坚持两个毫不动摇

中远海运重组后多项指标居世界第一

“协同”起来好发展

经济日报·中国经济网记者　刘　瑾

6项世界第一、5个全球领先——重组仅仅两年的中国远洋海运集团有限公司(以下简称“中远海运”)交出了一张令人振奋的成绩单。

截至2017年底,中远海运经营船队综合运力达8635万载重吨/1123艘,排名世界第一。其中,集装箱船队规模189万TEU,居世界第四;干散货船队运力3811万载重吨/422艘,油轮船队运力2092万载重吨/155艘,杂货特种船队461万载重吨,均居世界第一。

中远海运相关负责人表示,通过全面深化改革,中远海运各业务板块迅速形成规模和成本领先优势,协同效应、规模效应和产业集群优势持续显现,经济效益稳步增长。

图为中远海运集团旗下码头。　(资料图片)

关键词1　重 组

数据显示,2016年中远海运实现利润总额161亿元,同比增长47.3%;2017年实现利润总额190亿元,同比增长18.2%,连续两年超额完成国资委考核指标。更可贵的是,集团连续亏损多年的航运主业在市场低迷的情况下实现扭亏为盈,集装箱运输、油品运输、散货运输、特种货运输、旅客运输5大航运公司去年前三季度全部实现盈利。

改革是机遇,更是挑战。

2016年2月18日,原中国远洋运输(集团)总公司和原中国海运(集团)总公司重组成为中国远洋海运集团有限公司。新集团成立第一年盈利便超过160亿元,在世界航运企业中名列前茅,被国务院国资委央企经营业绩考评列为A类企业。

中远海运相关负责人表示,由于重组前的两家集团业务高度重叠,为真正实现服务国家战略、提高国际竞争力的目标,领导班子没有采取“从长计议”的“稳妥方案”,而是同步谋划业务板块与集团总部的整合,改革工作“一鼓作气”,“一气呵成”。

至2016年末,中远海运完成了7大核心业务——全球集装箱运输、全球港口和码头经营管理、全球油轮运输、全球干散货运输、全球综合物流以及航运金融、装备制造的专业化重组,主力产业集群初步形成并迅速进入良性发展轨道。同时,集团海外网络整合全部完成。

2017年,中远海运继续坚持战略引领,深化改革重组,结合“提质增效”、压减工作、体制机制和业务模式创新的具体要求,在航运金融、航运服务等与核心主业息息相关的领域确定了12个重点整合项目。

通过项目组深入调查研究,船员管理体制改革、财务公司及信息公司等的整合方案目前已通过集团审批,正在积极推进实施;其他整合项目也在有序展开。集团还成立了国内首家航运金融保险公司——中远海运财产保险自保公司。

关键词2　“瘦 身”

作为国资委5家“压减”试点单位之一,中远海运利用重组整合的有利条件,将整合同类型企业、处置“僵尸企业”和低效无效资产、优化业务结构与“压减”工作目标有机结合,确定了“压缩管理层级至4级、削减法人公司20%”的工作目标。

据中远海运相关负责人介绍,通过不懈努力,截至2017年底,集团已清理关闭471家法人单位,压减率达26%,管理层级已压减为4级。从工作进度和成效看,中远海运“压减”工作走在央企前列。

在处置“僵尸”特困企业工作方面,2016年,中远海运提前完成了南通中远重工、厦门远海码头两家特困企业的治理任务。去年,集团还完成了4家公司的治理任务,其中僵尸企业中海工业广州公司已完成清算关闭。

关键词3　混 改

在刚刚过去的2017年,中远海运旗下上海泛亚航运有限公司(以下简称“泛亚航运”)混合所有制改革取得了实质性进展。

在改革重组之初,中远海运便意识到,要实现成为世界一流企业的目标,不仅需要优化体制,还需要创新机制。特别是系统性的激励约束机制能够将利益相关方与企业发展有效“绑定”,促进企业管理提升和持续创效。

2016年11月份,泛亚航运被国资委批准为首批混合所有制企业员工持股试点企业,这也是第一批10家试点企业中唯一的一家航运企业。

仅仅7个月后,完成混改的泛亚航运就变了模样,员工活力被大大激发出来,企业也焕发了新生机。

“泛亚航运开展混改和员工持股试点是集团深化国有企业改革的重大举措,将推动集团体制机制创新。同时,此举也为泛亚航运更好地向现代化综合全程物流供应商和航运电商转型打下了坚实的基础。”中远海运相关负责人表示,未来集团将在做大做强的基础上努力“做优”,尤其是要重点优化资产结构、船队结构和经营管理。

“当前,集团将重点通过提升产业链协同发展水平,释放改革重组的协同效应,进一步增强全球化协同营销,进一步健全产融结合等融合发展管控机制,进一步扩展港航、内外贸业务协同的覆盖面,使集团工作效率、经济效益、市场竞争力全面递增,改革红利充分释放。”该负责人表示。

