

Companies

中海集运预计年内回归A股

母公司集装箱资产将悉数注入

◎本报记者 于祥明

中海集运 (2866.HK)有望在今年年底前回归A股。昨天,中国海运(集团)总公司负责人在2007国际海运(中国)年会上透露,目前中海集运回归A股相关工作进展顺利,预计不久将正式登陆A股市场。

注入集装箱资产

相关工作进展顺利,预计今年年底前将回归A股市场。中国海运总裁李绍德昨天高兴地表示,公司还将把集装箱全部优质资产注入其中。

记者了解到,不久前中海集运似乎已经在为年底回归内地A股做资产准备。

据了解,就在上个月中旬,中海集运公司宣布与中海投资、中海船务及中海海南物流签订协议,收购此三家公司所持有的中海集运海南之全部股权;及与中海投资签订7份协议,收购其分别在厦门、大连、广州、青岛、上海、深圳及天津拥有之全部10%股权。

并且,该公司之附属公司中海集运海南与中海船务订立海口协议,收购中海船务于中海集运海口拥有的全部10%股权。

据悉,以上协议中海集运将出资4140万元人民币。收购完成之后,中海集运将其母公司中国海运(集团)总公司旗下多个海运子公司股份全部纳入自己的囊中。

实际上,中海集运早在今年8

月10日曾公告计划发行不超过23.37亿股A股,占扩大后总股本的20%。

记者了解到,根据公司公告,发行A股所募资金将用于订造集装箱船舶、收购与集装箱运输业的相关资产、营运资金及偿还银行贷款。公司拟收购范围则包括母公司中国海运在中国内地拥有的8个港口共30个泊位、1个位于美国的码头及5个位于内地的集装箱制造厂等。

