

海航的物流玩法：边烧钱边赌春天

□本报记者 蒋文革 汪琪

这厢是，沙钢船务索债海航，不惜搭上一邮轮旅客怨声载道。自2008年全球金融危机以来，航运市场一直低迷，巨头如中远、马士基也身陷泥潭。

那厢是，作为中国最大的民营快递公司，顺丰这几年可谓发展得顺风顺水，最近又出让不超过25%的股权，引进外部投资者；而马云退休后也瞄准中国的物流市场，出资成立菜鸟网络物流。

物流业，真的冰火两重天？经此一役，海航是否心灰意冷，从此退出物流江湖？或是袖里另有乾坤，暗地布下棋子，以分得中国物流市场一杯羹？

我们从来没说过要退出。”在“海娜号”事件发生两周后，中国证券报记者采访到了海航集团首席执行官李先华，相反，我们非常看好物流业，在我们看来，现在付出的一切都是值得的。”

在李先华看来，中国物流市场的潜力之大，足以容纳好几个顺丰。顺丰很了不起，从一架飞机都没有起步，短短几年时间有了十几架飞机，年收入做到200多亿，可见这个市场之大。”李先华认为，中国的电子商务过去几年每年增长超过70%，这大大促进了物流业的发展。

2012年可谓中国电子商务元年。这一年，电子商务收入首次突破130亿元，随后几年，保持了两位数的高位增长。只是海航似乎没有赶上这趟高速列车。海航2009年高调切入物流业，成立大新华物流，短时间内购入大量船舶，走的却是发展海运的路子。

对此，李先华给出了解释：我们不像外界传的那样，什么都做，我们只碰我们熟悉的东西，”李先华说，海运虽然和航空很不一样，但海航有自己的航空货运公司，他希望能编织海陆空运输网络，我们当时想的是构建一张在全世界跑的物流网。”

据李先华介绍，有一件事情对海航高层刺激很深。彼时正是铁矿石价格高企之时，中国企业花高价在巴西淡水河谷买了铁矿石，还要签订近乎垄断的运输合同，把铁矿石运回国。

当时我们就想，我们已有了飞机，如果再有船，我们中国人自己就能掌握定价权。”李先华感叹道。

在陆地方面，2010年海航收购了天天快递，此为国内第一个获得“中国驰名商标”称号的快递企业，主要经营国内快递、国际快递及相关业务。海航还对产业链进行延伸，收购了位于舟山的民营造船厂金海重工，以锁定更多船舶订单。一时间，海陆空战略俨然成型。

据介绍，彼时的大新华物流已基本构筑起一个以速运、装备制造、海运三大业务为核心的全维度物流体系，公司总资产超过650亿元，年收入逾150亿元，提供就业岗位近1.2万个。近三年，海航物流板块累计纳税逾10亿元。

只是，还未迎来期望中的盛宴，就遭遇了寒冬。2012年波罗

的海指数创25年新低，全球范围内大宗物品运输需求降到冰点，船舶持有成本奇高，BDI平均值仅为920点，较2007年的均值7068点下跌87%，海运模式难以维系。

那时我们开始调整，海航的优势就在于能敏锐觉察经营环境的变化，并快速进行调整优化。”据李先华介绍，当时海航清退高价船只，减少运力，并对物流板块的一些实体企业进行调整，关停并转，在9个月之内关掉72家企业。

我们亏的都是过去赚的钱，也都是自己的钱，所以我们一定要在最短时间内调整到位，晚了就会有问题，股东不答应，员工也不答应。”李先华如此解释海航的关停并转。

那段日子，李先华非常矛盾。市场环境不好，导致企业经营困难，但员工是无辜的，每个员工背后都是一个家庭，有的还背着房贷，如果一关了之，省事了，但太不负责任。但是不调整，大家都活不了，一部分人离开了，其他人就能活。我们对员工讲，你是暂时离开，这不是你的错，等将来环境好了，再把你请回来。”

经过两年的调整，大新华物流看似已经度过了最艰难的时期。2012年大新华物流负债处于行业平均水平，但受行业不景气影响，利润情况仍不乐观。而与沙钢的一纸官司，把大新华物流的经营困境暴露了出来。

“对扣船事件已经说得很多，外界对海航批评的声音也不少，说海航没有契约精神。”李先华说，到这一纸官司，对官司本身我不想做过多评价，海航会按法律判决行事。航运业不景气，三角债不少，大家都有压力，抱团取暖才能共渡难关。”

尽管冬天难熬，海航还是保留了火种，以第三方支付牌照为工具，联合电商平台，瞄准大宗交易市场，提供物流解决方案，发力速运业务。物流业由重资产转向轻资产，”李先华说，轻装上阵才能跑得快，但具体怎么做，我们还在探索，也在向优秀企业学习。”

