

迪拜环球港务集团
全球贸易瞭望台

中国国家报告

2026



DP WORLD

CHANGE WHAT'S POSSIBLE

内容

中国贸易概况

02

执行摘要

03

在动荡中重塑增长

04

贸易便利化与市场准入

06

支撑贸易运营的数字化转型

07

投资、基础设施与贸易融资

08

结论

09

中国贸易概况

主要出口目的地 ⁴	主要进口来源地 ⁴	主要出口商品 ⁴	主要进口商品 ⁴
美国	日本	电气机械及零部件	电气机械及零部件
日本	韩国	道路运输车辆	科学仪器设备
中国香港特别行政区	美国	通信设备	矿物燃料与原油
韩国	德国	办公设备与数据处理设备	金属矿石
德国	澳大利亚		

执行摘要

参与2025年底迪拜环球港务集团全球贸易瞭望台高管调研的中国受访者，对未来贸易增长前景整体持积极态度，但乐观程度低于全球平均水平。43%的受访者预计2026年贸易增长将加快，50%认为将与去年保持相近水平；相比之下，全球对应比例分别为54%和40%。值得注意的是，仅42%的中国受访者认为政策不确定性处于高或极高水平，而全球平均为53%。

与此同时，中国企业高管对自身应对贸易壁垒变化的能力表现出较强信心。35%的受访者预计关税及非关税壁垒的变化将对企业产生积极影响，仅26%认为会带来负面影响。这很可能反映出中国近年来成功推动出口市场多元化布局所形成的韧性优势。

中国企业正在推动的供应链战略调整，主要集中在供应商多元化（58%）、近岸外包（Near-shoring）（38%）及友岸外包（Friend-shoring）（36%），反映出供应链正逐步向区域化及合作伙伴国家网络转移。政策

层面，贸易便利化（40%）、自由贸易协定（39%）以及数字化支持（38%）成为最受关注的发展方向。尽管基础设施投资的重要性低于其他市场，海关清关效率仍然是制约贸易发展的关键瓶颈。同时，中国较高水平的数字化能力，以及更容易获得且条件合理的贸易融资（50%，高于全球平均39%），为出口企业在2026年增强了竞争优势。

展望2026年，中国企业高管普遍认为，未来增长动力将会来自更多市场拓展，而非维持现有优势。数字化（44%）、进入新市场（43%）以及构建新的价值链（34%）成为最主要的增长驱动因素。这表明，中国企业的韧性战略已从“应对外部冲击”逐渐转向“通过不断创新与拓展实现领先”。

2026年GDP增长预测¹:

4.4%

2026年贸易增长预期²:

50%

的受访高管预计与去年持平，43%预计增速快于去年

政策不确定性³:

42%

的受访者认为处于高或极高水平

货物出口总额（2024年）⁴:

\$3,576.7

亿美元（全球第1）

货物进口总额（2024年）⁴:

