

Companies

卡特彼勒掌门人首次详解山工收购案

准备将其完整业务模式移植入华

◎本报记者 陈其珏

全球最大的工程机械制造商卡特彼勒对国内装备制造大厂山东山工机械有限公司(下称“山工”)的收购案一直是媒体关注的焦点。昨天,卡特彼勒董事长兼CEO欧文斯在徐州接受上海证券报记者采访时首度透露了此次收购的部分细节,并表示未来准备将公司完整的业务模式全部移到中国。

与山工合作很顺利

我们在三年前就对山工进行投资,并与山工的管理层和山东省政府都保持非常好的关系。在这三年中,我们不断把装备制造方面的经验和实践传授给当地,双方合作非常愉快。根据当时的约定,合作顺利的话,三年后我们可以有机会将剩余的未收购的股份全部收购下来。最终,我们抓住了这样一个机会。”欧文斯向本报记者透露了这一重大收购案背后的故事。

据悉,卡特彼勒与山工于2004年10月19日在济南签订合同,前者收购后者40%的股权。这次收购是继卡特彼勒与徐工集团合作生产挖掘机项目后,第二次与中国本土主机制造企业开展合作。三年来,山工装载机年产量由5000多台提高到1万台,利润增长近10倍。今年2月份,卡特彼勒宣布完成对山工剩余股份的收购。

“购买了一个好团队”

整个合作期间,我们和山东省政府相关领导及山工管理层进行过多沟通。可以说,此次对山工的投资不仅是购买这家公司的股份,而且还购买了一个非常好的管理团队,最终形成双赢的结果。”据欧文斯透露,卡特彼勒上周又和山工管理层有过一次接触,进一步明确将加大对山工的投资,并不断向后者提供好的平台,扩展后者的业务,帮助公司管理层尽快在整个行业中成长成熟。

公开资料显示,此次并购前,山工一度由山东工程机械集团控股,在中国装载机行业中排名第七。2003年,山工正式改制为一家半民营公司,改制后的股权结构为国有股20%,管理层持股60.5%,优秀员工持股19.5%。

下一步,我们还将进一步拓展山工的产品线,使其不仅能满足中国国内的需要,也能有朝一日走向国际市场。”欧文斯说。

拟移植完整模式入华

而针对外界关于美国经济放缓是否影响卡特彼勒经营的疑问,欧文斯昨天表示,美国经济放缓的确影响到公司在美国的业务,尤其是住宅建筑机械方面。但卡特彼勒是一家全球性的企业,其在中国的业务不会受到影响。公司在中国的业务



卡特彼勒董事长兼CEO欧文斯 资料图

能力将继续扩展,当务之急是迅速扩大产能以满足巨大的需求。

我们现已打算将公司完整的业务模式全部移到中国。”欧文斯介绍说,我们已在中国成立了一家融资租赁服务公司,可以让客户以比较小的初始成本使用公司的产品。同时,我们也在上海成立了一个物流中心,以便更快捷地将公司产品和服务发给客户。此外,我们还在中国引入了再制造的运营模式,这与中国可持续发展的政策理念相一

致,即通过回收卡特彼勒的旧部件在新的标准下重新制造加工。”

资源价格上涨带来机会

值得注意的是,近年来资源产品价格的上涨也给装备制造企业带来一定的成本压力。对此,卡特彼勒另一位高层昨天表示,我们需要及时评估原材料涨价的影响并时刻关注市场和竞争对手的表现,据此来采取相应的价格措施。今年1月份,

卡特彼勒就有过一次加价。我们会不断评估这样的行为,及时应对原材料涨价这一新趋势。”

但另一方面,他认为轻度的通货膨胀对卡特彼勒也是一个好消息。因为随着原材料价格的上涨,采矿企业的收入就会不断提高,企业就有更多利润用于扩大产能,而在这个过程中就会用到更多卡特彼勒的产品。因此,原材料价格的不断上涨反而能刺激公司的产品需求,这在一定程度上抵消了成本上的压力。

