把握全球航運發展變局 全面提升香港國際航運中心地位

黎基雄 陳繼紅

當前，世界百年變局加速演進，國際航運進入格局重構、規則重塑和動能轉換的新階段。地緣政治衝突、全球產業鏈供應鏈調整、綠色低碳轉型和數字技術革命相互交織，推動航運業的成本結構、競爭規則和國際治理模式發生深刻變革。中東局勢持續緊張，蘇伊士運河通行受阻，部分船舶被迫繞行好望角；北極航道商業化探索取得標誌性突破，為亞歐貿易提供新的運輸選擇。綠色燃料、智能船舶、電子提單和自動化港口加快發展，正在改變傳統航運形態；個別國家又以國家安全和產業保護為名，對船舶、造船和港口投資採取單邊限制措施，進一步增加國際航運發展的不確定性。**國際航運中心之間的競爭，已經不再局限於港口吞吐量、碼頭規模和航線數量，而是日益表現為通道組織、資本配置、規則供給、綠色認證、數字治理和風險管理等綜合能力的較量。**

中國是世界航運大國，正在加快推進海洋強國和航運強國建設進程。中國擁有世界級港口群、規模龐大的商船隊、完整的船舶製造產業鏈和廣闊的貨源腹地。香港作為國家實行普通法、保持自由港地位並擁有高度國際化金融和航運服務體系的特別行政區，應從全球航運變革和國家發展全局重新審視定位。**香港提升國際航運中心地位，不能再簡單依靠貨櫃吞吐量和碼頭規模競爭的傳統模式，應充分發揮「一國兩制」優勢，集中發展高端航運服務，提升國際規則話語權、全球資本配置能力、跨境風險管理能力以及綠色和數字航運服務能力，為中國海洋強國和航運強國建設作出更大的貢獻。**

一、全球航運格局面臨激烈博弈和深刻調整

（一）地緣衝突加劇國際航運問題、影響全球供應鏈安全

傳統航線的穩定性和可靠性面臨嚴峻考驗。海運承擔全球大部分貨物貿易，蘇伊士運河、巴拿馬運河、霍爾木茲海峽等關鍵水道支撐全球貿易體系高效運轉，但近年來地緣衝突、極端天氣和大國博弈相互疊加，關鍵通道的脆弱性顯著上升。2023年末紅海危機以來，主要班輪公司一度暫停途經紅海和蘇伊士運河，轉而繞行非洲好望角；聯合國貿發會議估計，亞洲—歐洲航線繞行非洲大陸約增加12天，並使全球集裝箱航運有效運力減少約9%。埃及總統府曾披露，2024年蘇伊士運河收入較2023年下降超過60%，埃及損失近70億美元。截至2026年7月，馬士基和赫伯羅特開始將部分航線調整回紅海—蘇伊士，並同時保留根據安全評估恢復繞行好望角的預案。氣候風險同樣影響航道，巴拿馬運河在2023年旱情下原計劃將每日通航量逐步壓低至18艘，後因水位改善調整為2024年1月每日24艘。

國際航運企業和機構的決策邏輯已經發生變化。過去主要追求航程最短、成本最低和貨物周轉快，今後還必須更加重視運輸鏈條的安全性、穩定性和可替代性。為吸引大型船舶回流，蘇伊士運河管理局自2025年5月15日起，對蘇伊士運河淨噸超過13萬噸的滿載或空載集裝箱船給予15%通行費折扣，適用期為3個月。抗風險、快速恢復和維持供應鏈運轉，正在成為航運企業和國際航運中心競爭力的重要組成部分。

（二）北極快航首航推動中歐貿易獲得補充運輸通道

傳統航線風險上升推動市場加快尋找替代通道，北極航線商業探索取得標誌性突破。2025年9月，全球首條中歐北極集裝箱快航自寧波舟山港首航，為亞歐貿易提供新的運輸選擇。2025年9月23日，最大載箱量為4890標準箱的冰區加強型集裝箱船「伊斯坦布爾橋」輪由寧波舟山港啟航，經北極東北航道駛往英國費利克斯托港。交通運輸部公布的開航方案顯示，航線預計18天直達、較傳統航線縮短22天，碳排放量約為傳統航線的50%。該輪受途中風暴影響，實際航行20天，於2025年10月13日抵達費利克斯托港。早在2017年，中國就公開提出願與有關方面共同開發北極航線、打造「冰上絲綢之路」。此次航行表明北極航線已由戰略研究進入實際運營探索階段。需要注意的是，該航線仍受冰情、季節窗口、沿線港口設施、破冰保障、穩定貨源和保險能力等條件制約，短期內難以完全替代蘇伊士航線，但可作為中歐貿易的補充通道。

