

未完成5.41亿美元债券本金偿付计划,徘徊在破产边缘——

尚德该如何拯救

于南



多重原因引发尚德危机

在偿还“可转债”的最后期限到来之时,曾经的中国光伏“名片”——尚德电力终究还是以公告中一句“没有完成将于今日(3月15日)到期5.41亿美元债券本金的偿付计划”,委婉地“承认”了自身正徘徊在破产边缘的残酷现实。

一旦债权人就尚德电力“可转债”偿付违约一事向法院提起诉讼,法院便有权对公司一切资产采取冻结措施。而如此一来,破产则将成为尚德电力无法逃脱的宿命。

眼下,尚德电力唯一能做的是尽快出台一套可行的债务重组方案,以图挽回债权人对公司的信心。在业界看来,这套债务重组方案或许只有引入国资才能真正起到扣人心弦的作用。

尽管国资介入可能成为尚德化解“可转债”危机的一条捷径,但从全局角度出发,管理层却不得不权衡,以纳税人的真金白银为代价施救尚德,能否对行业发展起到真正意义上的促进作用?

应该说,几年来尚德的沉浮从一个侧面诠释了“中国光伏产业所走的‘弯路’”。自2001年9月成立起,尚德电力仅用了短短4年的时间,便于2005年12月成功登陆纽约证券交易所,成为光伏中概股的一面旗帜。这一令人叹为观止的发展速度,不仅展示了尚德电力自身的实力,也印证了中国太阳能行业的繁荣。

但是,2010年形势发生了转变。受欧洲各国相继下调太阳能补贴标准,市场需求随之下滑的负面影响,尚德组件销售过分依赖欧洲市场的弱点随之凸显,尚德也陷入了经营困境。

2012年,伴随欧美相继对华光伏产品采取“双反”调查等贸易壁垒政策,尚德电力又意外地发现自己身陷一起涉及5.6亿欧元的“反担保欺诈案”。最终,这直接导致了公司无力偿还将于2013年3月15日到期的5.41亿美元债务,尚德“可转债”危机就此爆发。

对于尚德和中国太阳能产业经历的这一切,北京低碳清洁能源研究所太阳能中心主任陈颖看在眼里,急在心里。

在陈颖看来,“包括尚德在内的太阳能产业,走到今天,与行业内恶性竞争、重复建设和产能过剩都脱不开关

光伏产业前景依然光明

“对于光伏产业,我们仍应坚信它是一个前景广阔的朝阳产业。”国务院参事、中国可再生能源学会理事长石定环和陈颖不约而同地表达了同一个观点。

陈颖认为,“不论在国外还是国内,太阳能产业发展都还处在政策导向阶段,没有政府补贴,尚不具备充分的市场竞争力。但只要技术创新保持不断,预计4年后这一局面将得以转变。”

事实上,在欧美市场大门紧闭的背景下,管理层正试图以大力发展分布式发电、

推动光伏并网、实施“金太阳”工程等手段,启动国内光伏市场,释放产能,从而解救中国光伏业。

但这并不意味着盲目扩大产能酿下的恶果应该由管理层承担,毕竟救光伏并不等同于救尚德。

“出于地方经济和保护产业链的考虑,地方政府不希望看到尚德电力破产。但事实是地讲,面对一个即将被淘汰的技术(单晶硅、多晶硅),和一个很难给予投资者信心的企业,地方政府的再投入显然并不

系”。有别于一些金融界人士的观点,陈颖认为,尚德最终濒临破产,问题不仅出在资金和市场上。

“由于前端生产过程中存在严重的环境污染,作为第一代太阳能电池技术,在海外,单晶硅、多晶硅实际上已被市场淘汰。”陈颖向记者表示,“而这一领域恰恰是尚德曾以量(产能)取胜的法宝,也是其技术优势所在。”

“这些年来,尚德和其创始人施正荣一直在创新技术,他们潜心于单晶硅、多晶硅电池转换率的提升,也曾关注并投入过碲化镉太阳能电池研发。但显然,这些投入不足以维系其原有的技术领先地位,而碲化镉也因存在环保问题,最终未能获得市场认可。”陈颖总结道,“归根结底,5年前的尚德挣钱太容易,这在某种程度上造成了其创新能力的衰退。”

明智。”陈颖向记者表示。

对于近年来中国政府陆续出台了一系列太阳能产业扶持政策,曾在德国亥姆霍兹柏林材料与能源研究中心纳米器件研究室担任主任之职的陈颖评价说,其力度较欧美有过之而无不及。“但关键的问题还是在政策执行和技术创新上。目前,国际上尚无一重大太阳能技术创新源于我国,这表明,我国在太阳能技术创新上的投入仍然不足。”陈颖说道。

石定环表示,“从感情上讲,我不希望看到尚德破产,它曾为中国太阳能行业做出过很多贡献。”对此,陈颖也表达了同样的观点,他补充道,“即便如此,若从行业和技术创新的角度出发,救尚德并不是明智之举。”



