

第二季度中国航运业热度上升



□ 陈悠超

大连港集装箱码头。

市场观潮

7月7日，上海国际航运研究中心发布2025年第二季度中国航运景气报告。报告显示，第二季度，中

国航运景气指数为120.81点，较上季度上涨14.77点，升至较为景气区间；中国航运信心指数为123.22点，较上季度上升12.89点，由相对景气区间升至较为景气区间。总体来看，第二季度航运业热度较上季度有所上升。

船舶运输企业营运状况持续向好

第二季度，船舶运输企业景气指数为118.27点，较上季度上升12.74点，升至相对景气区间；船舶运输企业信心指数为97.58点，较上季度上升7.76点，由相对不景气区间升至微弱不景气区间。船舶运输企业总体营运状况持续向好，但企业家们对市场经营信心不足。

从各项经营指标来看，虽然船舶运输企业营运成本依然较高，但舱位利用率有所上升，运费收入持续增加，企业运力加大，使得企业盈利情况持续提升；企业的劳动力需求上升，贷款负债减少，流动资金宽裕，企业融资相对容易，并且基于对未来市场的信心，船东们持续升起运力投资意愿。总体上，船舶运输企业经营指标持续向好。

干散货运输企业重回相对景气区间。第二季度，干散货运输企业景气指

数为113.81点，较上季度上升14.97点，升至相对景气区间；干散货运输企业信心指数为79.17点，较上季度下降7.91点，跌至较为不景气区间。虽然干散货运输企业运力投入减少，但船舶周转率增长，营运成本下滑，企业运费收入提升，使得企业盈利情况维持良好。企业流动资金宽裕，融资相对容易，但贷款负债持续增加，企业船舶运力投资意愿有所下降，使得企业劳动力需求有所下降。

集装箱运输企业进入较为景气区间。第二季度，集装箱运输企业的景气指数为125.25点，较上季度大幅上升14.93点，升至较为景气区间；集装箱运输企业的信心指数为121.25点，较上季度大幅上升26.25点，升至较为景气区间。集装箱运输企业总体营运状况持续向好，企业家们对行业总体发展信心充足。

港口企业信心大幅提升

第二季度，港口企业景气指数为136.63点，较上季度大幅上升28.14点，至较为景气区间；港口企业信心指数为171.25点，较上季度大幅上升42.42点，进入较强景气区间。

港口企业总体经营状况持续向好，港口企业家们对市场未来发展的信心充足。

从各项经营指标来看，港口企业的营运成本维持较高水平，港口收费上涨，使得企业盈利情况有所改善。港口的吞吐量及泊位利用率大幅上升，企业资产负债减少，劳动力需求有所上升，港口企业流动资金宽裕，企业融资难度持续降低，使得港口企业的新增泊位与机械投资增长。

航运服务企业维持微景气区间

第二季度，航运服务企业景气指数为108.38点，较上季度上升4.1点，维持微景气区间；航运服务企业信心指数为109.36点，较上季度下降9.81点，跌至微景气区间。

航运服务企业总体经营状况相对稳定，企业家们对未来市场经营依旧乐观。

从各项经营指标来看，航运服务企业经营成本持续下降，业务收费价格下降，但业务量和业务预订量均持续上升，使得企业盈利状况依旧乐观；虽然货款拖欠的情况仍在持续，但企业流动资金充裕，企业融资难度继续降低，劳动力需求保持上升，企业固定资产投资意愿上升。



连云港港散货码头。 本文图片由本报资料室提供

三季度航运业景气度将有所回调

根据中国航运景气调查显示，第三季度中国航运景气指数预计为108.99点，较第二季度下降11.81点，进入微景气区间。中国航运信心指数预计为119.82点，较第二季度下降3.4点，进入相对景气区间。总体来看，第三季度除干散货企业信心指数较第二季度有所上升外，其余类型航运企业信心指数将有不同程度下滑，其中集装箱运输企业信心指数较第二季度下降10点，至相对景气区间。

