



# 2025 年三季度港口行业研究——贸易战暂息推动航运发展，“十五五”规划指引港口建设

公用一部 | 羊汝鸣 胡琳娜 李旭华

2025 年 11 月 24 日

## 摘要

2025 年三季度，中美领导人会谈后双方释放缓和信号，宏观局势趋于稳定，港口行业稳步发展。2025 年 1~9 月，全国沿海港口货物及集装箱吞吐量增长趋势基本维持；货物贸易进出口总额同比增长，且对东盟等国家进出口总额继续增长。“十五五”规划建议中提出要推进基础设施数智化改造，交通运输部等部门发布《关于“人工智能+交通运输”的实施意见》，智慧港口、智慧航运将成为下一步发展重心。2025 年第三季度，港口行业发行债券规模同比有所下降，发债企业级别仍集中在 AA+和 AAA。

预计 2025 年四季度，港口行业将面临 2025 年以来相对较稳定的外部环境，港口及航运企业的航线布局或将加快推进；智慧化港口建设与多元化国际贸易将继续支撑行业平稳发展。在现代化综合交通运输体系进一步完善、数智化改造持续推进的背景之下，港口的营运效率将进一步提升。

## 正文

### 一、行业供给能力分析

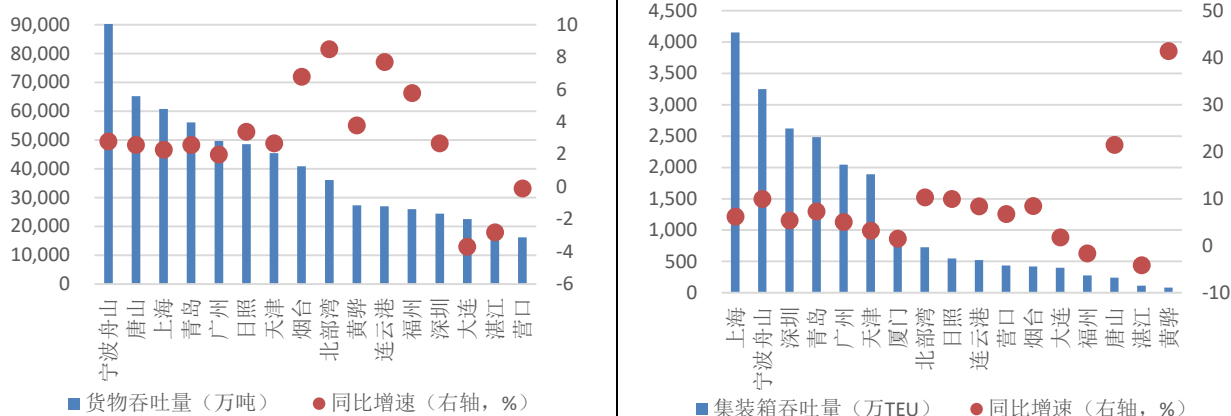
#### 1.1 三季度港口吞吐量分析

2025 年 1~9 月，全国沿海港口货物及集装箱吞吐量增速保持平稳。2025 年 1~9 月，全国港口货物吞吐量实现 135.67 亿吨，同比增长 4.6%，其中沿海港口货物吞吐量实现 86.57 亿吨，同比增长 3.5%；港口外贸货物吞吐量实现 41.86 亿吨，其中沿海港口外贸货物吞吐量实现 37.54 亿吨，同比增长 3.1%。同期，全国港口集装箱吞吐量实现 26,424 万 TEU，同比增长 6.3%；沿海港口集装箱吞吐量实现 23,268 万 TEU，同比增长 6.5%。

具体到各大港口的吞吐量方面，传统枢纽大港居领先地位，部分区域性港口呈现跨越式增长的态势继续延续。2025 年 1~9 月，宁波舟山港、唐山港及上海港仍位居前三，烟台港、北部湾港、连云港同比增速仍排名前列，主要受益于战略枢纽地位强化以及港口条件持续提升。此外，洋浦港与温州港货物吞吐量同比增速仍超过 10%。集装箱吞吐量方面，上海港、宁波舟

