

研究所

分析师:黄付生
SAC 登记编号:S1340522060002
Email:huangfusheng@cnpsec.com
分析师:高晓洁
SAC 登记编号:S1340526020001
Email:gaoxiaojie@cnpsec.com
分析师:崔超
SAC 登记编号:S1340523120001
Email:cuichao@cnpsec.com

近期研究报告

《特朗普的执念：危险的新门罗主义》
- 2026. 05. 25

宏观观点

海运霸权：从英荷争斗看美国布局

● 核心观点

16 世纪末至 17 世纪初，荷兰共和国以独立的政治体制、完备的产权保护与创新的金融体系，孕育出以商人阶层为主导的经济结构。荷兰通过独创的福祿特帆船显著降低航运成本，形成了全球最庞大的商船队，被誉为“海上马车夫”。其海上贸易网络覆盖亚洲、美洲与非洲，荷兰东印度公司成为早期跨国企业的典范。到 17 世纪中叶，荷兰船队运力占欧洲总量一半，阿姆斯特丹成为世界金融与贸易中心。然而，荷兰的繁荣根基在于贸易与金融，而非工业生产。这种模式高效但脆弱，为后来被拥有更雄厚工业基础的英国取而代之埋下了伏笔。

1651 年的《航海法案》为英国登上霸主地位奠定了基础。相比起荷兰的昙花一现，英国成功地将商业资本与制造业结合，将资本积累更多投入制造业和工业部门，推动了实体经济的扩张。依托纺织、煤炭、冶金、造船等产业的兴起，通过重商主义政策与殖民市场，英国不仅实现了国内的工业化，还以此为基础大力拓展海外贸易，建立起世界上最强大的海军力量与商船体系，标志着以生产为核心的经济体制成功取代了以流通为核心的商业资本体系。

从 1920 年美国颁布《琼斯法案》到 2025 年的高额港口费，再到全球关键港口和航道控制权的竞争，美国将贸易摩擦从关税领域进一步延伸至航运、物流和造船环节，延续了英国的贸易保护传统。《琼斯法案》规定，美国境内港口间运输的货物必须由美国制造、拥有与运营的船舶承担，船员需至少 75% 为美国公民。这种通过立法排除外国竞争者、维护本国海运能力的逻辑，与 17 世纪英国的《航海法案》如出一辙。2025 年，美国贸易代表办公室依据《1974 年贸易法》第 301 条，对中国拥有、运营或建造的船舶征收高额港口费。中国随后发布反制措施，对进入中国港口的美国船舶征收特别港务费。2025 年 11 月，中美双方同步暂停相关港口费措施一年，短期内降低了航运业面临的政策扰动。但从更长期看，中美围绕关键港口、航运与造船业的竞争并未消失，全球贸易体系的区域化和多元化趋势仍在推进。

2026 年 2 月，白宫发布《美国海事行动计划》，旨在推动本土造船产能恢复，强化国家安全与供应链韧性，体现了美国制造业回流战略在海事领域的进一步延伸。在短期本土产能难以快速恢复的背景下，美国也在推动日本、韩国等盟友承接部分造船订单作为过渡。由此，日本与韩国正成为美国恢复海事工业能力的重要外部支点。

此外，美国在海事领域的布局也体现在对全球关键港口和航道的掌控上。通过提供融资渠道、推动盟友国家的安全议程设置、影响对港口资产所有权和经营权交易审查等方式，美国试图增强对多个航运节点和战略通道的控制力。

然而当代中国与 17 世纪的荷兰完全不同。中国不仅是全球制造业中心，还拥有更多元的贸易伙伴、更健全的产业体系以及更庞大的国内市场。相较之下，美国已在造船、港口与集装箱运输领域失去优势。美国制造业所需的中间品、原材料、机械设备与零部件，依然有相当部分依赖中国生产。因此，美国的保护主义政策或难以从根本上改变贸易格局。全球航运巨头正在通过调整航线与组建联盟等方式灵活应对监管变化。展望未来，中美在航运与贸易领域的博弈将持续，但双方仍有动力通过谈判寻求务实解决方案。长期来看，美国采取的单边保护主义措施可能会使未来全球贸易体系呈现出更加区域化的特征。对于中国而言，真正的挑战不只是应对具体的贸易限制政策，而是在美国主导的规则调整与供应链重组中，继续巩固制造业优势、提升航运配套能力，并通过更完善的供应链和更开放的贸易环境，拓宽自身在全球贸易体系中的战略空间。

● **风险提示：**

中美港口费暂停措施具有临时性，若后续谈判进展不及预期，相关限制政策可能重新启动；若贸易与航运摩擦进一步升级，可能导致供应链压力上升，提高再通胀风险。

目录

1 商业资本崛起：海洋贸易的“马车夫”	5
1.1 独立的商业国家与福祿特帆船	5
1.2 一时霸主：主导全球贸易的海上帝国	6
2 贸易保护先声：《航海法案》背后的帝国争雄	8
2.1 英国工业资本的萌芽与挑战	8
2.2 克伦威尔时代的重商主义与军政财政	9
2.3 《航海法案》出台	9
3 格局重塑：战争、法案与日不落帝国霸权的确立	11
3.1 三次英荷战争	11
3.2 日不落帝国根基奠定	11
4 美国在航运、造船与关键港口的布局	14
4.1 从《琼斯法案》到港口费：美国的贸易保护主义传统	14
4.2 重建产能：《美国海事行动计划》	16
4.3 中美港口之争	19
4.4 现代化工业化大国之间的贸易冲突	26
4.5 中美贸易与航运摩擦推动供应链调整	29
4.6 今非昔比：保护主义未必依旧有效	31
5 风险提示	32

图表目录

图表 1: 1600-1800 年波罗的海航行船只占比 (%)	6
图表 2: 1614-1619 年荷船从东南亚载运回国的货物	7
图表 3: 16-17 世纪荷兰商船吨位变化	7
图表 4: 第一次英荷战争后荷兰战舰数量迅速增加	7
图表 5: 17 世纪下半叶英国工业发展迅猛 (1700 年=100)	8
图表 6: 荷兰与英国出口波罗的海的呢绒比例 (%)	8
图表 7: 1651 年《航海法案》及其后续补充、修正法案梳理	10
图表 8: 17-18 世纪英国商船吨位变化	12
图表 9: 17-18 世纪英国海军舰队数量变化	12
图表 10: 16-17 世纪, 英国工业部门实际 GDP 增长最快 (1700 年=100)	12
图表 11: 《航海法案》与《琼斯法案》对比	14
图表 12: 美国公布针对中国船只的特别港务费方案后, 中国交通运输部予以反制措施	15
图表 13: 按受益所有权国划分的商船队载重吨数	16
图表 14: 船舶建造总吨位 (吨)	17
图表 15: 巴拿马运河的收入和利润	20
图表 16: 巴拿马运河运输货物总吨位	20
图表 17: 比雷埃夫斯港经营情况	21
图表 18: 美国干涉中国与斯里兰卡的汉班托塔港合作项目	23
图表 19: 瓜达尔港建设时间线	23
图表 20: 达尔文港吞吐量	24
图表 21: 达尔文港贸易船舶靠港次数	24
图表 22: 冲突发生后, 霍尔木兹海峡流量锐减	25
图表 23: 2024 年全球主要造船国新建船舶总吨位占比	26
图表 24: 2025 年中日韩造船三大指标市场份额	27
图表 25: 中国建造船舶在各航运公司船队中的占比	27
图表 26: 中国承运商在全球前十中占据三席	27
图表 27: 中国主要港口吞吐量位居全球前列	28
图表 28: 中美在关键航运板块 (集装箱、油运、散货) 上所占的份额	29
图表 29: 中美制造业增加值 (百万美元)	29
图表 30: 中国出口至各经济体总金额占比	30

1 商业资本崛起：海洋贸易的“马车夫”

1.1 独立的商业国家与福祿特帆船

荷兰的崛起，肇始于其争取独立的斗争。十六世纪中叶，尼德兰地区（包括今天的荷兰、比利时等地）尚属西班牙哈布斯堡王朝领地。苛税、专制统治及宗教迫害激化了当地加尔文教商人的强烈不满。1568年，尼德兰北方七省在奥兰治家族的领导下，掀起了反抗西班牙统治的“八十年战争”，并最终取得胜利。

与当时欧洲盛行的君主专制国家不同，荷兰共和国各省拥有高度自治权，其核心决策机构议会往往由富有的商人和城市贵族主导。这种“商人共和国”的政治体制，使其政策高度倾向于保护商业利益。事实上，荷兰政府也的确提供了完备的产权保护，并鼓励金融创新，大力投资于航运等基础设施。

与此同时，在“地理大发现”的时代浪潮下，随着印度及美洲的新航线开辟，**欧洲的贸易重心逐渐向大西洋沿岸转移**。荷兰恰好位于这一新兴贸易路线的枢纽位置。它坐落在莱茵河、马斯河和斯海尔德河的出海口，背靠广阔且富庶的德意志和法国腹地，面向北海与北大西洋航线。

阿姆斯特丹、鹿特丹等港口城市，天然地成为了欧洲内陆物资的集散中心。来自波罗的海的粮食、木材和鲱鱼，来自英国的羊毛，以及来自东方的香料和纺织品，都在此交汇、转运和再分配。荷兰商人敏锐地抓住了这一历史机遇，他们不仅从事中转贸易，更积极地将贸易网络向外延伸。此外，16世纪末大量外国富商和银行家涌入荷兰，更带来了巨额的流动资本。

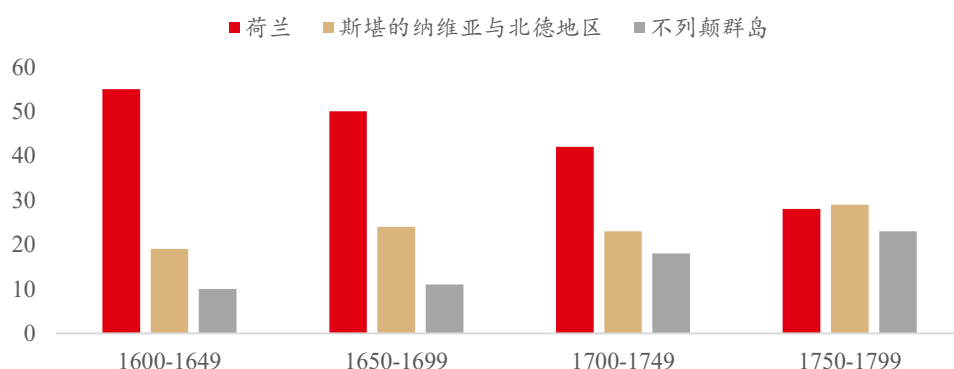
值得注意的是，福祿特（Fluyt）帆船作为荷兰的独特发明，同样直观、巧妙的体现了其商业哲学。与当时兼具战斗与货运功能的各国武装商船不同，福祿特帆船进行了一场革命性的取舍。它拥有一个异常宽大的梨形船身，以提供巨大的货舱容量。同时，福祿特帆船简化了索具和帆装，仅需少量船员即可操作，极大地降低了人力成本。由于其广泛应用，荷兰航运繁荣导致海运费显著下降，波罗的海航线的运价在16世纪持续下降，并在17世纪10年代降至最低点。

这种效率追求并非没有代价：为了最大化载货空间并控制建造成本，福祿特帆船几乎不配备重型火炮，船体结构也相对脆弱，自卫能力较差。这种设计哲学，

完全展现了荷兰人务实、精明与敢于冒险的精神，体现了荷兰作为一个当时仅有 150 万人口的小国，在发展效率与安全之间的取舍，也为之后在第一次英荷战争中的失利埋下了伏笔。