预计船舶运输企业跌至相对景气区间。第三季度，船舶运输企业景气指数预计为110.03点，较第二季度下降8.23点，升至相对景气区间；船舶运输企业信心指数

预计为96.08点，较第二季度下降1.5点，维持微弱不景气区间。集装箱运输企业景气指数预计为113.63点，较第二季度下降11.63点，下降至相对景气区间；集装箱运输企业信心指数预计为111.25点，下降至相对景气区间；干散货运输企业景气指数预计为104.58点，较第二季度下降9.22点，跌至微景气区间；干散货运输企业信心指数预计为97.22点，较第二季度上升18.05点，上升至微弱不景气区间。船舶运输企业经营指标如舱位利用率、运费水平、营运成本和盈利等均将跌至景气线以下。

预计港口企业信心指数维持较强景气区间。第三季度，港口企业景气指数预计

为116.88点，较第二季度下降19.75点，下降至相对景气区间；港口企业信心指数预计为165.00点，较第二季度下降6.25点，维持在较强景气区间。总体来看，中国港口企业经营较为乐观，且港口企业对行业发展依旧维持乐观态度。

预计航运服务企业进入不景气区间。第三季度，航运服务企业景气指数预计为99.73点，较第二季度下降8.65点，跌至微弱不景气区间；航运服务企业信心指数预计为106.28点，较第二季度下降3.08点，维持微景气区间。总体看来，预计第三季度航运服务企业总体经营状况相对较差，但企业对未来经营仍有信心。

部分企业运力受到“301”调查影响

近期，针对美国《301调查》新规中对中国船东及中国产船舶征收港口费用的措施，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室就相关航运企业运力是否受到影响这一情况展开了调查。

调查结果显示，在接受调查的船舶运输企业中，有10.34%的企业认为受影响的运力占比为80%以上；有1.72%的企业认为受影响的运力占比为60%—80%；有6.9%的企业认为受影响的运力占比为40%—60%；有17.24%的企业认为受影响的运力

占比为20%—40%；有18.97%的企业认为受影响的运力占比为5%—20%；有44.83%的企业认为受影响的运力占比为5%以下。

在接受调查的干散货运输企业中，有14.29%的企业认为受影响的运力占比为80%以上；有4.76%的企业认为受影响的运力占比为40%—60%；有19.05%的企业认为受影响的运力占比为20%—40%；有14.29%的企业认为受影响的运力占比为5%—20%；有47.62%的企业认为受影响的运力占比为5%以下。

在接受调查的集装箱运输企业中，有15.38%的企业认为受影响的运力占比为40%—60%；有30.77%的企业认为受影响的运力占比为20%—40%；有23.08%的企业认为受影响的运力占比为5%—20%；有30.77%的企业认为受影响的运力占比为5%以下。

总体来看，有近四成的航运企业认为在针对美国对中国船东及中国产船舶征收港口费用的措施背景下，企业20%以上的运力受到相关政策的影响，甚至有近两成企业受影响的运力达到60%以上。

LNG或甲醇燃料成为新造船能源首选

目前，MEPC83会议通过了温室气体燃料强度两级减排目标，此次通过的温室气体燃料碳强度规定和碳排放强度折减率是航运公司计算未来合规成本和商业运营成本，并制定未来减排计划的关键依据，对造船业和航运业未来发展将产生关键性影响。

在此背景下，上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室针对航运企业在新建造船舶时考虑使用的能源燃料类型选

择展开了调查。调查结果显示，在接受调查的船舶运输企业中，有36.21%的企业选择传统燃料，31.03%的企业选择LNG燃料，25.86%的选择甲醇燃料，3.45%的企业选择氢燃料，1.72%的企业分别选择氢燃料和生物燃料。

在接受调查的干散货运输企业中，有38.1%的企业选择甲醇燃料，33.33%的企业选择传统燃料，19.05%的企业选择LNG燃料，4.76%的企业分别选择氢燃料和生物燃

