

天齐锂业 携手央企打造全产业链

证券时报记者 刘昆明

天齐锂业(002466)增资上海航天电源技术有限公司一事又有新的进展。公司日前公告,拟投资8208.96万元认购航天电源新增注册资本6800万元,占增资后注册资本的20%。

据了解,天齐锂业与航天电源将于近期签署正式增资扩股协议。协议签署后,天齐锂业将成为航天电源除国资以外的第二大股东,在航天电源现有1500万安时动力电池生产线的基础上,共同在上海建造5000万安时的动力电池生产基地。

天齐锂业副总经理兼董秘李波在接受证券时报记者采访时表示,携手航天电源,将成为天齐锂业进军动力电池市场的跳板,公司未来一段时间的发展重点将集中在推动锂电池全产业链纵向一体化。李波还透露,公司将不局限于锂电中下游产业链,而是要通过对自有锂辉石矿山的勘探,加快形成从上游矿山、中游锂电材料到下游动力电池的全产业链布局。

据了解,航天电源是中国航天科技集团上海航天局下属专业从事动力锂离子电池及系统产品开发、生产和销售的高新技术企业,是央企电动车产业联盟成员,已与上汽集团、东风汽车、上海通用、上海华普等国内汽车制造商建立了广泛的合作关系。

目前国内动力电池产业发展最大的瓶颈在于电池制造成本过高,锂电池的发展也存在着原材料性能和成本难以控制的瓶颈。天齐锂业认为,借助航天电源的现有技术优势,动力电池成本高、无法商品化的瓶颈将不复存在。同时,天齐锂业拥有中国锂电池基础材料市场约60%的份额,并在正极材料磷酸铁锂的研发上取得了重要进展,产品质量达到国内先进水平,已经得到国内外主流锂电池制造商的认可,具备了规模化生产的实力。

此外,天齐锂业还与航天电源的上级企业——上海航天工业总公司签署了《推进动力锂离子电池产业发展合作框架协议》,明确双方在动力电池正极材料如磷酸铁锂方面的合作意向。

云维股份 10亿元公司债成功发行

证券时报记者 程疆

6月7日,云维股份(600725)公布了2011年公司债券发行结果。本次11云维债发行规模为10亿元,票面利率为5.65%,低于同期发行的11柳钢债5.80%的票面利率。云维股份今日公布发行结果显示,最终网上发行数量为1亿元,占本期债券发行总量的10%,网下发行数量为9亿元,占发行总量的90%。

11云维债期限为7年,同时附有第5年末上调票面利率选择权与投资者回售选择权。云维股份拟将募集资金中4.1亿元用于偿还银行借款,剩余部分用于补充流动资金。此次公司债的顺利发行将优化公司的债务结构,降低公司资产负债的流动性风险。截至2011年一季度,云维股份流动比率为0.82,本次公司债募资完成后,流动比率将提高至1.03。

电广传媒有线网络 跨省收购首单锁定保定

证券时报记者 文星明

两年前就传出欲走有线网络跨省扩张之路的电广传媒(000917)终于成功迈出第一步,公司今日公告,拟通过控股子公司华丰达有线网络控股有限公司以现金1.03亿元收购Broadway Offshore Limited持有的保定百世开利有线广播电视综合信息网络有限公司49%的股权。

公告显示,保定市网公司2010年12月31日用户数达21.81万户,其中包括数字用户18.08万户,模拟用户18133户,协议用户19163户。

电广传媒表示,公司在整合湖南省有线电视网络的基础上,积极推进向省外跨区域发展,保定公司股权的获得对公司有线电视网络业务的跨区域发展具有战略意义。公司将通过规范运作和加强业务建设等手段实现有线电视产业化发展,快速提升公司核心竞争力,实现合作共赢,获取优良回报。

证券时报记者获悉,电广传媒正在同新疆、西宁等地有线网络公司积极接洽跨省收购事宜,有望多地开花。

杭齿前进联手菲亚特广汽扩产变速器

证券时报记者 张伽

杭齿前进(601177)上周五大涨8个点报收,今日披露签署进一步合作意向书。杭齿前进日前与菲亚特投资管理股份有限公司、广州汽车集团零部件有限公司,在意大利罗马联合签署进一步合作意向书,意向由三方共同控制的杭州依

