

1月28日,记者从厦门港口管理局获悉,今年厦门港将在全省乃至全国港航系统推广应用厦门港口管理局第三方公益性信用评价体系。

信用信息作为落实航运扶持补贴政策参考依据,对获得守信港

航企业优先考虑,2018年厦门港共有19家企业受益,获得了政府的扶持政策补贴。

“信用评价体系建设成为提升港口颜值的又一举措。”厦门港口管理局相关负责人表示,近年来,厦门港先行

先试,大力推进公益性信用评价体系建设,在信用等级标准建设、可视化信用信息管理平台建设,第三方考评机制、信用评价结果应用等方面“领跑”全国,打造了行业信用评价体系和信用监管工作的“厦门港样本”。

信用建设扮靓港口颜值

□ 全媒记者 王有哲



厦门港远海码头。

促进航运业走向规范化

厦门港已是全球第14大集装箱港,是我国四大国际航运中心之一,也是全国12个最高等级的“国际性综合交通枢纽”之一,为何能保持如此铿锵有力的前进步伐?作为海上丝绸之路建设的骨干港口,信用不可或缺,因为来自全球的航商、货主往往会先衡量一座港口信用等级的高低,进而再对港口进行选择。

2018年,厦门港口管理局正式启用“厦门港航企业社会信用管理平台”。一家港航企业的信用好不好,“厦门港航企业社会信用管理平台”可以快速给出答案——这意味着厦门市港航信用管理工作将依托信息平台开展,操作更规范,口径更准确,评价更客观。

“厦门港航企业社会信用管理平台”根据市信用办关于加快信用体系建设相关文件要求和港航信用考核模式开发设计,在

技术上实现了可视化管理、交互性的闭环流程,“平台包含年度信用计划,考核指标体系,企业、群众的日常信息上报,执法人员(督查员)日常监管和督查信息,第三方考核评价信息及信用办反馈信息等内容。”厦门港口管理局相关负责人介绍,该平台可以满足信用信息归集、加工、查询发布、交换共享等需求。同时,云平台和大数据架构也提升了智能化应用水平。

“基于手机移动技术,执法人员(督查员)可实现随时随地信息采集上报,基于企业地理定位的可视化界面也给使用者带来更大的便利。”该负责人说。

在平台上线的同时,厦门港口管理局通报了2017年度厦门港守信港航企业名称单,104家企业获得AA级守信企业荣誉证书,信用评价体系建设使厦门市航运业朝规范化道路迈进。

信用建设成果领跑全国

“信用建设的新进展,带来港航企业生产新气象。”陈一端说,自厦门港航企业社会信用管理平台启用以来,厦门港航企业的质量意识、优质服务意识和诚信经营意识显著提高,以往“缴了罚款继续违法”的行为随之销声匿迹。

“厦门港信用建设成果领跑全国,给我们航运企业注入强心剂。”以星综合航运(中国)有限公司厦门分公司总经理陈志钦告诉记者,信用管理工作在港航领域没有先例可循,但厦门港以信用建设为轴,打造风清气

正的营商环境,吸引了众多港航企业选择与厦门港携手共进。

厦门港口管理局介绍,今年,他们将继续完善信用体系,继续加强事中事后监管,持续推行“双随机、一公开”制度,并与信用监管、智能监管联动。继续完善厦门港信用管理平台、信用评价、持续开展守信联合激励和失信联合惩戒工作,为企业提供信用证明、大数据分析等增值服务,并在全省乃至全国港航系统推广应用该局第三方公益性信用评价体系。

1月21日,青岛港在上海证券交易所挂牌上市,成为今年首支从H股回归上交所A股的股票。青岛港计划此次募集资金为20.95亿元,其中2.968亿元用来补充流动资金,其余投向五大项目。其中投资最大的项目为价值10亿元的董家口港区港投通用泊位及配套北二突堤后方堆场项目。

