

7.54亿元收购日本东芝电视95%股权

海信国际化进程提速

■ 本报记者 孙允广

提起东芝,可谓家喻户晓,新时代的东芝这一广告语曾在国内广为流传,拥有142年历史的东芝在显示技术领域曾经引领了日本乃至世界科技潮流,而这昔日的偶像,现在被中国企业揽入怀中。

11月14日,海信集团旗下上市公司海信电器股份有限公司与东芝株式会社在东京联合宣布:东芝映像解决方案公司股权的95%正式转让给海信。转让完成后,海信电器将拥有东芝电视产品、品牌、运营服务等一揽子业务,并拥有东芝电视全球40年品牌授权。该项股权转让金额约合人民币7.54亿元,预期将于2018年2月底完成交割。

谈及此次收购,海信集团方面对《中国贸易报》记者表示,目前,海信电视市场占有率已经进入全球前三,收购后将进一步加速海信电视的国际化进程。

海信集团方面称,海信电视拥有采购和制造的成本优势和规模效应,收购后通过与东芝电视共享供应链资源,可以提高东芝电视产品的市场竞争力和盈利能力。

一叶落知天下秋,东芝的失落或许标志着一个时代的结束。在

中国家电企业出海的过程中,斥巨资收购当地巨头的新闻屡见不鲜。在亚洲,收购的目标则以东芝、日立、三洋这些曾经的日本家电巨头为主。目前,除了索尼、松下之外,其他曾经赫赫有名的日本品牌家电业务几乎都在由中国企业运营。

媒体分析认为,日系品牌家用电器曾经处于全球领先地位,但辉煌过后的日本制造企业普遍患上了制度僵化、体系臃肿的大企业病,并且过度崇拜技术、创新节奏放慢,在互联网时代无法跟上市场变化的脚步。种种弊端让日企逐渐失去了对市场的掌控,有人甚至造假以掩盖。

可以说,日本在家电领域的竞争力日渐式微,但其仍拥有市场渠道和品牌影响力。因此,很多中企希望通过并购的方式迅速扩大全球市场份额。中国贸促会研究院国际贸易研究部主任赵萍表示,海信的国际化运营程度并非顶尖,按部就班的方式很难打开日本市场及进一步扩大全球市场份额。并购东芝后,海信可借助其产品渠道和品牌影响力实现跨越式发展。

日本制造的衰落足以成为中国制造业的镜鉴,同时,其衰落也留

下的市场空间更应该成为中国企业奋力追赶的动力。中国企业该如何避免重走日本家电的老路,避免后人哀之而不鉴之,亦使后人而复哀后人的悲剧呢?

赵萍对此提出两点建议,首先,要对日本家电企业大公司病及市场反应迟钝的问题引以为戒。企业要根据市场需求变化顺势而为,让市场引领企业发展。其次,企业跨国经营要充分了解当地法律法规、行业惯例等因素,努力合规经营,避免产生水土不服现象。只有打造符合当地文化的良好形象,才能够持续良性发展。

可以说,中国家电企业胜在产品运营和应对市场变化的能力上。日本家电虽被收购,但不可否认其产品技术扎实、工艺优良。如何让中国适应性的思维与日本工匠精神相融合?

海信集团方面表示,东芝电视在图像处理、画质芯片、音响等方面有深厚的技术积累,海信电视在智能化技术及内容运营服务以及激光电视等新型显示产品和技术方面具有领先优势,收购后可以实现双方在电视技术、产品方面的互补提升,

同时有利于缩短东芝电视产品上市的周期并降低开发成本。

此外,电视领域目前普遍面临利润率偏低的困境。海信该如何应对?赵萍认为,利润率与行业发展所处阶段直接相关,行业初期,由于市场竞争不充分,企业利润率会比较高,技术领先型企业还可以获得更高的附加值。当某一领域技术成熟、市场竞争充分后,企业就只能获得行业平均利润。此时,海信通过规模经济扩大盈利是正确的选择。

但对中企而言,进入利润率偏低的行业并不意味着所有的产品利润率都低,若企业在技术方面实现创新突破,即可在短时间内提升新产品利润,从而拉高企业整体利润率。另外,在高端领先型产品上,企业仍可获得较大利润空间。盈利能力与企业核心竞争力和创新能力息息相关。赵萍说。

