

激活千亿级场景,青岛地铁竞速资本赛道

■青岛财经日报/首页新闻记者 窦衍凤



地铁1号线列车从安顺车辆段驶出。

为充分激活轨道交通赋能城市发展的活力,为地铁高质量发展培育新动能,青岛地铁积极布局资本运作新赛道,开启了产业发展的新篇章。“十四五”期间,全市地铁建设预计完成投资1100亿元,衍生出千亿级的市场场景。

在此基础上,青岛地铁研究梳理出包括传统土建、设备以及新兴领域等在内的36大类146个开放场景。青岛地铁党委书记、董事长张建刚表示,“千亿级的场景和订单是地铁最顶级的资源,我们将把这些场景和订单拿出来,与高水平科研院所、研发团队、科技企业合作技术创新。”

据了解,青岛地铁在“十四五”期间推进实施“三六五”发展战略:聚焦“线路建设、TOD开发和轨交产业集群”三个千亿投资目标,立足“运更多的人、赚更多的钱、用最少的电、让更多人工作生活在地铁两侧、青岛地铁青岛造、匹配城市战略”六大发展愿景,持续深化市场化改革,全面拓展“建设、运营、开发、经营和资本运作”五大赛道。

内各类物业的安保、清洁、绿化、维护、餐饮、停车及产业园区的招商、运营、物业管理和其他增值服务业务。去年集团开展了同业整合工作,青铁物业将逐步整合内部所有物业服务业务,构建“大物业”格局。

对于混改企业上市,青岛地铁以“三化两型”为原则,聚焦市场化、资本化、效益化方向,塑造创新型、平台型企业,通过自主孵化培育上市资源、收购产业链独角兽和瞪羚企业、引入战略合作伙伴等多种模式相结合实施多层次上市计划,力争至“十四五”末,实现旗下上市公司数量3-5家的目标。

开放应用场景,打造千亿级产业链

青岛是近十年来全国地铁发展最快的城市之一,目前已投入运营6线、284公里,线网规模位居全国第10;目前总获批里程达503公里;三期线路将在今年上半年全部开工。基于轨道交通的布局,“十四五”期间,青岛地铁研究梳理出的包括传统土建、设备以及新兴领域等在内的36大类146个开放场景,也成为其在资本赛道加速的重要优势。

青岛地铁紧紧围绕补链、强链、延链,布局未来投资重点方向,策划实施了一批重点投资项目:入股光大国际,共享了保险经纪业务牌照,解决了应用场景估值难的问题,实现“延链”投资布局;地铁集团发起设立了一只聚焦于轨道交通产业的股权投资基金,以丰富投资工具,促进投资业务发展;投资成立金浦基金,以2亿元出资撬动基金整体3.4亿元投资于轨道交通行业,通过紧密围绕主业进行投资,聚拢产业链优质公司,形成产业集群,促进新设备、新材料和新技术在地铁场景的应用。

在强链方面,青岛地铁立足利他双赢、聚合发展,带动产业“壮”起来。青岛地铁与上海富欣在青岛组建合资公司,充分利用青岛地铁在青岛本地的资源和场景优势,并发挥上海富欣在自主研发和创新项目实施上的特长,协作推进TACS在青岛地

铁6号线以及三期规划线路的工程应用,形成示范效应。预计未来五年内进入上市培育期,将承接5条地铁线路的TACS系统建设,扩大业务规模,创造15-20亿元的项目收入,逐步具备上市条件。在进一步锻造产业链长板的过程中,青岛地铁通过订单换股份、场景促技术、投资聚产业等方式将轨道交通产业尤其是创新性、引领性的企业聚集到青岛,形成产业聚合优势。

在补链方面,青岛地铁找准风口,带动产业高效“转”起来。青岛地铁建设三期规划批复后,地铁线路设计任务快速增加。为此,成立青岛市地铁规划设计院有限公司,承接地铁线路设计部分工作,助力集团降本增效;积极寻求业务板块的拓展、服务范围的扩大,增强集团的综合竞争力;为集团远期发展战略提供人才支撑,提高集团核心竞争力。

