



长航油运旗下的油轮。

11月2日,对于长航油运人来说是个值得铭记的日子,历经1610个日夜的奋斗、期盼,长航油运收到了上海证券交易所的批文,同意公司股票在上交所重新上市交易。

长航油运将成为国内A股市场首家重新上市公司。商海浩瀚,跌宕起伏,自2010年

以来,历经数年的连续亏损、股票退市的巨大挫折,长航油运人坚守本心,专注液货运输主业,拓经营、强管理、夯基础,奋发图强,勇毅前行,终于实现凤凰涅槃,浴火重生。自2015年以来,长航油运已连续15个季度实现盈利,实现净利润17亿多元,企业重新走上健康盈利可持续发展轨道。

目前,作为中国唯一集“油化气”于一体的专业航运公司,长航油运正按照“质量第一、效益优先和规模适度”的原则,通过实施多元化、差异化、领先化战略,致力于让长航油运成为全球领先的中小船型液货运输服务商,奋力开启再铸辉煌的新征程。

1610个日夜的奋斗和期盼

——长航油运的涅槃重生之路

□ 特约记者 刘国山 通讯员 郭伟 文/图

A 长油的前世今生

沐浴着改革开放的春风,长航油运于1993年创立(时称“南京水运”),成为中国第一批股份制航运公司。

1997年6月12日,长航油运成功登陆中国资本市场,成为中国第一家航运上市公司。

2007年底,长航油运通过资产和业务重组,成功实现由江至海的战略转型(更名为“长航油运”)。

长航油运(以下简称长油)自成立至2009年,一直实现盈利,为投资者提供了良好的投资回报。公司规范的法人治理和良好的经营业绩,使公司跨入了绩优蓝筹股的行列,得到了市场的青睐。公司于2004年6月入选上证180指数,2005年7月入选沪深300指数。

但自2010年以来,由于航运危机爆发并持续深化,运价超跌,加上成本刚性上涨以及负债水平偏高等因素共同影响,长航油运开始出现亏损,特别是公司旗下主力船型VLCC船队亏损严重,致使企业陷入经营危机和财务危机。

因2010—2013年公司连续四年亏损,长航油运股票自2014年6月5日从上交所退市。

千帆竞发,百舸争流。
新的时代,有着新的梦想。

近几年来,特别是新一届经营班子履职以来,顺应新时代召唤,长航油运在做强做优油运主业,确保实现较好经营业绩的同时,坚持和践行招商局集团“立足长远、把握当下”的战略原则,创新改革发展,奋力开启重铸辉煌的新征程。

目前,长航油运统筹集团航运板块的总体要求,结合自身实际,提出了“油化气并举,内外贸兼营,江海直达,差异化发展”的发展思路,确定了“4+2”业务板块发展计划和成为“全球领先的中小船型液货运输

B 油运人的担当

一代人有一代人的传承,一代人有一代人的责任。追溯历史,长航油运与1975年成立的南京长江江油运公司血脉相连。

那时,老油运人在人无窝、船无泊的困难条件下艰苦创业、团结奋斗,终于开启了长江江油运专业化管理的新篇章。

油轮运输行业半军事化管理的特性,也锤炼出油运人坚韧、团结、敢于担当的品质。

2014年6月5日,在长航油运股票退市摘牌的那一刻,无数油运人紧攥双拳,暗下决心:“哪里跌倒就从哪里站起来”。

那时,面对企业连续亏损、股票退市,油运人没有被打倒,没有一蹶不振,而是选择勇敢地去面对。

那时,油运人的心更齐,劲更足。因为大家深知,在长航油运重新上市的征程上,每个油运人都必须是划桨者、搏击者,只有喊着同一个号子,朝着同一个方向,同舟共济,才能最终实现这一目标。

2014年年中,在公司股票退市后,长航油运的VLCC资产剥离、债务重整、内部改革等一系列措施都在紧锣密鼓地推进之中。

当年年底,所有工作均高效顺利地完成了,得到了各方的高度评价。

D 开启新征程

“服务商”的奋斗目标,启动推进了扬洋公司市场化改革试点,高端气体运输等数个新项目正在有序推进,企业资产负债率等指标逐年好转,4艘光租的新建5万吨级油化两用型船均已投入运营,效能低下老旧船加速淘汰,部分MR船提前回购、资产质量改善工作业已阶段性完成,油品贸易、船舶管理业务等新产业收获超出预期,对标先进、持续提升管船能力的各项工作正在稳步推进之中……

