

中国内陆的外向型经济 传统产业能否卡位国际市场

记者 蔡梦黎 成都报道

2012年，全球经济似有复苏的苗头，有人预计从2013年开始，全球经济将正式开始复苏。但是，同时又有个人认为，从2009年便深陷金融危机泥潭的中国外向型产业，在未来3-5年之内仍难复苏。中西部内陆省市叫嚣着产业西移，但繁花似锦却掩不住整体疲软。“中国制造”是否已经过时？在世界产业不断洗牌的过程中，中国又该如何转身？

2012 经济或复苏

2012年结束后，业界有种观点：2013年开始的三至五年，全球经济将逐步进入复苏期。反映在金融业态上，2012年，德国法兰克福指数涨幅29.06%，英国伦敦金融时报指数涨幅5.84%，日本东经225指数涨幅22.94%。而美国道琼斯指数连续4年上涨，去年上涨7.26%，股指再创新高。

全球金融行业的盛衰与制造业的关联度也并非必然。在最严寒时期，全球制造业仍不乏英雄辈出。以苹果、三星、谷歌为代表的IT产业在经济最寒冷的2008-2012年中一直逆市上扬。而且，美、韩IT行业的原始创新力与品牌价值首次全面超越传统IT大国日本。特别是美国IT行业，近几年来已成功改变游戏规则，重新成为引领全球IT产业发展的霸主。

尽管欧美日等传统经济强国就业紧张、工资锐减，但其国民的消费力在2012年却也有抬头之势，这反映在汽车行业尤为明显。2012年，丰田汽车全球销量970万辆，再次登顶且再创新高，同比增长22%。成绩同样可喜的还有德国大众汽车，2012年全球销量907万辆，再创新高。宝马、现代、福特等大型企业企的销售成绩也总体不赖。汽车工业的持续火热，让人们对第二产业和第三产业都看见曙光。

只是，反应在中国的出口行业，许多国际经济的参与者认为形势依然严峻，据海关数据表明，2012年中国出口20498.3亿美元，增长7.9%。而2007年中国出口增速为25.7%。当下的增速已大不如前。尽管2012年开始全球经济有回暖之势，但业内人士认为，中国的出口在未来几年里很有可能仍将在寒冬中度过。

内陆企业 老路走不通

众所周知，中国的出口多年主打低成本的消费品。Made in China俨然便宜货之代名词。而近几年原材料上涨、用工消费品出口的优势稀缺。金融危机，消费力疲软固然雪上加霜，但随着成本上涨，中国制造要风光如昨，难度颇大。

此前，有业内人士把产业转移到劳动力相对低廉的中西部地区看作中国外向型制造业发展的“救命稻草”。但事实上，内陆地区的消费品企业付给员工的薪水也并不便宜。据记者调查，目前成都富士康的产业工人加上加班费，月工资普遍在2500-3500元之间。而深圳龙华的富士康，产业工人一月一般能拿到3000-4000元。一家重工企业在天津的产业工人加班后能拿到5000元/月，成都工厂的在4500元/月左右。差异都仅在几百元左右。

此外，内陆的工厂还要倍加承受日



益上涨的物流成本之苦，据记者了解，目前深圳港到洛杉矶港的运费，1立方米为8美元，折合成人民币在55元左右。而成都到深圳走汽运，1立方米为15元。深圳到洛杉矶的距离是成都到深圳十倍以上，内陆汽运费用的高昂程度可见一斑。

一些省份尽管实现了进出口额高速增长，但大多靠少数大型外资企业带动，而并非全面开花。以四川省为例，尽管近年来出口逆市增长，出口总值为384.6亿美元，增长32.5%，但四川省的高增长几乎是“火车跑的快，全靠车头带”的模式，有政策优势的成都高新综保区中十几家企业的出口产值占全省出口总额的四成以上。拥有富士康、英特尔等外资出口大户的成都市占全省出口近八成。

