



港口行业 2026 年一季度信用风险回顾——韧性开局，稳健前行

公用一部 | 羊汝鸣 李旭华

2026 年 4 月 15 日

摘要

2026 年一季度，在国际地缘冲突骤然升级的背景下，港口行业展现出较强的发展韧性与风险缓冲能力。2026 年 1~2 月，全国港口运行总体实现良好开局。霍尔木兹海峡通行危机对全球航运形成短期冲击，但我国沿海港口航线网络多元、基础设施完善，中东航线占比不高，整体影响可控。一季度港口行业债券发行规模同比增长，融资成本稳中有降，行业信用基本面保持稳定。

展望 2026 年二季度，外部不确定性依然存在，但行业稳健的基本面与持续深化的转型升级将支撑信用水平与经营稳定性维持在较好区间。

正文

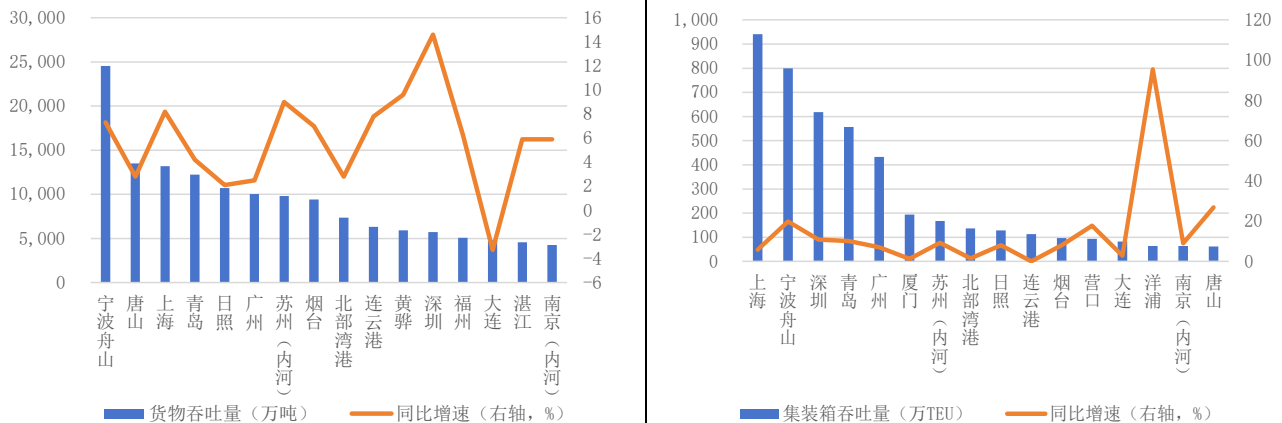
一、行业供给能力分析

1.1 港口吞吐量分析

2026 年 1~2 月，我国港口运行总体实现良好开局。2026 年 1~2 月，我国港口完成货物吞吐量 28.7 亿吨，同比增长 7.2%；其中，内、外贸吞吐量同比分别增长 6.4% 和 8.9%；完成集装箱吞吐量 5,877 万标箱，同比增长 9.8%，头部港口货物吞吐量及集装箱吞吐量仍维持领先态势。其中，深圳港货物吞吐量同比增速较高，主要系外贸高景气度、各港区效率提升与差异化经营等利好影响；洋浦港集装箱吞吐量同比增速突出，主要系自海南自贸港封关以来，洋浦港航线密度持续加密，稳定运行的航线达 65 条，基本覆盖国内沿海城市及东南亚等重点国际贸易区域。



图 1 2026 年 1~2 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，我国港口体系正形成一种内外并进的发展格局。沿海港口凭借密集的国际航线网络和强大的装卸能力，依然是链接全球供应链的主通道，并通过对高附加值货物的处理不断提质升级；内河港口则依托国家级政策红利和航道网络升级，正快速成为服务国内大循环、降低区域物流成本的内生动力，其追赶势头强劲。2026年1~2月，内河港口合计完成货物吞吐量9.96亿吨，同比增长8.2%，增速高于沿海港口的6.7%。

