

策划词 | CEHUACI

随着海南航空 80 亿元的天量再融资日益推进,海航地产以及大新华物流的资金窘相毕露,海航集团这个快速扩张的庞然大物再度陷入了舆论的漩涡。所有质疑的核心均指向于,作为一家覆盖航空、物流、金融、旅游、实业、基础设施、装备制造等领域,总资产逾 2600 亿元的“巨无霸”,在资金链条上,海航集团的高负债扩张之路是否正面临难以后继的局面?



陷入资金窘境 天量增发解困 海航内在整合放慢扩张脚步

□ 稿件采写 吴黎华 欧阳梦雪

事件 | Shi Jian
海航资金链困局隐现

海航集团到底缺不缺钱?从以下的案例中可窥见一斑。2012 年 1 月 29 日,海航集团旗下的上市公司海南航空抛出了增发的方案,在这个方案中,海南航空拟以不低于 419 元/股的价格向不超过 10 名投资者发行不超过 19.1 亿股股票,募集资金 80 亿元用于偿还 6084 亿元的银行贷款及补充流动资金。方案显示,仅在今年 5 月份,海南航空就将有 1019 亿元的银行贷款到期。

公开资料显示,截至 2011 年 9 月 30 日,海南航空总资产规模为 76909 亿元,负债总额为 62529 亿元,资产负债率达到了 81.30%,明显高于同行业的南方航空(69.5%)和中国国航(70.9%)。在海南航空的负债构成中,短期借款达到了 1483 亿元,长期借款则达到了 236.8 亿元,仅去年前三季度,海南航空的利息支出就已经达到了 201 亿元,而三季报显示,海南航空前三季度的净利润仅为 22.78 亿元。

在海航集团的庞大产业群中,海南航空的资金窘境并非特例。据媒体报道,海航集团旗下的海航地产被曝出涉嫌违规集资。除此之外,海航集团旗下的大新华物流业也在近期频频曝出散货货租船违约、集装箱航线停运、船舶大规模撤单等消息。

WIND 统计数据显示,仅 2011 年以来,在海航集团控制的上市公司渤海租赁、西安民生和九龙山,海航集团旗下的海航资本控股有限

公司、海航商业控股有限公司、上海海航大新华置业有限公司和海航置业控股(集团)有限公司就累计进行了 11 次股权质押,质押总股份数达到了 7.9 亿股,按照 3 月 1 日收盘价格计算,上述被抵押的股份市值合计达到了 60.37 亿元。

寻因 | Xun Yin
传闻称海航被银行“抛弃”

此前有传闻表示,出于风险的考虑,包括建设银行在内的多家银行都已经停止了对海航集团的贷款,记者试图就上述问题向海航集团求证,但截至发稿,仍未收到正式答复。

海航集团成立于 2000 年 1 月,截至 2011 年年底,海航集团总资产超过 2600 亿元,集团控制了包括渤海租赁、九龙山、易食股份、西安民生、美兰机场(H 股)、ST 海建和海南航空等多家上市公司。

伴随着海航集团的快速扩张,其旗下公司间的频繁而复杂的关联交易也越发引人注目。WIN D 统计数据显示,自 2008 年以来,除美兰机场外,上述上市公司总共发生了 157 起关联交易,涉及金额 296.3 亿元;而自 2010 年以来,上述上市公司总共发生了 142 起关联交易,其中可统计的关联交易涉及金额就达到了 266 亿元。也就是说,对比 2008 年至 2009 年,近两年来海航旗下上市公司关联交易数量和金额分别骤增了 847%和 787%。在这些关联交易中,甚至有一些匪夷所思的案例。

以北京科航大厦项目为例,2004 年,海南航空向北京科航投资



有限公司(科航大厦之建设公司)拨付工程款 30143 万元并与科航投资公司签署协议,联合建设科航大厦项目工程(简称“科航大厦”)。到了 2007 年,海南航空又将科航大厦以原价 30143 万元转让给海航集团。而到了 2008 年 12 月,海南航空却又以 17.28 亿元的价格向集团收购了科航大厦 95%的股权。一进一出之下,海南航空因此于 2008 年爆出 1424 亿元巨亏,而海航集团业绩则从巨亏转为盈利。

背景 | Bei Jing
上市公司疑成“提款机”

