

中远海控业绩为何暴涨？

□ 全媒记者 杨瑾

经营方略

近日，中远海控召开2020年度业绩说明会。据介绍，2020年，中远海控实现营业收入1712.59亿元，同比增长13.37%；实现归属于上市公司股东扣除非经常性损益后的净利95.93亿元，同比增长

505.10%。

不仅如此，2021年第一季度，中远海控预计实现归属于上市公司股东的净利润约154.50亿元，为2020年全年净利润的1.5倍。中远海控为何能取得如此佳绩？

充分发挥规模优势

2020年，新冠肺炎疫情打乱了全球经济和贸易发展节奏，对全球产业链、供应链产生了深远的系统性影响，加速了全球经贸格局变化、货物流向调整和供应链重塑。贸易区域化快速发展，全球贸易呈现多元化发展趋势，同时对供应链的稳定性也提出了更高要求。

“疫情造成整个行业人力短缺，尤其海外港口装卸作业缓慢，造成船舶和集装箱周转效率低下。2020年全年集运市场表现是：上半年无货可运，下半年一箱难求。”中远海运集团董事长、中远海控董事长许立荣表示，基于上述影响，中远海控坚持保障全体船岸员工的疫情防控，率先复工复产，落实六稳六保，保障供应链畅通，赢得了市场的先机。同时坚持以客户为中心，运用数字化持续提升服务品质，通过提升企业服务内涵提升企业竞争力。

据悉，2020年，面对新冠肺炎疫情发生以来跌宕起伏的市场形势，中远海控全力以赴畅通海上通道，积极助力全球复工复产与经济恢复，在发挥自身作为全球领先班轮公司规模优势的同时，坚定推进全球化战略，进一步拓展完善全球航线网络布局，努力实现更广范围的航线覆盖。

去年，在保持东西干线竞争优势基础上，中远海控敏锐把握疫情期间全球经贸格局变化，加大对第三国市场、新兴市场和区域市场运

力投入。全年，中远海控双品牌（中远海运集运、东方海外货柜）在新兴市场和第三国市场的箱量同比增幅分别达到3.6%和3%，全球网络布局进一步完善。

中远海控所在的海洋联盟推出了DAY4产品，截至期末共涉及329艘船舶，386万TEU运力与40组联盟航线，为客户提供覆盖面更广更稳定、高效的服务。

码头业务方面，中远海控旗下中远海运港口不断提升码头运营质量和服务水平的同时，充分发挥与中远海控集运板块的产业链协同优势。去年全年，中远海控引进45条新航线至旗下控股码头，为疫情期间码头运营提供了稳定的货量支持。

报告期内，中远海控集运业务完成货运量2634.45万标准箱，较2019年2573.9万标准箱增2.35%。其中，中远海运集运完成货运量1888.25万标准箱，同比增长0.52%；东方海外货柜完成货运量746.19万标准箱，同比增长7.30%。中远海运港口完成码头总吞吐量12382.46万标准箱，同比上升0.03%。

截至2020年底，中远海控经营的集装箱船队规模为536艘、3073681标准箱，较2019年底增3.6%，运力规模继续位列全球第三；中远海运港口在全球36个港口经营210个集装箱泊位，总设计年处理能力达到1.36亿标准箱。



“中远海运宇宙”轮靠泊港口。 本报资料室供图

集装箱物流供应链保持稳定

面对疫情挑战，中远海控通过增加运力，优化服务等措施为客户排忧解难的同时，充分发挥公司全球范围内的端到端运输网络优势，确保航线服务品质，缓解集装箱运输供需矛盾，保障集装箱物流供应链长期稳定。

“我们在稳外贸，保供应方面做了很多工作。想尽一切办法提升运力供应。2020年，中远海控新增投放船舶44艘；在保箱供应方面，得益于对胜狮货柜的收购，不仅满足了中远海控自身需求，还新造70余万集装箱投放市场。”许立荣介绍，为了确保航线服务质量，中远海控积极采取各项措施，努力保证班期的有效衔接。根据上海航交所准班率统计数据，2020年中远海控收发货准班率排名第一。

