



2025 年港口行业分析

联合资信 公用评级四部

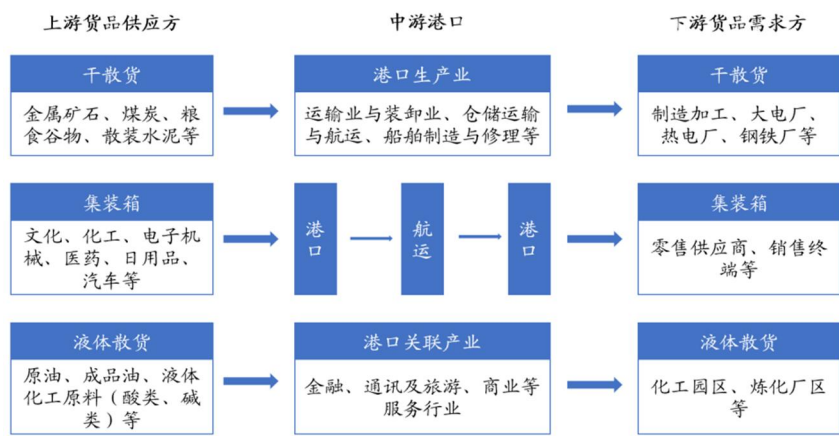


联合资信评估股份有限公司
China Lianhe Credit Rating Co.,Ltd.

一、行业概况

港口是重要的交通基础设施，港口行业的发展是国民经济发展的晴雨表，是上下游行业的高效运作以及整个国民经济持续发展的重要基础。目前，全球三分之二以上的贸易、中国 90%以上的进出口贸易均通过以港口为枢纽的航运完成。中国港口主要为腹地型港口，包括内河港口和沿海港口，腹地经济运行情况及产业结构对港口经营货种及吞吐量影响很大。同时，港口具有一定的公共产品属性，港口的布局规划、功能定位、收费机制等方面受国家政策影响较大。

图表 1.1 港口行业产业链



资料来源：Wind

二、行业发展政策

国家陆续在港口规划建设、环境保护、智慧港口和收费管理等方面出台相关政策，引导港口向智慧、绿色、安全、高效方面发展，并逐步完善市场化、规范化的港口收费体系，提升港口综合服务和竞争能力。同时，随着多层级的国家港口枢纽体系建设的推进，预计未来港口建设仍将保持一定的投资规模。

规划建设方面，2023 年 3 月，交通运输部、自然资源部、海关总署、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司联合印发《推进铁水联运高质量发展行动方案（2023—2025 年）》，提出加快构建现代综合交通运输体系，至 2025 年长江干线主要港口铁路进港全覆盖，沿海主要港口铁路进港率达到 90%左右。2024 年 6 月，交通运输部发布《关于新时代加强沿海和内河港口航道规划建设的意见》，旨在推进多层级的国家港口枢纽体系建设，加快国家高等级航道规划建设，推动一体化高质量发展，港口建设方面要求加快打造世界级港口群、持续提升国际枢纽港发展能级、做强主要港口枢纽功能并强化重点货类运输系统专业化码头保障能力。

环境保护方面，2018 年交通运输部推动“公转铁”“公转水”政策实施，以铁路运能提升、水运系统升级、公路货运治理、多式联运提速、信息资源整合和城市绿色配送六大行动作为主要措施，着力推进运输结构调整。2019 年 11 月，九部门联合颁布《关于建设世界一流港口的指导意见》，提出要着力加快绿色港口建设。

智慧港口建设方面，2023 年 11 月，交通运输部出台《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》，提出到 2027 年，全国港口和航道基础设施数字化、生产运营管理和对外服务智慧化水平全面提升，建成一批世界一流的智慧港口和智慧航道。2024 年 4 月，财政部、交通运输部联合印发《关于支持引导公路水路交通基础设施数字化转型升级的通知》，重点支持国家综合立体交通网“6 轴 7 廊 8 通道”主骨架以及国家区域重大战略范围内的国家公路和国家高等级航道开展数字化转型升级。

收费管理方面，自 2015 年以来，交通运输部与国家发展和改革委员会不断修订《港口收费计费办法》，逐步对港口设施保安费、港口作业包干费、堆存保管费、库场使用费等费用执行市场调节价，赋予港口经营企业更多的自主权，港口收费水平将主要取决于市场竞争。同时，通过精简收费项目和降低政府定价收费标准，进一步降低企业物流成本和优化口岸营商环境，市场化、规范化的港口收费体系逐步完善。

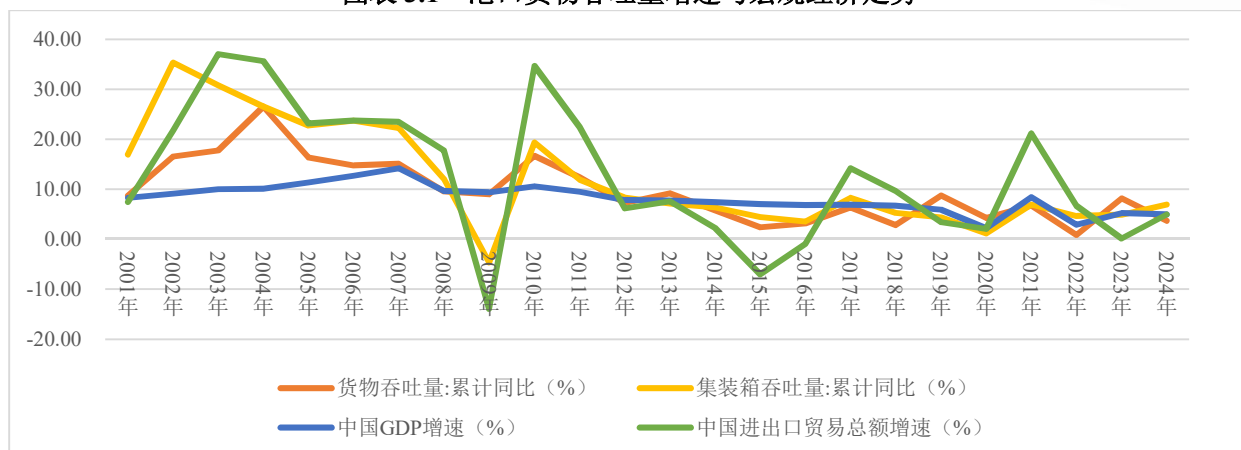
三、行业周期性和竞争格局

（一）行业周期性

港口行业对宏观经济运行周期的敏感度较高，体现出较强的经济周期性。

货物吞吐量是衡量港口行业发展的重要指标，不仅集中反映了港口的运营成果，也直接决定了港口行业收入，可以从宏观经济和货物吞吐量的关联程度判断港口行业的经济周期性。从经济发展来看，中国经济维持了多年的高速增长，2011 年开始中国 GDP 转为中高速增长，而进出口贸易总额增速波动幅度较大，整体表现为下降趋势，2024 年 GDP 和进出口贸易增速均为 5.0%。从货物吞吐量来看，中国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量增速均波动下降，与 GDP 增速变动趋势整体保持一致，与中国进出口贸易增速高度相关。整体看，港口行业经济周期性较强。

