

凯德置地 6 亿购河南建业三成股份

□本报记者 唐文祺

一直在资本市场“长袖善舞”的东南亚最大上市地产企业——新加坡凯德置地通过收购股权方式,曲线进军中国中部市场。昨天,记者从凯德置地获悉,以约 6 亿元人民币的代价,认购了中国河南最大的房地产企业——建业住宅集团 29.75% 的股份。这是继今年 5 月份凯德置地牵手成都置信以来,前者再次以联姻合作的方式拓展

中国市场。据了解,凯德置地还可根据协议再投资约 5 亿元人民币,将在河南建业的股份再增 13.94%,最终可达 43.69% 的股权占有。凯德置地表示,希望通过河南建业集团的网络进入河南省以及周边省份市场,最终全面进入中国中部房地产市场。河南建业集团总资产逾 20 亿元人民币,在河南省 10 多个城市中拥有开发项目。建业集团目前拥有建筑面积超过 450 万平方米的住宅土地储备,年

开发量突破 100 万平方米,年销售量近 50 万平方米。凯德置地母公司新加坡嘉德置地集团总裁廖文良表示,中国内陆市场与沿海地区不同,因此公司的发展计划将定位为高品质、价格适中的住宅产品。在合作伙伴方面,作为河南房地产的第一品牌,胡葆森领导的河南建业集团理所应当成为凯德置地的选择。“自与成都置信成立合资公司之后,向中国内地省份进军策略已

经开始全面推进。进入中国内地省份需要有懂得当地市场的合作伙伴,我们很幸运能与河南建业集团这样在当地享有盛誉的发展商结成伙伴关系,这与我们制定的尽量利用当地伙伴关系的中国策略是一致的。”河南建业集团主席胡葆森表示,目前公司正在向可持续盈利的专业化品牌地产开发商发展,与凯德置地这样的国际伙伴结盟令公司能够继续在中国中部,尤其是河南省持续发

展。“随着城市化进程的加快,河南省对于价格适中住宅的需求量表现强劲。”嘉德置地廖文良介绍说,通过此次合作,嘉德置地正式进入了中国中部市场,这样一来,继凯德置地开拓北京、上海、广州、成都等营运中心以来,河南省成为嘉德置地进入中国的第五个据点地区。业内人士指出,房地产企业之间选择合作开发,可以联手抑制市场风险。

■ 短讯

大庆油田今年原油产量预计减 4.3%

□本报记者 李雁争

中国大庆油田有限责任公司董事长王玉普昨天表示,预计中国最大的油田大庆油田今年的原油产量将降至 4300 万吨,合每日 863534 桶。上述产量预期较 2005 年产量减少 4.3%。一直以来,中国石油天然气集团的大庆油田和中国石油化工集团的胜利油田被誉为我国两大主力油田,但是自从 2003 年起,两大油田的产量不断下降。各国油田开发的规律证明,如果油田过了高产期,其产量下跌的走势会非常“陡峭”。为此,今年以来,两大国有石油公司通过各种可能的创新以期减缓产量下跌的趋势。但是最新数据依然证明,主力油田的产量已经进入下跌周期,能源自给形势更加严峻。

上海贝尔阿尔卡特获 5300 万欧元合同

□本报特约记者 张韬

昨天,记者从上海贝尔阿尔卡特获悉,三份总价为 5300 万欧元的 GSM/GPRS 网络扩容合同刚刚签订完毕。根据合同约定,上海贝尔阿尔卡特将为陕西移动提供并部署其最新的网络解决方案,以扩展陕西 5 个主要城市的移动服务,为了保证服务质量,上海贝尔阿尔卡特已经通过室内以及室外的基站建设强化了农村地区的覆盖方案。另外还将使陕西移动的新增 100 万用户享受到更先进的移动语音及数据服务,例如网页浏览、视频流媒体以及即时信息等。

IBM 携雷曼启动“中国投资基金”

□本报记者 陈中小路

IBM(NYSE: IBM) 与全球知名投行雷曼兄弟(NYSE:LEH) 昨日联合启动一项初始投资金额为 1.8 亿美元的“中国投资基金”,雷曼兄弟董事总经理曼宁强调,除了房地产业之外的任何领域的成熟企业,都有可能成为投资对象。这是 IBM 和雷曼兄弟在全球第一次建立此类联盟关系,也是全球首例由投资银行与顶级工业公司联合推出的风投基金。

据了解,IBM 与雷曼兄弟分别为该基金注入了 9000 万美元的初始资金,每方分别有三人来打理相关业务,投资项目由双方共同商议,全部认可的即可实施共同投资。克里斯托弗·曼宁透露,几个月都在和不同的公司接触,希望很快就投下第一笔钱。

