

SMPPI
上海交通大学

Shanghai Jiao Tong University

全球航运景气指数

Global Maritime Transport Prosperity Index

2025年年度报告

2025 Year Book

2026年1月



CCCCCCCC

并购家 免费行业报告网

IPOIPO.CN 每日更新 不用注册会员 无广告 永久免费

目 录

一、2025上海交通大学全球航运景气指数SMPI年度全景.....	1
二、2025年全球重大事件与航运市场变化的关系.....	6
三、国际组织和研究机构对2025年全球经贸和航运市场评价.....	13
四、研究专题：中美运输服务贸易与船队结构的比较分析.....	19
附录一：上海交通大学全球航运景气指数SMPI指标体系.....	27
附录二：上海交通大学全球航运景气指数SMPI算法.....	29
附录三：上海交通大学全球航运景气指数SMPI数据源.....	31
附录四：上海交通大学全球航运景气指数SMPI历程.....	32
附录五：上海交通大学全球航运景气指数SMPI 2024年数值图.....	34

一、2025上海交通大学 全球航运景气指数SMPI年度全景

上海交通大学全球航运景气指数SMPI反映的是全球海运市场的景气度，将海运市场的景气度从冷到热，分为“冷寂、过冷、冷、微凉、正常、微热、热、过热、热寂”九种状态。对应的SMPI综合合成指数数值和颜色如表1-1所示。

表1-1 SMPI数值、颜色和景气度对比

序号	状态	CI数值范围	颜色
1	冷寂	$-100 \leq CI < -80$	
2	过冷	$-80 \leq CI < -60$	
3	冷	$-60 \leq CI < -40$	
4	微凉	$-40 \leq CI < -20$	
5	正常	$-20 \leq CI \leq 20$	
6	微热	$20 < CI \leq 40$	
7	热	$40 < CI \leq 60$	
8	过热	$60 < CI \leq 80$	
9	热寂	$80 < CI \leq 100$	

根据上海交通大学全球航运景气指数SMPI的指标体系（附录一）和算法（附录二），结合从SMPI的数据源（附录三）获得的数据，计算可得如图1-1所示的2025年SMPI综合合成指数CI的全景图。

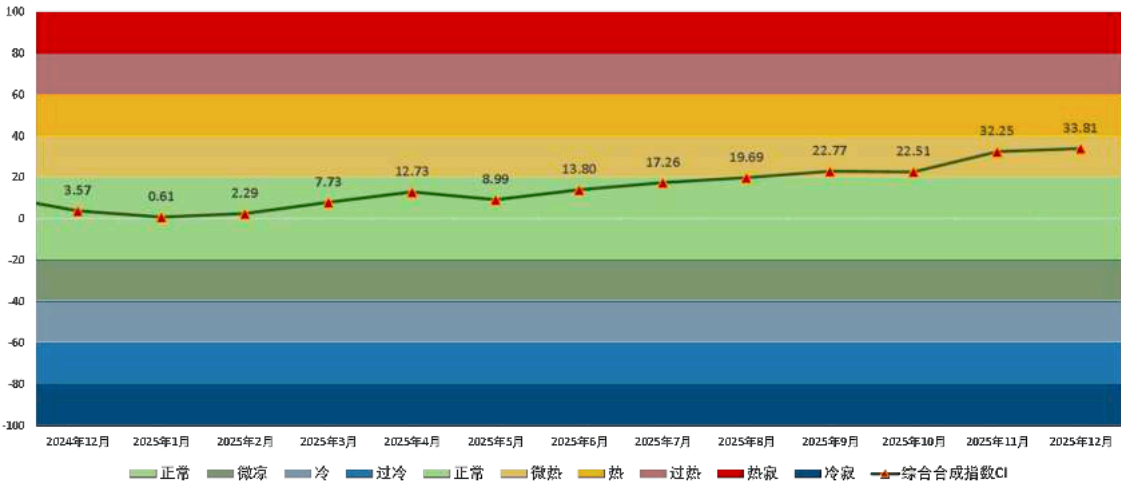


图1-1 2025年SMPI综合合成指数CI全景

由图1可见，全球航运界2025年的景气度除5月略有下降以外，其他月份都是稳步上升，在年底来到全年的最高点。1月的综合合成指数CI为0.61，略高于平衡线，市场景气度呈正常景气状态。经过8个月的攀升，在9月跨过正常景气线，进入微热景气状态。第四季度的三个月保持市场景气度处于微热状态，12月收于33.81点。

SMPI计算结果分为扩散与合成2组，先行、一致、滞后和综合四个维度，共8个数据。如表2所示。以下就先行、一致、滞后三个维度分别解析。

首先看先行指数。先行指数的指标包含贸易额、原油价格、远期运价、采购经理人指数四个方面。图1-2展示了近三年世界贸易总额变化的情况，图1-3给出了2024和2025年布伦特原油价格走势。2025年全球主要国家的PMI大部分时间都是在荣枯线以下。

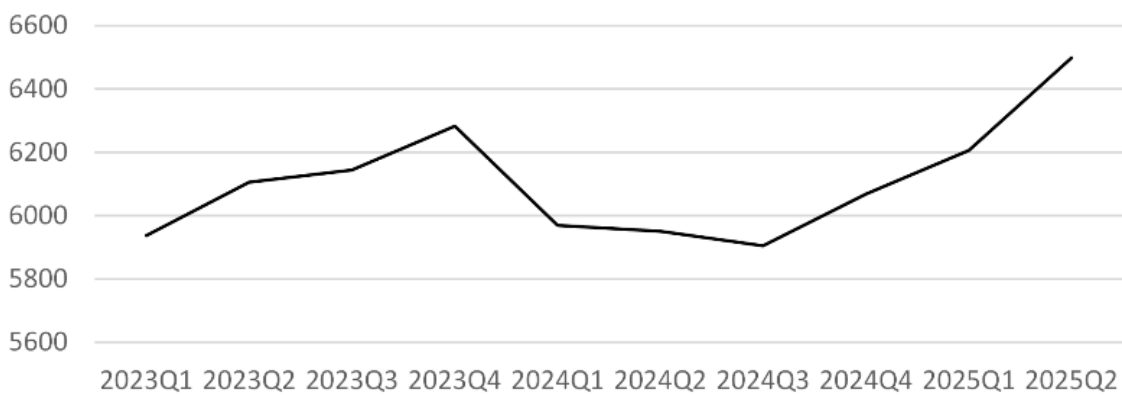


图1-2 全球对外贸易总额（109美元）¹



图1-3 布伦特原油CFD(OIL)价格月线²

由此可计算出2025年每个月的SMPI先行合成指数和扩散指数（见表1-2）。

先行扩散指数前三个季度的月度数据均为正，表明全球海运市场先行指标趋势不变。第四季度三个月均为负，表明全球海运市场先行指标2026年趋势将发生改变。先行合成指数由-9.43逐渐上升，收于14.23，始终处于正常景气状态，表明全球航运市场的需求端表现总体正常。

¹数据来源：世界贸易组织网站Statistics on merchandise trade

²数据来源：新浪财经

表1-2 2025年SMPI月度指数

月份	类型	先行	一致	滞后	综合
一月	扩散	1.19	-13.02	14.5	0.11
	合成	 -9.43	 0.65	 12.32	 0.61
二月	扩散	10.13	-4.31	0.77	4.39
	合成	 -5.95	 -0.78	 17.21	 2.29
三月	扩散	5.27	26.82	23.79	24.72
	合成	 -0.9	 12.31	 8.82	 7.73
四月	扩散	5.42	5.57	12.69	10.96
	合成	 2.37	 14.95	 23.25	 12.73
五月	扩散	1.18	12.02	12.01	13.25
	合成	 0.98	 19.11	 3.17	 8.99
六月	扩散	1.06	-7.91	3.37	0.63
	合成	 4.03	 16.12	 17.36	 13.8
七月	扩散	5.87	8.37	12.1	12.48
	合成	 5.59	 20.99	 28.22	 17.26
八月	扩散	4.96	17.27	3.83	15.44
	合成	 9.62	 30.40	 16.67	 19.69
九月	扩散	6.32	-1.62	9.62	6.65
	合成	 11.55	 30.71	 23.46	 22.77
十月	扩散	-1.61	2.7	9.91	7.04
	合成	 10.81	 30.70	 28.47	 22.51
十一月	扩散	-0.73	-1.19	14.96	6.16
	合成	 14.39	 30.76	 33.35	 32.25
十二月	扩散	-0.9	2.23	9.68	6.92
	合成	 14.23	 34.87	 38.55	 33.81

其次看一致指数。一致指数指标包括不同货物的海运量、即期运价和燃油价格三大部分。图1-3给出了全球商品贸易海运量的年度变动趋势，左边是大宗能源商品海运量的年度变化率趋势图，右边

则是主要干散货海运量的年度变化率趋势图。图1-4给出了2024和2025年波罗的海航运交易所的干散货运价指数(Baltic Dry Index, BDI)和原油运价指数(Baltic Dirty Tanker Index, BDTI)的走势,可见两者基本不同步。图5给出了船用燃油HSFO 380cst鹿特丹和新加坡价格走势,两者呈现出较强的一致性。

