

天津港股份有限公司投资者来访记录

来访时间	2018.10.30
来访公司名称及出席人员	国开证券业务发展部主管梁子健、客户服务部主管李恩培与个人投资者一行 10 人
公司出席人员	董事会秘书 郭小薇、证券融资部市场科科长 山峰、证券融资部市场信息管理员 张伟
<p>与投资者沟通的主要内容：</p> <p>1. 国开证券：请您介绍一下港口及公司简要情况。</p> <p>市场科科长：天津港是人工深水港，30 万吨级船舶可自由进出港口，拥有集装箱、矿石、煤炭、焦炭、原油及制品、钢材、大型设备、滚装汽车、液化天然气、散粮、国际邮轮等各类泊位总数 176 个，其中万吨级以上泊位 122 个。现主要由北疆、东疆、南疆、大沽口、高沙岭、大港、北塘和海河港区八个区域组成。北疆港区以集装箱业务为主，兼顾钢铁、汽车、杂货等货类运输；南疆港区以煤炭、铁矿石、石油等大宗散货业务为主；东疆港区作为中国（天津）自由贸易试验区的重要组成部分，充分发挥北方国际航运中心核心功能区载体作用，大力推进国际航运、国际贸易、融资租赁、邮轮经济等创新发展，积极吸引航运金融、海事金融、航运交易、跨境电商等要素集聚，着力打造国际港航创新示范区。</p> <p>天津港股份有限公司是 1992 年由天津港务局独家发起以定向募集方式设立的股份有限公司。1996 年 6 月 14 日，公司在上海证券交易所挂牌上市。其后通过不断收购控股股东——天津港（集团）有限公司优质资产及出资设立专业化经营公司等举</p>	

措，实现了公司发展的战略调整，使公司由单一的港口货物集疏运公司发展成为集货物装卸、港口物流及其它相关港口服务为一体的大型港口综合服务商。2010年2月，天津港（集团）有限公司以协议转让方式引入天津港发展控股有限公司的全资香港子公司显创投资有限公司为公司战略投资者。显创投资有限公司成为公司的控股股东。天津港（集团）有限公司通过其境外全资子公司持有天津港发展控股有限公司总股本53.50%的股权，成为其控股股东。

2. 国开证券：请介绍公司所处的环渤海港口群的情况及公司的发展战略。

董秘：目前，环渤海地区包括青岛港、天津港、大连港、秦港股份、唐山港、日照港、营口港、黄骅港等港口，环渤海区域内港口林立，竞争激烈。

天津港是北方最大的综合性港口和枢纽港，港口功能齐全，在内陆腹地设立了5个区域营销中心和25个“无水港”，进一步完善了覆盖内陆腹地的物流网络体系。天津港拥有集装箱、矿石、煤炭、焦炭、原油及制品、钢材、大型设备、滚装汽车、液化天然气、散粮、国际邮轮等各类泊位。从集装箱和散杂货吞吐量来看，与其他环渤海港口相比，天津港货类泊位众多，集装箱和散杂货吞吐量均位于前列。青岛港主要货类是集装箱，而散杂货类少；秦港股份、大连港、唐山港、营口港和日照港主要货类是散杂货，而集装箱吞吐量占比不高。从滚装汽车吞吐量来看，上港集团和广州港分别位于第一、二位，天津港位于全国第三位，北方区域第一位，排名居前。从油品吞吐量来看，天津港也是油品的主要口岸。综合考量，天津港在环渤海区域的港口功能齐全，货品类别丰富，辐射能力强，综合性优

势强，位于北方港口前列。

根据交通部下发的《加快推进津冀港口协同发展工作方案》对天津港的功能布局重新定位，未来天津港以集装箱、滚装汽车和邮轮运输为发展重点，同时是矿石和外贸原油运输的主要接卸港，控制天津港煤炭运输规模。

天津港股份是天津港装卸物流产业板块的运营主体，天津港发展是天津港股份的控股股东、拓展海外业务的平台及港口拖轮业务等非装卸物流业务的运营主体。2010年，上市公司引进天津港发展为公司的战略投资者，天津港发展经营的装卸物流企业与上市公司经营的装卸及物流企业位置分布相互“交错割据”、业务类型及客户群体相似度高，天津港发展与上市公司的相关业务存在同业竞争。为解决与天津港发展之间的同业竞争问题，2017年三季度公司完成了与天津港发展的股权交易，收购了天津港发展及其全资附属公司持有的五家公司的全部或部分股权，收购资产净资产评估值41.2亿元，并向其全资附属公司出售公司持有的轮驳公司全部股权，出售资产净资产评估值7.58亿元，交易完成后公司经营规模实现增长。解决同业竞争后，天津港发展的装卸及物流业务下沉至天津港股份，两家上市公司的定位清晰化。

