

并购脚步不止 中航一集团瞄上哈轴

如成功收购,将对其航空制造主业起到很好的支持作用

□本报记者 素佩敏

尽管在最后关头与洛轴失之交臂,但中国航空工业第一集团公司(简称“中航一航”)并没有停止并购的步伐。昨日上海证券报从可靠渠道独家获悉,中航一航有意收购国内另一大轴承集团——哈尔滨轴承集团公司(简称“哈轴”),目前双方已经进行了多次接触。

作为国内最大的飞机制造企业集团,中航一航主要承担国内军用飞机、民用飞机和航空发动机、机载设备、武器火控系统的研制生产与销售。而由于轴承类企业与集团业务相关,中航一航也一直有意在这一领域的并购中能有所斩获。

2006年,经营陷入困境的洛阳轴研集团在与德国舍弗勒集团的整体转让项目受阻后,多家大型国企、民企有意出手并购。而中航一航一直与洛轴有着密切接触,并在围绕洛轴的收购争夺中频频现身。不过,中航一航最终因为与洛轴方面在重组模式上存在分歧而出局。近日,河南省方面宣布洛轴集团的重组方确定为永城



中国一航主要承担国内军用飞机、民用飞机和航空发动机等系统的研制生产与销售 资料图

煤电集团有限公司(永煤集团),具体重组方案双方仍将进行谈判。

不过,中航一航并没有就此放弃收购大型轴承企业,开始将目光投向国内另一家大型轴承生产集团——哈轴。知情人士向记者

透露,目前中航一航与哈轴方面已经进行了多次接触,双方已经谈得比较深入。该人士进一步透露,按照一贯的风格,中航一航能够在哈轴中占据控股地位。

哈轴集团是中国轴承行业三

大生产基地之一,目前哈轴、瓦轴(瓦房店轴承集团有限责任公司)、洛轴三家的产量和销售收入占国内轴承行业的15%以上。哈轴现有总资产36.7亿元,主要生产设备4600余台,年生产能力8000万套。可成系列生产九

大类型、各种精度等级6000余种规格和品种的轴承。主要为汽车、农机、机车车辆、电机电器、工程机械、机床、轻工纺织、冶金、矿山机械、石油化工、航空航天、国防军工等行业和企业配套服务。

值得注意的是,哈轴配套开发的各类航空航天轴承达2000多种规格,特别是为“神舟”五号、“神舟”六号载人飞船和长征二号F运载火箭提供几十种配套轴承。

昨日,中国轴承协会一位专家接受上海证券报采访时也表示,对于中航一航并购哈轴“有听到过这个说法”。该专家拒绝对此项收购发表评论,只是表示航空业和轴承业在业务上存在联系,二者的联合也具有可行性。

东方证券分析师陈刚认为,此举意味着中航一航在立足于整合内部资源的同时,也开始着手进行外部相关产业的整合。“我国的军工集团已经由过去的封闭式发展向开放式发展转变”。陈刚表示,由于轴承是机械制造业的关键的零部件,中航一航如果能够收购哈轴,无疑对于集团的航空制造主业能够起到支持作用。

苏宁市值超美第二大家电连锁巨头

张近东财富首超黄光裕,个人身家近180亿元

□本报记者 张韬

1月20日,苏宁电器董事长张近东荣获2006CCTV年度经济人物。利好之下,周一开盘,苏宁股票再度上扬,一度摸至71.81元涨停,最后收盘价停于70.79元,比上一交易日再度上涨8.44%,市值已突破500亿,超越了美国第二大家电连锁巨头Circuit City。

近期苏宁电器(002024.SH)股价一路狂涨,也让董事长张近东身家水涨船高达180亿元,首度超过黄光裕。

目标打造“中国沃尔玛”

