

Companies

三大思路备选 新中航发展汽车业属意中外携手

在中国航空工业第一集团公司总部一航大厦前的广场上,一架新矗立起的大比例、高仿真歼十战机模型凌空欲飞,吸引着过往行人的目光。这架歼十,代表着我国航空军事工业的精华,也是中国一航在我国航空军工行业龙头地位的象征。然而,随着中国一航与中航二集团即将合并,新成立的中航集团这只“雄鹰”已经不满足于仅仅在航空工业的天空一展身手,正踌躇满志地大举进军汽车市场。

从今年6月起,新中航集团先是高调宣布进入汽车产业,随即中航二集团旗下的*ST昌河公布资产重组方案,中航系汽车产业整合大幕由此拉开。新中航集团凭什么杀手锏,能在竞争惨烈、增速已然下降的中国汽车市场中杀出一条血路?而坐享巨大军工市场的新中航集团,为什么要举集团之力进军汽车产业?上海证券报从新中航集团内部获悉,集团对于汽车板块的发展目前有三种思路,分别是与外资巨头合作、与东风合作和自己独立发展,而其中最受新中航青睐的是与外资合作模式。

◎本报记者 索佩敏 宦璐

借汽车业冲击万亿目标

今年6月,中国航空工业集团公司筹备组组长、中国航空工业第二集团公司副总经理谭瑞松宣布,新中航集团确立了航空和汽车两大主业,并将做大做强汽车产业。谭瑞松表示,即将成立的中国航空工业集团公司作为中国大型制造业集团,将大力发展汽车产业——近期将在政策、资金等方面向汽车产业倾斜,同时创新体制和机制,举集团全力发展汽车产业,力争在全国汽车行业占据重要地位。

随后,中航二集团旗下的*ST昌河于7月18日发布重大资产重组公告:以2008年5月31日为交易基准日,在国内A股上市平台内,将汽车业务的全部资产和负债(包括昌河股份控股和参股公司的权益)与即将成立的中航集团所持有的中航电器100%的股权、兰航机电100%的股权置换。由此,*ST昌河原有的汽车资产被置入新中航集团而变身成为航空制造行业股。

新中航一系列高调而快速的动作,在军工和汽车业一石激起千层浪。作为国内两大军工龙头企业,中国一航和中航二集团此前虽然都涉足汽车产业,但军工作为主业的地位一直是岿然不动。而此次两大集团整合后将诞生的新中航集团,将汽车产业提升到与军工同等重要的地位,其决心可见一斑。

为何新中航集团如此看重汽车?

“主要还是因为汽车业务的收入大。”中国一航一位内部人士接受上海证券报采访时表示,如果新中航积极发展汽车产业,其收入将为集团实现万亿目标贡献重要力量。

今年年初,中国一航总经理林左鸣提出了“五化万亿”的战略思路,即通过“市场化改革、专业化整合、资本化运作、国际化开拓、产业化发展”的战略转型,在到2018年的10年间实现年均增长30%,挑战总收入万亿的目标。

而另一方面,二集团传统的军工产业由于根据相对固定的订单来组织生产,因此在未来将处于稳定增长的状态。整合后的新中航集团要达到万亿目标,除了一二集团

传统的军工产业外,民品业务将成为收入快速提升的支柱,而汽车产业在这其中又将扮演重要的增长极。

中信建投分析师冯福章认为,从长期来看,飞机制造业也具有周期性。如果遇到9·11这样的突发事件或者是油价高企等影响,航空业会进入萧条期,由此带来飞机制造业疲软。新中航集团如果完全依赖于航空产品,其风险将会比较大,而在航空工业以外发展相关的民品产业,有助于令其收入结构更加平衡,具有更好的抗风险能力。

目前,中国一航旗下的汽车业务主要以摩托车、特种车辆等为主,包括金城集团旗下的摩托车、专用车辆等产业板块,以及中国一航旗下西安飞机工业(集团)有限责任公司与沃尔沃合资成立的西沃。此外,2007年12月,中国一航还联手金城集团增资扩股安徽开乐专用车股份有限公司,后者主要产品为栏板半挂车、特种低平板半挂车、罐式车、厢式半挂车等。而中航二集团旗下的汽车业务则规模更大,一度曾经是中航二集团的主营业务之一,其对营业收入的贡献甚至超过了飞机制造。

“现在集团的想法是将新中航旗下所有的汽车业务先集中到一起,再酝酿接下来怎么发展。”上述人士透露,汽车业务将与民机、记载设备等多个业务一样,按照业务单元划分,这也是新中航成立后最可能的模式。

