

港口业2022能否“繁华”依旧?

□ 全媒体记者 陆民敏

近日,港口行业多家A股上市公司披露2021年年报或快报。记者梳理发现,多家港口公司净利润上涨,其中,上港集团、厦门港务净利润增幅超70%,天津港净利润同比上升41.7%至9.7亿元人民币,连云港以194%的增速暂拔“头筹”。

港口公司业绩普涨

连云港2021年利润为10.9亿元,同比增长194.23%。从年报数据看,连云港2021年新辟“合肥—连云港”整车出口海铁联运通道,增开连云港至巴基斯坦、墨西哥滚装班轮航线3条。报告期内,公司累计完成吞吐量6283.31万吨,同比增加101.55万吨,且“连云港—仁川”“连云港—平洋”两航线货运重箱箱量增量明显,较去年同比增长33.96%。

开工建设,使空箱资源的储存配置能力进一步提升;共享堆场成熟运用,使相邻港区集装箱转运效率进一步提升;海铁联运业务持续增长,累计开行突破1800列,通达28个城市,吞吐量完成36.9万标准箱,同比增长59.7%。对于上海港的业绩增长,上海国际航运研究中心分析师吴文娟在接受本报记者采访时表示,“上港集团由于母港吞吐量规模、营业收入均实现较大增长,以及参股的相关航运公司业务量上浮以及房产销售等其他业务板块收入的增加,所以集团主要经济指标涨幅明显,财务基本面继续保持稳健、良好的状况。”

内积极畅通多式联运通道,成功开行晋浙海铁联运班列,搭建西安国际港—宁波舟山港的海陆联运通道;对外不断织密航线网络,目前宁波舟山港航线总数已达287条,较2020年新增27条。同时,公司持续加强风险防控能力,着力推进降本增效,2021年营业收入231.3亿元人民币,较去年同期同比上升7.4%,受益于效率提升、港机燃料消耗减少,公司净利润同比上升23.9%至43.3亿元人民币。

码头运营商盈利水平提升

2021年,不仅是港口企业,码头运营商的整体盈利水平也进一步提升和改善。中远海运港口2021年累计完成集装箱吞吐量12928.6万标准箱,同比增长4.4%,权益吞吐量同比上升3.7%至3987.4万标准箱;招商局港口权益吞吐量1280.0万标准箱,同比增加2.1%。其中,西北欧地区一些码头持续拥堵,使得CSP泽布吕赫码头的临时挂靠船舶大量增加,权益吞吐量同比高增长52.9%。此外,中远海运港口去年成功收购了沙特红海门户码头20%的股权,并于7月起计入集团吞吐总量中,进一步推动了海外地区集装箱吞吐量的增长。

上海国际航运中心近期发布的《全球港口发展报告(2021)》(简称《报告》)指出,中远海运港口海外地区码头业务表现同样较好,2021年完成权益吞吐量1280.0万标准箱,同比增加2.1%。其中,西北欧地区一些码头持续拥堵,使得CSP泽布吕赫码头的临时挂靠船舶大量增加,权益吞吐量同比高增长52.9%。此外,中远海运港口去年成功收购了沙特红海门户码头20%的股权,并于7月起计入集团吞吐总量中,进一步推动了海外地区集装箱吞吐量的增长。

口股份有限公司(辽港股份)顺利完成与营口港务股份有限公司的合并,完成集装箱吞吐量991万TEU,同比增长51.6%。吴文娟认为,招商局港口业绩增长除了有辽港集团吞吐量的增长助力外,其在长三角和珠三角地区的业绩也不俗。长三角地区因宁波大榭新开辟6条班轮航线,同时公司入手宁波舟山港23.07%的股份,权益吞吐量取得近四年来的最大增长。东南沿海地区权益吞吐量同样实现10.8%的大幅增长,主要原因是汕头港着力拓展内外贸中转业务,深化与安通控股的港航合作,开辟了多条班轮航线,并打通“东北—汕头—赣州”集装箱海铁联运通道,港口货源腹地获得极大拓展。



● 上港集团

全称:上海国际港务(集团)股份有限公司
2021年公司母港集装箱吞吐量再创新高,完成4703.3万标准箱,同比增长8.1%。公司营业收入342.89亿元,同比增长31.28%;归母净利润刷新历史纪录,实现146.82亿元,同比增长76.74%。

● 天津港

全称:天津港股份有限公司
2021年完成货物吞吐量4.42亿吨,较上年增长4.99%。公司收入实现144.68亿元,较上年增长4.45%;利润总额18.09亿元,较上年增长22.96%;实现归母净利润9.73亿元,较上年增长41.66%。

● 连云港

全称:江苏连云港港口股份有限公司
2021年累计完成吞吐量6283.31万吨,同比增加101.55万吨。完成收入20.33亿,同比增加4.11亿;归母净利润1.09亿,同比增长194%。