青岛港此次上市募集资金低于2014年6月6日在香港联交所主板H股上市的24.93亿港元。随着沪港通、深港通的开通和A股与港股市场的联系加强,A股与港股的估值体系会逐渐收敛趋同,会吸引更多的优质H股及海外企业回归A股市场。青岛港回归A股市场后既拥有香港市场又开拓了内地市场,有利于企业的长远发展,也为推动山东港口资源整合带来契机。

业绩优良是回归A股内在因素

青岛港H股于2014年6月6日在香港联交所主板上市。该上市公司主要经营集装箱、煤炭、粮食、钢材、金属矿石、油品等货物的装卸及物流等业务,经过多年发展已成为综合实力强劲的港口运营商。2015—2017年及2018年上半年,该上市公司完成货物吞吐量分别为4.30亿吨、4.43亿吨、4.58亿吨和2.37亿吨;集装箱吞吐量分别为1744万TEU、1805万TEU、1831万TEU和938万TEU。该上市公司完成的货物吞吐量分别占青岛港区全港货物吞吐量的88.7%、88.5%、89.8%和91.1%。

该上市公司2015年度和2016年度净资产收益率分别为15.1%和15.8%,均位居中国沿海上市港口企业首位。2018年上半年营业收入为57.39亿元,同比增长19.9%;归属于母公司股东的净利润为19.08亿元,同比增长23.1%。同期,该上市公司实现货物吞吐量2.37亿吨,同比增长4.7%;实现集装箱吞吐量938万TEU,同比增长3.2%。

“A+H”模式拓宽融资渠道提升影响力

A股市场上目前港口类上市公司有19家,10家的市盈率(PE)超过20倍。其中,连云港的PE达到313倍,现价为3.13元/股;珠海港的PE达到37.51倍,现价为6.68元/股;PE最低的唐山港为7.5倍,现价为2.4元/股。

而青岛港H股股价是4.99港元/股,按2017年年报每股收益(EPS)对应PE为9.07倍,对应2018年三季报的EPS的PE为9.78倍。PE小于13倍就说明公司价值被低估。一般而言PE越低,股票就越有投资价值。

青岛港回归A股后,凭借其良好业绩和管理能力,在内地应可获得比在香港市场更好的表现。而且青岛港H股虽然在香港联交所上市,但由于注册地在内地,同样要受到内地监管部门的监管。

在青岛港回归A股上市后,不仅拓宽了资本补充渠道,而且还搭建了完善的境内外融资平台,能增强企业的融资及经营发展能力。

青岛港回归A股实现股权全流通,保障了股东和投资者利益,有助于市值管理。鉴于A股与H股之间的价差,在A股上市可在一定程度上提振港股股价,就算“比价法”失效,在A股融资后发展业务带来的回报也有助于企业提升业绩表现。

另外,回归A股,“A+H”模式将极大提升企业知名度和影响力。港股市场上的海外投资者居多,而中资企业的客户群主要集中在内地,回归内地市场也使其能更接近目标客户。

从另一个角度来看,H股公司的回归也将增加A股市场优质企业供给,为投资者提供更多可选标的,有利于A股市场长期稳定发展,这也是一种双赢。

回归上市有助区域港口资源整合

供给侧结构性改革已成为中国“十三五”经济发展的主旋律。当前港口粗放式的发展模式不可持续,加之产能结构性过剩,直接导致港口营业收入和利润下降,兼并重组是企业加强资源整合、实现快速发展、提高竞争力的有效措施。港口企业应提高资本运作能力,创新兼并重组模式,通过整合港口资源实现互补共赢,发挥规模和集群效应。区域内港口整合是统筹优化港口资源、避免同区域港口恶性竞争、提供区域竞争力的有效手段。

从国家层面来看,通过兼并重组促进港口间明确分工和错位发展,实现港口资源的合理有效配置,已成为指导中国港口可持续发展的共识。

山东省港口资源丰富,港口吞吐量位居全国第二,是全国唯一拥有青岛港、日照港、烟台港三个总吞吐量超3亿吨港口的省份。在2018年山东省“两会”上,山东省省长龚正提出“海洋强省”和“陆海统筹”的发展理念,形成了“山东全面发力实现由大到强战略转变,从一定意义上说,最大优势转变成在海洋”的共识。

