



▲東航董事長劉紹勇在會場門外被傳媒追訪

東航目標減債至七成以下

中國東方航空公司董事長劉紹勇昨日在北京出席IATA年會上表示，預期至2015年底，公司的負債比率將由目前的81%削減至70%以下。

劉紹勇說，由於公司負債水平較高，可能獲得新一輪的注資。全球航空業受到經濟持續低迷的打擊，中國國際航空公司、中國東方航空公司及中國南方航空公司，都已將政府的援助視為營運生存的延續。

不過，針對中國國際航空和南方航空去年先後獲得了10億元左右的中國政府國有資本經營預算撥款注資，劉紹勇稱，目前東航尚未接到新的政府注資計劃。

他認為，國家支持航空業是一個長期的策略。截止至去年底，該航空公司總負債額達到929億元人民幣（約145.8億美元）。他又補充，政府注資不能在一次性完成，也不可能只給予中國三大航空公司中的一到兩家。

他說，持續下跌的貨運量是中國航空業遇到最主要的問題。民航企業面臨3大困難，高昂的燃油價格、航空貨物減少及全球經濟尤其是歐洲經濟的下滑。儘管如此，依然有不少分析師對中國客運量的增長充滿信心。

劉紹勇預計，國內的客運市場今年下半年會更好些，東航也在逐漸向高增長的航線投入大飛機，並在國際市場上加強與國際航企的合作。

工銀國際一名運通分析師莫斯表示，自去年下半年起，經營環境已非常困難，同時燃油價格高企。預期中國客運需求將在傳統旺季6、7月有所上升。他補充道，中國的航空公司將比其他海外的競爭對手表現更為出色，主要是由於國內有穩定的客運需求。

歐債危機惡化損害利潤 歐航空業料虧11億美元

國際航空運輸協會(IATA)昨日在北京召開68屆年會，對全球航空業重新進行了預測，焦點是維持今年三月份對今年航空業全年的盈利預測30億美元。但各區域發展情況或有所不同，其中預測歐洲航空業虧損將大幅擴大，北美航空盈利預測顯示強勁。IATA表示擔心歐債危機將威脅全球航空業盈利前景。

實習記者 陳小因



▲國際航協第68屆年會暨世界航空運輸峰會本月11日至12日在北京舉行

▲中國國務委員兼國務院秘書長馬凱出席國際航協第68屆年會

IATA調高歐洲航空業今年的虧損預測至11億美元，比今年三月時預測的6億美元大幅擴大。IATA表示，如果歐債危機進一步惡化，則有可能損害全球航空業利潤。

該會總幹事湯彥麟表示，「如果歐洲出現全面危機，那麼之前的預測也不算數了。這將給世界經濟帶來巨大的影響，航空業也不例外。」

隨著英國、西班牙及其他歐洲國家需求減少，抵銷了航空業從低油價中的獲利，全球航空業利潤已經預計將下降。歐洲三大航空公司——德國漢莎航空、法荷航以及國際聯合航空集團，在第一季虧損後均宣布了裁員和重組計劃。

亞太航空公司協會理事長赫德曼表示，「歐洲衰退顯然不是大家所樂見的，其他地區的政治不確定和經濟衰退會傳染到亞洲的航空公司。」

亞太航空業盈利預測降

IATA將對亞太航空公司的盈利預測從23億美元降低到20億美元，主要由於中國和印度經濟增速放緩抑制旅遊出行。亞太區航空公司去年盈利49億美元，但幾乎沒有從貨物運輸中獲益。

新加坡航空公司已經宣布首季虧損，國泰航空表示上半年利潤狀況將「令人失望」，澳洲航空公司則已經預測今年將虧損，這是自其1995年上市以來的首年虧損。

但另一方面，IATA認為北美航空業相對表現強勁，盈利預測從之前的9億美元調高到14億美元。目前美國航空業需求增長率為0.5%。湯彥麟表示，「美國運力的增長處於一個合理的低水平。」

