

打赢生存、发展、扬名“三场战役”

“民航老兵”刘绍勇的东航13年

本报记者 郭阳琛 张家振 上海报道

“刘绍勇自任职以来,在领导公司董事会、制定公司战略、推动公司持续高质量发展等方面发挥了重要作用。”8月13日,中国东方航空股份有限公司(以下简称“中国东航”,600115.SH)发布公告称,因辞职原因,刘绍勇向公司董事会请辞董事长、董事、董事会提名与薪酬委员会主席、委员等职务。

《中国经营报》记者在采访中了解到,早在7月23日,中国东方航

临危受命扭亏为盈

中国东航在刘绍勇的带领下打了一场“翻身仗”,经营业绩迅速大幅攀升。

作为一名在民航业拼搏了44年的“民航老兵”,刘绍勇的个人成长经历也见证了中国民航业发展的进程和成绩。

1978年,刚满20周岁的刘绍勇从第十四航校毕业,顺利进入中国民航第二飞行总队,成为一名飞行员。

此后,刘绍勇晋升管理层,历任中国通用航空公司副总经理、中国民航山西省管理局副局长、中国东航山西分公司总经理、中国民用航空总局飞行标准司司长。

2000年12月,刘绍勇出任中国东航总经理。两年后,又辗转先后担任中国民用航空总局副局长、南航集团总经理以及南方航空董事长等职务。

时隔6年后的2008年12月12日,刘绍勇重回中国东航,但早已物是人非。受金融危机影响,国际航空运输市场需求迅速萎缩,叠加燃油套保的巨额账面浮亏,中国东航2008年净利润亏损达到139.3亿元,负债超过其资产110.65亿元。与此同时,东航集团也在过去几年接连换了3套领导班子。

2009年,是中国东航的转折点。当年4月16日,由于净资产为负,中国东航发布公告停牌,并于第二天戴上了“ST”帽子。也是在

大胆改革敢闯敢干

在刘绍勇看来,混改要在体制机制上实现突破、要实现资本聚合与资源整合。

“来之不易,非常值得珍惜。”2017年6月19日,在上海国际机场宾馆里,刘绍勇说到动情处,声音不禁颤抖起来。让他如此动容的,正是已酝酿四年、着手推进一年有余的东航物流混改即将变为现实。公开资料显示,东航物流最早可追溯至2004年成立的东远物流,中国东航与中远集团、中货航在公司成立之初分别持股69.3%、29.7%和1%。2012年,中国东航收购中远集团、中货航所持有全部股权并向东远物流增资,东远物流也更名为东航物流。

2016年,在国家明确首批混合所有制改革“6+1”试点名单后,东航物流脱颖而出,成为民航领域首家进行混改的试点企业。这家东航集团旗下的二级子公司也由此

着眼未来建言献策

国产民机在交付后要实现规模化运营,必须经受住市场的考验。

身为全国政协委员的刘绍勇也一直在思考着行业发展的重点与难点。

航空物流一直被刘绍勇所关注。除了推动东航物流成功混改并上市外,他还注意到,受新冠肺炎疫情影响,国际航空货运“进不来”“出不去”的矛盾凸显,航空物流发展不平衡、不充分的问题突出,与中国在全球产业链中“世界工厂”地位不匹配,在服务经济社会发展、保障供应链稳定中仍有较大差距。

对于我国航空物流未来发展问题,刘绍勇建议打造具有全球竞争力的世界一流航空物流企业,以国有货运航空公司为基础,组建航空物流龙头企业。

具体而言,可概括为“三步走战略”。第一步,推动国有航空货运业务整合,组建大型航空物流公司,同时机场回归公共服务提供者角色,

空集团有限公司(以下简称“东航集团”)已召开会议,宣布中组部关于公司董事长刘绍勇辞职(不退休)的决定。

时间拨回到13年前的2008年12月12日。当天上午还是中国南方航空集团有限公司(以下简称“南航集团”)总经理、中国南方航空股份有限公司(以下简称“南方航空”,600029.SH)董事长的刘绍勇,下午出任东航集团总经理、党组副书记和中国东航候任董事长。

