

中美航运领域竞合态势及建议

○李奇前

摘 要：中美两国贸易相互依赖引发对航运安全的广泛关注。在航运设施与航运治理等领域，双方存在广泛合作。但是，受地缘政治趋势、产业变革、供应链重构等现实影响，两国在战略、关键基础设施以及规范标准等层面有着明显竞争。建议我国在产业维度推动产业升级迭代，在互动维度构建与美国达成功能性合作的可能性，在过程维度打造新型国际物流网络，在治理维度主导塑造新型航运规范。

关键词：航运安全 航运竞争 中美博弈

DOI:10.19709/j.cnki.11-3199/f.2026.06.011

当前，百年变局加速演进，地缘政治博弈向海洋经济与全球物流领域深度渗透，航运作为支撑国际贸易体系的核心载体，已成为中美战略互动与竞合博弈的关键场域。我国始终以《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》等为统领，出台船舶制造业绿色发展、智能航运建设等专项政策，将航运高质量发展作为维护产业链供应链安全、参与全球海洋治理的核心抓手。当前，中美航运互动呈现竞争全面升级、合作空间结构性收窄的总体态势，在绿色转型、安全治理等功能性领域仍存在合作空间，其竞合走向深刻影响着全球航运治理体系与国际经贸格局演进方向。

一、合作的基础与方向

中美航运领域合作深受两国贸易相互依存状态影响，双方由此形成了围绕航运设施与服务以

及航运行业与安全治理框架的合作互动。

（一）贸易互补性与跨太平洋航线的优势地位

中美双方深度的贸易联结为航运合作奠定基础。贸易是航运的前提，凭借运量大、成本低等特点，海运成为开展跨国以及洲

际贸易的首要选择。中美大量商品运输需求以及彼此在贸易领域的相互依存状态，塑造了航运在两国发展过程中的重要地位，要求两国合作保障航线安全与畅通。根据2014—2024年统计数据，中美双方长期保持紧密的贸易联系（见表1）。

表1 中美进出口贸易占各自进出口总额的比重

单位：%

年份	我国出口美国的商品占出口总数的比重	我国自美国进口的商品占进口总数的比重	美国出口我国的商品占出口总数的比重	美国自我国进口的商品占进口总数的比重
2014	16.95	7.87	7.63	19.81
2015	18.07	8.63	7.73	21.43
2016	18.58	8.54	7.98	21.16
2017	19.16	8.40	8.40	21.59
2018	19.33	7.32	7.22	21.23
2019	16.75	5.93	6.47	18.02
2020	17.48	6.62	8.71	18.55
2021	17.21	6.73	8.62	17.83
2022	16.44	6.61	7.43	16.55
2023	15.00	6.55	7.32	13.89
2024	14.69	6.40	6.96	13.44

数据来源：Economist Intelligence Viewpoint。

根据联合国商品贸易统计数据库，2014 年中美贸易总额约为 6 100 亿美元。此后 10 余年间，基本围绕 6 000 亿美元上下浮动。近年来，虽受逆全球化、地缘政治紧张等因素冲击，2024 年双方贸易总额仍达约 6 062 亿美元，在世界贸易体系中始终占据重要地位。从双边进出口贸易数据看，中美双方均在进出口贸易中占据重要地位（见表 1）。2014—2024 年，我国出口美国的商品占出口总数的比重长期保持在 15% 以上，个别时间节点甚至一度接近 20%，2025 年略有下降；美国对我国出口较为稳定，长期维持在 7% 左右，虽然近年来受贸易政策影响有所下降，但我国依旧是美国第三大商品出口对象国。总体而言，中美长期保持贸易相互依赖状态，催生并加大了双方在航运领域的发展需求。

中美在世界贸易中的重要地位以及彼此间紧密的贸易联系直接带来跨太平洋航线的繁荣发展。跨太平洋航线在东西方贸易 3 条主要航线中优势最为明显，集装箱货运量始终居于首位（见表 2）。换言之，跨太平洋航线在国际航运中具有举足轻重的地位，对主要行为体中美而言，既是维系双方贸易联系的必要通道，也是彼此加强航运合作的黏合剂。

（二）航运设施与服务合作动力

在紧密贸易联系的基础上，中美双方的航运合作主要体现在航运设施与服务领域。

1. 我国船舶制造与集装箱供给具有一定优势。从新建船舶交付量看，2022—2024 年，我国交付

的总吨位占全球交付总量的比重分别为 46.6%、51% 和 54.57%，同期美国的交付占比远低于 1%。受劳动力、原材料等成本高昂限制，美国商用船舶严重依赖国外生产商，其中，亚洲是主要来源地，以韩国、日本和我国最为突出^[1]。从集装箱生产看，2024 年，我国集装箱在全球的市场份额约为 96%，远高于世界其他国家^[2]。美国港口、航运企业等使用的集装箱主要来源于我国。这些数据展示了我国在船舶制造和集装箱供给领域所处的优势地位。

