



# 2026 年港口行业信用风险展望——锚定韧性，航向未来

公用一部 | 李旭华 羊汝鸣 胡琳娜 张 曦 汪洲舟

2026 年 2 月 28 日

## 摘要

2025 年，在全球贸易格局深刻调整、地缘政治风险频发的复杂背景下，港口行业展现较强韧性与发展定力，行业全年运行稳中有进。2025 年，全国沿海港口货物及集装箱吞吐量增速保持平稳；货物贸易进出口总额同比增长，高新技术产品及绿色能源产品出口增速维持较高水平；港口行业发行债券规模同比增长，发债企业级别仍集中在 AA+和 AAA，债券发行成本整体有所下降，债券融资渠道畅通。

预计 2026 年，港口行业的经营韧性或将继续接受不确定性考验，但稳健的基本面为应对风险冲击提供底气，整体信用水平与经营稳健性有望保持，行业表现将继续维持稳定。

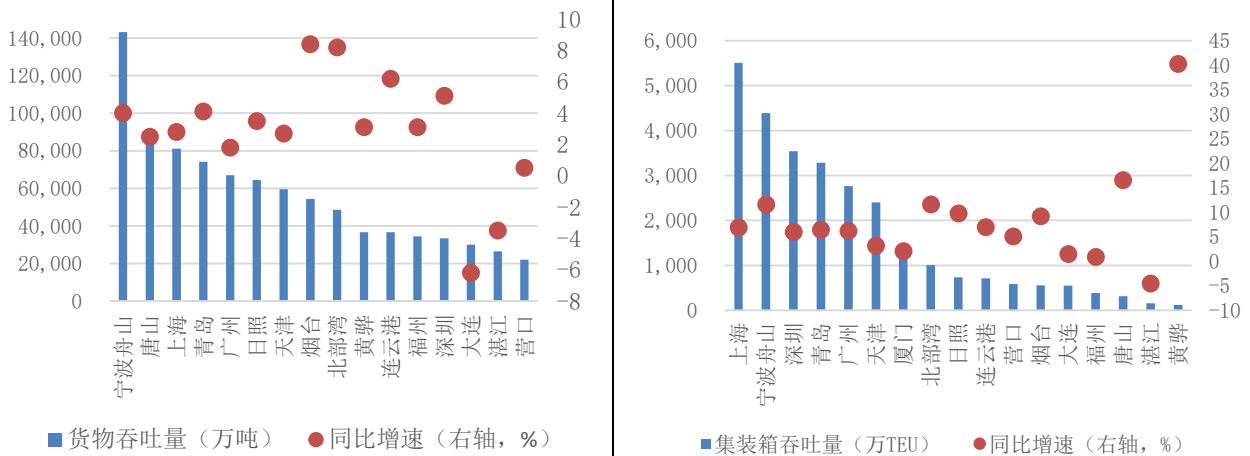
## 正文

### 一、行业供给能力分析

#### 1.1 港口吞吐量分析

2025 年，全国港口运行呈现稳中有进的发展态势，港口运输结构不断优化。2025 年，全国港口货物吞吐量实现 183.38 亿吨，同比增长 4.2%，其中沿海港口货物吞吐量实现 116.34 亿吨，同比增长 3.7%；港口外贸货物吞吐量实现 56.53 亿吨，其中沿海港口外贸货物吞吐量实现 50.66 亿吨，均同比增长 4.7%。其中，宁波舟山港完成货物吞吐量 14.32 亿吨，同比增长 4.0%，成为全球首个超 14 亿吨大港。同期，全国港口集装箱吞吐量实现 35,447 万 TEU，同比增长 6.8%；沿海港口集装箱吞吐量实现 31,198 万 TEU，同比增长 7.0%。其中，上海港集装箱吞吐量突破 5,506 万标箱，北部湾港集装箱吞吐量突破千万标箱。从增速结构看，集装箱吞吐量增速显著高于货物吞吐量和外贸货物吞吐量，港口运输结构不断优化。

