

2026年的世界贸易形势

主笔：马盈盈 苏庆义

作者单位：中国社会科学院世界经济与政治研究所

策划：赵宁宁

责任编辑：付军锋





图 / 包图网





2026年，全球贸易将进入一个增速明显放缓、环境更趋复杂与碎片化的阶段。

那些产业结构单一、经济基础薄弱的经济体，特别是依赖初级大宗商品或低成本劳动力出口的部分小型经济体，可能会因难以应对关税成本上升与供应链调整而面临增长放缓、财政压力加大甚至发展进程受阻的风险。

那些产业基础扎实、具备多元竞争优势的新兴经济体，若能提供完善的基础设施、熟练的劳动力和稳定的政策环境，则有望吸引寻求多元化战略或区域化布局的企业投资，从而实现贸易的快速增长与产业升级。

全球贸易的增长红利将更集中于少数具备韧性与吸引力的“枢纽型”经济体，而更多处于“边缘”地位的经济体则面临被主流供应链进一步疏离的风险。

深圳盐田港，国际航行船舶正在进行液化天然气保税加注作业。图 / 李砚伟

2026年世界贸易形势分析



图 / 包图网

2026年世界贸易面临的下行风险上升，贸易增速预计不及2025年。世界贸易组织2025年10月预测，2026年货物贸易增速预计为0.5%，较2025年下降1.9个百分点，服务贸易实际增速预计为4.4%，较2025年下降0.2个百分点。国际货币基金组织2026年1月预测，2026年世界货物和服务贸易增速为2.6%，比2025年低1.5个百分点。而世界银行2026年1月预测，2026年世界货物和非要素服务贸易增速为2.2%，较2025年低1.2个百分点。综合而言，三大组织预

测显示，2026年全球贸易增速将明显放缓。

支撑这一判断，主要基于以下因素：

其一，高关税和贸易政策不确定性提高贸易成本。

根据联合国贸易和发展会议（以下简称“贸发会议”）的测算，2025年全球平均关税较2024年明显上升，其中农业和制造业产品的平均关税分别提高了1个和2.8个百分点，达到6.7%和4.7%。

高关税政策的冲击效应在时间上呈现阶段性。2025年一季度，在通胀压力缓解、家庭实际收入提高，以及规避预期关税而提前进行“抢进口”的共同作用下，全球贸易出现短暂复苏。行业报告显示，北美地区在机械设备、汽车及零部件、木材和建筑设备，以及非耐用品等多个领域的库存销售比显著上升。然而，这一势头在2025年4月份被美国突然推出的“对等关税”措施打断。高关税通过提高进口成本对贸易流的抑制作用，自2025

年下半年开始显现，并预计在2026年进一步强化。研究表明，关税实施初期，企业往往倾向于吸收价格上涨，压缩自身利润，但随着时间的推移，关税成本会逐渐传导至最终商品价格，进而抑制消费需求，最终导致贸易增长放缓。

此外，由于一些经济体将继续利用关税作为保护主义和战略工具来实现各种内部政策目标，包括扶持产业、解决贸易失衡、强化产业政策，以及推动供应链重组和技术变革，预计2026年关税和贸易政策不确定性将持续存在。这一点也从相关机构公布的经济政策不确定性指数的走势中得到印证：该指数在2025年已明显高于2024年，并预计在2026年继续于高位震荡。因此，动荡的关税环境有可能损害全球贸易增长和效率。

其二，宏观经济增长乏力与结构性失衡抑制贸易需求。

过去一年，得益于人工智能等高新技术领域投资的激增，以及财政和货币政策的支持，全球经济在贸易环境恶化和地缘冲突加剧的背景下仍保持韧性增长。然而，全球经济的内在脆弱性并未消失，未来仍面临多重下行风险。长期投资低迷、不确定性高企、多国财政空间受限，正共同削弱全球增长基础；实际有效关税水平可能进一步抑制经济活动，不确定性持续放大负面效应，地缘政治紧张局势也可能再度冲击全球供应链、推高通胀并引发金融环境收紧，进而拖累整体经济。

根据世界贸易组织、国际货币基金组织、世界银行、联合国贸发会议预测，2026年世界经济增速预计在2.6%至3.3%之间，较2025年小幅下滑，且仍低于2024年的3.3%以及2000年至2019年3.8%的年均水平。因此，从周期性或需求侧角度来看，2026年