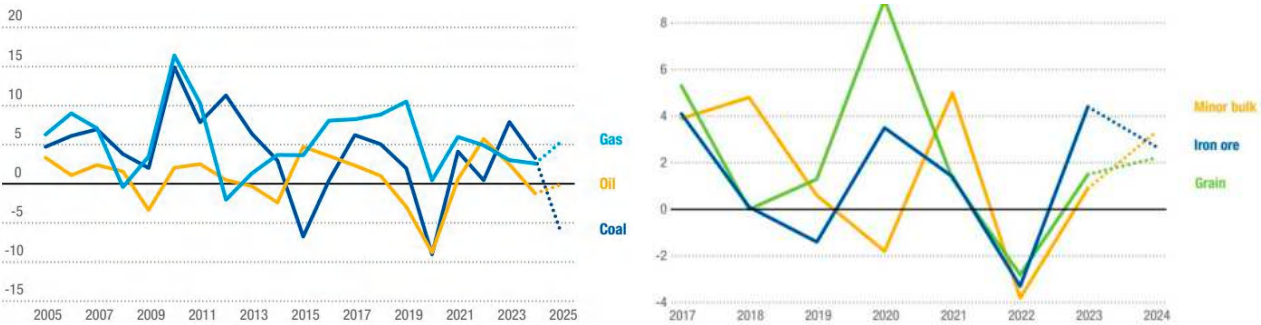


图1-3 大宗能源（左）和干散货（右）的海运量趋势

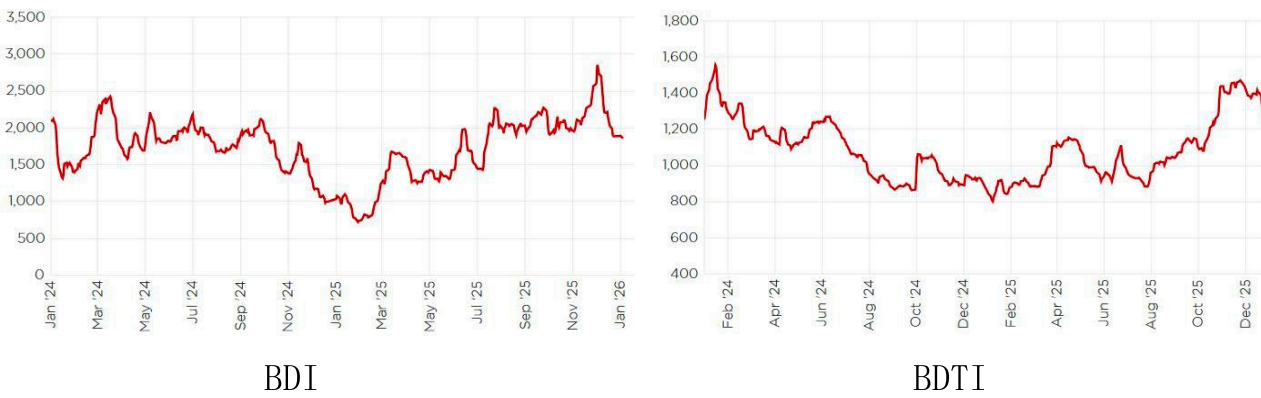


图1-4 波罗的海干散货和原油运价指数

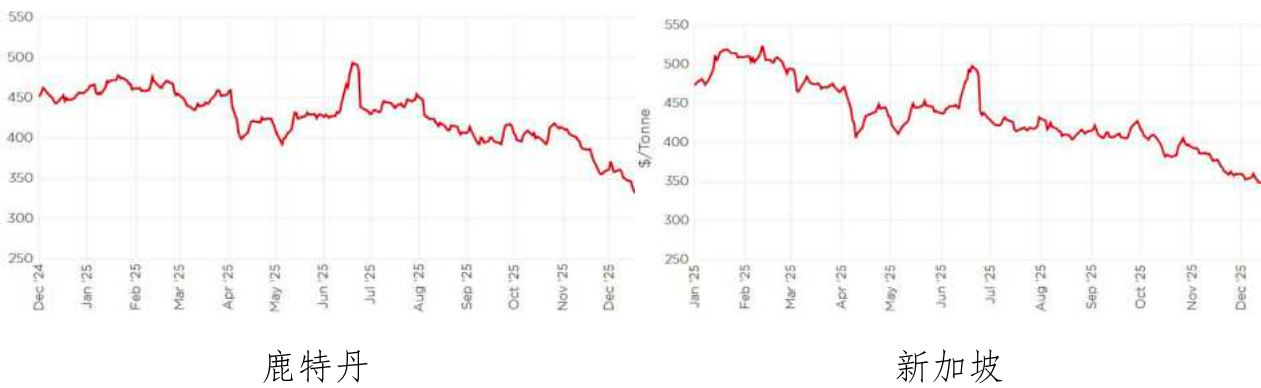


图1-5 船用燃油HSFO 380cst价格（美元/吨）

一致扩散指数5次为正，7次为负，正负交替，显示出较大的不稳定性，表明全球海运市场本年度不断遭遇突发状况冲击。一致合成指数上半年仅在2月份这一传统淡季时为-0.78，其余时间均为正，处于正常景气状态；下半年6个月均为微热状态。

如果将先行合成指数和一致合成指数进行比较可以发现，一致指数展示的景气度明显好于先行指数。这从另外一个方面证明了UNCTAD《海运评论》2024和2025都关注的一个论点，就是相对于海运量而言，海运周转量对市场景气的贡献更大（见图1-6）。而近2年全球海运周转量的放大正是由于红海危机所造成的。



图1-6 海运周转量2024预测（左）和实际（右）

第三看滞后指数。滞后指数的指标分为三类，即新船订单量、现有船队规模和闲置船规模。由于海运需求一直保持较高的水平，且大多数船东目前自有资金较为充裕，新造船订单持续增长，拆船市场价格较低导致供给不足，因而市场上可运营船舶保持在一个较高的水准。滞后扩散指数2025年度一直保持正值，说明船舶供给市场保持既有趋势。滞后合成指数6个月为正向景气，6个月为微热景气，表明船舶供给市场目前状况良好。

最后看综合指数。将前面的先行、一致、滞后的扩散指数和合成指数分别加权计算后，即可得综合扩散指数和综合合成指数。有计算结果可知，2025年全年，全球海运市场虽然面临各种挑战和突发事件，但是总体趋势向好，且9月以后的景气度均处于微热状态，好于8月以前的正向景气状态。

二、2025年全球重大事件与航运市场变化的关系

2025年是世界反法西斯战争胜利80周年，也是联合国、世界银行和国际货币基金组织成立80周年，同时还是世界贸易组织成立30周年。在这样一个特别的年份，全球政治、经济和海运格局的基本形态用一个词来形容，就是“剧变Upheaval”。本节从国际政治博弈、战争与军事冲突、国际经贸与关税对抗、罢工与社会动荡、气候和自然灾害、能源转型与重大资源开发、数字化与人工智能等方面，探讨全球海运市场变化的可能。

1. 国际政治博弈

当今世界国际政治博弈主要体现在发达国家和新兴经济体国家的发展权的争夺。发达国家主要是G7集团（美国、英国、法国、加拿大、德国、日本、意大利）及其跟随者。新兴经济体国家则以金砖国家（巴西、俄罗斯、印度、中国和南非）为代表。世界贸易组织成立以来的30年间，新兴经济体国家取得了高于发达国家的经济发展速度，国际影响力不断提升，其坚持的多边主义正在削弱G7主张的单边主义根基。发达国家要维护既有的地位，想方设法扼制新兴经济体国家的发展。新兴经济体国家则采取各种措施保障国家发展的权益。2025年11月22至23日在南非约翰内斯堡举行的二十国集团领导人第二十次峰会，主题为“团结、平等、可持续”。这是G20峰会首次在非洲大陆举办。会议通过的二十国集团领导人《约翰内斯堡峰会宣言》，内容涵盖支持将全球可再生能源装机容量提升三倍、强化债务处理机制、推动包容性增长及重申多边合作等核心内容。宣言特别强调促进关键矿产资源开发利用多样化，加强对矿产资源丰富发展中国家的价值保留和增值。值得关注的是，美国缺席了此次会议。这是G20机制创立17年来，美国首次基本缺席。这被国际社会广泛视为单边主义升级与多边合作退潮的标志性事件，反映出美国在全球治理中角色的重大转变。南非外长拉莫拉对此表态：“世界不会因一个国家的缺席而停摆。”就海运市场来看，这意味着以新兴经济体国家为代表的南方国家之间的海运贸易将会成为主要增长点。

这一年，G7国家除意大利外，主要领导人均有更换：美国总统特朗普替代拜登、英国首相斯塔默接替苏纳克、德国总理朔尔茨交棒默茨、加拿大总理卡尼变为特鲁多、日本首相石破茂交棒高市早苗、法国总理勒科尔尼曲折接棒贝鲁。此外韩国总统尹锡悦被罢免，李在明接任。泰国总理佩通坦被停职，阿努廷为看守总理。总体上看，政权交替过程凸显发达国家保守主义抬头的趋势。

2. 战争与军事上冲突

2025年发生的军事冲突数量创二战后新高（全球78国陷入冲突），大致归类为三个方面：一是延续整年的战争，二是年中中止的战争，三是年中发动的间歇性军事冲突。

延续整年的战争主要是始于2022年2月的俄乌战争。截止2025年12月31日，俄军占领了几乎全部卢甘斯克、78%顿涅茨克、75%扎波罗热、72%赫尔松等乌克兰领土，共计4336平方公里土地。尽管美国总统特朗普多次斡旋，俄罗斯与乌克兰有关停战条件的分歧依旧无法调和。由此导致的欧洲能源短缺和军费增长正在持续损害欧洲的经济，也加剧着欧洲的政治分歧。大多数机构对俄乌战争能否在2026年结束抱怀疑态度。此外，非洲的苏丹、刚果（金）、莫桑比克、缅甸等地的局部战争持续。

2025年年中中止的战争主要是以色列对加沙的军事行动。持续了2年的战争的以色列与哈马斯以及周边国家的一系列军事冲突在美国总统特朗普斡旋下，2025年10月10日，以色列与巴勒斯坦伊斯兰抵抗运动（哈马斯）宣布开始执行第一阶段停火换俘协议。以色列国防军开始撤至加沙地带内的新防线（黄线），20名幸存的以色列人质在10月13日全数获释。停火以后，以色列军队继续保持对加沙地带的高压态势，不时对黄线内的巴勒斯坦人进行攻击。当地时间2025年12月31日，加沙地带卫生部门公布最新统计报告称，自2025年10月11日停火以来，加沙地带已记录死者415人，受伤1152人。尽管以加沙为中心的这场几乎涉及整个中东的战争仅仅是中止，还远未终止，但其对于全球海运市场的影响是重大的：2025年11月12日，在停火一个月后，也门胡塞武装正式宣布停止对红海航行商船的袭击行动，标志着持续两年的红海航运危机暂时告一段落。埃及则表示已经制定了恢复苏伊士运河航行的计划。法国达飞航运也宣布部分恢复苏伊士运河航行。但航运业风险管理人士认为，胡塞武装对商船的袭击与以哈冲突的状态直接相关，如果以色列有严重违反停火协议的行动，就可能导致袭击的回归。

年中发动的间歇性战争，主要是以色列和美国联手对伊朗包括核设施在内的多目标攻击，一度对霍尔姆斯海峡的航行构成威胁；9月起，美国海军以打击“贩毒船”的名义开始在委内瑞拉外海多次对与委内瑞拉有关的船只进行攻击，11月16日“福特”号航母编队进入加勒比海域。12月16日，美国特朗普正式将马杜罗政府列为“外国恐怖组织”，并命令美国海军对进出委内瑞拉的受制裁油轮实施全面封锁，美委之间的战事一触即发。此外还有一些局部冲突，如印度和巴基斯坦的战机较量、柬埔寨和泰国的边境冲突、中印边境小规模冲突、南海和台湾海峡的冲突等，由于当事各方的克制，没有让事态升级，保证了区域的和平与安定，也维护了船舶航行的安全。

上述战争及潜在战争的可能，推动保险公司海上货物运输战争险和船舶战争险费率的上升。联合国贸易和发展会议（UNCTAD）发布的《Review of Maritime Transport 2025》报告指出，2025年全球范围内多重地缘政治紧张直接导致全球海运贸易增长预计大幅放缓至仅0.5%，海运市场即将进入一个充满不确定性的脆弱时期。

3. 国际经贸与关税对抗

以美国特朗普总统第二任期发起的“对等关税”为标志，国际经济与贸易秩序在2025年遭遇二战以来最严重的冲击。

2025年2月13日，美国再任总统特朗普完全无视世界贸易组织的存在，签署备忘录，要求联邦政府相关部门确定与每个外国贸易伙伴的“对等关税”。4月的前2周，双边关税谈判成为美国商务部最重要最繁忙的工作。4月2日，特朗普签署两项关于所谓“对等关税”的行政令，宣布美国对贸易伙伴设立10%的“最低基准关税”，并对某些贸易伙伴征收更高关税。4月4日，中国启动世界贸易组织争端解决机制，就美国单边关税措施提起诉讼，同时敦促美方立即纠正错误做法。4月9日，美国“对等关税”政策正式落地生效，包括美国盟友在内的所有国家几乎都被施加了10%的基准关税，之前的“对等关税”则推迟90天执行。4月11日，中国国务院关税税则委员会公告称，中国对美所有商品加征关税税率提高至125%，同时表示，鉴于在这一关税水平下，美国输华商品已无市场接受可能性，如果美方后续对中国输美商品继续加征关税，中方将不予理会。同日，越南成为第一个与美国达成同意启动正式贸易谈判的国家。经过多轮对抗，白宫网站4月16日宣布已有超过75个国家主动联系讨论新的贸易协议，由于中国持续对抗，将对中国商品征收245%的进口关税。美国商务部4月21日宣布，对来自柬埔寨、越南、马来西亚和泰国的太阳能产品征收最高高达3521%的反倾销及反补贴税。5月12日，中美日内瓦经贸会谈后发布联合声明称双方大幅降低双边关税水平。此后，各国与美国之间的关税谈判侧重在各自关心的产品上，如汽车、钢铁、芯片等。8月29日，美国联邦巡回上诉法院裁定特朗普政府大部分全球关税政策非法，特朗普批准对多国征收关税时援引的法律并未赋予其征税权力。美国参议院10月30日以51票赞同、47票反对的结果通过决议，终止美国总统特朗普在全球范围内实施的全面关税政策。11月5日，美国最高法院就美国总统特朗普大规模征收关税的合法性展开辩论，在历经近3个小时的口头辩论后，美国最高法院的9名大法官并未立即给出裁决，估计最终裁决将在2026年初给出。11月26日，美国贸易代表办公室宣布，将把针对中国技术转让和知识产权问题、依据301条款调查所设立的关税的豁免延长至2026年11月10日。