没有政策优惠的企业，出口行情就显得十分一般。如鞋类出口，2012年全年仅8.4亿美元。有业内人士透露，在2011年和2012年，不少出口额曾超1亿美金的贸易公司目前出口额为零，有的已关门闭户。究其原因，除国际市场总体不佳外，物流成本比沿海高，材料需从沿海运进来导致成本比沿海高正是主要因素。

传统军工产业的优势

中西部内陆省份模仿沿海地区出口廉价消费品确不具备优势。多年来深居四川绵阳一隅的长虹集团为发展出口业务，也不得不广东专门建立生产线，但事实上，中西部地区有一些已存在多年的成熟产业，其中一些行业如能源、汽车、石化的附加值还不低。这些产业立足于内陆在发展国际市场，还能起到意想不到的效果。除附加值相对较高而已，他们起码会因供应链成熟而较易控制成本。

以成都为例，比之电子产业历史相同悠久的，还有航空航天产业。其中的领头羊，中航工业集团旗下的成都飞机工业(集团)有限责任公司，在80年代便开始为国外航空公司生产飞机零配件。在90年代又开始与波音、美国麦道公司、韩国大韩航空公司等国外合作，签订转包生产合同为他们进行零配件制造。其中为空客制造飞机机头的主要部件的项目最为知名。

2012年，全球经济似有复苏的苗头，有人预计从2013年开始，全球经济将正式开始复苏。但是，同时又有个人认为，从2009年便深陷金融危机泥潭的中国外向型产业，在未来3-5年之内仍难复苏。中西部内陆省市叫嚣着产业西移，但繁花似锦却掩不住整体疲软。“中国制造”是否已经过时？在世界产业不断洗牌的过程中，中国又该如何转身？

2012年，全球经济似有复苏的苗头，有人预计从2013年开始，全球经济将正式开始复苏。但是，同时又有个人认为，从2009年便深陷金融危机泥潭的中国外向型产业，在未来3-5年之内仍难复苏。中西部内陆省市叫嚣着产业西移，但繁花似锦却掩不住整体疲软。“中国制造”是否已经过时？在世界产业不断洗牌的过程中，中国又该如何转身？

2012年，全球经济似有复苏的苗头，有人预计从2013年开始，全球经济将正式开始复苏。但是，同时又有个人认为，从2009年便深陷金融危机泥潭的中国外向型产业，在未来3-5年之内仍难复苏。中西部内陆省市叫嚣着产业西移，但繁花似锦却掩不住整体疲软。“中国制造”是否已经过时？在世界产业不断洗牌的过程中，中国又该如何转身？

消息显示，1998年，空客法国公司与成飞签署了500架份的A320后登机门转包生产合同，由于空客公司对成飞的质量管理体系和生产能力都颇为认同，在第一期合同中的产品尚未全部交付时，空客法国公司就与成飞签订了一项补充协议，将后登机门的转包生产合作范围扩大到空客A320的系列飞机。据介绍，直至2012年，成飞一直是世界上生产A320飞机后登机门仅有的两家供货商之一。此外，成飞还为空客A320系列飞机机头主要部件的制造。双方合作十分愉快。

除了成都飞机公司，中航工业集团旗下的另几家飞机制造企业也同样接到了空客的订单。消息显示，沈阳飞机工业(集团)有限公司生产和组装A320系列飞机应急舱门，是这一部件全球唯一供应商，还生产A320系列飞机机翼翼肋肋、滑轨肋、A320系列飞机机翼固定前缘等。西安飞机工业(集团)有限责任公司目前生产A320系列飞机电子舱门和A320系列飞机机翼固定后缘、翼盒等。此外，空客公司还与中航集团成立了合资公司——哈尔滨哈飞空客复合材料制造中心。该公司生产A320系列飞机升降舵、方向舵和水平尾翼。预计到2014年，全球一半空客A320系列飞机方向舵将在该公司生产。

