

盛夏时节,渤海湾西端奔涌着新时代奋斗的大潮。面对“增速换挡焦虑”“结构调整阵痛”“负重爬坡过坎”三大困境,天津港挥出破茧重生“组合拳”,倒逼港

口产业链整合和发展模式重塑,转型升级、提质增效成果加速显现。今年上半年,天津港主要运营主体天津港集团公司完成货物吞吐量2.14亿吨,营业收入同比增长

10.9%;完成集装箱吞吐量780.6万标箱,同比增长5.1%;集装箱海铁联运量和铁路煤炭运量分别同比增长63.1%和20.9%,迸发出高质量发展的新动能。

刀口向内 自我改革

天津港打赢高质量发展攻坚战

□ 全媒体记者 甘琛 通讯员 何明波



天津港联盟国际集装箱码头。

聚焦『三大困境』

挥出破茧重生『组合拳』

过去的三年,是天津港发展历程上极不平凡的关键时期。受“8.12”事故后效应影响和安全生产形势趋严、以及汽运煤停运等一系列政策调整的硬约束,天津港出现了规模高速增长后的回落。2017年货物吞吐量完成5亿吨,国内沿海港口排名下降至第6位,使得这座曾经的北方第一大港,正在失去往日的荣光。

面对“增速换挡焦虑”“结构调整阵痛”“负重爬坡过坎”三大困境,天津港清醒认识到,必须以市场定取舍、论输赢。

天津港坚持问题导向,主动念好市场大学,对标国际最高标准,补齐短板做跳板,打造新旧动能转换新引擎,推动质量、效率、动力三大变革,打出提质增效“组合拳”。

着眼货物吞吐量高质量增长。天津港打破传统“规模与速度”的思维定式,牢固树立“绿色决定生死”的发展观念。在做好大宗散货“公转铁”“散改集”运输模式转换和腹地远程物流基地布局建设的同时,大力发展集装箱、滚装汽车和国际邮轮等重点业务,加快现代港航服务要素集聚,做强北方国际航运核心区功能,实现津冀港

口的分工协作、错位发展、互利共赢,合力打造世界级港口群。

立足天津港核心竞争力重塑。天津港以市场为帅、需求为王、主动融入“一带一路”倡议、积极探索建设自由贸易港,放大中国(天津)自由贸易试验区和天津东疆保税港区政策叠加优势,统筹港口空间、航运枢纽、港航业态三大布局,构筑平安港口、绿色港口、智慧港口三大支柱,充分发挥天津港作为京津冀协同发展重要载体、高水平全方位开放平台、国家中心港口、北方国际航运核心区重要载体的功能作用。

发力做强做大市场主体地位。作为天津港的主要运营主体,天津港集团公司变“坐商”为“行商”,加快产业结构、经营网络、体制机制三大转型,加快打造“装卸依托、物流升级、多元协同、金融生态”的产业结构,拓展形成“立足天津、拓展两翼、深耕一带、布局一路”的经营网络,努力开创天津港全面向枢纽化、智能化、国际化升级的新局面。

今年上半年,天津港集团公司完成货物吞吐量2.14亿吨,营业收入同比增长10.9%,总体呈现“稳中向好、稳中提质”的良好发展势头。

营商环境是一个国家和地区的重要软实力,也是国家核心竞争力的重要体现。党中央、国务院高度重视营商环境的改善和优化,多次指出要营造稳定公平透明的营商环境,加快建设开放型经济新体制。

天津港口市场主体多,各类货代、船代、报关报检单位、堆场、车队等6000余家,围绕港口服务形成了诸多复杂环节,加之收费标准、服务内容不公开不透明,港口综合物流成本持续推高,导致部分客户和货源流向周边其他港口。

“涸泽而渔,不如放水养鱼。”为更好地为外贸进出口企业减负,促进港口腹地实体经济振兴。天津港集团公司按照市场经济规律,把港口综合费用降到全国具有明显竞争力水平。

他们发挥“压舱石”作用,以新加坡等世界一流口岸为对标对象,以“上限封顶、总额控制”“明码标价、公开透明”“一次缴费、全港通行”和“去繁就简、再造流程”为有力抓手,在大幅下调外贸集装箱装卸费率的基础上,下属企业又主动减免报关费、报检费、集装箱操作费、运抵集港费等多项费用,将进出口20尺集装箱合规成本分别降到219美元和268美元,助推天津口岸在全国主要沿海口岸

因改革而立,也因开放而兴。天津港是中国港口改革的先行者,也是最大的受益者。在改革开放的强劲驱动下,天津港货物吞吐量自2001年突破1亿吨后,用12年的时间,连续跨越四个亿吨台阶,创造了“天津港速度”,跻身世界港口五强。

随着我国经济发展进入新常态,港口改革也进入深水区、攻坚期。2016年以后,天津港高速发展出现瓶颈,触碰到高质量发展的“天花板”,并面临诸多矛盾叠加、各种风险隐患交织的挑战。面对新形势和新困难,天津港集团公司始终用新发展理念引领新战略,一以贯之,朝着改革的既定目标奋勇直前。