图 1 2025 年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

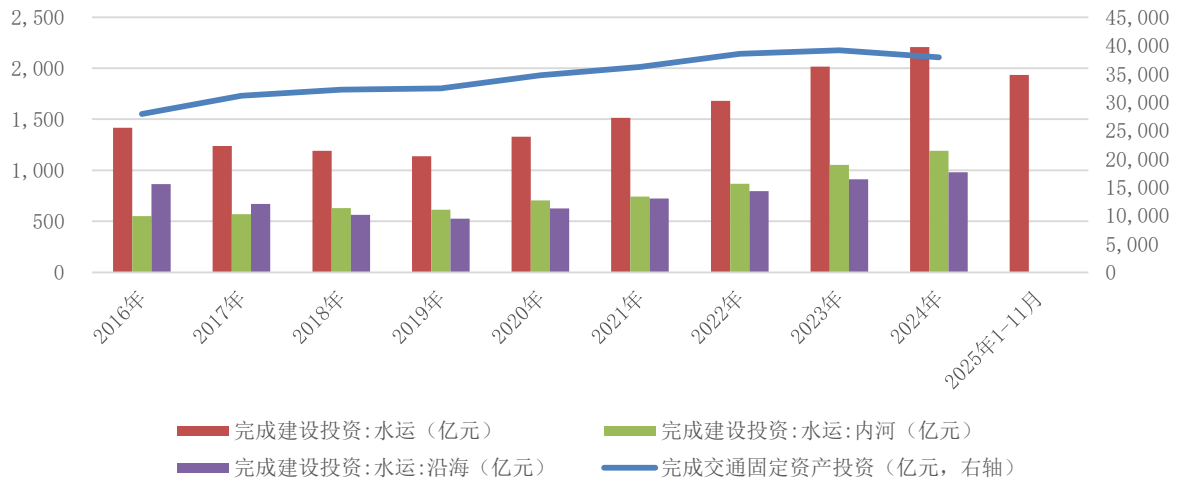
从区域布局看，我国港口运输逐渐形成了“沿海稳基、内河提速”的良好发展格局，共同支撑了港口运输体系的稳健运行。沿海港口作为我国对外经贸与跨区域物流的核心枢纽，持续发挥主体支撑作用。2025 年，沿海港口货物吞吐量达 116.34 亿吨，占全国总量的 63.44%；其中，宁波舟山港、唐山港及上海港仍位居前三，烟台港、北部湾港、连云港增速仍排名前列。受益于战略枢纽地位强化以及港口条件不断提升，沿海港口承担了主要外贸货物运输需求，成为保障我国外贸产业链稳定的关键节点。内河港口则依托内河航运网络完善与内陆经济活力释放，展现出显著的增长动能。2025 年，内河港口货物吞吐量合计 67.04 亿吨，占全国总量的 36.56%；其中，荆州、哈尔滨、杭州增速远超沿海港口，主要服务于内陆省份原材料运输、制造业产品集散等内循环需求，成为拉动区域物流增长的重要力量；苏州港集装箱吞吐量突破千万标箱。整体来看，沿海港口以“规模优势”巩固物流枢纽地位，内河港口以“增速优势”填补内陆运输短板，二者形成“外撑外贸、内促循环”的互补格局，进一步优化了我国港口空间布局与功能分工。

### 1.2 港口建设与产能发展

2025 年，全国港口基础设施建设稳步推进，投资规模维持高位，一批重点新建项目建成投产，为行业持续发展注入新动能。近年来，交通基础设施建设持续获得政策支持，其中水运建设投资整体保持增长趋势。根据交通运输部新闻发布会，2025 年全国预计完成交通固定资产投资超过 3.6 万亿元，其中公路、水路完成投资超 2.6 万亿元。



图2 近年来我国水运固定资产投资完成情况



数据来源: iFind, 交通运输部, 大公国际整理

具体项目层面, 海南洋浦港区域国际集装箱枢纽港扩建工程一期项目于 2025 年 3 月通过竣工验收, 新建 1 个 20 万吨级和 1 个 15 万吨级集装箱泊位, 使港口可靠泊船舶等级提升至 20 万吨级, 支撑洋浦港货物吞吐量同比增长。温州港状元岙港区二期工程 5 号、6 号泊位于 2025 年 9 月正式对外启用, 新增 2 个 5 万吨级集装箱专用泊位, 为温州港新增超 100 万标准箱的年吞吐能力。广州港新港二期码头、大屿山锚地等口岸扩大开放通过国家验收, 新增外贸泊位 2 个、深水锚地 5 个, 新增外贸货物吞吐能力每年 2,900 万吨。

从项目投产后吞吐量变化看, 产能释放与腹地需求、航线拓展形成正向循环。以洋浦港为例, 扩建工程投产后, 5 月即迎来首艘 15 万吨级外贸船舶靠泊, 同时航线网络同步加密, 2025 年新开巴淡岛港直航航线、加密中东航线, 累计开通内外贸航线 63 条。

展望 2026 年, 多个在建重点项目将进入投产或建设关键期, 有望为港口行业带来新一轮产能释放。福建湄洲湾港罗屿作业区 11 号、12 号泊位于 2026 年 1 月通过预验收, 建设规模为 2 个 15 万吨级散货泊位, 预计年度吞吐量可达 985 万吨, 将强化湄洲湾港大宗商品仓储物流基地功能。山东港口渤海湾港潍坊港 5 万吨级航道工程于 2025 年 12 月正式启动, 建成后将为潍坊港带来每年超 4000 万吨的吞吐能力增量。多个项目的梯次推进, 将为“十五五”期间港口行业持续发展注入新动能。

