

纾解国内企业在海外投资融资中遇到的困境

中国降低境内企业境外放款门槛

- 符合条件的境内企业可对境外投资企业放款
- 资金范围不限自有外汇资金,也可使用人民币购汇

一直“潜伏”的腾中重工,发布了首份官方声明——

将生产“国产悍马”

收购完成后将适时在国内建立生产基地,并将节能环保作为研发方向

本报成都6月9日电(记者高柱)面对近段时间媒体铺天盖地的质疑和专家学者们的“泼冷水”,一直深深“潜伏”的腾中重工终于坐不住了,公开声称将生产符合节能环保方向的“国产悍马”。

6月8日下午,该公司在其官方网站新链接的“收购信心”网站上发表声明说,收购完成后将适时在国内建立生产基地,并将节能环保作为研发方向。

这是该企业发布的第一份官方声明。其内容显示,除了之前公布的腾中重工与通用双方签订的谅解备忘录内容以外,腾中重工特别指出,正在就总装、主要部件和材料供应的长期合同进行磋商,但悍马生产厂的出售并未包括在谅解备忘录之中,在交易结束后,通用计划按照合同在美国继续为悍马生产汽车,也就是此次收购并没有买下悍马的生产基地。此外,腾中表示收购也不涉及任何军方车辆的出售或军方技术的转让。

腾中重工还认为收购“油老虎”作出解释:腾中重工计划对悍马的新产品以及下一代型号产品的研发进行投资。并表示,“腾中重工非常清楚全球关注的有关新的燃油效率规定,相信悍马团队为满足该规定已经做好了准备。”

声明还同时回应了外界一直质疑的腾中重工为何要收购悍马的原由,悍马将使腾中重工迅速进入国际高端越野车制造行业。

“这与腾中重工的企业发展策略相吻合。”腾中重工CEO杨毅表示,将公司业务方向拓展到越野车行业的发展策略已经酝酿了一段时间,“而悍马正赋予我们一个千载难逢的机会。”

谅解备忘录签订之后,目前正在紧张谈判。尽管目前美国汽车制造业正面临一个动荡的环境,但悍马品牌的发展潜力是不可忽略的。

但他拒绝透露目前交易的具体条款,“此时公布不是时候。”

三部委拒绝表态

腾中重工能买下悍马之前,它需要获得三个政府部门的支持——监管海外投资的商务部、负责经济规划的国家发改委和控制外汇的国家外汇管理局

本报成都6月9日电(记者高柱)人们推测,腾中重工收购悍马面临的最大障碍,可能是能否获得政府的批准。

腾中重工能买下悍马之前,它需要获得三个政府部门的支持——监管海外投资的商务部、负责经济规划的国家发改委和严格控制外汇的国家外汇管理局。但目前这三家部委没有就此表态。

据悉,在三个预计将对这桩交易进行审批的中

央政府部门中,商务部的批准是最重要的。如果审批过程顺利的话,将至少需要30个工作日。

新华社驻川记者曾为此事致电商务部,得到的回答是:“对于社会上的炒作,我们不予回答。”

今天,四川省商务厅外经处处长周卓峰在接受本报记者采访时说,如果腾中重工收购悍马,肯定要经过商务厅批准,而且就是由他们负责,但当记者问及此次收购的细节及企业的情况时,他却说:“这件事经过媒体披露

后,相关企业专门通知省商务厅,提出不要对外披露任何信息。应企业的要求,我们目前也不好发表意见。”

记者为前往腾中重工企业采访,曾联系过其所在地的新津县委宣传部。对方答复:县委、县政府都不知道这件事,它完全是企业行为。并歉意表示,他们不好为记者提供采访方便。

腾中重工看起来有着地方政府关系,但这不大可能就意味着在国家政府部门有任何影响力。

注册资本仅3亿元人民币

收购资金仍是个谜

■本报记者 高柱

自从腾中重工将收购美国通用旗下悍马品牌的消息被国内媒体炒得沸沸扬扬后,这个距离成都30多公里,注册资本仅3亿元人民币的四川民企,一时间在全国各大网站上成了点击率最高的内陆企业。