但是我们也不会放弃海运，我们现在更懂得怎么去对冲风险，规避伤害了。”李先华表示，海航要大力开发战略性大客户，锁定长期货源，建立良好的伙伴关系。

有预测称，受美国和欧元区等发达经济体复苏带动，2013年全球商品贸易额将增加2.5%，增速较2012年提升0.5个百分点。8月全球制造业PMI大幅回升0.9个百分点至51.7，创2011年6月份以来最大涨幅，美国、英国、日本、欧元区及金砖五国PMI指数均呈上升趋势。截至今年9月，BDI指数回升至2127点，较年初的698点增长了204%，创2012年以来的新高，全球新船订单为7270万吨，同比增长101%，中国物流业景气指数LPI为52.9%，已连续8个月保持在荣枯水平线以上。随着中国扩大内需政策的不断出台，物流业作为配套复合型服务产业，发展空间巨大。

这一次，海航赌对了吗？



新华社图片

航运业的“严冬”棋局

□本报记者 蒋文革 汪琪

受全球金融危机等因素影响，自2008年以来，全球航运业持续低迷。2012年，BDI指数平均值为920点，创近25年以来最低水平。2013年以来，尽管BDI指数在下半年强势反弹至2000点左右，但总体仍在低谷徘徊，且复苏持续性仍不确定。同时，航运市场新增运力仍在持续投入，运力供需严重失衡拖累航运业的复苏。

海航亦未能幸免。海航可谓在行情较好的时点进入物流行业，2009年在上海挂牌成立大新华物流，经过投资、并购、重组、合作，截至2011年底，大新华物流的总资产从最初的19亿元迅速扩大至超过630亿元。海航集团董事长席峰峰时也表示，大新华物流的航运业务未来几年将位居国内前三，现代物流业作为公司大力发展的三大核心资产之一，营收占集团总收入的比例要提升至15%-20%。

可惜好景不长。寒流来袭，航运业持续低迷等因素令大新华物流的业绩急转直下。关联方天津海运公告披露的大新华物流财务数据显示，2011年大新华物流营收176亿元，营业总成本178亿元，应收账款和应付款高企，最终实现净利润仅3.8亿元；2012年，大新华物流财务状况进一步恶化，总资产规模达594亿元，但净利润仅3.7亿元，净资产收益率仅2.4%。

在航运业严冬之下，像大新华物流、沙钢船务这样“从高峰跌到低谷”的企业并不在少数。中国证券报记者翻阅多家国际大型物流企业财报发现，近年来，韩国Korea Line、英国Stephenson Clarke、美国天宝轮船(TBS)以及美国海外船舶控股公司(OSG)等许多在国际航运市场上颇有影响的航运公司均因不堪亏损而破产倒闭。国内企业中，2008年至2012年间，中国远洋净亏损一度逾百亿，已连续三次出售资产自救；中海发展尽管一直实现盈利，其净利润也从53.8亿元锐减至1.4亿元，下降近97%。

近年来，由于航运业低迷引发的欠租欠债纠纷并不罕见，一些央企企业应妥善处理纠纷，将影响最小化，另一方面，也应积极调整经营模式，寻找新的盈利增长点，以尽快走出低迷困境。”一位航运业内人士阐述道。

首份上市公司碳约束报告发布

电企碳排放居首 未来三年年排3.7亿吨

□本报记者 王小伟

中国证券报记者从27日发布的《中国上市公司碳约束报告》获悉，电力、钢铁和化工已经成为中国前三大高耗能行业。其中2010到2012年中国七个碳排放试点地区火电行业上市公司的年平均排放量为3.39亿吨，2013到2015年或将达到3.70亿吨；钢铁行业试点地区2010到2012年的年度排放量为1.32亿吨，预计2013到2015年二氧化碳排放量合计约为4.8亿吨，年平均排放量为1.6亿吨。

在多元行业碳排放仍将逐渐递增的背景下，记者获悉，除了深圳市碳交易试点市场日前正式启动之外，其他多个试点省市碳交易试点方案的制订工作都已进入最后阶段，多项政策制度正在密集出台的过程中，各地交易市场的筹备工作也正紧锣密鼓地进行。

航空业碳排放增速最快

《中国上市公司碳约束报告》由

中国企业管理研究会低碳专业委员会和低碳发展国际合作联盟联合发布，报告在分析各碳交易试点政策涵盖的重点产业范围的基础上，遴选出10个碳排放重点行业内138家上市公司作为分析对象。

