

建言国资监管 助力国企发展

国务委员 王勇

祝愿《中国国资报道》 围绕中心 服务大局 办出特色 王书马 二〇一四年五月

指导单位:国务院国资委新闻中心 联办单位:中央企业媒体联盟《中国企业报》 顾问:厉以宁

主编:张博 编辑:任腾飞 E-mail:rtfink@163.com 校对:燕玉 美编:符萍

封面公司

中远集团董事长马泽华:

航运业用合作创新 迎接微利时代

本报记者 任腾飞 张博

11月5日—7日,2014年国际海运(中国)年会暨第十一届国际海运(中国)年会在重庆举行。据了解,作为目前国际航运界规模最大、层次最高的高峰论坛,国际海运年会被媒体誉为“海事达沃斯”。

作为本次年会的主办方之一,中国远洋集团(以下简称“中国远洋”)的董事长马泽华在接受记者采访时表示,经济新常态下航运业近期仍处于低位运行,过去传统的经营模式必将受到更为严峻的挑战,合作创新、携手并进将是未来的主基调。

国际海运业 短期内仍处于低位运行

国际金融危机以来,全球海运市场进入了一轮漫长的调整期,海运需求格局出现了大调整、大变革。如何在

航运新常态下谋求生存和发展已成为业界亟待破解的命题。

“金融危机后,国际海运业已在低位运行六年,目前和近期内仍将处于低位运行。”马泽华告诉记者。

据马泽华分析,航运业之所以仍将处于低位运行,主要是受三个方面的原因影响。

首先是经济增速下降的影响。目前,中国在经历了持续30多年10%以上的高速增长后,已经回到了7%左右的中高速水平。这些变化势必影响到更为具体的产业层面。“就航运而言,会在相当长的时间内保持低位运行,主要表现为供求失衡、运价低迷、成本上涨、利润空间紧缩等现象。”马泽华说。

其次是航运贸易格局正在进行深度调整。“经济‘新常态’不仅仅是增长速度的下降,更体现为经济结构的内在调整。”马泽华告诉记者。目前,世界经济由以往发达经济体主导的经济“全球化”向“多极化”的转变影响更为

广泛,一些区域经济一体化组织也不断涌现,这些变化对航运业的影响也是非常直接的,会极大地改变海运贸易的流量和流向,会对航运市场上的货量、航线、平衡度都将产生重要影响。

再次是受经济结构调整的影响。比如今年,全球铁矿石贸易预计13亿吨,中国进口高达9亿吨左右;煤炭贸易约12亿吨,中国进口约4亿吨;原油全球贸易量18亿吨,中国进口约3亿吨。随着经济结构调整的不断深化,这些要素拉动的效应必定会发生改变。这会对航运市场供需结构、市场格局、赢利模式等方面产生根本变化。

中国远洋 三季度实现单季扭亏

2013年,中国远洋依靠变卖资产实现扭亏,摘掉了“ST”的帽子。(下转G02版)

【图片新闻】

大牛地气田迎来第10个保供季



11月1日,中国石化华北分公司大牛地气田日产气量提升到1100万立方米,创历史新高,同时也迎来了第10个保供季。大牛地气田自2005年规模开发以来,已经连续9年超额完成冬季保供任务,年产量逐年攀升,截至目前已累计产气超过210亿立方米,为缓解华北地区天然气供应紧张局面做出了重要贡献。

图为岗位工人在对天然气外输装置进行安全巡查。胡庆明/摄

南北车合并呈现“N种可能” 方式选择成难题

本报记者 蒋皓

10月31日晚间,中国南车、中国北车同时发布公告称:“拟筹划重大事项,鉴于该事项存在重大不确定性,为避免造成公司股价异常波动,经公司申请,公司股票自今日起继续停牌,预计停牌时间不超过一个月。”

据《中国企业报》记者了解,对于两家央企公告中所称的“重大事项”,目前已经被广泛解读为南北车将进行合并。

筹备小组已成立 具体方案酝酿中

10月28日晚,中国北车公布的三季度报就显示,公司归属于上市公司股东的净利润39.58亿元,同比增长65.10%。一位从天津赶来参加中国北车股东大会的股东表示,非常关心自己在合并后的利益损失,担心重蹈某上市公司吸收合并后连续五个跌停的覆辙。

在股东大会中场休息期间,几名机

构和投资者将中国北车董秘谢纪龙围住,急切地问及南北车合并的事情。谢纪龙表示:“(南北车合并)不是我们说了算,已经成为国家战略,由高层确定,(合并)是趋势,我们都在等,目前暂时没有具体方案。”

“南北车整合一事高层已经统一意见,已是板上钉钉,由国务院主导,速度可能很快,现在最大的悬念是整合方案以及相关的人事变动。”有业内人士表示。

11月5日,记者就南北车合并的相关事宜询问了中国南车集团董事会秘书邵仁强,得到答复是“尚在停牌中,请耐心等待企业公告”。

实际上,在今年9月初,就有媒体报道称,南车与北车已上报各自的合并方案供国资委参考。记者通过查阅南北车官网此前的公告发现,对此消息,南北车曾以“央企重组整合相关事宜由上级有关部门决定,目前两家公司控股股东都没有接到有关文件”进行回应。

