仅供内部参考，请勿外传！

交通运输

行业定期报告

2026 年 10 月 26 日

油运运价调整或有限，快递迎 Q4 旺季

——交通运输行业周报（2026 年 10 月 19 日-2026 年 10 月 25 日）

投资评级： 看好（维持）

证券分析师

孙延

SAC：S1350524050003

sunyan01@huayuanstock.com

曾智星

SAC：S1350524120008

zengzhixing@huayuanstock.com

王惠武

SAC：S1350524060001

wanghuiwu@huayuanstock.com

张付哲

SAC：S1350525070001

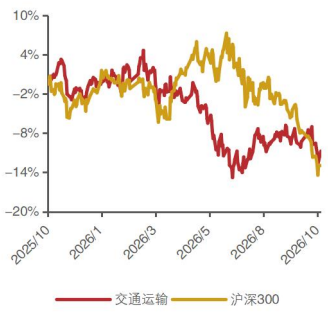
zhangfuzhe@huayuanstock.com

联系人

高树根

gaoshugen@huayuanstock.com

板块表现：



投资要点：

一、行业动态跟踪

➢ **航运船舶港口：**

1）伊朗袭击与大西洋采购减少导致 VLCC 运价回落，但下降空间或有限：VLCC 即期运价正在回落，但下行幅度或较为有限。海运费高企已抑制大西洋至亚洲的长程货盘需求，亚洲炼厂越来越倾向于采购运距更短的中东原油——贸易模式要么为到岸交付，要么通过阿曼湾船对船过驳（STS）作业完成。这将降低 VLCC 的吨海里需求，但运力低效率或可对冲，油运运力或持续紧张。受中东持续扰动影响，VLCC 船队整体运营效率偏低，且霍尔木兹海峡通航恢复正常的协议短期内或无望达成。同时，伊朗对油轮的持续袭击仍在压缩可用运力，自 10 月初以来已至少袭击 30 艘油轮，但由于船东不愿上报，实际遇袭船舶数量可能更多。

2）美伊双方对冲突态度强硬，中东冲突长期化预期升温：据华尔街见闻报道，美国常驻联合国代表称美国已做好与伊朗长期对峙准备，研判一年后美伊或仍陷僵局，霍尔木兹海峡航运或难以恢复冲突前水平。据华尔街见闻报道，美以已拟定 11 月中期选举后再度打击伊朗的计划，尚未获特朗普批准。霍尔木兹海峡作为全球关键能源航运通道，局势持续紧张抬升航运安全风险，或将推高船舶战争险保费，航线绕行、通航受阻预期或扰动油运及相关船舶市场。

3）本周 VLCC 运价下降：BDTI 指数较上周环比下降 7.6%，至 7244 点。VLCC 运价为 79.67 万美元/日，环比下降 11.5%，其中中东/西非/美湾-中国运价分别为 131.37/59.57/48.06 万美元/日，环比变化分别为-4.8%/-18.4%/-18.8%；Suezmax 运价为 65.69 万美元/日，环比下降 8.2%；Aframax 运价为 32.34 万美元/日，环比下降 10.5%。

4）本周成品油轮运价上涨：BCTI 指数较上周环比上涨 7.6%，至 2684 点。LR1 中东-日本运价为 29.88 万美元/日，环比上涨 5.9%；MR-太平洋/新加坡-澳洲/大西洋运价分别为 8.22/7.34/6.18 万美元/日，环比变化分别为+4.3%/+7.8%/+7.3%。

5）本周散货船运价下降：BDI 指数较上周环比下降 1.8%，至 2628 点。其中，BCI/BPI/BSI/BHSI TCE 分别为 3.29/2.00/2.37/1.83 万美元/日，环比变化分别为-1.0%/-7.0%/+1.6%/+1.4%。

6）本周集装箱运价上涨：SCFI 综合运价指数较上周环比上涨 0.05%，至 3681 点。其中，上海-欧洲/地中海运价分别为 2351/3255 美元/TEU，环比变化分别为+0.7%/+0.2%；上海-美西/美东运价分别为 7521/10388 美元/FEU，环比变化分别为-0.1%/-0.2%；上海-东南亚运价为 1146 美元/TEU，环比下降 0.9%。

7）本周新造船价指数下降：新造船船价指数较上周环比下降 0.04 点，为 186.69 点；油轮/散货船/干货船/集装箱船/气体船船价指数较上周环比变化持平/持平/+0.08 点

/+0.05 点/–0.11 点。

8）本期 PDCI 下降：2026 年 10 月 10 日至 10 月 16 日，新华·泛亚航运中国内贸集装箱运价综合指数（XH·PDCI）报 987 点，较上期下跌 12 点，跌幅 1.20%。其中，华北至华南/华南至东北/华南至华北/东北至华南流向指数环比分别为–1.27%/+9.15%/+13.07%/+4.51%。

9）中国港口货物吞吐量增长，集装箱吞吐量增长： 2026 年 10 月 12 日–2026 年 10 月 18 日中国港口货物吞吐量为 26235 万吨，较上周环比增长 0.50%,集装箱吞吐量为 696 万 TEU，较上周环比增长 1.09%。

➢ **快递物流：**

1）2026 年 9 月快递行业数据发布，行业件量同比增长 2.1%，单价环比提升。2026 年 9 月，我国快递业务量完成 172.3 亿件，同比增长 2.1%；圆通/申通/韵达/顺丰业务量分别实现 29.51/25.24/21.39/13.95 亿件，同比+12.33%/+15.43%/+1.37%/–7.25%，市场份额 17.1%/14.6%/12.4%/8.1%，分别环比+0.04/–0.62/–0.24/+0.35pcts。9 月，圆通/申通/韵达/顺丰单票收入分别实现 2.08/2.17/2.14/14.94 元，同比–5.76%/+2.36%/+5.94%/+7.71%，环比+0.03/+0.03/+0.02/+0.62 元。“通达系”单价环比提升，我们认为主因行业“反内卷”持续、转旺季单价提升；顺丰单价连续 8 个月实现同比回升，或因激活经营进阶机制持续落地，票量与单价的结构性平衡延续。

2）圆通发布 2026 年三季报，淡季业绩仍显韧性，关注四季度旺季盈利能力回升。圆通速递披露 2026 年三季报，2026Q3 公司实现营业收入 195.00 亿元，同比增长 6.72%，归母净利润 14.54 亿元，同比增长 39.06%。2026Q3，公司完成件量 86.82 亿件，同比增长 12.4%，市场份额达到 17.1%，同比提升 1.4pcts，份额提升幅度行业相对领先。2026Q3 公司单票归母净利润 0.17 元，同比提升 0.03 元，环比下滑 0.04 元。2026 年 9 月单票快递收入环比提升 0.03 元，后续关注四季度旺季涨价趋势，预计公司盈利能力将回升。

