

兴业全球基金起诉熔盛重工获准立案

证券时报记者 张哲

熔盛重工和兴业全球基金之间的纠纷仍然没有结束。今日,兴业全球基金发布公告称,其起诉熔盛重工事项已于9月12日获得江苏省南通市中级人民法院正式立案。

兴业全球基金表示,此次起诉的原因是,因江苏熔盛重工有限公司(简称“熔盛重工”)与安徽省全椒县政府签订《产权交易合同》,受让全椒县政府所持安徽全柴集团有限公司100%国有股权,成为全柴集团的控股股东,并通过全柴集团间接持有上

市公司全柴动力(600218)44.39%的股权,构成对全柴动力的间接收购,而该收购对全柴动力的全面要约收购义务。但熔盛重工在取得商务部反垄断局和国务院国资委相关批文后,急于向中国证监会递交补正材料,且最终从证监会撤回对全柴动力的全面要约收购申请材料。

起诉的目的则最终落在赔偿上。值得注意的是,兴业全球基金此次诉讼的标的仅是旗下兴全趋势基金,但对于具体赔偿金额则没有具体数字。

兴业全球基金认为,熔盛重工在前述被其最终取消的全柴动力股份

全面要约收购这一交易的缔约过程中,明显违背诚实信用原则,具有过失;而本公司所管理的兴全趋势投资混合型证券投资基金(LOF)(简称“兴全趋势基金”)作为投资者在此期间所买进并持有的全柴动力股票所受之损失,与熔盛重工这一缔约过失存在法律上的因果关系,熔盛重工应对兴全趋势基金的相关损失进行赔偿。”

从公告可以看出,兴业全球基金代兴全趋势起诉熔盛重工的诉讼案由为“缔约过失责任纠纷”。对此,记者试图联系兴业全球基金律师。该律师表示,由于电话太多不接受采访。证券时报记

者从相关知情人士处获悉,原告律师起诉前曾就被告方是“虚假陈述”还是“缔约过失责任纠纷”有过争议。最终认为“缔约过失”更加恰当,因为熔盛重工作为上市公司公告重组之后,跟投资者之间应该存在一个“契约”关系。

记者致电兴业全球基金相关人士时,该人士表示,一切以公告为准。

昨天兴业全球基金副总徐天舒第一时间在微博上对此回应称,“熔盛这回开了一个坏的先例。如果不受处罚,以后上市公司公告了重组、资产注入等都可以借故拒绝履行,依据公开信息进行决策的投资者就会受到损失”。

对于兴业全球基金旗下持有的全柴动力股票是否基本抛空,兴业全球基金相关人士表示,投资部的事情不清楚。

全柴动力的二季度报告显示,截至6月底,兴全基金仍旧是持有全柴动力最多的基金公司,其中兴全全球视野仍持有756.37万股,相比一季度末的642.66万股大幅增长,而兴全趋势的持股数量则继续保持200万股不变。不过,兴全基金旗下一只专户产品却不幸中枪,兴全-兴业-白新亮特定资产管理二季度新买入252.76万股,结合全柴动力二季度至今的走势,该产品损失可谓相当惨重。

江淮汽车3亿元回购股份

预计回购约5769万股,占总股本的4.48%。

证券时报记者 颜金成

在监管部门鼓励上市公司回购以来,千呼万唤的央企回购潮尚未形成,但汽车产业却出现了首起回购个案。

江淮汽车(600418)今日宣布,拟以自有资金回购公司股份。此次回购股份的价格不超过每股5.2元,拟用于回购的资金总额最高不超过3亿元,资金来源为自有资金。

江淮汽车称,鉴于近期公司股价持续低迷,无论市盈率还是市净率均处于历史较低水平,为增强投资者信心,公司决定回购。预计回购股份约5769.23万股,占公司总股本约4.48%,具体回购股份的数量以回购期满时实际回购的股份数量为准。回购股份的期限为自股东大会审议通过本回购股份方案之日起12个月内。

此前宝钢股份宣布50亿回购股份的消息引起市场密切关注,业内甚至据此预期央企可能出现回购潮。此次宣布回购计划的江淮汽车为安徽省国资委旗下上市公司,其每股净资产为4.53元,昨日收盘价为4.6元,此前曾一度跌破净资产。

