

股价异动 多伦股份称无未披露事项

证券时报记者 文泰 林晔

多伦股份 (600696) 今日公告称, 公司股票交易于 2010 年 8 月 9 日、8 月 10 日、8 月 11 日, 连续三个交易日收盘价格跌幅偏离值累计达到 20%。经公司自查, 公司目前经营正常, 未发生对公司有重大影响的情形, 无应披露而未披露的重大事项。经书面征询公司控股股东及实际控制人, 公司控股股东确认没有应披露而未披露的信息。在可预见的未来三个月内, 无对公司有重大影响的情形发生。

值得注意的是, 多伦股份实际控制人陈隆基旗下的另一家上市公司正和股份 (600759) 自 8 月 9 日以来, 已经连续三天涨停。多伦股份被称为 A 股市场的一支“妖股”, 今年 7 月 1 日以来公司股价一路上扬, 曾在短短 20 多个交易日达到 136% 的涨幅。

今日, 多伦股份 (600696) 还发布了 2011 年中期报告, 上半年公司实现营业收入 3338 万元, 同比增长 515.51%; 实现净利润 1135 万元, 同比增长 92.97%; 每股收益 0.033 元。多伦股份表示, 营业收入、净利润大幅增长的主要原因是报告期内公司福州“中亭街”的剩余商业房产销售同比大幅增长。

三爱富受益氟化工景气 上半年净利飙升16倍

证券时报记者 董宇明

今年上半年, 氟化工行业景气度的不断提升在三爱富 (600636) 半年报中得到了极好体现。根据公司今天披露的半年报显示, 报告期内, 公司实现营业收入 27.03 亿元, 同比增长 104.7%, 实现营业利润 8.09 亿元, 净利润 6.86 亿元, 归属母公司所有者净利润 4.97 亿元, 同比分别增长 1437.14%、1025.57% 和 1593.62%。

三爱富指出, 上半年市场需求扩大, 公司主要产品含氟聚合物、含氟制冷剂及其替代品的销售价格逐步上扬, 良好的行业态势, 保证了公司整体经营业绩趋好。公司 PTFE 扩产项目已进入验收阶段; HFO-1234yf 项目的设备安装工作已基本完成, 计划年内试生产; PVDF 扩产项目已投入试生产。同时, 报告期内公司重点推动生产装置的工艺查定和技术改进, 有效降低了生产成本, 稳定了产品质量。

此外, 三爱富今日公告称, 公司于 8 月向下属子公司内蒙古三爱富万豪氟化工有限公司提供了一年期贷款 7330 万元, 现贷款期限已到。根据该公司资金需求计划和当地融资困难的实际情况, 经研究公司继续向其提供资金借贷, 贷款总额 7330 万元, 贷款期限一年。同时, 董事会拟对内蒙古三爱富万豪氟化工有限公司关键人员实施激励计划, 相关议案亦已审议通过。

抵御塑化剂事件影响 紫江企业中期净利超3亿

证券时报记者 黄婷

紫江企业 (600210) 今日公布 2011 年半年报, 公司上半年实现营业总收入 40.97 亿元, 比去年同期增长 23.87%, 实现归属于上市公司股东的净利润 3.19 亿元, 比去年同期增长 8.47%, 经营活动产生的现金流量净额为 4.09 亿元, 比去年同期增长 25.32%。基本每股收益 0.22 元。

在上半年受“台湾塑化剂”等食品饮料负面事件影响的不利市场环境下, 紫江企业及时调整了产品结构, 并与客户积极尝试各种合作模式, 在保证现有产品的市场份额及行业领先地位的基础上, 不断培养和开拓中小客户及新产品, 并拓展市场前景看好的产品, 实现了公司营业收入和效益稳定增长。此外, 上半年紫江企业实现了公司部分薄膜产品由传统的包装膜向工业用薄膜的成功转型。

