

经营方略



新年伊始,辽宁港口集团(以下简称“辽港集团”)传来喜讯,港口吞吐量实现逆势增长,经济效益实现扭亏为盈,完成了盈利20亿的任务指标,助力大连东北亚国际航运中心指数世界排名提升至20位,整合元年完美收官。

建设大连东北亚国际航运中心,是提升辽宁乃至东北地区竞争力的重要抓手,其中港口是基本条件,更是核心载体。

“对航运中心建设而言,大连港在营口港的补充与支持下,自身的核心载体作用得到了持续强化,两港‘1+1>2’的组合效应逐渐凸显。”

国际航运中心作为资源配置的载体,有利于促进地区经济融入全球经济体系,取得国际分工优势,极大地提高对外开放的层次和水平,牵动地区产业升级和结构调整,进而成为拉动地区经济增长的引擎。

本周BDI架构依然全跌,但跌势非暴跌,而是深跌,表明市场波动无力,迹近萧条状。总体状况:BDI数值自2013年1月2日至本周,交易日1756个,高于2000点占64个交易日即3.64%。

辽宁港口集团整合红利初显

助力大连东北亚国际航运中心排名提升

谋篇布局 完善服务网络

整合后的辽港集团旗下各港口位于东北地区对外开放的前沿、东北亚经济圈的关键地带,毗邻黄海和渤海,与日本、韩国、朝鲜隔海相望,面向经济活跃的泛太平洋区域,与俄罗斯、蒙古陆路相连,经济联系密切,是欧亚地区通往太平洋的重要“大陆桥”之一,肩负着贸易、金融、产业落地承接等重任。

在保持欧洲、美洲、中东集装箱航线的基础上,大连港还打通了北冰洋航线,并实现双向通行。在此基础上,大连港2019年开通大连—印尼、大连—韩国、大连—黄骅等多条集装箱内外贸航线及粮食班轮航线,在巩固提升枢纽地位的同时,持续完善、织密大连东北亚国际航运中心航线网络。

以大连港丰富的外贸航线和营口港密集的内支航线为依托,辽港集团正以中欧班列对接国家“一带一路”倡议,打通经满洲里出境的中俄欧港铁联运大通道,全力推进国际物流及专项物流体系建设。

2019年,辽港集团完成保税混矿作业量超千万吨,中转混矿量居全国首位,交割原油量、平行进口车转运量均实现较大幅度增长。

此外,为更好地支持、推动大连东北亚国际航运中心建设,招商局集团成立了航运中心建设专项工作组,整合招商港口、辽港集团等内部资源。招商局集团把辽港集团、中外运股份两个龙头企业在港口、物流领域的优势资源整合起来,建立了推进航运中心建设的业务协同发展机制,并确定了物流设施资源共享、中欧班列、海铁联运、外贸集运、汽车滚装业务协同等5项支持大连东北亚国际航运中心建设的重点业务协同项目。

借助协同发展机制,辽港集团已与招商局集团主控的南方港口实现“南北互动”,共同打造集装箱和粮食运输的南北互动大通道,2019年开通3条外贸集装箱航线和7条内贸集装箱航线。辽港集团还通过招商局集团航运、地产、金融等板块的业务协同,引进特色临港产业项目,集聚航运中心资源要素,将“招商力量”有效地融入到大连东北亚国际航运中心建设之中。

提速加档 建设一流强港

设,让辽港集团不仅成为大连东北亚国际航运中心建设的强大引擎,也成为招商局集团“建设世界一流港口综合服务商”的重要一环。

2019年,辽港集团积极协同大连市政府与招商局集团,形成了28个大项、50多个小项的航运中心建设工作任务清单,并完成了扩大保税混矿业务规模、原油保税期货交割、内外贸集装箱业务同场操作等10多项具体工作,还有20多项工作取得阶段性进展。在不久前发布的“新华一波罗的海”国际航运中心发展指数排名榜上,大连东北亚国际航运中心世界排名较2018年上升了7位,位居第20位。

当前,《大连市推进东北亚国际航运中心建设条例》已于2019年年底颁布,辽港集团也积极行动,加快推进丹东港等辽宁其他港口的整合工作,实现区域港口一体化运营。辽港集团将持续把港口整合的资源优势转化为建设大连东北亚国际航运中心的强劲动能,不断提升航运中心的影响力和竞争力,全力助推大连建成“立足东北,辐射全国,服务东北亚,联通全球”的国际航运中心。

