

LED受热捧 朱南松刘益谦扎堆士兰微增发

国投电力 雅砻江官地水电站项目获批

证券时报记者 郑昱

【本报讯】国投电力(600886)9月15日收到国家发改委《关于四川雅砻江官地水电站项目核准的批复》，同意建设四川雅砻江官地水电站。官地水电站安装4台60万千瓦混流式水轮发电机组，总装机容量240万千瓦，单独运行年均发电量110.16亿千瓦时，联合运行年均发电量117.67亿千瓦时。电站水库总库容7.6亿立方米，调节库容0.28亿立方米，具有日调节能力。

官地水电站由国投电力控股的二滩水电开发有限责任公司负责建设和管理。按2007年二季度价格水平测算，工程总投资约159.93亿元，其中资本金占工程总投资的20%，为32亿元，由二滩水电各投资方按比例以现金注入。

证券时报记者 张珈

【本报讯】由于看好LED芯片前景，数名资本大鳄现身士兰微(600460)非公开发行股票认购名单。

士兰微今日公布的非公开发行股票发行结果显示，宝钢集团麾下华宝信托有限责任公司1.98亿认购990万股，摇身一变成为发行完成后士兰微第二大股东；证大系元老朱南松掌

舵的上海天臻实业有限公司也砸下6400万元真金白银参与认购；资本市场增发股狂人刘益谦也现身发行名单之中，其掌舵的中国人寿保险股份有限公司认购金额6000万元，认购股数为300万股。

此次定向增发的8名特定投资者中，唯一以自然人身份现身的是超级散户季坚义，认购股数同样为300万股。季坚义曾以“丹化科技的钉子户”

身份引起市场关注，截至今年一季度还是该公司第五大流通B股股东。据悉，上述投资者认购此次发行股份的限售期均为12个月。

据公告，士兰微此次以20元/股的价格定向增发3000万股，所募资金用于高亮度LED芯片生产线项目的扩产及补充流动资金。公司共募资6亿元，扣除发行费用后实际募资净额为5.75亿元。募投项目实施后，士兰微

LED产能的规模将得到大幅提升，集成电路和分立器件盈利能力也将进一步提升。控股子公司士兰明芯可新增LED芯片6亿粒/月、外延片4.75万片/月的生产能力，从而巩固和扩大在LED户内外全彩屏等中高端领域的领先地位。

分析人士指出，资本大鳄捧捧士兰微非公开发行，应是看好LED芯片为士兰微带来的增长空间，此次扩产

的领域是士兰微具有优势的户内外显示屏和需求快速增长的照明和背光市场，而LED照明、LED背光也是目前LED行业需求增长最快的领域。

士兰微今日还宣布，董事会通过了向控股子公司士兰明芯增资的议案，拟用募集资金向承担募投项目，即“高亮度LED芯片生产线扩产项目”的士兰明芯增资2亿元，将其注册资本由2亿元变更为4亿元。

筑梦高栏港 打造珠海走向世界的引擎

——对话珠海港董事局主席杨润贵

证券时报记者 牛溪

路桥建设 中标18亿公路工程

证券时报记者 郑昱

【本报讯】路桥建设(600263)公布重大项目中标公告显示，近日收到重大项目中标通知书三份，工程中标价合计为18.2亿元。路桥建设中标贵州省思南至遵义高速公路土建工程第III类工程第SZTJ-11标段施工工程、广西河池至都安公路工程施工第三标段施工工程，路桥建设控股子公司路桥华南工程有限公司中标准准至固始高速公路HGTJ-04标段施工工程。上述工程中标价分别为5.34亿元、10.1亿元、2.76亿元；工期分别为30个月、24个月(500米以上隧道为30个月)、21个月。

中铁二局 新中标61亿铁路工程

证券时报记者 郑昱

【本报讯】中铁二局(600528)近日收到中标通知书两份，分别中标新建成都至重庆铁路客运专线CYSG-5标段、新建林歹至织金(新店)铁路站前工程，中标价为31.37亿元、29.16亿元，合计60.53亿元。