而除了中航集团下属企业以外，同样成功获取国际贸易红利的，还有中铝集团旗下、全球三大铝制品生产企业的之一的西南铝业。该企业仍是深居中国内陆的重庆。消息显示，2011年3月，空客公司及其母公司欧洲宇航防务集团与西南铝业集团有限公司签署铝板及铝型材采购框架协议。西南铝业集团公司将为欧洲宇航防务集团和空中客车公司生产并供应铝板及铝型材。在此之前，波音公司也曾西南铝业采购相关产品。消息显示，在2012年，拥有良好政策优势的重庆笔记本电脑出货量虽大肆增长，但西南铝业的出口额仍排在“2012年重庆出口企业三十强”中的第20位。

类似于成都飞机公司、西南铝业这样的企业大都属于三线建设时期迁建于中国西南地区的军工和重工企业。枭龙、歼十等战斗机均出自成飞之手。神一至神九以及天宫一号的高精度铝

材都来自西南铝业。类似企业在中西部地区还有不少。目前，空客的民航飞机上，“中国制造”的身影已无处不在。这些“中国制造”比起纺织品、电子产品，附加值还不低，在销往国际市场的过程中，物流成本则显得不值一提。我国传统优势产业通过几十年的积累，在国际市场和我国贸易份额中成为角色理所应当。

随着我们的独立经销商不断地深造表示，“肥胖和营养不良是全球性的健康问题，我们每一个经销商都为自入现有市场，有越来越多的客户加入我们的每日消费计划。我们相信，康宝莱会在销售和盈利方面持续创造纪录。”康宝莱公司董事长兼首席执行官迈克尔·奥·约翰已能解决一部分该问题倍感自豪。

基于2012年良好表现，康宝莱同时提高了2013年业绩预期：全年每股收益预期从4.40美元~4.55美元提升到为

材都来自西南铝业。类似企业在中西部地区还有不少。目前，空客的民航飞机上，“中国制造”的身影已无处不在。这些“中国制造”比起纺织品、电子产品，附加值还不低，在销往国际市场的过程中，物流成本则显得不值一提。我国传统优势产业通过几十年的积累，在国际市场和我国贸易份额中成为角色理所应当。

并购 外资反哺传统产业

所谓以金钱换时间，一些企业拥有有良好的销售渠道，却无先进技术支撑。在全球经济即将触底反弹之时，抄底收购无疑是一条好路子。此外，面对中国高速增长的经济，通过并购国外好的技术与资源来反哺中国的内需市场，无疑也拥有巨大的机会。在中国的内陆地区，有不少企业正在这样做。

2012年6月，发源于四川省绵阳市的四川波鸿集团全资并购了具有110年历史，全球最大的轿车与轻型卡车铸造排气歧管供应商威斯卡特公司。该并购案为中国和加拿大两国历年以来最大的一起，被业界形容为继吉利并购沃尔沃之后的又一次“蛇吞象”。

由于波鸿集团属于汽车零配件供应商，名声并不大，也有人将其收购行为与当年四川腾中重工欲收购悍马的事件相比较。只是，较之腾中重工跟悍马八竿子打不着的业务方向来看，四川波鸿集团以生产汽车转向系统、制动系统、引擎、发动机等四大系统的黑色铸件、有色金属铸件及锻铸件产品为主。而威斯卡特公司的产品也属于金属类铸锻件。两家企业均致力于生产车用金属材料，属同类产品。

但近年来，威斯卡特公司因业绩不断下滑而不得不寻求海外并购，而四川波鸿集团正好在国内与各大合资汽车主机厂拥有良好的关系，并与美国艾尔比、富士(昆山)、南方天合、光隆精密、德国克诺尔，以及世界500强企业的美国康明斯、德国比泽尔、英国吉凯恩、美国德纳、菲亚特、美国天合、北京ABB、东风汽车、艾默生达成了长期供货协议或战略协议。在中国这个全球第一大汽车市场拥有良好的渠道。但是，四川波鸿集团较之威斯卡特这样的百年老店，在核心竞争力上必定不如蜂拥而入的外资零配件大佬，甚至比不上一些国营老厂。