3）申通发布 2026 年三季报，单票净利润环比微降，公司综合实力持续增强。申通快递披露 2026 年三季报，2026Q3 公司实现营业收入 164.71 亿元，同比增长 21.59%，归母净利润 5.40 亿元，同比增长 78.72%。2026Q3，公司单票收入 2.12 元,同比提升 0.07 元;公司完成件量 76.61 亿件,同比增长 17.6%,市场份额 15.05%,同比提升 1.87pcts，环比提升 0.50pcts。2026Q3 公司单票归母净利润 0.071 元，同比提升 0.024 元（同比+52.0%），环比仅下滑约 0.005 元。公司持续深化数智化战略与双网协同建设，综合实力持续增强，预计旺季盈利能力或将提升。

➢ **航空机场：**

1）《新时代新征程上海国际航空枢纽战略规划》发布，上海迈向“两地三场”。10 月 20 日，在 2026 北外滩国际航运论坛开幕式上，上海市市长朱忠明与民航局局长宋志勇共同发布《新时代新征程上海国际航空枢纽战略规划》，这是国家“十五五”开局以来城市层面形成的首个枢纽战略研究成果。规划提出上海枢纽由目前浦东、虹桥两场向“两地三场”（浦东、虹桥、南通新机场）演变，并分三阶段推进：到 2030

年基本建成亚太领先航空枢纽，完成浦东机场四期扩建，实现年客货吞吐量 1.5 亿人次、470 万吨；到 2035 年建成南通新机场，形成“两地三场”一体化运营体系，实现年客货吞吐量 2 亿人次、540 万吨，主枢纽运营人基本建成“超级承运人”，浦东机场基本建成“6 进 6 出”航班波；到本世纪中叶全面建成全方位门户复合型国际航空枢纽。论坛期间，国际航协（IATA）还与上海市政府签署合作谅解备忘录，支持上海枢纽建设与全球标准应用。

2）国资委主任程福波会见空客 CEO 傅里，深化中欧航空产业合作。10 月 21 日，国务院国资委主任程福波在委内会见到访的空中客车公司首席执行官傅里，双方围绕深化沟通对接、开放合作等议题交换意见。程福波表示，国资央企正扎实推动“十五五”规划落地实施，空客进入中国以来有关中央企业与空客的合作领域持续扩大，空客天津总装线等重点项目落地见效，拓展了中欧航空产业合作空间，希望双方着眼长远，在巩固现有成果基础上聚焦新技术研发、产供链构建、绿色低碳燃料等领域稳健拓展合作。傅里感谢国资委对空客发展的支持，表示希望以空客天津项目产能提升为契机，与中央企业在供应链和产业生态协同、绿色低碳转型与智慧运行等领域培育新的合作增长点。

3）737 MAX 10 获 FAA 型号合格证，777 货机因部件断供停产近两月。当地时间 10 月 20 日，美国联邦航空管理局（FAA）向波音 737 MAX 10 颁发型号合格证，标志着该机型完成设计认证，737 MAX 家族全部型号均已获 FAA 认证；MAX 10 最多容纳 230 名乘客、最大航程约 5741 公里，已获 30 多家客户超 1555 架订单，波音计划未来数月启动交付。但另一方面，波音与唯一供应商 Vaero 围绕机翼“后缘肋组件”的供应纠纷，导致其 777 货机自 8 月起基本停产、损失最高约 650 万美元/天，767 货机与 KC-46 加油机生产亦受干扰；双方 9 月下旬达成和解，波音正尝试将该部件转为内部自制以降低单一供应商依赖。

- **公路铁路：**

1）2026 年 10 月 12 日—10 月 18 日全国物流保通保畅运行情况。全国物流保通保畅运行数据：10 月 12 日—10 月 18 日，国家铁路运输货物 8278.4 万吨，环比下降 0.94%；全国高速公路货车通行 5658.8 万辆，环比增长 11.85%。

2）9 月全国铁路旅客发送量同比增长 13%，货物发送量同比增长 0.8%。2026 年 9 月，全国铁路旅客发送量 38451 万人，比上年同期增长 12.8%，当年累计 370592 万人，增长 4.8%；旅客周转量本月 1322.73 亿人公里，增长 7.2%；货运总发送量本月 44870 万吨，增长 0.8%，其中货物发送量本月 44861 万吨，增长 0.8%；货运总周转量本月 3279.72 亿吨公里，增长 5.5%，其中货物周转量本月 3278.21 亿吨公里，增长 5.5%；铁路固定资产投资累计完成 6012 亿元，同比增长 1.3%。

二、核心观点

- **快递：**当前中国电商快递行业进入发展新阶段，需求坚韧稳健，自上而下的“反内卷”带动快递价格修复，邮政行业“十五五”规划明确写入持续整治“内卷式”竞争。可预见企业盈利中枢或将长期系统性抬升，叠加新环境下的现金流改善和股东回报提升，或已进入价值投资阶段。**建议关注：圆通速递、中通快递、申通快递。海外快递龙头极兔速递**发展空间广阔，在东南亚、拉美等市场公司份额优势显著，件量维持快速增长，管理与规模效应持续释放，盈利有望长期高增长。**国内综合物**

流龙头顺丰控股需求坚韧增长，成本管控持续深化，在资本开支下行期股东回报不断提升。

- **航空：1)航空客运：**外部风险充分定价、内生需求向上可期。航空复苏之路因突发地缘受阻；油价高位与内需承压两大因素压制下，市场预期低迷。但我们认为，行业内生需求仍维持上行。当前板块对高油价等风险因素已充分定价，边际改善有望催化股价修复行情，行业需求驱动力不改、中期供给紧张有望支撑长期景气上行。**建议关注：华夏航空、春秋航空、海航控股、中国东航、中国国航、吉祥航空、南方航空。2）航空产业链：**航空货运受益于中国设备出口高增、今年以来量价大幅双升，叠加货运油价成本传导能力强于客运，有望带动业绩上行。航空租赁受益于飞机市价高位带动资产收益率提升，飞机产能紧缺锁定未来数年租金收益率，租赁公司资产有望长期滚动享受景气上行。同时，相关标的兼具较高分红吸引力。**建议关注：渤海租赁、东航物流、中银航空租赁。**

- **航运：**1、**看好“油运大时代”**：原油持续增产与运力偏紧支撑基本面向好，“长锦因素”重塑定价逻辑，地缘变局可能持续带来情绪或基本面催化，预计 2026 年油运市场景气度有望大幅提升，且未来三年有望保持高位，有望开启“油运大时代”。**后续中东地缘局势发展处于十字路口，油运或许“横竖受益”**：若局势持续紧张则“红海大绕航”拉长航距；若局势缓和则霍尔木兹海峡“通航放量”。**建议关注：招商轮船、中远海能、招商南油；**2、**看好“散运新周期”：**环保法规对老旧船队运营的限制推动有效运力持续出清，叠加澳洲、巴西、西非铁矿持续增产与未来美联储降息后期对全球大宗商品需求的催化，以及气候因素催化，预计散运市场有望持续复苏，有望进入“散运新周期”。**建议关注：招商轮船（油散共振）、海通发展、海航科技、国航远洋。**3、**集运行业格局良好，重视头部企业α与红利性：**集运新船供给压力持续，行业高集中度有望托底运价；同时，地缘事件或提供短期强催化。集运头部企业有望依靠α在周期磨底期维持可观利润，红利属性突出。**建议关注：中远海控、东方海外国际、海丰国际、锦江航运、中谷物流。**

