

各抒己见

钢企，重组之后干什么

原国锋

10月初,华菱钢铁宣布拟对衡阳地区的钢管业务进行资产重组。而在此前的9月22日,唐钢股份换股吸收合并邯郸钢铁、承德钒钛,新唐钢一跃成为我国钢材产量最大的上市公司,并更名河北钢铁股份有限公司;9月6日,山东钢铁集团收购日照钢铁。短短一个月,河北钢铁、山东钢铁两家产能过3000万吨的钢铁巨无霸横空出世。“中国第一钢铁巨头”称号先后在宝钢、山东钢铁、河北钢铁之间更替,中国钢企重组不断升温。

近年来,我国钢铁业的集中度不增反降,一直是令行业最头疼的事。尤其在每年铁矿石谈判的时候,集中度低更是成为社会各界口诛笔伐的“罪魁祸首”。2008年,宝钢、武钢和鞍钢这三家钢铁巨头的钢产量只占全国总产量的17.3%,这与国外钢铁企业的集中度相去甚远,欧盟前四家钢企的产量占总产量的73%,日本前四家占75%,韩国前两家占85%。正由于此,最近一个时期钢企重组加速,的确令钢铁行业倍感欣慰。

然而,在为钢企重组取得进展欢欣鼓舞的同时,我们还要看到,钢企兼并重组只是为钢铁企业克服困难、提升竞争力提供了条件。重组之后的钢铁企业要真正做大做强,还有许多工作要做。

比如,关于钢铁行业的老大难问题——产能过剩。在钢企兼并重组实践中,一些大中钢厂巨资投资建设生产线,建设具有国际一流水平和设备的生产基地,产品都是先进的板材和管材设备。而当前的钢铁产能过剩,主要就表现为这些先进产能的过剩。如果需求没有明显改善,一旦这些投资形成实际产能,必然进一步加剧产能过剩。

再比如,关于铁矿石成本控制问题。我国一半铁矿石需要进口,每年运量4亿吨以上,运输成本对钢企影响很大,从巴西到我国港口的铁矿石海运费1月份是9美元/吨,6月份涨到48美元/吨,近日有所下降,但也在20多美元/吨左右。为降低运输成本,当前日韩等国外钢企均与船运公司结成了利益相关体,而我国通过兼并重组规模变大的钢企似乎对此并没有足够重视。以宝钢为例,它参与海运股权合作项目仅一例,承运能力也仅150万吨,与公司3000万吨的钢产量运输需求相比甚小。

除了产能过剩、成本控制,运营管理也是我国钢企必须面对的问题。因此,重组之后的钢铁企业,既要抓住时机,外引内联,延长产业链,发挥好整合效应,以满足不同层次的投资需求。更要客观分析当前的市场形势,积极调整和优化产品结构,强化企业管理,夯实基础,提升水平,努力在做“强”上下功夫。

再生有色金属出现产能过剩 行业利用专项规划即将出台

本报电 我国再生有色金属行业经过今年一季度的低迷,二季度以来市场回暖,再生金属企业生产逐步恢复。上半年产量达251万吨,其中再生铜95万吨、再生铝120万吨,同比分别减少16%和7.6%。进口废有色金属261万吨,比去年同期有所减少。

据有色金属工业协会再生金属分会会长王恭敏透露,由工业和信息化部牵头制定的《2009—2015年再生有色金属利用专项规划》征求意见稿已经完成。按照《规划》,到2015年,主要再生有色金属产量达到1100万吨,约比目前水平翻两番。再生精炼铜、再生铝和再生铅产量分别达到当年精炼铜、电解铝、精铅产量比例的40%、30%和30%以上。《规划》将确立一批重点示范工程、园区和市场,国家将给予资金和政策支持。

