



招商承诺未兑现 三方争煤 8年难谢幕 C2

榆树湾煤矿股权问题已纠结了8年, 兖州煤业和正大能源担忧, 政府当初的招商承诺能否兑现?



外资房地产 基金“回潮” C3

地产调控政策趋于严厉, 开发商融资渠道受限, 外资房地产基金如今开始忙不迭地往国内跑。



携手万向 方正电机进军电动车电机领域 C4

方正电机与万向集团子公司万向电动汽车有限公司签署了电动汽车项目的框架合作协议书, 进军电动车电机领域。

二次现金选择权渐近 *ST钒钛停牌迎重组

证券时报 记者 张珈

本报讯 *ST钒钛(000629)公告证实停牌系筹划重大资产重组。公司接实际控制人鞍钢集团通知, 其正在筹划与上市公司的重大资产重组事项,*ST钒钛股票将自11月8日起继续停牌。

*ST钒钛表示, 拟在30日内召开董事会审议重大资产重组预案, 并由独立财务顾问出具核查意见。公司股票将于披露重组预案后恢复交易, 若未能在上述期限内召开董事会审议重大资产重组预案, 公司股票将于12月8日恢复交易, 且在股票恢复交易后3个月内不再筹划重大资产重组事项。

在*ST钒钛11月2日因重大事项停牌时, 市场就猜测, 鞍钢集团二次现金选择权承诺日期渐行渐近, 停牌是因为鞍钢集团正在谋划将旗下的优质资产注入上市公司。

*ST钒钛的前身为攀钢钒钛, 2008年通过换股吸收攀钢集团旗下另外两家上市公司——攀渝钛业、长城股份, 实现了攀钢集团整体上市。今年5月底, 鞍钢集团和攀钢集团重组合并获国资委批准, 鞍钢集团成为*ST钒钛实际控制人。

按照当时方案规定, 鞍钢集团将向攀钢钒钛、攀渝钛业及长城股份的股东提供现金选择权, 到2011年4月25日, 无论*ST钒钛股价如何, 同时持有股票和二次现金选择权的投资者都可以通过行使现金选择权, 以10.55元/股的价格行权。

停牌前,*ST钒钛收报9.03元/股。分析人士表示, 一旦*ST钒钛股东按照二次现金选择权的承诺行权, 鞍钢集团可能需要掏出200多亿元的真金白银, 还有可能导致社会公众持股比例不达标引发*ST钒钛退市风险。

市场有传闻称, 将优质资产注入到*ST钒钛成为当务之急, 鞍钢集团打算把旗下的矿山资源与*ST钒钛部分炼钢资产进行置换。不过也有观点认为,*ST钒钛此次停牌是鞍钢集团重组启动的预兆, 表明“大鞍钢”整合速度在加快。

出版传媒 跨地区合作取得突破

证券时报 记者 马智

本报讯 日前, 出版传媒(601999)在北京分别与天津出版传媒集团有限公司、内蒙古新华发行集团股份有限公司签署了股权合作协议。至此, 三家公司自去年6月联合签署相关合作框架协议后, 在跨地区联合打造大型出版传媒产业集团方面取得了实质性突破。

据协议, 出版传媒与天津出版集团将共同出资设立股份公司。新公司的经营范围主要包括对出版、发行及相关文化产业投资、管理、经营及资产运营、管理等, 注册资本约5.2亿元, 股份总数约5.2亿股。天津出版集团以其下属出版、发行的全部业务、收益及相关资产, 出资约2.86亿元, 认购新公司约2.86亿股, 占其股份总数的55%; 出版传媒以现金出资约2.34亿元, 认购新公司约2.34亿股, 占其股份总数的45%。内蒙古新华发行集团先设立新公司, 并以其拥有的全部经营业务、收益及相关资产出资。新公司的经营范围主要包括图书、音像制品、文化用品发行和销售, 以及对发行及相关文化产业的投资、管理、经营等。新公司注册后, 出版传媒以现金支付方式收购新公司50%股权。