世界经济增长对贸易的拉动作用依然有限，略低于2025年，这将制约货物贸易实现强劲复苏。

当前，全球经济增长动能普遍减弱，主要经济体面临“低投资、弱需求、高债务”的结构性困境，对贸易构成根本性制约。在供给侧，不少经济体普遍存在长期投资不足，特别是对基础设施、制造业产能和绿色转型的关键投资滞后。这不仅削弱了本土的生产和出口能力，也降低了对资本品和中间品的进口需求。同时，全球供应链向“安全导向”重构，在提升韧性的同时，也因效率损失而推高生产和贸易成本。在需求侧，受高利率滞后效应、实际收入增长缓慢以及财政政策空间压缩影响，欧美等主要消费市场的家庭消费与企业资本开支意愿受到抑制，直接削弱对进口商品的最终需求。如果市场有关人工智能驱动生产率增长的预期过于乐观且实际结果令人失望，将引发多重连锁冲击。高科技行业的实际投资可能下滑，其他部门采用AI的支出也将减少。随之而来的资产快速过时、资本与劳动力错配成本上升、企业活力下降及负面财富效应，将共同抑制私人消费与投资。其溢出效应会首先冲击技术产品出口型经济体，并通过全球金融环境的收紧扩散至世界其他地区。此外，金融条件收紧的滞后影响依然显著。尽管主要经济体央行已经开启降息周期，但前期激进加息导致的企业债务负担加重、借贷标准收紧等负面影响，预计将持续传导至2026年，继续抑制贸易融资和库存投资，令贸易活动进一步承压。

其三，贸易保护主义与供应链重组重塑贸易格局。

一方面，大国博弈和地区冲突推动贸易保护主义持续强化，贸易壁垒上升以及针对技术敏感行业和关

键制造环节的外国直接投资审查日趋严格，正显著扰动企业跨国供应链布局，加快部分产业制造环节向本土回流或者向所谓“友岸”阵营转移。尤其在半导体、关键矿物、清洁能源技术、数字基础设施等战略领域，技术管制、出口限制和投资审查将继续加码，显著干扰相关产品的正常贸易流，并迫使企业建立并行甚至相互隔离的供应链体系，从而降低全球贸易的整体效率。

另一方面，基于政治和安全考量的贸易和产业政策歧视进一步凸显。例如美国已经在实践中放弃传统“最惠国待遇”原则，转而推动“近岸外包”“友岸外包”战略，这加剧了全球贸易活动的“阵营化”和区域化。全球贸易网络正逐步分裂成内部联系更紧密的“区域板块”。根据联合国贸发会议数据，2022年至2023年第三季度，地缘政治近距离国家之间的贸易增加了6.2%，地缘政治较远距离国家之间、地缘政治最远距离国家之间的贸易量分别下降了4.4%和5.1%。麦肯锡的报告亦指出，2017年至2024年间，全球平均地缘政治距离缩短约7%，表明各国更倾向于与制度或价值观相似的伙伴开展贸易。

此外，地区紧张局势的升级，可能对全球主要航运线路及航空旅行造成直接干扰，导致延误频发和运输成本攀升，威胁全球物流链的稳定与安全。这不仅会推高航运保险与物流成本，更增加了贸易的不可预测性和时间成本。若冲突进一步波及港口、管道或能源设施等关键基础设施，将引发更严重的供应限制，进而可能推动石油、粮食等关键大宗商品价格快速上涨，加剧全球通胀压力。

不同区域经济体的贸易前景分析

从区域分布看，大多数地区的全球贸易增速均将放缓。

进口方面，北美地区增速可能出现明显回落，而非洲和中东则表现相对较好。就北美而言，美国加征关税的冲击效应将逐步显现：一方面，美国自区域外国家的进口将明显下降；另一方面，美国经由墨西哥和加拿大的间接进口亦受到抑制。尽管如此，北美货物贸易进口的整体表现预计仍将好于世界贸易组织2025年10月预测的-5.8%。这一判断主要基于美国在2025年下半年对贸易政策所作的战术性调整。相比之下，非洲和中东的增长动力主要来自内部结构升级。中东地区如沙特、阿联酋等正大力推动经济多元化战略，对新能源、基建等领域的需求强劲。非洲多数国家则处于基础设施和消费双升级阶段，对车辆、工程机械设备以及消费电子等产品的需求不断扩大。此外，国际货币基金组织、世界贸易组织及世界银行等机构普遍预测，2026年非洲和中东两个地区的经济增速有望超过2025年，良好的经济前景为其进口增长提供了有力支撑。

