

潜航经纬

# 2025 盘点2025年全球航运业

## 不确定时代，航运业小心『押注』

2025年的全球航运业，是一次次被“不可抗力”改变的投资选择，是一条条被迫重构的远洋航线，是一场场关于脱碳目标和路径的利益博弈，是一个个有关竞争与争霸的扩张案例，是一回回对安全与运价的权衡与豪赌……

2025年的全球航运业，是大国政治博弈的新边疆，是贸易秩序重塑的角斗场。这一年，美国针对中国海事、物流与造船业的“301调查”限制措施、美国的关税大战、国际海事组织(IMO)净零框架的延期表决、红海局势几经反复……给全球航运业带来太多的意外与挑战。面对巨大的不确定性，全球航运业表现出极致的灵活与韧性，在动荡与混乱中规避风险，在趋势与变革中求得发展。



### 美国“港口费”压顶!

在经历1年多的“调查”并征求意见后，2025年4月17日，美国贸易代表办公室(USTR)在其官网正式发布针对中国海事、物流和造船业“301调查”的行动措施：自2025年10月14日开始，美国对中国船东和运营商，以及使用中国建造船舶的运营商征收高额“港口服务费”。不过，行动措施相比此前的拟议措施涉及范围缩小，强度降低。根据英国克拉克森研究公司的数据，在美国港口停靠的国际航行船舶中，仅有9%会受到正式措施的影响，相较于之前拟议措施下估计的43%，有了大幅减少。

虽然此次出台的拟议措施相对拟议措施有所缓和，但对全球航运业依然造成了成本上升、效率下降、市场扭曲等负面影响。为避免缴纳惩罚性“港口费”，非中国航运企业在美国航线纷纷以非中国建造船舶取代中国建造船舶。受此影响，美线上运营的中国船舶数量明显下降，中国籍运营船舶的期租租金也出现折价。英国航运咨询公司德路里的数据显示，2025年5月至8月期间，亚洲至北美西海岸航线上中国建造船舶数量减少了19%，降至102艘；亚洲至北美东海岸航线的中国建造船舶数量减少了20%，降至33艘。

而对于中国航运企业，行动措施未给出任何豁免，如果继续经营美国航线，其运营成本会急剧增加。以新巴拿马型集装箱船(涉美航线平均净吨为53706，平均箱位数量为9361)为例，在相同时间点，中国航运企业需要缴纳的“港口费”是非中国航运企业的3倍，按照最高标准140美元/净吨、每年收取5次费用计算，单船每年最高被征收3759万美元，相当于目前该船型船价1.47亿美元的6%。克拉克森数据显示，中国实体经营/拥有的船舶在全球船队中的占比为15%，其中散货船32%、油船19%、集装箱船25%，共涉及121家中国航运企业(非集团公司)。为应对“港口费”政策，中远海运集团—东方海外在2025年8月宣布推出一条全新的航线——拉丁太平洋8(TLP8)航线。该航线将直接连接中国与墨西哥，运营路线为上海—青岛—恩森纳达(墨西哥)—曼萨尼约(墨西哥)—恩森纳达—横滨(日本)—上海。

除船舶运营被扰乱外，新船市场也受到巨大影响，美国的“港口费”政策打乱了几乎所有大型航运企业的新船投资计划。2025年4月美国“301调查”正式行动措施出台之前，全球航运业遭受更严厉的“301调查”拟议措施的制约，该拟议措施规定根据航运企业船队中中国建造船舶的比例征收“港口费”。为减少影响，各大航运企业暂停不十分急迫的新造船项目，或改换非中国船厂下单。在这一形势下，2025年上半年全球新船订单超预期减少，中国船厂接单占比非正常下降。4月，“301调查”正式行动措施删除了对在中国船厂建造船舶占比的限制，各大航运企业下半年开始回归中国船厂下单造船。

2025年10月10日，中国交通运输部发布关于对美国船舶收取船舶特别港务费的公告，宣布自2025年10月14日起，对美国建造、经营的船舶收取船舶特别港务费的反制措施。10月30日，中美宣布暂停各自“港口费”政策一年。世界仿佛瞬间安静了……