有业内人士指出,国家已于9月底成立南北车整合的筹备小组,此次南北车同时停牌期间,将筹划双方整合方案。而中金公司将是方案的具体操刀者,不过,目前方案尚未成型。

合并是强概率事件 方式选择成难题

“合并不一定是最终的解决方案,但却一直都有讨论。”一位不愿透露姓名的北车内部人士向记者表示,双方的公告只是否认了这项事务已经推进行到实际操作阶段。

记者从国务院国资委了解到,按照央企合并重组的惯例,重组方案由参与重组的公司各方起草完成,然后汇总到国资委改革局,进行方案研讨。如果方案没能获得重组双方的认可,则无法进行到方案审议阶段,因此方案细节之间的讨价还价是最关键也是最漫长的阶段。

(下转G02版)

观察

南北车合并谁说了算

孟书强

近日,中国南车和中国北车将合并的消息一经传出,便引来目光无数。支持者认为这有利于减少“两车”的恶性竞争,开启一致对外模式;反对者认为在新一轮国资国企改革元年,两个巨无霸央企的合并,会加剧公众对垄断抬头的担忧,甚至影响公众对改革方向的信心和判断。

那么,“两车”的合并能否让市场变得更好,这可能是检验“两车”是否应该合并以及应该如何合并的关键标准。支持者的观点无疑具有相当合理性。近几年来,“两车”在海外市场攻城拔寨、叱咤风云的同时,也不时有恶性竞争、互相抢标之事传出,不仅浪费了大量资源,也损害了央企整体形象。从这个层面看,“两车”合并势在必行。这不仅是避免恶性竞争的需要,也是中国企业下一步更好地“走出去”的战略需要。

反对者的观点也并非完全没有道理。新一轮国资国企改革元年,这边厢要发挥市场在资源配置中的决定性作用,大力引入民营资本,发展混合所有制经济;那边厢却要强力主导占据国内全部动车组市场和八成以上的货车及大部分地铁车辆份额的两个巨无霸央企“复婚”,任谁看了都难免产生对于市场垄断的担忧。在我看来,这种担忧似乎并非特别必要。

一是国内铁路行业的发展正在放缓,国内主要的高速铁路网在这一两年将基本建成,国内市场对轨道交通设备的需求将大幅降低,未来对轨道交通设备的需求将主要来自海外。这也可能是相关部门强力推动“两车”合并、一致对外的重要原因。再则,即便对国内市场来说,高铁市场也已然成为世界性市场,即使是国内对轨道交通设备的需求也将面对来自海外同业的激烈竞争。这些都降低“两车”合并后垄断国内市场的可能。

当然,由此触发的外界对新一轮国资国企改革方向的担心也应引起充分的重视。如果说“两车”合并还仅仅是在算经济账的话,那么这种担忧则已超越了单纯的经济问题,关系着社会对新一轮改革的印象和信心,也可能让本就充满担忧的民间资本更加望风而逃。这是我们所不愿意见到的,也是新一轮国资国企改革无法承受的。

回到“两车”合并本身。首先要解决的问题是,合并之后比合并之前好在哪里,合并究竟谁说了算。其次要回答的问题则是,“两车”该怎样合并。如果合并已成定局,那么问题则转移到了以怎样的方式和手段合并,怎样实现两者合并的帕累托最优。这是在合并之前都必须都要考虑再三的问题。

在我看来,市场是检验和回答这两个问题的关键标准。合并能不能让这个市场——无论是国内市场还是国际市场——变得更好是考虑“两车”是否应该合并以及应该如何合并的前提和标准。对于国内市场来说,实际上就是合并是否能融合双方优势规避劣势,实现业务融合,同时让需求方市场变得更好,至少不会比现在更坏;对于国际市场来说,则是两者合并是否有利于参与国际竞争,打造中国高铁品牌 and 标准。

对于后者来说,目前来看,无疑利大于弊,“两车”合并就是要解决这个问题。对于前者来说,问题则更复杂。南北车能否以市场化的方式完成合并,继而创造出更大的经济效益及社会效益?业务结构高度相似的两家企业如何从高度竞争转为紧密合作,并尽快将业务和市场资源更好融合,从而使合并真正发挥作用?若强行进行行政干预,如何平衡两家利益,是否会破坏市场既有的生态模式,得不偿失?这些都是我们不得不考虑的。一加一大于二,还是一场无果的折腾,我们必须未雨绸缪,不能光等时间和事实来检验。

处于激烈竞争状态的“两车”如果合并成功必将对中国高铁走出去起到积极影响。然而,生一利必生一弊。在考虑到合并所带来的好处的同时,我们也必须对其带来的弊端进行更为充分的考虑。而能否让市场变得更好则是我们考虑这个问题的起点和落脚点。

中证中央企业综合指数(2014年10月31日—11月06日)