因此，通过并购威斯卡特，四川波鸿集团可迅速提升自身的研发能力而做大做强，以金钱换取了时间。开发显示，波鸿公司正在和德国大众奥迪一起开发生产EA888三代发动机缸体项目，将威斯卡特引入，可以加速开发过程并提高二企业合并后的价值。正是这些原因，使得两家企业在并购案上一拍即合。

此外，四川波鸿集团出资2.45亿美元(包括购买股权和承担债务)100%收购威斯卡特，折合人民币16亿元左右。而截止2011年底，波鸿集团总资产达58.3亿元人民币，年销售收入近40亿元人民币。这组数字显得波鸿集团收购威斯卡特一事也并非那样“蛇吞象”。

类似于四川波鸿集团收购威斯卡特，不仅仅可以把国外的先进开发技术与管理经验引入国内，增强企业自身的核心价值。还可通过提升核心竞争力优化自身在国外的项目，加速卡位国际市场。波鸿集团与德国大众奥迪的合作项目就是一个极好的例子。

当然，不少专家也指出：跨国并购有风险，收购之后的事更不易。中国的企业无论是集团管理还是法规政策，甚至适应员工的生活习惯，都不得不按照当地的规则出牌。这对管理者而言，无疑也是一大考验。有消息称，中国企业的海外并购失败率在50%以上。事实上，不仅仅在中国，全球的跨国并购案例，成功的都不多。毕竟，海外并购不仅仅是金钱可以解决那么简单。跨国并购的风险，也值得中国企业足够重视。

康宝莱国际公司由马克·休斯于1980年在美国创立，是一家专业营销体重管理产品、个人营养保健品的跨国企业，致力于为社会大众提供优质的产品和良好的商业机会，并寄望以此来改善人们的生活质量。目前康宝莱在全球88个国家建立了销售中心，拥有超过270万名营销人员。

4.45美元~4.65美元之间；净销售额同比增长率从10%~12%调整至12%~14%之间。

四川双马 董事长董秘 双双下课

特约记者 赵倩 报道

近日，四川双马(000935,SZ)发布公告称，公司于2月19日及20日分别收到董事长姜祥国及董秘魏巍书面辞职函。公司表示，姜祥国因个人原因提出辞去董事及董事长等职务。姜祥国辞职后不再担任四川双马及其子公司任何职务。

受困水泥行业颓势以及公司自身净利润大幅下滑，四川双马此次人事变局，难免引发市场诸多揣测。

称为“正常人事调整”

姜祥国于2011年6月出任四川双马董事长。任该职之前，姜祥国为四川双马的最大股东拉法基中国区高管。董事长突然辞职的原因为何?《四川在线》援引四川双马内部人士的话称，其辞职的原因在于拉法基集团层面正常的人事调整，由于他将离任拉法基中国区CEO的职位，因此辞去四川双马董事及董事长的职务。

2012年12月27日，四川双马还公告了公司另一位高管的辞职，“由于本杰明先生的个人原因，他已辞去公司董事的职务。”

与人事“震动”同期的大动作，是四川双马不断转让或出售公司的大子公司的相应资产。今年1月19日，四川双马连发三则公告公布了相关资产处理情况，其中包括：一、协议出售了绵阳分公司及本部闲置资产给绵阳艾文思生物科技有限公司；二、公司以3000万元人民币出售其持有的绵阳商业银行1400万股；三、由四川双马控股59.62%的一子双马电力，出售了其位于江油城区的一处闲置资产。

四川双马近期这一系列的动作，几乎发生在数位高管接连辞职的同期，究竟是出于公司战略层面的考虑，还是迫于市场压力的无奈之举？

产能过剩行业亏损

目前，四川双马2012年的年度业绩预告仍未出炉，但从该公司去年的前期表现来看，其业绩大幅下滑的可能性不小。

四川双马2012年3季度财报显示，去年1~9月，公司营业总收入13.5亿元，同比下降7.92%；而归属于上市公司股东的净利润仅为863万元，同比大幅下滑107%。