苏宁方面表示,行业和本市场的双重认可,也为张近东和苏宁所开创的中国家电连锁事业这些年来所取得的快速成长给予了最好的肯定。2006年是中国入世五周年,也是国际家电零售巨头正式进入中国的元年,以苏宁为代表的国内家电连锁企业,已经建立了全国连锁网络,并成功开发了世界零售业最先进的SAP-ERP系统,无论在市场规模还是在内在的管理平台上,已经在国内处于领先国际同行的地位。

苏宁电器董事长张近东在年度经济人物颁奖晚会现场表示,中国目前的家电市场6000多



苏宁电器股价近期一飞冲天 史丽 资料图

亿,即使是相对领先的2家也才占到20%左右,到2010年,中国的消费电子和传统家电市场将达到10000亿,市场空间还很大。

“13亿人口的中国消费市场需要由更多中国自己的品牌来主导。”张近东称,“目前国内尚无哪个对手市值能达到苏宁一半,谈收购苏宁岂不是痴人说梦?外资虽然有实力,但苏宁绝对不会将辛苦建立起来的市场,品牌让给外资。我相信中国市场能成长出类似沃尔玛这样的零售巨头,苏宁刚刚进入青年

成长期。”

张近东个人财富一路飞涨

苏宁提供的新闻稿中刻意避免了张近东与国美董事长黄光裕的财富比较。但近期苏宁股价的一路狂涨,已经让张近东的个人资产近180亿,首度超过黄光裕。

国美电器控股有限公司(HK0493)17日曾公告,已接获公司主席黄光裕的通知,国家相关部门已撤销对黄光裕间接拥有的投资公司Eagle Property Group的调查,Eagle不需再就

调查提供协助。随后,黄光裕身家3天猛增26亿元,国美电器股价周一再度大涨8.58%,报收于8.35港元,总市值234亿港元。黄光裕的股市财富也水涨船高增至174亿港元。

虽然苏宁没有直接提及张近东与黄光裕个人财富的比拼,但张近东评价了国美并购永乐后的全国800家门店:家电零售业这个战场有时候要让别人走在前面,帮我们去阻挡枪林弹雨。对外行,数目可以吓唬人;但对内行,店面数量多对他自己的压力也许超过给对手的压力。

福禧大厦以 3.2 亿元底价出让

□本报记者 唐文祺

张荣坤旗下福禧大厦的秘密出让,在今年年初的上海二级市场掀起不小的风浪。这个差一点被公开拍卖的写字楼项目,终于在最后期限前以3.2亿元底价成功出让。据记者了解得知,在最终期限前几天,福禧大厦终于被一家据传是“沪市上市企业”的神秘公司购得。

福禧大厦在外名声非常低调,记者在网络上寻找多时,甚至无法准确搜索出其具体地址。不过,据一份辗转流入记者手中的资料显示,该项目所处位置的门牌号码为上海浦东新区“张杨路25号”,总面积13753平方米,包括了4层楼的商铺及15层楼的写字楼。而一份非正规渠道流传出的评估报告显示,商铺部分的估价约9300万元人民币,写字楼部分估价3.04亿元,总体估价近4

亿元。有媒体报道,在上海市房地产登记册上登记的房屋状况及产权人信息显示,福禧大厦从招商银行上海外滩支行处获得了4.5亿元的贷款。应该说,这栋大厦的官方评估甚至可能高于4.5亿元价格。但事实上,在上海中介市场流传的价格最高不过3.55亿元。

根据土地“摘客”的说法,福禧大厦的出让工作由一专业的“工作小组”进行,该小组成员的构成十分复杂,包括了金融系统、开发企业等各级人士。从表面上来看,这个商办项目地处滨江,出让价格又远远低于评估价格,应该有很大的获利空间。但实质性情况却是,这个项目的出让获利并不如想象中那么简单。

代表某一投资公司的王先生表示,以其个人眼光来看,这个项目的可操作性并不大。“虽然属于浦东新区陆家嘴金融区

范围内,但它的优势并不明显。”他向记者分析说,“这个项目的建设时间较早,整体呈‘T’字形,在房型设计上有所欠缺。而且唯一临江的那一面,将来还计划要造个立体停车库,所以就项目本身来说,我们就不太感兴趣。”