生意经

松立软件携手『共享』提升智慧交通服务水平——

『停车神器』诞生记

本报记者　刘　成　通讯员　刘春梅

经常使用手机停车软件的朋友们可能已经注意到,“慧停车”APP最近又增加了一个新板块——共享停车。通过“点对点”的资源对接,广大车主可以更加方便快捷地找到合适的停车位。

这款被网友们唤作“停车神器”的APP是青岛松立软件信息技术股份有限公司(简称“松立软件”)的又一力作。

松立软件坐落于青岛市软件园内。公司董事长、总经理刘寒松坦言,公司能在创新的道路上走到今天着实不易。

“2014年,我曾看到过这样一组数据。当时,全国汽车保有量已经突破1.5亿辆,驾驶人员也突破了3亿人。交通拥堵、停车难、管理难以成为影响人民生活质量的重要问题。那时候我就想,这样全国性的行业痛点不就是企业创新发展的航标吗?”刘寒松说,那一刻,开发“慧停车”APP的想法在他心中萌芽了。

然而,万事开头难。松立软件创立之初,不仅研发人手严重不足,渠道资源也远远谈不上丰富。“停车软件从技术上讲本身就是一个全新的课题,需要我们摸索前进。更麻烦的是还得做市场调查。公司当时一共只有10多个人,所有人都跑到外面去摸排情况。好在我们没有退缩,把基础工作做得非常扎实。”

终于,松立软件基于青岛市场特点的APP产品面世了。由于服务精准、使用简单,产品一推出便受到了车主们的欢迎,在青岛站稳了脚跟。

然而,当公司带着自己的得意之作走出青岛时,新问题又出现了。由于松立软件当时只参照了青岛本地的数据,忽略了地区差异和用户不同的使用习惯,系统在外地上线后并没有达到预期效果。

“方法总比困难多。问题出现后,我们第一时间带领研发团队赶赴项目所在地,实地走访、观测和总结。我们走街串巷同运营人员、巡检员沟通;召集研发人员讨论解决方案;反复修改系统设置……经过深入的调研和设备调试,我们终于解决了问题,保证了项目的顺利推进。至此,我们的产品开始走向全国。”刘寒松介绍说,目前松立软件已经在北京、沈阳、潍坊、贵阳、重庆、兰州、惠州、郑州等地落地。除此之外,公司在上海、广州、杭州、贵州毕节等地的项目也正在推进中,业务覆盖全国10多个大中城市。

“‘慧停车’不仅可以为车主提供停车资源在线实时查询、线上自动缴费等服务,更重要的是,‘慧停车’管理平台的大数据积淀和分析能力可为城市停车场建设规划提供强有力的数据支持。”刘寒松说。

经过3年的发展,如今的“慧停车”已获得13项发明专利、5项实用新型专利、21项外观设计专利、137项软件著作权。公司已经获批成为青岛市智慧城市车辆管理专家工作站,并多次获得市级、区级专项资金支持。

随着市场上新的停车软件不断出现,如今的松立软件也开始面临新的挑战。不过,刘寒松并未感到特别焦虑,“没有压力就没有动力,要相信稳扎稳打的力量。我们要以技术为核心,做好自己的产品,以技术原动力在全国范围内拓展业务,力争将智慧停车的便利向更多城市推广,为满足人民日益增长的美好生活需要贡献一分力量”。

中国海油全力保供缓解北方“气荒”——

领跑LNG全产业链

本报记者　黄晓芳

中国制造的LNG船大鹏号正在驶入接收站码头。　(资料图片)

2月5日,“贝奇安娜”号驶入中国海油气电集团天津LNG(液化天然气)码头。这艘载有6.9万吨LNG的巨轮将在这里卸载,为京津冀地区冬季用气提供保障。

6.9万吨液化天然气折合气态天然气约1亿立方米。按照1户居民每月用气30立方米计算,这些天然气大约可供100万户居民使用3个月。

这一幕是中国海洋石油集团有限公司努力承担社会责任,有效缓解华北地区天然气供应紧张局面的一个缩影。

多措并举调配资源

“在上游资源采购环节,中国海油提前谋划布局,在去年冬季现货价格大幅上涨前,通过长期和现货LNG资源相结合的方式为冬季保供储备了近千万吨的LNG现货资源。在下游销售环节,早在去年夏天,中国海油就与相关部门、下游用户沟通,大体摸清了天然气缺口情况,并精确落实保供气量及排产计划。”中国海油董事长杨华表示。

面对华北地区天然气供应紧张局面,中国海油积极推动天然气管线互联互通,以充分释放天津LNG、广东地区LNG及海上天然气产能,缓解区域供气压力。同时,在华北、华东两大主要天然气消费增长区,中国海油天津LNG接收站和浙江LNG接收站已进入满负荷生产状态。

此外,天津滨达燃气管线已投用通气,这是中国海油、中国石油供气管道首次互联互通,能够有效释放华北地区供气能力。同时,中国海油与中国石油密切合作,在华南地区提前完成广东省管网与西二线互联互通,实现了首次“南气北输”。中国海油还计划安排百余辆LNG槽车从位于广东地区的接收站运载LNG驰援华北地区,承担“南气北运”任务。

