

美国对华海事、物流和造船业 301 调查的影响

投资观点：无

报告日期 2025-03-25

集运指数（欧线）

专题报告

● 301 对华航运、物流及造船业调查

(1) 什么是“301 调查”：301 条款赋予美国贸易代表办公室（USTR）针对外国政府存在的“非公平贸易行为”展开调查的法定权力。

(2) “301 调查”始末：2024 年 3 月由 5 家工会提交申请，4 月开启调查，今年 1 月份发布调查报告，3 月 24 日就提议的措施举行听证会。

(3) 拟制裁措施：主要有两方面措施，一是对船舶运营商所有且进入美国港口的船舶加收港口服务费；二是设置美国出口货物的国际海上运输限制措施时间表。

(4) 各界意见及讨论：各界观点不一，受益方支持措施的实行，利益受害方则表示反对。

● 301 对华航运、物流及造船业调查的目的和影响

(1) 目的：1. 遏制中国产业主导地位。2. 保护国内产业与就业。3. 维护航运控制权与国家安全。4. 推动国际规则重构。5. 经济报复与谈判筹码。

(2) 影响：包括对中国的造船业、头部航司以及美国自身经济的影响分析。

● 301 对华航运、物流及造船业调查对欧线的影响

(1) 全球航运市场运力平衡被破坏，法案对中国造船歧视性收费致船司需调整结构，但短期内无替代产能，运营灵活性下降，美线运力缺口或使欧线船舶被抽调，推升欧线运价。

● 风险提示

特朗普政策的多变性

分析师：卢钊毅

从业资格证号：F03101843

投资咨询证号：Z0021177

1 对华海事、物流和造船业301调查

1.1 什么是“301调查”：

美国 301 调查机制源于其《1974 年贸易法》第 301 条法律框架，该条款历经《1974 年贸易法》《1979 年贸易协定法》等多次修订完善，最终在《1988 年综合贸易与竞争法》中形成现行体系。作为美国贸易救济法律体系的核心构成，该条款赋予美国贸易代表办公室（USTR）针对外国政府存在的“不公平贸易行为”展开调查的法定权力。该法律机制主要针对两类行为：一是违反国际经贸协定的做法，二是虽未违反协定但损害美国商业利益的不合理政策。调查程序启动后，USTR 将通过双边磋商、谈判等外交途径寻求解决方案，若未能达成协议，总统可授权采取包括加征关税、限制进口等在内的单边贸易制裁措施。值得注意的是，这一法律工具在长期实践中逐渐形成独特特征：其调查范围涵盖货物贸易、服务贸易及知识产权保护等多个领域；制裁措施具有较强灵活性，可根据实际情况选择关税调整、进口配额等多种形式；并且形成了包括“重点国家名单”在内的配套监督机制。随着时间推移，“301 条款”已从具体法条名称演变为美国处理贸易争端的标志性政策工具，其适用范围和影响远超传统贸易救济范畴。

1.2 美国对华301调查的始末：

Step1：调查申请提交：2024 年 3 月 12 日，美国五家工会根据《美国贸易法》第 302（a）（1）款向美国贸易代表办公室（USTR）提交申请，要求按该法第 301（b）款对国主导海事、物流和造船业的法律、政策和做法采取措施。调查原因在于美国造船业的衰落早于中国崛起，此次调查的核心诉求是“恢复美国造船业”，但美方将自身产业困境归咎于中国的“非市场行为”，称中国通过财政补贴、强制技术转让等手段压低价格，抢占市场份额。

Step2：启动调查：2024 年 4 月 17 日，美国贸易代表办公室决定启动调查。

Step3：听证：2024 年 5 月 29 日，美国贸易代表办公室举行了听证。

Step4：发布调查报告：2025 年 1 月 16 日，美国贸易代表办公室发布了调查报告。认定中国政策“不合理且损害美国利益”，为后续可能的单边制裁铺路

Step5：宣布 3 月还将就其提议的措施举行听证会：USTR 已宣布在对中国造船业的 301 调查中推荐采取一系列广泛的措施，包括对进入美国港口的中国建造船舶征收显著的港口费用，