赵萍特别提醒,对于家电行业而言,品牌价值尤为重要。在不完全竞争的成长型市场,打造良好的品牌形象能够带给消费者更多的心理满足,即使是竞争充分的市场,高端品牌形象仍可为企业带来更多的品牌溢价。



数字经济引领未来跨国投资趋势

■ 本报记者 张凡

我们可以看到,目前影响全球投资政策的主要有两大潮流,一是很多国家出现了逆全球化趋势,开始在国际投资领域采取干预措施。第二就是数字经济日益成为经济增长和发展的驱动力,它已经模糊了数字经济和传统行业。在11月17日举行的中国企业跨国投资研讨会上,斯洛伐克驻华大使杜尚·贝拉如此说道。

当前,全球经济格局正在发生深刻变化,跨国投资呈现许多新趋势。其中,数字经济引领未来跨国投资趋势的观点引起了学界和企业界的关注。近期,由联合国贸发会议编辑出版、南开大学跨国公司研究中心组织翻译的《世界投资报告2017:投资与数字经济》也指出,数字经济对投资有着重要意义,投资对数字化发展也至关重要。采用数字技术可以潜移默化地改变跨国公司的国际业务,对东道国海外分支机构产生影响。国家的数字化发展,尤其是发展中国家参与全球数字经济,都需要有针对性的投资政策。

比如,沃尔玛正在从事电子商务,而谷歌公司开始做零售业。在杜尚·贝拉看来,随着传统行业日益数字化,同时数字化企业越来越多地进入传统行业,未来外资流向可能出现根本性变革,相应的国际投资将流向数字基础设施领域。

数字经济的发展必然成为未来全球跨国投资发生深刻变革的驱动力,而线上线下深度融合也必然是推动全球跨国投资的重要动力。滴滴出行科技有限公司副总裁庞成军将数字经济的发展分为三个阶段:第一阶段是纯粹的数字化服务,例如最早期的搜索和电子邮件。第二阶段是把一些线下服务搬到线上,例如最早的电子商务。现在已经发展到第三阶段,即线上和线下深度融合。

庞成军说,中国数字经济企业在发展早期就把跨国投资和国际化作为重要战略。从联想到后来的BAT三巨头、滴滴,都是如此。滴滴创始不久就把国际化作为重要布局。我们相信,数字经济领域的竞争一定是全球性的竞争,是平台之争、标准之争、财力之争,只有

成长为世界型企业,未来发展才有竞争力。

联想集团(中国)副总裁陈荣凯也认为,与数字经济相关的跨国投资和并购正在成为全球跨国投资的热点。与通过水平并购来增强企业的集中度相比,陈荣凯更看重产业界的垂直整合。他说,过去国际竞争中更多的是产品竞争,而现在的国际竞争更集中于产业链、生态的竞争。一个公司不再单纯靠产品参与国际竞争,而是要通过硬件、软件、服务内容形成一个整体和生态圈,才能在今后数字经济环境下的国际竞争中占据优势地位。

面对未来激烈的竞争,庞成军认为,中国新一代的数字经济产业和数字经济企业在对外投资中不再是传统的跟随者,而是引领者。首先,中国具有规模庞大的市场,网民数量达到4.7亿,是美国、印度的总和,占全球的五分之一。其次,中国国内市场具有鼓励、包容创新的政策环境。

庞成军说:中国是全球第一个网约车合法化的国家,我们在中国市场上得到了历练,积累了各种丰富的解决方案和技术支撑,为国际化打下了良好的基础。中国的互联网企业和数字经济企业在发展过程中有一个鲜明的特点,就是贴近市场、贴近用户,可以快速变化。比如,滴滴刚创业的时候只有出租车一个产品。但这对解决中国人的出行问题还远远不够。于是,我们推出越来越多的产品,包括快车、专车、顺风车、代驾、试驾等,都是为了更好地解决出行问题。