- **船舶：船舶绿色更新大周期“渐入佳境”，**航运景气度+绿色更新进度是需求核心驱动。造船产能在经过十余年行业低谷出清后持续紧张，船厂订单饱满。2025Q4 以来，油运高景气度开始向造船订单传导，新造船价开始企稳回升。展望新造船活动，油散市场景气度提升短中期市场活跃度，船龄老化与绿色更新法规影响中长期需求，造船新单量有望持续高位，新造船价或将共振；同时，造船企业预计将进入利润兑现期。建议关注**中国船舶、中船防务、中国动力、松发股份（恒力重工）。**

- **物流：**化工物流市场空间较大，行业准入壁垒持续趋严，行业整合加速。伴随化工下游需求回暖，手握稀缺核心资产的企业业绩弹性有望释放。头部企业积极突破原有业务边界，布局半导体等高附加值新兴产业物流、推进业务出海，打破传统业务成长瓶颈，业绩与估值均具备修复空间。**建议关注：密尔克卫（化工+半导体物流）、宏川智慧（液体储罐+算力租赁）、兴通股份（内外贸液体化学品运输）。**

- **港口：供应链陆海枢纽，格局趋稳重视红利。**港口作为交通运输基础设施，经营模式稳定，现金流强劲。随着行业资本支出增速放缓，建议重点关注板块红利属性和枢纽港成长性，**建议关注：招商港口、中远海运港口、唐山港、北部湾港、青岛港。**

- **公路：**宏观经济有望逐步企稳回暖，公路客流展现较强韧性，货车流量呈低速修复态势。改扩建与路产收购驱动中期成长，低利率环境助力财务费用改善，叠加稳定

高分红政策，高股息公路资产有望实现价值修复。**建议关注：四川成渝、招商公路、山东高速、宁沪高速。**

- **风险提示。1）宏观经济下滑风险，将会对交运整体需求造成较大影响。2）快递行业价格竞争超出市场预期。3）油价、人力成本持续上升风险。运输、人工成本作为交通运输行业的主要成本，可能面临油价上升、人工成本大幅攀升的风险。**

内容目录

1. 市场回顾 9
1.1. A股板块指数回顾 9
2. 子行业数据跟踪 10
2.1. 快递物流 10
2.2. 航运船舶 12
2.3. 航空机场 13
2.4. 公路铁路 15
2.5. 港口 16
3. 风险提示 17

图表目录

图表 1： 中信交运行业指数与其他行业指数周涨跌幅对比 9
图表 2： 上证综指、交运子板块行业指数 9
图表 3： 社会消费品零售总额累计值及累计同比 10
图表 4： 实物网购规模累计值及累计同比 10
图表 5： 快递业务量及增速 10
图表 6： 快递业务收入及增速 10
图表 7： 圆通快递业务量及增速 11
图表 8： 圆通单票收入及增速 11
图表 9： 申通快递业务量及增速 11
图表 10： 申通单票收入及增速 11
图表 11： 顺丰快递业务量及增速 11
图表 12： 顺丰单票收入及增速 11
图表 13： 韵达快递业务量及增速 12
图表 14： 韵达单票收入及增速 12
图表 15： 克拉克森综合运价走势 12
图表 16： 克拉克森新造船价走势 12
图表 17： 原油运输指数（BDTI）指数走势 13
图表 18： 成品油运输指数（BCTI）指数走势 13
图表 19： 波罗的海干散货指数（BDI）走势 13
图表 20： 中国出口集装箱运价指数（CCFI）走势 13
图表 21： 民航客运量及增速 14
图表 22： 民航货邮运输量及增速 14
图表 23： 三大航整体 ASK、RPK、客座率走势 14
图表 24： 南航、国航、东航客座率（%） 14
图表 25： 春秋、吉祥客座率（%） 14
图表 26： 上海机场、白云机场、深圳机场、厦门空港飞机起降架次同比 15
图表 27： 上海机场、白云机场、深圳机场、厦门空港货邮吞吐量同比 15
图表 28： 公路客运量及同比增速 16
图表 29： 公路货运量及同比增速 16

图表 30： 铁路客运量及同比增速 16
图表 31： 铁路货运量及同比增速 16
图表 32： 中国港口货物吞吐量走势 16
图表 33： 中国港口集装箱吞吐量走势 16

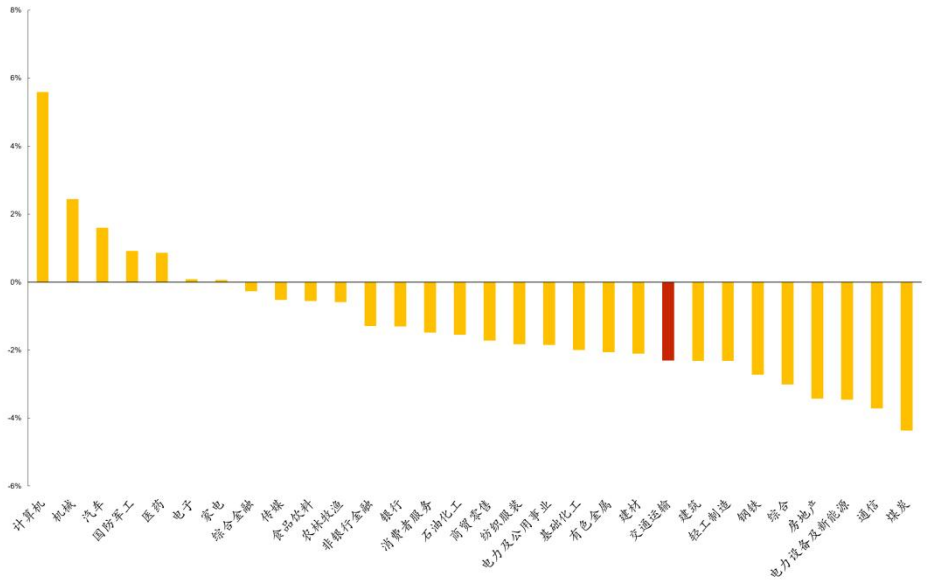


1. 市场回顾

2026 年 10 月 19 日至 2026 年 10 月 23 日，上证综合指数环比下降 0.69%，A 股交运指数环比下降 2.30%，跑输上证指数 1.61pcts。交运各板块中快递(-0.23%)、铁路(-0.40%)、航空(-1.88%)、机场(-2.10%)、物流综合(-2.42%)、港口(-2.59%)、公路(-2.80%)、航运(-4.81%)。

