



贸易和发展理事会
贸易和发展委员会
运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议
第十二届会议
2026年4月13日至14日，日内瓦
临时议程项目3

全球海运：在惊涛骇浪中奋力坚守航线

贸发会议秘书处的说明

概要

近年来，海运和全球供应链的中断变得日益频繁且影响深远，全球贸易和航运格局也随之重塑。各种破坏性因素，特别是地缘政治紧张局势，正在蔓延，波及黑海、红海和苏伊士运河等海上咽喉要道和贸易航线。干旱和水位下降等气候因素曾一度限制了巴拿马运河的船舶通行，但目前已恢复正常。霍尔木兹海峡是全球能源贸易的战略要道，其面临的风险也有所增加，地缘政治紧张局势在2025年中期波及该地区。从2025年初以来，海运面临着快速变化的贸易政策框架。随之而来的是不确定性和波动性加剧，贸易格局发生变化，航运网络持续重组，并伴随着船舶改道和贸易转移。由于海上贸易航程延长、中断增多，运价高昂且不稳定正日益成为常态。港口因航线改道而承受巨大压力，导致拥堵和等待时间延长。持续高企的运输成本往往对发展中国家——尤其是内陆发展中国家、最不发达国家和小岛屿发展中国家——影响最为严重。

除了眼前承受的压力外，长期转变也在重塑该行业。向零碳排放、数字系统和新贸易航线的转型既带来了挑战，也蕴含着潜在机遇。为应对挑战并把握机遇，需要采取平衡的行动，以确保转型过程得到妥善管理，实现公正公平。无论是由于突发冲击还是缓慢的结构性转变，海运和贸易中断都会使航运业的运营环境持续动荡。因此必须采取行动，以控制并缓解成本的上升、提升港口绩效、推进贸易便利化、将可持续性和韧性建设原则纳入主流、应对气候风险并实施适应措施、加强公私伙伴关系、提高贸易政策框架的稳定性和可预测性，并实现管理有序的包容性转型。



第十二届会议的讨论将基于《日内瓦共识》中反映的运输、贸易物流和贸易便利化方面的考量与优先事项，并借鉴《海运述评 2025》，探讨影响全球海运和贸易的关键发展动态，并为海运业和利害关系方以及政策制定者提供关于挑战和机遇的专家见解。

一. 引言

1. 全球供应链中断变得愈发频繁和复杂，各种冲击相互交织并产生叠加效应，造成了前所未有的波动。海运承载了全球超过 80% 的商品贸易量，是全球供应链的基石，因此受到的影响尤为严重。自 2020 年以来，航运、港口和内陆连接经历了多重干扰，涉及新冠疫情及其遗留问题、地缘政治紧张局势和与气候相关的限制。近期红海和苏伊士运河的咽喉要道中断、黑海的安全风险以及巴拿马运河因干旱导致的吃水限制改变了航线和航期安排。从 2025 年开始，贸易政策的转变进一步增加了监管的不确定性和运营的复杂性。这些压力通过供应链传导，而内陆发展中国家、最不发达国家和小岛屿发展中国家由于运力受限、连通性不足、基础设施薄弱和运输成本较高，往往受到的影响最为严重。

2. 第十二届会议的讨论将基于《日内瓦共识》中反映的运输、贸易物流和贸易便利化方面的考量和优先事项，并借鉴《海运述评 2025》¹，探讨影响全球海运和贸易的关键发展动态，并为海运业和利害关系方以及政策制定者提供关于挑战和机遇的专家见解。本届会议将提供分享经验、良好做法和建议的契机，并特别关注发展中国家、内陆发展中国家、最不发达国家和小岛屿发展中国家。

3. 此次讨论预计将为贸发会议相关工作计划提供信息，包括将于 2026 年底与沙特港务局合作举办的第二届贸发会议全球供应链论坛，并有助于确定主题优先事项和活动，以加强协作行动，推进可持续、有韧性和包容的运输和贸易便利化，作为“2026-2035 年联合国可持续交通运输十年”² 的组成部分，重点关注与发展中国家相关的关键问题。

4. 为便于审议，贸发会议秘书处编写了本说明，第二章概述了影响海运和物流业发展的关键动态和趋势，并提出优先行动领域；第三章阐述相关全球政策框架的关键方面，包括开展有影响力的集体协作的战略方向；第四章提出了关于未来发展方向的问题。

二. 《海运述评 2025》中介绍的主要动态³

5. 由于地缘政治不稳定，全球贸易框架不断演变且充满不确定性，海运正面临着日益复杂的局面。

6. 在国际地缘政治局势动荡、贸易政策环境不断演变的背景下，海运业正面临着异常动荡且难以预测的局面。由于地缘政治紧张局势加剧，红海和黑海的航运活动持续受到影响；作为全球石油贸易大动脉的霍尔木兹海峡在几个月中也面临着航运中断的风险。贸易政策格局正经历着快速变化，新关税措施正对全球各

¹ TD/561/Add.2, 第 80.35 至 80.40 段和第 80.43 段；贸发会议，2025 年，《海运述评 2025：在惊涛骇浪中奋力坚守航线》(联合国出版物，出售品编号 E.25.II.D.36, 日内瓦)。

² A/RES/80/132.

³ 本章基于贸发会议《海运述评 2025》概述的研究成果，该报告可查阅：<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2025>。为阐明自发布日期以来某些措施的重要进展，本章做了一些调整。所提供的信息未涵盖 2025 年 9 月之后的发展，但如果所涉措施的情况发生变化，均已注明。

注：本文提及任何公司或特许工艺，并不意味着联合国对其表示认可。

经济体产生影响，全球供应链、航运路线、港口停靠网络及战略规划因此受到干扰。

7. 货运市场、贸易流量和模式以及航运成本的波动加剧，发展中国家特别是最不发达国家和小岛屿发展中国家因此受到的影响尤为明显。与此同时，监管上的动态和技术变革带来了新的挑战 and 机遇，海运业所有利害关系方和部门都会因此受到影响。

8. 其中一个例子是《国际海事组织净零框架》，即一套关于减少航运业温室气体排放的规章草案。该框架于 2025 年 4 月商定，计划于 2025 年 10 月对其进行审议以正式通过。然而，在 2025 年 10 月的特别会议上，海上环境保护委员会同意将关于通过净零框架的讨论推迟一年。⁴ 另一个例子是替代性和低碳燃料，这类燃料对实现减少温室气体排放的部门目标来说至关重要，但同时也可能带来污染损害和人身伤害等风险，这些风险需加以处理。此外，切实保障海员权益的重要性日益凸显，尤其在发生中断的时期；在技术变革快速进行和转而采用替代燃料的背景下，提升海员技能水平和对海员进行培训的需求也日益凸显。最后，数字化以及技术和人工智能方面的进展可提供机遇，包括提升港口绩效及改善运输和贸易便利化方面的机遇。与此同时，必须制定适当的网络安全战略，以降低面对可能不断升级的网络风险和威胁的脆弱性。

