

公司代码：603565

公司简称：中谷物流

上海中谷物流股份有限公司
2022 年年度报告摘要

第一节 重要提示

- 1 本年度报告摘要来自年度报告全文，为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划，投资者应当到 www.sse.com.cn 网站仔细阅读年度报告全文。
- 2 本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实性、准确性、完整性，不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏，并承担个别和连带的法律责任。
- 3 公司全体董事出席董事会会议。
- 4 天健会计师事务所（特殊普通合伙）为本公司出具了标准无保留意见的审计报告。
- 5 董事会决议通过的本报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

经天健会计师事务所（特殊普通合伙）审计，公司 2022 年度实现归属上市公司股东净利润 274,138.57 万元，2022 年底未分配利润金额为 314,991.64 万元。根据《公司法》、《公司章程》及中国证监会鼓励上市公司现金分红的指导意见，结合公司目前总体运营情况及公司所处发展阶段，在保证公司健康持续发展的前提下，考虑到公司未来业务发展需要，拟定的 2022 年度利润分配预案如下：

以 2022 年 12 月 31 日公司总股本 1,418,961,556 股为基数，向全体股东每 10 股派发现金红利 2.20 元（含税），以资本公积转增股本，每 10 股转增 4.80 股。

本年度利润分配和资本公积转增股本预案尚需提交 2022 年年度股东大会审议通过后实施。

第二节 公司基本情况

1 公司简介

公司股票简况				
股票种类	股票上市交易所	股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所	中谷物流	603565	/

联系人和联系方式	董事会秘书	证券事务代表
姓名	代鑫	李琪琪
办公地址	上海市浦东新区民生路1188号18楼	上海市浦东新区民生路

		1188号18楼
电话	021-31761722	021-31761722
电子信箱	daixin@zhonggu56.com	liqiqi@zhonggu56.com

2 报告期公司主要业务简介

（一）公司所属行业情况介绍

公司主要业务为集装箱物流服务，整合全国范围内的铁路及公路资源，形成“公、铁、水”三维物流网络，建立了以水路运输为核心的多式联运综合物流体系。集装箱作为标准载货单元具有安全、高效、绿色、便捷的优点，集装箱物流结合集装箱与物流的特点，具有产业链长、高效便捷、集约经济、运输损耗低、安全可靠等优势，是货物运输发展的重要方向。

1、行业需求稳步增长

（1）国内市场大宗商品运输需求长期存在

内贸集装箱物流主要服务于大宗货物运输。由于我国南北、东西各地区的自然资源禀赋不同以及经济发展水平不同，出产的商品有较明显的地域性差异。北方地区以玉米、大米、大豆等粮食类大宗商品为主，呈现“北粮南运”的粮食物流态势。南方地区如珠江三角洲地区以家用电器、纺织服装、轻工食品、建材、造纸、中药等产业为主，西部地区以煤炭、矿石、钢材等矿产资源类商品为主，东部地区以纺织、化工、机械仪器等轻工业制品为主。中国经济的长期稳定发展推动了物流服务行业的持续增长，各地域出产的商品存在南北差异、东西差异，市场对于不同地域的商品需求带动了大宗商品物流需求。

（2）碳排放约束下，“公转水、铁”的运输需求逐步提升

水路运输的单位碳排放强度远低于公路、铁路和航空等运输方式。根据交通运输部《2019年交通运输行业发展统计公报》公布的数据推算，同等运输距离和运输量条件下，沿海运输碳排放量仅是公路运输的15%。水运对于长距离、大体量运输需求的货品有较强优势，在同等运输距离下运输同等重量的货物，水运能源消耗成本较低，推广以水路运输为核心的内贸集装箱物流运输方式将有助于降低社会综合物流成本。同时，随着中国碳中和、碳达峰战略目标的确立，交通运输行业降低碳排放的趋势也愈发明确。除清洁能源革命之外，运输结构调整是交通运输行业最重要的节能降碳途径，水运碳排放强度较低，发展以水运为核心的大宗商品中长距离运输，对交通运输行业“碳达峰、碳中和”具有重要意义。在2022年1月，国务院办公厅颁布的《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）》中明确提出“到2025年，多式联运发展水平明显提升，基本形成大宗商品及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局。”因此，在碳排放约束下，引发的大宗商品“公转水、铁”运输需求将逐步提升。

