

上港集团倾力打造全球卓越的码头运营商

引言

港口行业是国民经济基础性产业,在经济全球化趋势增强、国际贸易进一步扩大的形势下,港口作为国际物流供应链的重要参与者,对全球经济发展的作用日益突出。港口行业以港口为中心、港口城市为载体、综合运输体系为动脉、港口相关产业为支撑、海陆腹地为依托,并实现彼此间相互联系、密切协调、有机结合、共同发展,进而推动区域繁荣的开放型产业。

目前,世界港口竞争主要目标是争取成为核心枢纽港。随着全球经济一体化进程的不断推进和中国经济的高速发

展,中国日益发展成为全球的世界工厂,而良好的港口条件是世界工厂形成的基础,同时,世界工厂的发展又将支持与带动港口行业的快速增长。

中国港口行业已进入高速发展周期,沿海港口吞吐量继续保持快速增长的势头,一方面是由于我国国民经济高速增长,投资、消费、工业稳定增长,特别是煤炭、金属矿石、原油、粮食等大宗货物的运量大幅度上升;另一方面得益于对外进出口的高速增长,使得我国港口集装箱吞吐量也呈现逐年高速增长态势。

我国按照北、中、南三大地

理区域已构筑了具有国际竞争力的枢纽港群,以充分发挥中国经济发展迅速、货源增长快的优势,形成合理的港口布局。三大区域分别是中部以上海港为中心的华东沿海枢纽港群、南部以深圳为中心的华南沿海枢纽港群,以及北部以大连、天津、青岛为主的环渤海地区枢纽港群。

上海国际港务(集团)股份有限公司以成为全球卓越的码头运营商为发展目标,而现阶段则以全力建设上海国际航运中心为发展主线。因此,将上海港建设成为国际航运枢纽港是上港集团近期面临的主要任务。



和巩固上海国际航运中心地位。

一、长江战略。作为上海港直接货源腹地的长江流域,是发展母港的立足之本,是维持上海港现有增长能力的核心区域。不论是现阶段,还是将来,保持并提高长江流域集装箱市场的占有率,是上港集团发展的基石。长江战略旨在通过管理、资本和技术输出,培育集装箱市场,强化集货网络,集聚腹地货源,服务长三角,服务长江流域,实现上港集团的可持续发展。

长江战略将在“点-线-面”的框架布局基础之上,对港口投资布局进行深层次优化,培育长江流域主喂给枢纽港和次级喂给港;发掘长江黄金水道潜能,发挥长江内支线调度中心的集约化管理优势,协助推动长江流域船级换代,提升运输能效;最终通过整合港口、航运、代理资源,形成区域性集货网络,形成以上海港为终端,辐射长江流域的集货扇面。

二、东北亚战略。作为上海港间接货源腹地的东北亚地区,是发展母港的增量空间,是确立和巩固上海成为东北亚国际航运中心的核心区域。在未来五年,提高东北亚集装箱中转市场的占有率,是上港集团实现跨越式发展的重要台阶。东北亚战略的核心,旨在以洋山为中心,大力拓展水水转运业务,确立上海港的国际航运中心地位,实现上港集团跨越式发展。

东北亚战略将通过确定洋山深水港区、外高桥港区和吴淞口港区的功能定位,明确各港区的业务侧重点,设计合理的航线综合配置方案,建立港区之间高效、经济的驳运系统,实现一体化运作,使上海港成为班轮公司东北亚集装箱中转业务的首选港口;通过沿海公共支线网络建设,提升上海港在东北亚区域内的集聚能力,实现长江、沿海、国际中转的无缝对接;推进整体营销和大客户管理,以上海港的优质服务赢得客户,推介“上海港最优选择”理念,建立各利益主体与上海港共同发展的良好格局。