“针对很多企业面临的实际困难，我们想尽一切办法，打破物流堵点，通过‘陆改水’‘铁改水’等方式保证供应链畅通。”许立荣表示，面对疫情带来的不利影响，中远海控围绕客户需求，努力打通集装箱运输链瓶颈，推出了“水水中

转”“水铁联运”“物流专班”“空改海”等新运输模式，全力保障特殊时期的运输需求。面对市场缺箱情况，除了积极造箱，中远海控还积极增加海外空箱调运的航次，缓解箱源压力。

去年，中远海控积极融入加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，畅通双循环海陆节点，发展中欧陆海快线，中欧铁路班列、西部陆海贸易新通道等端到端项目，有机衔接“一带一路”物流通道。中欧陆海快线完成箱运量同比增长45%，西部陆海新通道完成箱运量同比增长74%，中欧铁路班列业务保持稳步发展。

疫情期间，为解决中小企业出口难的问题，中远海控在部分航线推出中小客户服务专线，为中小直客提供保舱保柜服务，有效简化了中小客户运价沟通流程。

“以客户为中心，为我们未来的市场赢得先机。特别是2020年下半年，很多客户选择了支持我们，也使得我们的市场份额有了很大的增长。”许立荣说。

致力成为最具竞争力企业

中远海控还将升级升级全球数字化信息网和全球端到端服务网络。重点聚焦平台化资源整合，通过全球布点，加强路基设施，从而实现连点成线，丰富相关服务内容，“十四五”期间，中远海控端到端业务占比要超过30%。

“按照规划，对外服务品牌还是两个，一个是中远海运集运，一个是东方海外，我们在前端的销售和客户网络，还会保持两个品牌的独立运作，但是在中后端，包括运力端，要实现广泛融合。”杨志坚称，中远海控还将升级双品牌价值，“十四五”期间要实现双品牌深度融合。

数字化建设取得新成果

2020年，中远海控加速数字化转型升级，积极推广人工智能、区块链、大数据、物联网、5G等技术在航运领域应用，努力提升供应链服务综合能力、综合研判分析能力、高效协同运营能力。

在提升中后台运营效率方面，中远海控依托IRIS-4系统保持远程服务的快速响应，为公司营销和客服水平提升奠定重要基础；在优化前端服务方面，中远海控依托电商平台，纵向挖潜线上产品深度，横向拓展全球市场覆盖范围，满足了客户对“无接触”服务的需求，公司旗下中远海运集运外贸电商成交箱量

同比增长270%；在构建产业链生态圈方面，中远海控融入区块链技术的进口无纸化放货模式进一步得到推广，数字化网络优势效应初显。2020年11月，中远海运集团与中国银行等合作伙伴发布了全球首张具有物权属性的区块链提单。

去年5月，中远海运港口旗下厦门远海码头作为国内首个5G全场景应用智慧港口正式投产。目前已在港区内完成5G网络基础覆盖，凭借边缘计算、高精度定位、人工智能、计算机视觉等技术，实现自动驾驶、智能理货、AGV集群管理、智能安防等多个5G应用部署。

航道建设的生态化之路

“1.0版”。在工程材料方面，选取了传统的黄砂、碎石、块石等天然材料和聚丙烯软体排、无纺布、固滩草绳等高降解、低污染的人工材料，从源头上减少污染物的产生和释放。在铁铺一熊家洲河段生态护岸、斗湖堤水道南星洲洲尾生态护岸、周天水道新厂高滩守护、藕池口水道倒口窄心滩等工程中大量采用了护岸鱼巢砖、透水框架、钢丝网格生态护坡、生态袋钢丝网格生态护坡、植生型钢丝网格生态护坡、生态护坡砖护坡、植人型生态固滩等生态工艺和结构，积极修复了水、岸、滩的自然生态，有效保护了生物多样性。

今年3月底完工投入试运行的武汉至安庆段6米水深航道整治工程（以下简称武安段整治工程），是生态航道建设“进阶版”。

早期的固滩工程是以铺设X型排和铰链排等结构为主，随着工艺的革新，滩面上的铺设结构逐渐被“钢丝网笼、空心护面砖、蜂格网+植草”等多孔结构，或者是“覆土植草+绳网固土+边缘透水框架”等生态结构所替代。

