



迂回、离场、「换防」「搬家」……面对美国高额「港口费」筑起的「海上壁垒」——

全球航运业上演规避总动员

2025年10月14日，美国将对中国拥有、运营、建造的船舶征收高额“港口服务费”。目前，中远海运集团、地中海航运、马士基等国内外航运巨头均对此发布公告，对未来美线运营政策进行说明。其中，国外的地中海航运、马士基、法国达飞海运等均表示将以非中国建造船舶替换美线的中国建造船舶，且不另外征收相关附加费；国内的中远海运的公告称，“将秉持韧性”与决心，以卓越服务为承诺，以传递价值为理念，稳健经营美国班轮运输业务”，而中国化学品运输巨头君正船务则宣布，若美国贸易代表办公室(USTR)针对中资所有及中国制造船舶的相关费用政策按计划于10月14日生效，公司将退出美国市场。还有消息称，有的航运企业如Seaspan将把总部从中国香港迁往新加坡，同时将旗下约100艘船由中国香港船旗更换为新加坡船旗。

9月28日，中国公布《国务院关于修改〈中华人民共和国国际海运条例〉的决定》，修改内容增加对他国歧视性措施采取反制措施的内容。

业内人士表示，美国针对中资所有及中国制造船舶的歧视性政策已迫使航运企业在航线、船舶布置等方面作出调整，甚至迫使一些航运企业更改企业总部及船舶船旗国，并已对船舶融资市场产生影响。中国修改《国际海运条例》，增加对他国歧视性措施进行反制的内容，预示着中国将对美国高额“港口费”措施进行反制。最终这些因素将如何改变全球航运格局，值得关注。

美国高额“港口费”征收一切就绪？

据《劳氏日报》报道，美国海关与边境保护局(CBP)将于2025年10月14日起，负责对中国拥有、运营、建造的船舶征收港口费用。美国这一歧视性“港口费”政策具备高度针对性与渐进性，对中国公司拥有或运营的船舶与非中国公司但使用中国制造船舶的运营方实施差异化费率结构：中国拥有或经营的船舶“港口费”的起价为每净吨50美元，到2028年4月将升至每吨140美元；中国建造的船舶的非中国运营商面临的收费为：从每吨18美元或每个集装箱120美元起，升至每吨33美元或每集装箱250美元，以收益较高者为准，其中，油船和干散货船多数因被“豁免”而免征。未按规定缴纳的船舶，可能被禁止进行货物装卸作业，或被扣留离港许可。据业内消息，CBP财政办公室正与美国财政部合作，在官方支付平台Pay.gov开发一份全新的独立“港口费”支付表单。该表单将支持银行账户直接自动扣款，并要求填写船舶识别、到港港口、预计到达日期、付款人信息及缴费项目等内容。据悉，由于涉及金额大，“港口费”将与现行的用户费和吨税分开计算，且必须直接向美国相关政府机构支付，不得通过港口代理。

目前，波罗的海国际航运公会(BIMCO)已发布《US-TR期租合同条款2025》，为行业提供统一的责任划分参考。相关条款明确：信息披露船东需在签约时披露，是否为中国船东/运营人、船舶是否在中国建造，任何变更应及时通知承租人；费用承担原则由承租人承担，如承租人指示船舶赴美并触发“港口费”，承租人可免责的情况包括船东提供信息不实，因船东变更所有权或运营人导致费用增加，船东违约、停租或擅自使用船舶等。

不过，业内人士表示，美国高额“港口费”政策具体实施细则仍存在重大不确定性。船舶经纪公司Gibson认为，其中存在一些模糊条款，如对于注册地非中国大陆/港澳地区、但由这些司法管辖区公民拥有或控制而构成“中国籍船舶所有人”的实体，应如何申报其符合附件一身份的身份；船舶所有者是否必须为注册船东或光船租用人；针对“单船散货容量80000载重吨”的中国建造船舶豁免条款的适用范围等均尚未明确。