\$2,584.9

亿美元（全球第2）

国际货币基金组织（IMF，2026）¹

迪拜环球港务集团全球贸易瞭望台高管调研（2025）²

世界贸易组织（WTO，2024）³

联合国商品贸易数据库（UN Comtrade，2024）⁴

在动荡中重塑增长

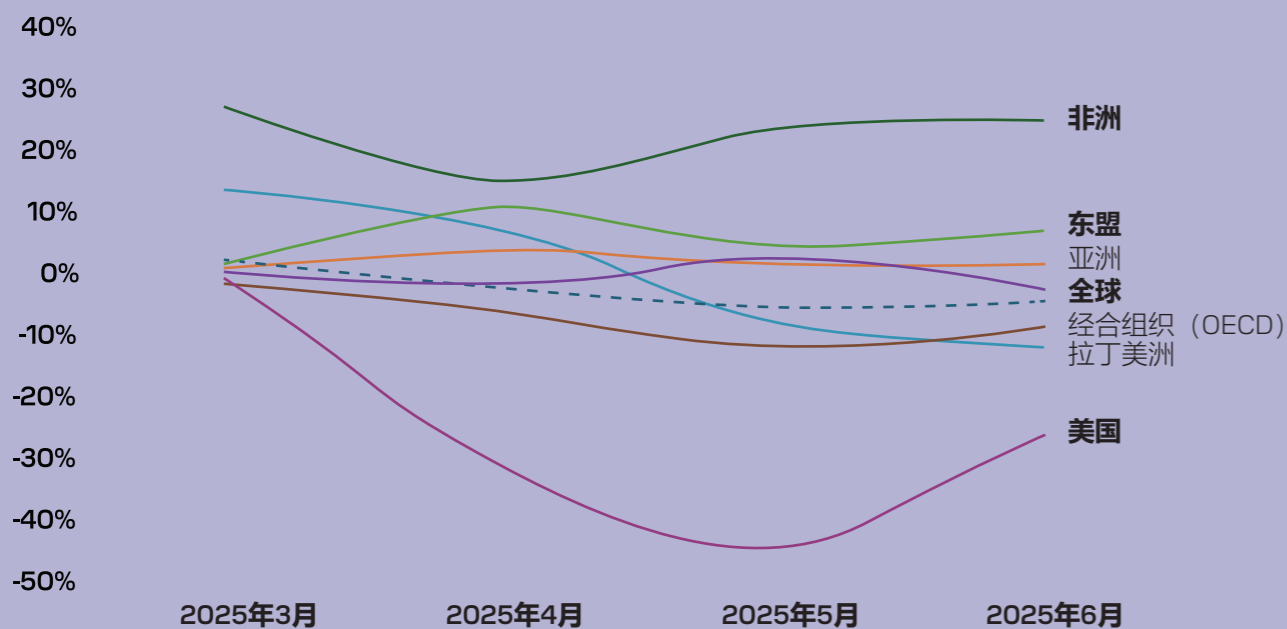
参与迪拜环球港务集团全球贸易瞭望台调研的中国企业高管，对未来贸易前景持更为稳健的预期。43%的受访者预计贸易增长将在2026年进一步加快，而50%认为贸易表现将维持当前水平；相比之下，全球对应比例分别为54%和40%。

2025年底进行的调研显示，全球范围内有53%的企业高管认为政策不确定性处于“高”或“极高”水平，而中国高管仅有42%，反映出相对稳定的预期环境。中国企业对2026年贸易增长保持相对温和的预期，一定程度上反映出中国贸易规模在2025年已处于历史最高水平，同时也说明持续多年的战略转型正在逐步发挥作用。尽管2025年的关税冲击对贸易信心构成挑战，中国企业通过承受利润压缩、调整供应链布局以及积极拓展新市场，有效化解了相关影响并提升了适应能力。2025年

中期，中国对美国出口出现明显下降，但这一影响在很大程度上被面向东盟（ASEAN）国家及非洲市场出口增长加快所抵消。这也反映出“南南贸易走廊”正逐渐成为中国出口战略的重要组成部分。目前，中国对美国的直接出口占GDP比重已降至不足3%，相比十年前超过6%的水平显著下降。²与此同时，近期霍尔木兹海峡³局势波动加剧了贸易环境的不确定性，尤其对能源供应链构成影响。由于超过30%的中国原油及液化天然气（LNG）进口需经由该通道运输，相关风险值得持续关注。⁴

