



港口行业 2026 年二季度信用风险回顾及三季度展望——增速放缓，提质进阶

公用一部 羊汝鸣 胡琳娜 李旭华

2026 年 7 月 14 日

摘要

2026 年二季度，我国港口运行整体稳健，增速较一季度有所放缓；霍尔木兹海峡通航秩序于 6 月阶段性修复后，7 月初再度恶化，地缘风险回升，但预计对我国港口经营冲击整体可控；美国关税政策进入新旧框架交替的关键窗口期，对国际贸易及港口货量预期形成持续扰动；行业运价指数整体上行；二季度港口债券发行规模同比增长，融资成本基本稳定，行业信用基本面保持稳定。

展望 2026 年三季度，港口行业将继续维持稳健运行，行业基础设施转型升级提速，建议持续关注美国关税政策落地节奏及国际冲突对外部环境及港口经营的传导效应。

关键词：港口行业；信用风险；霍尔木兹海峡；美国关税

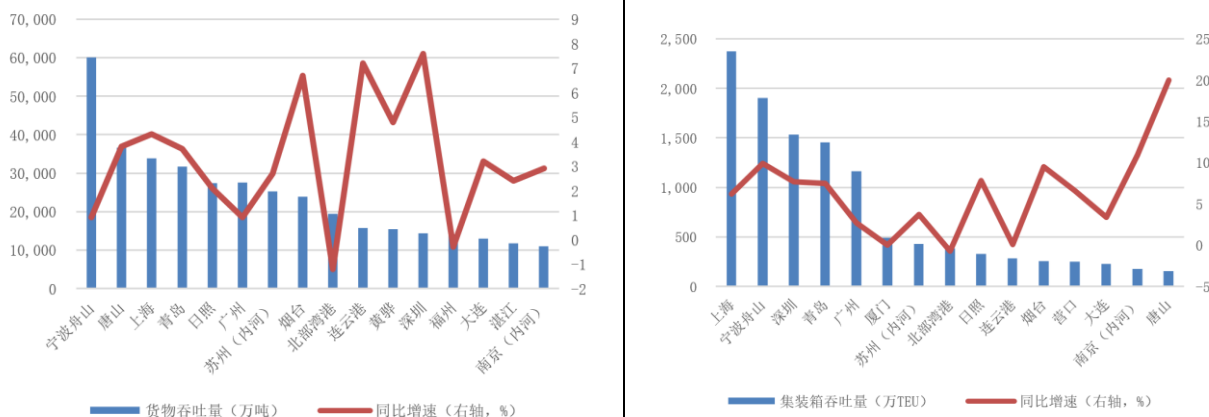
正文

一、行业供给能力分析

1.1 港口吞吐量分析

2026 年 1~5 月，我国港口运行整体稳健，增速较 1~2 月有所放缓。2026 年 1~5 月，我国港口完成货物吞吐量 75.1 亿吨，同比增长 2.2%，增速整体较 1~2 月的 7.2%有所放缓，其中，外贸吞吐量同比增长 4.4%；完成集装箱吞吐量 1.5 亿标箱，同比增长 6.3%，头部港口货物吞吐量及集装箱吞吐量体量依旧稳居行业前列，但增长动能分化加剧。其中，深圳港货物吞吐量同比增速维持高位，主要系外贸订单韧性较强、各港区作业效率优化与差异化货种经营等利好支撑；河北省港口集装箱吞吐量同比增速整体较高，主要受益于省级“十五五”规划助力集装箱运输发展、海铁联运能力提高等。

图 1 2026 年 1~5 月全国主要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，二季度沿海港口增长优势凸显。沿海港口凭借密集的国际航线网络和强大的装卸能力，依旧是联结全球供应链的主通道，并依托机电、光伏等高附加值货源优化业务结构，持续提质增效；内河港口受流域汛期通航管控、上游原材料运输需求降温影响，短期增长放缓，但依托国家级水运政策红利和干线航道网络升级，仍是服务国内大循环、压降区域物流成本的重要载体。2026 年 1~5 月，内河港口合计完成货物吞吐量 26.4 亿吨，同比增长 0.2%，增速显著低于沿海港口的 3.4%。