数字经济带来的风险也是显而易见的。少数几个国家可能在整个跨境电商领域占据绝大部分份额,数字鸿沟问题可能会更加严重。同时,非数字企业也会遇到一些挑战。杜尚·贝拉对数字经济发展还有一丝隐忧。

对此,庞成军表示:我强调的是,数字经济企业的战略方向应与国家保持一致,到每一个地方都以合作为导向,而不是以竞争为导向。我们要为当地企业提供更好的服务,为当地产业升级带来便利。

◆ 市场前沿

世行报告称金砖国家对贫困国家贷款增加

本报讯 世界银行日前发布的《国际债务统计2018》报告指出,通过对全球债务和股本流动的最新分析发现,2016年底收入和中等收入国家的资金流入增加至7730亿美元,是2015年的3倍,金砖国家2016年对低收入和中等收入国家的新增贷款承诺增加了1倍多,达到840亿美元。

报告指出,在净资金流动上升的情况下,2016年全球外国直接投资(FDI)下降11%,降至4810亿美元,为2009年以来的最低点。FDI历来是流向低收入和中等收入国家的最大而且波动最小的外部资金流,其下降反映出全球经济依然脆弱,部分大宗商品出口国增长乏力和跨国公司盈利下滑带来的影响。

报告对2016年债务和股本资金流动的重要趋势与发展作了深入分析。报告指出,低收入和中等收入国家的资金(债务与股本)净流入2016年回升至7730亿美元。净长期债务流入(贷款支付减去本金偿还)回暖,升至2640亿美元,短期债务流动止跌回升推动了整体回弹,并抵消了股本净流入下跌7%的影响。

报告强调,来自双边债权人的新增贷款承诺2016年增加1倍以上,达840亿美元,主要来源是金砖国家,特别是在2013年启动一带一路倡议的背景下,来自中国的投资成为重要组成部分。(高伟东)

俄媒称俄美在中国天然气市场竞争加剧

本报讯 俄媒称,伦敦皇家国际事务研究所研究员白根旭向卫星通讯社表示,随着中美签订有关阿拉斯加液化天然气生产工厂的协议,俄罗斯和美国在中国天然气市场上的竞争将加剧。

据俄罗斯卫星通讯社报道,中美日前签署了在阿拉斯加落实液化天然气项目的协议,价值430亿美元。专家指出,尽管来自阿拉斯加的天然气供应量有增长潜力,但俄罗斯天然气仍将在中国北方省份保持自己的竞争力。他表示,西伯利亚拥有天然气的价格将在东北三省拥有足够的竞争力,还包括河北省,也就是渤海湾天然气市场。

但专家指出,中国东部省份天然气市场的竞争将会增长,西伯利亚力量的天然气将不会有竞争力,比如对山东、江苏和上海的供应。尽管如此,也无法保障阿拉斯加的液化天然气将会在这个天然气市场有足够的竞争力。(于跃)



资料图片

中国汽车业弯道超车 德国制造商压力倍增

本报讯 11月17日,德媒报道称,在电动汽车方面,中国企业已经有能力在技术上达到西方同等水平。中国的个人和机构投资者都在逐步做出自己的选择,让一些初创企业破产并扶植另一些初创企业。

报道还称,在复杂的内燃发动机方面,西方拥有几乎无法被超越

的优势,而中国正通过电动汽车实现弯道超车。由于中国实施新的电动车配额制度,宝马公司想在中国生产电动车型品牌车,就需要建立一家合资企业。

我们在中国的行动基于一个明确原则,宝马公司首席执行官哈拉德·克吕格尔说,我们追求利润,同时提供最先进的技术。德国

汽车及西方一些企业的很大一部分盈利来自中国。但克吕格尔及其奥迪、大众及奔驰公司都清楚,他们也在扶植自己的竞争对手。

鉴于竞争对手越来越强大,我们必须在欧洲更快地发展。克吕格尔说。报道称,只有在国内比新竞争对手发展得更快,未来才有保证。(毛斐)

◆ 行业观察

开篇语 瞬息万变的时代正孕育着远远超过三百六十行的多样化行业形态,一个个行业支撑着世界第二大经济体的强壮躯干,从萌发、孕育到成长、壮大,每个行业究竟破译了怎样的成长密码?那些与贸易息息相关的行业又有着什么样的独特基因?从本期开始,本版将开设“行业观察”专栏,通过探索、发现和解读,展现中国贸易及其相关行业的生态图景。