### 1.3 港口经营韧性评估

2025 年, 国际形势以中美关税博弈波动、地缘冲突扰动航运格局与区域经贸合作深化为核心特征, 港口行业在外部环境不确定性中展现较强韧性。贸易格局变动方面, 美国关税政策的不确定性对航运及港口行情形成多次冲击, 推动港口企业航线布局加速调整, 随着中美双边经贸高层沟通释放积极信号, 经贸关系呈阶段性缓和态势, 短期内摩擦风险降低; 相关行业并未被动承受冲击, 而是积极引导货流调整, 出口企业加速拓展多元化市场, 将更多货物流向东

盟、欧盟及“一带一路”沿线等，开展转口贸易、开发替代市场。反映在港口业务上，多数港口开拓东南亚、南美、欧洲等替代航线，叠加经贸环境趋稳带来的长期利好，航线结构持续优化，有效对冲单一市场风险。

地缘政治变动方面，红海局势波动曾持续扰动国际航运核心通道，苏伊士运河通行量下滑导致船舶绕行、运力紧张，推高航运成本。我国港口通过加密近洋航线、强化与中东港口联动，提升货物中转效率，同时开通中欧北极集装箱快航，开辟航运新通道，有效缓解航线扰动压力，行业韧性凸显。同时，2025年12月，全球第三大远洋集装箱班轮公司达飞海运率先宣布旗下“印度-美洲快线”航线恢复苏伊士运河通行，2026年1月15日，全球最大的综合性集装箱物流公司马士基跟进，将旗下连接中东、印度与美国东海岸的航线首次结构性恢复经苏伊士运河航行。若红海实现大规模复航，短期内大量船舶集中调整航线可能引发相关港口拥堵，并对不同航线的运力分配与运价走势产生影响。

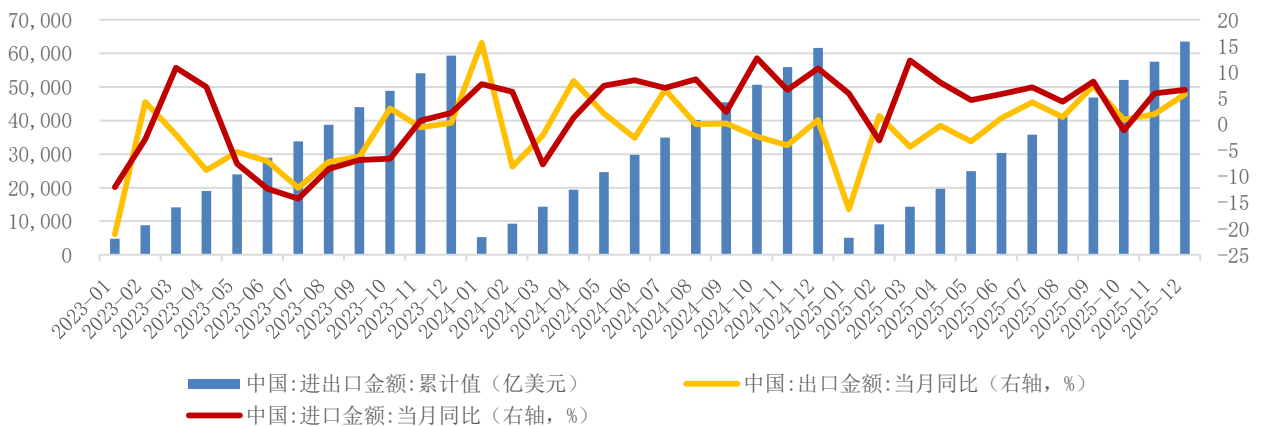
展望2026年，港口行业的经营韧性将继续接受不确定性考验，但稳健的基本面为应对风险冲击提供底气，整体信用水平与经营稳健性有望保持。短期来看，红海局势仍存变数，中美经贸关系或将维持稳定，后续若双方延续现有共识、推进务实协商，贸易潜力有望进一步释放，为港口行业发展注入动力。

## 二、行业需求匹配能力分析

### 2.1 宏观贸易格局分析

港口行业景气度与全球贸易格局深度绑定，2025年，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，我国货物贸易进出口总值为6.35万亿美元，同比增长3.2%，连续9年实现同比增长；其中，出口总值3.77万亿美元，同比增长5.5%；进口2.58万亿美元。整体来看，2025年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。