在“一带一路”倡议和“海洋强省”地区战略下,山东省港口整合大幕终于再次启动,2018年3月28日,山东渤海湾港口集团挂牌成立,标志着山东省港口整合第一步已经完成。

据公开资料显示,山东省港口的整合步骤大致规划如下:第一步,选取山东高速集团整合滨州港、潍坊港和东营港,组建渤海湾港。第二步,以青岛港为平台整合威海港,形成青岛港、渤海湾港、烟台港和日照港四大港口集团的格局。第三步,适时组建山东港口投资控股集团,统筹全省港口发展。

山东省港口资源整合可以借鉴辽宁省港口整合的经验。辽宁省港口整合由辽宁省与招商局集团共同推进。招商局集团具备港口开发运营与全球网络布局优势,是交通基建产业的重要投资者和经营者。作为一项重大改革,整合中,辽宁省通过市场化方式,将地方优质资产交给一流的中央企业管理,实现股权多元化,完善法人治理结构,有助于提升国有资产管理运营水平。

辽宁港口集团是中央企业与地方企业重组整合标志性的范例,是国务院国资委、招商局集团、辽宁省贯彻落实习近平总书记重要讲话精神,深化供给侧结构性改革,振兴东北经济探索的一条新路子。

青岛港位于环渤海港口群及长三角的中心地带,占有东北亚港口圈的中心地带,拥有四大港区,即大港港区、前湾港区、黄岛油港区和董家口港区,能够停泊世界最大的集装箱船、铁矿石船及油轮。青岛港装卸效率一直领先全球,集装箱装卸效率、铁矿石单机接卸效率世界第一,净利润位居全国上市港口企业第二位,一直以来,其在山东省港口中的地位举足轻重。

当下,青岛港瞄准加快建设世界一流的中心港、物流强港、金融强港、国际化强港、智慧强港和军民融合示范港的宏伟目标,开拓进取、阔步前行。青岛港目前已发展成为中国第二个外贸吞吐量亿吨级港口。

此次回归A股上市是契机,未来青岛港在整合山东省港口资源整合之路上能担负什么角色我们将拭目以待。相信在借鉴学习辽宁省港口成功整合模式的基础上,山东省在未来的区域港口整合中也可以走出自己的一片天。

市场观潮



青岛港全自动化码头。本版图片由本报资料室提供

信用评价体系「奖优罚劣」

“钻厚板”才能取到火种,“凿深井”方能得到甘泉。为提升厦门港的诚信意识和信用水平,加快构建以信用为核心的新型市场监管体制,加强港航市场事中事后监管,使信用管理规范化、长效化,厦门港口管理局敢于朝最厚的地方钻孔,在信用建设上下功夫,见实效。

他们立足长远,依法制定了《厦门港口管理局关于港航生产经营人“守信红名单”和“失信黑名单”管理规定》及相关配套制度《厦门港口管理局信用信息管理办法》等,建立了覆盖港口经营人、水路运输经营人、船舶服务业经营人及水运工程建设经营人等全行业四大领域的信用等级评价标准。

此外,该局还通过政府购买服务方式,委托厦门船东协会作为第三方评价机构,对全港港航生产经营人进行年度信用等级评价。信用考评结果实行分级管理,信用考评等分为AA、A、B、C、D五个等级。一方面,对于AA级企业的守信港航企业,除了颁发守信企业荣誉证书,登报报道外,还将享受在港航业项目招投标加分、财政补贴优先、行业办理绿色通道、信用贷款参考等守信激励措施。另一方面,对信用等级不良者实行失信惩戒措施,例如对于C级企业,加大监管力度,加强日常监督检查;对于D级企业,曝光失信企业信息、对失信企业加强日常监管、取消享受财政补贴、开展多部门联合惩戒等。

值得一提的是,信用评价的结果也得到了有效应用。在实行政府航运扶持政政策补贴时,对获得守信港航企业优先考虑,过去两年厦门港全港共有43家企业受益,获得了政府的扶持政策补贴。