产经快讯

我国汽车用钢材未来需求量增长可观

◎本报记者 叶勇

中国汽车工业协会副秘书长姚杰昨日在远东钢铁大会上表示,根据2008—2020年汽车产量及保有量预测数据,汽车用钢构成及部分零部件,总成国产化情况进行预测,2008年汽车用钢材需求量为1371万吨,2009年为1510万吨,2010年为1637万吨,2015年为2176万吨,2020年为2767万吨,是今年需求量的两倍。

姚杰表示,从汽车构造上看,50%至60%是由钢组成,12%到15%是铸铁构成。从今年来看,汽车产量将达到1000万辆,增长率12.61%,其中乘用车730万辆,商用车270万辆,增长率分别为14.42%、8%。

我国船用钢材需求预计稳步增长

◎本报记者 叶勇

中船重工集团公司经济研究中心首席研究员张嘉国在昨日举办的远东钢铁大会上表示,国内造船、修船、海洋工程钢材需求量以及外国企业在华船厂分段厂钢材需求量四个方面预测,2006—2010年我国船用钢材需求量为4152万吨,年均830万吨,2011—2015年船用钢材需求量为5141万吨,年均1028万吨。2006—2015年共需船用钢材9293万吨。

他表示,从造船形势的发展来看,我国造船工业对船用钢材的需求量较预测的数据会有进一步增长,需求量将保持在较高的水平。

从中国国内造船用钢分析,2003年后多家钢铁企业船用钢材扩能,国内产量从2004年368万吨增加到2006年的654万吨,其增速超过了造船完工量的增速,已基本满足国内造船需求,出口量逐年增加。但在超高强度船板、异性船板、超宽超长超厚船板、超低温船板以及大型球扁钢、T型钢、不等边等厚角钢等型材和高质量的钢管等还远不能满足国内造船需求。

而在今后几年,国内将新建一批中厚板轧机,将国内造船板的质量大幅度提高,品种大幅度增加,具备生产各种需要热处理船板的能力,逐步满足造船行业的需求

国内航油每吨下调80元惠及航空公司

◎本报记者 索佩敏

尽管国际油价在今年第一季度屡屡突破100美元/桶的高点,但国内航油价格却于近日意外下调。上海证券报昨日从航空公司获悉,从4月份起,国内航油销售价格每吨下调了80元。这无疑给处于高油价下的航空公司减轻了部分压力。

据国内一家航空公司高层透露,目前公司已经接到来自于民航局的降价通知,而下调的部分主要还是来自于“综合采购成本差价”。

目前我国航空公司在国内所用的航空煤油主要是由中航油供应,航油价格主要由三部分构成,即航油出厂价、进销差价和2006年7月起增加的综合采购成本差价。从去年起,每个季度航油价格都将根据综合采购成本差价的调整而进行一次调整,调整的依据是以上个季度国际航油市场的变化情况。

由于去年以来国际油价持续上涨,国内航油价格也一再调高。继去年11月发改委将航空煤油的出厂价每吨上调500元后,今年1月中航油又将一季度航油价格每

吨上调了210元。而此次最新的调整则是自去年年中以来国内航油价格的首次下调。对此,一位航空分析师昨日接受上海证券报采访时表示,此次下调主要是因为中航油的进口航油量减少。该分析师透露,目前中航油的航油来源主要分为国内和国际,由于国内采购价格一般由国家统一制定,而国际价格则完全由市场决定,国际进口油量增多的话就会抬高整体的航油采购成本。而今年一季度国内航油国内进口航油库存充足,从而减少了航油进口量,也就降低了航油采