截至目前,中国海油已向京津冀及周边地区累计输送液化天然气80多万吨,预计到2018年3月底前还将完成20艘LNG运输船的接卸,日最大供气量(液态和气态)预计将由去年的900多万立方米攀升至2400万立方米,较去年同期增长167%。

提前布局LNG产业

中国海油是我国LNG产业的先驱者和领军者。目前,中国海油已形成上游海外LNG资源基地建设、天然气勘探开发,中游LNG船跨洋运输、LNG接收站建设、天然气管网管道建设,下游天然气发电、汽车加气、工业用气、LNG冷能利用等完整产业链。

近年来,中国海油先后建成投产大鹏LNG、福建LNG、浙江LNG、珠海LNG、天津LNG、海南LNG8座接收站,每年接卸能力达3000万吨,LNG接收站运营数量和接卸能力均位居全国第一。

数字显示,截至2017年底,中国海油累计进口LNG突破1.2亿吨,经测算可减排二氧化碳3亿多吨,相当于植树8亿棵。

同时,中国海油还积极推动天然气发电产业发展,建成并拥有中山嘉明电厂、福建莆田电厂等6家天然气发电企业,总装机规模达到800多万千瓦,天然气装机规模位于国内前列。截至2017年底,集团公司已累计发电超过1600亿千瓦时。按照一户三口之家每月用电150千瓦时计算,这1600亿千瓦时电可供近1亿家庭使用一年。

率先掌握核心技术

在LNG技术研发领域,中国海油率先掌握大型LNG全容储罐等关键技术,其中3项为国际首创,6项达到国际领先水平,9项创新技术领跑行业。尤其是LNG全容储罐技术自主研发成功,标志着我国彻底打破了国际工程公司对大型LNG储罐技术的长期垄断。

目前,中国海油是国内唯一全面掌握LNG接收站自主技术体系,能提供全方位解决方案并具备工程化能力的企业。公司率先自主掌握的大型天然气液化技术使我国成为世界第三个拥有该项技术的国家。

未来,中国海油将进一步加快蒙西天然气管道项目建设。资料显示,蒙西项目管道将穿越内蒙古、山西、河北和天津4个省区市,全长约1279公里。项目建成后,将把鄂尔多斯与大同地区生产的煤制天然气以及中海油天津LNG接收站的天然气供应到北京、天津、河北和雄安新区,进一步增强京津冀地区清洁能源供应保障能力。

国机集团营收利润均创历史新高

本报讯　记者黄鑫报道:中国机械工业集团有限公司日前举行2018年工作会议。会议透露,2017年国机集团实现营业收入2861亿元、利润总额112.3亿元、上缴税费146.2亿元,分别比上年增长34%、30%、53%,均创历史新高。

“国机集团积极稳妥推进改革,在重要领域和关键环节实施了一系列重要改革举措,为未来的发展提供了强劲动力。”国机集团董事长任洪斌说。

据国机集团总经理徐建介绍,目前除个别因特殊原因无法改制的企业外,集团目标范围内58家全民所有制企业已全面完成公司制改制,建立起现代企业制度。此外,未纳入公司制改制范围的18家全民所有制企业也正在加快清理。

资料显示,近年来国机集团积极推进股权多元化改革,通过股份制改造、上市等途径稳妥发展混合所有制经济,超过70%的资产实现了混合所有制经营,57%的资产进入上市公司,用有限的国有资本融合、带动了大量的社会资本,扩大了国有资本的控制力、影响力和带动力。

此外,国机集团“瘦身健体”成效显著。截至2017年底,集团存量法人数量累计压减106户,压减比例为10.8%;净压减48户,压减比例为4.9%。

“这一系列改革正在推动国机集团从高速增长阶段转向高质量发展阶段。”任洪斌说。

尤其值得一提的是,2017年国机集团境外企业利润首次超过10亿元。据介绍,国机集团在深耕亚非拉市场的基础上,努力拓展欧美等发达国家和地区市场,力争通过技术、产品、服务的不断升级推动全产业链向高端转型。

“2018年,国机集团要力争利润总额同比增长8%,努力达到10%。”任洪斌说,在新的一年里,国机集团将继续推进混合所有制改革,完善现代企业制度,提高供给质量和效率。一方面,要改造提升传统支柱产业,推动产业链条向关键环节和高附加值环节延伸;另一方面,要继续聚焦智能制造、大健康、新材料、清洁能源、大数据、“互联网+服务”等领域,培育新的增长点。同时,扎实推进“瘦身健体”,力争到2018年5月底,累计减少法人户数177户,压减完成比例达到18%,最长管理层级为4级;到2018年年底,累计减少法人户数187户,压减完成比例达到19%。

本版编辑　韩　叙　　美　编　吴　迪
本版邮箱　jjrbqyb@163.com