(3) 环保压力趋严背景下，“散改集”发展趋势愈发显现

环境保护的要求将带来内贸集装箱物流增量需求的提升。金山银山不如绿水青山，大宗商品物流运输及仓储过程的粉尘污染问题可通过集装箱封闭式运输得以解决。与发达国家相比，我国集装箱物流市场尚存在较大的发展空间，美国长滩港、比利时安特卫普港、德国汉堡港和不莱梅港等港口的集装箱货物吞吐量占港口一般货物合计吞吐量比例在 50%-80%之间，而我国规模以上港口集装箱吞吐量占规模以上港口货物吞吐量的比例约为 20%，处于较低水平，“散改集”具有很大的发展空间。2023 年 1 月，交通运输部、自然资源部、海关总署、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司联合印发《推进铁水联运高质量发展行动方案（2023-2025）》，也明确提出推进“散改集”运输，积极推进粮食、化肥、铜精矿、铝矾土、水泥熟料、焦炭等适箱大宗货物“散改集”，加强港口设施建设和公益创新，鼓励港口结合实际配置“大流量”灌箱、卸箱设备。因此，“散改集”已经自上而下成为内贸集运行业的共识，发展趋势愈发显现。

(4) 多式联运政策密集出台，集装箱是最适合多式联运的载体

近年来，国家多次制定多式联运相关产业政策，推动了集装箱在多式联运过程中的大力发展。

时间	文件名称	颁布部门	相关内容
2017 年 1 月	《交通运输部等十八个部门关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知》	交通运输部等十八个部门	大力推进物流大通道建设，推进多式联运示范工程是物流大通道建设的重要内容。多式联运的发展为进一步开发集装箱货源提供了更加广阔的发展空间。
2018 年 10 月	《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020 年）》	国务院办公厅	以深化交通运输供给侧结构性改革为主线，以京津冀及周边地区、长三角地区、汾渭平原等区域为主战场，以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，不断完善综合运输网络，切实提高运输组织水平。多式联运提速行动提出将大力推广集装箱运输，支持企业加快多式联运运载单元、快速转运设备，完善内陆集装箱配套技术标准，促进集装箱、厢式化、标准化装备应用。
2021 年 10 月	《2030 年前碳达峰行动方案》	国务院	构建绿色高效交通运输体系，“十四五”期间，集装箱铁水联运量年均增长 15% 以上。
2021 年 11 月	《综合运输服务“十四五”发展规划》	交通运输部	
2022 年 1 月	《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025 年）》	国务院办公厅	到 2025 年，多式联运发展水平明显提升，基本形成大宗货物及集装箱中长距离运输以铁路和水路为主的发展格局，全国铁路和水路货运量比 2020 年分别增长 10% 和 12% 左右，集装箱铁水联运量年均增长 15% 以上。
2022 年 1 月	《“十四五”现代流通体系	国家发展改革	培育多式联运经营主体，以铁水联运、江海联运、

	建设规划》	委	江海直达、国际铁路联运等为重点，积极推进“一单制”，丰富“门到门”一体化联运服务产品，打造多式联运品牌。
2023年1月	《推进铁水联运高质量发展行动方案（2023-2025）》	交通运输部、自然资源部、海关总署、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司	积极推进粮食、化肥、精铜矿、铝矾土、水泥熟料、焦炭等适箱大宗货物“散改集”，加强港口设施建设和工艺创新，鼓励港口结合实际配置“大流量”灌箱、卸箱设备，鼓励铁路针对大客户进行“散改集”定制化班列。 探索开展联运集装箱共享共用、联合调拨，减少集装箱拆装箱、换箱转运、空箱调运等，在铁水联运领域率先实施“一箱到底、循环共享”突破。

