

航运业用合作创新迎接微利时代

(上接G01版)

近日公布的中国远洋三季报显示,中国远洋的业绩正在不断改善。2014年1月份至9月份,实现营业收入474.27亿元,同比增长2.88%,归属于上市公司股东的净利润为-6.54亿元,同比减亏67.8%。其中,第三季度净利润16.22亿元,实现单季度扭亏。

申银万国证券研报分析认为,中国远洋业绩改善的主要原因在于“燃油成本下降超预期以及干散货合同拨备及租船成本下降”。与此同时,有13.79亿元的营业外收入来自于拆解老旧船舶的补贴,这是三季度大幅盈利的重要原因之一。

最近一段时间,用于衡量航运市场景气程度的波罗的海干散货指数(BDI)持续攀升,在11月4日达到1484点,三个月内近乎翻倍,前三季度平均值为1100点,同比增长10.3%。因此,部分业内人士认为国际航运市场四季度行情有望较好。

从中国远洋的三季报可见,公司的各项指标皆在好转。报告期内,公司营业收入同比增长2.88%,营业成

本同比下滑4.7%。

“数据显示,航运企业持有新订单的数额依然庞大,运力过剩的现状没有改变。”马泽华在接受记者采访时坦言,“虽然近期航运市场有所回暖,但短期内并不会出现本质好转。”

不抱团取暖 日子将更难熬

低成本是航运企业一直以来追求的经营手段,尤其是自2008年以来,类似的做法已经成为业内主流。

“世界航运业已经进入了微利时代,稍有不慎将很难盈利。”马泽华告诉记者。

在金融危机爆发初期,为了应对低迷的市场,航运业经营者们提出了“抱团取暖”的理念,倡导多个层面的合作,期望能够共同度过市场的寒冬。

这种理念是符合中国远洋的整体思路的。在本次大会上,马泽华就指出,航运企业要在合作深度上有所突破,要从单点合作逐步向产业链合作转变、从国内合作逐步向国际合作



马泽华在2014年国际海运(中国)年会现场发表演讲

转变;不仅要创新,还要推动同行联手创新,不是只关注局部创新,还要倡导行业内配套创新。

自三中全会吹响了深化国企改革号角之后,一年来,国务院国资委积极响应中央号召,力推的央企“四项改革”试点等工作在有序开展。

对此,马泽华表示,中国远洋正按照国务院国资委的统一部署和要求,努力把握深化改革的内涵和方

向,在不断创新中稳步推进中国远洋集团的转型升级。中国远洋将以创新的理念和求实的态度,不断增强自身的经营活力,继续发挥中远集团“走出去”与海外企业融合发展等方面的丰富经验。

马泽华是一位有着三十多年航运经验的“老船长”,中国远洋这艘“巨轮”正在他的指挥下,稳健驶离受市场环境而“冰封”的海面。

笔。

在中国工程院院士、中国中铁隧道集团总工程师王梦恕看来,两家公司合并所需要的时间可长可短,主要取决于推动者的决心和能力。

南北车采用何种模式合并是最佳的?如果是旗鼓相当对手,让一方归顺另一方,这实际操作阻力可想而知。如果成立新集团,没有实质上改变合二为一的技术融合,可能又沦为表面上的花架子,最终效果大打折扣。业内人士表示,目前可借鉴的方式则是中国一航和中国二航合并,即成立新的公司。但是,也有观点认为,一航与二航生产业务重合程度很小,产品类别不同、型号不同,基本上不存在直接竞争。这与南北车同质性有着本质区别。并购要么标的物存在互补性特点,要么存在高低优劣。但几乎同质化和规模、利润略微差异的国企,究竟用何种模式实现合并?虽然方案尚未明朗化,

但阻力也一直存在。据传,南北车合并曾一度受到来自原铁道部或现在的中国铁路总公司的反对。

“铁总是南北车的最大客户,非常担心两家公司合并后会提升车辆的价格。”王梦恕表示,合并以后,国家可以通过价格管控来避免国内市场出现价格过高的局面。北车、南车一旦合并,还将遭到下游客户的反对,这也是国家发改委反对二者合并的理由——南车、北车合并后,将在全球轨道交通装备制造行业形成新的垄断。