此前曾有知情人士对上海证券报透露,中国一航内部对于究竟采用母子公司制还是事业部方式,尚未有最后的定论,目前来看,可能的方式是二者结合起来。所谓母子公司制,是指由合并后成立的中国航空工业集团公司作为控股股东,持有旗下各子公司的股份。而事业部制则是指在新的总公司与各子公司之间划分,事业部下再分管相关的子公司。

按此推测,新中航在成立初期可能会以汽车事业部的形式,先将与原一二集团旗下的汽车资产集中到一起。

军转民技术成最大优势

面对群雄并起的中国汽车市场,新中航集团作为一家军工巨头,其在汽车领域有何优势?业内人士指出,新中航集团在航空军工领域的一系列先进技术如果能够运用到汽车制造业上,将帮助其在国内汽车市场赢得一席之地。

资料显示,一二航资金实力雄厚,加起来将近2000亿元资产。一航集团的注册资本为188亿元,资产总额1000多亿元,主要承担军用、民用飞机和航空发动机、机载设备、武器火控系统的研制生产与销售;二航集团的注册资本126亿元,总资产660亿元,主营军民航空器和相关发动机、机载设备等航空产品及其他非航空产品的生产制造。

江南金融研究所首席分析师帅再先认为,虽然汽车业务如何整合的路径还不明朗,但理论上,有做大做强能力的像VOLVO汽车,最早也是从造飞机起家,从军用技术

转移到民用上,有较强的技术优势。而我国的航空工业因其历史和机制的原因,在技术延伸方面做得并不好,但未来这一局面有望得到改善。

中信建投分析师冯福章则认为,与传统汽车制造企业相比,新中航集团在技术上拥有一些特定的优势。首先,目前多数汽车制造企业需要从其他企业引进发动机,而新中航集团拥有自主研发发动机的能力,哈飞汽车使用的正是东安动力的发动机,这样有助于降低成本。此外,新中航集团旗下还有专门研制航空发动机的企业,航空发动机的技术相对于汽车发动机更加先进,这些技术如果运用到汽车发动机领域,将会大大增强后者的竞争力。

冯福章进一步指出,得益于飞机研制的带动,新中航集团在新材料、数控加工等技术领域也处于领先地位,这些技术如果转化到汽车生产中,都将成为新中航的技术优势。



链接

我国航空工业资产整合大事记

- 1993年,中国航空工业总公司成立
- 1999年7月,中国航空工业总公司一分为二,分别组建了航空工业第一集团公司和中国航空工业第二集团公司
- 2003年10月,中航二集团旗下中航科工在香港上市,确定飞机制造和汽车制造两大业务
- 2005年1月,中航科工试图让东安动力收购哈飞汽车,但在二级市场增发时遇到问题
- 2006年9月,中国一航旗下A股上市公司西飞国际向母公司西飞集团定向增发,西飞集团则注入包括军机、民机在内的飞机整机的生产制造能力,由此实现整体上市
- 2007年2月,中国一航党组书记、总经理林左鸣在集团峰会上明确指出,中国一航将加大资本运作力度,当年中国一航将募集资金40亿元,力争实现四家公司首发上市
- 2008年3月,中航科工一度计划通过东安动力出股权、哈飞汽车出资产、东风汽车出现金的方式成立合资公司
- 2008年6月16日,中国一航与中航二集团宣布合并为中国航空工业集团公司,现任中国航空工业第一集团公司总经理林左鸣任筹备组组长
- 2008年6月26日,中国航空工业集团公司筹备组副组长谭瑞松宣布,新中航集团确立了航空和汽车两大主业,并将做大做强汽车产业
- 2008年7月18日,中航科工旗下*ST昌河宣布将汽车业务剥离出上市公司至新中航集团,向*ST昌河注入航空制造资产 (整理 索佩敏)

三大发展思路面临抉择

江南金融研究所首席分析师帅再先对上海证券报表示,未来,新中航肯定会把自己的汽车资产进行整合,现在最大的问题是如何整合?据知情人士透露,对于未来汽车产业的发展,新中航集团可能有以下几种思路,但在实施时均有不同程度的顾虑。

思路1:携手外资家轿巨头

中国一航内部人士透露,新中航方面希望能够为整个汽车板块找到一个强大的外资合作伙伴,共同进军家用轿车市场。微型车市场毕竟有限,而家用轿车市场虽然大,但目前市场份额几乎已经被几大内外资巨头瓜分得差不多了,新中航还是希望找到一个外资伙伴一起做。”

