

内部资料
仅供参考



全球观察

GLOBAL WATCH

对外经济贸易大学国家（北京）对外开放研究院主办

2025 年第 7 期 / 总第 182 期

本期聚焦

美国消费者新闻与商业频道：美国农民与海运业界示警：美国尚未做好打赢针对中国制造集装箱船经济战的准备

欧洲动态：欧盟贸易负责人访问美国和中国，为避免贸易战做最后努力

目录

主流媒体报道 1

 （一）美国消费者新闻与商业频道：美国农民与海运业界示警：美国尚未做好
 打赢针对中国制造集装箱船经济战的准备 1

 （二）路透社：中国 1 至 2 月工业利润波动，宏观经济面临多重挑战 8

 （三）美国消费者新闻与商业频道：中国电动汽车巨头比亚迪超越特斯拉，年
 销售额逾千亿美元 10

 （四）路透社：中国国务院副总理邀请欧盟贸易首脑共同抵制关税威胁 11

 （五）欧洲动态：欧盟贸易负责人访问美国和中国，为避免贸易战做最后努力13



主流媒体报道

（一）美国消费者新闻与商业频道：美国农民与海运业界示警：美国尚未做好打赢针对中国制造集装箱船经济战的准备

美国政府正在考虑对停靠美国港口的中国制造集装箱船征收高额罚款，相关提议引发包括美国农民、全球海运公司等众多商业利益相关方的广泛担忧，多方警告此举将对经济造成严重冲击。他们表示，美国希望将更多的造船业带回本土的目标与全球海运贸易市场的现实相矛盾，因为几乎所有的集装箱货运不久都将由中国制造的船舶承运。

根据代表国际海运行业的世界航运理事会（World Shipping Council）的数据，预计全球98%的货运船队在停靠美国港口时将被收取此项费用，因为该费用适用于所有拥有正在由中国制造的或者已订购尚未由中国制造的船舶，甚至任何至少有一艘中国制造船舶订单的承运公司。目前，全球90%的船舶都得缴纳该费用。据海运情报公司（Sea-Intelligence）的数据，2024年，远洋集装箱班轮船舶在美国港口的总停靠次数为12410次。

周一和周三，美国贸易代表办公室就该项提案举行听证会。此项调查始于拜登总统执政时期，并在今年1月发布的报告中得出结论：中国的造船业和海运业享有美方所谓的“不公平的优势”。



如今,该调查作为特朗普总统日益扩大的全球经济和贸易战的一部分,由其政府继续推进。特朗普在最近向国会发表的演讲中表示,将在白宫新设立“造船事务办公室”,并提供特别税收激励,以促进造船业回归美国。“全国农业出口商对该提议一致表示担忧和反对。”农业运输联盟(Agriculture Transportation Coalition)执行董事彼得·弗里德曼(Peter Friedmann)在听证会前备好的书面证词中表示,“我们并不反对振兴本国造船业的目标,但我们不愿意为此牺牲美国农业及全国各地的社区。这样的计划将彻底摧毁我们向海外销售农产品的能力,从而使经济陷入困境,甚至遭受严重冲击。”

农业运输联盟指出,目前没有适用于国际商业航运的美国制造的船舶。高度依赖集装箱船、散货船和散杂货船运输的农产品包括玉米、小麦、谷物和大豆。弗里德曼在证词中表示,“如果使用美国制造的船舶运输的价格合理,包括农业在内的美国出口商早就会使用这种方式了。”