2015年1月是长航油运实施完成VLCC资产剥离、内部改革的第一个月份,油运人紧盯“确保实现盈利”这一目标,以更加激昂的斗志、更加饱满的精神状态,全身心投入到扭亏为盈的各项工作中去,千方百计提升工作绩效,以每一个人的点滴之水汇聚成长航油运的效益江河。

当月,长航油运实现盈利4400万元,一举扭转了连续48个月的亏损局面,打响了重新上市的“第一枪”。其中,成品油、原油及特种品运输均取得了远超预期的经营业绩。



砥砺前行,行稳致远。

“这几年,长航油运船队整体TCE均取得了超出市场平均水平的经营业绩,大客户资源稳定丰富,与EXXON、中石化、中石油等优质客户签订了COA,四大运输主业70%收入均来自于前十大客户;大力承揽地炼和民企新兴市场增量货源,内贸原油运输市场份额同比提升,特种品经营不断取得新亮点,船队运营效率不断提升”,这些都是长航油运近几年来做强做优油运主业的成果。

2014年底,在VLCC船队资产剥离后,长航油运还拥有远东地区第一的MR船队规模、内贸原油船队规模及市场份额排名第二、化工品船队规模国内第三,乙炔运输独家经营的市场地位,更为重要的是,长航油运多年来专业专注液货运输,积淀了独特的经营管理优势,在业内有着良好的口碑。而这些,都是长航油运能够卸下亏损包袱,迅速实现盈利并走上涅槃重生之路的底蕴。

几年来,长航油运全力以赴,集中资源,汇聚力量,提质增效,努力做强做优油运主业,持续提升船队盈利水平和市场竞争力。

在拓展经营方面,长航油运着力巩固老客户、抢新货源、开发新市场,并深耕国际成品油运输,积极开发内贸原油运输,争揽增量市场货源,努力提升经营效益。同时,深化与大客户的战略合作,签订COA,争取长期稳定回报,并创新经营模式,着力推进船舶的租进租出业务,科学合理控制管船成本,努力增强公司抵御市场周期性波动风险能力。

在强化管理方面,长航油运大力推进对标先进同行,实施船舶管理的精细化和提升管理信息化水平,持续提升管船能力,努力为国内外客户提供更加安全、环保、优质、高效的运输服务。

目前,长航油运船舶大石油公司检查通过率达到98%以上,连续8年被中国交通运输部海事局授予“安全诚信公司”荣誉称号,安全生产标准化建设保持一级达标企业资质,东京和巴黎备忘录管理绩效持续保持“高位”。同时,作为一家公众公司,长航油运高度重视并有效运行内控和风险管理,规范运作,不断提高风险管控水平。

◁长航油运人没有被市场逆境打倒,努力踏实工作面对挫折。

C 做强做优油运主业

本报讯(全媒体记者 沈尚)根据联合国贸发会议(以下简称“贸发会议”)最新公布的《2018年海运报告》(以下简称《报告》)显示,2017年全球海运贸易表现良好,预计2018年海运总量将增加4%,增长同2017年基本持平。

据统计,2017年全球海运总产量达到107亿吨,增加了4.11亿吨,其中近一半是干散货。继前两年的历史低点之后,全球集装箱贸易增长了6.4%,干散货增加了4.0%,高于2016年的1.7%,而原油出货量增长减速至2.4%,2017年精炼石油产品

本报讯(全媒体记者 王有哲 记者 陈勤思 通讯员 陈娜 陈志远)11月1日,厦门港口管理局在成都成功举办“加强厦蓉合作,构建蓉厦物流新通道”为主题的厦门港口物流推介会。

作为我国沿海主要港口和集装箱运输干线港,厦门港已建成生产性泊位165个,其中万吨级以上泊位76个(含10万吨级

《2018年海运报告》公布 预计今年海运增量4%

和天然气合计增加3.9%。

贸发会议预测,2018年至2023年全球海运的复合年增长率为3.8%,各类海运的数量有望随着集装箱化和干散货商品的增长而增长,其中油轮数量增长最快。

在船队规模方面,经过五年的减速增长,2017年世界船队扩张略有加速,年增长率为

3.3%。2018年德国仍然是最大的集装箱船舶国,超过90%的造船业务集中在中国、日本和韩国等三国,而79%的船舶拆除业务则集中在南亚,特别是集中在孟加拉国、印度和巴基斯坦等三个国家。

