

航运专题
2025 年 6 月 4 日

【银河专题】美国 301 海运法案对集装箱航运的影响剖析

研究员：贾瑞林

期货从业证号：

F3084078

投资咨询证号：

Z0018656

联系方式：

✉:jiauilin_qh@chinastock.com.cn

2025 年 2 月 21 日，美国贸易代表办公室（USTR）就中国针对海事、物流和造船业占据主导地位的 301 条款调查中的拟议措施征求公众意见。根据该拟议措施，多项条件费用可累加，特别情况下船舶挂靠美国港口最高可被征收 350 万美元费用。我们在 2025/4/1 日发布的专题报告《【银河专题】美国对中国海运业 301 调查的影响分析》中系统梳理了当前主流运营商的船队结构以及该拟议措施如果实施可能带来的影响。

随后，2025 年 4 月 17 日，美国贸易代表办公室公布了对中国海事、物流和造船 301 调查的新的征费措施，包括对中国运营商和船东、拥有中国建造船舶的航运公司、非美国建造的汽车船运营商征收海运服务费以及对 LNG 海运服务的一些限制。

此外，2025 年 5 月 19 日，USTR 举行了听证会，讨论对中国制造的港口岸桥起重机加征 100% 新关税、对集装箱、底盘及零部件等货物装卸设备征收 20% 至 100% 关税的提议，但这些政策目前遭到业内人士抵制。

梳理今年以来 USTR 提出的对中国海运业的船舶征费措施，可以看到 4/17 日新的船舶征费措施相较于 2 月份公布的拟议措施而言主要有以下变化：1) 收费执行时间设置了 180 天暂缓期，且分 3 年逐步提升收费标准；2) 不再根据在手订单/预计交付船队中中国船舶的比例进行征费；3) 根据航次征收费用而非根据挂靠港口次数征收，且不再累计征费；4) 对 4000TEU/55000 载重吨以下的小型集装箱船进行豁免。整体来看，新的收费标准低于前期预期，尤其是对于外资船舶运营商的征费标准明显降低，导致中资与非中资船舶间面临的港口费成本拉大。

根据我们测算，对于中国运营商而言，被征收费用占运费收入的 12-34% (美东)，12-33% (美西)，对于外资运营商的中国船舶，被征收费用占运费收入的 5.4-11.3% (美东)，4.5-9.3% (美西)，外资运营商承担的或有港口成本明显下降。同时，考虑到本次按 TEU 收费而非按整船收费，因此最新收费标准中小船相较于大船的港口费用下降更多。新 301 政策背景下，中国船东的运营成本进一步承压，非中资船东的豁免扩大，且豁免政策主要针对 4000TEU 以下的小船市场，后续小船市场需求或将抬升，未来大小船租金价差有望进一步拉大。

通过对全球船队运力结构以及美线运力结构的梳理，我们认为，中长期看，外资船司可通过调配自有运力或租用非中国建造船舶来规避高昂的港口费用，中国船东则面临较大的被征收港口费用的风险，全球运力部署格局预计将迎来重塑。短期看，租赁市场存在长约，转换需要时间，且船舶调配可能带来摩擦成本的增加和阶段性船期紊乱，运力可能出现阶段性错配，需密切跟踪后续船期和运力调配情况。关注后续征费措施的最终发布和实施情况。

风险提示：船期调配紊乱、港口拥堵、301 调查拟议措施再次调整

一、美国对中国海运业 301 调查的征费措施梳理

2025 年 2 月 21 日，美国贸易代表办公室（USTR）就中国针对海事、物流和造船业占据主导地位的 301 条款调查中的拟议措施征求公众意见，并于 3 月 24 日举行公开听证会。该拟议措施仅提出了相应条件的最高征收费用，具体政策及最终费用标准仍不确定，根据该拟议措施，多项条件费用可累加，特别情况下船舶挂靠美国港口最高可被征收 350 万美元费用。我们在 2025/4/1 日发布的专题报告《【银河专题】美国对中国海运业 301 调查的影响分析》中系统梳理了主流运营商的船队结构以及该拟议措施如果实施可能带来的影响。

随后，2025 年 4 月 17 日，美国贸易代表办公室公布了对中国海事、物流和造船 301 调查的新的征费措施，包括对中国运营商和船东、拥有中国建造船舶的航运公司、非美国建造的汽车船运营商征收海运服务费以及对 LNG 海运服务的一些限制。

此外，2025 年 5 月 19 日，USTR 举行了听证会，讨论对中国制造的港口岸桥起重机加征 100% 新关税、对集装箱、底盘及零部件等货物装卸设备征收 20% 至 100% 关税的提议，但这些政策目前遭到业内人士抵制。

图1：美国对中国海运业与造船业301调查时间线



数据来源：公开资料整理、银河期货

梳理今年以来 USTR 提出的对中国海运业的船舶征费措施，可以看到 4/17 日最新的船舶征费措施相较于 2 月份公布的拟议措施而言主要有以下变化：1) 收费执行时间设置了 180 天暂缓期，且分 3 年逐步提升收费标准；2) 不再根据在手订单/预计交付船队中中国船舶的比例进行征费；3) 根据航次征收费用而非根据挂靠港口次数征收，且不再累计征费；4) 对 4000TEU/55000 载重吨以下的小型集装箱船进行豁免。整体来看，新的收费标准低于前期预期，尤其是对于外资船舶运营商的征费标准明显降低，导致中资与非中资船舶间面临的港口费成本拉大。整体来看，新的收费标准低于前期预期，尤其是对于外资船舶运营商的收费标准明显降低，中资与非中资船舶间面临的征收费用成本拉大，并利好小型集装箱船市场。