中国关税策略推动贸易布局向“南南贸易”转移

实施对等关税后中国对各地区出口增长率（同比）



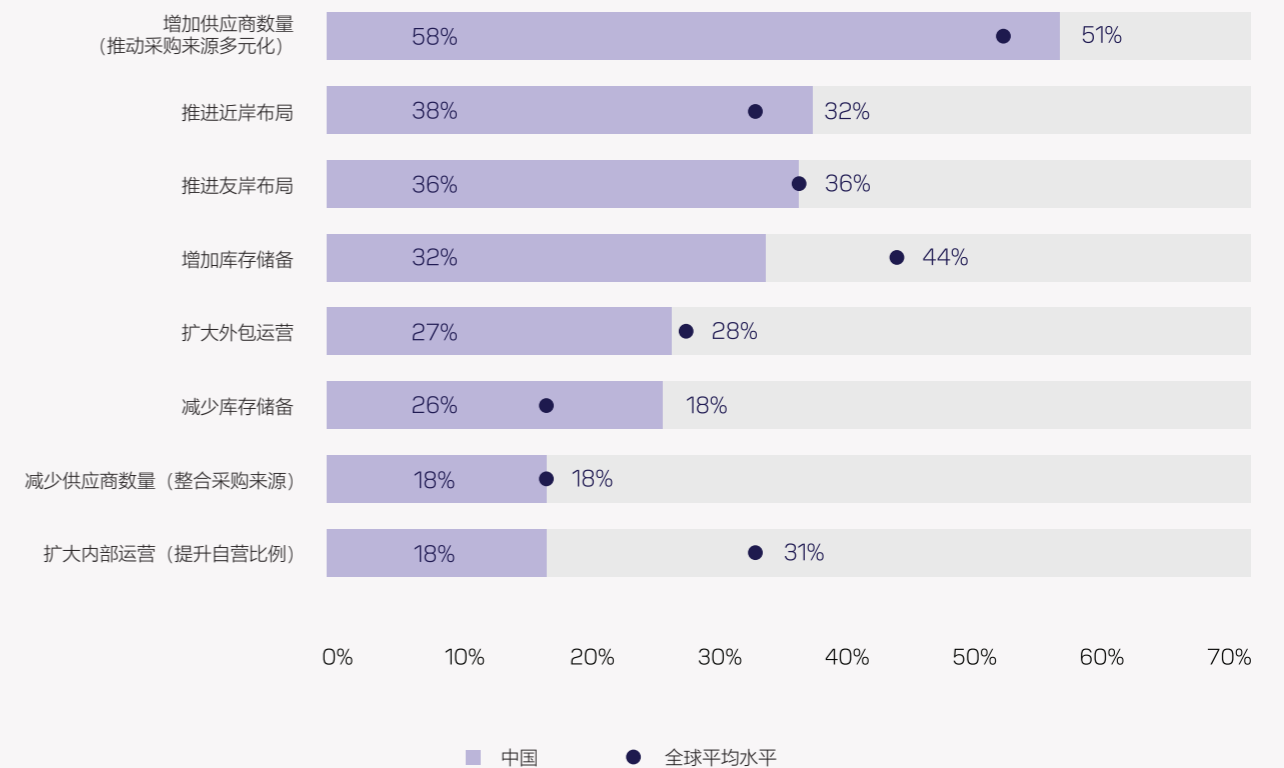
资料来源：联合国贸易和发展会议（UNCTAD）、中国海关总署⁸

中国受访企业高管对未来贸易壁垒变化的预期呈现明显分化：43%的受访者预计2026年贸易壁垒将进一步增加，另有43%认为将维持现状，仅13%预计会有所下降。更值得关注的是，35%的企业高管认为贸易壁垒变化将对企业产生积极影响，而仅26%预计会带来负面影响。在所有参与调研的国家中，没有其他国家展现出如此积极的态度。对于中国企业而言，关税并未削弱贸易活动，反而推动了贸易流向的重新配置；事实证明，这种调整在很大程度上为企业创造了新的发展机会。

同时，贸易壁垒的范围已不仅限于关税。2025年前七个月，全球新增1,731项非关税壁垒，涵盖可持续发展要求、卫生标准以及文件合规要求等，而这一数字在2018年⁵仅为400项。对于中国出口企业而言，这意味着日益增加的合规压力，尤其对难以消化额外成本的中小企业影响更为明显。

扩大供应商数量、实现采购来源多元化，是中国受访企业最重要的战略优先事项，58%的受访者将其列为重点。近岸外包占38%，高于全球平均水平6个百分点；友岸外包占36%，与全球平均水平基本一致。这些变化背后的主要驱动力，来自企业对更高灵活性与供应链韧性的追求（23%），以及推动运营模式变革的新技术应用（21%）。这反映出一个更广泛的趋势：企业正通过供应商多元化、库存调整以及市场重新布局，持续降低供应链风险，并将“韧性”从被动风险防御工具转向制定主动增长战略。

图表：供应链战略调整——中国与全球平均水平对比。



综合来看，上述三项战略反映出，中国企业正在围绕区域市场及伙伴国家网络，主动重构其供应基础。这种变化呈现出的并非收缩或集中，而是更加明显的扩张与重新分配趋势。这一区域化布局逻辑正显示出较强的前瞻性。尽管中国企业向东盟（ASEAN）及伙伴国家转移采购布局，最初是源于关税压力，但这一战略也在一定程度上增强了企业抵御当前海湾地区贸易冲击的能力。与全球同行类似，中国企业并未等待外部环境恢复稳定后再寻求扩张，而是在持续动荡中，不断提升在复杂环境下实现增长的能力。2024年，中国对外直接投资（FDI）达到1,922亿美元，按年同比增长8.4%；其中，对东盟地区投资增长36.8%，达到344亿美元，反映出区域化布局正不断深化⁶。