山港及深圳港位列前三；此外，唐山港及黄骅港同比增速均超过 20%，仍受益于地方政策支持及港口基础设施升级、对外航线网络拓展等。

图 1 2025 年 1~9 月全国主要沿海港口货物和集装箱吞吐量及同比变化情况



数据来源：交通运输部官网，大公国际整理

## 1.2 港口经营韧性评估

2025 年三季度，中美谈判经多轮博弈与磋商取得进展，短期内经贸摩擦风险概率降低，展望四季度，中美贸易战暂息将为港口行业带来积极影响，但仍需关注全球贸易局势。2025 年 10 月底中美领导人釜山会晤后，双方都同意坚持已经形成的解决问题的共识，并明确宣布下调“芬太尼”相关产品关税 10 个百分点。此外，2025 年美国对华新增关税也调整至 20%，该水平低于同期美国对全球多数国家的加征关税标准。美国时间 11 月 9 日，美国宣布未来一年暂停对中国海事、物流和造船业的 301 调查限制措施；中国时间 11 月 9 日，中国商务部宣布暂停部分关键材料对美国出口的出口管制，11 月 10 日，商务部宣布暂停对 5 家美国子公司的反制措施，为期一年。中美经贸摩擦风险降低，贸易环境趋于稳定，使得港口货物吞吐量预期向好，尤其是中美航线相关港口，集装箱装卸、转运业务量有望增长。美国下调“芬太尼”关税及整体对中国新加关税低于其他新兴国家，提升了中国商品在美国市场的竞争力，将促使更多货物选择中国港口集散。稳定的经贸关系有利于港口规划长期发展，如码头建设、航线优化等，为港口行业持续发展营造了良好的宏观环境。但同时，国际形势仍存在不确定性，需继续关注全球贸易局势。

## 二、行业需求匹配能力分析

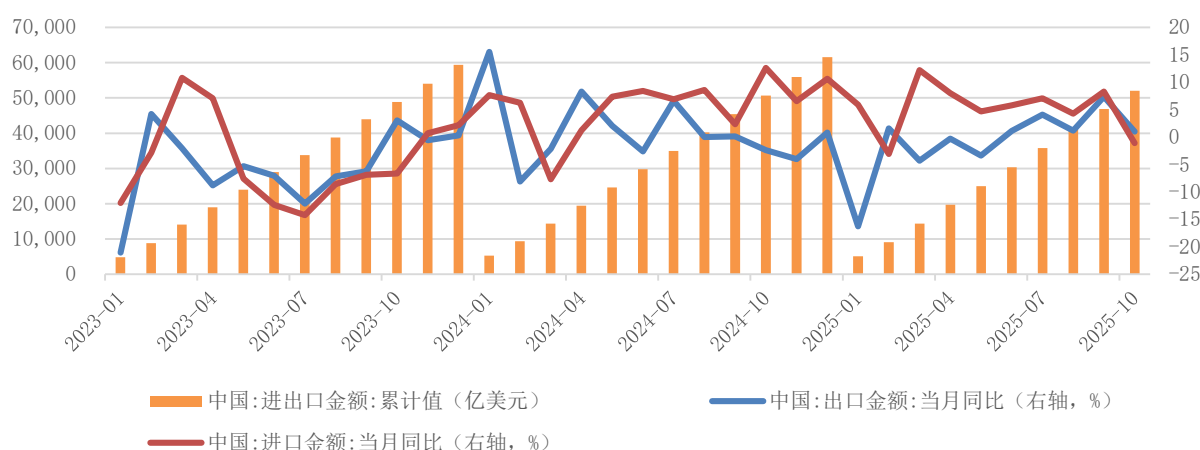
### 2.1 货物进出口及船舶运力分析

港口行业景气度与全球贸易格局深度绑定，2025 年 1~9 月，我国货物贸易进出口总额继续同比增长。据海关总署统计，2025 年 1~9 月，我国货物贸易进出口总值为 4.68 万亿美元，同比增长 3.1%；其中，9 月份出口 3,286 亿美元，同比增长 8.3%；进口 2,381 亿美元，同比