进行深层战略调整

奇瑞转型忙

马吉英

在日内瓦车展上,奇瑞TX概念车在国际权威汽车设计网站Car Design News发起的2012年度最佳汽车设计评选活动中,获得了“年度最佳概念车”奖。在接受媒体采访时,奇瑞汽车董事长尹同跃表示,“这个大奖的获得,也得益于奇瑞3年来打造的体系。”

奇瑞进行深层调整的消息已经不是秘密。通过研发、生产等各环节的调整增强竞争力,实现盈利能力的提升,是过去几年摆在尹同跃等奇瑞管理层面前的严峻挑战。在参加日内瓦车展之前,3月1日,奇瑞新QQ在海南上市,奇瑞汽车销售公司总经理郑兆瑞在接受采访时表示,“QQ在A00级市场中的份额在30%至40%左右,希望通过新QQ能获得更大的市场空间。”他还将于2013年定义为奇瑞全面反攻之年。

好消息是,有资料显示,奇瑞的营业利润率正在提高。2010年其营业利润率为6.81%,2011年为8.12%,2012年3月已经提高至10.02%。

新QQ的上市是否能成为奇瑞盈利的又一推动力?对此,郑兆瑞的回应是,“新QQ可以保证盈利。”

公开资料显示,作为销量最大、市场占有率最高的微型车,QQ2012年销量为143974辆。虽然也下滑了4.5%,但同竞争车型相比,QQ的市场地位仍不可撼动。“QQ在规模效应上已经达到了比较稳定的水平,这对供应商的稳定性和成本控制也比较有利。”郑兆瑞说。

说易行难。微型车对成本控制极其敏感,尤其是新QQ比老款QQ在成本控制上面临的挑战更大。作为新QQ项目总监,倪绍峰坦承,“在这个级别的车上,成本真的很难做,我们是山穷水尽难闯关。”

好在奇瑞在微型车方面有不少成熟技术。举例来说,2008年北京奥运会时,奇瑞曾围绕QQ平台推出“五娃系列”,之后证明该产品系列并不成功,但现在看来,这反而为新QQ实行成本控制提供了有利条件。

但郑兆瑞也强调,新QQ不会为了降成本而选择比较差的供应商,不会低质低价。

从某种程度上来说,新QQ的亮相只是奇瑞重新出发的开始。奇瑞汽车总经理助理黄华琼称,未来奇瑞将集中资源,把几个细分市场做好。在A00级市场,奇瑞只会有一款产品就是QQ。其他细分市场的产品数量,会根据相应的市场容量及目标客户群体的要求进行梳理和确定。

在即将到来的上海车展前后,奇瑞也将发布其全新的品牌战略,奇瑞的调整之路能否迎来柳暗花明,答案即将揭晓。(《中国企业家》杂志社供稿)



我国首座海外全资洁净煤电厂投产

本报讯 记者李予阳报道:日前,由华能集团自主开发建设的我国首座海外全资大型洁净煤电厂——新加坡大士能源登布苏水电汽一体化项目一期工程投入商业运行。

登布苏项目是华能集团2008年收购大士能源后,以大士能源为平台在新加坡投资建设的后续项目。项目建成后将以具有竞争力的价格向园区内的石化工厂客户提供包括电力、蒸汽、工业用水、污水处理等在内的一系列公共事业产品与服务。

据了解,项目通过燃用低硫煤、掺烧生物质(20%)煤炭运输和储存封闭化、污水无害处理及循环使用、安装除尘器等各种技术手段和环保设备的运用,实现了煤炭的清洁利用,项目各类排放物指标均达到新加坡环保标准。

凯奥雷斯亚洲总部落户武汉

本报讯 记者郑明桥报道:世界500强企业、法国第一大私营交通运营商凯奥雷斯集团中国总部暨亚洲总部日前落户武汉。

目前,凯奥雷斯集团与武汉交通工程建设投资集团合作,建设武汉市天河机场综合交通枢纽项目,包括地铁、大巴、公交无缝换乘交通换乘综合体。项目建成后,凯奥雷斯集团将负责该交通枢纽的运营管理。

法国发展署宣布,将为这个项目提供1亿欧元(约合8亿元人民币)专项贷款。这是法国发展署对华贷款数额第二大的项目。

沃尔玛将在中国再开三店

据新华社深圳3月18日电(记者赵瑞希)记者18日从沃尔玛中国公司了解到,沃尔玛即将在深圳龙岗新开设一家沃尔玛购物广场,4月底和5月底将在杭州和苏州各开设一家山姆会员商店。这一消息打破了沃尔玛在中国“关店撤资”的传闻。

沃尔玛全球总裁兼首席执行官麦道克2012年10月曾在北京表示,未来3年计划在中国开设超过100间门店,继续投资建设物流配送中心,打造效率更高的供应链。而未来新增的100多间门店将主要是沃尔玛购物广场和山姆会员商店。

日前,有关沃尔玛在中国“关店撤资”的传闻四起。对此,沃尔玛中国公司相关负责人18日表示,沃尔玛没有调整“3年内开设100间门店”的目标,更不存在“关店撤资”一说。