腾中重工收购悍马的障碍,除了政府正在极力推行节能汽车因素,收购高油耗的悍马品牌亦

需要通过监管层审批,并且存在融资方面的问题。

融资是最近外界猜测的焦点。3亿元人民币注册资本,与这次交易预计售价1亿~5亿美元之间,形成了反差。外界不清楚,腾中重工的收购资本从哪里来。

腾中重工的收购,与悍马在今年1~3月的全球销量锐减65%并无关系,但同时有数据显示,悍马在中国的销售量却一直不错。一些煤老板是

其中的主顾。媒体曾说,悍马是煤老板“炫富”的工具。

上海证券报上周刊登报道称,山西省的私人企业资金可能才是该交易的推动力。

熟悉该交易的一位消息人士称,四川省政府支持这项交易,但这种支持并没有包括具体财政上的支持。

人们想到了银行。但不少银企人士并不看好悍马并购。

四川某银行一位不愿透露姓名的负责人甚至表示,不管此桩收购有无国际推手在背后操纵,但明显是一件赔本生意,他相信没有哪家国内银行会做这样的宽大头。

6月7日,吉利控股集团董事长李书福在接受新华社记者采访时指出:“在资金运作方面,吉利的两次海外并购都是直接用海外资金,用开办的资产做抵押向海外银行贷款,或者在海外资本市场发债、转股,而不是从国内银行贷款,没用国内一分钱。”

此前,“悍马曾经找过吉利很多次,但吉利对它不感兴趣。”李书福透露。

腾中重工收购悍马的资本从哪里来,目前这还是一个谜。(本报成都6月9日电)

新闻分析

五月的黔中大地,生气盎然,青山秀水中掩盖不住那一片欣欣然的生灵之气。欢快的电波中,一条来自首都北京的消息令我们热血沸腾:贵州省公路桥梁工程总公司荣获全国“五一劳动奖状”。

诗云:“宝剑锋从磨砺出,梅花香自苦寒来。”荣耀的背后注定隐藏着许多艰辛和汗水,热血与付出。这些,也许贵州路桥人更是体会深刻,他们为了贵州经济社会的发展肩负着多少责任与使命。看着今天在贵州大地上崛起的一座座巍峨大桥,宛如彩虹般架设在瑰丽的奇峰之间伸向远方,传递着千里亲情造福黔中百姓,为实现贵州经济社会发展历史性跨越插上了腾飞的翅膀。

十六载艰辛创业 十六载自强不息

历史的召唤总是那么的紧迫,但赋予的使命往往却是最重要的。

贵州,是四川、重庆南下出海的必经之地,是西南通往华中、华南地区的门户,是西南的重要交通枢纽;同时也是全国唯一没有平原的内陆山区省份。公路运输作为最主要的运输方式,承担着全省90%的客运量和80%的货运量,特殊的自然地理条件决定了贵州发展交通的异常重要和艰难。

新中国成立以后,贵州公路建设驶入了快速发展的轨道,特别是西部大开发的号角吹响后,面对新的机遇、新的挑战,贵州公路建设事业迈开了新的步伐,前人发展公路交通的梦想成为现实,“地无三尺平,人无三分银”的历史一去不复返。

而在公路桥梁事业飞速发展的历史机遇中,成立于1992年的贵州省公路桥梁工程总公司,也伴随着公路桥梁建设的不平凡历程不断成长。

1992年,贵州路桥总公司承接了深圳至汕头高速公路第二、五合同段的施工,开始了走出大山的历程。凭借超强的技术能力和敢打硬仗的精神,“貌不惊人”的贵州路桥战士多对手赢得了广东南海南北干线雅瑶立交、广东广东东线大涌高架桥、广东南海三山西大桥、深圳梅观高速公路大埔立交桥等一系列技术难度大、施工强度高的工程任务,在国内竞争异常激烈的交通建设市场争得了一席之地。