这种以效率为导向、以贸易和航运为中心的发展模式，推动了荷兰的崛起，却也为其未来的结构性局限埋下了隐患：其国家竞争力高度依赖贸易和金融中介，而制造业规模相对有限，当英法等大国通过保护主义干预时，荷兰商业资本积累所形成的优势难以长期维持，其海上霸权也随之走向相对衰落。

图表1：1600-1800 年波罗的海航行船只占比 (%)

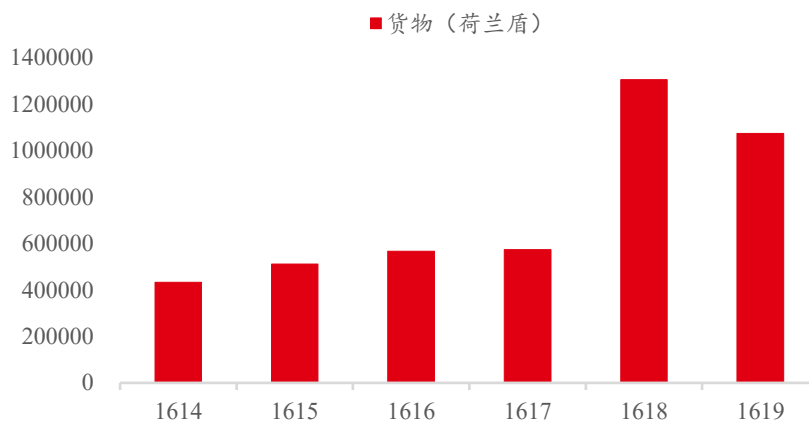


资料来源：Baltic Connections，中邮证券研究所

1.2 一时霸主：主导全球贸易的海上帝国

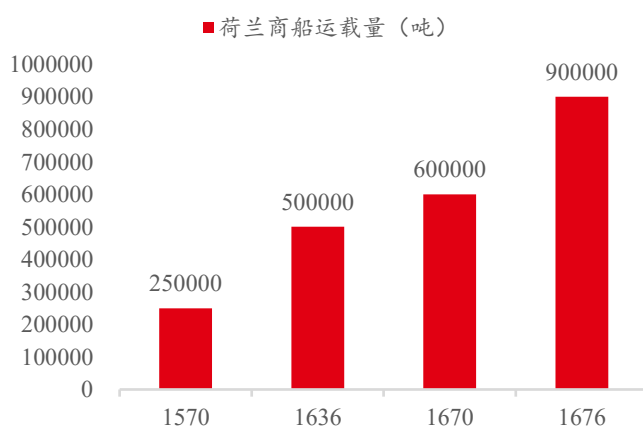
凭借政治独立带来的制度红利与雄厚的资本力量，荷兰不仅掌握了造船与航海技术的核心，还建立起当时全球最高效的贸易网络，成为当之无愧的“海上马车夫”。

其海上帝国的势力范围遍布四大洲。荷兰东印度公司和西印度公司分别构成了这一全球贸易体系的两条主线。其中，东印度公司从好望角延伸至爪哇、马六甲、台南与长崎，构建起严密的香料贸易链。它的迅速扩张正是荷兰商业繁荣的象征。1602—1796 年间，荷兰东印度公司共派出 4,785 艘船前往亚洲贸易，输送近 100 万名欧洲雇员，运回超过 250 万吨亚洲商品；相比之下，其最接近的竞争者英国东印度公司仅有 2,690 艘船，货运吨位约为荷兰东印度公司的五分之一。与此同时，荷兰西印度公司在 17 世纪中叶主导了大西洋奴隶贸易，短暂统治巴西东北部，并在南美洲获得苏里南等甘蔗种植殖民地。

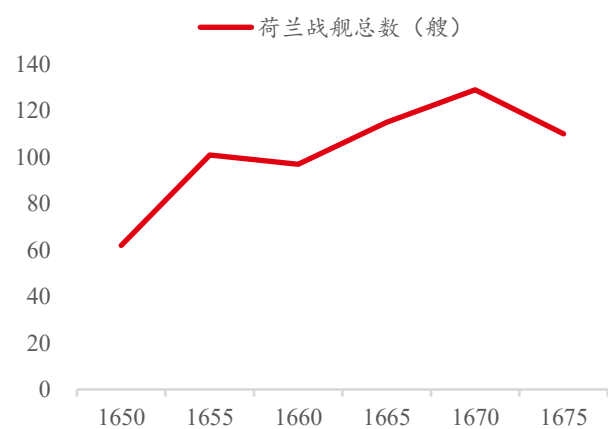
图表2：1614-1619年荷船从东南亚载运回国的货物


资料来源：赵文红，《17世纪初期荷兰在东南亚的贸易成就》，中邮证券研究所

值得注意的是，荷兰既非贸易商品的原产地，也非最终消费市场，而是凭借其航运与金融优势，在世界各地的商品流动中攫取中间利润。到1670年，荷兰商船队总运载量已达56.8万吨，占欧洲总运载量的一半。其繁荣程度令当时的英国观察家感叹：“上帝把海洋赐予荷兰人作为他们的土地。”

图表3：16-17世纪荷兰商船吨位变化


资料来源：Asger Nørlund Christensen, 《MARITIME CONNECTIONS ACROSS THE NORTH SEA》，中邮证券研究所

图表4：第一次英荷战争后荷兰战舰数量迅速增加


资料来源：黄光耀，《论“复辟时期”英国重商主义殖民原则的确立》，中邮证券研究所

17世纪上半叶的荷兰，是欧洲无可争议的经济中心，其航运吨位超过英、法、西、葡四国总和，金融市场的流动性领先全球，殖民地的利润源源不断输入本土。荷兰人几乎实现了全球化的第一次实验，他们用贸易与金融体系织就了一张覆盖世界的经济网络。但荷兰的繁荣根基在于贸易与金融，而非工业生产。这种模式高效但脆弱，为后来被拥有更雄厚工业基础的英国取而代之奠定了历史前提。

2 贸易保护先声：《航海法案》背后的帝国争雄

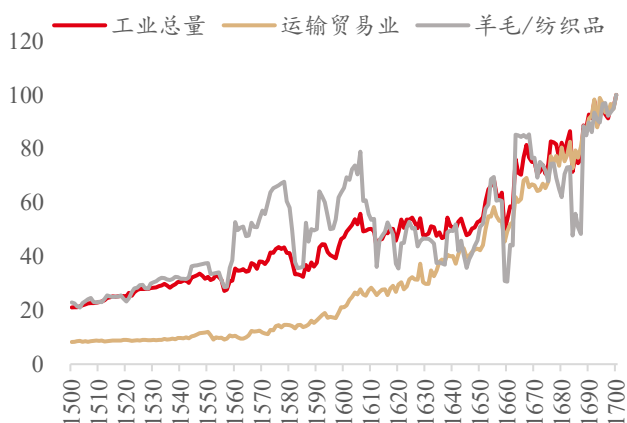
2.1 英国工业资本的萌芽与挑战

17 世纪中叶的英国，正处于向工业资本过渡的关键阶段。相比荷兰以贸易和金融为核心的“中转型经济”，英国的国家发展路径更多地依托于制造业生产。其国力上升的基础亦在于不断扩大的工业部门与海外市场潜能。

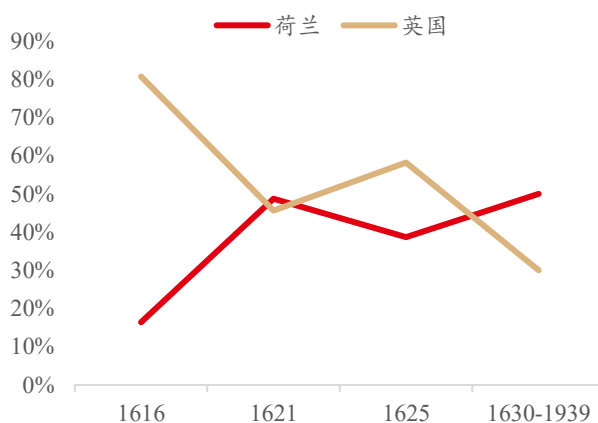
英国工业资本萌芽可追溯至 16 世纪的“羊毛革命”，随着圈地运动推进，毛纺织业成为全国性的支柱产业，其出口收入长期占据国家财政的重要部分。进入 17 世纪后，英国的制造业体系进一步扩展。造船业、冶金业、火炮制造、玻璃与陶瓷业等部门相继崛起。其中造船业在国家海军扩张与商贸活动中扮演了关键角色。尽管规模不及荷兰，但一定的技术基础使英国逐步具备了独立构建海上力量的能力。

然而，英国国内产业的发展在外部市场上面临着限制。如上文所述，此时的欧洲贸易格局几乎被荷兰商人垄断。英国的商品进出口大多需通过荷兰中转，即使本国商人在伦敦港口进行交易，也需面对荷兰商行代理。

图表5：17 世纪下半叶英国工业发展迅猛（1700 年=100）



图表6：荷兰与英国出口波罗的海的呢绒比例（%）



资料来源：University of Warwick，中邮证券研究所

资料来源：陈勇，《商品经济与荷兰的近代化》，中邮证券研究所

以毛纺织品为例，英国虽然在制造环节具备优势，但其出口价格与运输渠道由荷兰人主导，大量利润被中间环节抽取。英国许多出口不得不经由荷兰商行和船只中转，甚至伦敦港口大量航线由荷兰船承运。这意味着，即使在本土港口，

英国商人仍需向外国船主支付运输费用。这让英国逐渐意识到必须通过制度手段打破荷兰在贸易领域的优势。

2.2 克伦威尔时代的重商主义与军政财政

17世纪中叶，英国内战结束后，封建贵族势力被削弱，新的经济与政治力量崛起——代表新兴资产阶级利益的克伦威尔政府上台。此时的英国既需要确立新的国家治理模式，也急需稳定财政、恢复贸易与扩大海外收益。

当时盛行于西欧的经济思想主要是重商主义，其基本逻辑在于“财富有限论”：一个国家的富强取决于其金银储备量，而金银的积累只能通过对外贸易顺差实现。换言之，国家应当尽可能多地出口商品、少进口商品，以实现财富在国界内的净流入。这种政策导向伴随着美洲贵金属大量涌入欧洲，导致16-17世纪形成所谓的“价格革命”，即货币供应量增加导致物价上涨，反过来又强化了重商主义者对金银的渴求。

对克伦威尔政府而言，如何实现英国的贸易顺差不仅意味着财富的增长，更是其维持军事力量与巩固政权合法性的必要手段。共和国成立后，克伦威尔必须在传统税收来源不足以满足军事开支的情况下，为国家找到新的收入渠道。相比依赖国内税赋，海外贸易被视为最具潜力的财政来源。通过掌握国际航运与殖民地贸易权，国家不仅可以征收关税、航运税和殖民税，还能通过垄断渠道直接介入利润分配，从而为军政府提供长期、可持续的财政支持。

然而，要实现这一目标，英国必须首先摆脱荷兰在贸易上的垄断，否则其商品出口、殖民地货物运输乃至海上保险业都将被牢牢掌控。于是，**国家干预贸易、排除外国竞争、扶植本国航运业，成为克伦威尔政府重商主义政策的核心内容。**

2.3 《航海法案》出台

1651年，英格兰共和国颁布《航海法案》(Navigation Act)。这部法律与其说是一部贸易法，不如说是一份战略宣言，开启了英国在全球贸易体系中从被动参与者向主导者的历史转折。其核心目标即在于**通过立法手段打破荷兰对欧洲及殖民地航运的垄断，确保贸易利润最大限度地留在英国本土。**

《航海法案》及后续修订案的核心内容主要包括三项规定：

第一，运输权限制条款。所有运往英格兰或其殖民地的商品，必须使用英格兰船只或由该货物原产国的船只运输。换言之，第三国船舶不得参与英格兰的进出口贸易。这一规定直接排除了荷兰船队作为中间商的可能性，切断了其在英格兰贸易链中的利润来源。