分行业看，电力行业二氧化碳排放量接近全国排放总量的50%，主要由燃煤发电产生。从全国来看，2012年火电行业平均供电煤耗324克标准煤/千瓦时，折算成单位发电量碳排放约为8.4吨二氧化碳/万千瓦时。全国发电行业的上市公司共有58家，其中在7个试点省市的家数占到38%，共22家。2012年装机容量为18178万千瓦，年度发电量为10276亿千瓦时。2010-2012年试点地区火电行业上市公司的年平均排放量为3.49亿吨，根据试点地区GDP增长与发电量之间的关联性，结合发电行业供电耗煤目标，预计2013到2015年试点地区火电行业上市公司的平均年度排放量为3.70亿吨。电力行业碳排放配额

缺口约2100万吨。

钢铁、化工、有色、水泥等行业同样是耗能大户，以钢铁为例，试点地区2010到2012年的年度排放量为1.32亿吨左右，预计2013到2015年二氧化碳排放量合计约为4.8亿吨，年平均排放量为1.6亿吨。7个碳交易试点地区钢铁行业上市公司2013到2015年的配合缺口约为0.88亿吨二氧化碳，年度平均缺口为0.3亿吨。

航空业绝对排放量不大，但增速为各行业之首。我国航空业航油消耗量已经从2008年的1195万吨猛增至2011年的1500万吨，航油消耗量年平均增速达8%。目前只有上海地区将航空业纳入强制交易范围，所涉上市公司只有1家，2013年的排放量为1336万吨二氧化碳当量。

碳约束将影响公司盈利水平

近年来，我国政府密集出台了一系列与节能减排相关的政策，包括能源强度减排政策、能源总量限制政

策、自愿减排项目减排量交易政策和试点碳配额交易政策等。虽然这些政策之间存在交叉与重叠，但总体来看，国内节能减排工作的要求越来越严格和具体。

随着碳交易市场化的稳步推进，试点城市也加速了相关政策的制定和筹备。中国证券报记者获悉，自2013年6月18日深圳市碳交易试点市场正式启动之后，上海、天津等多个其他试点省市碳交易试点方案的制订工作都已进入最后阶段。各项政策制度正在密集出台的过程中，各地交易市场的筹备工作也正紧锣密鼓地进行。

随着碳交易筹备工作的加紧推进，将进一步推动碳交易市场趋向活跃。低碳发展国际合作联盟相关人士介绍，碳排放和碳交易正在成为中国上市公司面临的新课题。

截至2012年底，中国沪深两地上市公司总数达到2494家，总市值为230,357.62亿元，占全国GDP比重

进入海工、军舰船和钢结构等领域，使之成为海航物流格局里较为稳定的收入增长点；现代物流金融”是指，以第三方支付为手段，为工业产品、农产品和快速消费品等领域客户提供支付结算、供应链金融等服务，实现重资产向轻资产转型。

以海航于2011年7月成立的虚拟物流企业——易物流网络有限公司为例，据悉，目前易物流已形成“全国预付卡+网络支付+银行卡收单”的第三方支付全平台格局，截至2012年底，易物流的互联网支付业务已占全国市场份额的近1%，位列全国第八。

在此基础上，海航在2011年10月成立了大新华速运集团公司，先后收购了北京锦绣大地联合农副产品批发市场有限公司、上海昂然农产品发展公司以及广州钢铁交易中心，经过两年发展，大新华速运目前已拥有物流金融、批发市场、实体物流（空运代理和冷链物流）、第三方支付、连锁零售五大业务，2012年实现营业收入逾44亿元，包括第三方支付和预付卡支付在内的创新业务流量共计完成313亿元，预计2013年实现收入超过65亿元。

我们密切关注物流领域创新业务的投资机会，看好轻资产的物流金融业务和物流互联网业务，不排除未来将盈利性好的资产装入上市公司。”上述负责人称。

根据海航提供的数据，目前，海航的物流板块总资产超过650亿元，年收入逾150亿元，提供就业岗位近1.2万个，近三年累计纳税逾10亿元。

中远正指出，在当前航运业严冬之际，海航物流板块的业绩也并不能让人乐观。虽然曾被海航集团寄予厚望，并确立为公司的三大支柱性产业之一，但巨额债务与多次诉讼已表明，其发展并不顺畅。当前航运业景气回暖回升的迹象仍未出现，短期内行业仍将在底部运行，海航物流板块仍应保持“节衣缩食”度过严冬的姿态和举措。”他表示。

随机应变确实是海航的风格。目前整个世界面临经济变局，海航作为一个对外部环境反应非常敏感的公司，进行各种调整很正常。”中国民航大学经济与管理学院教授李晓津对中国证券报记者指出，海航一直强调“变”，意即要不断地依形势变化而变化。这一方面比较灵活，另一方面也需警惕过度变化带来的风险。”