截至2010年9月14日，中铁二局累计中标工程67项，中标金额427.96亿元，其中铁路项目14项，金额330.8亿元。

秦川发展大股东 签署增资扩股协议

证券时报记者 李小平

【本报讯】秦川发展(000837)大股东将获得4家公司增资，但此次增资不会使秦川发展的控股股东和实际控制人发生改变。

据公告，秦川发展(000837)于昨日接到控股股东陕西秦川机床工具集团有限公司通知，秦川集团原有股东与长城资产管理公司等方面于9月14日签署了《增资扩股协议》，按照协议，由长城资产管理公司、天津昆仑天创股权投资企业、华融渝富股权投资基金和邦信资产管理有限公司等4家公司将向秦川集团增资，共新增其注册资本3.33亿元。

秦川发展称，秦川集团在未来三个月内没有针对公司的重组行为；未来三个月内，公司不存在重大资产重组、收购、发行股份行为。

云南铜业定增方案 获得股东大会通过

证券时报记者 程疆

【本报讯】云南铜业(000878)定增预案昨日获股东大会通过。根据方案，公司拟以不低于18.64元/股的价格，向10名对象定增不超过3亿股，募资54.5亿元用于增资子公司、购进大股东资产、偿还银行贷款及补充流动资金四项目，其中近四成用于收购大股东矿产。

此次拟收购的大股东资产具体包括云南达亚有色金属有限公司100%股权、云南星焰有色金属有限公司100%股权、云南景谷矿冶股份有限公司71.27%股权、昆明西科工贸有限公司100%股权，转让价格按照评估值确定为19亿元，全部以募集资金投入。

早在2007年，云南铜业大股东云铜集团就承诺，力争在两年之内将所拥有的全部相关铜矿山资产及其股权以适当方式全部投入云南铜业。此次定向增发募资的两个主要投向，包括增资子公司玉溪矿业12.5亿元和收购大股东上述资产，正是云铜集团对承诺的进一步兑现。云南铜业表示，收购大股东资产不仅有助于减少公司与大股东的关联交易，而且有助于建立完整的生产系统，提高公司每股收益。

去年年初，国务院通过了珠三角地区改革发展规划纲要，明确强调珠海要成为珠江西岸交通枢纽与核心城市，同时加快建设珠海高栏港工业区，提升城市核心竞争力和发展带动能力。而更早前，珠海市政府提出了“以港立市”发展战略。

在该战略提出两年后，作为珠海最早的上市公司，昔日的粤富华000507变身今日的珠海港。高度契合的背后，是公司在更名的同时，旗下大部分主业都与港口息息相关，正因为如此，其迈向“一流的港口物流运营商、港口物流地产综合开发商及电力能源投资者”的步伐坚实而有底气。作为公司董事局主席的杨润贵，自2008年12月上任起，就不遗余力推动着公司主业向港口物流、港口服务业方面转型。在他看来，这期间公司产业进行的一系列“加减法”，既关乎公司未来发展，也是对公司管理层智慧及执行力的考量。在此基础上，珠海港的发展之路才刚刚开始。

【证券时报记者】珠三角地区港口密集，且不乏世界级港口，珠海却是在两年前提出“以港立市”，您如何看待这一战略的意义？

杨润贵：珠海作为经济特区走过了30年发展历史，但此前城市定位一直不是很清晰，城市发展走了些弯路。直到2008年重新谋划城市产业格局，明确提出了“以港立市”的发展战略，并成立了港口管理局、珠海港集团，与高栏港区形成三驾马车一起联动的格局，把全市港、航资源统一集中到珠海港集团，以“三驾马车”全力推进港口战略实施。这是第一次将港口建设提升至战略高度，将城市潜在优势转化为现实优势，而这一战略的具体承担主体就是珠海港。