以及要求出口商使用美国旗船只。USTR 将在 3 月 24 日举行公开听证会，讨论拟采取的补救措施。措施可能会在六个月后生效。

Step6：2 月-3 月会议前收集的意见：USTR 已宣布在对中国造船业的 301 调查中推荐采取一系列广泛的措施，包括对进入美国港口的中国建造船舶征收显著的港口费用，以及要求出口商使用美国旗船只。USTR 将在 3 月 24 日举行公开听证会，讨论拟采取的补救措施。

Step7：美国贸易代表办公室（USTR）将于 2025 年 3 月 24 日和 3 月 26 日举行公开听证会：就有关针对中国在海运、物流和造船领域谋求主导地位的 301 调查拟采取的行动征求意见。美国贸易代表办公室公告根据 USTR 公告，包括中国船东协会、中国船舶工业行业协会、美国钢铁工人联合会、美国航运商会、国际航运公会、美国制造业联盟、美国港务局协会、美国大豆协会、美国服装和鞋类协会、美国港口集团、休斯顿港、百慕大集装箱航运有限公司、加拿大轮船公司等在内的 66 家组织、公司及议员提交了意见并出席听证会做证。

1.3 拟制裁措施：

① 对船舶运营商所有且进入美国港口的船舶加收港口服务费

图表 1、对船舶运营商所有且进入美国港口的船舶加收港口服务费

收费类型	具体内容
对中国船舶运营商收费	最高收取100万美元/次； 或按船舶净吨位计算，最高收取1000美元/净吨。
对全球船舶运营商的每艘中国建造船舶收费	最高收取150万美元/次； 船队中中国建造船舶占比≥50%：最高收取100万美元/次/艘； 25%<占比<50%：最高收取75万美元/次/艘； 0%<占比<25%：最高收取50万美元/次/艘； 或占比≥25%，加收最高100万美元/次/艘。
对在中国船厂有造船订单的全球船舶运营商收费	在未来 24 个月内从中国船厂订购或预计交付的船舶占其总订单的占比≥50%：最高收取100万美元/次/艘； 25%<占比<50%：最高收取75万美元/次/艘； 0%<占比<25%：最高收取50万美元/次/艘。 或占比≥25%，加收最高100万美元/次/艘。
费用减免	使用美国建造船舶运输，可退还最高100万美元/次/艘的费用。

资料来源：公开资料整理、国贸期货研究院

② 美国出口货物的国际海上运输限制措施时间表

图表 2、美国出口货物的国际海上运输限制措施时间表

阶段	具体限制要求
立即生效	至少1%的美国出口货物须由美国运营商使用悬挂美国旗船舶运输。
2 年后生效	至少3%的美国出口货物须由美国运营商使用悬挂美国旗船舶运输。
3 年后生效	至少5%的美国出口货物须由美国运营商使用悬挂美国旗船舶运输，且3%须由美国建造的船舶运输。
7 年后生效	至少15%的美国出口货物须由美国运营商使用悬挂美国旗船舶运输，且5%须由美国建造的船舶运输。
特殊规定	非美国建造船舶运输美国货物需证明：运营商每年通过海运运输的美国产品中至少20%由悬挂美国旗且由美国建造的船舶运输。

资料来源：公开资料整理、国贸期货研究院

1.4 2月-3月收集的各界的意见：

- ① ILWU 工会：支持对经加拿大或墨西哥港口卸货后转运至美国的货物征收陆地边境费用，以防止货物流向海外港口，从而保护美国本土港口的竞争力。
- ② 加勒比航运协会（CSA）：建议对已在加勒比地区运营的船舶实行“祖父条款”，即免除这些船舶的拟议费用。值得注意的是，往返加勒比地区与美国的船舶通常规模较小，而拟议的费用标准高达百万美元，并未考虑船舶大小，一律适用，这可能对区域航运造成不利影响。
- ③ 美国制造商协会（AAM）：支持征收拟议费用，同时建议对出口货物增加额外要求，例如部分使用悬挂美国国旗的船舶或美国制造的船舶，以促进本土航运业和制造业的发展。
- ④ 波罗的海国际航运公会（BIMCO）：强烈反对其针对中国海事、物流及造船业的 301 调查提案。作为代表全球 63% 商船运力的国际组织，BIMCO 指出该政策将导致全球航运成本飙升，最终由美国消费者买单，并对美国出口构成致命打击。
- ⑤ 由农民、制造商和零售商、物流和运输服务提供商联合发布的一份报告非常详细。其中几项发现：美国小麦出口下降 60%，棉花出口下降 50%，大豆出口下降 40%。
- ⑥ 来自美属萨摩亚州长的反馈：美属萨摩亚贸易的两艘船均为中国建造，他们担心