2. 我国的航运服务能力较强。虽然受贸易以及航运政策影响，但数据表明，2025 年我国仍是向美国提供集装箱运力的最重要国家。截至 2025 年 1 月，从商船数量看，世界共计 60 275 艘，其中，我国为 10 440 艘，占 17.32%，居首位。从运力看，我国占世界总运力的 14.4%，仅次于希腊的 16.4%，居第二位。我国拥有世界上最有价值的航运团队，意味着中美之间的紧密贸易联系难以摆脱我国商船提供的航运服务。如，中国远洋海运集团凭借海洋联盟

牢牢锁定跨太平洋航线的运力优势，主导亚洲—北美市场。美国船舶法案的提出者约翰·加拉门迪议员曾明确表示，美国目前仅有 80 艘从事港口贸易的船舶，而我国却拥有超过 5 500 艘^[3]。这也进一步表明我国航运服务对中美贸易的重要性。

3. 中美合作推动绿色航运建设事关两国共同利益。早在 2023 年，联合国贸发会发布的海运述评报告便以“迈向绿色和公正的转型”作为副标题，明确了在航运领域推动绿色转型的总基调，这也成为中美两个具有全球影响力的国家必须承担的责任与使命。双方共同合作，致力于推进“上海港—洛杉矶港绿色航运走廊”建设，在繁忙的海运航线实现货物运输减碳的目标，主要参与方包括洛杉矶市、中远海运集运、达飞海运等多元主体。2024 年，这一走廊建设取得重要进展，成立了能源保障工作组、承运人工作组和港口工作组，以切实推进工作计划。此外，深圳盐田港与长滩港推进绿色码头共建工作，着力在清洁能源供应等领域深化合作。

表 2 东西方主要航线的集装箱贸易统计

单位：百万 TEU

年份	跨太平洋航线	亚欧航线	跨大西洋航线
2014	24.4	22.0	6.9
2015	25.5	21.7	7.1
2016	25.2	22.6	7.1
2017	26.3	23.9	7.7
2018	28.2	23.8	8.3
2019	27.1	24.5	8.3
2020	27.4	24.1	7.7
2021	30.2	24.8	8.4
2022	28.6	23.1	8.1
2023	27.0	23.2	7.5
2024	30.2	24.7	7.8

数据来源：联合国贸发会《2023 年海运述评》和《2025 年海运述评》报告。

中美官方层面也加强交流，致力于建立包括政府、港口和企业各方在内的绿色航运交流合作平台，探寻实现绿色航运的可行路径^[4]。

(三) 航运行业与安全治理框架的相互协作

中美是重要的海洋活动参与者以及航运服务的供需方，高效运行且安全可靠的航运态势符合双方共同利益。双方在行业标准与安全治理维度进行了一系列合作，两国在航运领域的治理合作多集中在国际海事组织（IMO）框架下。

1. 合作塑造全球航运治理框架。我国与美国共同作为国际海事组织理事会 A 类理事国，在国际海事治理中具有举足轻重的地位。双方在 IMO 框架内的合作主要以间接合作方式呈现，即通过参与技术辩论构建统一的航运规范。如，中美两国代表团及有关专家就船舶建造问题积极参与对“基于目标的标准”这一规范的讨论，最终于 2010 年在海事安全委员会会议上通过了这一规范标准。

2. 合作实现海洋环境保护。海洋环境保护的核心议题之一是船舶温室气体排放问题。尽管中美针对温室气体排放问题存在分歧，我国强调“共同但有区别的责任”原则，美国突出“无差别责任”原则，但双方最终逐渐调整各自立场，推动 IMO 于 2023 年达成《IMO 温室气体减排战略》^[5]。在《国际防止船舶造成污染公约》《国际船舶压载水和沉淀物控制和管理公约》等环境保护公约方面，中美保持了较为一致的协同性，基于统一规范标准行动基本成为两国海洋实践的共识。除 IMO 框架外，

中美还进行了海洋环境保护合作，如“上海港—洛杉矶港绿色航运走廊”。此外，《中美应对气候危机联合声明》虽然并非集中关注海洋领域，但其中涉及绿色航运技术领域合作的共识成为双方进一步互动实践的基础。