其实，这一优势并非今天才有，早在1981年，珠海就开始建设九州港，1990年开始建设高栏港。九十年代初期，九州港吞吐量曾排全国前5位，后来却因种种原因停滞不

前。而与其同时起步的深圳盐田港现在已经是世界级港口。

【证券时报记者】与周边其他港口相比，您认为珠海港的优势体现在哪里？又该如何避免与周边港口的竞争？

杨润贵：珠海港最大的优势在于既连接西江又靠近国际航道，具备大型集装箱和大宗散货船舶靠泊的优越条件。珠海港与沿江各港合作，将为西江流域各港口的发展和各沿江城市的物流系统提供了一个便捷、快速、高效的出海通道和选择。国际著名咨询公司麦肯锡为珠海港定位把脉，提出差异化经营、错位发展，把珠海港建设成为“港两中心一门户”战略，即打造高栏集装箱干线港，建设华南大宗干散货集散中心及区域物流中心，使其成为西江及南中国海走向世界的门户。

珠三角虽然港口众多，但深圳港以外贸集装箱为主，广州港以内贸集装箱为主。随着国家产业结构升级，以原材料为基础的工业发展迅速，对大宗散货需求迫切，因此珠海港将重点发展干散货业务。另外，高栏港也有集装箱业务，但主要定位于珠江口西岸，充分挖掘西江资源，拓展腹地，将业务延伸至广西、云南及贵州等省份。

【证券时报记者】“以港立市”战略其实是围绕高栏港进行部署，其建设一直受到关注，可否介绍一下相关方面的情况？

杨润贵：目前，高栏港已建成各类泊位35个，其中万吨级以上泊位15个，拥有珠三角地区最大的8万吨级液体化工品码头和8万吨级成品油码头，是全国最大的油气化学品仓储区之一。此外总投资22亿元的两个15万吨干散货码头已经动工，预计2011年建成，年通过能力可达3200万吨，成为珠三角最大的深水码头；10万吨煤炭码头等6个深水码头的扩建工程即将动工，并计划在3年内建成。

根据规划，未来5年，围绕高栏



高栏港正在实现跨越式发展

资料图片

港的总投资将达1300亿元，届时其港口吞吐量将达到亿吨以上，集装箱吞吐量达到300-500万标箱，工业总产值达到1000-1500亿元。

【证券时报记者】转型后的珠海港，业务仍由三部分组成，即港口物流、港口地产开发及电力能源投资，为什么会形成这样一个架构？

杨润贵：以港立市”战略实施，仅通过建设港口并不足以从根本上提升珠海港的枢纽地位，必须建立一个港口建设、生产经营和资本运作良性发展、相互支撑的体系和格局，才能从根本上打开高栏港建设和珠海港发展的新局面。

为此，珠海港在确立主业转型战略时，就确立了以下属珠海港置业公司、珠海港物流公司及电力集团作为产业发展三大平台，分工明确，互相支撑。珠海港置业以物流地

产基础设施及港城一体化的开发建设为主。目前开发项目包括“高栏港商业中心”和“仓储物流”两大项目；珠海港物流重点发展物流运输、仓储及其他物流服务，这两个项目将立足港口城市带来的相关产业发展；电力集团则集中精力发展与电力能源相关产业，是目前公司利润的重要来源。由于在公司转型初期，港口业务规模及利润尚未形成，该业务板块对公司的利润支撑尤为重要。为此，公司将进一步加大综合电力能源板块方面的投资，运作上将逐步实现由投资参股向自主经营转变，以保证公司在该产业领域发展中有更多主动权。目前，我们参股的项目主要有珠海电厂、金湾电厂10%的股权和烽火富华光电项目45%的股份，前者去年为公司贡献上亿元利润。此外，去年底开工的高

栏岛风电场项目进展顺利，该项目在上网电价提高、税负降低等优惠政策的支持下，同样有着稳定的收益预期，并有望成为该业务领域新的利润增长点。

【证券时报记者】公司主业转型，对人才方面提出了更高、更新的要求，对此，公司有哪些举措？

杨润贵：概括来说就是“一手抓人才培养、一手抓人才引进”。一方面，通过打造一支进取、学习型的管理团队，使其尽快熟悉新的业务，并成为港口方面的行家、专家；另一方面，通过各种渠道引进不同层次的管理人才，从物流总监到相关专业的大学毕业生等。公司对此非常重视，接下来，我个人也会亲自带队赴全国各地进行人才招聘、选拔，以期尽快建立同公司未来发展相适应的管理团队。