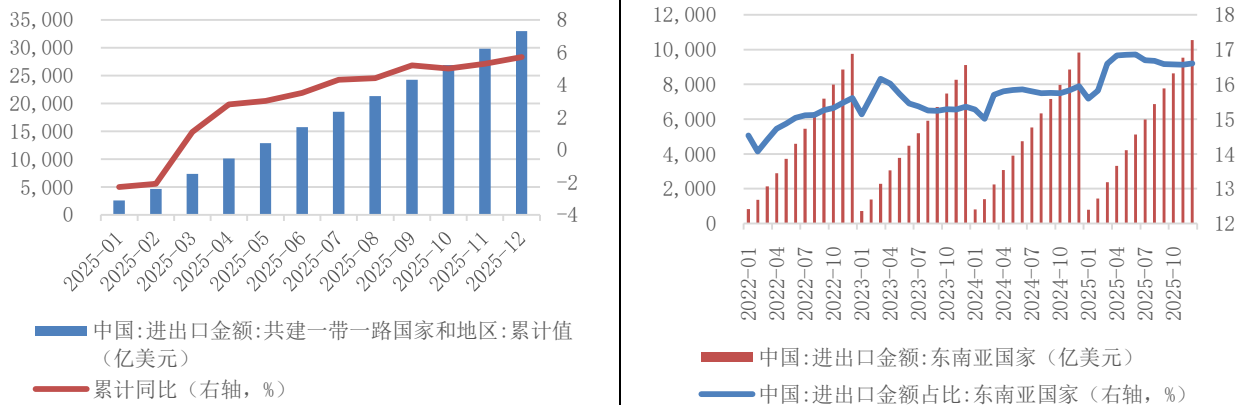
图3 近年来我国进出口金额累计值及进口金额、出口金额同比变化



数据来源: Wind, 大公国际整理

分市场来看，我国对东盟等国家进出口总额保持增长，外贸“朋友圈”扩大，贸易伙伴多元化对进出口形成强劲支持。2025年，我国对共建“一带一路”国家货物贸易进出口总值23.6万亿元，同比增长6.3%，高于我国外贸整体增速2.5%。共建伙伴占我国外贸整体的比重提升至51.9%；与东盟贸易进出口总值7.55万亿元，增长8.0%。我国外贸“朋友圈”扩大化，与世界各国的经贸合作继续深化，对进出口形成强劲支持。

图4 我国对共建“一带一路”国家、东盟进出口情况



数据来源: Wind, 大公国际整理

## 2.2 行业需求结构变化分析

2025年，我国港口航线布局继续呈现多元化特征，高新技术产品及绿色能源产品出口增速维持较高水平，助力港口基础设施升级与货源结构优化。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，沿海港口继续开拓拉美、中东等新兴市场航线，在共建“一带一路”政策支持下，2025年“丝路海运”集装箱航线吞吐量超过540万标箱，同比增长9.11%；散杂货航线运输货物超过1,227万吨，同比增长26.4%。海运航线增加至148条，涵盖东南亚、南亚、中东、欧洲等重要经济区域，通达全球48个国家和地区的150座港口。

预计2026年，我国港口航线布局将继续开发新兴市场航线，同时逐步从“有无航线”转向提升航线效率与加强区域联动。例如2026年1月份，山东港口青岛港开通地中海航运澳新线、中远海运红海线及东南亚线、正利航运东南亚线4条集装箱新航线，助力区域机电、化工等产业出海。

从进出口产品类别来看，根据国新办新闻发布会，2025年我国出口商品结构中，高技术产品出口同比增长13.2%，其中，专用装备、高端机床、工业机器人等高新技术产品出口规模同比提升；锂电池、风力发电机组等绿色能源产品出口增速亦维持较高水平。相关产品装卸运输环节对装卸效率及通过服务要求较高，且附加值较高，助力港口基础设施升级与货源结构优化。

### 2.3 行业供需平衡分析

2025 年，受美国关税政策影响，主要航线集装箱运力指数有所波动。2025 年，受美国关税政策等全球贸易风险扰动，主要航线运力指数有所波动。跨太平洋航线运力于二季度下降至近年低点，年末已基本修复；欧洲集装箱运力受船运公司重新分配多余运力的影响，自三季度以来持续高于去年同期水平；跨大西洋运力指数亦受到美国关税政策的溢出影响，年末增长动力较弱。2026 年，需持续关注主要贸易国关税政策及贸易政策的影响。

