

航天信息董事长马天晖:

力争2025年成为国内一流信息产业集团

□本报记者 杨洁

在公司成立20周年之际,航天信息日前发布了爱信诺企业服务平台。航天信息党委书记、董事长马天晖在接受中国证券报等媒体采访时表示,数字化时代,企业面临开放、平等、协作、共享的市场竞争发展趋势,过去单打独斗的发展模式很难成功,平台化发展则是不二之选。在公司成立20周年当口,航天信息升级了发展愿景,提出“成为国际一流的信息产业集团,致力于信息更安全、更增值,社会更智能、更诚信”的战略目标。到2025年,航天信息力争成为具有行业知名度与影响力的国内一流信息产业集团,成为国家软件与信息产业的主力军。

疫情期间活跃用户数增150%

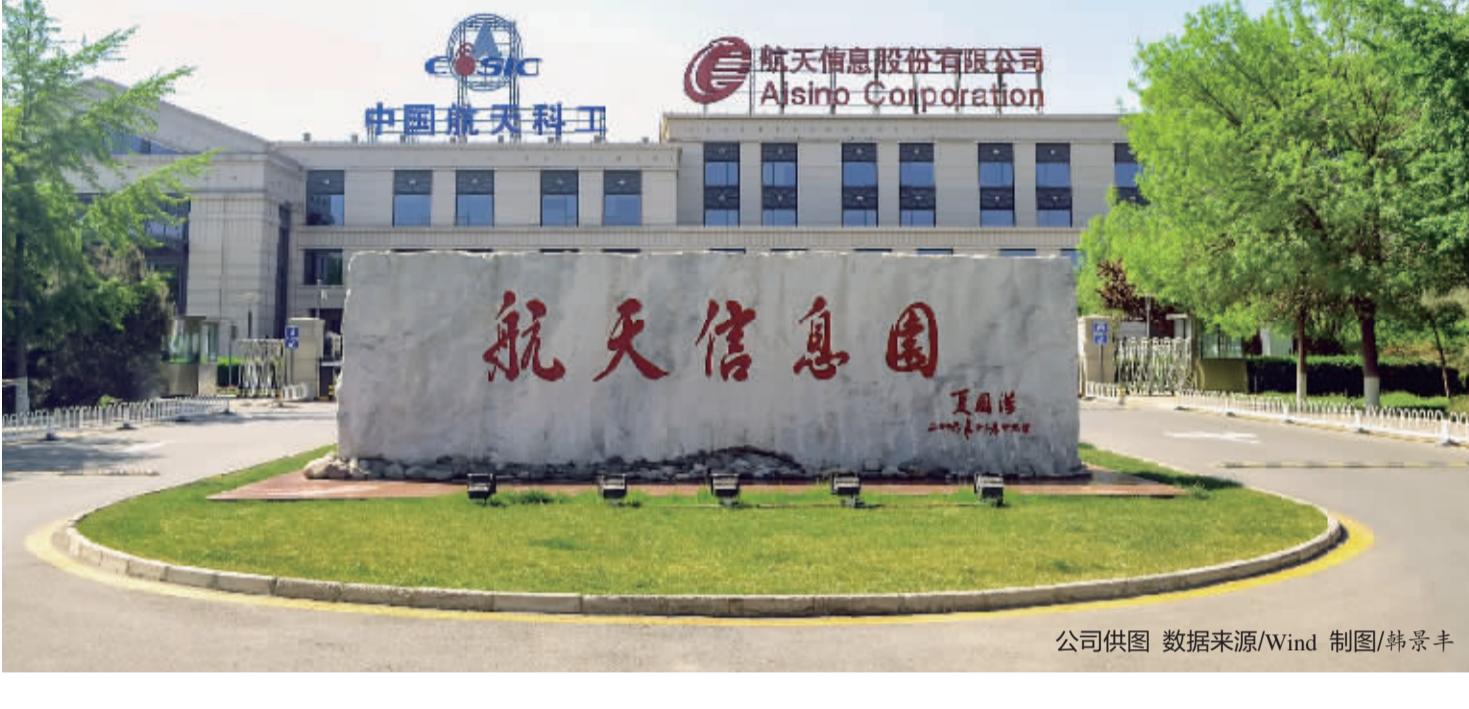
中国证券报记者:疫情在一定程度提升了很多企业的数字化程度和意愿,公司有哪些体会?