图表 3.1 港口货物吞吐量增速与宏观经济走势



资料来源：联合资信根据公开资料整理

（二）行业竞争格局

港口行业整体准入壁垒较高，中国大部分省份已完成港口资源整合，“一省一港”的行业格局基本形成，未来区域合作和协同发展将成为港口行业发展的重要基调。

港口建设需要自然条件良好的岸线资源，具有一定的资产稀缺性，并且港口与腹地经济的发展相辅相成，其辐射区域相对稳定，从而呈现出较为明显的区域垄断性特征，整体准入壁垒较高。经多年投资发展，中国沿海已形成五大港口群，分别为环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海港口群，港口竞争格局基本稳定。

从 2012 年开始，中国港口货物吞吐量增速明显放缓，行业从快速成长期步入成熟期；部分港口企业吞吐量增速放缓，债务负担有所加重，区域港口之间竞争加剧。为解决传统“一港一企”模式带来的地方保护主义、港口重复建设和经营效率低下等问题，2015 年浙江省国资委组建浙江省海港投资运营集团有限公司，相继完成了省内沿海五港和内河港口的全面整合，并取得显著成效。2017 年 8 月，交通运输部发文要求全国学习浙江港口整合经验，开启了省级港口整合的大幕，此后江苏、辽宁、山东、福建、广东等区域先后开启了省内港口资源的整合进程。目前，港口资源丰富的各省份均已成立省级港口集团，其中广东省由于港口运营主体背景复杂，整合难度大，2024 年 11 月，广东省公布《中共广东省委关于贯彻落实党的二十届三中全会精神 进一步全面深化改革、在推进中国式现代化建设中走在前列的意见》，提出在港口、航运等领域推进战略性重组和专业化整合，未来广东省港口的整合情况有待关注；江苏省整合了主要港口资源，未来还有进一步整合的空间；其他各省份基本已完成省内港口资源的初步整合，“一省一港”的行业格局基本形成，但港口集团内部如何优化资源配置、提高协同效应仍需持续探索。

港口整合有助于岸线资源合理分配、港区之间合理分工、避免重复建设和消除恶

性竞争，而区域一体化背景下的港口整合还将通过加强江海联运和铁水联运等方式强化交通物流体系整体的网络效应。港口整合符合行业发展和区域一体化发展的政策方向，是行业发展的阶段性要求，未来区域合作和协同发展将成为港口行业发展的重要基调。

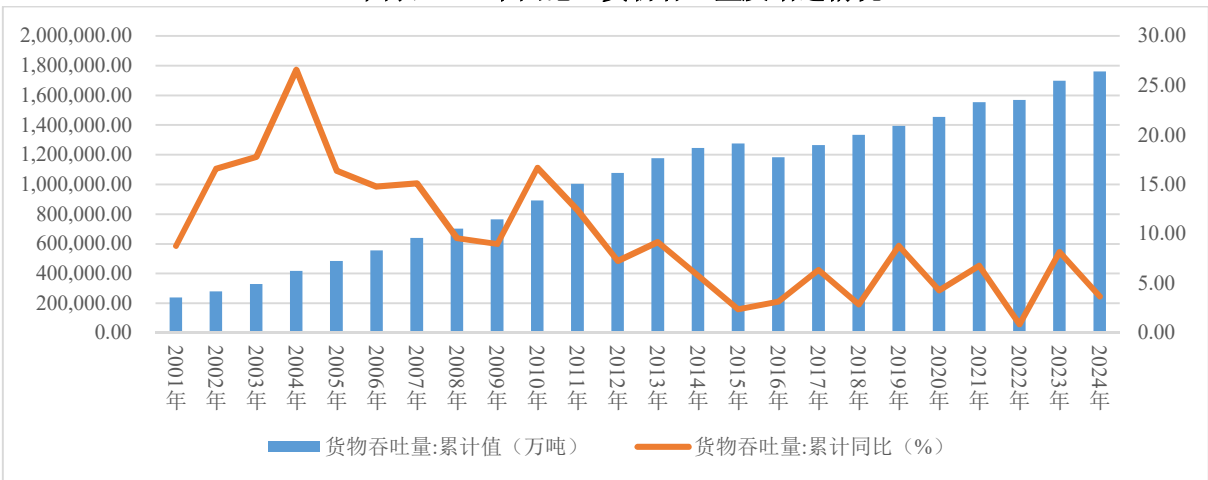
四、行业运行情况

受 GDP 及进出口增速放缓影响，中国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量增速放缓并小幅波动。中国货物吞吐量排名靠前的港口主要为沿海港口，主要港口吞吐量增速分化明显。

从货物吞吐量来看，中国港口货物吞吐量增速表现为三个阶段，2001—2010 年，中国主要港口货物吞吐量增速波动幅度大，但整体保持高速增长；2010—2015 年，港口货物吞吐量增速快速下降；2016 年以来增速小幅波动。2024 年，中国港口完成货物吞吐量 175.95 亿吨，增长 3.7%，增速有所回落。其中，沿海港口完成 112.18 亿吨，增长 3.5%；内河港口完成 63.77 亿吨，增长 3.9%。2025 年 1—3 月，中国港口完成货物吞吐量 42.22 亿吨，增长 3.2%；其中，沿海港口完成 27.38 亿吨，内河港口完成 14.84 亿吨，分别增长 1.6%和 6.3%，内河港口增速明显高于沿海港口。

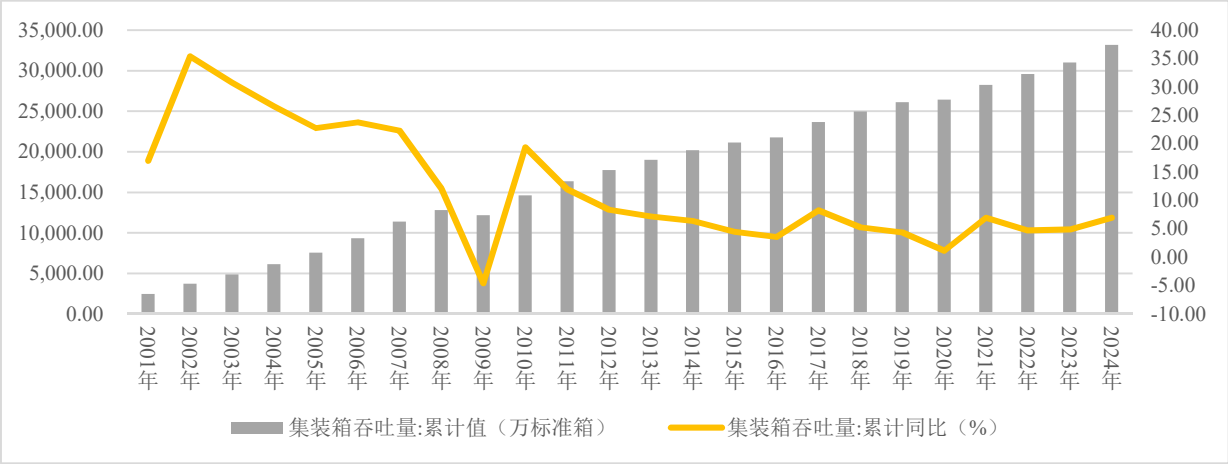
从集装箱吞吐量来看，集装箱吞吐量增速的变化与港口货物吞吐量基本保持一致，2016 年以来，多式联运的推广带动“散改集”需求旺盛，全国主要港口集装箱吞吐量持续增长，但增速有所放缓并小幅波动。2024 年，中国港口完成集装箱吞吐量 3.32 亿标准箱，增长 7.0%。2025 年 1—3 月，中国港口集装箱吞吐量 0.83 亿标准箱，增长 8.2%。