第二，殖民地贸易限制条款。英国殖民地的所有产品只能出口至英格兰本土，禁止向其他国家直接销售。无论是北美的烟草、加勒比的糖，还是西印度群岛的木材与棉花，均须经由伦敦或布里斯托等英格兰港口转运。这意味着殖民地的经济完全纳入宗主国的贸易体系之中，成为英国工业原料与财政收入的依托。

第三，船员构成条款。法案规定，凡属英国船只，其船长及至少 75% 的船员必须为英格兰公民。

此外，法案还对特定商品的进出口设定了附加规定。这一系列制度设计，使英国逐渐建立起以国家为核心、以海运为纽带的贸易闭环体系。

图表7：1651年《航海法案》及其后续补充、修正法案梳理

年份	法案	主要内容
1651	《航海法案》 (Navigation Act of 1651)	<ul style="list-style-type: none"> ①所有进口至英格兰及其殖民地的货物必须由英格兰船只或货物原产国的船只运输； ②禁止荷兰等中转贸易国经手英格兰贸易； ③船长和多数船员为英格兰人。
1660	《航海法案》 (Navigation Act of 1660)	<ul style="list-style-type: none"> ①船长和至少 75% 船员须为英格兰人； ②规定殖民地只能向英格兰出口特许商品（烟草、糖、棉花、靛蓝等）； ③殖民地贸易须经英格兰港口转运并缴税。
1663	《航海法补充法》 (Encouragement of Trade Act)	<ul style="list-style-type: none"> ①殖民地进口的欧洲商品必须先运至英格兰并缴纳关税； ②禁止殖民地与其他欧洲国家直接贸易。
1673	《殖民地收税法》 (Plantation Duty Act)	<ul style="list-style-type: none"> ①对殖民地间贸易征税； ②要求殖民地税务官监督执行航海法； ③加强对地方政府的控制。
1696	《航海法修正案》 (Navigation Act of 1696)	<ul style="list-style-type: none"> ①成立专门的“贸易与种植园委员会”； ②建立海关与巡逻系统； ③扩大关税征收范围； ④准许海军拦截违规船只。

资料来源：Wikipedia，中邮证券研究所

3 格局重塑：战争、法案与日不落帝国霸权的确立

3.1 三次英荷战争

《航海法案》的颁布直接引爆了英荷之间长达半个世纪的海上争霸。两国同为海上贸易强国，却代表着两种截然不同的经济理念：荷兰依托自由贸易与商业资本，更追求开放的市场秩序；英国则以国家干预与重商主义为核心，意图垄断海上运输与殖民贸易。

第一次英荷战争（1652—1654）爆发于克伦威尔共和国时期。英国以《航海法案》为法律依据，要求荷兰船只在英吉利海峡行礼受检，引发海上冲突。最终英国凭借统一指挥和较强的舰炮火力取胜，迫使荷兰签署《威斯敏斯特条约》，承认航海法案的有效性。

第二次英荷战争（1665—1667）发生在查理二世复辟后。荷兰奇袭伦敦港，重创了英国海军。《布雷达条约》采取“各自保有战时所得”原则，其中英国获得了荷兰位于北美的殖民地新尼德兰（即今纽约），荷兰则保住了西非堡垒和苏里南等殖民地。

第三次英荷战争（1672—1674）以《威斯敏斯特和约》收尾，双方恢复和平。此后，荷兰虽保住独立，但在英法的相继打压下，国力由盛转衰，贸易与金融中心逐渐向伦敦转移。

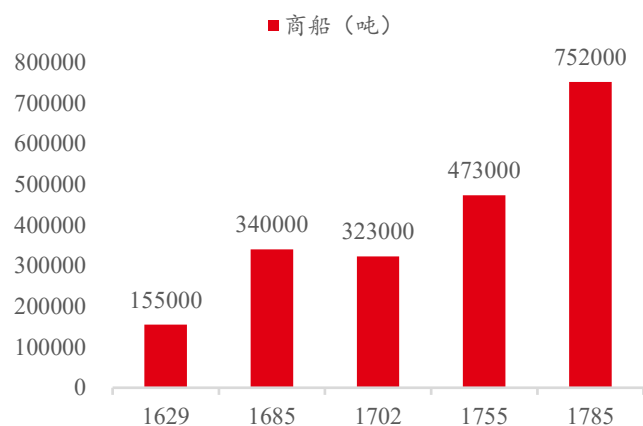
3.2 日不落帝国根基奠定

《航海法案》的颁布深刻改变了近代世界贸易格局。它标志着英国正式确立以国家力量干预并主导国际贸易的重商主义体系，也成为其由岛国转型为海上帝国的起点。此后近一个世纪，欧洲海上霸权的中心逐渐从荷兰阿姆斯特丹转移至英国伦敦。

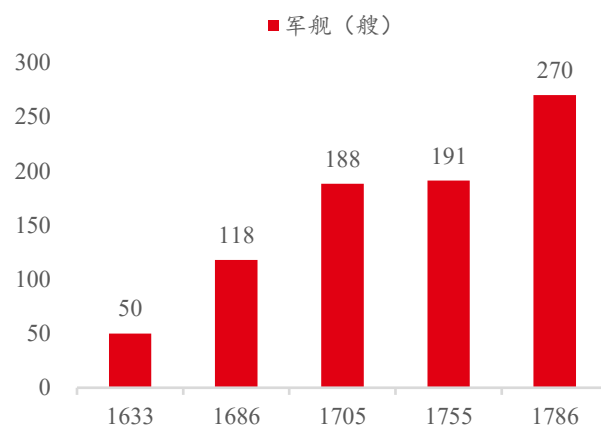
首先，对英国而言，《航海法案》奠定了国家财富与海权相结合的政策基础。通过严控航运权与殖民地贸易，该法案有效切断了荷兰商人长期垄断的中间运输环节，使英国商船得以直接参与与殖民地、欧洲大陆及亚洲的贸易往来。英国的

商船和海军舰队规模在短短数十年内迅速扩张，商船吨位从 1629 年的 15.5 万吨增加到了 1685 年的 34 万吨，形成了庞大的海运体系。

图表8：17-18 世纪英国商船吨位变化



图表9：17-18 世纪英国海军舰队数量变化

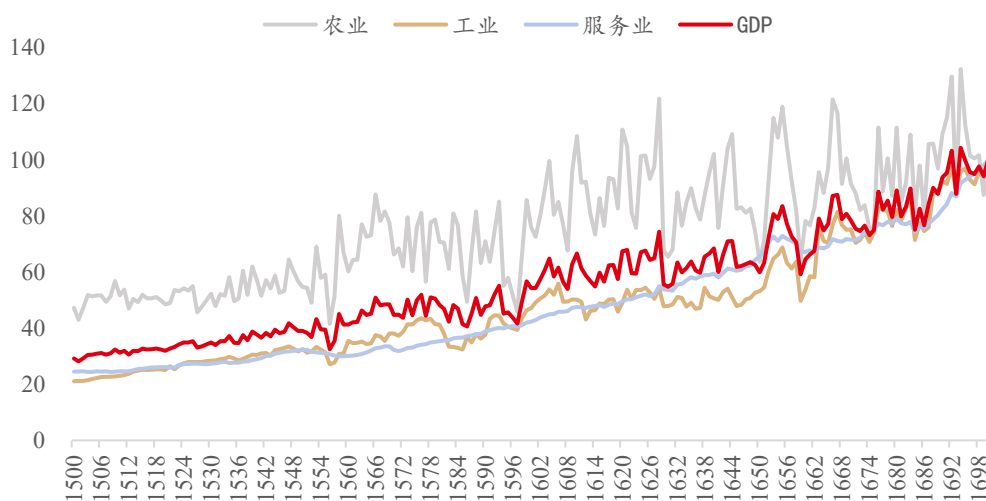


资料来源：Adrian Leonard, 《Underwriting Marine Warfare: Insurance and Conflict in the Eighteenth Century》，中邮证券研究所

资料来源：Adrian Leonard, 《Underwriting Marine Warfare: Insurance and Conflict in the Eighteenth Century》，中邮证券研究所

法案实施推动了英国国内造船、冶金、木材、绳索、帆布等相关产业的发展，促进了资本积累与就业增长，也为后来的工业革命积累了物质基础。同时，英国政府通过征收关税和港口费用获得财政收入，为维护海军扩张与海外战争提供了充足的资金来源。

图表10：16-17 世纪，英国工业部门实际 GDP 增长最快（1700 年=100）



资料来源：University of Warwick，中邮证券研究所

其次，该法案对世界贸易体系产生了深远影响。英国殖民地贸易被严格限定在宗主国体系内部，北美、加勒比及印度的殖民地被纳入闭环式的经济链条，形成“原料输入—制成品输出”的结构。这种制度化的全球贸易分工，使英国在 18 世纪逐步积累了庞大的海外市场，为工业资本的腾飞奠定基础。同时，英国的成功也促使其他欧洲强国纷纷效仿，如法国的科尔贝尔推行重商主义改革，西班牙、葡萄牙则重整殖民地政策，全球海上竞争格局由此趋于激烈。

对于荷兰而言，由《航海法案》开始直接导致了其海上霸权的衰落。作为曾经的“海上马车夫”，荷兰的繁荣依赖自由贸易与航运收益，而英国的封闭性贸易制度直接切断了其经济命脉。至 17 世纪末，荷兰虽仍保持一定的金融影响力，但其贸易网络的广度与活力已不复当年。

总的来说，英国利用立法权控制海上通道、利用海军力量执行法律、利用财政税收反哺军事支出，形成了“经济—军事—政治”三位一体的循环体系。这在后来的“日不落帝国”时代达到巅峰，也为现代全球化的雏形埋下伏笔。

纵观 17 世纪的欧洲海上争霸，荷兰以高效率的商业体制和卓越的航运技术率先登上世界舞台，成为早期资本主义的典范。然而，荷兰作为一个只以商业立国、缺乏雄厚工业基础的国家，从兴起到衰落只有短短一百年左右的时间。相比之下，英国成功地将商业资本与制造业结合，将资本积累更多投入制造业和工业部门，推动了实体经济的扩张。依托纺织、煤炭、冶金、造船等产业崛起，叠加重商主义政策与殖民市场，英国完成工业化并大力拓展海外贸易，建立起世界上最强大的海军力量与商船体系，标志着以生产为核心的经济体制成功取代了以流通为核心的商业资本体系。

4 美国在航运、造船与关键港口的布局

4.1 从《琼斯法案》到港口费：美国的贸易保护主义传统

美国的贸易保护主义政策传统源远流长，从“关税之王”麦金莱总统到经历大衰退的胡佛总统，均采取过包括高额关税在内的激进保护主义措施。一战结束后，美国虽经济实力跃升，但其造船业与远洋运输能力仍逊于欧洲海运强国。为了促进国内造船业与航运业发展，1920年，美国国会通过《商船法案》，其核心条款因由参议员韦斯利·琼斯提出而广为人知，因此也被称之为《琼斯法案》。法案明确规定，在美国境内港口之间从事货物运输的船舶必须由美国制造、美国船东拥有，船员至少75%为美国公民。这种通过立法排除外国竞争者、维护本国航运地位的逻辑，与17世纪英国的《航海法案》如出一辙。