图2：2025年2月船舶征费措施与4月船舶征费措施对比

措施范围	2. 21日拟议措施	4. 17日确定措施	备注（4. 17日确定措施）
中国船舶运营商/船东	(a) 运营商的任何船舶每次进入美国港口的服务费最高为100万美元；或 (b) 运营商每次进入美国港口的服务费最高为1000美元/净吨。	在政策实施的前180天，相关费用定为0美元，从2025. 10. 14开始中国船东和运营商的挂靠美国港口按50美元/净吨计算，2026. 04. 17按80美元/净吨，2027. 04. 17按110美元/净吨，2028. 04. 17按140美元/净吨计算。	任何由中资企业拥有或运营的船舶（包括中国大陆、香港、澳门） 每艘船每年最多收费5次。
中国建造的船舶（非中国运营商）	对船队中含有中国建造船舶的运营商征收服务费：中国建造的船舶进入美国港口时，将向该船舶的运营商征收国际海运服务费。(a) 费用最高为150万美元；(b) 根据中国建造船舶在该运营商的船队中所占百分比：占比50%及以上的运营商将收取最高100万美元/艘的费用，占比25%以上但不超过50%的运营商将收取最高75万美元/艘的费用，占比不足25%的运营商将收取最高50万美元/艘的费用；或(c) 根据中国建造船舶在该运营商的船队中所占百分比：如果运营商船队中中国建造船舶的数量占比等于或大于25%，则运营商每艘船进入美国港口将被收取最高不超过100万美元的额外费用。	针对中国建造的船舶，则基于净吨或集装箱，两者中以较高者收取。 在政策实施的前180天，相关费用定为0美元，2025. 04. 17至2025. 10. 13收费0美元/净吨或0美元/TEU（取两者中较高者）。 2025. 10. 14至2026. 4. 16收费18美元/净吨或120美元/TEU（取两者中较高者）。 2026. 4. 17至2027. 4. 16收费23美元/净吨或153美元/TEU（取两者中较高者）。 2027. 4. 17至2028. 4. 16收费28美元/净吨或195美元/TEU（取两者中较高者）。 2028. 4. 17至2029. 4. 16收费33美元/净吨或250美元/TEU（取两者中较高者）。	豁免： 费用不适用于美国政府货物。 不适用于下列中国建造的船舶： 1、属于美国所有或悬挂美国国旗的船舶，参加《自愿联运海运协定》、《邮轮安全计划》或《电缆安全计划》 2、空载或压载抵达的船舶 3、船舶的容量等于或小于4000TEU，55000载重吨，或散货船小于80000载重吨 4、从外国港口或地点出发，航程不足2000海里，进入美国本土港口的船舶 5、美国拥有的船舶，拥有该船舶的美国实体受美国人的控制，且至少75%的受益所有权属于美国人； 6、散装液态化学物质专用、特殊专用船舶 7、湖区船 如果船东订购并接收同等或更大净吨位的美国建造船舶，三年内将暂停对特定船舶收取该项费用。 每艘船每年最多收费5次。
在中国订购船舶的运营商	根据从中国船厂订购船舶的百分比收取额外费用。 (a) 对于在中国船厂订购船舶比例在50%及以上、或预计在未来24个月内由中国船厂交付船舶的比例在50%及以上的运营商，将对其每艘进入美国港口的船舶收取最高100万美元的费用；对于在中国船厂订购船舶或未来24个月内预计由中国船厂交付船舶的比例大于25%但小于50%的运营商，将对其每艘进入美国港口的船舶收取最高75万美元的费用；对于在中国船厂订购船舶或未来24个月内预计由中国船厂交付船舶的比例小于25%的运营商，将对其每艘进入美国港口的船舶收取最高50万美元的费用；或 (b) 如果运营商订购或预计在未来24个月内交付的船舶总数中，有25%及以上由中国船厂建造，则将其进入美国港口的船舶收取最高100万美元的费用。	所有非美国建造的汽车运输船进入美国第一个港口时或之前，需要征收费用。从2025年4月17日开始0美元/CEU，从2025年10月14日开始150美元/CEU。	豁免： 如果船东订购并接收具有同等或更高CEU的美国建造船舶，三年内将暂停对特定船舶收取该项适用费用。
非美国建造的汽车运输船	运营商所被收取的额外海运服务费用，可以按日历年进行退款，运营商通过使用美国建造的船舶提供国际海运服务，每进入美国港口一次，最高可退还100万美元。		
豁免/退费			
限制措施	分阶段提高由美国运营商使用美国船舶运输美国出口产品的比例，从301条款行动生效之日起第1年美国运营商运输美国产品使用美国船旗船舶的比例至少为1%，条款生效的2年内该比例至少为3%，3年内该比例至少为5%（其中3%要求是美国运营商使用美国船旗且在美国建造的船舶），7年内该比例至少为15%（其中5%要求是美国运营商使用美国船旗且在美国建造的船舶）。此外，美国运营商的美国出口货物中至少20%需要使用美国船旗且在美国建造的船舶运输	出口LNG的船舶比例限制：2025. 04. 17-2028. 04. 16，无限制，2028. 04. 17-2029. 04. 16美国船旗和美国运营的船舶占比1%， 美国建造船舶、美国船旗和美国运营的船舶占比： 2029. 04. 17-2031. 04. 16占比1%， 2031. 04. 17-2032. 04. 16占比2%， 2032. 04. 17-2034. 04. 16占比3%， 2034. 04. 17-2036. 04. 16占比4%， 2036. 04. 17-2038. 04. 16占比6%， 2038. 04. 17-2041. 04. 16占比7%， 2041. 04. 17-2043. 04. 16占比9%， 2043. 04. 17-2045. 04. 16占比11%， 2045. 04. 17-2047. 04. 16占比13%， 2047. 04. 17之后占比15%。	豁免： 如果船东订购并接收一艘美国建造的、同等或更大液化天然气容量的船舶（以立方英尺为单位），则三年内船东在订购美国建造的船舶后，并至交付之前，将有资格获得运营许可证。
其他	减少对中国国家交通运输部公共信息平台（LOGINK）等类似平台的依赖 建议美国相关机构调查中国航运公司涉嫌反竞争行为 考虑与盟友和合作伙伴的协商	继续考虑LOGINK、中国建造的近海船舶的费用和与盟友和合作伙伴的合作	
是否累计	各项费用可累计	不累计	

数据来源：301 Ships - Action FRN、Ships Proposed Action FRN、银河期货

具体来看，4月17日USITR最新发布的301条款主要对费用征收措施进行了以下调整：

1.1 分阶段分运营商征收不同港口服务费

4月17日，美国贸易代表公开发布了对于中国海事、物流和造船的301调查结果，并表示将在未来分阶段实施各项措施，主要对中国船东和航运经营公司、中国建造的船舶以及非美国建造的汽车运输船征收费用，而对美国船舶给出一定的豁免条款。与此同时，为激励美国LNG运输船的建造，同步出台了相关限制措施，以上相关条款多于2025年10月14日开始生效。

具体来看，针对中国船东和航运经营公司（中国大陆、中国香港+中国澳门），以船舶的净吨位/每次挂靠的美国港口来收取费用。初期该费用为0，2025年10月14日起开始以每船净吨50美元收费，随后逐年递增至2028年的140美元/净吨。考虑到如果在每次港口挂靠

时收费可能对小型港口造成的影响，美国贸易代表决定仅在每个轮次或一系列美国港口挂靠中的第一个美国港口入境时收取费用。该费用将在进入美国海关领土内的第一个美国港口时收取。美国贸易代表还裁定，此类费用将按照船舶航次进行收费且每年对单艘船舶的收费次数不超过五次。

图3：针对中国船东和船舶运营商的收费标准

生效时间	具体金额
2025年4月17日	每净吨0美元
2025年10月14日	每净吨50美元
2026年4月17日	每净吨80美元
2027年4月17日	每净吨110美元
2028年4月17日	每净吨140美元

数据来源：官网资料整理、银河期货

针对拥有中国建造船舶的外资运营商（包含中国台湾及其他外资运营商）同样是基于船舶净吨位或者基于集装箱量进行收费（取较高者），同样初期 180 天免征费用，从 2025 年 10 月起从每净吨 18 美元逐年递增至 33 美元，集装箱费用则从 120 美元逐步上涨至 250 美元。与此同时给予部分中国建造船舶豁免权限，主要涵盖：1) 空载或压载到港的船舶，2) 容量等于或小于以下标准的船舶：4,000 标准箱、55,000 载重吨，或单次散货运输容量为 80,000 载重吨，3) 从国外港口或地区出发、航程不足 2,000 海里进入美国本土港口的船舶，4) 美国拥有的船舶，拥有该船舶的美国公司由美国人控制。该费用每艘船舶每年最多收取五次（均按照航次收费）。

图4：针对中国建造的船舶收费标准

按船舶净吨收费		按集装箱数量收费	
生效时间	具体金额	生效时间	具体金额
2025年4月17日	每净吨0美元	2025年4月17日	每卸载的集装箱0美元
2025年10月17日	每净吨18美元	2025年10月14日	每卸载的集装箱120美元
2026年4月17日	每净吨23美元	2026年4月17日	每卸载的集装箱153美元
2027年4月17日	每净吨28美元	2027年4月17日	每卸载的集装箱195美元
2028年4月17日	每净吨33美元	2028年4月17日	每卸载的集装箱250美元

数据来源：官网资料整理、银河期货

针对非美国建造的汽车运输船，USTR 宣布同样前 180 天不进行收费，自 2025 年 10 月 14 日起，在其首次进入美国港口时，将依据其汽车等效单位（CEU）容量进行收费，收费标准为 150 美元/CEU。此外，为鼓励船舶运营商主动采购美国建造的船舶，推动美国造船业的发展，USTR 设立了一定的豁免条件，要求若船东在规定时间内订购并接收一艘美国建造的、

至少具有同等或更大 CEU 容量的船舶，那么该外国建造的汽车船可获得最长为三年的收费豁免期，即船东在订购并至接收美国船舶期间，有资格获得豁免，但如果船东未在三年内接收其所订购的美国船舶，则相关费用将立即生效并需要缴纳。

1.2 出台 LNG 相关运输限制

新公布的 301 调查结果中，USTR 宣布对 LNG 运输实施一系列限制措施，要求在 3 年后逐步增加美国建造的 LNG 运输船的使用率，限制比例在 22 年内分阶段提升至 15%。这一举动旨在推动美国造船业的发展的同时保障能源运输的安全，以此增强美国在 LNG 贸易中的主导地位。

具体来看，首先是 LNG 运输船的要求，USTR 宣布，自 2028 年 4 月 17 日起，美国将对液化天然气 (LNG) 出口运输的船舶实施限制，规定需逐步提高由美国建造、悬挂美国国旗并由美国公司运营的船舶运输 LNG 的比例。其中 2028 年至 2029 年的比例为 1%，此后逐年递增，直至 2047 年 4 月升至 15%。其次是留出一定豁免条件，USTR 表示若船东在规定时间内订购并接收一艘美国建造的、至少具有同等或更大 LNG 容量（以立方英尺为单位衡量）的船舶，那么相关运输限制将对该特定船舶暂停使用，最长可达三年。这一政策鼓励船舶运营商采购美国建造的船舶，为美国造船业提供支持。