1.1. A 股板块指数回顾

图表 1：中信交运行业指数与其他行业指数周涨跌幅对比



资料来源：Wind，华源证券研究所注：本周截至 2026 年 10 月 23 日

图表 2：上证综指、交运子板块行业指数

行业	本周	上周	周变化	年初至今涨幅	市盈率（TTM）	市净率（MRQ）
上证综合指数	3,690.48	3,716.28	-0.69%	-7.01%	16.18	1.32
交通运输	1,900.34	1,945.13	-2.30%	-9.72%	18.46	1.23
快递	844.61	846.52	-0.23%	-8.25%	12.51	1.50
铁路	2,498.23	2,508.23	-0.40%	0.48%	17.92	0.92
航空	1,149.98	1,172.03	-1.88%	-39.54%	70.23	2.36
机场	2,008.25	2,051.41	-2.10%	-33.06%	25.92	1.21
物流综合	1,394.32	1,428.97	-2.42%	-13.72%	16.48	1.18
港口	1,712.62	1,758.21	-2.59%	-0.66%	13.21	0.97
公路	4,498.50	4,628.22	-2.80%	-0.90%	14.47	1.07
航运	3,363.47	3,533.57	-4.81%	20.19%	12.78	1.45

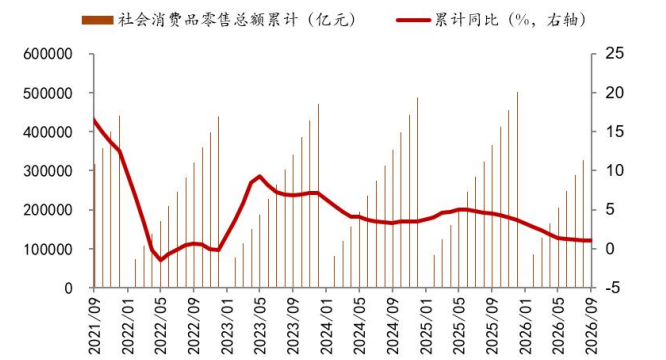
资料来源：Wind，华源证券研究所注：本周截至 2026 年 10 月 23 日

2. 子行业数据跟踪

2.1. 快递物流

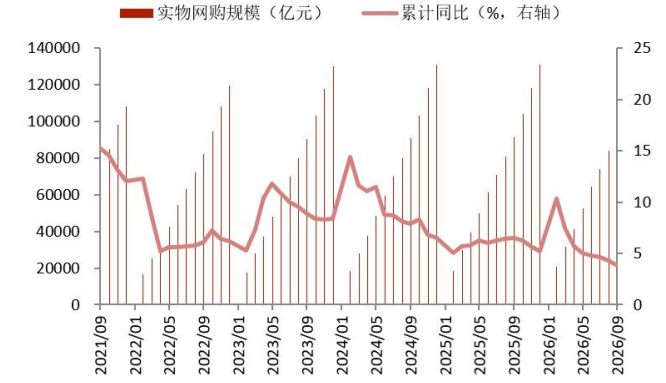
据国家统计局数据，2026 年 9 月社零数据为 42433 亿元，同比增长 1.1%；实物商品网上零售额为 10866 亿元，同比增长 0.08%；2026 年 9 月，全国快递服务企业业务量完成 172.3 亿件，同比增长 2.1%；业务收入完成 1345.2 亿元，同比增长 5.6%。

图表 3：社会消费品零售总额累计值及累计同比



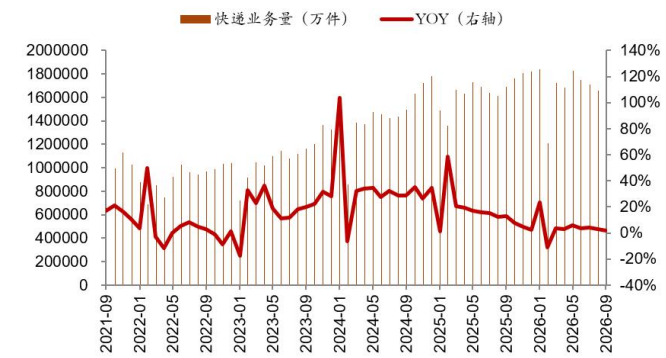
资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 4：实物网购规模累计值及累计同比



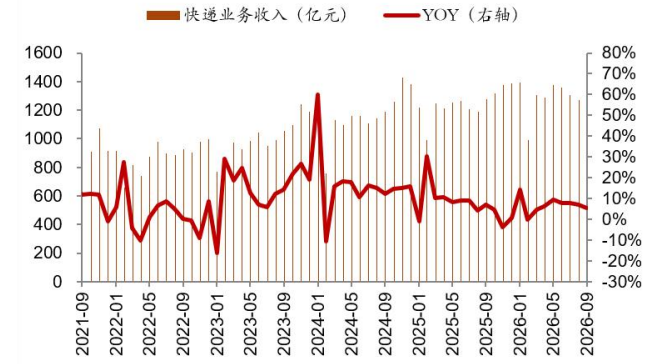
资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 5：快递业务量及增速



资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 6：快递业务收入及增速

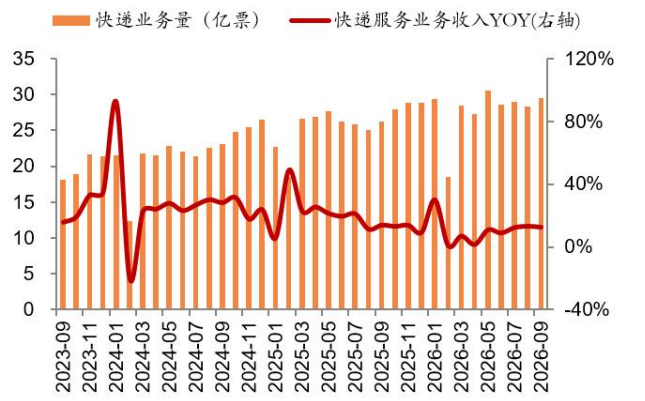


资料来源：Wind，华源证券研究所

2026 年 9 月，圆通完成业务量 29.51 亿票，同比增长 12.33%；快递产品单票收入 2.08 元，同比下降 5.76%。申通完成业务量 25.24 亿票，同比增长 15.43%；快递服务单票收入 2.17 元，同比增长 2.36%。顺丰完成业务量 13.95 亿票，同比下降 7.25%；快递服务单票收入 14.94 元，同比增长 7.71%。韵达完成业务量 21.39 亿票，同比增长 1.37%；快递服务单票收入 2.14 元，同比增长 5.94%。

