

中远中海或合并 仍需消化原有“包袱”

■ 本报记者 宋笛

8月7日,中国海运和中远集团旗下6家上市公司相继发布公告,表示因“控股股东正在筹备重大事项”,为避免股价异常波动,经申请从8月10日起停牌。

中海和中远系上市公司的集体异动让两者合并的消息迅速传开,对此,中国远洋的证券事务人士表示目前消息并不确定,还是以公告为准。而经记者向中海相关人士求证,其表示在公司内“已经有相关的讨论”。

行业“复苏”中的合并传言

从8月7日,各个海运系公司宣布停牌公告以来,就有相关消息称中海与中远已经成立了整合改革小组,正在推进两个集团之间的合并,记者向中海相关人士求证了这一消息,该人士只表示了“在公司内已经有相关的讨论”。

来自中海地方公司的一位相关人士则表示,在地方公司里面,大家讨论最多的则是中远与中海这两个“冤家”要成为一家的话要怎么消化过去的包袱,如何应对现在的转型困难。

该人士所说的“困难”从某种意义上更倾向于一种“过去时态”。在经历了数年的不景气后,航运业在2014年下半年迎来了阴霾后的第一道阳光,根据2014年年报显示,在航运业的9家上市公司中,仅有中海海盛一家为亏损,而其余8家均实现了盈利,其中利润最高的是中海集运,实现利润10.61亿元。

进入2015年,航运业复苏的迹象持续出现,在7月末,中国远洋、中海发展等相继发布业务预盈公告,其中中国远洋仅上半年实现上市公司归属股东净利润就在19亿元左右。



王利博制图

从面板数据而言,确实可以称得上一个复苏,

而一位航运业的相关人士则表示这一波回暖与国际油价的调整有很大关系,并不能意味着航运业的困难时期就完全过去了,不过能给转型提供一个更好的机遇。在中国远洋的年报中,也能发现仅营业收入占比18%左右的干散货航运就在燃油费一项较2013年节省了超过8亿元的成本,降幅超过17%。

航运业的上一次“大合并”

眼前的这起“可能的”合并案并不是航运业的首次大体量合并,在此前数年,航运业刚刚经历了一次并不太顺利的“大合并”。

2009年3月,中外运长航集团正式挂牌,也宣告了在半年前开始的中外运集团与长航集团合并计划从形式上已经完成,航运央企从原有的5家变为

4家。对于这次合并,一些航运业从业人员到现在谈起来依然有些看法,中外运在当时是我国最大的货代公司、国际快件代理公司,而长航集团则是最大的内陆河航运企业,从业务构成而言,两者并没有异常紧密的“合并关联性”。

从过程而言,两者的合并之路也走得异常的曲折,在2009年3月挂牌的一年后,中外运长航集团制定了一个重组的具体方案,并在2010年年初得到国资委的批准,而在同年6月,重组小组又提出一个深度重组方案,在随后的两年时间里,双方围绕具体的业务和人事安排重组又进行了数年的磨合。

而从结果而言,双方的合并似乎并未创造更大的价值。在2013年,中外运长航集团整体利润亏损超过百亿元;而合并前长航集团旗下曾有两家上市公司长航凤凰和长航油运,在合并后前者因持续亏损濒临退市边缘,在近期盈

利恢复正常后才撤销退市预警风险,而后者因连年亏损在2014年被追6月退市,成为央企退市第一股。

合并仍需消化原有“包袱”

由于有前车之鉴,此次中海、中远“可能的”合并还存在很多的变数。

与南北车合并不同的是,南北车作为两个上市公司,在合并操作上难度系数较小,而中海和中远作为两个有下属多家上市公司的大型集团,如何进行合并依然是一个问题。

“中海与中远有很大一部分业务是重合的,合并可能就是解决一些重复建设的问题。”中海的相关人士告诉记者。在目前的中海与中远业务中,航运依然是作为主业而存在,在航运业务中,集装箱运输占据了主要的地位,根据中海提供的信息,中海运拥有超过70万的标箱,而中国远洋拥有的标箱数量超过75万。

在集装箱业务以外,中远洋的干散货运输则更为强大,目前的中远洋干散货运输能力在世界范围内首屈一指,航线遍布100多个国家的1000多个港口。

两者的结合或许能带来集装箱市场的整合和干散货运输能力的优势互补,在此之外,业内人士也表示两个企业航运业情形变化中也形成了一些包袱,而这些包袱一时间也难以消化。

“海运央企和一般的央企比较类似,时间比较久的企业,包袱都比较大。在中海和中远中,中远的时间比较长,而中海年轻一点,相对而言,中远的包袱就比较大。现在航运业复苏的情况并不算很理想,对于两家集团而言,原先进出口高峰期形成的摊子一时间都很难消化掉。”对于两家公司的情况,相关内部人士做了如此评价。

“灰尘暴”历练出的“操盘手”

■ 杨永峰 谢永彬 陈龙泉 本报记者 鲁扬

长双路面工程第二标段长春至深圳高速公路长春至双辽段是国家高速公路网规划中长春至深圳高速公路的组成路段。在施工现场,经常可以看到一个青年人忙碌的身影,或在已完工的沥青路面上驻足观看,或蹲在那里仔细地检查着什么。

据了解,这段道路横断面采用设计120公里/小时的四车道高速公路标准,整体式路基全幅宽28米,线路全长124.681公里,中标价27555万元。就是这个年轻人,率领刚刚到位项目部仅有的几名工程技术人员日夜对施工图纸、工程数量及施工组织进行仔细地审查,查找是否有不符合设计之处进而加以完善。

