

2015年05月12日 星期二
第139期 本期共四版

媒体热线:010-68735737 68735793
网址:www.zqgz.com.cn
传真:010-68735735
联系人:丁国明
E-mail:guozibaobao@163.com

速览

中核集团“华龙一号”
签订两个出口合同

中国自主三代核电技术“华龙一号”首个示范工程——中核集团福清5号核电机组5月7日正式开工建设,标志着中国核电建设新时代的到来,推进中国核电“走出去”战略的实施。中国集团总经理钱智民透露,“华龙一号”已经签订2个出口合同,5个合作框架协议。

我国掌握油气田旋转导向
钻井、随钻测井技术

中国海油公司自主研发的旋转导向系统Welleader、随钻测井系统Drilog近期联袂完成渤海某井的海上作业。这标志着我国在油气田定向钻井、随钻测井技术领域打破了国际垄断,可自主完成海上“丛式井”和复杂油气层的开采需求,有望大幅降低国内油气田开发综合成本。

中粮集团减持
中粮生化1.14%股权

中粮集团有限公司日前对旗下中粮生物化学(安徽)股份有限公司进行减持。公告称,控股股东大耀香港(中粮集团全资控股子公司),累计减持股权1.14%。中粮集团并未披露减持的目的。此前中粮集团已经对旗下的中粮地产股份有限公司和中粮屯河股份有限公司进行了减持。

东航第一季度
实现利润总额20.90亿

近日,中国东方航空股份有限公司发布2015年第一季度业绩报告。根据国内会计准则,公司第一季度实现利润总额20.90亿元,同比减亏增盈22.72亿元。目前,东航航线网络通达177个国家和地区的1052个目的地。到2015年底,东航运营飞机将超过550架,旅客运输量将突破9000万人次。

建言国资监管
助力国企发展

国务委员 王勇

祝愿《中国国资报道》

围绕中心 服务大局 办出特色

王书基

二〇一五年五月

指导单位:国务院国资委新闻中心 联办单位:中央企业媒体联盟《中国企业报》 顾问:厉以宁

主编:张博 编辑:陈玮英 E-mail:qiyeobaoxinwenbu@163.com 校对:许舒扬 美编:王祯磊

央企换帅
技术型趋势明显



王利博制图

“一带一路”
助推央企重组步伐加速

央企合并存多种形式 大规模重组不会马上出现

本报记者 赵玲玲

随着国企改革“落地年”步入二季度, 逐渐成为A股主流的各大央企, 一次又一次地为甚嚣尘上的“央企合并潮”提供佐证。

中国电建公告称, 公司拟向大股东电建集团发行股份, 购买中国水电顾问集团、北京设计院等8家公司100%股权, 资产预估值合计为168.3亿元。重组完成后, 公司合计占有我国约80%的水电设计市场份额。

无独有偶, 有媒体报道称, 另一支央企大军保利集团也正在与中纺集团商谈两大集团的整合事宜, 目前基本达成一致意见是, 将中纺集团并入保利集团, 预计下半年将进入实质性的合并阶段。对此, 中纺集团相关负责人表示“确实有意向, 正在谈”, 但并没

有透露更多细节。

北京现代产业规划研究院院长彭剑彪在接受《中国企业报》记者采访时表示, “中国电建的重组路径为同类合并的方式, 即按照业务相近、优势互补、有利于实现资源优化配置的方向来进行合并重组。其重组的目的是促进各种资源要素向优势企业集中, 做大企业规模、做强企业优势。而保利与中纺的整合, 则意味着非同类型合并的新合并形式的出现, 相信以后可能还会出现更多重组方式。”

谁是下一个“南北车”?

