量出现实质性收缩，伊拉克、科威特和卡塔尔等高度依赖霍尔木兹的供应来源显著退出，俄罗斯和少数绕行基础设施的重要性快速上升。对于航运市场而言，这场变化值得持续跟踪。它不仅关系到印度炼厂原油采购策略，也关系到油轮运力部署、远程航线需求、战争风险溢价和全球原油运输格局。霍尔木兹风险尚未完全释放，新的供应链风险已经在 Yanbu、Fujairah 和俄罗斯西部港口之间重新分布。

2.5. 全球自由航行时代结束，新加坡如何站位？

发布时间：2026-06-12

发布：信德海事公众号

全球自由航行时代结束，新加坡如何站位？

——从 SMW 2026 看全球航运秩序的松动、重构与一个枢纽国家的战略选择



当红海绕航从危机应对变成运营常态，当霍尔木兹海峡的风险被一轮轮重新定价，当全球供应链从“效率优先”转向“安全优先”，一个过去几十年几乎不言自明的前提，正在被迫重新讨论：全球航运，是否仍处在一个以自由航行、统

一规则和低政治摩擦为基础的时代？近日信德海事网曾发布《全球自由航行时代，结束！》一文中曾表达了相关看法，而在新加坡航运周 2026 上，相关的政府领导也飘到了类似观点。在 2026 年新加坡海事周期间，新加坡副总理兼贸工部长 Gan Kim Yong 的主旨演讲、炉边对话与现场问答，虽然没有用“终结”这样戏剧性的字眼去描述这场变化，但其整体表述背后，其实已经给出了一个非常清晰的判断：全球航运并未失去开放性，但“开放是默认条件、自由航行是理所当然、规则体系天然稳定”的时代，正在结束。航运没有从全球化中退出，但它赖以运转的那套底层秩序，已经进入承压、松动与重构并存的新阶段。（信德海事网近期曾发布相关文章全球自由航行时代，结束！）更值得认真研究的，不只是 Gan 如何判断这个世界，而是新加坡如何为自己重新“站位”。因为对一个高度依赖海运、没有资源腹地、必须依靠开放通道和规则秩序生存的枢纽国家来说，今天讨论的并不是抽象的国际关系，而是最现实的国家生存方式：当全球自由航行不再是天然成立的前提，一个海事国家该如何维持自身的中心性、连接性和可信度？

从“全球效率系统”到“全球战略系统”：航运所依赖的世界已经变了

Gan 在演讲开篇，首先把航运重新放回到全球经济的基本盘之中。他强调，海洋几个世纪以来一直是文明的连接器，今天依然如此。全球超过 80% 的贸易量通过海运完成，能源、粮食、工业品和关键原材料都通过海运网络在全球流动，这个系统不是全球经济的边缘，而是它的动脉。Gan 很快就将话锋转向另一个层面：正是这样一个支撑全球繁荣的开放海事秩序，如今正在承受越来越大的压力。地缘政治紧张、贸易集团重组、经济碎片化趋势、供应链近岸化和友岸化，正在从根本上改变全球货物流向、港口需求、航线布局和运营风险结构。在随后的炉边对话中，他说得更直白：全球经济与地缘政治的“断层线”正在变得越来越硬，这种硬化正在直接重塑海事贸易的每一层。这意味着，航运所面对的已不再只是市场周期的变化，而是其外部运行环境的性质变化。过去，航运主要运行在一个“效率系统”之中：规则相对稳定，摩擦相对较低，企业决策主要围绕成本、时间、规模和需求展开。而今天，航运越来越运行在一个“战略系统”之中：航线不仅有物流意义，也有政治意义；港口不仅是装卸节点，也可能是地缘节点；货

物流不再只是经济过程，也越来越嵌入安全和制度竞争之中。也正因如此，Gan 在整场发言中并没有把航运当成一个单纯的商业行业来谈，而是不断将其与供应链韧性、国家安全、国际规则、技术治理和区域合作放在一起。这本身就说明，航运的角色已经在变化。它不再只是全球化的基础设施，而正在成为一个受全球政治深度影响的战略基础设施。

信任正在成为新的航运定价变量

Gan 在炉边对话中有一句极值得反复咀嚼的话：（信任需要溢价）“Trust carries a premium.” 这句看似简洁的表达，其实点破了当前全球航运格局最核心的变化之一。在过去那个全球化高歌猛进的时代，航运体系的配置主要由效率驱动。货走哪里、船靠哪里、港口怎么布局，最重要的是物理距离、成本结构和运营效率。只要总体规则相对统一，企业天然会沿着最低成本、最高效率的路径去组织全球流通。但在今天，制度稳定性、政策可预期性、地缘风险、制裁冲突、合规复杂度，正在越来越深地介入这些决策。一个港口的价值，不再只看它是不是便宜、是不是快，还要看它是否稳定、是否可靠、是否在复杂环境中仍然可用。一个国家的吸引力，也不再只是税率和效率，而是其制度是否能在动荡中持续提供确定性。所谓“信任变成溢价”，本质上就是：航运不再只为物理效率付费，也开始为制度确定性付费。那些能够提供稳定规则、透明治理、可靠政策和持续开放性的节点，会在全球航运网络中获得更高价值。而那些风险频繁重估、规则经常摆动、政策带有明显阵营色彩的节点，则会被重新定价，甚至在一些关键链条上被有意识地绕开。这意味着，全球航运竞争逻辑已经发生迁移。它不再只是“谁成本更低”的竞争，而越来越是“谁更值得被信任”的竞争。对于一个港口国家来说，这种变化尤其关键。因为一旦“信任”成为稀缺资源，那么谁能长期提供可信赖的连接能力，谁就更有可能在下一轮全球航运重排中占据中心位置。

