

## 疫情短期内抑制港口企业作业效率和货物吞吐量，但总体风险可控

工商企业二部 李晓娜

### 疫情防控下，物流企业复工延迟，码头、货运和拖车人员未能及时回流或返岗短期内对国内港口作业效率造成一定影响

港口是我国货物运输的重要环节，也是进出口贸易的重要门户。新冠肺炎爆发以来，为阻断疫情传播，截至 2020 年 1 月 31 日，我国内陆 31 个省市自治区均已启用公共卫生事件一级响应，同时多个省市针对高速公路进行封闭管理、或者办理通行证通行、提前预约报备等限制措施，部分省份甚至限制外省车辆进入。此外，鉴于新冠病毒的潜伏期可达 14 天，多地要求返乡人员隔离 2 周、企业复工延迟，返程后根据工作地要求或再度隔离 2 周，导致码头、货运和拖车人员未能及时回流或返岗。

据交通运输部数据，春运节前 15 天（1 月 10 日至 24 日），全国铁路、道路、水路、民航共发送旅客 11.43 亿人次，比去年同期增长 2.0%；节后至 2 月 23 日，共计发送旅客 4.03 亿人次，仅为节前的 35.26%。各项限制措施和返岗人员数量的减少无疑会影响物流体系的运营效率，进而影响港口企业的作业效率。2 月 12 日，宁波舟山港发布通知因堆场重箱堆存率超过警戒堆存率，暂停北二集司提前进重和迟到进重的通知；2 月 10 日前后，中远海运集运等 6 大船公司发布公告称，由于上海港、宁波港、天津新港等地码头的冷藏箱插座呈饱和状态，造成新靠港的船舶无法卸下冷藏箱，不得不转运到其他港口。整体来看，各地港口虽处于开工作业状态，但疫情防控下，物流企业复工的延迟，码头、货运和拖车人员返岗受限的情况短期内对港口的作业效率造成了一定影响。

图表 1：2020 年春节后客运量及环比情况（单位：万人次）



数据来源：Wind，东方金诚整理

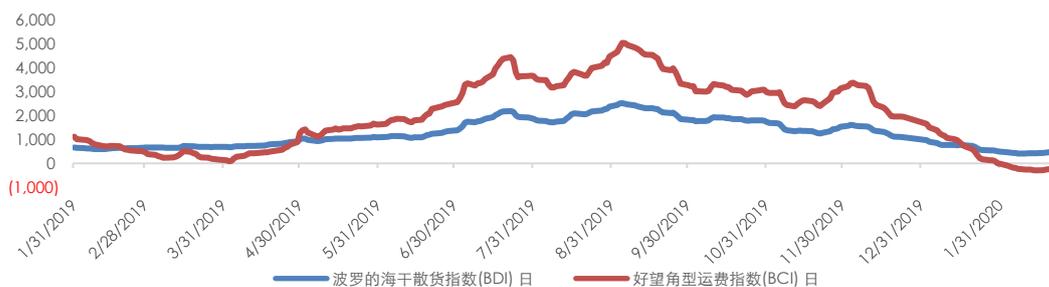
### 受企业延迟复工影响，短期内港口货物吞吐量因大宗商品的需求不足和出口订单延期交付存在下行压力

港口的吞吐量和国内经济增速及货物进出口规模相关性较强。1 月 30 日晚，世界卫生组织总干事谭德塞宣布，将新型冠状病毒疫情列为“国际关注的突发公共卫生事件”，有效期为 3 个月。截至 2 月 11 日，有 21 个国家或地区对我国采取货物管控措施，其中有 10 个禁止从中国进口动植物类产品及其制品，有 10 个禁止或限制疫情医疗物资出口，有 3

个要求加强货物检疫措施。从我国港口货物吞吐结构来看，煤炭、钢铁、石油等大宗商品占我国货物吞吐量的 60%，限制进出口货物未涉及上述主要品种，对我国港口吞吐量直接影响有限，但因疫情可能会让国内外贸易企业减少或推迟相关业务从而带来一定间接影响。

我国港口贸易以内贸为主，相较于其他国家和地区的货物管控措施，对港口吞吐量影响更大的是国内企业延期复工带来的需求下降。受春节疫情影响，国内企业复工延迟，工业生产活动大幅下降，企业对铁矿石、煤炭等原材料需求不足导致大宗商品市场低迷。同时，出口企业推迟复工时间也将导致原有订单无法如期交付，进而影响出口规模。外贸新增订单受公务人员出行受限、和企业复产时间不定也无法有效签订。根据维运网数据，受春节疫情影响，2 月份全国 9 大起运港上海港、宁波港、深圳港、广州黄埔南沙、香港、厦门港、青岛港、天津港、大连港，船公司大面积停航，空班率超过 35%。此外，在年初航运需求较弱、巴西铁矿石产区遭受洪灾及新冠病毒导致的悲观预期等综合作用下，波罗的海干散货运价指数 (BDI) 继续走弱，作为衡量承载铁矿砂、煤炭等原材料的 BCI 指数从 2 月开始一直为负值，也反映了短期内货运规模存在下行压力。

