

Companies

新中航集团倾力发展汽车产业

确立航空汽车两大主业,近期将在政策、资金等方面向后者倾斜

◎本报记者 索佩敏

随着中航一集团和二集团于6月16日正式宣布进行合并,新公司中国航空工业集团公司的筹备进展也备受关注。昨日,中国航空工业集团公司筹备组组长、中国航空工业第二集团公司副总经理谭瑞松宣布,新中航集团确立了航空和汽车两大主业,并将做大做强汽车产业。

据报道,谭瑞松表示,即将成立的中国航空工业集团公司作为中国大型制造业集团,将大力发展汽车产业。近期将在政策、资金等方面向汽车产业倾斜,同时创新体制和机制,

举集团全力发展汽车产业,力争在全国汽车行业占据重要地位。

中国一航6月16日宣布中国一航与中航二集团将合并为中国航空工业集团公司,两大航空工业集团的整合也正式拉开帷幕。事实上,尽管两大集团同为我国航空制造工业的龙头企业,但其具体业务却各有侧重。其中中国一航主要承担军用飞机、民用飞机和航空发动机、机载设备、武器火控系统系统的研制生产与销售。而中航二集团则主要承担直升机、运输机、教练机、强击机、通用飞机、无人驾驶飞行器等等民用航空器和相关发动机、机载设备等航空产

品;汽车、摩托车及其发动机、零配件;燃气轮机、风力发电;纺织、制药、医疗、环保设备及其他非航空产品等业务。因此对于两大集团合并后的新中航集团其业务门类定位,业界曾各有猜测。

有分析师认为两大集团合并的长期目标是剥离非航空业务专注于航空业务,也有分析师认为,由于非航空业务在两大集团尤其是中航二集团的资产和收入中所占比重相当大,合并后的新集团不会轻易放弃这一部分业务。

而谭瑞松的这一表态,无疑令新中航集团未来的发展路径日趋明朗。

事实上,就在近日,市场关于二航旗下汽车产业的归属产生了诸多传言。此前媒体曾报道,二航旗下的哈飞汽车将与国内另一大汽车集团东风集团,联合二航旗下的上市公司中航科工子公司东安动力成立“东风哈飞”三方合资公司,全面重组哈飞资产。

但是这一消息随着二航宣布合并重组后,又开始出现转变。6月18日,二航旗下另一家汽车企业*ST昌河曾公告称,控股股东中航科工拟对公司进行相关资产重组,由于重组方案存在不确定性,公司股票自6月18日停牌,最迟于7月18日恢复交易。而新中航公司筹备组组长,

现任一航总经理的林左鸣早先曾提出,从2008年开始,力争以每年30%的速度递增,到2017年实现销售收入1万亿元,而且林左鸣一直主张积极发展汽车业务。因此有媒体近日报道指出,新中航集团可能会拒绝将哈飞等资产出售,而是由集团着手将旗下的各项汽车业务进行重组整合,然后做大做强。

中信建投分析师冯福章昨日接受上海证券报采访时表示,新中航集团未来的主业将不会仅限于航空制造业,不过他认为,非航空业务里一些盈利能力较差的企业,可能会在这次整合中被新中航集团出售脱手。

原材料价格居高 日本卡车齐涨价

由于钢材等原材料价格上涨,日本国内卡车生产商开始计划在国内市场上调产品价格。

据《日本经济新闻》报道,三菱扶桑卡车巴士公司和日野汽车公司计划分别在8月和秋天开始涨价,铃木汽车公司已着手研究调价事宜。几家公司此次价格调整涉及所有车型,涨幅预计在3%-5%。

据报道,生产卡车的主要原材料今年以来纷纷涨价,一辆大型卡车所需的钢材成本增加约15万日元。日本最大卡车厂商日野汽车公司曾预计,2008年度原材料涨价将导致公司收益减少160亿日元。尽管如果,原材料价格的上涨幅度仍超出想像。

据悉,日本各大卡车生产厂家的上调的是建议市场零售价。目前日本国内大型卡车(载重5吨以上)价格在1500万-1800万日元(1美元约合107日元)之间,如果上调5%,大型卡车价格可能上涨近100万日元。此外,价格在400万日元左右的小型卡车预计也将涨价10万-20万日元。(据新华社)

天津二手房市场 进入“苦夏”

夏至刚过,楼市已出现“苦夏”的势头:在楼市的观望氛围弥漫的背景下,天津市二手房市场近日交易量不断大幅下滑,同时大量套盘出现,而市场上却有行无市。

天津市国土房管部门统计资料显示,今年5月份天津二手住宅成交量表现不尽如人意,当月天津二手住宅成交量为3347套,同比下降31.1%。进入6月份,情况也未改观。6月16日至6月20日,二手房单周交易量仅为767套。而在去年同期,6月份每周平均成交量为1300套左右。