以集装箱为核心的大宗商品多式联运能够有效降低综合物流成本。中国整体的物流成本要显著高于世界其他主要经济体，结合多种运输方式的多式联运有利于提升运输效率，减少公路交通拥堵，降低综合物流成本。公路、铁路、水路的单位运输成本依次降低，多式联运可以发挥各种运输方式的比较优势，提高综合运输组合效率，将成为大宗商品降低综合物流成本的重要方式，而基于集装箱封闭式、运输过程无需拆卸、货物基本无损耗等特性，可以实现大宗商品物流“一箱到底、循环共享”，因此集装箱是最适合多式联运的载体。

（5）RCEP 的签订，内贸集装箱物流迎来“双循环发展格局”的新机遇

2020年5月以来，中央提出并多次强调“加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局”。明确了我国经济社会发展新阶段需要以国内经济循环为主，更好地利用中国内需市场，把满足国内需求作为发展的出发点和落脚点。内贸流通是国民经济基础性、先导性产业，也是连接生产和消费的桥梁纽带，内贸集装箱物流行业主要为大宗货物运输，是综合物流体系建设的引擎，服务于实体经济，契合双循环战略的内涵。RCEP 的签订为东亚区域经济一体化发展奠定了基础，带来了大量贸易运输需求机遇，打通内外贸、构建双循环将给予集装箱物流新的发展机会。

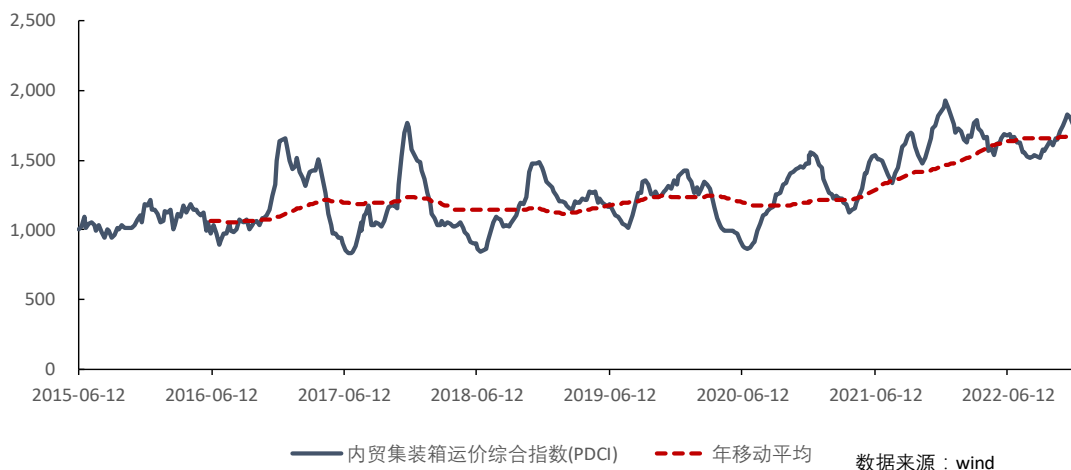
2、行业运力供给与行业的需求变化长期看较为匹配

从内贸运力和需求来看，中国内贸集装箱物流行业的运力供给增长与行业的需求增长较为匹配。由于内贸集装箱运输船东大部分订单船舶已于2018-2019年集中交付，且2020年起内贸集运企业运力投放相对谨慎。同时，2021-2022年期间，外贸集装箱运输市场需求极为旺盛，外贸运力较为紧缺，陆续出现了内贸运力补充外贸市场的情况。外贸集运的高景气对内贸运力产生了较强的虹吸效应，导致内贸集运行业运力供给更加紧张。从2022年10月份开始，公司建造的18艘4,600TEU集装箱船舶陆续下水，将成为内贸集装箱物流行业的主要运力供给方，该批船舶的