如果合并的主要目的之一是为了中国高铁能更好地走出去,那么,在两车合并推进并不明朗的情况下,是不是也可以先从改善央企走出去的法律制度、外部环境等入手?比如中国北车集团海外事业部副总经理季强就认为,“当前中国轨道交通特别是高铁走出去遇到最大的问题是标准的缺乏”。

(上接G01版)

目前,坊间热议已久的“合并方案”主要有两个。第一个,南车提供的方案是“北车退市,南车通过增发的方式吸收合并北车,北车资产并入南车”;第二个,北车报给发改委的方案是,“南北车成立一个由国资委管理的新集团,下辖两个上市公司”。

有资深轨道交通人士分析称,南北车分别给出的方案更像是南北车为了抵触合并而故意给领导层抛出难题。“现在南北车有些业务是重合的,有些机车厂经营状况非常不好,合并之后,就会涉及分工发展的问题。受影响最大的可能还是两个公司的人事安排,比如一些重复的公司如财务公司、进出口公司等,这也往往是央企合并过程中最难操作、变数最大的部分。”该人士告诉记者。

一位证券分析师表示,无论采取哪种方式合并,此轮合并的重点在于

专业化重组路径,即将双方在轨道交通方面的核心技术、资产和人员归并到一家公司。若要快速推进合并进程,有关方面很可能在两家上市公司上层架设一个集团公司,将南车、北车归并其下,然后再依据专业化路径,对技术、资产和人员进行重新安排,随后将不同类型的资产重新装入不同上市公司壳资源中。

选择合并 将面临层层阻力

目前,南北车两家集团旗下均有在A股和H股上市的公司,其中中国北车在A股和H股整体上市,中国南车除了在A股和H股整体上市,旗下还拥有时代新材、南方汇通、时代电气等多家上市公司。如果南北车合并,势必涉及上市公司的整合,上百亿的市值要吸收合并或换股,将是很大手

南车北车的“前世今生”

■ 本报记者 王敏

10月27日,中国南车和中国北车以及两者旗下A、H上市公司纷纷停牌。有消息称,“两车”停牌的原因是由于涉及到南北车合并等相关事宜。而此时,恰逢中国北车登陆美国、中国南车进军墨西哥获得成功不到一周。

自上世纪80年代开始,许多计划经济部门开始拆分,其中包括众多石油、通讯、民航、航天、邮电、铁路等领域的国有企业。对于这些国企的分分合合,国资委研究中心国企改革与发展研究部部长王志钢对记者表示,国企的合并与拆分,是与外部环境的变化以及所追求的目标有关。当年拆分多个行业,是为了引入竞争格局。

南北车之间的渊源

14年前的世纪之交,南北车的前身中国铁路机车车辆工业总公司完成了与铁道部的脱钩。同年9月,在“避免垄断、鼓励竞争”的指导思想下,经国务院批准,中国铁路机车车辆工业总公司又一举被拆分为两家国有独资大型集团公司:中国南车集团公司和中国北方机车车辆工业集团公司。而后,中国南车集团公司在2007年发起设立了中国南车,中国北方机车车辆工业集团公司在2008年发起设立了中国北车。

据了解,中国南车主要从事铁路机车、客车、货车、动车组、城轨地铁车辆及重要零部件的研发、制造、销售、修理、租赁等业务。中国北车主营

铁路机车车辆、城市轨道交通车辆、工程机械电子的研发、设计、制造、修理、服务业务。

中国南车和中国北车就是在这样一个国企改革破除垄断的大背景下被分拆的。从这么多年实际运行的效果来看,当初的分拆达到了两强并立竞争的局面,提高了竞争力。特别是在高铁出现之后,南车和北车争先恐后走向世界,取得世人瞩目的成绩。

最开始,南北车划分的基本原则是按地域划分,南方的企业划归南车,北方的企业划归北车。最终的方案就是以长江为界,原则上要求分家后的两家实力相当、品种齐全,拆分时要考虑“肥瘦搭配”。

目前,南车的主力是:青岛四方机车车辆股份有限公司、株洲电力机车有限公司、株洲电力机车研究所、南京浦镇车辆公司、常州戚墅堰机车有限公司等,旗下有三家上市公司(时代新材、南方汇通、南车时代)。北车的主力是:长春轨道客车股份有限公司、唐山轨道客车有限责任公司、大连机车车辆有限公司、青岛四方车辆研究所、永济电机车厂等。