3. 合作推动航运安全。在集装箱安全领域，为保障进港集装箱安全，避免通过集装箱运输危险物品，中美达成切实合作。2003 年 7 月，双方签署《“集装箱安全倡议”合作原则声明》，在深化查验和技术开发等领域加强合作，如通过研发电子标签对集装箱全程在线监控^[6]。此外，中美在反恐以及打击海盗等航运安全领域深化合作。通过加强沟通、协同护航、建立稳定的海上搜救协作机制等，提升中美在海上救援、海上反恐等方面的协同能力。在海上执法领域，中美建立了良好互动关系，中美战略与经济对话多次强调双方在海上安全与海洋执法领域合作的重要性^[7]。

二、竞争态势与现实进展

中美航运领域的竞争主要集中在 3 个层面：战略、关键基础设施以及航运平台与标准。

(一) 战略

进入 21 世纪以来，国际政治经济格局呈现显著调整趋势，以我国为代表的新兴经济体快速发展，“全球南方”国际影响力大幅提升，国际社会整体呈现东升西降和南升北降的发展态势。其中，影响最为深远的是中美之间力量对比的变化，这也招致美国对我国的竞争与打压。在 2017、2022 年发布的《国家安全战略方》报告中，美国均将我国定位为“战

略竞争对手”，这也确立其在航运领域对我国进行竞争的整体基调。

在战略竞争背景下，中美互动日益重新回归海洋，对航运业影响深远。从历史演进看，西方大国的崛起均与海权密不可分。特别是自新航路开辟以来，全球联系日益加强，西班牙、荷兰、英国等先后凭借强大的航运能力与海军实力成为称霸一时的主导国家。在对既有海洋霸权思考的基础上，美国一军事学家倡导的“海权论”应运而生。该专家认为，海权包括海上力量与海军两个组成部分，前者着重强调海洋运输的作用，即涉及商船等商业设施。由此，中美日益激烈的航运竞争互动主要展现在对海洋力量主导地位的争夺之中。由海权论可知，对海洋力量的争夺实则是对全球性影响力与优势地位的竞争。

美国对我国的航运打压带来两国竞争性互动。我国在国际造船与海运能力等维度相较美国而言优势明显，在全球范围内具有主导性地位。拜登政府时期，美国便明确开始在海事与航运等领域发力，试图重振海权优势。2024 年 12 月，美国国会出台新法案，即《促进美国繁荣与安全的造船和港口基础设施法案》，要求从战略维度与我国进行海事竞争，复兴其本土造船与航运力量。特朗普第二任期以来，美国政府持续加码国内航运复兴建设，增加国内港口、造船业投资。特朗普先后签署《美国优先投资政策备忘录》《恢复美国海事主导地位》的行政命令。此外，2025 年 1 月，美国发布对中国海事、造船等航

运领域进行“301”调查报告,提出对我国船舶加征港口费,同时,加紧推动增加其商船在世界航运市场的份额。2025年10月,美国对我国加征港口费的计划正式付诸实践。作为回应,我国宣布对美国船舶加征“特别港务费”,同时,将部分相关企业列入反制清单。一系列情况表明,中美在航运领域的战略竞争日益明显。

(二) 关键基础设施

1. 关键港口。这种类型的竞争涉及多个层面、涵盖众多区域。战略上,美国通过“蓝点网络”计划、“战略港口倡议”、“重建更美好世界”倡议等制衡共建“一带一路”带来的所谓的“港口威胁”。实践维度上,在共建“一带一路”的支持与推动下,我国积极增加海外港口运营合作,增强维护贸易通道安全的能力。对此,美国通过资本收购、军事威慑等手段不断对中资港口施压。从竞争区域看,中美港口竞争辐射全球主要区域。如,美国基于我国对肯尼亚蒙巴萨港的帮扶采取遏制行为;2025年,基于“中国威胁”的陈词滥调,迫使巴拿马等国改变港口和海运领域的合作方向。

2. 关键航道。2025年,美国联邦海事委员会宣布对马六甲海峡、苏伊士运河、英吉利海峡、北极航道、新加坡海峡、巴拿马运河以及直布罗陀海峡等全球关键航道发起调查,以应对所谓“中国威胁”。其中,最突出的表现是特朗普第二任期以来欲将巴拿马运河控制权重新回收。美国错误地认为巴拿马运河事关国家安全,利用巴拿马运河航道的权利受到中国“控制”该运河的“威胁”。

在全球气候变暖的背景下,北极航道开辟的可能性不断提升,格陵兰岛作为航道枢纽的商业和战略价值日益突出。基于对北极航道的关注,特朗普多次公开提出出于国家和国际安全的需要,将格陵兰岛并入美国是必要的选择,不排除使用军事和经济胁迫的手段。在我国南海地区,美国通过所谓的“航行自由行动”等强化军事存在,加紧联合地域盟友进行基地合作等。在马六甲海峡,美国通过“四方安全对话”等机制加强在该地区的海军部署。