“多孔构造在保证具有生态功能的同时，还能兼顾整治效果，目前在航道整治

工程实现广泛应用。”武安段整治工程Ⅱ标项目部的技术总监李平对记者说。

环保施工技术探索不止

航道建设的环保施工技术主要体现在疏浚和清礁两方面。

在疏浚施工上，研发了拦污屏技术，适用于水源保护区区域内的疏浚工程。通过在保护区和施工区域的交界处设置拦污屏，抑制悬浮物向保护区扩散，控制疏浚工程的环境影响范围。

以长江南京以下12.5米深水航道工程建设为例。项目部采用长河段二维水流模型和局部三维水流泥沙数学模型相结合的手段，研究不同来水来沙、源强等条件，模拟施工对取水口的影响，评估不同防护方案的防护效果，推荐最佳方案，并研究不同潮时不同施工源强的影响范围。

“我们发现，防污屏对于降低取水口附近总磷和化学需氧量浓度有一定的效果。”长江南京以下深水航道建设工程指挥部相关负责人对记者说。

优化升级疏浚设备也是减少施工对环境影响的直接举措。很多大型挖泥船给螺

旋剪刀加装防扩散装置，并投加铝盐或钙盐钝化剂，能促进疏浚后底泥污染物的沉降和稳定，减少污染物扩散。

在礁石清除上，传统炸礁工程会对水体产生很大的扰动，产生的冲击波还会对鱼类以及底栖生物造成直接伤害，新型机械和水力清礁的施工方式更加温和。

4月9日，由长江重庆航道工程局挖泥船“长鹰7”实施的陆上和水下冲击破碎环保清礁试验通过了扫床验收，表明该项工艺能够有效破碎基岩，降低对周边环境的影响。这是该局探索、研究非爆式清礁施工工艺，推进高频破碎清礁技术课题攻关从理论研究到实践，迈出的关键性一步。

生态补偿措施积极实践

航道建设在生态修复与补偿方面，实施了多种水生生物保护手段，包括鱼类增殖放流、施工阶段驱赶拦截和基于鱼巢砖的鱼类生境再造等，同时制定了包括水陆垃圾回收、植被护坡、疏浚土和削坡土综合利用等在内的一系列生态保护措施。

据悉，长江南京以下12.5米深水航道工程为了降低工程建设对河段水生生物数量及多样性的不利影响，根据施工影响区域渔业群落组成特点及工程对渔业资源的影响，对镇江、扬中、靖江、南通等河段开展为期三

年的渔业增殖放流，在各保护区增殖放流底栖动物共计585吨。

武安段整治工程V标莲花洲港两处局部生态环境改良工程，设置18000平方米透空格栅鱼巢排和两处“W型”共4973平方米透水框架架，让局部生态环境在纵、横、深三维方向具有丰富的异质性，形成浅滩—深潭交错、急缓相间、植被错落有致、水流消长自如的生态环境新格局，促进局部微生境改善。

“我们的工程处长江江豚自然保护区实验区内，工程江段分布多种珍稀保护动物。为了避免江豚受到伤害，我们在施工区域布设驱豚仪、人工驱鱼。”V标项目安全经理罗志红介绍道。

在以往的航道整治工程中，疏浚土和清礁弃渣多采用就近深槽抛填的方式进行处理，对水生生物、水生生态和底栖生物影响较大。近年来航道整治工程对疏浚土和清礁石料多进行生态化设计。

武安段整治工程将基础性疏浚弃土“就近还建”形成湿地，这是国内内河航道治理中的首创。“以前的疏浚土是一抛了之，现在都是‘变废为宝’，采用‘整疏结合’方式，将大部分废土用于营造生态湿地或生态固滩，剩余部分提供给地方政府用于基础设施建设。”武安段整治工程建设人员说，这样做不但节约了资源成本，还丰富了航道建设的绿色内涵。

2021年BDI第17周报（4月26-30日）

本周BCI一路高奏凯歌，创下2019年9月9日以来的最高纪录，4896点。尽管BPI与BSI涨势收缩，仍推升BDI达2010年9月以来新高。干散运市场新一轮涨势形成高潮，周线涨势开始收缩，料后市回调将至。