此次合作, 是中国出版业国有独资、国有控股出版发行企业与出版上市公司之间的首例跨地区合作; 标志着出版传媒通过上市公司资本运作手段, 在推进跨地区合作, 增强主营业务核心竞争力等方面取得了重大突破。

浪潮信息 控股股东套现

证券时报 记者 张珈

本报讯 受云计算概念刺激, 浪潮信息(000977)近期连续涨停, 控股股东浪潮集团选择了趁机套现。

浪潮集团于11月2日-3日通过集中竞价交易系统, 减持公司股票141.64万股, 占总股本的0.66%。浪潮信息此前披露核查公告称, “云计算”操作系统目前对公司营业收入尚未产生贡献, 该操作系统推出后存在市场推广风险。

追随造船业 船用柴油机产能转向中国

证券时报 记者 向南

柴油机生产巨头德国MAN集团, 近两年一口气找了10多家专利许可厂, 几乎占到了MAN在中国30年合作厂家的一半。另一个巨头瓦锡兰则在全球范围内裁员, 把生产中心转移到中国。

吸引他们的是中国日益提高的造船能力, 以及船用柴油机出现的供需缺口。机械产业向中国转移, 是必然趋势。”中国机电商会船舶分会秘书长张守淳表示。

合作生产中的发展契机

柴油机产能向中国转移, 是技术追随市场的转移。

MAN和瓦锡兰有全球领先地位, 二者的低速柴油机产品占全世界份额的90%以上, 在中速机领域的占比也超过一半。两家公司均主要从事研发, 产品采用许可证合作方式由合作对象生产。与此同时, 中国企业则缺乏研发能力, 和MAN和瓦锡兰的合作, 将帮助其快速进入船舶柴油机市场。

MAN中国总部王小姐表示, 和MAN合作之后, MAN会提供技术并派技术人员到合作对象的工厂。除了继续向老客户提供服务, MAN也很积极地开发新客户。MAN发现, 民营企业虽然基础不好, 但是效率高, 办事能力强。近几年, 很多民营企业也借助与MAN的合作进入柴油机领域。即将在港股上市的熔盛重工下属的熔安动力、江苏安泰动力机械有限公司、中高速柴油机重工有限公司等都是通过MAN切入该市场。

事实上, 国内绝大多数船舶用柴油机, 都由两大巨头以技术授权方式生产。王小姐表示, 这种合作不会造成合作对象之间竞争, 因为不同企业获得授权的柴油机型号不同”。

和MAN一样, 瓦锡兰也与中国企业频频合作, 目前在中国有3家合资工厂, 8家战略工厂。专注于研发的两大巨头, 在全球市场有很多许可证合作生产厂家, 东亚早就是他们的重心, 如今, 中国则是重心中的重心。

柴油机产业一般会追随造船业转移。据统计, 今年三季度, 中国造船业在全球的地位继续加强, 在手持订单和吨位两个方面占据了市场垄断地位, 中国造船所占市场份额已上升至49%, 韩国为30%, 日本7%, 欧洲5%。近期拟在港股IPO的熔盛重工, 计划融资额达203亿港元, 一定程度上和我国造船业地位的增长有关。

在造船业中, 船用柴油机(包括主机和辅机)的销售大致占船舶总销售额的20%, 其中船用柴油机主机被称作船舶“心脏”, 是价值最

高的配套设备, 占总船价的10%左右。今年1-9月, 全国规模以上船舶企业完成工业总产值4860亿元, 同比增长24.2%, 柴油机主机市场就达到500亿元左右。