《报告》还指出,2017年除油轮市场外,其他海运方面的运费大幅提升,集装箱运费上涨较

快,到2017年底集装箱航运利润达70亿美元。2017年散货运费飙升有助于抵消运营商2016年的低迷收益。虽然这些趋势对航运有着积极影响,但全球海运市场复苏仍然很脆弱。

在全球经济增长和港口基础设施发展计划的支持下,全球港口装卸和货运前景依然向好。《报告》指出,在港口经过两年的疲弱,2017年全球港口装卸和货运迅速扩大。2017年,全球前20大港口的吞吐量为93亿吨,高于2016年的89亿吨。2017年全球集装箱港口的运输量为7.52亿标准箱。

——前场铁路物流园区已经建成投用,形成“大进大出、快进快出”的货运格局。

厦门港口管理局相关负责人表示,按照新的扶持政策,成都至厦门港海铁联运集装箱可领取市级补贴约每标箱1000元,叠加省级海铁联运补贴后,可达每标箱1400元,海铁联运物流通道成本明显降低,实现两地互利共赢。

厦门港口物流推介会在成都举行 着力构建蓉厦物流新通道

以上泊位17个),具备接待全球最大型集装箱船舶和全球最大国际豪华邮轮的港口条件。同时,厦门港拥有便捷的集疏运网络,公路连接全省路网,并

通过319、324国道、沈海、厦成高速公路与全国公路网相连;铁路专用线通过厦厦、福厦、厦深、龙厦线,与全国铁路网相连,东南地区最大的铁路物流中心

港前申报 到港自动放行 黄岛海关“411”模式提升物流效能

本报讯(全媒体记者 杨瑾 通讯员 郑长江 董存波)上海佳农香蕉实业有限公司2个集装箱新鲜水果刚一到港,青岛海关隶属黄岛海关就对货物实施了自动放行,集装箱车未经停留即从青岛前湾港区发运至企业所在地。“之前,企业进口货物需到港后再申报,提货时间一般需到港后2个工作日。海关实行提前申报后,货物到港后自动放行,物流效率提高了至少50%。”11月2日,该公司通关部经理向记者介绍,黄岛口岸进口水果整体通关时间只需半天到1天时间,水果新鲜度得到充分保障。

今年以来,黄岛海关立足山东地区最大进出境口岸监管现场实际,围绕去繁就简、减动作、优流程、提效能,累计细化落实压缩进口货物整体通关时间举措20余项,持续推动口岸营商环境不断优化。

优化流程方面,海关缩减进出口货物直接退运核准、报关单修改撤销等业务核批4个,减少作业流转环节7个;扩大无纸化比例方面,海关大力推广单证无纸化作业,原产地证书无纸化比例达85%,舱

单变更无纸化使每票舱单业务耗时从90分钟直降到5分钟;税收征管方面,海关实行进出口货物“先放后税”,联合中国人保财险、中国太平洋保险等公司开展关税保证保险试点,减轻企业资金周转压力。

同时,借助机构改革契机,黄岛海关率先实现关检查验场地、人员、设备、卡口、物流和业务6个环节的整合,通关环节由12个减少为6个,并在青岛前湾港查验现场推行查验作业“411”模式,指令细化后港务部门4小时内拖箱入场、海

关1小时内开箱查验、查验完毕后1小时返场,查验用时缩减10小时;货物监管“查检合一”过渡期间查验联合作业、关检融合整合申报项目也在平稳实施。

此外,青岛海关在黄岛海关开展“智慧监管”,依托新技术、新装备、新手段推动贸易便利化,在青岛港全面启动工作,通过大数据分析、智能审图与集中审像,将X光检测设备嵌入到车辆行路路线中,实现查验作业“零干扰”,在确保监管的前提下,让企业通关更便捷。

中国航运巨舰驶向何处?