霍尔木兹不能变成“收费闸门”

在整个 SMW 开幕式论坛的相关讨论中，最能体现新加坡底线意识的，其实不是那些关于技术、研发或燃料的表述，而是围绕霍尔木兹海峡通行问题所释放出的信号。结合 Gan 在现场的非常明确的原则表态以及新加坡官方近期公开立场，可以看得非常清楚：新加坡对任何将霍尔木兹海峡“收费化”“许可化”的思路，

都持明确拒绝态度。这背后的逻辑并不复杂。Gan 在对话中明确强调，全球海事体系建立在 openness、interoperability 和 rules-based international order 之上，任何 fragmentation、decoupling 或 bloc-based separation 的趋势，都会提高物流成本、扰乱供应链、推升消费者价格并削弱全球增长。对新加坡来说，霍尔木兹的问题并不只是中东地区的一次局部紧张，而是国际海事秩序是否还能维持其公共属性的问题。如果天然国际海峡的通行权开始变成“付费换通行”或“付费换安全”，那被改写的就不只是某一个海峡的运营安排，而是整个国际航运体系的底层逻辑。这也是为什么新加坡一方面反复强调航行自由原则不能被轻易动摇，另一方面又高度重视海员安全。这里并不存在矛盾。恰恰相反，它说明新加坡试图同时守住两条线：一条是原则线，即国际海峡通行不应被任意政治化、商业化和收费化；另一条是操作线，即在现实风险上升时，安全评估和海员保护必须前置。换句话说，新加坡并不是对风险视而不见，而是在风险升高的情况下，拒绝用牺牲航行权原则的方式去“交易式”处理问题。从更大的格局看，新加坡拒绝的不是收费本身，而是那种把国际航行权转化为可协商、可临时定价、可由地缘博弈随时重置的思路。对于一个靠全球海运通道生存的国家来说，这种拒绝不是强硬姿态，而是一种自我保护。

新加坡坚持的“open”

如果只把新加坡的立场概括为“保持开放”，其实远远不够。Gan Kim Yong 在这场演讲、对话与问答中所表达的“open”，并不是一个泛化口号，而是一个层次非常丰富的开放框架。它至少包含六个层面，而且这些层面共同构成了新加坡今天最核心的国家战略表达。首先是货物流动的开放。Gan 反复强调全球海运体系建立在开放贸易之上，明确反对脱钩、阵营化分离和经济集团封闭化趋势，因为这些趋势最终会推高全球物流成本，削弱供应链韧性。对新加坡而言，保持货物开放流动，不只是经济利益问题，而是国家存在方式的一部分。第二是海上通道与航行权的开放。这和货物流动并不完全等同。前者讲的是贸易网络的连续性，后者讲的是国际水道本身不应被任意封闭、收费或政治化。新加坡拒绝霍尔木兹“付费通行”思路，恰恰对应的是这一层开放：它不只是一要货能走，更要海上通道本身继续保持开放性质。第三是规则与制度的开放。Gan 高度强调 IMO 的

不可替代性，强调国际统一规则框架的重要性，这说明新加坡捍卫的并不只是市场意义上的开放，更是制度意义上的开放。因为一旦全球海事规则被越来越多区域性、国家性、彼此冲突的制度切碎，开放贸易本身就会失去基础。第四是数据与互操作性的开放。OCEANS-X 被 Gan 反复提及，其目标不是简单做一个数据平台，而是打通监管者、港口、船公司、燃料供应商和技术伙伴之间的数据孤岛，形成互操作、标准化、可协同的数字基础设施。这里的新加坡式开放不是“数据无边界流动”，而是“在有安全护栏前提下实现开放互联”。他明确提出，自愿参与、数据所有权保留、分层访问、端到端加密以及严格治理，是这一开放能够成立的前提。第五是创新与技术生态的开放。Gan 谈的不只是新加坡自己研发，而是希望把新加坡做成一个可以承载全球海事技术合作的平台。无论是自主港口运营、智能船舶、替代燃料，还是网络韧性，这些都被放在一个“全球共同推进”的框架中。这意味着新加坡想做的，不是把创新封闭在本国，而是让自己成为创新的交汇点。第六是人才与能力建设的开放。Gan 关于人才的回答很清楚：新加坡会保持对全球海事人才开放，同时也要通过教育、培训和区域合作，帮助东盟及更广泛海事经济体提升能力。也就是说，新加坡的“人才开放”不只是“欢迎人才来新加坡”，还包括推动区域内能力建设和人才流动，避免未来航运体系只服务于头部国家和头部企业。从这个角度看，新加坡所坚持的“open”并不是单点开放，而是一整套开放体系：货物开放、航道开放、规则开放、数据互通、创新合作和人才流动。这才是 Gan 那套“我们不选边，但保持开放”的真正含义。

