



中国三大航空公司整合超级货运

■ 王潇雨

中国三家国有航空公司已经保持多年的稳定格局很可能将从曾经一度被“边缘化”的货运业务整合开始被重新打破。

有意推动货运整合已久

“目前,国务院已经批准了三大航货运合并,”一位接近国务院国有资产监督管理委员会(下称国资委)的人士近日对记者透露,“虽然目前尚无具体方案出台,但相关的调研和准备工作都已经在进行中,此前曾执掌国资委的国务委员王勇将主抓这件事。”

或许正是因为得到了高层的首肯,一向谨慎的航

空业的主管机构交通运输部中国民用航空局(下称民航局)也并未对这一问题予以回避。在日前举行的中国民航发展论坛上,民航局副局长周来振向外界透露了货运合并正在积极推进的消息。周来振表示,合并之后的新公司将成为全球第四大、亚洲最大的货运航空公司。

不过,有媒体报道称,中国民航局宣传部方面表示,对外界传言的货运航空合并的消息无法告知真伪,并称周来振未就此事接受过任何媒体的采访。

目前全球最大的几家航空货运企业都是由跨国快递集团所控制,比如美国联邦快递、联合包裹速递以及德国DHL,而由航空公司组建的航空货运企业规模都远远比不上其自身的客运业务,但这类企业却拥有通达广泛的航线网络以及客运航班的腹舱,可以灵活组织业务形式和资源。

民航局有意推动货运整合已久,早在2010年4月便曾组织三大航高层共同调研货运业务合作的事宜。

“当时航空货运处在艰难时期,每家公司的日子都不好过,所以‘抱团取暖’似乎是个比较合理的方式,”一位曾参与此事的国有航空公司中层近日在接受记者采访时透露,“但当时并没有来自高层主管机构的强力支持,而三大航又对此有各自的心思和算盘,所以最终没能推动。”

前述国有航空中层表示,“民航局对于国有航空货运业务的状况一直不满意,早就希望有所改变,但这其中存在的阻力也相当大。”

早在2009年9月,民航局便发布了《关于进一步促进航空货运发展的政策措施》(征求意见稿),其中明确指出“货运航空公司国际竞争力不强,航空货运依然是航空运输的薄弱环节。”意见稿也给出了提振航空货运的具体方式,“针对全货运航空公司规模小、缺乏规模经济效益的状况,鼓励航空公司实行收购、兼并、重组,尽快形成几家有一定规模、能够有效参与国际竞争的全货运航空公司。”

“先做大,再做强。”正是在这一背景之下,三大航货运业务重组便进入了民航局的“议事日程”。

三大航仍存博弈

“三大航虽然同属国资委,但相互之间的博弈也相当激烈,”一位曾供职于国有航空公司的人士在接受记者采访时表示,“需要大家拿出资源共同做事,首先会有人抵触,如果没法抵触就会想方设法为自己争取到更多的利益。”

一位航空货运从业人士对记者表示,三大航货运业务规模和业务发展的状况各不相同,合并之后的主导权



以及与三大航之间存在交叉业务的协调都是需要解决的问题。

比较典型的例子是中国东方航空股份有限公司(下称东航),此前东航总经理马须伦在接受记者采访时透露了东航打造现代综合服务集成商和航空物流服务的进展,其中货物流务业务的转型是非常重要的一个方面。

据马须伦透露,东航将旗下原中国货运航空有限公司、上海航空货运有限公司以及长城航空进行了整合,并注入东方航空物流有限公司,通过“天地合一”的方式从传统货运向价值链、服务链的两端延伸。

而中国国际航空股份有限公司(下称国航)旗下中国国际货运航空有限公司在2011年与香港国泰航空公司货运业务实现了合资,但国泰航空的货运业务却与东航及中国南方航空股份有限公司(下称南航)都存在业务竞争的关系。

前述国有航空公司人士表示,“正因为如此,货运整合的推进困难重重,一度被搁置,如果要想做成就必须要有高层强力推动,就像当年推动东航与上航整合一样。”

