



随着中国国航昨天公布年报,三大航空公司2008年业绩全部亮相。三大航无一盈利,其中中国国航亏损91.49亿元,东方航空亏损139.28亿元,是航空史上最大的一笔亏损,加上南方航空亏损48.29亿元,合计亏损达279亿元,是民航30年来最大的亏损记录,占到全球航空业2008年总亏损额的近一半。航空公司去年全行业亏损的原因何在?对策和出路是什么?2009年还能否起死回生? 本报综合

2008年度三大航空公司主要财务指标

Table with 4 columns: 项目 (Item), 公司 (Company), 国航 (China Eastern), 东航 (East Air), 南航 (Cathay Pacific). Rows include 每股收益(元), 每股净资产(元), 净资产收益率(%), 资产负债率(%), 主营业务收入(万元), 投资收益(万元), 净利润(万元).

(如有出入,以上上市公司公告为准)

折翅2008

民航业艰难起飞

现状 去年亏279亿,占全球近一半! **对策** 除了注资还有什么? **希望** 一季度扭亏 全年有望转暖

数日前,国际航空运输协会(IATA)刚刚把2008年全球航空业亏损额从50亿美元调高为85亿美元,按照17日美元兑人民币中间价,中国三大航亏损已占全球亏损额48.1%。

根据中国国航2008年年报,公司实现营业收入529.7亿元,同比增长7.03%。集团实现营业亏损为110.71亿元,税前亏损为108.52亿元,归属母公司股东的净亏损为91.49亿元。国航董秘黄斌透

露:“亏损主要包括油料套期公允价值亏损为74.72亿元,利率掉期公允价值亏损为2.49亿元,投资损失11.52亿元。主要由于联营公司国泰亏损为11.88亿元,油料套期实现交割损失为4.48亿元。”

三大航中,东航的日子最难过。2008年年报显示,公司去年实现营业收入418.42亿元,同比下降3.9%,净利润亏损达139.28亿元,每股亏损2.86元。截至2008年底,东方航空的累计亏损额为175.35亿元,

总资产731亿元,负债却达到了842.49亿元,资不抵债高达110亿元。南航的资产状况也不乐观,去年负债增长8.7%至735亿元,比其总资产830亿元仅少了100亿元,资产负债率也达到了88.62%,比年初上升6.05%,亦处于警戒线边缘。国航今天公布的年报显示,公司负债率为74.49%。

从4月17日起,东航上市股票被扣上“ST”帽子,成为上市公司中继上海航空之后第二家被“ST”的航空公司。

特殊的年份,特殊的因素

三大航业绩公告中均将亏损归因于经济衰退带来需求下滑、航油价格上升导致成本飞增等因素。东航董秘罗祝平表示,去年开始的金融危机导致国际航空运输市场需求萎缩,对各航空公司的国际业务影响较大,尤以国际货运影响最大。同时,雪灾、地震、奥运安保等偶发因素造成的国内运量的减少也影响了公司的业绩。

航空公司年报显示,航油等成本的快速上升是导致亏损的一个主要原因。如东方航空在去年平均油价较上年同期大涨28%的情况下,航油成本高达184.88亿元,同比增长逾二成。南方航空和东方航

空去年大额计提资产减值损失,对当期业绩造成了较大负面影响。南方航空对部分飞机及航材计提减值准备,共计计提资产减值损失20.73亿元,同比增加487.8%。东方航空对拟于短期内处置的飞机及航材计提减值准备,共计计提资产减值损失20.22亿元,同比增长800%。

但分析人士指出,航油套保巨亏才是业绩的最大杀手。三大航2008年279亿元亏损额中,套保损失超过143亿元。其中东航和国航分别损失63亿元、77.07亿元。三大航中唯一躲过一劫的是南航,南航于去年6月份终止航油套保业务,并在套保方面获得

628万美元的账面盈利。

航空公司从事金融衍生品操作到底是套保还是投机?专家认为,相关界定基本上“是笔糊涂账”。

北京科技大学金融工程系主任刘澄表示,在国内金融管理规定中对于什么是投机一直没有一把衡量标尺。一般认为,如果一个公司套期保值的金额超过了实际交易量就可以看作是投机。对航空公司而言,一般知道全年用油量,套期保值的金额应该与实际需要量保持平衡。

刘澄建议,国资委应加强事前监管,并在条约的可操作性上再细化,如要求企业制定持仓规模和平仓标准等。

除了注资还有什么?