这些费用将导致该岛国被切断，进而导致该岛的金枪鱼罐头工厂倒闭，而金枪鱼罐头工厂占该地区私营部门工作的 25%，并与 80% 的经济联系在一起。

⑦ 来自肯塔基州一家家庭矿业和设备销售公司的反馈：我和我的家人都是终生的共和党人，已经为总统投票三次。如果这些费用实施，煤炭、农业和碳氢化合物出口将遭受严重痛苦。请他和他的政府理解这一点，并恳请撤回该提案，以避免更多损害。

⑧ 美国大湖港口协会表示：这将对美国大湖地区的港口和工业造成不成比例的伤害，间接为邻近的加拿大港口竞争者创造经济优势，并破坏美国的关键战略目标。

⑨ 国际家具协会表示：“这些计划中的行动象征着‘美国优先’的平台，并与经济增长、减少通胀以及增加美国公民机会的目标直接冲突。”

⑩ Javelin Global Commodities 公司（该公司拥有 5 座位于肯塔基州的煤矿，雇佣 430 人，2024 年出口 2400 万吨煤炭，占美国煤炭总出口量的 9800 万吨）表示：如果提案被采纳：“我们将无法获得船只将货物出口到国际市场。最终，生产设施将被迫关闭。”还补充道：“这将直接影响美国煤炭和铁矿石开采、铁路、钢铁和焦炭公司以及港口的工作和生计。”

1.5 业内人士对于 301 调查的讨论：

1 全球货主理事会（GSF）主任詹姆斯·胡克汉近日在行业会议上指出：

- 1) 后果 1：增加航司和进口商费用，最终转嫁到消费者身上，推高美国通胀：根据该提议，针对每艘中国造船船舶的每次港口挂靠，可能会征收高达 150 万美元 的费用。预计船公司将把这些费用转嫁给客户，首先，这将使美国货主和进口商承担费用，随后这些费用将转嫁给消费者，可能表现为美国企业的现金流压力，或是价格上涨。无论如何，结果不会对任何人有利。
- 2) 后果 2：全球航运联盟背景下，航司或减少美线挂靠，减少美线挂靠可能削弱运营效率，非联盟企业更将面临竞争力流失。
- 3) 后果 3：美国产业自损效应显现：美国商品进出面临中断风险，石油协会指出，能源产品出口成本或因此上升 35%。农业领域更因运输成本增加，面临全球市场份额流失风险，玉米、大豆等农产品出口商已出现订单冻结。
- 4) 规避方式：规避这些费用的一种方式，是主要船公司在美国设立子公司，从加拿

大、墨西哥甚至加勒比海地区（如牙买加金斯敦）的港口运营支线服务，接驳主力船只并转运至美国。但胡克汉表示：“如果特朗普政府对来自加拿大和墨西哥的货物征收 25% 的关税，这个方法就行不通了。”即便费用减半至 75 万美元，仅纽约港每年将新增 5 亿美元成本。

2 MSC 首席执行官 Soren Toft 接受采访时表示：

- 1) 集运业界是不希望 USTR 的提案最终不会推进，或者至少会被调整：针对 USTR 对华船舶加征港口费的提案，Toft 呼吁政策制定者保持理性，强调公众评论期（至 3 月底）应为调整留出空间。他指出全球班轮公司普遍拥有中国建造船舶或在华订单，政策若实施应遵循“向前看”原则，避免追溯惩罚历史决策。数据显示，全球前二十大班轮公司船队中，中国建造船舶占比达 41%，新船订单占比更高达 63%。
- 2) 关税和通胀的影响：相较于港口费，Toft 对关税影响持相对乐观态度。他指出上一轮关税未显著改变供应链布局，因劳动密集型产业难以回流西方。当前全球集装箱贸易仍保持 2.3% 年增长率，供应链正加速向东南亚、印度、中东等地区分散。对于通胀风险，他表示“适度担忧”，但相信美国政府会权衡政策影响，建议调整实施方式以降低冲击。Toft 特别强调，尽管面临政策不确定性，全球经济基本面仍在扩张，班轮公司需通过数字化转型和绿色技术投资提升韧性。