图表 4.1 中国港口货物吞吐量及增速情况



资料来源：联合资信根据公开资料整理

图表 4.2 中国港口集装箱吞吐量及增速情况



资料来源：联合资信根据公开资料整理

2024 年，中国主要港口货物吞吐量增速分化明显，吞吐量排名靠前的港口主要为沿海港口，其中宁波-舟山港、上海港、青岛港、日照港和深圳港货物吞吐量增速均高于全国平均水平。集装箱方面，由于欧美补库存以及国内抢出口，中国主要港口集装箱吞吐量增速提高 2.1 个百分点；宁波舟山港进一步增加国际航线，并通过优化服务流程提高装卸效率，其集装箱吞吐量同比增速超过 10%；受益于“一带一路”政策、西部陆海新通道的建立，以及加快海铁联运一体化建设，北部湾港集装箱吞吐量延续了较高增速；深圳港外贸航线继续增加且经济腹地新能源车、锂电池和光伏产品等“新三样”出口订单增加，共同带动外贸集装箱同比增长，同时通过加强内陆港建设布局和深化与泛亚航运等内贸航司的合作拉动全港内贸集装箱增长，使集装箱吞吐量同比增速显著回升；厦门港出现负增长，主要系港内短驳不再计入集装箱量以及国际中转减少等影响。

图表 4.3 中国主要港口货物及集装箱吞吐量情况

港口名称	港口类型	2023 年				2024 年			
		货物吞吐量 (万吨)	增速 (%)	集装箱吞吐量 (万标准箱)	增速 (%)	货物吞吐量 (万吨)	增速 (%)	集装箱吞吐量 (万标准箱)	增速 (%)
宁波-舟山港	沿海	132370	4.9	3530	5.8	137709	4.0	3930	11.3
唐山港	沿海	84218	9.5	209	--	86216	2.4	272	--
上海港	沿海	75277	12.6	4916	3.9	78959	4.9	5151	4.8
青岛港	沿海	68367	4.0	2877	12.1	71227	4.2	3087	7.3
广州港	沿海	64283	2.2	2511	2.2	65755	2.3	2607	3.9
日照港	沿海	59284	3.9	626	7.9	62270	5.0	671	7.2
苏州港	内河	58920	2.9	933	2.8	59781	1.5	967	3.5

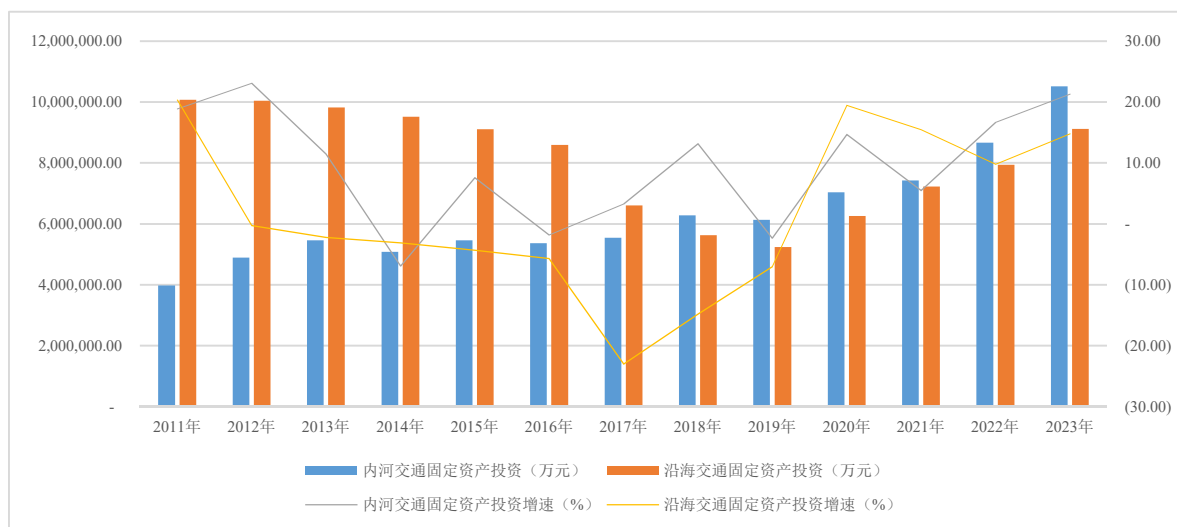
天津港	沿海	55881	1.8	2219	5.5	57931	3.7	2329	5.0
烟台港	沿海	48465	4.8	463	12.4	50199	3.6	509	10.0
北部湾港	沿海	44003	18.5	802	14.3	44869	2.0	902	12.4
福州港	沿海	33202	10.1	368	6.5	33512	0.9	381	3.4
深圳港	沿海	28664	5.2	2988	-0.5	31790	10.9	3340	11.8
厦门港	沿海	22020	0.4	1255	1.0	21074	-4.3	1225	-2.4
中国	--	1697326	8.2	31034	4.9	1759501	3.7	33200	7.0

资料来源：联合资信根据公开资料整理

2018年以来，中国内河交通投资规模持续高于沿海，沿海港口处于结构性产能过剩阶段，但码头更新、优化港口布局以及航道建设需求仍然存在，且中国港口泊位向大型化、专业化发展趋势明显，在国家政策的推动下，预计港口和航道建设仍将保持一定的投资规模。

中国沿海港口处于结构性产能过剩阶段，沿海交通固定资产投资规模自2011年以来持续下降，2019年达到最低值523.81亿元，但码头更新、优化港口布局以及航道建设等需求仍然存在，在“稳增长”以及“交通强国”政策的推进下，沿海交通投资规模在2019年触底后反弹并持续增长。同时，中国积极推进内河航运发展，产业转移以及“公转水”政策等因素也促进了内河港口的基础设施建设投资，2018年以来内河交通投资规模均高于沿海，中国内河交通固定资产投资规模整体呈上升趋势。2024年，中国完成水路建设固定资产投资2207.96亿元，增长9.5%，投资规模同比进一步增长但增速有所下降。2024年，交通运输部发布《关于新时代加强沿海和内河港口航道规划建设的意见》，支持水运基础设施建设的发展，预计港口和航道建设仍将保持一定的投资规模。