相关信息显示,今年天津许多二手房中介经营遭遇困难。过去纷纷在繁华地带“跑马圈地”的中介机构由于收入难以支持房租、人工等成本,只能关门谢客。位于天津白堤路上的一家知名中介机构,由于一两个月来几乎“零交易”,难以继续支撑,近日已办好了退租门店的手续。在西湖道附近的一家大型连锁中介机构日前也关门停业。(据新华社)

安抚猜疑 开发商频频自报资金平安

◎本报记者 李和裕

今年,房地产行业遭遇了前所未有的资金困境。一边是市场开始对房地产上市公司的资金局面感到担忧,与此相对应的则是开发商在另一边频频报资金“平安”。

昨天,碧桂园便高调地对外表示,集团的第5个省外项目沈阳碧桂园已回笼资金约5亿元人民币,而连同本月初新开盘的武汉碧桂园等项目,集团在本月上半月便回笼资金超过14亿元人民币。碧桂园负责人还认为下半年集团更将进入资金回笼的“快车道”,因为下半年会有广东、沈阳、安徽、湖北等地区的超过20个项目开盘。

而就在两个月前,碧桂园被指遭遇融资困难,现金流只剩下10.13亿港元,引起舆论哗然。虽然碧桂园随后出公告称报道不实,并指出去年年报已明确集团总现金余额约为95亿元人民币,但市场人士认为这毕竟是去年的数据,碧桂园今年继续大量购地及开发后所剩几何并不明确,所以也想通过公布楼盘销售数据,从侧面显示自己的现金流状况良好。

想来近期表示自己资金链稳健的开发商不少。如前不久因“卖地”而遭质疑的万科,集团高层便在许多公开场合表示,万科现金流是安全且充裕的,至今年一季度存量货币资金达156亿元人民币且目前依然保持在



这一水平。又如世茂房地产高层上周在股东大会后表示,上半年公司销售额已达40亿元。还有招商地产高层表示,公司已实现回收销售现金14亿元人民币,现金资产总值则与去年底持平,为3亿-4亿元。

除了“报平安”还有“保平安”。近期香港股市的地产股普遍惨不忍睹,不少房地产上市公司的高管或大股东便纷纷采取增持、回购自家股票的措施以进行“危机公关”,如SOHO中国、富力地产、瑞安房地产等。

不过,尴尬和压力依然存在。今年除了更加紧缩的金融政策使开发贷款严重不足,悬在高位的房

价和低迷的市场消费意愿还造成楼盘销售乏力,因此企业的现金流量表上,经营性现金流入与融资性现金流入都遇到问题,而多数企业短期还债压力巨大。“五合智库顾问有限公司总经理邹毅表示。

也正因此,万科、碧桂园等开发商都决定用加速周转的模式来“纾缓”两难的局面。一方面,他们尽力快速开发,如碧桂园表示在项目选址初期就有专业人士进行“构思”,一般项目概念设计短期就可完成,多数项目可以在拿到土地使用权后马上报建开工,从拿地后施工到开始预售平均只需7个月。另一

方面,快速开发也需要快速销售配合,如碧桂园的策略便是降低成本、高性价比、仅赚取合理利润”。

将过往积极的土地储备策略转变为快速的项目开发策略是一个有效思路,可集中资本于当前项目的开发,缩短开发周期,提高资金周转率,增加自有资金利用率。”邹毅认为,“大型房企和小户型房企解决资金问题之道各不相同。对于资本相对不足、经营模式尚未成熟、项目业绩有限的中小房企来说,融资可以企业之间合作的方式为主,共同出资、联合开发是中小房企间对抗未来房地产行业整合的有效途径。”

中移动将大规模补建TD基站 二期规划启动

◎本报记者 张韬

昨日,市场传出消息,中国移动二期TD建网规划日前已经提交主管部会,在新一期工程中,中移动将大规模补建TD基站。但中移动官方未予证实。

据悉,有关部委于日前召集TD-SCDMA主要厂商参加次会议,听取TD-SCDMA产业化情况。会上透露的消息是,中国移动建设TD-SCDMA二期建网已进入规划期,可能将在全国主要城市建设TD

规模试验网。四家主要的系统设备商大唐、中兴通讯、普天、鼎桥,重邮信科、T3G、展讯等主要的TD手机芯片商及二十多家主要的TD终端制造商均也参加会议。

有消息人士透露,在最近一两周内,相关部委的局一直在开会,研究如何解决TD产业化目前的实际问题 and 下一步TD建网规划问题。据悉,目前八城市一期网络中,中国移动已经计划补基站,原本计划补300多个,但实际数量可能将大大增加。根据此前披露的信息,当前,中