他们着力打好津冀港口协同发展的“突破战”。以资本为纽带,深化与河北各港口企业的合资合作,成立津冀国际集装箱码头公司和津唐国际集装箱码头公司,收购了相关码头资源、派驻了管理团队,开通了天津港到曹妃甸集装箱航线,形成了以天津港为核心、以河

强力降费提效 构建阳光物流“生态圈”

中做到环节最简、收费最低,形成与国际接轨的高标准口岸服务环境。与此同时,天津港集团公司通过推行“阳光物流季”、布局“阳光物流”直营店(加盟店)和内陆“无水港”市场营销人员上门服务创新举措,加速政策传导,进一步释放降费红利,让客户真切感受到阳光物流“生态圈”的辐射带动效应。

自今年天津港集团公司推出“阳光价格”服务以来,4月1日至8月11日,受益箱量累计达到40.5万标箱。其中,7月份单月完成18.1万标箱,较6月份环比增长29%,受益箱量占到口岸外贸进出口重箱的40%左右,通过各项降费举措累计减免费用达1.2亿元。

天津港集团公司围绕客户需求

打出重拳,划出“提效红线”:车辆通过闸口时间不超过2分钟;所属服务窗口业务办理,不超过10分钟;提落箱作业不超过30分钟;所属场地6小时内查验集装箱;实现装箱单、设备交接单和场站收据等单据无纸化。为此,他们实施陆运作业全天候不停工,搭建客户服务中心、业务受理中心等线上线下一体化平台,实现了24小时业务受理;开通“跨境贸易绿色通道”,大力推进码头直接运抵和堆场免费集港,全力打通进出口货物在港口物流环节的“最后一公里”;启动东突堤三家集装箱码头堆场改扩建项目和“北矿南移”工程,“腾笼换鸟”为集装箱外贸进出口让出优质空间,彻底解决北疆港区堆存能力不足问题,力促天津港口岸通关效

能提升。天津港集团公司还在全球首创性实现了1套系统对全部6家集装箱码头生产要素的集约化管理,推动港口集装箱生产组织流程标准化、调度指挥智能化、资源利用合理化和客户服务便捷化。

天津港集团构建智慧型物流协同平台,依托“国家集装箱海铁联运物联网应用(天津港)示范工程”与“天津港中蒙俄经济走廊集装箱多式联运示范工程”,推进港口数据资源整合与跨界数据资源融合,强化大数据在港口对外服务中的应用,畅通港口与物流链相关方的互动渠道,打造以天津港为组织中心的集装箱公水、铁水联运大物流系统,真正做到让信息多跑路、客户少跑腿。

破解难题痛点 打造新时代一流强企

北港口为两翼的干支联动海上运输新格局,积极推动津冀港口实现由“竞争”走向“竞合”的重大转变。以建设北方国际航运核心区为使命,大力发展环渤海内支线运输,优化提升京津冀内陆“无水港”功能布局,加快推进“京津冀港口智慧物流协同平台”建设,着力构建海陆一体化物流网络,全力打造津冀港口合作升级版。2017年内支线完成集装箱运量突破90万标准箱,“无水港”集装箱操作量完成26.3万标准箱,为促进首都经济圈发展发挥了重要作用。

天津港集团在天津滨海新区政府的领导下,着力打好资源整合的“提速战”。抓住新一轮国企改革“窗口期”,坚持“有进有退、有所为有所不为”的思路,通过激活资本市场功能,稳步推进港口装卸板块、物流板块、地产工程建设板块和其他

板块的整合重组,切实提升企业资产结构、布局和质量。按照“总部一产业板块运营主体一经营单元”三级管控模式,压缩企业管理层级,启动天津港集团公司所属全民所有制企业公司制改革,大力推进混合所有制改革,加大僵尸、空壳、低效企业出清力度,瘦身健体取得积极成效,有效破解了体制不顺、机制不活、动力不足、协同不够等突出问题。

天津港集团着力打好安全环保的“持久战”。该集团推进安全生产隐患排查治理“标准化、数字化”建设,建立推行企业排查整改、重点隐患排查、追责问责和内部安全督察立案的隐患排查“四张清单”工作机制,突出抓好了天津港南疆石化区域重点隐患排查整改工作,不断健全完善本质安全管理体系统。切实强化“科技兴安”支撑作

用,成立“平安港口建设科技创新联盟”,全面打造国内首个安全生产“产、学、研、用”一体化合作联盟创新推动港口企业安全生产管控新方法、新技术、新科技的研究应用和实践转化。

该集团积极推进绿色港口建设,持续抓好港区环境综合整治,积极引入先进环保装卸工艺,推动港作机械清洁化改造,提速船舶岸电建设,推动港区环境实现新提升。

改革重锤落地,天津港转型升级、提质增效成果显现。今年上半年完成集装箱吞吐量780.6万标准箱,同比增长5.1%,增速在北方主要港口中位居前列;陆桥过境运量、集装箱海铁联运量和铁路煤炭运量稳步增长,分别同比增长15.3%、63.1%和20.9%,迸发出高质量发展的新动能。

