

通用高层变动 投资中国加速

新亚太区总裁携通用大宇经验开拓中国市场

□特约记者 金欢

风雨飘摇中的通用汽车,开始新一轮的人事整合,而这次人事变动可能有利于该公司在中国的业务开拓。

一纸调任,两个地区高层变动:通用汽车亚太区总裁兼通用汽车公司集团副总裁卓亦凯调任主管通用北美业务总裁;通用汽车和科技公司现任总裁兼首席执行官Nick Reilly将接任卓亦凯的工作,任通用汽车亚太区业务总裁,并升任通用汽车公司集团副总裁。两者的任期均从7月1日开始。

现年56岁的Nick Reilly,自1975年开始在通用汽车工作。2002年,他被指定领导过渡小组,负责处理当时通用大宇公

司重组工作。此后一直在通用大宇工作。

“通用汽车之所以选择Nick Reilly任亚太区总裁,是因为通用大宇的业绩超过预期,已经开始盈利,且成为通用汽车核心业务的一部分。”昨日,通用汽车中国相关人士告诉记者。

通用大宇一季度销量增长近60%。增长主要是因为大宇车型热销至美国、中国,如雪佛兰。

在美国本土,通用汽车市场份额已经降至自1925年以来的最低点。为此,通用汽车在变卖资产以获取资金开发新车型的同时,不断加大对中国和韩国这两个最有前景地区的投入。

通用在中国有4个合资企业,一季度这些企业收入翻了1倍,为7000万美元。其中最大的

利润源是上海通用,这是通用在中国最大的合资伙伴,上海通用今年一季度销量为中国第一。

目前上海通用又在打主打品牌——凯迪拉克、别克、雪佛兰,产品覆盖豪华车、中高档车及经济型轿车各细分市场。尤其是针对广大消费群的雪佛兰,其技术来自于韩国大宇。

2005年雪佛兰品牌销量占到全国乘用车销量的2.6%,为单一品牌首年业绩最佳。目前,上海通用正计划将塔基(雪佛兰)拓得更宽,在细分市场上引进更多小车。“我们长远的目标是雪佛兰销量肯定要超过别克,会占到上海通用总销量的60%左右。”上海通用营销总监孙晓东告诉记者。

“Nick Reilly在韩国的经

验将有助于其在中国开拓业务。”分析人士指出,“唯一的确定性在于他的管理风格。如果

Nick Reilly不过于强硬,和中方的关系处理得当,会将更多省的韩国小车引进中国。”

■相关新闻

调任北美 卓亦凯“救火”

北美通用亏损重灾区,通用汽车董事长兼CEO里克·瓦格纳现在把这个烫山芋交给了卓亦凯。

卓亦凯面临两个难题,一是安抚通用旗下11.3万员工,二是安插其最大的零部件供应商德福尔福1.5万工人。目前,2.02万通用工人和8862名德福尔福工人已经接受了瓦格纳的振兴计划中有关降低薪金和退休金的部分条款。

通用汽车提交给美国证券交易委员会的文件中称,公司同意在2006年、2007年和2011年为退休员工的一个新医疗基金支付10亿美元的费用。此前,联邦法官批准的通用汽车与联合工人工会达成的协议中,小时退休员工将支付更多的医疗费,按照现行方法将在未来6年内节约大约130亿美元的费用。

但这一切能否得到工会的支持,还需要卓亦凯继续谈判。

中粮否认乙醇资产注入华润生化

华润生化 股价翻倍背后

□本报记者 阮晓琴

华润生化于1996年4月8日在上海证券交易所上市。华润集团于2002年12月收购公司37.03%股权,成为最大股东,2003年5月更名为吉林华润生化股份有限公司。公司核心业务是玉米深加工,主要产品包括玉米淀粉等。

2005年11月,中粮集团入主华润生化,市场有了炒作的题材,华润生化迎来一波较强的反弹行情,尤其是今年4月初以来,华润生化股价从4元多上扬,最高至9.23元。

传言一直伴随着股价上扬。去年底,一篇关于《加盟中粮系,华润生化欲圆乙醇汽油梦?》的文章开始在网上传播,转载甚多。其中频率最高有两点:第一,(中粮)集团相关人士对记者表示,收购华润生化目的是借此进入新兴能源产业(编者注:其实之前中粮自己已有燃料乙醇项目),这句话后来就演变成,中粮集团有可能会将其所拥有的东北两家生产乙醇汽油的资产注入华润生化;第二,华润生化公司负责人目前正在南方某地洽谈一项并购木薯乙醇的项目。