目标货源为“散改集”货物，符合国家及行业的长期发展方向。

3、行业运价呈季节性波动

内贸集装箱运输市场有明显的季节性表现，一般而言四季度为全年旺季，行业运价水平也随之发生季节性波动，四季度为全年运价高峰，6 月份前后为全年运价低谷，行业运价以年为周期上下波动。从内贸集装箱综合运价指数（Panasia Domestic Container Indicator, PDCI）来看，年度平均价格差异显著小于年内旺季与淡季之间的价格差异。



（一）公司所从事的主要业务

公司主要业务为集装箱物流服务，是中国最早专业从事国内沿海集装箱货物运输的企业之一。目前国内沿海集装箱货物运输仍然是公司的主营业务，与此同时，公司已开辟数条近洋航线，并将以此为试点，探索外贸业务与内贸业务的有机结合。

（二）公司的主要经营模式

公司以标准化集装箱为载体，以互联网大数据为依托，为工农商贸提供安全、高效、绿色、便捷的多式联运全程物流服务，致力于实现“用集装箱改变中国物流方式”的企业使命。

1、业务结构

公司的集装箱物流服务主要分为港到港服务（CY-CY）和多式联运服务两种。多式联运服务根据客户的不同选择，主要可细分为门到门业务(D-D)、港到门业务(CY-D)及门到港业务(D-CY)。2022 年度，公司多式联运服务收入占公司全年总收入的比例超过 53%。

2、运力结构

随着 18 艘新船的陆续下水，公司自有运力逐步提升，2022 年度公司加权平均自有运力占比 56.28%。

单位：载重吨

项目	2022 年		2021 年		2020 年	
	数量	占比	数量	占比	数量	占比
加权平均自有运力	1,468,803.27	56.28%	1,470,679	58.86%	1,549,013	58.97%
加权平均外租运力	1,141,104.23	43.72%	1,028,111	41.14%	1,077,753	41.03%
加权平均总运力	2,609,907.50	100.00%	2,498,790	100.00%	2,626,766	100.00%
期末总运力	2,908,384.66		2,456,236	-	2,724,672	-

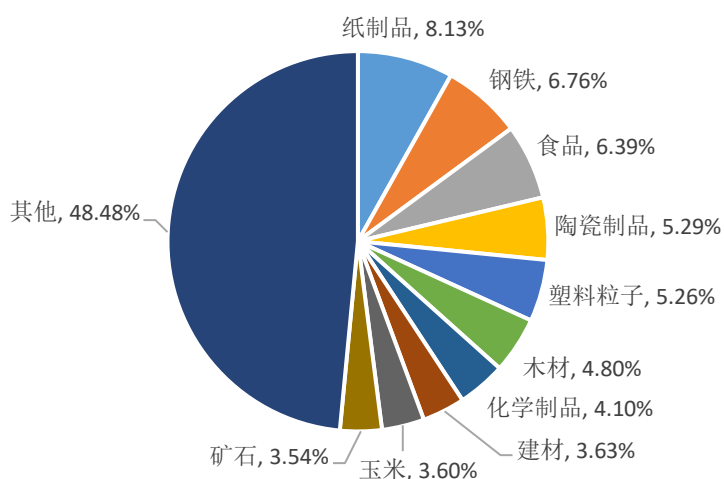
3、客户结构

公司客户分为直接客户和货代客户。公司的直接客户主要包括传统大宗货品和工业品生产厂商以及消费品行业客户，货代客户为货主与公司之间的中间人、经纪人，接受货主的委托，代为向公司订舱。公司积极开发直接客户，执行“一手客户”战略，经过长期的开发维护，直接客户收入占比在稳步提升。