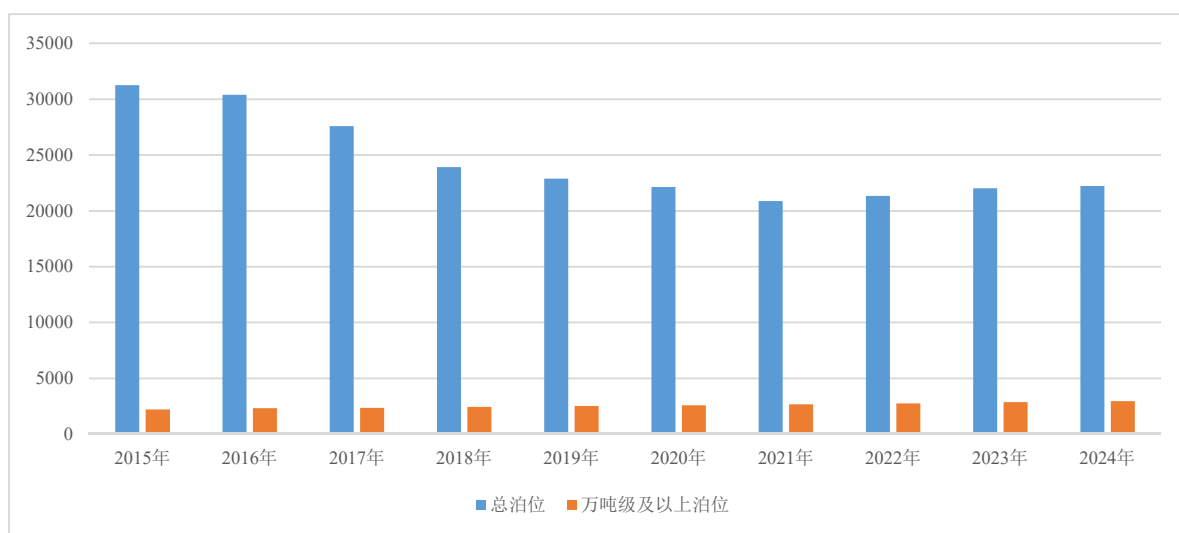
图表 4.4 中国水路交通固定资产投资情况



资料来源：联合资信根据公开资料整理

中国港口泊位向大型化、专业化发展趋势明显。随着港口整合的持续深入以及非法小型泊位的清退，中国港口拥有的泊位总量呈现下降趋势，2022 年开始止跌回升；与此同时，万吨级以上泊位以及其中的专业化泊位数量呈现持续增长态势。根据《交通运输行业发展统计公报》，截至 2024 年底，中国港口拥有生产用码头泊位 22219 个，比上年末增加 196 个。其中，万吨级及以上泊位 2971 个，比上年末增加 93 个。全国万吨级及以上泊位中，专业化泊位 1579 个，比上年末增加 35 个；通用散货泊位 698 个，增加 34 个；通用件杂货泊位 463 个，增加 16 个；客货万吨级及以上泊位 3 个，与去年持平；多用途万吨级及以上泊位 193 个，增加 10 个。

图表 4.5 中国港口拥有的泊位情况



资料来源：联合资信根据 wind 整理

五、行业增长性和风险表现

截至 2025 年 4 月底，港口经营主体中共 34 家企业有存续债券，剔除无法获取财务数据的 2 家企业，样本企业共 32 家，本文分析以样本企业数据为准。

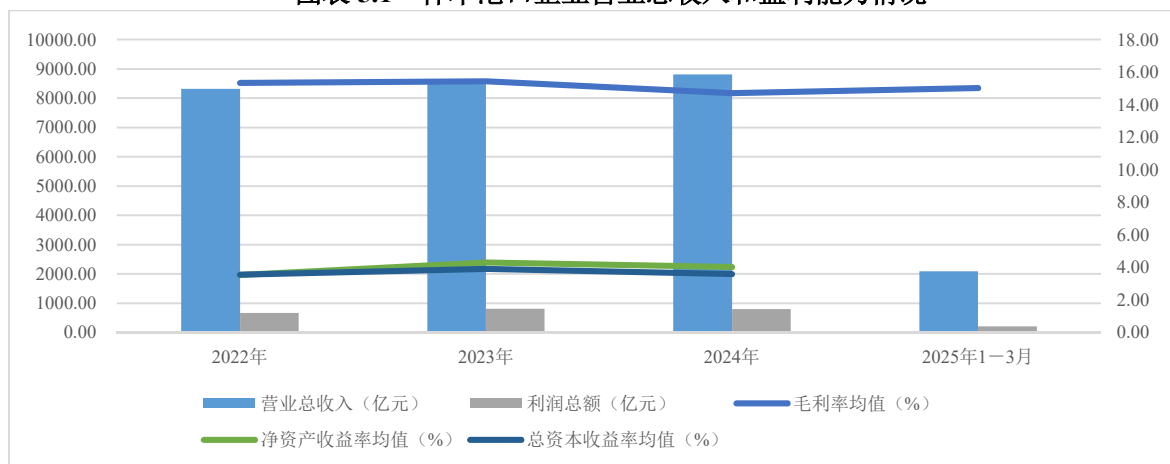
（一）行业增长性和盈利指标表现

样本港口企业营业总收入稳步增长，盈利能力指标小幅波动，整体经营稳健。

样本港口企业营业总收入主要来自货物的装卸、堆存业务，部分企业业务延伸至物流运输、贸易销售和临港产业等，总体盈利模式相对稳定。2022—2024 年，样本港口企业总体营业总收入稳步增长，利润总额波动增长，整体经营稳健。同期，样本港口企业平均毛利率小幅波动，整体在 15% 左右，平均总资产收益率和净资产收益率均波动上升，2024 年分别为 3.60% 和 4.02%。2025 年一季度，样本港口企业