对此,一位了解内情的人士称,其中不排除某些基金、券商操纵信息的可能。“有的人借款炒股,被套牢了,他们希望中粮把燃料乙醇资产注入华润生化中去。”“每一种说法都意在把价格往上哄,哄完了就出货了。”

□本报记者 阮晓琴

“中国粮油食品有限公司(下称:中粮集团)极有可能将其所拥有的东北两家生产乙醇汽油的资产注入吉林华润生化股份有限公司(下称:华润生化)”,这个盛传了半年的猜测昨天被中粮集团玉米加工事业部负责人否定,“最起码较长时间不可能。”

去年11月,中粮集团全资子公司中粮生化投资公司受让华润集团所持华润生化(600893)37.03%的股份,从而成为该股最大股东,收购之后半年,华润生化股价从4.24元一直涨到昨日收盘价8.66元,翻了一倍。

不注入燃料乙醇资产

针对“中粮集团极有可能将其所拥有的东北两家生产乙醇汽油的资产注入华润生化”之传言,该集团玉米加工事业部负责人明确表示这与事实不符。

以乙醇等替代能源为代表的能源供应多元化战略已成为我国能源政策的一个方面,截至目前,我国批准建设了吉林燃料乙醇、黑龙江华润酒精、河南天冠燃料乙醇和安徽丰原燃料酒精。其中,中粮全资拥有黑龙江华润酒精,持有吉林燃料乙醇20%的股权。而受让华润生化股份的中粮生化投资公司是中粮集团专为此次收购设立的



2005年11月,中粮集团入主华润生化 资料图

项目公司,注册在英属维尔京群岛,中粮集团持有其100%的股权(审批手续尚在进行中)。中粮两家燃料乙醇与中粮生化公司互相关联没有任何关系。“各自之间赚了多少钱,是没有关系的。”中粮集团相关负责人说。

中粮的燃料乙醇生产企业与华润生化的经营模式、主营范围、产品是两种完全不同的模式。燃料乙醇是国家的试点产品,实行封闭使用,由中石化、中石油根据汽油销量配比收购,由国家统一操作。而华润生化是以玉

米淀粉为主导产品,走的是市场路线,销路完全通过市场解决。

中粮的燃料乙醇生产企业作为一个赢利企业,为什么要把赚来的钱分给华润生化?“今后较长时间,燃料乙醇这部分资产不可能装入华润生化中。”

华润生化未参与并购

关于华润生化的传言还有一点很让投资者兴奋:传言说华润生化的负责人目前正在南方某地洽谈一项并购木薯乙醇的项目,对此,

中粮集团玉米加工事业部负责人表示,洽谈木薯乙醇的不是华润生化,而是黑龙江华润酒精成立的项目组。拟建中的木薯燃料乙醇试点项目规模年产20万吨,厂址位于广西南宁市西乡塘区坛洛镇,项目总投资8.658亿元。

中粮集团对华润生化的定位还是以生产玉米淀粉为主的玉米深加工。华润生化前身是吉林省吉发农业开发集团股份有限公司,吉林玉米产量最多、质量最好。下一步中粮集团将争取与别人合作,盘活旗下资产,做好玉米淀粉。

中石化天津原油储运配套工程启动

□本报记者 李雁争

记者昨天从中国石化化工集团(下称“中石化”)了解到,集团重点建设工程——天津一体化原油储运配套工程管道建设近日正式开工。此举标志着中石化华北管网工程建设开始全面实施。

天津一体化原油储运配套原油管道工程主要包括:新建自天津港南疆油库至北京燕山石化的原油管道,管道线路全长230公里,管道沿途经过天津市、河北省和北京市;新建一期工程60万立方米的天津南疆油库,新建一期工程80万立方米的天津大港中原油库等。

中石化在华北地区共有炼化企

业4家,分别是燕山石化、天津石化、沧州炼油厂和石家庄炼化。中石化集团表示,随着社会对成品油的需求逐年上升,上述企业的原油加工量也不断增加,并不同程度地面临着产能扩张的瓶颈问题。