“不选边”站

在今天的国际语境中，“不选边”常常容易被误解成模糊、骑墙或者回避。但 Gan 的表达其实恰恰相反。他所说的新加坡“不选边”，并不是放弃判断，而是在明确判断世界趋于分裂之后，主动选择把自身定位为一个尽可能保持连接和信任的节点。Gan 在对话中把新加坡的应对归纳为三个支柱：强化枢纽韧性、加码多边主义与对话、通过创新为海事生态“future-proof”。这三项加在一起，形成的是一种非常典型的枢纽国家生存逻辑。所谓强化枢纽韧性，不只是扩建码头、加快自动化，而是确保新加坡与全球主要经济区域都保持多方向连接。它要避免自己因为世界分裂而被绑定到单一网络中。所谓加码多边主义，并不是理想

主义，而是因为对一个依赖统一规则的小国而言，多边框架仍然是抵御大国单边博弈冲击的最现实工具。所谓“future-proof”，则意味着在地缘格局不确定的情况下，通过技术、燃料和数字系统投入，建立未来的长期竞争优势。换句话说，新加坡真正的“站位”，不是去赌哪一边最终占优，而是把自己做成所有主要体系都愿意继续使用的节点。在“trust carries a premium”的时代，这种中立、稳定、可靠的节点，本身就会越来越值钱。

脱碳、数字化与替代燃料布局，争夺下一轮秩序定义权

Gan 的发言中，另一个很容易被低估的部分，是他对脱碳、替代燃料和数字化的系统布局。这些内容如果只作为“绿色转型”“科技创新”的常规口号来看，会显得平淡；但如果放在前文所讨论的航运秩序重构背景下，就会发现它们其实是新加坡争取下一轮航运秩序定义权的重要工具。Gan 明确表示，全球航运脱碳的长期方向不可逆转，但现在真正的问题是 ambition 远远走在了 coordinated action 前面。（今年新加坡航运周的主题是“行动成就雄心”（Actions Meet Ambition））也就是说，行业不缺目标，缺的是统一推进能力。正因如此，新加坡的策略不是简单站队某一种燃料，而是系统开发氨、甲醇、氢和生物燃料等多路径加注生态，希望把自己做成“全球领先的多燃料可持续海事能源枢纽”。更具体地说，他在问答中给出清晰时间表：甲醇商业化规模运营在未来三年内实现，氨加注首阶段商业设施力争 2028 年前建成，2030 年前形成覆盖多种替代燃料的港口能力，2035 年可持续低碳船燃占加注总量超过 30%。这套布局的意义，不只是发展绿色船燃，而是在争夺未来全球航运能源标准和商业实践的枢纽位置。谁掌握了规模化、安全、可商业运营的替代燃料加注能力，谁就会在下一轮船舶技术路线、港口竞争和航运资产配置中拥有更强话语权。数字化也是如此。Gan 并没有把 OCEANS-X 描述成一个简单的数据共享平台，而是把它视为打破行业数据孤岛、提升日常运营效率并为未来海事创新铺底座的基础设施。同时他也非常清醒地指出，数字化若没有安全护栏，会形成“existential systemic risk”。这说明新加坡在这里追求的不是科技展示，而是把数字规则、数据治理和系统安全做成新的秩序能力。从这个角度看，新加坡并不是在追热点，而是在通过脱碳和数字化，争取自己在未来航运秩序中的定义权。

真正结束的，不是航运开放本身，而是“开放不需要被维护”的时代

所以，回到标题里的问题：全球自由航行时代结束了吗？如果从法律文本上说，没有；如果从现实运行逻辑上说，某种意义上，是的。更准确地说，真正结束的，并不是开放本身，而是那个“开放天然存在、自由航行默认有效、统一规则无需刻意维护”的时代。Gan Kim Yong 在 SMW 上的整场发言，其实都在围绕同一个现实展开：航运依旧是全球经济的动脉，但动脉所穿行的身体，已经不像从前那样稳定。开放秩序仍然存在，但必须被主动维护；自由航行仍然有效，但必须承担更高的安全与政治成本；全球规则仍在运转，但碎片化风险正在迅速抬升。而新加坡的答案也非常清楚：在一个不再稳定的世界中，它要把自己做成那个仍然稳定的节点；在一个趋于分裂的体系中，它要尽量维持开放；在一个信任稀缺的时代，它要把“可信赖”做成自己的国家品牌。从这个意义上说，新加坡今天的站位，既是一种务实的小国生存策略，也是一种对未来全球航运重排逻辑的深刻理解。未来真正值钱的，不只是港口更大、航线更多、资产更重，而是谁能在复杂性上升时，继续提供规则、连接和信任。