本版编辑 董庆森 孟飞
电子邮箱:jjrbqybd@126.com

消费金融将成汽车业增长新动力

金融渗透率有望达18%至20%

本报讯 记者杨忠阳、实习生房信子报道,新近大众汽车金融(中国)有限公司首席执行官科瑞爵近日表示,今年中国汽车金融渗透率有望达18%至20%,消费金融将成为中国汽车行业增长新动力。

“中国与印度的汽车市场相比,除了市场规模与发展速度不同外,最大的不同在于金融渗透率。”科瑞爵说,目前印度汽车市场的金融渗透率高达60%,而中国仍徘徊在16%的水平线上。对于在中国市场销量已超过200万辆的大众汽车来说,显然更需要金融业务来刺激销量增长。

随着行业竞争加剧,新车销售利润缩减,汽车金融已成为当下车企抢占竞争对手市场份额、寻找新的经济增长点的有效途径。目前,通用、大众、丰田、福特、现代等跨国车企都已在中国成立汽车金融公司,这些公司凭借专业性、灵活性和创新性,对银行车贷业务形成了较强冲击。

据了解,目前金融渗透率较高的仍然是豪华车品牌。有关专家表示,随着中国汽车保有量的不断增长,消费需求的持续增加,现代汽车服务业存在着巨大的发展空间,但是汽车租赁、汽车消费金融、二手车等业务均因资金来源有限、金融产品供给不足等原因面临发展瓶颈,汽车金融的深入将进一步提升后市场业务利润占比,而以消费贷款为代表的汽车消费金融,将为汽车行业发展注入新的增长活力。



3月18日,浙江泰隆商业银行路桥城西支行客户经理于(中)、陈敏(右)在一家生产电机的小微企业内了解其产品销售情况。近年来,浙江台州市路桥区积极推动小微金融服务创新,破解小微企业融资、担保难问题。总部设在路桥区的台州银行、浙江泰隆商业银行、路桥农村合作银行3家民营金融机构,不断创新金融产品,摸索出适应小微企业自身发展特点的融资方式,服务小微企业。

□ 本报记者 徐惠喜 周剑

德尔福派克:

跟着客户走成都

“跟着客户走”是德尔福派克这家全球领先的汽车电子零部件及系统技术供应商的一贯战略。整车厂商在哪里落户,德尔福派克就会在哪里就近生产配套产品,无缝对接客户。成都工厂即是该公司为客户提供贴身服务的最新写照。

在位于成都经济技术开发区的德尔福派克电气系统有限公司成都分公司的二层会议室走廊,透过玻璃窗,记者能一览无余地看到车间里工人在生产线上忙碌着,生产着公司的拳头产品——汽车线束。“线束就像汽车的神经系统,驾驶员的行车指令必须通过线束传导至各个部件,汽车才能正常运转。”德尔福派克公司的汪志宏经理告诉记者,“公司生产的线束主要为成都的一汽大众、华晨和沃尔沃等整车厂商配套。”德尔福派克成都分公司于2011年落户成都,一期项目投资总额为1163万美元。

在距离成都分公司2个小时车程的重庆,那里已有德尔福派克的另一个生产基地,两地的生产线近似。为何在重庆已有

一个生产基地的情况下,公司还会不惜重金投资新建另一个工厂?“这儿离一汽大众等客户的距离是半小时车程,客户需要什么配件,我们能立即供货,与客户进行无缝对接,高效服务客户,节省大量的物流成本。”汪志宏的回答打消了记者心中的疑问。

记者采访中得知,在大众汽车等整车厂商的装配线上,都安装了一套德尔福派克公司开发的名为PowerB2O的供货系统。该系统能根据客户的生产进程,自动向公司发送配货信号,告诉当前客户的生产进度,需要什么型号的产品,数量是多少,这样公司收到信号后能立即从库房备货并发送。在汽车配件仓储式生产时代,公司的快速响应能力显得异常重要。企业的精益化生产和低库存管理,既满足了客户的需要,又显示了公司的核心竞争力。成都工厂也因此荣获了公司总部的最高奖,即德尔福派克全球质量白金奖,而一汽大众、现代汽车、新晨动力等客户也因此授予其“一级供应商”荣誉称号。

“在成都设厂,完全是为了配套当地的一汽大众、沃尔沃等客户。”近年来,随着土地资源、原材料成本和人工成本的不断上涨,汽车制造业也面临着成本压力。加上国家对西部开发的政策支持,汽车制造业“西进”已成趋势。成都经济技术开发区的汽车产业在过去几年加速壮大。记者从市区前往经开区采访的路上,看到这里已经聚集了一汽大众、一汽丰田、沃尔沃等多个汽车整车项目。按照成都汽车产业发展战略,到2020年,成都将培育一批百亿企业集群,形成汽车整车、工程机械、汽车零部件、汽车贸易娱乐4大千亿产业支柱。

看到如此美好蓝图,已在华投资超5亿美元、设立了20多家生产型企业的德尔福派克自然不会错过发展良机。得知一



财富之城,成功之都