增长 7.4%。整体来看，三季度我国进出口总额在复杂多变的外部环境中保持增长；其中，受益于多项政策推动实体经济发展、拉动内需，我国进口总额稳步复苏。

根据海关总署数据，2025 年 10 月，我国出口金额 3,054 亿美元，同比下降 1.1%；进口金额 2,153 亿美元，同比增长 1.0%，进口数据继续回升。10 月份出口增速有所下滑，主要受到去年同期高基数效应影响；同时 9 月份对美国政府关税政策的预防性抢运潮亦对 10 月份出口金额造成一定压力。在中美双方达成暂缓共识的情况下，预计 2025 年四季度，我国货物进出口贸易将逐步恢复，延续三季度增长态势。

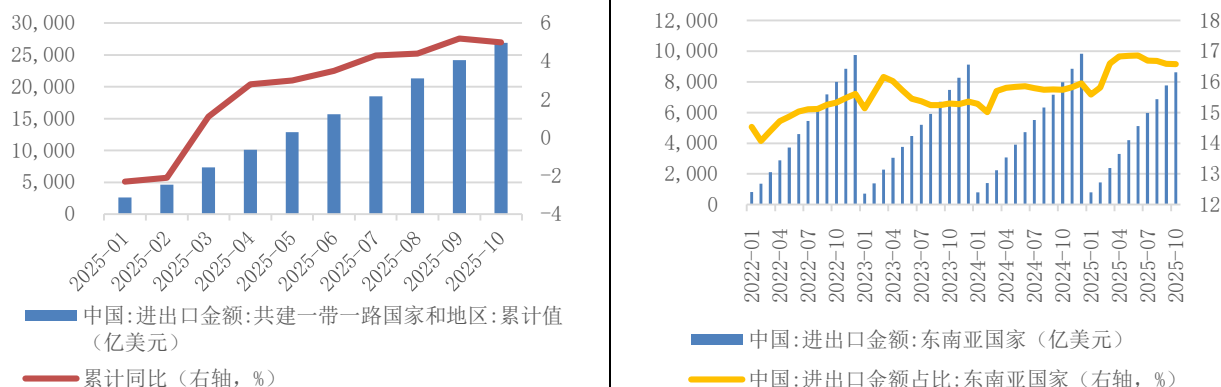
图 2 2023 年以来中国进出口金额累计值及进口金额、出口金额同比变化



数据来源：Wind，大公国际整理

分市场来看，外贸多元化对出口形成强劲支持，我国对东盟等国家进出口总额保持增长。2025 年 1~9 月，我国对东盟、共建“一带一路”国家的出口额分别增长 14.7%和 5.2%，东盟在“一带一路”贸易中的重要性有所增长，我国与世界各国的经贸合作继续深化，降低对单一市场依赖，外贸多元化对出口的支撑力度强劲。