图表11：《航海法案》与《琼斯法案》对比

		英国《航海法案》	美国《琼斯法案》
法案出台的政治经济背景	立法背景	出现于英荷贸易竞争与重商主义盛行之际，旨在确立英国海上霸权与控制殖民贸易。	一战后美国寻求经济安全与海运自主，强化海事产业与国家防御能力。
	政治依托	依托殖民地治理体系，强化宗主国对海外经济与金融控制。	国会与劳工联合体组成政治联盟，是产业保护主义制度的延续。
	产业逻辑	通过贸易控制截留利润，实现贸易顺差，由此积累财富。	以立法保护本国航运产业与就业。
法案细则	核心条款	进出口货物须由英国船舶运载；船员多数为英国人；殖民地仅可向宗主国贸易。	美国国内水运（沿海航线）须由美国制造、拥有与运营的船舶承担。
	废止情况	1849年废止，英国转向自由贸易时代。	经历多次修订，不断扩大适用范围，至今尚未被废除，但多有改革呼声。
	船员构成	船舶必须为英国建造或英国拥有，且船长与75%船员须为英国人。	船舶须为美国建造、美国注册、美国拥有，且至少75%船员为美国公民。在1936年修订中进一步要求90%船员为美国公民。
	货物要求	限制出口流向：殖民地只能将货物输出至英国本土或其他英属港口。	涵盖美国港口之间运输的所有货物。
法案影响	直接后果	直接致使三次英荷战争，并由此促成英国取代荷兰，成为“日不落帝国”。	尽管为本国资源和商品的运转提供了稳定环境，但也致使导致航运市场效率低下。
	长期影响	奠定英国商业帝国与全球贸易体系基础。	长期推高运输成本，削弱美国海运业国际竞争力。

资料来源：Wikipedia, Transportation Institute, 中邮证券研究所

近年来，随着中国工业发展不断进步，中国无论在船舶业还是航运业都占据了领先地位。面对中国的崛起，美国像 17 世纪的英国一样，推出“航海法案”试图限制中国航运业在国际市场的影响力。

2025 年 4 月 17 日，美国贸易代表办公室（USTR）发布《关于中国海运、物流和造船业占据主导地位的 301 调查行动和拟议行动通知-征求意见稿》。此次针对中国船舶的收费政策，本质上是《琼斯法案》保护主义逻辑在新时代的延伸与应用。

具体而言，其条款主要包括：

第一，征税对象明确指向“中国拥有、运营或建造的船舶”。这意味着无论船舶的最终受益所有权归属如何，只要其符合上述任一条件，均在征税范围内，覆盖面广。

第二，计税标准分情形而定：对中国企业拥有或运营的船舶每净吨征收 50 美元；对中国建造的船舶每净吨征收 18 美元或每标准箱 120 美元（取两者中较高者）。净吨位是衡量船舶有效容积的单位，此标准意味着对大型船舶的征税额将显著提高。

第三，征收环节为船舶进入美国港口时，由美国海关与边境保护局直接负责执行与征收，作为港口使用相关费用的一部分。

在美国根据《1974 年美国贸易法》第 301 条征收高额港口费后，中国交通运输部于 2025 年 10 月 14 日印发《对美船舶收取船舶特别港务费实施办法》以反制美国的歧视性行为。

图表12：美国公布针对中国船只的特别港务费方案后，中国交通运输部予以反制措施

生效时间	美国 USTR301		中方反制政策
	中国船东/承运商	运营中国制造船舶的其他承运商	与美国有关的船舶
2025/10/14	50 美元/净吨	18 美元/净吨或 120 美元/TEU 取两者中较高者	400 人民币/净吨
2026/4/17	80 美元/净吨	23 美元/净吨或 153 美元/TEU 取两者中较高者	640 人民币/净吨
2027/4/17	110 美元/净吨	28 美元/净吨或 195 美元/TEU 取两者中较高者	880 人民币/净吨
2028/4/17	140 美元/净吨	33 美元/净吨或 250 美元/TEU 取两者中较高者	1120 人民币/净吨

上限：同一艘船舶，一年内收取船舶特别港务费不超过 5 个航次

资料来源：USTR，交通运输部，中邮证券研究所

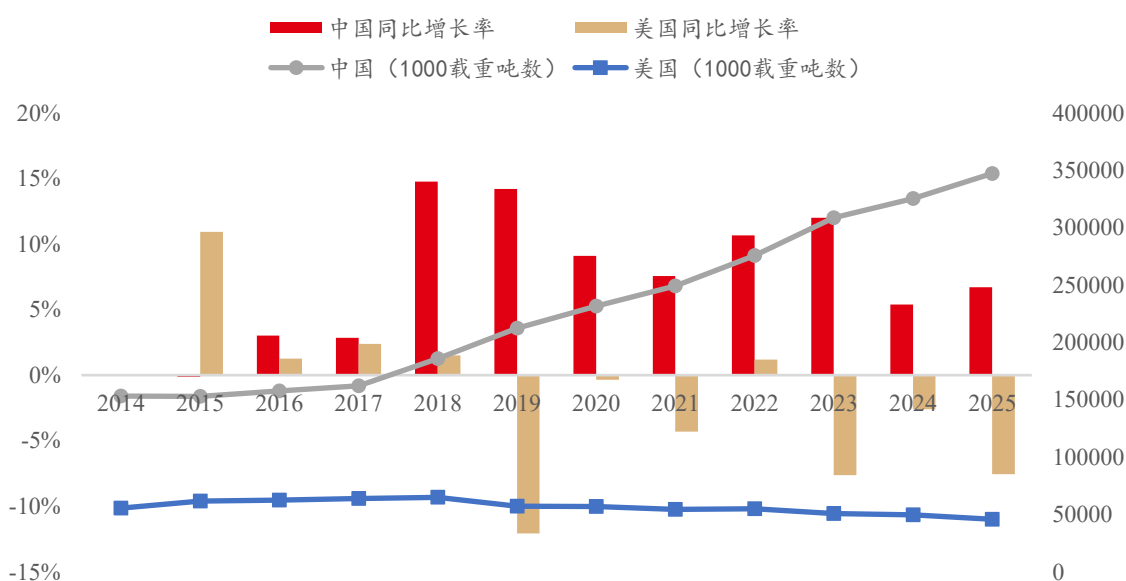
中美双方暂停互征港口费一年，航运市场此前的紧张局面暂时得到缓和。

2025 年 11 月 1 日，美国白宫宣布，将从 2025 年 11 月 10 日起暂停执行对华海事、物流和造船业 301 调查后的相关征费措施，期限为一年。随后，中国交通运输部也宣布，为落实 2025 年中美吉隆坡经贸磋商达成共识，经国务院批准，自 2025 年 11 月 10 日 13 时 01 分起，与美方暂停实施对华海事、物流和造船业 301 调查最终措施同步暂停实施《交通运输部关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告》《交通运输部办公厅关于印发〈对美船舶收取船舶特别港务费实施办法〉的通知》《交通运输部关于启动航运业、造船业及相关产业链供应链安全和发展利益受影响情况调查的公告》，暂停期限同样为一年。

4.2 重建产能：《美国海事行动计划》

白宫于 2026 年 2 月 13 日公布了一份《美国海事行动计划》(America's Maritime Action Plan)，旨在扭转美国造船业长期萎缩的局面，强化国家安全与供应链韧性。这份计划与白宫在 2025 年 4 月发布的行政令“恢复美国海事主导地位”一脉相承，该行政令要求跨部门制定一份海事行动计划，作为重振美国海事的总路线图。

图表13：按受益所有权国划分的商船队载重吨数

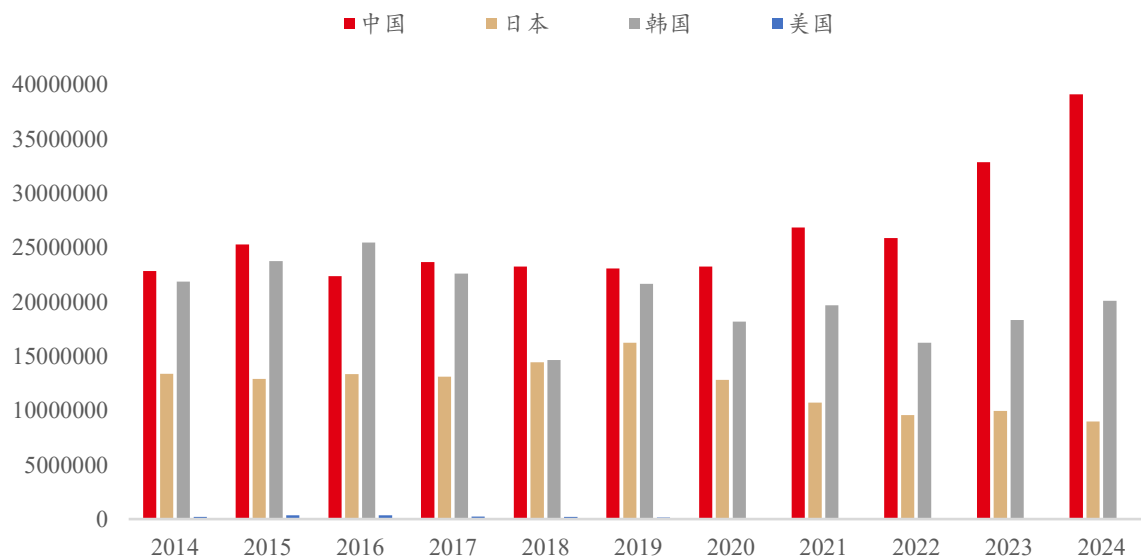


资料来源：UNCTADstat，中邮证券研究所

《美国海事行动计划》围绕重建造船能力与产能、改革海事劳动力教育与培训体系、保护海事工业基础、支持国家安全和产业韧性这四个核心任务展开。该计划提出设立海事安全信托基金，为海事项目提供更稳定的资金渠道，用于船队扩张、造船与船厂升级、海员培养等。该计划还新设立了两个收费项目：（1）针对停靠美国港口的非美国建造商船统一征收费用，收费标准以进口货物重量为基准。尽管该方案目前尚未设定具体的费率阶梯，但初步测算展示了其较大的增收潜力：若以每公斤 1 美分的费率起征，十年内预计可贡献约 660 亿美元的财政收入；若费率提升至每公斤 25 美分，这一数字将飙升至近 1.5 万亿美元。（2）设立“陆地口岸维护税”，对经陆地口岸入境的货物按货值 0.125% 征收，以防止托运人将货物改走陆路边境，进而削弱美国海运港口的竞争力。

《美国海事行动计划》延续了以市场准入与费用机制筹资、并通过差别化成本结构强化本土造船与船队建设激励的思路，体现了美国制造业回流战略在海事行业的投射。然而，这类机制会在多大程度上改变全球航运公司决策，仍取决于成本差距、产能瓶颈与配套体系等约束。

图表14：船舶建造总吨位（吨）



资料来源：UNCTADstat，中邮证券研究所

与此同时，日本与韩国正在成为美国重建海事工业体系的重要外部承接力量。《美国海事行动计划》提出与盟友推进桥梁策略(“Bridge Strategies”)：在美国本土造船能力尚未恢复前，部分船舶订单可先由盟友船厂承接建造，同时要求相关企业对美国船厂进行资本投入，最终推动建造环节回流美国。这一路径以盟友产能填补短期缺口，以对美投资培育本土产能，既服务于美国重建造船工业基础，也有助于在全球海事产业链中削弱中国的主导地位。

根据克拉克森的数据，尽管受到美国贸易代表办公室(USTR)针对中国船舶行业的 301 政策影响，2025 年全球新船订单整体放缓，但中国船企市占率仍然高居全球第一，承接了全球 63% 的新船订单。排名第二的是韩国船企，去年承接了全球 21% 的新船订单，共计 247 艘 1160 万 CGT，日本船企去年接单量为 165 艘 277 万 CGT。