此外，对 LNG 出口许可证设置限制，如果未能满足上述运输船舶的要求，美国贸易代表办公室 (USTR) 有权暂停 LNG 出口许可证，直至符合相关的规定，这一措施将确保了美国 LNG 出口运输政策的严格执行。

图5：美国LNG运输船比例标准

时间阶段	美国建造船舶、美国船旗和美国运营的船舶占比
2025.04.17-2028.04.16	无限制
2028.04.17-2031.04.16	1%
2031.04.17-2032.04.16	2%
2032.04.17-2034.04.16	3%
2034.04.17-2036.04.16	4%
2036.04.17-2038.04.16	6%
2038.04.17-2041.04.16	7%
2041.04.17-2043.04.16	9%
2043.04.17-2045.04.16	11%
2045.04.17-2047.04.16	13%
2047.04.17之后	15%

数据来源：官网资料整理、银河期货

1.3 新增关税提议

加征关税方面，考虑到中国在船岸起重机、集装箱制造等主导地位明显，这将会对美国本土产业造成冲击，并担忧美国对中国该产品的过度依赖会带来供应链风险，进而认为可通过加征关税保护本国产业。

基于以上原因，USTR 在最新的 301 调查结果中宣布拟对特定的中国船岸起重机和其他货物装卸设备加征额外的关税。具体来看，对中国制造或有中国组件的船岸起重机加征 100% 关税，对集装箱（HTSUS 8609.00.00）、底盘（HTSUS 8716.39.0090）等加征 20%-100% 的关税。若产品原产于中国、包含中国生产的关键部件（如主吊臂、小车、吊具、驾驶室等），或无法证明未由中国公司制造等，都将被征收关税。

图6：USTR拟定税率

产品	美国协调关税税则税号	拟定税率
集装箱	HTSUS 8609.00.00	20% - 100%
底盘	HTSUS 8716.39.0090	20% - 100%
底盘部件	HTSUS 8716.90.30	20% - 100%
底盘部件	HTSUS 8716.90.50	20% - 100%
船到岸龙门起重机（配置为高或低轮廓钢结构，设计用于通过集装箱连接装置（包括吊具或扭锁）从船舶上卸载多式联运集装箱）	HTSUS 8426.19.00 下规定的税号	100%

数据来源：官网资料整理、银河期货

二、船舶征收费用测算

根据 2025 年 4/17 日最新的美国 301 调查发布的船舶征费标准，我们对中国船舶运营商及外资运营商旗下的中国船舶面临的征收费用分别进行了测算。为了便于对比，此次测算运费收入时仍参考美东/美西 3 月底运价，旨在和 2 月份的拟议措施测算口径保持一致。

新收费标准设定 5 次收费上限，本次测算按照船舶满载，美东周转 4 次，美西周转 9 次测算，需注意，实际可能出现因天气、拥堵、工人罢工等原因导致的延误，导致周转次数更少，且不同集装箱船净吨数据不同，测算结果仅供参考。

根据测算，对于单箱成本占运费收入的比例，按 2 月份的拟议收费措施中单次挂港最高征收 100-150 万美元测算，被征收费用占运费收入的 18-22%(美东)，25-38%（美西），按 4 月

最新收费措施测算，对于中国集装箱船舶运营商，被征收费用占运费收入的 12-34%(美东)，12-33%（美西），对于外资运营商的中国船舶，被征收费用占运费收入的 5.4-11.3%(美东)，4.5-9.3%（美西）。从测算可以看到，外资运营商承担的或有港口成本明显下降。同时，考虑到最新征费标准集装箱按不同 TEU 收费，而非按整船收费，因此对于单船而言最新收费标准中小船相较于大船的港口费用下降更多。

图7：集装箱船舶挂靠美国港口收费测算

指标（针对被征费的船舶测算）	中国船舶运营商（集装箱船）		外资运营商-中国建造船舶（集装箱船）			
	美东	美西	美东		美西	
运价（美元/TEU）（上海-美国）	2220	1491	2220		1491	
运价（美元/FEU）（上海-美国）	2774	1746	2774		1746	
单船载箱量（TEU）	13000	8000	13000		8000	
单船净吨数（NT）	70000	50000	70000		50000	
征收费用标准	美元/净吨		美元/净吨	美元/TEU	美元/净吨	美元/TEU
2025.4.17-2025.10.13	0		0	0	0	0
2025.10.14-2026.04.16	50		18	120	18	120
2026.4.17-2027.04.16	80		23	153	23	153
2027.4.17-2028.04.16	110		28	195	28	195
2028.04.17之后	140		33	250	33	250
单船单航次征收费用合计（美元）	美东	美西	美东		美西	
2025.4.17-2025.10.13	0	0	0	0	0	0
2025.10.14-2026.04.16	3500000	2500000	1260000	1560000	900000	960000
2026.4.17-2027.04.16	5600000	4000000	1610000	1989000	1150000	1224000
2027.4.17-2028.04.16	7700000	5500000	1960000	2535000	1400000	1560000
2028.04.17之后	9800000	7000000	2310000	3250000	1650000	2000000
总收入(美元，分大小柜)	美东	美西	美东		美西	
	20196800	7972800	20196800		7972800	
总征收费用/总收入比例	美东	美西	美东		美西	
2025.4.17-2025.10.13	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
2025.10.14-2026.04.16	17.3%	31.4%	6.2%	7.7%	11.3%	12.0%
2026.4.17-2027.04.16	27.7%	50.2%	8.0%	9.8%	14.4%	15.4%
2027.4.17-2028.04.16	38.1%	69.0%	9.7%	12.6%	17.6%	19.6%
2028.04.17之后	48.5%	87.8%	11.4%	16.1%	20.7%	25.1%
考虑每年单艘船最高收费5次后的年度新增单箱成本（美元/TEU）	美东	美西	美东		美西	
2025.4.17-2025.10.13	0.0	0.0		0.0		0.0
2025.10.14-2026.04.16	269.2	173.6		120.0		66.7
2026.4.17-2027.04.16	430.8	277.8		153.0		85.0
2027.4.17-2028.04.16	592.3	381.9		195.0		108.3
2028.04.17之后	753.8	486.1		250.0		138.9
考虑每年单艘船最高收费5次后的年度新增单箱成本/运费收入	美东	美西	美东		美西	
2025.4.17-2025.10.13	0.0%	0.0%		0.0%		0.0%
2025.10.14-2026.04.16	12.1%	11.6%		5.4%		4.5%
2026.4.17-2027.04.16	19.4%	18.6%		6.9%		5.7%
2027.4.17-2028.04.16	26.7%	25.6%		8.8%		7.3%
2028.04.17之后	34.0%	32.6%		11.3%		9.3%
备注：测算按满载来测算，为了便于比较仍采用2025年3月底运价，净吨数据每艘船舶不同，美东按每年往返4次，美西按每年往返9次测算						
数据来源：Clarksons、银河期货						

数据来源：Clarksons、银河期货测算

三、影响分析

3.1 联盟船东或将重新调配运力结构，全球运力部署格局有望重塑

4 月的 301 调查法案更新后致使成本增加并带来不同市场需求分化，预计将推动船东重

新调配航线间运力。具体来看，USTR 宣布对中国船东和航运公司以及中国建造船舶征收高昂的港口费用，且费率逐年递增，致使部分运营涉美航线的船舶成本大幅增加。船司避免被征收费用，预计将选择减少美国港口的挂靠频次或者调配符合豁免条件的船舶进行美线的运营。

目前美线运营的船舶类型多为 8000-15000TEU（占比约 8 成），因此主要需考虑该部分船型能否将其运营的非中国建造船舶调配至美线运营并将美线上原有的中国建造船调配至其他航线的情况。从主流班轮船东的自有运力结构来看，4000TEU 以下的小船占比基本均在 20%以下，其中 YML 和 MSC 占比相对较高，约在 15%-20%左右，CMA CGM、EMC、MSK 在 10%左右，其余均在 5%以下；4000-8000TEU 的船型约占 25%左右，8000-15000TEU 的中型船占比约在 40-50%之间，其中 ONE 和 HPL 占比约在 6 成附近，其余均在 30-40%左右；对于 15000TEU 以上的船型而言，除 YML 外，主流船司 15000TEU 以上的大型船占比均超过 15%。