不过，“休战”一年并非终曲，有可能只是序章，全球航运业将利用这一年难得的缓冲期采取更多的措施应对未来的不确定性。

### 美国关税大战“突袭”!

国际航运是全球货物贸易的血脉，关税则犹如全球货物贸易的“指挥棒”。美国2025年关税政策的巨变，撕裂了全球贸易体系，导致航运市场面临剧烈动荡。

2025年4月5日，美国对所有进口商品实施了10%的基础关税，并宣布在4月9日根据不同国家附加“对等关税”。4月8日，美国宣布暂停“对等关税”90天，保持10%的基础关税，唯一例外的是中国——从中国进口的商品将面临145%的关税，随即中国出于反制将从美国进口商品的关税提升至125%。畸高的关税导致中美两国之间实际上的“贸易禁运”，海运量骤降。全美最繁忙的港口货运量急速下滑，洛杉矶港货运量减少31%，西雅图港竟然多日港内没有一艘集装箱船停靠。4月，中美贸易量大幅下滑30%-40%。这一情况在一个月后出现反转。

2025年5月14日，中美同时取消对方商品91%的加征关税，并暂停实施24%的“对等关税”90天。面向美国市场的制造商和贸易商加速发货，迅速带动跨太平洋航线的舱位需求激增，甚至出现“爆舱”现象。短短2个月内，跨太平洋航线呈现“冰”与“火”两种行情，航运企业在货量激变、航线重构的挑战下，快速调配船舶，避免损失，抢抓机遇，上演了一场“适者生存”的进化竞赛。

不过，“抢运”并未持续多久，中美航线很快就恢复平静，而且由于关税依然偏高，中美贸易出现大幅下滑，中美航线的货运量相应下降。根据海关总署的数据，2025年前11个月，中美贸易总规模为5146.62亿美元，同比下跌17.5%，其中，中国对美国出口3859.07亿美元，同比下跌18.9%，中国从美国进口1287.55亿美元，同比下跌13.2%。

2025年，受关税变化影响最大的中美集装箱运输市场经历脉冲式行情，总体低迷。

中美暂停互加关税一直持续到现在，世界似乎从未改变，但又好像什么都变了，面对已经发生的货物进出口方向的变化，航运业已经在成本结构、航线布局及港口协作上进行了重新评估与谋划，以适应未来可能随时到来的政策重塑。

### 净零框架延期是福是祸?

“意外”年年有，去年特别多。2025年10月，在位于伦敦的国际海事组织(IMO)总部，一场原定要通过全球航运业净零框架的特别会议遭遇戏剧性转折。在美国、沙特阿拉伯等国的强烈反对下，会议以57票赞成、49票反对、21票弃权的结果，决定将净零框架表决推迟一年。这意味着原定2027年3月生效、2028年实施的时间表作废，全球航运业减排进程不得不“踩下刹车”。净零框架表决延期还被许多业界人士视为该框架已被判“缓死”——由于美国以及主要船旗国的反对立场不会轻易改变，净零框架有可能在未来几年内都难以通过。在这种判断下，各方为“绿色溢价”买单的意愿显著下降，航运业或将在未来的绿色投资中更多采取观望态度。

其实，在净零框架推迟表决的结果出来之前，航运业对替代燃料的选择就出现了微妙的变化：对液化天然气(LNG)作为船用燃料的兴趣越来越浓。马士基从“押注”甲醇燃料变为大批量订造LNG双燃料船，华轮威尔森将原来全部使用甲醇燃料的14艘汽车运输船(PCTC)订单中的7艘改为LNG燃料动力，长荣海运也开始其订造批量LNG双燃料新巴拿马型集装箱船的计划……而在净零框架推迟表决结果出来之后，近几年均订造甲醇燃料新船的中远海运宣布在中船集团订造12艘LNG双燃料18000TEU集装箱船，这也许是净零框架变得前途未卜后航运业选择替代燃料“转向”的最典型案例。而马士基和西斯潘也都明确表示，将重新聚焦船舶能效提升。马士基高管表示：“从现在到2030年，我们的大部分工作都将集中在船舶的能效改进上——因为不论是否有IMO净零框架，提高船舶效率在经济上都是合理的。”

净零框架推迟表决对于已经采取积极脱碳转型策略并进行了大量投资的航运企业而言，无异于迎头一击。不过，从技术成熟度、成本结构等方面考虑，净零框架推迟表决对于整个航运业来说，可能是一种更理性的选择。

### 红海危机迷雾如何穿越?

自2023年12月15日起，受胡塞武装袭击等原因影响，多数航运公司被迫暂停苏伊士运河的航行，而选择绕行好望角。Xeneta的分析数据显示，截至2025年年末，由于红海局势的紧张，全球约有200万TEU的集装箱运输能力绕道好望角，相当于全球航运运力减少了8%。

2025年1月，巴以阶段性停火协议签订。红海危机出现缓解态势。不过，巴以阶段性停火协议并未得到执行，2025年3月，誓言消灭哈马斯的以色列再度对加沙发起大规模攻势。重返红海似乎又变得遥不可及。