韩国以其全球领先的商船建造能力以及较强的成本与效率优势，成为美国当前最重要的合作对象。2025 年以来，美国海军、国防部门与韩国船企之间的合作明显升温，包括韩华海洋、HD 现代重工等企业均已参与美国海军舰艇维修、船厂投资及联合建造项目。美韩还推动了“MASGA(Make America Shipbuilding Great Again)”合作框架，涉及船厂现代化改造、劳动力培训、供应链协同以及在美国本土投资建设船厂等内容。2025 年 7 月 30 日双方宣布达成协议：韩国承诺 10 年内对美投资 3500 亿美元，用于发展造船、半导体、电池、生物、能源等韩国产业在美市场，其中 1500 亿美元将作为韩美造船合作专用基金；美国则将对韩商品关税从 25% 降至 15%。另外，2026 年 5 月 8 日，韩美两国签署《韩美造船伙伴关系倡议(KUSPI)合作谅解备忘录》，旨在推动韩美在建造商船、培养造船人才、产业现代化、海洋制造业投资等领域加强合作。韩国正在成为美国海事工业外包及协同生产的核心伙伴。

相较韩国，日本的优势更集中于高附加值船型、舰艇建造和系统集成能力。以三菱重工、日本海洋联合等企业为代表，日本在高端船型领域长期具备较强竞争力。在全球海事竞争加剧及《美国海事行动计划》推动下，日本加速推进造船业复兴战略。日本政府提出超过 1 万亿日元规模的造船产业支持计划，并发布“造船业复兴路线图(Shipbuilding Revival Roadmap)”，提出到 2035 年将国内造船产能提升至 1800 万总吨，实现产能翻倍。同时，美日基于《美国海事

行动计划》，通过“日本出资出技术、美国出市场出需求”的模式，在海外军舰维修和1亿美元AI造船机器人研发上展开深度合作，以自动化和供应链互补共同对抗外部竞争。

4.3 中美港口之争

美国在海事领域的布局并不局限于振兴国内造船业，同时也体现在对全球关键港口和航道的掌控上。在全球海事竞争加速演变的背景下，港口与航道不只是传统意义上的物流基础设施，更是大国争夺区域影响力和产业链主导权的关键节点。典型案例包括以贝莱德为首的财团收购长和系所持巴拿马运河两端港口权益的交易，除此以外，美国还通过提供融资渠道等方式影响多个重要港口。下文介绍了美国近年来围绕巴拿马运河、比雷埃夫斯港、汉班托塔港、瓜达尔港、达尔文港以及霍尔木兹海峡等关键节点的持续关注与政策介入，反映出其海事竞争的重心不仅仅包括重振本土造船业，还扩展至重塑全球航运网络，并维护其在全球贸易规则中的主导地位。

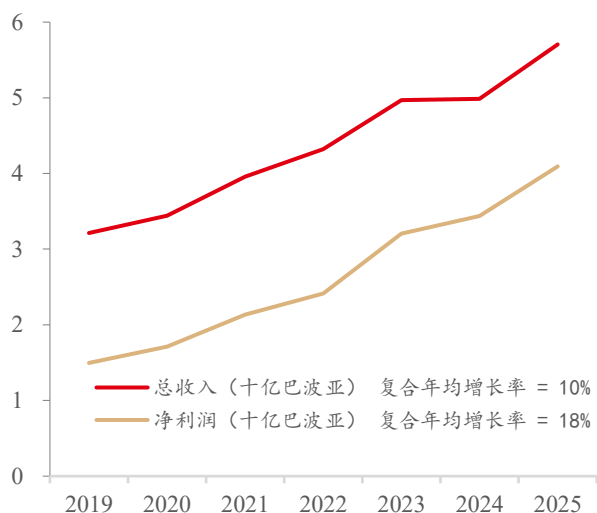
1. 巴拿马运河

巴拿马运河位于中美洲巴拿马地峡，连接太平洋与大西洋，是全球最重要的海上战略通道之一，承担全球2.5%-3%的海运贸易量。地理位置决定了其在全球供应链和国际航运体系中的关键作用，尤其对于亚洲—美国东海岸、欧洲—美洲之间的航线具有重要意义。通过运河，船舶无需绕行南美洲合恩角，可显著缩短航程、降低运输成本并提高物流效率。

长期以来，美国凭借历史影响力和地缘优势，将巴拿马运河视为维护其西半球海权与全球航运通道安全的重要支点。1999年运河正式移交巴拿马后，美国虽不再拥有直接管辖权，但仍通过金融、外交及安全合作维持较强影响力。近年来，随着中国“一带一路”倡议推进以及中资企业在拉美基础设施投资增加，中国企业逐渐参与巴拿马港口运营、物流园区和航运配套建设，使巴拿马运河周边逐渐成为中美海洋竞争的重要区域。

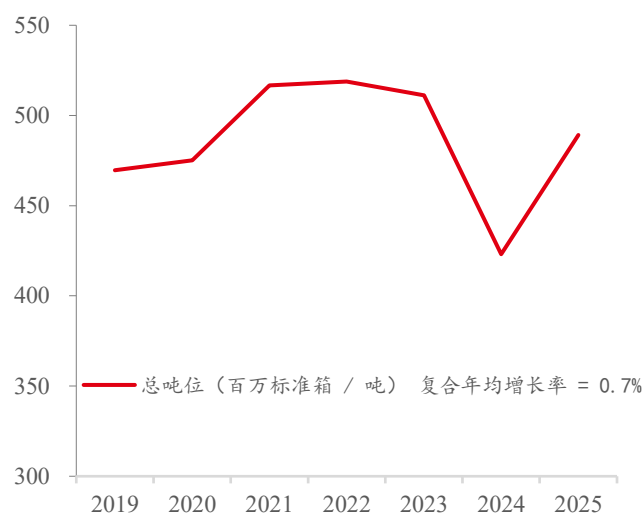
除区位优势外，巴拿马运河本身也具备较强的经济收益能力和全球航运枢纽属性。巴拿马运河 2025 年货物总吞吐量达 4.891 亿吨，同比增长 15.6%，刷新历史纪录；全年船舶过境次数也显著增长，达到 13,404 次，同比增长 19.3%。

图表15：巴拿马运河的收入和利润



资料来源：Pancanal，中邮证券研究所

图表16：巴拿马运河运输货物总吨位



资料来源：Pancanal，中邮证券研究所

中美围绕巴拿马运河的竞争，本质上是对港口、航运和物流网络控制权与影响力的争夺。对美国而言，巴拿马运河不仅是关键国际航运通道，也是其本土安全向加勒比海和中美洲延伸的重要战略支点。在这一背景下，港口经营权之争已超越一般商业竞争范畴，逐渐演变为兼具供应链安全考量和地缘排他属性的战略博弈。

2025 年以来，美国围绕巴拿马运河港口的战略布局明显加速。2025 年 3 月，长江和记宣布与由 BlackRock（贝莱德）、GIP 及 TiL（MSC 旗下码头运营平台）组成的财团达成原则性协议，拟出售包括巴拿马运河两端 Balboa 港与 Cristóbal 港在内的全球 43 个港口资产。该交易发生在美国持续施压、要求削弱中国在巴拿马运河周边影响力的背景下，因此被市场视为美国重塑运河周边港口控制格局的重要一步。与此同时，巴拿马政府于 2025 年 2 月宣布不再续签与中国的“一带一路”合作谅解备忘录。2026 年 1 月，巴拿马最高法院又裁定长江和记旗下 Panama Ports Company 相关特许经营安排违宪，为政府后续接管港口铺平道路。

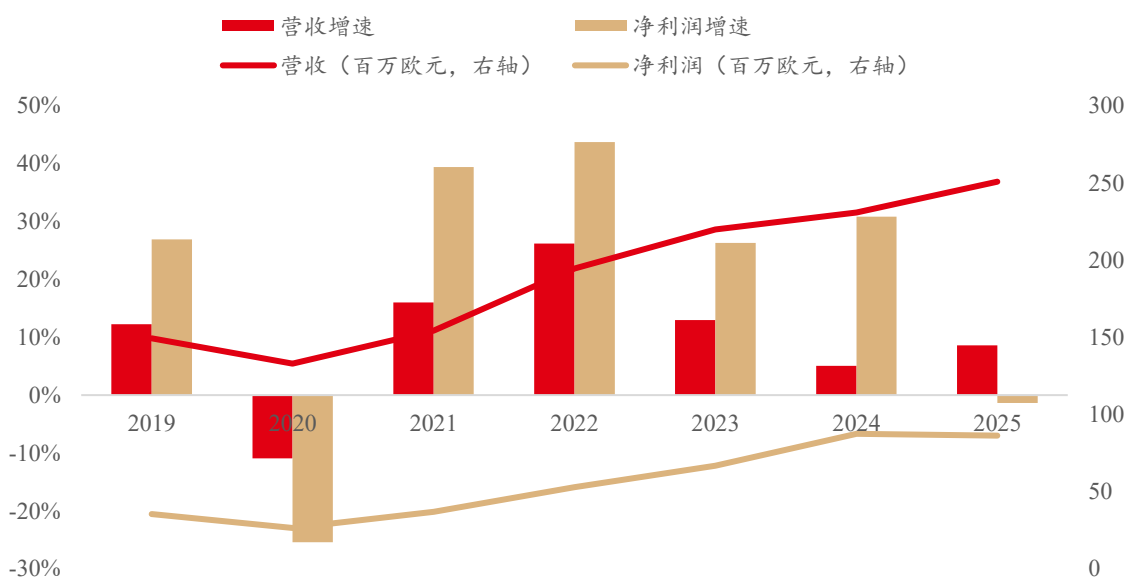
巴拿马运河的战略意义正在从传统贸易通道进一步扩展至供应链安全与地缘政治竞争层面。美国围绕运河港口的布局，已不再局限于商业利益，而是试图通过资本、制度、外交与安全合作重新强化其对西半球关键航运节点的主导能力。

2. 比雷埃夫斯港

比雷埃夫斯港是中资在欧洲最具代表性的港口控制案例之一。它是全球 50 大港口之一，是希腊最大、地中海第二大港口，设有 3 个集装箱码头、11 泊位客运码头和 5 个干船坞。区位上，比雷埃夫斯港连接东地中海与巴尔干腹地，是船舶驶往大西洋、印度洋、黑海的中转港，海陆交通连接巴尔干、黑海、南欧、西欧、中东欧、中东及非洲等地区。

2008 年，中远集团中标其 2、3 号码头特许经营权，并于项目初期投入超过 40 亿欧元。2014 年，在主权债务压力背景下，希腊政府的私有化机构希腊共和国资产发展基金（HRADF）寻求出售港口的大部分股份，以缓解债务困境。2016 年，中远海运集团以 2.805 亿欧元的价格从 HRADF 手中买下了港口 51% 的股份。根据托管协议，中远海运将在 2021 年之前追加支付 8800 万欧元进一步收购 16% 股权，条件是中远海运对港口进行投资，涵盖邮轮及客运码头扩建、航道疏浚工程以及汽车码头升级等关键项目。2021 年 10 月，HRADF 正式将 16% 的托管股份转让给中远海运。中远海运为此支付了 8800 万欧元，并支付了 1187 万欧元的应计利息以及 2900 万欧元的保函。目前，中远海运对该港口持股比例为 67%。

图表17：比雷埃夫斯港经营情况



资料来源：OLP，中邮证券研究所

在中远体系化管理与持续资本投入下，比雷埃夫斯港运营效率显著改善，集装箱吞吐能力快速扩张，跃升为欧洲领先的集装箱枢纽港之一，实现资产价值与战略地位的双重重估。

为对冲中国凭借比雷埃夫斯港对欧洲和地中海地区产生的潜在影响力，美方推动紧邻比雷埃夫斯港的埃莱夫西纳港改造升级。2023年，美国国际开发金融公司（DFC）向 ONEX Elefsina Shipyards 提供了 1.25 亿美元的贷款，用于改造与现代化项目。2025 年 11 月，希腊议会投票通过两项修正案，赋予美国 Onex 公司额外获得埃莱夫西纳港附近 40 公顷土地的机会，并允许 Onex 公司扩展在希腊埃莱夫西纳港的业务，不再局限于船舶修理与建造，而是向商业、物流、港口、能源和国防等方向发展。

