

“了解我的上市公司”系列报道

聚“智”谋“绿”眺未来 天津港焕新码头经济

本报记者 桂小笋

全球首个智慧零碳码头,“一带一路”的海陆交汇点、新亚欧大陆桥经济走廊的重要节点……这些都是天津港的名片。

“作为上海证券交易所第一家港口上市公司,天津港是世界等级最高的人工深水大港,天津港已成功并网发电全球首个零碳码头智慧绿色能源系统。”日前,在由投资者服务中心、天津证监局主办,天津上市公司协会、天津市证券业协会、渤海证券协办的“了解我的上市公司——天津港专场”活动中,天津港总裁陈涛对来访投资者如是介绍。

推动智慧港口建设

驱车向天津港码头方向驶去,距离很远就可以看到巨大的风力发电设备。陈涛表示,目前,天津港采用“自发自用,余电上网”模式,包含风电和光伏两个部分。

在活动现场,天津港管理人员告诉来访投资者,公司近年来致力于港口的绿色、智能化建设。

在码头自动化改造方面,着力推动传统集装箱码头全流程自动化升级。在大型集装箱设备自动化改造方面,自动化改造率达到66%,一次装箱成功率由93.8%提升至95%,缩减了作业时间,提升了工作效率。推动散货泊位的门机自动化改造,实现整泊位门机自动化全船实船作业。在运营数字化升级方面,自动化场桥智能调度控制系统(EGS)成功上线运行,实现了自动化场桥调度控制的核心技术自主可控;成功发布新一代智能化集装箱码头管控系统(JTOS),已试点切换上线;全国首创件杂货ES0电子下货纸平台成功上线,开启港口理货数字化新纪元;“津港通”平台上线试运行,实现客户集疏运业务一网通达;TCA等智能管控系统功能持续拓展,实现港口自动化和数字化双提升。



图1天津港码头 图2今年上半年全国沿海港口集装箱吞吐量排名 图3天津港工作人员向投资者介绍运营状况 图4正在作业中的码头 图5运输过程中的集装箱

陈涛告诉记者,按照天津港打造世界一流绿色智慧枢纽港口发展战略,加快推进港口数字化、智能化、低碳化转型发展。2023年,公司所属三个滚装码头同时获得中国船级社颁发的《碳中和评价证书》,成为全球港口首批实现全部“零碳”运营的滚装码头。

在推动智慧港口建设方面,公司积极推动传统集装箱码头全流程自动化作业升级,大型集装箱设备自动化改造率66%;积极推动散货码头自动化改造,发布了港口智能管控平台(TCA)和知识产权自主可控的智能化集装箱码头管控系统(JTOS)。

数据显示,2023年,公司先后打破各类作业效率纪录35次,多条航线船时效率稳居全球首位;杂货作业效率提升20%,作业周期缩短30%,绿色

智慧推动了公司的可持续发展。

多方面着手提质增效

天津港对外对内服务辐射能力强,目前,公司拥有集装箱航线147条,同世界上180多个国家和地区的500多个港口保持贸易往来。

港口行业是国民经济的“晴雨表”,在经济发展中发挥着重要的作用。天津港副总裁、财务负责人方胜告诉《证券日报》记者,公司会从多个方面着手提质增效,以更好地回馈投资者,包括充分利用国家和行业管理政策机遇,深化实施更多运营策略,提升资源配置能力,加快智能化港口建设,加大成本管控力度。

方胜表示,第一,天津港会抓住政策机遇,聚焦加快交通强国建设和服务京津冀协同发展,助推口岸

环境优化,形成港口高质量发展的强大合力。第二,深化实施拓展策略,建立二级市场开发机制,加大重点船公司营销业务;发力拓展航线网络,开发新的航班航线;发力拓展海陆战略实施,保障环渤海内支线效率及干支衔接水平;深化实施优效策略,全方位开展客户营销,保障铁矿石、钢材、焦炭等重点货类增长。第三,新建滚装汽车、大宗散货堆场,对原有集装箱、散货码头进行改造升级,不断满足生产经营需要,为后续业务增长提供支撑。第四,加大信息化管理系统和业务操作系统的研发投入,助力下属企业提升作业效率,缩短作业周期,提升客户服务质量和响应水平。第五,持续压降经营成本费用,加强预算执行管控,精细成本单吨、单船核算水平,加大各所属公司考核力度,实现上市公司降本增效。

上市公司规划市值管理“练好内功”成共识

本报记者 桂小笋

“《上市公司监管指引第10号——市值管理》正式发布后,公司已开始着手研究学习相关政策精神。未来,公司将始终依法依规有序开展资本市场工作,加大力度保护中小投资者权益。”在11月19日的业绩说明会上,禾丰股份董事、总裁邱嘉辉在回答《证券日报》记者提问时介绍了关于市值管理规划的相关事项。