我国再生金属行业绝大多数为民营企业,目前已经出现产能过剩的现象,《规划》还将实行行业准入和定期公示制度,促进再生金属产业结构优化,实现集约化经营。

作为全球最大的废旧有色金属进口国,我国再生金属产业所需的废旧有色金属中2/3都依赖进口。王恭敏介绍,国内外废旧有色金属原料来源是有限的,企业不应盲目扩大产能。

2008年我国主要再生有色金属产量达到530万吨,产值突破2200亿元人民币。一批规模再生有色金属企业充分利用经济危机下投资成本低等优势新上项目,今年预计新增再生有色金属产能120万吨。

(王 炜)

比,29.1%的企业家认为企业目前的订货“增加”,46.1%认为“持平”,24.8%认为“减少”。对于四季度企业订货,41.6%的企业家认为将“增加”,42.4%认为“持平”,16%认为“减少”。

关于企业出口产品的海外需求明显回升时间的预计,有72.4%的企业家选择了“明年”,其中26.6%选择了“明年上半年”,45.8%选择了“明年下半年”,另外,还有8.5%选择了“今年四季度”,而仅有19.1%的企业家选择了“2011年及以后”。

信号之四：**盈利状况趋于改善**

调查显示,54.2%的企业上半年盈利状况为“较大盈利”或“略有盈余”,并有62.7%的企业预计下半年将“较大盈利”或“略有盈余”,这比上半年提高了近10个百分点。关于对四季度和明年企业综

合经营状况的预计,认为“好转”的企业家比认为“恶化”的分别多38.9个百分点和56.3个百分点,这显示出民营企业对下一阶段经营发展信心较大。

信号之五：**用工和投资计划呈回暖态势**

从目前企业用工人数来看,26%的企业家认为相比上半年“增加”,54%认为“持平”,20%认为“减少”。从未来用工计划来看,46.8%的企业家计划明年用工人数将“增加”,44.4%计划“持平”,8.8%计划“减少”,计划“增加”的比计划“减少”的多38个百分点,这一结果比上年提高了24.7个百分点。

关于企业的未来投资计划,54.2%的企业明年投资计划将“增长”,33.4%计划“持平”,12.4%计划“减少”,计划“增长”的比计划“减少”的多41.8个百分点,这一结果比上年提高了15.4个百分点,表明随着中国经济的企稳向好,民间投资需求逐渐回暖。

是赔本的买卖、资源浪费,还是发展经济、改善民生的助推器——

非中心城市该不该建机场

本报记者 冉永平

最近,针对支线机场建设问题,记者专程赶赴甘肃甘南地区、宁夏中卫市和青海玉树地区进行实地考察。这三个地方都地处西部,人口稀少,经济相对落后,有的还相当贫困。但是,这三个地方中,中卫和玉树已经于去年和今年通了飞机,甘南的机场也已经开工建设,预计明年通航。

这三个经济总量可能还不及东部沿海乡镇的地区,为什么要建设机场?机场运行情况如何?是否划算?记者就这些问题进行了调查。

航线少、运营成本高——运营面临窘境

从已经通航的中卫、玉树两个机场情况看,机场本身运营赔钱是不争的事实。

以去年12月正式通航的中卫机场为例,该机场目前每天都有中卫—北京、中卫—西安的航班各一班,航班采用106座的E190机型执行飞行任务,自开航以来已经执行了300多个航班,运送旅客3万多人次,旅客吞吐量已经超过了西部的汉中、安康、天水等机场。但是,即便如此,由于航线少,机场仍处于亏损状态。

据中卫机场的负责同志刘宝安介绍,目前机场运行每年要亏损580万元左右。加上地方政府对航线的补贴(因为支线航空赔钱,当地政府必须给予航空公司补贴政策,才能吸引航空公司来飞这些航线),地方对机场的整个补贴要以千万元计。

今年8月才通航的青海玉树机场情况也大致相同。玉树由于是高原机场,海拔在3900米以上,是国内第三高的机场,因此只有空客319一个机型能飞。目前,每周有玉树—西宁、玉

关注中小机场

(下)

