

黄鸣:心中有个太阳

今年,黄鸣已成功完成了一个宏大的目标——推动2010年世界太阳城大会落户山东德州。作为全国人大代表,黄鸣是《可再生能源法》议案的领衔提案人,“催生”了该部法律的颁布实施。并在全率先提出“G(green)能源替代”战略,以及“新能源·新农村”战略,建议用太阳能光热大规模替代工业、农业、建筑、生活等所需热能,推动可再生能源对传统能源的替代,该战略被列入了国家可再生能源发展规划。

----- [A3版]

杨元庆减持
引发联想“新猜想”

3月9日,杨元庆以每股4.072港元的价格认购271.6万股,当天又以5.344港元的价格抛售321.8万股;3月10日,杨元庆以5.40港元的价格售出150万股;11日他又以5.52港元的价格售出100万股。三日连续抛股的最终结果是,杨元庆所持联想股份从0.96%降到了0.9%。身为联想的CEO却如此大额度地减持集团股票,杨元庆的举动使得市场人士纷纷猜测其用意。

----- [A4版]

李永利:
生意人的绿色情怀

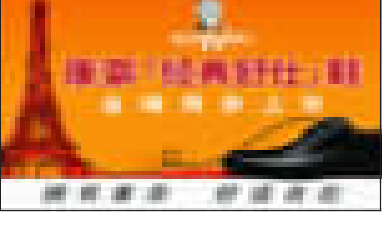
近日,北京通州区的张家湾镇陆辛庄的一片千余亩土地上,一排平房,被绿油油的扶芳藤包裹得严严实实,这许多顽强的绿似乎已经开始酝酿春天迷人的鸟语花香。这里就是北京华源发绿化苗木交易市场。总经理李永利带着些许匆忙从一个会议上赶来,接受了采访。

----- [B3版]

中国制造业
跻身全球第二

中国企业联合会会长王忠禹日前在北京举行的2010年全国企业管理创新大会上说,2009年中国制造业在全球制造业总值中所占比例已达156%,成为仅次于美国的全球第二大工业制造国。但中国制造业大而不强,多数企业尚处于产业链中低附加值的底部。联合国工业发展组织的统计报告显示,2009年中国在世界工业生产总值中份额达到156%,日本为154%。美国以19%的份额仍是全球首位。数据显示,2009年,中国粗钢产量为568亿吨,占世界47%;水泥产销165亿吨,占世界60%以上;港口吞吐量70亿吨,占世界50%以上。王忠禹说,中国制造业在全球制造业总值中所占比例已达156%,成为仅次于美国的全球第二大工业制造国,许多行业或产品产量跃居世界前列,被称为“世界工厂”。但是,中国制造业大而不强,多数企业尚处于产业链中低附加值的底部,生产性服务相对落后。在发达国家,生产性服务已成为现代服务业的重要组成部分,许多跨国公司主要业务由单纯的制造业向服务业延伸和转移。据统计,美国服务型制造企业占所有制造企业的58%,而中国只有22%。王忠禹提出,中国企业应顺应制造业发展趋势,通过整合产业链上下游资源,从简单加工向自主研发、品牌营销等服务环节延伸,创新商业模式,提高产品附加值,实现生产型制造向服务型制造转变。

(阮煜琳)



2010年3月30日 星期二
庚寅年 二月十五
第081期 总第6507期
今日12版

新闻热线:(028) 87321500
传真:(028)87346406
电子邮箱:dmdcj@sina.com
责编:邓梅 编辑:邓昭明 版式:黄健 校对:梅健秋

THE MANAGER'S DAILY

外资“潜伏” 中国互联网“危境跋涉”

[详见 A2版]