(三) 航运平台与标准

20世纪90年代以来,美国逐渐跌落后全球航运第一梯队。这一过程中,航运业的数字化转型趋势明显,由此带来航运标准的更迭与竞争。

1. 数字航运平台。在共建“一带一路”稳步推进的背景下,我国着力打造国家交通运输物流公共信息平台,逐渐塑造在航运领域的平台优势。与此同时,美国推动“以海遏华”战略,积极炮制中国海洋数据威胁的叙事,并以实际行动抵制我国海运物流公共信息平台及类似系统,如以《2023海运改革实施法案》为依据,要求美国境内的港口和相关实体禁止使用我国的航运物流数据标准和航运平台,并以美国的平台和标准替代^[8]。

2. 绿色航运标准。航运业是实现全球绿色转型的关键节点,中美均开展了战略规划。2023年,我国发布《船舶制造业绿色发展行动纲要(2024—2030年)》,特别强调绿色船舶、绿色动力供给能力,明确构建绿色船舶产品体系。

美国2024年出台《海洋能源与排放创新行动计划》,更多强调市场推动碳排放交易机制促成航运减排目标。最新的实践表明,美国对实现航运减碳并不积极。2025年10月,国际海事组织海洋环境保护委员会特别会议在伦敦举办,受美国等国抵制影响,关于航运业减排的框架草案未获得通过。此前,2025年4月,《国际防止船舶造成污染公约》附件六修正案草案得到批准,我国是这一框架的重要支持国,而美国则对“温室气体收费机制”持坚决反对态度。

3. 智能航运。中美在智能航运领域均进行了明确布局。我国先后发布《智能船舶发展行动计划(2019—2021)》《智能航运发展指导意见》《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》等政策文件,并在智能航道、智能港口等方面不断取得技术突破,目前全自动化集装箱码头数量居世界首位^[9]。相较而言,美国在算法和自主控制等领域具有相对技术优势,同时,在国防部等军事部门支持下,美国在无人水面舰艇以及无人潜航器等方面取得突出成果。这些技术成果逐渐扩散至民用领域,成为美国布局智能航运的技术来源之一。

三、竞合互动驱动因素

(一) 地缘政治重塑海洋经济

国际政治重新回归地缘政治竞争已成为当今世界最为重要的发展特征。这已发生在西方与东方之间、全球南方与全球北方之间。美国连续2份《国家安全战略》报告均将我国视为“对手”,明确同我国竞争甚至对抗的整体

基调。在同我国进行竞争的基础上,以美国为首的西方国家联系日益紧密,增加对华的战略协调。美国更联合西方主要经济体推行价值观外交,通过“民主峰会”等形式协调所谓的对华价值观立场^[10]。在这样的互动背景下,西方国家对华地缘政治竞争姿态日益明显,如在北约峰会的多次声明中明确表达了对我国和印太地区事务的关切。除东西方之间的博弈,南北方之间互动的地缘政治趋势同样较为显著。“全球南方”的群体性崛起是21世纪以来具有体系性影响的重要事件。面对这一趋势,以美国为代表的北方国家逐渐形成制衡与拉拢并行的策略模式。显然,这些国际关系的地缘政治化趋势,为海洋经济互动带来了深刻变革。由地缘政治化带来的海洋经济变革直接重塑了中美在航运领域的互动。

一是地缘政治带来区域经济重构,深刻影响中美航运互动。近年来,共建“一带一路”实现高质量发展,取得了诸多实质性成果。2020年,《区域全面经济伙伴关系协定》正式签署,增强了我国、日本、韩国、澳大利亚、新西兰与东盟国家之间的贸易联系。2022年,美国推出具有明显地缘政治色彩的“印太经济框架”^[11]。无论是否出于地缘政治目的,这客观上推动了区域经济结构的变化,分流原有航线,甚至改变了相关航道、港口的地缘政治地位。

二是地缘政治推动美国重塑航运产业。拜登政府时期,美国便加紧重振航运产业。2025年特朗普第二任期,美国不但将复兴造船业、加征“港口费”等作为

重塑国内产业结构的主要途径之一,更成为对华竞争的抓手,地缘政治意味明显。

(二) 技术革命推动产业变革

每一次技术变革都会带来生产力跃升,推动世界范围内产业变革,导致国际格局调整演变。作为新一轮科技革命核心的人工智能技术已逐渐成为国际竞争的焦点。随着人工智能发展,经济社会数字化、智能化趋势愈发明显,技术融合效应与系统集成效应日渐突出。这种发展趋势将大数据、云计算、虚拟现实、机器学习等技术带入经济社会发展进程中,但其在促进高技术产业发展的同时,冲击了传统制造业。传统制造产业出现了由“制造”向“智造”的升级。这一升级转型不仅导致技术人才短缺,而且给从事传统制造业的普通劳动力带来就业压力。

