

把握时代机遇 布局国内国外

招商局港口建立全球港口链

□ 全媒体记者 李佳倩

A 区域化整合 优化国内市场

作为中国重要的港口运营商之一，招商局港口在中国沿海主要枢纽港建立了较为完善的港口网络，码头遍及香港、深圳、汕头、厦门、高雄、湛江、漳州、宁波、上海、青岛、天津和大连等地。该公司是深圳西部港区的主导投资者和经营者，是上海国际港务集团的第二大股东，是香港第二大码头运营商香港现代货箱码头的第二大股东。招商局港口在中国经济最活跃的珠三角、长三角和环渤海经济圈等三大区域和厦门湾、西南沿海形成了网络化经营的港口群。

近年来各省陆续推出港口整合方案，掀起内地港口整合潮。招商局港口立足于区域整合、提升协同，积极把握国内沿海港口整合及改革机遇。在北方，该公司全程参与了招商局集团有限公司（简称“招商局集团”）与辽宁省政府合作的辽宁省港口一体化运作以及招商局集团与天津港（集团）有限公司的合作。在长三角，他们与上海国际港务（集团）股份有限公司、浙江省海港投资运营集团有限公司的合作进一步深化。在东南地区，2017年招商局港口斥资61.18亿元增资入股汕头港60%股权，增强华南地区港口布局。

除了积极加强与各地港口的合作，招商局港口还进一步保证参股港口的有序运营。今年10月9日，深赤湾收购招商局港口的38.72%股份的申请被中国证监会审议通过。此次重组完成后，招商局港口与深赤湾之间持续多年的同业竞争问题得到彻底解决。

招商局港口负责人表示，未来，招商局港口将继续从环渤海、长三角、珠三角、东南沿海和西南沿海五大港口群中持续寻找整合合作机会，进一步扩大和完善国内港口网络布局，突出重点，全力推进，引领区域港口整合的新方向。同时，他们也可分享海外投资的网络和经验，协助内地港口企业“走出去”。

12月6日下午，招商局集团董事长、党委书记李建红与湛江市等领导热切会谈，双方就进一步深化“1+N”战略合作，打造西南港口群第一大港进行深入交流。

不仅是和湛江港，近几年，

招商局集团旗下招商局港口控股有限公司（简称“招商局港口”）一直积极谋求新方向、抢抓新机遇、实施发展新战略，积极布局国内外港口市场，打造全球港口链，取得良好业绩，重塑了自身整体竞争优势。

B 布局海外 业务增长迅速

为扩大市场、增强自身实力，招商局港口自2008年开始实施海外战略。该公司2010年成功收购西非尼日利亚TICT集装箱码头47.5%的股权；2011年，与斯里兰卡Colombo International Container Terminals Limited（CICT）完成BOT协议正式签订，成为该公司第一个海外控股码头；2012年，分别投资了西非多哥及东非吉布提的港口；2013年，透过收购Terminal Link股权，招商局港口间接完成在欧洲、地中海及北美洲的布局。

2013年，在“一带一路”倡议的推动下，招商局港口加快国际化步伐，多个项目落地，加快海外战略实施，为码头业务带来新的盈利。

2015年招商局港口成功投资土耳其第三大集装箱码头；2016年吉布提自贸区成立，招商局港口在当地主导开发的多哈雷多功能码头正式投入使用；2017年招商局港口不但获取了斯里兰卡汉班托塔港的特许经营权，还在9月签署巴西TCP-Participaes S.A.（TCP）购股协议，首次布局拉丁美洲；2018年2月22日，完成TCP项目交割仪式；2018年6月14日完成收购澳大利亚东海岸最大港口纽卡斯尔港。截至目前，招商局港口布局已实现五大洲全覆盖，涉及34个港口。

持续的海外投资成效显著。在近几年全球贸易增速偏低的大背景下，招商局港口业务仍然稳步上

C 加大创新投入 建设港口生态圈

秉持着与新时代同步前行的步伐，招商局港口将继续围绕“成为世界一流的港口综合服务商”的战略愿景，坚持做强、做优、做大港口主业，提升核心能力，坚持质效并举，深入推进港口生态圈的建设。