鉴于房地产宏观调控政策的进一步加强, 紫江企业的房地产业务受到了一定程度的影响, 收入比上年同期减少 80.42%, 但别墅项目用地具有稀缺性, 公司房地产项目紫都上海晶园别墅项目在别墅豪宅市场与高端客户中已经获得了良好的口碑与知名度。公司表示, 下一步将继续做好房款的销售进账, 提高宏观调控期的抗风险能力。

此外, 今年上半年, 公司控股子公司上海紫江创业投资有限公司减持中恒电气 200 万股, 并获得上海紫晨投资有限公司分红 2000 万元收益, 公司投资收益共增加 7541.35 万元, 比上年同期增长 263.93%。

中国北车召回54大列“敏感”动车组

证券时报记者 刘征

继 8 月 10 日中国北车 (601299) 公告称其控股子公司长春轨道客车股份有限公司暂停出厂 CRH380BL 型动车组后, 今日, 中国北车公告召回子公司生产并已经投入运营的 CRH380BL 型动车组 54 大列。

据悉, 8 月 10 日, 国务院总理温家宝主持召开国务院常务会议, 决定开展高速铁路及其在建项目安全大检查, 适当降低新建高速铁路运营初期的速度, 对拟建铁路项目重新组织安全评估。

中国北车公告称, 为贯彻国务院会议精神, 公司于 8 月 11 日向铁道部呈报了《关于召回 CRH380BL 型动车组的报告》, 报请铁道部同意在已暂停长客股份公司生产的 CRH380BL 型动车组出厂的基础

上, 召回公司所属子公司生产且已投入运营的 CRH380BL 型动车组 54 大列。

据悉, CRH380BL 型动车组出于对列车运行安全的考虑, 其自动保护系统由全车 1000 余个高灵敏度传感器组成, 设计思路为“故障导向安全”, 即列车运行状态的任何细微变化都将引起该系统报警甚至是自动降低运行速度, 目的是保证列车运行安全。因此在高速行驶过程中, CRH380BL 型动车组存在由于过度敏感而导致延时等问题。

中国北车出于对运输安全的高度重视, 决定在暂停出厂本型号车辆的同时召回已运行车辆, 以便对故障原因系统分析, 全面整改, 确保质量, 待整改合格后再交回使用。

据了解, 中国北车目前已暂停出厂的 17 大列此型号动车组, 所

涉合同金额约 67 亿元。此次, 中国北车召回车辆将产生一定的部件更换等检测检修费用, 由于目前相关车辆

车载信号设备故障 致使中国南车京沪高铁列车延误

证券时报记者 刘征

日前, 京沪高铁 G14 次列车因设备故障延误 50 分钟发车。记者多方了解到, G14 列车是中国南车 (601766) 生产的 CRH380AL 型动车组, 但故障原因并非车辆本身, 而是车载的信号系统设备, 可能为信号系统设备接触不良。

当日上午, 有乘坐 G14 列车的网友发布微博称, 上海虹桥至北京南的 G14 次和谐号动车应于 10

点整发车, 现已晚点 34 分, 还停在虹桥站, 据车长解释, 设备故障, 正在抢修”, 10 点 51 分, 动车启动发车, 车速在 300 公里~310 公里/小时左右, 维持正常运行。

据车上乘客回忆, 列车延误时, 乘务员来回走动说接到信号不能开车”。原先乘务员通知所有乘客准备换车, 广播通知说前方信号问题, 后来说是车辆设备故障, 正紧急处理。

有业内人士对记者表示, 发生故障的设备应为车载信号系统设备, 列车司机在发车前的检查中发现信号系统设备接触不良, 随即进行了紧急调试, 由此造成延误。

分析人士认为, 中国北车此举是为“高铁安全”做出的短期牺牲, 对其长远发展有利。

记者就此采访了 G14 列车的制造商中国南车, 公司董办相关人士对记者表示, 车载信号系统设备并非车辆本身设备, 而是车辆运行信号系统的一部分, 它的采购、维护、管理均非车辆制造商负责, 信号系统设备故障会影响车辆运行信号接收, 从而影响到车辆正常运行。