马天晖:公司结合疫情之下广大企业遇到的难点、痛点,整合企业从合同签署、财税业务到远程办公、档案管理等全流程的需求,快速推出了30余款智能产品和“云产品”,包括代账、记账、财税咨询、税收筹划、线上直播等,为企业打造全程电子化的“管家式”服务。据统计,疫情期间,航天信息服务的办税大厅70%以上的纳税人都选择使用“航天信息智能微厅”等智能自助终端进行税务业务办理。此外,公司在疫情期间持续推出电子合同、视频会议、线上财税业务培训等在线办公解决方案,活跃用户数比往年同期增长了150%。截至目前,已有500多家企业借助航天信息电子合同服务,实现了线上远程签约;约900多万家企业使用航天信息协同办公软件。

中国证券报记者:税务改革政策给公司传统金税业务带来哪些挑战,如何应对?

马天晖:近年来,国家税务机关稳步推进发票电子化改革促进办税提速增效降负,持续推进减税降费政策直达快享。今年以来,发票电子化推广加速,年底前将基本实现新办纳税人增值税专用发票电子化。可以预见,随着发票电子化改革的全面推进,财税服务行业开启全面转向数字化服务发展的变革,这种变革一方面对航天信息传统的税控系统推广服务模式形成一定冲击,同时也是航天信息在财税行业创新和发展的重大机遇。一方面公司坚决贯彻落实国家税务总局工作要求,积极响应国家“便民办税春风行动”举措,围绕税收新政策和税务系统新需求,积极开展技术研发攻关和服务推广,做好技术服务保障工作。另一方面,公司在传统业务受到政策和疫情的重大影响下,积极推动业务转型升级,持续推动“互联网+税务”“互联网+政务”等新业务模式,满足企业财税服务的新需求。

例如,公司聚焦税局和纳税人的业务需求,积极推广智慧电子税局和云税智能终端,提高征纳双方办税效率,提升纳税人办税满意度。在行业应用方面,我们推出了融合进销项、多税种一体化的集团客户整体解决方案;立足千万税控用户,搭建爱信诺企业服务平台,将打造全国最大的企业网上家园,切实解决中小企业经营中的痛点和难点。



公司供图 数据来源/Wind 制图/韩景丰

积累近2000万户企业资源

中国证券报记者:公司成立20年,主要积累了哪些优势,未来利润增长点是什么?

马天晖:经过20年的积累与发展,航天信息逐渐形成了特有的竞争优势与能力资源,一是服务了近2000万户的企业用户和政府客户,形成深厚的积淀和业务拓展能力。二是建立了规范完善、遍布全国的营销服务体系,本地化的市场资源与服务能力成为航天信息有别于其他企业的独特优势。三是借助多年的业务积累和优异的业绩表现,形成了一定行业地位与影响力,也获得了国家及行业的多项重要资质,有较高的市场认可度。

公司持续聚焦政府(行业)及企业客户

未来进一步提升资本运营能力

中国证券报记者:如何进一步利用资本市场做大做强?

马天晖:航天信息将围绕发展战略目标,聚焦主业,利用上市公司平台,提升资本运营能力,将在对外投资及并购、再融资等方面开展相关工作,进一步提升公司的价值创造能力。未来,公司产业投资及收并购将紧密围绕战略布局,聚焦“4+1”板块,重点

市场,逐步由金税及企业市场产业、金融科技及服务产业、物联网技术及应用产业三大板块调整变更为金税产业、金融科技服务产业、智慧产业、网信产业四大产业板块,进一步优化了公司业务布局。同时,公司成立海外事业部,统筹开展海外业务。

未来,面向政府及行业信息化市场,航天信息将提供以信息安全为特色的数字化、智能化的科技产品及信息服务,帮助建设现代化的社会治理体系、提供更加便捷高效的监管服务及民生服务;面向企业信息化市场,为企业提供数字化、智能化的科技产品及信息服务,并拓展增值服务,构建更加诚信、规范、

有序的市场生态。

中国证券报记者:公司怎样看待区块链技术价值?有哪些布局?