1.2 港口建设投资分析

“十四五”期间港口建设取得良好成果，2026 年 1~5 月，全国交通固定资产投资整体承压回落，水运投资韧性凸显，重大港口基建项目有序落地。交通运输部官网数据显示，2026 年 1~5 月全国公路水路固定资产投资完成 8,662 亿元，同比下降 8.6%，其中，水运建设完成投资 865 亿元，同比下降 0.6%。从各区域及各港投资看，2026 年以来，深圳市盐田港东港区升级改造工程、大鹏港区 LNG 配套码头项目稳步施工；宁波港 1~5 月累计完成港航建设投资 37.6 亿元，同比增长 18.4%；内河水运方面，安徽芜湖港裕溪口港区散货泊位扩建工程 5 月完成主体结构施工，新建 2 个 5000 吨级内河通用泊位，岸线长度 342 米，年设计吞吐量 450 万吨，计划 2026 年末投运；总体而言，2026 年 1~5 月我国水运投资韧性凸显，码头智能化改造、内河干线航道整治为现阶段核心投资方向。

根据 2026 年 6 月国务院新闻办公室新闻发布会，“十四五”期间，全国万吨级及以上泊位新增 469 个，目前达到 3,061 个，环渤海、长三角、粤港澳三大世界级港口群基本建成；全国已建成投运自动化码头 60 座，其中自动化集装箱码头 30 座，占全球总量 27%。预计“十五五”时期，全国水运行业将进入打造世界一流港口跃升期、强化内河水运体系联通攻坚期、建设国际海运安全发展体系关键期的现代化发展新阶段。

1.3 港口经营韧性评估

2026 年 7 月以来，霍尔木兹海峡局势再度恶化，前期缓释的航运梗阻压力重新抬升，外部冲突扰动对我国港口经营的冲击虽整体可控，但需密切关注后续演变及对三季度航运格局的传导效应；同时需关注三季度美国关税政策调整对国际贸易的影响。

2026 年二季度末，霍尔木兹海峡局势动荡。2026 年 6 月，美伊达成临时通航共识，伊朗正式发布公告放开霍尔木兹海峡全域通航，设置 60 天常态化通航过渡期；霍尔木兹海峡通航一度逐步恢复。然而，6 月末以来海峡周边接连发生商船遇袭事件，根据新华社消息，伊朗官方于 7 月 12 日宣布，霍尔木兹海峡目前无法通行。

对我国港口而言，本轮霍尔木兹海峡再度关闭的直接影响有限，但间接扰动仍需关注。海峡封锁将迫使更多亚欧航线船舶继续绕行好望角，进一步消耗全球有效运力、延长航程周期，对港口船期安排与作业调度形成持续扰动；波斯湾航线运价波动亦可能阶段性影响部分港口的外贸箱量结构。整体而言，中东航线在我国港口吞吐量中占比有限，且我国沿海港口航线网络多元、基础设施完善，具备较强的风险缓冲能力，相关事项对国内港口经营冲击整体可控。

美国关税政策的调整同样构成二季度外部环境的重要变量。2026 年 3 月以来，美国贸易代表办公室（USTR）对多个经济体启动多轮 301 调查，并提出加征 301 关税的拟议方案，同时依据《1974 年贸易法》第 122 条加征的 10% 临时附加关税将于 2026 年 7 月 24 日到期，美国关税政策或将有所调整，将对国际贸易及港口货量预期形成持续扰动。

展望三季度，霍尔木兹海峡短期内恢复通航的可能性较低，美伊双方军事对抗仍在持续。绕行好望角将继续成为亚欧航线的主流选择，全球有效运力持续承压，运价或维持高位震荡。港口需持续优化航线调度机制，拓展多元外贸货源，完善极端场景作业应急预案，夯实港口经营抗风险韧性。同时，需密切关注三季度美国关税政策调整的落地节奏与执行细则，及其对中美航线货量与港口吞吐量的传导效应。