酒类新贵上市当月翻倍奇迹难言规律

证券时报记者 建业

虽然珠江啤酒(002461)、洋河股份(002304)是A股酒类上市公司中的新成员，但这两家公司股价均在上市一个月内实现翻倍。不过，这种逢酒必涨的现象恐怕还难言规律。

根据WIND的统计，截至9月15日收盘，洋河股份总市值约881.6亿元，相当于白酒龙头贵州茅台总市值的57.5%、五粮液总市值的70.4%。而洋河股份上半年净利润仅分别为上述两家公司的34.5%和47.3%。洋河股份上市时，它的上市总市值为270亿元，而其股价在不到一个月内就突破120元/股，在发行价基础上实现翻倍。

珠江啤酒虽然生产啤酒，比洋河股份白酒的度数低了不少，但它的“酒劲”却一点都不差。截至9月15日收盘，这家上市还不到一个月的公司，股价已达27.89元/股，而它的发行价不过5.8元/股，二级市场价格已是发行价的近5倍。同时值得注意的是，珠江啤酒IPO时因募资额度不足

不得不宣布放弃部分募资项目，一级市场与二级市场反之大令人惊讶。

快速的翻倍加上类似的行业，有部分投资者似乎发现了某种内在联系，但事实上市场对上述两家公司股价表现的看法有着很大的差别。目前，市场上坚持看多洋河股份的分析人士和投资者较多，他们普遍的观点是洋河股份的业绩增速足以支撑现有的估值。资料显示，今年上半年，洋河股份净利润同比增长超过80%，相比于A股白酒行业30%的平均水平确实比较出众。

而对珠江啤酒的分歧就要多一些，一部分分析师大叹看不懂，而另一部分分析人士则认为该公司未来仍有业绩增长空间，加上广州亚运会临近，盘子较小的珠江啤酒是很好的标的。

仔细看来，洋河股份和珠江啤酒两家酒类新贵无论是细分行业还是经营模式都有较大差别，虽属于同一

大类，但它们在基本方面并没有多少共同点。

不过，两家公司也不是没有相似的地方，洋河股份和珠江啤酒均存在上市不久和流通盘相对较小的特点。一个券商分析师就直言不讳的表示，酒类公司毛利高、现金流充裕，且还有抗通胀和消费升级概念，加上两家公司都是盘子不大的新股，市场更加喜欢这类公司的股票。

同一行业内连续两家新上市公司都在短期内走出翻倍行情的事情并不多见，不过洋河股份和珠江啤酒相似的翻倍行情有其特殊的原因，并不因其均是酒类上市公司便能实现这一奇迹。虽然有分析认为随着通胀预期和消费升级的加强，酒类公司的业绩仍有望延续高速增长态势，但期待逢酒必涨成为规律恐怕还过于草率。



三木集团拟定增募资不超过10亿

证券时报记者 李小平

【本报讯】三木集团(000632)今日披露非公开增发预案，拟以6.04元/股的价格，向不超过10名特定投资者发行不超过1.7亿股，募资净额不超过10亿元，全部投资于胶州湾产业新区大市政基础设施建设项目。该项目总投资为14亿元。

三木集团建设该项目的收入包括3个部分，即胶州湾管委会回购固定资产的费用、胶州湾管委会按8%支付给三木集团的财务费用、土地拍卖价格高于约定地价时胶州湾管委会按框架合同约定支付的投资收益。

据测算，三木集团建设该项目可获得的收入为19.28亿元，其中胶州市政府回购资金14亿元，项目营业收入(毛利)为5.28亿元。

赣粤高速:彭湖高速通车运营

证券时报记者 郑昱

【本报讯】赣粤高速(600269)首次独立投资、自建的高速公路项目彭泽至湖口高速今日正式通车运营。赣粤高速表示，彭湖高速建成通车后将形成沿长江南岸的公路运输高速通道，对赣粤高速营业收入的增长将起到一定的积极作用。

彭湖高速分两期建设，一期工程于2008年10月18日开工，主线长度为51.93公里；二期工程于2009年8月18日开工，主线长度为12公里。经批准，彭湖高速公路为经营性收费公路，核定计费里程主线长65.18公里，收费年限暂定30年，收费期限从2010年9月16日起至2040年9月15日止。