“整体和局部”一体谋划 “市场和现场”两手发力 江苏港口转型现代物流商

□ 特约记者 梅剑飞

江苏港口实行一体化发展以来,同质竞争现象逐渐消失,主要港口面貌焕然一新。江苏省港口集团2019年预计完成货物吞吐量4.2亿吨,营业收入预计同比增长12.3%,一体化发展格局基本落地成型,正从码头运营商向现代物流商转变。

一体化经营 让码头生产蒸蒸日上

岁末年初,南京龙潭港码头一片繁忙,靠岸的大型船舶和一年前相比明显增多。顺江而下,扬州港、镇江港、苏州港同样呈现出蒸蒸日上的新气象。

南京港集团总经理顾国华介绍,全面完成整合后,南京港形成了集装箱和散杂货兼营、轻资产和重资产协同、投资和经营两条腿走路的发展格局,2019年集装箱量预计同比增长5.3%,新生圩公司铜精矿中转量稳居全国首位。

镇江港务集团董事长黄立平说:“一体化运营、专业化分工、全方位融合,整合镇江港集装箱资源。2019年镇江港货物吞吐量、外贸量、自然吨预计同比分别增长13.2%、15.9%、13.8%,营业收入同比增长25.5%,创历史最好纪录。”

“一体化经营提升了码头效率,一体化运作发挥了资源优势,2019年预计完成吞吐量1.57亿吨。”苏州港集团董事长吴红表示,通过加强区域协同和班轮干支衔接,提升了集装箱作业效率。

江苏省港口集团副总经理王树华介绍,南京港、苏州港两大枢纽港围绕“散货班轮轮转、航线联盟化”,不断强化营销网络、优化航线布局。目前,张家港已成为长江下游港口煤炭班次最多、运量最大的港口;太仓港“沪太通”模式,全年预计完成5.3万标箱,同比增长380%。

江苏省港口集团董事长王永安表示,省港口集团成立后,长江下游游航通道更加顺畅高效,江苏至上海港、宁波舟山港江海中转航线服务效能明显提高,全年进出港大型船舶艘次预计同比增长22%。目前,江苏省港口一体化发展格局落地成型,正从码头运营商向现代物流商转变,实现了为江苏新出海口通州湾发展蓄能造势。

协同效应 仍有释放空间

持续优化业务结构、发挥协同效应,江苏港口“集团体系”竞争优势不断放大。业界人士分析说,从港口行业看,原来港区之间、公司之间“点对点”的竞争,已经升级为省域“平台对平台”、区域“体系对体系”的竞争。

当前,国际贸易格局变化曲折,经济下行压力加大,港航业外贸箱量整体呈现出增长乏力的趋势。长江流域产业转移升级、国家能源结构调整,以及一系列骨干铁路新开加密,带来了物资运输结构的新



太仓港集装箱码头。本报资料室供图

变化和储运新需求。

谈到当前面临的形势和需要解决的主要问题,王永安表示,当前,我国经济稳中向好、长期向好的基本趋势没有改变。“一带一路”倡议、长江经济带发展、长三角区域一体化发展与交通强国四大国家战略叠加效应和世界一流港口的建设目标,为港口航运业提供了重大战略机遇。江苏自贸试验区的建设,也提供了扩大开放的新机遇。

一体化改革,看得见的是资源、股权、业务整合,看不见的是文化认同、理念趋同。“南京、苏州两大区域枢纽建设聚合效应愈发显现,对标一体化高质量发展要求,把还存在的不少弱项、短板予以破解,一体化改革红利效应会充分释放。”王永安说,当前,亟须推进全省港口的布局优化和港口城融合发展。在长三角一体化和江苏港口一体化改革向纵深推进的过程中,走出去、请进来,统筹内外资源,构建广泛的利益共同体,是必然的选择,也考验着江苏港口航运业因势利导、危中寻机的智慧。

此外,江苏港口的行业话语权、市场占有率还需要进一步提高,码头、岸线、航运资源的协同还要进一步加强。与沿海先进港口相比,江苏港口装备自动化、智能化水平仍需提高,物联网、云计算、大数据等新一代信息技术在港口的应用仍处于起步阶段。