对于公司业绩大幅下滑，四川双马公告表示，有三个方面的原因：1、部分新建水泥工厂产能大量释放，过剩产能居高不下，引发市场销售竞争压力积聚，导致价格相比去年同期明显走低，公司的盈利能力下降；2、大面积的持续性降雨更进一步的削弱被抑制的市场需求；3、宏观经济环境没有遵循通常年份的规律显示出逐步走向旺季的迹象，引起行业预期下降，价格持续疲软。

近年来，水泥行业一直面临产能过剩以及经济环境的影响。据相关媒体统计数，截至1月31日，A股中，水泥行业有14家上市公司发布业绩预告或快报，其中仅有3家预增或扭亏，有9家净利降幅达70%以上，冀东水泥、四川双马降幅接近100%。去年行业整体利润下降近50%，多数企业处于微利或大幅亏损状态。

产能过剩是水泥行业近年来面临的一大难题。据工信部赛迪智库产业结构调整形势分析课题组统计，2012年上半年，我国水泥产能过剩超过3亿吨。工信部最新数据显示，2012年有216条在建水泥生产线，预计到2013年建成投产，届时新型干法水泥将达到31.33亿吨。假设2013年需求增量将达到24亿吨，富裕程度也将达到30.54%。“这说明我国新型干法水泥不仅能满足建设需要，而且已经过剩了。”工信部有关人士曾这样公开表示。

数字水泥网资料表明，2012年水泥行业产能过剩最为明显的是在西南和西北地区，均超过70%，全国的均值也就只有25%。在行业压力的外因之下，四川双马的销售毛利率在同行业中亦处于低位。其去年半年报显示，公司水泥业务销售毛利率一度仅为3.4%。据wind统计，19家水泥行业上市公司去年三季度的平均销售毛利率为17.99%。“内忧外困”之下，对离职高管职位的继任者和其大股东拉法基中国而言，如何解决四川双马当前公司所面临的难题和带领公司走出困境与发展，都亟待破题。



康宝莱发布 2012 年财报 中国市场劲增 38%

记者 贾一萱

洛杉矶消息，全球营养品巨头康宝莱(纽交所代码:HLF)近日公布了2012年全年财报。数据显示，康宝莱2012年全球总销售额达64亿美元，同比增长19%，净销售额为41亿美元，同比增长18%。全年净利润为4.772亿美元，同比增长16%；每股摊薄收益为4.05美元，同比增长23%。

同时公布的还有2012年第四季度财报。财报显示，2012年康宝莱第四季度净销售额11亿美元，同比增长20%；净利

润为1.178亿美元，同比增长12%；每股摊薄收益1.05美元，同比增长18%。

从财报数据来看，亚太区已经成为康宝莱业绩最大的区域，该地区营收11.4亿美元，营收占比28%。而业绩增长最快的地区则是中国市场，2012年，康宝莱中国全年销售总额(含税)达24.9亿人民币，同比增长达到38%以上，增长速度位列全球6大市场第一名，成为康宝莱业绩增长的强力引擎。

“康宝莱屡创纪录的业绩还将持续，

随着我们的独立经销商不断地深造表示，“肥胖和营养不良是全球性的健康问题，我们每一个经销商都为自入现有市场，有越来越多的客户加入我们的每日消费计划。我们相信，康宝莱会在销售和盈利方面持续创造纪录。”康宝莱公司董事长兼首席执行官迈克尔·奥·约翰已能解决一部分该问题倍感自豪。

基于2012年良好表现，康宝莱同时提高了2013年业绩预期：全年每股收益预期从4.40美元~4.55美元提升到为

4.45美元~4.65美元之间；净销售额同比增长率从10%~12%调整至12%~14%之间。

康宝莱国际公司由马克·休斯于1980年在美国创立，是一家专业营销体重管理产品、个人营养保健品的跨国企业，致力于为社会大众提供优质的产品和良好的商业机会，并寄望以此来改善人们的生活质量。目前康宝莱在全球88个国家建立了销售中心，拥有超过270万名营销人员。