雷曼兄弟全球私募基金部主管迈克尔·欧瑞德表示:“这一基金为中国企业提供的不仅是投资资金的支持,更是这两家最具创新精神的国际公司所拥有的出色技术实践与商业战略。”而 IBM 大中华区董事长兼首席执行官周伟焜则表示,IBM 一直致力于成为中国企业和政府的创新伙伴。

事实上,在此之前中国已有不少创业公司获得来自 IBM 的风投资金的支持。IBM 亦强调,目前,其风投投资部门已与 250 多家由风险投资支持的初创企业建立了伙伴关系,并且在市场营销和客户开拓方面



投资上市公司在考虑范围内

“这个基金更应该被看做一个联合企业投资基金,而不是风险投资。上市公司和非上市公司都在考虑范围内,在这方面我们并没有明确的限制。”IBM 有关负责人向记者强调。对于这一点,IBM 大中华区副总裁、中

国投资基金董事合伙人吴宝淳也于昨日指出,“风险不是我们的目标,我们需要的是稳定的发展和投资回报。”

“我们的策略最重要的一点主要是从管理上和科技上推动中国企业的发展,并专注于中长期投资,

而非特别短期的投资,比如说今天投三个月以后就出售。”对于这个基金的投资策略,曼宁表示,除此之外,还可能有一些策略性的投资乃至并购、合资。至于出路,可能会把一些企业卖给其他私募企业,以及帮助公司上市。

为他们提供帮助,而此次与雷曼兄弟的合作将使 IBM 可以为战略合作伙伴公司提供更多的支持。另据了解,该基金主要计划投资于一系列行业领域,包括科技、电信和工业集团等,并将致力改革投资对象的财务实践和 IT 系统。曼宁强调,除了房地产之外的任何领域的成熟企业,都有可能成为投资对

象——“我们之所以不投资房地产企业,是因为雷曼兄弟还有基金专门负责房地产行业风险投资,而不是因为我们认为中国房地产行业存在风险。”值得注意的是,与传统意义上的风险投资更多侧重初创型、有上市意向或者可能性的企业不同,IBM 和雷曼兄弟将更关注“处于发展中期并开始走向成

熟的中国国有或民营企业”,而除了资金支持之外,IBM 和雷曼还将为注资企业提供专业的管理和技术支持。“与传统风投相比,我们主要是跟那些公司和中国政府建立合作伙伴关系,当然我们也会换到一定的股权(10%-20%),但是投资的目的并不是要控股,这和传统风投有所差异。”曼宁指出。

索尼瞄准中国高清数字产品市场

□本报特约记者 张韬

昨日,索尼公司董事长兼首席执行官(CEO)霍华德·斯金格在就任一年多的时间内第二次来到中国。这位索尼历史上第一个外籍 CEO 强调,将使中国市场成为推动索尼全球发展的重要引擎,并表示了索尼争夺中国高清产品市场的雄心。2005 年,索尼的营业利润率

是 25%,如何实现 2007 年利润目标达到 5% 呢?霍华德·斯金格将“电子业务”提到最重要的地位:“毫无疑问我们会提升电子业务的产品,尤其在过去 12 个月中我们有非常好的电子业务的业绩,而且我们的电子成为消费冠军的领军人物,明年的营业利润率将达到 5%,这是我们的目标,我们会不遗余力达到这个目标。”

不过,日前索尼遭遇的“电池门”让索尼多少有些“灰头土脸”,斯金格对这件事情没有作出过多评论。从 7 月份到 9 月份,持续升级的索尼电池召回事件将给公司带来大约 510 亿日元损失。霍华德·斯金格昨日还强调了对中国市场的高度重视和坚定承诺,称中国是索尼业务增长最快的市场。其实,霍华德·斯金格的这

次访华,主要目的是为了其“创·享·娱乐未来”的战略造势。昨日,霍华德·斯金格宣布:集索尼集团消费电子、影视娱乐、音乐娱乐和移动通讯等产业优势的“索尼博乐汇 2006”北京开幕。而“索尼博乐汇”中一个重头戏就是索尼电子业务在中国市场大力推广的“高清世界”(Sony HD World)。斯金格强调,索尼目前是

世界上高清产品线最完整的公司,已经在拍摄、存储、编辑、播放、游戏、显示、个人娱乐等各个领域和环节推出了全线的高清产品和全方位的解决方案。“在即将到来的 2008 北京奥运会和 2010 上海世博会上,‘高清’无疑将会成为数字广播和数字娱乐的主流,也必将为包括索尼在内的整个行业带来巨大商机。”