出口方面，亚洲地区预计将有较好表现。东亚和东南亚地区的出口主要受全球科技消费升级与制造业需求复苏的双重驱动，尤其在技术密集

型制造、电子与工业设备等领域。区域内部产业链供应链的深化——特别是在电子、机械及农产品领域——显著提升了出口的韧性与竞争力。2026年初，包括中国、日本、韩国及东南亚国家在内的亚洲主要经济体制造业活动显著回暖，出口订单增长，反映出市场对半导体、汽车、机械设备、电子产品等技术密集型产品的旺盛需求，整体工厂活动与新出口订单指标表现突出。与此同时，南亚地区预计将保持较高增速，其中印度在纺织、机械等劳动密集型部门的出口可能表现良好。

“南南贸易”将继续成为全球贸易增长的重要支撑。新兴经济体之间在资源禀赋与产业结构上具有较强互补性，在发达经济体需求疲软与地缘政治格局分化的背景下，各方均有动力通过加强南南合作，降低对传统发达市场的依赖。根据联合国贸发会议等机构统计，1995年至2025年间，南南商品出口额从0.5万亿美元跃升至6.8万亿美元，增速远超南北贸易及全球贸易整体水平。2025年“南南贸易”增速达到8%，高于全球贸易平均增速，且这一趋势在2026年有望进一步延续。

此外，在全球贸易格局重塑与政策不确定性上升的背景下，不同类型经济体的贸易前景将呈现明显分化。

产业结构单一、经济基础薄弱的经济体，特别是依赖初级大宗商品或低成本劳动力出口的部分小型经济体，可能因难以应对关税成本上升与供应链调整而面临增长放缓、财政压力加大甚至发展进程受阻的风险。

产业基础扎实、具备多元竞争优势的新兴经济体，若能提供完善的基础设施、熟练的劳动力和稳定的政策环境，则有望吸引寻求多元化战略或区域化布局的企业投资，从而实现贸易的快速增长与产业升级。同时，自动化与人工智能技术的普及，也可能促使部分高端制造向拥有技术、资本和市场优势的发达国家回流。

以上分化趋势意味着，全球贸易的增长红利将更集中于少数具备韧性与吸引力的“枢纽型”经济体，而更多处于“边缘”地位的经济体则面临被主流供应链进一步疏离的风险。

当然，上述判断不排除2026年可能发生的重大不确定性事件，对贸易产生正向影响或负向冲击，从而导致2026年贸易表现明显好于或者差于2025年。目前来看，以下不确定性因素可能对2026年世界贸易走势产生明显影响。

一是地区紧张局势的非线性升级。

一些国家间的非常态竞争、地区



中国汽车出口已从单纯的产品贸易升级为全产业链生态输出，成为推动世界贸易增长、优化贸易结构、重构全球产业链与促进绿色转型引人注目的力量。图为天津海关关员对即将出口南非德班港的汽车进行监管。图 / 贝京静

冲突或军事行动存在进一步升级的可能。在此背景下，全球经济和贸易碎片化风险上升，资本、技术和人员跨境流动受阻，从而对贸易增长潜力形成持续制约。

二是地缘经济风险和贸易政策走向的不确定性。

如果主要经济体间贸易谈判未能取得实质性进展，制裁、出口管制、加征关税等保护主义措施可能进一步升级，有关国家间经贸关系存在再度

恶化的风险。相反，如果贸易谈判取得积极进展，推动实际关税下降、保护主义措施有所缓解，政策不确定性下降，则有望提振投资和消费信心，推动贸易形势改善。

三是宏观政策环境的潜在约束。

地区冲突和地缘经济风险上升引发通胀反弹，而财政脆弱性和高企的公共债务水平将限制政策空间，迫使部分经济体维持或重回偏紧的金融环境，从而对全球贸易复苏形成制约。

值得一提的是，2026年，尽管中国面临的外部环境发生深刻复杂的变化，不确定、难预料因素增多，但是中国制度优势明显、经济基础稳、优势多、韧性强、潜能大，外贸发展仍然具备诸多有利的条件，这也将为全球的经贸发展注入更多确定性。