航运业及其相关造船业是传统产业的主要代表。无论是拜登政府还是特朗普政府,振兴美国造船业并争夺在全球的竞争优势已成为较为明确的政策目标。这既是美国在同我国竞争的战略压力下作出的现实选择,也是面对产业升级背景下的重要考量。2025年4月,美国国会两党议员重新提交的船舶法案确立重振美国船队以及造船业的目标。一方面,遏制我国优势产业,打压优质产业资源^[12]。我国是传统制造业大国,拥有较为丰富且素质较高的劳动力资源,劳动力成本较低,在钢铁、造船等传统制造业领域具有十分明显优势。美国的打压实则是对我国优势产业领域的“定点清除”策略,以优势护

持的姿态在科技竞争中通过技术封锁与芯片管控等手段遏制我国高技术产业发展,以更为直接的手段削弱我国在传统优势领域的竞争优势。另一方面,重塑美国产业结构,淡化国内矛盾分歧。随着新一轮工业革命推进,美国产业结构变革在全球始终处于领先地位,2015—2024年可以说是美国产业变革加速期。这一过程带来了显著的替代效应和创造效应,导致劳动力市场出现明显两极分化。替代效应主要体现在自动化对传统制造业、建筑业等重复性劳动的替代;创造效应催生新的劳动力需求,如与人工智能、大数据等密切相关的高技能人才。2024年,传统制造业就业份额较小,且面临严重的就业人数下降压力。对此,美国调整国内产业均衡发展,减少劳动力市场两极化带来的社会矛盾。

(三) 全球供应链重构带来去依赖诉求

全球贸易体系调整是国际互动中不可忽视的维度,且长期影响国际关系发展演进。20世纪80年代以来,世界贸易整体呈现以欧美等为代表的西方国家掌握全球分工体系高附加值环节,处于供应链上游、价值链顶端,而以我国、东南亚国家为代表的发展中国家则长期聚焦原材料供应以及生产制造等环节,附加值较低的格局。2020年之前,全球贸易中的供应链基本处于高度融合状态,专业化分工与生产联系较为紧密,整体上依赖程度较高。超80%的国际贸易通过海运途径完成,全球化背景下的贸易相互依赖塑造了航运产业的重要地位。

如前所述,我国在这一领域及其相关的造船业领域具有明显优势。对美国而言,这种优势地位深刻影响着贸易稳定与安全,供应链高度相互依赖成为美国对华航运竞争的基础性动因。

2018 年中美经贸摩擦以来,特别是 2020 年之后,随着全球性公共卫生危机的发生以及美国对华贸易甚至战略脱钩愈发明显,以供应链为基础的贸易“武器化”和相互依赖“武器化”逐渐成为热门话题。这导致全球贸易体系走向分散,供应链出现了多元化趋势,区域化、本土化发展方向日渐明晰。研究显示,近年来,世界主要区域域内贸易不断强化,其中,以亚洲、欧洲和美洲最为突出,2024 年 3 个区域内部贸易占比分别达到 59%、61% 和 39%^[13]。

在这一区域化发展背景下,美国对华贸易竞争愈发激烈,“近岸外包”“友岸外包”等政策路径层出不穷。“近岸外包”对航运竞争起到了重要的支撑性作用。从实践看,我国在全球航运领域的优势地位短期内难以被撼动,美国短期内同样难以改变对华海洋运输及船舶的依赖。但是,“近岸外包”为这一依赖关系提供了替代方案。通过将供应链转移至墨西哥等邻近国家,美国得以获得摆脱对海运依赖的可能性,塑造对华海运脱钩的动力,为其在该领域对华竞争提供条件。“友岸外包”主要通过将供应链转移至盟友或其他可信赖的国家以维护供应链安全^[14]。这一政策路径依旧主要集中在欧洲、印太以及拉美地区。通过在上述地区进行关键产业合作与对华政策协调,凸显

出经济安全化色彩,供应链竞争日益突出^[15]。航运作为保证供应链安全的重要环节,围绕其展开的竞争顺理成章地被提上战略议程。

四、对策建议

随着美国政府基于所谓“301”调查,对涉华船舶加征“港口费”,中美围绕航运领域的竞争已成愈演愈烈之势。这一发展趋势未来很大可能会延续,形成中美两国在航运领域实现竞争为主、合作为辅的有限合作互动,也会刺激竞争加剧,走向航运领域的完全竞争甚至对抗。建议从以下 4 个维度应对。