据了解，招商局港口目前坚持综合生态圈发展模式，即以投资运营为主导，集成智慧港口生态系统、港口综合物流生态系统、贸易金融便利化生态系统以及综合开发生态系统，实

现港口成为所在地综合性的资源配置和物流资源汇流中心。

在港口综合开发的新战略部署下，招商局港口将从码头运营商提升至港口综合服务商，他们将大力推进“前港—中区—后城”模式，在东非及南亚重点项目，公司将按计划推进综合开发，进行这一模式的实践。

下一步，招商局港口将注重产融结合。据介绍，公司将制定中长期



上海国际港务集团盛东码头。 本报资料室供图

“一带一路”让中国港口发展红利惠及更广

□ 王寅娜

作为“一带一路”的重要节点，港口在“一带一路”建设中有着举足轻重的作用，扮演着“先行官”的角色。“一带一路”倡议的深入推进，为中国企业搭建了一个更宽广的国际大舞台，中国港口企业“走出去”的步伐变得更加稳健——近年来，中国港口企业、港口工程建设企业等纷纷启动国际化战略，走出国门，积极参与“一带一路”建设，港口合作项目不断落地生根；希腊比雷埃夫斯港、斯里兰卡汉班托塔港、巴基斯坦瓜达尔港等34个国家42个港口的建设经营都有中国企业的参与。

在“走出去”同时，我国港口企业还不忘“走进来”：一方面，积极贡献中国港口发展经验，推广中

国模式、中国标准，在“授人以鱼”的同时还“授之以渔”；另一方面，结合“一带一路”沿线国家的发展需求，致力推进企业本地化发展，带动当地就业，促进港口项目所在国的发展，谋求与项目所在国形成真正的命运共同体。

这是中国企业热情拥抱“一带一路”倡议的实践与行动，这也是中国企业为打造“人类命运共同体”的探索与奉献。我们有理由相信，中国港口的发展红利将持续惠及“一带一路”沿线更多国家和人民，而中国港口企业也将在深度拥抱“一带一路”倡议的过程中，取得新的更大的发展。



中国沿海（散货）运输市场月评（11月）

11月，沿海散货运输市场需求不振，受市场供需关系影响，沿海散货运输市场行情整体低迷，成交冷清，运输价格呈下跌走势。11月30日，上海航运交易所发布的沿海（散货）综合运价指数报收1092.90点，较上月末下跌10.2%。

煤炭运输：

11月，天气虽有转凉，但取暖季尚未全面开启，电厂日耗煤量难有明显回升。据统计，本月沿海六大电厂日耗煤量保持在50—55万吨，低位波动。电厂库存继续徘徊于1700万吨左右，存煤可用天数超过30天。电厂采购积极性持续低迷，加上11月整体计划运量不多，运输需求低迷态势尽显，过剩运力难以消化。

分阶段来看：月初，煤炭月度长协价格上涨，与现货价格价差减小，叠加月初需求释放，水泥厂、化工厂阶段性补库需求增强。不过，随着11月5日进博会召开，华东地区受环保审查影响，工厂生产受限，加上下游企业库存较高，采购意愿回落。同时，临近年底，电煤博弈大幕拉开。一方面下游电厂库存高企，电厂补库仅长协拉运就已足够，市场煤需求大幅减弱；另一方面，进口煤价格优势明显，据海关数据显，10月，全国进口煤及褐煤2308万吨，同比增加180万吨，挤占内贸煤炭份额。终端观望情绪浓厚，采购意愿较低。随着进博会结束，运输限制解除，船舶周转加快，叠加大外贸运输市场近期行情较差，内外贸兼营船舶回流至国内，内贸市场可用运力大幅增加。