总之，上述各种因素的演变方向，将在很大程度上决定2026年世界贸易的最终表现。

扩展阅读 2025年世界贸易形势分析



论证了大型集装箱船舶在北极东北航道航行的安全性和可持续性的“伊斯坦布尔桥”轮，2025年秋，历时2个多月，从宁波出发，经北极航道直达欧洲首站弗利克斯托港，在依次挂靠德国汉堡、波兰格但斯克港后，取道苏伊士运河返程，在途经埃及塞得港、土耳其阿姆巴利、吉布提等多个港口后，顺利返回宁波。图 / 高雪峰

2025年初，在关税壁垒上升、政策不确定性加剧以及地区局势紧张等多重挑战下，各大国际组织普遍判断全球贸易扩张动能将显著减弱。一方面，关税水平抬高直接抑制跨境商品流动；另一方面，政策环境的不确定性削弱企业和消费者信心，延缓投资决策并压制终端需求，从而制约贸易增长。此外，地缘冲突持续扰动全球供应链，推高生产成本和物价水平，使核心通胀维持较高区间，部分经济体因此被迫维持偏紧的金融环境，进一步压缩贸易复苏空间。

然而，受经济基本面韧性、加税预期引发的“提前存货效应”以及关税冲击存在滞后效应的共同作用，2025年全球贸易整体表现好于2025年初普遍预期。世界贸易组织在2025年10月将当年货物贸易增速预测从年中的0.9%大幅

上调至2.4%，但仍低于2024年水平；服务贸易实际增速预计为4.6%，亦较2024年的6.8%有所回落。国际货币基金组织在2026年1月发布的预测显示，2025年全球货物与服务贸易合计实际增速为4.1%，较2024年提升0.5个百分点；世界银行同期估计，2025年货物及非要素服务贸易实际增速为3.4%，与2024年持平。根据2025年前三季度（截稿时，2025年第四季度相关数据尚未出全，下同）货物贸易和服务贸易的表现，估计2025年全球货物贸易实际增速将维持在2.5%至2.9%区间，服务贸易名义增速将介于8.5%至9.5%之间。

（一）货物贸易延续增长态势，但增速放缓。

在关税显著上升、政策不确定性攀升至历史高位及地缘政治冲突持续等多重逆风下，2025年全球贸易虽延续增

长，但动能已明显减弱，增速呈现放缓态势。

根据世界贸易组织的统计，经季节调整后，2025年前三季度全球货物贸易量同比增长4.5%。分季度看，增长呈现典型的“前高后低”特征：第一季度贸易量同比大幅增长5.6%，环比亦增长3.8%；进入第二季度，同比增长放缓至4.4%，环比转为下降0.5%；第三季度同比增速进一步回落至3.7%，环比虽小幅回升0.5%，但整体扩张势头已明显减弱。这一走势的背后，是驱动力量的转换：第一季度，在加税预期催生的“提前进口”、相对有利的宏观环境（如通缩压力缓解、支持性财政政策及部分新兴市场增长强劲）以及人工智能等特定领域产品需求激增的共同推动下，贸易一度快速扩张；然而4月美国“对等关税”之后，随着关税

表 2025年分地区货物贸易量同比增速

进口				
地区	2025年前三季度	2025年一季度	2025年二季度	2025年三季度
非洲	12.7	13.0	12.9	12.2
亚洲	6.0	3.9	7.9	6.1
独联体	0.5	2.2	3.9	-4.5
欧洲	2.4	2.3	2.0	2.8
中东	6.2	4.2	9.0	5.5
北美	5.4	18.2	0.3	-2.1
中南美和加勒比	13.2	19.5	10.1	10.4

出口				
地区	2025年前三季度	2025年一季度	2025年二季度	2025年三季度
非洲	6.1	5.3	6.6	6.4
亚洲	9.5	10.2	9.9	8.5
独联体	-1.6	-3.1	0.9	-2.6
欧洲	-0.3	-0.5	-0.7	0.2
中东	5.3	5.9	3.5	6.3
北美	2.3	2.9	3.2	0.8
中南美和加勒比	5.7	10.4	2.9	4.1