根据克拉克森数据整理，目前美线部署船舶约为 450 万 TEU（该数据受不同数据口径及淡旺季航线调整存在差异），其中可能受到 USTR 制裁的船舶共计运力约为 116 万 TEU，主要包括中国运营商旗下的船舶以及外资运营商船队旗下的中国建造船舶（排除 4000TEU 以下集装箱船）。

图8：美线部署船舶（标黄为可能受到港口收费影响的船舶，单位：TEU）

美线部署船舶	中国运营商（中国大陆、澳门、香港）	中国建造船	521976	11.60%
		非中国建造船	479335	10.65%
	外资运营商（中国台湾及其他外资）	中国建造船（排除4000TEU以下）	157035	3.49%
		非中国建造船	3328862	73.99%
美线部署船队总运力			4499154	
备注：标黄可能为受到USTR制裁的船舶				

数据来源：Clarksons、银河期货

图9：全球集装箱船运力结构拆分

全球集装箱运力结构				外资运营商的船队结构（包含台湾）			
船型分类	数量	总运力（TEU）	占比	船型分类	数量	总运力（TEU）	占比
4000TEU以下	4229	6497105	20.57%	4000TEU以下	3159	5258761	21.78%
4000-8000(TEU)	1225	6581841	20.84%	4000-8000(TEU)	1019	5558980	23.02%
8000-12000(TEU)	679	6352376	20.11%	8000-12000(TEU)	537	4987605	20.66%
12000-15000(TEU)	343	4661330	14.76%	12000-15000(TEU)	253	3437889	14.24%
15000(TEU)以上	402	7493791	23.72%	15000(TEU)以上	264	4902490	20.30%
8000-15000(TEU)	中国建造船	2125914	19.30%	8000-15000(TEU)	中国建造船	823958	9.78%
	非中国建造船	8887792	80.70%		非中国建造船	7601536	90.22%
总计	6878	31586443	100%	总计	5232	24145725	100%

数据来源：Clarksons、银河期货

图10: MSC分船型运力占比

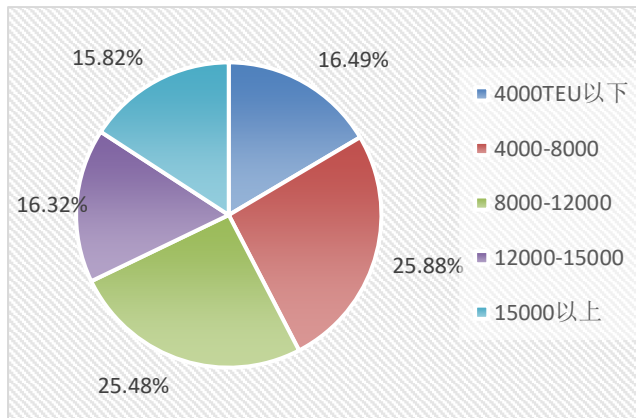
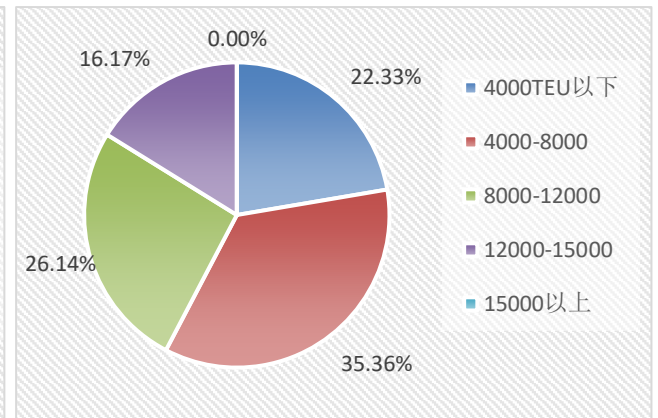


图11: YML分船型运力占比



数据来源: Clarksons、银河期货

图12: HMM分船型运力占比

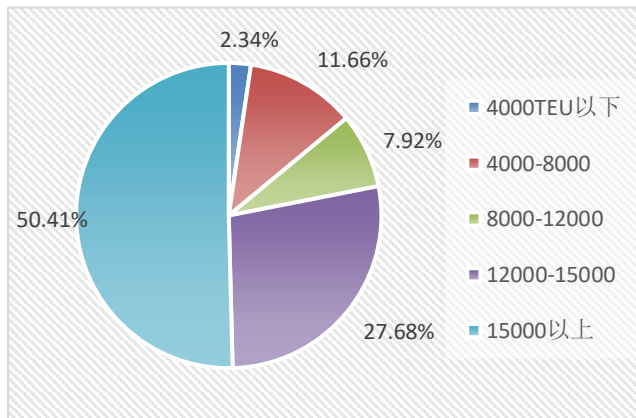
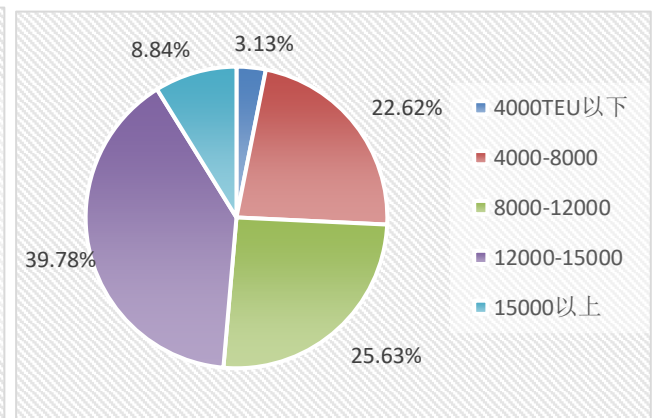


图13: ONE分船型运力占比



数据来源: Clarksons、银河期货

图14: MSK分船型运力占比

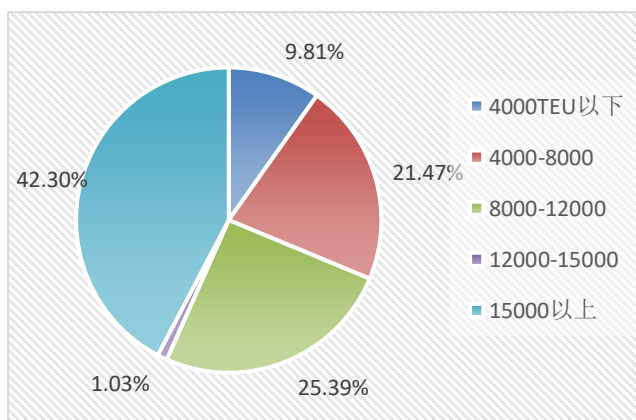
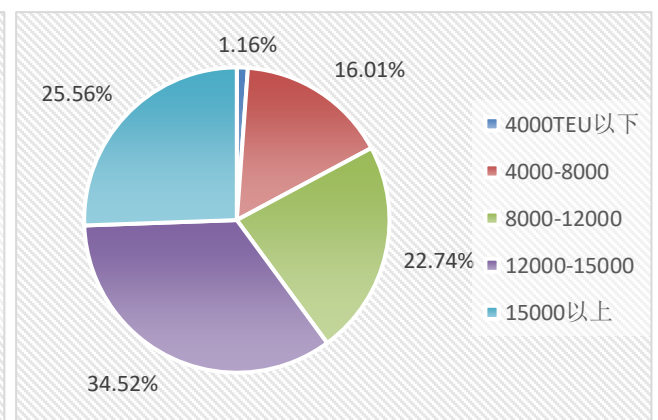