4、货源结构

我国内贸集装箱航运的货源种类繁多、结构丰富灵活、市场适应能力强，货源按照货物属性可分为：（1）以矿建材料、粮食、造纸、橡胶、煤炭及制品、金属矿石及木材等为主的大宗货品与生产资料（基础货源）；（2）以轻工业制品、快消品、医药产品、家电及汽车零部件等为主的高附加值工业产成品。2022 年公司前十大货种占公司总运量的比例为 51.52%，货物以基础货源为主。近五年来，在玉米、木材、煤炭等主要货物高增速的带动下，公司运量及收入持续保持增长。随着“散改集”战略的持续深入，未来基础货源的增长仍然为公司收入增长的基石。

中谷物流2022年运输货类占比



3 公司主要会计数据和财务指标

3.1 近 3 年的主要会计数据和财务指标

单位：元 币种：人民币

	2022年	2021年	本年比上年 增减(%)	2020年
总资产	20,130,422,078.53	17,321,530,169.30	16.22	11,560,893,937.08
归属于上市公司股东的净资产	9,303,618,396.28	9,703,577,728.73	-4.12	5,171,184,165.99
营业收入	14,208,916,475.66	12,291,181,867.75	15.60	10,419,184,227.03
归属于上市公司股东的净利润	2,741,385,744.05	2,404,291,736.03	14.02	1,018,782,945.89
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润	2,135,347,915.50	1,590,828,092.59	34.23	785,126,536.66
经营活动产生的现金流量净额	3,962,547,993.41	3,176,340,113.87	24.75	2,017,213,679.50
加权平均净资产收益率(%)	28.36	35.86	减少7.50个百分点	27.93
基本每股收益(元/股)	1.93	1.83	5.46	0.86
稀释每股收益(元/股)	1.93	1.83	5.46	0.86

3.2 报告期分季度的主要会计数据

单位：元 币种：人民币

	第一季度 (1-3月份)	第二季度 (4-6月份)	第三季度 (7-9月份)	第四季度 (10-12月份)
营业收入	3,291,771,656.12	3,935,950,593.44	3,669,972,196.40	3,311,222,029.70
归属于上市公司股东的净利润	623,916,382.73	917,756,147.93	654,151,755.35	545,561,458.04
归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润	498,994,383.59	778,039,470.71	410,015,960.26	448,298,100.94
经营活动产生的现金流量净额	706,986,405.06	1,461,094,657.34	1,012,469,033.51	781,997,897.50