马天晖:区块链是新基建中的“可信”基础设施,凭借其技术内生的信任机制,将成为数字经济与数字社会的基石。早在2016年,我们就开展了区块链技术研究与应用。近期,航天信息更加快了区块链技术创新和产业发展的步伐,打造形成了1个基础平台+4个通用平台的平台产品,包括企业级BaaS服务平台、区块链一体机等,已在税务、政务、民生、金融、军工等领域形成解决方案,并成功落地应用,目前在区块链产业发展中处于领先地位。

关注具有科技创新和商业模式创新能力,以及提升公司信息安全核心能力的相关企业,通过资本运营助推公司产业发展,巩固行业地位,提升市场占有率,带动经济效益稳健增长。公司还将围绕各主业发展需求,通过资本运营,进一步拓宽融资渠道、丰富融资方式,为产业发展提供资源保障;同时,通过资本运营优化公司产业结构,调整产业布

局,集中优势资源实现主业做强做大,实现国有资产的保值增值。

航天信息将继续肩负央企上市公司的社

会责任,紧紧围绕“成为国际一流的信息产业集团,致力于信息更安全、更增值,社会更智能、更诚信”的企业愿景,积极发挥在信息技术领域的优势,为我国资本市场健康发展、数字中国建设贡献更多力量。

2021年铁矿石价格料继续维持高位

□本报记者 董添

11月以来,铁矿石价格又开始攀升。据百川盈孚统计,11月27日,进口铁矿石价格为837元/吨,较上月上涨32元/吨;国内铁精粉均价为989元/吨,较上月上涨34.5元/吨;青岛港进口矿均价862元/吨,较上月上涨26.5元/吨。

业内人士表示,受需求好转等因素影响,2021年铁矿石价格将继续维持高位,而成本端上涨助推钢价继续上行,头部钢铁企业利润率有望进一步提高。

进口铁矿石量价齐升

今年以来,中国进口铁矿石整体表现为量价齐升。据海关统计,1-10月,全国铁矿砂及其精矿进口量为97520.4万吨,同比增长11.2%。按照这个趋势,预计2020年全国铁矿石进口量将会跃上11亿吨整数关口,比上年增长10%左右。进口量增长强劲的同时,价格也大幅上涨。截至目前,兰格铁矿石价格指数(61.5澳粉)年内涨幅接近40%。

兰格钢铁经济研究中心首席分析师陈克新指出,2020年,在旺盛需求的拉动之下,中国粗钢产量将跃上10亿吨台阶,实现历史突破。受到多种力量推动,预计新的一年中中国钢铁及钢材生产形势,将呈现出两大特点:一是进口规模将维持高位;二是价格有望继续攀升。巴西、印度等铁矿石生产大国受疫情影响,给铁矿石的供给增加了不确定性。

陈克新解释称,2021年中国钢铁产品供需

两侧的同步发力,更为旺盛的消费需求和更大规模的钢铁产量,以及更为严格的环保要求,拉动巨大数量的高品位铁矿石进口。鉴于前些年中国铁矿石进口量偏低,产生了一定的供需缺口。巨大数量补库需求,由此引发了2020年下半年后的铁矿石进口量的急剧增加,一些月份的进口同比增速达到了两位数。尽管如此,历史库存欠账仍未得到完全填平,需要新一年内继续补充。

业内人士表示,受疫情影响,上半年下游开工率整体不高,铁矿石上涨未能带动钢铁价格跟涨,导致前期钢铁企业利润率受到较大影响。而后期随着需求端增加,社会库存快速回落,上游铁矿石涨价幅度小于下游钢材价格上涨幅度,铁矿石涨价反过来成为钢材上涨的重要支撑因素。

据百川盈孚统计,11月27日,废钢均价2575元/吨,较上月上涨67.5元/吨;唐山方坯3580元/吨,较上月上涨150元/吨。

四季度“淡季不淡”