运力下降、套保亏损、债务缠身,令航空公司集体陷入资金困境。作为国家经济发展的推动器,国际航空运输企业利润率不超过4%,是一个微利行业,但创造的社会价值巨大。民航业资深专家刘功仕说,国航、东航、南航是我国航空运输业中坚,是中央政府控股的大型骨干企业,国资委已将航空运输列为重点掌控和发展的七大重要产业。因此,在多种因素造成我国航空公司资产负债率攀升时,国家注资十分必要。去年,国资委分别向中航、南航和东航注资10亿、30亿和70亿元来缓解其经营困境。国家注资既体现了国有资本对中小投资者的尊重与保护,也是对民航业战略安全与竞争力的考虑。然而,这样的注资现在看来仍然是“杯水车薪”。

南方航空董事长司献民在业绩发布会上曾表示,“按照目前的负债率来看,这30亿元依然是杯水车薪,只能降低南航的负债率2-3个百分点。”东航的财务总监吴永良也表示,公司目前负债率为115%,预计70亿元注资将只能使公司负债率降低大约10个百分点。业内人士认为,国家注

资只能解燃眉之急,企业加强管理,政府采取综合措施才是当务之急。对民航业而言,要及时通过建立先进的管理机制,通过企业内部创新解决发展中的问题。

去年12月12日上任后,东航董事长刘绍勇已经为公司开出了“输血”、“止血”和“造血”的药方。所谓“输血”,除了国家注资外,还包括与各银行签署授信额度;“止血”则制定了256项管理措施,具体包括严格控制运力增长、压缩投资、转让之前参股的支线航空公司部分股权、暂停成立新的分公司等;“造血”就要抓好营销,抓好市场,着力建设上海枢纽和西安、昆明两个地方区域枢纽,打造规模网络型航空公司。

为应对金融危机的冲击,民航管理局还应加大运力调控力度,减少境外飞机引进。中国民航局政策研究室主任刘少成近日透露,在为航空公司减负方面,民航局正研究建议国家减免飞机和航材进口税,免征一般贸易航油进口关税及增值税,减免营业税。同时民航局将进行行业内部利益调整,包括降低空管收费标准等。

一季度扭亏 全年有望转暖

中国国航昨天同时公布了2009年一季度报,这是上市航空公司的第一份季报。季报显示,国航今年一季度已扭亏为盈,实现净利润9.81亿元。种种迹象表明,久陷危机的航空业开始显现见底迹象。

民航局近期公布的数据显示,今年1-3月份,民航全行业运输总周转量比上年同期累计增长1.3%,其中国内旅客运输量1-3月份分别比上年同期增长21.3%、17%、15.8%,3月份的数据也显示,一直在负增长的中国国内货邮运输量也在回升。业内人士认为,民航业国内需求复苏的拐点已现,第二季度国内航线会更加明显地恢复,7-9月会恢复到常年水平,民航局年初制定的今年增长10%的目标是可以实现的。

一位民航资深分析人士表示:“第一季度民航业预计盈利,主要是目前国内经济恢复好于国际市场,此外去年年底,民航局出台了增强航空企业运营能力等十项举措,也刺激了行业回暖。一季度行业盈利主要依靠航空公司运营能力提升拉动。”

Large table with 4 columns: 代码 (Code), 名称 (Name), 收盘 (Close), 简评 (Review). Contains stock market data for various companies.