二、行业需求匹配能力分析

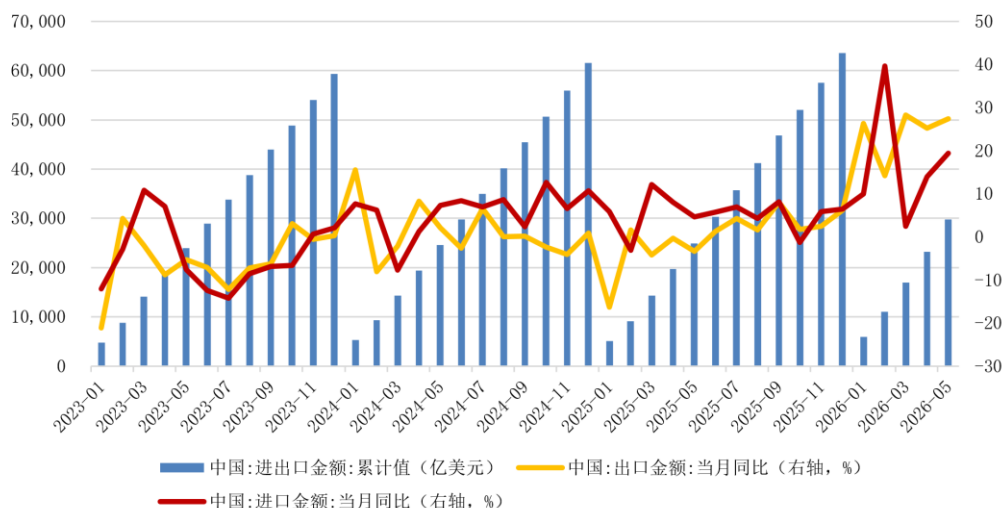
2.1 宏观贸易格局分析

2026 年 1~5 月，我国货物贸易进出口维持稳健扩容态势，出口产品结构持续优化，为二季度港口吞吐量提供稳健支撑。据海关总署统计，2026 年 1~5 月，我国货物贸易进出口总值折合 2.98 万亿美元，同比增长 19.2%。其中，出口 1.71 万亿美元，同比增长 15.5%；进口 1.26 万亿美元，同比增长 24.5%。从结构看，进口规模创历史同期新高，出口结构持续优化，1~5 月，机电产品出口同比增长 18.4%¹，集成电路出口表现强劲，电动汽车、锂电池、光伏等“新

¹ 数据口径为人民币元，数据来源：https://www.gov.cn/zhengce/jiedu/tujie/202606/content_7071661.htm。