随后几年里,贵州路桥在一次又一次的重大施工任务中,积累了资金,充实了人员,技术与设备力量得到极大提高,从而步入现代企业发展的快车道。在十六年的“艰辛发展征程中,贵州路桥逐步取得了国家壹级公路工程施工总承包资质以及桥梁专业一级、路面专业一级、路基专业一级等资质证书。公司注册资本金从最初的6300万元增加到了50000万元人民币;从业人数从公司最初成立时的十多个人增加到现有从业人员1386人。承接工程任务从成立之初每年1~2个项目到2008年的遍布全国11个省市自治区的40余个项目,承接工程任务金额在2008年也达到100余亿元新高。2002年以来,总公

黔龙飞天腾四海

——记全国“五一劳动奖状”获得单位贵州省公路桥梁工程总公司

赵福中 彭健 李献波 李晓凤 何守一



世界上最高的桥梁——
关兴路北盘江特大桥

坐落在关兴高速公路上的北盘江特大桥,在国内首次采用双向预应力砼加劲板梁设计,横跨号称“世界大裂缝”的花江大峡谷,是预应力混凝土加劲梁悬索桥,主跨388m,为贵州省已建桥梁中的最大跨径。桥面至江面高达405m,横跨北盘江大峡谷,是世界上最高的桥梁。



镇胜公路北盘江大桥

镇胜高速公路北盘江特大桥位于关岭县岗乌镇与晴隆县光照镇交界处,横跨北盘江大峡谷,是沪瑞国道主干线(贵州境)镇胜至胜境关高速公路的重点、控制性工程之一。

该桥为主跨636米单跨双铰钢桁加劲梁悬索桥,主跨跨径在目前已建和在建的国内同类型桥梁中位列第3,在采用缆索吊装施工方法的国内公路桥梁中名列第2位。

该桥在国内首次采用缆索吊装法进行钢桁梁及正交异性钢桥面板整体吊装。缆索吊装系统最大吊重能力为160吨,在同类型桥梁中,无论是吊重跨度还是吊重重量、吊重速度,均为国内领先。该桥的成功架设,为今后山区大跨径钢桁梁悬索桥的设计和施工积累了宝贵经验。

司先后拓展了河南、河北、浙江、福建、甘肃、陕西、宁夏等市场,并先后参与贵州多个高速公路的建设施工,为贵州高速公路网描绘出绚烂的篇章。

十多年的飞速发展,贵州路桥积累了丰富的施工和测设经验,在地形、地质十分复杂的情况下,修建了大跨度的石拱桥、缆索吊桥、吊拉组合桥、钢筋混凝土箱型拱桥、钢筋混凝土悬链线双曲拱桥、大跨度转体式跨线立交拱桥、预应力钢筋混凝土连续梁和大跨度钢筋混凝土桁架组合拱桥、大跨度连续刚构桥,桥型之多,在国内处于领先地位。

在交通建设市场激烈的竞争中,贵州路桥人自我加压、艰苦创业,勇于拼搏,善打硬仗,凭着一股“高速”精神,迅速赢得了同行的尊重,市场的认同,各界的赞誉,以生动的事实和辉煌的业绩诠释了一个优秀企业的成长历程。

坚持变革求发展 勇于创新谱新篇

没有变革就没有前进,只有深化企业制度改革,才能使公司在市场经济竞争的大潮中立于不败之地。

近些年来,贵州路桥按照现代企业制度根据行业特色与市场定位进行机构改革,简

化高效,充分发挥调动各部门的职能优势,避免机构臃肿、职衔繁多、人浮于事的弊端。贵州路桥原来管理项目施工层次有四层:公司管工程处、工程处管项目经理部、项目经理部管作业队的四级管理,为节约成本,减少管理中间环节,2008年6月,公司撤消了工程处建制,六个工程处在贵阳设立的办公室、办事处相继撤消,仅此,公司每年可节约管理费用近千万元。撤消工程处后管理快速跟进,使企业机制、机构扁平化、效能化、精管化、核心化,奠定了良好的发展基础。