为缓解华北地区石化企业原油进口渠道不畅、原油运输运力限制问题,中石化计划在北京、天津、唐山、石家庄等地区建设以大型原油码头、油库和长距离输油管道为主要内容的华北管网系统工程。它是中国石化为保证华北地区能源供应和经济社会发展的系统工程。天津一体化项目原油储运配套工程,作为中石化华北管网工程的重要组成部分,对整个华北管网工程具有重要意义。

胜利油田技术可采储量增加5.9%

□本报记者 李雁争

记者昨天从中国石化化工集团(下称“中石化”)了解到,第二批油田储量套改成果日前通过专家评审。胜利油田技术可采储量增加5.9%。

石油天然气储量套改,是以2004年国家颁布的《石油天然气资源3储量分类》为依据,对油气探明储量进行重新评价和归类,对老标准下的探明储量用新标准进行复核,重点突出储量的可采性和经济意义,落实已探明未开发储量,摸清石油天然气探明地质储量、可采储量和剩余经济可采储量的家底。

国际快递巨头再涨燃油附加费

□新华社记者 冯亦珍

从下月初起,国际快递巨头将再次上调燃油附加费。执行时间分别在6月1日至5日,上涨幅度为1.5%至2%。届时,从上海寄送1千克文件到纽约,大约将多花3元至5元。

中外运敦豪、联合包裹、联邦快递日前表示,最近几个月原油价格持续上涨,这种变化已导致航空快递行业全球性成本增长,迫使快递公司不得不加大对件征收的燃油附加

费进行调整。

此次涨价涉及所有从中国运出的快递货物。三家公司最近公布的燃油附加费都创历史新高。其中中外运敦豪的燃油附加费6月1日起,从11.5%提高至13.5%,联合包裹、联邦快递6月5日起将燃油附加费从13.5%上升至15%。

据悉,实行调整后,通过联邦快递送1份1千克的快递到纽约,原先收取221.3元,现在将收取224.3元,多花3元钱。而中外运敦豪则要多收5.6元。

中广核上海签署合作框架协议

□本报记者 阮晓琴 北京报道

近日,中国广东核电集团有限公司与上海市发改委、上海市电气集团股份有限公司合作框架协议签约仪式在大亚湾核电基地专家村会所隆重举行。中广核集团分别与上海市发改委、上海市电气集团签署了《关于在核电领域全面合作的框架协议》和《关于建立战略合作伙伴关系的框架协议》。

上海市副市长胡延照表示,上海市委、市政府在上海新一轮产业

发展中,已明确了大力培育核电装备产业的方针,上海将成为国家振兴装备制造业的重要基地,上海电气将成为全国装备制造业发展的重要集团。上海市政府希望通过参与广东核电项目建设,特别在CPR1000堆型设备制造以及第三代先进压水堆核电站的技术引进中,与中广核集团紧密合作,共同为我国核电事业发展做出贡献。同时,上海也非常愿意支持中广核集团在华东地区开展核电项目建设,也会积极参与项目投资。

淘宝用户投票决定“招财进宝”去留

□本报记者 陆琼琼

淘宝网5月31日宣布,从6月1日开始,将在网站上征集网友对于5月10日推出的“招财进宝”竞价服务的意见和建议,并且邀请公证处进行公证,采取开放式方式由2000万淘宝用户投票决定是否采纳这一产品。

淘宝方面表示,5月10日,淘宝推出创造性的竞价排名服务“招财

进宝”,就是为了满足用户一直梦寐以求的“不成交、不付费”的想法。在随后的半个月时间里,淘宝用户对这一新产品发表了各自的意见,淘宝已经对这一产品进行了两次重要的调整和完善。

淘宝网总经理孙彤宇表示:“‘招财进宝’服务是一个崭新的尝试。由于这个产品的特点,我觉得只有大家经过一段时间切身使用才能更好地理解这个产品。”

中液运输控股拟购买6艘LNG船舶

□本报记者 喻春来

中国液化天然气运输(控股)有限公司计划购买6艘LNG(液化天然气)船舶,为2008年即将建成的上海及浙江宁波的两个接收站运送液化天然气。该公司已向沪东、大连、江南和南通四家船厂发出招标邀请函。