图 5 各航线集装箱船运力指数

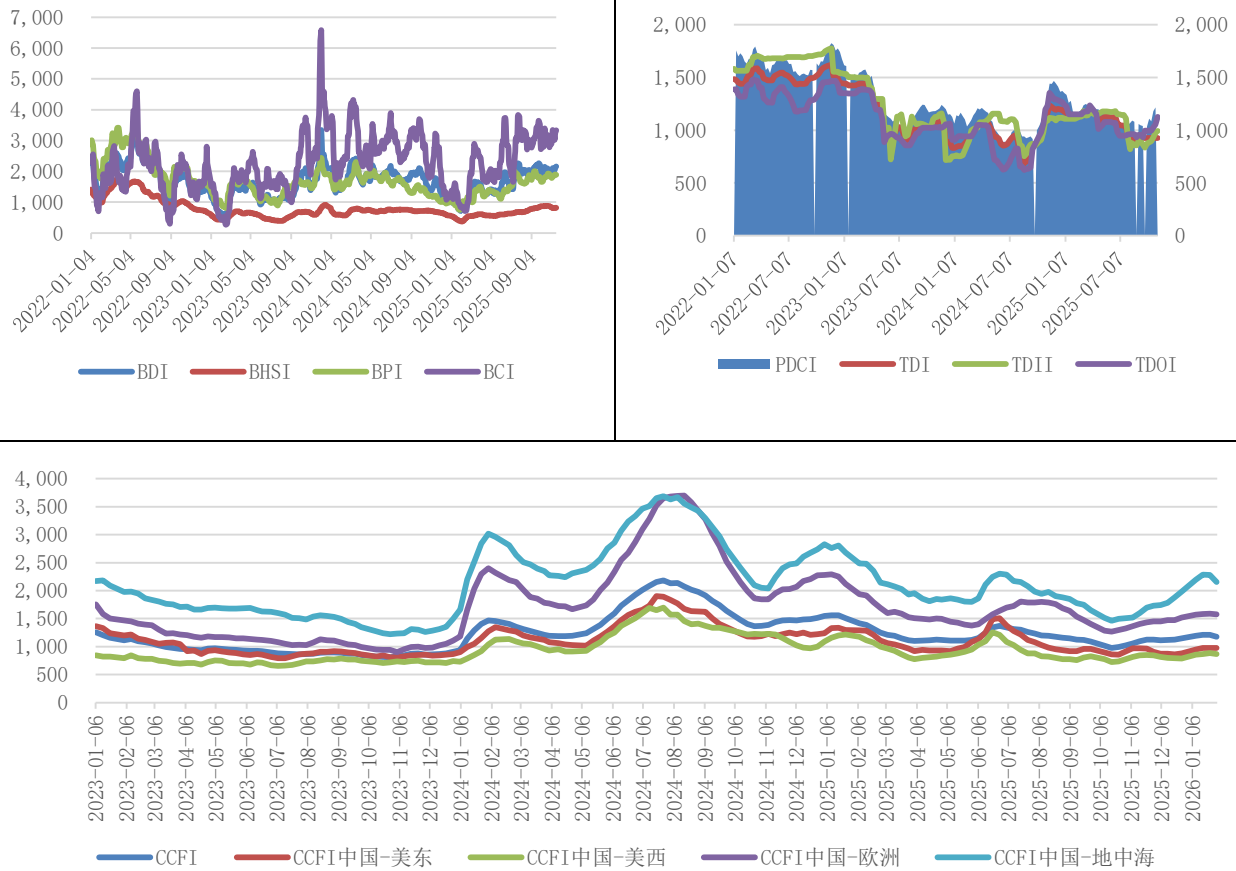


数据来源: Wind, 大公国际整理

2025 年，主要航运运价指数仍维持波动，在美国关税政策干扰及季节性因素影响下年中有所下行，年末呈修复趋势。散货方面，2025 年，散货运价指数在二季度达到年内低点后，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。集装箱运价方面，2025 年受关税政策干扰，呈现“脉冲式”行情，年末受季节性出货影响有所回升；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，2025 年受益于国内政策拉动需求增长，整体较上年有所增长，二三季度受淡季影响持续下行，四季度行业旺季带动运价回升，整体淡旺季较为明显。2026 年需关注季节性出货及地缘冲突、贸易政策风险对运价指数的扰动。