值得強調的是，運營該航線的航運企業註冊地在香港，這充分體現了香港航運企業敏銳把握全球航運新趨勢、主動參與新通道建設的商業判斷力。香港航運資本在北極航道商業化探索中的先行先試，既為香港高端航運服務業拓展了新的業務空間，也為國家參與北極航道開發積累了寶貴的商業運營經驗。未來香港可圍繞北極航線的船舶融資、保險安排、法律仲裁、氣象服務、航線風險評估等領域提前培育專業能力，為新通道的長期穩定運營提供高附加值服務。

（三）單邊限制措施導致國際航運風險更趨政治化複合化

美國圍繞海運、物流和造船業推進「301調查」措施。美國貿易代表辦公室2025年2月提出，對中國船東和運營商按每次美國港口靠港最高100萬美元或每淨噸最高1000美元收費，對中國建造船舶提出每次靠港最高150萬美元等收費方案；4月公布的正式措施改為分階段按淨噸或卸載集裝箱數量計費；同年11月宣布相關措施自2025年11月10日起暫停一年。與此同時，美國國會「美國繁榮與安全造船法案」（SHIPS for America Act）提出，在當時約80艘從事國際商業運輸的美國籍船舶基礎上，力爭10年內增加250艘。這些政策說明，主要經濟體正把商船隊、造船能力和港口物流重新納入產業安全和國家安全框架。

國際港口資產的戰略價值日益凸顯，相關交易和爭端受到地緣政治因素明顯影響。2025年3月，有香港企業宣布擬向國際財團出售其海外港口資產，涉及23個國家43個港口、199個泊位，企業價值228億美元，包括巴拿馬運河兩端的巴爾博亞和克里斯托瓦爾兩港。2026年1月，巴拿馬最高法院裁定批准相關特許安排的法律、附加協議和續期行為違憲；隨後巴拿馬政府啟動過渡安排，向馬士基授予18個月臨時特許，並由其旗下APM Terminals負責過渡運營。這一系列事件表明，企業海外經營面對的風險已經由市場供求、燃油價格和海上事故，擴展至政治干預、投資審查、關稅壁壘、數據限制和資產處置等多個領域，而且不同風險之間可能相互傳導。國際航運由一般商業活動進一步擴展為通道、資本、規則和安全相互交織的戰略競爭，風險識別、法律保障和應急處置的重要性明顯上升。



▲香港國際航運中心的核心價值，在於為國家龐大的航運產業增加國際金融、法律規則、風險管理和全球資源配置能力。 資料圖片

（四）綠色轉型硬約束重塑航運產業鏈和價值鏈

綠色低碳已經由行業倡議轉化為影響市場准入、船舶投資、港口布局和貿易成本的硬約束。國際海事組織持續推進減排機制，歐盟航運燃料法規逐步實施，碳排放正在轉化為航運企業的現實成本和船舶資產價值的重要變量。截至2025年，全球海事論壇盤點全球84項活躍的綠色航運走廊倡議，其中2025年新增25項，4項進入實施階段。上海港已與洛杉磯港、漢堡港、安特衛普—布魯日港等開展綠色走廊合作；其2025年年報載明，全年完成液化天然氣加注123艘次、71.2萬立方米，同比增長54%，完成甲醇燃料加注19艘次、6.25萬噸，其中綠色甲醇1萬噸。長遠看，綠色航運不是簡單把傳統燃料替換為低碳燃料，而是涉及船舶製造、燃料生產、港口儲運、加注設施、檢測認證、金融支持、保險保障和碳排放核算的系統性變革。未來一艘船是否具有市場競爭力，不僅取決於載貨能力和運營成本，也取決於使用何種燃料、碳強度是否符合主要市場要求、減排量能否獲得國際認可；一個國際航運中心是否具有影響力，也不只取決於能夠停靠多少船舶，還取決於能否提供綠色融資、燃料認證、碳核算、保險保障和價格發現等高附加值服務。綠色標準正在成為市場准入門檻，誰能率先建立獲得國際認可的認證和定價能力，誰就更有可能在航運價值鏈重構中佔據主動。