同时,福禧大厦的出让标准近似于严苛:必须要以不低于3.2亿元的价格出让,同时限定了1月20日作为最后交易期限,购买企业还必须要赶在1月19日之前把资金一次性付款到位。这样高的门槛设定,使得许多原本有意向的企业望而却步。

主观、客观因素的综合,决定了这个项目操作系数的难度之高。土地“摘客”的说法同样印证了这个观点,“据传3.2亿的价格是实打实的底价,1月20日之前可以用福禧系的资产名义进行交易;如果完不成,相关部门就要收回,放在公开场合

中进行拍卖,所以出让方非常着急。”

除了以高达1个百分点的佣金作为诱惑土地中介的条件之外,大企业同样也被圈入了“全面撒网”的范围。陈先生所处的企业为一家海外投资公司,进入中国以来一直在积极寻找投资机会,他同样收到了关于这个项目的详细资料。据他所知,许多外地企业甚至到海外企业都对该项目表示过关注。“这很好理解,有的海外企业在中国国内赚了钱,又嫌转出境外麻烦,所以索性就找个项目投资收租算了。”

有信息显示,张荣坤于2003年1月15日正式获得这栋大厦的产权,原本意向将分散在上海各地的福禧系公司统一搬到大厦里办公,但最后不了了之。坊间一度曾有传闻,说一家来自东北的企业愿意以3.5亿元价格接手,但仍然由于一次性付款的问题导致中止。

巧借日产股权置换 沃尔沃欲联姻东风

□本报记者 吴琼

昨日,记者获悉:东风汽车集团股份有限公司(0489.HK)正与沃尔沃汽车、日产汽车谈判,三方拟合资生产商用车。但由于沃尔沃在中国的2个商用车合资名额已经用完,故沃尔沃想到借日产合资东风的妙计,此举亦开创了合资绕过汽车产业政策的首例。东风汽车集团称,该合作将遵照中国有关规定,合法进行。

在对看了近一年后,沃尔沃终于有望实现和中国前三大汽车集团之一的东风汽车集团的直接联姻。

昨日,东风汽车集团股份、日产均称:东风集团股份正与日产自动株式会社及Volvo沃尔沃进行磋商,沃尔沃可能投资东风汽车有限公司,以生产中大型及重型商用车。

沃尔沃汽车早有与东风汽车集团联手生产雷诺卡车之意。沃尔沃曾多次寻找和东风汽车合作的方式;其旗下的雷诺卡车通过技术转让的方式,向东风提供了11升大功率欧III柴油机生产技术;此外,沃尔沃亦希望与东风柳汽进行合资。但由于沃尔沃在中国的合资名额已经用完,合资未能成行;目前沃尔沃在中国已经拥有三家商用车合资公司——申沃客车、西沃客车、沃沃卡车。按照汽车产业政策,一

家外资汽车企业只能拥有2家生产同类整车产品的合资公司。但按照不成文规定,在汽车产业政策出台前,已经合资造成既成事实的不追溯。

但沃尔沃显然并不甘心,仍在寻找可行之径。例如透过其控股子公司日产汽车进行股权上的操作。

昨日,东风集团股份内部人士称:东风汽车有限公司现生产乘用车、商用车;目前正计划将乘用车和商用车业务分离;并将日产原持有的50%东风汽车有限公司的股份转让给沃尔沃。

汽车产业政策第48条规定:境外具有法人资格的企业相对控股另一家企业,则视为同一家外商。

而沃尔沃正是日产的最大股东。或许正是出于这一考虑,沃尔沃才考虑获取日产持有的50%东风汽车有限公司的股权,形成集团内部转让,而无需中国相关主管部门另行批准额度,从而绕开门槛限制。