2 301对华航运、物流及造船业调查的目的和影响

2.1 政策目的

1. 遏制中国产业主导地位

美国认为中国通过财政补贴、政策倾斜、强制技术转让、知识产权保护不足等“非市场手段”，在全球造船业（尤其是集装箱船领域）占据 70% 的订单份额，并通过港口基础设施扩张强化物流控制力。此举被美方视为对其产业安全的威胁。

数据显示，中国造船舶在美线集装箱运力中占比 17%，且未来 89% 的新船订单将由中国船厂完成，加剧了美国对供应链依赖的担忧。

2. 保护国内产业与就业

美国国内造船业因成本竞争力不足，仅占全球订单的 2%，而中国凭借规模化生产和成本优势挤压了美国企业的生存空间。调查旨在通过关税、港口费等措施削弱中国船舶的竞争力，扶持本土造船业复苏。

美国钢铁工人联合会等工会指控中国压低劳动力成本，导致美国相关行业就业机会流失，要求通过 301 条款采取报复措施。

3. 维护航运控制权与国家安全

美国拟通过 “国货国运” 政策（如强制要求美国出口货物逐步由美籍船舶承运），确保关键物资运输不依赖中国船舶，降低供应链风险。

美方认为中国在全球港口和物流领域的布局可能威胁其国家安全，调查是遏制中国战略影响力的手段之一。

4. 推动国际规则重构

美国试图联合日韩等造船国家，协调对中国的限制措施，重塑全球造船业竞争规则，要求中国遵守所谓 “公平贸易” 标准。

调查结果可能引发多边贸易谈判，迫使中国调整产业政策，减少对造船业的补贴和市场干预。

5. 经济报复与谈判筹码

301 调查是美国对华贸易战的延续，此前已对电动汽车、半导体等行业加征关税。此次针对造船业，旨在通过制裁迫使中国在其他领域（如知识产权、市场准入）做出让步。

美方可能通过提高关税、限制港口准入等手段，直接影响中国船厂的接单能力，削弱其全球市场份额。

2.2 对中国造船业的影响

目前全世界现有船舶订单量中，中国承揽了全球 7 成新船订单，而其他两大造船国家韩国与日本则以 17%和 4%位居第二和第三位。

随着美国 301 调查措施的实施，中国的造船订单部分可能转向日韩船厂，但日韩造船业的在两个方面不如中国，一是成本，日韩的造船成本相较于中国高出至少 30%；二是产能，日韩的造船产能相对中国有限，如果大量订单涌入日韩，将推高日韩造船报价，使得造船成本二次提高。

2.3 对头部航司的影响

各航司的“含中量”：

整体来看除了 COSCO 其特殊性以外，其余头部航司现有运力的“含中量”在 15%-25%之间，比重并不算大，但由于中国造船厂近年来在技术和成本端的优势，众多船公司纷纷选择在此下单，因此头部航司的手持订单“含中量”非常之高。

COSCO：中远海运作为中国最大也是最主要的集运公司，其现有船舶中有将近 55%的集装箱船出自于中国造船厂，同时其目前现有的集装箱船未来订单中 43.3 万 TEU 运力 100%来自中国造船厂，301 调查对于 COSCO 的影响将显著大于其他航司。

MAERSK：马士基属于头部航司中“含中量”较低的公司，其现有船舶中中国制造船舶占比仅 14%，但其手持订单中有 54%来自中国造船厂。

MSC：地中海航运虽然现有船舶的“含中量”仅为 25%，但其手持订单中的“含中量”高达 99%。

CMA：达飞现有船舶的“含中量”也不高，但手持订单中依然有 58%来自中国造船厂。

HPL：赫伯罗特的“含中量”也不小，其现有船舶和手持订单的“含中量”比重分别为 21%和 82%。

成本影响：

航运业资深人士约翰·麦考恩以中远海运（COSCO）的跨太平洋航线为例分析称，一艘 10000 TEU 的中国建造船舶每次停靠三个美国西海岸港口，需支付总计 350 万美元费用，单次航行总费用达 1050 万美元。若以年运营 10 次计算，单船年费用将高达 1.05 亿美元，相当于每标准箱成本增加 1050 美元，占上海至洛杉矶航线当前运价的 72%。麦考恩强调，这将使中远船舶失去竞争力。其他航运公司也可能面临类似困境。例如，与中远同属海洋联盟的法国达飞海运（CMA CGM），其跨太平洋航线每次停靠需支付 275 万美元，单次航行费用达 825 万美元。据美国运输统计局数据，美国港口年均集装箱船停靠量为 39296 次，若按每次 150 万美元计算，年总费用将达 589 亿美元。