2.6. 缺乏充分证据就拘留、起诉海员，成常态化

来源：信德海事公众号

时间：2026-06-28

海员不公平刑事化问题加剧令人发指！一年内 310 起！2024 年全球海员被遗弃事件空前严峻！

近年来，海员在海外遭遇不当扣押、刑事追责的案例频发，相关权利保障始终是全球航运业持续关注的核心议题。近期，鹦鹉螺国际（Nautilus International）新任秘书长萨沙·迈耶（Sascha Meijer）公开发声，呼吁对海员刑事化案件持更审慎态度；海事法律专家也结合多起典型案例，从制度层面提出改革建议，直指当前海员司法保障体系的核心短板。

制裁导致风险陡增

随着全球制裁范围持续扩大，大量受制裁船舶上的船员尤其是船长面临逮捕

风险，海员刑事化问题的紧迫性正持续上升。对于确实存在违法行为的海员，依法追究理所应当，但即便是这类案件，也必须严格遵循正当法律程序，保障当事人获得公平对待的权利。

这一保护原则既适用于悬挂优质船旗、合规运营的正规船舶，同样也应覆盖所谓“影子船队”中的海员，其基本司法权利不应因船舶运营性质而被剥夺。

海员易成追责“兜底方”

从毒品案件栽赃到海事事故追责，再到地缘冲突下的船舶扣押，海员面临的刑事化风险正呈现多维度扩散的态势，而证据不足、程序缺失、责任错配等问题在多起案件中反复出现。引起公愤！动不动就判处海员监禁，美国的做法引起质疑

芬兰 / 叙利亚籍船员阿里·阿尔博卡里（Ali Albokhari）的遭遇颇具代表性。其任职船舶在土耳其被查出藏有毒品后，船长最终得以释放，但阿尔博卡里却在没有直接证据证明其与毒品有关联的情况下，被当地法院判处 30 年监禁。截至目前，他的妻子仍在持续奔走，为其争取公正裁决与获释机会。含冤被判 30 年，船长终于被释放，大副还在服刑

海事事故后的“习惯性追责船员”逻辑同样备受行业诟病。2024 年 3 月，集装箱船“达利”（Dali）轮因全船断电撞上美国巴尔的摩弗朗西斯·斯科特·基大桥，造成大桥坍塌、6 名维修工人遇难。事故发生后，轮机长卡尔蒂凯扬·迪纳达亚兰（Karthikeyan Deenadayalan）一人被提起刑事指控 DALI 轮 轮机长可能将面临刑事指控。而法庭披露的证词显示，事故前轮机长曾多次申请备件，试图维持设备正常运转，事故背后的船舶维护不足、管理体系漏洞等深层问题被忽视，单一追责船员的合理性引发行业广泛质疑。

2021 年，于船长指挥太平洋航运旗下“Mount Hirangi”号运粮抵达洪都拉斯港口时，船上遭临检，货舱中被发现 19 公斤可卡因。虽广泛怀疑为当地贩毒团伙所藏，但执法人员要求于船长“任选一名船员顶罪”，否则将其监禁。于船长选择坚守良知，拒绝诬陷包括中菲籍船员在内的任何人，结果立即被投进一所暴力高发的监狱。中国船长拒绝诬陷自己的船员，而蒙冤入狱 2 年

在地缘政治博弈的场景中，海员更是首当其冲的受影响群体。今年 4 月 22 日，利比里亚籍集装箱船 Epimonidas 号与巴拿马籍集装箱船 MSC Francesca 号在穿越霍尔木兹海峡时，遭伊朗伊斯兰革命卫队（IRGC）开火警告、登船检查并随后扣押。伊朗方面指控两艘船舶未经授权运营、多次违规，且在篡改导航系统的情况下试图未经许可过境海峡。

经过两个月的扣押，首批 8 名 Epimonidas 号船员于近期获释遣返。乌克兰外交部证实，4 名乌籍船员已回国与家人团聚；菲律宾移民工人部也确认，4 名菲籍船员于 6 月 22 日抵达本国，目前所有获释船员健康状况良好。据了解，Epimonidas 号被扣押时共有 21 名船员，剩余船员的释放进展目前仍不明确；与此同时，MSC Francesca 号的在船船员总数、以及是否会有船员获释，也尚无官方确切消息。

规则约束力成破局关键

针对海员海外追责中的公平性缺失问题，海事法律专家莱夫特里斯·阿瓦吉亚诺斯（Lefteris Avagianos）船长指出，当前全球航运体系下，未经完整正当程序就将海员送上法庭已成为一种常态。

“国际航运业已经将‘缺乏充分证据基础就拘留、起诉海员’的做法制度化了。” 现任 Transmed Shipping 船舶经理、同时在英国城市法学院从事研究的阿瓦吉亚诺斯表示，无罪推定、免受任意拘留、获得适当法律代理等基本法律原则，在海员追责案件中远未得到清晰落实与严格执行。

