

陕西煤业拟收购陕煤电力集团

证券时报记者 赵黎昀

9月5日晚间,陕西煤业(601225)公告,公司当日与陕西煤业化工集团有限责任公司(下称“陕煤集团”)签订《资产转让意向协议》。陕煤集团有意将其持有的陕煤电力集团有限公司(下称“陕煤电力集团”)全部股权转让给陕西煤业。

陕煤集团为上市公司的控股股东,属于上市公司关联方。因此,本次交易属于关联交易,不会构成重大资产重组。

截至2023年12月31日,陕煤集团经审计的总资产为7158.67亿元,净资产为2470.44亿元,主营业务收入为5293.62亿元,净利润为328.44亿元。

陕煤电力集团官网显示,该集团现有发电控股装机1082万千瓦(其中煤电962万千瓦,新能源120万千瓦),主要分布在陕西、湖南、湖北、河南、山西、江西等6省份。业务范围包括火力发电、综合利用发电、新能源电站、综合能源服务和配售电等。

截至2022年度,陕煤电力集团完

成发电量351.8亿千瓦时,同比增加38.78%;实现营业收入159.55亿元,同比增长28%;实现盈利13.78亿元,同比增盈33.45亿元。

近年来,陕煤电力集团立足集团公司实际,紧紧围绕国家“清洁低碳、安全充裕、经济高效、供需协同、灵活智能”的新型电力系统战略,以“稳、控、转”为指导,强化数智化赋能,按照“质的有效提升、量的合理增长”,全力推动火电清洁高效转型,快速提升新能源装机规模及消费比重。积极推进清洁高效煤电及碳链产业进入资本市场,实现电力集团“安全、绿色、智能、高效”高质量转型发展。

“十四五”末,陕煤电力集团力争再造一个“陕煤电力”,届时总装机规模将达到5507万千瓦(其中煤电控股装机2902万千瓦,参股总装机2105万千瓦,新能源500万千瓦),营收200亿元,利润25亿元。

陕西煤业主要从事煤炭开采、洗选、运输、销售以及生产服务等业务,煤炭产品主要用于电力、化工及冶金等行业。公司具备较强的资源优势、产品优势、区域优势、政策优势和专业化优势,现管理全资子公司7家,控参股公司36家,煤矿21处。

截至2024年上半年末,陕西煤业拥有煤炭储量181.41亿吨、可开采储量104.41亿吨(截至2023年末),可开采年限70年以上,分别位于陕北、关中、彬黄地区,97%以上的煤炭资源位于优质采煤区。公司的煤炭资源储量位于中国煤炭上市公司前列。

陕西煤业称,公司具备专业化销售公司,按照“沿海看国能、中部看陕煤”的大市场战略布局,统筹优化资源、运力与市场结构,推动公司入渝、入湘、入鄂、入赣等能源保供,销售市场不断扩大,市场占有率不断提高。公司所属陕西煤层气开发利用公司,是从事清洁能源绿色开发、矿山生态环境修复治理、绿色矿山建设的专业化公司,具备国内领先的技术优势。

不过近年来受煤价下行影响,陕西煤业业绩出现同比下行。

2024年上半年该公司实现煤炭产量8640.67万吨,同比增长2.78%;煤炭销量1.32亿吨,同比增长2.29%;营业收入847.37亿元,归属净利润105.56亿元。

报告期内,该公司煤炭售价为574.96元/吨,同比下降73.46元/吨,降幅11.33%。其中外购煤售价638.6元/吨,同比下降106.8元/吨,降幅14.33%;自产煤售价538.2元/吨,同比下降56.57元/吨,降幅9.51%。

期内,公司原选煤单位完全成本281.39元/吨,同比减少16.38元/吨,降幅5.5%,其中外委业务费减少3.07元/吨,降幅12.93%;材料减少3.04元/吨,降幅13.51%;相关税费减少5.88元/吨,降幅8.95%等。

陕西煤业称,本次交易是公司打造“煤电一体化”运营模式的重要举措,拟收购上述资产符合公司的实际经营需要和战略发展方向,能够进一步减少关联交易、增加营业收入、延伸煤炭主业产业链,促进公司高质量发展,符合公司和全体股东的利益。具体数据以相关交易完成后公司届时披露的定期报告为准。