“对等关税”政策无疑是2025年最重大的国际经贸事件。从航运业的角度看，该事件导致往返东亚和美国、欧洲和美国的航运需求大量减少，投放在美洲航线的运力显著下降，美国东西两岸的港口货物吞吐量影响巨大。

4. 罢工与社会动荡

2025年是全球劳工运动异常活跃的一年，被多家国际媒体称为“新工人阶级觉醒之年”。受通胀高企、生活成本危机、政府紧缩政策及劳动法改革冲击等多重因素驱动，从欧美发达国家到亚非拉发展中国家，爆发了多场规模空前、影响深远的全国性或行业性大罢工以及社会动荡事件。

2月13日 - 17日，比利时三大工会联合行动，组织超30万会员参与的全国大罢工。铁路枢纽静默，港口起重机停止装卸。

2月28日，希腊雅典发生被媒体称为“51年来最大暴力游行”的罢工。

夏季，由于气候炎热，欧洲多国出现社会动荡，例如德国环保组织堵塞高速公路，要求立即淘汰

煤电；英国青年团体闯入机场跑道，喷涂“停止飞行，拯救地球”；西班牙农民因干旱绝收，驾驶拖拉机围堵议会。

9月18日，因为政府强行通过大幅削减公共支出、延迟退休年龄、削减社会福利的财政紧缩方案，法国八大主要工会联合发起“反财政紧缩”全国总罢工，超百万人走上街头，仅巴黎就有5.5万人示威。交通、教育、电力、医疗、铁路系统瘫痪。

9月22日，为声援巴勒斯坦，反对政府亲以立场，意大利基层工会联合会等左翼力量组织了月100万人参加的罢工，热那亚等滨海城市工人彻底关闭港口，物流、铁路、航空全面中断。

12月11日，葡萄牙两大工会——总工会（CGTP）与工人总工会（UGT）联合行动，发动了被世界工会联合会（WFTU）称为“对欧洲新自由主义攻势的坚决回击”的大罢工，全国交通、教育、医疗、邮政、能源等行业全面停摆。

以上罢工和社会动荡对当地的海运贸易形成了干扰，威胁到区域供应链的稳定性。

5. 气候和自然灾害

2025年，全球海运业遭遇了极端气候与自然灾害频发、强度升级、路径异常的严峻挑战。受气候变化加剧、海洋热含量创历史新高及大气环流紊乱影响，多条关键航运通道反复中断，港口运营瘫痪，保险成本飙升，供应链韧性经受极限考验。以下是2025年对全球海运业产生重大影响的气候与自然灾害事件：

大西洋9月中下旬起11天内连续生成3个强飓风：“温贝托”、“伊达利亚”、“何塞”，墨西哥湾与加勒比海航线多次中断，休斯顿、新奥尔良等港口关闭超72小时，船舶保险费率在9-10月暴涨40%以上，部分高风险航段拒保。太平洋7月台风“格美”、“摩羯”等路径异常，直扑台湾海峡与东海，上海、宁波、高雄港多次发布红色停航预警。

7-8月，欧洲经历有记录以来最热夏季，多地气温突破46℃。莱茵河、多瑙河水位降至历史低位，吃水限制收紧至1.5米以下；货船载重被迫削减40-60%，运费翻倍；化工、煤炭、建材等大宗物资运输严重受阻，德国工业生产指数下滑。部分货物转由公路运输，推高碳排放与物流成本；欧盟启动“应急水运协调机制”，但仍难缓解瓶颈。

尽管长期变暖趋势持续，但2025年北极夏季海冰面积反弹，较2024年增加12%，俄罗斯北方海航道（NSR）实际可通航期不足45天（往年约60-75天），多艘尝试通行的商船被困，需破冰船救援。亚欧“北极捷径”战略受挫，马士基等公司暂停NSR商业试航，航运公司重新评估北极航线经济性与气候不确定性。

随着海洋热含量持续上升、厄尔尼诺-拉尼娜振荡加剧，2026年及以后的海运业将面临更不可预测的气候与自然灾害的“新常态”。

6. 能源转型与重大资源开发

2025年恰逢《巴黎协定》达成十周年，也是欧盟碳边境调节机制（Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM）过渡期的最后一年。自2026年1月1日起，世界各国的水泥、钢铁、铝、化肥、电力、氢气产品进入欧盟都将向欧盟缴纳“碳关税”。核心变化是引入了财务义务：欧盟的进口商需要为其进口产品所隐含的碳排放购买并清缴相应的CBAM证书。计划到2028年，将覆盖范围扩大至约180种钢铁和铝密集型下游产品（如洗衣机、汽车零部件等）。为此，上述产品的制造企业将认真计算其产品制造过程的能源使用情况，在末端产品生产过程中，尽量减少上述产品的使用，而采用低碳原材料。这将迫使全球制造业产品结构产生重大改变。由此，低碳能源，如水电、太阳能、风电甚至核电等将更受制造企业青睐。CBAM即将从“纸面规则”进入“真金白银”的实施阶段。对于相关企业而言，最紧迫的任务是“摸清家底”——精确核算自身产品的碳排放，并在此基础上制定减排和合规策略。受此影响，全球煤电投资持续下降，欧美加速淘汰燃煤电厂，但亚洲部分国家（印尼、越南）仍依赖煤炭。国际石油公司（如壳牌、英国石油等）则着眼扩大低碳业务，页岩油开发转向效率提升而非规模扩张。

欧盟CBAM如果尝试成功，就会很快在世界上很多国家进行复制，对地球减碳起到极大的推进作用。基于此，联合国气候变化大会第30次缔约方会议（COP30）11月10至22日在巴西贝伦市举行首次将贸易议题纳入正式谈判，并启动了专项工作流程，建立了“贝伦全球公正转型行动机制”，首次明确纳入对劳工权益、人权及环境权利的关怀。各缔约方首次共同承认“本世纪温升很可能突破1.5℃阈值”。由美、欧、日、印等国主导“全球能源联盟”（Global Energy Alliance）在COP30前成立，旨在推动发展中国家能源转型。全球向低碳和气候韧性社会的转型已是“不可逆转”的趋势，且市场信号明确——可再生能源投资规模已是化石燃料的两倍。令人遗憾的是最终成果文件未包含具有约束力的“化石燃料逐步退出路线图”或“全球森林砍伐减少路径图”。

2025年1月，国际海底管理局（ISA）批准首个“深海采矿试点项目”在太平洋克拉里昂-克利珀顿区（CCZ）开展试点采矿，涉及多金属结核（含镍、钴、锰、铜），可用于电动车电池。中国、日本、韩国、俄罗斯等国获得勘探权，引发“公海资源争夺战”。

2025年6月，美国国会通过《关键矿产安全法案》（Critical Minerals Security Act），要求到2030年，本土关键矿产（锂、钴、镍、稀土）自给率提升至50%，建立“战略关键矿产储备”，并对中国、俄罗斯、朝鲜等国的矿产进口实施安全审查。

2025年，由于环保争议和地缘政治压力，中国在非洲、中亚的多个资源开发项目（如刚果（金）铜矿、巴基斯坦锂矿）被暂停或推迟。多国要求中国项目必须符合“绿色开发标准”和“社区参与机制”。

2025年是全球资源开发迈向绿色、智能、公平的关键年，标志着人类从“资源掠夺”向“可持续

开发”转型的加速。全球资源治理将从“国家主导”转向“多边合作+可持续标准”。上述事件对大宗物资的海运市场未来有着引导作用。

7. 数字化与人工智能

截至2025年，全球数字化与人工智能（AI）发展进入深度融合、规模落地与治理规范并行的新阶段。这一年，AI技术在算力突破、多模态应用、产业渗透、伦理治理等方面取得重大进展，同时，各国在数字主权、数据安全和AI监管方面也迎来关键转折。

首先是AI大模型进入“多模态+通用智能”时代。1月，中国深度求索发布 DeepSeek-R1 开源大模型，以更低训练成本实现与 OpenAI、Anthropic 顶尖模型相当的性能，大幅降低 AI 应用门槛，推动全球南方国家缩小数字鸿沟，中国开源模型全球使用份额快速提升。同月，英伟达发布 Blackwell Ultra AI芯片，采用3nm制程+光子互连，算力达1000 PFLOPS。11月，谷歌发布 Gemini 3.0，在代码生成、数学推理（国际奥数金牌水平）等领域实现突破，成为首批突破预训练缩放瓶颈的模型之一，促使 OpenAI 进入“红色警戒”状态，重塑巨头竞争格局。

其次是主要国家纷纷制定AI的相关法律和发展计划。2025年1月，欧盟通过《人工智能法案》（AI Act）最终版，对医疗、金融、司法、教育AI系统实行严格监管，禁止社会信用评分、大规模监控、深度伪造（非授权），并要求所有AI系统必须“可解释、可追溯”。该法案成为全球AI治理“标杆”，影响美国、中国、日本等国立法。同月，美国国会通过《芯片与科学法案》2.0。2月，印度政府启动“数字印度2.0”计划，投资500亿美元发展AI、5G、量子计算。2025年6月，联合国发布《全球AI治理框架》2025年6月，中国国务院发布《数字中国建设纲要2025》。

2025年，全球数字化与人工智能领域呈现技术突破、商业落地、治理完善与生态重构的核心特征。AI技术告别了单点演示与场景试水，开始与制造业、医疗、交通、能源等实体经济领域实现系统化对接，成为赋能产业升级的实用工具。人工智能的风向，正从“炫技”不断转向“实际应用”，推动人类社会从信息社会迈向智能社会。以AI为代表的数字化技术进步，正在推动全球海运业向不断提高航运资源利用率、降低运营成本、强化风险管理水平的方向努力。

8. 美国对华海事、物流和造船业 301 调查

发端于2024年3月12日美国钢铁工人联合会等 5 家工会提交的 301 调查请愿书，美国贸易代表办公室（USTR）的“对华海事、物流和造船业 301 调查报告”于2025年1月16日发布。这份长达182页的调查报告认定中国长期通过五年规划、科技专项、财政补贴等政策，刻意谋求海事、物流和造船业全球主导地位，损害了美国企业的利益。2025年2月21日，USTR 公布拟限制措施并征求公众意见。2025年4月17日，USTR 宣布最终措施：自2025年10月起，对中国公司所有以及运营和中国船厂建造的船舶分阶段征收特别港口费。

面对这一国际航运领域史无前例的政府干预市场行为，中国政府和相关企业沉着应对。国务院在广泛征求意见之后，于2025年9月修订《中华人民共和国国际海运条例》，新增“对歧视性措施可反制”条款，为反制提供明确法律支撑。商务部依据《反外国制裁法》，于10月14日将协助美方调查的韩华海洋5家美国子公司列入反制清单，禁止境内交易合作，精准打击协助行为。交通运输部于10月14日发布《关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告》（交通运输部公告2025年第54号）、交通运输部办公厅印发《关于印发<对美船舶收取船舶特别港务费实施办法>的通知》（交办水〔2025〕59号）、交通运输部启动《关于启动航运业、造船业及相关产业链供应链安全和发展利益受影响情况调查的公告》（交通运输部公告2025年第55号），细化特别港务费征收和信息通报流程、明确违规处理等，确保新措施的规范执行。

在中国的强烈反制措施下，2025年10月25和26日，中方以国务院副总理何立峰为首的代表团与美方由财政部长贝森特和贸易代表格里尔率领的代表团在马来西亚吉隆坡举行了中美贸易问题正式磋商，取得了积极的成果。10月30日，中国国家主席习近平与美国总统特朗普在韩国釜山会晤，确认了吉隆坡会谈的成果。两国元首会晤后，美国白宫和中国商务部相继正式公布成果，核心内容是“取消部分关税、暂停出口管制与海事301措施、同步反制暂停”，暂停期为2025年11月10日—2026年11月10日，期间美国的措施与中国的反制措施均暂缓执行。