维柯汽车传动技术有限公司,按照有关的许可协议规定的条款和条件,从菲亚特获得DDCT(干式双离合汽车自动变速器)的产品许可,并相应实施产能扩大和技术升级项目。该项目意向总投资额约为22.69亿元,包括向菲亚特引进技术、产能扩大和技术升级等,从2013年开始生产并最终达到年产

量50万台。公告显示,杭州依维柯汽车传动技术有限公司为中外合资企业,成立于2007年6月6日,注册资金2.4亿元,实收资本4800万元。股东杭齿前进、菲亚特投资管理股份有限公司、广州汽车集团零部件有限公司分别持有33.33%的股份,主营业务为开发、制造、销售汽车变速器及相关

零部件。截至2010年12月31日,杭齿柯传动的资产总额为1.2亿元,净资产为3942.05万元,2010年度净利润为-857.95万元。据介绍,汽车自动变速器主要分为AT(液力机械式自动变速器)、AMT(电控机械式自动变速器)、CVT(带式传动无级变速器)、DCT(双离合自动变速器)。由于DCT

变速器具有换挡时间短、启动速度快、传递能力和油耗处于最佳配置等优点,因此在各种自动变速器中,是目前发展速度最快的汽车自动变速器技术之一,也是全球汽车变速器技术发展主要趋势之一。DCT变速器又分为DDCT(干式双离合自动变速器)和WDCT(湿式双离合自动变速器)两类。

拓海外调结构 加速打造工程、地产、资源三驾马车

——访中国中铁董事长李长进



中国中铁董事长李长进

资料图片

中国中铁目前的基本面良好,从披露的2010年年报和2011年一季报中来看,公司各项业务仍然保持增长势头,整体发展稳定持续。我认为公司的股价目前已被市场低估,主要原因是紧缩的宏观经济政策、铁道部内部调整以及铁路投资额大幅减少的传言使市场出现恐慌。”李长进说。

证券时报记者 张燕平 孙晓霞 马晨雨

中缅铁路力争年内开工

5月27日,在中国和缅甸两国最高领导人的见证下,中国铁路工程总公司董事长李长进与缅方代表在人民大会堂签署了《关于缅甸木姐——皎漂铁路运输系统项目谅解备忘录补充协议》。项目建成后,对于深入推动中缅经济交流,加快缅甸国民经济发展具有十分重要的意义。

证券时报记者就此采访了兼任中国中铁(601390)董事长的李长进。李长进就中缅铁路建设的具体状况、公司的海外发展战略及多元化发展道路等问题与记者做了深入的交流。

中缅铁路从中国云南瑞丽口岸出境,连接缅甸木姐,向西南延伸,经腊戍、曼德勒、密特拉、马圭至规划的皎漂港,全长810公里。该铁路是连接中国西南部同邻国的一系列基础设施建设的重要组成部分。中国中铁的母公司中国铁路工程总公司(以下简称“中铁工”)对该项目一直十分重视,在商务部等国家部委的领导和支持下,自1997年以来就积极推动推进该项目,先后组织技术和商务团队,持续在缅甸和国内开展了大量工作,取得了实质性的进展和成果。

李长进表示,该项目由母公司中铁工签约投资,而非股份公司直接投资,是考虑该项目采用BOT的运作模式,投资回收期较长。由母公司牵头运作,避免了让投资者承担风险。而中缅铁路项目的具体实施将会由中国中铁负责,项目施工建设中的收益将归属上市公司,同时也为公司在海外BOT项目的运作、融资、设计、施工、维修、运营和管理积累宝贵的经验。经估算,该工程相当于公司拿到700~800亿元的订单,未来投资可能超过千亿元。

据悉,该项目完全是由中国中铁勘察、设计和施工,可控性高。经初步谈判,缅甸政府将给予项目公司特许经营期限。由于中缅两国政府高度重视该项目,将给予该项目政策上的支持。

项目初步规划五年半的工期,全部采用中国的技术标准设计、施工。项目初期的运量可能有限,待配套工程完成后,将会产生运量的剧增。项目力争年内开工,目前正在紧锣密鼓的筹备中,从瑞丽到木姐段的137公里将先期启动。”李长进说。

