招商港口 20260831

招商港口 2026H1 业绩稳健，全球枢纽协同效应凸显

摘要

- 2026H1 业绩稳健增长，营收 89.48 亿元（+5.7%），归母净利润 27.81 亿元（+5.9%），拟首次实施中期派息每 10 股派 2 元。
- 集装箱吞吐量达 1.07 亿标箱（+5.5%），其中内地港口增长 6.9%，海外项目增长 2.5%，斯里兰卡 CICT 码头受红海局势带动中转需求激增 80.6%。
- 湛江港受石化业务下滑影响，散货吞吐量同比下降 1.7%，公司拟通过强化 40 万吨级深水航道优势及建设铁矿石分拨中心应对平陆运河分流压力。
- 深西港区外贸箱量占比达 49.6% 领先东部，通过 COE 机制与单箱价值树管控提升运营效率，斯里兰卡 HIPG 计划 2027 年产能扩至 200 万 TEU。
- “十五五”规划定位世界一流港口综合服务商，坚持“全球布局、精益运营、创新升级”三轮驱动，聚焦东南亚、拉美及非洲等新兴市场门户港投资。
- 面对船公司垂直整合趋势，公司坚持中立公共码头定位，通过与招商局集团内海运、贸易资源整合，从单一装卸转向全供应链物流服务体系。

Q&A

在中东地缘政治局势紧张，特别是霍尔木兹海峡、曼德海峡及红海地区通行受阻对全球海运效率产生显著影响的背景下，公司作为全球领先的港口运营商，如何评估这一系列事件对自身业务的具体影响？

2026 年上半年，受地缘冲突、全球产业链供应链重构、通胀压力以及人工智能驱动等多重因素影响，全球贸易保持温和增长。中国外贸态势良好，市场多元化格局进一步形成，进出口额再创历史新高。全球主要区域枢纽港的集装箱业务呈现分化态势，东南亚和拉美等新兴市场表现突出，但中东地区集装箱市场因地缘冲突影响，运量出现大幅下降。 面对复杂形势，公司坚持稳中求进，聚焦主责主业，主要经营效益指标实现稳定增长。2026 年上半年，公司实现营业收入 89.48 亿元，同比增长 5.7%；实现归母净利润 27.81 亿元，同比增长 5.9%；扣非归母

净利润 27.23 亿元，同比增长 8.1%。公司注重投资者回报，拟首次实施中期派息，每 10 股派发现金红利 2 元（含税）。 在业务表现方面，公司 2026 年上半年完成集装箱吞吐量 1.07 亿标箱，同比增长 5.5%。其中，内地港口项目完成 0.85 亿标箱，同比增长 6.9%；海外地区港口项目完成 0.2 亿标箱，同比增长 2.5%。国内外项目均实现稳定增长。具体到主控码头，深圳西部港区完成集装箱吞吐量 874 万标箱，同比增长 4.2%；漳州码头完成 23.7 万标箱，同比增长 14.5%；巴西 TCP 码头完成 83.5 万标箱，同比增长 4%；斯里兰卡 CICT 码头完成 32.5 万标箱，同比增长 80.6%。 对于 2026 年下半年的市场形势，地缘政治不确定性、通胀压力、产业链供应链变革及贸易成本上升将持续影响全球贸易。全球港口行业总体将呈现需求保持韧性、区域分化加深、运营提质增效的特征。全球经济和货物贸易预计将继续增长，高技术产品贸易、亚洲出口以及南南贸易有望提供新的增长动能。尽管受前期集中出货形成的高基数及贸易政策、能源价格等因素影响，全球港口吞吐量增速可能有所放缓，但整体需求仍具支撑。亚洲仍将是全球港口业务的重要增长区域，东南亚、南亚、拉美和非洲市场的活跃度有望延续。供应链的区域化、多节点布局趋势将带动区域航线、中转运输和多元货种的需求，具备全球网络和区域协同能力的港口企业将更具竞争优势。班轮公司将更加重视航线网络优化和靠港效率，港口竞争也将从单一的装卸能力转向运营效率、服务稳定性、集疏运体系和综合物流能力。总体来看，下半年市场可能仍有波动，但港口作为全球供应链关键节点的基础性作用没有改变，行业仍具备稳健发展的良好基础。