BSI小升以制衡大局 BDI虽跌却雄风犹存

□ 俞鹤年

总体状况: 恢复期BDI自2013年1月2日至本周共1404个交易日,其中:仅28个交易日即1.99%在2000点以上;590个交易日即42.03%在1000—2000点区间;786个交易日即55.98%在千点以下,合计1376个交易日即98.01%在2000点以下。其中,自去年8月3日至今年4月3日连续160日超越千点;4月13日至本周连续84日超千。

简言之,2013年1月—2018年7月的5年半里,BDI有2年2个多月在1000—2000点区间;3年1个多月不足千点;仅1个月超过2000点。换言之,一大半时间在1000点以下。

BCI: 本周BCI二升三跌,收盘值3480点,环比上周低152点或4.19%;周增幅-4.22%,较上周缩8.78%;年内净增转跌为52.69%。周均值3528点较上周高42点或1.20%,同比去年高1755点或98.98%,去年周增幅为21.26%,比本周高25.48%。BPI: 本周BPI全五降,收盘值为1339点,环比上周低108点或7.46%;周增幅-7.69%,较上周扩2.02%;年内净增转跌为-2.29%;周均值1372较上周低155点或10.15%;周均值较BCI续低2156点或61.11%,差距较上周扩大4.91%,同比去年高171点或14.24%,去年周增幅为7.65%,比本周高15.34%。

本周BPI全五降,收盘值为1339点,环比上周低108点或7.46%;周增幅-7.69%,较上周扩2.02%;年内净增转跌为-2.29%;周均值1372较上周低155点或10.15%;周均值较BCI续低2156点或61.11%,差距较上周扩大4.91%,同比去年高171点或14.24%,去年周增幅为7.65%,比本周高15.34%。

本周BPI全五降,收盘值为1339点,环比上周低108点或7.46%;周增幅-7.69%,较上周扩2.02%;年内净增转跌为-2.29%;周均值1372较上周低155点或10.15%;周均值较BCI续低2156点或61.11%,差距较上周扩大4.91%,同比去年高171点或14.24%,去年周增幅为7.65%,比本周高15.34%。

本周低9360美元或36.53%。巴拿马型船收盘为10724美元,较上周低850美元或7.34%;比去年底收盘低459美元或4.10%;去年同期为10056美元,比本周低668美元或6.23%。

以收盘值粗略估算,海岬型船营运续盈19.3成,较上周减盈1.7成;巴拿马型船续盈4.5成,较上周减盈1.1成。

景气指数涨幅下滑 市场有望迎反弹

今年,沿海运输市场由去年的供不应求局面转向供需弱平衡态势。宁波航运经济指数(NSEI)显示,1—7月航运景气指数均值均为105.67点,同比上涨0.83%,涨幅较去年同期下降11.84个百分点,航运企业信心指数均值为94.82点,同比上涨0.65%,涨幅较去年同期下降14.36个百分点。

从市场行情来看,今年国内经济运行平稳,工业生产保持扩张,大宗商品需求量逐步扩大,然而由于去年开始大批进口二手船进入内贸市场,沿海干散货运力总量增长明显,稀释了需求扩大的影响。同时国家保供政策及企业运输长协机制发挥作用,各环节物资库存保持高位,下游采购节奏趋于平稳。沿海运输市场供需转向弱平衡,运量继续增长,运价呈现高开低走模式。

景气指数达到年内高点后就一直保持下行态势。7月,时值传统运输旺季,航运景气指数回落至平稳区间,跌至104.13点,同比下跌2.5%。

从企业反馈信息来看,多数企业认为当前外部环境不确定因素增加,内部经济持续发展压力增强,航运市场难以重现去年同期行情大幅攀升景象。

据显示,2%的企业认为当前行业处于很好状态,较去年末减少23个百分点,17%的企业认为接下来企业经营将面临困境,较去年末增加13个百分点。

从当前发展形势来看,尽管处于迎峰度夏阶段,但受库存高企影响,大宗商品价格弱势运行,市场自发挺价行为开始活跃,之后运输市场将迎来一波小反弹。此外,国庆节后环保力度将有所加强,届时可能与保供政策执行产生摩擦,市场供需波动性加剧,下游采购积极性受到调动,运价有望迎来新一轮上涨。

宁波航运经济指数评述(1-7月)

7月企业数

寻尸启事

2018年8月3日,根据群众报警在湖北省武汉市花山港集装箱码头长江水域发现一具男尸,尸长约1.72米,年龄约30至50岁,上身穿361度白色短袖T恤,下身穿紫色平角内裤。如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属,请与长江航运公安局武汉分局联系,联系电话027-85703053。

寻尸启事

2018年8月3日,根据群众报警在湖北省武汉市簰洲湾轮渡码头长江水域发现一具男尸,尸长约1.68米,年龄约20至30岁,上身穿黑色短袖T恤,下身穿黑色休闲短裤。如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属,请与长江航运公安局武汉分局联系,联系电话027-85703053。