● 厦门港务

全称:厦门港务发展股份有限公司
2021年,公司实现散杂货吞吐量合计3462.5万吨,同比增长24%。公司营业收入235.78亿元,同比增长50.13%;归母净利润2.39亿元,同比增长78.62%。

A股部分港口公司业绩情况
王寅娜 整理制图

2022年全球经贸变幻莫测,疫情反复和俄乌冲突等影响很可能持续全年。在此背景下,今年我国港口生产走势会如何?《报告》认为,2022年中国港口生产形势将继续保持平稳增长,虽然在低基数效应消失后增速不可避免将出现回落,但疫情下经贸发展总体稳定,国内双循环格局初显,外贸运输需求维持较高水平;加之外部环境虽然十分动荡,而RECP多边贸易协定生效后也将进一步增强亚洲区域内海运贸易需求,整体来看,2022年中国港口吞吐量增幅不会有大幅度回落。

“由于外部经贸环境存在较大不确定性,而国内经济也面临‘需求收缩、供给冲击、预期转弱’三重压力,今年,中国港口将步入‘缓增长’通道。”上海国际航运研究中心谢文卿分析,从增长动力看,国际形势维持当前格局并逐步缓和的假设下,俄罗斯、欧洲等地区贸易需求相对疲软,而美国在高负债和高通胀下也难以维持往年的大规模进口,日韩与东南亚将成为中国港口外贸贸易的主要增长点;随着能源价格上涨,中国进口矿石、煤炭、石油的量将进一步缩减,港口外贸货物吞吐量增长或出现短期停滞,而内贸运输在政策支持下表现将好于外贸,从而使中国港口步入“低速”增长通道。此外,中国港口维持小幅增长仍有一个前提,即年初奥密克戎疫情影响在上半年得到有效控制,不会发生大面积感染导致工厂停工、用工短缺等问题发生。综合来看,2022年中国港口货物吞吐量大概率将维持在2.5%—4.0%的小幅增长区间。

港口步入「缓增长」通道

5.0%左右,足见对港口外贸集装箱量增长的不乐观预期。谢文卿表示,随着境外国家对疫情的控制或重视程度降低,境外生产制造业逐步恢复,而远超“常规”水平的海运费与不稳定的时效,也使中国商品出口优势进一步降低;同时,多国取消对中国的普惠制待遇和关税优惠,也使得中国出口商品的价格优势受到一定影响,外贸集装箱总体出口形势受阻。因此,在外贸大环境不利情况下,中国依托“扩内需、促内贸”的政策将使集装箱港口维持小幅增长的生产态势。

“预计2022年中国港口干散货吞吐量或将出现增长停滞,且后续可能进入吞吐量负增长阶段。因为在严格环保政策与能源结构转型要求下,国内进口煤炭和进口矿石需求双双回落,加之过去两年基础设施的大规模投入与建设,提前释放部分能源与矿石需求,以及能源结构转型使煤炭等大宗商品需求总体保持低增长或下降态势。预测中国港口今年进口煤炭吞吐量将出现5%左右的下降,中国港口铁矿石进口需求将出现3%左右的降幅。”谢文卿认为。

此外,港口液散货吞吐量增速将放缓。谢文卿告诉记者,中国已全面推广以电能为代表的新能源汽车,各类燃油车辆和机械设备的使用正逐步受到制约,而工厂及制造企业则也正进行碳排放审核,并采用经济手段引导企业降低油品等石化能源的使用。受此影响,预计2022年中国港口原油进口量仍有5%以上的增长,但未增幅及规模都将逐步步入下降通道;相较之下,作为中短期替代型能源的液化天然气有望保持10%以上的进口速度。根据配额,2022年原油非国营贸易进口允许量约为2.43亿吨,与往年基本持平;而油品出口和国内转运将有所缩减,因此预计2022年中国港口液散货吞吐量仅能维持3%左右的小幅增长。

武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数周评

按需采购运量稳增 运价上涨指数上行

本期武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数(WOSFI)为530.96点,较上期上涨5.32%。需求方面,短期内受疫情影响,武汉航运中心铁矿石市场整体成交量偏弱,钢厂保持低需求稳定补库,本周铁矿石运量较上周上涨6.04%。供应方面,长江沿线干散货运输可供运力有所缩减,整体航线运价上涨,带动本期运价指数上行发展。

上期	本期	环比涨跌幅(%)
504.15	530.96	5.32%

航线	运价(元/吨)	与上期比涨跌幅(元/吨)
太仓-武汉	14.53	0.43
太仓-九江	8.00	0.00
江阴-靖江-鄂州	15.50	2.62
江阴-靖江-黄石	14.84	0.13
镇江-南京-武汉	12.49	0.18