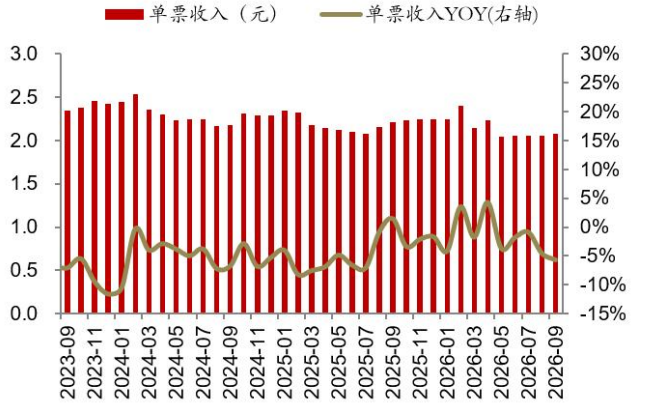
仅供内部参考，请勿外传！

图表 7：圆通快递业务量及增速



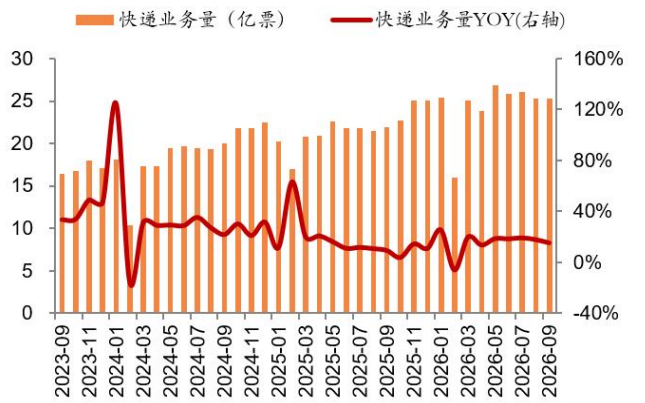
资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 8：圆通单票收入及增速



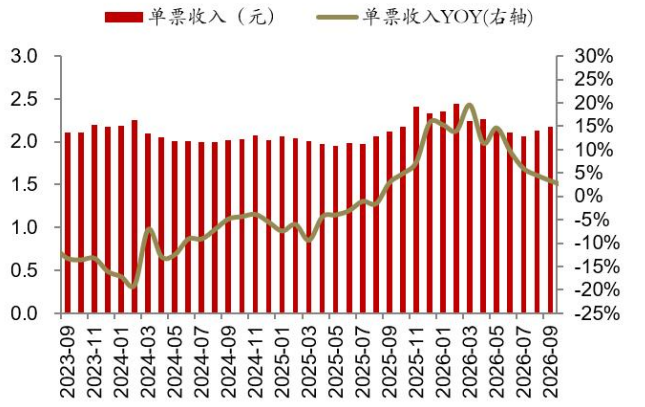
资料来源：Wind,华源证券研究所

图表 9：申通快递业务量及增速



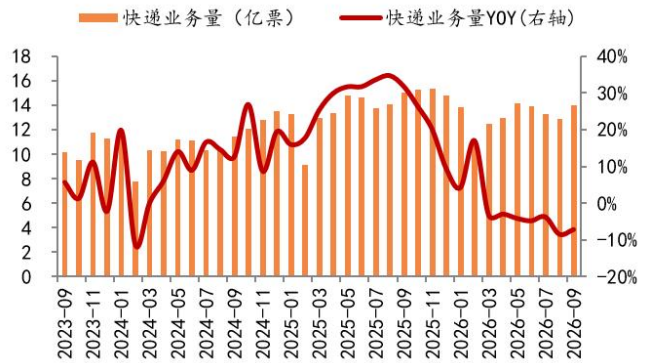
资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 10：申通单票收入及增速



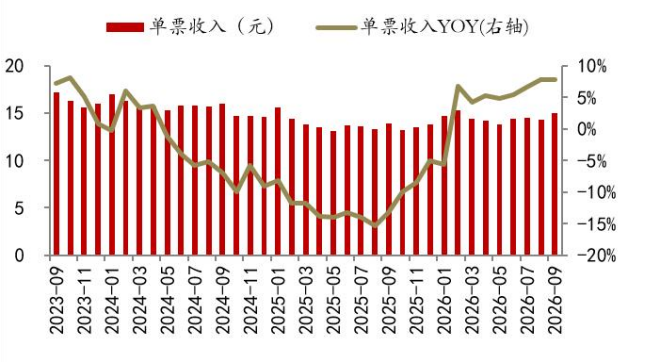
资料来源：Wind,华源证券研究所

图表 11：顺丰快递业务量及增速



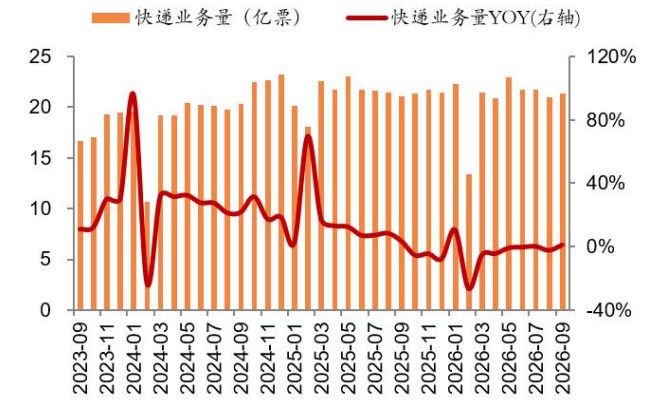
资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 12：顺丰单票收入及增速



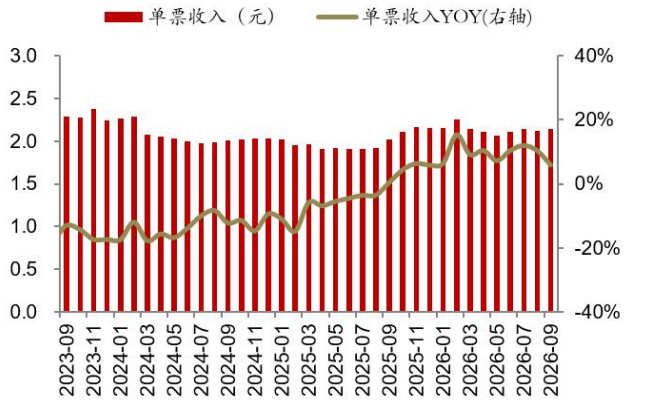
资料来源：Wind,华源证券研究所

图表 13：韵达快递业务量及增速



资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 14：韵达单票收入及增速



资料来源：Wind，华源证券研究所

2.2. 航运船舶

截至 2026 年 10 月 23 日，本周克拉克森综合运价为 75395 美元/日，较上周环比下降 8.16%，克拉克森新造船指数为 186.69 点，较上周环比下降 0.04 点。