他叫张华,不足1.70米的身高,外表文弱,却干劲十足,精力充沛。了解、熟悉他的人,都知道他是一位做事果断,善于管理的一线“操盘手”。从1998年大学毕业以来,他先后在机械化工公司路面施工项目任技术员、技术主管、工程部部长、项目副总工、项目总工、项目常务副经理、项目经理。

从“灰尘暴”中准确放出1公里的桩线起,17年的岗位磨砺,17年的施工

经验,既成就了张华自己,也成就了企业。

为满足业主要求,尽早完成施工筹备工作的要求,张华带领项目部各部室人员对拌和站建设场地、施工道路及沿线各原材料的具体位置、生产情况、供应情况进行了详细的施工调查,积极主动地配置好各项生产资源,为项目前期快速完成建点、达到开工条件做了大量的工作。

“路面要施工,试验必先行”,为确保路面能按节点工期完成,张华带领试验室的同志精心计划,对沿线所有大型石场、大型砂场进行了数十次筛选,进行了10多种原材料的相互试配,不断优化配合比。在他的带领下,项目部成为全线第一家试配成功的单位,保证了试验段的如期开工。

5月4日,吉林省交通厅在吉林交通信息网对2014年吉林省公路施工企业信用评价结果进行公示,中铁五局荣获企业信誉评价AA的好成绩。作为全线唯一一家获此殊荣的单位,长双项目凭借精细化管理、过硬的技术质量、先进的企业文化和良好的队伍形象,受到业主、监理、兄弟单位等普遍赞誉。

自长双路面开工以来,长双路面2标项目部拌和站和有形化建设被列为

全线学习观摩样板,业主组织了全线施工及监理单位80余人到该标段学习观摩,广受好评,项目部因而受到全线通报表扬。2014年12月份,业主组织四季度综合评比,项目部名列第二,再次获得通报表扬和15万元奖金。2015年7月底,业主又分别组织1—2季度安全、质量、进度综合考核评比,项目部连续两次榜上有名,再获前两名。2015年吉林省交通厅党组书记、厅长常晓春在厅党组成员、省高建局党委书记陈立华检查长双路面2标时,握着年轻项目经理的手称赞道:“长双路面2标,是目前最好项目”。

张华,作为中铁五局机械化工公司的技术主管,2005—2006年,在子靖高速公路建设中,面对春秋时节的漫天黄土,视线距离不超过5米,他经常是一个人在“灰尘暴”中准确放出1公里的桩线,保证当天施工所需桩线……

又是张华,在2012—2013年张家界至花垣高速公路55标段施工中,已经是项目经理的他,面对工期紧,整个工程面临巨大的成本压力,必须降低材料成本才能盈利,他不辞辛劳地搜寻,终于在红线内找到一座矿山,通过与地方政府、业主等沟通,居然在一个月拿下了这座矿山的采矿权,为项目节约



石材支出上百万元……

张华将自己十几年沥青路面施工所得的经验、技术传授给项目现场技术管理人员,共同解决在施工中所遇到的难题。他常说:世上无难事,一个人无论干什么,只要你有责任心、有目标,有恒心的去勇于进取,没有什么是不能成功的。在他以身作则带动下,项目部团队精神极强,项目进度、质量、安全一直处于可控状态。

获得鲁班奖、国家优质工程银质奖、全国“火车头”先进班组等奖项,从一个侧面印证了张华的不平凡。

资讯

中原油田把含油污泥变成油田驱油剂

近日,中原油田承担的“污泥填充凝胶颗粒研制与工业化应用”项目通过集团公司鉴定。专家组认为,污泥填充凝胶颗粒在提高油田开发效果技术领域应用前景广阔。中原油田采出污水水质差,采用投加石灰乳等净水剂技术,解决了油田注水系统腐蚀问题。项目组在对6个采油厂含油污泥分析研究的基础上,于2012年完成含油污泥填充凝胶颗粒的合成工作。在现场中试放大试验中发现,该技术实现了无害化处理含油污泥、保护环境、降低生产成本的目标。项目组还申请凝胶成胶时间测定装置、污泥填充凝胶颗粒生产装置等6项国家专利。

(孙清华)

开滦赵各庄矿劳服公司规范岗位“双述”

今年以来,开滦开大集团赵各庄矿劳服公司围绕进一步深化员工岗位描述和手指口述工作的要求,制定标准,规范流程,强化考核,推进安全“双述”工作向生产班组、员工岗位延伸,规范岗位操作行为。1—7月份,圆满实现安全无事故目标。他们按照进一步深化员工岗位描述和手指口述工作的要求,组织各厂队结合岗位实际,认真研究制定不同班组、不同岗位“双述”具体标准,采取多种方法,提升班组成员认知度、理解度和熟练度,培育岗位员工养成牢记标准,规范“双述”的良好行为习惯。

(郭凤申 罗广友)

开滦蔚州崔家寨矿从材料费里“抠钱”

为应对严峻的经营形势,开滦蔚州公司崔家寨矿从材料费管控入手,在促进降本增效工作深入开展的同时有效增强了职工的节约意识。该矿将材料费指标逐级分解到主管部室、基层单位、班组和个人,并建立了成本稽查制度,定期开展物资稽查,全程进行跟踪督导,有效杜绝了设备积压和丢失浪费现象。该矿在严格执行“先内后外”修理顺序的基础上,对设备进行有针对性和计划性的修理,最大限度地压缩修理量,并做好出矿前的评审鉴定和后期的质量验收工作,确保修理质量。据了解,上半年该矿修旧利废累计节约材料费投入46.4万元。

(岳龙)