

河南航空“复飞”信号强烈

河南煤化参与重组河南航空让“复飞”曙光再现。但迟迟未出的伊春空难报告还是给复飞之旅增加了不确定因素

■ 本报记者 李志豹

伊春空难发生近两年,河南航空的重组进程正式浮出水面。

3月28日,中国国际航空股份有限公司(以下称“国航”)发布2011年全年财报。财报称,2011年8月3日,国航控股子公司深圳航空(以下称“深航”)与河南省一国有控股的有限责任公司签署了《关于河南航空有限公司重组的框架协议》。根据此协议,重组后深航将持有河南航空30%权益,而上述国有公司控股的投资公司则持有河南航空70%的权益。

财报并未透露与深航签署重组河南航空协议的河南国有企业信息,但《中国企业报》记者4月5日从知情人士处获悉,该投资公司系2011年8月29日注册成立的河南民航发展投资有限公司(以下称“河南民航投资有限公司”)。

“河南民航投资有限公司是河南省专为重组河南航空而设立的。”上述人士还透露,该投资公司的控股股东是河南煤业化工集团有限责任公司(以下称“河南煤化”)。这与近日媒体曝光的河南煤化参与重组河南航空的消息不无二致。

该人士透露,河南航空的此项重组有望今年完成。这意味着,深航将让出对河南航空的控股权,河南航空将成为名符其实的河南省地方航空公司。

地方控股

虽然带有“河南”二字,但河南航空与河南省并无实质关系。

河南航空前身为鲲鹏航空有限公司。鲲鹏航空于2007年5月16日注册成立,2007年9月28日正式开航,由深圳航空和美国最大的支线航空公司——梅莎航空集团等中美企业合资组建,运营基地设在西安咸阳机场。

资料显示,鲲鹏航空的股权结构为:深圳航空持股51%,另两家外资公司共持有剩余股份,三方共出资5亿元人民币。

2008年,深航开始与河南合作。当年7月,深圳航空公司与河南省政府在郑州高调举行了引进鲲鹏航空公司合作协议签约仪式。

依据深航与河南省及郑州市人民政府签订的战略合作框架协议,在原有深航郑州分公司基础上,鲲鹏航空落户河南。

第二年6月,深圳航空将鲲鹏航空基地和公司总部从西安搬至郑州。2009年9月25日,鲲鹏航空正式更名为河南航空有限公司。即便是更名为河南航空,但河南省方面并未持有河南航空任何股份,也未参与河南航空的经营与管理。

然而,事实上,伊春空难发生前,河南省政府一直在与河南航空就河南航空收购归政府进行商谈,但双方没有达成一致意见。

据媒体报道称,重组后的鲲鹏航空原计划引进河南省政府注资,但鲲鹏航空更倾向于后者直接注入现金,



而河南省政府则倾向于以土地等实物资产注资。这一分歧直至鲲鹏航空更名运营后还未得到落实。

直到2010年8月24日,河南航空执飞哈尔滨-伊春航班任务的E-190飞机在黑龙江伊春机场附近失事,造成42人死亡,54人受伤,河南航空由此停航。

“由于空难的发生,深航不得不让出控股权。”分析人士指出,伊春空难事故为河南省实现完成对河南航空的控股提供了契机。

根据国航此次披露的2011年财报,2011年8月,深航与河南省方面签署了河南航空重组框架协议。根据此协议,深航将有控股股东变身参股股东,而河南省方面则成为控股股东。

2011年11月4日,河南省郑州市中级人民法院裁定准许河南航空进行重组。

河南煤化担纲

如前文知情人士所透露,担纲河南航空重组的河南省国有企业为河南煤化控股的河南民航投资公司。

记者从河南工商局网站查询得知,河南民航投资公司成立日期为2011年8月29日,注册资本5亿元,主营经营范围是对民航客货运输、航空基础设施、物流贸易、房地产、旅游等相关产业的投资。

工商登记信息显示,河南民航投资公司法定代表人为张明超。而张明超同时还是河南煤化的副总经理。

值得一提的是,河南煤化并没有对外宣布成立民航投资公司的消息,也没有透露与深航合作重组河南航空的计划,可谓相当低调。

据接近河南煤化人士透露,河南煤化重组河南航空的兴趣不是很大,积极性并不高,“主要担负着政府的意愿。”