2025年10月，本轮巴以冲突爆发以来的第三份停火协议生效，红海通行再现曙光。克拉克森的数据表明，10月后，油船通行量显著增加，不过，集装箱船通行量依然维持低位，日均通行量较2023年平均水

平低约90%，与2025年年初水平保持一致。

2025年11月，航运巨头法国达飞海运宣布了一项重要举措，其服务于印度/巴基斯坦和美国东海岸之间的“INDAMEX航线”的所有船舶将重返苏伊士运河，这被视为集装箱船大规模回归红海地区的关键一步，苏伊士运河——这条亚欧贸易大动脉的复苏进程开始提速。

2025年12月23日，达飞、马士基两大航运巨头的3艘集装箱船相继顺利通过苏伊士运河，分别为23104TEU、15363TEU和6648TEU的箱量。这也是两年来超大型集装箱船首次重返苏伊士运河，而当天更是马士基集装箱船近两年来首次穿行该运河。这或将拉开船舶重返红海航线的序幕。

可以说，因红海危机而绕行好望角，在一定程度上对相关航线的运价及航运企业的业绩起到了支撑作用。2025年，处于全球地缘政治博弈“前线”的航运市场运价一直坚挺，克拉克森海运综合指数均值较2024年上涨7%至26777美元/天，不过，不同船型情况各异。根据克拉克森的研究报告，集装箱船市场收益“逆势攀升”：尽管各主要航线集装箱运费较2024年明显回落，但集装箱船租金不断上涨，达到新冠疫情期间的最高水平；各型油船收益迥异：由于对“非合规”原油贸易和油船运力的制裁不断加强，原油船收益大幅上涨，其中超大型油船(VLCC)受益最为明显，全年收益大涨近50%，且近5年来其收益首次超过中小型油船，而成品油船市场承压整体回落；散货船整体“不温不火”：尽管下半年散货船市场显著恢复，但全年收益依然下滑，租金相对更“韧性”；气体运输船波动明显：受各种事件影响，液化石油气(LPG)运输船市场波动依旧显著，整体收益回升，LNG运输船市场大部分时间低迷，不过第四季度“意外”大涨。

业内人士表示，即使目前并非所有航运企业都积极筹划重回红海，但红海航线恢复是大势所趋，届时将一次性释放大量此前因绕行被吸收的运力，航运企业需要谨慎应对。

### 箱船市场争霸意欲何为?

近年来，集装箱船一直是新船订造市场上的“明星”，在2025年依然如此。刚刚出炉的克拉克森数据显示，2025年，全球新船订单较2024年下降27%，集装箱船依旧是其中最亮眼的板块，全年新船订单高达644艘、475.9万TEU，超过处于历史高位的2024年的467.4万TEU，再创历史新高。2025年集装箱船新造船总投资也进一步增加到了593.64亿美元(约合人民币4151.83亿元)，高于2024年的585.68亿美元。

在全球集装箱船运输企业中，地中海航运、马士基、中远海运、达飞与赫伯罗特构成了“前五”梯队。其中，运力位于第一的地中海航运在持续几年大手笔订造新船后，2025年依然没有停止扩张步伐，仅超大型集装箱船就订造了31艘，新船投资约85亿美元；而在2024年，地中海航运至少订造了56艘集装箱船，此外，2025年，达飞海运仅超大型集装箱船订造了34艘，中远海运仅超大型集装箱船订造了14艘……

与此形成鲜明对照的是，集装箱船市场已开始面临运力快速增长带来的压力。根据克拉克森统计，截至2025年11月初，全球集装箱船队规模正式突破7000艘。在过去的37个月内，船队增加了1000艘，近3年的增幅达16.67%，创下历史最快增速。有分析机构认为，2026年实际运力增速将达6.5%，2027年约为10%。这一增速远高于同期运力需求增长预期，供需失衡局面可能加剧。

在这种情况下，集装箱船巨头2025年依然选择大肆扩张船队，其实是应对行业结构性重组、环保压力、新兴市场需求以及长期战略卡位等多重因素驱动下的主动选择，是行业头部“玩家”为争夺未来十年市场主导权的一次高成本战略投资。这一行为将为未来全球集装箱船市场带来什么，值得关注。

2026年，对于全球航运业而言，注定也是波谲云诡、福祸难料的一年。在2026年，美中互征“港口费”、美中互加关税政策暂停期将结束，净零框架在延期表决一年后再次投票，红海复航后或将出现明显的运力供需变化……届时，航运业将继续在巨大的不确定性中不断校准航向，穿越迷雾实现成长。