9. 《海运述评 2025》对以下各主题领域的上述动态和其他主要动态进行了评述，本章将对此进行阐述。

A. 国际海运贸易

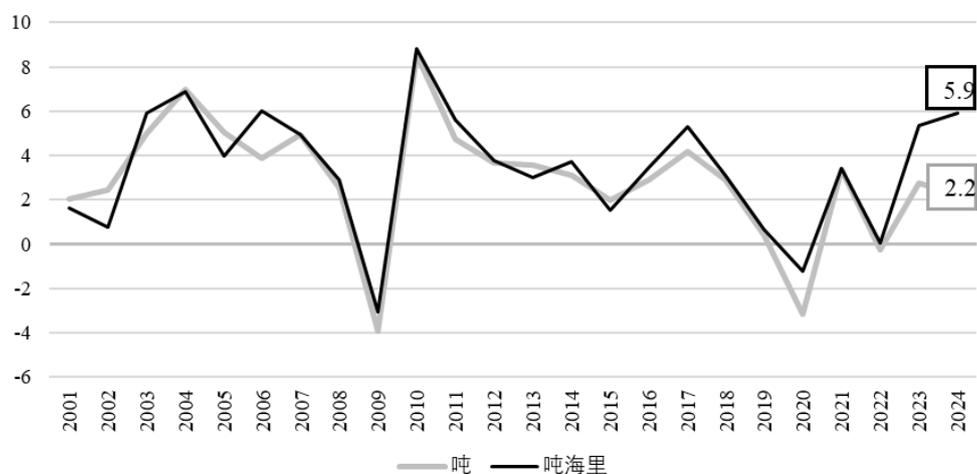
1. 海运贸易继续适应地缘政治和结构性压力

10. 2024 年海运贸易实现增长(货运量增长 2.2%，吨海里增长 5.9%)，主要是由于红海航线持续受到干扰，船舶不得不绕道好望角(图 1)。预计 2025 年增长将放缓。据贸发会议预测，海运贸易量将增长 0.5%，集装箱贸易量将增长 1.4%。中期(2026-2030 年)内，贸发会议预测，海运贸易总量将以 2%的年均增长率增长，集装箱贸易将每年平均增长 2.3%。吨海里数预计将小幅增长(0.3%)。⁵ 这些变化主要反映了结构性驱动因素，如地缘政治格局变化、产业政策调整以及全球能源转型等。

⁴ 见 <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-net-zero-shipping-talks-to-resume-in-2026.aspx> (2026 年 1 月访问)。更多信息见第二章 E 节。

⁵ 按距离调整的预测来自克拉克森研究公司。

图 1
海运贸易增长情况
(年百分比变动)

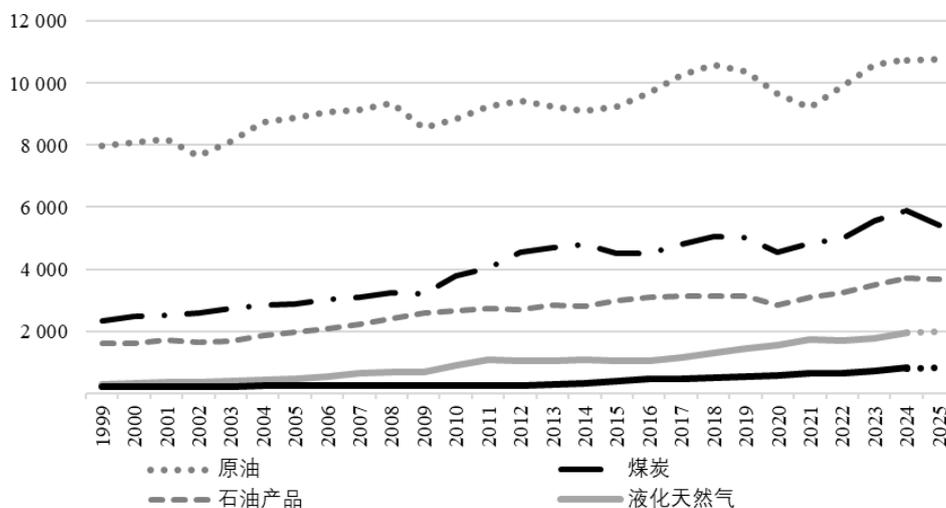


资料来源：贸发会议，2025 年。

2. 各航运部门的不同趋势：集装箱贸易和能源贸易

11. 2024 年，受补充库存、货运因红海航线受干扰而改道，以及南南贸易和南北贸易体现出韧性等因素驱动，集装箱贸易出现反弹。能源贸易状况正在发生变化，初级商品呈多向流动态势。受亚洲需求推动，煤炭运输量在 2024 年有所增长，但这与全球能源转型背景下煤炭运输量从长期来看的下降趋势形成鲜明对照。石油运输量总体保持稳定，但由于航线改道绕行好望角并转向亚洲，贸易运输距离有所加长。受供应方和目的地多样化因素驱动，天然气尤其是液化天然气成为最具活力的部门。这些动态表明，需求模式转变、地缘政治因素和多样化战略正在影响能源流动、船舶航程以及吨海里货物运输量和贸易量(图 2)。由于疲软的消费需求与贸易政策不确定性这两者会影响到全球贸易动态，因此与以往表现和最初预期相比，2025 年的前景较为低迷。

图 2
按能源初级商品分列的海运贸易情况
(10 亿吨海里)