由于身处资本市场的上市公司可以通过增发和配股等再融资手段筹集资金,海南航空等海航集团所控制的上市公司也俨然成为这个庞然大物的重要现金来源。2011 年年底,作为上市公司的海南航空发生了大量的关联交易,海南航空对大新华技术现金增资 10 亿元,以 6.94 亿元受让天航控股持有天津航空的 5 亿股股权,以 1.30 亿元受让大新华航空持有的祥鹏航空 6.18%的股权,以 7.12 亿元受让祥鹏投资持有的祥鹏航空 33.82%的股权。仅这些关联交易,海南航空就向海航集团付出了 25.36 亿元的现金,这对于负债高企的海南航空来说,多少显得有些不合时宜。

WIN D 统计数据显示,自 1999 年上市 13 年来,海南航空通过 IPO、增发、配股以及可转债发行一共募集了 95.36 亿元的资金,但期间仅有 5 年分红,分红总额仅为 3.76 亿元,占募集资金的比例仅为 3.9%。上市 13 年来,海南航空复权后涨幅仅为 65.97%(截至 2 月底),与万科 A 同期 846.59%涨幅相比,可以说,海南航空给投资者带来的回报甚少,给海航集团带来的好处却多多。

警觉 | Jing Jue
陈峰:海航“五不做”

2011 年,整个世界都在注目欧债危机。这一次的危机给海航集团董事长陈峰的启示与 2008 年时截然相反。

他部署了一系列的调整转型,海航旗下 200 多家企业被关停,力度之大在其 19 年的发展历史中前所未见。三四个月内,“我们关掉了 230 多家公司,400 多个项目,收缩投资金额 3000 多亿元。”陈峰在工作会议上说。

陈峰对比了这一次危机对 2008 年时的两个区别。首先,2008 年虽然面临了金融危机,但是国家出资 4 万亿来拉动内需,国内金融环境相对宽松。这宽松的金融环境正是陈峰希冀的发展机遇。而当前,银根收紧,扩张缺乏足够的资金支持。

其次,经历过一轮高速扩张的海航急需一段内在整合的时间。于是,海航集团成立了关停并转及调整转型提升专项工作组,像手术刀一样开始梳理整个集团企业。

第一个被开刀的就是区域总部。经过一年多尝试,陈峰认为区域总部不具备海航专业化发展的条件。于是管理架构被大幅度调整,而许多区域总部也被裁撤。陈峰表示这一动作在今年将持续进行。

陈峰在接受采访的时候说道,海航在并购上依然积极,只要有合适的机会依然会出手。但是陈峰也总结出“五不做”:不符合海航战略发展方向的项目不做;没有现金流收入的项目不做;没有成熟融资方案的项目不做;不能和集团产业整合提升的项目不做;不成规模的小项目不做。

海航也许要放慢脚步,但是这并不意味着企业发展的停滞,陈峰现在的目标是将海航打造为世界级卓越企业。他认为实业与金融结合是这 19 年来海航的特定模式,这种模式成就了海航,也必然将成就海航在现代服务业的发展之路,以及接下来的转型调整。

雪铁龙女公关 侵占公款判5年

□ 裴晓兰

记者 3 月 1 日获悉,曾在标致雪铁龙(中国)汽车贸易有限公司(下称雪铁龙公司)任职的金红,被控侵占差价款,被一审法院判处有期徒刑 5 年,她不服,已上诉至北京市二中院。

45 岁的金红从 2006 年 6 月起担任雪铁龙公司大众媒体交流负责人,负责公司的品牌建设、与媒体关系的建立和维护等工作。

2009 年,雪铁龙公司参加了在深圳举办的智能交通展,金红负责布展事宜。法院查明,同年 11 月至 12 月间,金红通过雪铁龙公司分别与北京笔克展览展示服务有限公司、北京开米克资讯服务有限公司签订了两份室内展会合同,其中合作内容相同,但金额不同,分别是 39.5 万元、89.5 万元。

实际上,与笔克公司签订的 39.5 万元的合同是真实的。而开米克公司与雪铁龙公司并没有业务往来,金红是通过她的外甥找到开米克公司的法人代表,让对方帮忙在那份 89.5 万元的合同上盖了章。

接受调查时金红称,她将那份 89.5 万元的合同交回公司,雪铁龙公司随后给开米克公司付款 89.5 万元。开米克公司将 39.5 万元支付给实际进行布展工作的笔克公司,这样她就给自己留下了 50 万元的利润。

雪铁龙公司年终查账时才发现,合同上的公司和实际在展会布展的公司不符,金红随后被公司高层约谈,她将钱款全部退回后离职。此后,雪铁龙公司对金红此前几年经手的项目进行了排查,发现疑点后报案。