IATA預測南美市場亦將有不俗表現，巴西航空公司重新獲利，IATA將對南美的盈利預測從1億美元提高到4億美元。中東航空公司則預計將從去年盈利10億美元跌至4億美元，一定程度上受到歐洲長途航班需求減少影響。

燃油價佔總成本升至33%

IATA對全球行業盈利預測假定今年的布蘭特原油均價為110美元，湯彥麟表示，雖然國際油價近來下跌但低於此前預期的水平，但目前燃料成本在行業成本結構中的比重，已經從十年前的13%至14%大幅提升至目前的33%，給行業帶來巨大壓力。

他表示，「任何政治風險都不能不費吹灰之力地推高油價。」



▲IATA總幹事湯彥麟表示，油價飆升和歐債危機使航空業今年面臨低盈利

航空業利潤率持續偏低

【實習記者陳小因報導】國際航空運輸協會(IATA)總幹事湯彥麟在航協年會上發表講話，表示受高油價和歐債危機的影響，航空業現狀脆弱，獲取利潤如履薄冰，希望政府與航空業合作發展，降低風險。

湯彥麟預期2012年航空業將實現收入6310億美元，但利潤僅為30億美元，淨利潤率僅0.5%。

他表示，在過去十年，航空業利潤率一直走低，即使最好的時候也只有2.9%。行業整體淨虧損高達160億美元。

航空業脆弱的盈利能力主要受到油價飆升和歐債危機的影響。雖然油價稍有緩和，但預計均價仍將高達每桶110美元，航空業燃油支出將達2070億美元，佔總成本三分之一，相當於菲律賓或捷克的國內生產總值。

此外，歐元區的政治不確定性和經濟衰退仍是最緊迫的風險。湯彥麟表示，如果歐債危機進一步演變成整個銀行業的危機，那全世界經濟和航空業都將受到打擊。

在歐洲，今年已經有西班牙和匈牙利航空公司倒閉，其他多數航空公司也正在苦苦掙扎。他表示，「航空業的盈利能力猶如在鋼絲上行走，如果底線形勢惡化，即便收入只減少1%，30億美元的利潤也將會迅速惡化為30億美元的虧損。」

湯彥麟預測，到2030年，航空出行人數將翻一番，達到59億人次，貨運量將增長三倍，達1.5億噸。航空業將提供8200萬個工作崗位，為全球GDP貢獻6.9萬億美元。但他同樣也表示了對未來不確定性的擔憂，他表示，全球經濟增速放緩1%，就將有超過1萬億美元的經濟損失和1400萬個工作崗位消失。

Table: 去年全球航空公司定期航班客運量. Columns: Rank, Company, Passengers. Top: 1. 達美航空 (11373), 2. 美國航空 (8604), 3. 中國南方航空 (8054).

Table: 去年全球航空公司機隊規模排名. Columns: Rank, Company, Aircraft. Top: 1. 達美航空 (709), 2. 聯邦快遞 (692), 3. 中國南方航空 (444).

規模排名前3位的航空公司分別是達美航空公司(709架)，聯邦快遞公司(692架)，中國南方航空公司(444架)。

據了解，近幾年，南航持續推進戰略轉型，加快布局國際市場，以廣州為始發點，完善航線網絡布局，構建聯結歐澳的「廣州之路」(Canton Route)。去年，南航澳洲航線全年運送旅客近60萬人次，佔據了中國至澳洲市場份額的第一位。

中國希望歐盟推遲徵碳稅

消息透露，中國的航空公司希望歐盟推遲徵收碳排放稅，等待通過聯合國航空團體設計一個全球碳排放體系。中國的航空公司將不理會六月中旬前向歐盟提交碳排放數據的最後限期，並指出如果歐盟採取任何罰款或禁令，將遭遇報復措施。