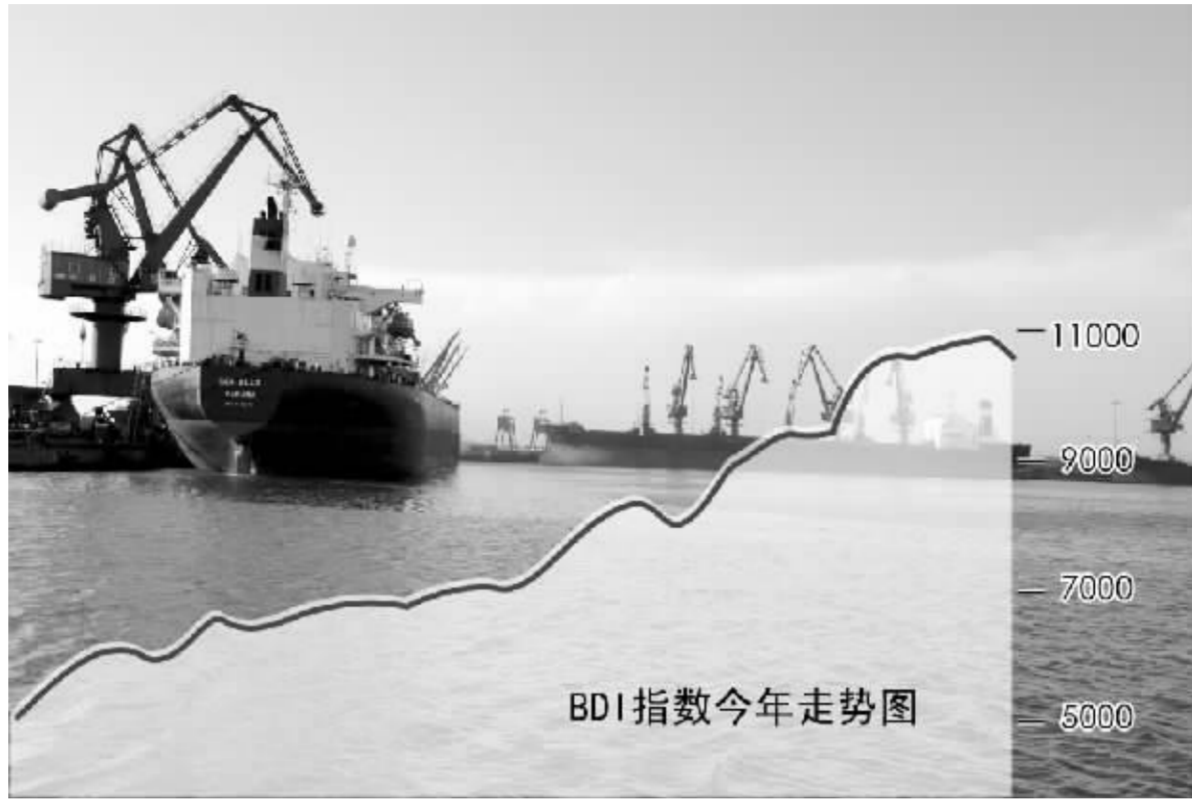
“牵手”马士基

值得注意的是,中海集运回归A股并将集装箱资源悉数注入公司的模式,与航运界“老大哥”中远集团回归A股,并将散货资产悉数注入的做法非常相似。而就在昨日,中海集运与全球航运巨头——马士基公司签订了合作谅解备忘录。

这一合作意义重大,航运市场的格局将发生重大变化。”李绍德向记者如此评价此次合作。

中海集运的回归,一方面是整合集团内资源,另一方面是继续巩固自己地盘,做强做大,为未来航运企业整合筹集筹码。”一位业内分析人士向记者表示。

据了解,中海集运是中国海运集团所属主要从事集装箱运输及相关业务的多元化经营企业。公司运载能力已位列全球第六、中国第一。中远的集装箱业务与中海几乎不相上下,因此中海只有靠自己做强大巩固地位,才能挤出对手。”该分析人士说。



反映航运景气度的BDI指数在近期冲高10000点之后,开始“低头” 郭晨凯制图

高处不胜寒 业界慎看明年全球航运市场

◎本报记者 于祥明

虽然今年全球航运市场一路高歌,但在昨天举办的2007国际海运(中国)年会上,各界人士普遍表现出谨慎乐观的看法。他们认为,虽然从大趋势来看,航运经济仍会增长,但各种不可预测的波动却似乎越来越近。

航运周期性规律被打破

中远集团总裁魏家福表示,以前航运市场跟随世界经济周期变化——波谷长,波峰短,跟随国际贸易的季节性变化。但是,自2003年以来,以干散货市场为代表的航运市场已经持续上升5年,完全打破了原有的周期性变化规律。”

魏家福分析认为,随着矿石和煤炭替代谷物成为干散货贸易的主导货种,航运市场原有的季节性变化规律也逐渐消失。由此,航运市场再次成为资本市场的宠儿。”他指出,这既增加了市场的活力,但同时由于一些投机性基金的进入也增加了风险和波动性,令人担忧。

今后两年全球经济波动的预期加剧,包括全球航运界在内的投资者都需要谨慎。”世界大型企业联合会总裁兼首席经济学家Gail Fosler女士如此忠告。



中远集团总裁魏家福

实际上,无论是处于贸易上游的钢铁企业、还是处于中间环节航运企业、以及处于下游的造船企业都普遍对明年持谨慎预期,而非盲目乐观。中钢集团总裁黄天文认为,由于全球通胀压力、中国资产价格泡沫、加大财政紧缩调控力度、钢材价格波动、原材料和运输价格波动”等因素影响,2008年中国钢铁工业将面临结构调整,由此对全球航运市场产业而言是好是坏并不好判断。

造船业需要警惕风险

同样,受益于全球航运市场火爆增长的中国造船业也相当谨慎。

“现在来看市场有支持力,但很难说明明年船舶订单量是否会出现拐点,但波动估计是肯定的。中船重工一位高管向上海证券报表示。对此,中国船舶工业行业协会会长张广钦更直言,看看今年第四季度订单情况,可能就会显现整个风险压力。

对此,克拉克松航运咨询公司研究出版部董事总经理Dr.Martin Stopford认为,历时四年的极端高位运费推动造船业产能翻番,并且在2010年前,至少有充足的投资来使用这部分新产能。