资料来源：贸发会议，2025 年。

注：2025 年的数据为预测。

3. 关键矿产贸易开辟新机遇，但物流和政策准备度是关键推动因素

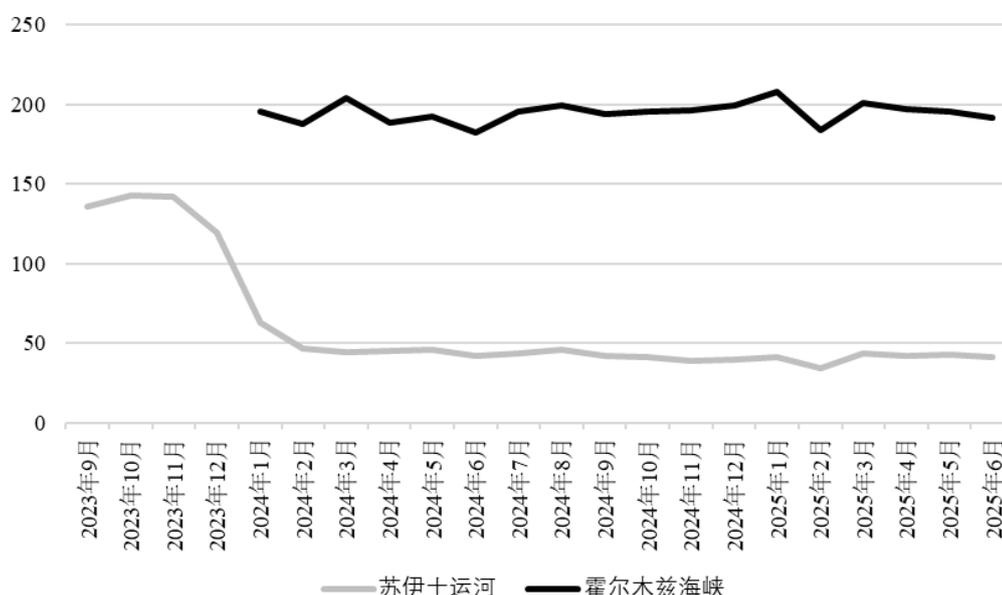
12. 关键矿产贸易正在迅速扩张。与此同时，钴、铜、锂等多种关键矿产的海运贸易流量集中于少数几个双边通道，这会加大供应链受阻的可能性。为减轻战略依赖程度，进口国正开辟多个来源渠道，并执行可追溯性和可持续性标准。一些发展中国家出口国正在实行出口限制和出台本地加工激励措施，以便向价值链上游移动。这些动态正在影响海运贸易格局，并对运输和物流体系提出新要求，钴和铜的情况尤其表明了这一点。

B. 全球航运船队和服务

1. 在地缘政治不稳定和贸易政策不确定的背景下，海运业正进入未知水域

13. 红海航运仍然受到干扰，船舶仍在避开苏伊士运河。截至 2025 年 5 月初，船舶吨位过境量仍然比 2023 年平均水平低 70%。2025 年 6 月伊朗伊斯兰共和国和以色列之间的紧张局势加重了人们对海上咽喉要道——特别是霍尔木兹海峡——受阻的担忧。该海峡承担了全球 11%的海运贸易和超过三分之一的海上石油出口。到 2025 年 6 月底，这条海上通道的船舶通行格局没有出现任何显著变化(图 3)。不过，从事态发展来看，无法排除航运中断的可能性，这会导致运输成本上升、时间延误和保险费增加。

图 3
霍尔木兹海峡和苏伊士运河船舶每月通行情况
(百万总吨)



资料来源：贸发会议，2025年。

14. 2025年，美利坚合众国和其他国家宣布实行新的贸易关税，此举加剧了不确定性和波动。美国贸易代表办公室还宣布将采取一些措施，如对某些停靠美国港口的船舶征收港口费等，预计将适用于中国拥有或运营的船舶，以及中国建造的船舶和外国建造的汽车运输船；但截至2025年11月10日，该措施暂缓实施一年。⁶ 关税和港口费会对海运贸易流量和格局、航运服务需求、船队运力配置、航线网络设计、停靠港布局及船队部署计划等产生哪些影响，目前并不完全清楚。这些措施对不同经济体、区域和利害关系方产生的综合影响可能导致不同的结果，并可能朝着不同的方向发展。航运业务、服务提供和运力部署型态可能需要根据动态变化加以调整。

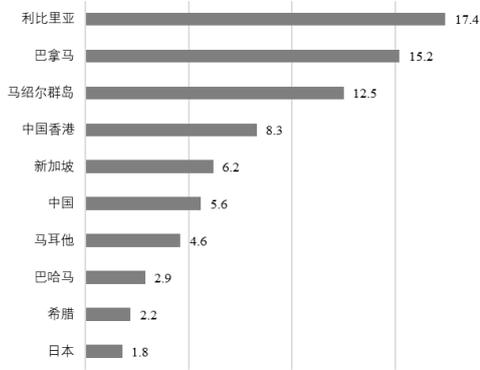
2. 转型趋势影响着全球船队概况和运力

15. 截至2025年1月1日，全球船队共有112,500艘商用船舶，总运载能力为24.4亿载重吨。这相当于3.4%的年增长率，与2023年的扩张幅度持平，低于过去二十年间5.1%的年均水平，但仍快于海运贸易增长速度。船队绿色化进程持续推进但进展有限。截至2025年5月，8%的全球现役船队(从总吨位来看)以及订单上53%的吨位按设计将采用替代燃料。与此同时，劳动力短缺、技术进展及相关安全威胁将使情况变得更为复杂，影响到全球船队概况和前景。最大的船旗国和船东国名单基本保持不变，但相对排名有所变化。截至2025年1月1日，三大船旗国——利比里亚、巴拿马、马绍尔群岛——合计占全球船舶总运力的45.1%。三大船东国——希腊、中国、日本(按所有权总份额排序)——占比超过40.7%。希腊是最大的船东国，占全球船队运力的16.4%(图4)。

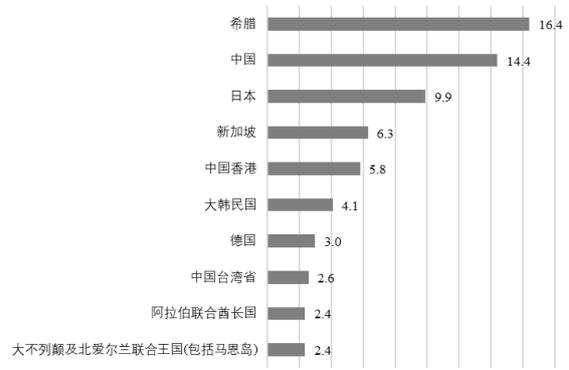
⁶ 见 https://ustr.gov/sites/default/files/files/Issue_Areas/Enforcement/Section%20301/2025-19873.pdf (2026年1月访问)。

图 4
主要船籍登记地和船主经济体，2025 年 1 月 1 日
(载重吨运力百分比)