图15: HPL分船型运力占比



数据来源: Clarksons、银河期货

图16: COSCO分船型运力占比

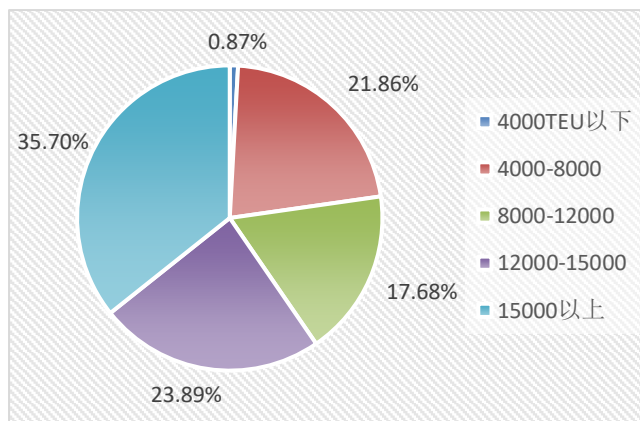
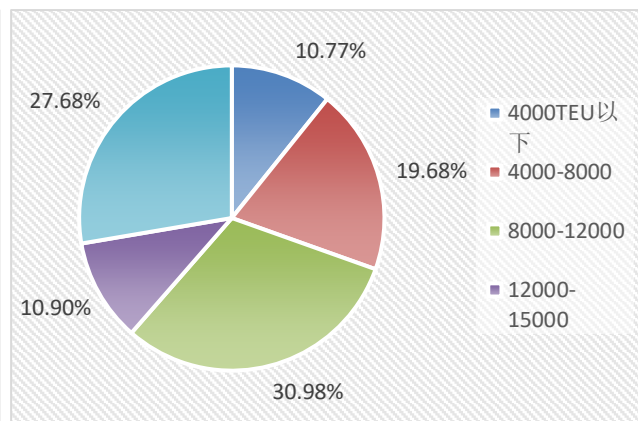


图17: CMA CGM分船型运力占比



数据来源: Clarksons、银河期货

图18: EMC分船型运力占比

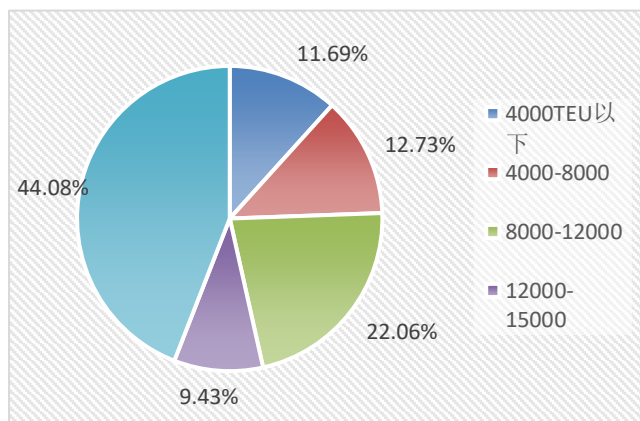
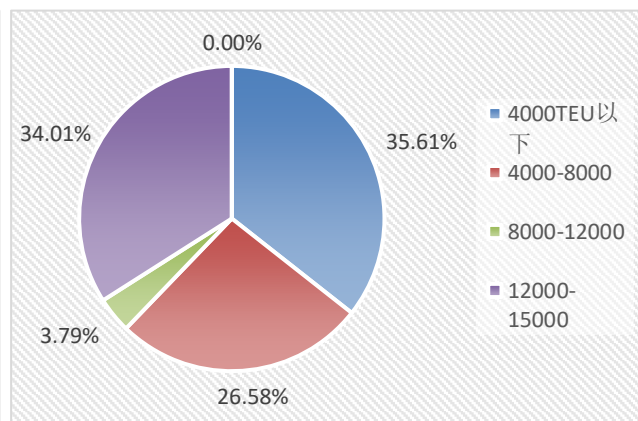


图19: 万海分船型运力占比



数据来源: Clarksons、银河期货

中长期看,大部分非中国运营商可以通过自有运力调配或租船以规避成本增加,而中国船司则面临更大被征收港口费用的风险。目前班轮联盟内船司占据全球集装箱市场运力的8成左右,全球前十大班轮公司中位于中国大陆的运营商仅有 COSCO 一家,其他均为外资和台资。外资和台资船司整体受 301 港口收费影响较小, COSCO 受该港口收费政策影响相对较大。具体来看:

从船司的自有运力来看: 1) 对于外资船司,大多数外资主流船司的船队运力中可用于经营美线的船舶运力(即为船型在 8K-1.5 万 TEU 的由外资建造的船舶),超出其在美线部署的运力,可通过自有运力进行美线和非美航线间调配,例如 MSC、MSK、HPL、CMA CGM、HMM、ONE、EMC 等,其 8k-1.5 万 TEU 的外资建造船舶运力占其船队运力超过 3 成,而目前其部署在美线的运力仅为其总运力 1-2 成左右。根据 linerlytica 统计的各家主流船司中美

线运力占比来看,全球龙头班轮船司在美线部署的运力基本占其总体运力 30%以下,而 YML、ZIM 以及美国船东美森轮船和韩国的森罗商船运力部署结构中美线占比较大,不过考虑 301 调查对于外资以及中国台湾的港口收费力度较低,受到的影响不大; 2) 对于中国船司,其多数船为本土建造,难以通过自有运力来进行充分调配,例如 COSCO,其 8000-15000TEU 这类船型中,中国建造占比均超过 60%,可调配至美线的运力难以覆盖其目前在美线部署的运力。其中, YML 其可调配至美线的运力并未完全覆盖其目前在美线部署的运力,但运力缺口较小且为中国台湾船司,可通过租船市场租用非中国建造船舶部署至美线运营,受该 301 港口收费政策影响较小; COSCO 则可能面临被收取港口收费的可能,部分运力可能会选择调离美线。

从租船市场来看:我们通过对全球集装箱船队中外资运营商拥有的船队结构进行梳理发现, 8000-15000TEU 船型中的非中国建造船约为 760 万 TEU,即使只考虑租船市场,目前全球可租用的船舶中(此处指非船东自有且运营的船舶), 外资船东运力占比约 7 成左右,其中 8K-1.5 万 TEU 的这类船型中,多数为外资建造,占比超过 90%,可租用的 8K-1.5 万 TEU 的船型中外资建造船约为 262.7 万 TEU,且 4000TEU 以下的这类船型中也多为外资建造船,未来外资我船东不仅可通过自有运力进行船舶调配,也可通过从租赁市场租用非中国建造船舶进行美线船舶的重新部署。

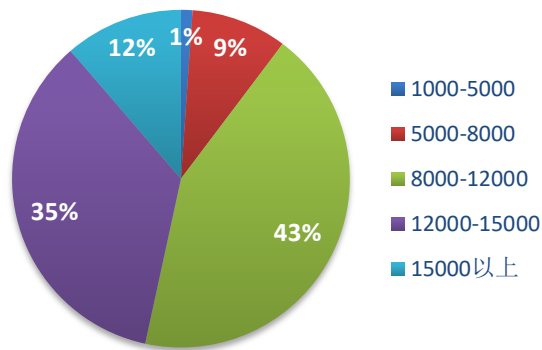
图20: 多数外资船司可通过自有运力来完成美线和非美线运力调配规避港口费用

船司名称	美线部署运力 (万 TEU)	船司8K-15K运力(万 TEU)	8K-15K运力中外资建造运力-万TEU	是否有盈余运力可调配至美线以规避费用征收
MSC	23.8	141.4	113.5	是
MSK	31.9	66.9	66.9	是
HPL	19.0	78.1	75.8	是
CMA CGM	20.2	94.5	74.9	是
COSCO	47.5	107.3	42.0	否
EMC	34.9	37.0	37.0	是
HMM	16.1	29.3	29.3	是
ONE	50.0	59.7	59.7	是
YML	11.0	10.9	10.9	否

注: 需注意是中国台湾的EMC和YML在此次美国301调查措施中均按外资运营商标准征收费用, COSCO按中国运营商标标准征收费用。

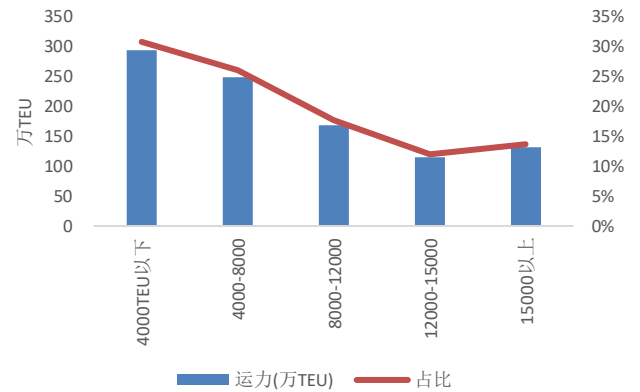
数据来源: Clarksons、银河期货

图21: 亚洲-北美分船型运力分布 (TEU)



