

今年以来A股公司十大股东名单变化显示:

QFII三季度精准布局铁路基建

证券时报记者 仁际宇

近期,随着人民币合格境外机构投资者(RQFII)和合格境外机构投资者(QFII)投资额度进一步增加,国内市场对QFII投资路径的关注再度升温。记者梳理QFII今年以来在A股公司前十大股东名单中的痕迹发现,三季度以来,QFII和RQFII似乎更加关注投资拉动类相关上市公司。日前,经国务院批准,证监会、人民银行及国家外汇管理局决定增加2000亿元的RQFII投资额度,至此试点总额度达到2700亿元人民币。同时,外汇局对QFII额度的审批速度也明显加快。10月份,外汇局审批了27.5亿美元的QFII额度,而9月份仅审批了9.5亿美元的额度。

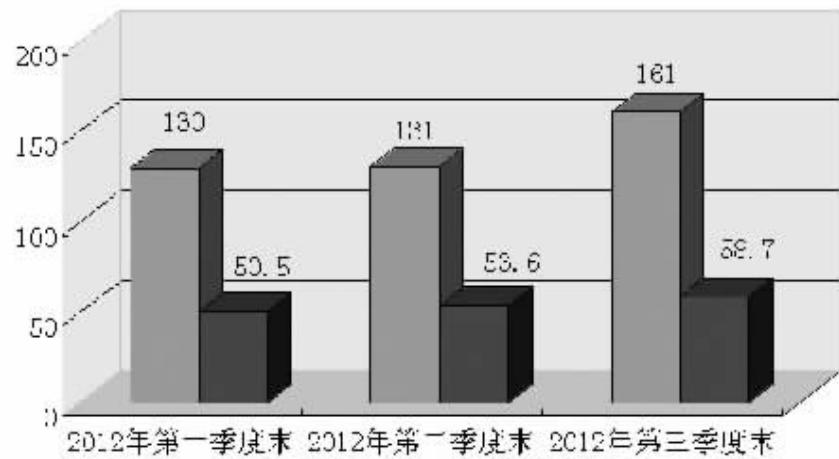
业内人士认为,QFII和RQFII额度增加将扩大A股资金流。据Wind数据统计,A股公司今年前三份定期报告中,前十大股东含有QFII(包含RQFII,下同)的上市公司分别为130家、131家和161家,持股数量分别

达到约50.5亿股、53.6亿股和58.7亿股。因此,从总体情况看,QFII有逐季做多A股趋势,特别是在第三季度,这一趋势更加明显。

从投资标的来看,QFII对投资时点拿捏得相当精准。11月9日,铁道部公布了1-10月的铁路投资数据,其中10月铁路基建投资697.7亿元,同比大增240.8%,环比增长8.5%。在此之前,铁道部曾于7月30日、9月10日、10月10日三次提高铁路投资计划,而正是在第三季度,QFII开始大幅加仓铁路基建类上市公司。

其中,中国铁建(601186)三季度末十大流通股股东中,有4家QFII,总持股数约2.3亿股,比6月末增长了30%以上;中国中铁(601390)QFII持股约6725万股,比6月末增长了55%;中国交建(601800)三季度末十大流通股股东中有一半是QFII,而上半年末仅有1家QFII出现在十大流通股股东之列,持股数量更是比6月末增长了857%。

A股公司十大股东名单显示QFII三季度加仓明显



除了铁路建设投资带来行业经营环境改善,上述几家公司的业绩表现也相对较好。中国铁建第三季度净利润同比增长了41%,中国中铁增长67.5%。而中国交建净利润虽然同比下降了12.6%,但降幅已小于今年上半年。

QFII在第三季度对于铁路基建的大幅加仓也换来了不菲的收益。从第三季度末至今,中国铁建、中国中铁和中国交建最高涨幅分别达到了17.9%、15.9%和14.2%。而同期沪指最大涨幅仅为2.5%。

腾讯第三季净利32亿 电商收入环比增32%

见习记者 周少杰 张梦桃

腾讯控股(00700.HK)昨日下午发布第三季度业绩。公司第三季度总收入为人民币115.7亿元,同比增长54.3%;净利润32.2亿元,较上年同期增长31.6%,略低于市场预期。此前接受汤森路透(Thomson Reuters)调查的9位分析师给出的平均预期是,当季实现净利润34.6亿元。

腾讯控股互联网增值服务业务第三季度收入同比增长39%,达到了83.71亿元,占主营收入的七成。

其中,网络游戏收入达59.73亿元,同比增长44%,收入增长主要由于中国市场收入增长及暑期的季节性因素;社区及开放平台的收入为23.98亿元,主要受开放平台及QQ会员所带动。

近期电商价格战愈演愈烈,腾讯的电商业务也备受关注。其电子商务交易业务的收入比上一季度增长了32.2%,达11.34亿元,占第三季度总收入的9.8%。公司称,收入增长主要反映自营业务交易量增加,交易平台的服务收入亦有所贡献。