国移动已经在全国部署了1.5万个TD基站,首期开展试商用的一些城市,已经进行深度覆盖阶段。TD一期部署的1.5万个基站数量,已经超过欧洲全年新增3G基站数量,但TD网络规模与中移动全国31万个GSM基站、4000万频段规模相比,仍有巨大差距。

中国国际金融公司日前发表报告称,在电信重组后各运营商将于7月起逐步启动新一轮的移动网络招标,预计整体投资将非常可能大于市场原来预期。

报告称,国内外部分厂商竞争实力降低,有利于国内厂商获取更大的市场份额,从而在未来投资中大获较大收益。中兴通讯是电信重组及3G受益程度最大最直接的通讯设备上市公司,且未来2至3年业绩成长较快,因此该行仍建议投资者重点关注。

另据TD产业联盟透露,中国移动正在办理相关手续,即日将成为联盟第8位理事会成员。这也是联盟自2002年成立以来,第一个运营商成员。

西藏珠峰工业股份有限公司 2007年年度股东大会决议公告

西藏珠峰工业股份有限公司 第四届董事会第一次会议决议公告

西藏珠峰工业股份有限公司 第四届监事会第一次会议决议公告

邮政普遍服务 监督管理办法出台

◎本报记者 索佩敏

6月25日,交通运输部审议并原则通过了《邮政普遍服务监督管理办法》(简称《办法》)。《办法》规定将用户满意度作为评价邮政企业普遍服务质量的指标,还将建立邮政普遍服务质量社会监督网络。至此,我国邮政普遍服务首度获得了监督管理标准。

据了解,万国邮政联盟是联合国商定国际邮政事务的专门机构,而我国是万国邮政联盟的缔约国。作为万国邮政联盟重要法规之一的《万国邮政公约》规定,其成员国应当以合理的价格在领土的每一个角落提供经常、优质的基本邮政业务,即邮政普遍服务。国家邮政局有关负责人表示,制定并实施《办法》是我国邮政管理体制改革的的重要内容,有利于推进邮政业发展。

《办法》确立了邮政普遍服务的定义和范围,规定了邮政主管部门通过监管促进和保障普遍服务水平的政府职责。根据规定,我国邮政普遍服务是指按照国家规定的资费和服务规范,为中华人民共和国境内的所有用户提供的基本邮政服务。业务范围包括信件、单件重量不超过5千克的印刷品、单件重量不超过10千克的包裹的寄递业务以及国家规定的其他业务。邮政主管部门通过对邮政局(所)网点和信筒(箱)设置、营业时间和经办业务、投递质量和邮件时限、查询赔偿等情况进行定期和不定期的测评、检查并定期通报等4种形式实施监管。

此外,《办法》还针对用户反映比较强烈的服务质量问题提出了改进要求并将作为监管重点。如对用户反映一些邮政业务单据含义不清、有可能损害用户权益的问题,《办法》规定邮政企业“提供邮政普遍服务业务时,制定和使用的格式条款,应当以明示的方式提示用户有关免除或限制邮政企业责任的内容”;对用户反映强烈的个别邮政企业强迫使用高资费业务问题,《办法》作了明确禁止性要求。此外,《办法》还规定邮政企业应该建立用户投诉受理制度和产品质量自查制度,以及向邮政主管部门定期报告等制度。

力帆与东风汽车 正式投放智利市场

◎据新华社

中国力帆汽车公司和东风渝安汽车公司25日在圣地亚哥举行推介会。这意味着力帆与东风部分汽车产品正式投放智利市场。

这是两国企业首次进军智利市场,主打车型分别为力帆520乘用车、东风小型多功能厢式车和小型皮卡,均由智利玛克萨公司(maksa)经销代理。

玛克萨公司项目经理塞巴斯蒂安·马里西奥对中国汽车的质量表示很有信心。他在致辞中说,玛克萨公司把力帆和东风汽车引入智利市场就是“要让高质量的中国产品为智利消费者所用,满足他们的各种需求”。马里西奥表示,玛克萨公司将通过遍布智利的销售网络将中国汽车销往各地。

力帆汽车公司项目经理李伟在接受新华社记者采访时表示,力帆汽车是达到欧洲安全标准的中国自主品牌汽车,目前已经销售到全球50多个国家和地区的市場。虽然智利在进口汽车的安全、环保等方面要求很高,但力帆汽车最终还是成功登陆智利市场。

东风渝安汽车公司项目经理龚海燕指出,希望通过质量安全可靠的东风系列微型车,能提升中国微型汽车在全球市场的地位,扭转海外消费者认为中国汽车产品“价廉物美”的观念。

中国自主品牌汽车于2007年初首次投放智利市场。目前,长城、奇瑞、哈飞、长安等汽车在智利市场的占有率不断提高。根据一份截至今年4月份的统计,中国自主品牌汽车在智利市场的占有率已达到5.1%。