值得注意的是,市场预期极高的央企回购尚未形成气候,汽车行业上市公司的回购却初具规模。

早在今年年初就喊出11亿元回购计划的宁波华翔,已于8月14日结束回购。回购结果显示,其回购数量为2315万股,花费资金不足1.6亿元。公司回购的理由是看好中国汽车行业的未来发展,公司也面临着较好的发展机会。

5月8日,长城汽车公告称,董事会已批准公司回购不多于10%已发行H股股本的议案。去年12月6日,长安汽车在停牌50天后公布了重大事项的内容——拟以不超过6.1亿港元回购B股。公司表示,其B股已被明显低估,而回购之后有利于改善公司各项盈利指标,从而提升整体融资水平。

闽灿坤缩股方案获高票通过

该公司今后将通过资产置入完成企业多元化转型。

证券时报记者 陈勇

闽灿坤B(200512)董事会开出的化解退市危机的缩股速效“药方”,昨日在公司股东大会上获得高票通过,闽灿坤B退市危机暂时被成功化解。据悉,缩股方案还需经商务部批准。

公司董秘孙美美会后对记者表示,缩股方案的实施,仅仅改善了相关财务指标,尚不能改善公司真正的经营状况,公司今后还将通过资产置入,完成企业多元化转型升级。

据了解,参加议案投票的共有股东(代理人)138人、代表股份5.49亿股,占公司有表决权股份总数的49.375%。赞成缩股议案的占97.11%;反对的占2.89%;其中,参与投票的社会公众股东,赞成和反对的比例为7:3。

在获悉闽灿坤B缩股方案获股东大会通过后,一直跟踪该事件发展的齐鲁证券投顾蔡剑平对记者表示,这对公司的中小投资者应是利好,它至少避免了公司退市给投资者带来的诸多不确定因素。虽然公司缩股方案还需商务部批准,但从管理层之前发出的信息可以判断,闽灿坤B上市资格得以保全已经没有悬念。

上半年闽灿坤实现营业收入10.69亿元,同比下降22.1%;净利润1937万元,公司经营面临的压力巨大。

对此,蔡剑平表示,闽灿坤更重要的任务应在维持住上市资格之后,必须尽快扭亏,恢复持续盈利能力,否则有可能重蹈覆辙。

欧盟反倾销箭在弦上

中国光伏企业出招应对大考

证券时报记者 仁际宇

2012年,是中国光伏产业命运攸关的一年。2012年9月6日,是中国光伏历史上最受伤的一天,欧盟对我国光伏产品的“双反”于当天立案。

虽然商务部已决定派遣高规格的代表团访欧,最大限度地保护中国光伏企业的利益,但中国光伏企业已主动展开自救,从积极准备应诉到开发新兴市场,光伏企业的命运与产业的投资格局在这一瞬间面临逆转。

积极应诉掌握主动权

今年5月,美国对我国光伏业进行了“双反”调查,对多家中国企业作出了征收31%~250%反倾销税的初裁。美调查尚未结束,欧盟于9月初宣布对中国光伏电池产品发起反倾销调查,且调查产品的范围有所扩大。

与美“双反”仅针对太阳能光伏组件产品不同,欧盟的调查范围包括硅片、电池片和组件的全产业链,这使得中国光伏企业规避惩罚性关税的难度大幅增加。数据显示,我国的光伏产品有70%左右出口到欧盟,欧盟的此次“双反”立案犹如悬在中国光伏企业头顶的一把利刃。

据了解,在欧盟“双反”调查中,调查机构将向每家曾出口欧盟的中国光伏产品企业发出调查问卷,填写问卷即为应诉。在收到问卷后,欧盟将抽取5~8家企业进行现场核查,被选中的企业即为样本企业,可以获得单独税率。如果有未被抽中的企业认为自身值得更低的税率,可主动应诉向欧盟申请单独税率。其他没有被抽中或主动应诉的企业,则实施样本企业税率的加权平均值。

发起反倾销调查的一方通常会选择规模较大的公司进行现场调查。不过,由于选取样本公司的过程中,中国的主管机构没有发言权,因此为了能获得单独税率的机会,一些非行业龙头光伏企业正在寻求通过政府的帮助来获得单独税率。