提升海员案件审理公平性的核心路径之一，是推动建立“海员职业案件母国审理”原则——即针对海员因职业海事事件引发的刑事追责，应由其国籍所属国的司法管辖体系进行审理，港口国可在符合法律规定的前提下参与案件办理。此外，案件审理前的阶段，应以保释替代羁押拘留，避免未审先拘、长期羁押的情况。

并且，上述原则并非全新创设，而是早已被纳入《联合国海洋法公约》（UNCLOS）以及各项国际人权文书之中。当前国际海事组织（IMO）与国际劳工组织（ILO）联合发布的相关指南，虽已重申正当程序、比例原则、公平待

遇是基础性要求，而非仅为行业愿景，但指南本身不具备强制约束力，实际执行效果大打折扣。

若想将纸面原则落归到实处，必须配套具有约束力的国际协议。

作为全球供应链的核心支撑群体，海员的权利保障水平直接关系到航运业的稳定运行。长期以来，信德海事持续关注海员扣押、不当刑事化等议题，而从近年的案例来看，海员群体仍时常要为船舶管理疏漏、企业经营决策乃至地缘政治冲突承担连带责任。业内普遍认为，行业应跳出“个案呼吁、事后救火”的短期思维，推动国际规则升级与各国司法协同，真正让正当程序成为海员追责的刚性底线，让普通海员免于无端刑事化风险。

2.7. 航运业，已经发生了巨大的变化！

来源：信德海事公众号

发布时间：2026-06-01

全球自由航行时代正在重构

——从 SMW 2026 到 Capital Link：当航运成为战略资源，行业正在发生什么变化？

2026 年的新加坡航运周，给人的一个强烈感受是：航运业正在重新理解自己。过去很多年，行业谈航运，更多谈的是周期、运价、船队供需、货量变化和资产价格。但在今年新加坡海事周（SMW 2026）、Capital Link 新加坡航运论坛以及多场围绕能源、资本、脱碳和地缘政治展开的讨论中，越来越多嘉宾指向了同一个判断：航运正在从一个以效率和成本为核心的商业行业，转变为一个与能源安全、供应链安全、国家竞争力和全球秩序密切相关的战略系统。这种变化并不是突然出现的。红海危机、霍尔木兹海峡风险上升、巴拿马运河通行受限、俄乌冲突、全球贸易碎片化、绿色燃料路径不确定、监管规则区域化，都在不断提醒行业：过去几十年被视为理所当然的全球自由航行和低成本

流动环境，已经不再稳定。航运仍然在运行，全球贸易也仍然离不开海运。但它所依赖的外部世界，已经发生了深刻变化。

自由航行不再是默认前提

过去几十年，全球航运体系建立在一个重要假设之上：海上通道总体开放，国际规则总体稳定，货物可以在全球范围内以相对低成本、高效率流动。船公司、货主、港口和金融机构做决策时，往往默认这一基础环境会持续存在。现在，这个假设正在被重新审视。霍尔木兹海峡风险，是本次新加坡航运周期间反复被提到的一个关键话题。它不仅关系到中东能源运输，也关系到国际海峡通行原则本身。一旦一个关键水道的通行权变得不再确定，整个全球航运体系都会受到影响。船舶是否安全、海员是否安全、战争险保费是否上升、货主是否改道、船东是否愿意继续承运，这些问题会迅速从区域风险扩散为全球供应链问题。新加坡副总理兼贸工部长 Gan Kim Yong 在相关发言中强调，航行自由是国际海事体系的基本原则。新加坡对霍尔木兹海峡“付费通行”或将国际海峡通行权交易化的思路保持明确警惕。这一立场并不只是为了维护新加坡自身利益，更是为了维护整个开放型海运体系的底层规则。对航运业来说，这一点非常关键。因为一旦国际海峡通行权可以被政治化、收费化或临时重定价，未来类似逻辑就可能被复制到更多关键水道。那时，航运企业面对的就不再只是市场风险，而是全球通道规则本身的不确定性。

航运从“看不见的基础设施”走向战略资源

BW Group 董事长包文刚（Andreas Sohlen-Pao）在 SMW 2026 小组讨论中提出了一个很有冲击力的判断：船，正在变成新的“芯片”。这个比喻准确点出了航运角色的变化。过去，航运更多是全球化体系中“看不见的基础设施”。它极其重要，但往往不被外界特别关注。只要船舶在航行，港口在运转，货物在流动，航运就像空气一样存在于全球经济背后。今天，这种状态正在变化。船舶、运力、航道和港口，正在被重新纳入能源安全、供应链安全 and 国家竞争力的讨论框架。芯片之所以成为战略资源，并不只是因为它技术含量高，更因为它是现代产业体系不可替代的基础投入。一旦供应受限，影响会迅速传导到汽车、电子、制造业乃至国家经济安全。航运也开始呈现类似属性。

原油、LNG、粮食、矿石、集装箱货物，以及未来可能大规模流动的氨、氢和二氧化碳，都高度依赖海运体系。可靠运力意味着流动能力，安全航道意味着供应链稳定，特种船队则可能决定未来能源路径的实现速度。从这个意义上说，航运仍然是运输行业，但它的战略属性正在明显上升。