实现营业总收入 2094.90 亿元，相当于 2024 年的 23.78%；实现利润总额 212.11 亿元，相当于 2024 年的 26.32%。

图表 5.1 样本港口企业营业总收入和盈利能力情况



资料来源：联合资信根据公开资料整理

（二）行业杠杆水平

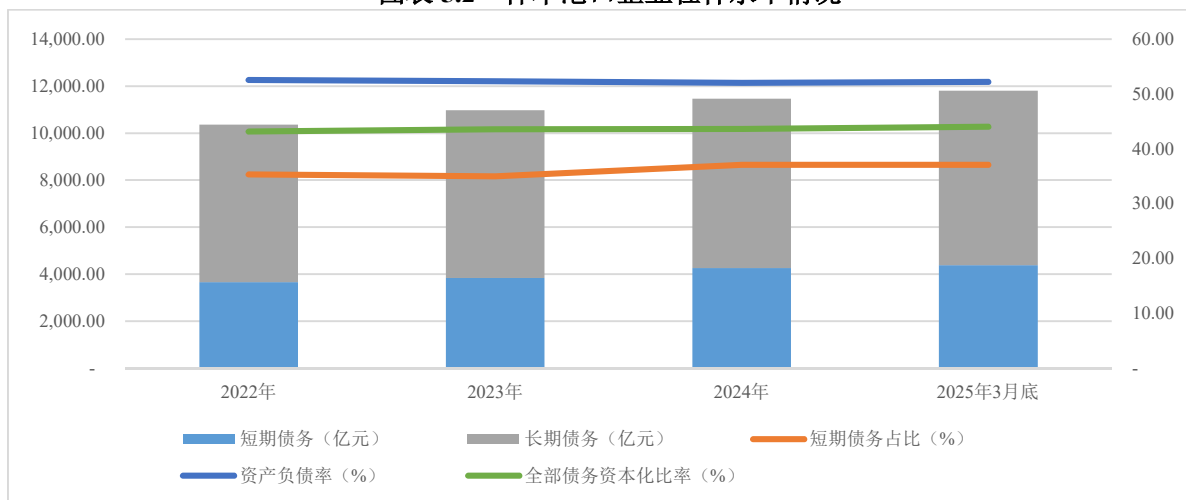
样本港口企业全部债务有所增长，整体债务负担适中。

债务规模方面，2022—2025 年 3 月末，样本港口企业全部债务持续增长。截至 2025 年 3 月底，样本港口企业全部债务规模合计 11804.59 亿元，较 2022 年底增长 13.84%，主要用于新建码头、码头更新改造、新建泊位、航道建设等支出。从债务期限结构来看，样本港口企业短期债务占比一般，2025 年 3 月底占比为 37.07%。从融资渠道来看，样本港口企业融资以银行借款和债券融资为主，2025 年 3 月底分别约占 60%和 18%¹。

债务负担方面，虽然样本港口企业债务规模增长，但是受益于股东注资和利润累积带动港口企业权益规模增加，2022—2025 年 3 月末，样本港口企业资产负债率和全部债务资本化比率均变化不大，2025 年 3 月底分别 52.23%和 44.02%，样本港口企业整体债务负担适中。

¹ 银行借款使用短期借款和长期借款合计数据，债券融资使用应付债券数据，未考虑一年内到期的非流动负债中银行借款和债券融资数据，可能导致占比低估。

图表 5.2 样本港口企业杠杆水平情况



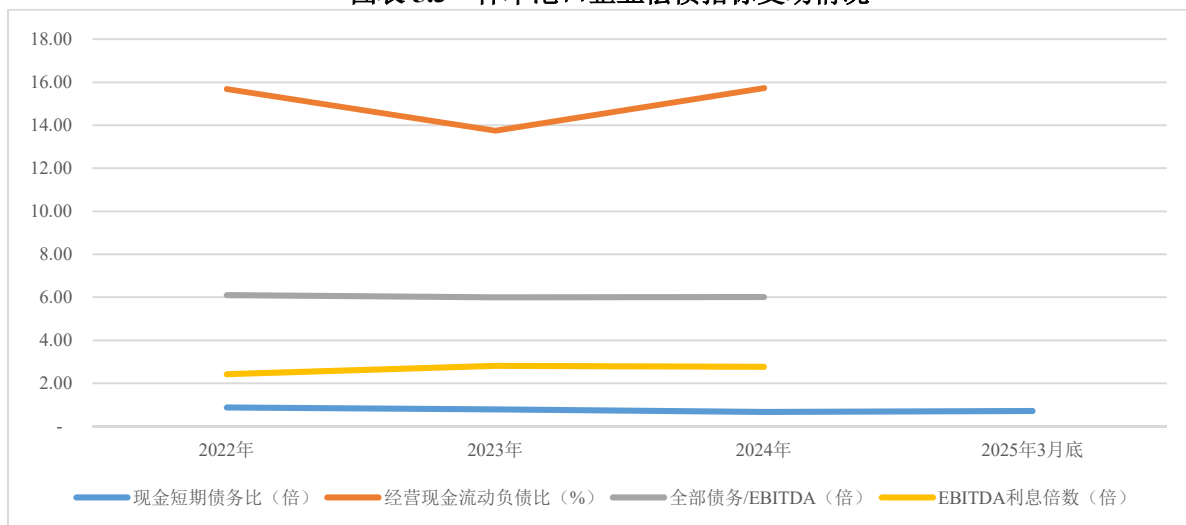
资料来源：联合资信根据公开资料整理

(三) 行业偿债指标表现

样本港口企业短期偿债压力不大，长期偿债能力整体较强，但债务负担重或盈利能力下降导致偿债指标明显弱化的企业需重点关注。

短期偿债能力指标表现方面，2022年以来，样本港口企业经营现金流动负债比有所波动，现金短期债务比小幅下降，2025年3月底现金短期债务比为0.72倍，考虑到样本企业全部为国有企业，再融资能力较强，且大部分样本港口企业经营获现能力较强，样本港口企业短期偿债压力不大。长期偿债能力指标表现方面，2022—2024年，样本港口企业EBITDA对全部债务和利息的保障倍数均变化不大，考虑到样本港口企业可以得到政府支持，样本港口企业长期偿债能力较强，但债务负担重或盈利能力下降导致偿债指标明显弱化的企业需重点关注。

图表 5.3 样本港口企业偿债指标变动情况



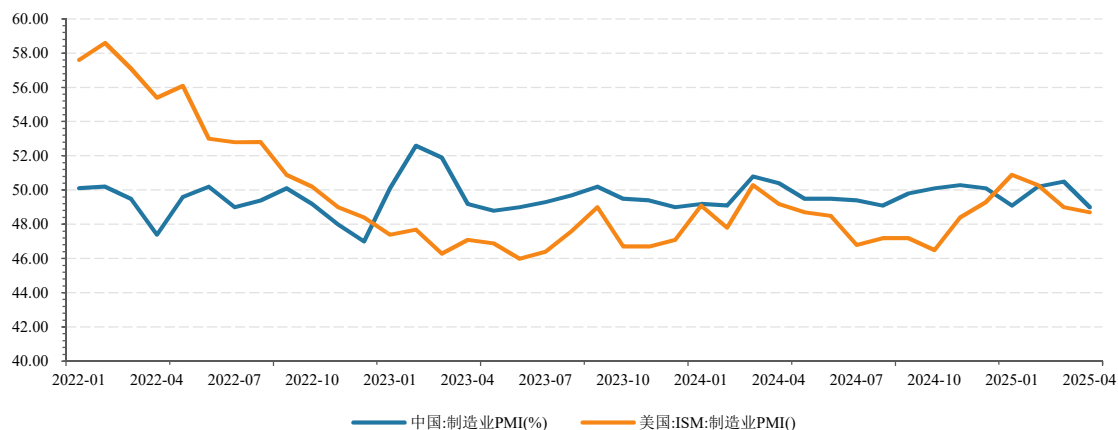
资料来源：联合资信根据公开资料整理

六、行业需求

港口作为货运运输和贸易流通的枢纽口岸，主要经营货种包括集装箱、散杂货以及油品等能源产品，其中散杂货以及油品等能源产品形成的货物吞吐量与钢铁、电力、煤炭、石油炼化等行业紧密相关；集装箱以外贸箱为主，其吞吐量受全球经济影响较大。宏观经济运行情况以及对外贸易发展状况与港口行业密切相关，直接影响到港口的货物和集装箱吞吐量。