与新中国同龄的国有大型企业

峰峰集团六十年产煤近五亿吨

本报电 与新中国同龄的冀中能源峰峰集团,已由一个年产52万吨的小煤矿,发展成为年产1312万吨原煤的全国煤炭工业百强企业。60年来,峰峰集团共计为国家生产原煤4.94亿吨,上缴利税65.8亿元,固定资产由751万元增加到98亿元,工业总产值由1438万元上升到125亿元,分别是新中国成立初期的130倍和869倍。

峰峰煤矿是我国最早开发利用的矿区之一,至今已有130多年开采历史。峰峰矿务局成立于1949年9月18日,是我国焦煤和动力煤重要生产基地,从南到北富存着焦煤、肥煤、瘦煤、无烟煤等品种,尤其是冶炼用焦煤属我国保护性稀缺煤种,被誉为“工业精粉”。

60年来,峰峰集团坚持艰苦创业,深化改革,加快调整,推进科技进步,煤炭生产快速发展,企业实力不断增强,目前已成为集煤炭采选、煤化工、电力、装备制造、基建施工、现代物流等多产业综合发展的国有大型企业,全国煤炭工业和河北省百强企业。年产原煤1300万吨、精煤700万吨以上,煤矸石、煤气层综合利用发电总装机容量137.5MW。在建的峰峰煤化工项目,总规模500万吨焦炭、100万吨甲醇、60万吨醋酸及下游延伸产品,项目建成后将成为河北省最大的煤化工建设基地。2008年企业总资产149亿元,营业收入216亿元。目前峰峰集团在册职工4.5万人,其中各类专业技术人员达到6778人。

据介绍,峰峰集团还大力推行“强基固本、引联外扩”发展战略,在内蒙古锡林郭勒获得了地质储量40多亿吨的煤炭资源,查干淖尔矿区煤电化路一体化项目2009年已经启动。预计到2010年,原煤、精煤产量将分别达到1650万吨和1000万吨以上,营业收入达到250亿元以上。

(许 凯)

通用汽车在华销量创新高

本报电 通用汽车公司总裁兼首席执行官韩德胜日前宣布,9月,通用汽车在华销量超过18万辆;今年前9个月,实现销量129.25万辆,同比增长55.6%,创历史新高。其中,上海通用和上汽通用五菱销量分别增长40.4%和64.5%。

韩德胜表示,中国市场将在通用汽车全球运营及新兴市场发展战略中扮演越来越重要的角色。在未来5年内,通用汽车将在华连续推出超过30款的全新或者升级车型。

(王 政)

树—西安的航班各3班。虽然普通票价分别高达1290元和1800元,而且几乎班班爆满,但是由于航班和航线太少,加上受季节影响,机场仍然入不敷出。

据机场总经理徐玉春介绍,玉树机场的运营成本较高。比如仅冬天跑道吹雪,一次成本就要三四万元。而航油由于没有管线,要采取公路运输,每吨就要比内地增加1200元成本。算下来,玉树机场预计每年的亏损额也要有上千万元。

两家已经通航的机场运营并不乐观,而明年将通航的甘南夏河机场预计基本上也无法避免亏损的命运。

明知支线机场并不盈利,而且会成为财政的“包袱”,为啥这些地方还纷纷建设机场呢?

促进旅游、吸引投资者——助推经济发展

调查发现,其实西北这些地区,民航、地方不遗余力地做建设支线机场这样的“赔本买卖”,并非昏了头。该不该建机场,其实是算大账还是算小账、看长远还是看眼前的问题。算小账、盯眼前,无论中卫还是玉树,机场短期内都不可能给当地带来直接的收益,但是如果算大账,把眼光放长远一点,机场则很可能成为带动地方经济腾飞的助推器。

