

Companies

全国订货会开锣 煤电双方议价胶着

◎本报记者 于祥明 叶勇 福州报道

昨日, 2009年全国煤炭产运衔接合同汇总会“开幕, 煤电双方对价格走势仍存在分歧, 合同价格涨跌仍不明朗。其中, 电力企业希望至少能“保本微利”, 而煤炭企业希望缩小“计划煤”与“市场煤”差价。

一位国有煤炭企业负责人向记者表示, 2008年煤炭合同价平均只有360元/吨, 与市场价(5500大卡动力煤平仓价约510元)差距显而易见, 因此适当上涨一些应该可以接受。但是, 华能巢湖发电有限公司一位负责人则向记者表示, 今年电力企业亏损严重, 而煤炭企业

“赚了很多暴利”, 再者在目前电价尚未市场化的情况下, 一味让煤价市场化不合理。我们希望至少能“保本微利”。

根据中国煤炭运销协会的通知, 今年煤炭订货会12月21至27日在福州举行, 会期7天, 这比2008年订货会也多出两天, 似乎也预感到今年

双方胶着时间要更长一些。值得注意的是, 目前煤炭市场价在连续“暴跌”后有企稳迹象, 近期秦皇岛煤价基本稳住, 且近期秦皇岛库存下降明显,

对此, 业内分析人士预计, 明年煤炭合同价格料将持平, 或较今年价格微幅上升, 特别是对于国有大

型煤炭企业而言, 合同煤价上涨可能性更大。

但是, 不容忽视的是, 无论是煤炭企业, 还是电力企业, 都意识到此次由美国金融危机所带来的冲击。

如果此次危机比1998年亚洲金融危机严重得多, 煤炭企业的苦日子还在后面, 对此我们真的很担心。”

克莱斯勒 亚太区CEO墨斐离职

◎本报记者 吴琼

在宣布全球停产, 克莱斯勒汽车奥本山总部已经进行了一系列的人事调整。其中, 亚太区首席执行官墨斐月底将正式离职的消息。这也引起了外界对于克莱斯勒汽车中国业务的担心。

克莱斯勒汽车称, 现任亚太区首席执行官墨斐将于本月末不再担任这一职务。但克莱斯勒汽车并未透露墨斐的去向。据接近墨斐的人士指出, “事出突然, 18日才得知墨斐离职。”20日(美国时间)晚, 这一消息才传至克莱斯勒汽车中国。

2007年9月, 墨斐辞别上汽集团, 转任克莱斯勒汽车亚太区首席执行官, 执意要扭转克莱斯勒汽车中国颓局。

墨斐离职, 吹响了克莱斯勒奥本山总部收权和精简机构的号角。与墨斐同时离职的, 还有克莱斯勒汽车副总裁兼首席营销官 Deborah Meyer。克莱斯勒称, 将不再设立首席营销官职位, 克莱斯勒汽车全球业务将集中于两个执行副总裁之手。

宏图三胞 战略结盟中国电信

◎本报记者 张翔

昨日, 记者从宏图三胞获悉, 宏图三胞IT连锁店宣布旗下江苏地区门店正式引入中国电信产品体验厅。此举标志着宏图三胞积极推进以IT解决方案为核心的服务大战略的全面升级, 有望成为公司2009年度业绩增长的新引擎之一。

宏图三胞总裁陈斌表示, 此次与中国电信的合作, 将是宏图三胞在电信业3G发牌之时一次成功的服务模式创新, 这一创新双赢合作模式将很快介绍到宏图三胞所在的其他城市和地区。宏图三胞将利用其各地的连锁卖场和专业的红快IT服务团队, 为消费者和中小企业客户提供强强联合的IT和电信应用服务。

11月全国石化产值增幅接近“冰点”

化工和油气开采甚至出现多年来罕见的负增长, 明年调整很艰难

◎本报记者 陈其珏

受金融危机加深和蔓延的影响, 国内石化业在上月继续重挫。据中国石油和化学工业协会最新报告显示, 11月份, 全国石油和化工行业总产值增幅接近零, 其中化工和油气开采行业甚至出现了历史罕见的负增长。