贸易便利化与市场准入

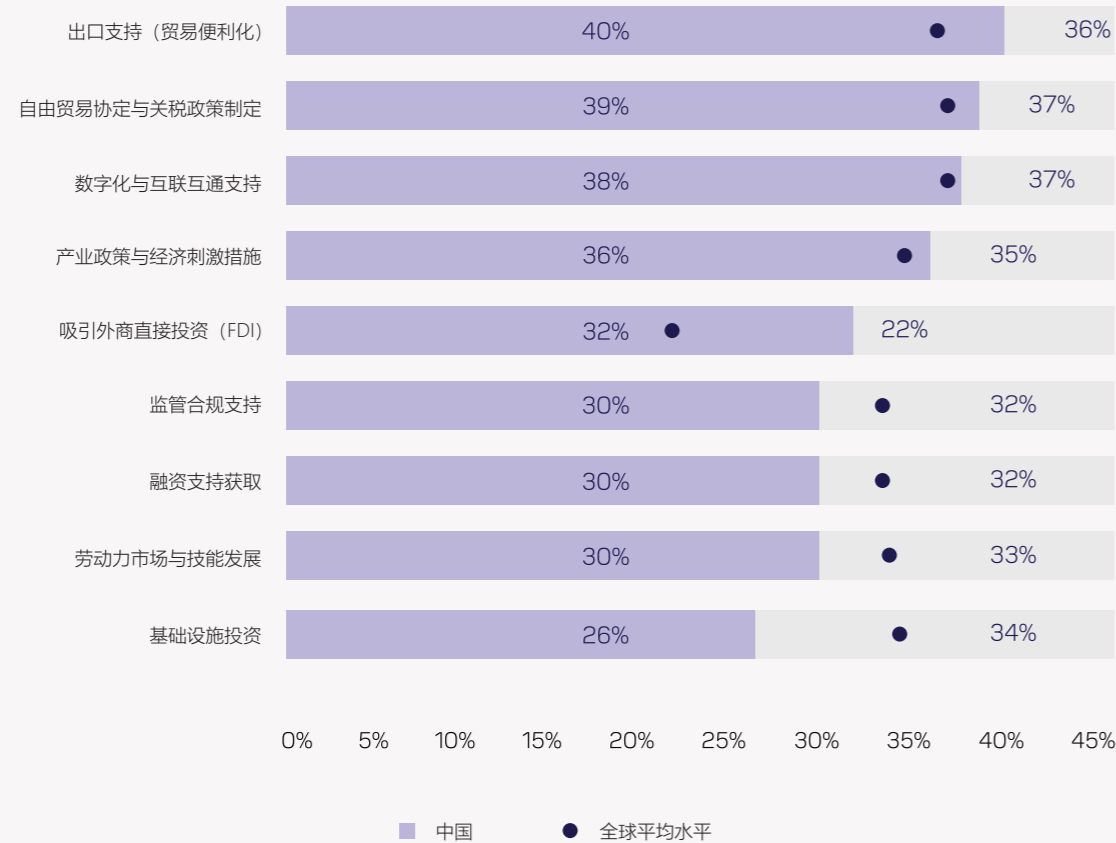
就推动贸易增长所需的关键因素，受访的中国企业高管表现出较明确的共识。其中，贸易便利化位列榜首，40%的受访者将其列为首要政策，这直接反映出海关清关效率长期以来仍是中国贸易活动中最突出的运营瓶颈。其次，自由贸易协定（39%）以及数字化支持（38%）同样受到高度关注。对于中国而言，这些优先事项之间存在紧密联系：海关现代化建设将有助于提升庞大出口体系的竞争力；数字基础设施则是国家产业升级战略的重要支撑；而从《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）到《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》（CPTPP）等自由贸易协定，也被视为拓展传统市场之外增长空间的重要抓手。在此背景下，围绕金砖国家合作机制（BRICS+）的持续推进，也为中国深化了新兴市场合作、为拓宽全球贸易网络增添新的维度。