随着市值管理新规的发布,越来越多上市公司正在被投资者追问市值管理相关规划。多家上市公司在回复投资者提问时,从夯实主业、稳健经营、加大投资者沟通力度等角度进行了解读。

柳钢股份董事长卢春宁在业绩说明会上回答《证券日报》记者提问时介绍,公司目前在产品结构优化等方面持续提升核心竞争力,同时不断

健全完善治理结构,提升信息披露规范性,加强与投资者的沟通交流,提升公司的投资价值。

畅力资产董事长宝晓辉在接受《证券日报》记者采访时说:“优质公司不是靠市值管理管出来的,而是靠硬实力做出来的,打铁还需自身硬,做好市值管理的前提是,上市公司有着超强的核心竞争力,这就要求上市公司聚焦主业,增强盈利能力和可持续发展能力,提高市场竞争力和行业地位。”

在投资者互动平台上,柏诚股份表示,公司将持续聚焦做强主业,加强自身经营管理,不断改善经营效率和盈利能力,努力实现公司经营业绩的持续、健康、稳健发展,争取以良好的业绩回报广大投资者。同时公司将积极主动与广大投资者沟通交流,持续提高信息披露质量和透明度,增进投资者了解和认同,传递公司在价值、维护公司资本市场品牌形象,并将

综合运用现金分红、股权激励等方式提升公司投资价值。

排排网财富管理师曾衡伟在接受《证券日报》记者采访时介绍:“上市公司质量的提升是市值管理的基础,可以通过产业升级、技术创新、管理优化等手段,切实增强企业竞争力。同时,依法依规运用并购重组、股权激励、员工持股计划等多种方式,合理反映上市公司质量,促进投资价值提升。”

此外,曾衡伟建议,上市公司要注意增强投资者回报,通过加大分红力度,实施积极的分红政策,让投资者分享更多红利,从而吸引长期投资者。最后,还要通过多种形式积极与投资者沟通,增强投资者对公司价值的认同和信心。

宝晓辉建议,上市公司可以制定清晰的长期规划,根据自身的业务特点、市场竞争状况和行业发展趋势,制定明确的长期发展战略目标,并将

市值管理、投资者回报、提质增效等目标纳入其中,通过指标量化相关数据,及时向投资者反馈。

此外,在进行市值管理的过程中,上市公司必须严格遵守相关政策和法规,依法依规运用市值管理工具。

从保护中小投资者的角度来看,宝晓辉提醒,上市公司管理层需要对市值管理过程中可能面临的风险进行全面的识别和评估,加强自身操作的合规性。另外,上市公司在进行股份回购、增持、减持等交易时,要严格遵守相关规则和程序,确保披露的信息真实、准确、完整,不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,以便投资者作出正确的投资决策。同时,上市公司应建立健全内幕信息管理制度,加强对内幕信息的保密工作,明确内幕信息知情人的范围和保密责任,不能以市值管理的名义操纵股价、损害中小投资者利益。

市场需求稳中向好 多家纸企上调产品价格

本报记者 张文湘 见习记者 占健宇

近期,受供需改善等因素推动,多家造纸企业纷纷发布涨价通知。以瓦楞纸为例,卓创资讯数据显示,玖龙纸业天津、东莞基地瓦楞纸价格自11月20日上调30元/吨,玖龙纸业沈阳基地计划于11月25日上调瓦楞纸价格30元/吨,河南亨利纸业的高强瓦楞纸价格亦于11月20日开始上调,以规模纸厂天津基地为例,今年10月份至今已经连续四轮上调瓦楞纸出厂价格,累计涨幅达到120元/吨。截至11月18日,中国AA级120g瓦楞纸月度市场价在2710.63元/吨,较月初价格涨幅1.66%。

除瓦楞纸外,玖龙纸业沈阳基地和东莞基地计划在11月25日将牛卡

纸价格上调30元/吨,玖龙纸业天津基地11月20日将海龙、地龙牛卡纸上涨30元/吨。同时,河北唐山冀澳纸业近期已将箱板纸价格上调30元/吨。

业内人士认为,近期相关纸品需求稳中向好,为其价格上涨提供了支撑。而从供应层面来看,上游纸厂生产稳定,加之需求的增长,进一步优化了市场供需结构,为瓦楞纸市场的价格持续上涨提供了有力支撑。需求端的向好,则提升了上游纸厂的开工积极性。根据卓创资讯数据统计,截至11月14日,上游纸厂的样本库存量已降至36.12万吨,较上月月底少了8.37%。