数据显示, 11月全行业总产值增长仅为0.8%, 增速比上月陡然减缓17.7个百分点, 为五年来同期最低水平。其中, 化工行业增幅为-1.5%, 油气开采业为-1.2%。11月份, 出口严重受阻, 市场持续动荡, 企业经营状况继续恶化。行业面临外部冲击和内部调整的双重巨大压力。

整个11月份, 石化业产量七成下降。在重点跟踪的69种石化产品中, 有48种产量下降, 约占70%, 比上月增加7种, 许多产品降幅超过20%。

受需求疲弱影响, 化肥产量继10月下降9.9%后, 11月份继续大幅下降。据统计, 当月化肥总产量(折纯), 下同400.9万吨, 同比下降16.3%, 环比下降12.8%。其中, 氮肥同比下降12.8%; 磷肥同比下降23.9%; 钾肥同比下降38.3%; 磷酸铵肥(实物量)同比下降36.1%。11月份尿素产量首次出现下降, 降幅为5.2%。

此外, 由于国际油价大幅回落, 而煤化工成本压力又一时难以缓解, 导致生产继续萎缩。据统计, 11月, 全国甲醇产量83.8万吨, 同比下降9.6%, 近年来首次出现月度负增长, 环比急剧下降约17%。电石产量



只有69.4万吨, 同比大幅下降49.1%。目前, 二甲醚行业面临严重困境, 据最新调查, 约有40.3%的二甲醚装置停产, 45.8%的装置处于限产或半停产状态, 仅13.9%的装置能维持正常生产; 新上马的装置建设进度明显放缓, 拟建或规划项目部分延期。

中国石油和化学工业协会一位负责人表示, 当前石化业面临的主要问题首先是开工率持续走低, 市场供求矛盾加剧。同时, 市场不振,

生产下滑, 也给那些产能严重过剩的行业进行结构调整、企业重组和加快淘汰落后带来了历史性机遇。

另一方面, 因销售萎缩导致价格跌势不止。11月份, 产销率继续下降, 全行业产销率为98.4%, 同比下降0.63个百分点。同期, 国内石化产品八成以上价格下跌, 有机原料、合成材料跌幅更大, 许多产品价格环比跌幅超过40%。

值得注意的是, 今年11月, 石油和化工行业出口交货值首次出现

了月度负增长4%, 这也是多年来罕见的情况。其中化工行业出口交货值同比下降1.4%; 化肥行业出口交货值同比大幅下降46%; 化学矿下降53.1%; 涂料下降25.2%; 染料下降45.3%; 合成材料下降10.5%。石化行业出口形势越来越严峻。

上述负责人表示, 今年年底和明年上半年将是石化行业调整的艰难时期, 国内宏观经济发展情况是影响行业经济运行的最主要因素。

作价5亿美元 分众传媒或售“好耶”给谷歌

◎本报记者 张翔

在金融海啸的袭击下, 分众传媒或将出售旗下的子公司抵御经济寒冬。分析人士指出, 这意味着分众传媒在宣布停止分众无线广告业务后, 进行的又一次战略收缩。

记者上周从消息人士处获悉, 分众传媒将以超过5亿美元的价格出售旗下全资子公司好耶广告网络控股公司(下称“好耶广告”)给谷歌, 谷歌将通过DoubleClick完成并购。受此消息影响, 分众传媒上周五收盘在纳斯达克大涨

19.35%。不过, 谷歌大中华区总裁李开复表示对此事不予置评, 分众传媒及好耶广告发言人则表示从未听过相关事宜。

2007年3月1日, 分众传媒宣布以2.25亿美元收购好耶广告网

络。今年9月19日, 分众传媒宣布, 其全资子公司好耶广告已向美国证券交易委员会秘密提交了上市申请草案。业内人士分析, 突如其来的金融危机令好耶上市的步伐受到阻碍, 分众传媒寻求其他退出方式也正常。

临危不惧, 海航“过冬”有备无患

——金融危机下海航集团的持续发展系列报道之一

◎冯飞勇 索佩敏

【编者按: 近日, 总额为15亿元的六年期08海航债获得国家发改委批准发行, 债券所募集资金将全部用于购买中航二集团与巴西航空工业公司合作生产的ERJ145型支线飞机50架。在当前仍十分严峻的全球金融危机背景下, 海航集团增购飞机的举动令人瞩目。由此也引发了投资者对当前国内航空巨头生产状态的关注。本报今日起连续推出三篇“金融危机下海航集团的持续发展系列报道”, 以飨读者。】