（五）數字技術應用推動航運競爭進入數據與規則層面

電子提單、自動化碼頭、智能船舶和航運大數據正在重塑國際航運的運行方式。傳統紙質單證需要在貨主、船公司、銀行、保險機構和海關之間多次傳遞，操作環節多、時間成本高；電子提單和數字貿易文件的普及，縮短交易時間、降低操作成本並提升貿易融資效率。同時，船舶運行、貨物流向、港口擁堵、燃料消耗和碳排放等數據，正在由輔助信息轉變為影響航線調度、運價判斷、保險定價和風險預警的重要生產要素。我國自動化碼頭建設水平世界領先，青島港自動化碼頭平均單機作業效率達到62.62自然箱／小時，第13次刷新世界紀錄。新加坡自2025年4月1日起要求船用燃料供應商默認簽發電子燃油交付單（e-BDN），並稱其為全球首個全面實施e-BDN的港口。數字化競爭的關鍵已經不只是建設信息系統或提高自動化水平，而是解決電子單證法律效力、數據權屬、授權使用、跨境流動和數字身份互認等制度問題。誰能夠建立獲得不同法域認可的電子提單制度和數據標準，誰就更有條件組織全球航運資源、掌握貿易信息並提供高附加值服務。國際航運中心之間的競爭，也將由比拼港口設施，進一步轉向比拼數據匯聚、規則銜接和可信交易能力。

二、中國航運亟需加強戰略轉型和安全保障

（一）鞏固航運產業優勢增強全球通道組織能力

我國已經具備雄厚的航運硬實力，為保障國民經濟運行和國際供應鏈穩定提供了重要支撐。2025年，上海港母港集裝箱吞吐量達到5506.3萬標準箱，同比增長6.9%，連續16年位居全球第一。2026年新華•波羅的海國際航運中心發展指數顯示，上海全球第二，香港第四，寧波舟山第六，廣州第十一、青島第十二、天津第十七、深圳第十八。據ISL Bremen 2026年初統計，中國船東控制運力為4.815億載重噸，同比增長9.5%，連續第二年居全球第一。中遠海運集團截至2025年底經營船隊1660艘、綜合運力1.35億載重噸，綜合運力排名世界第一。2025年我國造船完工量5369萬載重噸、全球佔比56.1%，新接訂單量10782萬載重噸、佔69.0%，手持訂單量27442萬載重噸、佔66.8%，三項指標連續16年居全球第一。2026年5月，最大箱位24168標準箱的甲醇雙燃料集裝箱船「東方智慧」輪命名；東方海外稱其為目前全球最大級別的甲醇雙燃料動力集裝箱船。但面對傳統航道風險和國際經貿環境變化，我國航運發展不能只追求港口吞吐量、船舶數量和造船產能，還要進一步提高全球通道組織能力，統籌主幹海運航線、北極航道、中歐班列、跨裏海通道、西部陸海新通道和海外港口布局，形成海陸聯動、多向延伸、相互支撐的國際運輸網絡。由航運大國邁向航運強國，不僅意味着能夠運輸更多貨物，更能夠以更安全、更穩定和更有韌性的方式組織全球物流。

在這一進程中，香港的高端航運服務功能可以發揮獨特作用。

香港擁有成熟的船舶註冊、船舶管理、航運金融服務和豐富的海外網絡，可以為中國船東優化船隊結構、統籌全球運力提供專業支撐，也可以為中國企業參與北極航道、海外港口投資等新興領域提供風險評估、法律保障和融資安排。

（二）加快綠色數字轉型把產業優勢轉化為標準體系

我國在綠色航運和數字航運領域已經形成良好的產業基礎。我國擁有世界領先的造船能力、港口規模、綠色能源產業和數字技術應用場景，綠色船舶訂單、自動化碼頭建設和清潔燃料加注等業務加快發展，部分港口已經具備液化天然氣和綠色甲醇加注能力，上海港實現綠色甲醇船舶間直接加注，智能港口技術實現由應用引進向自主創新轉變。當前不能滿足於生產更多綠色船舶、建設更多自動化碼頭或者提供更多清潔燃料，還應重視與這些產業相配套的認證標準、數據規則和金融服務。我國應積極參與綠色燃料全生命周期碳核算、船舶減排評價、電子提單、智能船舶和航運數據等國際規則研究，推動成熟的中國技術、應用方案和行業標準走向國際。