在公司管理上,贵州路桥通过加强项目成本核算、财务监测、材料监测、设备调配、审计监控等职责,做到了精打细算,有效控制了成本,遏制了管理费开支的随意性。

过去参与施工的劳务队伍实力参差不齐,不良的进入机制和各自的利益取向使得劳务队伍长期以来同项目部的关系不够融洽。经过调研,公司领导班子改变了以往的管理模式,通过市场化方式,对参与合作的劳务队伍统一登记,并进行信誉评价,让有实力、信誉好的队伍才能够承接任务。劳务队伍在公平、公正、公开的平台上通过合理竞争,在平等自愿的原则上参与项目施工,改变了“包工头”式的粗放式管理。同时通过信用保证金的控制来达到维护各施工队下属农民工的权

益。

而面对贵州路桥的发展与未来,以公司总经理王涛为核心的领导班子更是深思熟虑,他们将贵州路桥深塑内涵,把企业的拼搏之路规划规律,通盘谋划,把“以主业为龙头,以企业发展和经济效益为中心,“十一五”末实现年完成建安产值翻一番,2011年力争突破年完成建安产值30亿元。总公司改革和改制工作取得新进展,“产、学、研、投”一体化企业发展平台初具规模,现代企业制度基本健全,治理结构清晰,资本结构优良,员工社保和福利保障体系基本健全和完善,员工收入特别是核心管理层的收入明显提高,公司发展取得显著成效。”作为企业发展的目标与战略的核心,把产业的发展战略、人才发展战略、改革与管理战略作为强企振势的主题,通过主业市场开发战略、主业发展战略、多业化产业取得显著成效;建立项目经理和管理中层内部人才、专业技术管理人员内部人才、专业技术操作工人内部市场、预岗人员内部流动机制;构建学习型企业,加大企业性集团综合管理水平,创新管理平台为具体实施方案,由点到面,从上而下地扎实迈进。

谈到这些变革,总经理王涛感慨地说:“在贵州路桥发展过程中,我们始终在思考如何使国企焕发活力,如何使国企更加强大。因此我们通过一系列的改革与革新要打造两个平台,一个是面对大时代市场发展的平台,一个是路桥人本身承载人才发展的展才平台。这两个平台的全面建立将成为企业做大图强的坚实保障,成为发展的动力之源。”

争朝夕学无止境 承重任臻于至善

一个企业能否稳定与发展,能否提高与创新,其关键就在于企业的领导班子。

近年来,贵州省公路桥梁工程总公司严格按照“四好”班子建设的具体标准,紧紧围绕公司的生产、经营这一主线,在创建“四好”班子方面取得了不菲成绩,有力地推动了企业的全面发展。

在思想建设上,公司坚持党委中心组学习制度,认真学习邓小平理论、“三个代表”重要思想和科学发展观,不断提高领导班子政治理论素质,决策水平和执行能力,坚持把企业的改革发展放到加快贵州经济社会发展实现历史性跨越的全局中去谋划和推进。在组织建设上,公司针对高速公路建设点多线长的特点,相应加强了基层党组织建设,培养出一批高素质的领导干部队伍和职工队伍。在作风建设上,公司严格把关,按照“八荣八耻”的要求,努力培养领导干部开拓创新、扎实肯

冲进1200℃高温的火中救人而毫发无损

厦门救援中心装备过硬

可应对各种公共灾害事故,并有效避免救援人员伤亡

本报厦门6月9日电(记者王冬梅)今天上午,在厦门市灾害应急救援中心,安全生产万里行的记者们被“隧道灭火车、遥控自行车水炮”等先进的救援设备所吸引。指着一套类似航空服的衣服,一位消防员介绍说:“这套衣服价值2万元,穿上它可以冲进温度1200摄氏度的火中救人,而衣服内的温度只有25摄氏度,火中救人可以做到毫发无损。”

据悉,厦门市灾害应急救援中心是国内首个综合应对各种公共灾害事故的救援中心。该中心自2006年8月成立后,改变了“110”、“119”、“120”以及交通、水电等应急救援部门间“各自为阵”、应急救援资源严重浪费的状况。

3年来,厦门市灾害应急救援中心积极组织官兵参与各类应急救援,大到地震救援、房屋倒塌,小到摘马蜂窝、破门取钥匙。截至今年5月21日,该中心共接警出动10636起,抢救被困人员1806人,疏散被困人员3964人,抢救财产价值72015万元。