在当前全球紧张局势下，公司各区域的业务经营是否受到影响？公司采取了哪些措施来应对这些突发事件？

当前中东局势已从单一的航道事件演变为影响全球港航体系的系统性变量。短期来看，该局势对公司业务的影响总体可控，结构性机遇大于阶段性挑战。一方面，华南区域的中东航线受船期影响出现阶段性波动；另一方面，斯里兰卡区域港口因红海和霍尔木兹海峡通行受阻，其作为南亚中转枢纽的战略价值显著凸显，承接了部分中东航线改挂后的中转需求。公司的应对措施聚焦于提升运营韧性与网络协同，通过灵活的运营调整、精细化的成本控制以及战略性的网络优化，力求将外部挑战转化为巩固区域市场地位的机遇。具体措施包括：第一，与航运公司密切互动，及时补充新航线及业务，以稳定码头高产能利用率。第二，建立与主要船公司的应急沟通机制，动态调整靠泊计划，并通过合约协商保障基础业务量。第三，在受益码头通过优化堆场计划与设备调度以提升效率、消化增量，并加强全球燃油与备件集中采购以管控成本。第四，强化 SIPG 与 CICT 的双枢纽协同，为客户提供应急转运方案，并评估在关键替代节点加强合作，以增强全球港口网络的整体韧性。第五，在长期战略中将地缘风险纳入投资评估，并加速数字化供应链解决方案的应用，以提升预警能力。

湛江港 2026 年上半年的经营情况如何？平陆运河通航后预计将对湛江港产生何种影响，公司有哪些应对举措？

2026 年上半年，湛江港完成集装箱吞吐量 62 万 TEU，同比增长 7.1%；散货吞吐量完成 3,695 万吨，同比下降 1.7%。散杂货业务下降的主要原因是受茂名石化转港、中粮油代储油饱和、中油高负荷炼厂需求减少以及美伊冲突等因素影响，导致石化业务持续下滑。在干散货业务方面，富力电厂需求阶段性释放，煤炭实现同比增长，并新增了铝矾土、化肥等货源，使得干散货总量同比增长 4.5%，弥补了整体业务的部分缺口。为应对平陆运河通航可能带来的分流影响，湛江港将充分发挥其衔接粤港澳大湾区、西部陆海新通道、海南自由贸易港等国家战略的区位优势，重点采取以下举措：第一，在能力建设方面，强化 40 万吨级深水航道的唯一性优势，建设铁矿石加工贸易分拨中心和硫磺保税贸易分拨中心。第二，借助粤藏琼物流大通道，拓展西南腹地，巩固粤西基本盘。第三，在精益运营与风险防控方面，加强成本管控，优化资源配置，逐步解决结构性矛盾，并建立动态市场监测机制，灵活应对北部湾的竞争。第四，深化政企合作，推动政府落实航道疏浚和产业政策支持，实现港口的高质量发展。

公司“十五五”规划的战略目标是什么？有哪些具体的实施路径？

公司“十五五”规划致力于成为世界一流的港口综合服务商。总体发展思路是服务交通强国战略，高质量参与“一带一路”建设，并深入融入粤港澳大湾区建设，以打造港口为核心的物流供应链枢纽。未来的实施路径将以“三轮驱动”为核心：第一，加快全球布局，扩大全球网络，巩固和提升市场地位，并稳步延伸物流供应链条。第二，加强精益运营，健全 COE 工作机制，强化总部的商务统筹、运营管理、财务管控等穿透式管理能力和属地化管理能力，提升资源配置效率和运营质量。第三，推动创新升级，加快智能化、绿色化转型，构建智慧赋能、绿色低碳、链式服务、生态协同的现代化综合港口物流服务体系，提升全球港口网络的服务深度和价值创造能力。在具体目标上，规模方面，将保持公司港口集装箱权益吞吐量居世界前列；效益方面，将深化精益运营，使 COE 进一步覆盖海外主控码头，持续提升总体毛利率水平；软实力方面，计划将码头操作系统进一步拓展至其他国家，同时提升各码头的 ESG 水平，以绿色港口为目标推动实现碳达峰与碳中和，保持 ESG 评级居行业前列。