运营三个月盈利 200 万

上货航欲构建欧美亚全球货运网络

□通讯员 王万龙

本报记者 葛荣根 索佩敏

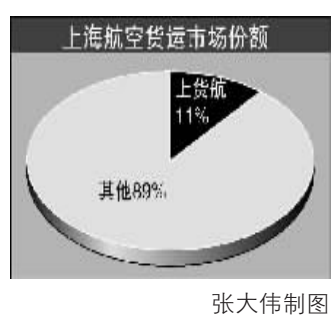
由上海航空投资并控股的上海国际货运航空公司于今年 7 月投入运营,经过短短 3 个月的有效运营和管理,从 9 月份开始实现盈利,当月赢利额达 200 余万元,预计 10 月利润还会大幅上升。上货航从成立投入运营到现在,已经直接从上航获取了 1 架 MD-11 全货机和 2 架波音 757 全货机,7 月下旬又引进了 1 架波音 747 全货机。上货航的

运力份额在上海航空货运市场已占了 11 个百分点,浦东机场货运始发航班占了 16 个百分点。年内,上货航还将再引进 1 架 MD-11 全货机。这样,上货航成立半年就拥有了 5 架大型全货机。上货航优良的航线资源网络已经形成。目前,上货航的航线网络已经开通了上海到洛杉矶、法兰克福、新加坡、胡志明、曼谷、大阪、孟买、澳门、香港等 7 条国际和地区全货运航线,为上货航实现赢利奠定了重要的航线资源基础。

上海航空及上货航董事长周赤介绍,至 2010 年,上货航将在浦东机场新建占地 300 亩的大型现代化货站,年货物处理能力将达到 200 万吨,有望成为上海枢纽空港国际货运业的主力。周赤表示,上货航将依托以上海为中心的长三角经济腹地的地位、上海航空枢纽的利用,以及合作方长荣航空公司已经形成的国际航线网络资源和管理技术的支持,充分利用有利的资源,逐步构建联结欧洲、北美、亚洲的全球货运航线网络。

上货航除了具备优良的资源和优质的服务,还有精细的内部管理。上货航在管理上下了三招:第一招是在及时了解市场和高端客户需求的前提下,及时推出客户包机服务。第二招是为其他航空公司的承运货物提供地面代理服务,提高了基地资源设施的利用率。第三招是内部挖潜节支。他们采取了严格的燃油节约措施,如飞机滑到机库完全用牵引车代替滑行,大大节省了燃油。一次从机坪滑行到机库改用牵引车只需要 350 元,而用飞机

则需要 15000 元,燃油成本大大压缩。同时,在飞机停放过程中不使用燃油来支持 APU 工作,改为电瓶车供电,也可节约可观航油。



张大伟制图

空客 A380 将“造访”中国

□本报记者 索佩敏

继成功拿下 170 架飞机的中国民航史上最大一单后,空中客车昨日又宣布,全球最大的客机——空中客车 A380 将于今年 11 月首次飞抵中国。空客最近负面消息缠身,而皆由这款“空中巨无霸”的延迟交付而引起。而就在两周前,波音全力打造的 787 飞机刚刚在中国举行了盛大的路演活动。

昨日,空客高级副总裁兼空客中国公司总裁博龙在珠海举行的“2006 中国国际航空航天高级论坛”上宣布了 A380 即将“造访”中国的消息。博龙表示,A380 此次将分别访问广州、北京和上海三地,并完成部分航线认证的内容。

作为空客近年来倾力打造的全新机型,A380 令空客喜忧参半。一方面,作为世界上最大的商用客机,

A380 以搭载 550 名乘客的巨大容量一举超过波音 747 系列飞机,也由此改写了由 747 独霸市场三十年的历史。A380 在各家航空公司用户眼中,具有了“明星效应”。

但随着 A380 由于机身前段和后段电线的安装问题而一再推迟交付时间,也令空客付出了沉重的代价。对此博龙昨日表示,预计到今年年底,A380 飞机将获得型号认证,目前各项测试进展顺利。空客昨日表示,A380 飞机共获得了全球 16 家用户的 159 架确认订单。10 月 29 日,A380 飞机的另一家用户澳大利亚航空公司宣布再次订购 8 架 A380 飞机。

不过空客首席财务官安德里斯·施佩尔 10 月 23 日表示,该公司需要卖出 420 架 A380 才能使这个项目实现收支平衡,这意味着空客巨资打造的全球最大客机项目,离成功还有很长一段距离。

车盟获千万美元国际风投

□本报记者 李锐

车盟(中国)网络有限公司近日宣布,该公司成功获得国际著名投资集团华登国际和德同中国投资基金等海外投资机构上千万美元的融资。车盟(中国)网络有限公司 COO 创始人石磊表示,这充分表明车盟整合先进的电话服务中心、落地服务网络、互联网为汽车消费者提供车险服务模式,以及突出的业绩和对中国汽车保险市场的理解,已经得到了风险投资的赞许。

据了解,1988 年我国汽车保险保费收入首次超过企财险,成为财产险的第一大险种,去年,全国车险保费收入达到 855 亿元,占财险业务保费收入的 70%,而今年 1-8