三样”产品持续领跑全球。整体而言，受益于国内制造业产能释放、绿色高端产品海外需求旺盛、共建“一带一路”贸易深耕，外贸基本面韧性犹在，持续保障港口货源供给稳定。

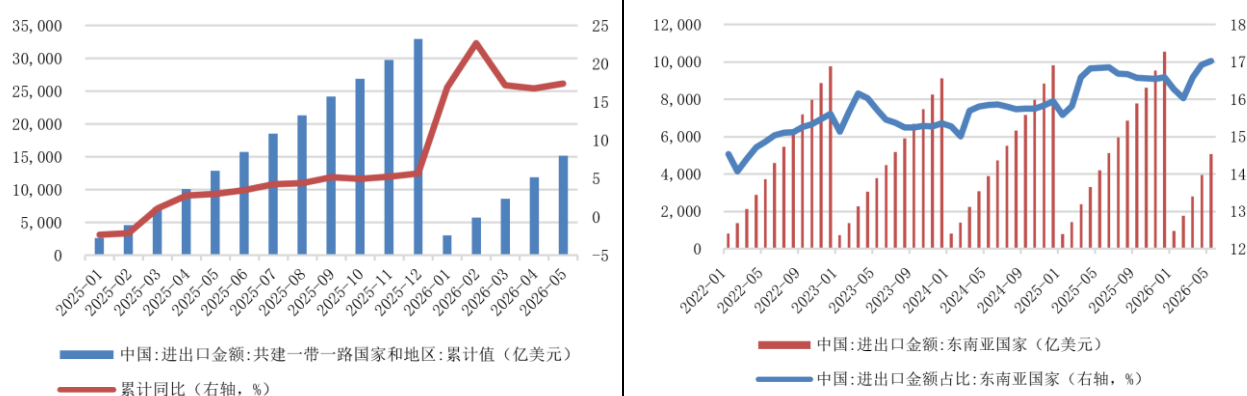
图2 近年来我国进出口金额累计值及进口金额、出口金额同比变化



数据来源：Wind，大公国际整理

分市场来看，外贸伙伴结构持续优化，新兴市场贸易贡献度抬升，对美贸易跌幅收窄。2026年1~5月，我国与东盟贸易总值为3,214.7亿美元，同比增长16.6%；与欧盟贸易总值为2,862.1亿美元，同比增长10.2%；与共建“一带一路”国家贸易总值同比增长17.2%；与美国贸易总值同比下降4.3%，降幅较一季度收窄。整体来看，欧美传统外贸市场需求走弱、增速降温，东盟、中东、拉美等新兴市场贸易体量稳步扩张，叠加高端制造、新能源产品出口增量放量，进一步夯实贸易多元化格局，有效平滑单一市场波动带来的货源冲击。

图3 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 行业供需平衡分析

2026 年二季度，全球主要集装箱航线供需格局修复回暖，运力供给有所回升。2026 年二季度，跨太平洋航线伴随美国关税政策调整预期驱动，货量回暖带动运力利用率稳步抬升，从二季度初约 53 万 TEU 回升至约 57 万 TEU，运力整体回升；欧洲航线受霍尔木兹海峡通航情况变动影响，少量船舶取消绕行好望角航线，航程缩短释放闲置运力，同时受益于新船交付及航运公司运力部署调整，市场运力供给有所回升；跨大西洋航线依旧维持供给充裕但需求偏弱格局。