3. 汉班托塔港

斯里兰卡地处印度洋航线的中心位置，距离繁忙的印度洋国际航道仅 10 海里，距离连接印度洋和太平洋的咽喉要道马六甲海峡 2000 多公里，被誉为“东方的十字路口”、“印度洋的心脏”，而汉班托塔港就位于斯里兰卡东南端。得天独厚的黄金地理位置，使得汉班托塔港成为各国在印度洋开展海上贸易的必经之地，也是印度洋海上航运的枢纽。

汉班托塔港工程初期预估投入约 15 亿美元。斯里兰卡政府曾先行接洽印度及欧美多边金融机构，意图寻求融资支持，但在遭到多方婉拒后，转而向中方发出合作邀约。自 2006 年启动项目可行性调研起，历经多次磋商，双方达成融资协议：由中国进出口银行承接项目 85% 的资金需求，提供优惠贷款。

项目于 2008 年初破土动工，并于 2012 年 6 月交付斯里兰卡港务局运营。然而，因后期管理失当及航运吸引力不足，港口陷入严重亏损。数据显示，2012 至 2016 年间，其累计亏损达 3.04 亿美元。

截至 2017 年还款期，斯里兰卡正面临政权更替、自然灾害及沉重的债务负担。在再次向印度求援无果后，为扭转汉港低效运营的局面，斯里兰卡时任总理提出以“债务转股权”的方式缓解压力。2017 年 7 月，中斯双方通过合资模式成立了两家运营主体（HIPS 与 HIPG）。中国招商局控股港口有限公司注资 11.2 亿美元，获得两家公司近 70% 的综合股权及 99 年特许经营权。协议约定，十年后双

方股权将逐步调整至各占 50%。此外，招商局港口还租用港口周边 60.7 平方公里土地建设工业园区，租期 99 年。汉港正式步入中斯联合运营的新阶段。

图表18：美国干涉中国与斯里兰卡的汉班托塔港合作项目

炮制“债务陷阱论”	部分美国政府官员（如前国务卿蓬佩奥、前副总统彭斯等）和智库多次关注斯里兰卡债务可持续性。他们称由于斯里兰卡无力偿还贷款，被迫将汉班托塔港的 99 年经营权拱手相让给中国。但实际上，汉班托塔港项目最初是由斯里兰卡政府主动提出的，中方不仅响应斯方发展需求，且包含大量优惠贷款、利率透明。
渲染军事化意图	美方将汉班托塔港视为中国在印度洋港口网络布局中的重要节点，担心其未来可能具备军事用途。2022 年，中国远望 5 号科考船在汉班托塔港停靠时，美国和印度曾向斯里兰卡施加强大外交压力，试图阻止船舶入港，称其为“间谍船”。斯里兰卡政府虽然几次顶住压力，但还是在 2024 年屈服，并告知印度，一年内将不允许任何中国科考船停靠其港口或在其专属经济区内作业。
外交政治干预	美国多次向斯方表达“关切”，要求其审查与中国的协议，并试图通过提供替代性的融资方案（如美国国会设立的对外援助机构千禧年挑战公司 MCC 的援助）以平衡中国的影响力。

资料来源：中国一带一路网，中邮证券研究所

围绕汉班托塔港的融资与经营安排，美国及其盟友长期渲染“债务陷阱”等论调，并通过地缘政治施压阻挠中斯汉班托塔港合作。印度还曾多次要求禁止中国科考船停靠斯里兰卡汉班托特港，损害了中国的合法权益。

4. 瓜达尔港

瓜达尔港位于巴基斯坦俾路支省阿拉伯海沿岸，靠近通往波斯湾与霍尔木兹海峡的主要海上航路，同时也是中巴经济走廊的重要节点，其地理位置具有较强的战略意义。

图表19：瓜达尔港建设时间线

上世纪 90 年代	巴基斯坦与美国签订瓜达尔港投资协议，但各种因素导致美开发瓜达尔港的计划最终不了了之。新加坡也曾获得该港的经营权，但十年闲置未动工
2001 年	中国应巴基斯坦政府邀请，决定援建瓜达尔港，瓜达尔港的开发得以真正实施
2005 年	第一期项目工程结束，建成了三个拥有三个 2 万吨级泊位的多用途码头
2015 年	中巴双方同意，以中巴经济走廊为引领，以瓜达尔港、能源、交通基础设施和产业合作为重点，形成“1+4”经济合作布局
2016 年 11 月	瓜达尔港正式开航

资料来源：中国一带一路网，中邮证券研究所

美国难以直接介入中巴在港口上的合作，美国曾公开就中巴经济走廊的透明度、成本与债务可持续性提出批评。2025 年下半年，有媒体报道称巴基斯坦高级顾问团队与美方讨论在帕斯尼建设并运营新港口的设想，帕斯尼距离瓜达尔港约 112 公里，距离伊朗约 160 公里，但随后巴基斯坦方面通过官方渠道强调相关接触没有进入正式政府沟通程序。

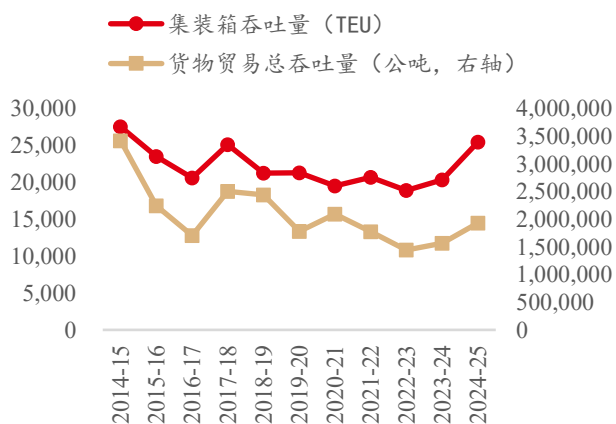
5. 达尔文港

达尔文港地理位置优越，是澳洲距离主要贸易伙伴最近的战略枢纽，被誉为“通往亚洲的大门”。得益于规划完善的公路运输走廊及毗邻阿德莱德-达尔文铁路枢纽的区位，该港口对提升交付时效和降低物流成本具有重要意义。

2014 年东臂码头（East Arm Wharf）海洋供应基地的落成，进一步夯实了其作为核心海上供应中心的地位。依托其长期服务北部海上油气田的经验，布劳斯盆地（Browse Basin）的部分主要运营商将物流基地设在达尔文港附近。

2015 年，北领地政府在财政压力下，通过招标将达尔文港 99 年的长期经营权租赁给中国岚桥集团，成交额 5.06 亿澳元。

图表20：达尔文港吞吐量



资料来源：DARWIN PORT，中邮证券研究所

图表21：达尔文港贸易船舶靠港次数



资料来源：DARWIN PORT，中邮证券研究所

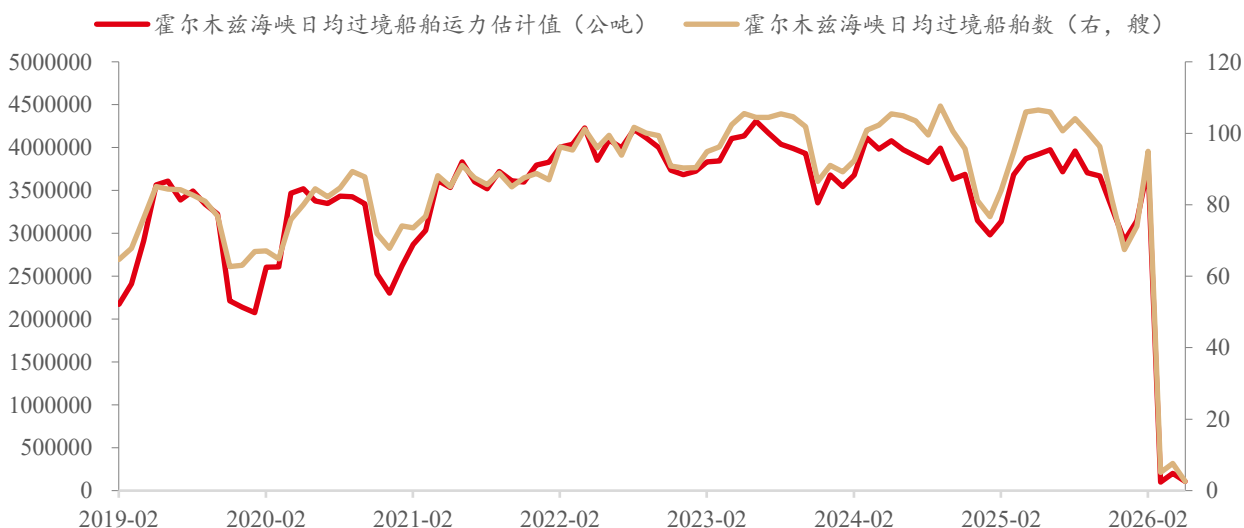
达尔文港附近是澳大利亚北部战略要地，附近有国防设施和军事活动，澳空军的主要前沿集结基地 RAAF Base Darwin、澳陆军在北领地的主要基地 Robertson Barracks 和澳皇家海军在该地区的重要基地 HMAS Coonawarra 均位于港口周边地区，这笔交易在过去几年不断被质疑涉及国家安全。在 2025 年联邦大选竞选期间，工党政府与反对党联盟党都公开表示要推动达尔文港回到澳方

控制之下，方式包括商业谈判买回，引入澳大利亚机构投资者如养老金基金等，同时不排除在必要时依据法律程序采取强制收购并给予相应补偿的路径。

6. 霍尔木兹海峡

霍尔木兹海峡位于阿曼与伊朗之间，连接波斯湾与印度洋，是中东能源出口至全球市场的唯一海上通道，也是全球最重要的海上能源咽喉之一。长期以来，霍尔木兹海峡承载了全球约 20% 的石油供应运输，每日约有 2000 万桶，沙特、伊拉克、阿联酋、科威特等海湾产油国的大部分原油出口均需经由该海峡，其战略地位直接影响全球能源供应链稳定与国际油价波动。

图表22：冲突发生后，霍尔木兹海峡流量锐减



资料来源：Wind，中邮证券研究所

2026 年 2 月 28 日，美国与以色列针对伊朗发起联合军事行动后，中东局势迅速升级。伊朗随后对美军基地及地区目标展开报复，并一度封锁霍尔木兹海峡，导致海峡过境流量锐减，国际油价大幅上涨，全球能源供应链受到冲击。

美国在霍尔木兹海峡的战略目标涵盖了军事安全、全球能源秩序与石油结算体系三个核心维度。军事上，美国试图持续削弱伊朗的军事能力和核威慑潜力；能源体系秩序上，依托“航行自由”原则、多边护航机制和海湾盟友网络，强化其在全球能源通道安全中的主导地位。更深层的逻辑则指向金融秩序，即通过保