海外业务五年翻番

毕竟在中国蛋糕就那么大,要发展成世界一流的企业就必须走出去,虽然有时候是很痛苦的,但这是企业做大做强必须经历的过程。企业总要经历风吹浪打才能成熟。”李长进说道。

海外项目具有高风险、高回报的特点,有诸多不确定因素。一些国家的政治、经济环境的变化,将直接影响公司的海外经营和管理。公司先后建立了海外项目经营预警机制,实行评审和企业执行力评审制度,把风险防范放在十分突出的位置。公司始终坚持“准确定位、发挥优势、量力而行”的原则,制定不同阶段的目标、重点和措施,完善境外突发事件预警机制和处理机制。

“十一五”期间是中国中铁国际化经营格局逐步形成、海外市场不断

拓展的重要发展阶段。在此期间,中国中铁共签订国际业务项目合同895个,完成新签合同总额290.47亿美元,完成营业额81.16亿美元,分别比“十五”期间增加472%和208%。其中2010年完成新签合同额99.36亿美元,完成营业额31.58亿美元。目前,中国中铁设立境外公司59个,各类办事处、代表处53个,足迹遍布51个国家和地区,基本形成了亚洲、非洲、拉美三大区域市场。

“我们要加快实施‘大海外’的发展战略,到2015年,新签合同额和营业额中海外部分都要有明显提升。在‘十二五’末海外营业收入进入全球前十位。加速打造统一品牌,逐步形成全公司完整统一的‘中国中铁’品牌,到2015年,将‘中国中铁(CREC)’打造成具有较高影响力和知名度的国际品牌。”李长进说。资料显示,中国中铁2010年营业收入位居全球建筑承包商首位,其中海外收入占比5%,以海外营业收入排名在全球第50位左右。

李长进表示,中国中铁具有大型基建项目从规划、设计、融资、建造、施工到维护运营的一体化服务功能的优势。中铁国际、中国海外工程总公司是中国中铁海外经营的先行军,各下属集团公司是海外经营的中坚力量,各设计院、设计咨询企业是海外的先锋。发挥集团的优势,将有利于公司占领海外业务的制高点。

打造三大业务板块

目前中国中铁主营收入的85%都来自建筑施工。在全世界来看,建筑施工行业的利润水平是比较低的,一旦市场萧条,对公司的经营影响较大。近年来公司正在积极调整产业结构,走一条“主营业务突出、有限相关多元化”发展的道路。未来将加速打造工程承包、房地产和矿产资源这三大业务板块,使公司的抗风险能力显著增强。公司的多元化发展战略已经实施多年,并初具规模。”李长进说。

在工程承包方面,国内的铁路市

场在经历了铁道部内部调整的背景下,“十二五”期间我国铁路市场投资额为2.8万亿,平均每年五千多亿,这较之“十一五”规划有明显增长,但比起2009年、2010年的基建投资规模还是下降了一千多亿。

为了应对这一变化,除了加大海外业务拓展,占53%市场份额的国内城市轨道交通市场将会在“十二五”期间迎来爆发式增长,带来新的增长机会。据统计,我国在“十二五”期间有24个城市将新建地铁,已开通的城市还会继续加大建设力度。国内的市政工程、民用建筑工程业务,也会弥补短期铁路建设业务的增速下降。

房地产作为与中国中铁业务关联度比较大的产业,近两年通过加快上下游链条的完善布局,业已成为公司业绩提升的另一个增长点,2009年公司房地产业务营业收入达50亿,2010年营业收入达120亿。作为16家以房地产作为主业的央企之一,公司预计2015年房地产业务的销售收入和利润贡献将大幅提升,将形成公司的第二个支柱产业。

矿产资源开发方面,中国中铁现已初具规模,拥有矿权接近40个,包括金矿、铜矿、钨矿、铅锌矿、煤矿十几个品种。有些已经进入投产期,有些已经进入建设期,公司的矿产资源开发业务去年已实现3.5亿的净利润。到2015年,公司规划的资源板块营业收入和利润贡献将更加显著,到时将会形成公司的第三个支柱产业。作为中国中铁未来重点打造的对象,房地产和矿产资源板块将会加速发展。