二者已双双走向世界

根据分家时心照不宣的不成文规定,在铁总(原铁道部)每年的铁路车辆招标中,南北车两者中标的总订单规模基本对半分。

据公开报道,南北车2013年已分别实现营业收入978.9亿元和972.4亿元,接近两家公司刚成立时各自收入的10倍。南北车所定

2015年的销售目标都在1500亿元左右。根据德国著名咨询公司SCIVerkehr公司2013年公布的轨道交通装备行业年度排名,中国北车2012年新造机车车辆营业收入继续位居世界轨道交通装备行业榜首,中国南车则紧随其后。

经过十几年相互较劲的发展,南北车都已走向世界。美国当地时间2014年10月22日下午,美国马萨诸塞州交通局正式批准,将向中国北车采购284辆地铁车辆,中标金额约为人民币34.85亿元。这是中国轨道交通装备企业在美国面向全球的招标中首次胜出登陆美国。

有关人士表示中国轨道交通装备的出口经历了由配件出口到整车出口、由中低端产品到高端产品、由欠发达市场到发达市场的三大转变后,终于登上世界顶级市场。中国北车成为我国唯一登陆美国的轨道交通装备制造企业。

而包括中国铁建、中国南车在内的联合体,日前成为墨西哥正在规划的高铁项目的唯一竞标者。据外媒报道,项目金额约为43亿美元。据记者了解,这个项目是墨西哥城至克雷塔罗州中心城市的铁路建设项目,墨西哥政府希望这项工程能在今年12月开工,2017年运营。这意味着中国时速300公里的高速列车首次出口国外。

随着我国高铁“走出去”的步伐不断加快,相关高铁产业链也将受益。业内人士表示,在整个高铁项目中,基建部分预计占总投资的80%,而车辆占15%左右,中国铁建等高铁线路建设方,可能获得的收益更大。

这也将带动产业链上的企业一起走向世界。

南北合并褒贬不一

目前,外界普遍认为,两家公司进行合并的主要原因是为了避免开拓国际市场时兄弟之间竞相压价,导致力量不见利。

理论上讲,如果把两家公司合并成一家公司,一个拳头对外,显然可以争取到更有利的合同价格,从小处说有利于维护公司和股东利益,从大处说有利于维护国家利益。在国外,各国装备企业多为一家出面竞争,比如德国方面多为西门子,加拿大则是庞巴迪,法国则是阿尔斯通,如果南车和北车合并为一家公司,则可以增强两家企业的事先沟通,避免竞争过程的相互压价。

实际上,虽然南车北车合并后,中国高铁设备在国际市场上“恶性竞争”的格局可以迅速打破,但对国内市场来说却不一定一定是好事。两者合并后,势必会造成事实上的垄断,中铁总公司和各城市地铁采购很可能将面临不利局面,而竞争的减少对企业提高技术、提高经营水平是否存在负面影响也有待观察。

中国工业经济学会理事王毅刚在接受记者采访时就明确表示,南北车事实上在中国已经形成寡头竞争,从经济学理论上讲,独断是最差的,这种寡头竞争是绩效最好的竞争形式。如果想避免国际上的无序竞争、恶性压价,国资委就可以有所作为,利用重大合同规避恶性竞争,没必要一合了之。

国资一周要闻

(2014.10.30—11.05)

1. 国资委晒央企巡视整改清单

关注指数:★★★★★ 传播指数:★★★★★

事件:国资委官网31日消息,十八大以来,国资委主任张毅先后7次主持召开领导小组会议,强调被巡视企业要立行立改、讲求实效,切实做好整改工作。截至目前,12户企业党委(党组)和主要负责人已报送整改报告,完成阶段性整改。据初步统计,各企业共初核信访举报159件,立案19件,给予党纪处理22人次,移交司法机关6人,给予组织处理123人。在落实中央八项规定精神,纠正“四风”方面,对顶风违纪行为及时调查、严肃问责,初核9件,立案1件,纪律处分1人,给予组织处理2人。