*ST亚星终止上市有新进展: 现金选择权今起申报

证券时报记者 臧晓松

*ST亚星(600213)退市再迎关键一步。

9月5日晚间公告显示,*ST亚星终止上市事项现金选择权开始申报,现金选择权申报时间为9月6日、9月9日、9月10日连续三个工作日的9:30-11:30、13:00-15:00。现金选择权行权价格为6.42元/股。

在此之前,*ST亚星终止公司股票上市事项已经公司2024年第三次临时股东大会审议通过,公司将向上海证券交易所申请股票终止上市交易。本次终止上市方案设置异议股东及其他股东保护机制,由控股股东淮柴(扬州)投资有限公司(以下简称“淮柴(扬州)”)向包括异议股东在内的、除淮柴(扬州)外的股东提供现金选择权。

其中,9月6日(星期五)是本次现金选择权申报的第一个交易日,股东如有现金选择权申报意愿,可通过上海证券交易所交易系统申报。现金选择权申报方向为“申报卖出”,“申报买入”为无效申报。公告显示,申报有效期内,当天可以撤单,次日开始不得撤回。

公告显示,扣除淮柴(扬州)持有的公司1.78亿股股份,在现金选择权申报时间内,淮柴(扬州)预计将不超过1.08亿股股份提供现金选择权。股东行使现金选择权,相当于将股份出售给淮柴(扬州)。

*ST亚星股票已于8月16日开市起停牌,将直至上海证券交易所公告公司股票终止上市决定之日后5个交易日对公司股票予以摘牌,公司股票终止上市。

同日披露的8月份产销数据快报显示,今年前8个月客车累计生产量2815辆,较去年同期增加149.78%;累计销量2395辆,较去年同期增加116.74%。

快报中还提到,公司8月就销往沙特阿拉伯遭遇海上事故的80台大

型车进行赎回,故冲减当期销量。8月13日晚间公告显示,因货物遭遇海上事故未及时发现客户,*ST亚星与客户签订补偿合同。

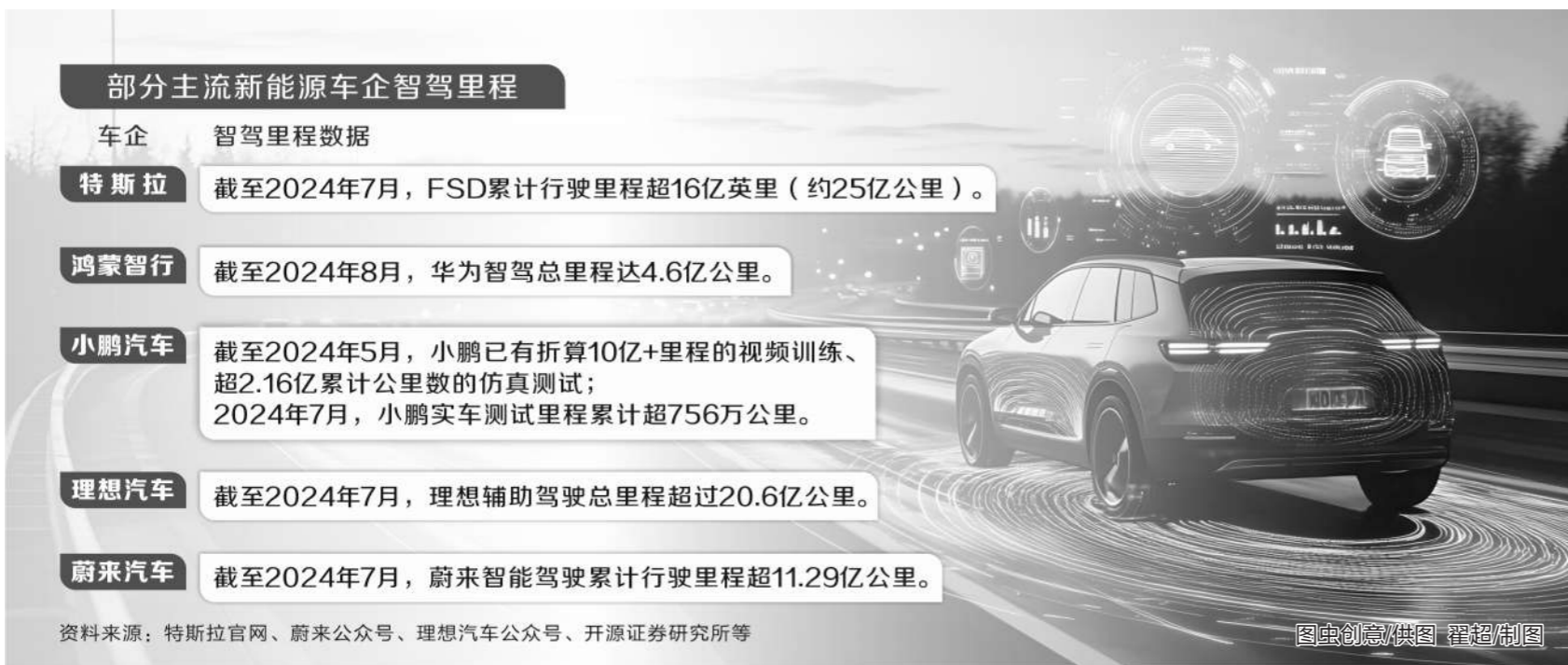
2024年3月底,载有上述客车的货轮遭遇海上事故。2024年6月底货轮靠岸,但由于船主、货主、公司以及保险公司就相关事项始终未达成一致,所以至今仍未从船东处提货。