2535亿美元经贸大单让航运业吃下定心丸

■ 本报记者 江南

2535亿美元!这是一个超过全球145个国家和地区GDP规模的数字,也是11月9日中国与美国一天内签下的经贸合同的金额。

中美2535亿美元经贸大单涉及能源、航空、化工、农业等领域,创造了世界经贸合作的奇迹,也在一定程度上表明,虽然中美未来经贸关系存在不确定性,但合作仍然是主旋律。2535亿美元经贸大单中的大部分内容与航运业密切相关,业内人士表示,这一经贸大单对航运业而言是成色相当高的好消息,其中涉及的能源、农业等合约或将改变未来相关细分航运市场的格局。

合作与开放 航运的定心丸

作为世界前两大经济体,中美两国之间每年的经贸金额巨大,其经贸关系直接影响全球航运业的兴衰。根据美国商务部的统计,2016年,美国与中国双边货物进出口总额达5785.9亿美元,其中,海运贸易总额为3634亿美元。中国是美国的第一

大进口来源国,美国是中国第一大出口目的地。两国休戚相关,经贸关系牵一发而动全身,是全球航运业最为关注的晴雨表。

近年来,中美两国由于商品贸易逆差巨大等原因导致贸易摩擦不断。2008年国际金融危机爆发以后,美国的贸易保护主义倾向不断抬头,到今年年初特朗普上台时达到高潮。这引发包括全球航运业在内的许多涉及国际贸易行业的担忧。若中美爆发贸易战,必将重创中美海运贸易,尤其是集装箱和散货贸易。

此次的2535亿美元中美经贸大单犹如一道耀眼的阳光,冲破了这一阴霾,让历经艰辛逐步进入复苏周期的全球航运业有了更多底气。

2535亿美元经贸大单中最引人瞩目的是两大能源项目,一个投资430亿美元,另一个投资837亿美元,总额超过1400亿美元,占比超过50%。这两大项目签约的原因主要有三点:第一,扩大美国对中国的产品出口,二是减少中美之间贸易逆差最好的方法,而美国出口产品首先是高

科技产品,其次是能源类产品。由于美国对高科技产品出口中国实行严格管制,因此只有后一选项更为现实。第二,这是我国能源来源与能源构成多样化的需要,也是我国未来能源向绿色环保方向发展的需要。第三,中国能源企业迫切需要在全球范围内参与上游开发,进行天然气及LNG产业布局。

目前,我国从海外进口石油和天然气主要有海运、管道运输两种方式,其中海运占据主导。2016年,我国LNG进口量排名前五的国家为澳大利亚、卡塔尔、印度尼西亚、马来西亚、巴布亚新几内亚。业内专家认为,我国从中东、非洲进口的油气运输严重依赖霍尔木兹海峡和马六甲海峡,运输通道单一。我国加大对美国LNG的进口,对于我国的能源安全与多样化、运输通道的多元化都将有积极的促进作用。

其实,随着美国油气出口的增长和新巴拿马运河的通航,全球油气贸

易运输线路已经在悄然调整,中国东部海港完全可以凭借有竞争力的运输成本接受来自美国的油气。中国目前是世界第三大天然气消费国,同时也是第三大LNG进口国。根据国务院今年发布的《加快推进天然气利用的意见》,至2030年,我国天然气占一次能源比重应达到15%,这势必让中国成为全球最大的天然气进口国。而美国能源研究所的最新研究显示,美国的天然气储量高达78万亿立方米,远远超过此前世界第一天然气储量大国俄罗斯的47.57万亿立方米。

业内人士表示,未来中美两国在包括LNG、液化石油气(LPG)等在内的能源合作方面或将进一步深入并扩大规模,届时,在扩建后的巴拿马运河上将会见到更多运输美国出口中国LNG和LPG的大型LNG船、LPG船。在自美国到我国远距离LNG运输比例增大的情况下,我国国内航运企业承运进口LNG就显得更加重要。