中国运营商只能选择离开？

受美国高额“港口费”政策影响最大的是中国航运企业。中远海运集团已表示，该政策给其运营带来挑战。9月16日，中远海控旗下中远海运集运在官网发布《关于USTR 301调查的告客户书》：“尽管该项收费可能会对公司的运营带来一定挑战，但中远海运集运始终对美国航线网络服务充满信心，并坚持投入稳定的运力，保持稳定的服务品质，持续为客户提供可靠、安全且高质量的物流解决方案。”“中远海运集运未来将秉持韧性”与决心，以卓越服务为承诺，以传递价值为理念，稳健经营美国班轮运输业务。”

9月19日，东方海外在官网发布《美国贸易法第301条款服务费实施——OOCL持续承诺》。公告称，尽管该项政策将对该公司运营成本造成一定影响，但该公司对美国市场的长期承诺始终坚定不移。东方海外正积极优化产品与服务，以更好地满足美国市场不断变化的需求，并在维持卓越服务品质的基础上，确保费率及附加费用与市场水平保持一致，体现公平、透明的市场原则。东方海外强调，将继续深耕美国市场，将以卓越为目标，以客户为中心，坚定应对挑战，稳步推进业务发展。

根据航运分析机构Linerlytica在今年2月的统计数据，中远海运集运—东方海外船队中有51%的运力挂靠美国港口。Alphaliner数据显示，截至2025年8月1日，中远海运共有86艘船舶停靠美国港口。

汇丰环球投资研究的研究报告显示，中远海控在2026财年可能需要缴纳高达15亿美元的美国“港口费”，相当于其2026财年预测营收的5.3%和息税前盈利的74%；东方海外可能需要缴纳6.54亿美元的美国“港口费”，相当于该公司2026财年预测营收的7.1%和息税前盈利的65%。

业内人士表示，中远海运如果继续运营美线，高额“港口费”将吞噬其大半利润。该公司也可能采

取调整航线布局转停墨西哥、加拿大或加勒比地区港口等措施，降低潜在的费用压力。据了解，今年8月，中远海运集运—东方海外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。业内分析认为，这是中远海运应对美国高额“港口费”采取的措施之一。

也有中国航运企业因为美国畸高的“港口费”可能直接放弃美线。据船舶经纪商Intermodal的消息，中国化学品运输巨头上海君正船务有限公司表示，若美国针对中资所有及中国制造船舶的相关费用按计划于10月14日生效，该公司将退出美国市场。Intermodal报道称，君正船务一名代表透露，这项费用将导致该公司船舶停靠美国港口“完全不具经济性”，因此在该项费用生效前，该公司已开始将船队逐步调离美国港口航线。君正船务成立于1994年，目前控制3000~4000吨船舶74艘，总运力111.83万载重吨，年运量超过1000万吨，是全球名列前茅的液体化学品船运服务商，航线遍布全球，常往来于南北美洲、欧洲及非洲的主要港口，并在中国、新加坡、日本都设有专业的船舶管理公司。有业内人士指出，君正船务的选择可能更具有风向标意义，经济性是市场竞争中最大的影响因素，如果“完全不具经济性”，可能撤出这一市场是最直接的选择。

还有一类企业，虽然不是“中国实体”，但其船队的船舶船旗国为中国，公司总部也位于中国，如全球最大集装箱船东Seaspan。有消息称，该公司正在着手将总部从中国香港迁往新加坡，同时将旗下约100艘船由中国香港船旗更换为新加坡船旗。

境外运营商只需换掉中国船？

相较于中国航运企业，外国航运企业受到美国“港口费”政策的影响要小得多，一般只需要在美线中用非中国造船舶更换中国造船舶即可。

早在8月，马士基就表示，可以轻松地在其他贸易航线上部署中国制造的船舶，而不是美国航线。马士基北美合同产品管理主管安德斯·索内森表示，“公司不打算(因这项措施)向客户收取相关附加费来弥补额外成本。”“因为强迫托运人承担他们无法控制的成本是不现实的。”“我们很难向客户解释为什么因为装在一艘中国建造的船上就需要付费，客户实际上也无法选择将货物装在哪艘船上。”地中海航运表示，已对其美国航线运营网络进行了调整，并将自行消化这笔成本，而不会向客户加收费用。

