

货物吞吐量增速迅猛 黄骅港将成为中欧海陆联运枢纽

■ 本报记者 宋笛

交通运输部日前发布的今年1—4月规模以上港口货物、旅客吞吐量数据显示,1—4月,我国规模以上港口货物吞吐量总计376820万吨,较去年同期增长2.2个百分点。

受我国第一季度整体经济形势出现的略微回暖的带动以及煤炭出口量激增的影响,今年1—4月的港口吞吐量增速略好于去年同期。值得注意的是,黄骅港的增幅最高,1—4月黄骅港货物吞吐量累计为去年同期的178.1%,其中外贸货物吞吐量累计为去年同期的183.7%。

据河北省沧州渤海新区党工委书记、管委会主任张国栋介绍,近期黄骅港还将开通“黄—新—欧”海铁联运班列以及至韩国仁川港的滚装班轮,还有到来越的外贸航线,以实现高效的海陆联运。

货物吞吐量增速第一

根据交通运输部网站统计,今年1至4月份,黄骅港吞吐量接近8000万吨,黄骅港吞吐量同比增长78.1%,在全国所有规模以上的港口中增速第一。

其中,河口港区增速最快,完成吞吐量22.8万吨,同比增长101.77%;煤炭港区完成吞吐量6018.14万吨,同比增长86.66%;综合港区8个码头泊位完成吞吐量1402.32万吨,同比增长11.83%。散货港也随着20万吨级航道、20万吨级矿石码头在今年年初投入使用,实现吞吐量持续增长,已累计完成556.09万吨。

在这次增长过后,黄骅港煤炭港区第一季度吞吐量首次占据北方港口下水量的30%以上,成为中国北方煤炭下水量第一大港。

黄骅港吞吐量的增长与数月以来我国煤炭出口量激增不无关系,截至今年4月的统计数据 displays,我国煤炭出口连续5个月维持同比增势,且多实现翻番增长。5个月来,煤炭出口增长峰值出现在3月份,出口量同比增长296.88%,接近3倍。

与此同时,扩容后的朔黄铁路所开设的2万吨重载列车也于今年3月9日开始运行,朔黄铁路2万吨列车的



黄骅港20万吨级矿石码头

常态化开行,不仅创下了国内在曲线半径小、线路坡度大、操纵难度高的线路上开行2万吨重载列车之最,还极大地提升了黄骅港的煤炭吞吐量。

据黄骅港方面介绍,为了完成这一吞吐量的激增,黄骅港方面不断优化作业流程,加快船舶周转,提高装卸效率,优先安排货源充足船舶进港,保证煤三、四期翻车机大列车作业效率。

新区与港区的良性互动

黄骅港背靠沧州市渤海新区,腹地经济正在与黄骅港形成良性的互动效应。

在黄骅港吞吐量快速增长的同时,渤海新区也获得了长足发展。“十二五”时期,渤海新区共建成亿元以上项目138个,累计完成重大产业投资2537亿元,年均增速近20%。

今年以来,沧州市渤海新区共签约总投资1247亿元,其中亿元以上项目209个,同比增长287%。特别是境外招商迅速升温,规划面积6平方公里的韩国产业园全面启动,包括世原黄骅汽车零部件、瑞延塔金属汽车内

饰件、星宇汽车零部件等在内的一批韩资项目即将投产。

依托石油化工、汽车、高新技术、循环经济等“九大功能园区”,渤海新区着力打造北京科创、健康食品、新材料、装备制造、生物医药等“园中园”和一批“国别园”,初步构建起以石油化工、冶金装备、港口物流等传统产业为基础,以汽车、生物医药、新能源、新材料等特色优势产业为支撑的现代临港产业体系。

在园区内汇聚了北汽集团、中国一重、神华集团、中化集团、美国AP、美国嘉吉、法液空、法国威利雅等一大批国内外500强企业。

大通道大发展

值得注意的是,在“一带一路”政策的促进下,渤海新区依托于中捷产业园区,大力发展中捷、中欧间的贸易、产业合作关系,而通过黄骅港实现的中亚海陆联运大通达也将在其中发挥巨大作用。

近年,我国多个城市开通了中欧班列,而返程空车的现象在部分班列中存在,不过在张国栋看来,黄骅港货

运结构对于解决这一问题有着天然的优势,“黄骅港以煤炭运输为主,由西向东的班列往往处于满载状态,这一货运结构刚好可以填补中欧班列返程的空白”。

在黄骅港即将打开“黄—新—欧”海陆联运通道的同时,渤海新区也在积极推动中捷产业园区持续的转型与发展,使其成为全省中东欧合作示范区以及渤海新区重要的经济单元。

据张国栋介绍,中捷产业园前身为1956年8月2日由周恩来亲自命名的中捷友谊农产,经过60年的发展,这一园区已经实现了从一个国际合作型农垦企业到新型产业园区的转变。