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

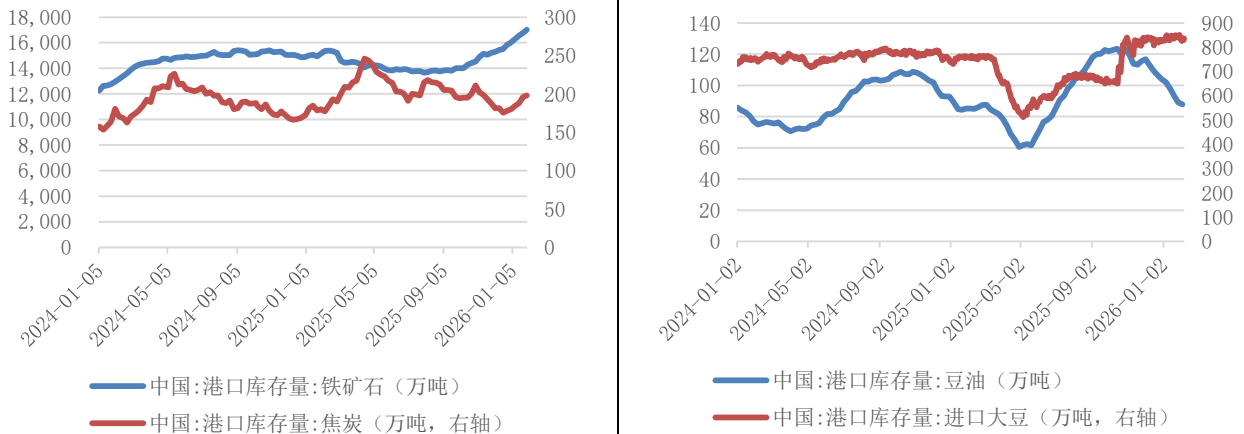


数据来源：Wind，大公国际整理

大宗散货方面，2025 年金属矿石增长动力相对明显，煤炭等产品则受供需格局调整影响，呈现疲弱态势。根据中国港口行业协会统计，2025 年我国主要港口企业累计完成煤炭吞吐量 12.90 亿吨，同比下降 3.3%；累计完成铁矿石吞吐量 18.33 亿吨，同比增长 5.7%；2025 年主要港口企业累计完成原油吞吐量 4.47 亿吨，同比下降 0.7%。港口货物库存端，2025 年，港口铁矿石及焦炭库存量呈现波动趋势，其中铁矿库存全年维持高位，前三季度在钢厂高产量支撑下小幅去库，四季度后随着需求减弱重回累库趋势，行业整体供给仍保持相对宽松；受煤炭价格及风电、光电等发展影响，煤炭库存增长动力不足；农作物方面，大豆及豆油整体港口库存于二季度受贸易局势影响短期下降，四季度以来因中美贸易缓和带来的大豆进口放量，相关库存整体攀升至近年高位。



图7 港口大宗货物库存情况



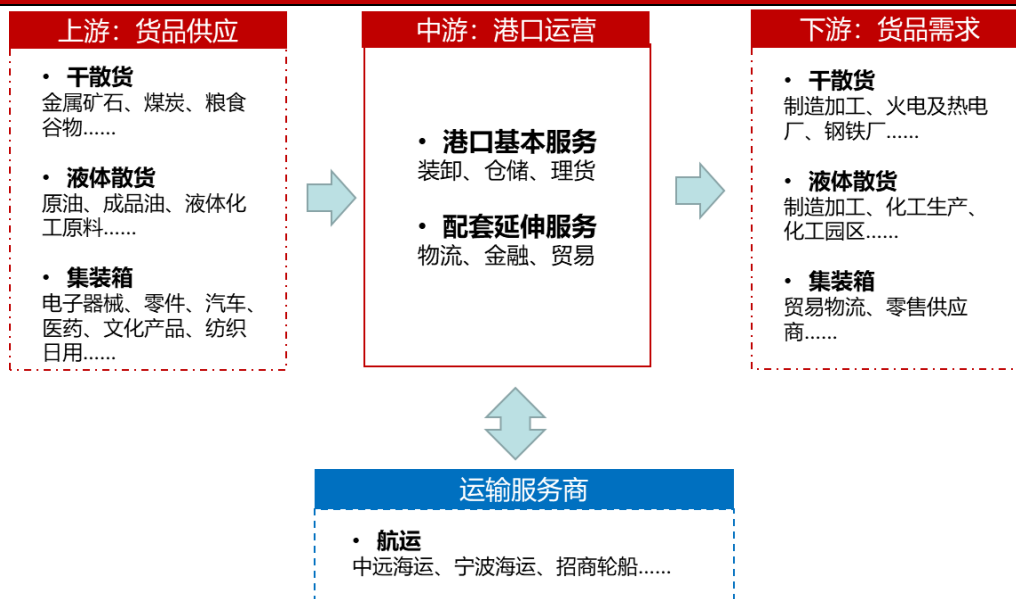
数据来源: Wind, 大公国际整理

### 三、行业的产业链分析

#### 3.1 港口行业产业链概况

港口在现代物流体系中具有不可替代的战略意义，是连接陆上运输与海上运输的中转枢纽；港口企业的议价能力取决于多项因素。从运输角度，港口上游是货源与运力端，包括矿山、粮食贸易商等货主；中游为港口运营商，提供装卸、仓储、理货及其他配套服务；下游货品需求方涵盖制造业、贸易商及物流企业。港口企业议价能力主要受到地方政策、地理位置与枢纽地位、吞吐量与运营效率、技术转型升级进度及政策支持等方面的综合影响。