暂停期内，中美双方将推进谈判，聚焦产业补贴、市场准入、出口管制规则等核心分歧。全球主要国家都在关注双方相关政策推进，探究未来全球海事、物流和贸易治理。我国航运、物流和造船企业则需利用缓冲期优化自身的供应链、调整船队结构与产能布局，提前应对2026年11月后的政策变化。

三、国际组织和研究机构 对2025年全球经贸和航运市场评价

国际海运是经济全球化的基石，也是全球产业链供应链的基本要素。为揭示国际海运市场的发展规律和现实状态，一些重要的国际组织的研究部门和重要的国际智库都编撰了各自的国际海运市场年度分析报告。本部分罗列其中一些重要的报告的核心内容。

1.《海运评论2025》Review of Maritime Transport 2025

由联合国贸易与发展会议UNCTAD（United Nations Conference of Trade and Development）编制的《海运评论Review of Maritime Transport》每年发布一次。

2025年《海运评论》的标题是“在湍急的水流中坚持航行Staying the course in turbulent waters”。其核心观点是：全球海运进入脆弱增长、成本高企、不确定性加剧的动荡期。报告指出：全球海运贸易2025年仍处于一个充满波动、路线迂回且充满不确定性的环境中。持续的地缘政治紧张局势和贸易政策的变化改变了航运模式，许多航线都从传统的瓶颈地区转向了其他路线。

尽管集装箱运输在不断扩大，尤其是在跨区域走廊上，但东西向航线仍占据主导地位，这得益于亚洲在全球物流中的核心作用。供应链日益多样化，出现了更复杂的起始地和目的地网络，以应对不断上升的不确定性。

与此同时，与能源相关的贸易正在经历结构性转变。长途运输和重新规划的路线正在影响油轮的需求。对清洁能源转型至关重要的关键矿产的贸易仍集中在少数几个出口国手中，这增加了对战略和物流瓶颈的依赖风险。

突然高企的关税壁垒可能导致全球海运贸易量下降6-10个百分点，导致2025年全球海运贸易量仅增0.5%。尽管由于红海绕行领船舶的航程延长推高吨英里数（ton-miles）——2025年预计增长5.9%，但这种增长不可持续，2026-2030年将回落至年均0.3%。

集装箱、散货和油轮运价自2023年底以来持续高位震荡，2024年中期一度接近疫情峰值。成本压力主要来自：航线绕行增加燃油消耗，港口效率下降，碳排放合规成本上升。

报告建议海运业未来主要应着力五方面的内容：一是稳定贸易政策，增强供应链可预测性；二是投资绿色、韧性港航基础设施；三是加速数字化转型与网络安全建设；四是推动船队现代化与可持续拆解；五是保护最脆弱经济体免受成本冲击。

2.世界银行（World Bank Group, WB）

世界银行的《大宗商品市场展望CommodityMarketOutlook》每年4月和10月各出一版。

2025年10月版的内容概要如下：

自2025年年初以来，大宗商品价格预计总体将下降约7%。这反映了全球经济活动低迷、贸易紧张局势加剧、政策不确定性增加、全球石油供应充足以及受天气影响的供应波动等因素。预计到2026年，大宗商品价格还将进一步下降7%，这将是连续第四年下降，因为全球经济增长依然疲弱，石油市场供应过剩。2026年，能源价格变动预计将继续对全球通货紧缩产生影响。2026年，金属和矿产价格预计将保持稳定，而农产品价格预计将小幅下降，主要是由于供应状况良好。贵金属价格预计将再上涨5%，而在2025年，由于投资驱动的约40%的大幅上涨，其价格曾达到历史高位。大宗商品价格预测面临的主要下行风险包括低于预期的全球经济增长、超出预期的经济政策不确定性持续时间以及石油供应过剩的加剧。潜在风险包括地缘政治紧张局势加剧、额外石油制裁对市场的影响、因额外贸易限制导致的供应减少、不利的天气状况、新数据中心的部署速度超出预期等。

如果这些预测得以实现，2026年的基准价格预测将标志着连续第四年下降，较2022年的最近峰值下降36%，而2020年至2022年期间曾上涨约125%。这一前景意味着，到2026年，商品价格将比2019年（疫情前）高出约14%。在大宗商品贸易额增长不足1%的情形下，价格上升，意味着大宗商品海运贸易量的下降。这对于干散货和原油的海运市场是负面消息。

对于基础商品价格的预测而言，潜在风险仍倾向于下行。全球产出增长低于预期——这或许是由贸易紧张局势的再度加剧、政策不确定性增加，或者主要经济体经济状况逊于预期所导致的——仍是一个重大风险，可能会抑制能源和金属的需求，使价格低于预期水平。石油市场的进一步供应过剩也是另一个关键的下行风险。

商品价格前景还存在上行风险，包括地缘政治状况的恶化或制裁措施的加强，这两者都可能扰乱石油及其他商品的供应，并导致对贵金属的需求增加。其他上行风险包括新的贸易限制和供应中断，特别是对于像铜和锡这样的能源转型金属，其生产具有地域集中性且需求价格缺乏弹性。例如，强于预期的拉尼娜现象等极端天气事件也可能导致农业和能源商品价格飙升，而超出预期的数据中心投资则可能推高天然气和金属的价格。

如果贸易紧张局势加剧或贸易政策的不确定性上升，全球经济增长可能会低于预期水平。由此造成的增长缺口将尤其会影响到能源和金属的需求，而这些需求与固定投资和耐用消费品的消费密切相关。中国经济的进一步放缓（可能是由于房地产行业或出口导向型制造业的持续疲软所致）可能会对基本金属价格造成更大的下行压力。

近年来，大宗商品价格的波动重新引发了对通过国际大宗商品协议进行供应管理的兴趣。历史经验表明，最有效的政策是推动多元化、创新、透明度和基于市场的定价，从而保证大宗商品价格波动的持久韧性。

3.国际货币基金组织（International Monetary Fund，IMF）

国际货币基金组织每年的1、4、7、10月出版的《世界经济展望World Economic Outlook》标题为“全球经济风云变幻，前景依然黯淡”。报告在承认短期经济韧性的同时，着重强调了中长期增长乏力、政策不确定性高企以及结构性风险累积等问题。全球增长小幅上调但持续放缓，2025年3.2%、2026年3.1%，通胀回落但分化加剧，风险偏向下行，贸易政策与AI投资成为关键变量。

2025年全球GDP增速预计为3.2%，略高于7月预测的3.0%，但低于2024年的3.3%。增长动力主要来自新兴市场和发展中经济体（2025年增速约4.2%），而发达经济体仅维持在1.5–1.6%。

2025年全球经济驱动与约束主要表现在四个方面：首先是贸易政策冲击与调整。美国关税政策导致进口商前置囤货，2025上半年临时支撑增长，下半年效应消退；贸易“友岸化”加剧供应链重构，推高成本。其次是AI与数字技术红利初显。在AI领域的投资2025年拉动全球增长0.1%–0.8%，带动投资与生产率提升；但这一投资热潮可能会引发市场回调风险。第三是通胀回落但分化。能源与食品价格下行推动全球通胀放缓，但服务通胀粘性强；发达经济体核心通胀2026年接近2%，新兴市场仍处3%–4%区间。第四是财政与债务压力。多数国家公共债务持续上升，国防开支、老龄化与高利率加剧财政脆弱性；发达经济体需巩固财政，新兴市场面临融资成本高企。

未来全球经济的主要风险在于：首先是贸易保护主义升级，表现为关税与非关税壁垒持续扩大，供应链割裂推高长期成本。其次是金融市场调整，表现为AI投资泡沫破裂、高利率触发债务违约，新兴市场资本外流风险上升。第三是地缘冲突与能源波动，表现为红海、中东局势扰动航运与油价，加剧通胀与增长不确定性。第四是劳动力与政策风险：发达经济体劳动力供给不足，央行独立性受政治压力，通胀控制难度加大。

国际货币基金组织认为：尽管全球经济尚未陷入衰退，但“短期韧性掩盖了基本面疲软”，若不能抓住当前窗口期推动协同改革，2026年及以后的增长前景将更加黯淡。

4.世界贸易组织（World Trade Organization, WTO）

由世界贸易组织联合对外经济贸易大学、亚洲开发银行、亚洲经济研究所、世界经济论坛等机构共同编写《全球价值链发展报告The Global Value Chain Development Report 2025》于2025年12月发布。报告以“在多变的世界经济中重塑全球价值链（global value chains, GVCs）”为主题，系统分析了全球价值链的最新发展趋势和重构路径。报告指出，“去全球化”并未发生，“再全球化”正在形成。全球价值链正从“效率优先”向韧性、可持续性与包容性转型，区域化、近岸外包、供应链多元化和数字化等特点明显加强。全球价值链并非解体，而是正在适应变化——变得更加数字化、更加区域化，并且越来越多地受到安全问题的影响，这可能对可持续性和包容性产生重要影响。

全球化已进入一个新阶段。世界贸易组织将其称为“再全球化”。在这个阶段，企业与政府并非退缩于全球一体化之外，而是重新调整这一进程，以适应新的经济、政治和社会需求。国际生产体系

的物理结构和治理架构发生了重大调整。这种全球价值链的重新构建同时在多个维度上进行——通过区域化和近岸化实现地理布局的调整，通过数字化和自动化实现技术变革，通过新的产业政策和有针对性的贸易协定实现治理创新，以及通过绿色投资和碳定价机制实现环境重组。

报告分析追踪了跨境的隐性碳排放，并评估了排放交易计划、碳边境调整机制、绿色创新以及新融资工具的影响。报告表明，在实现气候目标的同时保留发展机会，需要更多以市场为导向和激励机制为基础的绿色政策工具，同时还需要更高的透明度、有效的国际合作以及供应链上下游的积极技术转移。否则，碳泄漏的风险以及不均衡的调整风险仍将很高。

外国直接投资继续促进技术吸收和生产力增长，同时也显示了战略性产业政策如何能够产生溢出效应或造成扭曲，这些效应甚至会超出国界范围。理解这些跨境影响对于制定既能增强韧性又能保持开放性的政策至关重要。

由于传统的多边谈判仍然困难重重、局限于特定领域或存在其他限制，一些协议——通常不具备约束力，甚至也不以贸易为中心——正逐渐成为处理诸如数字贸易或关键矿产获取等前沿问题的新手段。报告列出了超过180项此类“有针对性的贸易协议”，其中大部分是在2021年至2024年期间签署的。这表明国际合作已朝着更具灵活性、针对具体问题的框架方向发展，而非消失。提高此类政策的透明度、可比性和互操作性将是建立在这新治理格局中的信任和可预测性的关键所在。

5.国际海事组织（International Maritime Organization, IMO）

国际海事组织对2025年全球海运市场的核心判断是：贸易韧性与风险并存，脱碳转型进入关键攻坚期，安全合规与地缘扰动加剧运营成本，行业需在规则重构、燃料升级与供应链韧性间寻求平衡。

2025年海运贸易量仅维持0.5%的低速增长，集装箱海运增长约+1.4%；红海危机、巴拿马运河干旱等推高货运里程与成本，跨区域航线重构，区域内贸易韧性较强。能源价格下行缓解部分燃油成本，但脱碳合规投入、航线绕航与保险费用上升，挤压航运企业盈利；中小船东面临更大成本压力。新造船向双燃料（LNG、甲醇）与低碳动力倾斜，2025年新订单中替代燃料船占比显著提升；“影子船队”（不合规船舶）问题突出，IMO强化成员国监管与技术合作以规范市场。IMO推动建立区域安全协调机制，呼吁成员国加强信息共享与护航合作。