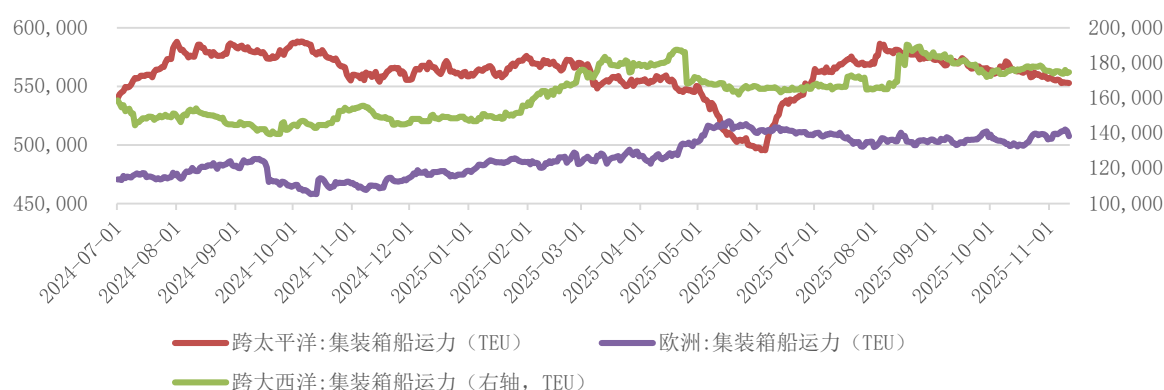
图 3 中国对共建“一带一路”国家、东盟进出口情况



数据来源：Wind，大公国际整理

2025 年三季度，主要航线集装箱运力指数合计规模同比增长，其中跨太平洋及跨大西洋航线集装箱运力于三季度中期抵达年内高点。2025 年第三季度，主要航线运力指数有所波动，欧洲集装箱运力指数波动较小，跨太平洋及跨大西洋运力指数于三季度中期抵达年内高点、三季度末有所回落，但合计规模高于去年同期。受关税政策下抢运潮影响，跨太平洋及跨大西洋航线提前进入淡季，10 月以来持续下降，四季度或将延续下行趋势，需持续关注主要贸易国关税政策及贸易政策的影响。

图 4 各航线集装箱船运力指数



数据来源: Wind, 大公国际整理

## 2.2 行业需求结构变化分析

2025 年前三季度，全球航线网络持续优化，我国港口航线布局呈现多元化特征，运输货品结构中高附加值领域产品、“新三样”产品比重继续增长。从航线布局来看，我国港口航线布局呈现多元化特征，新兴市场航线布局加速趋势未发生改变。2025 年三季度，沿海港口继续开拓拉美、中东等新兴市场航线，嘉兴港新增直航非洲航线，温州港、北部湾港开通至中东国际航线；11 月初，辽宁港口集团开通“美西中东”集装箱远洋干线，航线提供直达中东地区服务，将进一步促进大连口岸及东北腹地化工品、机电产品、耐火材料、汽车零部件等优势产业货源出口。

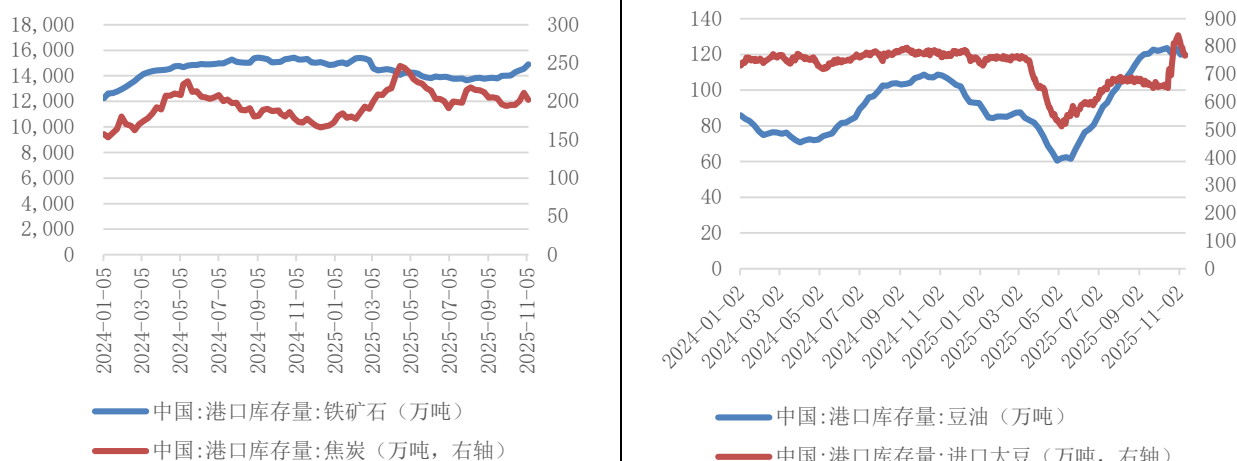
从产品类别来看，高附加值商品出口占比仍维持高增速，根据交通运输部公布数据，2025 年前三季度，中国机电产品出口同比增长 9.6%，约占出口总值的 60.5%；其中，与新质生产力密切相关的高端装备、代表绿色低碳的“新三样”（新能源汽车、锂电池、光伏产品）产品出口量均持续增长。散货方面，液化天然气（LNG）等清洁能源运输需求增长显著，为港口带来了稳定的大宗散货业务增量。