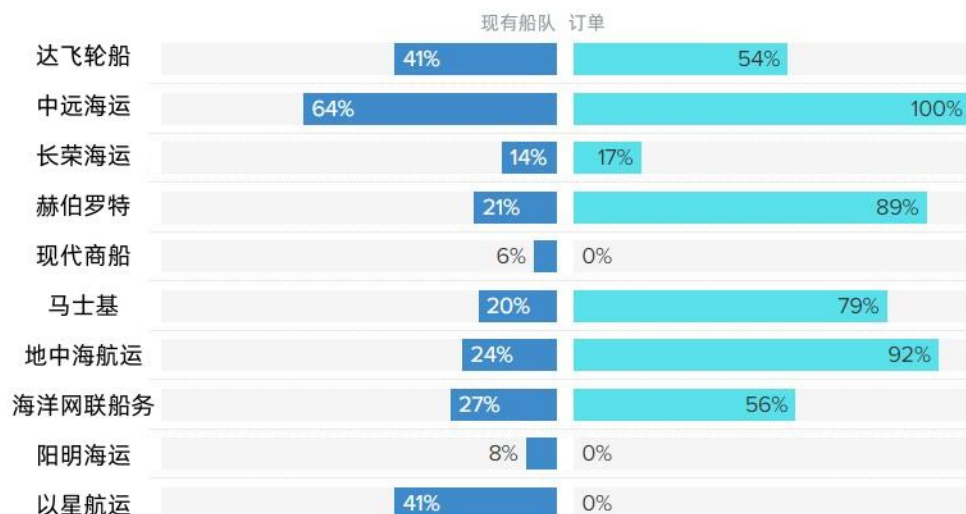
他进一步强调,农产品出口在全球经济中利润微薄,与大宗商品贸易存在对海运运力日趋激烈的竞争,这些因素在选择商品运输船舶时必须加以考虑。在周一的证词中,他直言不讳地表示,“中国的生猪根本不在乎这些大豆来自哪里。而你们这项措施基本上是在告诉这些出口商,你们已经破产了。”

为惩罚使用中国制造船舶运输贸易的海运公司,美国政府提议对所有驶入美国港口的中国制造船舶征收高额费用。对于中国



航运企业（如中远集团），每艘船舶的此项“服务费”最高可达100万美元。对于非中国所有但拥有中国制造船舶的海运公司，每次停靠美国港口的服务费高达150万美元。

各航运公司现有船队及订单中中国建造集装箱船占比



来源：海运大数据平台Xeneta



根据世界航运理事会的数据，每年由班轮航运业直接或间接运输的美国贸易总额达1.5万亿美元。该行业为美国提供了640多万个就业岗位，并为美国国内生产总值贡献超过1.1万亿美元。

美国贸易代表办公室提议的港口费用可能会使每个集装箱的运输成本增加600至800美元，这将使美国出口的运输成本翻倍，对美国农民尤其不利。世界航运理事会主席乔·克拉梅克（Joe Kramek）在美国贸易代表办公室听证会前备好的书面证词中表示：“这些提案将导致美国出口商和消费者的成本上升，同时降低供应链效率，但并不会有效促使中国进行实质性的政策调整。”

目前，美国联邦、州和地方层级超过300个行业协会，以及数百家企业和个人提交了意见，反对这项收费举措。中国船舶订



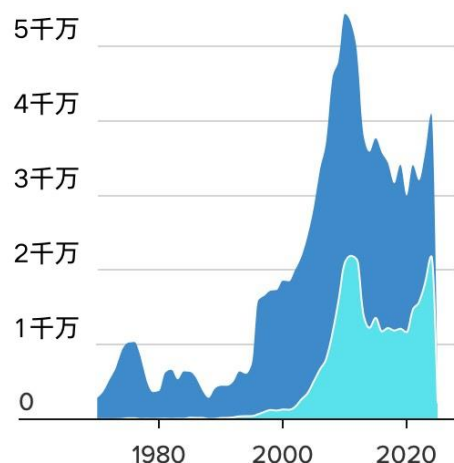
单的激增引发了美国政府更广泛的关注,促使美国贸易代表办公室提出此项政策。

全球年度造船总产量

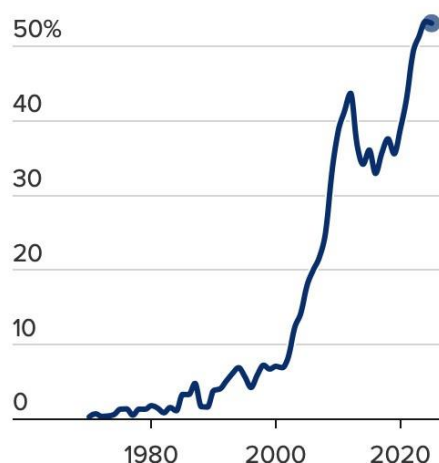
中国和世界其他地区 1970-2025年

■ 中国 ■ 世界其他地区 — 中国占比

修正总吨



中国占比 (%)