月末，利好因素显现：全国多个地区迎来大雾天气，尤其长三角地区连续多天出现浓雾，长江部分航段封航，过往船只受阻严重，甚至在大仓航段因发生事故而导致全线封航；进口煤限制政策严格执行，需求显现向国内回流趋势。然而上述因素却未能扭转沿海煤炭运输市场的低迷态势，需求基本面依旧偏弱。此外，燃料油价格下跌，船东成本下降，也给运价下行提供了更多的空间。诸多利空因素影响下，本月沿海煤炭运输市场运价出现较大幅度下跌态势。

11月30日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1119.56点，较上月末下跌13.2%。11月30日，上海航运交易所发布的中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛至上海（4—5万dwt）航线市场运价为27.1元/

市场需求不振 价格呈下跌走势

□ 丁雨恬

吨，较上月末下跌7.9元/吨；秦皇岛港至张家港（4—5万dwt）航线市场运价为29.6元/吨，较上月末下跌8.2元/吨；秦皇岛至南京（3—4万dwt）航线市场运价为37.3元/吨，较上月末下跌7.0元/吨。华南航线，秦皇岛港至广州（6—7万dwt）航线市场运价为32.7元/吨，较上月末下跌11.5元/吨。

金属矿石运输：

进入取暖季，虽然预期供应减少，但需求也进入淡季，市场呈现供需两弱的局面。环保政策令部分地区原矿供给不足，钢厂压价政策短暂时失效，部分钢企鉴于自身库存有限，为保证正常收货，只能上调自身采货价。受成本影响，钢厂采购矿石进程放缓，铁矿石运输需求延续平稳态势，运价下跌。11月30日，金属矿石货种运价指数报收1032.65点，较上月末下跌12.7%。

粮食运输：

本期，在新玉米上市之际，政策粮拍卖终于被“叫停”。然而临储所拍卖的玉米尚有4000万吨未出库，这部分粮食依旧在源源不断地进入市场。临储玉米停拍这个所谓的“利多”消息并不足以支撑近期的粮食贸易需求。从南方玉米主销区情况来看，市场需求虽然没有出现大幅下滑的迹象，但看淡的情绪却在转浓。与此同时，与销区玉米价格停滞不前相比，产区特别是东北产区玉米价格节节攀高，产销区价格逐渐向“倒挂”方面转化。加上北方农民惜售，可发运货源不多，粮食运输需求整体较为低迷。

11月30日，粮食货种运价指数报收1086.56点，较上月末下跌4.2%。

原油及成品油运输：

受前期原油跌幅较大影响，11月，成品油价格迎来“三连跌”。国内批发市场来看，在宽幅下调预期影响下，国内油价走势持续下行，下游单位补库热情不高，采购意愿普遍不强，观望后市为主。沿海成品油运输需求延续低迷态势，运输市场货盘稀缺，环渤海港口大量船舶积压，部分船东低价揽货，沿海成品油运价小幅下跌。11月30日，上海航运交易所发布的成品油货种运价指数为1277.28点，较上月下跌0.2%，原油货种运价指数为1557.48点，较上月末上涨1.0%。

BCI收敛暴涨趋向常态 大盘行情同比逊于去年

2018年BDI第49周报（12月3-7日）

□ 俞鹤年

总体状况：

恢复期BDI自2013年1月2日至本周共1488个交易日，其中：仅28个交易日即1.88%在2000点以上；674个交易日即45.30%在1000—2000点区间；786个交易日即52.82%在千点以下，合计1460个交易日即98.12%在2000点以下。

从以上统计可知，去年8月以来BDI一直稳定在1000—2000点区间盘整。今年7月4日至10月30日累计66个交易日活跃在1500—1800点区间。BDI至本周已连续27个交易日在1500点以下，周均值升至1289点，较上周略高9点或0.70%，仍居年内中下水平，表明BDI架构探底或将止步。

BDI：

本周BDI一降四升，开盘下跌，随后一路上行，收盘值1372点环比上周高141点或11.45%；同比去年低387点或23.09%。本周BDI四项指标除最低值外，余皆高于上周，但仍全部远低于上年同期，与上年末相比，除收盘值外，也悉数落后；可见今年末季BDI行情不如去年。与上周环比之下，收盘值高141点或11.45%，周均值仅高9点或0.70%，最高值高33点或2.45%、最低值低14点或1.15%，本周均值稳定在年内中下水平，表明市场中