不过, 中国柴油机产能的增幅和造船业并不匹配。目前我国柴油机国产自给率不到50%, 超过一半需要进口。2009年国家提出的《船舶工业调整和振兴规划细则》指出, 2011年三大主流船型本土生产的船舶设备的装配率达到65%以上, 船用低速柴油机、中速柴油机、甲板机械等设备的国内市场满足率达到80%以上。这为国内柴油机产业的发展提供了契机。

产能扩张下的技术突破

2010年以前, 我国船用低速机生产能力主要集中在两大船舶集团中国船舶和中船重工所属的柴油机企业, 沪东重机、大连船柴等4家柴油机企业2008年船用低速机生产能力合计为570万马力。熔安动力2007年计划投资兴建500万马力柴油机项目, 曾饱受质疑, 因为该项目年设计产能几乎相当于2008年全国三大造机基地产能之和。

不过随着我国造船业的发展, 柴油机供需缺口逐渐加大。有数据显示, 2007年、2008年我国造船业柴油机缺口均在450万马力左右, 据测算, 2010年我国船用主机的供需缺口将超过1000万马力。

伴随投资扩产大幅提升, 业内又开始担忧产能过剩所需。如江苏安泰建设低速柴油机年产能600万马力, 中远集团也将形成300万马力低速柴油机产能。与此同时, 原有厂家纷纷扩产, 其中的重头戏是中国船舶集团在广东番禺筹建的国内最大的船用柴油机生产基地, 设计年总产能为1000万马力。据预计2015年国内低速机生产能力将达到4000万马力。

不过, 不少新增项目今年境况不好, 开工不足, 产能严重闲置。我国引入的柴油机项目产能已经过剩。”中国船舶工业协会秘书长王锦连表示。今年1-7月我国造船完工量增长87.4%, 我国低速柴油机完工量仅增长了8%。

王锦连称, 柴油机厂的利润都来自前几年所接订单, 2012年前的订单还有保证, 之后就很难说。造成这种现象的原因, 一方面是韩国和日本的船配企业大量低价向中国船企销售产品, 另一方面是中国柴油机企业刚开始生产, 要赢得客户信任还需要时间。

中国机电商会船舶分会秘书长张守淳表示, 中国生产的船舶80%



低速柴油机曲轴批量生产

Phototex/供图

都要出口, 一般船主会指定发动机的生产厂家。海外柴油机生产历史长, 品牌优势, 船主们倾向于用海外产品。目前柴油机是船舶产业中占份额最大的进口商品。

据了解, 在合作中, MAN按生产产品的功率收取一定费用。对两大巨头而言, 他们的业绩更多取决于柴油机需求总量的增长。

尽管产能扩张很快, 但中国企业在技术上依然差距很大, 不过在中速柴油机领域, 已有突破迹象。

船用柴油机能否成为下一个高铁

产业转移自有规律, 从英国到美国、西欧、日本、韩国, 造船业多次转移, 离开的是发达国家, 追随的是正在崛起的国家, 中国承接造船业的转移顺理成章。生产转移的同时, 技术也在积极消化吸收中, 让人似乎看到了中国企业在高铁行业中所走的路径。

在造船业的转移中, 柴油发动机慢了一个节拍, 我们由此看到一条清晰的转移逻辑: 和资金、劳动力优势相比, 技术优势总是最难被转移。

拥有领先技术的两大柴油机巨头, 优势地位已很难撼动, 他们将精力主要用于研发, 传统的柴油机行

业在电动控制、节能减排的要求下, 技术依然日新月异。在这个产业链条中, 中国企业负责制造和销售, 似乎只是巨头们的打工者。

从制造优势向技术优势转移, 占领技术高端是每个企业的心愿, 不过并不容易。我国高铁建设本有应用自主技术的打算, 2002年铁道部推出自主知识产权的高速铁路系统“中华之星”, 无疾而终。之后就引一条清晰的转移逻辑: 和资金、劳动力优势相比, 技术优势总是最难被转移。