中国近年来签署的自由贸易协定（FTA）体现出这一战略逻辑：相关协定越来越多地纳入数字化与电子商务条款，使政策重点拓展至贸易体系架构本身。中国的自由贸易协定网络是主要经济体中覆盖范围最广泛的网络之一，目前已签署超过20项协定，涵盖亚洲、中东、拉丁美洲及大洋洲的多个合作伙伴。与此同时，中国自由贸易协定布局的重点正逐步转向东盟（ASEAN）、

海湾阿拉伯国家合作委员会（GCC）成员国，以及不断发展的“南南贸易走廊”。这一趋势与中国企业高管所推动的供应链多元化战略相呼应，即降低对单一市场的依赖，同时深化与高增长贸易伙伴的联系，尤其是在基础原材料、能源以及清洁技术投入品等领域——这些领域的进口扩张已成为明确的战略重点。⁷

调研结果显示，中国企业高管与全球同行在政策优先事项上存在两个明显差异。首先，中国企业对吸引外商直接投资（FDI）的重视程度更高，35%的受访者将其列为重点，高于全球平均水平的22%。这反映出企业对中国持续作为全球制造与物流枢纽吸引力的信心。相比之下，中国对基础设施投资的关注程度低于全球平均水平（26%，低于全球平均34%），这主要得益于国内物流网络和交通基础设施已具备较高成熟度。数据显示，中国物流成本占GDP比重已从2012年的18%降至2023年的14.4%；此外，2024年铁路-水联运运量同比增长15%，达到1,150万标准箱（TEU）⁸。然而，基础设施投资不足的问题并未完全消失，其缺口更大程度上集中在跨境环节，特别是海关处理能力与边境通关基础设施方面，这仍然是影响贸易效率的重要压力点。