中國航空運輸協會秘書長魏振中昨日在北京接受媒體採訪時表示，該協會預期，歐盟一旦有所動作，中國政府將很快向歐洲的航空公司採取類似措施。該協會希望雙方能避免發生貿易糾紛。中國三大國有航空公司均為中國航空運輸協會會員。魏振中在出席

IATA年會前透露，中國的航空公司希望歐盟推遲增收碳排放稅，等待通過聯合國航空團體設計一個全球碳排放體系。其他反對歐盟計劃的國家，同時支持國際民航組織監管全球碳排放。

歐洲委員會希望避免與世界兩大人口國發生貿易紛爭，已經給予中國及印度的航空公司額外的兩個半月提交去年的碳排放數據。亞洲國家反對將國際航班納入歐盟碳排放交易系統，原因是擔心成本及主權問題。

歐盟多次強調，不會放棄航空業的碳排放限制。

航空公司在歐洲的二氧化碳排放量在過去20年翻倍，國際組織一直未能制定污染限制。

中國考慮建立碳排系統 歐盟委員會氣候發言人艾薩克表示，所有這些報復的言論不會成為任何一方的利益，這將耗費更多的精力在國際民航組織達到全球交易。

超大船對中國經濟弊大於利

世界礦業巨頭巴西淡水河谷為加大對中國進口鐵礦石控制力度，謀取更大的礦石貿易利益，制定了建造和租用35艘40萬噸超大型礦船(此後簡稱「40萬噸船」)的龐大發展計劃，加上目前他們已擁有的500多萬噸重噸的散貨船隊，總運力將超過2000多萬噸重噸，成為世界上最大的鐵礦海上運輸企業。淡水河谷通過建造40萬噸船和購買其他大型散貨船，急劇地發展運輸船隊，絕不僅僅是為了減少運輸成本那麼簡單，其背後隱藏着更深層次的特別用心。

2010年，中國進口鐵礦石約6.2億噸，其中從巴西淡水河谷進口的礦石就有大約1.27億噸(今後這個數量還會繼續增加)。淡水河谷利用其資源優勢，逐步從中國貿易方奪走離岸價合同，改為到岸價合同，目前已經控制總量的70%。隨著40萬噸船投入使用，淡水河谷將很快完全具備控制中國/巴西、甚至整個遠東地區鐵礦石海上運輸的能力。淡水河谷主管航運的CEO多次宣稱他們的目的就是要百分之百地控制到中國的鐵礦運輸。在淡水河谷的影響下，澳洲的力拓和必和必拓等大礦山也在極力效仿，大肆發展各自的船隊，使鐵礦石出口商的優勢地位逐步升級。

涉壟斷 業界說「不」

對淡水河谷的涉壟斷行為，中國航運界已多次表達了堅決反對的態度。我會認為，對淡水河谷40萬噸船說「不」，並非僅僅站在中國航運界的角度，而是站在維護中國經濟安全的高度，從對外貿易、航運、金融、海洋環境、國防和國家經濟等諸多方面的思考後所做的選擇。

有關看法如下： 一、「40萬噸船可以降低運費」只是一己之見

。淡水河谷向中國政府有關方面游說，聲稱40萬噸船可以降低運費，從而為鋼鐵降低原材料的成本。但實際情況並非如此。

淡水河谷建造40萬噸船最主要的考慮就是要控制巴西礦在中國的定價權。這種船一旦投入使用，就等於淡水河谷擁有一個流動的鐵礦石現貨倉儲基地，將成為它們強有力的控制工具，迫使中國鋼鐵廠必須接受「到岸價」的方式進行鐵礦石交易，其中所獲得的任何利益，完全是淡水河谷的私利。如果說40萬噸船能夠降低一點運費的話，那也只是為淡水河谷自身降價，與中國無任何關係，中國鋼鐵廠根本不可能得到任何利益，而只能加重負擔！