MEPC第83届会议4月通过“IMO净零框架”草案，设定全球海运业减排目标为2030年20%-30%、2040年70%-80%、2050年实现净零排放，2028年起合规。框架包含全球燃料碳强度标准与GHG排放定价机制，要求国际航行船舶统一执行；配套技术标准、燃料规范与实施指南同步制定，每五年复核并收紧限值。但是航运界普遍面临清洁燃料（绿氨、绿甲醇）供应与加注基础设施不足，投资缺口大；近50万海员需技能升级以适配新燃料安全操作；区域规则（如欧盟ETS）与全球框架可能形成双重合规，增加企业成本等问题。以上问题导致10月特别会议各方分歧，最终决定推迟一年表决。转型规则进入“延长期”，加剧了减排进程的不确定性。

此外，IMO在2025年强化MARPOL附则VI执行，推进船舶能效设计指数（EEDI）与碳强度评级（CII）更新；同时提升港口国监督（PSC）力度，打击船舶的不合规排放。

IMO认为，2025年是海运业转型的“关键窗口期”：短期需应对地缘冲突、规则不确定性与成本上涨等挑战；中长期看，净零框架的最终落地将重塑行业竞争格局，推动航运业向低碳、高效、可持续发展方向，多边合作仍是应对全球挑战的核心路径。

6.波罗的海航运交易所（Baltic Exchange）

波罗的海航运交易所对2025年海运市场的核心判断是：干散货韧性超预期、集运震荡筑底、油运先强后弱，运价与运力受长航程重构、合规成本抬升、地缘扰动与季节性因素驱动，行业呈现“结构性偏紧+短期波动”的格局。

干散货海运市场，由于澳矿贸易中断、巴西和西非矿至亚洲增加以及红海危机等，长航程贸易推高吨海里需求；同时新船交付放缓（2025年运力增速约2%-3%）。导致运力需求大于供给，运价强势反弹，好望角型（BCI）领涨，BDI全年上涨约88%。

油轮运输市场，上半年受益于OPEC+减产与库存低位，VLCC日租金一度突破10万美元。下半年因供给增加与库存累积，12月回落至9.4万美元。2025年新船交付增加（VLCC约30-40艘），2026年运力过剩风险上升。

集装箱海运市场，贸易保护主义（如各类关税）与港口拥堵加剧船舶运营成本与时效压力。受美国“对等关税”影响，集装箱海运需求呈现于关税节点错位同频特征。2025-2026年为大型集装箱船交付高峰，将导致集装箱海运市场运价再度承压。

7.克拉克森（Shipping Intelligence Network）

作为全球最大的船舶经纪人组织，总部在伦敦的克拉克森拥有的数据库SIN（Shipping Intelligence Network）一直都是航运人士关注的航运专业数据来源。其周报、月报和年报呈现出独有的专业性。

克拉克森2025年年报认为，尽管2025年地缘政治的复杂性和不确定性给航运业带来了诸多挑战，但克拉克海运费指数仍同比增长7%，达到每天26836美元，这得益于强劲的集装箱租船市场表现以及下半年油轮和散货船市场的改善。贸易量也表现稳健（增长1.1%至129亿公吨，按下半年加权计算），而交易活动和标准普尔定价在夏季之后也有所回升。

集装箱租赁市场在2025年表现最为出色（货运市场波动较大且较为复杂），克拉克森的指数同比增长39%（集装箱运输量增长4%，红海航线重新调整运输路线起到了一定支持作用）。克拉克森的加权油轮指数同比保持稳定，但趋势存在差异：冬季原油市场火热（年底有所缓和，但超大型油轮

（VLCC）同比增长39%，欧佩克产量增加、订单量减少以及制裁复杂性起到了一定支撑作用），产品市场仍“健康”（中型油轮（MR）同比下降23%，高于趋势水平）以及化工市场表现较为疲软。巴拿马型船市场从开局疲弱中复苏，全年平均下降8%，其中好望角型船在下半年表现良好（12月有所缓解）。得益于运量增长和贸易流向的转变，克拉克森的超大型油轮（VLGC）指数上涨18%，而液化天然气现货收益下降31%（尽管第四季度出现意外的强劲表现）。汽车运输船运价修正（同比下降50%），因为新造船计划交付（贸易量保持强劲，增长8%）。海上石油和天然气日租价格同比下降：克拉克森的指数仍远高于长期趋势，但存在地区差异和油价担忧。

尽管关税影响了贸易流动的时间和方向（尤其是在“制造业”领域），但2025年海运贸易量仍增长了1.1%（达129亿吨）。与2024年相比增长速度有所放缓（2.2%），但表现依然相当强劲，且下半年的增长占主导地位，特别是在石油（欧佩克的运输量）和干货贸易（中国进口量强劲增长）方面。红海航线的改道（12月的转运量略有上升）以及“长途运输”的俄罗斯石油目前仍在支撑吨英里数（尽管2024年的增长率从6.2%放缓至1.5%）。

全球船队规模增长了3.5%，达到25亿载重吨，其中集装箱船（增长7%）、液化天然气船（增长9%）和成品油船（增长13%）的增长幅度高于平均水平，散货船（增长3%）和油轮（增长2.2%）的增长幅度低于平均水平。订单量增加了13%，达到4.47亿载重吨/5670亿美元（2008年：6.56亿载重吨/6300亿美元）。造船厂产量以CGT计算增长了6%（较2020年低点增长45%），其中液化天然气船和汽车运输船的交付量创下了纪录。订单量下降了27%，尽管2024年曾达到15年来的最高水平，但第四季度表现强劲。中国的订单份额降至63%（韩国为21%）。新造船价格指数仅下降了2%，而造船厂的订单已“长期”满额（特别是中国的大型船舶，尽管产能有所增加）。标准普尔的定价从上半年的疲软状态中恢复过来，全年增长了9%，今天克拉克森对全球船队的估值为1.6万亿美元。拆船量达到1160万载重吨（增长30%，尽管基数较低且远低于平均水平）；定价下降了19%至385美元/载重吨。油轮市场还面临着不断加剧的制裁措施：现在有933艘1.11亿载重吨的油轮（占船队的16%）被专门列出，还有其他船只也未纳入“主流”船队。10月份国际海事组织（IMO）的相关进展证实了在排放监管方面的共识已经“停滞”，对于未来的步伐和方向（是否会有更多区域性的监管措施？）存在不确定性。目前，替代燃料的趋势仍较为相似（例如，重点放在集装箱船和液化天然气双燃料上），但电动船舶的使用量有所增加。因此，在经历了不确定的地缘政治动态和应对干扰的一年之后，航运市场展现出了韧性，并在下半年表现强劲。

四、研究专题：中美运输服务贸易与船队结构的比较分析

美国政府以对外货物贸易长期逆差且数额过于庞大为由，无视世界贸易组织的警告，于2025年2月抛出了令人震惊“对等关税”政策，并强力推进。为此，各国都在探索改善本国国际贸易结构的措施，尤其是要解决国际贸易平衡问题。同年4月17日，美国贸易办公室USTR根据《中国海事、物流和造船业301调查》而做出的《行动与拟议行动公告》（Notice of Action and Proposed Action）正式发布，其关键措施是自2025年10月14日起对中国公司所有以及运营和中国船厂建造的船舶征收特别港口费（本文称为“USTR港口费”）。两项政策叠加，对我国国际货物贸易和国际航运业的发展形成了双重夹击。

加入世界贸易组织以来，我国一直都是货物贸易顺差、服务贸易逆差，两者之间存在着较大反差。为应对国际贸易与全球航运市场的严峻形势，2025年8月，国务院会议要求扎实推动服务贸易高质量发展，为建设贸易强国、构建更高水平开放型经济新体制提供有力支撑，其中我国运输服务贸易和船队发展模式当仁不让地成为关注焦点。

1. 现状与问题

本研究从中美两国的运输服务贸易面上数据的定量分析入手，原因有四：(1)目前美国和中国都以对方作为重要的竞争对手，在大多数行业都是对标的对象；(2)近10年来，美国和中国在全球运输服务贸易总额排行榜上一直是前2名：2019年之前的5年，美国第一；2020年后的5年，中国第一。表面上只是排名的改变，背后的机理值得探究；(3)两国都是全球商品进出口贸易总额排名前2位的国家，具有可比性；(4)两国在运输服务贸易方面也都长期保持逆差，同样具有可比性。

表4-1给出了2015年到2024年中国和美国运输服务贸易进出口的面上数据，来源于世界贸易组织的全球服务贸易数据库(Global Services Trade Data Hub)。

表4-1 中美运输服务贸易面上数据（10亿美元）

国家	中国				美国			
年份	出口	进口	总额	净出口	出口	进口	总额	净出口
2015	38.59	85.34	123.93	-46.75	84.43	99.56	183.99	-15.13
2016	33.83	80.58	114.41	-46.75	81.78	92.39	174.17	-10.61
2017	37.10	92.95	130.05	-55.85	86.34	103.11	189.45	-16.77
2018	42.31	108.32	150.63	-66.01	93.11	110.44	203.55	-17.33
2019	45.97	104.72	150.69	-58.75	91.06	112.81	203.87	-21.75

续表

2020	57.62	94.68	152.30	-37.06	57.47	72.95	130.42	-15.48
2021	129.36	133.55	262.91	-4.19	66.80	106.80	173.60	-40.00
2022	144.88	168.83	313.71	-23.95	91.44	158.31	249.75	-66.87
2023	87.07	171.25	258.32	-84.18	97.11	144.13	241.24	-47.02
2024	112.48	165.50	277.98	-53.02	102.24	154.75	256.99	-52.51

所谓货物运输服务贸易进口，就是本国的货物贸易商从国际运输市场上采购运力而支出的全部费用；所谓货物运输服务贸易出口，就是本国的承运商在国际货物运输市场上配置运力而获得的全部收入。运输服务贸易逆差就是本国贸易商在国际运输市场上支付的费用大于该国承运商收到的运费。相反就是运输服务贸易顺差。如何缩小运输服务贸易逆差，甚至转为顺差，是现阶段中美两国政府共同关心的问题。

将表4-1的数据图形化可以得到图4-1，从而直观可见中国和美国运输服务贸易近10年变化的差异。2020年的新冠疫情对美国运输服务贸易进出口打击很大，特别是出口。与此同时，中国的运输服务贸易进出口却得到了快速提升的机会，尤其是出口。这与我国政府对新冠病毒的强力控制密不可分。尤其是在2021年，中国的运输服务贸易净出口已经非常接近于零。