截至 2026 年 10 月 23 日，本周原油运输指数（BDTI）为 7244 点，较上周环比下降 7.59%，成品油运输指数（BCTI）为 2684 点，较上周环比增长 7.56%，BDI 指数为 2628 点，较上周环比下降 1.76%；CCFI 指数为 1876.27 点，较上周环比下降 2.41%。

图表 15：克拉克森综合运价走势



资料来源：Clarkson，华源证券研究所

图表 16：克拉克森新造船价走势



资料来源：Clarkson，华源证券研究所

图表 17：原油运输指数（BDTI）指数走势



资料来源：Clarkson，华源证券研究所

图表 18：成品油运输指数（BCTI）指数走势



资料来源：Clarkson,华源证券研究所

图表 19：波罗的海干散货指数（BDI）走势



资料来源：Clarkson，华源证券研究所

图表 20：中国出口集装箱运价指数（CCFI）走势

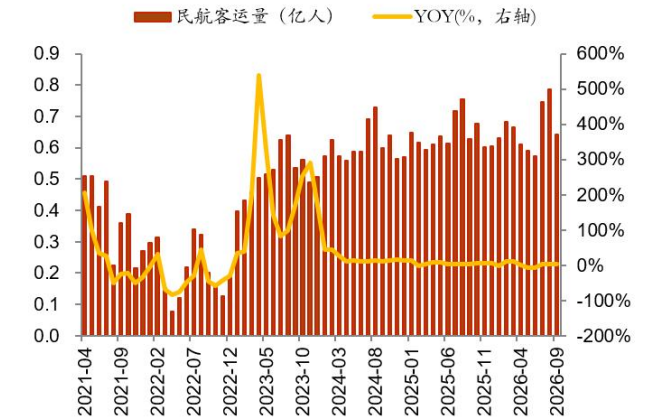


资料来源：Clarkson,华源证券研究所

2.3. 航空机场

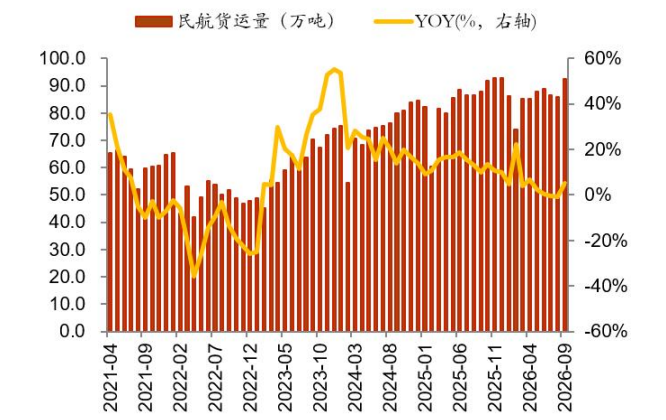
2026 年 9 月份，民航完成旅客运输量约 0.64 亿人次，同比增长 2.6%。完成货邮运输量 92.60 万吨，同比增长 5.3%。

图表 21：民航客运量及增速



资料来源：Wind，华源证券研究所

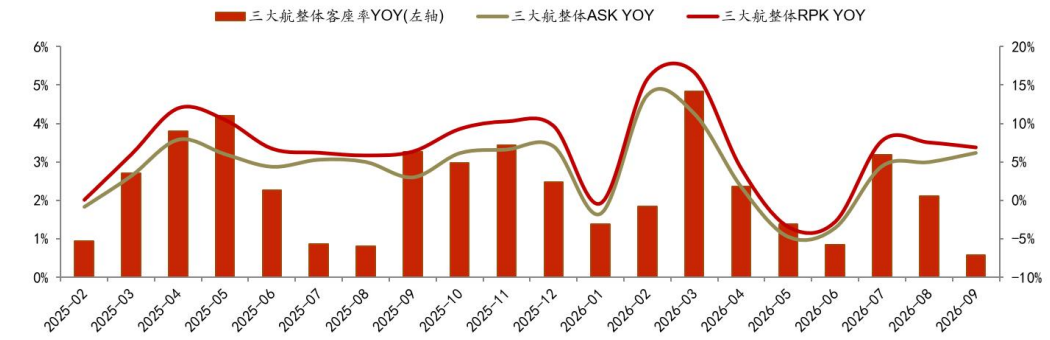
图表 22：民航货邮运输量及增速



资料来源：Wind,华源证券研究所

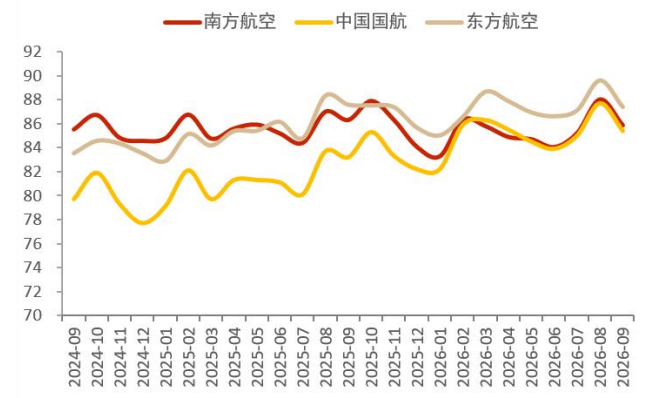
2026 年 9 月，三大航整体客座率为 86.16%，较 2026 年 8 月的 88.36%下降 2.20pcts，春秋航空以 93.03%的客座率持续领跑行业。

图表 23：三大航整体 ASK、RPK、客座率走势



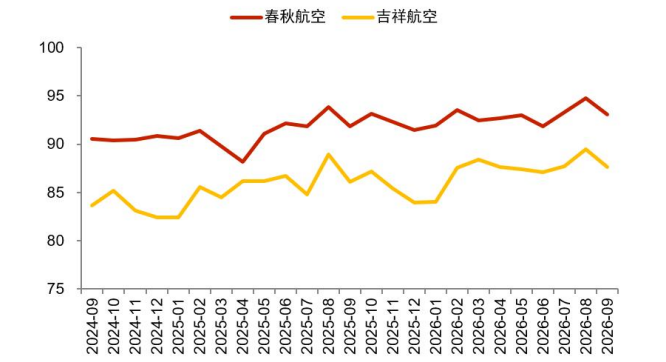
资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 24：南航、国航、东航客座率（%）



