

杜传志：把港口筑进“蓝海”

发布时间:2010-4-10 来源:大众日报

日照港，开港仅20年，就一举突破1亿吨，成为全国“亿吨大港俱乐部”最年轻的成员；日照港，山东省首家上市的港口企业，34个月3次融资总额32.4亿元，迅速成长为“沪深300指数”样本股、“上证治理板块”样本股；日照港，2009年港口吞吐量突破1.8亿吨，增速和增量均居全国沿海十大港口之首。今天的日照港，已经发展成为全国沿海主枢纽港和大宗散货物流中心，成长为沿桥、沿黄、鲁南地区发展的重要基础设施，成为山东蓝色经济大发展的一个强力引擎。

在蓝色经济发展的大潮中，日照港将向着吞吐量、通过能力双双跨越两亿吨的目标加速前进。

无论是历经5年艰辛成功上市，实现生产经营和资本运营“双轮驱动”，还是危机中吞吐量增速、增量全国沿海十大港口之首的佳绩，日照港创造了一个又一个奇迹。近日记者走进日照港，就应对危机的经验、企业的未来发展和在打造山东半岛蓝色经济区中的作为等问题，采访了日照港(集团)有限公司董事长、党委书记杜传志。

记者：2009年的金融危机，对全球港航业的发展带来的冲击是巨大的，而日照港吞吐量达到了18131万吨，同比增长20.1%，增幅和增速均居全国沿海十大港口之首，有什么“秘诀”吗？

杜传志：这次金融危机导致的产能下降、运输需求下降、航运指数暴跌，对港口运输产生了较大的冲击。从全国的情况来看，2009年遭遇了史上最寒冷的“冬天”。港口吞吐量增幅从停滞、到下降、再到负增长，应该说形势是十分严峻。

早在2008年美国次贷危机爆发之时，我们就感觉到国内房地产市场可能会陷入不景气，继而导致铁矿石价格降低，贸易商的铁矿石运输会进一步向接卸能力强、成本低的港口集中。就此我们果断叫停一些即将开工的办公楼和宿舍楼等项目，压缩开支。与此同时，把主要力量投入扩建堆场、添加设备，提升矿石接卸能力，“向海洋要陆地”，投资了几个亿形成了大量的土地和堆场，最终在2009年年初使矿石堆存能力超过了2000万吨，成为铁矿石全年完成9973万吨、进口量居全国沿海港口第一位的重要支撑。

应对危机，我们提出“超前一点点、坚持一点点”，“一点点”并不起眼，“一点点”也不难做到，但放到一个亿吨大港，每个人的“一点点”，每件事的“一点点”，加起来就会很可观。

记者：危机中，许多港口的货源明显“缩水”，日照港却进一步开拓了市场，是如何做到的？

杜传志：传统的思维是开拓市场就往“富地方”跑，我们却往“穷地方”跑。日照港近几年加大对中西部市场的开发力度，我们意识到，随着国家西部大开发战略的深入实施，中西部地区必将产生旺盛的运输需求，而且在危机对东部沿海造成较大影响的背景下，这种需求显得更突出更宝贵。

2009年我们与铁路、检疫、海关等口岸单位一道到广西、山西、内蒙古、青海等地召开业务推介会和客户座谈会，打造中西部最方便快捷的出海口岸，为中西部地区提供优质的港口中转服务。

记者：后危机时代大背景下，日照港有什么规划和打算？

杜传志：我们将以“抓机遇，调结构，跨双亿，强基础”为总体要求，着眼于打造最具活力的国际一流强港这一战略目标，以高负债情况下的低成本融资、集团化经营情况下的资源配置、港口高成长情况下的人才培养、选用、引进和储备“三大课题”为战略主题，构筑“大宗干散货、原油、集装箱运输和现代物流”四大重点体系，力争2015年实际通过能力超过3亿吨。

面向长远发展，日照港致力于打造最具活力的国际一流强港，努力建设成为我国著名的大宗散货进出口中转基地、华东地区重要的杂货进出口中转基地和亚欧大陆桥东端区域性集装箱转运中心，使日照港能够跻身于世界名港之列。

记者：全力加快海洋经济，打造山东半岛蓝色经济区的战略规划中明确提出了依托日照深水大港，构建以日照精品钢铁基地为重点的鲁南临港产业带，日照港将如何发挥作用？

杜传志：日照港是鲁南五市唯一的港口，对鲁南及广阔腹地的服务和带动能力日渐增强。自2006年以来，鲁南五市在日照港中转的货物量年均增长30%以上，2009年，总量达到7300万吨，占日照港总吞吐量的三分之一还多，鲁南地区平均每天有20万吨货物出入日照港。

大力发展蓝色经济的战略选择。对港口来讲，是千载难逢的历史机遇，同时也给我们提出了新的、更高的发展要求。日照港要充分发挥好、利用好宝贵的岸线资源、独特的区位、便捷顺畅的集疏运体系和广阔的腹地等复合优势。进一步提升对鲁南临港产业带的拉动力。