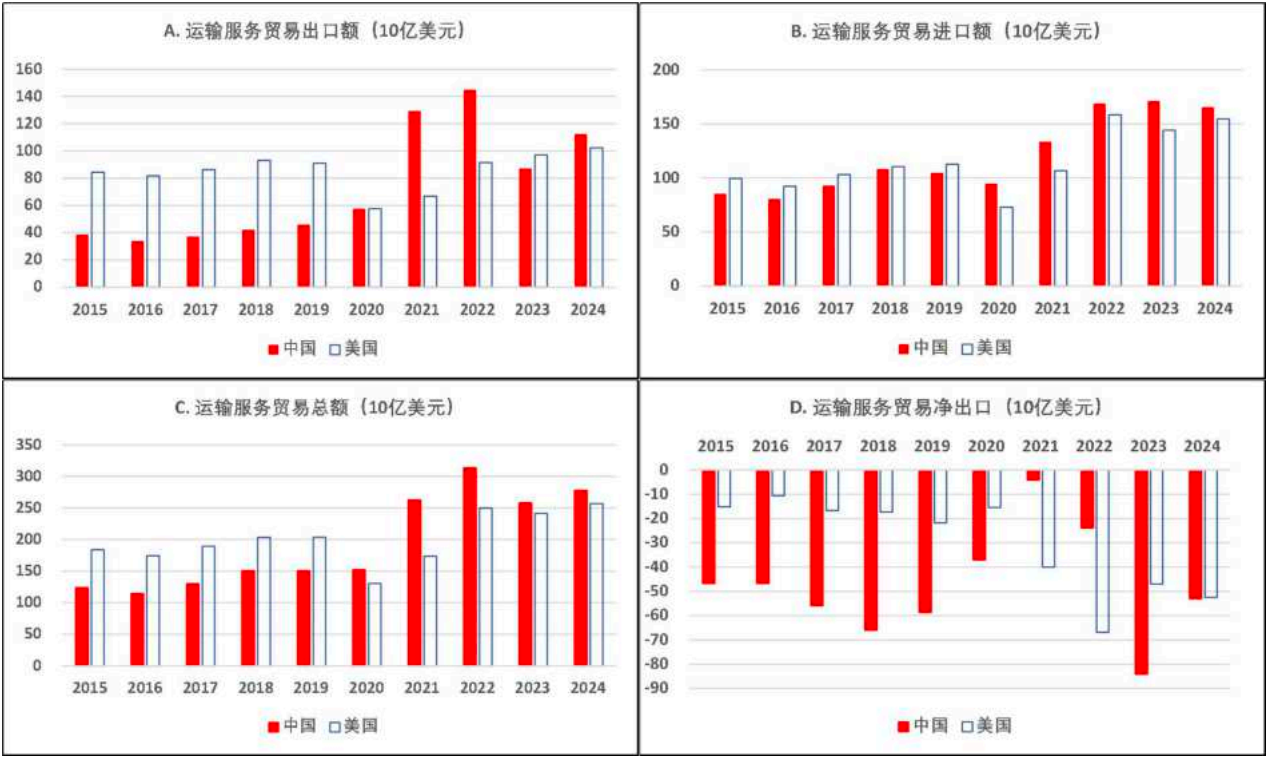


图4-1 中美运输服务贸易面上数据柱状图

从通道的视角，国际货物运输共有水路、航空、铁路、公路、管道、邮政和多式联运七种方式。从运量看，水路运输占比可达约90%，其他运输方式之和仅为10%上下。因此，就运输服务贸易而

言，政府显然应当重点关注本国水路运输服务贸易的状况，而船舶是水路不二的运输工具。本文的核心内容是通过中美运输服务贸易参数的对比，来探讨适应我国运输服务贸易发展总体战略的船队规模及结构和相关政策。

2. 美中船队结构数据

船队规模和结构可以从多维度来考虑。联合国贸易与发展委员会UNCTAD发布的《海运评论 Review of Maritime Transport》报告（以下简称RMT报告）持续从船旗国的角度考察各国的船舶艘数和载重吨总量的数量变化。本文沿用这一船队结构分类方法。

（1）美国船队结构

根据近10年的RMT报告可以整理出表4-2中的美国船队构成数据。自2021年起，该数据包含了波多黎各的量。可见，美国船队无论是艘数还是载重吨均以悬挂非本国旗为主，但非本国旗的占比总体呈下降趋势。船队艘数自2017年开始下降，载重吨总量自2019年开始下降。值得注意的是，美国船队中减少的主要是非本国旗的运能，本国旗的运能则维持在一个相对稳定的水平。主要原因是因为美国的本国旗船队主要承运其国内水运货物，非本国旗主要承运国际货物。

表4-2 美国船队结构

年份	艘数			载重吨（千吨）		
	本国旗	非本国旗	总量	本国旗	非本国旗	总量
2015	789	1183	1972	8732	51532	60264
2016	782	1213	1995	8156	52123	60279
2017	—	—	2104	9575	57525	67101
2018	943	1128	2071	13319	55611	68930
2019	822	1153	1975	9519	48859	58378
2020	799	1131	1930	10238	46979	57217
2021	790	1020	1810	10395	44576	54971
2022	774	1001	1775	10193	44123	54316
2023	771	978	1749	10114	40387	50501
2024	770	1010	1780	10477	39246	49723

此外，就2024年的数据可见，美国悬挂本国旗的船舶平均载重吨为1.36万吨，悬挂非本国旗船的船舶平均载重吨为3.89万吨，后者显著大于前者。再看2015年的情况，美国本国旗船舶平均载重吨为1.11万吨，而非本国旗船船舶的平均载重吨为4.36万吨。说明美国本国旗船队的船舶吨位总体上在增加，而非本国旗船队的船舶吨位总体上在减小。

(2) 中国船队结构

同样，根据近10年的RMT报告，可以整理出中国船队的规模结构数据，如表4-3所示。与美国的收缩趋势完全不同，在过去的10年里，中国船队规模快速增长，艘数增长88.72%，载重吨总量增长96.17%。其中本国旗船舶艘数是10年前的2.22倍，载重吨总量增长77.13%；非本国旗船的艘数也是连年增长，载重吨总量增长了112.95%，说明悬挂非本国旗的船的载重吨大于悬挂本国旗的船。导致这一结果的原因与美国一样，也是大多数悬挂本国旗的船主要从事沿海和内河运输。受航行水域限制，这些船的吨位普遍小于非本国旗船；而非本国旗船主要航行于远洋航线，船舶吨位受到航道水深限制较少。

表4-3 中国船队结构

年份	艘数			载重吨（千吨）		
	本国旗	非本国旗	总量	本国旗	非本国旗	总量
2015	2970	1996	4966	73811	83746	157557
2016	3045	1915	4960	74106	84778	158884
2017	—	—	5206	76147	89282	165430
2018	3556	1956	5512	83639	99455	183094
2019	3987	2138	6125	90930	115371	206301
2020	4569	2300	6869	99484	128893	228377
2021	4887	2431	7318	105657	138898	244556
2022	5357	2599	7956	113036	163977	277013
2023	5997	2791	8788	121810	179067	300877
2024	6600	2772	9372	130738	178336	309074

同样看2024年的数据，中国悬挂本国旗船舶的平均载重吨为1.98万吨，悬挂非本国旗船舶的平均载重吨为6.43万吨。同样是后者大于前者，且都大于美国的同类型船舶。

3. 定量分析

为进一步明了一国船舶艘数和船舶载重吨总量对该国运输服务贸易总额和净出口的影响，本节分别从运输服务贸易竞争指数、运输服务贸易总额与船舶载重吨的相关性和运输服务贸易净出口与船舶载重吨的相关性以及运输服务贸易总额与船舶载重吨总量的比值四个维度对中美两国的情况进行量化分析。

(1) 运输服务贸易竞争指数

本文将中美运输服务贸易竞争指数进行对比。图4-2是根据表1的数据求得的中国和美国运输服务贸易竞争指数的变化曲线。

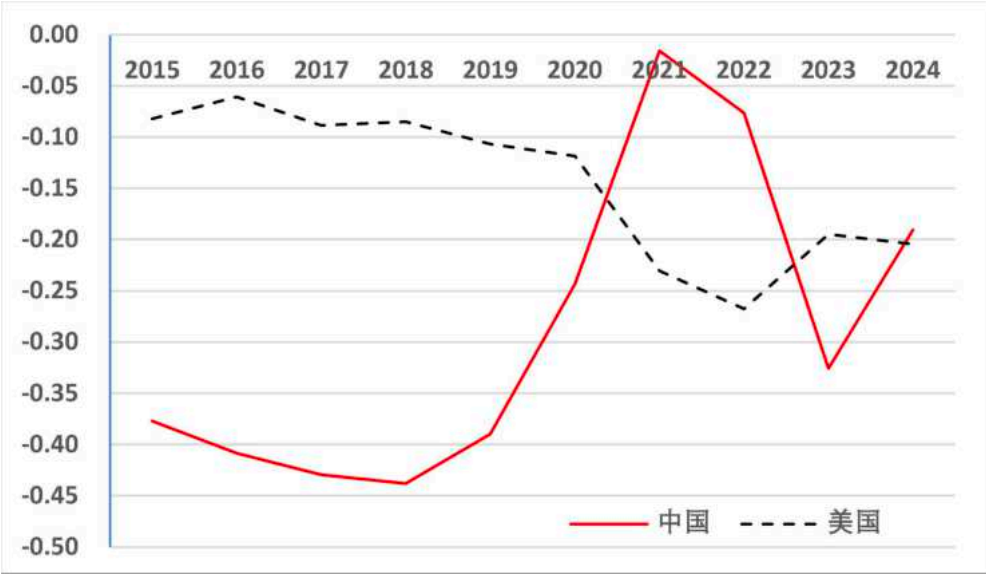


图4-2 中国和美国运输服务贸易竞争指数对比

图4-2显示，在过去10年间，中美两国的运输服务贸易竞争指数均为负数，显示两国的运输服务贸易竞争力均处于弱势。不同之处在于，美国总体上竞争力下滑；中国则是先抑后扬。在2018年之后的3年，中国运输服务贸易竞争指数呈现快速上扬的态势，但是之后又连续2年回落，2024年又出现反弹，呈现大幅跳跃的局面，显示出中国运输服务贸易正处于重要的历史转变期。

结合表4-2和表4-3中展示的两国的船队规模结构可以认为，美国船队规模的持续萎缩是美国运输服务贸易竞争力下降的重要原因，中国船队规模的持续上升，则是中国运输服务贸易竞争力上升的保证。

(2) 运输服务贸易总额与船舶运力规模的相关性

用表4-1中的美国运输服务贸易总额和表2中的美国船队载重吨总量进行回归可得图3中左边的散点图。用表4-1中的中国运输服务贸易总额和表3中的中国船队载重吨总量进行回归可得图4-3中右边的散点图。

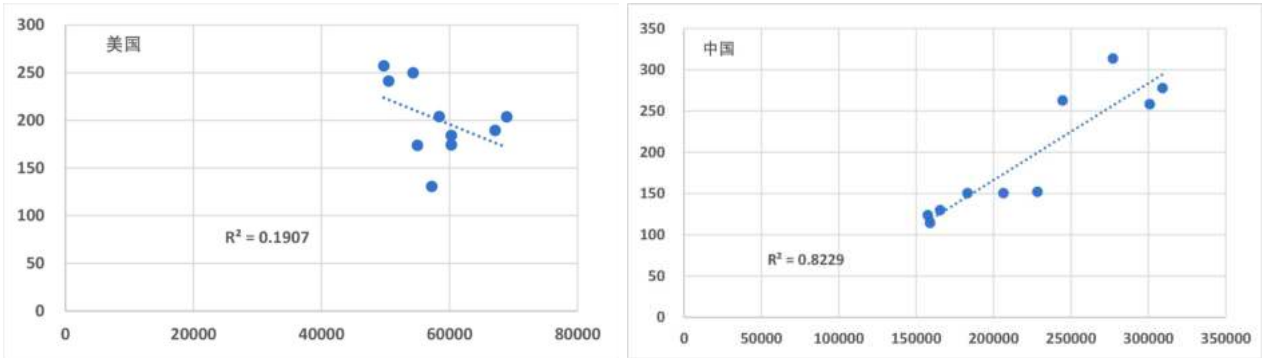


图3 运输服务贸易总额与船舶运力规模的相关性

计算可得：美国的运输服务贸易总额与船队载重吨总量的方差为0.1907，表明二者几乎没有相关性；中国运输服务贸易总额与船队载重吨总量的方差为0.8229，表明二者具有较好的相关性。

两国运输服务贸易总额与船舶运力规模相关性的差距较大。其原因在于，美国自身的船队规模现在已经很难满足美国运输服务贸易市场的需要，更不可能为其国际货物贸易市场提供充分的运输服务。这是当今美国政府采用“对等关税”以及“USTR港口费”政策试图改变的趋势。本届美国政府不仅想要制造业回归，很可能也想要航运业回归。美国贸易办公室的《行动与拟议行动公告》中已经提到了“美国货美国船运”的想法，但是限于美国船队目前的能力，只能采用制造业优先的做法。

中国改革开放以来，特别是加入WTO以来，顺应中国制造业发展的需要，中远海运集团、招商局集团等央国企带头，地方航运和港口企业跟上，克服重重困难，广开财路，联合中银、工银等金融机构建立船舶基金，积极融措资金，不断完善船队结构、扩大船队规模，在满足我国制造业发展需要的同时，降低了制造业的物流成本，提高了供应链的韧性，为中国产品走向全球做出了基础性贡献。