如果一切运行正常,船厂能够按时交付,2010年船厂产量将达到1.5亿载重吨。2010年可能会有大量单壳油轮报废,但即便减去这一部分,船队也将增加9000万载重吨。这说明假设所有单壳油轮都报废的话,2008年世界船队增幅约为7%,2009年达9%,2010年为3.8%。这对世界贸易来说是个挑战性目标。”

所有这些都解释了为什么当今航运业是一个如此迷人的赌博游戏。桌上有大量的财富,我们对未来的了解,就像专业牌手对下一局将会发到的牌所能知道的一样多。对投资者来说,现在该是筛选信息、把赌注下在波动变化下一走向的时候了。”Dr.Martin Stopford如是说。

中国海运加大参股港口步伐

◎本报记者 于祥明

中国海运集团的这艘“巨舰”正在不断“染指”世界各地的港口。昨天,中国海运(集团)总公司在2007国际海运(中国)年会上向记者透露,公司已经参股秦皇岛港新港湾集装箱码头30%股份。同时,公司已经入股或即将入股更多港口,“航空合作牌”将越打越强。

除了秦皇岛港外,公司还入股了埃及某港口,占有20%股份,而且在本月底还将与一家港口协议入股。”李绍德神秘地向记者表示,“目前还不便透露具体细节。”

据悉,中国海运与秦皇岛港签署《战略合作框架协议》后,双方愿意共同推进秦皇岛港的集装箱码头的合作和集装箱运输业务的发展;愿意积极推进在煤炭运输服务

领域的合作;积极支持秦皇岛海运煤炭交易市场的发展;加强双方资本和其它方面的合作,建立双方定期高层会晤制度。

就在当天,由秦皇岛港务集团有限公司占55%、中海码头发展有限公司占30%、大连港集装箱公司占15%股份合资组成的秦皇岛港新港湾集装箱码头有限公司“揭牌成立并开始营业。”

港口基础设施建设的相对滞后成了制约运输和贸易发展的瓶颈。”李绍德在海运大会论坛上表示,要打破瓶颈之困,就要对港口进行及时、合理的扩张和建设。

中海集团在实施中海集装箱运输的全球发展战略中,始终把加强港航合作作为重要的组成部分。”李绍德说。他向记者透露,公司刚刚参股的埃及某港口最深水位可达17米,能停靠多种船型。

“油荒”追踪报道

成品油批发价企稳 有助缓解局部油荒

◎本报记者 陈其珏

由国际油价上涨、国内市场批零倒挂所引发的本轮局部“油荒”已在各界产生一定震荡。但随着成品油零售中准价的调整,加上国内成品油批发价在高位企稳,两大集团计划外采油的加大以及炼油产能的跟进,“油荒”现象有望在近期逐步缓和。

据中国加油站网昨天向本报提供的数据显示,自上周二起就一直牛气冲天的国内成品油批发价最近两天终于企稳。从地炼出厂价来看,28家主流地炼厂中除了垦利石化和富海石化的汽柴油价格略有上涨外,其他十余家企业的报价都持平,另有8家地炼企业的报价则有所回落。其中,齐丰石化、华星石化等的柴油报价甚至下跌了100元以上。

总体而言,进入月底,主营单位以盘点库存为主,对外出货较少,所以市场价格相对稳定。加上前段时间地炼价格涨得太快太高,目前正逐渐回归合理价位。”中国加油站网主编李昱在接受本报记者咨询时说。

他预测,随着国内炼厂加大生

产量,并且山东中石化方面11月份配置汽柴油资源量有所增加,到本月底下月初资源紧张状况将有所缓解。预计山东地炼后市价格以稳为主,并有可能进一步回落。”