季度数据与已披露定期报告数据差异说明

适用 不适用

4 股东情况

4.1 报告期末及年报披露前一个月末的普通股股东总数、表决权恢复的优先股股东总数和持有特别表决权股份的股东总数及前 10 名股东情况

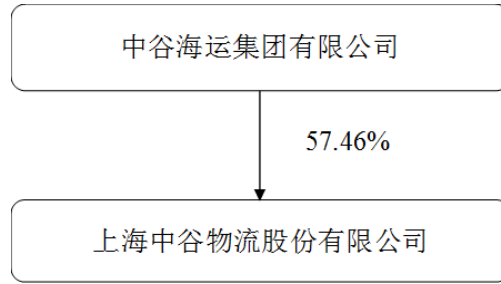
单位：股

截至报告期末普通股股东总数(户)	21,351
年度报告披露日前上一月末的普通股股东总数(户)	18,800

截至报告期末表决权恢复的优先股股东总数（户）							
年度报告披露日前上一月末表决权恢复的优先股股东总数（户）							
前 10 名股东持股情况							
股东名称 （全称）	报告期内增 减	期末持股数 量	比例 （%）	持有有限售 条件的股份 数量	质押、标记或冻 结情况		股东 性质
					股 份 状 态	数 量	
中谷海运集团有限公司	264,430,142	815,326,271	57.46	809,792,259	无		境内非国有 法人
宁波谷洋投资管理合伙企业 （有限合伙）	32,267,086	99,490,181	7.01	99,490,181	无		境内非国有 法人
宁波谷泽投资管理合伙企业 （有限合伙）	16,337,335	50,373,449	3.55	50,373,449	无		境内非国有 法人
上海美顿投资管理有限公司	8,066,771	24,872,544	1.75	24,872,544	质 押	3,750,000	境内非国有 法人
宁波软银稳定成长投资合伙企 业（有限合伙）	3,467,316	22,789,536	1.61		无		境内非国有 法人
香港中央结算有限公司	13,039,979	17,058,154	1.2		无		境外法人
大家资产—民生银行—大家资 产—盛世精选 2 号集合资产管 理产品（第二期）	13,596,730	13,596,730	0.96		无		其他
山东港口金融控股有限公司	3,121,525	13,175,144	0.93		无		国有法人
宁波梅山保税港区运合投资合 伙企业（有限合伙）	-4,990,611	12,921,609	0.91		无		境内非国有 法人
赣州优益企业管理中心（有限 合伙）	2,874,598	10,634,368	0.75		无		境内非国有 法人
上述股东关联关系或一致行动的说明	1、中谷集团为公司控股股东，卢宗俊先生为实际控制人。中谷集团、谷洋投资、谷泽投资同时受卢宗俊先生控制，构成一致行动关系；2、除上述情况外，公司未知其他股东之间是否存在关联关系，也未知是否属于《上市公司收购管理办法》规定的一致行动人。						
表决权恢复的优先股股东及持股数量的说明	不适用						

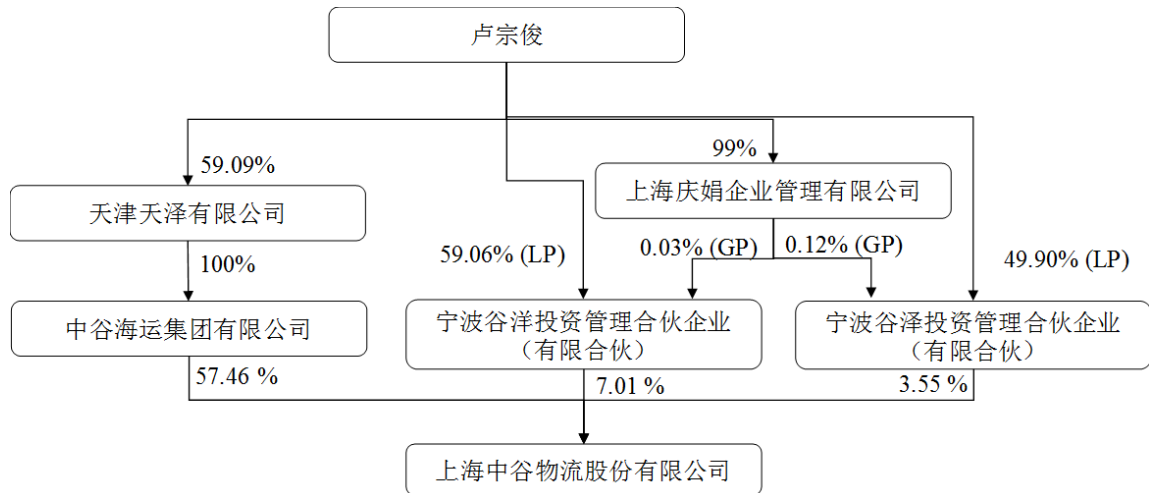
4.2 公司与控股股东之间的产权及控制关系的方框图

√适用 □不适用



4.3 公司与实际控制人之间的产权及控制关系的方框图

适用 不适用



4.4 报告期末公司优先股股东总数及前 10 名股东情况

适用 不适用

5 公司债券情况

适用 不适用

第三节 重要事项

1 公司应当根据重要性原则，披露报告期内公司经营情况的重大变化，以及报告期内发生的对公司经营情况有重大影响和预计未来会有重大影响的事项。

报告期内，公司实现营业收入 142.09 亿元，较上年同期增长 15.60%；实现归属于上市公司股东的净利润 27.41 亿元，较上年同期增长 14.02%。

2 公司年度报告披露后存在退市风险警示或终止上市情形的，应当披露导致退市风险警示或终止上市情形的原因。

适用 不适用