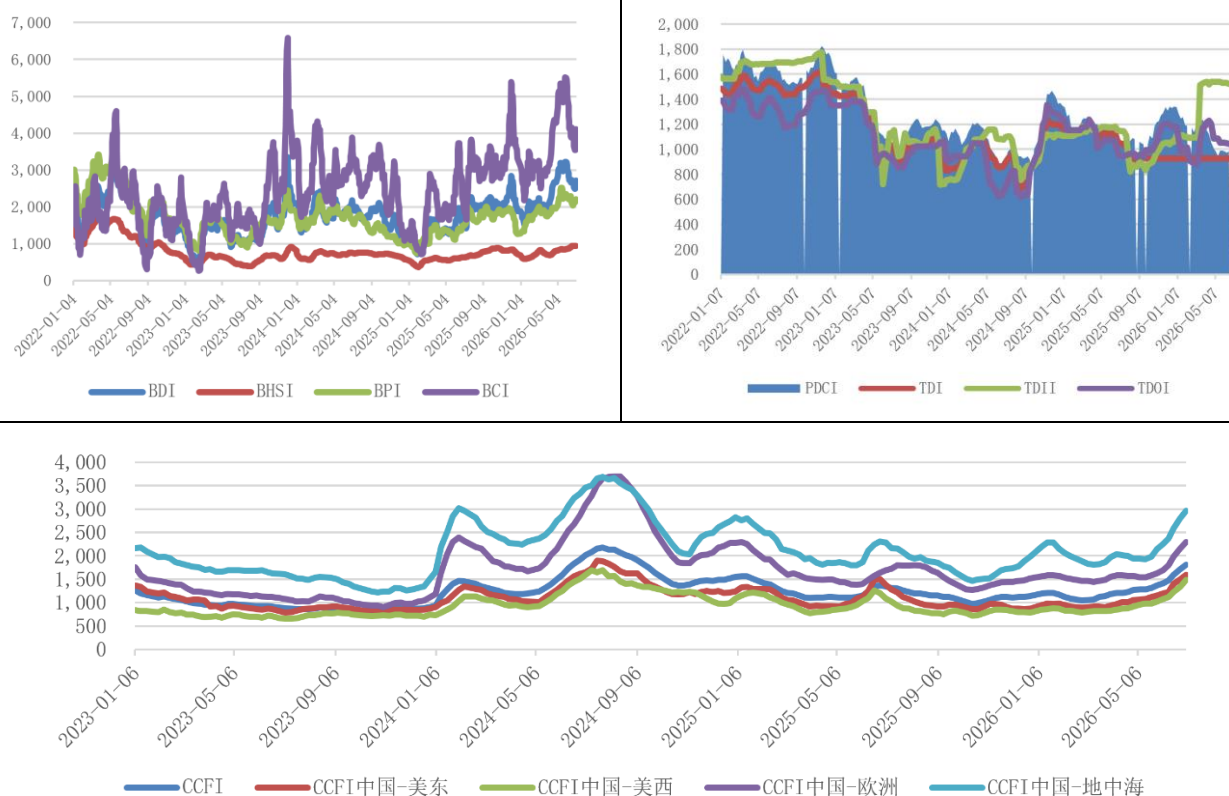
图 4 各航线集装箱船运力指数



数据来源：Wind，大公国际整理

2026 年二季度，全球航运运价走势分化：干散货运价指数冲高回落，出口集运受地缘扰动叠加美国关税不确定性因素影响，运价指数持续推升。据上海航运交易所披露，二季度干散货运价指数冲高回落，中枢上移，主要受益于铁矿石、粮食、铝土矿等贸易均较为强劲，需求上涨，季度末受制于海外基建需求回落、铁矿石远洋采购降温，叠加全球散货新船集中交付，运力过剩压制运价上行空间。同期，国内内河、沿海集装箱运价指数稳步上行，呈季节性旺季走势，主要受益于夏季基建开工提速、农资与建材运输需求放量、物流链条复工趋于饱和。二季度出口集装箱运价指数持续推升，主要受地缘扰动且美国关税政策不确定性因素影响。展望三季度，需重点关注全球新船交付节奏、美国关税政策落地节奏对跨太平洋航线货量的后续影响等。

图5 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、行业产业链地位分析

详见[《大公国际：2026 年港口行业信用风险展望》](#)

四、行业政策导向分析

中央层面，国家新一轮补链强链提升行动正式启动，推动港口多式联运能力建设和集疏运体系完善。2026 年 4 月，财政部、交通运输部印发《关于支持新一轮国家综合货运枢纽补链强链提升行动的通知》，同时，交通运输部和财政部、国家铁路局、中国民航局、国家邮政局联合印发实施指南，部署自 2026 年起，用 3 年时间支持 30 个左右城市，实施新一轮补链强链，增强对国家战略支撑保障，聚焦粮食、能源、矿产资源、先进制造等重点货类贸易运输需求，完善综合货运枢纽布局和功能；围绕主要港口、重点内陆港等主要货运节点，“一点一策”完善多式联运设施体系；提升枢纽城市枢纽功能，增强集聚辐射能级；以存量设施更新、提质、增效为主，注重通过数智化和绿色化手段提升服务质效。2026 年 5 月，交通运输部等八部门印发《实施多式联运攻坚 打通堵点卡点行动方案（2026-2030 年）》，提出力争用 5 年左右时间，推动 1,000 个左右主要货运节点提升多式联运功能，多式联运 1 小时换装率超过 90%，沿海港口多式联运港区铁路进港率达到 80%、长江干线主要港口实现铁路进港率 100%。