## 2.3 行业供需平衡分析

2025 年三季度，港口行业整体呈现供给相对宽松的状态，供需整体维持均衡。港口货物库存端，2025 年三季度，港口铁矿石及焦炭库存量呈现波动趋势，其中焦炭库存高于去年同

期,铁矿库存于季度末呈现增长趋势,行业整体供给仍保持相对宽松;中美贸易战缓和情况下,大豆及豆油整体港口库存恢复,码头库存压力增加,恢复至去年同期水平。

图5 港口大宗货物库存情况



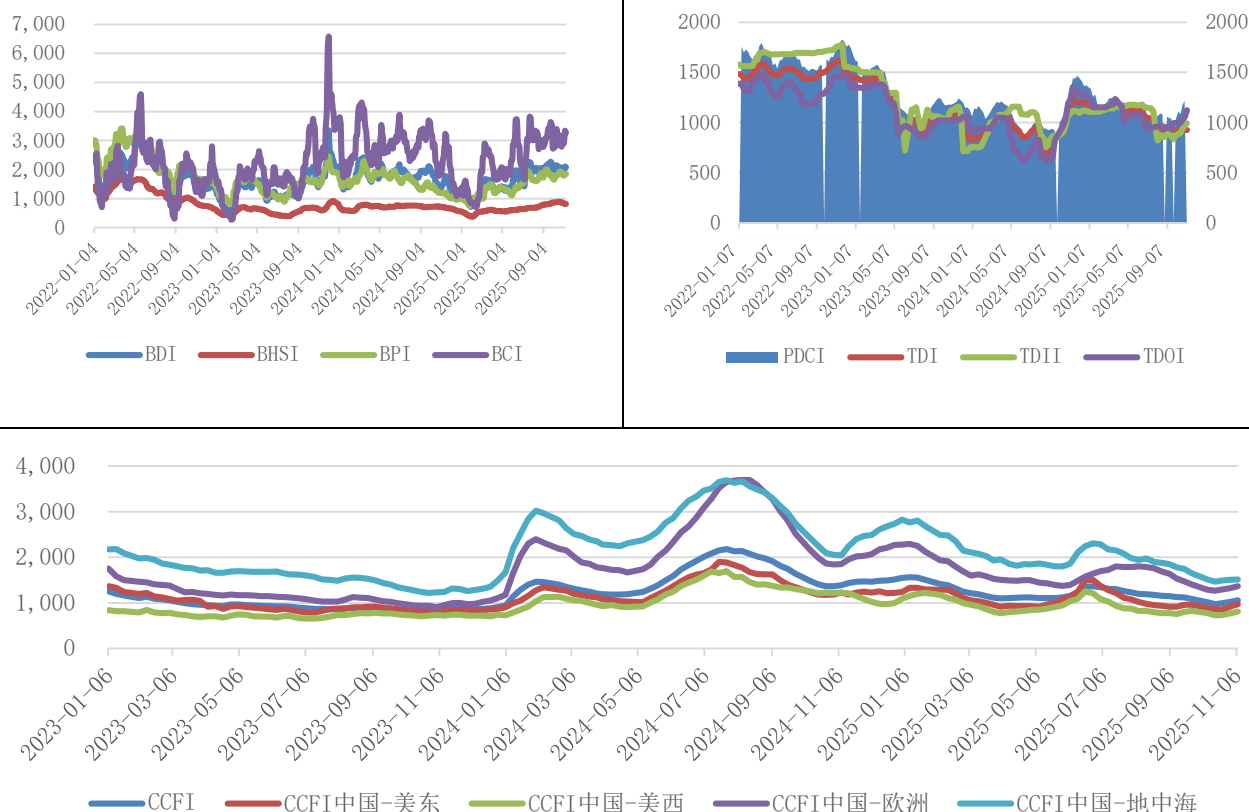
数据来源: Wind, 大公国际整理

根据上海航运交易所发布数据,2025年7~9月,中国主要港口国际集装箱船舶平均在港时间分别为1.53天、1.51天及1.67天,主要受到台风影响有所波动,综合作业效率保持平稳。2025年10月,中国主要港口国际集装箱船舶平均在港时间、在泊时间分别为1.59天、0.93天,优于其他11个国外主要港口集装箱船舶平均在港、在泊停时。我国港口运营效率仍维持较高水平,供给相对宽松,行业整体维持均衡。