国酒茅台:巨人力量 做品牌先锋



茅台集团公司党委书记、总经理、股份公司董事长袁仁国在国酒茅台2009年度全国经销商会上作重要讲话。

樊瑛 实习记者 徐珊
本报记者 张建忠 喻宁

国酒茅台可谓是白酒业中的精品,是行业的引领者。在本次糖酒会上,金河宾馆的展区充分展示了国酒茅台的风采。与此同时,国酒茅台对自身的经营管理、营销等是一点也不含糊:在糖酒会开幕前的3月1日,茅台集团专门召开了2009年度集团公司表彰大会;3月10日,茅台集团又召开了集团公司2010年春季营销工作会。这两个会是国酒茅台围绕生产和销售的重要会议。

“三步走三跨越”:
彰显领头羊作用

在2009年度茅台集团公司总结

表彰会上,茅台集团公司党委书记、总经理、股份公司董事长袁仁国说,尽管2009年中国经济是受金融危机影响最严重的一年,行业影响最为严重。但是,全体国酒茅台人坚持贯彻落实科学发展观,齐心协力、直面挑战、沉着应对,努力变压力为动力,化挑战为机遇,克服了金融危机带来的影响和冲击,实现了国酒茅台连续11年的跨越式发展。

2010年是上海世博会之年,是实施“十一五”规划的最后一年,是公司实施“三步走三跨越”战略目标的第一年,也是公司应对复杂的经济形势、保持又好又快发展、巩固国酒地位的重要一年。做好2010年的各项工作,对积极应对国际金融危机冲击,保持企业又好又快发展,为“十二五”规划实施奠定良好基础,具有十分重要的意义。(下转 A2版)

中国民营汽车企业国际化迎来标志性进程

吉利收购沃尔沃 挑战是“接下来”



3月28日,在瑞典第二大城市哥德堡的沃尔沃公司总部,中国吉利汽车集团董事长李书福(前左)与美国福特汽车公司首席财务官莱维斯·布思(前右)在签约后握手。

划》明确指出:“以结构调整为主线,推进汽车企业兼并重组。”兼并重组有多种形式,不仅是国内企业之间的兼并重组,也要利用国际金融危机带来的机遇并购海外的汽车企业。吉利并购沃尔沃,一是可以帮助中国自主品牌汽车企业尽快走向国际市场。二是可以嫁接国际知名品牌为我所用。三是可以彰显中国汽车产业的实力。

国务院发展研究中心研究员隆国强认为,在国际金融危机冲击下,许多国外企业的资产价值被低估,是中国企业出手的好时机。通过海外并购,可以用较低的成本,获取到梦寐以求的汽车国际品牌、核心技术和国际营销渠道。

作为与奔驰、宝马、奥迪齐名的国际豪华汽车品牌,沃尔沃的品牌价值和技术含量远远超过萨博。已有82年

历史的沃尔沃,是欧洲著名的豪华汽车品牌,被誉为“世界上最安全的汽车”。在汽车安全和节能环保方面,有许多独家研发的先进技术和专利。

尽管近年来沃尔沃经营陷入困境,销量一路下滑,但仍是一家净资产超过15亿美元、具备造血和持续发展能力的跨国汽车公司。福特汽车总裁穆拉利表示,沃尔沃是一个很棒的品

牌。之所以出售沃尔沃,主要原因是福特今后将重点发展福特品牌。

仅从生意的角度来看,吉利收购沃尔沃,绝对是一笔划算的买卖。

15亿买到了核心技术

从双方签署的协议来看,吉利不仅收购了沃尔沃的全部股权,买到了沃尔沃的核心技术、专利等知识产权和制造设施,还获得了沃尔沃在全球的经销渠道。

据吉利介绍,此次并购,将以在国内及海外设立特殊目的项目公司的形式进行。目前参与各方资金已经落实,项目公司已经筹建,并将按照项目进度计划分步增资,以确保满足收购项目正常进展的需要。

最近几年,吉利成功进行了一系列国际化运作,在资本运营方面取得了一定经验。如与英国锰铜公司合资重组,在上海生产英国老爷出租车。在香港成功借壳上市。(紧转 A2版)