从2013年起,中捷产业园三次推介会共吸引40余个国家、地区及国际组织的驻华使节参会,在通用航空、高端制造、酒店合作等领域签署了总计300亿元的合作项目。

在张国栋的设想中,在未来数年,中捷产业园将围绕着“帮售产品、搞好合作、联合建厂”等三个覆盖销售、资本、技术等多个层面的立体合作模式,将中捷产业园建设成为一个“千亿元产出、百亿财政”的产业园区。

大宗商品现货交易引投资热 标准急需建立

■ 本报记者 宋笛

大宗商品交易市场正在呈现出一些新的特点。“一个合理的大宗商品交易市场应该呈现一个金字塔形状,顶部是期货交易,底部是现货交易,中间部分是基于互联网技术的中远期交易,这个金字塔的两条侧边一条应该为互联网,另一条为现代物流,而底边是金融服务。”北京工商大学胡俞越教授如是表示。

在胡俞越看来,目前这一金字塔有整体“向上走”的趋势,现货中远期交易越来越像期货市场,“现货市场应该是有基础的市场,其建设应该立足现货、提升现货、服务现货、回归现货”。

要促使现货交易以及通过互联网延伸出来的中远期交易能够实现回归,服务于实体经济,需要有完备的现代物流体系支撑以及更为明确具体的标准制定。

行业标准急需建立

现货市场的管理正成为整体大宗商品流通市场一个极为重要的部分。

在胡俞越看来,“现货市场更多的应该是草根市场,他们有一定基础,自发形成,并且能够有针对性地满足需求,这样的市场是能够直接对实体经济产生助益的。”

胡俞越教授所说的也是我国大宗商品交易的一个管理方向,早在

2011年11月,国务院就下发了“38号文”,表示除获批的四家期货交易所外,任何单位一律不得以集中竞价、电子撮合、匿名交易、做市商等集中交易方式进行标准化合约交易。国务院随后出台的《关于清理整顿各类交易场所的实施意见》提出,要清理不以实物交收为目的的大宗商品中远期交易。

由中物联大宗商品交易市场流通分会也在近日举办的《全国商品交易市场发展研究报告(2015)》研讨会暨第四届中国大宗商品现代流通行业高端企业家沙龙中,讨论了相关的标准制定问题。

在这次会议中,分会标准工作组提出的构建我国商品现货电子交易市场标准体系、编制市场综合评价指标体系、经营服务规范、从业人员管理规则、入市合同指引、投资者适当性制度、风险揭示书必备条款、业务规则规范、数据接口规范等行业团体标准的建议。

与会代表们认为,分会应加快推进标准制定工作,为行业健康有序发展提供支持,为政府监管部门实施市场分类监管提供决策依据。

现代物流支撑必不可少

大宗商品的现货交易和以互联网技术为支撑的长远期交易对于辅助的设施有着一定的要求,这其中现代物

流的支撑必不可少。

“现货交易需要大量的物流基础设施的支撑,一般自发形成的现货交易市场都产生在交通便利,物流发达的地区。特别是电子商务下的现货交易市场,比如钢铁交易网,就需要非常便捷的现代物流支撑。”一位大宗商品现货交易市场的相关人士表示。

据上述人士介绍,随着目前一些草根现货交易市场的规模化和电子化,物流体系也越来越呈现出多种类的发展趋势,比如一些石油现货交易,已经出现多地布仓的案例,即交易市场在沿海、内陆多个地区建有仓储,交易完成后,可以在任意一个仓储点进行货物流通,这样不仅能够让交易更为便捷,同时利用大量集约化的运输手段,还可以有效地降低大宗商品的流通成本。

在目前各地投建的大宗商品交易中心中,完备的现代物流仓储和干线运输能力已经成为必不可少的配套设施,“现代物流和金融服务成为两个重要的支撑,金融服务能够提供推动力,而现代物流则是大宗商品与实体经济对接的渠道。”该人士表示。

打造全链条流通 增强企业优势

目前的经济形势出现了变动,大宗商品中包括钢铁、煤炭等品类的市场需求都出现了不同程度的变化,在

这一情况之下,对于大宗商品的流通成本反而有着更高的要求。“在高位运行的阶段,企业对于包括物流在内的成本价格并不敏感,而到了利润空间极低的今天,对于流通的成本反而更为敏感。”胡俞越表示。

这一客观现实对于大宗商品各个环节的有效对接提出了更高的要求,一些企业开始尝试通过自己对链条的把握能力构建一条更为有效的商品流通渠道。

近日,市场流通分会副会长李铁代表山东寿光蔬菜产业集团(天津)商品交易市场发布了市场转型升级新型战略。

据李铁介绍,该集团拥有蔬菜全产业链的资源,同时正在尝试整合这一产业链优势,集团内的经营业务涵盖蔬菜种苗研发推、标准化基地生产、高科技蔬菜种植、精深加工、物流配送、农批市场经营、电子商务、温室工程等整个蔬菜产业领域。