以通航不到一年的中卫为例,通航以来,给当地无论旅游还是引资带来的良好势头都出乎地方政府的意料。

据中卫市发改委主任张戈介绍,飞机通航以后,中卫这个黄河边上旅游资源并不特别丰富的小城市,旅游人数与通航前比,增长了40%。2008年全年接待的游客数量是116.5万人次,今年到8月已经接待了99.3万人次。去年该市全年的旅游收入才4.78亿元,而今年到8月,旅游收入就已经超过了去年全年,达到了4.9亿元。此外,今年以来中卫市的招商引资也格外

红火。该市的美利工业园区今年入园的外来企业达到15家,合同引资金额达到120亿元。到8月,该市引资的实际到位资金已经突破38亿元,比去年全年还多出了10亿元。

张戈说,虽然机场本身赔钱,可是算大账并不亏。比如上述投资项目中,西安来的一个投资商一次就在中卫投下10亿元,光税收中卫就能增加1000万元。而这些投资者来中卫,很大程度上就是看好了中卫交通设施的改善。西安这个投资商,就是看到去西安每天有航班,来去方便,才最后下了决心。

玉树虽然8月1日才通航,但短短两个月,航线对地方经济的正面影响已经初露端倪。以最直观的旅游为例,8月通航一个月,来玉树的旅游人数和旅游收入就比去年增长了121%和133%。而且,坐飞机来的客人不仅仅是旅游观光者,其中还有不少是从东南沿海来考察投资的客商。

据甘肃机场投资管理公司总经理马晓军讲,航空产业对社会经济的投入产出比为1:8,一个国家人均GDP达到2000美元时,航空对经济的拉动作用尤为明显。这恐怕是这些西部地区热衷建设机场的根本原因。

缓解居民出行难——有利改善民生

就是不看机场的经济带动作用,单从快速改善玉树、甘南这些边远落后地区的出行条件以及维护民族地区的社会稳定,修支线机场也是必要的甚至是唯一选择。这差不多是这些地方的共识。

从全国来看,甘南、玉树和中卫都是经济欠发达地区。特别是玉树和甘南这两个藏族自治州,甚至还相当贫困,交通设施非常落后。

以玉树为例,全区面积有27万多平方公里,平均海拔4200米。全区人口33万,97%是藏族。2008年全区GDP总量24.5亿元,财政收入



2009北京国际风能大会暨展览会近日在北京国际展览中心隆重开幕,来自美国、欧洲、日本等风能协会的专家共同探讨了全球风电发展新形势及展望,并与企业家们探讨了风电产业未来发展趋势和国际合作模式。图为展览会上,国外客商在观看江西一家公司的新型产品展览。

李世琦摄

民营企业透露五大可喜信号

朱剑红 陈伊颖

认为“下降”的多4.9个百分点。

从生产情况看,33.8%的民营企业目前的生产(服务)量相比上半年“增加”,44.5%“持平”,21.7%“减少”;从销售情况看,34.9%的民营企业目前的销售量比上半年“增加”,42.9%“持平”,22.2%“减少”。

信号之二：

综合经营状况略有回升

通过调查看,当前企业产品销售价格接近底部,民营企业的综合经营状况略有回升,民营企业家们普遍预计产品销售价格不会出现持续下跌的趋势。关于目前民营企业的综合经营状

况,32%的企业家认为“良好”,49.3%认为“一般”,18.7%认为“不佳”,认为“良好”的比认为“不佳”的多13.3个百分点,这一结果比2008年上升了3.3个百分点。虽然企业目前的资金紧张状况与2008年相比有所缓解,但是融资难的问题依然存在,特别是从银行贷款的难度依然较大。

信号之三：

订货趋于好转,外需预期回升

企业家对订货情况的判断反映出他们对未来的预期。调查显示,关于企业目前的订货情况,57.9%的民营企业认为“正常”或“高于正常”。与今年上半年相

信号之四：

盈利状况趋于改善

调查显示,54.2%的企业上半年盈利状况为“较大盈利”或“略有盈余”,并有62.7%的企业预计下半年将“较大盈利”或“略有盈余”,这比上半年提高了近10个百分点。关于对四季度和明年企业综