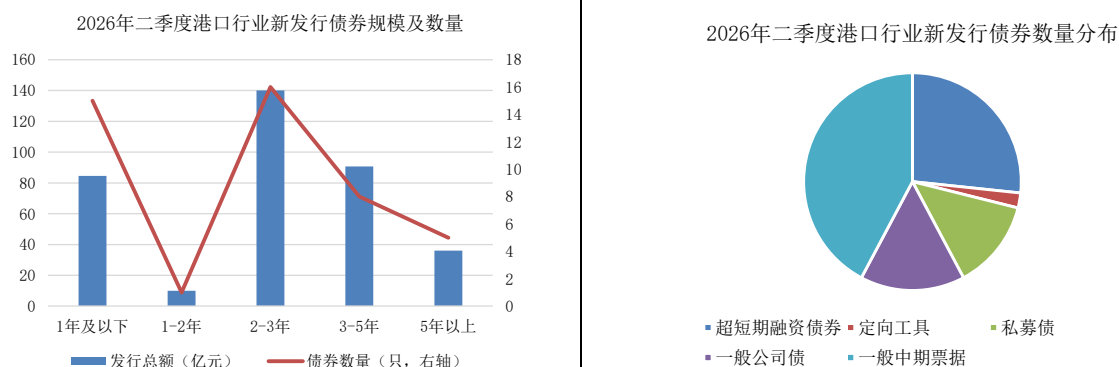
地方层面，多地以港口群协同与港航贸一体化为主线，因地制宜推进世界级港口群建设。2026 年 4 月，长三角四省（市）港口集团第二次联席会议在南京召开，审议通过《长三角四省（市）港口集团联席会议 2026 年工作要点》，标志着长三角世界级港口群一体化治理体系进入实质推进、重点突破的新阶段。2026 年 6 月，福建省印发《加快世界一流港口建设 推动港航贸一体化发展的若干措施》，围绕基础设施、资源整合、多式联运、临港产业、营商环境五大领域提出措施，推动全国首个“区港海铁联运”监管模式落地，目标打造联通两岸、对接长三角和粤港澳大湾区、辐射中西部的现代化东南沿海港口群。河北省“十五五”规划提出，计划实施 34 个重点港口项目，整体提升港口通过能力，拓展航线网络，推进铁水联运与腹地联动，聚焦加快港口智慧绿色转型。

五、行业信用评级情况分析

4.1 发债规模、结构与主体级别分布

2026 年二季度，港口行业发行债券规模同比增长，发债企业级别仍集中在 AAA。2026 年二季度，根据 Wind 交通运输行业数据导出并筛选后，港口行业新发行债券共计 45 只，发行总额 361.21 亿元，发行规模同比、环比均有所增长，发行主体级别分布于 AAA、AA+及 AA，主要集中在 AAA，期限结构以 2~3 年期为主；从债券种类看，中期票据规模占比较高。

图 6 2026 年二季度港口行业新发行债券情况



数据来源：Wind，大公国际整理

4.2 发行成本和信用利差

2026 年二季度，港口行业债券发行成本整体维持稳定，债券融资渠道畅通。2026 年二季度，AAA 及 AA+级别主体的发行利率均值环比略有下降，整体维持稳定，发行利差基本维持稳定。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。2026 年二季度港口行业发债企业无级别调整情况。预计 2026 年三季度，我国港口行业信用风险仍可控。

表 1 2026 年二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	1.32~2.32	1.67	15.40~79.84	35.19
	AA+	1.43~2.93	2.02	25.41~129.80	66.27

数据来源：iFind, 大公国际整理

六、风险回顾及展望

2026 年二季度，港口行业在外部环境趋于缓和的背景下延续稳健运行态势，但增速较一季度明显放缓。贸易伙伴多元化与出口结构升级为行业提供了韧性基础，东盟、共建“一带一路”国家等新兴市场贸易体量稳步扩张。霍尔木兹海峡通航秩序于 6 月阶段性修复后，7 月初再度急剧恶化，地缘风险卷土重来，但预计地缘扰动对我国港口经营冲击整体可控；美国关税政策正处于新旧框架交替的关键窗口期，对国际贸易及港口货量预期形成持续扰动。

展望 2026 年三季度，全国进出口产品结构调整及国内稳增长政策将继续支撑港口货物及集装箱吞吐量实现温和增长；外部环境变量交织，不确定性依然存在，霍尔木兹海峡地缘风险若持续，将继续扰动运价与船期，美国关税政策落地节奏与执行细则或将造成一定影响，但我国主要港口基础设施完善、主要港口企业融资渠道通畅，国家实施综合货运枢纽补链强链提升行动、多式联运攻坚行动方案、沿海港口群优化整合等政策，为行业注入长期动能。总体来看，港口行业作为国家关键基础设施的地位不可替代，行业信用风险仍可控，整体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。