三、国际化战略。作为执行国际化战略的主要方式,全球视野下的海外市场开拓,是实现上港集团愿景目标的必然选择。码头及相关业务的产业扩张,是上港集团为股东创造价值的重要平台。国际化战略的实施,旨在培养国际化运营能力,提升国际化管理水平,逐步形成辐射国内国际市场的跨地区、跨国经营格局。

国际化战略将通过上港集团对码头管理核心能力的标准化系统集成,国际化业务拓展人才的培养,战略执行职能部门建立,实现国际化战略实施所需资源要素的储备。同时,进行国际港口信息的收集和分析,筛选国际化目标市场,选取重点聚焦区域,追踪

潜在目标项目,获得国际化战略突破契机。面对日趋激烈的国际集装箱码头市场竞争和不断上涨的并购成本,上港集团将积极探索新的国际化模式,实现国际化扩张。

四大产业 提升能效

在三大战略的实施进程中,为了充分发挥协同效应和规模优势,上港集团将通过产业整合,逐步形成四大支柱产业,即:集装箱码头产业、散杂货码头产业、港口物流产业和港口服务产业。

一、集装箱码头产业。为保持集装箱产业健康持续发展,上港集团将做大做强母港,形成三大集装箱港区区域布局,即:以内贸集装箱货源为主的吴淞口港区,以外贸腹地集装箱货源为主的外高桥港区及以外贸中集装箱货源为主的洋山港区。加强港区联动,确保稀缺资源的一体化利用,实现吴淞口、外高桥、洋山三大港区的功能性互补和整体化运作,凸现洋山深水港区的中转优势。同时加大客户管理和开发,提供差异化服务,促进航运资源和客户资源向上海港集聚。采取新的商业模式,将与主要班轮公司之间的销售关系升级为战略联盟,使上海港成为班轮公司东北亚地区的首选港口,进行双赢的长期合作。

二、散杂货码头产业。在产业结构调整和服务功能升级进程中,上海港将继续发挥散杂货码头的重要作用,成为区域性的货物集散中心。为此,上港集团将根据长江流域经济发展需要,在合理规划布局的基础上,进行新码头建设和升级换代,完成黄浦江两桥港区规划转移工作,提升产业能效,逐步形成吴淞口、外高桥、罗泾、金山嘴四大散杂货功能港区。

吴淞口港区以张华浜、军工路和宝山码头为主,形成重大件、钢材、化肥为主的专业港区。罗泾港区装卸货种将以煤炭、矿石、钢杂为主,成为辐射整个长江流域的大宗散货物流园区和货物集散中心。外高桥港区将主要承担粮食、件杂货装卸和汽车滚装业务,作为上海临港工业的服务港区。金山嘴港区则承担化工类货物公用码头的港口服务,形成化工产品物流园区。

三、港口物流产业。港口物流是上港集团重点发展的核心辅助产业,其平台功能的发挥,将对集装箱码头产业和散杂货码头产业的发展起到重要战略支撑作用。港口物流产业的发展目标为整合、建设物流平台,加强国际合作、树立统一品牌。为此上港集团将充分利用港口优势,拓展对港口发展具有战略支撑作用的功能性物流项目,以完善的基础设施和良好的软环境吸引货源,辅助集装箱码头产业和散杂货码头产业发

展。

通过必要的资产重组,构建重大件物流、化工危险品物流和园区物流三大业务支柱,形成各业务单元的协同效应,到2008年形成“上港物流”核心企业平台,在统一品牌下进行整体化运作,建立协调机制,推动物流产业发展。通过与国际著名物流企业的战略合作,吸取先进的管理经验,获得成熟的海外网络资源,促进港口物流产业快速形成核心企业。

四、港口服务产业。港口服务是上港集团保持快速发展的支持性产业,其服务功能的完善和拓展,将成为上海国际航运中心建设的重要组成部分。港口服务产业的发展目标是完善港口配套服务功能,增强纵向一体运作能力,为此上港集团将坚持以客户为中心,市场为导向,建立客户服务中心,致力于提高业内企业的管理水平和服务水平,为客户提供安全、便捷、高效的“一站式”港口配套服务。