从效率优先，到安全与韧性优先

如果航运成为战略资源，那么行业决策逻辑也会随之改变。过去相当长一段时间里，航运业追求的是效率最优。哪条航线最短，哪个港口效率最高，哪种船型单位成本最低，哪种融资结构最便宜，都是企业决策的重要依据。全球化高速发展时期，这套逻辑高度有效，因为外部环境总体稳定，贸易流向总体清晰，风险大多可以通过商业工具处理。但现在，最短的航线未必最可靠，最低的成本未必最安全，单一高效的供应链结构也未必经得起冲击。红海绕航已经说明，地缘政治风险一旦进入航运系统，所谓“最优路径”会迅速被改写。霍尔木兹风险则进一步说明，关键水道的安全性会直接影响能源运输、船东决策和全球市场情绪。因此，航运企业的竞争力正在从单纯的成本效率，转向安全、韧性和可持续运营能力。适度冗余、多元部署、航线替代能力、资产灵活性和风险管理能力，正在成为新的竞争要素。这并不意味着效率不重要。航运业仍然是高度竞争的商业行业，成本仍然决定企业盈利能力。但效率已经不再是唯一答案。在一个不确定性上升的世界中，谁能保持连接，谁能确保交付，谁能在风险中继续运营，谁就具备更强的战略价值。

地缘政治已经进入航运周期

Martin Stopford 在 SMW 2026 与新加坡海事及港务管理局局长洪维强的对话中，也给出了类似判断。他用“supercycle highway”来形容过去几十年航运所处的相对可预测环境：贸易增长清晰，供需逻辑较为稳定，周期虽然波动，但仍然有迹可循。但今天，这条“高速路”已经结束。航运业正在进入一条更加弯曲、起伏、难以建模的新道路。决定行业未来的，不再只是传统的供需关系，还有脱碳、数字化、地缘政治、供应链重组和监管变化等多个变量同时作用。其中，地缘政治已经不再只是航运市场的背景噪音，而正在成为周期本身的一部分。贸易重路由、区域集团化、去单一依赖、多边政策调整，都会

改变货流方向、港口竞争格局和运力部署逻辑。这并不意味着航运没有增长。Stopford 也强调，海运仍然是全球贸易的主干，没有任何其他运输方式可以替代其规模、成本和全球覆盖能力。真正变化的是增长方式。未来的增长可能不再均匀、不再线性，也不再集中在过去那些熟悉的区域和路径上。行业仍然有机会，但不能再用过去的地图去寻找未来的增长。

脱碳、能源安全与航运韧性开始合并

今年新加坡航运周上，脱碳仍然是核心议题。但与过去不同的是，越来越多嘉宾不再把脱碳单纯看成环保议题，而是把它与能源安全、燃料供应、资本配置和船队韧性放在一起讨论。

在“Is Maritime Decarbonisation Falling Behind?”这一场讨论中，马士基、CMB. TECH、MSC、住友商事和瓦锡兰的嘉宾都提到了一个共同问题：航运脱碳并不缺目标，缺的是系统协同。绿色燃料供给不足，燃料路径分裂，监管规则碎片化，上游投资缺少长期承购保障，技术落地需要港口、船员、基础设施和规则共同配合。Alexander Saverys 在会后接受信德海事网采访时进一步谈到，他比以往任何时候都更坚定地看好绿色转型，原因在于他相信脱碳产品最终会比化石燃料更便宜，而且这个拐点可能比很多人想象得更快。他看重的不是今天绿色燃料相对重油的价格差，而是长期成本曲线、绿色电力成本下降和绿色分子规模化之后的经济性变化。这说明航运脱碳的逻辑正在发生变化。它不只是合规成本，也不只是企业形象，而可能成为下一轮竞争力重构的核心。未来船队的价值，不只取决于吨位和船龄，也取决于燃料适应能力、能效表现、改造空间和供应链连接能力。换句话说，韧性与脱碳正在靠近。一个只能依赖单一燃料、单一路径和单一市场的船队，很难说具备长期韧性。能够适应不同燃料、不同监管环境和不同贸易格局的船队，才更可能在变化中保持稳定。

2.8. 比亚迪进军电动船舶全球市场！

来源：信德海事公众号

发布时间：2026-06-22

5月13日，比亚迪储能与挪威船舶电池企业 Corvus Energy AS 在深圳 CIBF 展会期间签署战略合作协议。根据双方通稿，此次合作将整合双方将在技术协同、资源共享、市场拓展等方面全面发力，共同推进高倍率磷酸铁锂船用电池系统的研发、认证与规模化落地并推向全球市场。

签约仪式上，比亚迪储能及新型电池事业部总经理尹雪芹、新型电池产品线总监江钰锋，Corvus Energy AS 首席技术官 Dr. Lars Ole Valoen 等见证签约；比亚迪储能新型电池产品线副总监王宏博、Corvus Energy AS 采购副总裁 Geir Holberg 代表双方签署合作协议。