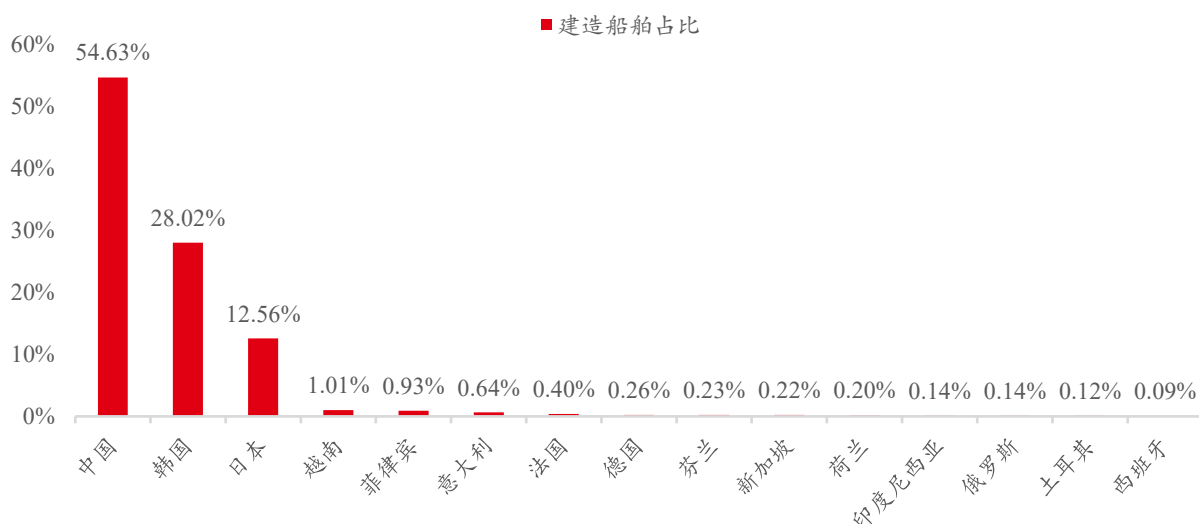
障海湾能源贸易稳定，维护美元在大宗商品定价和结算体系中的核心地位。因此，霍尔木兹海峡是美国中东战略中不可替代的关键支点，既关系到海湾地区军事安全与全球能源通道稳定，也关系到石油美元体系和美国全球金融主导地位的延续。

综上，重要港口与关键航道并非单纯的物流设施，而是连接航运网络、产业链控制、防务安全与金融秩序的复合型战略节点。上述围绕各个重要港口与航道的竞争显示，美国海事竞争的重点不仅仅局限于恢复本土船舶建造能力，还延伸至关键港口经营权、航运节点控制、能源通道安全和全球供应链规则塑造等更广泛领域。随着大国竞争加剧，围绕港口资产所有权、特许经营权和航道安全的博弈仍可能反复出现，并持续重塑全球航运格局。

4.4 现代化工业化大国之间的贸易冲突

当前中国凭借自身工业化的积累，无论是船舶建造还是运输领域均居于领导地位。中国造船业在全球市场的份额持续扩大，同时伴随着“中国制造”的旺盛出口需求，中国的航运网络日益完善，中国的承运商运力也跻身世界第一梯队。

图表23：2024 年全球主要造船国新建船舶总吨位占比



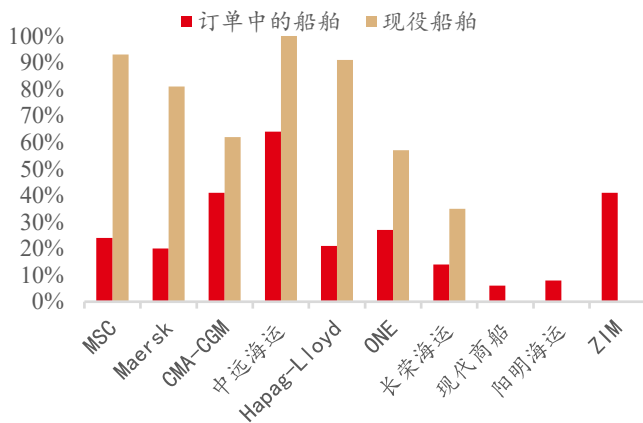
资料来源：UNCTAD，中邮证券研究所

图表24：2025年中日韩造船三大指标市场份额

指标	单位	世界	韩国	日本	中国
造船完工量	万载重吨	9575	2263	1561	5369
	占比	100.00%	23.60%	16.30%	56.10%
	万修正总吨	4574	1222	527	2301
	占比	100.00%	26.70%	11.50%	50.30%
新接订单量	万载重吨	15634	3372	974	10782
	占比	100.00%	21.60%	6.20%	69.00%
	万修正总吨	6014	1178	330	3787
	占比	100.00%	19.60%	5.50%	63.00%
手持订单量	万载重吨	41112	7809	4166	27442
	占比	100.00%	19.00%	10.10%	66.80%
	万修正总吨	17251	3618	1346	10239
	占比	100.00%	21.00%	7.80%	59.40%

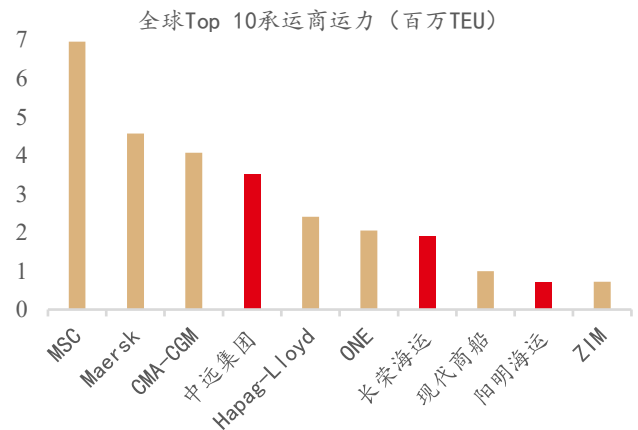
资料来源：CANSI，中邮证券研究所

图表25：中国建造船舶在各航运公司船队中的占比



资料来源：XENETA，中邮证券研究所

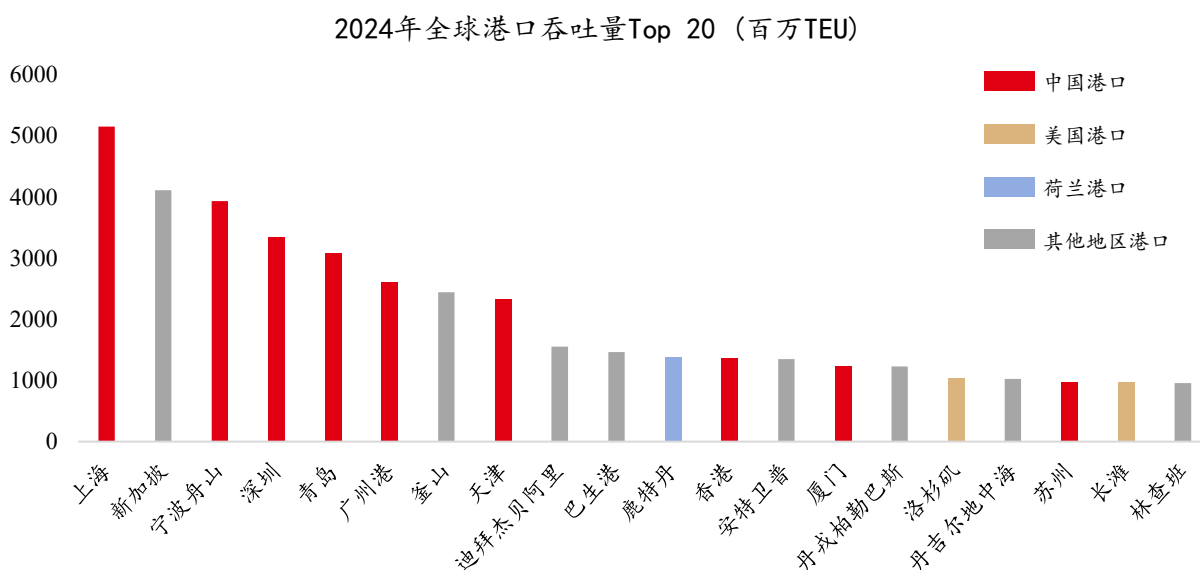
图表26：中国承运商在全球前十中占据三席



资料来源：AlphaLiner，中邮证券研究所

在全球主要港口吞吐量排名中，中国在前10占据6席，其中上海港更是力压新加坡成为吞吐量第一的港口。分品类来看，中国无论是在集装箱、原油还是散货方面的航运份额均显著领先于美国，大有昔日荷兰“海上马车夫”的风采。

图表27：中国主要港口吞吐量位居全球前列



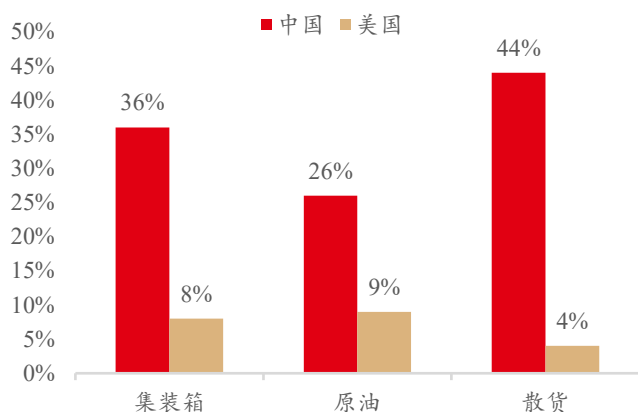
资料来源：world shipping，中邮证券研究所

然而当今全球产业链高度融合，中美作为世界上最大的两个经济体，其产业深度融入进世界生产、贸易和流通格局，尤其是中国已成为全球制造业第一大国，与17世纪的荷兰有很大不同。

历史上荷兰受限于匮乏的工业原料供应，地理上又缺少广袤腹地，本国工业体系较为羸弱，港口更多服务于转口贸易而非本国出口，而一旦商品原产国与消费目的地建立起直接运输，荷兰作为中转国的利益很快就会被削弱。

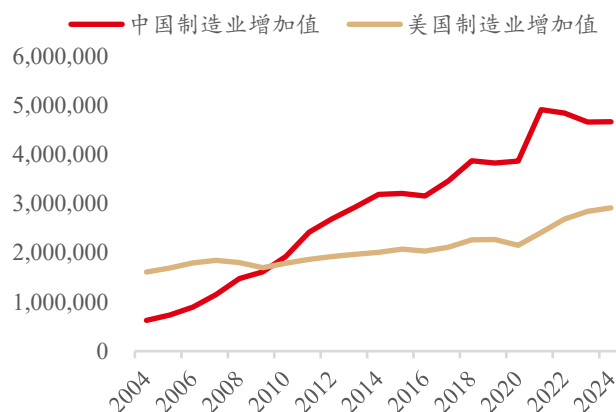
而中国则拥有联合国产业分类中全部工业门类，持续稳固世界工厂的地位。另外，中国已搭建起独立、高效的全球物流网络，工业商品亦依托这一强大的体系销往全球。

图表28：中美在关键航运板块（集装箱、油运、散货）上所占的份额



资料来源：Clarksons，中邮证券研究所

图表29：中美制造业增加值（百万美元）



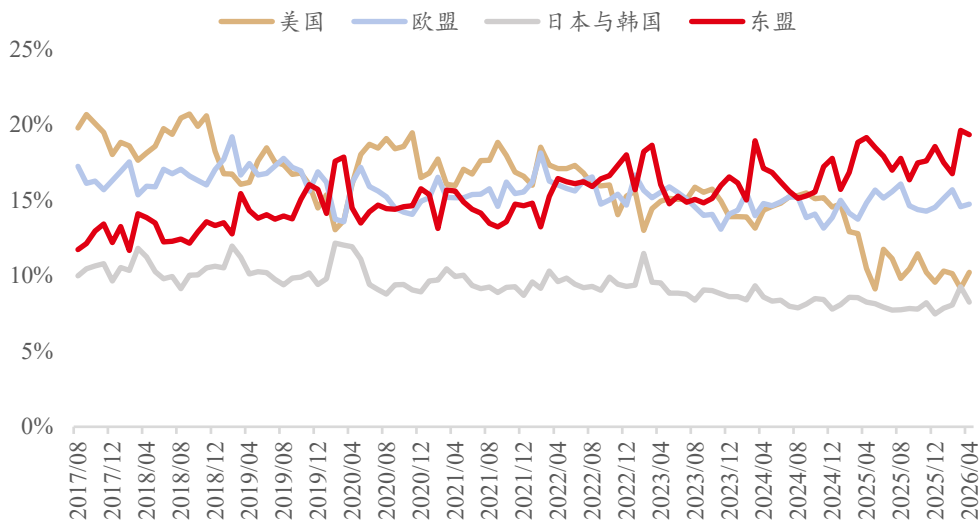
资料来源：Wind，中邮证券研究所

因此，今日的中美关系，与当年的英荷冲突存在本质区别。中美同为庞大的工业生产国，而非荷兰那样的金融与贸易中介。两国产业链深度嵌套，美国高端产业同样需要中国的制造能力作为支撑。此外，中国拥有着广阔的国内市场和多元化的国际贸易伙伴。因此，美国试图套用历史上英国对付荷兰的方式来遏制中国，其逻辑前提已不成立。这种忽视时代背景的策略，恐难以达到其预期效果，反而可能影响自身经济的稳定。

