

波音的“敌人”

■ 本报记者 宋笛

空客到来7年后,波音也来了。
在不久前国家主席习近平访美之时,波音与中国商飞签署了一则关于在中国建立737飞机完工中心的合作文件,即使波音公司在同一天还与中国发改委、中航工业等多个机构组织签订了其他合作文件,但依然没有妨碍这则消息的脱颖而出,毕竟这是波音第一次尝试在海外建厂。
不过,对于目前尝试在中国建厂的波音而言,其所面临的市场环境与7年前老对手空客所面临的已经截然不同——更多的机会,当然,还有更激烈的竞争。

多城市角逐波音建厂

9月22日,借助习近平主席访问西雅图“航空城”的契机,波音公司与中国发改委、中航工业、中国航材、中银租赁等多家企业签订了不同层面的合作协议,在这其中不乏“300架波音飞机订单”这样的消息,但这些并没有掩盖掉中国商飞与波音签订的协议,根据协议,波音和中国商飞将合作在中国建立737完工中心。

尽管“完工中心”更多的是对已经完成核心制造和组装的半成品进行客舱安装、外部喷漆,然后实现交付的场所,但这依然不妨碍波音在中国合资设厂所带来的巨大影响力,作为波音首次尝试在海外建厂,其能带动的整个产业链效应是不言而喻的。

有空客“天津效应”珠玉在前,此次波音公司的海外建厂计划吸引了众多地方政府的关注。虽然目前还并未确定最终落点城市,但有消息称已在争取该项目的城市就包括舟山、沈阳、西安等多个城市。

其中舟山为了争取波音项目的落地已经进行了超过两年的努力,规划了专门的舟山航空产业园,舟山政府的相关负责人也多次与中国商飞、波音方面进行了接触。按照舟山上报的方案,该组装厂将位于朱家尖岛,具备毗邻机场和港口的优势。

波音开展多层次合作

对于波音而言,中国已经是越来越重要的市场。

在8月下旬,波音公司发布了针对中国市场的《当前市场展望》,预测了未来20年中国民用航空市场的需要:单通道飞机市场将需要4630架飞机;支线喷气机将需要190架;大、中、



王利博制图

如果说空客已经是宿敌,那么波音接下来有可能在国内市场面临的竞争对手则会略微“尴尬”:中国商飞是我国落实大型飞机项目的主体,其承担的C919大飞机项目,将会直接与波音737系和空客A320系进行竞争。

小型宽体机1510架,总计6330架新飞机,价值约为9500亿美元。而波音公司2014年总收入为907.6亿美元。

“中国将继续作为强劲的民用飞机市场引领全球航空业。未来20年,中国民航机队的规模将增加到目前的近三倍。此外,低成本航空发展、国际航线扩张是航空市场需求上升的关键动力”。波音民机集团市场营销副总

裁兰迪·廷塞斯在接受采访时曾表示。

围绕着在中国国内建厂这一契机,波音公司也正在通过其他方式加深与国内市场的合作。

在与中国商飞签订协议的同天,波音还与中国航空工业集团公司签署协议,双方将拓展长期伙伴关系,通过增加中航工业有关主要部件和组件工作包来进一步提升中航工业的制造能力。

同时,波音还与国家发改委签署了《关于提升民用航空产业全面战略合作的谅解备忘录》,确立了未来五年双方的合作目标和主要内容,包括大幅度提升工业合作与生产规模和层次、共同发展绿色航空技术等内容。

面临复杂竞争格局

对于迟来的波音而言,目前国内市场提供着巨大的潜力以及与此相匹配的竞争。

首先波音要面对的是已经在国内建厂超过7年的空客的竞争,在这七年之中,空客在中国市场占比不断上升。据相关资料显示,截止到2014年9月,空客在国内客机市场的占比已经达到48%,超过了波音的44%。

从2010年开始,空客每年向中国

交付的新机数量均超过100架,2015年,截止到8月,空客已经向中国市场交付了90架新飞机,占据了空客同期全球交付量的五分之一强,近5年,空客已经交付了超过500架飞机,而在天津建厂之前,空客用了25年的时间才实现这一数目。

如果说空客已经是宿敌,那么波音接下来有可能在国内市场面临的竞争对手则会略微“尴尬”,此次与波音签署协议进行合资建厂的企业是中国商飞,而中国商飞正是我国落实大型飞机项目的主体,其承担的C919大飞机项目及ARJ21支线飞机项目的研制工作正在推进之中,特别是C919项目,将会直接与波音737系和空客A320系进行竞争。

10月23日,中航工业机电公司董事长王坚宣布,C919将于11月2日下线。作为我国主要自主设计并研制的第二款国产大型客机,C919具体“首飞”的时间定在明年3季度。

国产大飞机的即将面世对于波音、空客而言都是一个信息量颇大的消息,空客中国公司总裁陈菊明在接受媒体询问有关于C919竞争的问题时曾经表示,这使空客与其中国伙伴的关系变得“有点复杂”。波音方面也曾表示,将会专门打造一款新机型以应对竞争。

中英:“一带一路”战略下的“黄金搭档”

(上接第十九版)