法院查明,2009 年 11 月至 2010 年 1 月间,金红在负责雪铁龙公司与中国疾病预防控制中心慢性病非传染性疾病防控中心签订、履行“中国道路交通伤害流行趋势及影响因素专题科研课题”协议的过程中,私自将协议金额 20 万元改为 40 万元。雪铁龙公司前期支付 24 万元后,金红仅将其中的 12 万元支付给疾病预防控制中心。金红离职后,为掩盖上述事实,又代表雪铁龙公司与疾病预防控制中心签订追加研究经费 20 万元的补充协议书。

一审法院认为,金红利用职务便利,将本单位钱款非法占为己有,数额巨大,已构成职务侵占罪。鉴于她归案前已将涉案款退回公司,当庭部分认罪,故对其酌予从轻处罚,判处有期徒刑 5 年。金红不服,提出上诉。

▶▶▶▶▶ [上接 A1 版]

央视关注 兴乐工资集体协商

陈世权一行参观了兴乐集团形象展示厅后,与该集团党委和分管领导进行了座谈,听取了兴乐集团工资协商中海选代表、培训指导、片区协商等具体情况汇报。陈世权边记录边不时插话询问:协商这么麻烦,增加了成本,企业出于什么考虑?你们的工资增长标准依据是什么?你们就不担心员工漫天要价?……在听取一一详细解答后,陈世权很满意,对兴乐做法赞扬有加,他指出,目前工资协商并无成熟的操作模式,兴乐集团的工资协商扎实开展,取得了实效,可复制、可参考、可借鉴,非常典型。他希望全国总工会在工会网站、博客等媒体平台上大力推广。

西部首选

雄厚资金寻优质项目,免抵押,可风险投资,手续简捷,个人、企业项目不限、地域不限。

电 话:028-68000128

解放思想再跨越 转变作风再落实

——余姚市经济开发区着力打造服务型工会促成效

□ 俞丽君 特约记者 袁孝冲

浙江余姚市经济开发区工委深入开展“解放思想再跨越,转变作风再落实”活动,以“三个普遍”工作为重点,以“协调劳动关系、维护职工合法权益,促进社会安定”为主线,着力提高工会工作效能,打造服务型工会,充分发挥了工会在职工群众中的主力军作用。

据了解,近年来余姚经济开发区工委,为了加强基层工会组建,提升职工整体素质,扩大工会在职工队伍中的影响和服务,而做了许多的务实出成效的工作。

扩大工会覆盖面 夯实工会工作基础

根据余姚市“党建带工建”,落实“三个普遍”暨和谐企业创建工作推进会的动员会议精神,余姚开发区党工委高度重视,集中精力对区内所属企业进行了地毯式的调查摸底工作,做到“企业规模性质清、经营状况清、企业法人代表清、企业职工人数清和企业工会组建情况清”。经过调查核定,对全区现有 442 家法人企业,重新确定了工会组建名单,做到了底子清,目标明。针对部分企业法人单位认识不到位,多次动员均未组建工会组织的“难点企业”,实行领导包干制,并作为“两再”活动的难题来破解。积极争取招商、企业部门的支持,利用他们了解熟悉企业的特点,共同上门指导,赢得企业主的理解和配合,完成了组建工作。通过近三个月的努力,“三个普遍”工作取得了实效。25 人以上的企业工会单建率达到了 95%,发展会员 1671 人。

推进民主管理工作 规范劳资双方关系

在“三个普遍”集中行动中,余姚经济开发区工委把工资集体协商、建立职代会制度作为重点来抓,抓实,新增职代会和厂务公开 20 家,单建企业新签和续签集体合同暨工资集体协议 88 份,累计签订集体合同 169 份,覆盖企业 410 家。在民主管理过程中,余姚经济开发区工委注重身边亮点的示范作用,学习身边的好做法,好经验,注重发挥先进工会组织的典型指导作用。如浙江富舜科技股份有限公司的职代会和民主管理制度因企制宜,操作规范,程序符合要求,在企业管理中发挥了很好的作用。针对部分企业协商不到位、工作不规范、厂务公开不透明等问题,提倡学习富舜公司的操作方式,发挥典型示范带动作用,为全区开展工资集体协商工作树立标杆,提供参考。全面推行了区域性工资集体协商制度,实行了企业民主管理。