面对一些地方由于救援装备不过硬而导致救援人员伤亡的惨剧,为了保证救援的高效和质量,在各级政府和相关部门的支持下,厦门市灾害应急救援中心

配备了一大批扩张器、切割机、雷达生命探测仪、海事卫星电话、抗震救援保障柜、饮食保障车等先进的抢救救援装备,并根据城市发展,投入巨资建设了一批新的消防站。



认证认可——

质量安全的第一道防护门

本报北京6月9日电(记者高莎)认证认可对普通老百姓来说比较陌生,但却和我们的生活息息相关,是我国质量安全的第—道防护门。今天是认证认可与质量安全暨国际认可日,国家认证认可监督管理委员会副主任谢军就此介绍了相关情况。

谢军说,依据2005年主要经济指标测算,认证认可对国民经济增长的贡献率为0.671%,对社会发展的贡献率为0.314%。

“我国已初步建立了既符合国际规则,又具有中国特色的认证认可管理体制”谢军说。自国家认监委2001年建立以来,我国认证认可水平和规模已经在世界上处于领先地位。

干、勤于好学、生活正派等良好的作风习惯。

走进贵州路桥的建筑工地,扑面而来的总是那股平易近人、善于学习的风气。你会发现公司领导、管理人员经常深入一线,与基层管理人员、技术干部和农民工一起商讨问题,促膝谈心。贵州路桥的干部们形成了“情况到一线掌握,问题到一线发现,成绩到一线获取,本领到一线施展,感情到一线密切”的良好政风,有力地推动了公司各项工作的发展,密切了干群关系,赢得了广大职工交口称赞。总公司领导班子成员始终坚持党的根本宗旨,以人为本,关心职工,在企业的发展中全心全意依靠职工群众。公司严格执行8小时工作制,每月按时为职工交纳保险,企业从未发现恶意拖欠、克扣民工工资情况,并且每年都会拿出资金支持民工学习安全生产法律法规和安全生产知识,提升农民工的职业技能素质。

公司的重大决策坚持与党政保持一致,相互配合、相互支持,同时促进民主生活会制度,开展批评与自我批评,使班子始终保持团结统一,树立起大局意识、廉洁自律意识,保证凡重大决策领导班子共同参与、共同磋商、集体决策。

经过公司领导班子的不懈努力,路桥总公司步入了规范的发展历程,干部职工精神振奋,齐心协力谋划企业发展。建安产值从1998年的三四千万元,发展到2008年的15亿元;保证了国有资产的保值增值,企业可持续发展能力强,职工收入逐步提高;做到了无重大决策失误,无重大安全生产事故,无严重环境污染事故,无重大群体性事件。

近年来,路桥总公司先后通过了ISO9001:2000质量管理体系、ISO14001环境管理体系和GB/T28001职业健康安全管理体系认证。并荣获国家工商行政总局“守合同、重信用”、贵州省“五一”劳动奖章、贵州省劳动保障年年工作先进单位、贵州省建筑业“优秀施工企业”和“全省交通行业文明单位”等多项荣誉称号;2007年,公司总经理王涛喜获贵州省“五一劳动奖章”称号;2008年,公司获得“全国安康杯竞赛优胜企业”称号;2009年,贵州路桥又喜获全国“五一劳动奖状”荣誉。

平坦的路上,人们很难想像路桥人的艰辛,但当你走在盘山小路,深谷高坡,头晕眼花、不寒而栗时,也许你会体会到修路架桥的艰难。正是如此艰苦备作的历程,贵州路桥从领导班子到每一位员工都深感荣誉与使命并重。

在美丽富饶的珠江三角洲、风景优美的川西高原,如诗如画的渤海湾畔、粗犷彪悍的黄土高原,处处都留下了贵州路桥人的身影与杰作,太多的事实证明,“五一”奖状放在他们身上是当之无愧的,面对新的挑战,新的任务。贵州路桥人将以高度的使命感和责任感,深入实践落实科学发展观,以“时不待我,只争朝夕”的高昂斗志,顽强拼搏不畏艰难的战争状态,创造出无愧于当代的业绩,必将再创公路桥梁建设新的辉煌!