中英合作领域不断延伸拓展

近年来,中国企业在英国投资的一些超大型项目频频见诸媒体。如中国地产商ABP投资10亿英镑在东伦敦皇家阿尔伯特码头项目;北京建工集团参与了总造价达8亿英镑的曼彻斯特机场城园区基础设施建设;中国人寿投资9.5亿美元入股英国歌鸟地产;中石化投资15亿美元收购塔利斯曼能源集团49%的股份;万达集团10亿英镑收购英国游艇公司、建超五星酒店等。

而此次随习近平访英的吉利控股集团董事长李书福更是宣布将加大在英国的研发投入。同样在习近平主席访英期间,中国三胞集团宣布收购英国著名玩具店哈姆雷斯。

从投资领域看,中国对英国的投资覆盖基础设施、商业地产、品牌网络、高端制造等多个领域,产业链条不断延伸拓展。

值得一提的是,高铁和核电,都是

中国企业近年来“抱团出海”的重点项目,而随着习近平访英,这两大项目都有望在英国落地生根。

6月3日,中国港湾工程有限责任公司在世界第一个潮汐发电——英国威尔士斯旺西湾潮汐发电项目中中标,项目预算高达10亿英镑。

10月21日,中国广核集团和法国电力集团宣布,就共同修建和运营英国萨默塞特郡的欣克利角C核电站达成战略投资协议。该项目投资高达250亿英镑,约合2400亿元人民币,而该项目的三分之二先期投资将来自中国,这也是中英首个合作核电项目。

目前,中国铁总、中国中车和中国铁建等企业正联合参与竞标英国高铁项目HS2线,该项目总造价约500亿英镑,这是英国史上造价最高的铁路线。

实际上,在基础设施建设方面,英国投资缺口巨大期待中国投资。据英国媒体报道,未来10年,英国的基建投资缺口达到5000亿英镑,中国将向英国投资1050亿英镑,其中能源、房地产和运输是最大投资对象。

另外,中英之间的金融合作也正在走向深入。有着近千年历史的伦敦金融城,已经迎来了多家中资银行在此安营扎寨。随着人民币的影响力越来越大,英国希望与中国在金融领域有更深入的合作。

“一带一路”战略下的更多合作机遇

随着世界经济增长重心东移以及中国“一带一路”战略的推进,中英两国企业迎来更多合作机遇。

习近平21日出席在伦敦金融城举行的中英工商峰会时指出,“一带一路”是开放的,源于古丝绸之路但不限于古丝绸之路,地域范围上东牵亚太经济圈,西接欧洲经济圈,是穿越非洲、环连亚欧的广阔“朋友圈”,所有感兴趣的国家都可以添加进入“朋友圈”。

英国虽然不是古丝绸之路国家,也非“一带一路”沿线国家,但对中国提出的“一带一路”倡议,英国做出了积极回应。英国首相卡梅伦表示,将积极研究同中方加强在“一带一路”框

架下的合作。

英国政府希望中国的“一带一路”倡议能与他们的“北方经济增长区战略”对接。据了解,“北方经济增长区战略”是英国政府未来5年经济发展计划重要支柱,旨在通过改善交通、下放财权等方式提升曼彻斯特、利兹、利物浦、谢菲尔德等英格兰地区北方城市的经济增速。

的确,随着“一带一路”建设和国际产能投资合作的推进,中国的对外投资将大幅增长,而英国无疑将从中分得一杯羹。同时,通过参与“一带一路”建设,英国可以在亚洲大型基础设施建设融资过程中寻求合作机遇。

中国对外承包工程商会会长刁春和指出,“经过几十年不断地发展,中国企业已经成为国际基础设施投资和建设领域重要的力量。中国企业在机场、铁路、水处理、海上风力发电、核电站和其他项目方面已取得关键进展。在基础设施和房地产领域,中英企业可以相互补充。加强双边交流与合作将为中英两国带来共同利益,并取得深远的潜在利益”。

汇聚对企业有价值的新闻资讯

《中国企业报》是一家主要以企业和企业家为报道对象的中央级报纸,《中国企业报》集团是率先经非时政类报纸出版单位改制后组建的传媒文化集团,经过四年多的发展,已突破了单一平面媒体经营模式,按照媒体生态业态演进、传媒价值链逻辑、市场及客户新需求等,创新构建了“一专三全”的业务架构(即:为企业和企业家提供专业的综合资讯服务,全媒体、全产业链(价值)链、全球化视野),报网媒体平台、新兴业务、新技术应用等快速融合,形成了独特的“新闻公信力→用户影响力→(大)数据支持→针对性创意→(行业)制高点活动→多维化服务”的商业模式,引入新技术思维和专业化平台,打造了企业传媒(大)数据、舆情(数据)监测分析、企业咨询等新型服务业务,整体业务初步实现了转型升级,业绩连年上升,新闻影响力度、品牌内涵价值逐步提高,成为财经传媒业改革创新“试验田”,未来创新发展的空间巨大。



全国各地邮局均可订阅
国内统一刊号: CN11-0029
邮发代号: 1-128
逢周二出版
单价: 6.00元 全年定价: 288元
发行热线: 010-68701057
网址: www.zqcn.com.cn
邮编: 100048
地址: 北京市海淀区紫竹院南路17号