据知情人士透露,新中航集团正在与标致集团接触,希望标致-雪铁龙PSA能够参与到新中航的汽车板块中来。事实上,中航二集团旗下的哈飞与PSA此前有过合作。2007年7月,哈飞汽车宣布将和PSA各持股50%成立合资公司,生产及销售100座以下的商用车。合资公司将依托位于深圳市的哈飞集团现有生产基地。而对于近期新中航表示要把汽车放在主业务上,法国标致雪铁龙集团中国事务部CEO华日曼表示:这对我们来说是一件好事情,是一件让我们感到高兴的事情。毕竟我们想合作的话,我们也希望找到一个更加强大的合作伙伴。”

不过,上述知情人士坦言,对于与PSA的合作,新中航方面也存在一定顾虑。根据我国的政策,外资汽车公司在中国与相同类型的整车企业的合资金额不能超过两家。而PSA目前已经与东风合作多年,此前东风则一直收购哈飞与新中航谈判。如果PSA与新中航合作,三者的关系将非常微妙,新中航在合作发展新车型上也可能受到来自于东风的限制。因此,该人士认为,如果新中航最终与PSA合作,最可能的合作领域将是商用车和多功能车。而华日曼也强调,目前和新中航的合作主要限制在哈飞,包括在乘用车和商用车方面的研究。至于昌河和新东安方面,现在并没有涉及。

除了PSA,昌河则在重组后对原有的合作伙伴铃木“东好”。昌河和铃木之间的合作,此前被业界看作是一桩无奈的“跨国婚姻”。早在1994年,昌河汽车和

铃木汽车就开始合资。比起通用、福特、本田来说,铃木汽车起了个大早,却赶了个晚集!业内人士认为其中的症结是,铃木汽车没能摸准中国市场的脉,过于小心谨慎,向昌河汽车输入的技术也有限。等看到中国汽车市场快速发展后,铃木汽车想进军中级车市场,收复失地,无奈决策始终慢了一拍。铃木汽车本来在中级车市场就无太大的实力,更何况当时昌河汽车在资金实力上已经力不从心,可以说昌河铃木在九江工厂巨额投资的失败,加剧了昌河汽车的沦落。

不过,昌河股份相关人士近期却表示,希望在资产重组以后,昌河汽车期待进一步强化和日本铃木公司的战略合作关系。最新消息称,日本铃木最新平台研发的新车Splash将于2010年落户昌河铃木。

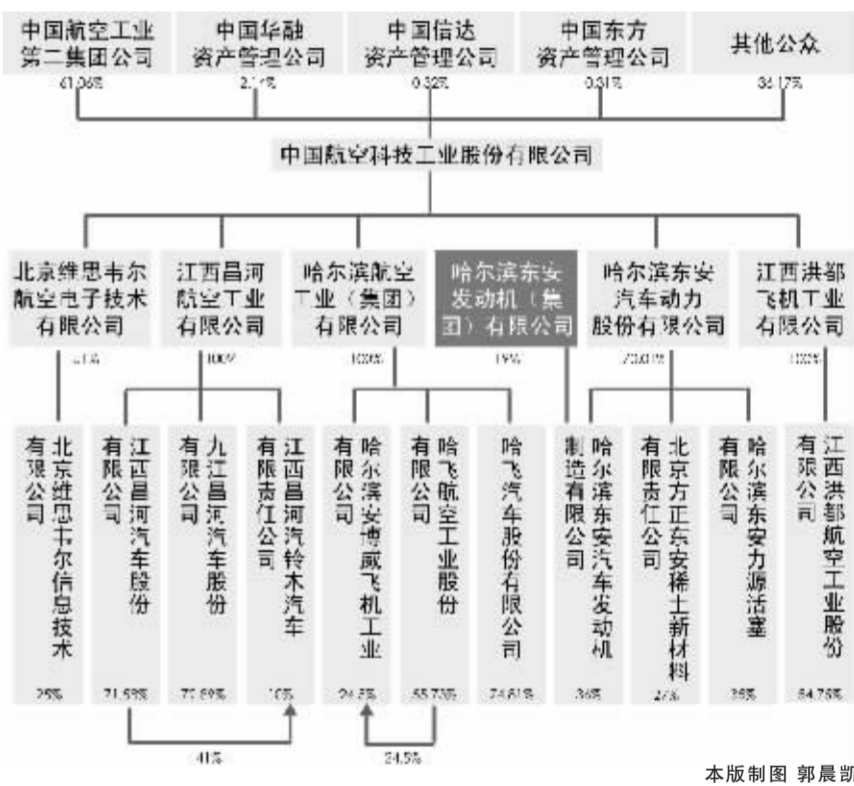
思路2:继续与东风集团合作

新中航对汽车产业的高调表态,某种程度上等于宣告了东风与哈飞“恋情”的终结。今年初东风汽车集团联手法国PSA洽购哈飞汽车的传闻,一度使市场对于中航二集团将所持有的汽车资产悉数转让的预期持续升温。