“练内功、打基础” 向高质量发展冲刺

强弱项、补短板,江苏要加快推进港航一体化高质量发展,需继续“练内功、打基础”,用更加开阔的思路认识一体化,用更加主动的参与深化一体化,用更加务实的举措实现一体化。

围绕坚定不移推进港航一体化改革,江苏省港口集团生产业务部(总调度室)部长唐文介绍,下一步该集团将着力解决“货从哪里来、货到哪里去”的问题,统筹好港、航、货关系,努力形成分工协作、共赢发展的生动局面。实现经营质效高质量,港口板块要加大市场开发力度、优化货种结构,确保量效齐增;物流板块要立足物流通道建设和物流产品打造,构建一批市场认可度高、辐射带动能力强的全链条物流业态品牌;航运板块要推动自身运力优化,加强与国际大型航运企业合作,加强与沿海和长江中上游港口合作,密切与世界知名航运企业以及长江、内河驳船公司开展航线合作,完善大宗物资海进江、江出海分拨体系,优化长江转运支线网络,打造江海联运示范航线。

“2020年我们将强化江尾海头、江海联运的综合枢纽作用,持续推动集装箱业务多元化发展,聚焦中国重要的木材进口港、大宗散货江海联运中转港、钢材及装备出口基本港的功能定位,把铜精矿、设备、纸浆等打造主力货种、战略货种,提升发展质效。”吴红说。

顾国华介绍,南京港将拓展日韩干线,加密稳定内贸南及营口线,错位竞争形成比较优势。以仪征港区为核心推进码头能力建设,形成液散规模化布局;积极拓展商用车及大物件滚装业务和江海联运业务,扩大市场份额。

市场深跌迹近萧条 海岬型船或掀波澜

□ 俞鹤年

1215点,同比2019年低818点或40.24%。BPI:本周BPI亦全五跌,收盘值为769点,周均值818点,同比去年低398点。本周均值同比BCI低397点或32.67%,较上周缩8.10%的差距。BSI:本周BSI亦全五跌,收盘值为570点,周均值599点,同比2019年低292点或32.77%。涨跌势:BDI延续上周形成7连降第1波跌势,累增-32.91%。BCI延续上周亦形成7连降第1波跌势,累增-57.40%。BPI延续上周亦形成7连降第1波跌势,累增-35.79%。

BCI延续上周亦形成7连降第1波跌势,累增-22.66%。营运状况:本周主型船运价日均获利:海岬型船净增-1387美元,周均值较上周低2109美元或18.50%,为9292美元。巴拿马型船净增-1598美元,周均值较上周低2415美元或20.56%,为5033美元,同比海岬型船低4259美元或45.84%,较上周扩11.17%的负差。超灵便型船净增-1010美元,环比上周略高8美元或0.09%;周均值较上周低815美元或11.00%,为6593美元。由上可知,本周三型船日均获利年内净增值继续全部低于去年,表明干散运市场低

走开局,势呈探底。本周运价日均获利收盘值与上周环比:海岬型船收盘为9438美元,较上周续挫1387美元或12.81%,同比去年的15180美元低5742美元或37.83%。巴拿马型船收盘为5603美元,较上周低1598美元或22.19%,同比去年的9145美元低3542美元或38.73%。超灵便型船收盘为6267美元,较上周低1010美元或13.88%,同比去年的9596美元低3329美元或34.69%。按收盘值粗略估算,海岬型船运营微亏0.2成,较上周减盈1.4成;巴拿马型船亏3.1成,较上周增亏2成;超灵便型船盈2.1成,较上周

减盈2成。走势看点:本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI为-32.91%,BCI为-57.40%,BPI为-35.79%,BSI为-22.66%。本周BDI势呈探底,从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以-12.98%对-33.37%,落差20.39%,较上周的2.05%扩大10倍差距,出现“悖论现象”,从2019年5月初第18周开始,连续36周维持在1-2万元以上,至本周开盘跌破万元;巴拿马型船对BPI为8.73%落差,较上周的0.03%扩8.70%的差距,波动趋大;超灵便型船与BSI落差为0.01%,较上周的4.81%缩4.80%的差距,对冲趋衡。本周总体运营跌势在延续,尤其是海岬型船将“兴风作浪”,令干散运市场转机与危机并存。