点评:巡视重在发现问题,发现问题后怎么办或许比巡视本身更引人注目。发现一起处理一起,当前治腐尤其需要这种震慑力。

2. 国资委探索边巡视边移交边督办

关注指数:★★★★ 传播指数:★★★★

事件:国资委官网31日消息,2014年4月至7月,国资委巡视组对中国电建等6户中央企业进行了巡视。巡视期间,巡视组积极创新工作方法,认真探索边巡视、边移交、边督办,对被巡视企业存在的明显违反规定并且能够及时解决的问题,如企业个别人员公款报销、企业个别人员大操大办私事、企业个别人员涉嫌受贿等问题,及时移交企业党委,并指导其调查处理,形成初步震慑,为巡视后期进一步从信访举报中发现问题打下坚实的基础,促进巡视工作深入开展。

点评:巡视工作在当前国企治理中的作用正在显现。怎样让其作用最大化?边巡视边移交,或许是个不错的方法。

3. 国资委要求国资监管实现八个转变

关注指数:★★★★ 传播指数:★★★★

事件:国资委官网31日公布国资委副主任黄淑和在全国国资委系统指导监督工作研讨培训班上的讲话。黄淑和在讲话中要求着力在完善国资监管体制、加强国资监管方面实现“八个转变”:一是国资监管从管企业向管资本转变,二是监管方式从一刀切监管向功能监管转变,三是国有经济布局从众多领域向重要领域转变,四是经营性国有资产从多头管理、分散配置向集中监管、统一配置转变,五是国有企业股权结构从单一股权或“一股独大”为主向混合多元为主转变,六是国有企业管理从行政管理向市场化治理转变,七是国有资本运作从追求规模速度向追求质量效益转变,八是国有企业发展从注重国内竞争向有效参与国际竞争转变。

点评:实现八个转变,实质就是完成国企治理监督方式的转变。不断深化的国资国企改革,需要不断改进国资国企监管治理模式。

4. 大型国企掌门人纵论混合所有制经济

关注指数:★★★★ 传播指数:★★★★

事件:《每日新报》消息,1日2014CCTV中国上市公司峰会在北京召开,大型国企掌门人亲身经现场碰撞、纵论混合所有制改革,成为峰会最大看点。国资委研究中心副主任彭建国认为,发展混合所有制的根本目的有三点:一是转换企业机制,国有企业长期以来机制还不活;二是放大国有资本的功能,增加企业活力、影响力;三是通过混合来使国企和民企的优势互补。中国上市公司协会会长王建宙说,上市公司是实现混合所有制经济的重要形式。通过上市公司这种形式,不仅可以规范地实现各种资本的交叉持股,而且,可以通过健全的公司治理体系来保障各方投资者的利益。

点评:混合所有制改革到底怎么混、谁混合谁、混合以后怎么办,企业家们的声音无疑最宝贵。

5. 中国时速300公里高铁首次出口

关注指数:★★★★ 传播指数:★★★★

事件:《人民日报》消息,4日2时,墨西哥通信与交通部对外公布:中国铁建牵头的国际联合体中标墨西哥城至克雷塔罗高速铁路项目。这是中国企业在海外承建的首条时速300公里高铁。据介绍,墨西哥高铁项目合同金额高达44亿美元,中国铁建联合体将承担墨西哥高铁项目的设计、施工、装备制造、安装调试,以及过渡运营维护技术服务期。墨西哥高速铁路的动车组、列车控制系统、通讯技术、道岔等核心技术,都将采用中国高铁成套技术,是中国高铁名副其实的“走出去”。

点评:中国高铁正在成为中国创造的一张名片,是什么让中国高铁能在世界舞台上如此风光无限,值得中国企业深思。

6. 宁夏国资国企改革意见出炉

关注指数:★★★★ 传播指数:★★★★

事件:《宁夏日报》10月30日消息,宁夏回族自治区党委、政府日前出台《关于进一步深化国有企业改革的意见》,明确宁夏下一步深化国企改革的方向和“路线图”。《意见》内容包括国企分类发展、区属机关与所属企业脱钩、建设自治区级融资平台等19个方面,将国有企业分为公益类、营利类、功能类三种类型,2014年年底前提出分类监管实施办法。2014年年底前,组建宁夏国有资本运营集团公司,充分发挥国有资本的引导和放大效应。2015年底基本完成区直机关经营性国有资产脱钩改革。

点评:宁夏国资改革方案出台相较其它省份比较晚,但从时间表可看出其力度和决心。为西部国企改革点赞!

(点评人:孟书强)