金融海啸影响下, 全球航空业面临需求疲软的严峻挑战, 国内航空市场也不例外。

在国内第四大航空运输企业海航集团采访, 原以为将会对“风声鹤唳”有更深感受。不料, 海航人的脸上却分明写着“乐观”与“自信”。

1998年, 在中国民航经济效益大滑坡的形势下, 海航仍取得主营业务收入13.6亿元、税后利润1亿元的优良业绩, 成为当年中国民航盈利最多的航空公司之一。

海航能延续辉煌, 再创奇迹, 挺过寒冬, 迎来暖春吗? 相信海航人自信的表情已经告诉了我们答案。

未雨绸缪应对, 赢得主动

快人一步, 是海航发展的一大特色。在应对此次全球金融危机中, 海航继续保持了这种特色。

此前就有媒体报道, 海航高层曾预料全球经济可能要发生地震般事件。因此, 海航自去年以来就开始精简机构, 提高管理效率, 千方百计降低成本, 并减少对外投资以存储大量现金。

自今年7月份以来, 海航的策略是“应对市场环境变化, 加大管理架构调整”, 集团总部和各产业集团积极推进调整管理架构、

开源、节流和资源增效等工作。通过加大管理架构调整, 营造战略发展主动权。

事实上, 海航的行动不仅迅速, 而且成效显著。在开源方面, 全集团的开源工作预计可为集团增收36亿元; 在节流方面, 相关工作预计为集团控制成本支出10亿元。

在此次管理架构调整中, 海航集团旗下各产业集团共精简二级机构55个、三级机构170个, 这又减少了至少3亿元的成本支出。

资源增效工作为海航带来了三方面的效益: 增强集团管控风险; 增加现金回收; 增大资产增值潜力。

这些, 应该就是海航人面对危机却充满自信的部分原因。

积15年之功力, 能量充足

1998年亚洲金融危机肆虐时, 海航集团尚且赚取了中国民航业很大的盈利。10年之后的海航, 整体实力相比当年, 已是不可同日而语, 抗击风险的能量更为充沛。自成立以来15年的发展, 特别是最近10年的发展, 为海航在这次全球金融危机中积极应对挑战, 把握发展机遇构筑了坚实基础。

15年来, 海航已从偏安于海南一隅的地方航空公司, 发展成为仅次于三大国有航空公司的中国第四大航空集团。15年来, 海航确定了以航空旅游为主, 延伸上下游产业链的专业化发展方向, 走上了海航特色的发展道路, 在人、财、物等多方面储备了发展资源, 在经营管理上积累了丰富经验, 形成了海航独有的核心竞争力。

产业链的专业化发展, 带给海航的效益是明显的。其一, 实现了规模经济效益和范围经济效益。

其二, 相关产业优势互补, 实现内外部资源整合和外部市场的有效开拓, 提升相关产业链的价值。从海航集团目前的经营领域来看, 航空运输和酒店旅游、机场基本上是互补关系, 海航集团利用这些业务的互补关系, 可以充分发挥相关业务之间的价值活动和市

场共享的优势, 提升各产业链的价值, 同时增强集团整体的核心竞争力。

其三, 有利于海航品牌战略的实现。从航空运输板块拓展到酒店旅游等上下游的行业, 继而拓展到与之相关的地产、金融服务等产业领域, 海航都非常注重品牌战略。善于利用海南航空的品牌资源, 继而在发展和宣传中注重品牌概念, 使得海航品牌在诸多方面先人一步。

其四, 充分利用集团金融平台, 可以降低交易成本, 增加收益, 有效整合集团的资源, 对支持海航集团的快速发展壮大具有举足轻重的作用。如通过集团财务公司实现资金的集中结算, 可以加速资金的周转, 提高资金的使用效率, 同时可以降低交易成本, 增加收益; 通过租赁公司开展飞机融资, 可有效整合集团资源, 为集团战略目标实现提供强大的资金支持等。