如果只有製造和應用能力，沒有認證和規則影響力，產業優勢就難以充分轉化為市場話語權；如果只有大量數據，卻缺乏可信的治理和交易機制，數字化優勢也難以形成高附加值服務。航運強國建設需要推動產業、技術、規則和服務相互促進，把龐大的市場規模和豐富的應用場景轉化為綠色數字航運領域的長期競爭優勢。

香港在綠色和數字技術規則對接方面具有天然優勢。香港實行普通法制度，與國際通行的商事法律規則高度兼容，可以在綠色燃料認證標準、碳排放核算方法、電子提單法律效力等領域，為國家推動中國標準國際化提供專業支持。同時，香港的國際金融中心地位有助於為綠色船舶融資、碳金融產品創新提供平台支撐，把國家的綠色航運產業優勢與全球資本更緊密地連接起來。

（三）補齊高端服務短板提升全球航運資源配置能力

與硬指標相比，我國航運高端服務能力仍有提升空間。海事法律、航運保險、船舶經紀、融資租賃、指數交易、風險定價和國際規則供給等領域，國際通行的標準合同、保險規則、運價指數和金融工具目前仍主要由歐美機構提供，國際海事仲裁案件較多集中在倫敦，國際保賠集團成員中尚無我國機構；我國進出口貿易的海運保險相當部分仍在境外安排，出口貨物較多按離岸價格成交，運輸安排的主導權有待增強。關鍵裝備方面，船用發動機及其控制軟件等環節對海外技術存在一定依賴，跨境併購和地緣政治變化也使相關軟件服務穩定性受到關注。國際專業分工本身有利於提高市場效率，但在地緣衝突、單邊制裁和金融限制增加的情況下，我國需要形成與產業規模相匹配、更加穩定可靠的高端航運服務能力。建設航運強國，既要有運輸貨物、建造船舶和運營港口的能力，也要有配置國際資本、制定商業規則、評估複雜風險和解決跨境爭議的能力。

香港在高端航運服務領域具有不可替代的作用。香港匯聚了大批熟悉國際海事法律、航運保險、船舶經紀和仲裁的專業人才與機構，普通法體系為跨境爭議解決提供了國際公認的制度保障。國家補齊高端服務短板，需要香港發揮「超級聯繫人」功能，把國際一流的專業服務能力引入國家航運強國建設，為中國航運企業「走出去」提供法律護航、風險保障和資本支持。

（四）統籌發展和安全增強國家全球航運利益保障能力

國家航運力量延伸到哪裏，金融、保險、法律和安全保障能力就應當延伸到哪裏。隨着我國企業穩步參與國際航線運營、海外港口建設、能源運輸和全球供應鏈組織，國家航運力量的範圍不斷擴大。招商港口官網載明，其業務覆蓋26個國家和地區的46個港口；中遠海運港口2025年年報列示的投資組合覆蓋中國22個港口和海外18個港口，合計40個。我國公司參與的項目包括斯里蘭卡科倫坡國際集裝箱碼頭、希臘比雷埃夫斯港、秘魯錢凱港等。特別是秘魯錢凱港投資運營，為中國和拉丁美洲之間建立了更加高效的海運通道。這些項目投資規模大、運營周期長、法律關係複雜，容易受到東道國政治、法律、稅收和公共輿論等多重因素影響。巴拿馬港口事件更為前車之鑒。我國遠洋船隊中相當數量的船舶在其他國家方便旗註冊、聘用外籍船員或委託境外船舶管理公司，正常時期這是國際通行的商業安排，特殊形勢下的穩定性也需要提前評估。我國企業參與海外港口和國際航運項目，不能只關注資產規模和短期回報，還要加強投資前風險評估、中長期合同保護、運營期合規保障以及發生風險後的法律救濟，完善戰爭風險、政治風險保險、應急融資、制裁合規和跨境爭議解決等安排，使我國全球航運布局建立在更加穩健和可持續的基礎之上。

香港在保障國家全球航運利益安全方面大有可為。香港的普通法體系、國際仲裁機制和成熟的保險市場，可以為中國企業的海外港口資產、遠洋船隊提供政治風險保險、法律救濟和爭議解決服務。特別是在巴拿馬港口事件等複雜地緣場景中，香港的專業服務機構能夠為中國企業提供跨境法律分析、合規審查和應急方案設計，幫助國家航運力量在複雜國際環境中穩健運營。