图表 2：2019 年以来 BDI 和 BCI 价格指数



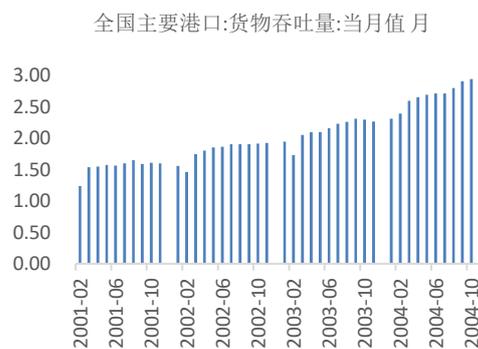
数据来源：Wind，东方金诚整理

### 港口吞吐和宏观经济相关性强，目前全国疫情防控工作已经取得阶段性进展，预计疫情对全年港口作业影响有限

疫情对港口吞吐量的影响很难从宏观经济环境的影响中单独分离出来。如 2003 年虽然遭受 SARS 袭击，但当时我国处于加入 WTO 之后的快速增长期，SARS 对全年全国主要港口货物吞吐量、进出口金额和 GDP 增长的扰动很小。

图表 3：2003 年全国主要港口吞吐量、GDP 增速和进出口金额等主要数据（单位：亿吨、%、百分点）

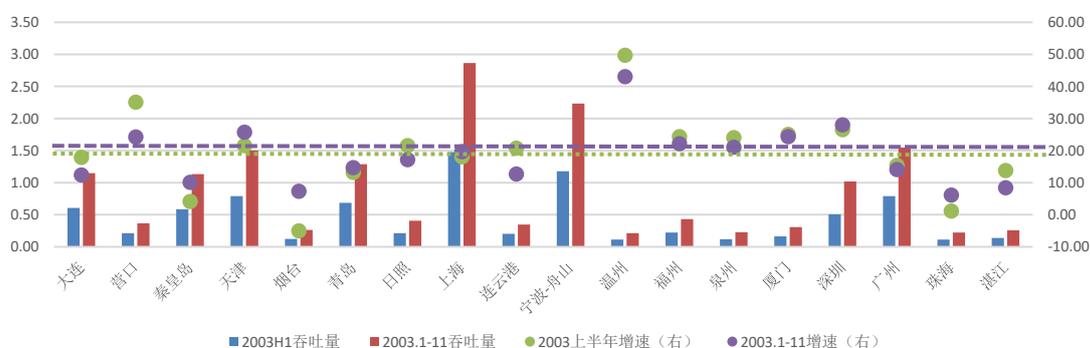
	2003 年 Q1	2003 年 H1	2003 年
全国主要港口货物吞吐量	5.80	12.36	33.00
同比增速	18.40	17.30	17.80
增速同比变动	3.40	0.90	1.20
GDP 增速	11.10	10.10	10.00
增速同比变动	2.20	1.20	0.90
进出口金额	0.17	0.38	0.85
同比增速	42.40	39.00	37.10
增速同比变动	34.70	26.70	15.30



数据来源：Wind，东方金诚整理

从主要港口数据来看，以 2003 年 SARS 爆发严重的广东省为例，广州港 2003 年上半年实现货物吞吐量 0.79 亿吨，同比增长 15.40%，同比提升 1.4 个百分点，全年实现吞吐量 1.55 亿吨，同比增长 14.10%，同比提升 2.8 个百分点，在非典疫情下，当地吞吐量增速不降反升，这与当地的外向型经济结构、进出口鼓励措施、新加入 WTO 和当时中国强劲的经济增长动能是分割不开的。相较于 2003 年的 SARS，2020 年，全球经济增速放缓，中国处于结构性调整阶段，全球贸易保护主义抬头和中美贸易摩擦的反复都意味着中国面临更大的发展压力，疫情的冲击对港口吞吐量的影响或将大于 SARS 期间。但 2020 年中国逆周期政策力度加大，疫情过后各地基建等行业投资建设的加速将有望促进大宗商品的需求。

图表 4：2013H1 和 2013 年各地港口货物吞吐量情况及增速<sup>1</sup>（单位：亿吨、%）



	大连	营口	秦皇岛	天津	烟台	青岛	日照	上海	连云港	温州	福州	泉州	厦门	深圳	广州	珠海	湛江
2013H1 吞吐量	0.60	0.30	0.50	0.80	0.20	0.70	0.30	1.50	0.40	0.20	0.30	0.20	0.20	0.50	0.79	0.10	0.10
2013.1-11 吞吐量	1.10	0.40	1.00	1.50	0.30	1.20	0.40	2.80	0.50	0.40	0.40	0.40	0.40	1.00	1.55	0.20	0.20
2013 上半年增速（右）	17.80	35.10	4.10	21.50	-5.00	13.20	21.50	18.00	20.70	49.70	24.30	24.00	25.00	26.50	15.40	1.10	13.80
同比变化	9.8	8.4	-1.0	-0.8	-38.1	-1.3	20.8	0.8	18.8	-	-4.2	20.2	-10.9	-6.8	1.4	1.1	2.1
2013 年增速	12.40	24.20	10.10	25.70	7.30	14.70	17.20	19.60	12.70	43.00	22.10	21.00	24.30	28.00	14.10	6.10	8.40
同比变化	0.4	14.4	-3.9	6.9	-13.1	-5.6	7.3	10.7	-1.0	-	3.7	5.9	19.8	11.8	2.8	6.1	1.4