3. 国开证券：中美贸易战及环保政策对公司的业绩产生了怎样的影响？是否还有其他因素影响公司业绩？

董秘：自1996年上市以来至2016年，公司一直处于业绩稳定持续增长态势。2017年，公司业绩出现大幅下滑，2018年业绩下滑已出现收紧趋势。业绩下滑主要受以下几方面因素影响：

首先是环保因素影响。环保部等多部委联合发布《京津冀

及周边地区 2017 年大气污染防治工作方案》，提出“天津港 7 月底前不再接收柴油货车运输的煤炭。9 月底前，天津、河北及环渤海所有港口全面禁止接收柴油货车运输的煤炭”。汽运煤停运打破了天津港多年来形成的传统集疏运模式，给公司货源开发、生产组织带来较为严重的影响，对原煤、焦炭、矿石等大宗散货影响较大。面对不利局面，公司一是积极应对，最大程度减少汽运煤停运等因素对公司经营的不利影响，加强与铁路部门沟通，2017 年集团层面与北京铁路局、阳泉煤业集团成立合资公司，通过持有股权的方式，与铁路公司、大客户建立紧密合作的关系。二是扩建港区内部铁路线路，2018 年 4 月，港区内一条 750 万吨输运能力的铁路已建设完毕投入使用，未来还将陆续投资建设港区内的干散货铁路线路。三是构建乌兰察布、河北武安、山西阳泉三大远程物流基地，努力打造铁路钟摆式运输路线。通过以上工作，今年煤炭铁路运量增长较快，5 月以来散杂货月度吞吐量连续出现同比增长，环比下降放缓。

其次是中美贸易战影响。主要影响的是集装箱、汽车货类。集装箱货类今年吞吐量同比增长 5.7%，高于沿海港口集装箱吞吐量平均增幅，中美贸易战对集装箱外贸吞吐量有一定影响，由于美洲线吞吐量占比不大，整体影响可控。汽车货类受关税下调等政策支持，在一定程度上弥补了中美汽车贸易的影响。

再次是国家发改委反垄断调查影响。从 2017 年 4 月中旬起，国家发展改革委会同交通运输部，对天津港等公司开展了反垄断调查，自 2018 年 1 月 1 日起，港口装卸基本费率均有一定比例的下浮，公司相应开展了搭建“集装箱码头操作系统一体化”平台，对东突堤区域现状资源进行整合改建等相关工作，进一步提升口岸服务环境，减少作业环节，降低客户成本，使集疏

运更加通畅，运营环境更加优化。

最后是成本费用影响。由于港口行业固定成本高，包括折旧成本、人工成本及财务费用等，造成利润下降率高于营业收入下降率。

4. 国开证券：请介绍一下公司重点发展的集装箱等货类及海铁联运业务。

董秘：集装箱吞吐量占公司总吞吐量比例低于散杂货，而集装箱装卸毛利率高于散杂货，集装箱也是未来公司重点发展的方向之一，集装箱业务形成新的盈利能力，通过新航线开发和资产重组提升集装箱业务规模。

滚装汽车业务发展势头强劲，“一带一路”带动外贸进出口业务增长。一是与日本邮船株式会社、挪威华轮威尔森等世界一流滚装船公司合作，加强滚装汽车品牌开发力度，结合航线、货源开发，形成新的增长点。二是打造滚装汽车全程物流体系，为客户提供全程物流解决方案，延伸滚装汽车综合物流功能，提升服务水平。三是关税下调等政策支持带来新的利好。

在国家“一带一路”战略背景下，公司大力发展海铁联运业务，大大缩短了货物运输时间，为客户降低了物流成本，目前海铁联运业务量增长势头良好，年增长率 20%-30%。

5. 个人投资者：公司是否有回购股份的计划？

董秘：鉴于公司目前股本不大，回购股份注销会进一步降低股本，目前董事会层面没有提交回购股份方案的相关议案。

6. 个人投资者：雄安新区的设立对天津港将会带来哪些具体利好？

董秘：天津港是离雄安新区最近的港口，雄安新区的设立符合国家推进京津冀协同发展的总体决策部署，未来在腹地、

货源等方面相应会给天津港带来不同程度的利好，天津港也将积极响应，进一步增强港口的辐射和带动作用，为京津冀协同发展提供有力支撑。