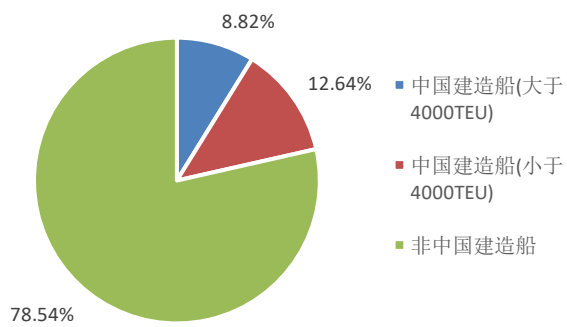
数据来源: Clarksons、银河期货

图22: 可租赁外资船市场运力结构



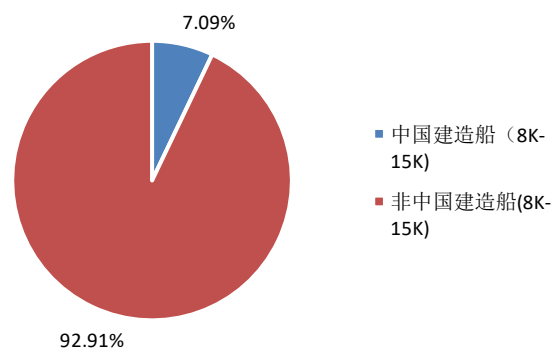
数据来源: Clarksons、银河期货

图23: 可租赁外资船市场结构



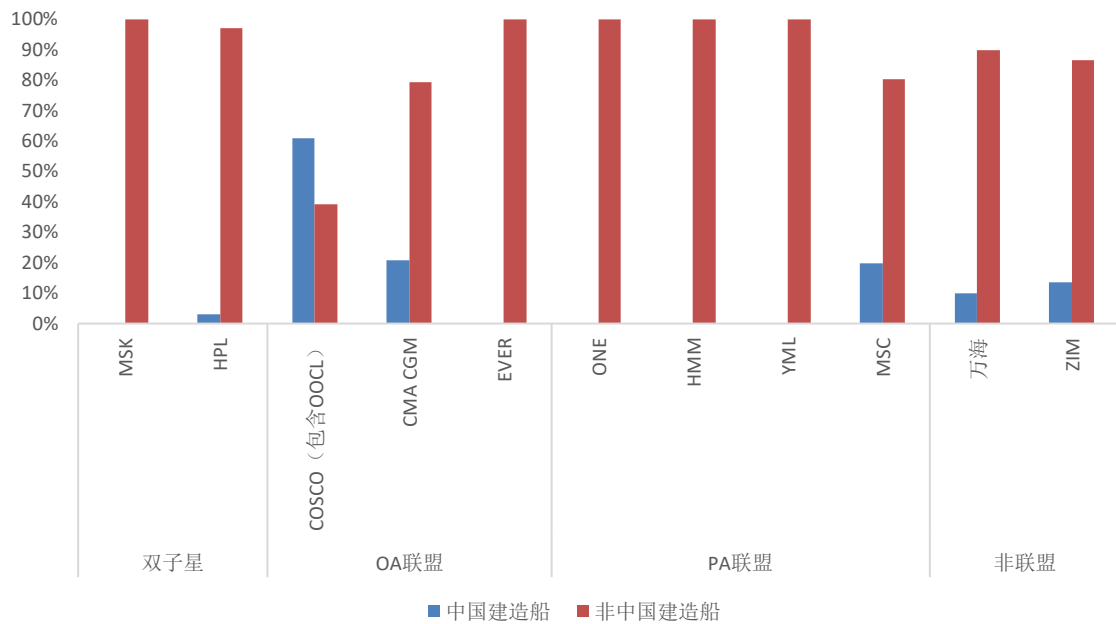
数据来源: Clarksons、银河期货

图24: 可租赁外资船市场 (8K-15K船型) 的运力结构



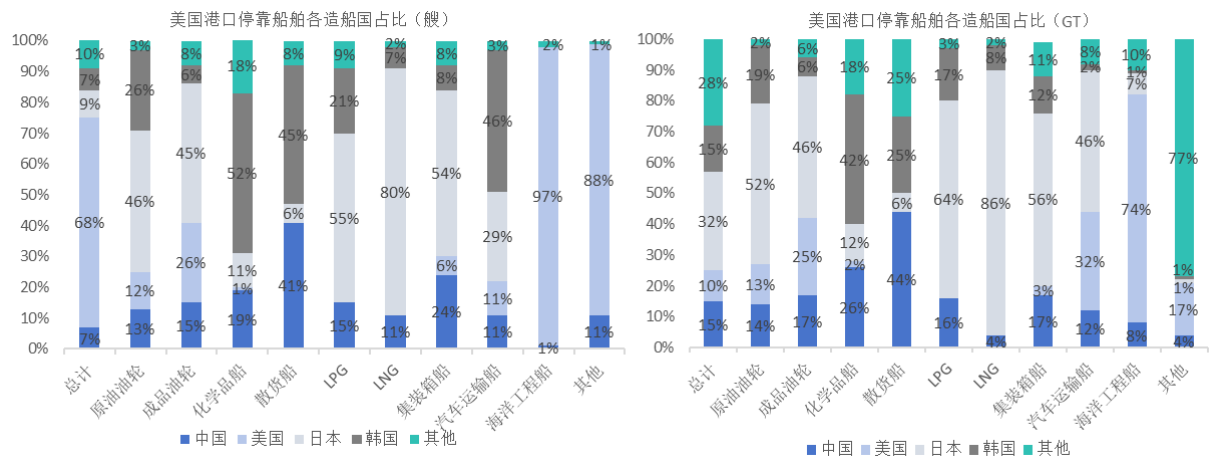
数据来源: Clarksons、银河期货

图25：主流船司中8000-15000船型（中国建造船占比）



数据来源：Clarksons、银河期货（非联盟以万海、ZIM 举例）

图26：中国建造船舶GT占美国港口停靠次数排名第三



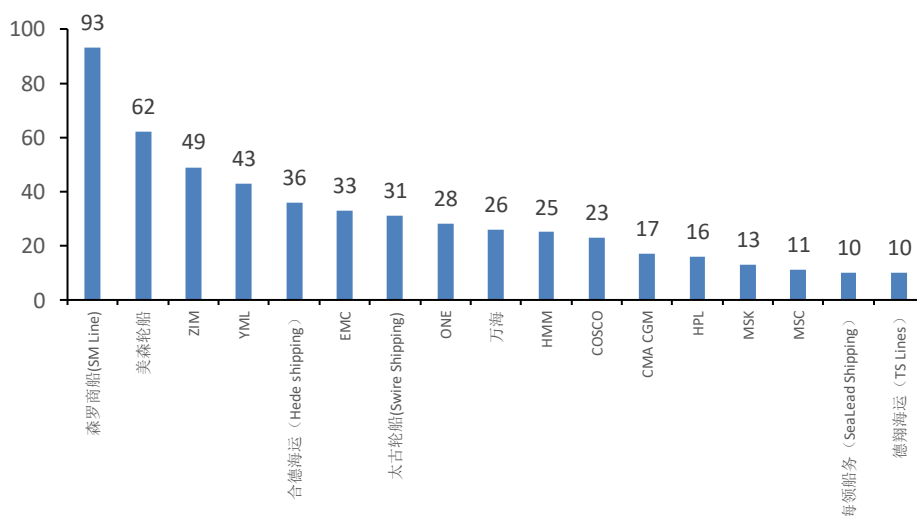
数据来源：Clarksons 《USTR Proposals: Chinese Vessel & Shipbuilding》、银河期货