数据来源：Wind，东方金诚整理

考虑到春节前后本身是航运传统淡季，企业陆续复工复产后可能通过赶工等方式加强生产以弥补停工期间造成的损失，进而提升大宗商品需求。为多方面考量疫情对港口吞吐量的影响，我们在此做三种假设：情境一是疫情防控比较得力，防控效果持续显现，到 3、4 月份就实现完全控制；情境二是春节后复工，尤其是大城市出现返工潮，加之此前防控初显成效后民众可能会出现防控意识的松懈，导致疫情反复，疫情一直持续到 5 月份气温转暖使得病毒自身丧失活力，并在上半年完全控制住；情境三相对比较悲观，即疫情会一直持续至下半年甚至更长时间，但我们认为政府会极力避免这种情景出现。

近几年随着宏观经济增速的下降，港口吞吐量也进入低速增长期，在此我们假设 2020 年港口货物吞吐量自然增长率是 6%，春节前后港口吞吐量主要是前期订单的执行，疫情防控期间复工率影响新增订单和外贸出口生产活动。根据 21 数据新闻实验室整理的数

<sup>1</sup> 由于 2003 年 12 月各地区港口吞吐量的数据暂缺，因此统计 2003 年 1~11 月吞吐量情况，图中紫色虚线为 2003 年 1~11 月全国港口吞吐量增速 20.3%，绿色虚线是 2003 年上半年全国港口吞吐量增速 19.0%。

截至 2 月 21 日，31 个已经公布复工率的省市中，东部沿海地区的山东、江苏、浙江、上海和福建等地规模以上工业企业复工率超过 70%，广东复工率超过 50%，中部的河北、四川、江西等地复工率也超过 50%。我们假设疫情全面解除前，按 70%的作业率来预估港口企业的作业量（即同比 30%的降幅，综合考虑国内外贸易因素）。由于生产活动的影响反映在港口货物的内外贸上存在一定的时滞，我们假设滞后期是 1 个季度，整体估算如下表所示：

图表 5 预计疫情持续时间对全国港口货物吞吐量造成的影响（单位：%）

收入增速	情景一		情景二		情景三
	3月初恢复	4月初恢复	5月初恢复	6月初恢复	12月末恢复
预计一季度货物吞吐量增速	-	-	-	-	-
预计上半年货物吞吐量增速	-0.05	-10.79	-	-	-
预计全年货物吞吐量增速	-2.58	-5.19	-7.74	-10.32	-20.76
预计全年货物吞吐量增速(考虑自然增速)	3.26	-0.50	-2.20	-4.94	-16.00

数据来源：Wind，东方金诚整理预测

### 分区域来看，疫情严重地区如武汉、九江等港口作业受影响相对较大

港口企业方面，自疫情发生以来，多家港口企业宣布通过豁免堆场滞期费、增加免箱、免堆期等方式助力特殊时期货运需求，短期内对港口企业的收入和盈利会产生一定不利影响。且 2020 年春节疫情造成的企业复产延迟对大宗商品需求下降和外贸订单交货延迟短期内将对货物吞吐量带来下行压力。

从区域来看，疫情爆发严重地区，如武汉、九江等长江沿线港口和浙江、广东等地的港口受影响较大，但近日广东、浙江等地派出专车专列专机接外地员工返岗复工。1 月 23 日交通运输部发布紧急通知，除运输武汉市民生产生活必需品外，应当尽量避免船舶挂靠武汉港口。且根据湖北省新型冠状病毒感染肺炎疫情防控指挥部 2 月 20 日的公告，湖北省内各企业先按不早于 3 月 10 日 24 时复工。湖北省内非生活必需品行业生产的停滞将对短期内相关原材料和产成品的运输需求产生较大影响，并波及长江沿线港口。

2 月 9 日，国务院联防联控机制印发的《关于切实加强疫情科学防控有序做好企业复工复产工作的通知》，要求各地区各部门和有关企业及时协调解决复工复产中的困难和问题，尽早恢复正常生产，为疫情防控提供充足的物资保障，为稳定经济社会大局提供有力支撑。各省市地区的企业也在陆续安排企业有序复工复产。预期生产企业正常运行后，前期大宗商品需求不足的现象将有望缓解，进而提升港口企业的货物吞吐量和信用质量。总体来看，疫情爆发导致短期内港口企业信用风险上行，但总体风险可控，疫情严重地区港口作业受影响相对较大。

声明：本报告是东方金诚的研究性观点，并非是某种决策的结论、建议等。本报告引用的相关资料均为已公开信息，东方金诚进行了合理审慎地核查，但不应视为东方金诚对引用资料的真实性及完整性提供了保证。本报告的著作权归东方金诚所有，东方金诚保留一切与

此相关的权利，任何机构和个人未经授权不得修改、复制、销售和分发，引用必须注明来自东方金诚且不得篡改或歪曲。