1.2 港口建设投资分析

2026年1~2月，全国交通固定资产投资保持高位运行，水运投资稳步推进，重点港口项目建设取得成效。交通运输部数据显示，2026年1~2月全国公路水路固定资产投资完成2,729亿元，同比下降3.1%，其中，水运建设完成投资280亿元，同比增长0.7%。从各区域及各港投资看，2026年以来，广州市广州港南沙港区五期工程项目、南沙港区国际通用码头项目建设持续推进；福州港一季度完成港航建设投资14.25亿元，同比增长30%；内河水运方面，江苏通州湾吕四起步港区12号、13号泊位一季度完成全部桩基沉桩，其中12号泊位拟建1个10万吨级通用泊位，岸线长度278米，年设计吞吐量100万吨，计划2026年建成；总体而言，2026年一季度我国水运固定投资增速逆势保持增长，港口建设与码头升级仍为投资重点。

1.3 港口经营韧性评估

2026年3月以来，霍尔木兹海峡因地缘冲突陷入通行危机，相关航线经历运价暴涨、船期紊乱，对全球航运形成一定冲击，但对我国港口运营影响可控。

2026年3月以来，受地缘冲突影响，中东局势骤然升级，霍尔木兹海峡这一全球最关键的石油与集装箱运输咽喉面临严重通行梗阻，3月1日，伊朗方面宣布对霍尔木兹海峡实施事实性管控，悬挂美英关联旗帜的商船被限制通行；作为全球最关键的石油与集装箱运输咽喉，霍尔木兹海峡日均通行船只约138艘，冲突升级后通行量断崖式下跌。相关班轮公司随即宣布暂停中东及红海航线服务，改道好望角，并开始加征紧急冲突附加费。中东局势呈现强不确定性，当地时间4月13日，根据中国新闻社消息，美国总统特朗普在社交媒体平台上宣布美国

将对霍尔木兹海峡实施封锁后，海峡所有通行均已停止。霍尔木兹海峡封锁对航运港口行业造成直接影响，短期来看，3月上海出口集装箱运价指数等航运运价指数有所增长，预计短期内将维持高位波动；中期来看，相关船只可能绕行好望角导致行程延长，船期可靠度下降、港口作业计划受到干扰；长期来看，如冲突持续，亚太区港口营运商将面临不同程度的负面信用影响。但同时，我国沿海港口整体航线较为多元、中东航线占比不高，港口基础设施完善、具备缓冲空间，霍尔木兹海峡关闭对相关港口运行效率造成一定干扰，整体而言对我国港口运营影响可控。

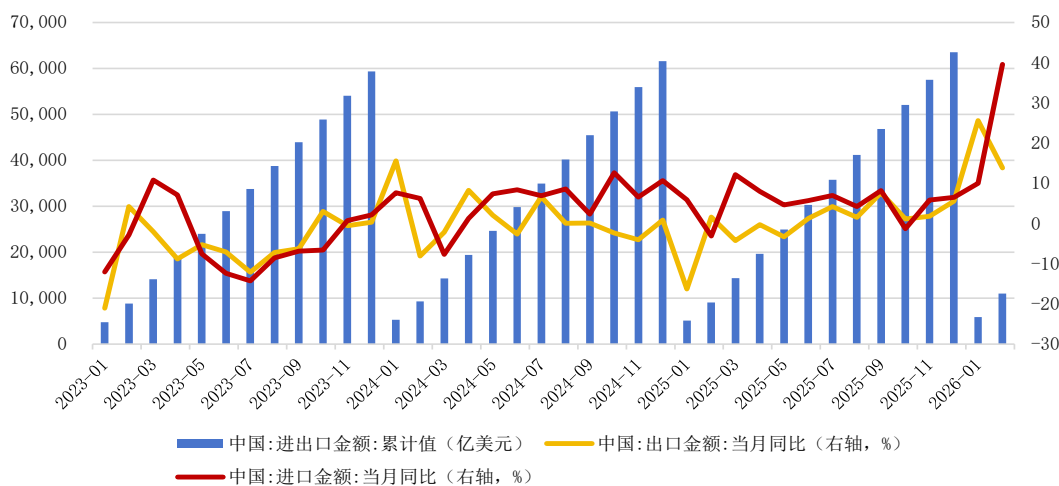
展望二季度，若局势缓和至霍尔木兹海峡解封，前期被调整的船只运力的集中释放、相关国家补偿式原油采购可能引发运价回调及港口拥堵；若持续紧张，港口需强化应急调度能力与腹地货源多元化，以对冲单一航线依赖风险。