绘图: 美国消费者新闻与商业频道Gabriel Cortes
来源: 海运大数据平台Xeneta



根据美国贸易代表办公室的提案,一艘平均运力为6600标准箱的集装箱船,每个40英尺集装箱可能产生近6350美元的费用,这一成本几乎是纽约与鹿特丹之间进出口即期运价的两倍。

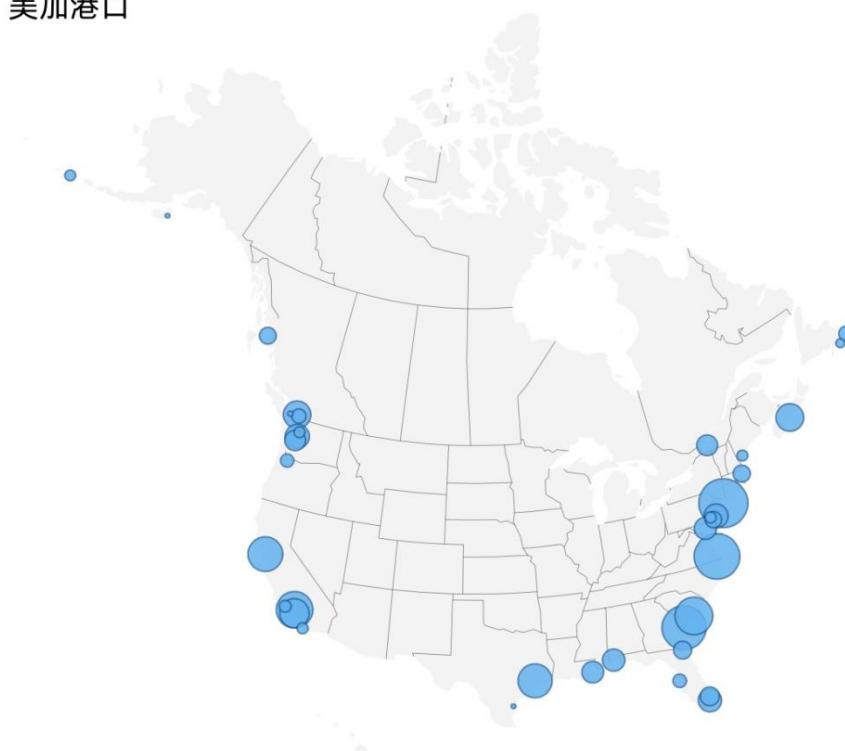
根据世界航运理事会数据,服务于美国的集装箱船通常每次航行会停靠3-4个美国港口。克拉梅克表示,如若对每个港口的停靠费用征收从100万美元到350万美元不等的费用(视各类拟议附加费用是否叠加而定),将导致美国港口的停靠次数减少,尤其是中小型港口。港口劳动力、卡车运输、铁路、仓储等港口相关支持行业将受到严重影响,进而波及依赖这些港口的企业运营。克拉梅克在证词中表示,“该费用将导致大港口拥堵,同时减少



小港口的服务，因为船舶运营商会尽量减少其每条航线上的船舶停靠美国港口的次数。”

海运情报公司首席执行官艾伦·墨菲（Alan Murphy）告诉本频道，为规避高额费用，航运公司不仅会取消前往二级和三级港口的航次，还会将更多集装箱转移至主要港口，甚至可能将更多集装箱卸载到加拿大。根据海运情报公司的数据，2024年，加拿大港口的总停靠次数为1692次。

**2024年北美远洋集装箱船
美加港口**



来源：海运情报公司



墨菲表示：“随着航运公司减少在美国港口的停靠次数，哈利法克斯港、蒙特利尔港、鲁珀特王子港和温哥华港等港口将接收更多集装箱。这将对如杰克逊维尔港、坦帕港、奥克兰港、波



士顿港、费城港、迈阿密港和巴尔的摩港等中小型港口造成不利影响，部分港口或将被绕过。同时，大型港口将因额外接收更多的集装箱而面临拥堵，世界各地的船期也将被打乱，从而推高海运成本。”

全球最大航运公司地中海航运公司（MSC）首席执行官索伦·托夫特（Soren Toft）在加州长滩举行的跨太平洋海事会议（TPM）上对本频道表示，奥克兰港可能成为首个被淘汰的港口，其集装箱业务将分流至洛杉矶港和长滩港等其他港口。