**2025年三季度,主要航运指数仍维持波动,10月中美会谈后集装箱运价指数呈现上升趋势。**散货方面,2025第三季度,BDI指数呈现震荡上行趋势,波动中枢有所上升,基本恢复去年同期水平,目前国际贸易局势趋于稳定,预计四季度将维持波动态势。集装箱运价方面,2025年三季度在美国“关税2.0”实施与否的不确定性影响下,运价有所下降,运力呈现供大于求态势,自10月末中美会谈后,出现上涨拐点;内贸运价受国内需求主导,在一定程度上受国际局势联动影响,三季度有所下降,于四季度初有所回升,在整体供给宽松环境下,预计四季度将持续波动。



图 6 散货指数、CCFI 综合及各航线出口集装箱运价指数以及内贸集装箱相关运价指数



数据来源：Wind，大公国际整理

### 三、行业的产业链地位分析

详见

<https://www.dagongcredit.com/M00/01/02/CtwqcWjLy62ANr1gABAU9LnQExc846.pdf>

### 四、行业创新能力分析

#### 4.1 宏观和产业政策导向

2025 年三季度，“十五五”战略规划指出要推进基础设施数智化改造，智慧港口、智慧航运将成为下一步发展重心。“十五五”规划指出，未来要完善现代化综合交通运输体系，推进传统基础设施更新和数智化改造，加快建设交通强国。行业层面，2025 年 9 月，交通运输部会同国家发改委等部门，出台了《关于“人工智能+交通运输”的实施意见》，智慧港口、智慧航运将成为下一步发展重心。计划到 2027 年，人工智能在交通运输行业典型场景广泛应用，综合交通运输大模型体系落地部署；推动建设面向全程物流链的“一站式”协同系统，提升国际枢纽海港对外服务智慧化水平；推进港口智能感知网络建设，推进内河高等级航道船闸智慧化升级和多梯级通航建筑物联合调度，降低港口综合运营成本。2025 年 9 月，交通运输部联合国家铁路局、国铁集团印发了《“一港一策”推进集装箱铁水联运深度融合发展行动计划

（2025-2027 年）》，优化升级港口与铁路联运衔接，大力发展铁水联运“一单制”，推动实现铁水联运“一箱制”，节约通关时间，提升运行效率。

## 4.2 技术创新及智能化建设

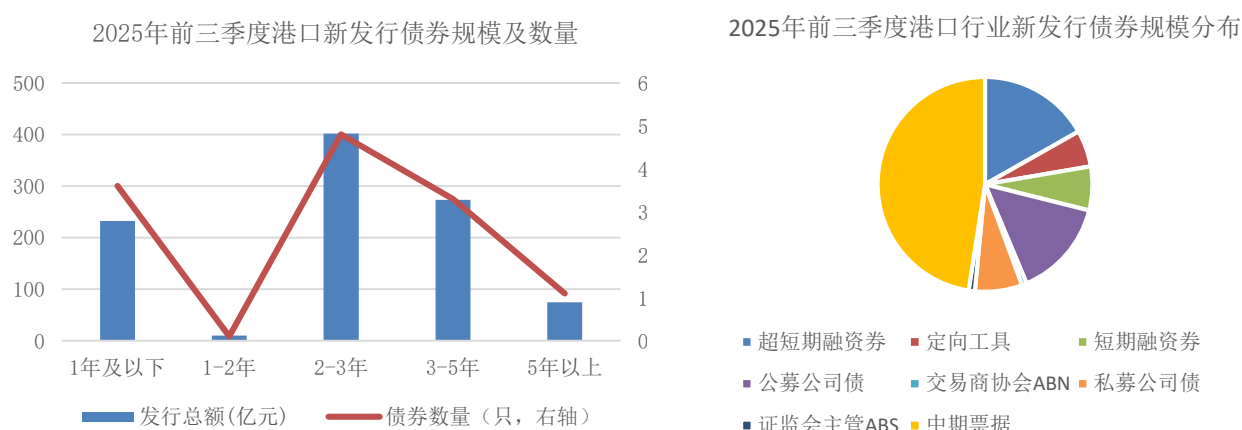
港口建设将继续向智能化、绿色化建设方向发展，助力现代化综合交通运输体系建设。截至 2025 年 10 月，我国已建成自动化集装箱码头数量达 60 座，智慧港口建设继续领跑全球；航运新质生产力同步加速发展，全国电子航道图发布里程已突破 1 万公里，船舶岸电全年使用量预计突破 2 亿度。港口智慧化、绿色化建设成果方面，张家港港推进干散货绿色智慧全要素管理和全流程无人化作业模式，依托自动化门座起重机、斗轮堆取料机、装船机等设备，煤炭“水水中转”比例超过 85%，大幅降低能耗，提升作业效率。天津港、山东省港口集团启用纯电动与氢燃料电池集卡，并创新智能换电模式。2025 年四季度，港口行业将在政策、技术、市场驱动下，继续构建“智能技术赋能效率提升、全球联运重塑供应链韧性”的新发展格局，为中国交通强国建设提供坚实支撑。