“民航局不久前给国务院提交的一份报告中专门提到了货运整合,国务院相关高层领导到航空公司调研时也就此内容进行了重点探讨并首肯,因此才促成此事最终推进到了目前层面,至于是否会像前几次那样无果而终,相信可能性较小,因为货运整合可能只是新一轮行业重组的前奏。”前述接近国资委的人士对记者透露。

“货运重组显然只是一个开始,”一位民航资深观察人士对记者表示,“事实上有关国有航企重组的消息也一直暗流涌动,恐怕不止是停留在传言的层面。”

前述接近国资委的人士在日前接受记者采访时表示,“作为有着明显功能定位区分的服务业企业,国有航空公司重新捏合成一家企业的可能性比较小,但适度缩减规模、优化资源配置的可能性还是非常大的,这也是新形势下央企整合的一种思路,从局部业务整合开始,根据效果来决定下一步的方向和方式。”

中国民航业经历了多次从分到合,又从合到分的历程,无一不与当时所处的大环境以及政策方向密切相关,如今再次走到了一个可能发生任何变化的十字路口。

航企纷纷推出新造船计划 拆船补贴优惠延续



■ 欧阳春香

据交通运输部日前消息称,经国务院批准,由交通部、财政部、发改委、工信部四部委于2013年12月下发的《老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新实施方案》政策,实施期限延长至2017年12月31日。这意味着,我国对航运企业实施的拆船补贴政策将延续两年,航运龙头企业中国远洋、招商轮船、中海发展等将持续受益。

在船价低迷的情况下,中远集团、马士基、长荣海运近期纷纷推出新造船计划。分析认为,航企加快老旧船退役步伐,订造一批节能高效的新船型,将有助于消化航运市场过剩运力,提升航企盈利水平。

拆船补贴优惠延续

2013年12月开始推行的拆船补贴政策,在近几年航运持续低迷、运力过剩的情况下,在改善航运企业盈利状况、调整航运企业运力结构方面,发挥了积极作用。

艘船舶共计114万载重吨。

加大新造船力度

在拆解旧船的同时,近期,中远集团、马士基、长荣海运均推出了新造船计划。

据悉,中远集团将在3家中国船厂订造13艘20000TEU超大型集装箱船,总价值达到19.5亿美元。中远集团计划于2017年下半年开始陆续接收这批新船。

中远集团的这笔订单将成为中国船厂建造的最大集装箱船。中远集团的集装箱船订单将参与中国政府资助的“拆船补贴”政策。按照规定,在中国船东于国内拆船厂报废船舶之后,可以获得一定的补助金以订造相应新船。

今年1月,中远集团还与中国进出口银行签署了17.49亿美元(约合108.78亿元人民币)的船舶融资协议,用于支持中远集团在国内骨干船厂订造目前我国最大的9万吨级半潜船、30万吨级超大型原油轮、9400箱集装箱船以及节能环保散货船等53艘船舶,以替代近两年拆解的100余艘老旧船舶。

近日,马士基航运也与现代重工签署意向书,将订造16艘14000TEU集装箱船,总价接近20亿美元。6月初,马士基刚在大宇航运下单订造11艘20000TEU集装箱船。6月17日,长荣海运副董事长在股东大会上表示,即将订造20艘支线集装箱船。

国内的多家公司航运公司也通过定增募资投入造船主业。招商轮船股票非公开发行6月24日获证监会通过,公司计划募集资金总额不超过20亿元,全部用于购建5艘节能环保型VLCC油轮和6艘节能环保型散货船。中远航运今年1月也发布定增预案,拟募集资金25亿元,用于建造船舶的募集资金为17.5亿元,拟用于2艘半潜船、7艘多用途船和重吊船建造。

从2014年中旬开始,全球造船业界新造船价呈现下降趋势。摩根士丹利认为,今年新造船价或明显下降,而且这一下降趋势将延续至2016年。在新造船价下降及拆船补贴双重利好下,航企纷纷推出新造船计划,将有利于公司未来盈利持续改善。

航运经济