4.5 中美贸易与航运摩擦推动供应链调整

中美贸易与航运摩擦阶段性缓和，但其对全球供应链和航运网络的影响仍在延续。此前，美国将对华贸易摩擦从关税领域进一步延伸至航运、物流和造船环节，试图通过加征港口费和造船产业政策等方式强化影响力。2025年11月10日起，中美双方同步暂停相关港口费措施一年，短期内降低了航运业面临的政策扰动。但从更长期看，港口费只是中美贸易与供应链竞争的一部分，围绕关键港口、航运与造船业的竞争并未消失，全球贸易体系的区域化和多元化趋势仍在推进。

然而，与历史上英荷争霸时期英国能有效扼住荷兰经济命脉不同，当今中国拥有更为多元的贸易伙伴、更为健全的产业体系以及更为庞大的国内市场。因此，相关政策的影响也有了更多弹性的空间。近几年中美贸易冲突不断，反应已在全球进出口订单转移上初步显现。中国出口至美国的占比在过去几年持续下降，2026年4月仅为10.2%，相较于2018年以前的20%左右已经减少了接近一半，相应地，对东盟的出口则显著增加。

图表30：中国出口至各经济体总金额占比


资料来源：Wind，中邮证券研究所

全球航运企业也在根据监管环境重新调整他们的航线网络和船舶部署策略。例如，此前全球航运巨头马士基 (Maersk) 将悬挂美国国旗的船只的航线从宁波港改道至韩国港口，而法国达飞集团 (CMA CGM) 与中远海运、长荣海运结成了联盟，从而代替中国承运商承担更多美国班次，充分体现了市场在应对监管变化时的灵活性。随着中美港口费措施暂停，这类调整的紧迫性有所下降，未来，航运公司仍可能通过第三国中转或运力互换等措施灵活应对监管。

政策环境的不确定性或将进一步加速全球贸易格局的区域化趋势。首先，它将促使中国与东盟的贸易联系更加紧密，这些新兴市场或将成为中国商品的重要替代出口目的地。其次，区域性贸易协定将获得新的发展动力。各国为避免受中美贸易摩擦波及，将更积极地寻求建立多元化的贸易伙伴关系。

在航运领域，可能对现有格局产生显著影响。一是避税航运通道的发展壮大，货物可经由东南亚等第三国港口进行中转，或增加在加拿大、墨西哥等邻国港口的转运。二是推动航运运力重组，中国航运公司更有动力与非中国公司形成同盟，通过互换航班等方式避免被征收高额港口费。全球造船业订单也可能随之调整。然而，这种转移面临产业配套等多重制约，难以在短期内完全替代中国的领先制造地位。

4.6 今非昔比：保护主义未必依旧有效

中美航运博弈的底层逻辑，实质仍是历史上保护主义的延续，但当今全球经济格局与 17 世纪英荷争霸时期已迥然不同。英国《航海法案》的核心，是通过制度性限制削弱荷兰在转口贸易、航运承运和商业中介环节的优势，并为英国本土船队、殖民贸易和制造业扩张创造空间。当时荷兰虽拥有强大的航运、金融和商业网络，但其繁荣依赖于商品贸易流转的中间利润，缺乏本土工业支撑。荷兰的商业资本优势面对英国以国家力量推动的贸易限制更容易被削弱。

然而，经过数十年全球化分工，目前中美经济深度交织，产业链相互嵌套，并不是当年英荷之间工业资本对商业资本的简单替代。17 世纪，英国通过保护主义扶持了处于上升期的本土制造业；但反观现状，美国在造船、航运等领域已显著失去相对优势，而其制造业所需的大量中间品、机械设备、原材料和零部件仍依赖全球供应链，尤其与中国生产体系高度相关。因此，若美国通过关税、港口收费、船舶建造地限制或歧视性监管等方式提高中国相关船舶和航运企业的运营成本，短期内更可能首先表现为进口成本抬升，加剧美国本土通胀压力。

更重要的是，中国并非如同 17 世纪荷兰那般的海洋贸易经济体，而是已经形成完整工业体系的生产中心。中国拥有全球最完整的工业体系之一，还拥有世界领先的超级港口群与全方位的航运网络，造船能力也领先全球，中国造船 2026 年一季度的新接订单量占世界总量的 84.9%，截至 3 月底，手持订单量占世界总量的 69.8%。这种从“建造、装载、运输到港口运营”的全产业链优势，使得单纯针对船舶的行政干预难以像当年英国封锁荷兰那样切断中国的经济命脉。

展望未来，中美在航运与贸易领域的博弈将持续，但双方仍有动力通过谈判寻求务实解决方案。现代全球贸易依托于高度复杂的网络体系，当前全球航运巨头展现出了极强的政策适应性与灵活性，通过互换舱位等策略对冲歧视性监管的影响。此外，随着中国对东盟等新兴市场出口占比的显著提升，贸易流向的多元化也极大地稀释了单一市场保护政策的打击力度。这意味着，类似于《航海法案》的单边保护主义工具在全球化的今天已难以复刻 17 世纪的霸权神话。

长期来看，美国采取的单边保护主义措施可能会使未来全球贸易体系呈现出更加区域化的特征。对于中国而言，真正的挑战不只是应对具体的贸易限制政策，而是在美国主导的规则调整与供应链重组中，继续巩固制造业优势、提升航运配

套能力，并通过更完善的供应链和更开放的贸易环境，拓宽自身在全球贸易体系中的战略空间。

5 风险提示

中美港口费暂停措施具有临时性，若后续谈判进展不及预期，相关限制政策可能重新启动；若贸易与航运摩擦进一步升级，可能导致供应链压力上升，提高再通胀风险。

中邮证券投资评级说明

投资评级标准	类型	评级	说明
报告中投资建议的评级标准： 报告发布日后的 6 个月内的相对市场表现，即报告发布日后的 6 个月内的公司股价（或行业指数、可转债价格）的涨跌幅相对同期相关证券市场基准指数的涨跌幅。 市场基准指数的选取：A 股市场以沪深 300 指数为基准；新三板市场以三板成指为基准；可转债市场以中信标普可转债指数为基准；香港市场以恒生指数为基准；美国市场以标普 500 或纳斯达克综合指数为基准。	股票评级	买入	预期个股相对同期基准指数涨幅在 20%以上
		增持	预期个股相对同期基准指数涨幅在 10%与 20%之间
		中性	预期个股相对同期基准指数涨幅在-10%与 10%之间
		回避	预期个股相对同期基准指数涨幅在-10%以下
	行业评级	强于大市	预期行业相对同期基准指数涨幅在 10%以上
		中性	预期行业相对同期基准指数涨幅在-10%与 10%之间
		弱于大市	预期行业相对同期基准指数涨幅在-10%以下
	可转债评级	推荐	预期可转债相对同期基准指数涨幅在 10%以上
		谨慎推荐	预期可转债相对同期基准指数涨幅在 5%与 10%之间
		中性	预期可转债相对同期基准指数涨幅在-5%与 5%之间
		回避	预期可转债相对同期基准指数涨幅在-5%以下

分析师声明

撰写此报告的分析师（一人或多人）承诺本机构、本人以及财产利害关系人与所评价或推荐的证券无利害关系。

本报告所采用的数据均来自我们认为可靠的目前已公开的信息，并通过独立判断并得出结论，力求独立、客观、公平，报告结论不受本公司其他部门和人员以及证券发行人、上市公司、基金公司、证券资产管理公司、特定客户等利益相关方的干涉和影响，特此声明。

免责声明

中邮证券有限责任公司（以下简称“中邮证券”）具备经中国证监会批准的开展证券投资咨询业务的资格。

本报告信息均来源于公开资料或者我们认为可靠的资料，我们力求但不保证这些信息的准确性和完整性。报告内容仅供参考，报告中的信息或所表达观点不构成所涉证券买卖的出价或询价，中邮证券不对因使用本报告的内容而导致的损失承担任何责任。客户不应以本报告取代其独立判断或仅根据本报告做出决策。

本报告所载的意见、评估及预测仅为本报告出具日的观点和判断。该等意见、评估及预测无需通知即可随时更改。过往的表现亦不应作为日后表现的预示和担保。在不同时期，中邮证券可能会发出与本报告所载意见、评估及预测不一致的研究报告。

中邮证券及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或者计划提供投资银行、财务顾问或者其他金融产品等相关服务。

《证券期货投资者适当性管理办法》于 2017 年 7 月 1 日起正式实施，本报告仅供中邮证券签约客户使用，若您非中邮证券签约客户，为控制投资风险，请取消接收、订阅或使用本报告中的任何信息。本公司不会因接收人收到、阅读或关注本报告中的内容而视其为签约客户。

本报告版权归中邮证券所有，未经书面许可，任何机构或个人不得存在对本报告以任何形式进行翻版、修改、节选、复制、发布，或对本报告进行改编、汇编等侵犯知识产权的行为，亦不得存在其他有损中邮证券商业性权益的任何情形。如经中邮证券授权后引用发布，需注明出处为中邮证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节或修改。

中邮证券对于本申明具有最终解释权。

公司简介

中邮证券有限责任公司于 2002 年 9 月经中国证券监督管理委员会批准设立,公司注册资本 61.68 亿元人民币,是中国邮政集团有限公司绝对控股的证券类金融子公司,公司是中邮创业基金管理股份有限公司的第二大股东。

公司经营范围包括:证券经纪,证券自营,证券投资咨询,证券资产管理,融资融券,证券投资基金销售,证券承销与保荐,代理销售金融产品,与证券交易、证券投资活动有关的财务顾问,具备展业的各项资格。截至 2025 年 10 月底,公司在全国设有 58 家分支机构(含 29 家分公司、29 家营业部),1 家资产管理分公司和 1 家另类投资子公司。

中邮证券紧密依托中国邮政集团有限公司的雄厚实力,通过强化“自营+协同”发展模式,实现快速发展,当前服务的经纪客户已超过 260 万人。公司始终坚持诚信经营、践行金融为民,为社会大众提供全方位专业化的证券投资服务,努力成为员工自豪、股东放心、客户信赖、社会尊重的优秀企业,打造契合中国邮政资源禀赋和市场地位的特色精品券商。

中邮证券研究所

北京

邮箱: yanjiusuo@cnpsec.com

地址: 北京市丰台区北甲地路 2 号院 6 甲 1 号, 玺萌大厦南塔

邮编: 100050

上海

邮箱: yanjiusuo@cnpsec.com

地址: 上海市虹口区东大名路 1080 号邮储银行大厦 3 楼

邮编: 200000

深圳

邮箱: yanjiusuo@cnpsec.com

地址: 深圳市福田区滨河大道 9023 号国通大厦二楼

邮编: 518048