“通过开展公益性信用评价体系建设,对守信者进行正向激励,让守信者一路畅通,明显提高了企业参与信用体系建设的积极性。对失信者开展失信惩戒措施,开展联合惩戒,让失信者寸步难行。使违法企业心存畏惧,主动消除违法行为的影响。”厦门港口管理局副局长陈一端说。

2018年4月25日,国家发改委副主任连维良来厦门考察调研该市信用工作时,对厦门港公益性信用评价体系建设予以肯定和支持,认为该模式可在全市乃至全国推广应用。

“厦门港港航执法支队在日常航道管理执法中,发现有项目施工船舶在进行违法乱倾倒淤泥时,根据相关法规规定对违法企业做出了纠正违法行为并进行罚款的行政处罚。违法企业交纳完罚款后并没有纠正其违法行为,但当我们的执法人员告知如不及时纠正其违法行为,该企业将被纳入失信企业进行监管,他们就立即纠正了违法行为。”厦门港口管理局法规处相关负责人告诉记者。

坚守千点184日 深谷探底得而复失

□ 俞鹤年

总体状况：
恢复期BDI自2013年1月2日至本周共1517个交易日,其中:仅28个交易日即1.85%在2000点以上;700个交易日即46.14%在1000—2000点区间;789个交易日即52.01%在千点以下,合计1489个交易日即98.15%在2000点以下。其中,2017年8月3日至2018年4月3日连续165日超越千点;4月13日至本周二连续184日超千,本周三开始连续三日跌破千点。

从以上统计可知,2018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。之后至本周已连续53个交易日在1000—1500点区间,本周BDI均值991点,较上周低106点或9.66%,表明BDI架构进入今年第一轮筑底时段。

BDI:本周BDI全五降,收盘值905点;周增幅-20.14%,较上周大缩15.41%;周均值991点,同比去年低193点或16.30%。本周BDI四项指标全部低于上周与上年同期。与上周环比之下,收盘值低207点或18.62%,最高值低55点或4.80%、最低值低150点或14.22%,启动下谷探底。

BCI:本周BCI四降一升,收盘值1730点,周均值为1887点,同比去年高195点或11.93%,去年周增幅为17.89%,比本周高33.76%。

BPI:本周BPI今年开盘至本周全跌,收盘值为748点,周均值882点,同比去年低557点或30.71%,去年周增幅为11.42%,比本周高41.15%。本周均值同比BCI低947点或51.78%,较上周扩大了8.64%差距。

BSI:本周BSI亦开盘至今全跌,收盘值为576点,周均值632点,同比去年低275点

或30.32%,去年周增幅为-1.21%,比本周高18.03%。

涨势势：
BDI本周出现5连降今年第二波跌势,累增-20.14%,与上一波跌势仅时隔2个交易日。

BCI本周无5+连升(降)成波涨(跌)势。BPI延续始于去年的今年第一波跌势为22连降,累增-67.64%,本周占-29.31%。BSI亦延续始于去年的今年第一波跌势为20连降,累增-52.24%,本周占-19.24%。

营运状况：
本周主型船运价日均获利:海岬型船净增-2458美元,环比上周低3024美元或534.28%,年内净增转跌至-1509美元;周增幅为-16.53%,环比低21.13%,年内净增转跌至-9.82%。周均值较上周低405美元或2.78%,为14141美元。

巴拿马型船净增-2170美元,环比上周低1215美元或127.23%,年内净增续跌至-5366美元;周增幅为-29.70%,较上周缩18.80%;年内净增续跌为-62.31%。周均值较上周低1527美元或17.70%,为7099美元,本周同比低于海岬型船7042美元或49.80%,较上周扩大了9.10%的差距。

超灵便型船净增-1444美元,环比上周高272美元或15.85%,年内净增续跌至-4789美元;周增幅为-19.82%,较上周缩0.49%,年内净增续跌至-54.63%;周均值较上周低1489美元或17.39%,为7074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13288美元,较去年同期高284美元或2.18%;巴拿马型船收

2019年BDI第4周报(1月21-25日)