奥克兰港海事总监布莱恩·布兰德斯（Bryan Brandes）在接受本频道采访时表示，目前相关讨论只是推测性的。“有关附加费的政策草案仍在制定中，我们需要等待最终的附加费政策出台后，才能评估其具体影响。港口的主要担忧在于，这项费用可能对农业出口商及其他依赖奥克兰港作为连接全球市场门户的美国企业，造成意想不到的后果。”

美国造船业的现状

根据现行的《琼斯法案》（Jones Act），规定某些类型的船舶以及仅在美国国内港口间航行的船舶必须在美国建造。目前，美国共有30艘本土建造的集装箱船在役，平均船龄为24年，而一般船舶的使用寿命在20至30年之间。克拉梅克在证词中表示，“振兴美国海运业无疑具有积极意义。”但他补充道，限制现有航运活动并不是恢复国内造船业的正确方式。“与其限制哪些船舶能够运输出口货物，并对推动美国经济的航运公司征收追溯性的费



用，不如让政府与国会合作，制定一项具有前瞻性、建设性的战略，来真正振兴美国海运业。”

然而，根据农业运输联盟和美国服装与鞋业协会（American Apparel & Footwear Association）等多个贸易团体委托进行的一项研究，试图利用这些拟议的费用来振兴造船业，最终可能会造成更多的经济损失。全球贸易伙伴协会（Trade Partnership Worldwide）发布的报告指出，每项美国贸易代表办公室提议的补救措施都将削弱美国的经济产出，并影响特朗普政府提出的3%的经济增长目标。此外，美国出口将减少，进而导致美国贸易逆差进一步恶化。

报告总结道，“虽然美国造船业（包括制造商和工人）可能会从这些措施中受益，但其他许多经济部门（如农业、制造业和服务业，包括相关的工人）将受到不同程度的影响，甚至是严重冲击。”美国服装与鞋业协会政策高级副总裁内特·赫尔曼（Nate Herman）在书面证词中表示，“目前基本不存在同时满足美国船籍、美国运营和美国建造三大条件的船舶。”

“即便存在，也因缺乏竞争力而难以成为美国进出口商的可行选项。”赫尔曼指出。“当前我们正处于通胀经济之中，美国消费者无法承受进一步的价格上涨和商品短缺。而美国制造业和农业也无法承受失去更多的出口市场，尤其是在许多出口市场已经因报复性关税而关闭的情况下。”

根据美国交通部海事管理局的最新数据，美国目前拥有182



艘悬挂美国国旗的船舶。世界航运理事会的成员运营着美国海事管理局海事安全计划船队75%的船舶，该船队由具备商业运营能力且具有军事用途的美国船旗商船组成，可在冲突或国家紧急状态下支持美国国防部维持海运的需求。此外，世界航运理事会成员还运营着美国现役三分之二的本土建造班轮船舶，并承担美国船厂目前所有在建的班轮订单。

作者：Lori Ann Larocco，2025年3月24日

翻译：张祎

(<https://www.cnbc.com/2025/03/24/us-not-prepared-to-win-economic-war-against-china-built-containerships.html>)

（二）路透社：中国1至2月工业利润波动，宏观经济面临多重挑战

2025年1-2月，中国工业利润小幅波动，预示着面对持续的通货紧缩风险、美国推动升级的贸易战，中国企业未来一段时期将面临不少挑战。今年年初，中国经济运行呈现结构性分化态势：零售额增长加快的同时，消费者和生产者价格出现回落，外部不确定性上升，促使政策层面需要加大经济刺激力度。

国家统计局公布的数据显示，中国去年12月份工业利润增长11%，相比之下，今年1-2月工业利润同比下降0.3%。因春节假期



错期因素，1月和2月利润数据合并发布。2024年全年工业利润同比下降3.3%，新冠疫情后中国经济复苏仍面临一定曲折。

与此同时，外部环境的不确定性上升也对部分行业运行带来一定影响。当前美国对华加征关税挑起贸易摩擦，促使美国的零售商向中国供应商寻求更低价格。国家统计局统计师于卫宁表示：“外部环境更加复杂严峻，不稳定不确定因素增多，部分工业企业生产经营仍面临不少困难。”这从侧面反映出企业发展面临的内外部挑战。