(a) 船籍登记地



(b) 船主经济体



资料来源：贸发会议，2025 年。

C. 运价和海运成本

16. 受地缘政治紧张局势、贸易政策转变以及供需基本面脆弱等因素驱动，运价波动正在成为常态。2024 年中至 2025 年中，集装箱运价持续波动且居高不下。2024 年中，由于红海航线中断以及绕道好望角导致航程延长、航时增加并促使燃油消耗和成本上升，即期运价飙升，接近新冠疫情时期的峰值。到年底，即期运价虽有所回落，但仍明显高于危机前水平。2024 年上海集装箱运价指数均值达 2,496 点，较 2023 年上涨 149%。同期，所有船型的集装箱船租船费率均有所上升，运营商倾向于签订短期合同以保持灵活性。2025 年初，由于中国农历新年后的季节性需求疲软，集装箱运价暂时回落。但随后由于宣布将实行新关税以及霍尔木兹海峡等地的地缘政治风险上升，运价波动加剧。2024 年，受煤炭、谷物和化肥需求强劲、红海航线改道以及船队增长有限等因素驱动，干散货运价急剧上升。到 2025 年中，随着工业活动放缓及新船投入运营，运价回落。由于吨海里需求增加和供应受限，油轮运价维持在高位，但波动较大。2025 年初运价整体回落，但因霍尔木兹海峡运营风险上升，六月再度回升。

17. 环保合规成本将影响到海运经济状况。适用于往来欧洲港口的船运货物的欧盟碳排放定价机制，已经开始影响到运输成本结构、全球船队概况以及各个船舶细分市场的竞争力。

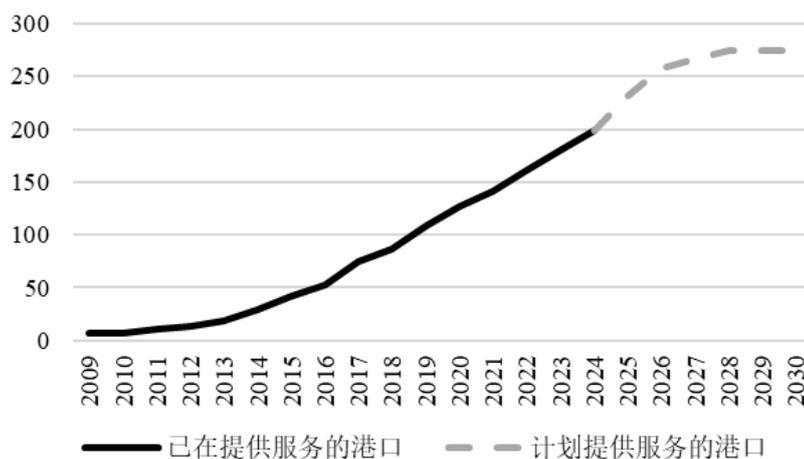
D. 港口绩效与海运贸易便利化

1. 从各项指标和航运部门各个细分市场来看，港口绩效不一；港口劳动力队伍的性别平衡尚未实现

18. 干散货船的港口停靠次数小幅增长。2024 年，油轮和集装箱船的运输量保持相对稳定。在港口停靠配置中，支撑港口选择的关键因素之一是替代燃料加注基础设施是否具备，这个因素今后仍将十分重要。例如，近年来，液化天然气加

注服务在更多港口实现增长，2024 年约有 200 个港口提供此种服务，并有望保持稳定增长(图 5)。

图 5
提供液化天然气加注服务的港口
(数目)

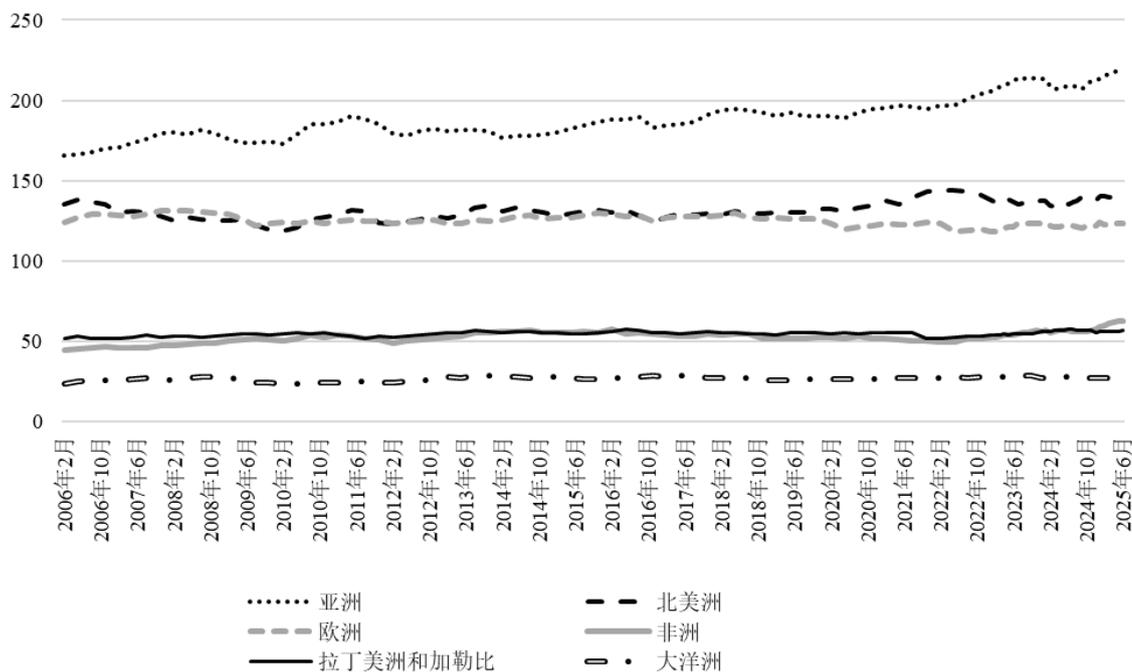


资料来源：贸发会议，2025 年。

注：已在提供服务的港口是指据报告能够提供液化天然气加注服务的港口；计划提供服务的港口包括截至 2025 年 5 月已报告相关服务启动时间的港口。

19. 贸发会议的班轮航运连通指数是各国用于评估其融入全球贸易网络程度和全球海运连通性状况的指标，该指数显示，非洲和亚洲的港口连通性有所提升(图 6)。截至 2025 年中期，亚洲继续在班轮航运连通性方面保持领先地位。由于航线调整，避开了红海，2024 年 6 月至 2025 年 6 月，非洲的增速最快(10%)。