在延链方面,青岛地铁积极推动技术创新、资源整合,带动产业“长”起来。青岛地铁秉承“建地铁,就是建城市”的理念,以TOD发展模式驱动城市更新,引领城市发展,加速实现城市从生活圈的拓展到生活方式的蜕变。据了解,青铁置业公司至2025年将推动15至20个TOD示范项目全面落地,实现总资产规模千亿级、投资千亿级“两个千亿”目标,全力打造宜居宜业环境的城市运营商。

激活金融活力,拓展地铁产业链群

事实上,信用等级是一个企业金融信誉最好的“背书”。青岛地铁一直保持国内最高AAA级信用等级,并获市同类集团最高境外A-评级。通过各类融资渠道,地铁集团累计筹措各类低成本资金约1600亿元。线路建设主要采用资本金和银行贷款相结合的模式,引入社会资本274亿元,债券等直接融资业务融资近百亿元,为各板块业务开展提供资金保障。

此外,锚定国家“双碳”战略,青岛地铁集团着

力发展绿色轨道交通,在资本运作领域,也坚持“绿色金融”架桥引路,实现青岛地铁“金融节能”。2021年6月,青岛地铁成功发行山东省首单碳中和债券,募集资金专项用于具有碳减排效益的地铁线路,折算预计每年可减排二氧化碳256.53吨、年节约标准煤133.14吨,利率创当年以来山东省市场同期限债券新低。

青岛地铁也在融资模式上不断创新,为地铁建设持续“供血”。例如,通过协议转让的方式德才装饰与青岛地铁达成合作,成功拓展在公共交通领域的业务布局,同时,地铁集团金控板块为德才装饰青岛地铁1.8号线装饰合同提供了保理融资服务。通过订单与股债联动,德才装饰于2021年7月在上海证券交易所首次公开发行股票,并在主板正式挂牌交易,成为青岛首家建筑装饰领域的上市企业。青岛地铁集团在参股投资增值近3倍的同时,也实现了本地轨道交通产业链企业上市的目标。

为给青岛轨道交通产业链和地铁三期建设提供更全面的金融服务支持,青岛地铁不断丰富金融业务的品类。承接青岛市重大战略投资,青岛地铁参股中路保险,取得保险牌照;1元入股类金融咨询公司,保障年回报率不低于对应股权比例投资额8%的保底回报,提升集团的金融市场服务能力。

值得注意的是,近期青岛地铁在资本市场再展新作为——参股上海票交所,跻身国家金融发展前沿。青岛地铁发挥票据结算优势,通过参股形式成为国家唯一法定票据交易平台上海票交所的首家直投企业股东,标志着地铁集团跻身“国家队”行列,也迅速提升青岛市在国内金融行业的形象和地位。

在资本运作新赛道上,青岛地铁将立足国企改革、立足赋能城市、立足地铁建设,在加速自身转型和地铁产业发展的同时,充分发挥轨道交通的资源优势和场景优势,为城市能级跃升和高质量发展注入新动能。

以“混”促“改”,推动旗下公司上市

国企混改的目的要以“混”促“改”,改激励、改治理、改市场化经营机制,实现各种所有制资本取长补短、相互促进、做强做优做大。青岛地铁作为市直企业,借助政策东风,制定了“订单换股份、场景促技术、投资聚产业、流量变效益、资产资本化”五种新打法,采取混改、收购产业链优良资产等市场化工具,实现资本、技术、平台优质资源的相互融合。

当前,青岛地铁集团旗下有多个已混改企业和待混改资源。2021年,青岛地铁与中瑞数科共同出资设立了混改企业——青岛青铁数字科技研究院有限公司(以下简称“青铁数科院”)。青岛中瑞数科信息股份有限公司致力于数字技术支持和服务解决方案,实现业务智能化、数字化、网联化,从而达到降本增效的目的。2019年收入达6亿元,税收贡献超过2100万元。青铁数科院不仅可以为地铁集团各业务板块的数字化升级提供整体规划设计,增强综合软实力,同时保证青岛地铁整体底层数字化建设的统一性,避免内部资源损耗。