(4) 运输服务贸易净出口与船舶运力规模的相关性

用表4-1中的美国运输服务贸易净出口额和表4-2中的美国船队载重吨总量进行回归可得图4-4中左边的散点图。用表4-1中的中国运输服务贸易净出口额和表3中的中国船队载重吨总量进行回归可得图4-4中右边的散点图。计算可得：美国的运输服务贸易净出口额与船队载重吨总量的方差为0.5238，表明二者只有很弱的相关性；中国运输服务贸易净出口额与船队载重吨总量的方差为0.0004，表明二者几乎没有任何相关性。

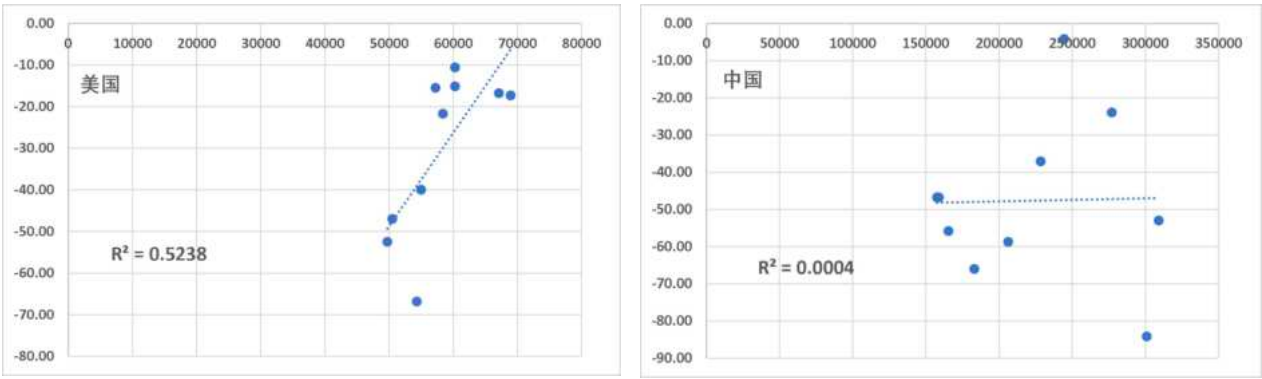


图 4-4 运输服务贸易净出口额与船舶运力规模的相关性

图4-4表明，在运输服务贸易逆差的情况下，一国船队运力规模的变化对该国运输服务贸易净出口的变化影响甚微（美国），甚至可能没有影响（中国）。造成这一现象的原因在于运输服务贸易依赖的是国际航行船舶的运输能力（简称运力），而这个运力是全球化的，并不受地域限制。一国贸易商的采购量和该国承运商的运力销售量之间并没有必然的联系。更重要的，一国承运商销售的运力是可以在国际市场上自由组织的，并不受船舶所挂国旗的限制。也正是因为这个原因，中国和美国这两个全球最大的贸易国，尽管拥有的船队规模存在较大差异，但其运输服务贸易均呈现巨额逆差。

(4) 运输服务贸易总额与船队载重吨总量比

从投入产出的视角，将船舶载重吨总量视为投入，将运输服务贸易总额视为产出，也就是将表4-1中美两国的运输服务贸易总额分别去除以表4-2和表4-3相应的载重吨总量，可以获得两国的运输服务贸易总额与船队载重吨总量比。据此可以得到图4-5所示的折线图。



图 4-5 中美运输服务贸易总额载重吨比（美元/吨）

由图4-5可见，中国船队每载重吨实现的运输服务贸易总额在1000美元上下，而美国船队每载重吨实现的运输服务贸易总额最低也有2279.40美元，最高可达5168.40美元，也就是美国船队的投入产出比远大于中国船队。其中一个原因在于，美国船队中渡轮、邮轮、化学品船等的数量较大，中国船队中干散货船、原油轮的数量较多。目前国际运输市场上，渡轮、邮轮、化学品船的单位载重吨运费远高于干散货船和原油轮。另外一个原因是美国船队的船舶大多服务于美国国内运输，市场相对平稳；而中国船队的船舶，尤其是大型船舶，主要服务于国际市场，几乎是一个完全竞争市场。

4. 结论和建议

(1) 结论

结论一：我国海上运输服务贸易的发展目前总体上看是健康的，适应我国对外贸易发展需要，起到了赋能我国制造业和对外货物贸易发展的作用。美国船队规模的萎缩和船队结构的变化与其制造业衰退也是紧密关联的。美国在制造业衰退的条件下放弃对船舶运力的掌控，大概率会对其货物贸易的供应链韧性产生负面影响。

结论二：现阶段，中国运输服务贸易正处于关键转型期，要提高运输服务贸易总额，可以通过进一步扩大船队规模，即增加船队的载重吨总量来实现，两者呈正相关性。但是这种正相关性可能会在

一定时期进入到无相关性，一如美国目前的状态。中国的正相关性何时以及如何破裂，则需要跟踪观察，并做好分析预判，以避免国家的无效投入、浪费资源。

结论三：中国要逆转运输服务贸易逆差的局面，仅仅依靠扩大船队规模是不够的，需要进一步优化我国的船队结构。站在联合国的角度，船舶是否悬挂本国旗并不影响该国对船舶的掌控力。国家对于海上运力的掌控力体现在所有权而不是国旗种类上。考虑到目前美国的“USTR港口费”政策，中国船公司需要更加灵活的掌控船舶的方式，而不仅仅是船舶登记制度。

结论四：中国船队在干散货船、原油轮船队等大宗货物船队的建设方面取得的成绩有目共睹，这支海上力量是我国制造业所需原材料和能源供给的坚强保障。对于处在转型期的中国，可能在之后的一段时间内，需要在保持大宗货物运力的同时，加快提升滚装船、LNG船、化学品船、邮轮等高运价船舶的占比，以提高我国船舶单位载重吨的运输服务贸易总额。

（2）建议

建议一，聚焦高价值船型，提升船队大型化和专业化水平：依托中国非本国旗船舶大型化优势，在重点发展超大型集装箱船、大型液化天然气船、VLCC 等高技术高附加值船型，推动本国船队向大型化升级，增强国际航线核心运力供给能力的同时，加快推进高运价船型船队建设，提升我国船队的盈利能力，实现我国船队运力的高质量发展。

建议二：稳定本国旗船队运力，拓展多元化船旗布局：在保持本国旗船队稳定增长的基础上，借鉴国际航运惯例，优化船舶登记制度，提升本国旗船舶运营便利度与政策吸引力；同时合理布局非本国旗船队，利用不同国家和地区的税收、监管优势降低运营成本，形成“本国旗控核心、非本国旗拓市场”的双轮驱动格局。

建议三，构建“贸易+航运”协同体系，快速缩小逆差：推动我国货物贸易与运输服务贸易深度联动，在中国进出口企业签订货物贸易合同环节嵌入运输服务贸易，鼓励货物出口使用C组术语、进口使用F组术语，便于进出口企业在货物交付时优先选择本国承运商，以提升本国运力使用率，在持续提升我国运输服务贸易总额的同时，快速缩小运输服务贸易逆差。

建议四：延伸服务链条，发展高端航运服务业：依托船队规模优势，从单一“船舶运输”向“物流集成+金融服务+数字赋能”转型，一方面推动我国航运物流服务企业拓展海外物流服务产品，发展离岸运输贸易服务，另一方面发展船舶租赁、航运保险、运价衍生品等高端运输服务贸易业态，不断充实完善我国航运服务生态，增强对全球航运资源的集聚能力。

建议五：本文仅将中国和美国的服务贸易及船队规模和结构进行了对比和相关性分析。鉴于中美两国的产业结构和经济状况仍然存在较大差异，且两国均位运输服务贸易逆差国家，要探究扭转运输服务贸易逆差的方法和路径，还需要进一步对当前国际上运输服务贸易主要顺差国家的政策及船队结构进行分析对比。

附录一：

上海交通大学全球航运景气指数SMPI指标体系

上海交通大学全球航运景气指数SMPI依照指标变动和时差关系分类成先行、一致和滞后三个指标组，具体指标及属性见附表1。

附表1 SMPI指标及属性

一级	二级	三级	属性
先行指标	贸易额	粮食贸易额	+
		铁矿贸易额	+
		煤炭贸易额	+
		原油贸易额	+
		制成品贸易额	+
	原油价格	阿拉伯轻油价格	-
		布伦特原油价格	-
	远期运价	BPI航次期租航线日租金FFA	+
		BHI航次期租航线日租金FFA	+
		BCI航次期租航线日租金FFA	+
	采购经理人指数	采购经理人指数PMI	+
一致指标	海运量	粮食运量	+
		铁矿运量	+
		煤炭运量	+
		原油运量	+
		集装箱运量	+

续表

	即期运价	灵便型船运价指数BHSI	+
		巴拿马型船运价指数BPI	+
		好望角型船运价指数BCI	+
		原油运价指数BDTI	+
		集装箱船期租价格指数CTRI	+
	燃油价格	鹿特丹380CST燃料油价格	-
		新加坡380CST燃料油价格	-
		鹿特丹MGO价格	-
		新加坡MGO价格	-
滞后指标	新船订单量	干散货船新船订单量	+
		集装箱船新船订单量	+
		油轮新船订单量	+
	现有船队规模	干散货船现有船队量	+
		集装箱船现有船队量	+
		油轮现有船队量	+
	闲置船规模	干散货船闲置量	-
		集装箱船闲置量	-
		油轮闲置量	-

指标属性“+”为正向指标，指标属性“-”为反向指标

附录二：

上海交通大学全球航运景气指数SMPI算法

关于景气指数的理论研究，始于1920年代。1937年，应美国财政部长的要求，美国国家经济研究局（National Bureau of Economic Research, NBER）的负责人韦斯利·米切尔（Wesley Clair Mitchell）与经济统计学家亚瑟·伯恩斯（Arthur F. Burns）于1937年开始了利用经济指标来判断经济衰退何时结束的研究，其成果汇编成《测量商业周期》Measuring Business Cycles》，于1946年出版。1950年代，NBER的经济学家们为预测经济周期的拐点，提出了多指数信息综合方法——扩散指数（Diffusion Indexes, DI）。1960年代，经济学家希斯金（J. Shiskin）提出了合成指数（Composite Index, CI），用以反映经济景气循环的振幅，弥补了扩散指数的不足。从此CI和DI共同成为构造经济景气监测预警系统的基本方法。

上海交通大学全球航运景气指数沿用NBER的景气指数算法，结合全球航运市场的特质，对两个指数的算法进行了微调。

1. 改进的CI算法

改进DI算法可以表示为式(1)，其中 x_t^i 为第*t*期*i*指标, w_i 为*i*个指标的权重：

$$DI_t = \frac{1}{\sum_{i=1}^n w_i} \sum_{i=1}^n w_i U_{ij} = \frac{1}{\sum_{i=1}^n w_i} \sum_{i=1}^n w_i \frac{\frac{x_j^i - x_{j-1}^i}{x_{j-1}^i}}{\max \left| \frac{x_j^i - x_{j-1}^i}{x_{j-1}^i} \right|} \tag{1}$$

改进后的DI将原来非连续的示性函数调整为连续的波动强度指数函数，使用各个指标的波动率数据并将其进行量纲化处理。与传统计算方相比，这一改进能够避免仅通过扩张/收缩指标个数占比来判断景气情况，尽量真实地还原指标的变动趋势，从而减少计算结果失真情况。

2. 整合的的DI算法

使用附录一所列的34个指标数据，将其进行季节化处理和同趋化处理后，对所有指标组分别使用改进扩散指数和以下算法计算对应的DI和CI，并对一致指标组使用美国商务部传统合成指数法计算CI。