图 6
各区域班轮航运连通指数平均值

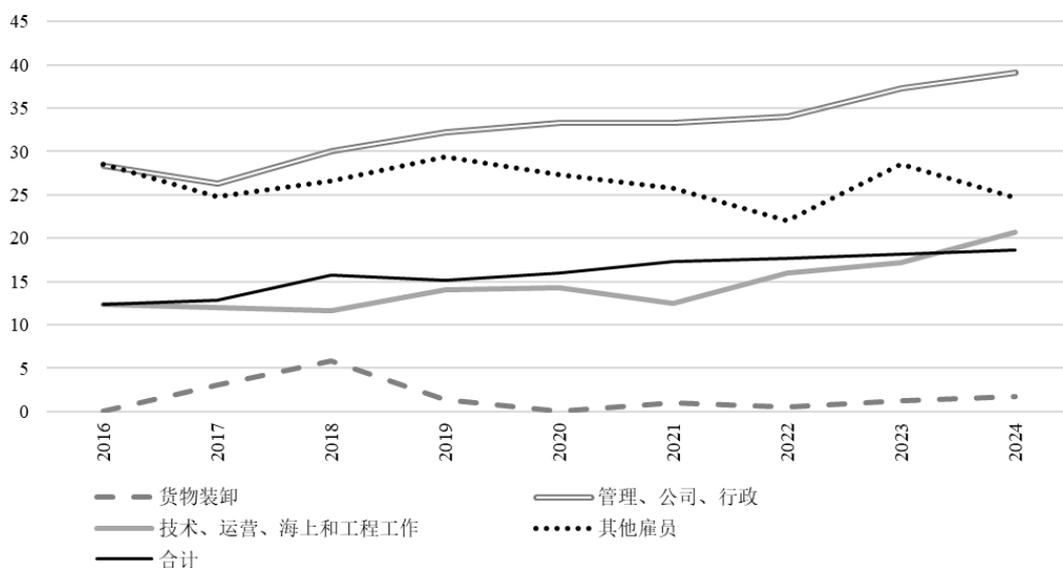


资料来源：贸发会议，2025年。

注：该指数以2023年2月各国连通性平均值为基数，设定为100。对于没有班轮航运连接的国家，数值设为零，以更好地反映连通性缺失。整个统计时期都没有班轮航运连接的国家不计入平均值。

20. 全球港口还面临拥堵和船舶等待时间延长的问题。2024年，发达经济体和发展中经济体的平均滞港时间均有所增加，分别从2023年12月的5.2小时和10.2小时增至2024年3月的6.4小时和10.9小时。参与港口绩效记分卡方案的76个港口的数据显示，性别平衡状况有所改善，目前将近40%的管理职位由妇女担任。但在其他领域，男性仍然占主导地位，尤其是货物装卸领域，只有不到2%的装卸工是妇女(图7)。数字化和自动化进程有望为妇女开拓新路径，她们尤其可望从事技术驱动型工作和体力要求较低的工作。

图 7
妇女在港口劳动力中的参与率中位数
(百分比)



资料来源：贸发会议，2025 年。

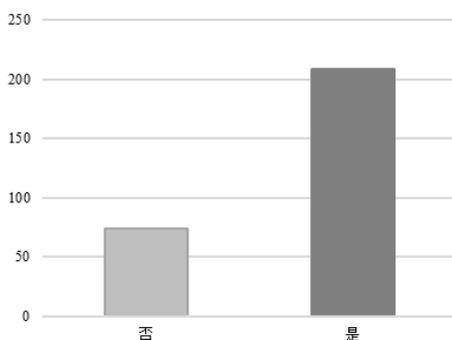
注：汇总数据时未进行缺失值填补。

2. 在受到严重干扰而且不可预测的运营环境中，贸易便利化措施对于提升港口绩效至关重要

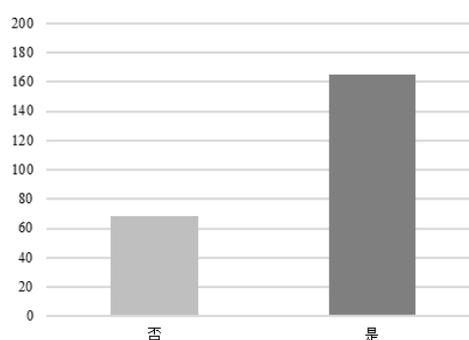
21. 贸易便利化措施可提升港口绩效，包括提高公共和私营部门海运利害关系方的透明度以及改善相互之间的沟通等。数字基础设施——如海事单一窗口、港口社区系统和贸易单一窗口等——能够促进协作和数据交换。采用此类工具的国家往往能够提高班轮航运连通水平和物流绩效(图 8)。

图 8
连通性与数字贸易便利化工具之间的关联
(班轮航运连通指数平均值)

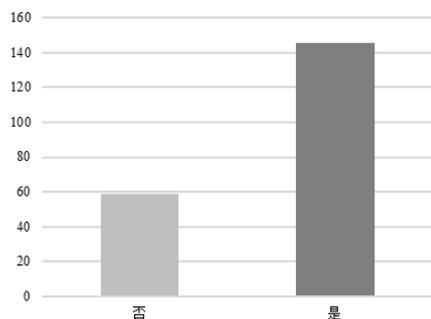
(a) 已全面实施港口社区系统



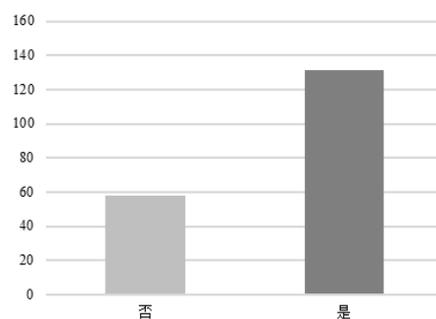
(b) 已全面实施海事单一窗口



(c) 已全面实施贸易单一窗口



(d) 已全面实施海事单一窗口、港口社区系统或贸易单一窗口



资料来源：贸发会议，2025 年。

22. 《便利国际海上运输公约》和世界贸易组织《贸易便利化协定》有助于数字解决方案的实施。公私伙伴关系，例如贸发会议持续积极支持的国家贸易便利化委员会，是开展合作和协作的重要机制。随着数字化进程逐步向前推进，极有必要在运输和贸易便利化领域实施减轻风险方案和强有力的网络安全战略。

E. 法律问题和监管动态

1. 国际海事组织正在审议一项旨在遏制航运业温室气体排放的规章草案

23. 2025 年 10 月有一项重要进展，海事组织海上环境保护委员会于 2025 年 4 月批准的净零框架草案原计划提交审议以正式通过，作为《国际防止船舶造成污染公约》附件六新增的强制性章节。然而，在 2025 年 10 月的特别会议上，海上环境保护委员会同意将会议延期一年，以便进行进一步讨论。

24. 该框架包含技术和经济要素，包括全球燃料标准、碳定价和排放量交易机制，以及设立净零基金以收取、管理和划拨资金。该基金预计将重点用于奖励低排放量船舶，为发展中国家的创新、研究、基础设施建设和公正转型举措提供支持。其他优先事项包括培训、技术转让和能力建设，为海事组织温室气体排放战略提供支持。所产生的可供划拨的收入将在发展中国家尤其是最不发达国家和小岛屿发展中国家的公正能源转型及相关港口基础设施投资方面起到重要作用。私营部门的举措——提供绿色和可持续资金、与绿色和可持续性挂钩的贷款及混合资金等——也至关重要，有助于筹集足够资金以实现全球船队脱碳并投资于加注设施和基础设施。