在当前复杂的国际形势下，公司如何看待海外项目的稳定性？未来将采取何种方式应对海外投资风险？

当前国际地缘政治形势日趋复杂，巴拿马运河和红海等事件确实对全球供应链造成了持续扰动，也引发了对海外港口资产安全及运营稳定性的关注。目前，公司存量海外项目均运营稳定，未受到相关事件的影响。在此背景下，公司已前瞻性地形成了一套系统性的风险应对框架。针对未来海外投资的风险应对，主包括：第一，在投资决策端，建立了涵盖政治、经济、法律、ESG 等维度风险评估机制，坚决落实“危地不往、乱地不去、伪业不投”的原则，同

人在草木间

更加均衡的全球港口投资组合，以系统性地降低对单一关键通道的依赖。第二，在项目运营与结构设计上，持续加强属地化管理和合规管理，严格遵守当地法律框架。在合作结构上，优先采用与具有本地优势的合作伙伴或国际资本联合投资的方式，并在重大合同中嵌入国际争端解决等稳定性条款及风险对冲机制。同时，通过雇员本地化、经济贡献及履行社会责任来构筑社会认同的防护网，强化企业在当地的正面形象，实现与所在经济体的协同发展。第三，定期对存量项目执行压力测试和应急演练，并积极运用政策性保险工具来分散风险。未来，公司将在国家及集团战略指引下，更加聚焦于投资环境相对稳定、与我国经贸关系紧密且公司自身运营能力可溢出的市场，通过审慎评估与主动管理，实现海外拓展的长期稳定和可持续发展。

深西港区 2026 年上半年集装箱吞吐量增长的驱动力是什么，全年业务展望如何？此外，斯里兰卡 HIPG 和巴西 TCP 港口上半年增长强劲的具体原因是什么，是否有相应的扩建计划？

关于深西港区，2026 年上半年完成集装箱吞吐量 874 万 TEU，同比增长 4.2%；其中外贸箱量完成 857 万 TEU，同比增长 4.5%，占深圳港外贸市场份额的 49.6%，领先于东部港区。主要的驱动力包括：第一，深化与头部航运公司的合作，把握新联盟变化机遇，实现了海洋联盟、地中海航运等业务量的稳中有增。第二，优化航线网络，截至 2026 年 6 月底，深圳西部港区总航线达到 194 条，网络覆盖全面，保持了亚洲航线的区域竞争力。第三，提升精益运营能力，通过推进 COE 机制、全面预算管理、单箱价值树成本管控等措施，提升了内部管理水平。第四，保持高水平客户服务，上半年集装箱船舶的泊位效率、单桥作业毛效率均有同比提升，船舶等泊时间同比下降。第五，持续改善营商环境，聚焦智慧海关与船舶检疫，通过数据降本、科技赋能、流程提效，实现了泊位周转、堆场利用和通过效率的多维度升级。 关于海外码头，斯里兰卡 HIPG 在 2026 年上半年紧抓中东地缘政治变化带来的区域航运网络调整窗口期，主动加强与头部船公司的战略合作，吸引航线、深挖产能，高效承接了外溢货源，完成集装箱吞吐量 33 万 TEU，同比增长 80.6%。未来，将推进集装箱二期项目，目标是到 2027 年将产能提升至每年 200 万 TEU，并同步新增 4,000 个车位的滚装堆场。同时，将深化与 CICT 的协同，开通靖江驳船航线，构建“枢纽港+喂给港”的网络。