不过,目前国内部分地区仍在经历“油荒”阵痛。

局部油荒能不能缓解,除了国内成品油零售中准价变动的因素外,关键还要看两点:一是国际油价能否止住涨势;二是炼油产能能否跟进。”一位业内人士向本报记者分析说。

中石油集团石油经济与信息研究中心石油研究室主任单卫国认为,国内柴油未必有很大的缺口,关键是很多油企在倒挂情况下惜售心理严重,不排除有囤油的可能。

值得注意的是,华尔街最看涨石油的投资银行高盛近日转而看淡原油的短线前景,并建议投资者在油价跌至创纪录的每桶90美元以上后获利了结。

而另一方面,国内炼油产能在本月有望获得补充。目前,两大集团炼油企业基本处于满负荷生产状态。数据显示,三季度中石油炼油加工量同比增长近10%,装置负荷率

平均达到99%。中石化三季度对国内柴油市场供应量则同比增加4.3%。10月份中石化所属炼油企业安排的原油加工量同比增加50多万吨,各省市公司柴油供应量同比增幅达到7.3%。

此外,中石化总部近日下达文件,表示将采取多种措施鼓励各炼油企业继续保持满负荷生产,努力挖掘原油加工潜力,按照多产柴油方案组织生产。11月,中石化集团公司所属炼油企业安排原油加工量同比增加80万吨,达到历史同期加工最高水平。不仅如此,该公司还宣布将于本月再次组织柴油资源进口,以稳定国内市场。

解决“油荒”的另一个法子是放开成品油配额。只要有条件从国际市场进口成品油,国内资源供应紧张的局面就会很快缓解。”中商石油委会长赵友山昨天向本报记者透露,尽管国际油价涨到93美元,但并不意味市场上就没有便宜的油可买。据他称,目前国际上比较低的0号柴油价格只需360美元/吨,加上关税等,进入国内销售的还有几百元利润。但由于配额限制,这些便宜的油品未必得到了国内。

2020年中国风力发电量最多可抵5个三峡电站

◎本报记者 陈其珏

在昨天举行的上海国际风能大会上,中国资源综合利用协会可再生能源专委会、国际环保组织绿色和平和全球风能理事会共同发布《中国风电发展报告2007》。中国可再生能源专委会秘书长李俊峰在会上透露,中国今年的风电装机将提前3年完成原定目标。全球风能理事会主席泽沃斯基表示,如果政策得当,中国风电装机容量到2020年前有望占到全球的10%。发电量相当于5个三峡电站。

报告预测,仅依赖现有的政策,中国风电装机容量到2020年底可以达到5000万千瓦,相当于届时中国发电装机容量的4%;但如果政策稍加完善,风电装机容量到2020年底有望占到8000万千瓦,相当于届时发电装机容量的7%。如果给予风电行业最积极的政策支持,风电装机容量到2020年底可以突破1.2亿千瓦,达到届时发电装机容量的10%,发电量相当于5个三峡电站。

中国政府目前公布的风电发展目标是在2020年达到3000万千瓦。报告认为,中国有条件在风电发展方面有更大作为,应该设定更有魄力的目标。报告还呼吁建立最有效的政策体系,以把握中国风电发展的大好时机。

中央资金将扶持 粮食物流重点项目

◎本报记者 何鹏

国家发改委副主任毕井泉昨日表示,从今年开始利用中央预算内资金对粮食物流的重点项目给予支持。

毕井泉说,发展粮食现代物流的主要内容是推进粮食由包粮运输向散储、散运、散装、散卸“四散化”运输的变革,具有十分重要的意义。

今年8月,国家发改委发布《粮食现代物流发展规划》中提出,到2015年,建成全国主要散粮物流通道和散粮物流节点,将全国原粮运输中散粮比例由目前的15%提高到55%,国内跨省流通过量中散粮流通比例由目前的20%提高到80%,基本实现主要跨省粮食物流通道的散储、散运、散装、散卸和整个流通环节的供应链管理,形成现代化的粮食物流体系,增强国家对粮食市场的应急调控能力。