25. 在净零框架正式通过后，需要根据尚待拟定的详细实施指南，将涉及各船舶的监测、报告及财务义务纳入商业海运合同。行业协会可提供协助，制定适当的标准格式条款，以供纳入商业合同。

2. 国际法律和监管框架需要与替代燃料的使用和船舶自动化等技术的进展保持同步

26. 鉴于某些新型燃料的易燃性、毒性和挥发性，替代燃料的使用和运输会带来新的风险，包括污染损害和人身伤害。法律委员会就国际海事组织责任和赔偿制度是否适用于替代燃料开展了工作，这是建立适当的污染损害和人身伤害责任和赔偿法律框架的重要一步，以便在相关风险出现之前就加以防范。对于自主航

运，同样需要建立一个符合目的的监管框架。海事组织正在制定一项非强制性的《海上自主水面船舶准则》，制定工作计划于 2026 年完成。鼓励联合国会员国和航运业利害关系方积极参与这项工作。

3. 保障海员权益正变得日益重要

27. 海员在极为困难的环境中工作，工作条件往往十分艰苦。地缘政治紧张局势和干扰因素会使这些问题变得更为严重。最近商定的《海事劳工公约》修正案旨在加强海员的遣返权和上岸休假权，并制定了关于公正对待因涉嫌犯罪而被拘留的海员的进一步指导方针，这些举措强化了现行监管框架，需要所有利害关系方的支持。

4. 关于可持续船舶拆解的新全球规则生效

28. 2009 年 5 月在中国香港举行的外交会议上通过的《香港国际安全与无害环境拆船公约》于 2025 年 6 月生效，预计将在提升工人安全状况、使拆船作业更加环保方面发挥重要作用。随着全球船队更新换代，用低碳或零碳燃料船舶取代现有船舶，拆船行业的重要性将不断上升。四大船舶回收国和部分主要船旗国已经加入该公约；鼓励所有联合国会员国考虑加入该公约，以确保它在国际上得到广泛适用。

F. 政策重点

29. 海运处在一个紧要关头。必须确保海运向可持续、有韧性、数字化的未来转型，同时须应对越来越不可预测的运营环境，包括地缘政治紧张局势、地缘经济碎片化，以及推动基础设施、运营和服务脱碳、数字化、面向未来的日益迫切的需求。在此背景下，可持续发展与韧性建设、系统灵活性和敏捷适应能力至关重要。发展中国家需要获得支持和援助，以便更好地应对和适应海运和贸易格局的演变。

30. 各国政府和海运利害关系方在贸发会议、其他国际组织及发展伙伴的支持下应优先采取的行动有：

(a) 利用海运物流实现公平融合与转型。发展中国家能否参与重构的贸易流(包括在关键矿产方面)，取决于现代化、互联互通、具有韧性的海运物流体系。运输和物流投资必须促进贸易流动，支持增值、产业升级和结构转型。需要开展国际合作以驾驭贸易政策措施的变化；

(b) 规划和防备中断和不确定性。海运和物流行业需要在恰当的政策和监管框架支持下，设计并实施应对快速变化的运营环境的适应战略。行业行为体应增强运营灵活性，实现船队升级，并使设备、基础设施和港口管理做法现代化，以便在贸易动态变化的情况下更好地应对航线调整和服务中断。减轻运输成本上升造成的影响，包括对必需品造成的影响，对最不发达国家和小岛屿发展中国家尤为重要。为控制成本，宜采取的关键举措有：制定有效的贸易便利化措施，提升港口绩效，改善港口连通性；

(c) 推动船队现代化和可持续海运经营做法，鼓励积极更新船队，促进船舶回收，同时遵守关于加强船舶回收安全性和可持续性的要求。这需要在遵守《香港国际安全与无害环境拆船公约》的前提下增强拆船能力。政府、监管机

构、造船公司、船东、船舶资金提供方、拆船商等均应参与所须采取的行动。鼓励联合国会员国考虑加入这项公约，以确保该公约在国际上得到适用；

(d) 保护和扶持海运业劳动力，促进包容性和技能提升。海员权利国际监管框架的切实落实仍然是一项重大挑战，既关系到海员的安全和福祉，也关系到货物在全球供应链中的安全可靠流动。各国政府、国际组织及其他利害关系方应加快落实和执行这一框架，包括《海事劳工公约》的最新修正案。加强协作有助于减少遗弃海员案件的发生。随着替代燃料的普及和船舶自动化技术的进步，相关利害关系方应在与有关组织协作的前提下，优先为海员开展有针对性的能力建设和培训活动；

(e) 采取积极主动、具有包容性的招聘战略，挖掘女海员人才库(女海员在当前劳动力中的代表性仍然严重不足)，以帮助解决持续的海员短缺问题。对各国政府、航运业及相关监管机构而言，极有必要提供激励措施以吸引合格劳动力，并保障海员权益。各国政府和港务局应实施包容性劳动力发展计划，以提升女性参与度。能力建设方案，如贸发会议贸易培训港口管理方案等，将发挥重要作用；

(f) 切实实施监管措施，减少国际航运温室气体排放，加速脱碳进程，促进公正公平的能源转型。这将取决于业界对开发和部署可行替代燃料的支持力度，还取决于《净零框架》的正式通过以及尚待拟定的实施指南。该框架下设想的监测、报告及财务义务需要纳入商业海运合同；商业当事方应当与行业协会协作，开始考虑是否需要拟定恰当的合同条款，以平衡相关商业风险的分配；

(g) 船舶和港口节能技术的应用以及多利害关系方倡议(如绿色航运走廊)应加速推进。新的碳定价机制下的资金可发挥作用，为发展中国家的能源转型提供支持。鉴于需投入相当多的额外资金，应探索所有恰当机制以筹措所需资金。应当提倡私营部门采取举措，支持绿色和可持续投资、绿色贷款及与可持续性挂钩的贷款，还应当提倡建立新的补充性供资机制；

(h) 为替代燃料的安全处理、使用及运输做准备。替代燃料在降低航运温室气体排放方面所起的作用十分关键，但可能带来巨大风险。替代燃料的运输和使用须遵循恰当的安全和安保规程。为应对相关风险和责任——包括为此制定相关污染损害的恰当赔偿办法——需要审查现行国际法律框架并对该框架进行调整。各国政府还需要与航运业、海事劳动力实体及招聘机构协作，推动并加强相关的海事劳动力培训与技能提升；