一旦沃尔沃和日产正式达成协议,并递交中国有关主管部门批准。按照东风汽车有限公司的规定,未来日产自动和东风有限的合作将限于生产乘用车及轻型商用车,沃尔沃将与东风有限开展重型及中型商用车、发动机业务方面的合作。

昨日,东风集团股份升8%,报4.71港元。

长安集团部分生产基地将搬迁

对长安汽车不构成影响



□本报记者 吴琼

昨日,记者获悉,位于重庆的长安汽车集团的部分生产基地将进行搬迁,未来将迁往渝北。该次搬迁不会对长安汽车股份(000625.SH)造成影响。重庆江北区委书记史大平亦否认了此前的关于长安汽车集团整体搬迁的传言,表示仅为长安汽车集团旗下生产特种产品的车间搬迁,与汽车相关的生产车间仍保留在江北。

日前,在重庆市委通报的“十大50亿元以上的工业重点项目”中,“长安汽车集团的搬迁及结构调整”项目赫然在目,该项目总投资为82.3亿元。这一消息被迅速传开,并被认为是长安汽车集团将实现整体搬迁。

而由于目前长安汽车集团包括长安汽车股份部分车间地处重庆黄金地带,原老厂区每亩地价高达180万元。因此,市场一度认为,这一整体搬迁将给长安汽车集团乃至长安汽车带来巨额的土地转让收入。

但昨日,记者致电重庆市相关主管部门后发现,长安汽车集团并非整体搬迁。史大平表示:长安离开江北一说并不准确。事实上,长安汽车的总部和厢式车等“当家

品牌”不会离开江北,长安汽车集团仍占据江北工业的半壁江山。

目前,长安汽车集团在重庆江北共有三块基地:其一为位于重庆鲤鱼池的长安汽车集团总部、微型生产车间;其二为位于大石坝的江陵发动机厂,其三为生产轻卡的长安跨越公司,该公司位于重庆江北新工业园内。

“涉及搬迁的仅为鲫鱼池和大石坝部分车间。”重庆市相关知情人士表示,“按照长安汽车集团的规划,仅将特种产品迁出重庆市区,而汽车类的民品仍保留在原址。在鲫鱼池和大石坝原基地中,长安汽车集团原来地块生产部分特种产品。”

此前,重庆市委负责人表示,长安汽车集团搬迁后,将迁往渝北,该处有一块1300亩厂房,距离机场约六至七公里左右。

但记者获悉,目前长安汽车集团尚未确定渝北新迁土地的面积;搬迁工作在今年3月份前暂无法进行。由于此次迁往渝北的均为特种产品生产部门和人员,而2006年长安汽车集团已经彻底完成了特种产品和民用产品的分离,目前长安汽车旗下项目均为民品项目。因此,此次搬迁不会对长安汽车股份构成任何影响。

英国卡斯商学院:

中国少壮 CEO 全球最强

□本报记者 周刚

世界知名的伦敦城市大学卡斯商学院(Cass Business School)最近完成的一项全球CEO排名显示,中国CEO在排名中占据优势,大幅度领先其它地区,全球范围45岁以下最年轻有为的前十名CEO中,有八名来自中国。

在卡斯商学院的全球少壮CEO排行榜上,中国公司的管理者占据优势地位,前10名中有8名、前20名中有14名来自中国上市公司。年龄在45岁以下的50名最年轻有为的CEO中,有近一半(23名)来

自中国,其中最年轻的CEO为33岁,有12名年龄在40或40岁以下。

卡斯商学院主持本次研究的奈尔·华斯利表示,中国已经成为拉动世界经济的引擎之一,中国的CEO也正领导着未来的全球蓝筹企业。名列排行榜第一位的是上海航天汽车机电股份有限公司总经理赵斌,年龄为34岁。

特种矿业和特种金属公司的CEO在前五名中包揽了从第二到第五的四席,其中有三家中国上市公司:云南驰宏锌锗股份有限公司;宝武钢铁股份有限公司;中金黄金股份有限公司。