船公司近年来在全球范围内加速垂直整合，布局公共码头，公司如何看待这一趋势对自身的影响，并计划如何应对？

相较于船公司背景的码头运营商，公司的核心优势在于中立的商业模式。船公司通常将码头作为成本中心，可能影响其他船公司的靠泊效率。作为不隶属于任何特定船公司的公共码头运营商，公司能够成为广大船公司信赖的连接器，汇聚多方货源。 在集团内部协同方面，作为招商局集团交通物流板块的一部分，公司具备与集团内海运、陆运、仓储物流及贸易等兄弟公司进行深度资源整合的优势，并正在稳步推进多个协同融合项目，未来致力于打造以港口为核心的物流供应链服务体系。 在外部合作方面，公司将统筹拓展和联合营销，加强与航运公司、

物流供应链及终端客户的战略合作，包括开展点对点精品航线，以提高港口网络与航线物流的协同连接水平。 此外，公司持续推进“强港建设”。船公司向港口码头及内陆物流节点的延伸，从区域整体看，通常能改善基础设施供给，提升码头效率和服务能力，吸引更多制造业、商贸和物流企业。公司也在此方面持续发力，特别是在西非及印度次大陆等具有布局优势的区域，以洛美 LCT、科伦坡 CICT 及汉班托塔港为核心支点，通过扩充码头能力、提升效率、完善集疏运体系，并强化与船公司的合作和区域协同，来不断巩固枢纽地位和货源组织能力。

公司目前在全球 26 个国家和地区布局了 50 多个港口，2026 年上半年海外收入占比也创下新高，请问公司在“十五五”期间的全球布局战略是怎样的，以及国内外码头之间如何协同，在从港口管理向物流服务延伸方面有哪些具体举措？

公司在“十五五”期间将保持战略定力，坚持“全球布局、精益运营、创新升级”三轮驱动战略。在全球布局方面，公司将继续遵循商业可行性原则，审慎研究投资机会。随着全球经贸格局和地缘政治的变化，公司将聚焦新兴市场，尤其是在东南亚、拉丁美洲和非洲市场，寻找新的门户港和枢纽港的投资机会。尽管外部环境存在不确定性、不稳定性与不安全性，但公司始终坚持以商业可行、投资回报风险可控为根本遵循。

考虑到香港首份“十五五”规划，公司对于巩固香港国际航运中心的地位有何建议或举措？

为巩固和提升香港国际航运中心的地位，应聚焦高端海事服务与国际航运规则引领，打造服务全国、面向全球的国际航运中心，发挥其“超级联系人”和“超级增值人”的作用。具体建议如下： 第一，加快完善机制建设，强化顶层设计。可探索设立法定的港航管理专责机制，并对标领先的国际航运中心，制定新一轮的专项建设规划。 第二，深入融入大湾区，实现差异化发展。应优化货源结构，依托香港独特的制度优势，锁定内地港口难以处理的高价值、高时效、高敏感度货物，从而提升区域合作的质量与效益。 第三，做强航运高增值服务和配套产业。通过大力发展高端航运服务业，在船舶注册、航运金融、海事法律等领域发力，完善航运产业链配套，推动香港从“吨位大港”向“价值大港”升级。 第四，紧抓航运业绿色智能转型的机遇。推进绿色能源加注中心建设，推动智慧与绿色转型，以重振海运港口的竞争力。 巩固香港国际航运中心地位是国家赋予的重要使命，事关香港由治及兴和国家发展大局。公司作为扎根香港、兼具两地优势的企业，是香港国际航运中心建设的重要贡献者。未来，公司将继续为此建言献策，并以实际行动为香港航运业的行稳致远提供坚强支持。

公司下半年的发展规划和战略重点是什么？

2026 年下半年，公司将继续锚定“世界一流的港口综合服务商”的战略目标，从三个方面发力：加快全球布局，加强精益运营，以及加力创新升级，全力推动

公司高质量发展迈上新台阶。