现在, 通过强化与各大金融机构的战略合作关系, 海航已获得大额的银行授信, 加上未雨绸缪的应对措施, 开源节流增加经营收益, 整体现金流具有强力保障。

据了解, 天津市政府也看好海航所涉足的中国支线航空市场, 并有意对海航进行投资。而即将发行的总额为15亿元的六年期08海航债, 所募资金将全部用于购买50架中航二集团与巴西航空工业公司合作生产的ERJ145型支线飞机。

国家扶持不断, 更胜胜券

应对全球金融危机带来的民航困局, 并不仅仅是海航一人在战斗, 也不仅仅是中国民航业者在战斗, 而是一个国家强有力的政策扶持。外部环境的积极变化, 将使海航更胜胜券。

自9月15日以来, 中央的救市政策即紧锣密鼓出台。其中, 央行已一再而再地大幅降低存款准备金率和存贷款基准利率, 一系列的税收优惠政策也已确定。11月9日, 国务院常务会议确定了当前进一步扩大内需、促进经济增长的十项措施(简称“国十条”), 确定

唐山民营钢企整合 成立南北两大集团

◎本报记者 徐虞利

河北省唐山市近日成立南北两大民营钢铁集团, 北集团由唐山市迁安27家民营钢企共同出资组成, 定名为唐山长城钢铁集团有限公司; 南集团由唐山丰南区的12家民营钢企出资组成, 定名为唐山渤海钢铁集团有限公司。

据悉, 这两家民营钢铁集团产能总规模达2800万吨, 占该省钢铁产能的51.7%。而对于尚未被整合进来的民营钢企, 唐山市政府将采取措施严格限制生产要素供应, 比如差别电价政策。

据记者了解, 长城钢铁注册资本为9.6亿元, 由迁安九江钢铁公司牵头组建, 为第一大股东, 该公司董事长赵玉江。渤海钢铁注册资本为10亿元, 丰南国丰钢铁公司为第一大股东, 该公司总经理张震任董事长。

据悉, 由当地政府强力推进的两大集团的重组包括冶炼、铁矿、轧制、物流企业, 将形成包括铁矿、焦化、物流、销售在内上下游一体化的综合性钢铁集团, 最终年产能分别达到2000万吨。

深圳住宅 下半年成交“量增价跌”

◎本报记者 李和裕

深圳市国土房管局官方网站最新发布的1至11月深圳房地产市场分析报告显示, 今年下半年来, 深圳的商品住宅成交量逐月回升, 不过, 与此同时普通住宅价格也伴随下降。

今年前11个月深圳新建商品房的建设规模和销售面积均呈现同比下降, 但房产新政正式实施后的11月交易量有所增加。报告显示, 1-11月, 深圳商品房竣工面积270.96万平方米, 同比下降14.63%; 其中商品住宅竣工面积199.03万平方米, 同比下降12.16%。

而新建商品房销售面积334.57万平方米, 同比下降37.45%; 其中新建商品住房销售面积310.47万平方米, 同比下降35.55%。不过今年11月销售规模有所增加, 为35.8万平方米, 是下半年来新高。

不过房价与销量成反比。自下半年开始, 深圳新建商品住宅价格便同比下跌并有扩大之势, 7-11月价格同比降幅分别为1.7%、4.1%、10.8%、15%、18%。虽然11月商品住宅交易均价达到13547元/平方米, 但分析师表示, 如果剔除高档楼盘, 普通住宅成交均价为9842元/平方米, 降幅仍较大。

我国50万吨级造船坞 青岛海西湾试投产

◎本报记者 刘海民

国家“十一五”重点建设项目——青岛海西湾造船基地50万吨级大型造船坞, 日前在青岛北海船舶重工有限责任公司试投产。

海西湾造船基地作为我国环渤海造船工业带的重要组成部分, 共有两个造船坞、两个修船坞。刚刚启用的50万吨级造船坞, 坞容为50万吨, 长530米, 宽125米, 深13.1米, 是我国迄今为止投入使用的最大船坞, 可同时并列两艘20万吨船舶, 并配备2台起重能力达600吨的龙门吊。另一座造船坞坞容为30万吨, 现主体工程已基本完工, 预计明年1月具备使用条件。两座造船坞建成投产后, 近期形成年造船能力200万吨, 远期形成468万吨。