国家发改委昨日对外公布了这一笔招标事宜。中国液化天然气运输(控股)有限公司计划在2012年以前购买到6艘LNG船。但公司没有对外透露其购买费用。

按照计划,2009年下半年及2010年将各有1艘船舶交付使用。该公司同时拥有选择权,即在2010年选择增加一艘,2011年选择增加两艘,2012年选择增加一艘的选择

权。中国海洋石油总公司已经开始建设这两个液化天然气接收站,并预计在2008年以前投入运营。

中国液化天然气运输(控股)有限公司是中海油、中国远洋运输(集团)总公司和招商局集团共同组建的合资公司。

由于中海油方面还不能确保LNG供应,因此运营时间可能被迫推迟。上述两个接收站都将由中海油运营。不过,建立专门的LNG运输船队将确保在中海油与LNG供应方签署协议后,LNG能够顺利运抵接收站。

目前,中海油正与包括澳大利亚Woodside Petroleum Ltd.在内的全球LNG供应商进行谈判,但由于LNG价格过高,目前还没有就上海及宁波接收站的气源达成任何协议。

■产业观察

汽车新政重拳整治产能过剩



国内汽车产业产能利用率仅55% 资料图

□特约记者 金欢

据悉,《关于汽车行业结构调整若干意见的通知》(下称《通知》)就在走程序之中。

此前的3月12日,国务院已在《关于加快推进产能过剩行业结构调整的通知》中表明,“钢铁、电解铝、电石、铁合金、

焦炭、汽车等行业产能已经出现明显过剩。”

《通知》揭秘

“《通知》是一个原则性文件,其众多条款在3月份出台相关政策中已经得到体现。”一位参与《通知》制订的人士透露,推动产业结构调整、联合重

组、鼓励自主创新和自主品牌发展是三个最主要的原则。

据了解,产业结构调整包括产业组织结构调整、技术来源结构调整、品牌结构调整、整车与零部件结构调整、产品结构调整等五大方面。

2005年底,中国共销售570多万辆汽车,其中主要骨干集团销量最大的约100万辆;且合资企业对单个集团的贡献率超过50%,对个别集团的贡献率占到70%至80%。

“与国外大汽车集团相比,我们国内的大汽车集团明显不具备规模优势;再加上大部分汽车集团是和几个跨国企业合资,实际上旗下企业各自为阵,资源的优化配置能力很低。”该人士介绍,“因此,此次特别列出产业结构调整一项。”

去年以来对于中国以市场换技术失败的争论此起彼伏,在反思之后,政府更强调技术来源、自主品牌和国外品牌结构的

比例。

“由于汽车工业是一个系统工程。在很大程度上,零部件的水平将影响整车的水平,因此零部件研发能力至少同步于整车才比较合理。”该人士介绍,“但目前,中国的汽车零部件研发能力远远落后于整车。因此,提高零部件研发能力和生产技术水平成为关键。”

重拳出击

如果说上述是原则性条款,那么一些真正具有杀伤性的限制性政策也会一并公布——主要是迅速控制产能过剩的政策。

其中一条是,“所有新建汽车整车生产企业和现有企业跨产品类别的生产投资项目,除满足产业政策要求外,还要满足自主品牌、自主开发产品的条件;现有企业异地建厂,还必须满足产销量达到批准产能80%以上的要求。”

据了解,目前国内汽车产业

年产能800万辆,在建产能220万辆,今年市场销售量为550万辆,故产能利用率仅55%。按照汽车工业协会公布的2005年销售数据,结合各大企业公布的产能数据,除广州本田和北京现代外,销量排名居前的五大企业2005年的产能均低于60%,一汽大众产能利用率最低,仅50%左右。

因此,如果按照这一标准,未来能获准在异地建厂的企业屈指可数。如果某些企业一定要在异地增加产能,那么最可行的莫过于兼并当地的小企业。这也正是政府所希望的。

《通知》中的另两条为“提高利用外资质量,禁止技术和安全水平低、能耗物耗高、污染严重的外资项目进入”、“支持汽车生产企业加强研发体系建设,在消化引进技术的基础上,开发具有自主知识产权的技术。”

这几条将进一步加大新合