交叉持股难防民企举牌 深长城控股权悬念陡生

证券时报记者 范彪

深圳国资又遇到了麻烦。2003 年, 深振业 A 和深长城的交叉持股模式名动一时, 然而 8 年之后, 戏剧性的一幕发生了: 这种被认为利于反收购的持股模式今天没有使得民企放弃狙击, 相反, 深振业 A、深长城相继遭到民营企业的举牌。同是深圳国资局旗下的公司, 深振业 A 被举牌后不到一年, 深长城也在近日遭到民营企业的举牌, 并且, 深振业 A、深长城均以地产为主业。

虽有深圳国资疯狂反击宝能系举牌的前车之鉴, 产业资本仍然义无反顾地举牌深长城, 而深长城本身更为复杂的股权结构, 又为这次的举牌增添了不少悬念。

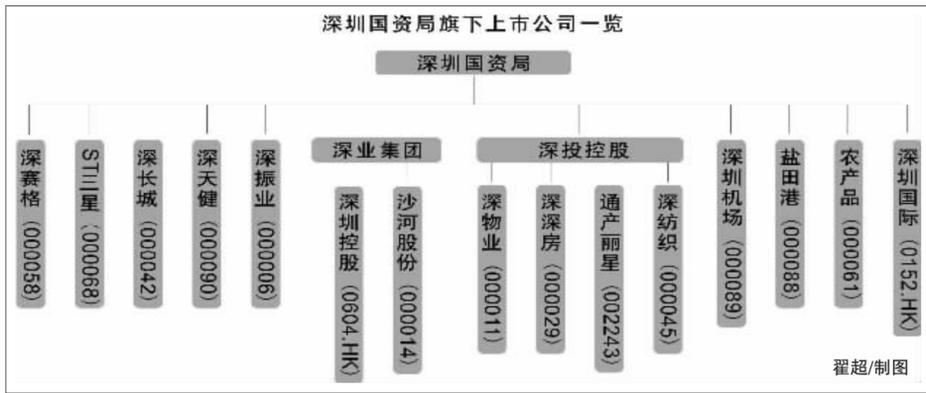
股权博弈

深长城月初宣布, 深圳瑞昌捷投资及一致行动人黄将南、黄将忠累计买入公司股票达到股本总额 5%。

从表面上看, 黄氏家族的举牌似乎很难威胁到深圳国资局的控股地位。深振业 A 和深长城相互持股的模式, 使得深长城的控股权相对牢固。目前深圳国资委和深振业 A 合计持有深长城 36.81% 的股份, 而深长城亦持有深振业 A 33.31% 股权。

去年深圳国资在仅控制深振业 A 20% 左右股权的情况下, 遭到宝能系的疯狂增持达到 10%, 但深圳国资立即态度鲜明地予以反击, 增持到 27%。这使得宝能系此后再无增持举动, 且于近日将股票收益权转让给一家信托公司, 股权之争暂告一段落。

有了深振业 A 的前车之鉴, 且国资控股比例还那么高, 黄氏家族按理说不应该对控股权有所妥



想。但深长城的二股东和三股东合计持有 28.01% 的股份, 且均为华泰系所控制, 这样一来, 一旦黄氏家族与华泰系达成一致, 则势必威胁到深圳国资的地位。

目前, 上市公司方面并未就这一问题做出答复, 但是, 就公司的 8 月 4 日继续停牌公告来看, 显然已经关注到这一问题: 公司股票近期在二级市场存在异常交易情况, 应监管部门要求, 正在请相关方核查与异常交易账户之间是否存在关系。

黄将南、黄将忠较少在媒体上露脸, 似乎没有特别显赫的资产。除了黄将南是深圳瑞昌捷投资法定代表人外, 仅有一家“深圳市你和我贸易公司”的联系人显示为黄将忠, 且记者发现, 其地址下沙工业区与瑞昌捷投资所在的福田区泰然九路海松大厦距离非常近。