图表：中国与全球平均水平的政策优先事项对比。

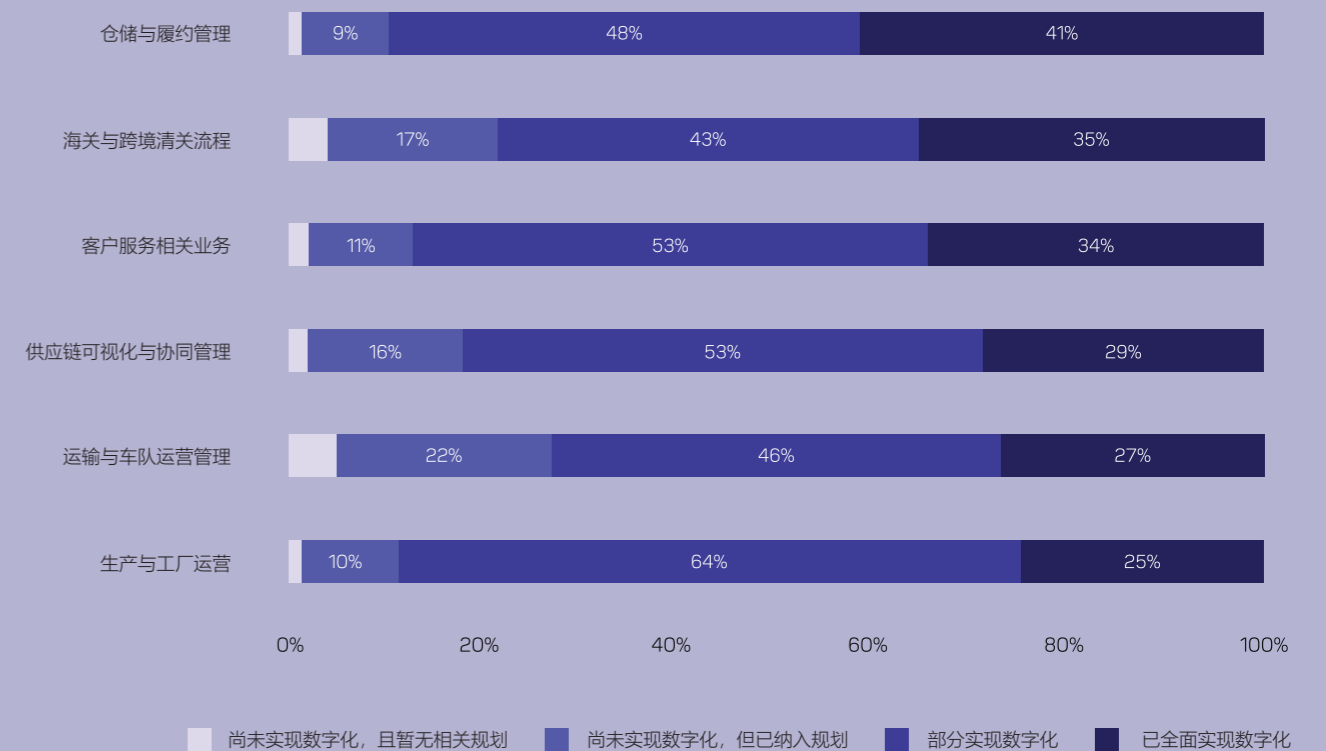


支撑贸易运营的数字化转型

在将中国视为关键市场的物流行业高管中，46%的受访者认为海关清关效率会导致运营延误，低于全球平均水平的60%。这一差距反映出中国长期持续推进现代化建设所带来的成效，其中包括截至2024年已覆盖269个口岸的“智慧海关”项目。该项目通过引入人工智能（AI）目标识别与自动化查验技术，不断优化通关效率。尽管如此，贸易运营中的摩擦并未完全消失，其主要集中于数字化能力差距（37%）、文件与合规要求（36%）、仓储能力不足（35%）以及港口和码头拥堵（33%）等问题。这些挑战更多反映出跨部门协同及物流链整体整合仍存在不足，而非传统意义上的边境通关问题。

从调研结果来看，中国在多个运营领域的数字化水平整体处于较高阶段。根据2025年IMD世界数字竞争力排名，中国位列全球第12位，为历史最佳排名，显示在技术应用与数字基础设施建设方面持续取得进展。⁹其中，仓储及履约管理是数字化程度最高的领域，41%的受访企业表示已实现全面数字化，高于全球平均水平的30%。海关及跨境清关流程的全面数字化比例达到35%，同样高于全球平均水平（29%）。相比之下，客户服务相关业务（34%）及供应链可视化管理（29%）的数字化程度略低，但若考虑部分数字化应用，其整体水平仍高于全球平均水平。在运输及车队运营管理领域，中国与全球平均水平之间仅存在较小差距：27%的中国企业表示已实现全面数字化，而全球平均水平为28%。这一差距反映出，中国高度数字化的港口及大型物流运营商，与规模更大的传统公路运输体系并存，行业整合仍存在空间。与此同时，这也意味着运输领域仍是未来数字化投资最具潜力的方向之一。