如果说青铁数科院立足于混技术、混场景,那么未来青岛地铁在资本市场更多地将瞄准混资源、混业务、混管理。

以青岛青铁物业管理发展有限公司为例,其作为地铁集团旗下重要全资子公司,以物业服务业务为主业,以轻资产模式运作,聚焦老旧小区在

践行企业社会责任,日日顺供应链紧急为苏州运送抗疫物资

■青岛财经日报/首页新闻记者 窦衍凤

近日,苏州疫情防控形势严峻,进入全民攻坚阶段。面对车源少、调度难、时间赶等各种困难,日日顺供应链主动请缨,快速送达需求物资,全力支援当地抗疫工作,构筑物流保障的“生命线”。

疫情防控,是一场争分夺秒的特殊竞赛,物资配送成为重要保障线。2月18日下午14时30分,在接到一批空调物资需要紧急送到建设中的苏州吴中区临时隔离点这个需求后,日日顺供应链无锡分公司

快速响应,第一时间调拨车辆、规划线路,17时装载首批100套海尔空调的日日顺供应链物流车经消毒处理后从无锡仓火速出发,20时抵达隔离点施工现场,完成紧急运输任务。当晚22时,第二批170套空调也开始有序装车。按照当地建设进度及需求,截至2月20日,日日顺供应链分三批发运的560套空调已全部配送到位。

自疫情发生以来,日日顺供应链践行企业

社会责任,充分发挥自身优势,积极部署驰援一线,用实际行动诠释企业社会担当。目前,日日顺供应链已顺利完成多地抗疫物资运输任务,有力保障了当地民生和防疫物资运输需要。此次疫情狙击战中,日日顺供应链充分展现了快速的反应能力和高效的协调能力,实现了与建设施工团队的无缝对接,快速送达,以服务传递企业温度。

1月港口吞吐量榜单发布 青岛港双超广州港

■青岛财经日报/首页新闻记者 高奕静

近日,交通运输部发布2022年1月全国港口货物、集装箱吞吐量数据。数据显示,1月,全国港口共完成集装箱吞吐量2416万TEU,同比增长1.6%;共完成货物吞吐量约13亿吨,同比增长0.6%,其中外贸货物吞吐量约4亿吨,同比降低2.4%。

2022年1月,全国港口集装箱吞吐量前十名分别为:上海港、宁波舟山港、深圳港、青岛港、广州港、天津港、厦门港、苏州港、北部湾港、连云港港。

1月,全国港口货物吞吐量前十名分别为:宁波舟山港、上海港、唐山港、青岛港、广州港、苏州港、日照港、天津港、烟台港、北部湾港。

纵观1月的两大榜单排名,除上海港、宁波舟山港等大港仍坐稳头部交椅外,其余港口均出现较大变动,可谓几家欢喜几家愁。

在集装箱吞吐量排行榜中,深圳港、广州港、佛山港、东莞港吞吐量同比纷纷下跌,究其原因,除考虑年初疫情在广东蔓延,广东地区港口作业量下跌,更与内外贸港口市场行情相关。对于深圳港这类外贸型大港而言,吞吐量下跌主要是由于欧美港口拥堵产生的“蝴蝶效应”波及至华南地区港口,导致抵港班轮数量下跌,出口重箱无法装船,港口堆场密度接近饱和;对于内贸大港广州港而言,内贸市场行情