料。在接受调查的集装箱运输企业中，有53.85%的企业选择LNG燃料，有30.77%的企业选择传统燃料，7.69%的企业分别选择氢燃料和甲醇燃料。

总体来看，针对船舶温室气体减排的直接合规目标，当前航运企业大部分在新建造船舶时选择LNG或甲醇燃料。然而市场表现相对分化，集装箱运输企业偏向于使用LNG燃料，而干散货运输企业则偏向于使用甲醇燃料。

BDI六月均增二成半 二季度环比超三成

□ 俞鹤年

本周总体续跌，市场下行动荡有所减缓。BCI维持8个交易日失守2000点，BDI延续上周跌势，BPI与BSI继续合力对冲BCI跌势。回顾六月，BDI均值为1683点，环比上月增341点；BCI以2617点环增727点；BPI以1334点环增47点；唯BSI以956点环跌17点。

从二季度均值环比首季来看，BDI为1466点，增348点；BCI为2154点，增714点；BPI为1349点，增289点；BSI为962点，跌142点。

无论月度还是季度，市场总体走势波动上扬，其中铁矿石期货价格挺量大起到了调节作用。

总体状况：2013年1月2日至本周共3126个交易

日，其中BDI大于2000点占445个；1000点至2000点区间占1634个或52.27%；小于1000点占1047个或33.49%，合计2681个交易日在2000点(含)以下，占85.76%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今40年，至本周收盘值为1436点，增436点或43.6%，年均增10.9点或1.09%，较上周续低2.1点，本周总体下行不止。

BDI：本周BDI续四降一升。收盘值为1436点，环比续跌85点或5.59%；周增幅较上周续高4.52%；年内净增续跌至43.81%。周均值1452点，环比续低155点或9.65%，较上周减跌86点或5.68%。

本周BDI四项指标(收盘值、最高值、最低值、平均值)持续全部低于上周，但连

续18周全部高于去年尾周。

BCI：本周BCI续全五降。收盘值为1855点，环比续跌365点或16.44%；周增幅-17.62%，较上周转高7.08%；年内净增续跌至76%。周均值1966点，较上周续低619点。

本周海岬型船运价日均获利收盘为15382美元，较上周续亏3026美元或16.44%，较上周减亏2445美元或44.69%；周均值16303美元，较上周续亏5132美元。

BPI：本周BPI三升一平一降。收盘值1520点，环比续涨30点或2.01%；周增幅2.01%，较上周转低7.98%，年内净增续升至48.47%；周均值1504点，环比续高78点或5.47%，较上周加涨31点或5.96%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为13683美元，较上周续盈273美元或2.04%，减盈986美元或78.32%；周均值13534美元，较上周续盈702美元或5.47%，较上周增盈285美元或68.35%。

BSI：本周BSI连续三度全五升。收盘值为1081点，环比续涨72点或7.14%，较上周加涨一倍；周增幅6.97%，较上周续高3.32%；年内净增续升至17.18%，周均值1039点，较上周续高46点或4.63%。

涨跌势：本周BDI延续上周形成8连降第四波跌势，累跌15.57%，与上一波跌势时隔仅1个交易日。

本周BCI延续上周第四波跌势为14连

降，累跌67.23%。

本周BPI以6连升结束第七波涨势，累增10.66%。

本周BSI延续上周第五波涨势为18连升，累增16.36%。

走势看点：本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续跌至43.81%，BCI续跌至76%，BPI续升至48.47%，BSI续升至17.18%，总体走势BDI连续二十七周、BPI连续二十三周、BCI连续二十周、BSI连续七周高于去年同期。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船落差为0，较上周缩差0.02%；巴拿马型船落差为0.02%，与上周持平。大船继续退避三舍，中小船得寸进尺，总体制衡依旧。

2025 年 BDI 第 27 周报 (6 月 30 日-7 月 4 日)