此后,刘绍勇分别自2009年2

这一年,中国东航与上海航空两家同处上海的主基地航司正式启动了合并重组工作。

“公司在重组初期非常困难,但我们的领导层带头,员工一分钱没减,领导减了30%。有困难,领导就得做出表率来。”当时,中国东航与上海航空重组并不被外界看好,但在刘绍勇等管理层自上而下的带动下,两家航司在年内顺利完成了重组。

Wind数据显示,2009年,中国东航成功实现扭亏为盈,营收为398.31亿元,归母净利润为5.4亿元,负债总额为684.06亿元,同比降低18.81%,资产负债率也降至94.98%。

经此一战,刘绍勇彼时直言:“国有企业改革重组不仅是物理反应,更是化学反应,在文化方面要实现‘1+1=1’,在效益方面要达到‘1+1>2’。”

随之而来的2010年,中国东航在刘绍勇的带领下打了一场“翻身仗”,经营业绩迅速大幅攀升,营收达到749.58亿元,同比大增88.19%;归母净利润也高达53.80亿元,同比增长超过6倍;资产负债率则进一步降至83.56%。

“上面‘换班子、给票子’,我们‘找路子’,提出并打赢了‘三场战

役”,即东航起死回生的生存之战、东航上航重组的发展之战、世博保障的扬名之战,我们从中收获了难

根据彼时敲定的混改方案,东航产投、联想控股、珠海普东物流、德邦股份、绿地金融、东航物流核心员工将分别持有东航物流45%、25%、10%、5%、5%、10%股份。其中,珠海普东物流为全球物流巨头普洛斯的全资子公司。

在刘绍勇看来,混改要在体制机制上实现突破、要实现资本聚合与资源整合,从而切实放大了国有资本的带动力和影响力,促进了非国有资本与国有资本的优势互补,使得各种经济主体共享国家改革的红利。

与此同时,2020年,东航集团通过市场化方式引入中国人寿集团、上海久事集团、中国旅游集团公司和中国新控股作为战略投资者,实施股权多元化改革,成为在

退出其货运业务;第二步,推动国有和民营航空货运公司重组,发挥各自优势,做强做优做大;第三步,推动空铁、空地、空海多式物流联运,形成大物流发展格局。

“好飞机是造出来的,也是飞出来的。”国产民机也是刘绍勇多年如一日聚焦的领域。他提出,我国国产民机正进入规模化商业运营时代,把国产民机运营好意义重大,应全力支持国产民机运营发展。记者梳理发现,2016年6月28日,国产支线ARJ21飞机正式开始商业运营。2017年5月5日,国产大飞机C919成功首飞,标志着中国“大飞机梦”取得历史性突破。2020年2月,中国东航全资设立的一二三航空有限公司正式成立,国产ARJ21飞机正式投入运营并提供公务机包机服务;2021年3月1日,中

月和2016年12月接任中国东航董事长和东航集团董事长、党组书记职务。自此,“民航老兵”刘绍勇肩负起带领东航集团和中国东航改革发展的重任。

在此期间,东航集团旗下的东方航空物流股份有限公司(以下简称“东航物流”,601156.SH)顺利完成了混改,创新性地引入联想控股和普洛斯等非国有资本,并最终在2021年上市,成为“航空混改第一股”。中国东航也在刘绍勇的带领下,顺利完成了与上海航空的重组,打赢了生存、发展、扬名“三场



“民航老兵”刘绍勇。

本报资料室/图

公司;同年,东航集团和达美航空对法荷航进行战略投资入股,系集团最大的一笔对外投资计划,投资金额约为3.75亿欧元。

刘绍勇坦言:“从2009年至2018年,东航实现连续十年盈利、十年滚动事故率为零,创造了最长盈利周期,推动了最大改革增量,体现了最优发展质量,同时成功应对了最多的风险挑战,可以说是创造了公司发展史上的‘黄金十年’。”

国企改革三年行动中,央企集团层面股权多元化改革的“首单”,并引入310亿元国有资本,东航集团资产负债率也因此首次降至70%以下。

2021年6月,“航空混改第一股”东航物流成功登陆A股市场,标志着中国东航成为首家实现航空客运和航空物流两项核心主业“双上市”的国有大型航空运输集团。彼时,刘绍勇在接受《人民日报》记者采访时表示,东航集团希望通过东航物流的混改,逐步完善和构建全球领先的航空物流产业生态圈,把东航物流建设成为市场竞争的佼佼者、经营管理的优胜者、行业发展的领跑者,进一步形成航空客运与航空物流“双轮驱动”的产业发展模式。