中国中铁目前的基本面良好,从披露的2010年年报和2011年一季报中来看,公司各项业务仍然保持增长势头,整体发展稳定持续。我认为公司的股价目前已被市场低估,主要原因是紧缩的宏观经济政策、铁道部内部调整以及铁路投资额大幅减少的传言使市场出现恐慌。但我相信,经过公司上下的共同努力,中国中铁一定会沿着既定的道路持续健康地向前发展。”李长进说。

北亚涅槃——中航推出华丽重组方案

据印度史诗《摩衍那》载:保护神点燃熊熊烈焰,垂死的凤凰投入火中,燃为灰烬,再从灰烬重生,成为美丽辉煌永生的火凤凰。人们把这称作——凤凰涅槃。

继推出超重量级独立董事团队后,中航工业集团又推出华丽重组方案。6月1日,北亚董事会审议了《股改方案暨发行股份购买资产预案》。经过此番股改与重组,北亚的流通股股东获得10转增21大礼包,非流通股股东也得到了10转增8的安排;高达7.72元/股的增发价,使重组后北亚的每股净资产接近5元;0.35元/股、0.42元/股、0.50元/股,每年以20%增长的盈利水平,拓展了首家直接上市投资控股公司的市场想象空间。此方案不仅给北亚65000多名股民带

来福音,也让一些借壳重组方案黯然失色,这也彰显了中航工业集团打造航空工业“华尔街”的胆略与魄力。

如果说北亚命运多舛,一波三折,那么中航重组北亚也并非坦途。从2月11日公布重组意向算起,至今已过去三个多月才公布重组方案,也佐证了这一点。在解析重组方案后,可以用“难”、“急”、“巧”、“诚”四个字来概括中航重组历程。

“难”——高增发价格、大比例转增,在以往国企借壳案例中很少看到。据悉,中航昨天才拿到国资委的股改备案表,按照国有企业行事规则,公布重组意向前,中航不可能不和国资委汇报北亚重组方案,这样算来,股改方案的沟通时

间可谓之长。一方面,北亚股民存在着较强的“缩股情节”,希望通过高比例送股来恢复股数;另一方面,中航作为大型国企支付股改对价时,要参照国有企业股改对价的平均水平(10送3左右),突破较难。这两方面的约束,可能构成了中航重组北亚的最大障碍,也可能是此次股改沟通时间较长的主要原因。

“急”——刚拿到股改备案表,就立即开会,独董们也刚刚就任六天,真可谓“急”。一方面,可能受到来自股民的巨大压力,对于苦盼三年多的股民来说,只能用心急如焚来形容;另一方面,估计来自于重大重组新规即将出台的预期,估计新规对金融企业借壳重组可能是关门之规。如果那样,对北亚重组双方可能都是

个损失,北亚失去了一个好的重组方,中航上市的途径又少了一条,恐怕以后只有IPO了。

“巧”——向上市公司赠与资产,形成资本公积,再用新形成的资本公积定向转增股份。这种赠与资产、定向转增股份的模式既满足了流通股股东高股改对价的要求,又不突破国资委平均对价水平的约束。这是因为,按照北亚原流通股股本19295万股、增发价7.72元/股计算,中航赠与北亚44949万元资产,相当于送了5822.4万股,也相当于向流通股支付10送3.02的对价水平。这种赠与相当于10送3.02对价水平的资产,形成了资本公积金,通过定向转增,最后实现了流通股获得了10转增13的合理安排。应该说,这种股改方案

的设计真是匠心独运。

“诚”——此次重组置入的资产是中航投资控股有限公司100%股权,是中航工业集团的资本运作平台,是集团最重要的战略资产。按照惯例,这样的资产国企大股东都需要绝对控股。但是,此次重组中,中航工业集团并没有像人们设想的那样控股60~70%,而是直接将控股比例降到底线——51%,这充分体现出重组方的心意之诚。

虽然,北亚重组已现曙光,但离复牌上市还有一段路要走,此次董事会审议的重组方案还仅是预案,资产评估与增发价格还需国资委批准,北亚能否如股民们所期望的那样,涅槃重生,实现华丽转身,值得继续关注。(彭志华)(CIS)