经理人论坛 | Jingliren Luntan

完成收购 吉利能否成国际巨头

梅新育

吉利收购沃尔沃100%股权案签约了,签约仪式于瑞典哥德堡当地时间3月28日15时、北京时间21时举行。这起并购案的尘埃落定,成为中国

本报监督公告

凡本报工作人员必须持有效证件,本报持证人员均在本报官方网站《金浪网》(www.jlrnet.cn)上公布,可供查询或手机上网查询(jlrbl231.bizcn.com)。本报任何个人不得以任何理由向企业事业单位和社会各方面收取任何费用;本报任何个人不得以任何理由向企业事业单位和社会各方面收取现金,广告等宣传需正式签订本报合同并通过银行汇款到报社账号,不得以任何理由收取现金或转付到与报社无关的其他账号。违者将受到严肃处理。欢迎广大读者及社会各界监督。

举报电话:028-68230681
028-68230659
028-87344621
举报传真:028-87325242
经理日报社

汽车业迄今最大的海外并购案;对既成事实,笔者衷心祝愿吉利完成收购后能成功经营这个品牌,也愿意在日后买车时优先考虑吉利全资拥有的沃尔沃,但这起跨国并购案后续经营,仍存在不少不确定性;而且,即使吉利能成功运营沃尔沃,也并不代表通过跨国并购实现跨越式发展,能成为现阶段中国汽车制造业实现自我提升的主流方式。

之所以如此,是因中国汽车企业跨国并购时希望得到的东西,未必能如愿得到,却要由此承担许多额外风险。

首先,沃尔沃是中国消费者眼里“世界上最安全的汽车”,在欧美消费者眼中也是北欧豪华车翘楚。若能通过收购获取沃尔沃的相关技术,对消费者普遍认为其最大特点就是廉价的

吉利而言,定能迅速上台阶。

问题是通过跨国并购获取先进技术的思路存在重大不确定性,为了保障自己的利益,东道国政府、被收购企业及其利益相关方(工会等),可能针对技术转让、转移定价等设置苛刻的限制条款,并在日后的经营中严密监督。2006年上汽收购双龙彻底失败的前车之鉴,中国企业须铭记。

其次,即使成功以合理代价获取技术转让,也不能替代自主消化吸收和后续开发。任何企业的核心竞争力都用钱买不来,如果中国企业自己不能在技术开发方面形成足够强大的国际竞争力,通过跨国并购获取研究开发能力的计划,最终多半会落空。因为缺乏自主开发先进核心技术的收购方,很难令拥有自主研发先进核心技术的被收购企业心服口服,收购方入

主之日可能就是研发团队骨干开始流失之时。

第三,能成功收购品牌也不等于能成功摆脱被收购品牌拐杖。二流、三流品牌对一流品牌“傍大款”式的收购,必定会导致后者在其消费者眼里贬值,2005年年初联想收购IBM PC后,美欧客户正是由于这个原因而大量流失,未能实现“1+1>2”的效果,收购后的联想在全球笔记本电脑市场份额排名不升反降,而且束缚了联想经营收购的Thinkpad品牌的手脚。

第四,大规模跨国并购必然造成沉重的债务负担,而吉利并不以资金充裕闻名,吉利这样的制造商又不可能如同私人股本投资基金那样“为卖而买”,在收购完成后等待市场回升时以更高价格脱手,从而摆脱并购融资的债务负担。汇率变动还将进一步放大债务风

险。回顾当年韩国大宇汽车公司之所以颓然倒下,祸根就埋在景气时大举海外投资而形成的巨额负债。

不仅如此,现阶段中国汽车业海外并购的目标主要是获取技术和品牌,因此其目标只能是发达国家或新兴工业化国家。而正是在这类国家,特别是在并购投资项目上,中国企业将面临棘手的劳工关系问题。

所以,祝愿吉利在完成收购后的经营过程中,能表现出高超的管理水平,克服上述重重困难。但就总体而言,包括汽车企业在内的中国企业不应幻想通过跨国并购,一举从进出口业务也没有的无名小卒跃居为国际巨头,而是要通过扎扎实实的努力,遵循“出口—绿地投资—海外并购”的次序,实现国际化梦想。

(作者系商务部研究院研究员)