*ST亚星表示,由于货物未能按时送达买方DH,合同目的无法实现,考虑DH为购买该批客车已付出了融资成本,未能收到货物对其造成一定损失,基于前述原因,双方本着长期合作的目的,经公司与买方DH友好协商一致并签订补偿合同,DH同意将该批客车(由于至今未登船,货物状态不确定)的所有权转还给公司,公司向DH偿还110%货值(约763万美元)的款项。

因本次补偿合同的签订,预计会减少*ST亚星2024年度营业收入约人民币4542万元,赔偿客户产生损失约人民币500万元,由于该批货物毁损及其他可能产生的损失情况目前尚未明确,公司在7月份披露的2024年半年度业绩预告中已经对该项损失做了预估。公司亦会积极与相关方沟通协商,充分利用法律程序和国际贸易规则向相关方追偿货物损失,使公司损失降至最低。

沙特阿拉伯被誉为中国客车出口的“黄金市场”,也是*ST亚星海外布局的重点区域。今年初,亚星客车与沙特阿拉伯客户签署了8000万美元的销售合同。公开报道显示,从2014年进入沙特市场以来,*ST亚星已累计向沙特出口客车5000辆。今年上半年,扬州亚星向海外市场出口客车1700辆,同比增长155%,其中1200辆发往沙特,包括多款公路客车和公交车。自2011年战略重组至今,扬州亚星已累计出口客车超过1万辆。

自动驾驶L3枕戈待发 风险责任分配成难题



(上接A1版)

证券时报记者搜集了多家新势力车企的自动驾驶服务包文件,都针对自动驾驶责任做出了类似的说明:“本功能仍是辅助驾驶,驾驶员仍是驾驶安全的责任主体,在功能运行期间,需要您时刻保持关注驾驶环境和道路状况,保持驾驶状态,确保出行安全。”

站在车企的角度,只有停留在L2级,“人”才是车辆行使中的责任主体,系统便可不承担风险责任。一旦进入L3,系统的责任凸显,有可能使车企招致大量的不确定性。虽然自动驾驶已经近在咫尺,但对于自动驾驶下风险责任重新划分的问题,各方似乎准备不足。

风险特征发生变化

从燃油汽车走向智能汽车,车辆少了“一万个零件”,多了“一亿行代码”,风险形态发生了巨大变化。

自动驾驶到底安不安全?小鹏汽车董事长、CEO何小鹏在去年的中国电动汽车百人会论坛上表示,从目前来看,智能驾驶的事故发生率是人工驾驶的1/10以内,随着智能驾驶能力的提高,并且越来越多的智能驾驶升级到完全自动驾驶,这个数字可以做到百分之一到千分之一之间。

不过,保险行业对自动驾驶的风险评估有着不同的维度。保险公司最担心的是长尾风险。自动驾驶技术成熟之后,99%以上的常见驾驶场景都将被覆盖,对剩下1%场景(即Corner case)的处理能力是最残酷的考验,它的背后往往是难以预料的极端情形,如果系统应对不当,可能产生极为严重的安全事故。