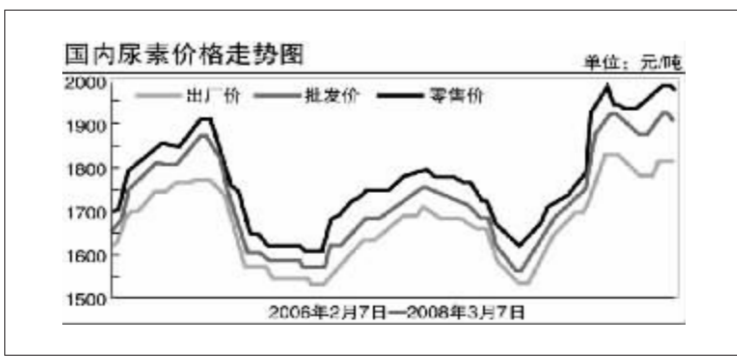
购成本。随着航油价格自2006年开始不断走高,航油成本已经成为航空公司最主要也是增幅最大的成本。据国内一家大型航空公司的高层透露,预计2008年全年油价成本会占到航空公司总成本的45%。中信证券分析师马晓立指出,如果本次航油价格下调80元,则国航、南航、东航、上航、海航的EPS分别增加0.005、0.023、0.014、0.024、0.008元,南航、上航由于国内耗油量比例大,从而成为最大的受益者。

煤炭紧张 一季度氮肥减产成定局

◎本报记者 陈其珏

煤炭紧张已波及国内氮肥生产。中国氮肥工业协会近日进行的一项调查显示,国内不少氮肥生产企业的产能受制于日益紧张的煤炭供应,加上成本居高不下,一季度氮肥减产已成定局。为此,中国氮肥工业协会紧急呼吁,为了保障春耕用肥,希望有关部门尽快采取措施,保证煤炭供应,稳定煤炭价格。

近期,中国氮肥工业协会对氮肥生产大省山东、河北、河南、江苏和安徽5省的氮肥企业进行了调查。据被调查的25家企业显示,除了3家企业的煤炭供应情况稍好之外,其他22家企业均出现了煤炭供应紧张的局面。其中,库存煤炭能够维持生产9~12天的企业有5家,能够维持生产6~8天的企业有10家,能够维持生产1~5天的企业有7家。调查指出,目前化肥企业与煤矿签订合同的兑现率非



常低,多数企业的合同兑现率只有10%~30%。调查还发现,即便是位于煤炭大省山西的氮肥企业同样遭遇煤炭紧张的掣肘。

考虑到去年以来原料价格一直在涨,氮肥企业的成本会更高。”招商证券石化分析师张志宏告诉本报记者,氮肥原料通常包括煤和天然气两种。目前,煤炭价格的涨价已清晰可见,而天然气涨价也是大势所趋,氮肥的成本提升不可避免。据悉,氮肥企业所用的无烟煤

到厂价平均已达1100元/吨,烟煤的到厂价也已达650~700元/吨,与春节前相比前者价格上涨20%~25%,后者上涨50%以上,多数企业尿素成本已达到或超过国家最高出厂限价。

煤炭价格上涨的原因源于供需失衡外加运费攀升。”另一位业内人士透露,因市场紧缺,到上月底煤炭出矿价已高达700多元/吨。同时,铁路运力紧张而公路又遭遇“柴油荒”,双重打击下令运费

居高不下。

值得注意的是,随着春耕用肥逐渐开始,国内尿素价格已出现大幅走高,批发价普遍超过2000元/吨。中国氮肥工业协会披露的数据显示,上周尿素出厂、批发和零售价格上涨2%、2.2%、2.7%,报1847、1962、2033元/吨。

中国氮肥工业协会就此警告称,一旦二季度煤炭供应不能好转,将会对春耕用肥带来严重影响。为此,希望国家像保证电力用煤一样保证化肥用煤,尤其是山西的无烟煤供应和运输;二是保证化肥生产用天然气的供应,以弥补煤炭企业的减产;三是尽快上调尿素最高限价,建议尿素出厂中准价由现在的1500元/吨上调到1700元/吨,上浮15%幅度不变。