毕井泉表示,发展粮食现代物流要注重整合现有资源,制定鼓励散粮运输发展的政策,充分调动企业和地方政府的积极性。

发展粮食现代物流的主要任务是建设东北主产区粮食流出、黄淮海主产区小麦流出、长江中下游稻谷流出和玉米流入、华东沿海主产区粮食流入、华南主产区粮食流入和京津主产区粮食流入等六大跨省粮食物流通道,完善全国主要粮食物流节点,推广散粮运输方式,加强散粮基础设施建设,提高粮食物流的组织化程度,推动散粮运输技术设备研发和标准化工作。

华晨拟向俄出口 10万余辆中华骏捷

◎本报记者 吴琼

上海证券报昨日从华晨汽车获悉,该公司已经与俄罗斯利托集团签订出口大单,计划以KD方式出口10万余辆中华骏捷。一旦华晨汽车实现这一目标,俄罗斯将成为其海外第4生产基地;华晨汽车的商用车、乘用车都进入俄罗斯市场。

华晨集团副总裁何国华与俄罗斯利托集团负责人Reznikov Andrey签署《华晨汽车集团中华骏捷俄罗斯KD散件组装》协议。根据协议,华晨金杯提供汽车零部件及装配技术,并利用利托集团在俄罗斯的厂房设备,未来5年内向俄罗斯以KD方式出口10万多辆中华骏捷轿车。中华骏捷对俄销售将从2008年开始,出口量逐年上升。

KD方式共有3种:CKD、SKD和DKD。CKD为全散件组装;SKD为半散件组装,一部分总成由原厂装配好;DKD即白车身大总成,出口白车身,进口国只需要加4个轮子即可销售。华晨汽车未透露对俄罗斯出口将采取何种KD方式。

华晨汽车表示,与利托集团合作在俄罗斯建立汽车生产基地,有望享受到俄罗斯政府为发展汽车工业推出的进口零部件减免关税优惠。更为重要的是,双方的合作有助于推进华晨汽车在俄罗斯甚至在东欧汽车市场的战略布局。

凯雷与红杉 大胆试水医疗服务产业

◎本报见习记者 叶勇

在11月1日举办的第二届中国医疗健康产业投融资峰会上,国内外多家知名创投企业齐聚,各家普遍认为中国目前医疗健康产业机会很多。

会上,凯雷投资集团执行董事赵宁透露,凯雷已于上周与某眼科医疗服务企业达成初步投资协议。与之不约而同的是,红杉中国副总裁徐峥也透露,公司正初步与一家CRO企业接洽,估计最终投资的可能性很大。

凯雷和红杉中国都对记者表示,由于投资合同尚未最终签订,不便透露机构具体名称,不过谈话间赵宁和徐峥都透露了所拟投资对象都是各自领域内最大的企业之一。

某著名创投机构人士向记者分析,对于风投行业来说,往往存在“不是店大欺客就是客大欺店”的现象,即当项目一般时企业“资若渴”,而当项目很好时,往往多家创投基金同时争抢,企业反而对创投基金挑三拣四。凯雷和红杉也可能是害怕进展良好的优质项目因为透露消息而横生变故。

首届钢铁行业 并购重组研讨会本月召开

由中国冶金报社主办,中国钢铁工业协会、中国工业经济联合会、全国工商联并购公会3家权威机构支持的“钢铁行业兼并重组与企业发展研讨会”将于11月25日至27日在北京召开。

会议将就我国钢铁行业兼并重组现状、发展趋势;国家的支持政策、战略措施;钢企兼并重组的发展机遇、风险防范及战略构想;国际钢铁企业并购的管理模式、发展趋势与反并购策略研究等热点问题广泛、深入地交流和研讨。这次大会是我国首次以钢铁行业兼并重组为主题召开的研讨会,引起了政府有关部门、中国钢铁工业协会及其它相关行业组织,国内外钢铁企业领导,以及证券、基金、银行等金融机构有关人士的高度关注。

本次研讨会特别邀请了国务院国资委副主任邵宁、中国钢铁工业协会常务副会长兼秘书长罗冰生、国资委规划发展局局长王瑞齐等,以及宝钢、武钢、唐钢、华菱等企业的主要领导。主办方还将把与会代表关于钢铁行业兼并重组中的问题和政策建议反映给国家有关部门。(徐虞利)