比亚迪通过船用电池、储能系统和海事新能源解决方案，加速切入电动船舶产业链的全球市场。

过去几年，航运业谈绿色转型，更多聚焦 LNG、甲醇、氨燃料、生物燃料等替代燃料。但在内河、渡运、港作、短途运输、公务船、观光船等场景中，电池动力船舶已经率先进入商业化。相比远洋大船，以上船型航线相对固定、靠港频率高、补能条件更容易建设，也更适合率先采用纯电或混合动力方案。

在这个背景下，比亚迪与 Corvus 的合作，代表着中国动力电池企业进入全球海事新能源市场的一个重要信号。

比亚迪与 Corvus Energy 如何强强合作

此次合作的关键，不是简单的电芯采购，也不是单一项目供货，而是双方围绕船用电池系统进行联合开发和市场推广。

比亚迪储能的优势，主要来自其在磷酸铁锂电池、高倍率电芯、储能系统、规模化制造和供应链控制方面的能力。船舶电池对安全性、寿命、倍率性能、稳定性和成本都有很高要求，而这些正是大型电池企业进入船舶市场的基础。

Corvus Energy 的优势，则在于船用系统集成和海事市场经验。船舶电池不是把车用电池或陆上储能设备直接搬到船上。船舶长期处于高湿、高盐雾、高振动环境，且船上空间有限，对热失控防护、消防系统、冗余设计、BMS 管理、舱室布置、船级认证和运营维护都有更严格要求。Corvus 的作用，是把电芯和电池产品转化为船东、船厂、船级社和监管体系都能接受的船用储能系统。

Corvus Energy 是全球船舶电池领域较早实现规模化应用的企业之一。其项目包括挪威 MF Ampere 全电动渡轮、日本 Asahi Tanker 全电动油轮、美国 Crowley eWolf 全电动港作拖轮，以及 Buquebus/Incat 130 米全电动客滚船等。其中，MF Ampere 2015 年投入运营，被认为是全球首艘全电动渡轮；eWolf 是美国首艘全电动港作拖轮；Buquebus/Incat 项目则将电池动力推进到更大尺度的客滚船应用。

Corvus 的价值并不只是“提供电池包”，而是熟悉船型、船东、船厂、船级社和运营场景。对于比亚迪而言，与 Corvus 合作，可以更快进入国际船舶电池市场，减少从零搭建海事系统能力和客户渠道的时间成本。

简单来说，比亚迪提供电池底层能力，Corvus 提供海事系统转化能力。

双方合作的结果，是把中国电池制造能力推向更复杂、更重认证、更强调系统安全的全球船舶市场。

比亚迪：从汽车运输船队，到船用电池生态

比亚迪与船舶的关系，最早被行业关注，是因为其开始建立自有汽车运输船队。

2023 年 1 月，广船国际宣布成功生效最初的 2 艘比亚迪双燃料汽车运输船订单。2024 年 1 月，比亚迪首艘汽车运输船“BYD EXPLORER NO.1”开启首航。该船长 199.9 米，可装载 7000 辆汽车，采用 LNG 双燃料动力，并配置轴带发电机、高压岸电等绿色技术。此后，比亚迪继续扩大汽车运输船队。一直到 2025 年 9 月底，随着“BYD JINAN”入列，比亚迪 8 艘自有的汽车运输船全部投入运营。



需要说明的是，这些远洋汽车运输船并不是纯电动船。它们更多体现的是比亚迪在新能源汽车出口物流链上的绿色航运布局。当然在这些船的轴发系统中，已经用上了比亚迪的第一批电池电芯。

根据比亚迪相关材料，其船舶电池电芯已经通过中国船级社 CCS 认证，最早应用于重庆海巡艇、BYD 滚装船等多个项目。此后，比亚迪的电池产品逐步开始进入真实船舶应用场景。

2025 年 7 月 25 日，比亚迪储能与中国船级社武汉规范研究所签署战略合作协议，双方计划共建电池动力船舶安全研究联合实验室。合作内容包括新型动力电池专项研究、安全测试认证、电池动力系统技术创新、电池动力船舶岸基充电智能监控系统开发，以及行业技术标准制定。

案例聚焦

2025 年 12 月 18 日，比亚迪又与深圳港集团共建海洋绿色新能源联合创新实验室。双方提出，未来将重点聚焦电动船舶、绿色港口、零碳物流和海洋新能源四大领域。这个动作把比亚迪的船舶新能源布局，从“船上电池”进一步延伸到港口补能、岸电、零碳物流和海洋能源场景。

也就是说，比亚迪正在形成一条相对清晰的路径：先通过自有汽车运输船队服务新能源汽车出口，再通过船用电池、船级认证合作、港口场景合作和国际系统集成伙伴，进入电动船舶产业链。