特朗普的影响

美国总统特朗普对包括中国在内的贸易伙伴发动关税闪电战，扰乱了金融市场，也引发了对全球经济急剧下滑的广泛担忧。

荷兰国际集团（International Netherlands Groups, ING）大中华区首席经济学家宋林（Lynn Song）表示：“在产能过剩的担忧下，今年美国关税政策升级可能会加剧本就激烈的成本竞争。因此，政策层面仍需持续发力来提振国内需求，以对冲外部扰动带来的压力。”

虽然一些企业，如中国电动汽车本土领军企业比亚迪，去年公布了创纪录的利润，但在竞争中也有许多企业仍在努力维持运营。行业数据显示，2024年中国汽车行业利润同比下降8%。

由于房地产市场调整延续，居民收入预期与就业信心仍待恢复，民间投资和消费意愿有待提振，2月份包括住房贷款在内的家庭贷款出现了收缩，同时企业贷款也大幅下降。为进一步稳增



长、扩内需，中国政府承诺实施更多的财政刺激措施，并出台多项政策工具，推出涵盖消费、投资等重点领域的专项行动方案，力争在2025年实现“5%左右”的经济增长目标，与2024年增长水平持平。

作者：佚名，2025年3月27日

翻译：廖藩

(<https://www.reuters.com/markets/asia/chinas-industrial-profits-fall-first-2-months-underline-slow-economic-recovery-2025-03-27/>)

（三）美国消费者新闻与商业频道：中国电动汽车巨头比亚迪超越特斯拉，年销售额逾千亿美元

中国汽车制造商比亚迪公布，其2024年年营收额为7770亿元人民币（约合1070亿美元），在全球电动汽车竞争加剧的背景下超越了美国车企特斯拉。3月24日公布的一份文件显示，受其混合动力汽车销量的推动，比亚迪营收同比增长了29%，超过了埃隆·马斯克的特斯拉977亿美元的年营收额。

比亚迪董事长兼总裁王传福称赞该公司在2024年实现了“快速发展”，并指出在11月，比亚迪成为了全球首家实现新能源汽车产量达1000万辆这一里程碑的汽车制造商。王传福在一份声明中表示：“比亚迪在电池、电子到新能源汽车等各个领域都已成



为行业领导者，打破了外国品牌的主导地位，重塑了全球市场的新格局。”此次财报发布恰逢比亚迪宣布一项全新电池技术，据介绍，该技术有望使电动汽车充电速度接近汽油车加油速度。比亚迪上周表示，其所谓的超级e平台将使采用该技术的汽车仅需充电5分钟就能行驶400公里（约249英里）。本频道无法独立验证相关技术数据。

分析师称赞比亚迪的超级e平台“超乎寻常”，并认为这可能将从根本上改变电动汽车用户的充电行为模式。今年年初至今，在香港上市的比亚迪股票已累计上涨了46%。与此同时，特斯拉的股价今年以来已下跌超过31%，分析认为，这一走势与其创始人马斯克政治立场转向保守后引发的消费者抵制及全球需求下滑有关。

作者：Sam Meredith，2025年3月25日

翻译：廖藩

(<https://www.cnn.com/2025/03/25/ev-giant-byd-outpaces-tesla-with-annual-sales-of-over-100-billion.html>)

（四）路透社：中国国务院副总理邀请欧盟贸易负责人共同抵制关税威胁

中国国务院副总理向欧盟贸易负责人表示，中国愿意与欧盟合作抵制保护主义，并邀请欧盟携手应对美国日益加剧的贸易关



税威胁。据新华社周四报道，中国国务院副总理何立峰在北京会见欧盟贸易委员谢夫乔维奇（Maros Sefcovic）时表示，中国也愿意与欧盟合作，维护全球多边贸易体系。

由于美国总统特朗普的关税政策，中国和欧盟与美国的关系均受到不同程度冲击。自今年1月上任以来，特朗普已对所有中国进口商品加征了20%的额外关税。

周三，特朗普表示将对进口汽车征收新的关税，此举将打击欧洲汽车制造商，尤其是对近四分之一汽车出口依赖美国市场的德国汽车生产商冲击尤为显著。谢夫乔维奇在一篇关于他与何立峰副总理会晤的X社交平台推文中写道：“在解决双边和全球问题及分歧方面，我们有着共同利益。”