图8 港口行业所在产业链



数据来源: Wind, 大公国际整理

### 3.2 内外部竞争格局与价格机制

港口行业进入壁垒较高，竞争压力主要来自公路、铁路运输及航空运输等外部竞争，港口作为航运运输枢纽，不可替代性较强。作为连接陆上运输与海上运输的中转枢纽，港口经营受到地理环境资源的限制、高额的前期投资壁垒的影响较大，对当地经济发展具有重要战略意义，行业进入壁垒较高。内部竞争方面，省级港口整合持续深化，京津冀、长三角等港口群从无序竞争转向协同发展，行业集中度稳步提升。外部竞争方面，公路铁路在时效货上具优势，但港口长距离、低成本、大规模的绝对优势难以替代。

价格机制方面，我国港口收费实行政府定价、政府指导价与市场调节价并行的三轨模式。其中，货物港务费、港口设施保安费等执行政府定价；引航、拖轮等涉及公共利益的港口服务实施政府指导价；装卸包干费、堆存保管费等则实行市场调节价，由港口根据市场供求自主定价。2025年以来，部分港口为提升竞争力推行普惠性降费，根据厦门港口管理局有关通知，厦门港2025-2026年延续现行减免部分港口收费的政策，免收港务费地方政府留存部分，对6万净吨以上集装箱船引航费实行封顶优惠，切实降低物流成本。

## 四、行业创新能力分析

### 4.1 宏观和产业政策导向

2025年我国港口行业政策体系以“高质量发展”为核心，从宏观战略布局到行业具体落地形成协同导向，既锚定世界一流港口建设目标，又聚焦绿色、智慧、高效发展短板，为行业转型提供明确指引。从宏观政策看，国家层面延续交通强国战略与区域协调发展思路，以《关于建设世界一流港口的指导意见》为纲领，强化枢纽港引领作用，推动京津冀、长三角、粤港澳大湾区等港口群协同分工，同时通过“一港一策”等专项计划，促进沿海与内河港口功能互补，构建陆海联动、江河海互动的运输网络，服务“一带一路”与RCEP等国家战略。从行业政策看，绿色与智慧成为核心发力点；绿色领域，2025年5月新出台的《港口和船舶岸电管理办法》修订明确了岸电设施建设改造责任与使用要求，强化污染防治与清洁能源应用；智慧领域，多部门政策推动5G、北斗、物联网等技术在港口的规模化应用，加快自动化码头、智慧物流系统建设，同时通过金融支持政策（如多式联运“一单制”金融保险服务）与多式联运专项计划，补齐集疏运“最后一公里”短板，提升港口综合服务效能。此外，政策还注重优化口岸营商环境，简化通关流程、推动港产城融合，引导港口从单一装卸功能向综合物流枢纽转型，全方位支撑行业高质量发展。

### 4.2 技术创新及智能化建设

2025年我国港口行业技术创新与智能化建设多点突破，实现从单点应用到全域协同的跨越式升级。从自动化设施升级来看，2025年全国建成50余座自动化码头，大型装卸设备自动化率超85%，无人集卡、智能岸桥等装备在主要枢纽港规模化应用，作业效率较传统模式提升30%以上。从数字技术融合来看，5G、AI与数字孪生技术深度渗透，主要港口均搭建智能调度