(i) 运用数字解决方案，加强监管框架，以应对网络风险。政策制定者以及海运和物流行业应持续推进数字化进程，以提升效率，并将可持续航运做法(如航行模式监测与预测性维护解决方案等)纳入主流。鉴于技术在运输和贸易便利化领域日益得到使用，需要制定恰当的网络安全战略和适当的监管框架；

(j) 衡量港口绩效，以监测和跟踪效率、连通性、可持续性和韧性。港口应采用适合其特定战略、优先事项和当地条件的全球公认的指标，定期评估其绩效，以确定需要改进的领域和战略目标。贸发会议港口绩效记分卡可协助港口确定绩效差距并设定可衡量的改进目标；

(k) 利用贸易便利化措施提升港口和海运供应链绩效。鼓励各国实施《便利国际海上运输公约》和《贸易便利化协定》，包括与港口自动化、数字化及海

运单一窗口相关的条款。应加强港口和贸易便利化、数字基础设施和数据方面的合作。数字系统⁷ 可提供可扩展、符合标准的平台，以实现有韧性、透明的港口运营；

(l) 加强能力建设，为发展中国家提供支持。贸发会议和其他发展伙伴应当协助发展中国家尤其是内陆发展中国家、最不发达国家和小岛屿发展中国家更好地驾驭风险，把握航运、港口和贸易方面的机遇。这些机遇可源于多个因素，包括贸易格局转变、运输与贸易地理格局演变、脱碳和能源转型、气候变化适应、数字化和船舶自动化等；

(m) 加强和促进在监管问题上有针对性的协作，以应对新的挑战。所有公共和私营部门利害关系方之间的密切协作至关重要，有助于应对持续存在和新出现的挑战，并最终实现供应链的可持续性和韧性。监管机构应当与行业及其他利害关系方紧密合作，为切实适应条件的变化和减轻潜在风险，这两者的参与必不可少。为此，鼓励所有利害关系方积极参与海事组织的现有进程，包括拟定《海上自主水面船舶自愿准则和指导方针》，以打击船舶登记和船舶登记处造假行为等。

三. 支持可持续、有韧性和包容性的海运、物流、贸易便利化和供应链的全球政策框架的关键方面

31. 联合国贸易和发展会议第十六届大会(贸发十六大)通过了《日内瓦共识》，加强了贸发会议在支持可持续、有韧性和智能化的运输、物流、贸易便利化和供应链方面的任务授权。此外，内陆发展中国家、最不发达国家和小岛屿发展中国家集团向贸发十六大提交的部长级宣言，以及在首届贸发会议全球供应链论坛(巴巴多斯，2024年)上通过的《关于加强小岛屿发展中国家运输和物流的部长级声明》，均强调了相关支持的必要性。⁸ 小岛屿发展中国家交通运输部长确定的主要优先事项包括：加强连通性和可及性；增强韧性和可持续性；处理运输、能源和粮食安全之间的关联问题；调动可持续融资和投资；促进创新、数字化转型和能力建设；建立伙伴关系、开展国际合作并进行监测；并确保包容性和公平性。在此背景下，贸发会议于2024年启动的支持小岛屿发展中国家的战略值得关注。⁹ 此外，在贸发十六大期间举行了主题为“建设具有韧性、可持续性和包容性的供应链和贸易物流”的部长级圆桌会议，讨论明确了在诸多领域采取具体政策行动的必要性，包括投资可持续运输和气候适应型基础设施、向低碳路径转型、贸易便利化、协调一致的危机应对、数字创新以及运输走廊的开发和整合。¹⁰

32. 近期的国际协议重点关注关键国家集团，指出需要采取有针对性的行动来实现运输转型，包括加强运输连通性、气候韧性和数字贸易便利化。此类协议包括

⁷ 例如见 <https://www.asyhub.org/>。

⁸ 见 <https://unctad.org/unctad16/documents> 和 <https://unctad.org/meeting/global-supply-chain-forum-2024> (2026年1月访问)。

⁹ 见 <https://unctad.org/publication/unctad-strategy-support-small-island-developing-states> (2026年1月访问)。

¹⁰ TD/555. 见 <https://unctad.org/unctad16/ministerial-roundtable-towards-resilient-sustainable-and-inclusive-supply-chains> (2026年1月访问)。

《支援最不发达国家多哈行动纲领》，强调对人力、科学、技术和创新的投资，关注结构转型、贸易和区域一体化、气候韧性，以及运输和港口在促进经济多样化和脱离最不发达国家类别方面的作用；《安提瓜和巴布达小岛屿发展中国家议程：实现韧性繁荣的新宣言》，旨在应对气候变化暴露和经济脆弱性，优先考虑可持续连通性和运输、气候行动、海洋经济、减少灾害风险和数字化，以及获得优惠融资和气候融资；以及《内陆发展中国家 2024-2034 年十年行动纲领》和《阿瓦扎政治宣言》，强调需要应对运输成本高、基础设施不足和气候脆弱性等结构性劣势，并加强过境运输连通性、数字化转型和韧性走廊。¹¹

33. 关于发展融资，《塞维利亚承诺》概述了一些途径，这些途径旨在弥合可持续发展融资缺口和大规模调动资金，同时投资于与贸易相关的基础设施和连通性，并促进区域一体化。¹²

34. 大会在其关于海洋和海洋法的决议中提供了进一步的政策指导。¹³ 该决议除了强调支持海上安全和安保的重要性外，还强调了海洋对生计和贸易的关键作用，同时强调了气候因素和生态系统退化带来的日益增加的风险，包括对航运以及港口等沿海运输基础设施的风险；并重申需要在关键问题上加强合作，尤其是在脆弱的沿海社区和小岛屿发展中国家方面。

35. 2026-2035 年联合国可持续交通运输十年旨在强调可持续、高效、有韧性的交通运输系统的重要性，这些系统整合了所有运输方式，有助于实现《2030 年可持续发展议程》及相关目标。关键主题领域和优先事项包括：加强国际合作，发展多式联运网络；改善内陆发展中国家的连通性；以及确保可及性、安全性、可负担性和协调行动，以推进具有包容性的环境友好型运输解决方案。¹⁴ 2026-2035 年联合国可持续交通运输十年的宗旨是“加快集体行动，争取在全球范围内建立可持续、包容、易于利用、负担得起、安全、低排放或零排放、高效率、优质、可靠、有韧性的交通运输系统，同时考虑到不同国情，为《2030 年可持续发展议程》及后续努力提供支持”。¹⁵ 在此背景下，2025 年 12 月发布的实施计划旨在促进所有相关利害关系方在以下六个重点领域采取变革性行动：确保人人享有可持续交通运输；推进低碳或零碳、有韧性、对环境友好的交通运输系统；提高效率并促进可持续连通性与物流；打造以人为本的城市交通和宜居城市；确保交通运输的安全和安保；并利用科学、技术和创新实现可持续交通运输。在海运和港口方面，实施计划重点关注脱碳；增强韧性，包括气候适应、冗余和危机管理；通过无纸贸易、数据互操作性和网络安全实现数字化；以及通过与发展、气候和海洋议程保持一致来确保政策的一致性。¹⁶

¹¹ A/RES/76/258; A/RES/78/317; A/RES/79/233; A/RES/80/3.