图27：TOP25集装箱船运营商运力情况

TOP25运营商	国家/地区	运力 (TEU)	运力/全球运力	运力 (艘)	运力/全球运力	中国造船船舶 (TEU)	占比	中国造船船舶 (艘)	占比
MSC	瑞士	6273652	20%	841	12%	1535427	24%	201	24%
Maersk	丹麦	3850938	12%	569	8%	403030	10%	117	21%
CMA CGM	法国	3674683	12%	594	9%	1323985	36%	241	41%
Hapag-Lloyd	德国	2303742	7%	297	4%	312,994	14%	63	21%
COSCO Shipping Lines	中国	2034564	7%	278	4%	1331148	65%	177	64%
ONE	日本	1932660	6%	252	4%	500249	26%	68	27%
Evergreen Marine	中国台湾	1747541	6%	221	3%	203792	12%	31	14%
OOCL	中国香港	1081355	3%	130	2%	458779	42%	41	32%
HMM	韩国	927042	3%	85	1%	10125	1%	5	6%
ZIM Integrated Shpg	以色列	727534	2%	119	2%	229075	31%	49	41%
Yang Ming	中国台湾	723760	2%	100	1%	71257	10%	8	8%
Wan Hai Lines	中国台湾	535539	2%	115	2%	63175	12%	22	19%
PIL	新加坡	399501	1%	97	1%	279562	70%	57	59%
Sealand	丹麦	270227	1%	102	1%	171157	63%	65	64%
SeaLead Shipping	新加坡	201255	1%	55	1%	64552	32%	25	45%
X-Press Feeders	新加坡	182938	1%	94	1%	122559	67%	51	54%
SITC	中国	181090	1%	114	2%	105348	58%	52	46%
Hamburg Sud	德国	166639	1%	26	0%	15788	9%	4	15%
KMTC	韩国	153926	0%	64	1%	8130	5%	3	5%
HDS Lines	伊朗	133904	0%	26	0%	4472	3%	4	15%
Sinokor Merchant	韩国	115706	0%	56	1%	8690	8%	9	16%
Shanghai Panasia	中国	108652	0%	34	0%	68599	63%	24	71%
RCL	泰国	107055	0%	34	0%	32282	30%	13	38%
T. S. Lines	中国台湾	106025	0%	42	1%	85880	81%	30	71%
Maersk Line Limited	丹麦	99954	0%	19	0%	0	0%	0	0%
其他		3202777	10%	2476	36%	1547435	48%	1326	54%
全球总运力		31242659	-	6840	-	8957490	29%	2686	39%

数据来源：Clarksons、银河期货

图28：美线运力在总运营船队中的占比 (%)



数据来源：linerlytica、银河期货

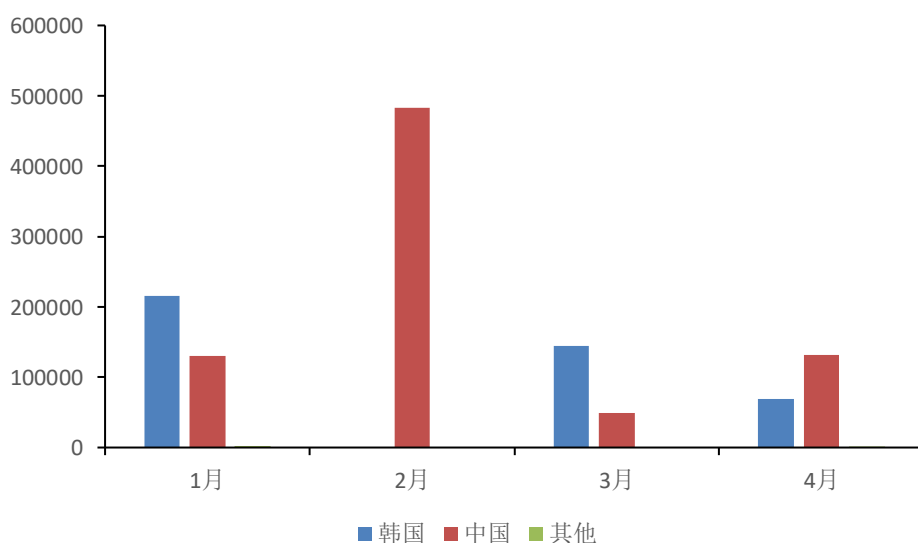
短期看，由于租赁市场存在长约，且调配可能带来摩擦成本和阶段性船期紊乱，需密切跟踪后续船期的运力部署情况。在短期，由于租船市场部分租期时间较长，且在未来船司进行船舶重新调配的过程中可能产生因调配带来的摩擦成本以及船期的阶段性船期紊乱情况，后续需要关注船舶调配情况以及船司是否因部分船舶被征收港口费用而在短期收取额外附加费的情况。

3.2 新 301 政策下中国船东成本上升，但造船优势支撑中国船厂需求

4/17 美国 301 调查法案更新后，USTR 取消对船队中“中国船舶占比”超阈值的征收机制，将矛头从中国船舶制造转向了中国船东，经营美线的中国船东将面临高额费用，中国船东的运营成本显著高于非中国船东，根据本文第二部分的测算，以 13000TEU 船舶为例，2028 年 4 月份后中国船东的单船单航次征收费用高达非中国船东的 3 倍以上。在高昂的中国船舶运营成本背景下，以工银金租和交银金租为代表的中国金融租赁公司所受影响也较大，国际班轮公司可能因成本压力减少租用中资船舶或拒绝与中国金租公司交易，转向非中国船队，影响中国船舶的长期租约签订。

从中国船厂的角度来看，美国针对使用中国建造船舶的外资船东实施阶梯式收费，可能影响外资船东的订船决策，根据克拉克森统计的数据显示，2025 年后中国船厂新签船舶订单的数量出现了一定程度上的波动，2025 年 3 月韩国船厂新签订单量超出中国船厂，或因第一次 301 调查法案对外资船东在中国船厂下单存在担忧。但在 4/17 的 301 调查法案公布之后，中国船厂的新签订单再次回升，一方面因新法案对外资船东运营商的豁免扩大，一方面因中国船厂的成本优势、产业链韧性、技术创新以及产能规模优势明显，依旧得到外资船东的青睐。例如近期恒力重工成功与全球最大班轮公司 MSC 签订 6 艘 22000TEU 的 LNG 双燃料集装箱船订单，再次体现中国造船在绿色高端船型方面的竞争力。

图29：2025年1-4月全球集装箱船新签订单量（TEU）



数据来源：Clarksons、银河期货

3.3 豁免政策利好 4000TEU 以下船舶市场，大小船型之间租金价差或将拉大

4/17 的 301 调查法案利好小船市场，后续小船市场需求或将抬升。一方面，301 新规定的豁免政策中明确表示对 4000TEU 以下的小型集装箱船可豁免港口费用的征收，小船相较于需要缴纳高昂港口费用的大型集装箱船，运营成本较低的优势凸显，船东为规避高昂的港口费用，可选择采取在附近的港口挂靠卸货并用 4000TEU 以下的小船运至美国港口，进一步推动小船的投入使用，推动小船市场的发展。另一方面，当前正处于美国开启全球关税贸易战的背景下，转口贸易量出现增加，4000TEU 以下的小型集装箱船运力相对偏紧，豁免政策的出台后，可能进一步增加市场上对于 4000TEU 以下小船的需求。

大小船供需的结构性分化，可能导致两者租金价差进一步拉大。目前 4000TEU 以下的小船因豁免政策以及关税带来的转口贸易，整体需求增多。但考虑目前小船整体运力供给维持稳定但新增订单仍处低位且小船中老旧船舶占比较大，未来供需格局相对大船而言预计偏紧，从数据来看，全球集装箱船队中 20 岁以上的船舶占比约为 9.18%，而在 4000TEU 以下的船舶中，20 岁以上的船舶占比更高，约为 20.37%(以 TEU 计)。对于大船市场而言，301 调查新规并未给予大船的费用豁免条例，整体运营成本相对较高。

图30：全球集装箱船年龄统计

全球集装箱船年龄统计				
船龄 (年)	载箱量 (万TEU)	占比	数量 (艘)	占比
0-5	903.56	29.50%	1520	22.53%
6-10	663.20	21.66%	982	14.56%
11-15	639.78	20.89%	1269	18.81%
16-20	575.02	18.78%	1706	25.29%
21-25	204.83	6.69%	683	10.12%
26-30	63.10	2.06%	441	6.54%
31-35	8.94	0.29%	73	1.08%
36-40	1.42	0.05%	18	0.27%
40以上	2.69	0.09%	54	0.80%
总计	3062.55	100.00%	6746	100.00%

图31：4000TEU以下集装箱船年龄统计

4000TEU以下集装箱船年龄统计				
船龄 (年)	载箱量 (万TEU)	占比	数量 (艘)	占比
0-5	1780903.00	27.79%	992	23.79%
6-10	776196.00	12.11%	507	12.16%
11-15	837839.00	13.08%	571	13.70%
16-20	1707254.00	26.64%	1089	26.12%
21-25	740430.00	11.56%	456	10.94%
26-30	448384.00	7.00%	412	9.88%
31以上	116475.00	1.82%	142	3.41%
总计	6407481.00	100.00%	4169	100.00%