政府要求, 任何铁道工程都必须有至少70%设备由国内企业生产, 这和2009年国家提出的《船舶工业调整和振兴规划细则》类似,

造船工业不发达, 对柴油机需求量小, 研发柴油机的条件不具备, 如今中国本土航运企业成为世界巨头, 造船量需求提高, 采购上不必受制于海外船主。国家也有大力发展柴油机的想法。”

但是, 柴油机行业的研发壁垒依然较高。王锦连认为, 国内中速柴油机发展很快, 可能实现突破性发展, 不过形成品牌还需要时间。低速柴油机相对更难, 短期内不大可能取得突破。

《细则》要求船用柴油机设备的国内市场满足率达到80%以上。

消化吸收海外先进技术, 正是高铁国产化的一种方式。我国目前不但已将高铁技术为己所用, 还在海外市场攻城掠地, 令人看到中国机械行业巨大的生命力。

这其中, 都可以看到政府之手的推动。除此之外, 庞大的国内市场, 让海外技术有转移的动力, 同时也提供了孕育各种行业的基础, 容易让一个行业得到发展的机会。

(向南)



曲江文旅借壳 ST长信变身旅游公司

证券时报 记者 建业

本报讯 ST长信(600706)今日公布重组预案。公司目前的资产和负债出售给第一大股东华汉实业后, 将获注曲江文化旅游(集团)有限公司持有的文化旅游类经营资产, ST长信将借此变身一家历史文化景区集成商”。

据重组预案, ST长信拟出售给华汉实业的全部资产和负债, 将以净资产评估值为定价依据, 预计评估值为5000万元。华汉实业负责安置与拟出

售资产相关的职工。重组方曲江文旅同意承接截至交易基准日华汉实业对ST长信经审计的全部债权, 并由曲江文旅于交割日以现金方式支付给华汉实业。完成资产置出后, ST长信将向曲江文旅发行A股, 购买曲江文旅合法持有的文化旅游类经营资产, 包括西安曲江大雁塔景区管理服务、西安曲江国际酒店管理有限公司、西安曲江文化旅游发展有限公司、西安曲江城墙旅游发展有限公司、西安曲江国际旅行社有限公司、大明宫国家遗址公园管理有限公司各100%股

权, 西安百仕通国际旅行社有限公司40%股权、陕西阳光假期国际旅行社有限公司43%股权、陕西友联国际旅行社有限责任公司56.01%股权; 大唐芙蓉园、曲江池及唐城墙公园景区运营管理业务; 御宴宫、芳林苑等资产及业务; “大唐芙蓉园”等注册商标。ST长信表示, 根据上述标的资产的预估值9.5亿元, 对应发行价格9.93元/股, 预计此次非公开发行股份数量不超过9600万股。发行完成后, 曲江文旅将成为公司的控股股东, 公司实际控制人变更为西安曲江新区管

理委员会。此次交易完成后, ST长信业务范围将涵盖历史文化类旅游景区策划、运营管理、旅游配套餐饮酒店、旅行社为核心的文化旅游产业运营。值得注意的是, ST长信此次拟注入资产在资本市场上有着不少“往事”。2009年11月, 曲江文旅的控股股东西安曲江文化产业投资(集团)有限公司曾与ST三星(000068)股东达成协议, 成为ST三星的战略投资者。但一个月之后, ST三星宣布终止筹划重大资产重组事宜。

另外, 此次拟注入的资产之一西安曲江城墙旅游发展有限公司与近期连续拉出11根阳线的西安旅游(000610)也有一段故事。公开资料显示, 2000年3月西安旅游配股募用于西安市的城墙开发, 运作平台西安城墙旅游开发有限责任公司注册资本5888万元, 西安旅游持股51%。但西安城墙开发工作一直不顺利, 今年5月31日, 西安旅游股东大会正式审议通过关于清算解散“西安城墙旅游开发有限责任公司”的议案。据当地媒体报道, 西安城墙的开发项目已被纳入曲江文旅。