中国《环球时报》在周三晚些时候发表的一篇社论中写道，鉴于美国新政府带来的不确定性，欧盟应当维护自身利益，并做出“理性选择”，进一步加强与中国的合作。文章称：“随着美国政策不确定性不断增加，作为一个主要的全球大国，中国的稳定性和可靠性显得愈发重要。”

欧盟也表达了与其第二大贸易伙伴中国的经济关系的关切，欧方长期关注在政府采购、市场准入以及跨境数据流动等方面的互惠机会。谢夫乔维奇在其推文中表示：“我们需要切实重新平衡我们的贸易和投资关系。”

中国副总理表示，中方愿加强对话，处理经贸分歧。

中方发布的会晤通稿并未详细说明中方将采取何种具体措



施来缩小分歧。

作者：Ryan Woo, Xinhao Chen, Yukun Zhang, 2025年3月27日

翻译：廖藩

(<https://www.reuters.com/world/china-hopes-europe-will-make-rational-choice-transatlantic-alliance-shifts-2025-03-27/>)

（五）欧洲动态：欧盟贸易负责人访问美国和中国，为避免贸易战做最后努力

欧盟委员会贸易委员谢夫乔维奇（Maros Sefcovic）今天将在华盛顿会见美国贸易官员，然后将于周四前往北京与中国官员会谈。

这位资深欧盟委员的此次环球之行，正值美国总统唐纳德·特朗普即将实施其大肆宣扬的“对等关税”政策前夕。该政策计划依据他国对美商品征收的关税水平匹配美国进口商品关税，此举可能动摇全球贸易秩序。

就在几周前，特朗普对所有美国进口钢铁和铝产品全面征收25%的关税，这对于在与中国激烈的竞争中已经举步维艰的欧盟金属行业无疑是雪上加霜。

一位欧盟官员表示，在今天与美国商务部长霍华德·卢特尼



克(Howard Lutnick)和贸易代表贾米森·格里尔(Jamieson Greer)的会谈中,谢夫乔维奇将寻求通过谈判解决钢铝关税问题,并力求避免欧盟商品在4月2日美国政府将宣布的对等关税政策中遭受额外新增关税的打击。

该官员补充说,谢夫乔维奇在本周晚些时候与中国商务部部长王文涛的会谈将聚焦于更广泛的问题,包括欧洲公司中国市场准入问题、中国在欧盟的投资以及欧方人为的中国政府补贴制造商对欧洲工业基础构成的竞争压力。

欧洲智库布鲁盖尔研究所(Bruegel)高级研究员阿莉西亚·加西亚·埃雷罗(Alicia García Herrero)表示,谢夫乔维奇决定在特朗普正式宣布对等关税之前前往中国,这意味着他与中方的会晤很可能“较为务虚”。她指出:“中欧双方目前都在‘观望’。4月2日之后……中欧双方才会明确更多具体诉求。”

加西亚·埃雷罗补充说,真正实现中欧关系的“重置”,可能需要欧盟认识到其与美国的贸易关系陷入真正的“绝望”境地,同时也需要欧盟更多高层领导人,比如欧盟委员会主席乌尔苏拉·冯德莱恩,或者德国候任总理弗里德里希·默茨(Friedrich Merz)参与促进中欧关系。她还指出,对于欧方关于特朗普的贸易政策可能会使得数千亿欧元的中国商品转向欧洲市场的担忧,中方很可能只会作出原则性回应。她说:“中方可能会表示,随着国内消费需求的加快释放,预计中国的进口也将引来增长。我认为中方的回应大概就是这样。”



更趋强硬的对华立场？

此次访问也正值自特朗普今年1月重返白宫以来，美国持续加大对华施压力度。许多分析人士认为，美国这样的政策最终可能迫使欧盟对中国采取更加强硬的立场。

冯德莱恩在2023年宣布的欧盟现行对华政策是“去风险”但“不脱钩”，即减少在关键矿产等战略领域的对华依赖，但保持整体经贸联系的稳定，这一政策与欧盟在2022年俄乌冲突后对俄罗斯实施的大范围经济脱钩政策显著不同。