二级市场收购专家尹中余表示, 即使现在不是一致行动人, 不能排除将来是一致行动人的可能。根据有关规定, 华泰系再增持 2% 就触及要约收购, 而让不相关的黄氏家族增持 5% 甚至更多后, 再宣布成一致

行动人, 则能够减少阻力。”如果不与华泰系联合, 在控股权上, 黄氏家族几乎不可能有希望。

不过, 深圳一家券商负责资产管理的人士还是对记者表示, 从深振业 A 的例子来看, 国资的决心很大, 深长城被夺控股权可能性比较小。深振业 A 和深圳长城交叉持股也加大了二级市场狙击的难度。”

股价低迷房价高企

深圳华强北的圣廷苑酒店在当地可以说是无人不知, 是当地的标志性建筑之一, 而深圳市圣廷苑酒店有限公司正是由深长城全资控股。记者梳理深长城的资产发现, 除了拥有圣廷苑这样的商业地产外, 2008 年~2009 年, 深长城陆续在上海、深圳、东莞松山湖建设了多个地产项目, 投资超过 15 亿, 随着这些项目的投产, 将持续产生收益。

深长城笋岗项目也被不少研究员认为是深长城的一大看点。公司 1 月公告, 笋岗物流改造项目已经取得了新进展, 公司获得了该项目的建设使用权。土地共分两块, 总面积 30 万平

米, 项目用途分别为商业、办公等。

具体而言, 深圳本地券商第一创业的分析师陈晓波认为, 由于深圳地区房价在过去一段时间快速上扬, 深长城每股净资产净值提升至 30.80 元。而深长城停牌前的最后一个交易日 7 月 25 日的股价为 21.84 元。

除了土地方面的价值外, 陈晓波还看中公司管理层换届或将带来体制变革。与深圳国资委旗下的兄弟公司相比, 深长城过去数年非主业剥离进度、资产盈利能力提升和市场拓展等方面, 力度要更弱一些。随着 4 月 1 日公司管理层换届完成, 新领导班子或带来管理和体制的革新, 提升公司持续盈利能力。

上述深圳券商负责资产管理的人士表示, 深长城可能确实估值较低, 但是要看到, 整个地产行业现在估值都比较低。就与地产行业其他公司对比, 公司并无特别明显的估值优势。”该人士表示, 在当前地产股股价低迷, 而房价高企的背景下, 举牌获得控股权付出的代价, 对比很多地产公司的土地和楼盘, 确实是比较划算的。但是这是理论上的, 实际操

作起来比较难, 比如, 你还会遇到大股东的反抗等问题。”

押宝深圳国资整合?

黄氏兄弟及宝能系举牌的对象都是深圳国资局旗下公司, 这也难免让人猜测举牌方是否可能是在押宝国资重组。

深圳国资局旗下不同资产管理集团的各个上市公司主营业务集中在地铁、燃气、水务等公用事业行业, 电子元器件、纺织等盈利能力不强的行业, 其余则是房地产行业, 初步核算, 深圳国资局上市公司资产比例达 29%。

上述深圳券商负责资产管理的人士表示, 国资重组这一块, 深圳几家地产公司业务上确实有重合, 且规模都不大。但是这里面的利益纠葛比较复杂, 整合起来其实很难。在深圳国资旗下的上市公司里, 至少有 6 家房地产上市公司。包括, 深深房、深振业 A、深物业、深天健、深长城、沙河股份。

从公开信息来看, 深圳国资近期也有所行动。去年 8 月, 深圳国资局举办深圳市国有企业重组上市工作培训会, 市属 23 家国有控股上市公司主要负责人和直管企业分管领导、国资局各处负责人等 130 多人参加了培训。而去年底, 深圳国资对近年来全国各地整合重组案例进行了深入的研究分析, 并从整体上市、产业整合、资产置换、资源调配等不同角度选取了上海、重庆、湖南、湖北、河北等地的 10 家上市公司经典案例进行了实地调研, 深控案例精髓形成了《整合重组案例调研报告》。