月则达到了 705.92 亿元,同比增长 18.9%,占财险业务的 67.7%。在国外,汽车保险费经常占到每个家庭支出比重的 9%。而中国目前还远远低于这个水平,可见发展潜力巨大。

作为一家以信息技术支持的汽车保险销售和服务机构,车盟与国内多家知名保险公司有着战略合作,并以兼业代理为起点,成功实施了吸纳海外资金控股保险经纪公司并迅速拓展国内市场的战略。正如华登国际董事总经理江善颂此前所表示,作为车盟的投资人之一,华登国际始终看好中国汽车保险行业的广阔前景,始终坚信利用先进的客户服务网络、互联网为汽车消费者提供服务的深远意义。

今年新投产电力有望创历史新高

□本报记者 阮晓琴

自 2002 年以来出现的电力供应紧张的局势将进一步缓解。中国电力企业联合会(下称中电联)新闻发言人、秘书长王永干昨天向媒体发布,预计今年新投产机组将创历史新高,超过 8000 万千瓦,这将是历史上投产机组最高的年份。

据初步统计,前三季度,全国累计新增生产能力(正式投产)6007.82 万千瓦。这是历史上电力生产能力增长最快的时期。前三季度,全国全社会用电量 20757.98 亿千瓦时,同比增长 13.70%。由于电力供应能力增加明显,今年前三季度

供需形势比去年同期明显缓和。中电联预计 2007 年全社会用电量增长率为 12% 左右。2007 年电力供需形势继续缓和,供需总体基本平衡。

国家发改委联合国家电监会已经优化发电调度方式的调查工作已经结束。业内人士透露,前两年由于电力供应紧张,机组所发电量基本是全部收购,随着电力供应趋于缓和,电力调度将与能耗、环保等结合在一起。在优先安排新能源、风电和核电的情况下,调查组已将机组按能耗高低排序,调查组已将机组按能耗高低排序。中电联秘书长王永干表示,“容量小、参数低的机组特别是油机将面临比较严峻的市场考验。”

燃油税政策需破解两大难题

□本报记者 吴琼

昨日,中国国务院发展研究中心研究员陈清泰表示,争议许久的燃油税政策目前仍无法实施,有两大问题需要解决。预计未来燃油税方案会调整。

陈清泰判断,预计中国燃油税率起初会定得比较低,然后慢慢调高。以汽油为例,美国的税率约 30%,日本约 120%,德国约 260%,法国约 300%,因此中国的燃油税可能最初不高于 100%。

此前,曾有燃油税方案传出有高中低三种方案,其中征收的最低标准为 30%,中等为 50%,最高达到 100%。国家信息中心信息资源部主任徐长明表示,燃油税的税率不可能高于 50%,至少短期内,燃油是中国工业最需要的能源之一,一旦税率上涨过大,会影响诸多产业。

据了解,此前制定的燃油税政策,只是费改税。即仅将现在每辆汽车需交的养路费转换成燃油税,并没有增加用户的负担,也不足以抑制对燃油的过度消费。

陈清泰指出,第一,国内油价与国际油价接轨需要时间。有很长一段时间,国内成品油的价格低于原油价格,造成炼油企业全面亏损。第二,原有的燃油税方案并不合适国情,需要调整。但是这个调整有障碍。

UT 斯达康提交 7 项 IPTV 标准提案

□本报记者 陈中小路

UT 斯达康(Nasdaq:UTSI) 昨日宣布,在刚刚结束的第二国际电联 IPTV 焦点组(ITU-T FG IPTV)标准会议中,公司递交了 7 项标准提案,并获得了 IPTV 焦点组网络控制工作组主席职位。

UT 斯达康中国有限公司高级副总裁滕强对此表示:“UT 斯达康在 IPTV 领域投入了大量的研究和开发,在技术的标准化和产业化过程中也进行了大量工作。此次标准提案被国际电联接受并获得网络控制工作组主席职位,标志着业界的重要认可。”

据悉,UT 斯达康递交的七个标准技术提案包括:媒体格式无关的流传输协议扩展需求、流控制协议的扩展需求、编码和传输无关的 IPTV 内容描述机制、基于分布式的内容分发系统架构的需求、IPTV 的认证需求、基于中间件的 IPTV 终端的软件架构、IPTV 终端中间件模块的需求,这七个标准提案目前已被 ITU-T IPTV 焦点组各工作组部分或全部接收为标准文档。

成立于今年 4 月的国际电联 IPTV 特别工作组,其宗旨是在 ITU-T 标准工作组和其他标准组织的现有工作的基础上,协调和促进全球 IPTV 标准化工作,其在全球进行的 IPTV 技术试验和 IPTV 业务在全球的推广具有指导和促进作用。