总体状况：

2013年1月2日至本周共2083个交易日，BDI大于2000点占96个交易日或4.61%，1000点至2000点区间占1016个交易日或48.78%，小于1000点占971个交易日或46.62%，合计1987个交易日2000点（含）以下占95.39%。本周继续全线上扬，BDI周增幅逾一成。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今36年，至本周收盘3053点，增长2053点或205.3%，年均增约57点或5.7%。

BDI：

本周BDI续全五升，收盘值3053点，环比上周续升265点9.51%，周增幅11.17%，年内净增续升至88.29%；周均值2943点，环比上周续高313点或11.90%；同比去年的703点高2240点或318.63%，去年同周增幅-11.91%，比本周低23.08%。

本周BDI四项指标连续三周全部高于上周，表明市场新一轮涨势正健。

BCI：

本周BCI亦全五升，收盘值4896点，环比上周续高704点或216.79%；周增幅15.83%，较上周低5.22%；年内净增续升至108.12%。周均值4626点，较上周续高783点或20.37%；同比去年的993点高3633点或365.86%，去年同周增幅-2.56%，比本周低18.39%。

本周海岬型船运价日均获利收盘为40608美元，较上周续高5846美元或16.82%，周均值较上周续高6495美元或20.38%，走势愈战愈勇。

BPI：

本周BPI二降三升，收盘值2672点，环比上周续升42点或1.60%；周增幅1.65%，较上周低10.08%；年内净增续升至76.32%；周均值2607点，较上周续高6点或0.23%；同比去年的782点高1825点或233.38%，去年同周增幅比本周低11.71%。本周均值同比BCI续低2019点或43.64%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为24045美元，较上周续升378美元1.60%，周均值较上周续高237美元或1.01%，增势收缩。

BSI：

本周BSI四升一降，收盘值2144点，环比上周续升59点或2.83%；周增幅2.80%，较上周低9.36%；年内净增续升至74.47%；周均值2134点，较上周续升154点或7.78%，同比去年的389点高1745点或448.59%，去年同周增幅比本周低6.79%。

涨跌势：

本周BDI延续上周第四波涨势，为13连升，累增38.38%，本周占11.17%。

本周BCI延续上周形成8连升第四波涨势，累增36.40%，与上一波涨势时隔仅1个交易日。

本周BPI无5+连升（降）成波涨（跌）势。

本周BSI延续上周以12连升结束第四波涨势，累增19.47%，本周占3.13%。

走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续升为88.29%，BCI续升为108.12%，BPI续升为76.32%，BSI续升为74.47%。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船为15.84%对15.83%，落差0.01%，与上周持平，涨势略收；巴拿马型船为1.66%对1.65%，落差为0.01%，较上周扩大0.01%，涨势大减。海岬型船运价日均获利收盘值与周均值较巴拿马型船分别高68.88%与63.51%，反映了BCI统领全局的干散运市场特点。

（上接第1版）

新材料新结构广泛应用

钢丝网笼自2006年开始运用于护岸工程的护坡中。“由钢丝网笼编织成的钢丝网石笼，由于具有透水性允许自然物质的流动以及地下水的过滤，其又具有较强的过滤作用，泥沙可以沉积于石缝中，既加强了钢丝网体结构与地层的结合，又为自然植物的生长提供了稳固的土壤环境。”黄成涛介绍道，在长江瓦口子水道整治工程、枝江—江口河段航道整治工程、长江下游张南水道等航道整治工程中，都大面积使用了钢丝网石笼垫。

“工程刚竣工时，我们在钢丝网石笼护岸基础上填堆适合植物生长的土壤，播种适合当地生长和固滩有利的植物种，随后在自然条件下开始生长，一年后植物在钢丝网笼影响下，逐渐呈网格状生长，两年后植物生长范围逐渐扩大，开始由沿网格线扩大到在整个坡面上的生长，到工程实施四年时，植物的生长范围已扩展到整个坡面，并茁壮成长。”黄成涛比划着说道。

荆江航道整治工程被誉为是生态航道