2.4 对美国的影响

美国出口货物的国际海上运输限制措施时间表中表明，今年至少 1%的美国出口货物需由美国运营商使用悬挂美国旗船舶运输，此后逐年递增，在 7 年后这个数值要增加到 15%。同时该提案还要求在未来几年内，部分美国产品——包括农业、化工、能源和消费品——必须通

过美国国旗、由美国船员操作和建造的船只运输。

但现实情况悬挂美国船队的运力占比不足 1.4%，同时这些船舶相对老旧。许多承运人和运营商表示，他们乐意购买或租用美国建造的商船，但美国造船厂需要几十年才能满足产能需求，而美国海员已经短缺。

从这段时间的意见中我们也能看出，一些提议者认为美国商品进出面临中断风险，出口成为将出现显著的上涨，美国商品在国际上的竞争力将出现下降。企业主和行业官员也表示，如果 301 调查的目标是振兴国内造船业，这些提案就没有意义，并可能对美国经济造成毁灭性影响。他们认为，这将使美国商品在国际上变得过于昂贵，导致贸易从美国地区中心转向加拿大和墨西哥，压垮主要的美国港口，并推高全球运费和国内通货膨胀。

3 301调查对欧线的影响

全球航运市场的运力平衡机制遭遇挑战，一项针对中国造船的歧视性收费法案正引发连锁反应。该法案迫使船司调整船队构成，然而短期内除中国外，难以找到足够的替代造船产能来应对这种结构性转变，进而削弱了运营灵活性。若美国航线运力出现短缺，航空公司可能会从欧洲航线调配船只填补缺口，这将导致欧洲航线运力减少，运价随之上涨。

附：品种观点评价体系

观点评级	短期（1 个月以内）	中期（1-3 个月）	长期（3 个月以上）
强烈看多	上涨 15%以上	上涨 15%以上	上涨 15%以上
看多	上涨 5-15%	上涨 5-15%	上涨 5-15%
震荡	振幅-5%-5%	振幅-5%-5%	振幅-5%-5%
看空	下跌 5%-15%	下跌 5%-15%	下跌 5%-15%
强烈看空	下跌 15%以上	下跌 15%以上	下跌 15%以上

重要声明

分析师声明

本报告署名分析师具有中国期货业协会授予的期货投资咨询执业资格，以勤勉的执业态度、专业审慎的研究方法，使用合法合规的信息，独立、客观地出具本报告。分析师对信息来源的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和意见不会发生任何变化，本报告中的信息和意见仅供参考。

免责声明

国贸期货有限公司已取得期货投资咨询业务资格，投资咨询业务资格：证监许可【2012】31 号。

本报告由国贸期货有限公司撰写及发布。本报告中的信息均来源于公开资料或合规渠道，国贸期货力求准确、客观、公正，但对这些信息的准确性及完整性不做任何保证。在任何情况下，本报告中的信息或表述

的意见均不构成对任何人的交易建议。在任何情况下，国贸期货不承诺交易者一定获利，不与交易者分享交易收益，也不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的任何损失负任何责任。交易者务必注意，其据此做出的任何交易决策与国贸期货无关。

本报告仅供特定客户作参考之用，国贸期货不会因接收人收到本报告而视其为国贸期货的当然客户。未经国贸期货书面授权，任何引用、转载以及向第三方传播的行为均构成对国贸期货的侵权。如欲引用或转载本报告，务必联络国贸期货并获得书面许可，并需注明出处为国贸期货，且不得对本报告进行有悖原意的引用或删改。如未经国贸期货授权，私自转载或者引用本报告，所引起的一切后果及法律责任由私自转载或引用者承担，国贸期货保留追究其法律责任的权利。

风险提示

期货市场具有潜在风险，交易者在进行期货交易时存在赢利的可能，也存在亏损的风险，建议交易者应当充分深入地了解期货市场蕴含的各项风险并谨慎行事。

本报告提供的全部分析及建议内容仅供参考，不构成对交易者的任何交易建议及入市依据，交易者应当自主做出期货交易决策，独立承担期货交易后果。

期市有风险，投资需谨慎