具体说来要有三个“加快”：一是加快港口基础设施建设，积极推进码头泊位、锚地、堆场的建设步伐，突出设施的专业化、大型化和高效配置。二是加快港口功能建设，广辟“无水港、旱码头”，扩大内陆口岸直通，积极加快B型保税物流中心和港口物流园区建设，加大服务临港产业集聚和发展的力度。三是加快港口集疏运体系建设，积极推进港口及腹地铁路、公路、管道建设。

同时，在生产建设的过程中，我们要坚持“蓝色”先行、环保优先，注重加强海洋环境和生态保护，既要金山银山，又要碧海蓝天。生产上，坚持从装卸作业和倒运过程的源头进行全过程控制，明确每台设备、每个作业者的作业要求，加强现场粉尘污染控制，实现安全生产、清洁生产、绿色生产；建设上，坚决执行工程建设环境影响评价和“三同时”制度，最大限度地减少工程建设对海域环境及海洋渔业生态的影响；同时还要坚持采取人工放流补偿活动等多种形式，进一步促进海洋环境和渔业资源的可持续发展。

记者：三个“加快”，都有什么样的具体项目来支撑？

杜传志：需要特别指出的是。鲁南临港产业带是日照港的最直接的辐射区，但是日照港要想发挥引擎作用，眼光必须放远放长，既要融入鲁南临港产业带，充分互动，又要“跳出鲁南看鲁南，跳出鲁南发展鲁南”，站在服务好西部大开发，中部崛起，东部率先发展的战略高度，着眼于国际一流强港的目标，加速壮大、加快发展，以自身的超前发展拉动鲁南临港产业带的快速崛起。

记者：日照港资本市场运作“双轮驱动”等发展模式的转变引起业界广泛关注，在蓝色经济发展大潮中港口应该如何练好“内功”？

杜传志：当前，我国港口还处在同质化竞争的时代，即单纯码头装卸的竞争，从长远来看，仅有量的突破和优势是不够的，要实现“质”与“量”的同步提升，量在港口主要就是吞吐量，而质是经营能力、管理水平以及竞争力、影响力、带动力的综合体现。

国内许多优秀港口，都站在更高层次对自身发展提出的更高要求，如上海港提出要做全球卓越的码头综合运营商，广州港提出要成为世界级综合性港口经营人。

作为日照港，调结构、转方式更是迫在眉睫的问题。尤其在蓝色经济大发展的背景下。

首要的是货种结构调整转型，经过20多年的建设发展，日照港的大宗干散货运输在沿海港口已经处于第一“军团”，特别是铁矿石、镍矿、粮食、木片进口，水泥出口量已居第一位，但是货源结构还不合理，货种相对单一，缺乏高附加值的主力货种，确实是不得不面对的现实。

去年以来，日照—仪征输油管线及配套30万吨级原油码头获批，日照—东明输油管线开工，晋中南煤炭外运通道获批并开工建设，日照钢铁精品基地进展顺利，这“三线一基地”加快推进，再加上B型保税物流中心顺利封关运营，必将有力地促进港口原油、集装箱以及现代物流的发展，如果这些项目全部落地，将支撑日照港成为国家级的散货物流中心，日照港对鲁南临港产业带的拉动作用将得到明显提升。

记者：港口要进行结构调整，转变发展方式，除了货种调整，更深层次的着力点在哪儿？

杜传志：除了货种结构，我们还做了资本、管理、产业等几个方面的调整和转变。

资产结构方面，2009年8月份，日照港股份有限公司非公开发行股票获得成功，这是自2006年首发上市后，我们在34个月完成的第三次融资，三次募集资金总额达到32亿多元，此举将港口优质资产优势充分转化为资本优势，为港口发展增添了巨大的动力。除了利用上市平台，我们还与中石化、中石油、中远、山钢、兖矿、巴西VALE、荷兰孚宝等70多家国内外大型企业，以租赁码头、转让股份、转让资产等多种形式开展了合作，形成了资本运营和生产经营双轮驱动的发展模式。

管理结构的优化是日照港的不懈追求。我们的“管理效益年”活动已经持续开展了3个年头，2009年又全面实行了定额管理和对标管理，积极引入卓越绩效管理，港口管理变革不断推进，精细化程度不断提高，全年全员劳动生产率同比增长17.9%。同时我们将加强资源节约型、环境友好型港口建设作为关乎长远发展的重要工作来抓，不断提高“低碳”经济的精细化管理，全年能源综合单耗同比下降5.3%，港口的发展质量进一步提升。

我始终认为“适合自己的才是最好的”，在产业结构上，我们探索了一条适合日照港特色发展的经营道路。经过多年的发展，除了港口主业外，集团旗下的山东港湾公司已经成为港口建筑业务竞争力排名全国第二的施工企业，还打造了日照港建、日港监理、日照港机、碧波餐饮、碧波绿茶等知名品牌。目前，我们的多元经营收入超过集团总收入的60%。下一步我们将按照港口业务、物流与贸易、建筑与制造和综合服务四大业务板块，继续调整经营模式，实现集约发展，培育新的经济增长点。

打印本页

关闭窗口

[首页](#) | [关于我们](#) | [网站声明](#) | [联系我们](#)



蓝色经济网©2009

地址：烟台市毓璜顶西路16号 电话:0535-6247374 传真:0535-6648831

烟台蓝色经济区建设推进办公室主办 鲁ICP备09089458号