氮肥价格将随能源价格而波动。”中金公司分析师时雪松表示,考虑到国内尿素在去年4季度大规模出口和最近出口关税上调,氮肥价格今年的走势将先高后低。

澳铁矿企业看好中国钢企及铁矿市场

◎据新华社

澳大利亚主要铁矿石公司FMG执行董事史贵祥21日说,虽然美国经济今年存在衰退风险,中国钢铁出口受到影响,但他依然看好中国钢铁企业及中国铁矿石市场的发展前景。

史贵祥说,推动中国钢铁企业发展的主要动力是近几年中国经济的迅速发展。越来越多的人进入城市,围绕城市建设的各项事业迅速发展,由于这一趋势未来几年都不会改变,所以FMG认为中国钢

铁企业及中国铁矿石市场仍有很大发展空间。

史贵祥还说,FMG的重点就是中国市场,今年所产铁矿石的95%将卖给中国,预计总量在2000—3000万吨,并逐年递增,未来目标是每年向中国提供2亿吨铁矿石,所以FMG的成长离不开中国,同时他们对中国经济长期稳定发展充满信心。

对于目前铁矿石价格连续6年上涨,史贵祥认为原因很多,其中一个重要原因是目前全球铁矿石买卖双方不平衡,而FMG的加

入将缓解目前供需不平衡的局面,增加全球铁矿石的供应,从而推动铁矿石的价格向合理方向发展。但由于目前FMG还没有真正发运铁矿石,所以没有参加今年铁矿石价格谈判,明年可能考虑加入谈判团队。

史贵祥说,公司今年发货价格将按中澳双方达成的价格进行,若5月发货前,中澳仍未就价格达成协议,他们将按本行业惯例价格发货,但他们将对中澳在5月前达成协议持乐观态度。

对于近期中国政府呼吁国内

钢企加大对外投资办矿、联合办矿,史贵祥建议说,中国钢企在走出去前应先准备好,再迅速行动”。他举例说,澳政府对于国外企业依法在澳开矿投资持欢迎态度。不过,澳政府各项审批较严格,当地基础设施建设不足,目前燃料、人员费用等大幅上涨,这些都是中国企业入澳前需要考虑的风险因素。

据FMG提供的资料,该公司为澳大利亚上市公司,市值约200亿美元,为澳大利亚仅次于力拓和必和必拓的铁矿石公司。

雪佛龙加速推进川东北天然气项目

◎本报记者 陈其珏

雪佛龙与中石油在四川合作开采天然气一事有了新进展。记者昨天从雪佛龙中国能源公司获悉,雪佛龙在达州的分公司已正式成立,该分公司的设立是为了支持雪佛龙位于中国西南部四川省的川东北天然气项目。

在4月2日于达州举办的项目启动仪式上,雪佛龙亚太区勘探和生产公司总裁吉姆·布拉克韦尔说,这是继川东北项目产品分成合同签订之后,雪佛龙与中石油合作过程中的又一里程碑。雪佛龙与中石油合作开发川东北区块的合同已于2008年2月正式生效。”

雪佛龙中国能源公司副总裁兼川东北项目总经理大卫·尼尔森则表示,公司目前已在四川成立了项目团队,致力于与中石油的员工紧密合作,共同开发并交付这一重要的新资源。随着项目推进到设计及施工阶段,双方共同关注的重点是安全、可靠及高效。

据悉,川东北天然气项目位于四川省东北部,覆盖面积近两千平方公里。雪佛龙和中石油对该项目分别持股49%和51%。雪佛龙和中石油预期新建两座含硫天然气净化厂,日处理能力约为7.4亿立方米。川东北地区的预计天然气储量为5万亿立方米。

中国水泥业需提高兼并重组效益

◎本报记者 于祥瑞

虽然集中度有所提高,但中国水泥业仍存在过度分散、无序竞争的状况,需加大深入的兼并重组。昨天,中国水泥协会专家在2008中国国际水泥峰会”表示,兼并重组不该只是改旗易帜,而应关注资源配置、整体利益和重组之后效率等几个主要因素。

据统计,目前我国水泥行业中共有6000余家企业,其中销售收入在500万元以下的企业目前仍有1000多家,仍未摆脱行业集中度低、经济效益差的状态。对此,与会专家表示,过度分散和无序竞争仍然是行业面临的主要问题,这些问题造成价格波动大,企业之间恶性竞争,经营粗放。