资料显示,河南煤化是2008年

12月5日经河南省政府批准,由永煤集团、焦煤集团、鹤煤集团、中原大化集团、河南省煤气集团等5家企业战略重组成立的国有独资公司,是集煤炭、化工、装备制造、物流贸易等产业实施多元化发展的大型能源化工企业。2010年底,其资源总额与营业收入均突破1400亿元,利润超过80亿元。

记者还注意到,航空版块未被列入河南煤化2012年重点建设项目,河南煤化有关人士也未公开就航空业务的发展发表任何言论。

据记者了解,由地方国有企业注册成立航空投资公司进而重组地方航空公司已有先例,这为河南重组河南航空提供了有益的借鉴。

2010年,河北第一大采煤企业冀中能源集团收购辽宁民营企业东北航空,进行资本重组,并以62%股权成为实际控制人,并将其更名为河北航空。

冀中能源重组河北航空的模式就是出资组建河北航空投资集团有限公司,然后以此为主体完成河北航空的重组。

目前,依托河北航空的业务版块,冀中能源已形成煤炭产业、制药产业与航空产业“一体两翼”的经营战略,发展势头良好。

“重组河南航空的前景能否像冀中能源整合重组河北航空一样成功,将是对河南煤化的一大考验。”上述人士表示。

复航之路

但该人士同时认为,“另一方面,从政策层面来看,由于有河南省政府的强力支持与推动,河南航空的发展前景应该不错。”

记者获悉,河南省对河南航空的重组已经列入今年加强综合交通体系建设专项行动方案。3月份印发的

该方案指出,河南省将加强与各航空公司的合作,加快河南航空公司重组复飞。

该方案同时指出,河南省政府国资委优先安排国有资本收益注入河南民航发展投资有限公司。

河南省近期与各方开展的多方位合作也显示出河南大力发展航空经济,做大航空产业的意图。

2月6日,中国民航局与河南省签署《关于加快河南省民航发展的战略合作协议》。根据协议,双方将共同推进郑州国内大型航空枢纽建设,加快以郑州新郑国际机场为核心的航空大都市建设。

3月31日,河南省政府又引进海航、富士康签署战略合作协议。三方将围绕中原经济区建设,在航空、金融领域展开合作,共同推进郑州大型综合航空枢纽建设,大力发展航空经济,促成航空经济试验区建设。

停航近两年的河南航空,重燃复飞希望。“最快或将于年底前复飞。”据上述知情人士透露,目前河南航空已经开始招聘飞行员,在为复航做相关准备工作。

“我们的破产重组是去年获批的,目前进入了破产债权的确认环节。之前主要是配合检查与进行整改。”河南航空善后工作组董姓工作人员告诉《中国企业报》记者,公司希望是等重组完成资金到位后,再进行复航的运营。

此外,迟迟未出的伊春空难调查报告也增加了河南航空复航的不确定性。

按照有关规定,复航需先由企业向民航局提出复航申请,由局方核查、飞行员人员适航获得批准后,才能正式复航。

“正式复飞的大量程序都要等到事故调查报告公布与河南航空重组完成以后才能一步步实现。”上述人士表示。

争夺低成本航空

■ 本报记者 李志豹

未曾涉足低成本航空领域的国有航空公司开始进场。

3月30日,中国东方航空股份有限公司(以下称“东方航空”)发布公告称,已与澳航的全资子公司捷星航空私人有限公司(以下称“捷星航空”)签署了一份具有约束力的谅解备忘录。根据该谅解备忘录,东方航空将与捷星航空合资设立一家低成本航空公司捷星香港有限公司,并以香港为主要运营基地。

此前,在国内,低成本航空一直是春秋航空等民营航空公司的代名词。而此次三大航之一的东方航空率先涉足低成本航空的消息一出便引起业内人士的强烈关注。

“这说明东方航空认识到了低成本航空是一种有效的手段,同时也是看好低成本航空的发展前景。”春秋航空新闻发言人张武安4月6日对《中国企业报》记者分析说,试水低成本航空是有益的尝试,对东方航空这样的大公司来讲并不容易。