二、行业需求匹配能力分析

2.1 宏观贸易格局分析

2026年1~2月，我国货物贸易进出口总额同比显著增长，为港口一季度吞吐量提供了坚实的货源基础。据海关总署统计，2026年1~2月，我国货物贸易进出口总值为1.10万亿美元，同比增长21.0%。其中，出口6,565.8亿美元，同比增长21.8%；进口4,429.6亿美元，同比增长19.8%。2026年前两个月进出口同比显著增长，主要受到春节较晚、节前赶工出口效应较强，需求改善和库存周期回升作用下全球贸易活动明显回暖，我国与非美市场进出口往来有效对冲对美出口下滑等多方面因素影响，为港口一季度吞吐量提供了坚实的货源基础。

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

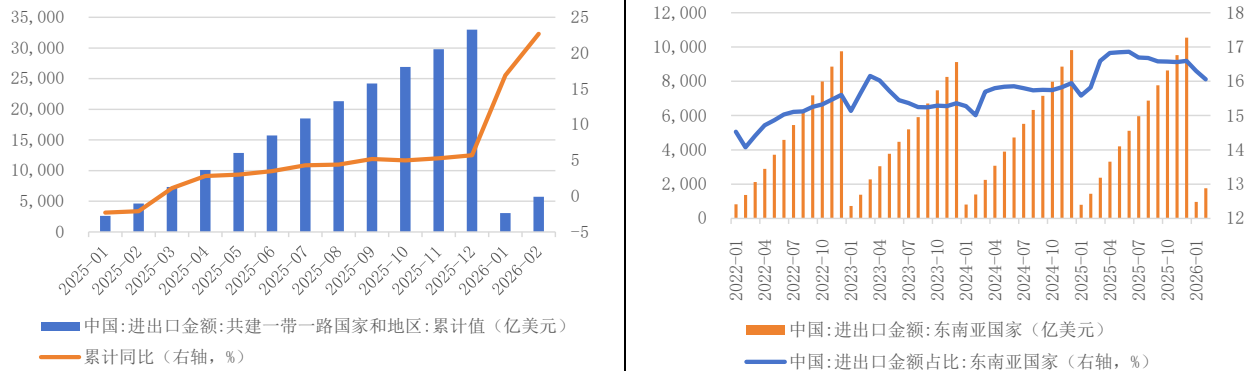


数据来源: Wind, 大公国际整理

分市场来看，我国对东盟等国家进出口总额保持增长，贸易伙伴多元化格局进一步深化。2026年1~2月，我国与东盟贸易总值为1,126.3亿美元，同比增长29.4%；与欧盟贸易总值为1,010.0亿美元，占比15.4%，同比增长27.8%；与共建“一带一路”国家进出口同比增长

约 20%；与美国贸易总值同比下降 11.0%。我国进出口贸易，对东盟和欧盟的高速增长，加上对“一带一路”沿线国家的持续拓展，有效对冲了美国市场的下滑，贸易伙伴多元化格局进一步深化。