图表：中国企业不同业务领域的数字化水平。

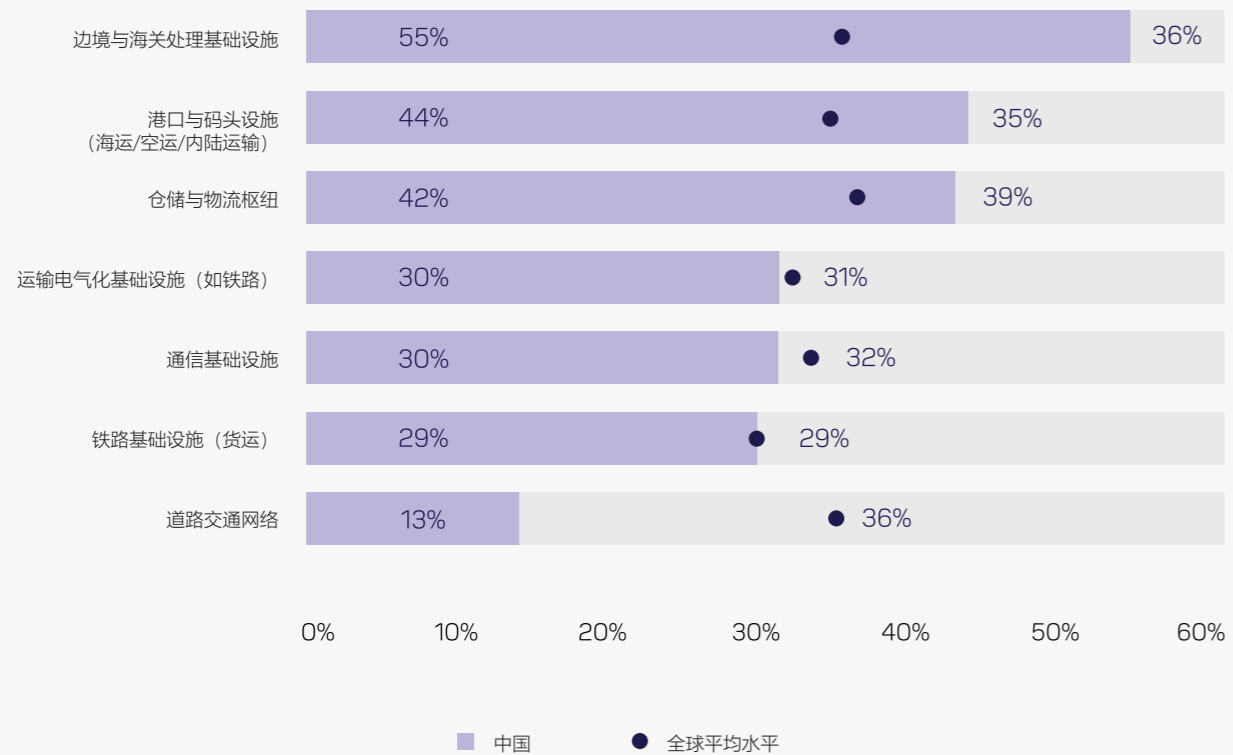


以港口投资为例，迪拜环球港务集团青岛港通过将自动化岸桥、无人引导运输车辆与综合数字平台相结合，不断优化运营效率。自2023年底完成三期扩建以来，该码头运营效率提升了6%，集装箱吞吐量增长15%。¹⁰此外，在迪拜环球港务集团烟台港，散货装卸全流程自动化已实现较传统作业模式超过20%的效率提升。¹¹当前，中国已成为全球自动化码头建设的领先市场，累计建成52个自动化集装箱及散货码头设施，整体吞吐量保持增长态势。这不仅反映出中国港口数字化与智能化转型进程加快，也巩固了其在全球贸易基础设施领域的竞争优势¹²。