新进入者

公告显示,捷星香港注册资本1.15亿美元,总投资额1.98亿美元,东方航空与捷星航空双方各持有合资公司同等比例的股权。先期出资均为5750万美元。

捷星香港服务初期将由三架A320客机运营,预计于2015年增加为18架A320客机。

在谈到设立合资公司的原因时,东方航空表示,香港低成本航空市场具有较大的发展潜力和成长空间,为东方航空投资低成本航空公司、发展低成本航空业务提供了机遇。

东方航空董事长刘绍勇亦表示,与澳航合作是扩张东方航空国际业务的重要一步,亦是一个极好机会让东方航空发展低成本航空以完善现时的商业模式。

在合资双方看来,此次合作的互补性极强。东方航空宣传部副部长沈晓晨表示,这次东方航空选择澳航集团作为一个合作的伙伴,主要是考虑到澳航是具有非常丰富的低成本航空运行经验,合资公司可以充分借鉴东方航空和澳航的充分的优势来参与市场的角逐。

捷星是一家总部位于澳大利亚墨尔本的低成本航空公司,也是国际领先的低成本航空公司之一。

而东方航空是我国三大骨干航空运输集团之一,年旅客运输量位居世界前十,目前运营客货运飞机超过380架,航线网络通达全球173个国家(地区),928个目的地。

据悉,合资公司初期将由3架A320客机运营,预计于2015年增加到18架A320客机。

在张武安看来,东方航空此次发展低成本航空业务的尝试比较谨慎,“不在国内推出低成本航空业务是为了不与现有的品牌、市场定位、运营体系发生冲突,同时在竞争力不强的国际市场上通过合作的形式也是为了降低风险。”

南航新闻发言人赵继军告诉《中国企业报》记者,目前南航还没有进入低成本航空的计划。而国航也表示对低成本航空并不感兴趣。

分析人士指出,每个公司的战略重点不同,中国航是要打造“超级承运人”,成为超级航空公司,南航则是一直想挤进北京的市场。

而据张武安观察了解,其实三大航都在研究低成本航空。

“未来不排除国航与南航也介入到低成本航空业务。”张武安判断。

市场诱惑

“捷星香港给东方航空带来的业绩提升将很小,毕竟机队规模还不小。”招商证券航空业分析师罗嫣嫣对《中国企业报》记者表示,东方航空此举更多的是是一种战略考虑。

低成本航空又称廉价航空,指的是票价比一般航空公司还便宜的新形态航空公司。由于航空公司间的竞争激烈,一些中小型的航空公司逐渐以低廉的票价作为卖点,许多旅客只要能够快速安全地到达目的地,并不需要很高级的服务,因此打开了廉价航空公司的市场。

有数据显示,2010年之前,廉价航空公司每年的增长速度都在30%左右,并逐渐把传统的大型航空公司挤出短途市场。

在东南亚市场,低成本航空公司的市场占有率已经从2001年的3.3%增至2011年的32.4%。而在东亚韩国市场,2012年前两个月,低成本航空公司的市场占有率已升至40.9%。

相比之下,我国低成本航空市场的占有率仅为5%。“从国际发展趋势来看,我国的廉价航空市场潜力巨大。”罗嫣嫣说。

值得一提的是,国外的航空公司正逐渐进入中国廉价航空市场。

3月27日,新加坡航空的全资子公司廉价航空酷航宣布,将在今年8月正式开通天津航点作为登陆中国市场。

酷航总裁威尔森表示,天津这个航点仅是个开始。中国低成本航空市场潜力巨大,在今年第四季度,酷航还计划开通中国东北部两个新航点。

“而此次捷星航空选择与东方航空在低成本航空领域合作也有未来打入国内市场的计划。”罗嫣嫣分析说。

正如捷星集团行政总裁Bruce Buchanan所说:“这笔交易将帮助他们直接将触角深入中国内地。”

捷星航空成立廉价航空子品牌捷星之后,澳航在过去的8年时间里已经分别在新西兰、新加坡和越南通过控股方式设立了不同的地区公司,旨在控制和渗透太平洋和东南亚低成本航空市场。

挑战并存

据透露,东方航空与澳航双方从开始洽谈到最终决定合作只用了几个月的时间,而签署框架协议只是一个开始,未来还有很多事情要做。

记者了解到,目前东方航空与捷星双方还在就具体合同、章程进行讨论,之后还要经过注册、审批航线等一系列流程。同时,捷星香港的设立及运营尚需取得相关政府监管部门的批准。

有机遇就有挑战。其中,各占比50%的股权结构或将成为未来合资公司稳定发展的一个隐患。

业内人士分析指出,双方在管理及战略方面如果出现分歧,又没有人拥有绝对话语权,很可能会面临比较尴尬的局面。与此同时,在刚性成本日益上涨的趋势下,如何做到廉价将是包括捷星香港在内的廉价航空公司共同面临的挑战。