图 3 我国对共建“一带一路”国家、东盟进出口情况

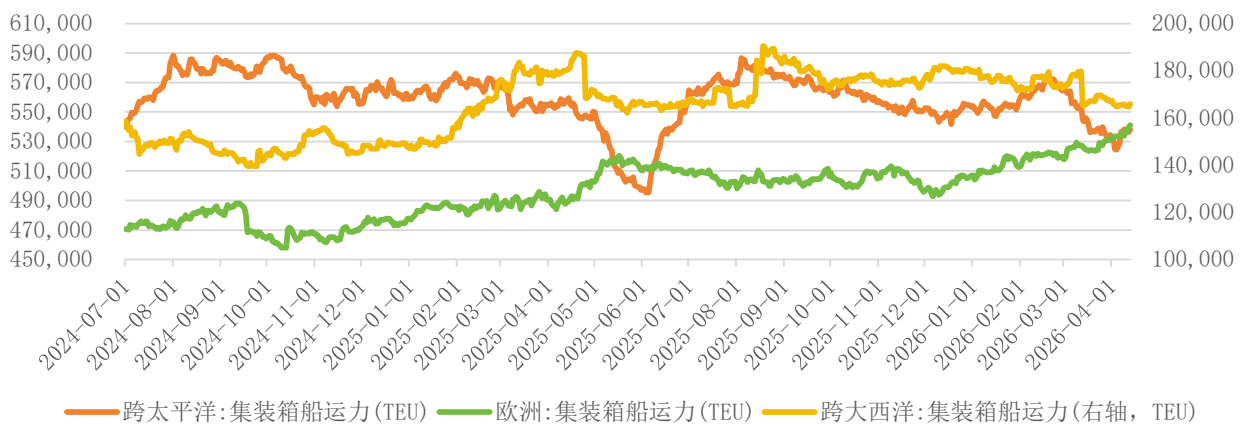


数据来源：Wind，大公国际整理

2.2 行业供需平衡分析

2026 年一季度，全球主要集装箱航线运力走势呈现显著分化。2026 年一季度，跨太平洋航线运力指数因美国需求疲软与关税政策压制，运力与货量双双下滑；欧洲航线则受红海绕行航程增加持续消耗运力影响，发货方为应对更长的运输时间而提前出货，船公司被动匹配了更高的运力水平；跨大西洋航线运力指数表现相对平稳，但整体需求动能偏弱。