南车入蓉成立新公司 成都工业翻开新的一页

□ 本报记者 喻永国

2 月 28 日,中国南车旗下的南车青岛四方机车车辆股份有限公司、南车成都机车车辆有限公司和成都工业投资集团有限公司在成都签订合资合同,成立成都南车轨道车辆有限公司,该公司总投资约 98 亿元。成都的工业翻开了新的一页。成都地铁车辆建设迈出实质性步伐。

“成都造”地铁车明年下线

南车青岛四方机车车辆股份有限公司是成都地铁 1、2 号线车辆的供货方,也就是说,此前成都的地铁车辆都是“青岛造”,而这次签约成立的新公司,标志着成都的地铁车辆从“青岛造”变为“成都造”迈出实质性步伐,成都市民有望在明年乘坐“成都造”的地铁车辆。

据了解,新成立的成都南车轨道车辆有限公司总投资约 98 亿元,主要承担城轨地铁车辆总装、检修和售后服务等业务,这个项目将为成都市轨道交通客运事业健康快速发展提供有力保障。按照投资进度计划,项目一期将落脚成都地铁洪柳车辆段,今年一季度开工建设。

中国南车股份有限公司副总裁



张军介绍,新成立的公司今年四季度将形成地铁车辆年总组装 200 辆的能力,计划于 2013 年初实现首辆地铁车辆下线,所生产的地铁车辆将服务成都及周边地区。据悉,这是成都第十二届西博会上签署的《战略合作框架协议》的首个落地项目,是中国南车响应成都打造“具有全球比较优势、全国速度优势、西部高端优势的西部经济核心增长极”的发展定位,助推“五大兴市战略”之一“交通先行战略”的具体措施。在此之前,新筑股份轨道交通材料产业园一期工程在新津开建。该产业园建成后,将与北车合作,实现高速列车“成都造”。

打造“南车成都产业基地”

按照《合资合同》内容,成都还将与中国南车还将在轨道交通装备关键系统零部件、电动汽车、新材料产

业等项目开展合作,合力打造“南车成都产业基地”。作为我国轨道交通装备制造业的龙头企业,中国南车还计划把成都打造为中国西部地区并辐射中亚和东南亚的战略中心。

张军现场透露,南车还计划在成都成立中国南车西部总部。成都南车轨道车辆公司总经理蔡德权在接受采访时表示,南车是国内轨道装备方面最好的高校西南交大的理事单位,有非常广泛和深度的合作,南车将和成都市签订深化战略合作框架协议。

近年来,成都市采取了一系列重大措施加快推进轨道交通装备业发展,正在全力打造轨道交通装备研发中心和西部重要的轨道交通装备制造产业基地。目前成都地铁 1 号线已于 2010 年建成通车,2 号线将于今年国庆节前建成通车,年底前成都地铁通车里程将达 41.5 公里,到 2020 年,成都将基本构建起 9 条线路、运营里程达 336 公里的城市快速轨道交通网络。中国南车决定把成都市作为“十二五”乃至更长时间的发展与布局重点区域,积极发展轨道交通装备、新能源、电动汽车、新材料等战略性新兴产业,建立“南车成都产业基地”,并规划建设中国南车西部总部,把成都打造成为中国南车在中国西部地区并辐射

中亚和东南亚的战略中心。

南北车抢食西部城轨“蛋糕”

去年 10 月,中国南车集团公司总经理、中国南车股份有限公司董事长赵小刚表示,南车要在成都打造投资规模约 50 亿元的产业基地。

几乎同时,中国北车也派遣中国北车长春轨道客车股份有限公司西征,与成都市新筑路桥机械股份有限公司合资成立成都长客新筑轨道交通装备有限公司,注册资本拟人民币 1 亿元。长客股份控股股东为中国北车,实际控制人为中国北方机车车辆工业集团公司。资料显示,城轨地铁车辆市场未来需求空前,预计到 2015 年,国内将有超过 30 个城市共建设 85 条城轨铁路项目,总长度超过 2700 公里,总计拉动相关车辆需求 2 万余辆,即年均超过 4000 辆的投产需求,约合 300 亿元的市场容量。中国南车、北车不约而同地在 2011 年度业绩预增公告中宣称,预计 2011 年实现净利润比上年同期增长 50%以上。

“成都乃至整个西南轨道交通市场的发展前景较好。”中投顾问高级研究员黎雪荣称,首先,这里有政府的大力支持和推动,轨道交通实现跨越式发展将为成都以及西南地区引来大批投资。另外,西部尤其是成都拥有较完善的轨道交通产业体系,覆盖产业链的上中下游,成都在发展轨道交通方面的技术实力和人才资源在国内都具有领先优势。