缺乏定價談判優勢

從幾年來鐵礦石價格談判的過程不難看出，面對淡水河谷等三大礦山，中國鋼鐵廠節節退讓，讓國人痛心。從每年年底定價到季度定價，乃至於月度定價，長協價格已經接近於現貨價格。三大礦商牢牢掌握着話語權，即使中國進口鐵礦石數量呈現回落態勢，三大礦商仍會控制鐵礦石出貨量並實行招標競價，使鐵礦石價格依然不斷上漲。2010年，中國總共進口鐵礦石平均價達到128美元/噸，比2009年漲了40美元，而今年上半年進口鐵礦石的平均價更達到180美元。我們沒有資源佔有的優勢，又缺乏高超的商務能力。而這些大礦山的思路卻十分清晰，就是通過全面控制來取得鋼鐵產業鏈上的全部利潤，根本不給中方留下任何空間。

二、大礦商控制運輸對中國經濟具危害性。從以往的鐵礦石貿易看，由於國際大礦山的控制原因，鐵礦價格居高不下，使中國鋼鐵企業的成本大幅飆升，大大加重了中國經濟發展的負擔，而這些上漲的成本又通過產業鏈蔓延至中下游，使得冶金、汽車、房地產、家電、造船、機械等行業的成本一

漲再漲，行業應有的利潤都被國際大礦山瓜分，並由全體中國人民買單。2010年淡水河谷的利潤是170億美元，超過中國整個鋼鐵行業和航運業的利潤，2011年的利潤為230億美元，將超過中國的鋼鐵、航運、港口、造船四個行業利潤的總和！這種嚴峻的現實難道還不足以引起國人的高度警惕嗎？難道還要為淡水河谷評功擺好嗎？

港口重複建設浪費大

三、中國港口重複建設，造成巨大投資浪費。40萬噸船進入我國不僅僅是船舶大型化一方面的事，還涉及港口配套建設的問題。就目前中國沿海地區建港條件情況看，一個40萬噸礦石碼頭的直接投資就達40億元，這還不包括後續的疏浚維護費用和融資產生的利息等。將來40萬噸的礦石碼頭不僅不能滿負荷使用，還會造成已建成的大量的遠未收回投資的30萬噸級以下的礦石泊位的閒置，給國家造成極大的浪費。在當今中國鋼鐵工業發展受到嚴格限制和已建成的大型鐵礦石泊位已顯過剩的情況下，再去搞這種40萬噸級的巨型礦石碼頭，其綜合投資效益的惡化是顯而易見的。

淡水河谷抓住中國港口有進一步發展的心理，別有用心地遊說了中國所有接卸礦石的大型港口，每到一處都許諾「你們搞40萬噸的礦石碼頭，我們可以把你們當作鐵礦石的中轉港。」這一招確實有一定的誘惑性，使得中國有些港口躍躍欲試，要發展40萬噸的超大型礦石碼頭。但殊不知，中國至少有12個港口有能力建造40萬噸礦石碼頭，只要有一個港口這樣做了，其他港口就會一擁而上，引發一場建造40萬噸礦石碼頭大戰，這正是淡水河谷所期盼的局面。那個時候只能是「鶴蚌爭相爭，漁翁得利」，不僅看不到所謂「礦石中轉港」的影子，而且使已建成的30萬噸以下的礦石泊位也遭受到嚴重的衝擊！另外有一個非常重要的問題是港口的礦石貨量是由鋼鐵的需求決定的，不會因為使用超大型船就可以增加港口的吞吐量。配合淡水河谷建造40萬噸超大型泊位，只能造成碼頭嚴重過剩和對中國經濟的不良影響。當前航運界運力嚴重過剩的慘痛教訓值得中國港口界高度警惕。(上)

香港上市公司業績公布日期

Table with columns for company name, sector, and listing status. Includes: 08169 瓊東集團 (中), 08020 川盟金融 (未), 00595 先思行 (未), 08239 明基控股 (未), 00406 有利集團 (未), 00919 現代美蓉 (未).