与此同时，特朗普此前曾指责中国对美采取“重商主义”政策，并将其形容为“历史上规模最大的财富盗窃”。

本月，特朗普再次升级对华关税措施，对所有从中国进口的产品额外征收10%的关税，将其在2月份提出的加征税额翻了一番，以凸显其对华强硬形象。

延续前总统乔·拜登时期的做法，美国高级官员最近还敦促欧洲芯片制造商进一步限制向中国出口先进半导体。

更值得关注的是，特朗普上个月签署了一系列总统备忘录，鼓励有意在美国投资的企业削减与中国的联系。

欧洲对外关系委员会高级政策研究员托比亚斯·格尔克（Tobias Gehrke）说，这一举措被外界视为对企业释放强烈的胁迫信号。

“这项政策就是对企业说：‘美国能够提供很多机会，如果希望获得美国市场准入与激励，企业就必须明确与中国市场切割。



企业需要向美国证明这一点。如果未能满足美方要求，美国会将这样的企业剔除出去。’ ”

雅克·德洛尔研究所（Jacques Delors Centre）高级政策研究员阿瑟·莱希塔默（Arthur Leichthammer）同样指出，特朗普的备忘录本质上是为了“惩罚与中国的合作”，其中还包括针对欧洲数字服务监管的措施。莱希塔默表示：“除了特朗普疯狂的关税政策之外，这一系列计划是影响欧盟最切实的对外经济政策措施。”

乐观是否言之过早？

尽管美国政府对中国的立场日益强硬，中国方面却对形势愈发乐观，认为特朗普的保护主义政策可能会推动欧洲加强与中国这个世界第二大经济体的关系。

上个月，中国外交部长王毅在慕尼黑安全会议上发表讲话，称赞欧洲是“多极世界的重要一极”，并呼吁欧盟和中国“深化战略沟通与互利合作”。最近几周，中国国家媒体也对中欧关系大加赞誉。

《中国日报》在一篇社论中指出，虽然“特朗普重返白宫加剧了不稳定性和不确定性，但中国和欧盟……可以通过加强合作，为全球经济包容性增长提供稳定性和确定性”。但分析人士认为，中国政府或许高估了特朗普就任总统带来的机遇。

尽管欧盟委员会强烈谴责美国在本月早些时候对墨西哥和加拿大加征25%的关税，但却对美国对华加征额外关税避而不谈，



未予公开批驳。

谢夫乔维奇和冯德莱恩也多次寻求豁免特朗普的钢铝关税，表示美欧应“合作”应对所谓中国“产能过剩”或大规模生产廉价出口商品的“真正问题”。

欧洲改革中心（Centre for European Reform）首席经济学家桑德·托尔多尔（Sander Tordoir）称，欧洲对中国出口导向型工业模式影响的担忧“可以肯定是真实存在的”。他表示：“我们和美国一样，对中国产能过剩存在一些合理担忧。墨西哥和加拿大并未采取出口驱动型的发展模式，不会削弱欧洲制造业。”

托尔多尔补充说，由于中欧双方均保持贸易顺差，意味着中欧在寻求全球市场需求方面存在一定程度上的结构性竞争，因此“从经济逻辑上讲，双方并非天然的互补型伙伴”。

此外，中方坚持其“出口驱动型增长模式”，同时中俄关系不断加深，而欧洲对贸易总体持开放态度，这意味着欧盟出于自身战略考量，有理由在对华政策上趋于更为审慎与强硬的立场。

托尔多尔说：“欧盟完全有理由基于自身的战略利益，而非单纯因应美方立场，对华采取更趋强硬的态度。”

作者：Thomas Moller-Nielsen，2025年3月25日

翻译：廖藩

(<https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/news/eu-trade-chief-travels-to-us-china-in-last-ditch-effort-to-avert-trade-war/>)

主编：王颖 执行主编：海尔 Pelagia Karpathiotaki 编辑：徐天鹏 黄希韦 版面：徐天鹏



2025 年第 7 期（总第 182 期）

内部资料 免费交流

主办单位：对外经济贸易大学国家（北京）
对外开放研究院

地 址：北京市朝阳区惠新东街 10 号对外
经济贸易大学科研楼 602 室

网 址：<http://acoes.uibe.edu.cn>

电 话：010-64494672

邮 编：100029

声 明：

1. 本报告中的信息和数据来自于公开资料，仅供内部参考，不代表本研究院立场。
2. 未经授权，不得擅自引用及传播。