数据来源：Clarksons、银河期货

图32：全球集装箱船队分船型运力结构（千TEU）

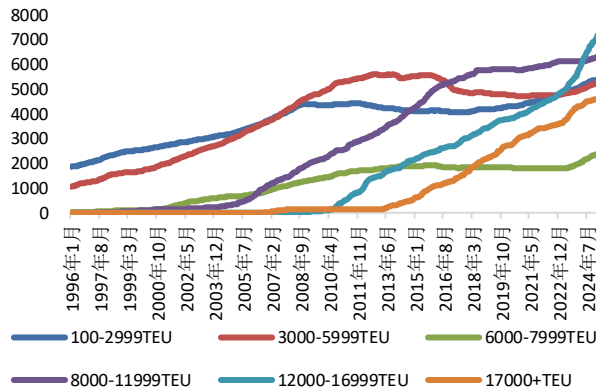
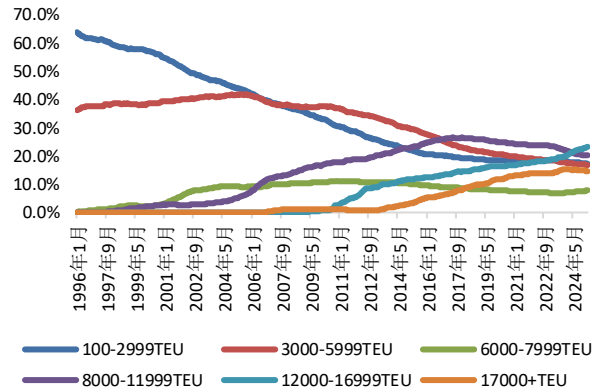
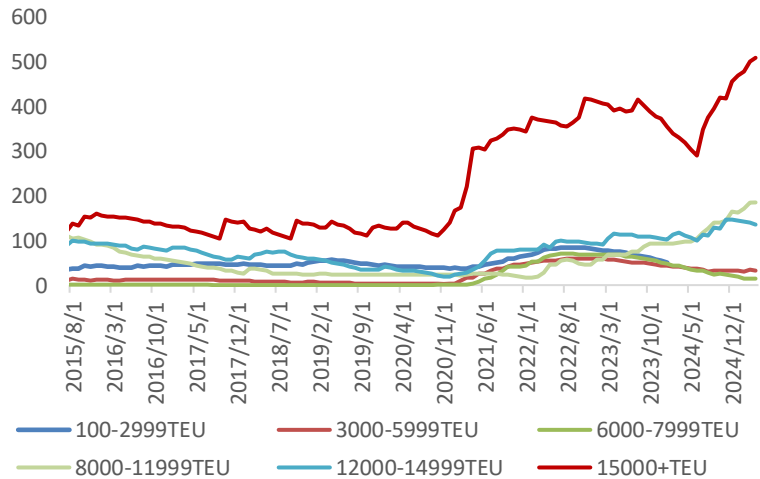


图33：集装箱分船型运力占比（%）



数据来源：Clarksons、银河期货

图34：集装箱船在手订单结构（万TEU）



数据来源：Clarksons、银河期货

图35：大小船3年期租金费率（美元/天）

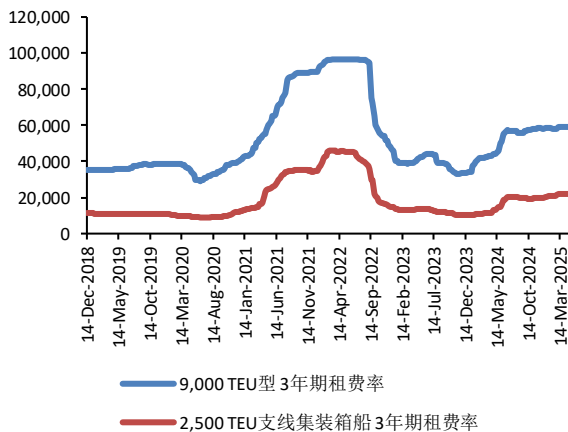
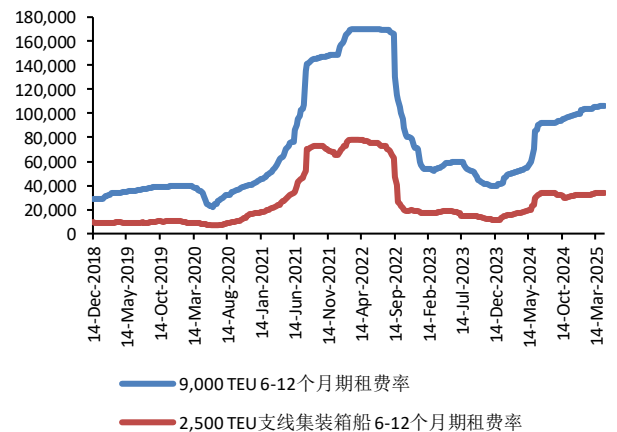


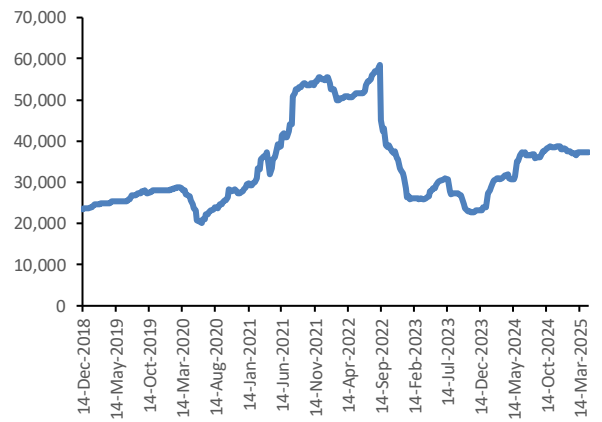
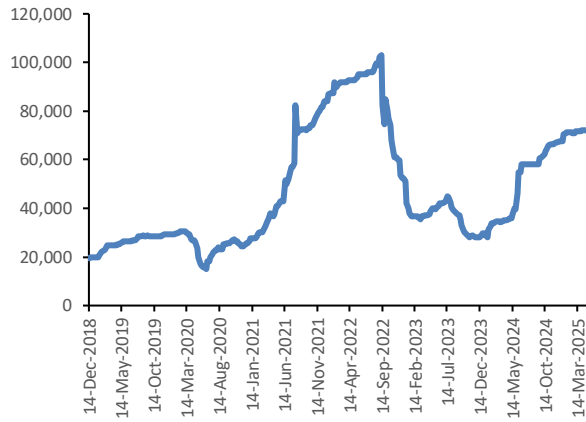
图36：大小船6-12个月期租金费率（美元/天）



数据来源：Clarksons、银河期货

图37：9000-2500TEU租金价差-6-12个月租期（美金/天）

图38：9000-2500TEU租金价差-3年租期（美金/天）



数据来源：Clarksons、银河期货

作者承诺

本人具有中国期货业协会授予的期货从业资格证书，本人承诺以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。本报告清晰准确地反映了本人的研究观点。本人不曾因，不因，也将不会因本报告中的具体推荐意见或观点而直接或间接接收到任何形式的报酬。

免责声明

本报告由银河期货有限公司（以下简称银河期货，投资咨询业务许可证号 30220000）向其机构或个人客户（以下简称客户）提供，无意针对或打算违反任何地区、国家、城市或其它法律管辖区域内的法律法规。除非另有说明，所有本报告的版权属于银河期货。未经银河期货事先书面授权许可，任何机构或个人不得更改或以任何方式发送、传播或复印本报告。

本报告所载的全部内容只提供给客户做参考之用，并不构成对客户的投资建议。银河期货认为本报告所载内容及观点客观公正，但不担保其内容的准确性或完整性。客户不应单纯依靠本报告而取代个人的独立判断。本报告所载内容反映的是银河期货在最初发表本报告日期当日的判断，银河期货可发出其它与本报告所载内容不一致或有不同结论的报告，但银河期货没有义务和责任去及时更新本报告涉及的内容并通知客户。银河期货不对因客户使用本报告而导致的损失负任何责任。

银河期货不需要采取任何行动以确保本报告涉及的内容适合于客户。银河期货建议客户独自进行投资判断。本报告并不构成投资、法律、会计或税务建议或担保任何内容适合客户，本报告不构成给予客户个人咨询建议。

银河期货版权所有并保留一切权利。

联系方式

银河期货有限公司 银河农产品

北京：北京市朝阳区建国门外大街 8 号北京 IFC 国际财源中心 A 座 31/33 层

上海：上海市虹口区东大名路 501 号白玉兰广场 28 层

网址：www.yhqh.com.cn

电话：400-886-7799