2021年12月23日,在山东港口青岛港前湾集装箱码头,桥吊在给货轮吊装集装箱。

新华社发

的持续低迷则是根本症结所在。

与此同时,2022年的首张成绩单也不乏亮点。青岛港集装箱吞吐量与货物吞吐量双双超越广州港。据悉,青岛港在公司内部开展“冬练三九”劳动调研,鼓励旗下码头公司真抓实干,开航线、拓业务。其中,前港公司加大铝矾土船舶组织力度,月度接卸总量预计突破200万吨,创历史新高;QQCTU从船、场、车全方位综合施策,制定科学的集疏港作业计划,扩大堆场堆存能力,积极采取多元化方式运

输,当月集装箱作业量同比增长32%;董矿公司利用巴西原矿集中入华契机,发挥董家口大码头、大堆场优势,不断提升对外服务品质,成功争揽11条40万吨级大船靠泊董家口。1月,青岛港干出了史上最忙春节档,集装箱吞吐量与货物吞吐量排名均超越广州港,位居第4。

值得关注的是,大连港一年多以来的吞吐量下跌跌下“刹车”,1月集装箱吞吐量同比增长37.3%,货物吞吐量同比增长11.0%,在两大榜单中的排名突飞猛进。成立三周年,辽港集团羽翼渐丰,大连港作为旗下最主要的集装箱港口,积极开拓外贸集装箱航线,并推动业务模式创新,开通我国首条商品车海陆联运新通道,开展铁矿石“保税筛分+国际中转”业务,北方枢纽港建设大步流星。在一系列措施的综合作用下,实现逆势转好。

总体而言,今年1月的榜单中规模以上港口增速同比放缓,业内人士指出,该趋势是时间因素作用下的一次平稳回归;2020年初,受突发疫情影响,外贸持续走低,导致港口吞吐量大幅下降,而2021年初则是在此基础上“报复性”增长,如今增速放缓,只是回归疫情后的常规发展轨道。因此,不少港口在做好短期的生产经营外,更筹谋于长线布局,采取提升港口的软硬件服务能力、加速布局内外贸航线等多项措施提升港口自身竞争力。

海底捞关店300家 净亏38亿至45亿

21日,2月21日,海底捞(06862.HK)在港交所公告称,预期将于截至2021年12月31日止年度录得净亏损约人民币38亿元至人民币45亿元。对比2020年收入约为人民币286亿元,集团2021年收入预计超过人民币400亿元,增长超过40%。

对于亏损原因,海底捞方面在公告中表示,主要系2021年300余家餐厅关停及餐厅经营业绩下滑等因素导致的处置长期资产的一次性损失、减值损失等合计约人民币33亿元至人民币39亿元。此外,持续反复的疫情也是公司亏损的主要原因。

据悉,去年11月底,海底捞宣布关停300家门店,曾在短短4个月市值蒸发2600亿港元,火锅巨头海底捞陷入一片唱衰的舆论漩涡,随后海底捞创始人张勇公开表示,“我对趋势的判断错了,现在看确实是盲目自信”,其股价年内跌幅超75%,总市值较最高近4700亿港元蒸发超3600亿港元。截至目前,海底捞股价已从最高每股85.75港元大幅下滑至20.2港元,市值仅为1126亿港元。

值得注意的是,从初创到2018年正式上市,海底捞用24年时间,开出466家门店。然而仅2019一年就新增了300余家店,在疫情席卷下,餐饮行业面临“倒闭潮”,海底捞却于2020年持续大规模开店,数据显示,其门店数净增长530家至1298家,其中新开门店544家,关闭门店14家;平均翻台率从2019年的48次/天,下滑至3.5次/天。

此外,海底捞的翻台率也从2018年的5次/天跌至3.0次/天;总体日均同店销售从8.72万元降至8.48万元;人均消费从2020年上半年的1128元降至2021年同期的1073元;外卖收入也从2020上半年近41亿元跌至2021年同期的3.5亿元,减少了15.6%。

对此,海底捞启动了“啄木鸟”计划,适时收缩集团的业务扩张计划,在门店平均翻台率低于4次/天的情况下,进一步改善海底捞经营情况且原则上不会规模化开设新门店。综合