三、加快全面提升香港國際航運中心地位

（一）連接國家航運產業與國際市場，促進國內外資源高效對接

香港應進一步鞏固和提升國際航運服務中心功能。2026年新華•波羅的海國際航運中心發展指數中，香港繼續位列全球第四；從該指數2020年至2026年的年度排名表看，香港已連續七年保持第四。香港在航運金融、海事保險、海商法律、船舶管理、仲裁和專業服務方面仍具有明顯優勢，應把這些優勢與國家船隊、內地港口和粵港澳大灣區產業基礎更緊密結合。國家航運硬實力持續躍升，為香港發展高端航運服務提供了廣闊需求；國家提升規則、金融和風險管理能力的需要，也為香港發揮「一國兩制」優勢開闢了新的戰略空間。香港可以依託自由港地位、普通法體系和國際化專業人才，為國家航運產業對接國際資本、國際規則和國際市場提供高效通道，促進國內國際兩種資源、兩個市場的深度對接。

（二）引領國際航運規則制定與治理，增強全球航運規則影響力

綠色燃料、碳排放、電子提單、智能船舶和航運數據等新事物快速發展，國際航運規則正處於調整和形成階段，相關規則不僅是技術問題，也涉及法律責任、商業利益和國際話語權。香港長期實行普通法，海事法律、仲裁、保險、會計和船舶管理等專業服務較為成熟，國際化人才和機構相對集中。香港可以圍繞綠色燃料質量責任、全生命周期碳核算、電子提單法律效力、智能船舶事故責任、航運數據跨境流動和經濟制裁合規等新問題，加強法律研究、合同設計和爭議解決，為國家參與國際海事規則制定提供專業意見；還可以推動形成獲得國際企業認可的示範合同、仲裁規則和行業指引，使中國航運產業的實踐經驗轉化為國際市場理解和接受的規則語言。香港所發揮的作用，不是代替國家參與國際治理，而是利用自身熟悉國際商業和法律規則的優勢，為國家增強國際航運規則影響力提供專業支持。

（三）發揮國際金融中心獨特優勢，提升全球航運資本配置能力

航運業具有資產規模大、資金需求高、市場周期強和風險類型複雜等特點，船舶購置、港口建設、燃料採購和航線運營都離不開長期資本和風險管理工具。香港擁有成熟的銀行體系、資本市場、資產管理行業和離岸人民幣業務，能夠為內地航運企業和海外項目引入國際長期資本，開展船舶融資、融資租賃、債券發行、資產證券化和海事保險，也能夠為國際資本參與中國航運產業提供合規、透明和便利的投資渠道。隨着人民幣國際化穩步推進，香港還可以擴大人民幣在船舶購買、運費結算、港口投資和燃料貿易中的使用，降低企業貨幣錯配和匯率風險。香港如果能夠把航運產業需求與國際資本、人民幣市場和風險管理工具結合起來，就能幫助國家把龐大的航運資產轉化為更加靈活的資本配置能力，提升我國在全球航運金融市場中的影響力。

（四）融入粵港澳大灣區港口群建設，激活高端航運服務功能

香港需要更加主動融入粵港澳大灣區港口群分工。香港海運港口局統計顯示，2025年香港港口貨櫃吞吐量為1299.5萬標準箱，同比下降5.1%；深圳港集裝箱吞吐量為3540.84萬標準箱，同比增長6.02%；廣州港則為2805.09萬標準箱，同比增長6.0%。面對區域港口吞吐量變化，香港不宜單純以箱量競爭，而應強化國際中轉、航運金融、海事法律、保險、綠色認證和數字貿易等功能，與深圳、廣州及大灣區其他港口形成優勢互補。香港國際航運中心的核心價值，不在於同內地港口爭奪每一個貨櫃，而在於為國家龐大的航運產業增加國際金融、法律規則、風險管理和全球資源配置能力。港口吞吐量仍然重要，但已經不是衡量國際航運中心地位的唯一標準。香港應由主要關注有多少貨物經過香港，轉向更加重視有多少全航運資源通過香港配置，由傳統物流節點進一步躍升為國家航運產業連接國際市場的高端服務樞紐。

深圳大學管理學院特聘教授、深圳國際海事研究院院長；香港理工大學物流及航運學系講座教授