深圳国资网站 2011 年元月刊登文章表示, 根据“十二五”战略规划的要求, 进一步加强深圳市国有资产资本运作的战略研究和行业跟踪, 指导推进下属企业上市、再融资、产业资源整合、金融资源整合、壳资源整合等, 加大兼并重组力度。

澳洲项目融资已定 攀钢钒钛重组提速可期

证券时报记者 魏隋明

一波三折的攀钢钒钛 (000629) 重组难免让市场产生审美疲劳, 但近日, 公司潜在伙伴金达必的融资期限让市场人士看到了攀钢完成重组的时间表。

攀钢钒钛在 8 月 10 日的公告中指出, 董事会同意鞍钢集团投资(澳大利亚)有限公司向澳洲卡拉拉矿业公司增资, 同意鞍钢集团香港控股有限公司参与金达必的配股, 预计涉及资金约 3.75 亿澳元(约 25.8 亿元人民币)。

增资与攀钢重组没有关系,

作为金达必潜在股东, 公司只是做了一次例行公事的信息披露。”这是攀钢钒钛证券事务部昨日对记者的解释。然而, 市场却并未这样简单理解。中信证券研究员周希增认为, 以鞍钢集团目前的经营情况和现金流情况, 支付 3.75 亿澳元投资将为集团带来很大负担, 鞍钢集团的公告意味着其愿意为卡拉拉项目支付追加投资, 且公司有财务能力保证资金到位。那么, 重组能否顺利完成, 以保证投资如期进行, 是关系到卡拉拉项目能否继续的关键。

目前, 鞍钢香港和鞍澳公司仍系鞍钢集团子公司, 重组完成后, 两个公司将变为攀钢钒钛的全资子公司, 攀钢钒钛将实际持有卡拉拉项目 67.95% 的股权。为推动卡拉拉项目顺利实施, 股东鞍澳公司和金达必拟各增资 3 亿。

7 月 30 日, 金达必给出了配股融资的进度。由于股东鞍钢香港配股涉及及到监管层批复, 金达必计划于 9 月召开股东大会, 审议鞍钢香港延迟配股时间的方案。如鞍钢香港公司不参与延后配股, 金达必表示将放弃此次股权融资方案, 寻求其他融资途径。

长江证券研究员刘元瑞称, 在距此公告发布不足 10 天, 公司就通过

董事会议案, 说明鞍钢集团正通过多个方面途径积极推进对外投资所需的相关各方的审批。

据了解, 卡拉拉项目原计划明年 1 月试运营、6 月投产, 但快速上升的建设成本使得项目资金必须到位才能按原计划投产; 而作为卡拉拉项目的最大股东, 如果金达必融资推迟而造成卡拉拉项目不必要的损失, 鞍钢集团将是最大的受害者。因此, 鞍钢方面已承诺将通过一切可能的途径迅速获得中国监管机构的批准。

按照金达必的融资进度, 鞍钢香港配股完成的截止期为 2011 年 12 月 15 日, 最晚不超过 2012 年 1 月 20

日。金达必的配股期限让市场人士看到了攀钢钒钛完成重组的时间表。

长江证券研究员刘元瑞认为, 从目前的情况来看, 最有可能的方式是鞍钢香港公司和鞍钢澳洲公司通过自有资金或自身融资平台来完成资金募集。如果此次追加投资在攀钢钒钛重组方案通过之前完成, 置入攀钢钒钛的资产未来可能需要进行重新评估。

中信证券研究员周希增认为, 攀钢董事会此次增资议案, 或将加速证监会审核、批复进程, 使得重组得以提前完成。由于鞍钢香港配股最晚不超过明年 1 月, 这已为攀钢钒钛完成重组留出了充裕的时间。