¹² A/RES/79/323.

¹³ A/RES/80/110.

¹⁴ A/RES/78/148.

¹⁵ A/RES/80/132.

¹⁶ 见 <https://sdgs.un.org/un-decade-sustainable-transport-2026-2035> (2026 年 1 月访问)。

四. 将政策承诺转化为集体行动和成果

36. 海运是全球贸易的通道，能够对可持续、有韧性、适应气候变化、数字和数据驱动的供应链起到促进作用。然而，该部门及其不同的利害关系方正面临多重转型，包括向零碳、数字系统和新贸易路线转型，这些都需要适应。为确保适应进程得到妥善管理，兼具包容性和可持续性，做到不让任何一个人掉队，并使所有国家都能抓住机遇，同时增强抵御冲击和干扰的能力，需要采取协同一致的集体行动。国际社会已建立反映共同目标和承诺的政策与战略框架；目前，亟需将雄心转化为行动。《海运述评 2025》概述中列出了拟议的优先行动事项，涵盖以下议题：公正脱碳、向清洁能源转型、数字化普及以及数据与系统互操作性；通过交通运输系统和走廊实现区域一体化；借助数字工具和数据以及增强的网络安全来促进贸易便利化；基础设施、服务与运营的韧性以及适应气候变化的海运体系；充足的融资；一支具备技能、权利和福祉得到有力保障的劳动力队伍；以及经过升级且符合目的的规则，以确保在冲击引发的干扰日益频繁的背景下，为数字化和能源转型做好准备。在此背景下，有效的伙伴关系、协作网络以及培训与能力建设至关重要。

37. 贸发会议借鉴了其三大工作支柱(即研究与分析、技术援助和建立共识)下开展的现有活动，¹⁷ 并依托得到强化的相关任务授权，在支持各国及海运和物流利害关系方转型和适应不断变化的运营格局方面发挥着重要作用。贸发会议通过其三大工作支柱，致力于解决本说明中强调的一些关键问题，旨在提升能力，将可持续性、韧性、数字化准备、数据驱动的解决方案和气候风险防范纳入规划、运营和政策制定的主流。相关分析工作通过年度出版物《海运述评》进行传播，该刊物提供了关键的行业洞察、详尽的统计数据，并对重大进展进行监测、跟踪和报告；并开展提供见解与情报的专题研究，以支持政策制定并协助实地利害关系方，包括关于新冠疫情对商业合同影响的分析报告，关于海运相关影响及应对措施的分析报告，以及作为多机构项目一部分开发的其他知识产品和培训课程，重点关注如何应对疫情的影响。¹⁸ 相关技术援助和能力建设包括港口指南、关于港口和海上供应链韧性的培训模块、可持续智能港口项目、可持续货运框架、可持续货运与融资工具包，以及在港口气候变化适应方面的广泛工作，例如针对小岛屿发展中国家关键沿海交通运输基础设施的能力建设项目，其中包括支持气候适应型港口的方法框架和适应指南；研究与分析工作包括对相关政策和法律问

¹⁷ 见 <https://unctad.org/ttl>。

¹⁸ 例如见 <https://sdgpulse.unctad.org/sustainable-transport/>、<https://unctad.org/project/transport-and-trade-connectivity-age-pandemics>、<https://unttc.org/> (2026年1月访问)。

题的研究，以及在贸易培训方案下开展的贸易便利化、培训和能力建设，以及贸发会议最大的技术合作项目——海关数据自动化系统。¹⁹

38. 运输、贸易物流和贸易便利化多年期专家会议第十二届会议为阐明海运和物流业如何在动荡局势中稳步前行提供了契机。为引导讨论，现提出以下问题供审议：

(a) 从反复发生的影响海运、物流、海上咽喉要道、航运网络和贸易模式的供应链中断中，可以吸取哪些经验教训？哪些良好做法值得重点关注？

(b) 应优先采取哪些措施，以做好充分准备并加强应对、恢复和适应干扰及变化的能力，从而使海运和物流经得起未来的考验？应使用哪些指标来衡量进展，同时提供有用的框架来评估韧性随时间推移的改善情况？

(c) 为使内陆发展中国家、最不发达国家和小岛屿发展中国家等脆弱经济体有效地向低碳、数字化、有韧性的运输与物流转型，需要提供哪些技术援助、能力建设举措、产品和/或工具？贸发会议如何在这方面提供最佳协助？

(d) 贸易地理格局的变化和全球化模式的演变，包括航线改道和发展中国家港口的发展潜力，可能带来哪些商业机会？发展中国家及其私营部门利害关系方如何才能从这些机会中获益？

(e) 如何扩大并分散海运与物流领域的资金和投资，以增强可持续性、建设韧性、提升气候适应能力并支持数字化普及？创新融资机制可以发挥什么作用？海运和物流领域有哪些成功的创新融资案例？

(f) 第二届贸发会议全球供应链论坛的讨论应包含哪些关键议题？该论坛可能达成哪些成果？

(g) 哪些协作举措有助于确保物流链上的所有运输方式和利害关系方(其中航运和港口应发挥战略性引领作用)均将可持续性和韧性标准纳入主流？

(h) 可以提出哪些具体的集体活动和倡议，作为“2026-2035 年联合国可持续交通运输十年”的一部分？

¹⁹ 贸发会议，2024 年，《海运述评 2024：安全穿越海运咽喉要道》(联合国出版物，出售品编号 E.24.II.D.19，日内瓦)；贸发会议，2022 年，《海港的气候适应能力：充足的资金对发展中国家至关重要，但仍然是一项重大挑战》，第 3 号政策简报。见 <https://resilientmaritimelogistics.unctad.org/>、<https://unctad.org/project/sustainable-smart-ports-african-countries-including-small-island-developing-states-recover>、<https://sft-framework.unctad.org/>、<https://unctadsftportal.org/sfttoolkit/>、<https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/climate-change-and-maritime-transport>、<https://sidsport-climateadapt.unctad.org/>、<https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/trade-facilitation>、<https://unctad.org/topic/training-and-capacity-building/trainfortrade>、<https://asycuda.org/en/> (2026 年 1 月访问)。