上港集团还将打造与国际航运中心地位相匹配的国际客运邮轮码头,通过建设“上海港国际客运中心”,为国际邮轮提供全方位的服务,使上海港进入国际邮轮产业网络,服务于上海“邮轮经济”产业的发展。引航、拖轮和外轮理货业务同属港口产业链中间环节,在同一个业务控制体系之下,建立内部协调机制,实施纵向一体化运作,以优化港口服务,提高港口效率。

优势明显 高速增长

上海港历来是我国最大的对外通商口岸,总吞吐量与集装箱吞吐量多年来排名全国第一。2003-2005年度,上海港货物吞吐量分别为3.16亿吨、3.79亿吨、4.43亿吨,全球排名分别为第三、第二、第一,集装箱吞吐量分别为1137万TEU、1456万TEU、1808.4万TEU,全球排名均位列第三。

上海港以中国经济持续稳定快速增长最具代表性的长三角地区为核心经济腹地,其辐射力可沿长江黄金水道上溯到中国广大的内陆地区。上述地区经济的强

劲增长及蕴藏着的巨大发展潜力能为上海港实现吞吐量的持续增长提供充沛的货源保障。同时,上海港不仅拥有高等级的公路运输网和连接全国各地的铁路线,水运条件也极为优越,为积聚腹地及中转货源创造了有利条件。因此,上海港优越的地理位置为集团的业务增长提供了强有力的支撑作用。

目前已包括世界前20大航运企业均已在上海港开通航线,航班密度达到每月1993班次,其中国际航班968条,其航线覆盖范围遍及全球200多个国家和地区的500多个港口,是中国大陆集装箱航线最多、航班最密、覆盖面最广的港口。

2003-2005年,上港集团完成货物吞吐量18923.6万吨、23748.5万吨、26776.6万吨,同比增长23.06%、25.50%、12.75%。完成集装箱吞吐量1128.2万TEU、1455.4万TEU、1808.4万TEU,同比增长31.00%、29.00%、24.25%。2004年和2005年,上港集团主营业务收入增长率分别为29.61%和24.40%,净利润增长率分别为30.33%和67.49%,显示出上港集团近几年经营业绩处于快速增长阶段。

物超所值 潜力巨大

截至2006年5月29日,A股市场主要港口类上市公司市盈率位于16-54倍之间,平均水平为24.29倍左右,与此相比较,上港集团本次A股整体上市的发行市盈率似乎偏高。但若按上港集团上市后股价4元左右来计算,总市值只有800亿元人民币,也就是100亿美元,这与任何一个世界级的港口相比较,价格实在是太便宜了,更何况上海港是一个正处于高速增长阶段的国际航运中心,其投资价值是不言而喻的。

上港集团依托的是整个上海港,这正是上港集团的巨大发展潜力之所在。曾经有国外投资基金到上港集团考察,他们得出的结论是,如果能化100亿美元买下上港集团,那就等于买下了整个上海港,那将是物超所值。

(葛荣根)

吸收合并 整体上市

上港集团是我国大陆地区最大的港口集团,也是全球最大的港口集团之一。2005年,上海港共完成货物装卸吞吐量4.43亿吨,首次跃居世界第一,其中上港集团完成货物吞吐量2.68亿吨,占整个上海港的60%。上港集团是目前上海港最大的码头综合运营商,拥有所有上海港集装箱码头和散杂货公共码头,上海港的所有集装箱吞吐量全部由上港集团及其下属企业完成,2005年,上海港集装箱吞吐量达1808.4

产业、散杂货码头产业、港口物流产业和港口服务产业,充分发挥规模效应和协同效应,减少和降低经营成本和管理费用,提高公司的运作效率,从而进一步增强上港集团的核心竞争力和盈利能力。