李铁表示,目前,公司和交易市场在扎根蔬菜农业产业链纵向一体化领域,构建以“互联网+农业+金融”为特色的新型生态链环境建设,“为巩固和加强‘互联网+农业+金融’的生态链环境建设,推动农产品流通线上线下融合、实体虚拟融合、平台门店融合,交易市场今年将全面推进线下体验门店建设工作,实现O2O战略转型升级,进一步夯实大宗交易与实体经济的紧密结合度”。

看台



6省市试点建设快递业信用体系

国家邮政局日前召开快递业信用体系建设试点动员会,正式启动快递业信用体系建设试点工作。天津、吉林、浙江、河南、湖北和陕西六试点省(市)邮政管理部门等相关人员参加了会议。

按照此前出台的《国家邮政局关于加强快递业信用体系建设的若干意见》,本次试点将以快递业信用体系建立和完善为中心,着重做好建设信用管理信息系统、科学设定信用评价指标、建立信用档案、完善信用信息采集工作机制、信用评定和利用、行业诚信文化建设等六方面工作。

在建立档案方面,将按照“一企一档”、“一人一档”的原则建立经营快递业务的企业和从业人员的信用档案;采集信用信息方面,通过系统对接、邮政管理部门录入、企业录入等多种方式,利用日常检查、行政执法、消费者申诉等多种途径获取信用信息,并归入信用档案作为信用记录。

在信用评定和应用等方面,参考企业和从业者在服务、管理、安全以及履行社会责任等多方面的信用记录,在“基础分”上实行“加减分”,根据得分划分星级,得分低于一定值或触犯“一票否决”机制的将被列为失信企业(个人),即业内所称的“黑名单”。

评:

快递企业已经逐渐从野蛮生长期进入了秩序期,随着其规模逐渐地扩大,快递业庞大的体量必然会与城市交通、周边环境产生众多摩擦,对于其安全和信用的管理也会日益严苛,这种严苛对于实现市场的有序发展有推动作用。

顺丰上市起跑

近日,鼎泰新材公告称,拟置出资产评估基准日全部资产及负债与顺丰控股全体股东持有的顺丰控股100%股权的等值部分进行置换。交易完成后,顺丰总裁王卫控制的明德控股将成为控股股东,王卫将成为鼎泰新材实际控制人,顺丰控股实现借壳上市。

据鼎泰新材的公告显示,以2015年12月31日为基准日,本次交易置出资产的预估值为8.1亿元,拟置入资产顺丰控股100%股权的预估值为448亿元。由于2016年5月3日顺丰控股召开股东大会,决议以现金分红15亿元。此次顺丰控股100%股权的初步作价为433亿元。

顺丰主要财务数据显示,2013—2015年扣除非经常性损益后归属母公司所有者的净利润为1.5亿元、3.1亿元以及7.5亿元。另一组,持续经营业务的财务数据显示,顺丰控股2013—2015年扣除非经常性损益之后归属母公司所有者的净利润为18.9亿元、9.2亿元与16.2亿元。

回顾去年12月1日,申通借壳上市时股权作价169亿元,今年1月16日,圆通借壳后股权作价为175亿元。

评:

目前在上市序列等待的快递企业已经达到了三家,几乎网罗了快递行业第一梯队的所有公司。值得注意的是,三家快递公司都选择了借壳上市,这使得其市值均低于此前行业人士的预期,选择借壳上市能够减少漫长的等待期,这也意味着快递公司对于资金的需求不仅是巨大的,更是迫切的。

多地高速公路收费下调

自去年6月广东部分高速公路下调收费以来,目前已有多地宣布跟进。

5月19日,山西交通厅宣布,自5月20日起对通行全省政府还贷高速公路的货车实行大幅度优惠减费政策。湖北省政府也在近日表示,自2016年6月1日起,湖北省高速公路通行费收费标准将总体降低10%左右,预计调整后全年可降低社会通行成本约18亿元。此外,湖北还将完善多式联运网络,加快现代物流业发展,加快运输服务提质增效升级,切实降低物流成本,促进经济平稳健康发展。

据统计,我国货物总价值中有30%都被物流费用耗去,全国社会物流总费用与GDP的比率为16.6%,社会物流总费用占社会物流总额的比重为4.96%。

评:

高速公路收费的问题是一个复杂的问题,一方面,高速公路收费过高提高了出行和物流的成本;另一方面,在我国西部地区对于高速公路建设依然有着较高的需求,需要高速公路系统持续的投入。总体而言,各地量力而行的降低高速收费,对于整个社会经济的流通积极意义明显。

(本报记者宋笛整理、点评)

本版主编:刘凌林