图 4 各航线集装箱船运力指数

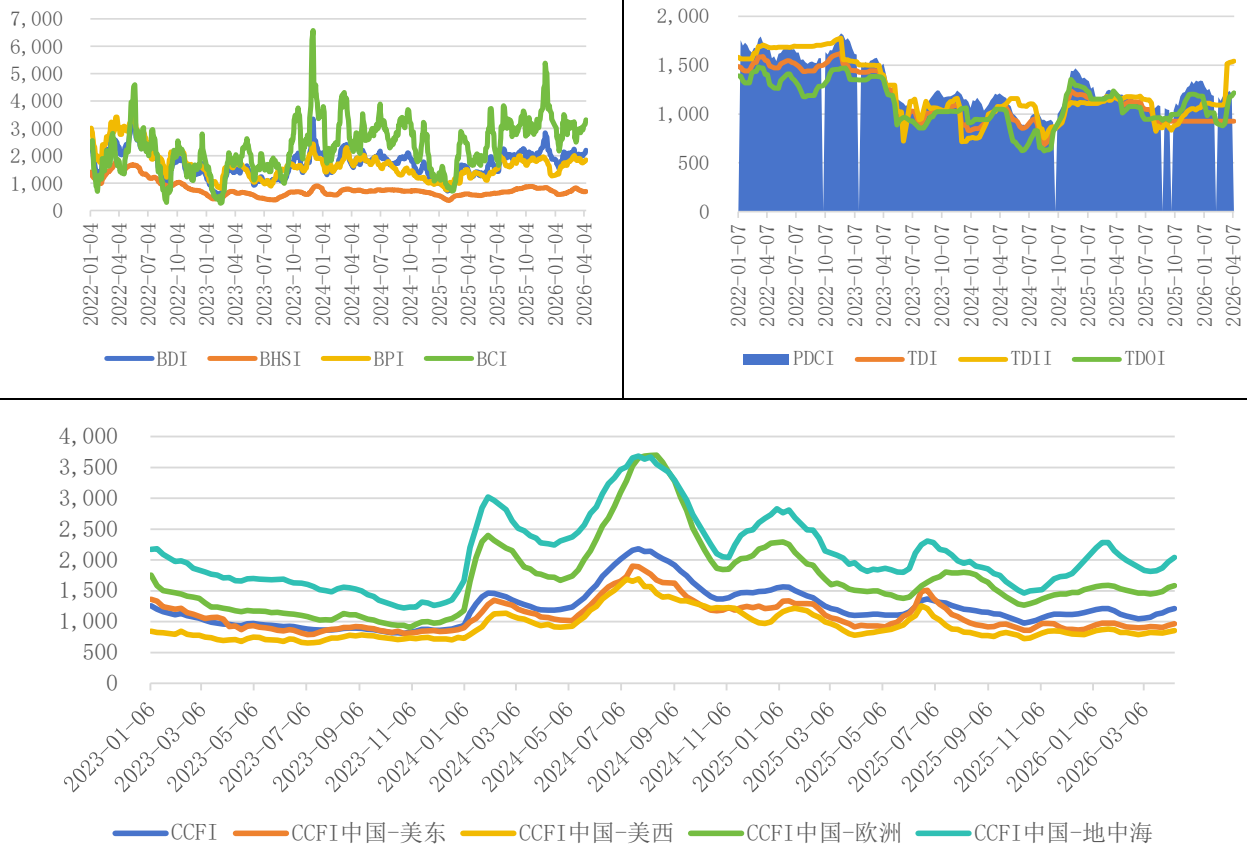


数据来源：Wind，大公国际整理

2026 年一季度，主要运价市场走势分化：散货运价受需求支撑波动中枢稳定，内贸集运呈现季节性先抑后扬，出口集运则受到地缘冲突事件干扰。2026 年一季度，散货运价指数呈现波动走势，波动中枢较为稳定，主要受到铁矿石、煤炭及铝土矿等运输需求拉动，于 4 月初呈现上行走势。同期，内贸集装箱运价指数呈“节前回落、节后反弹”的季节性走势，主要受

国内粮食收储季节性影响及春节假期及节后复工复产等影响。2026 年一季度出口集装箱运价指数先抑后扬，春节淡季导致运价指数于 2 月回落，地缘冲突推动 3 月运价回升。2026 年二季度需关注季节性出货及地缘冲突、燃油成本高位运行对船公司定价策略和港口运营成本的传导效应等。

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、行业政策导向分析

中央层面，政策聚焦港口绿色化、数智化转型与集群优化。2026 年 4 月 3 日，经济日报发文指出，“有序推进沿海港口群优化整合，支持重点港口绿色化、数智化转型”，是推动海洋经济高质量发展的重要方面。文中强调，我国港口基础设施规模多年保持世界第一，自动化码头规模数量和技术水平稳居世界前列，但部分港口仍面临大而不强、专业化设施不足、同质化竞争等问题。转型路径聚焦产业、技术、制度三个层面：产业层面推动传统装卸向自动化、智能化升级，依托港口枢纽发展现代航运服务业；技术层面统筹布局绿色燃料生产、储运、加注基础设施，推动人工智能与港口运营深度融合；制度层面发挥港口规划引领作用，形成干支联动、层次清晰的集群发展格局。