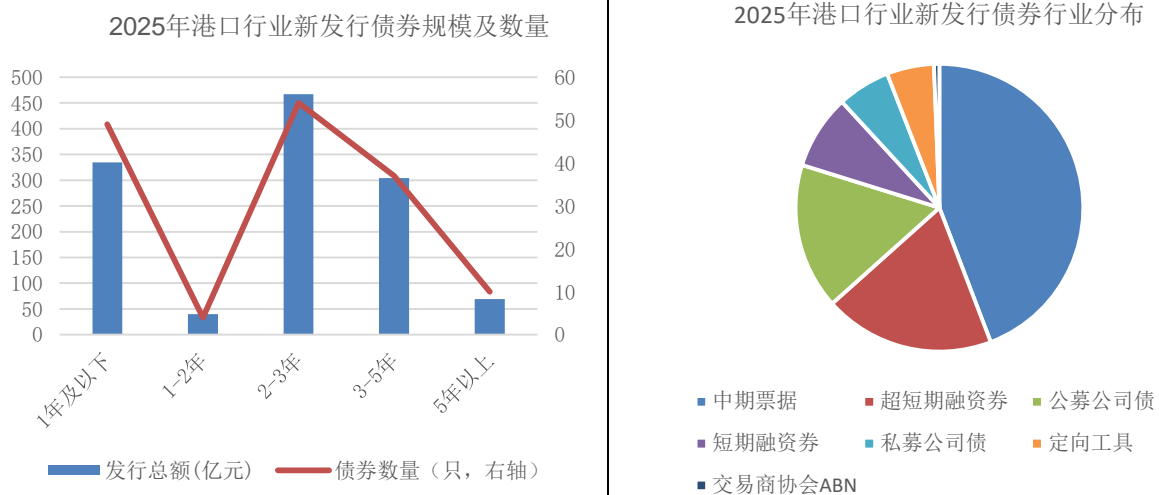
平台，区块链电子提单普及使单证处理周期缩短超 80%，长江水系电子航道“一张图”实现全域通航精准导航。从绿智协同发展来看，岸电设施在沿海枢纽港覆盖率超 90%，清洁能源动力集卡、LNG 船舶推广应用，推动港口运营碳排放显著下降。展望 2026 年，港口行业将聚焦 AI 大模型深度应用，优化跨港口智能调度与风险预判能力；多式联运数字化协同将进一步深化，打通“船-港-铁-货”全链路数据壁垒；氢能、碳捕捉等新技术将加速试点落地，智慧与绿色融合的标准体系逐步完善，推动行业向更高质量、更可持续的全域智慧港口转型。

## 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，港口行业发行债券规模同比增长，发债企业级别仍集中在 AA+和 AAA。2025 年，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 154 只，发行总额 1,214.85 亿元，发行规模同比增长，发行主体级别集中为 AAA 及 AA+，期限结构以 3 年期为主；从债券种类看，中期票据占比较高。2025 年，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。

图 9 2025 年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，港口行业债券发行成本整体有所下降，债券融资渠道畅通。2025 年，AAA 及 AA+ 级别主体的发行利率及发行利差同比均有所下降。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。

表 1 2025 年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	1.88	9.50~84.74	42.26
	AA+	1.68~3.70	2.41	31.50~207.21	93.96

数据来源: Wind, 大公国际整理

信用级别方面, 茂名港集团有限公司 (以下简称“茂名港集团”) 于 2025 年 1 月及 5 月获得 AA+ 主体评级, 展望为稳定。主要理由为 2024 年茂名港集团重要港口基础设施与配套完工投运, 博贺新港区开港使得公司港口码头泊位设计年通过能力大幅提升, 有效带动公司港口运营规模增长; 同时收/并购计划拓展石化产品生产销售及危废处理业务, 契合当地发展规划、强化自身定位, 经营及财务状况得到提升。江苏盐城港大丰港开发集团有限公司 (以下简称“大丰港集团”) 于 2025 年 11 月获得 AA+ 主体评级, 展望为稳定, 主要理由为大丰港是江苏省重点建设的沿海三大深水海港之一, 大丰港集团港口基础设施条件较好, 基本形成公路为主、水路、铁路为辅的联运系统, 建立了多条内外贸航线, 受益于货源拓展及作业效率的提高, 近年来货物吞吐量保持增长, 营业收入及毛利润总体呈现增长, 能够获得股东及相关各方的大力支持。预计 2026 年, 我国港口行业信用风险仍可控。

## 六、周期发展展望

习近平总书记指出, 港口是基础性、枢纽性设施, 是经济发展的重要支撑。港口行业需以国家全面扩大开放与共建“一带一路”为战略契机, 将外部机遇转化为内在发展动能。这要求港口不仅持续提升运营效率与综合服务能力, 更需通过深度转型升级与资源整合, 优化功能布局, 从而强化国际枢纽能级与辐射能力。

2025 年以来, 我国港口行业在外部环境风险冲击中维持经营韧性, 吞吐量稳健增长, 通过开拓“一带一路”及新兴市场航线, 有效对冲了单一市场风险; 同时, 港口整合深化、绿色智慧转型加速以及债券市场的有力支持, 共同构筑了行业可持续发展的坚实基础。

展望 2026 年, 港口行业作为国家关键基础设施行业的地位依然稳固, 现代化综合交通运输体系的完善将进一步提升货物集疏运效率。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, 贸易多元化、航线多元化、港口网络多元化持续推进; 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。预计 2026 年, 港口行业表现将继续维持稳定。

## 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。