法国达飞海运发布相关声明。声明指出：“我们在10月14日之前实施了船队和运营调整，预计既能维持对所有美国定期港口的服务覆盖，又能将即将到来的USTR措施影响降至最低。”“尽管这项新的服务费可能给我们的运营带来挑战，但达飞海运目前不考虑对往返美国的货物征收附加费。”

德国赫伯罗特也非正式公开表示其船队中中国建造船舶比例较小，经调整不会加收相关附加费。

亚洲集装箱咨询公司Linerlytica报告称，由韩国HMM、日本ONE和中国台湾阳明海运组成的Premier Alliance将把目前的MS2航线拆分为两

个独立的航线，涵盖亚洲—地中海的MD2航线和中东海湾—美国湾的G82航线。此举将使其能够从美国撤走中国建造船舶。

随着高额“港口费”“大限”将至，美线上运营的中国船舶数量正在明显下降，中国籍运营船舶的期租租金也出现折价。英国的航运咨询公司德路里(Drewry)的数据显示，5月至8月期间，亚洲至北美西海岸航线上中国建造的船舶数量减少了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。该公司相关负责人表示，随着10月14日的临近，这些变化可能会加速。

业内人士表示，目前来看，除汽车运输船(PCTC)运营商外，国外航运企业均可采用在美线以非中国造船舶替代中国造船舶的方式规避美国针对中国造船舶的高额“港口费”。按照规定，所有非美国运营商经营的非美国建造的PCTC将自今年10月14日开始缴纳高额“港口费”，每车位(CEU)缴纳150美元。今年6月，USTR将每车位150美元的费用改为每净吨14美元，虽使单次靠港成本降低约三分之二，但批评者仍称费用过高。以下情况可获得减免或豁免：船东订购并接收1艘同等运力或更大的美国建造PCTC，在接收前，则该艘非美国建造PCTC可暂免费用，最高不超过3年(必须提供订单证明)，如果3年内没有接收订购的美国建造PCTC，则豁免立即到期。

中国修法实施反制？

9月28日，《国务院关于修改〈中华人民共和国国际海运条例〉的决定》公布，自公布之日起施行。其中的第四十八条修改内容指出，任何国家或者地区对中华人民共和国国际海上运输及其辅助性业务的经营者、船舶或者船员采取或者协助、支持采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施的，中华人民共和国政府根据实际情况采取必要的反制措施。业内人士表示，美国针对中国航运企业与中国造船舶征收歧视性高额“港口费”，修改后的《国际海运条例》为有力维护我国相关企业权益、保障国际海运业公平竞争环境提供了法律手段。

修改后的《国际海运条例》第四十八条内容为：“与中华人民共和国缔结或者共同参加国际海运相关条约、协定的国家或者地区，违反条约、协定的规定，使中华人民共和国根据该条约、协定享有的利益丧失或者受损，或者阻碍条约、协定目标实现的，中华人民共和国政府有权要求有关国家或者地区政府终止上述行为，采取适当的补救措施，并可以根据有关条约、协定中止或者终止履行相关义务。任何国家或者地区对中华人民共和国国际海上运输及其辅助性业务的经营者、船舶或者船员采取或者协助、支持采取歧视性的禁止、限制或者其他类似措施的，除有关条约、协定能够提供充分有效的救济外，中华人民共和国政府根据实际情况采取必要的反制措施，包括但不限于向靠泊中国港口的该国家或者地区的船舶收取特别费用，禁止或者限制该国家或者地区的船舶进出中国港口，禁止或者限制该国家或者地区的组织和个人获取中国国际海上运输相关数据、信息以及经营进出中国港口的国际海上运输及其辅助性业务。”

《国务院关于修改〈中华人民共和国国际海运条例〉的决定》公布后，中国船东协会代表全体会员单位表态完全赞同和坚决支持，并指出，“针对任何国家对中国航运企业、船舶或者船员实施的歧视性限制措施，我们有权依法采取必要反制措施，这对于推动构建公平、正义的国际海运治理体系，促进全球贸易畅通、维护产业链供应链安全韧性具有重大意义。”

业内人士表示，如果美国针对中国航运企业与中国造船舶如期征收高额“港口费”，中国或将适时出台具体反制措施，届时，全球航运业格局将在目前基础上被再次改写。