对此,专家分析指出,兼并重组不该单是改旗易帜,越大越好,重组联合应以区域内的调控能力作为衡量标准,并综合考虑企业资源配置、整体利益和重组后生产效率等多方面因素。

统计数字显示,我国已是世界最大的水泥生产国和消费国。但是,我国水泥行业却还有许多不稳定因素需要关注。对此,国家发改委相关负责人直言,今年我国水泥工业运行还潜伏着部分地区的新一轮项目过于集中、新技术与淘汰落后产能不平衡、外部原材料涨价带来成本压力,以及区域性水泥价格市场波动较大等四大不稳定因素。

产业观察

泡沫尚未破裂 光伏行业兵分两路突围

◎本报记者 陈其珏

高油价时代给了光伏产业前所未有的发展机遇。但经过几年爆发式增长后,光伏企业日益受到原料紧张和高成本的挤压,产业前景蒙上迷雾。海外一份最新研究结果显示,全球光伏产业的泡沫将在未来两年内破裂。长城证券则研究发现,目前光伏行业正选择两路突围。

市场调研公司LuxResearch在最近一篇题为“2008年Q1全球太阳能发展趋势及孕育危机”的报告中指出,全球太阳能光伏产业在未来两年内可能出现转折,长期积累的泡沫将会破裂。

报告称,2009年时全球光伏业将出现供大于求的局面,导致价格将持续下降,其中某些公司可能因无法承受而退出,尤其对那些未投资薄膜型太阳能电池的单晶硅太阳能电池制造商来说,形势可能更为严峻。

报告称,由于2009年时全球太阳能光伏电池的安市场为896GW,而供应可达957GW,因此目前全球光伏电池市场供不应求的局面届时将结束。报告认为,供过于求的局面可能持续至2012年。到2012年时,全球太阳能光伏的需求量为203GW,相应的供应量为212GW。

对此,一些光伏业内人士同样感到担心。“硅料瓶颈的确是光伏产业的绊脚石,但硅料紧张的背后同时也说明光伏行业供需两旺,可以想象,一旦硅料卖不动了,反过来也说明光伏产业将遭遇真正的危机。”江苏林洋新能源有限公司总经理王汉飞对本报记者说。

江苏省能源研究会秘书长魏启东则向本报记者表示,硅料价格过高主要是炒作造成的,是短期现象。种种材料显示,到2010年硅料价格将恢复到正常,从目前过百元的价格下降到正常的30—40美元。

不过,在ULI亚太区工业产品部副总裁钟正看来,产能过剩对光伏产业的发展也有好处。“如果做这行的企业多了,竞争就会更激烈。而为了赢得竞争,光伏企业就必须努力革新技术,降低成本,这反过来也有利于光伏产业的进步。”他在接受本报记者采访时说。

值得注意的是,长城证券近期的一项研究与上述海外报告的观点不谋而合。

长城证券分析师指出,因受上游多晶硅不足和下游产能扩充的影响,光伏产业的下游电池及组件行业已面临洗牌。现阶段,这一行业将朝两个方向突围:一方面,多晶硅产能大增,并将于2008年底和2009年初集中释放,多晶硅价格的下降将带动光伏产品价格下降,并刺激需求进一步增加。另一方面,以非晶硅薄膜太阳能电池为代表的替代产品迅速发展,在短时期内依靠成本优势迅速扩大市场份额。

据他透露,以Hemlock为代表的传统国际七大厂近来纷纷扩产,加上其他新增产能,预计2008年至2010年,全球多晶硅产量可达51万吨、80万吨、125万吨;其中太阳能级多晶硅约27万吨、54万吨、97万吨。预计2008至2010年太阳能级多晶硅需求约42万吨、60万吨、83万吨。他预测,2009年初多晶硅价格将开始下降,而2010年底多晶硅将出现供大于求。