数据来源：世界贸易组织。

实际上调、贸易政策不确定性依然高企，加之全球经济增长放缓与企业库存消化接近尾声，此前支撑贸易的提前采购动力显著衰减。

从区域结构看，2025年全球货物贸易的增长主要由亚洲、非洲以及中南美和加勒比地区驱动。前三季度，亚洲的进口与出口量分别增长6.0%和9.5%，展现强劲活力；非洲进口量大幅增长12.7%，出口量增长6.1%；中南美和加勒比地区进口量亦增长13.2%，出口量增长5.7%。与此形成对比的是，欧洲继续拖累全球贸易表现，上半年进口仅微增2.4%，出口甚至下降0.3%。其他地区表现分化：在出口方面，北美和中东分别实现2.3%和5.3%的正增长，而独联体国家出口则下降1.6%；在进口方面，北美和中东分别增长5.4%和6.2%，独联体国家进口表现最为疲弱，增速仅为0.5%。

2025年前三季度，世界货物贸易总额为19.5万亿美元，名义同比增长6.5%，高于实际增速2个百分点。分季度看，一季度至三季度贸易额同比分别增长5.4%、6.6%和7.5%，各季度名义增速与同期实际增速比较：一季度低0.2个百分点，二、三季度则分别高2.2和3.8个百分点。呈现逐季扩大态势。贸易名义增速高于实际增速，主要由商品价格波动、汇率变化及贸易结构升级三方面因素共同驱动。贸易额名

义增速本质由实际贸易量增长、全球商品价格变动以及计价货币（美元）汇率走势三者共同决定。

首先，全球商品价格整体上涨构成直接拉动。根据国际货币基金组织数据，2025年前三季度全球商品价格同比上涨1.2%。其中，非能源类商品价格大幅上涨8.0%，而能源价格同比下降7.2%。价格上涨直接推高了以任何货币计价的贸易额价值。其次，美元汇率走软是主要助推因素。根据国际清算银行（BIS）数据，2025年前三季度美元广义名义有效汇率指数同比虽上升1.1%，但走势呈现“先强后弱”格局：第一季度、第二季度、第三季度同比变动分别为5.3%、-0.3%和-1.8%。同期，美元对主要货币汇率表现分化：对人民币微升0.3%，但对日元和欧元分别贬值2.0%和2.6%。由于世界贸易额主要以美元计价，美元贬值会相应推高以美元统计的贸易额数值。此外，全球贸易结构向高附加值产品持续升级，这些产品本身具有更高的单位价值，也在一定程度上促进了名义增速高于实际增速的现象。

（二）服务贸易保持复苏态势，增长相对稳健。

根据联合国贸发会议数据，2025年前三季度，全球商业服务贸易进出口额平均为6.7万亿美元，同比增长7.5%。分季度看，一季度至三季度增速

分别为6.0%、8.5%和9.0%左右，增长动能逐季增强。受第四季度美元汇率走低等因素推动，预计第四季度服务贸易额同比增长将保持在9%以上，2025年全年增速有望落在8.5%至9.5%区间。

分部门看，货物相关服务增速最快，约为11%；其次是其他商业服务和国际旅行服务，增速分别为8.5%和8%；运输服务增速相对较低，约为3.5%。值得注意的是服务贸易增长尤其得益于“其他商业服务”的良好表现，该类别涵盖了众多可以数字化交付的行业，如专业和商业服务、金融服务以及信息和通信技术服务，其强劲增长凸显了服务贸易数字化趋势的持续深化。

从国别看，主要经济体上半年商业服务进出口均实现正增长，但增速存在差异。出口方面，中国、英国和日本的表现尤为突出，实现了超过10%的平均增速；美国和韩国次之，增速分别为6.6%和5.7%；欧盟经济体表现一般，德国和法国增速相对平缓，分别为5.4%和4.3%。从进口来看，英国的增速超过了10%，领先于其他主要经济体；韩国、美国和日本增速介于8%至10%之间，德国、法国的增速较低，分别是5.7%、2.6%。■

（作者简介：马盈盈为经济学博士，中国社会科学院世界经济与政治研究所国际贸易研究室助理研究员；苏庆义为经济学博士，中国社会科学院世界经济与政治研究所国际贸易研究室研究员、主任）