

民航重组初露端倪

中国各大航空公司的重组方案一直象天空的云一样，飘浮不定。中国民航界是“只有传闻，没有新闻”的地方。但这次千呼万唤浮出水面的方案，让重组计划有了定论。

民航直属航空公司率先出击，按“企业自愿、政府引导、发挥集团优势”的原则，终于重组为三大集团公司：

以中国国际航空公司为基础，联合中国航空公司、西南航空公司组建新的航空集团公司，资产全部划归新的航空集团公司。

重组后，集团拥有资产总额 560.5 亿元。

以东方航空公司为基础，联合云南航空公司，兼并西北航空公司，组建新的航空集团公司，集团拥有资产 473 亿元。

以南方航空公司为基础，联合北方航空公司、新疆航空公司，组建新的航空集团公司，拥有资产总额为 501 亿元。

地方小航空公司也不甘寂寞，以上海航空公司牵头，山东、

深圳、四川、武汉和中国邮政六大航空公司，本着“平等互利、尊重各自经营自主权”的方针，组建“中天航空集团”。

1997 年底，海南、深圳、武汉、四川、山东、中原六家航空公司曾组成过“新星联盟”，在航线、航材上有许多实质意义的合作，还准备建一个飞机修理厂。后来“新星”无疾而终。现在“中天”的“主要班底”还是“新星”时期的，变化是：海航、中原退

航、邮航加入。

中原航空已被南方航空兼并，海航已不用“小兄弟抱团”，它凭借灵活机制及其在资本市场的成功运作，已具备单打独斗的能力，它介入了机场建设，拓展支线航空，还曾试图兼并西北航，看齐深圳航，因地方政府力阻，才未果。

“中天”的出现，也有业内人士作了如是评价：“这是地方小公司不甘寂寞，是商业炒作，吸引注意力而已。你可以看一下他们的合作方式，没有什么实质性的内容。”同时那位业内人士也承认：大有大的活法，小有小的作为，现在民航市场也在分蛋糕，小公司因为体制灵活，其经营管理水平、服务水平并不输于大公司。关于公司的大小还得看怎么说，中国 34 家航空公司拥有飞机的数量尚不及发达国家一家大航空公司。

此外，中国民航计算机信息中心与中国航空结算中心合并组建了“中国民航信息服务集团公司”、中国航空油料总公司与中国航空器材进出口总公司合并组建“中国民航保障服务集团公司”。

前不久上海宝钢集团与首钢总公司、武汉钢铁(集团)公司签署了战略合作意向书。企业战略联盟首次在中国钢铁界出现。

上海宝钢集团公司总经理谢企华说，此次三家国内大型钢铁企业实施战略结盟，主要是为了应对我国加入世贸组织后我国钢材市场进一步的国际化竞争。据三家钢铁企业的负责人透露，这种联盟仅仅走出了第一步，可操作性的内容包括：铁矿石等大宗原材料的联合采购和运输环节的整合，可以降低采购和运输成本；新产品、新技术和新工艺的联合研发，降低开发成本；市场营销的合作，可使市场资源配置更协调，避免恶性竞争。

由于全球生产过剩，钢铁价格在不到一年时间内下跌达 33% 之多。欧洲其他钢铁公司陆续通过减产、重组、裁员对市场现状作出反应。法国北方钢铁公司、卢森堡阿尔贝德钢铁公司、西班牙埃塞拉利尔三大欧洲钢铁集团宣布组建世界第一大钢铁集团。法国北方钢铁联合公司总裁弗兰希恩·迈尔在谈到合并的动机时直言不讳地指出，中国已成为欧洲钢铁业的竞争对

手。迈尔认为，要对中国钢铁企业的竞争，欧洲钢铁业必须依靠重组。

而较早以前有报道说，韩国浦项制铁公司与日本新日铁公司也已互相参股，实现了一定程度上的联手，其目标也是对准中国。

与此同时，国际钢铁贸易战再度升级，使得中国钢铁企业腹背受敌。据报道，美国商务部于 2 月 1 日启动了对铁矿和钢铁半成品的进口调查，以确定该进口是否对美国国家安全造成影响。权威人士分析，这一举动标志着钢铁贸易战的又一次升级，而波及到的中国企业则从钢铁出口企业扩展到铁矿和钢铁半成品出口企业。

中国钢铁工业协会会长吴溪淳指出，国内三家钢铁企业的联盟是顺应历史潮流的创举，将对我国众多钢铁企业的联合、重组产生重大而积极的影响。

武钢董事长兼总经理刘本仁说，这种联盟是三方迎接 WTO 挑战，实施优势互补和强强联合的重要战略步骤。随着全球化步伐日益加快和国内外市场竞争的加剧，我们有必要实施广泛的优势互补，把原来的竞争关系转为战略合作关系。

钢铁巨人

沪上结义