“综合来看,虽然供应稳定,但需求增加,供需关系进一步改善,叠加规模纸厂持续拉动带动看涨情绪,使得瓦楞纸市场持续上涨。”卓创资讯瓦楞及箱板纸高级分

析师李莉在接受《证券日报》记者采访时表示。

业内人士认为,短期内瓦楞纸行业终端订单存在增量预期,尤其是元旦和春节等节日订单有望在11月底或12月初逐步释放,部分下游包装厂仍有补库需求,市场利好因素仍占主导。

隆众资讯分析师宋立云分析称,目前纸企库存压力不大,虽然当前多数纸企开工充足,供应面竞争仍在,但今年四季度节假日及电商节消费较为集中,需求面支撑尚存,叠加头纸企再次发布涨价计划提振市场信心,预计11月份瓦楞纸市场延续小幅上涨趋势。

在利好因素的主导下,未来相关企业的盈利情况也有望迎来修复。“随着需求端稳步好转,产业链利润或将有所回暖。预计2025年瓦楞及

箱板纸行业毛利率继续保持修复。”卓创资讯分析师刘晴晴在接受《证券日报》记者采访时表示。

中关村物联网产业联盟副秘书长袁树向《证券日报》记者表示,企业需加强技术创新,提升产品附加值,推动产业升级。同时,积极拓展国内外市场,优化销售渠道,提高市场占有率。此外,还应加强成本控制,提高资源利用效率,降低能耗和排放,实现绿色发展。通过转型升级,造纸行业将能够更好地应对市场挑战,实现可持续发展。

刘晴晴表示,造纸行业竞争激烈,企业应寻找符合自身发展的战略,以提升整体收益。同时注重成本管控,推动海外再生纤维浆的产能布局,以及国内废纸原料的库存管理,并根据市场情况及时调整生产及销售策略。

六城将开展eVTOL试点 产业链企业迎机遇

本报记者 丁蓉

近日,中国航空运输协会通航业务部、无人机工作委员会主任孙卫国在2024国际电动航空(昆山)论坛上透露,中央空管委即将在6个城市开展eVTOL(电动垂直起降飞行器)试点。据悉,这6个试点城市初步确定为合肥、杭州、深圳、苏州、成都和重庆。试点文件对航线和区域都有相关规划,对600米以下空域授权部分地方政府,意味着相关地方政府要承担更多管理责任。

眺远咨询董事长兼CEO高承远在接受《证券日报》记者采访时表示:“中央空管委将在6个城市开展eVTOL试点的举措,将为eVTOL的应用提供更多实际场景,把eVTOL产业进一步推向实践。在政策与市场的共振下,有望形成强大的推动力,加快我国低空经济的发展。”

市场空间广阔

低空通常指航空器到其正下方地面的垂直距离在1000米以内的空域,有时根据不同地区特点和实际需要可延伸至3000米。科方得智库研究负责人张新原向《证券日报》记者表示:“600米以下空域是目前eVTOL、无人机、直升机等低空领域产品实施空中出行、空中观光、外卖配送、城市巡检等商业活动的主要范围。”

eVTOL既可以用于载人,也可以用于载物,由于其具有垂直起降、低噪音、低成本、安全性高等特点,被视为未来城市空中交通市场的主流方案。工业和信息化部赛迪研究院发布的《中国低空经济发展研究报告(2024)》显示,2023年,国内低空经济规模已达5059.5亿元,预计到2026年,低空经济规模有望突破万亿元。在eVTOL领域,2023年中国eVTOL产业规模达到9.8亿元,同比增长77.3%,预计到2026年将达到95亿元。根据《经济学人》预测数据,中国未来将占全球eVTOL市场的50%。

多地高度重视低空经济和eVTOL产业发展。例如,深圳市已把低空经济纳入“20+8”战略性新兴产业集群。今年11月初,深圳提出,接下来将新增建设5G-A基站超8000个,重点加强对600米以下低空网络覆盖,逐步形成以5G-A网络为主、卫星网络和民航专网为辅的“空一天一地一海”融合通信网络体系,全方位支撑低空经济创新应用场景落地。同时,深圳有效吸引企业入

驻。德国eVTOL研发制造商商百花选择在深圳设立中国总部,亿航智能等国内企业也纷纷进驻深圳。

苏州今年以来先后出台《苏州市低空经济高质量发展实施方案(2024—2026年)》《苏州市低空经济发展规划(2024—2030年)》《苏州市支持低空经济高质量发展的若干措施(试行)》等文件。昆山的峰飞航空科技企业,是国内最早投入eVTOL航空器赛道的科技企业之一。