中国三大航近日公布的年报显示,2011年燃油成本同比上涨超过40%,在运营成本中所占的比重也均在40%以上。

张武安坦言,即便是擅长低成本运作的春秋航空也承受着巨大的成本上涨压力。低价航空公司通常采取降低营业成本、简化机内服务、降低票务成本等几种方式来降低运营成本。

“而由于燃油、人力、折旧等刚性成本的上涨,导致航空公司成本压缩空间变得越来越小。”罗嫣嫣表示。

“因为合作和运营细节还没有公布,所以很难对东方航空这一低成本航空尝试的前景进行详细的评论。”张武安表示,但有一点或是可以预见的,东方航空希望借此实现国际化,而捷星航空则是看中了内地广阔的市场,这将是未来两家公司需要平衡的地方。

支线航空“极寒”

支线航空对地方经济的拉动和社会贡献作用突出,但支线航空与干线航空的境遇却是冰火两重天。

■ 本报记者 李志豹

支线航空何时能够盈利?

“近年来,尽管有国家和地方政府的财政补贴与政策倾斜,但支线航空经营亏损的状况却没有明显改观。”一民营支线航空公司负责人近日告诉《中国企业报》记者,支线航空的发展似乎走进了一个怪圈,“一方面是巨大的市场增长潜力与政府的强力推动,另一方面则是企业大面积亏损。”

支线航空是航空运输体系的重要组成部分,被称作是航空网络的毛细血管和神经末梢,为干线航空汇集和疏散运量,是整个航空网络的基本支撑。

支线航空对地方经济的拉动和社会贡献作用突出,但支线航空与干线航空的境遇却是冰火两重天。“干线航空挤不进去,做支线航空又赔本。”上述航空企业人士表示,不知道企业还能坚持多久。

补贴下的亏损

由于支线航线的运营效益较差,大的航空公司运营的积极性不高,而支线航空企业大多亏本支撑,造成干线与支线发展失衡。

为促进民航协调、均衡发展,中国民航局制定出台了支线机场与支线航空补贴政策。

据悉,支线航空补贴针对航空公司运营客座率80%以下的省内航段或距离在600公里以内的跨省航段,补贴标准向中西部地区、老少边穷地区、红色旅游地区航线倾斜。

据了解,“十一五”期间,民航局共安排中小机场补贴与资金42亿元,获得补贴的机场超过140个,占全国机场总数的80%以上,其中中西部机场获得的补贴额超过总金额的70%;安排支线航空补贴与资金20亿元,70%—80%的补贴集中在西南、西北、新疆、东北地区。

政策激励下,全国支线航线数量增长了50%,支线旅客运输量增长了77%,支线航线在整个航线网络中的比重提高了约12个百分点。

然而,这些补贴资金远远不足以弥补支线航空与支线机场的亏损缺口。以2011年的统计数据为例,137个旅客吞吐量200万人次以下的支线机场总计亏损20亿元,这与国家平均每年8亿元的补贴额相差仍然不小。

客流少、航油成本上涨、航班航线稀少、配套设施滞后、高铁的竞争等造成支线航空普遍面临经营困境。

民航局公布的数据显示,2011年

底,民航全行业仅有支线飞机158架,占总机队规模的9%,远低于美国30%的比例。许多支线机场航班频次很低,平均每天只有3个至5个班次,有的甚至只有1个至2个班次。

合作突围

中信建投航空业分析师李磊表示,对支线航空现有的政策支持力度还远远不够。

支线航空的发展困境同样受到航空制造行业人士的强烈关注。全国政协委员、中国商飞公司副总经理吴光辉建议,中央和地方政府应当出台政策并出资在必要的中小城市修建机场,并鼓励有意向、有条件的社会资源投资参与中小机场建设。

吴光辉今年两会期间向全国政协提交了《关于鼓励支持中小城市修建机场和发展支线航空及通用航空的建议》。

他还建议国家加大对边远、小型机场和支线航空运营给予财政补贴,鼓励有条件的机场公司、航空公司和企业经营的中小机场发展。

对于支线航空的下一步政策支持,在年初召开的全国民航运输工作会议上,民航局副局长夏兴华指出,2012年要进一步采取有效措施,大力