全球通胀预期走高，利率下降减缓，预计全球经济增速将维持低位。全球通胀水平在 2024 年四季度结束下降过程，德国 12 月 CPI 当月同比反弹至 2.6%，法国 12 月 CPI 当月同比反弹至 1.3%，美国 12 月 CPI 当月同比反弹至 2.9%，全球通胀预期走高，利率下降减缓，新兴市场的金融稳定和经济增长面临新的压力。2022 年以来，美国 PMI 整体波动下降，2024 年 10 月开始反弹至 50% 附近，但在 2025 年 1 月达到高点后回落。中国持续加大逆周期调节力度，2023 年以来 PMI 指数均在 50% 的荣枯临界点附近波动，2025 年，中国将实施更加积极的财政政策和适度宽松的货币政策，内需市场潜力有望逐步释放。根据国际货币基金组织最新发布的《世界经济展望》，预计全球 2025 年经济增速为 3.2%，低于本世纪初前 20 年的平均水平。

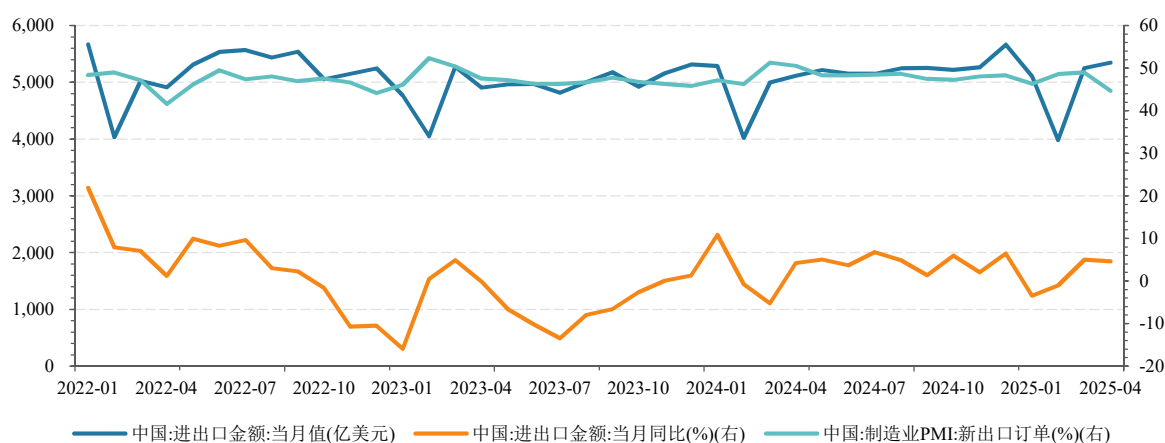
图表 6.1 中国和美国 PMI 指数情况



资料来源：Wind

外贸持续承压，内需有望扩大。随着海外需求增加，2024 年以来，中国 PMI 新出口订单开始触底反弹，2024 年 3 月和 4 月提高到荣枯线以上，随后在 48%左右波动，但受特朗普政府关税政策影响，2025 年 4 月下降至 44.70%。中国出口贸易区域结构持续发生变化，逐步由美国和欧盟向东盟和亚太经济合作组织国家进行转移，2024 年以来中国进出口增速有所恢复，但特朗普政府的关税政策具有较大的不确定性，可能对中国对外贸易产生不利影响。2024 年 12 月，中央经济工作会议召开，会议将大力提振消费、提高投资效益以及全方位扩大国内需求作为 2025 年经济工作重点任务之一。展望 2025 年，中国外贸将持续承压，内需有望扩大，内需可以对港口集装箱吞吐量提供一定支撑。

图表 6.2 中国 PMI 新出口订单和进出口情况

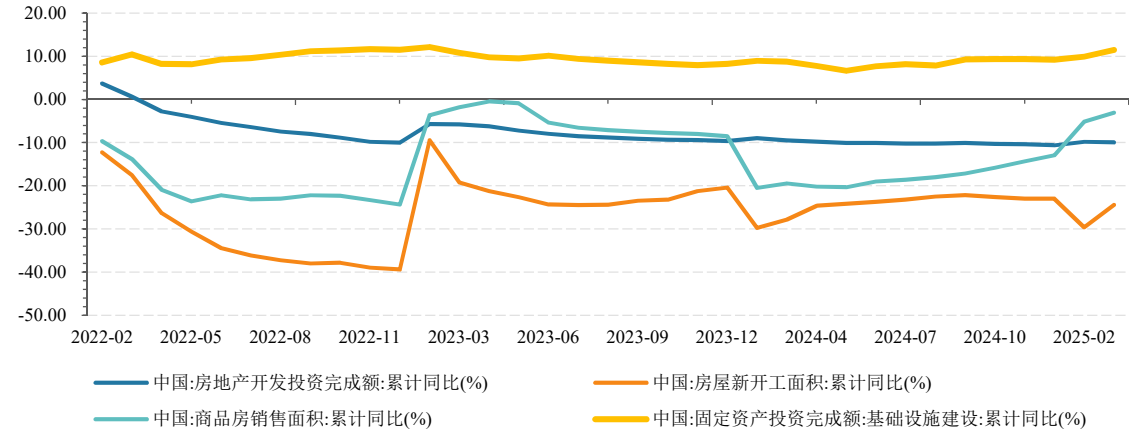


资料来源：Wind

房企投资或仍将保持谨慎，基础设施建设投资有望保持增长。港口散杂货的主要吞吐货种包括煤炭、金属矿石、石油、矿建材料和钢铁等，部分货种需求与房地

产和基建投资息息相关。2022 年以来，中国房地产行业景气度下降，销售不佳制约房地产企业开工动力，投资规模持续下滑，2024 年全年累计开发投资同比下降 10.6%，2025 年 1—3 月同比下降 9.9%。在“稳增长”政策的推进下，各地区加强逆周期调控，基础设施建设投资明显发力，投资规模持续增长，2024 年全年累计开发投资同比增长 9.2%，2025 年 1—3 月基建投资同比增长 11.5%。在目前经济环境承压、收入预期尚未恢复的背景下，居民观望情绪延续、加杠杆意愿不强，房地产市场企稳预期时间明显延长，房地产企业投资或仍将保持谨慎；作为经济“稳增长”的重要抓手，基础设施建设投资或将保持增长，对港口矿建材料、金属矿石和钢铁的吞吐量形成一定支撑。