资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 25：春秋、吉祥客座率（%）

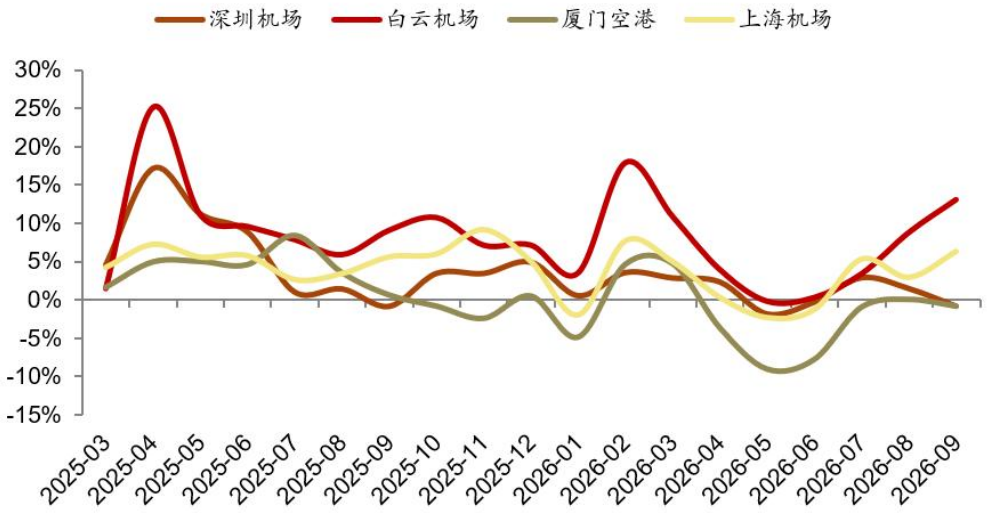


资料来源：Wind,华源证券研究所

2026 年 9 月份，深圳机场飞机起降同比-0.84%，旅客吞吐量同比+1.50%，货邮吞吐量

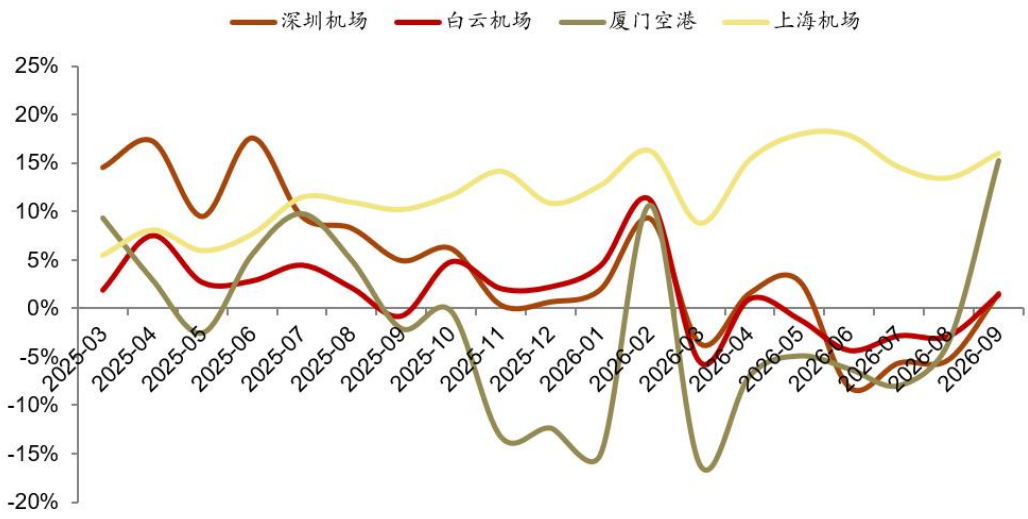
同比+1.52%。厦门空港飞机起降同比-0.78%，旅客吞吐量同比-1.57%，货邮吞吐量同比+15.29%。上海机场飞机起降同比+6.36%，旅客吞吐量同比+7.51%，货邮吞吐量同比+16.05%。白云机场飞机起降同比+13.14%，旅客吞吐量同比+14.25%，货邮吞吐量同比+1.41%。

图表 26：上海机场、白云机场、深圳机场、厦门空港飞机起降架次同比



资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 27：上海机场、白云机场、深圳机场、厦门空港货邮吞吐量同比



资料来源：Wind，华源证券研究所

2.4. 公路铁路

2026 年 9 月公路客运量为 9.38 亿人，同比-3.83%；货运量为 39.35 亿吨，同比+6.19%。2026 年 9 月铁路客运量为 3.85 亿人，同比+12.81%；货运量为 4.49 亿吨，同比+0.81%。

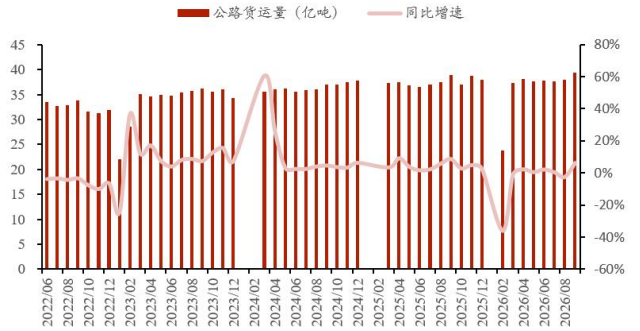
仅供内部参考，请勿外传！

图表 28：公路客运量及同比增速



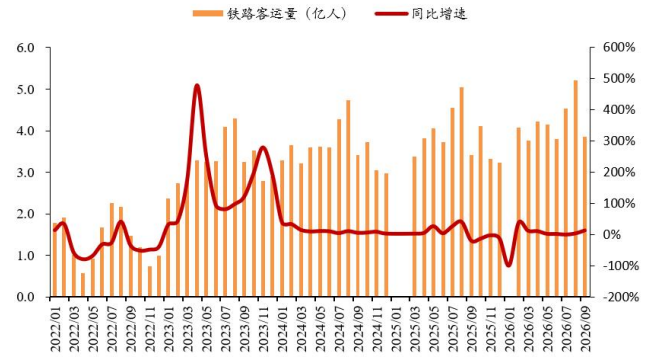
资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 29：公路货运量及同比增速