业内人士指出,四季度是中国钢材市场的传统“淡季”,但从目前的数据来看,四季度中国钢材市场整体呈现“淡季不淡”的态势。

粗钢表观消费量继续高位运行。兰格钢铁网指出,前10个月,全国粗钢表观消费量为84580.6万吨(未含钢坯及粗锻件),比去年同期增长8.3%。其中,10月同比增幅达到18.2%,增速又有提高。预计今年最后两个月内,全国粗钢表观消费量同比增幅不会低于10%,继续超出全年各季平均增速。进入四季度,粗钢消费继

续呈现攀升态势。

与此同时,钢铁企业积极增产。前10个月,全国粗钢产量累计生产87393万吨,同比增长5.5%。其中,10月全国粗钢产量9220万吨,同比增长12.7%。

尽管全国钢铁和钢材产量保持较高水平,但由于需求端表现强劲,钢材库存出现了较为明显的下降。中国钢铁工业协会数据显示,11月上旬,全国20个城市5大品种钢材社会库存合计为1003万吨,环比下降11%。四季度以来,钢材库存降幅呈扩大趋势。

价格方面,四季度以来,钢铁主要品种市场价格呈现震荡攀升的走势。今年以来,钢材市场价格先抑后扬,宽幅震荡抬升,逐步高出去年同期水平。进入四季度,价格又出现了一波上涨。预计今年内全国钢材价格指数继续高位运行,甚至还有可能进一步上涨。

百川盈孚10月27日最新数据显示,螺纹钢均价4070元/吨,较上月上涨256元/吨;线材均价4315元/吨,较上月上涨263元/吨;中厚板均价4020元/吨,较上月上涨30元/吨;热轧均价4109元/吨,较上月上涨118元/吨;冷轧均价4927元/吨,较上月上涨197元/吨。

针对四季度“淡季不淡”的原因,业内人士分析指出,首先是大量赶工涌现。很多地区受疫情影响,上半年特别是一季度的经济损失,需要在下半年特别是四季度进行追补。其次是海外订单显著增多。中国抗疫取得很大成功,经济复苏明显,这就给予了中国企业很大商机,海外供给替代效应明显,家用电器、医疗器械、电子产品等出口订单大量增加,相关企业满负荷生产,推动了四季度内钢材旺盛需求。

钢企利润率回升

中国证券报记者从多家机构处获悉,受钢材涨价、产销两旺等多重利好因素影响,钢企利润率整体有所回升。

据百川盈孚估算,目前螺纹钢毛利约390元/吨;线材毛利约646元/吨;中厚板毛利约206元/吨;热轧板毛利约420元/吨;冷轧板毛利约678元/吨;镀锌板毛利约486元/吨;硅钢毛利1170元/吨。

华宝证券最新研报显示,10月以来,申万钢铁指数涨跌幅远远跑赢沪深300指数。跟踪的34家公司中,29家实现上涨。其中,板材类公司平均上涨9.13%,板材和长材兼有类公司上涨10.14%,长材类公司上涨17.15%,特钢类公司上涨26.32%,钢管类公司上涨2.35%。

本轮上涨背后逻辑主要来自于基本面改善。上述研报指出,三季度钢铁上市公司盈利大幅好转,34家钢铁上市公司归母净利润有23家公司实现同比增长,其中12家公司同比增速超过100%。34家公司合计归母净利润环比增长8.5%,钢企盈利有触底回升。

针对钢铁股未来的走势,前海开源基金首席经济学家杨德龙接受中国证券报记者采访时指出,钢铁行业盈利增速、基本面与其他成长性行业相比整体不太好,未来的预期整体比较差。因为需求很难回到以前的巅峰,叠加上游被三大铁矿巨头垄断,钢铁行业溢价率不强。但由于近年来钢铁行业估值一直不高,破净的钢铁股较多,而年底很多资金可能会炒作低估值周期股的常规动作。因此,钢铁股可能会产生一些反弹机会。