产业迎黄金窗口期

低空经济包括低空航空器制造、低空基础设施、低空应用运营服务三大环节。

在低空航空器制造环节,我国有亿航智能等eVTOL头部企业。近年来,汽车主机厂广汽集团、小鹏汽车、吉利汽车等,初创型企业沃兰特、零重力、新维度等,飞机主机厂中国商飞等,纷纷加入eVTOL赛道。

“在国家和地方的一系列政策支持下,我们感受到eVTOL产业热度的快速提升。”深圳新维度CEO李晨向《证券日报》记者表示。

在低空基础设施环节,包括起降站等物理基础设施和低空物联网等新型基础设施,深城交、莱斯信息、中国移动、中国联通、中国电信、华测导航等企业前瞻性布局。例如,深城交在2022年深圳市获批民用无人驾驶航空试验区后,开展了市级及区级低空飞行相关规划、模式及制度研究,公司已为全国超过10个城市提供技术支持。

低空应用运营服务环节包括物流配送、空中交通、飞行监管、作业飞行、医疗急救、农林植保、消防救援等。中信海直在综合保障方面涉足智能管控系统开发、通用航空飞行器的空中指挥管理、培训等领域,在运营服务方面开展城际游览、短途摆渡飞行等服务。公司近日在投资者互动平台上表示:“公司与沃飞长空签署了战略合作协议,将围绕低空出行、空中旅游、应急救援等业务进行密切合作,共同推动eVTOL商业化进程。”

中国企业资本联盟中国区首席经济学家柏文喜在接受《证券日报》记者采访时表示:“低空经济产业正值密集创新和高速发展的战略机遇期,黄金窗口期,中央空管委将在6个城市开展eVTOL试点,有利于催生和释放一系列机会,加速产业链上下游企业推进市场化验证。”

动力电池“铁运”首发 宁德时代拿到首张“火车票”

本报记者 李婷

11月19日上午,宁德时代动力电池铁路运输首发仪式在贵阳、宜宾两地同时举行,满载宁德时代产品的列车驶往上海。业内人士对《证券日报》记者表示,宁德时代首次实现动力电池铁路运输,也意味着中国动力电池铁路运输实现“零突破”。

黄河科技学院客座教授张翔对《证券日报》记者表示,随着动力电池正式开启“铁运时代”,物流成本将进一步降低。动力电池铁路运输模式也有望进一步推广,助力我国新能源汽车产业全球影响力的提升。

宁德时代动力电池铁路运输首发,标志着我国在进一步打通动力电池运输关键堵点卡点、保障新能源汽车及动力电池产业链供应链安全稳定等方面,实现实质性新突破。

事实上,随着动力电池产销量增加,其运输规模也日益扩大,据测算,2023年动力电池运输量约945万吨。运输量的快速增长,使得安全、高效、快捷的动力电池运输服务保障成为当前面临的巨大挑战。目前,国内市场动力电池运输主要依赖于公路运输,出口市场则以海运为主。而航空运输规模十分小,铁

路运输仍处于试点探索阶段。

张翔对记者表示,动力电池的铁路运输主要受制于安全性等因素,但随着国内动力电池技术的进步,安全性能的提高,在产业链降本的趋势下,宁德时代的动力电池实现铁路运输“首发”,有望逐步开启动力电池的铁路运输时代。

前述业内人士介绍,此次宁德时代动力电池产品成功入选中国国家铁路集团首批试点企业,主要系公司不断通过科技创新,提升产品综合性能,包括安全性,使其能够适配铁路运输要求的条件。

据介绍,宁德时代从材料、结构、电池管理等层面,构建了一整套行之有效的安全体系,确保了宁德时代动力电池产品铁路运输的高安全。

业内人士认为,随着动力电池正式开启“铁运时代”,带来高安全、高效物流体系,贵阳、宜宾两地有望吸引更多配套产业链企业落地,推动区域产业融合、构建完整产业生态。

张翔表示,随着动力电池铁路运输模式的进一步推广,动力电池有望通过中欧班列等实现大规模、稳定出口。不过,铁路运输模式也势必对动力电池行业整体提出更高的要求,率先获得“火车票”,实现大规模铁路运输的企业,有望获得降本优势,从而赢得市场。

交通银行河南省分行: 批复首笔上市公司股票增持贷款

交通银行河南省分行近期审批落地国内某行业龙头企业上市公司2笔股票增持贷款,总计6亿元,不仅实现了业务的新突破,更是该行积极响应国家政策、助力资本市场平衡发展的有力举措。

股票回购增持贷款作为一种创新金融产品,对增强资本市场的内在稳定性起着关键作用。它能够激发上市公司和大股东的回购增持热情,有助于改善上市公司估值,提升资本市场的流动性和活跃度,进一步提升投资者信心。交通银行河南省分行

(CIS)