（1）求指标的对称变化率并将其标准化。

①设指标 $Y_{ij}(t)$ 为第*j*指标组的第*i*个指标, $j=1,2,3$ 分别代表先行、一致、滞后指标组, $i=1,2,\cdots,k$ 是组内指标的序号, k_j 是第*j*指标组的指标个数。首先对 $Y_{ij}(t)$ 求对称变化率 $C_{ij}(t)$ ：

$$C_{ij}(t) = 200 \times \frac{Y_{ij}(t) - Y_{ij}(t-1)}{Y_{ij}(t) + Y_{ij}(t-1)}, \quad t=2,3,\dots,n \quad (2)$$

当构成指标 $Y_{ij}(t)$ 中有零或负值时，或者指标是比率序列时，取一阶差分：

$$\underline{C}_{ij}(t) = \underline{Y}_{ij}(t) - \underline{Y}_{ij}(t-1), \quad t=2, 3, \dots, n \quad (3)$$

②为了防止变动幅度大的指标在合成指数中取得支配地位，各指标的对称变动率 $C_{ij}(t)$ 都被标准化，使其平均绝对值等于1。首先求标准化因子 A_{ij} ：

$$A_{ij} = \sum_{t=2}^n \frac{|C_{ij}(t)|}{n-1} \quad (4)$$

用 A_{ij} 将 $C_{ij}(t)$ 标准化，得到标准化变化率 $S_{ij}(t)$ ：

$$S_{ij}(t) = \frac{C_{ij}(t)}{A_{ij}}, \quad t=2,3,\dots,n \quad (5)$$

(2) 求各指标组的平均变化率。

$$R_j(t) = \frac{\sum_{i=1}^{k_j} S_{ij}(t) \bullet w_{ij}}{\sum_{i=1}^{k_j} w_{ij}}, \quad j=1,2,3; \quad t=2,3,\dots,n \quad (6)$$

其中， w_{ij} 是第 j 组的第 i 个指标的权数，在通常情况下使用等权数，即 $w_{ij}=1$ 。

(3) 求初始合成指数 $I_j(t)$

令 $I_j(1)=100$ ，则

$$I(t) = I(t-1) \times \frac{200 + R(t)}{200 - R(t)}, \quad t = 2, 3, \dots, n \quad (7)$$

(4) 计算合成指数

制成以基准日期为100的合成指数：

$$CI(t) = 100 \times I(t) / \bar{I}(0) \quad (8)$$

其中， $I(0)$ 是基准日期的平均值。

附录三：

上海交通大学全球航运景气指数SMPI数据源

上海交通大学全球航运景气指数SMPI的计算选择国际经济组织与机构的公开数据库作为数据源。这些数据源见附表2。

附表2 SMPI的数据源

序号	数据源
1	国际货币基金组织数据库
2	世界银行数据库
3	世界贸易组织数据库
4	波罗的海交易所
5	洲际交易所
6	克拉克森数据库
7	德鲁里数据库
8	美、中、英、法、德、日等国PMI编制机构
9	荷兰经济政策分析局
10	英为财经

附录四： 上海交通大学全球航运景气指数SMPI历程

上海交通大学国际航运研究团队关于全球航运景气指数的研究始于2009年。为应对2008年由美国房地产泡沫和金融衍生品风险失控引发的系统性危机对全球经济造成的重大影响，中国政府出台了一系列的应对措施。在国际航运领域，国务院2009年4月29日发布了《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心的意见》（国发〔2009〕19号），明确加快上海国际航运中心建设，特别强调要强化上海国际航运业的软实力。在这一大背景下，时任上海交通大学安泰经济与管理学院名誉院长、中国国际经济交流中心CCIEE常务理事的张祥教授发起，组织了国际航运研究团队，在中国国际经济交流中心的支持下，开展对国际航运行业的研究。团队中的部分成员经过审慎研究，决定开展国际航运指数的研发。

2008年的美国金融危机对全球航运业的影响巨大。被誉为国际航运市场风向标的波罗的海干散货运价指数（Baltic Dry Index, BDI）2008年5月20日上升到11793点的历史最高位，在金融风暴的影响下，仅用半年时间，就下降到663点（2008年12月5日），干散货海运市场一片哀鸿，并进而波及到油轮、集装箱班轮和特种船市场。此一案例说明，运价指数可能更多扮演了市场短期行情的放大器的角色，而非长期趋势的精确指标，不能完全反映全球航运业的实际状况。

针对这一问题，上海交通大学国际航运研究团队对各类指数产品进行分析，经过半年的数据分析和算法选择，团队决定开发面向全球海运业的景气指数，不仅从运价和船舶租金的角度，同时考虑全球贸易量和重要航运资源成本价格等影响，来监测全球航运界的景气状况。2009年11月，上海交通大学团队试算的航运景气指数通过了CCIEE组织的专家团队的验收，并同意命名为“CCIEE-上海航运指数”。2010年1月，“CCIEE-上海航运指数”在北京梅地亚发布。

“CCIEE-上海航运指数”的指标分为“产业容量”和“利润水平”两类。“产业容量”包含供给和需求两方面，其中供给分别是干散货船队、油轮船队和集装箱船队的全球运力，需求则是全球粮食、煤炭、矿石、石油和制成品的贸易额和海运运量。“利润水平”包含收入和成本两方面，其中收入用海运各分市场的即期运价和远期运价表现，成本则用石油远期价格和燃油即期价格表现。由此，根据数据源可以获得的数据，确定了29个指标。“CCIEE-上海航运指数”在CCIEE网站上每季度发布一次，直到2012年10月。因CCIEE产品调整，“CCIEE-上海航运指数”的研发停止。

2018年12月8日，在上海交通大学安泰经济与管理学院新任院长陈方若教授的提议下，上海交通大学行业研究院正式揭牌成立。行业研究院秉承“扎根中国管理实践，推动社会经济发展，完善经济管理理论”的发展方针，在以学科为主线的横向研究的基础之上，建立以行业为主线的纵向研究，大力推动行业研究，打造“纵横交错，知行合一”的学术氛围，回归商学院发展的本源，形成实践、学

术、教学之间的良性循环。为此，行业研究院设立了30个左右的行业研究团队。2019年4月，航运业团队成为上海交通大学行业研究院的行业研究团队之一。

在全球权威的贸易和航运智库不断涌现和完善的大背景下，航运业团队决定以之前的“CCIEE-上海航运指数”的研究为基础，进而开发更具代表性的“上海交通大学全球航运景气指数SMPI”。经过9个月的数据采集、处理计算和分析对比，最终选定以美国国家经济研究局NBER开发的景气指数算法为模板，结合全球海运市场的特征性指标进行调整，设计了SMPI的指标体系和算法，并于2020年2月在上海交通大学徐汇校区正式发布。之后每个月都在上海交通大学行业研究院网站和公众号上发布。连续发布三年，共计36个月。

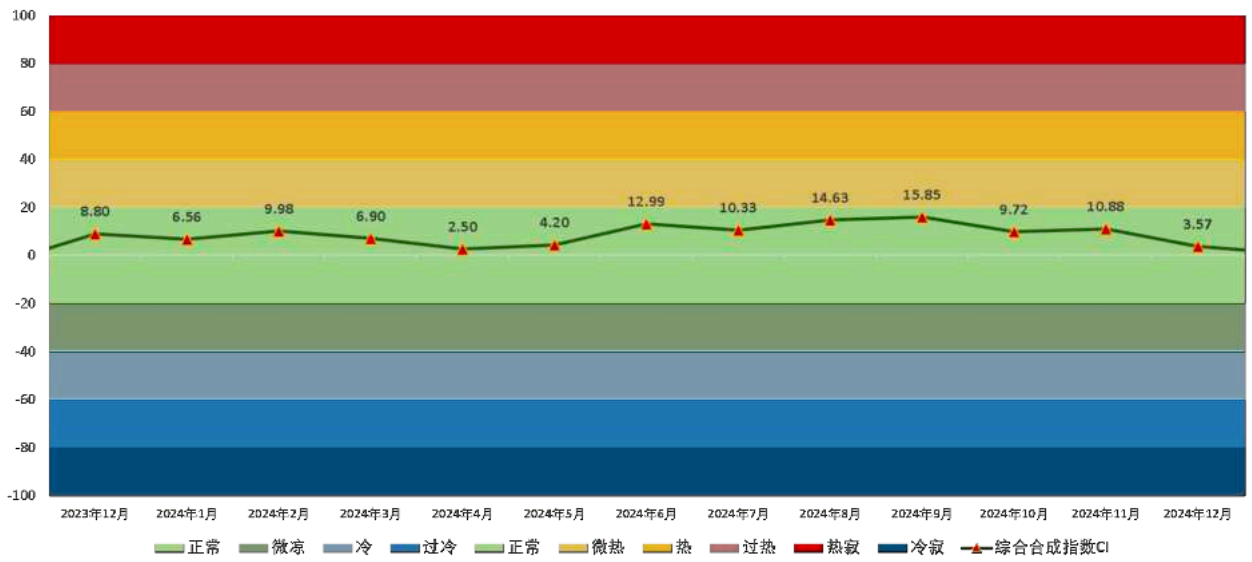
2023年1月，为配合深圳市全球海洋中心城市建设的目标，也为支持上海交通大学深圳行业研究院的发展，上海交通大学行业研究院决定将部分行业研究团队转移到深圳，航运业团队就在其中。2023年3月20日，上海交通大学行业研究院在深圳市举办“上海交通大学全球航运景气指数SMPI”专家论证会。论证会上，专家们听取了指数的研发团队对指数开发的思路、指标集、数据源以及模型和算法的介绍，并对指数的数据源、算法和应用价值进行了充分的探讨。专家组认为：SMPI以全球航运市场为对象，以市场景气度为表征，定位正确，符合全球航运市场宏观特征和需要；SMPI指标集选取了34个全球航运市场特征性指标，选取原则正确、选取方法科学，所选指标以及指标数据源能够代表全球航运市场主要方面的特征；SMPI以NBER的IEI算法为基础，并结合全球航运市场的特征进行了调整，算法设计合理，计算结果正确。专家建议：根据市场变化适时对指标集进行调整，持续完善SMPI的指标集及算法；进一步开发SMPI细分市场指数，以扩大指数市场应用面及价值；加强宣传，提高指数市场影响力。此后，上海交通大学全球航运景气指数SMPI每个月都在上海交通大学深圳行业研究院的公众号上发布至今。

2026年1月17日，《上海交通大学全球航运景气指数SMPI 2025年度报告》在位于深圳市南山区科技生态园上海交通大学深圳行业研究院发布。这是SMPI的首份年度报告。

附录五：
上海交通大学全球航运景气指数SMPI 2024年数值图

附表3 2024年SMPI月度指数

月份	类型	先行	一致	滞后	综合
一月	扩散	6.91	1.95	29.15	12.66
	合成	 10.4	 2.65	 5.49	 6.56
二月	扩散	0.65	-7.96	23.54	4.54
	合成	 14.87	 0.96	 21.19	 9.98
三月	扩散	-5.68	7.25	16.04	9.71
	合成	 7.69	 3.61	 6.49	 6.9
四月	扩散	-2.27	-4.85	10.85	2.95
	合成	 2.12	 1.4	 5.24	 2.5
五月	扩散	4	10.94	9.13	12.81
	合成	 2.25	 6.54	 2.77	 4.2
六月	扩散	2.56	13.68	13.87	14.88
	合成	 4.14	 15.88	 14.74	 12.99
七月	扩散	-5.2	-9.72	2.39	-2.14
	合成	 2.55	 12.08	 5.69	 10.33
八月	扩散	3.14	11.34	9.06	12.79
	合成	 2.24	 17.57	 29.96	 14.63
九月	扩散	-2.82	1.04	24.92	8.83
	合成	 3.31	 19.15	 29.26	 15.85
十月	扩散	-3.6	-16.05	6.14	-4.44
	合成	 -3.97	 9.81	 31.69	 9.72
十一月	扩散	-2.66	6.91	0.06	7.1
	合成	 -2.63	 12.27	 36.65	 10.88
十二月	扩散	-5.18	-5.05	-1.88	-0.45
	合成	 -10.88	 10.04	 19.81	 3.57



附图 20024年SMPI全景