近日,江苏辉伦太阳能科技有限公司向江苏省商务厅提交了一份汇报,希望江苏省商务厅和国家商务部帮助公司进入欧盟的样本公司名单,或者在辉伦太阳能主动应诉时敦促欧盟接受公司的主动应诉。

“公司已经聘请了律师,一定会积极应诉。成为样本公司或者主动应诉,才能尽可能掌握制定税率的主动权。如果不应诉,可能会面临惩罚性的税率。”辉伦太阳能市场部经理袁全说。

与全产业链公司不同,辉伦太阳能专注于光伏组件的制造,未进入上游的硅片、电池片领域。正因如此,在多晶硅价格暴涨暴跌中,辉伦太阳能没有受到太大冲击,而是成为光伏行业中为数不多的盈利公司。如果欧盟反倾销税按照行业内亏损的企业制定,对辉伦太阳能来说并不公平。

处于行业领导地位的英利绿色能源控股有限公司也在积极准备应诉。“我们也在申请单独税率,我相信很多光伏企业都在这样做,企业都希望掌握主动权。”该公司总裁助理、法务总监陈卓说。

开拓新兴市场

除了争取单独税率,许多企业同时也在考虑开发新的市场,以此应对欧盟反倾销的压力。目前,我国大量光伏企业都将新兴经济体和国内市场作为开发重点。

陈卓透露,其所在的英利绿色能源针对开发新型市场的战略调整早已展开。

而晶科能源有限公司的战略重点则是国内市场。该公司全球品牌总监钱晶介绍说:“2011年公司销售额为70多亿元人民币,海外市场占比80%以上,其中欧洲占到海外市场的绝大多数。但今年第三、四季度,预计公司国内市场与国外市场的销售将平分秋色。”

当然,国内市场也绝非坦途一片,制约中国光伏发电市场的瓶颈是缺乏成熟商业模式和电网消纳能力不足。此外,在同等补贴条件下,电网消纳能力强、用电需求大的东部地区却存在光照条件差、土地成本高等问题;用电需求较小的西部地区反而光照资源好,土地成本低。

据了解,晶科能源已积极开发中国、印度、东南亚、南非等新兴市场。“这样会减小欧洲‘双反’对我们的影响,预计新兴市场也将成为公司重要的收入来源。”钱晶说。

为抢占先机,一些光伏企业还计划将部分产能转移到新兴市场。一位不愿具名的业内人士告诉证券时报记者:“硅片、电池片环节对用电安全的要求极高,很多光伏企业转移到新兴国家的是后道的组件工序,不太可能转移硅片、电池片产能。由于欧盟反倾销针对整个产业链,因此只转移后道工序并不能规避反倾销税。光伏企业海外设厂的主要目的在于贴近市场,增强在新兴市场的交货能力和及时性,并以此抢占市场。”

投资格局逆转

面对欧盟的“双反”,国内光伏企业缩减产能已不可避免,越来越多的光伏企业开始退出光伏制造领域,转而投资光伏电站项目,一方面消化过剩产能,另一方面也能获得相对稳定的回报。

日前,新大新材公告称,将联合其他企业在辽宁省朝阳县建设装机容量约400MW的太阳能光伏并网发电项目,总投资约80亿元,在“十二五”期间分批分期进行开发建设。

新大新材是晶硅片切割过程中重要功能性材料的供应商,与晶硅片生产企业保持着密切关系。新大新材表示,此次在光伏行业终端进行布局,使公司成为下游企业的客户,能扩大公司目前产品的市场空间。

此前,超日太阳、东方日升、向日葵、海润光伏和航天机电等光伏行业中的制造商也已纷纷切入光伏电站领域。

国家对光伏电站项目也出台了相关政策予以鼓励。据国家能源局9月12日印发的《太阳能发电发展“十二五”规划》,到2015年底,我国太阳能发电装机容量目标为2100万千瓦以上”。有业内人士表示,这其实为“十二五”太阳能装机容量留下了上不封顶的口子。

而低端的光伏制造业则是资本撤离的重灾区。记者了解到,江浙地区目前已有不少规模较小的光伏企业关门歇业。江苏省规模较大的中盛光电集团也已宣布关闭硅片工厂,原因是严重亏损。