(一) 保持产业优势,推动产业升级

我国航运能力在世界范围内居于领先地位,航运及造船产业长期保持突出优势。航运、造船等产业是较为传统的产业类型,西班牙、荷兰、英国等均是由此迈入世界大国行列甚至获得主导国地位。我国贸易与资源进口要求维持航运稳定、安全运行以保障航运物流供应链安全。完整的海运物流涉及航运、船舶、航道与港口等,其中,船舶和航运作为载体和过程发挥基础性作用。我国应继续保持在船舶制造与航运物流领域的竞争优势,保持既有相关航运领域稳定发展。

在维持产业优势的基础上,积极推动产业升级,加快推进数字时代航运智能化改革。航运智能化不但能降低运营成本,而且有助于更加安全、高效地完成航运任务。在航运领域,建议进一步提升智能船舶建造水平,对标马士基等先进运营主体,推动船

舶自动驾驶技术的完善与应用。同时,在航运物流供应链领域,通过数字智能化技术应用,大幅降低沟通成本并提升工作效率,保证整个航运过程高效准确。上海等地区的港口已初步实现自动化码头部署,这一智能化平台需要进一步推广应用,形成不同区域、不同港口之间的数据同步与应用共享的智能化联动^[16]。

(二) 坚守战略底线,推动功能性合作

从战略维度看,美国对华战略认知日益负面化和对手化,在对华战略协调与政策认知上民主党与共和党出现日渐协同趋势,在对华政策选择上一定程度保持着相对的稳定性与延续性。2018 年,特朗普第一任期挑起对华贸易争端,2021 年拜登政府延续这一贸易政策并深化对华科技遏制。2025 年,特朗普第二任期继续加紧对华科技遏制,并进一步对华加征关税^[17]。此外,短期内,美国对华竞争的战略基调难以转变,我国应保持战略定力,着力应对分歧与竞争,维护自身利益。

在战略竞争的整体环境中仍存有合作空间。国际关系中的“高级政治”与“低级政治”具有显著差异性,前者涉及政治、军事领域,后者包括经济、科技、反恐等诸多功能性领域。虽然在“高级政治”领域竞争色彩日益明显,但在“低级政治”领域仍存在可供合作的空间。作为负责任大国与世界第二大经济体,我国应在功能性领域探索同美国合作的可能性。如,在绿色航运与温室气体减排领域,两国应共同承担治理责任,引导塑造可供践行的治理

框架。此外，航运安全是长期以来治理成效有限的主要领域，涉及信息共享、风险识别、快速反应等维度^[18]。虽然中美在这一领域进行了合作探索，但依旧有待机制化和常态化。其他可供探索的功能性合作包括海外利益保护、联合护航、航运智能化等诸多维度。

(三) 完善全球港口布局，打造新型国际物流网络

基于战略资源保障、贸易网络拓展以及共建“一带一路”推进等有利条件，我国在海外关键航道地区构建了较为完善的合作架构。通过投资并购、合资新建和特许经营等方式达成了众多港口合作项目，为进一步保障航运安全，建议从国家和企业两个维度打造新型国际物流网络。

国家层面，构筑陆海联动的物流体系。

一是在共建“一带一路”高质量发展背景下，完善国内主要沿海口岸合作，打造区域性合作网络。同时，加快构建陆上物流支点，打通陆海联运双向通道，构建以海运带动陆运、以陆运保障海运的物流格局。

二是在全球关键航道和关键港口地区积极进行战略拓展^[19]，

主要涉及非洲、中东、拉美、印度洋等地区，完善全球港口布局，着力避免战略要道受限的局面。

三是在现有物流航道基础上，积极探索新型航路开辟。如，从技术和现实等不同维度探索开辟北极航道，支持破冰船研发与升级，积极规划、建造事关北极航道安全的关键设施。

四是以 RCEP 等区域性合作机制为依托，构建区域性物流合作网络，有力推进区域性物流需求增加，并规避全球维度航运竞争的负面影响。

企业层面，应以国家战略为指导，树立服务国家利益意识，积极开展海外基础设施投资和建设。同时，以“丝路海运”等为依托，积极构建海运联盟以增强航运企业之间的协调，促进海运物流向高效、便捷方向发展^[20]。

(四) 加紧填补规范真空，主导塑造航运规范

作为世界航运领域具有举足轻重地位的大国，我国应在航运规范领域发挥应有影响。现行国际航运规范多是在美国主导下塑造的，随着美国退出航运领域第一梯队，该领域规范调整主导力量应有相应变化。在当前的国际