图表 6.3 中国基础设施建设和房地产开发投资情况

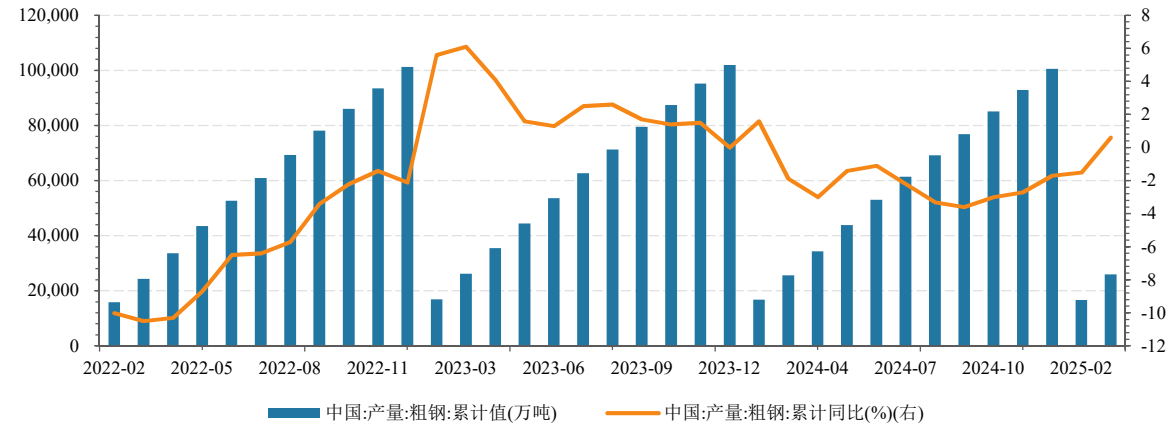


资料来源：Wind

用钢需求或将小幅下降，港口铁矿石吞吐量面临一定的增长压力。中国作为钢铁大国，钢铁产量占全球比重超过 50%；铁矿石是钢铁生产过程中最主要的原材料，来源依赖进口，铁矿石进口情况整体与钢铁产量情况趋同。钢铁下游需求主要为以房地产和基建为主的建筑业，以及以机械、汽车、家电、船舶等为主的制造业，2022 年以来，房地产行业投资规模持续下降，对钢铁行业需求影响显著，虽然基建、船舶、新能源等领域用钢需求保持稳中有增态势，但难以抵消房地产行业景气度下滑对钢材需求端的冲击，2022—2024 年，中国粗钢产量增速分别为-2.10%、0.00%和-1.70%，同期铁矿石进口增速维持低位，2025 年 1—3 月铁矿石进口增速下降至-7.81%。钢铁产量下降导致钢厂铁矿石采购意愿不足，2024 年国内钢厂进口铁矿石平均库存可用天数维持低位，港口铁矿石库存明显高于 2023 年水平，整体库存呈现高位运行态势。预计 2025 年，房地产新开工面积和施工面积仍将维持较低水平，拖累建筑用钢需求，制造业用钢需求或将进一步提升，但国际贸易环境恶化可能影响钢材出口。

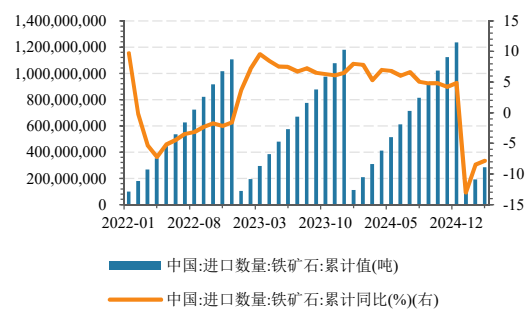
预计 2025 年中国钢铁需求或将小幅下降，港口铁矿石吞吐量面临一定的增长压力。