“在路测中永远不会遇到的Corner Case,一旦发生,可能就会毁掉一家车企、一家自动驾驶公司,乃至把一家保险公司赔穿。”一位再保险公司人士表示。

过去几年,国内车险行业的数据

分析专家律商联讯风险信息公司(以下简称“律商风险”)对自动驾驶风险进行过量化研究。该公司销售总监侯维强对证券时报记者介绍,律商风险在与保险公司的合作研究中发现,ADAS(高级驾驶辅助系统)功能在不同品牌和车型上表现出对风险影响的效果大相径庭。以2020年起新上市车型为例,装配了ADAS后能够有效降低的车型保有量大约有1/3,风险减量效果显著,其降低程度比保险公司的预期赔付率低8-9个百分点左右;但通过对ADAS产品功能的进一步分析和研究,律商风险还观察到,约有15%装有ADAS功能的车辆,不仅没有降赔,反而令保险公司的赔付率升高了。

律商风险董事总经理戴海燕认为,智能驾驶和自动驾驶的普及,将令风险的形态发生显著变化。当自动驾驶高度普及,驾驶人和行人都遵守交通规则,将极大地减少人机之间的交通事故、减少人伤成本;但是与此同时,自动驾驶也会带来数据安全、网络攻击等风险,这些问题可能造成系统瘫痪(极端情况下)大量交通事故的发生,隐私数据的泄露、个人信息安全等问题。

责任链条未捋清

除了风险形态的变化,自动驾驶还带来风险责任主体多元化、风险在不同主体间转移的难题。

侯维强表示,传统模式下,责任主体主要是驾驶员和车辆制造商,自动驾驶模式下,责任主体还包括自动驾驶系统开发商、数据提供商、服务提供商等。过去由驾驶员承担的责任,将来逐渐转移到车辆制造商和自动驾驶系统运营商身上。

自动驾驶技术的快速发展,往往超前于相关法律法规的制定和完善,在法律法规不明确或存在漏洞的情况下,自动驾驶车辆还可能面临法律纠纷和责任认定的难题。

源堡科技网络安全风险管理专家陈劲雷认为,智能车时代,各项数据十分完备,风险事故发生后,要追溯责任主体并不难,难就难在责任的落实,如何构建风险共担机制,这需要各参与方达成共识。

面对自动驾驶可能带来的风险,相关参与方是如何考虑的?从证券时报记者采访了解的情况看,各方均“很重视,但是不紧急”。

一家自动驾驶服务商表示,为了满足整车厂的验收标准,公司一直高度重视算法安全性,但因为不直接面对消费者,公司目前还没有接触过责任索赔事件。对于未来如果因为产品质量问题导致要承担责任,公司暂时还没有专门的预案。

另一家硬件设备制造商高管表示,当前整车厂利润微薄,作为设备供应商,公司的提价空间有限,盈利压力较大,现下更多地是考虑生存问题,对未来可能出现的风险,只能说等到出现了再解决。

“安全是最大的奢侈品”,筑起安全防护墙,车企的责任最大。我国自动驾驶相关的标准和规范不断完善,车企在各类环境下的测试也日臻完备,但自动驾驶是一个新领域,对安全问题的解决方案、安全成本的转移,还需要有更多商业主体参与进来,寻找市场化的分摊方式。在车圈,比亚迪收购易安保险,特斯拉在国内成立保险经纪公司,都备受关注。但是车企加保险公司将产生何种化学反应,还有待观察。

谁来为风险兜底?

作为给风险定价的行业,保险公司是风险的买单者。经营了多年的燃油车车险之后,保险业能否为自动

驾驶时代的风险责任兜底?

瑞士再保险中国区前总裁陈东辉认为,Corner cases的数据是影响保险公司定价和衡量保障是否充足的关键。目前保险公司对于损失的形态和损失的分布处于未知状态,因而围绕自动驾驶风险的定价、定价非常具有挑战性。

信息的不对称还包括,无人驾驶的算法训练到了什么程度,事故率怎么样?算法出问题后,怎么界定是算法的问题还是设备的问题?如果没有数据的支持,以传统的商业条款承保无人驾驶汽车,定价如同“开盲盒”,可能会导致保险费率风险和严重错配。

对于上述问题的解决,陈东辉认为,保险行业需要和主机厂、服务商等参与方一起迭代,共同把损失分布划得更清晰,保障做得更充分。“保险公司要用数字科技武装起来。”

针对自动驾驶风险,他建议保险行业可以尽快推出三类产品,一是算法类保险,对算法的尾部风险进行承保;二是承运人责任险产品,对诸如萝卜快跑这类运营平台提供综合的风险保障;三是车辆本身的产品责任险,保障传感器、雷达等软硬件的可靠程度。