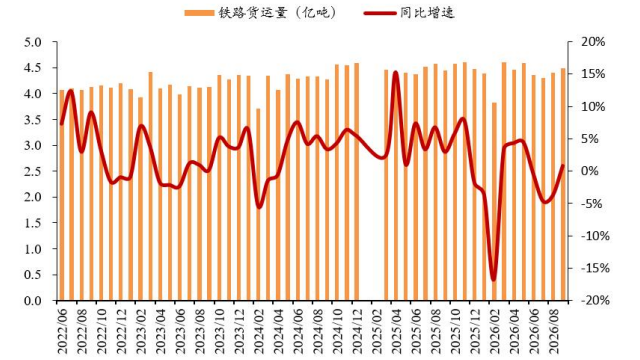
资料来源：Wind,华源证券研究所

图表 30：铁路客运量及同比增速



资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 31：铁路货运量及同比增速

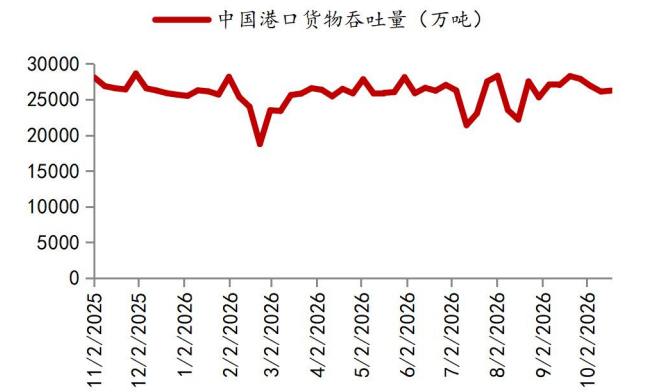


资料来源：Wind,华源证券研究所

2.5. 港口

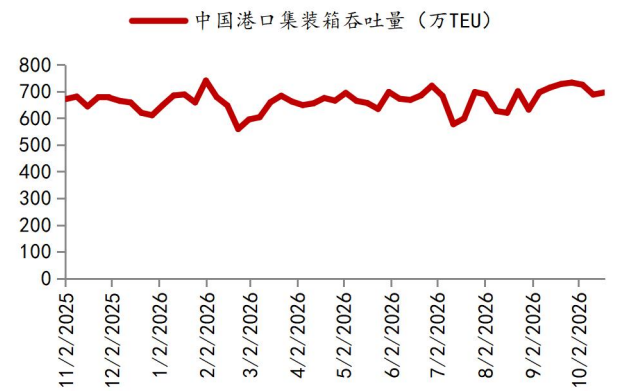
2026 年 10 月 12 日-2026 年 10 月 18 日中国港口货物吞吐量为 26235 万吨，较上周环比增长 0.50%,集装箱吞吐量为 696 万 TEU，较上周环比增长 1.09%。

图表 32：中国港口货物吞吐量走势



资料来源：Wind，华源证券研究所

图表 33：中国港口集装箱吞吐量走势



资料来源：Wind,华源证券研究所

3. 风险提示

1）宏观经济下滑风险，将会对交运整体需求造成较大影响。

2）快递行业价格竞争超出市场预期。目前快递行业价格战总体可控，但并不排除大规模价格战，侵蚀上市公司利润。

3）油价、人力成本持续上升风险。运输、人工成本作为交通运输行业的主要成本，可能面临油价上升、人工成本大幅攀升的风险。

证券分析师声明

本报告署名分析师在此声明，本人具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并注册为证券分析师，本报告表述的所有观点均准确反映了本人对标的证券和发行人的个人看法。本人以勤勉的职业态度，专业审慎的研究方法，使用合法合规的信息，独立、客观的出具此报告，本人所得报酬的任何部分不曾与、不与，也不将会与本报告中的具体投资意见或观点有直接或间接联系。

一般声明

华源证券股份有限公司（以下简称“本公司”）具有中国证监会许可的证券投资咨询业务资格。
本报告是机密文件，仅供本公司的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司客户。本报告是基于本公司认为可靠的已公开信息撰写，但本公司不保证该等信息的准确性或完整性。本报告所载的资料、工具、意见及推测等只提供给客户作参考之用，并非作为或被视为出售或购买证券或其他投资标的的邀请或向人作出邀请。该等信息、意见并未考虑到获取本报告人员的具体投资目的、财务状况以及特定需求，在任何时候均不构成对任何人的个人推荐。客户应对本报告中的信息和意见进行独立评估，并应同时考量各自的投资目的、财务状况和特殊需求，必要时就法律、商业、财务、税收等方面咨询专家的意见。对依据或使用本报告所造成的一切后果，本公司及/或其关联人员均不承担任何法律责任。任何形式的分享证券投资收益或者分担证券投资损失的书面或口头承诺均为无效。
本报告所载的意见、评估及推测仅反映本公司于发布本报告当日的观点和判断，在不同时期，本公司可发出与本报告所载意见、评估及推测不一致的报告。本报告所指的证券或投资标的的价格、价值及投资收入可能会波动。除非另行说明，本报告中所引用的关于业绩的数据代表过往表现，过往的业绩表现不应作为日后回报的预示。本公司不承诺也不保证任何预示的回报会得以实现，分析中所做的预测可能是基于相应的假设，任何假设的变化可能会显著影响所预测的回报。本公司不保证本报告所含信息保持在最新状态。本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。
本报告的版权归本公司所有，属于非公开资料。本公司对本报告保留一切权利。未经本公司事先书面授权，本报告的任何部分均不得以任何方式修改、复制或再次分发给任何其他人，或以任何侵犯本公司版权的其他方式使用。如征得本公司许可进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“华源证券研究所”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。本公司保留追究相关责任的权利。所有本报告中使用的商标、服务标记及标记均为本公司的商标、服务标记及标记。
本公司销售人员、交易人员以及其他专业人员可能会依据不同的假设和标准，采用不同的分析方法而口头或书面发表与本报告意见及建议不一致的市场评论或交易观点，本公司没有就此意见及建议向报告所有接收者进行更新的义务。本公司的资产管理部门、自营部门以及其他投资业务部门可能独立做出与本报告中的意见或建议不一致的投资决策。

信息披露声明

在法律许可的情况下，本公司可能会持有本报告中提及公司所发行的证券并进行交易，也可能为这些公司提供或争取提供投资银行、财务顾问和金融产品等各种金融服务。本公司将会在知晓范围内依法合规的履行信息披露义务。因此，投资者应当考虑到本公司及/或其相关人员可能存在影响本报告观点客观性的潜在利益冲突，投资者请勿将本报告视为投资或其他决定的唯一参考依据。

投资评级说明

证券的投资评级：以报告日后的 6 个月内，证券相对于同期市场基准指数的涨跌幅为标准，定义如下：

买入：相对同期市场基准指数涨跌幅在 20%以上；
增持：相对同期市场基准指数涨跌幅在 5%～20%之间；
中性：相对同期市场基准指数涨跌幅在－5%～＋5%之间；
减持：相对同期市场基准指数涨跌幅低于–5%及以下。
无：由于我们无法获取必要的资料，或者公司面临无法预见结果的重大不确定性事件，或者其他原因，致使我们无法给出明确的投资评级。

行业的投资评级：以报告日后的 6 个月内，行业股票指数相对于同期市场基准指数的涨跌幅为标准，定义如下：

看好：行业股票指数超越同期市场基准指数；
中性：行业股票指数与同期市场基准指数基本持平；
看淡：行业股票指数弱于同期市场基准指数。

我们在此提醒您，不同证券研究机构采用不同的评级术语及评级标准。我们采用的是相对评级体系，表示投资的相对比重建议；
投资者买入或者卖出证券的决定取决于个人的实际情况，比如当前的持仓结构以及其他需要考虑的因素。投资者应阅读整篇报告，以获取比较完整的观点与信息，不应仅仅依靠投资评级来推断结论。

本报告采用的基准指数：A 股市场基准为沪深 300 指数，香港市场基准为恒生中国企业指数（HSCEI），美国市场基准为标普 500 指数或者纳斯达克指数。