航运格局下，一些新发展趋势日益显现：我国逐渐在世界航运领域取得主导性优势、航运绿色转型迫在眉睫、智能化和自动化设施得到应用等。这些均需要达成新的国际规范以填补既有不足，我国可凭借航运优势发挥更积极作用。

建议在全球治理倡议的基础上，塑造凝聚广泛共识的航运规范。特别是在航运减排与智能化应用等领域，我国可通过两种路径实现。

一是话语塑造。通过文件阐释、官方宣传等途径，建构绿色航运与智能发展话语，着力塑造团体身份与集体认同。

二是实践塑造。凭借我国在航运领域的优势地位，在互动实践中积极纳入中国标准，如，港口标准化作业、软件系统的标准化、信息交互共享的标准化等。

与此同时，以国际海事组织（IMO）为依托，着力推进航运规范应用。国际组织是规范扩散的主要平台，也是国家社会化学习的重要场所。通过发挥 IMO 平台性作用，将我国的规范理念付诸实践，形成集体共识，上升为航运领域国际规范。□

参考文献：

- [1] PHILIP G. H, STEPHANIE M., VINCENT H. S. Food Aid Cargo Preference: Impacts on the Efficiency and Effectiveness of Emergency Food Aid Programs[J]. The Journal of Law and Economics, 2022,65(2):395-421.
- [2] 林红梅,王秋韵.我国去年集装箱产量超过810万标准箱创新高[EB/OL].中国政府网,(2025-3-19)[2025-10-25].https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202503/content_7014476.htm.
- [3] 冯钧泽.美国在港口海运领域强化对华打压的动因、举措及影响[J].和平与发展,2025(2):90-115.
- [4] YANG J. China, US Push for Green International Shipping Corridor[EB/OL].(2024-6-21)[2025-10-25].<https://www.citynewsservice.cn/shine/baca9512-23f5-49dc-8b91-5977a3cd486a>.
- [5] ISSA M,ILINCA A,MARTINI F.Ship Energy Efficiency and Maritime Sector Initiatives to Reduce Carbon Emissions[J].Energies,2022,15(21):7910..
- [6] 史春林.中美海运安全合作:进展及存在的问题[J].现代国际关系,2010(5):45-51.
- [7] 邹艳艳,侯毅.中美海洋合作:特点与努力方向[J].国际问题研究,2016(6):18-28.
- [8] 宁宇,邹克渊.中国数字航运业如何应对美发起新一轮“法律战”[EB/OL].(2025-3-18)[2025-10-26].<https://www.cssn.cn/skgz/bwyc/202503/>

t20250318_5858527.shtml.

- [9] 高雪, 邢辉. 智能航运产业政策: 国际比较与启示 [J]. 世界海运, 2025, 48(1): 15-20.
- [10] 李奇前. 美欧的“印太战略”: 内涵差异、动力来源与合作限度 [J]. 太平洋学报, 2023, 31(4): 34-46.
- [11] 张天桂. “印太经济框架”新进展及其对亚太区域经济一体化的影响 [J]. 国际论坛, 2024, 26(4): 137-154, 160.
- [12] 吴泽林. 再工业化视域下美国重振造船业的举措及其前景 [J]. 国际关系研究, 2025(4): 91-110, 157.
- [13] 戴璞, 许季刚, 朱涛. 全球供应链: 多元格局加速演进 [J]. 企业管理, 2025(8): 9-16.
- [14] 章婕妤. 美拉供应链“近岸外包”合作: 现状、动因和前景 [J]. 太平洋学报, 2023, 31(2): 56-67.
- [15] 黄烨菁, 徐昊. 美国“友岸外包”战略的演进、特征与发展趋势 [J]. 国际关系研究, 2025(3): 70-85, 157.
- [16] 尹佳音, 郝碧榕, 李大伟, 等. 新时期推动“丝路海运”港航贸一体化发展 [J]. 宏观经济管理, 2025(7): 53-59.
- [17] 赵明昊, 仇家畅. 应对竞争性多极世界: 特朗普第二任期外交政策初探 [J]. 当代美国评论, 2025, 9(3): 66-84, 128.
- [18] 黄河, 梁家谦. 战略构建中国国际航运物流供应链安全保障体系探析 [J]. 国家安全研究, 2025(3): 62-79, 160.
- [19] 范佳睿. 国际港口战略自主性的生成: 基于新加坡自由贸易港的考察 [J]. 国际经济合作, 2025(5): 19-29, 92.
- [20] 王冬雪, 李振福. 全球航运联盟的嬗变过程与变迁逻辑 [J]. 大连海事大学学报 (社会科学版), 2025(3): 1-12.