国内日均钢产量增至3个月来新高

□本报记者 钟志敏

由于8月份国内钢价持续上扬，大中型钢企的盈利状况有所好转，其主动减产的意愿降低，国内粗钢产量再度居高不下。中国钢铁工业协会最新统计数据显示，9月中旬重点企业粗钢日产量177.95万吨，增量1.7万吨，旬环比上涨0.97%，再创新纪录；全国预估粗钢日产量214.3万吨，增量1.41万吨，旬环比上涨0.66%，创6月中旬以来的最高水平。

数据同时显示，9月中旬重点统计钢铁企业库存量为1322万吨，较上旬末上升了62.6万吨，环比上涨4.96%。

在国庆长假前最后一个完整交易周内，国内综合钢价继续下探。业内人士表示，螺纹钢期货价格持续走低，钢材的社会库存有所回升，期望中的节前集中采购，也未出现，国内现货钢市的心态较为悲观。钢材现货主流报价继续向低位靠拢。

海信电器

将继续加大智能电视应用开发

□本报记者 钱秋臣 董文杰

在9月27日上交所组织的“我是股东”走进海信电器活动中，海信电器总经理刘洪新向投资者表示，公司将根据用户需求对智能电视产品进行持续升级，尤其是在视频观看体验、游戏、以及与手机的互动上大幅提升。

中怡康数据显示，截至今年8月底，海信电视年累销售业绩整体占有率达15.36%，智能电视年累销售业绩占有率达16.55%，均为行业排名第一。公司9月13日发布的VIDAA·VISION双子座新品，涵盖了39-85寸主流规划，构成行业内最完整和有竞争力的产品阵容。下半年，公司将加大对VIDAA·VISION两个双子座产品的推广力度，大力提升智能电视市场份额。

刘洪新表示，海信智能电视目前提供的云端视频资源累计已超过125万集、每周更新约300到400集，日均在线人数超过100万。

惠生工程获甲醇项目设计合同

□本报记者 于萍

惠生工程29日宣布，其间接非全资附属公司惠生工程(中国)有限公司获得了鄂尔多斯市金诚泰化工有限责任公司甲醇项目二期工程设计合同。

据了解，此次合作是惠生工程与金诚泰的再度联手。此前，惠生工程承担了金诚泰甲醇项目一期工程甲醇装置的所有生产装置、公用工程及辅助设施的基础设计、详细设计及项目管理总承包服务。一期项目于2013年5月一次投料成功，产出合格甲醇产品。根据合同，二期项目设计将于2014年第三季度完成。

全球首个“人工角膜”产品完成

□本报记者 黄莹颖

近日中国证券报记者获悉，全球首个“人工角膜”产品已由深圳艾尼尔角膜工程公司成功完成。多中心临床试验情况显示，“人工角膜”的愈后效果已经接近人体角膜。

9月29日，由北京同仁医院邹留海教授主持的“人工角膜”的临床试验总结会议在深圳召开。多中心临床试验数据显示，总有效率超过了90%。该项重大的科研成果在国家“863计划”支持下，已由中国生物医学再生科技有限公司下属子公司深圳艾尼尔角膜工程有限公司，与第四军医大学组织工程研究中心金若教授的团队联合开发成功，并投资建成了产业化的规模生产基地。该产品是组织工程的前沿产品，可以替代人捐献角膜，这是目前世界上第一个也是唯一一个完成临床试验的高科技人工角膜产品，该产品完全由我国科学家自主研发并拥有完整的自主知识产权。

角膜是眼球前部的一层高度透明的组织，就像照相机的镜头一样对成像起了关键作用，一旦混浊或受损将直接导致患者失明。目前，患者重见光明的唯一办法是移植捐献获得的异体人角膜，但是，目前全国人捐献角膜每年仅3000例，而全国需要移植的角膜病患者超过了500万，每年还新增10多万患者，由此可见于捐献角膜的严重缺乏，又没有替代产品，致使角膜病人的医治问题长期无法解决。

首家旅游资源交易平台

落户北交所

□本报记者 钟志敏

9月29日，北京旅游资源交易平台在北京产权交易所正式启动。据悉，北京旅游资源交易平台是全国第一家正式启动交易的旅游资源平台，平台将立足北京、面向全国，致力于为地方政府、旅游企业以及关注旅游产业发展的投融资机构提供旅游项目招商、旅游企业融资、股权交易、实物资产交易、旅游产品交易等各类服务。

北交所总裁吴汝川表示，旅游项目招商服务主要为地方政府和旅游企业的景区开发建设寻找合适的投资人；旅游企业融资服务主要是通过股权、债权、融资租赁等多种方式为旅游企业进行融资；旅游企业股权交易主要为旅游企业并购重组、股权买卖提供服务；旅游实物资产交易主要为旅游企业的游乐设施、办公设备、车辆等处置提供服务；旅游产品交易主要为旅游企业提供旅游产品宣传的窗口，为景区、园区游乐活动信息发布提供服务。