(上接第1版)优化完善港口布局,推进港航资源整合,大力推进港口集疏运铁路、公路建设。

他还提出,要进一步完善治理体系。大力推进《海上交通安全法》《海商法》《国际海运条例》修订工作。对标国际先进水平,创新监管模式、理念和方式;不断加强海运科技和管理创新,支持引导“互联网+”海运新业态发展,加快提升现代高端航运服务,鼓励港航企业“走出去”,构建国际化产业布局和服务网络;深入研判海运发展态势,周密谋划海运发展长远战略,合理调整船舶运力结构,大力推进现代化海运船队建设,积极支持港航企业与上下游产业深度融合发展。

变化:航运市场迷雾多

面对当前航运市场纷繁复杂的变化,中国远洋海运集团有限公司党委书记、董事长许立荣认为,唯有坚持回归航运的产业本质,才能拨开迷雾,助推航运业驶入可持续健康发展的轨道。

中国人世以来,国际经贸市场经历了不少大起大落:2003—2008年,全球经济处于高速增长期,尤其是中国经济,航运业因“中国因素”,一度带动全球航运业的高度繁荣;但好景不长,2008年9月份,爆发了全球金融危机,国际贸易和航运市场在短时间内遭受重创,全球贸易额仅2009年就下降了20%以上;2011—2015年,全球经贸持续低迷,航运市场也经历了最艰苦的一段时光;2016年开始,全球经济逐步企稳,走上寻求变革和复苏之路,2017年刚有起色,航运业也出现了久违的盈利格局,但今年初又发生了中美贸易摩擦,对航运业的影响也是首当其冲,效果还很难预料。

无论外部环境如何变化,但航运作为全球贸易最主要的载体,在规模、成本、网络以及适货性等方面有着不可替代性。以成本为例,据联合国贸易和发展会议统计,按重量计,海运贸易量占全球贸易总量的近90%;2016年,平均只需支付1美元就可以将1吨货物在上海运输110英里。

与航运地位变化相对应的是,航运的产业要素市场也一直在变。如造船技术、电子商务、区块链、数字代币等技术要素,限疏令、高油价等成本要素,议价规则、贸易格局等规则要素都在发生深刻变革。许立荣认为“数字化”难以缓解航运的服务困局,技术资源可能发挥重要作用,但目前还难以解决

航运的根本矛盾;“平台化”没有改变航运的服务实体,无论上什么平台,商品的国际贸易都需要船舶运输和物流配送等服务;“大型化”并不代表安全高效的服务宗旨;“虚拟化”颠覆不了航运的供需逻辑,市场参与方的理性决策仍是决定市场未来的最主要因素。

全球经贸环境的变化,也导致了航运业竞争格局的演变,“面对新格局,一定要坚持客户为本,坚持服务初心,坚定共享共赢的价值理念。”许立荣说。

未来:企业走出国门闯世界

近年来,中央企业与各国企业广泛开展贸易往来,交易种类日益丰富,交易量和交易额节节攀升,为促进全球贸易繁荣作出了重要贡献。特别是中国远洋海运、招商局集团等中央海运企业,依托不断完善的海陆空联运平台和网络,努力提供高质量的现代物流服务,为促进贸易畅通发挥了越来越重要的作用。

11月5日,习近平主席在博览会开幕式上发表重要讲话,深刻阐述了支持贸易自由化和经济全球化的中国主张,宣布了进一步向世界开放市场的重大举措,表明了新时代中国全面深化改革不停顿、全面扩大开放不止步的鲜明立场,这为中国航运企业走出国门又注入了全新动力。

那么如何推动中央海运企业进一步走出国门,加强深化国际合作呢?国务院国资委主任、党委副书记肖亚庆给出了答案。他透露,未来国资委将鼓励中央海运企业以港口、物流园区为支点,以全球航线网络为依托,与各方开展务实合作,推进陆上交通与远洋船舶运输相联通,让“一带一路”沿线更多国家和地区分享全球海运发展带来的便利。鼓励中央海运企业与各方一道,积极参与国际海运事务及基础设施投资、建设和运营,不断优化港口和航线布局,改善运力和运输结构,更好满足全球经贸往来需要。

在提升海运供应链水平方面,国资委还将鼓励中央海运企业与不同行业企业、上下游企业建立长期稳定的战略合作关系,不断拓展服务产业链,探索创新商业模式,努力为客户提供最优质的物流解决方案。同时,在重组整合、科技创新、产业转型升级、发展混合所有制经济等方面鼓励中央海运企业与各方深化合作,共同探索各类所有制经济深度合作的路径与模式,努力实现优势互补、互促共进。