“不排除新中航集团对于汽车业的高调表态也是一种谈判的筹码。”有分析人士如此评价。据了解,此前在与中航科工的谈判中,东风集团的姿态一直较强硬,如要求控股哈飞,在出资额上不肯让步等,导致双方谈判始终未能达成一致。如今面对实力全面提升的新中航,以及新中航集团自身对于做大做强汽车产业的决心,东风在谈判中的话语权将大打折扣。

不过,此前双方争执不下的焦点之一——究竟是单独收购哈飞还是同时打包收购昌河,仍然需要解决。较之于单一品牌引资,新中航集团更希望从整个汽车板块的层面来引入合作伙伴。中国著名独立汽车分析师贾新光认为,未来昌河和哈飞合并的可能性并非没有,但同时仍需找到外资合作伙伴。

然而,哈飞与昌河由于资产质量差别,其对于潜在并购者的吸引力也相差甚远。昌河股份主营微型汽车的生产、销售,受微型汽车行业竞争激烈,主导产品盈利能力较弱的影响,企业自2004年以来扣除非经常性损益的EPS已经连续亏



本版制图 郭晨凯

损多年。根据*ST昌河2007年的年报,*ST昌河2007年底总资产为248986万元,总负债为203893万元。即使这几年通过获得地方政府补助和向关联方转让资产,但仍无法改变在今年4月15日被ST的命运。

实际上,微型汽车行业目前由上汽通用五菱和长安汽车占据75%的市场份额,再加上哈飞汽车、东风汽车和一汽集团,留给昌河股份的市场空间越发狭小。在惨烈的市场竞争中,昌河股份一直苦苦挣扎,单打独斗的前景并不乐观。

跟昌河这个烫手山芋相比,哈飞则显得优质得多,并已被众多国内外的汽车企业觊觎。到现在为止,中国还没有哪一个汽车企业能像哈飞汽车一样被争来争去。”业内人士这样评价哈飞汽车。有传言称,东风集团高层曾去国资委拜访,希望能促成东风与哈飞的联姻。无独有偶,在法国标致雪铁龙集团制定的2015年在华年产100万辆轿车的宏观目标中,哈飞汽车将出演重要角色。

思路3:新中航集团独立运作

不管是否寻找合作伙伴,新中航集团对于做大做强汽车产业的决心已经多次公开宣布。昌河汽车董事长李耀近日在接受媒体采访时表示,此次*ST昌河的资产置换只是为昌河汽车换个“壳”而已,汽车仍旧是昌河汽车的主业。汽车产业是新中航集团确定的支柱产业之一,本次重组就是新中航集团汽车产业发展战略中的重要一环。资产重组完成后,昌河汽车资产将直属于新中航集团,中航集团将在

政策和资金上给予昌河汽车实质性的支持。

然而,面对强手如林、竞争激烈的中国汽车市场,新中航集团能否后来居上,目前还难以断言。

有业内人士指出,在竞争激烈的微型汽车行业中,昌河股份一直在苦苦挣扎,单打独斗的前景并不乐观。唯一的希望和出路在于借助中航科工的力量,进行与哈飞汽车的整合,才有可能获得一线生机。

而近期也有媒体报道,作为中航集团目前在香港上市的唯一一只股票,新中航在近期挂牌成立之后,将会充分利用中航科工在H股的融资平台,并初步决定对效益不佳的汽车业务进行剥离,然后专做航空业务。由于昌河股份近日已经将汽车业务置换了出去,因此,下一期中航科工将会把哈飞汽车和东安汽车发动机进行剥离,汽车业务被剥离之后将进入新中航的汽车事业部。

对此,中航科工有关人士接受上海证券报采访时表示,公司刚刚做完*ST昌河的重组,目前没有剥离哈飞汽车和东安动力的计划。由于近期中国一航和中航二集团合并为新中航集团,这意味着中航科工的大股东将发生变更,中航科工近期也正在为此作准备。公司今后的定位还没确定,要等新中航集团成立后,由大股东来决定。”

中国一航内部人士透露,预计新中航集团将于本月底或下月初正式挂牌,届时新中航集团的架构以及汽车产业未来的发展方向,或许会有一个较为明确的说法。