上市公司中此类情况也不鲜见。大族激光已宣布剥离光伏资产,光伏行业中的天通股份,其近期公布的定增方案中没有列入光伏募投项目。欧洲反倾销一定会使大量企业退出光伏产业,这或许是个行业性整合的机会。但我们的发展将会非常谨慎,无论是产能扩张还是并购,我们会按自己的节奏来运作。”钱晶说。

高速路公司8天长假预计蒸发130亿

宁沪高速、山东高速、粤高速等17家上市公司将少收14亿元

证券时报记者 李雪峰

距离中秋、国庆节越来越近,据证券时报记者了解,受高速公路节假日免费政策的刺激,租车行预定在9月30日提车的人数激增。另一方面,在交通运输部连续两次下发通知敦促后,各省市的相关收费细则也陆续出台。相对于市民驾车出行热情的空前高涨,被迫“让利”的高速公路公司预计,在8天的车流高峰期,他们可能少收约130亿元。

省市收费细则陆续出台

山东高速证券事务部一姓工作人员对记者表示,昨日山东省交通运输厅已召集辖区内高速公路公司主要负责人就节假日公路收费问题制定细则,以保证国庆节期间车辆的畅通。

据了解,对路桥公司而言,减免甚至取消过路费是不可想象的,因为该项收入可为企业带来高达90%的毛利率及丰厚现金流。正因如此,交通运输部、发改委等五部委8月初发布《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》之后,各地均未及时出台细则。

直到交通运输部于上周连续两次下发紧急通知后,各省市才陆续出台高速公路节假日收费细则,而此时距离国庆节长假仅半个月时间。

根据方案,9月30日零时至10月7日24时,7座(含7座)以下



吴比较/制图

车辆在收费公路行驶免收过路费,而该部分车辆是节假日高速公路流通车辆的主力军。这意味着包括A股18家高速公路公司旗下收费公路在内的所有收费公路在8天内将不得不大幅让利。

8天预计少收130亿

据统计,宁沪高速、山东高速等17家高速公路公司(统统计龙江交通)去年全年的收费总额为322.41亿元,今年上半年的收费总额为160.11亿元。而交通运输部的资料显示,2010年全国高速公路收费总额为2859.46亿元,去年则在3000亿元左右。

据记者了解,在十一、春节之类的长假期间,高速公路车流量约为平时的两倍,而今年十一期间由于实行免费政策,车流量估计更大。

记者从神州租车了解到,今年9月份长租(一周左右的长途租车)数量同比明显上升,尤其是预定在9月30日提车的人数更是激增。在免费政策的刺激下,市民驾车出行的热情空前高涨。

若不考虑7座以上巴士等车型的影响,根据上述情况测算,全国收费高速公路今年国庆期间将少收130亿元左右。宁沪高速等17家高速公路公司同期亦将少收14亿元左右,比粤高速去年一年的收费总额还要高出4亿元。

相关公司短期无良策

节假日免收小车过路费肯定会

行业造成不利影响,不过到目前为止,公司并无行之有效的应对方案。”宁沪高速董秘姚永嘉对记者表示。

不过,中原高速董秘王维表示,虽然公司近期尚难冲抵免费政策带来的负面影响,但会积极寻求应对方案以避免可能造成的营业收入大幅下滑。王维透露,后期不排除以争取补贴等形式维持原有的利润总额。

事实上,上述17家高速公路上市公司去年的收费总额252.74亿元只不过是其同期营业收入的一部分,不包括营业外收入,而营业外收入中有相当一部分来源于政府补贴,从这个角度而言,高速公路公司利用补贴对冲假期免收过路费的影响并非不可取。

即便不能直接争取到补贴,路桥类公司也可通过开发新项目获得政府资金,短期来看,高速公路行业会受到影响,但资本实力雄厚、区域优势明显的路桥上市公司完全可以通过中期的一系列运作达到增收增利的目的。”东北证券一位不愿具名的分析师说。

不过,深圳某私募证券投资公司研究总监石先生告诉记者,高速公路公司本质上就是“收费权”,一旦收费期满且未找到合适项目,这些公司的主营业务即宣告消失,由此失去了存续意义。记者了解到,近期部分公司(如宁沪高速)将旗下线路转让给了当地政府,对于高速公路上市公司而言,这样的资产运作也算得上是安排后路的一种方式。