图表 6.4 中国粗钢生产情况



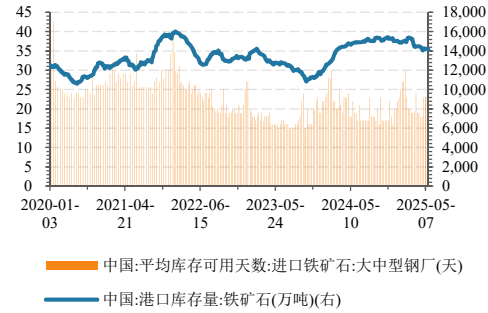
资料来源：Wind

图表 6.5 • 中国铁矿石进口情况



资料来源：Wind

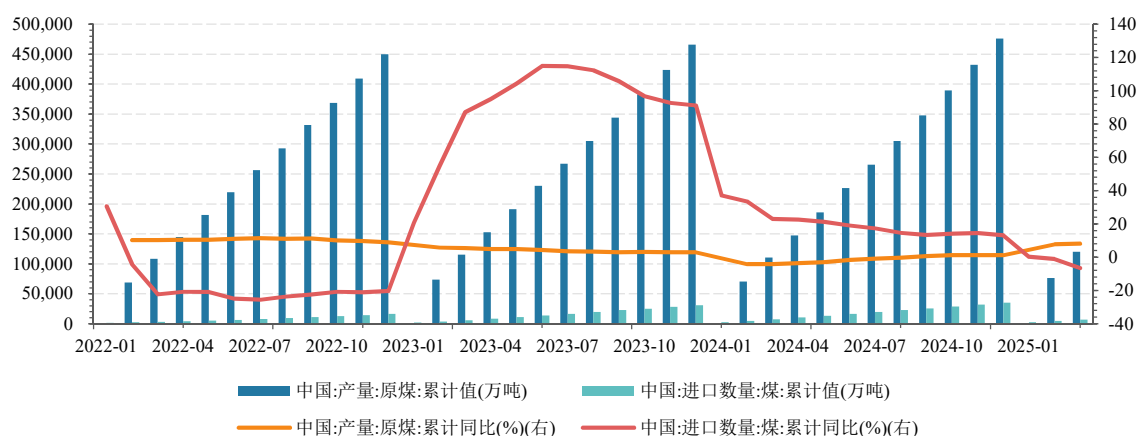
图表 6.6 • 中国铁矿石库存情况



资料来源：Wind

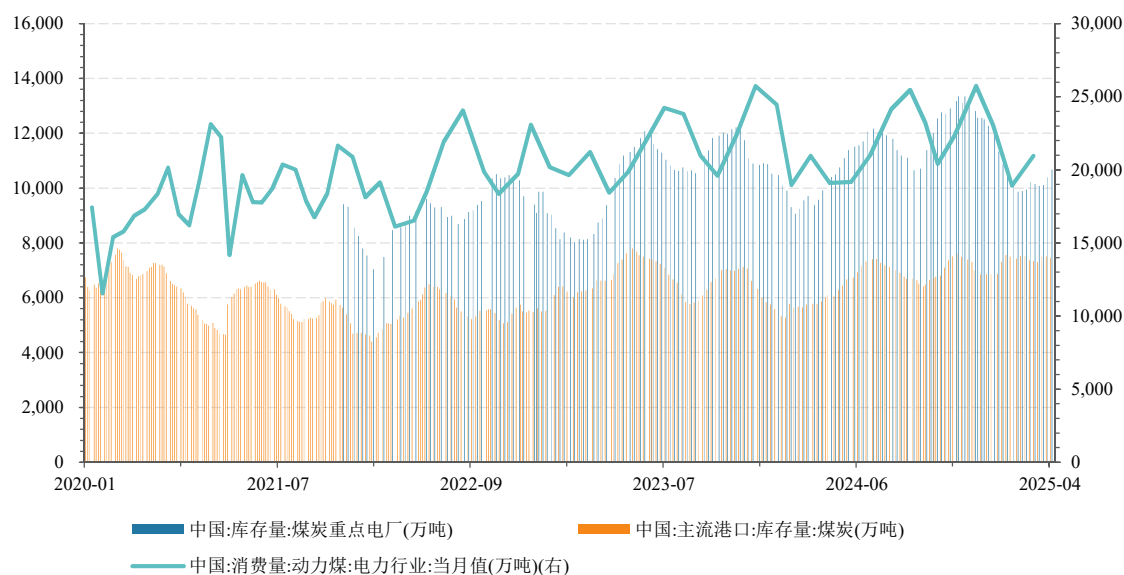
煤炭为保障能源供应稳定的基础，港口煤炭吞吐量预计稳中有升。中国煤炭行业的下游需求主要集中在电力、钢铁和建材行业，其余主要为民用煤和煤化工等行业。煤炭在中国能源消费中的主要形式是火力发电，2024 年，全国规模以上电厂火力发电量 6.34 万亿千瓦时，同比增长 1.50%，火力发电量同比保持稳定，电力行业动力煤消耗量变化不大。中国原煤供给以国内为主、进口为辅，国内铁路运输会对水运形成分流，进而影响港口煤炭吞吐量。2024 年，全国原煤产量 47.59 亿吨，同比增长 1.3%；受价差及汇率影响，澳大利亚及蒙古煤炭进口量增幅较大，带动进口煤增长 13.9%。从库存来看，港口库存煤炭和重点电厂煤炭库存量相对稳定，不存在明显的补库需求。预计 2025 年全年煤炭产量将稳中有增，但整体增幅有限，煤炭进口量有望保持稳定，铁路运输的分流影响仍将存在，预计中国港口煤炭吞吐量将稳中有升。

图表 6.7 中国煤炭生产和进口情况



资料来源：Wind

图表 6.8 中国电力煤消费及库存情况



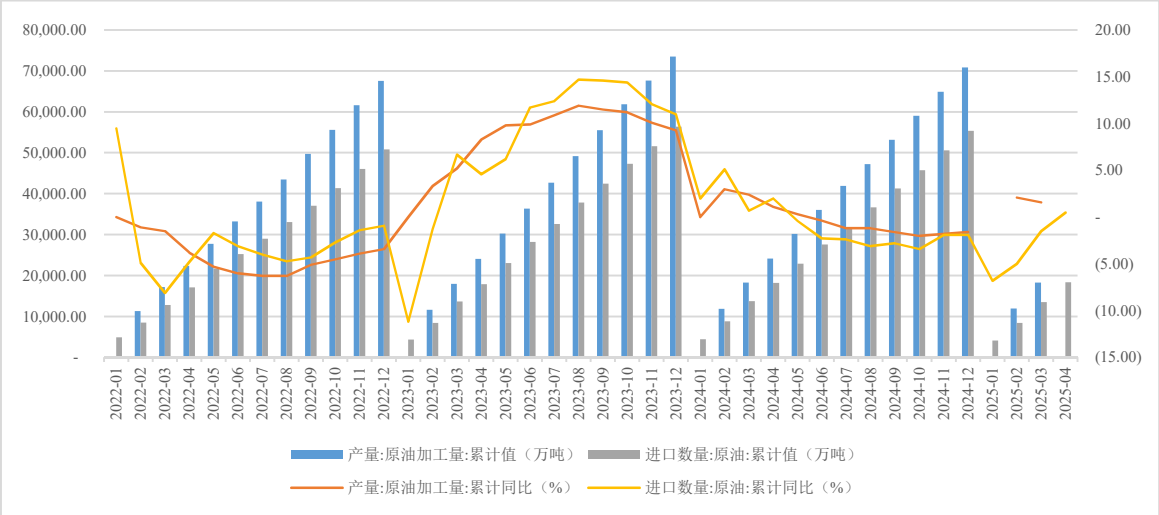
资料来源：Wind

中国原油对外依存度高，能源结构调整将导致港口原油吞吐量面临一定的增长压力。中国作为全球最大石油消耗国，对进口高度依赖，原油进口情况整体与原油加工情况趋同。2024 年，中国原油加工量 7.08 亿吨，同比下降 1.6%，主要由于中国加快推动能源结构转型，新能源使用量增长降低了传统石化能源的需求；中国原油进口量 5.53 亿吨，同比下降 1.9%。2025 年 1—4 月，中国原油进口量累计 1.83 亿吨，同比增长 0.5%。2024 年，中国主要港口企业累计完成原油吞吐量 45629.22 万吨²，同比下降 0.7%，其中累计完成外贸原油吞吐量 36940.70 万吨，同比持平。展

² 数据来自中国港口协会。

望 2025 年，中国经济稳中向好，我国石油进口将维持较大规模以满足经济增长以及战略储备需求，但能源结构调整将一定程度上降低原油需求，预计中国港口原油吞吐量面临一定的增长压力。

图表 6.9 中国原油加工和进口情况



资料来源：联合资信根据 wind 整理

七、行业展望

作为国民经济的晴雨表，港口行业经营发展与宏观经济密切相关，港口行业体现出较强的经济周期性。受 GDP 及进出口增速放缓影响，中国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量增速放缓并小幅波动。目前，“一省一港”的行业格局基本形成，港口竞争格局基本稳定，样本港口企业整体经营稳健，债务负担适中。

展望 2025 年，全球通胀预期走高，利率下降减缓，预计全球经济增速将维持低位，特朗普政府的关税政策具有较大的不确定性，可能对中国对外贸易产生不利影响；中国将大力提振消费、提高投资效益以及全方位扩大国内需求作为经济工作重点，内需有望持续扩大，对港口吞吐量提供一定支撑。具体来看，中国房企投资或仍将保持谨慎，基础设施建设投资有望保持增长，中国钢铁需求或将小幅下降，港口铁矿石吞吐量面临一定增长压力；煤炭仍为保障能源供应稳定的基础，港口煤炭吞吐量预计稳中有升；中国原油对外依存度高，但能源结构调整将导致港口原油吞吐量面临一定的增长压力。

交通运输部印发的《关于新时代加强沿海和内河港口航道规划建设的意见》旨在推进多层级的国家港口枢纽体系建设，加快国家高等级航道规划建设，推动一体化高质量发展。未来，港口行业将加快打造世界级港口群，提升国际枢纽港发展能级，



做强主要港口枢纽功能，并强化重点货类运输系统专业化码头保障能力，预计未来港口建设仍将保持一定的投资规模。总体看，作为重要的交通基础设施，港口行业整体信用风险较低，行业展望稳定。

联系人

投资人服务 010-85172818-8088 investorservice@lhratings.com

免责声明

本研究报告著作权为联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）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。如引用须注明出处为“联合资信评估股份有限公司”，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本研究报告的，联合资信将保留追究其法律责任的权利。

本研究报告中的信息均来源于公开资料，联合资信对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本研究报告所载的资料、意见及推测仅反映联合资信于发布本研究报告当期的判断，仅供参考之用，不构成出售或购买证券或其他投资标的的要约或邀请。

在任何情况下，本研究报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。联合资信对使用本研究报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。