一字之改 脱胎换骨

从上港集箱到上港集团,股票代码只改了一个字,而股票代码仍是原来的600018,但公司已经脱胎换骨,今非昔比。上港集团的总股本为18.044亿股,而上港集团的总股本达到209.9069353

万吨,同比增长16.3%、22.2%和1.2%,2006年第一季度,上港集团实现散杂货货物吞吐量2983万吨。上港集团今后的散杂货业务将逐步形成吴淞口、外高桥、罗泾、金山嘴四大作业港区。

上港集团并非只是上港集箱的存续和规模的扩大,而是上海国际航运中心的建设者,是我国大陆地区最大的港口集团,也是全球最大的港口集团之一。上港集团共拥有生产泊位121个,其中,万吨级泊位78个,吞吐量能力13981万吨,生产用泊位长度20公里,生产用仓库总面积29.3万



万标准箱,已经连续三年稳居世界第三位。

目前,上港集团正承担着建设上海国际航运中心的重任,且已经进行了规范的股份制改造与业务资产重组,尽快完成发行上市对推动上港集团进一步发展有着非常重要的意义。因此本次上港集团通过换股发行、吸收合并上港集箱,得以最终实现其在国内A股市场的整体上市,从集团层面建立一个与其业务规模相匹配的资本运作平台,为今后实现长远发展目标及跨越式发展提供有力的保障。

上港集团本次发行的股份全部用于换股吸收合并上港集箱,不另向社会公开发行股票募集资金,发行数量为242171.055万股,发行价格为每股3.67元,上港集团换股吸收合并上港集箱的换股价格为每股16.50元,每一股上港集箱股票换取4.5股上港集团本次发行的股票。

实现整体上市后的上港集团,将对集团内集装箱业务、散杂货业务、港口物流业务和港口服务业务等进行重新整合,逐步形成四大支柱产业,即集装箱码头

亿股。原来上港集箱的经营局限于集装箱装卸、储存、拆装箱,水陆运输、中转、多式联运、货运代理、船务代理、信息及管理,工程技术服务,集装箱修理、清洗、租赁、制造及相关业务;现在的上港集团的经营经营范围包括国内外货物(含集装箱)装卸(含过驳)、储存、中转和水陆运输,集装箱拆装箱、清洗、修理、制造和租赁,国际航运、仓储、保管、加工、配送及物流信息管理,为国际旅客提供候船和上下船舶设施服务,船舶引水、拖带,船务代理、货物代理,为船舶提供燃料、生活品供应等船舶港口服务,港口设施租赁,港口信息、技术咨询服务,港口码头设施建设、管理和经营。

目前在上海港区,除上港集团外,一些企业(如宝钢集团、中石化集团等)也拥有附属的货主码头经营与其生产有关的散杂货装卸业务,但上港集团仍是上海港最大的散杂货综合运营商,拥有上海港所有散杂货公共码头。2003-2005年,上港集团散杂货业务实现货物吞吐量分别为8259万吨、10094万吨和10217

平方米,生产用堆场总面积472.1万平方米,其中:集装箱堆场341.1万平方米,箱容量39.5万个标准箱,生产用装卸机械5143台。2003-2005年集团完成货物吞吐量分别为18923.6万吨、23748.5万吨和26776.6万吨,同比分别增长23.06%、25.50%和12.75%,完成集装箱吞吐量分别为1128.2万TEU、1455.4万TEU和1808.4万TEU,同比分别增长31.00%、29.00%和24.25%。2006年第一季度上港集团完成货物吞吐量6795万吨,其中完成集装箱吞吐量459.4万TEU。

一个愿景 三大战略

上港集团的愿景目标是发展成为全球卓越的码头运营商。发展主线为:首先重点发展母港,在巩固母港核心竞争优势的前提下,凭借积累的经验与母港发展奠定的坚实基础,稳步走向世界。未来五年,上港集团将通过实施长江、东北亚和国际化三大战略,力求保持集装箱产业持续健康发展;同时实现中转业务突破,确立