刘绍勇表示,转型发展之战,就是要在解决“有没有”的基础上,解决“好不好”的问题;品牌建设之战,就是要在解决“响不响”的基础上,解决“优不优”的问题;能力提升之战,就是要在解决“行不行”的基础上,解决“强不强”的问题。

值得一提的是,疫情发生以来,民航业集体遭受巨大冲击,中国东航也不例外。Wind数据显示,2020—2022年一季度,中国东航业绩转为亏损,归母净利润分别为-118.35亿元、-122.14亿元和-77.60亿元。同时,资产负债率也从2019年底的75.12%增长至83.56%。

不过,在业内人士看来,过去“黄金十年”积累的雄厚基础,也让中国东航有勇气、有能力、有信心去迎接未来的挑战,提出并持续打好转型发展、品牌建设和能力提升的“新三场战役”。

刘绍勇表示,转型发展之战,就是要在解决“有没有”的基础上,解决“好不好”的问题;品牌建设之战,就是要在解决“响不响”的基础上,解决“优不优”的问题;能力提升之战,就是要在解决“行不行”的基础上,解决“强不强”的问题。

刘绍勇表示,转型发展之战,就是要在解决“有没有”的基础上,解决“好不好”的问题;品牌建设之战,就是要在解决“响不响”的基础上,解决“优不优”的问题;能力提升之战,就是要在解决“行不行”的基础上,解决“强不强”的问题。

战役”,最终成功扭亏为盈。

“混改是为了让国企在改革中能够增加竞争力和活力,混合的目的是为企业打造一个符合现代企业治理的,有竞争力和创新力的治理体系。”对于混改的目的,刘绍勇直言,深化国有企业改革,发展混合所有制经济,就是要培育具有全球竞争力的世界一流企业。

在“领航”东航集团13年后,如今64岁的刘绍勇已正式“毕业”。从临危受命,到大胆改革,整个东航集团都深深烙下了刘绍勇敢闯敢干的印记。

市场份额扩大至23%

中通快递逆势交出“韧性”成绩单

本报记者 杨让晨 张家振 上海报道

中通快递股份有限公司(以下简称“中通快递”,02057.HK、NYSE:ZTO)在快递行业中的龙头地位正得到进一步巩固。

根据中通快递8月18日公布的2022年第二季度未经审计财务业绩,中通快递业务量和净利润均呈现强劲增长态势。其中,二季度包裹量达到约62亿件,调整后的净利润增长38.2%,达到约17.6亿元(人民币,下同),市场份额更是逆势增长2%,达到创纪录的23%。

对于今年第二季度的业绩

龙头地位更加巩固

在实现业绩稳定增长的同时,中通快递推行的降本提质增效举措效果也更加凸显。

财报数据显示,今年二季度,中通快递营业收入约86.6亿元,同比增长18.2%;包裹量约62亿件,同比增长7.5%;核心快递业务单票价格同比上升0.13元,增长了10.5%;经营性现金流则同比增长95.7%,约38亿元。

值得注意的是,今年第二季度,中通快递的市场份额逆势增长2%,达到23%,快递行业龙头地位得以进一步巩固。招银国际日前发布的研究报告称,通过在业务量和单票价格之间合理平衡,公司略为倾向推动业务量增长,使得中通快递取得了创纪录的市场份额。

经营数据方面,截至今年6月30日,中通快递已布局98个分拣中心,拥有超3.09万个揽/派件网点,直接网络合作伙伴数量超5800名,分拣中心间干线运输路线达3700余条,自有干线车辆数量约为1.1万辆,其中超9250辆自有车辆为车长15米至17米的高运力车型。

此外,依托强大的基础设施和产能优势,中通快递此前推行的多项降本举措持续取得

持续赋能末端网络

在经营业绩和业务量持续提升之下,中通快递也在进一步赋能网络,加大对末端的扶持力度。

在今年的“6·18”电商大促中,中通快递的订单量于当天19时38分突破1亿件,成为“6·18”电商大促期间第一家单日订单量破亿的快递企业。

这得益于中通快递在安全防控和生产运营方面所做出的努力。据了解,今年5月上旬,中通快递即被纳入上海市第一批邮政快递业复工复产企业“白名单”,以最快速度推动企业复产。