3. 潍坊滨海经济技术开发区管理委员会申请行政强制执行案——激活渔业资源损失赔偿费适用的沉睡条款

来源：青岛海事法院公众号

发布时间：2026-06-09

裁判文书字号 （2023）鲁 72 行审 53 号

关键词 申请强制执行 渔业法 渔业资源损失赔偿费 渔获物价值

裁判要旨

1. 相对人违反法律规定从事捕捞活动，造成渔业资源损失的，行政机关除施以行政处罚外，还可依法要求相对人缴纳资源损失赔偿费。
2. 资源损失赔偿费的标准应根据损失程度，合理参考渔获物的销售金额或市场价格进行认定。

基本案情

申请执行人潍坊滨海经济技术开发区管理委员会（以下简称潍坊滨海经管委会）针对被执行人尼某违反禁渔期规定进行捕捞、违反捕捞许可证关于作

业类型的规定进行捕捞、套用海洋渔业船舶船名船号从事渔业捕捞活动，收入违法所得共计 52960 元的行为，在依法作出行政处罚决定后，根据《山东省实施〈中华人民共和国渔业法〉办法》第 37 条的规定，作出渔业资源损失赔偿决定书，要求尼某赔偿渔业资源损失 52960 元。

尼某收到该决定书后，既未履行赔偿决定，也未在法定期限内提起复议或者向法院提起诉讼，潍坊滨海经区管委会依法实施催告程序后，向法院申请强制执行渔业资源损失赔偿决定书。裁判说理

争议焦点

（1）被执行人违反禁渔期规定以及违反捕捞许可证关于作业类型的规定从事出海捕捞活动的行为是否应缴纳资源损失赔偿费；

（2）资源损失赔偿费的数额如何确定。

法院认为，尼某在伏季休渔期间多次违反禁渔期规定以及违反捕捞许可证关于作业类型的规定从事出海捕捞活动，造成渔业资源的损害。根据《山东省实施〈中华人民共和国渔业法〉办法》第 37 条“违反本办法规定，对渔业资源造成损失的，应当按照损失程度交纳资源损失赔偿费”以及《山东省渔业资源保护办法》第 26 条“违反本办法规定造成渔业资源损失的，应当按照《山东省实施〈中华人民共和国渔业法〉办法》的有关规定，向当地渔政监督管理机构缴纳渔业资源损失赔偿费”的规定，因尼某的违法行为造成渔业资源损失，申请执行人有权要求尼某缴纳渔业资源损失赔偿费用。

参照农业农村部印发的《非法捕捞案件涉案物品认（鉴）定和水生生物资源损害评估及修复办法（试行）》第 16 条第 3 款“其他渔获物的价值，根据销售金额进行认定；无销售金额、销售金额难以查证或者根据销售金额认定明显偏低的，根据市场价格进行认定”的规定，申请执行人根据尼某销售非法所得获取的收入 52960 元确定渔获物价值，符合相关规定，也符合常理。

法院经审查裁定准许申请执行人的执行申请，对渔业资源损失赔偿决定书中的渔业资源损失赔偿费 52960 元予以强制执行。

法官后语

本案是青岛海事法院受理的首例行政机关申请执行渔业资源损失赔偿费的案件。自1995年开始，我国在黄渤海、东海、南海海域陆续实行了全面的伏季休渔制度，以养护渔业资源，改善渔业生态环境；而在伏休期间违反禁渔期规定进行捕捞等的非法捕捞行为，破坏了渔业资源，造成了渔业资源的损害，根据《山东省实施〈中华人民共和国渔业法〉办法》的相关规定，应当缴纳渔业资源损失赔偿费。在司法实践中，对于非法捕捞行为造成渔业资源损害的情况，通常做法是，构成犯罪的，由检察院提起刑事附带民事公益诉讼，不构成犯罪的，由渔业主管部门单独提起生态环境损害赔偿诉讼，继而实现渔业资源损失费用的缴纳。本案中，行政机关依照地方性法规的规定直接作出缴纳渔业资源损失赔偿费用的行政决定书，法院经过合法性审查后，裁定予以强制执行，省去了民事诉讼的鉴定、审理等环节，节省了行政和司法资源，同时兼顾了行政执法效率和保护当事人合法权益，可以作为渔业资源司法性保护的一条新路径，以更好地实现维护海洋渔业行政管理秩序，合理利用、保护海洋生物资源，促进渔业增效、渔民增收的目标要求。

相关法条

1. 《中华人民共和国行政诉讼法》

（2017年7月1日施行）

第九十七条 公民、法人或者其他组织对行政行为在法定期间不提起诉讼又不履行的，行政机关可以申请人民法院强制执行，或者依法强制执行。

2. 《中华人民共和国行政强制法》

（2012年1月1日施行）

第五十七条 人民法院对行政机关强制执行的申请进行书面审查，对符合本法第五十五条规定，且行政决定具备法定执行效力的，除本法第五十八条规定的情形外，人民法院应当自受理之日起七日内作出执行裁定。

3. 《山东省实施〈中华人民共和国渔业法〉办法》

（2018年1月23日修正）

第三十七条 违反本办法规定，对渔业资源造成损失的，应当按照损失程度交纳资源损失赔偿费。资源损失赔偿费应当交当地财政，专款用于渔业资源的恢复和保护。具体办法由省人民政府规定。