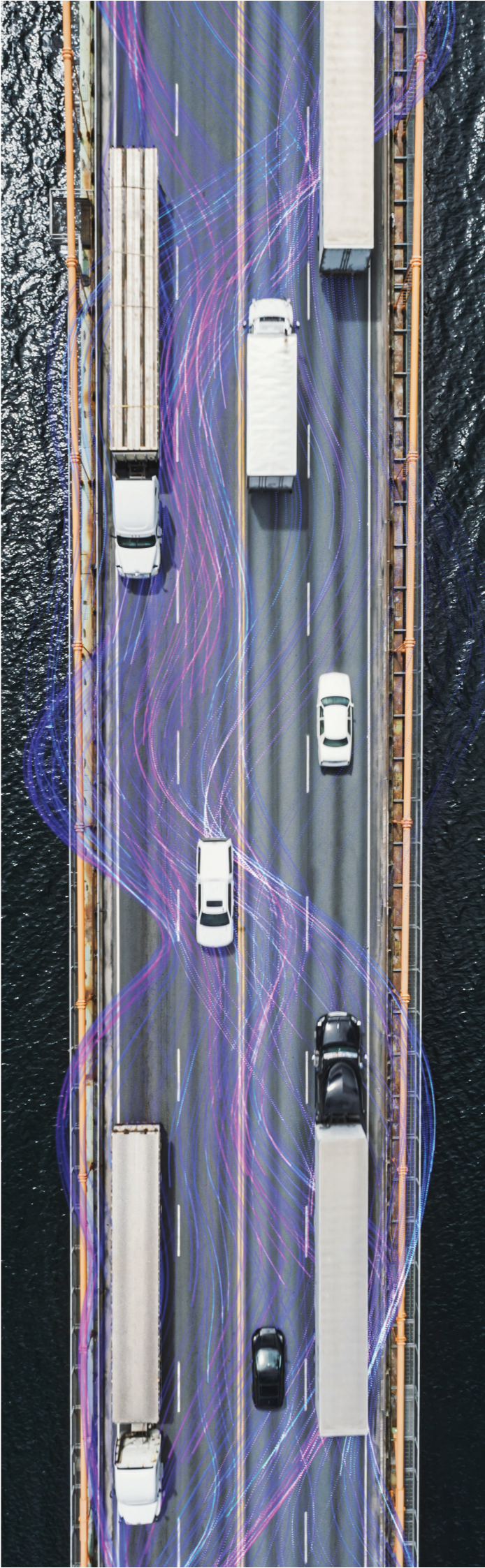
投资、基础设施与贸易融资

物流行业高管对于基础设施投资重点的判断，进一步印证了一个趋势：边境环节的处理能力已成为制约中国贸易效率的核心瓶颈之一。尽管中国持续加大智慧海关建设投入，但在将中国视为关键市场的物流行业高管中，仍有55%的受访者认为，边境及海关处理基础设施是当前最需要优先投资的领域，显著高于全球平均水平（36%）。同时，港口与码头设施（44%）以及仓储与物流枢纽（42%）的重要性，也高于全球平均水平。相比之下，仅13%的受访者认为道路交通网络是优先投资方向，远低于全球平均水平的36%。这一差异反映出，中国国内交通与物流网络已具备相对成熟的连接能力，因此未来投资需求正逐步从传统基础设施建设转向跨境处理效率、港口能力以及物流协同体系优化。

图表：中国与全球平均水平的基础设施投资需求对比。



中国的贸易融资环境仍具备明显优势。50%的中国企业高管表示，企业能够以合理条件获得贸易融资，高于全球平均水平的39%。这一优势为中国企业推动增长战略提供了重要支撑，也增强了企业在复杂贸易环境中的竞争能力。



结论

展望2026年，中国整体展现出稳健且审慎的信心。尽管贸易增长预期相对温和，但整体保持稳定，这背后既得益于中国持续推动贸易布局向“南南贸易走廊”转移，也与其相较许多经济体对美国关税的直接依赖程度较低有关。

贸易环境的不确定性进一步强化了供应链多元化布局的重要性，但与此同时，中国企业也在主动重塑韧性能力。积极扩大供应商网络及推进近岸外包，成为供应链重构的重要方向；贸易便利化与自由贸易协定则继续位居政策重点。数字化水平已在多个领域取得明显进展，中国港口基础设施更已跻身全球自动化程度最高的行列之一。此外，贸易融资可获得性仍是中国企业的重要比较优势，为其持续拓展国际市场提供支持。

展望2026年，释放中国贸易增长潜力最关键的一项举措，在于进一步加强边境及海关处理基础设施建设。这一瓶颈贯穿企业高管所关注的每一项战略重点——无论是供应链多元化、降低运营成本，还是拓展贸易网络。若能有效改善这一关键环节，中国将有望提升贸易效率，加快供应链重构，并充分释放其不断扩展的全球贸易通道所带来的增长潜力。

获取更多来自 DP World 全球贸易瞭望台的数据和见解：



参考文献

1. 联合国开发计划署 (UNDP) (2025)。《亚太地区展望2025：动荡、多元化与分化》。 <https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2025-08/undp-rbap-disruption-diversification-divergence-2025.pdf>
2. 同上。
3. 联合国贸易和发展会议 (UNCTAD) (2026)。《霍尔木兹海峡扰动：对全球贸易与发展的影响》。 <https://unctad.org/publication/strait-hormuz-disruptions-implications-global-trade-and-development>
4. 哥伦比亚大学全球能源政策中心 (Center on Global Energy Policy) | 国际与公共事务学院 (SIPA)。《中东冲突对中国能源安全的影响》。 <https://www.energypolicy.columbia.edu/implications-of-the-conflict-in-the-middle-east-for-chinas-energy-security/>
5. 同上。
6. 《环球时报》 (Global Times) (2025)。《2024年中国对外直接投资达1,922亿美元，连续13年位居全球前三》。 <https://www.globaltimes.cn/page/202509/1342960.shtml>
7. 《中国跨境观察》 (China Cross-Border Monitor) (2025)。《中国持续向供应链上游扩张：2025年第三季度最新观察》。 <https://cbm.rhg.com/research-note/china-continues-upstream-expansion-supply-chains-q3-2025-update>
8. 人民网 (People's Daily Online) (2025)。《物流成本下降助力释放中国经济活力》。 <https://en.people.cn/n3/2025/0208/c90000-20274156.html>
9. IMD (2025)。《2025年世界数字竞争力排名》。 https://imd.widen.net/content/xclarczwr/pdf/WDCR_Report_2025.pdf
10. 《海事洞察》 (Marine Insight) (2025)。《中国智能港口发展水平位居全球第一》。 <https://www.marineinsight.com/shipping-news/china-ranks-first-globally-for-intelligent-port-development/>
11. 同上。
12. 同上。