“作为首批复工复产的快递企业之一,中通快递充分把握增长势头,通过利用自身强大的基础设施和产能优势加速业务量增长。”赖梅松表示,“未来,我们将逐渐减少快件分拨次数,加速末端建设以降低运营成本、提升服务,进一步增强客户黏性。”

同时,中通快递方面也在持续赋能末端网络发展。据了解,今年第二季度,中通快递总部加大了网点帮扶力度,出台了涵盖疫情防控、稳工稳产、减负保收、权益保障等方面的9条帮扶纾困举措。

中通快递相关负责人表示:“在网络帮扶纾困方面,中通快递在原有1亿元新冠肺炎疫情防控专项基金基础上,追加了5000万元,对中通快递全网因疾病、意外伤害等原因导致生活困难的快递员及其家庭提供资助,以此进一步保障网络安全稳定;在网点减负保收方面,则从揽派政策扶持、退件费减免、工单减

表现,中通快递创始人、董事长兼首席执行官赖梅松表示,中通快递的降本举措持续取得成效,标准化运营和数智化管控使得中通快递不断优化全链路的经济效益。“尽管市场短期内仍存在挑战,但快递业潜力大、韧性足的特征没有改变。”

中通快递相关负责人日前在接受《中国经营报》记者采访时也表示,快递企业的发展,很大程度上依赖规模和效益,中通快递依然会遵循自己的长期战略策略,把握产能投入节奏和注重运营效益提升。“比如在汽运环节,通过运输路线优化、运输车辆升级等措施,提高装载率、降低运输成本。”

成效。今年二季度,中通快递单票运输成本0.49元,环比下降0.08元;单票分拣成本0.30元,环比下降0.06元。

据介绍,在分拣环节,中通快递在技术助力和精细化运营方面也成效显著。“2021年,中通快递的包裹分拣次数同比下降了3.5%,这意味着经停了更少的分拨中心,节省了分拣成本。公司将不断迭代数据算法、实时分析和校准等技术产品,来支持分拣提速,减少分拣错误和返工成本。”中通快递上述负责人告诉记者。

海通国际研报指出,随着行业内价格战放缓,规模效应、自动化设备投入将促进快递公司降本增效,行业也将逐步由价格驱动转向价值驱动,快递板块整体仍具备成长空间。

中通首席财务官颜惠萍也表示,中通快递将持续发挥运营效益,弱化劳动力成本和燃油价格上涨带来的负面影响。“公司将继续保持高效健康的成本结构,管理费用占收入的比重同比下降0.1个百分点到5.3%;经营性现金流增长95.7%至38亿元;资本开支为15亿元,我们会根据需求适当调整投资计划和节奏。”

兔、生鲜类赔偿补偿等多方面给予网点赋能帮扶。”

另一方面,今年6月下旬以来,高温覆盖了我国大部分地区,对此,中通快递发起了“来凉快一夏”夏日送清凉活动。该活动目前已在杭州、南京、重庆等全国26个城市全面展开。

中通快递上述负责人告诉记者,借助中通快递网点及中通旗下的兔喜生活+门店,中通快递为交警、环卫工人、快递小哥和外卖小哥等一线劳动者搭建凉棚,免费提供了冷饮和藿香正气水等防暑物品。

东方证券研报认为,在电商行业增速中枢下移背景下,快递企业从量到质,从单一到多元,从“基础货物运输服务”到“供应链重塑者”,才是快递行业长远发展的最终路径,也是快递企业真正的“决胜点”所在。

今年5月8日,中通快递成立20周年之际,赖梅松在《致全体中通家人的一封信》中表示:“未来的快递市场,行业聚集社会资源的能力、使用资源的效率会进一步凸显,头部企业的集中度将进一步提升,强者恒强的格局将趋于稳定,行业正走向从‘数量为王’向‘高质量制胜’转变的发展道路上。我们务必要行稳致远创新发展,不断巩固发展基石,打好‘提质增效’的持久战。”

颜惠萍也表示,未来中通快递将专注自身,继续扩大市场份额,提升盈利能力。“同时支持和赋能网络合作伙伴以改善其盈利质量,这将从根本上保障我们全网未来多年的可持续发展。”