民航央企混改推进 票价市场化加速

□本报记者 崔小粟 实习记者 金一丹

日前,民航央企混改加速,市场化程度不断提升。继东航、南航集团层面引入资300多亿后,其子公司混改工作也不断推进,如南航通航混改正式落地、南航物流增资扩股、东航物流筹划上市。与此同时,民航局宣布,自今年12月1日起,市场调节价航线的范围由5家以上(含5家)航空运输企业参与运营的国内航线,下调为3家以上(含3家)。民航业内人士林智杰对中国证券报记者表示,国内航线定价权放开是民航落实市场在资源配置中起决定性作用的重要举措。

货运板块成民航央企混改重点

11月26日,南方航空的全资子公司南航通用航空有限公司(简称“南航通航”)混合所有制改革正式落地,南航股份公司、国改双百基金、南网产业投资集团、南航资本控股、珠海通航的持股比例分别为57.9%、14.1%、10%、8%,南航股份公司保持控股股地位。

近几年,民航央企自集团到子公司的改革进程不断加速。在集团层面,2019年,南航集团宣布正式实施股权多元化改革,引入三家战略投资者合计300亿元资金。今年10月,东航集团获310亿元增资,成为多元股东的央企集团。

航空货运子公司改革是各家民航央企混改的重点,东航物流混改走在三大航物流货运混改的前列。2017年,东航物流引入非国有资本进行增资扩股,东航集团以只占有45%股比推动物流板块混改,联想控股、普洛斯、德邦、绿地集团分别持股25%、10%、5%、5%,东航物流核心员工持股10%。

今年11月,华航物流公告称,南方航空下属全资子公司南方航空货运物流(广州)有限公司拟开展混改,通过增资扩股方式公开征集1至15名战略投资者,释放股权比例不超过49.5%(含员工持股)。与此同时,中国航空集团旗下中国国际货运航空完成48.52亿元人民币战略融资,深圳国际、菜鸟网络、国改双百发展基金和国货航员工持股平台在内的投资者合计占股31%。

林智杰表示:“三大航空公司层面的混改试点不约而同选择了货运板块。一是货运不改不行,近几年物流行业大发展,但航空货运逐渐边缘化,盈利水平不强,而今年新冠肺炎疫情带来航空货运市场火爆,航空货运公司的利润同比提升好几倍,是货运混改的绝佳时机;二是货运收入在集团收入中占比均不超过10%,存在感较低,更有利放开手脚进行改革。”

国内航线市场定价权放开

在民航业央企混改步伐加速的同时,国内航线市场化定价的进程也在不断推进。11月26日,民航局宣布放开3家以上(含3家)航空运输企业参与经营的国内航线的旅客运输价格,并新增370条国内航线实行市场调节价。

林智杰表示,这是民航落实市场在资源配置中决定性作用的一个举措。目前,中国一共有50家左右客运航空公司,美国只有20家左右,国内民航业的竞争远比美国激烈,机票价格具备市场化改革的前提。

据了解,1949年新中国成立以来,航空客货运价一直由国家民用航空主管部门会同国家计委、物价和财政等有关部门统一制定管理。20世纪80年代后,中国民用航空总局和国家物价局才允许各航空公司根据市场的情况,依据国家公布的国内运价在一定范围内适当上调或下浮。2016年,民航局发布通知,决定放开部分航线的定价权。截至今年11月26日,全国共计约1698条航线实行市场调节价。

针对市场化定价调节对机票价格的影响,林智杰告诉中国证券报记者:“航线票价市场化改革主要影响机票全价价格,出行旺季、临行购票的商务旅客可能会买到更贵的机票。同时,同样的机票价格,折扣变了,累积的积分可能也会少一些。此次放开的航线数量较少,涉及的旅客量也较少,航线没有商务干线,票价上涨动力不足。”

春秋航空、吉祥航空相关负责人均对中证证券报记者表示,该政策不会对近期机票价格产生太大影响。春秋航空相关负责人表示:“疫情影响叠加传统出行淡季,近期机票价格原本就处于低位。同时,由于国际运力现在都转移到国内,导致国内民航市场竞争较为激烈,机票折扣力度较大,新政策目前不会对票价造成过大影响。”