随着南北车合并案的推出, 今年以来, 有关央企合并重组的消息屡见报端, 谁会成为下一个“南北车”更是引发了社会各界的诸多猜想。

有国资专家指出, 央企合并的逻辑, 一是加快发展的需要, 二是一致对外的需要。如果没有这两方面的需求, 或者需求不紧迫, 央企合并的动力就不强。无疑, “一带一路”战略构想的提出, 为此提供了强大的“驱动力”。

“从目前已经确认的南北车、中电投与国家核电的合并重组来看, 本轮央企合并重组的瞄准对象并非那些产能过剩的行业、企业, 而是对具有战略重要性行业中的巨头央企同类之间进行强强联合, 很大程度上就是为了其更好地参与国际竞争扫清障碍。”彭剑彪指出, “在当前‘一带一路’的大背景下, 作为中国高端装备制造的代表, 高铁以及核电的合并重组, 无疑充当了急先锋的角色。”

(下转G02版)

观察



央企重组应是一个有序的系统工程

赵玲玲

今年以来, 央企合并重组传闻接二连三, 并不断发酵升温, 一度传出“数量或将减至40家”的报道。虽然近日国资委发表声明称央企重组的高潮以及减至40家的说法在当下这一时期是不可能的, 但是却并没有否认央企兼并重组的方向, A股“中国”概念股的行情似乎也并未受此影响, 上涨势头仍然“生猛”。

自2003年国资委成立以来, 央企合并重组的传言似乎从来没有如此频繁又强烈地冲击过人们的耳膜。继南北车合并之后, 关于央企强强联合的传言不绝于耳: 中石化与中石油、中国中铁与中国铁建、中国移动与中国电信和中国联通、宝钢与武钢等多家央企巨头纷纷传出合并消息, 惹得各大央企不断地发布公告否认传闻, 一向鲜少“发声”的央企似乎也从来没有如此“高调”过。

风起于青萍之末。近半年来, 一系列关于国企改革的重要文件或讲话相继出台, 为央企的合并重组传言提供了助力。

以去年年底国资委主任张毅在中央企业、地方国资委负责人会议的讲话为例, 会议强调要把企业做强做优做大, 积极参加国际竞争, 尤其是高铁、特高压、核电、4D网络、建筑等作为重点发展的行业, 与核心竞争力相呼应国际化, 给人一种想象的空间。而在今年的两会上, 国务院总理李克强在政府工作报告中, 尤其强调油气的体制改革, 并将石化、石油等行业的体制改革明确地写到政府工作报告中, 人们对于中石油、中石化的合并传闻与这种背景不无关系。

国资委工作会议、全国两会等几个重要会议中所释放出的政策性信号, 以及国家的政策战略指向, 为央企合并重组的这种猜想提供了支持, 继而这些偶然出现的信息迅速地被发酵被扩大。加之由于没有相应的政府部门出来明确否认, 企业自身否认声明不够权威, 使得越否认信息越被传播。可以说, 正是由于国家的发展战略尤其是政策导向使得人们感到央企合并重组潮越来越近, 尽管消息的准确性受到质疑, 但是人们的期待却有其合理性。此外, 国有企业的一系列改革方案没有出台, 也是使得人们想象力不断发酵的一个重要因素。

其实, 在央企合并的背后, 政府的驱动力虽然是必不可少的原因之一, 但是与央企自身的发展、市场的需求、产业的演进阶段甚至企业竞争对手变化等诸多因素都是密不可分的。作为国家“正规军”, 央企的每一个动作都必须从其地位与使命来加以考虑, 尤其是对于合并重组这样牵扯复杂利益的大动作来说, 势必有其内在的逻辑。

首先, 长久以来, 我国一直处于国际分工的中低端位置, 尤其是在一些关键性的行业, 中国企业的产业集中度偏低, 整体实力不强。要想占据产业链的高端位置, 则需要打造具有国际竞争力的“国家品牌”来获得研发和销售优势。

对此, 国资委强调, 对于专业化板块的整合, 要深入挖掘内部协同效应; 要沿产业链方向整合, 要推动资源向产业链的关键环节和高端布局; 要切实推进重组后整合, 实现1+1>2。而合并同类项以及强强联合的方式无疑是最好的选择, 整合之后, 不但会带动中国整体工业化水平, 推动中国制造的转型升级, 还会减少我国企业之间的内耗, 避免企业在“走出去”的过程中产生恶性竞争。尤其是在“一带一路”、“中国制造2025”等战略背景下, 央企应通过强强联合重组, 增强国际竞争力。

近期南北车合并成“中国中车”就是一个典型案例。中国北车和中国南车在业务上高度重合, 此前已经是全球第一大和第二大高铁制造商, 在海外业务拓展中屡屡出现恶性竞争, 与国家鼓励高铁走出去的目标相悖, 合并之后这一问题将不复存在。

(下转G02版)