中国长江煤炭运输综合运价指数周评

补库回升运量增加 运价看涨指数上行

本期中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为669.34点,较上期上涨3.87%。近期受季节性因素及疫情等因素影响,用煤需求处于低位运行。电厂前期以消耗库存和低需求采购为主,库存量逐渐减少,本周需求有所增加,整体运量高于今年平均水平,较上周上涨23.75%。近期长江沿线干散货运力供给水平下降,可用运力缩减带动整体航线运价有所上涨。典型航线方面,除镇江/南京—九江航线运价略跌外,其余航线运价均出现不同程度的上涨。

上期	本期	环比涨跌幅(%)
644.39	669.34	3.87%

航线	运价(元/吨)	与上期比涨跌幅(元/吨)
张家港/太仓-荆州	26.89	0.61
张家港/江阴-岳阳	17.02	0.00
镇江/南京-武汉	14.73	0.35
镇江/南京-九江	13.51	0.38
张家港/太仓-九江	15.19	-0.10
张家港/太仓-芜湖	14.40	1.47
张家港/太仓-黄冈	16.35	0.00
江阴/张家港-铜陵	17.17	3.74

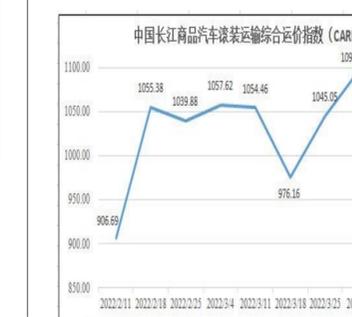


中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

管控趋严运量缩减 运价上调指数回涨

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为1095.07点,较上期上涨4.65%。随着国内各地疫情反复的影响,上海港靠泊船舶及商品车长江下行货源大量减少。近日,四川颁布“电动四川”新政,有效刺激了新能源车的购买需求,长江上行货源小幅增加。本周长江整体商品车滚装运量环比下降37.33%,其中,上水航线运量上升2.27%,下水航线运量下降47.59%。随着油价及运营成本上涨,航线整体平均运价上调,带动综合运价指数上扬。

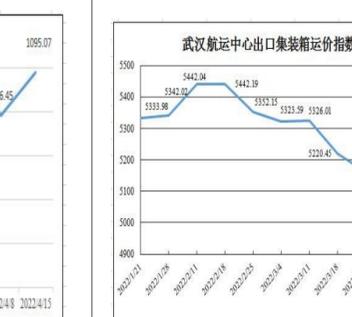
上期	本期	环比涨跌幅
1046.45	1095.07	4.65%



武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

疫情反复需求减少 运价指数持续下行

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为4929.11点,较上期下跌0.71%。受国内疫情反复影响,部分地区生产及运输效率受到明显波及,出货量持续减少,运输需求减弱。本周12条主要航线中2条航线运价上涨,1条航线运价保持持平,9条航线运价下跌。其中,波斯湾/红海市场运输需求较为稳定,供求关系平衡,运价下跌1.00%;欧洲、地中海市场受疫情及俄乌冲突影响,出口出货量下降,舱位仍有富余,运价微跌0.21%、0.41%;南美西市场供需面良好,运价上涨2.28%;美东、美西市场受疫情及塞港持续冲击影响,运价高位回调,分别下跌1.82%、1.51%;南非(德班)市场供求关系稳固,运价微跌0.23%;亚洲市场运输需求总体平稳,运价涨跌互现,东南亚、中国台湾航线运价分别下降0.85%、0.01%;韩国釜山航线运价持平;日本关东航线运价上涨2.39%;澳新市场运输需求小幅波动,运价下跌0.43%。



上期	本期	与上期涨跌幅
4964.34	4929.11	-0.71%

航线	单位	权重	上期	本期	与上期涨跌幅
综合指数 Comprehensive Index			4964.34	4929.11	-0.71%
分航线(Line Service):					
武汉-日本关东 East Japan (釜山 BUSAN)	USD/TEU	2%	770.86	789.26	2.39%
武汉-韩国 Korea (釜山 BUSAN)	USD/TEU	1%	794.70	794.70	0.00%
武汉-东南亚 Southeast Asia	USD/TEU	5%	1681.75	1667.46	-0.85%
武汉-南美西 West South America	USD/TEU	5%	8767.14	8967.14	2.28%
武汉-美东 USWC	USD/TEU	20%	10336.56	10180.27	-1.51%
武汉-欧洲 Europe	USD/TEU	23%	7703.50	7687.49	-0.21%
武汉-地中海 Mediterranean	USD/TEU	8%	7024.98	6996.41	-0.41%
武汉-南非 South Africa (德班 DURBAN)	USD/TEU	1%	6229.33	6215.18	-0.23%
武汉-澳新 Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	3597.73	3582.28	-0.43%
武汉-波斯湾红海 Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	4284.69	4241.83	-1.00%
武汉-中国台湾 Taiwan China	USD/TEU	1%	998.29	998.18	-0.01%