【作者信息】李奇前, 中国社会科学院亚太与全球战略研究院助理研究员, 研究方向: 国际安全、大国战略

(上接第 67 页)

www.gov.cn/lianbo/2023-04/27/content_5753401.htm.

- [3] 罗文. 大力促进公平竞争加快建设全国统一大市场 [J]. 中国质量监管, 2025(3): 16-21.
- [4] 孟扬. 发挥公平竞争政策在推进全国统一大市场建设中的作用 [J]. 中国党政干部论坛, 2025(8): 5-9.
- [5] 张晨颖. 反垄断智慧监管的理据与图景 [J]. 探索与争鸣, 2024(5): 102-112.
- [6] CNN.DOJ is tapping data experts to crack complex tech antitrust cases[EB/OL].(2023-03-06)[2025-12-04].https://edition.cnn.com/2023/03/06/tech/doj-data-experts.
- [7] US Federal Trade Commission (FTC), Bureau of Economics (BE).Economist Recruiting[EB/OL].(2025-12-04).https://www.ftc.gov/about-ftc/bureau-offices/bureau-economics/careers-ftc-bureau-economics/economist-recruiting.
- [8] Federal Trade Commission. Testimony of Chair Lina M. Khan Before the House Appropriations Subcommittee on Financial Services and General Government [EB/OL]. (2022-03-18)[2025-12-04]. https://www.ftc.gov/system/files/ftc_gov/pdf/Testimony%20of%20Chair%20Lina%20M.%20Khan%20Before%20the%20House%20Appropriations%20Subcommittee%20on%20Financial%20Services%20and%20General%20Government%20-%20final.pdf.
- [9] Federal Trade Commission.Fiscal Year 2024 Congressional Budget Justification[EB/OL].(2025-03-13)[2025-12-03].https://www.ftc.gov/system/files/ftc_gov/pdf/p859900fy24cbj.pdf.
- [10] American Antitrust Institute.Careers & Internships[EB/OL].(2025-12-03).https://www.antitrustinstitute.org/about-us/internships-and-research-fellows/.
- [11] European Judicial Training Network (EJTN).EU Training Programme Enhances the Awareness of Non-Competition National Enforcers in Competition Matters[EB/OL].(2024-04-22)[2025-12-03].https://ejtn.eu/news/eu-training-programme-enhances-the-awareness-of-non-competition-national-enforcers-in-competition-matters/.
- [12] Japan Fair Trade Commission (JFTC).Summary of the FY2025 Draft Budget, Organization and the Number of Officials[EB/OL]. (2024-12-27) [2025-12-03].https://www.jftc.go.jp/en/pressreleases/yearly-2024/December/241227.html.
- [13] Competition & Markets Authority (CMA). Annual Report and Accounts 2024 to 2025[EB/OL].(2025-07-10)[2025-12-03].https://www.gov.uk/government/publications/cma-annual-report-and-accounts-2024-to-2025/annual-report-and-accounts-2024-to-2025.
- [14] International Competition Network (ICN).Training on Demand - ICN.[EB/OL].(2025-12-03).https://www.internationalcompetitionnetwork.org/training/.
- [15] OECD. The Global Competition for Talent: Mobility of the Highly Skilled [M/OL]. Paris: OECD Publishing, 2008.
- [16] 刘艺文. 研报 10 万篇、分析师 5628 人、佣金率 5.19‰……中证协最新发布! [EB/OL].(2025-10-18)[2025-12-04].https://www.stcn.com/article/detail/3388500.html.
- [17] 龚雪, 荆林波. 平台经济反垄断: 国际实践与经验启示 [J]. 世界社会科学, 2024(1): 137-149.
- [18] 刘明. 筑牢发展新质生产力的国家战略人才支撑 [J]. 习近平经济思想研究, 2024(4): 44-46.
- [19] OECD. A Decade of OECD Competition Trends, Data and Insights[EB/OL]. [2025-12-01]. https://www.oecd.org/en/publications/a-decade-of-oecd-competition-trends-data-and-insights_05021ff2-en.html.
- [20] 新华网. 破除垄断激活发展动力 加强执法提升民生温度—2024 年上半年市场监管部门扎实有效推进反垄断执法工作 [EB/OL].(2024-08-06)[2025-12-04].http://www.xinhuanet.com/enterprise/20240806/e2e81c8a58f843778ccf3d2e8a85dfc8/c.html.

【基金项目】该文系国家社科基金重大项目“中国反垄断法全过程实施模式研究”(23&ZD159)的阶段性研究成果

【作者信息】汤黎明, 市场监管总局竞争政策与评估中心平台经济研究所副所长、副研究员, 研究方向: 数字经济与竞争政策