长期来看,自动驾驶技术将帮助人们更安全、更智慧地出行,有效降低低风险总量。在此趋势下,当事故率降低到人驾驶的10%,甚至是1%,车险保费也可能会逐渐下降。“过去保险公司太过纠结于‘一万个零件’,没有花太多力气研究‘一亿行代码’,未来,保险行业需要在新业态中找到自己的新位置。”陈东辉说。

据了解,金融监管部门已经针对自动驾驶成立了专门的课题组,该课题组可能带领行业参与相关标准的制定,发挥保险机制在自动驾驶领域的激励和约束作用。

海南高速部分土地有偿回收 增加当年利润约3600万

证券时报记者 赵黎昀

9月5日晚间,海南高速(000886)公告,为盘活存量资产,优化产业结构,公司当日召开2024年第七次临时董事会会议,审议通过《关于部分土地有偿回收的议案》,同意公司与琼海市自然资源和规划局(下称“琼海市局”)签订《收回国有土地使用权补偿协议》,琼海市局以7092.87万元回收公司持有的位于琼海市嘉积镇城南片区兴工路南的土地使用权,回收土地面积为143.51亩。

2011年1月,海南高速通过公开竞拍方式取得了原海南省琼海丝绸厂和海南丝绸印染厂共计203.82亩工业用地使用权及地上房屋建筑物。

2023年5月,11月公司分别与琼海市局签订21.6亩土地置换及60.3亩土地回收协议,并于2023年12月按原土地用途办理了置换、回收后剩余的143.51亩不动产权证。

截至2024年7月31日,公司对203.82亩土地投入约8639.91万元,主要包括土地取得成本、持有过程中的相关税费以及持有期间其他支出等。

海南高速表示,因实施城市规划进行旧城区改建及盘活低效用地需要,同时落实补偿金额覆盖土地投入,保障国有资产保值、增值的目标,公司与市资规局签订了上述《收回国有土地使用权补偿协议》。

本次交易有利于公司盘活存量资产,增加公司现金流。本次收回土地事项增加公司当年利润总额约为3600万元,鉴于交易存在后续履约不确定因素,本次交易对公司净利润的影响及具体会计处理以后续会计师事务所审计意见为准。

此番交易对海南高速的影响已逼近今年上半年该公司利润总额。海南高速主要从事交通业、文旅业、服务业、房地产业等业务,近两年业绩出现同比下行。

2024年上半年,该公司实现营业

收入4119万元,同比下滑11.45%;利润总额3790.88万元,同比下滑34.2%。截至6月30日,该公司资产总额33.21亿元,净资产总额30.36亿元,资产负债率8.58%。

对于上半年业绩情况,海南高速就提及,酒店板块受散客流量不足,且运营时间较长、酒店设施老化等原因影响,收入较上年同期有所下降。子公司智岛阳光传统旅游业务方面,根据三亚国内过夜旅游接待数据,第一季度迎来开门红后,二季度出游需求较去年同期有所减少,受此影响,旅游板块上半年经营效益有所下降。

在此背景下该公司此前也提及,下半年公司将继续锚定“回归主业、转型发展”的总体目标,聚焦交通主业,推进数字经济和实体经济、新能源产业、智慧交通等新质生产力赋能主业发展,为构建大交通产业新格局奠定基础,推动公司高质量发展。

下半年,公司将围绕大交通主业上下游产业链,积极响应国家战略,把握海南自贸港建设的重大机遇,加强与外部资源交流合作,谋划开展算力基础设施建设,扩大数字传媒及会议会展等数字经济业务,推动数字化转型项目落地实施,积极推进新能源产业,布局低空经济产业,大力发展新质生产力赋能交通主业发展,做大做强交通综合产业。

8月28日海南高速就曾公告,为加快公司回归交通主业的步伐,推动公司转型发展,同意全资子公司海南高速公路工程建设集团有限公司(下称“建设集团”)以4073.42万元受让海南高速公路工程有限公司(下称“公路工程公司”)持有的海南路桥工程检测有限公司(下称“检测公司”)51%股权。

公路工程公司承接检测公司在2024年、2025年、2026年分别实现3000万元、5500万元、6000万元的营业收入和450万元、825万元、900万元的净利润,净利润率为15%。