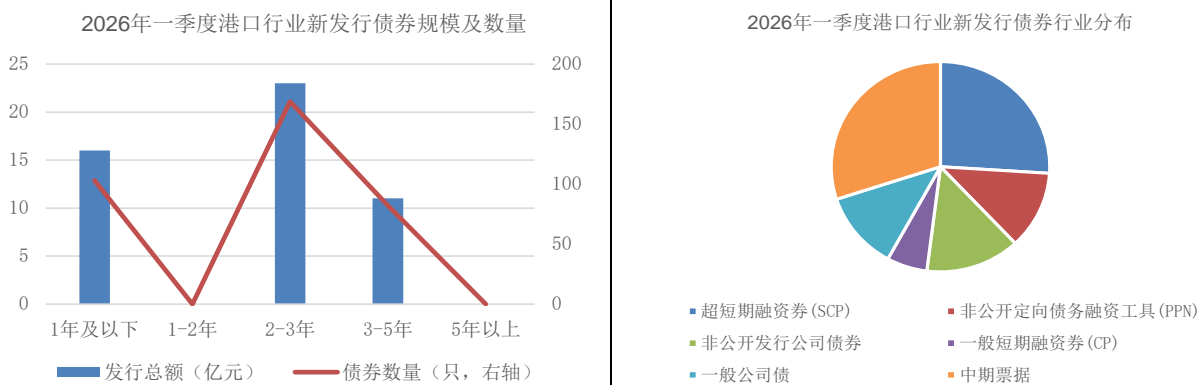
地方层面，各省市因地制宜推进港口群协同与腹地拓展。广东省“十五五”规划明确提出“打造世界一流港口群”；海南3月12日发布《海南省综合立体交通网规划纲要》，提出依托洋浦国际枢纽海港，构建区域集装箱枢纽港和特色鲜明的“产业港”，打造面向国际、全面开放的国际航运枢纽。4月11日，中国（内蒙古）自由贸易试验区正式揭牌，自贸试验区扩围至23个，明确支持二连浩特口岸与天津港、唐山港等港口陆海联动，加快满洲里口岸与大连港、秦皇岛港等港口共享资源，推动港口辐射效应向内陆腹地拓展。

四、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年一季度，港口行业发行债券规模同比增长，发债企业级别仍集中在AA+和AAA。2026年一季度，根据iFind港口行业数据，港口行业新发行债券共计50只，发行总额353.70亿元，发行规模同比、环比均有所增长，发行主体级别集中为AAA及AA+，期限结构以2~3年期为主；从债券种类看，中期票据占比较高。

图6 2026年一季度港口行业新发行债券情况



数据来源：iFind，大公国际整理

4.2 发行成本和信用利差

2026年一季度，港口行业债券发行成本整体有所下降，债券融资渠道畅通。2026年一季度，AAA及AA+级别主体的发行利率环比均有所下降，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年一季度港口行业发债企业无级别调整情况。预计2026年二季度，我国港口行业信用风险仍可控。

表1 2026年一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	1.51~2.33	1.80	22.42~95.12	43.10
	AA+	1.50~2.82	2.13	22.89~121.48	70.46

数据来源：iFind，大公国际整理

五、周期发展展望

2026 年一季度，港口行业在外部环境波动中延续了稳健运行态势，货物吞吐量与集装箱吞吐量实现良好开局，贸易伙伴多元化与出口结构升级为行业提供了韧性基础。霍尔木兹海峡地缘冲突对航运网络造成阶段性扰动，但我国主要港口通过航线多元布局与高效运营，将影响控制在有限范围内，未对整体吞吐量形成实质冲击。

展望 2026 年二季度，港口行业将面临“增长趋稳、分化延续、转型提速”的格局。一季度外贸“抢出口”效应透支部分后续需求，吞吐量增速或将回归常态，但出口产品结构调整、RCEP 红利及国内稳增长政策仍将支撑全年集装箱吞吐量实现温和增长。霍尔木兹海峡地缘风险若持续，将继续扰动运价与船期，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，具备充足缓冲空间。政策方面，国家引导综合货运枢纽建设补链强链及自贸试验区扩围等政策红利持续释放，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，短期波动不改长期向好基本面，企业应积极把握贸易多元化、绿色智慧转型及区域一体化机遇，以高质量发展应对不确定性。

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。