# 五、行业信用评级情况分析

## 5.1 发债规模、结构与主体级别分布

2025 年第三季度，港口行业发行债券规模同比有所下降，发债企业级别仍集中在 AA+和 AAA。2025 年第三季度，根据 Wind 信用债海港与服务行业分类导出并筛选后，港口行业新发行债券共计 50 只，发行总额 289.37 亿元，发行规模同比有所下降，发行主体级别集中为 AAA 及 AA+，2025 年前三季度，上海国际港务(集团)股份有限公司及天津港(集团)有限公司发行规模排名前二；期限结构以 3 年期为主；从债券种类看，中期票据占比较高。

图 7 2025 年 1~9 月末港口行业新发行债券情况



数据来源：Wind，大公国际整理

5.2 发行成本和信用利差

2025 年三季度，港口行业发行成本有所下降，行业债券融资渠道畅通。2025 年三季度，AAA 及 AA+ 级别主体的发行利率环比波动不大，发行利差均值环比有所下降。整体看，港口行业信用质量稳定，行业债券融资渠道畅通，信用风险较低；2025 年第三季度，港口企业主体级别均未发生变动。预计 2025 年第四季度，我国港口行业信用风险仍可控。

表 1 2025 年第三季度港口行业发行利率和利差统计情况					
行业	主体信用等级	发行利率（%）		发行利差（BP）	
		区间	均值	区间	均值
港口	AAA	1.51~2.50	1.90	9.50~84.74	45.37
	AA+	1.68~3.70	2.40	31.50~207.21	94.20

数据来源：Wind, 大公国际整理

六、周期发展展望

港口行业与航运景气度、全球贸易息息相关，其行业周期性与宏观经济发展具有一定的相关性。2025 年第三季度，全球宏观局势趋于稳定，中美领导人釜山会谈后，中美双方纷纷释放缓和信号，贸易战冲突暂息，港口行业在三季度经历震荡后呈现稳健发展趋势。我国“十五五”规划建议中提出要推进基础设施数智化改造，交通运输部等部门发布《关于“人工智能+交通运输”的实施意见》，智慧港口、智慧航运将成为下一步发展重心。

展望 2025 年第四季度，中国港口行业的发展面临 2025 年以来相对较稳定的外部环境，港口及航运企业的航线布局或将加快推进。中长期来看，贸易多元化、航线多元化、港口网络多元化的趋势不会改变；在现代化综合交通运输体系进一步完善、数智化改造持续推进的背景之下，港口的营运效率将进一步提升。整体而言，未来港口行业仍将是国家战略性基础设施的重点之一，港口企业具有持续通畅且成本可控的融资渠道，整体风险可控。

报告声明

本报告分析及建议所依据的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所依据的信息和建议不会发生任何变化。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，不构成任何投资建议。投资者依据本报告提供的信息进行证券投资所造成的一切后果，本公司概不负责。

本报告版权仅为本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用、刊发，需注明出处为大公国际，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。