止下行。

BCI：

本周BCI亦一降四升，收盘值突破2000点为2197点，较上周缩9.71%，但仍属高增长。同比去年的4142点狂低2230点或53.84%。

BPI：

本周BPI三升二跌，收盘值为1469点，同比去年低98点或6.25%。本周均值同比BCI低441点或23.06%。

BSI：

本周BSI全五升，收盘值为953点，环比上周仅高9点或0.95%，周增幅为0.96%，较上周扩1.80%；年内净增转升为3.78%；周均值950点较上周稍高6点或0.64%；同比去年亦高6点或0.64%，去年周增幅为-0.11%，比本周低1.07%。

涨跌势：

BDI与BCI均无5+连升（降）或波涨（跌）势。

BPI延续上周以7连升终结第十一波涨势，累增6.92%（本周占0.75%）。

BSI本周出现5连升第十波涨势，累增0.96%，与上一波涨势时隔36个交易日。

营运状况：

本周主力型船运价日均获利：海岬型船净增3403美元，环比上周高440美元或14.85%；

周增幅为23.23%，环比低6.97%；年内净增续升为29.68%。周均值较上周低54美元或0.35%，收敛了上周暴涨之势，为15171美元。

巴拿马型船净增54美元，环比上周低644美元或92.26%；周增幅为0.46%，较上周缩5.73%；年内净增续升为9.33%。周均值较上周高307美元或2.68%，为11766美元，本周同比低于海岬型船3405美元或22.44%。

超灵便型船净增103美元，环比上周高138美元或394.29%；周增幅为0.94%，较上周扩1.26%；年内净增转升为1.25%；周均值较上周高89美元或0.82%，为10984美元。

本周运价日均获利收盘值与上周环比：

海岬型船收盘为17219美元，较上周高3403美元或24.63%；比去年年终收盘低2122美元或10.97%；去年同期为29693美元，比本周高12474美元或72.44%。

巴拿马型船收盘为11748美元，较上周高54美元或0.46%；去年底收盘高565美元或5.05%；去年同期为12710美元，比本周高962美元或8.19%。

超灵便型船收盘为11018美元，较上周高103美元或

0.94%；比去年底收盘高630美元或6.01%；去年同期为10785美元，比本周低233美元或2.11%。

按收盘值粗略估算，海岬型船营运连续盈9.7成，较上周增盈3.9成；巴拿马型船连续盈5.8成，与上周持平；超灵便型船连续盈13.4成，较上周增盈0.2成。

走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续升至7.65%，BCI续升至27.19%，BPI续升至8.33%，BSI转升为3.78%。

大盘势成中止探底，本周BDI架构走势出现如下3个特点：

本周BCI收敛了上周的暴涨之势，促使大盘趋稳恢复常态，表明市场供求关系自律制衡的规律性在起作用。

本周BDI架构基本上中止探底之旅，但已产生今年末季行情远逊于去年同期与岁末的后果。

本周BCI周增幅同比海岬型船运价日均获利，两者相差0.22%，较上周又缩小2.30%差距，脱离了“悖论态”，这是大盘趋稳的“压舱石”；BPI、BSI同比对应船型运价日均获利依然相近，本周分别相差0.04%与0.02%，一直平稳如常。

寻尸启事

2018年9月28日，根据群众报警在湖北省黄冈市浠水县兰溪渡口长江边发现一具男尸，尸长约1.70米，足长约24厘米，年龄约35至55岁，上身穿深灰色短袖T恤，下身

穿红色内裤。

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黄石分局联系，联系电话0711-3210110。

寻尸启事

2018年10月1日，根据群众报警在湖北省鄂州市华容区肖叶水域长江边发现一具男尸，尸长约1.70米，足长约24厘米，年龄约30至50岁，上身穿胸前有白色花瓣

状图案黑色T恤，下身穿黑色运动长裤，脚穿黑色袜子。

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黄石分局联系，联系电话0711-3210110。