不过,尽管电商业务收入大增,

但拉低了腾讯的整体毛利率。财报显示,腾讯控股去年第三季度整体毛利率为64.5%,而今年略降至58.6%。昨日晚间,公司高管在电话会议中也表示,由于电商业务为公司新业务,毛利率偏低致使整体毛利率有所下滑,在评估公司总体毛利率时应剔除这一因素。

对于时下用户数量不断飙升的微信业务,公司高管在电话会议中表示,未来公司将专注拓展微信的用户基础,目前越来越多的用户在使用QQ的同时使用微信,这对公司来说是很好的反馈。同时,公司高管也提及QQ空间业

务出现萎缩趋势,主要受智能手机发展影响。

腾讯主席兼首席执行官马化腾表示:“平台优势使我们在2012年第三季度实现了经营和财务指标的同比稳健增长。公司的一些投资举措,比如开放平台、微信和在线视频业务,在提升用户参与度或推动商业化方面也取得了进展。展望未来,公司将把开放平台从桌面延伸到移动互联网,并通过鼓励更加多元化的应用以丰富平台内容。重点仍然是建立用户基础和提升用户体验,尤其是在这个移动互联网快速增长的阶段。”

通航产业引资本逐鹿 培育期仍需3年

短期内公务机销售和运营、通航培训、有增值潜力的通航机场建设等有望较快受益

证券时报记者 杨兰 刘骏

通用航空产业的热度胜过了珠海的天气。

我从冬天来的,西安现在是冬天,珠海则是春天,而通用航空就是夏天。”有“中国通用航空第一人”之称的西安阎良国家航空高技术产业基地党工委副书记金乾生在昨日的通用航空产业融资论坛上说。

据了解,目前国内外产业资本纷纷布局通航产业各个环节,用北京航空航天大学通用航空产业研究中心主任高远洋的话说:“目前国资、民资、外资的通用航空淘金潮已悄然掀起。”不过,有专家认为,通航产业在产业条件、产业主体、产业保障等各个环节尚不成熟,2-3年内仍处培育期。

产业资本抢滩

在全球通用航空业受金融危机影响出现下滑的情况下,中国通用飞机市场却增长迅猛。2011年中国通用飞机数量由2010年的1010架增长到1154架,增长率为14.3%。

权威机构预计,2012年中国通用飞机数量将增加至1278架。即便如此,相比于美国的23万架,中国通用航空的市场空间仍可以让人们大胆想象。

通航这个产业我们是一定要进入的,不过行业产业链比较长,重点切入哪一块还需具体论证。”在昨日的珠海航展上,川大智胜副总经理时宏伟接受证券时报记者采访时说,这次参观主要是学习取经,回去后要做好更进一步的产业规划。

时宏伟介绍,公司在空管行业有着丰富经验,切入通用航空是顺势而为,公司较看好飞行培训、飞行模拟器生产、航空机场建设等领域。他认为,现在应是通用航空较好的切入时机。

事实上,今年以来,已有多家上市公司公告切入通用航空领域。8月,华西村投资1亿元建设的中国首家村办航空公司——江苏华西通用航空有限公司被批准正式开航。依托这一公司,华西村将开展旅游观光项目和飞行员培训。11月,宗申动力公告将投资1000万元收购北京安天诚公司10%股份,以逐步介入通用航空领域。

不少民营资本也对通用航空市场虎视眈眈。

昨日航展上,中国首家飞机4S店“珠海西锐”正式更名“珠海瀚星”。今年7月,珠海瀚星母公司瀚星集团正式收购了美国飞机制造公司格莱赛尔(Glasair),计划借助格莱赛尔的技术力量,在中国组装、生产格莱赛尔飞机。此外,公司还计划未来5至10年内在全国范围内兴建40个通用航空固定运营基地(FBO)和10个通航机场。

培训是众多公司看好的一个领域。中航国际在航展上与美国红雀飞行模拟器公司签署了独家分销协议,利用红雀飞行模拟器开展“ZULU”飞行模拟培训。而美国贝尔公司也和广州民航职业技术学院在航展上签署了共同开设直升机维修培训点的协议,双方将共同建立贝尔在中国的维修培训体系,以支持贝尔的维修保障服务。

三大问题制约发展

虽然投资趋热,但专家认为中国通航产业远未驶入快车道。

一位参展者乐观地对记者说:“私人两座位小飞机100万就能买,和一辆豪华汽车价格差不多,普通富裕家庭都买得起,随着明年低空空域改革全面铺开,这个市场该多大啊。”

然而,事情并没有这么简单,普通人要用上私人飞机短期来看并不容易。

通航产业要发展是一个巨大的系统工程,空域开放是逐渐推进的过程,飞机上天需要机场和空域,需要加油、停放、维护,还需要飞行员。这些环节要完善,没办法一蹴而就。仅以通用机场而言,目前我国通用机场仅200多个,要点对点飞起来并不容易。

民航局中南局计划处处长杜航昨日透露,目前通用航空机场规划草案已经完成,将在明年推出,目标是到2030年增加通用机场310个。

有调查显示,中国内地有87.5万个千万富豪和5.5万个亿万富豪,1/6的富豪计划购买私人飞机。事实上,以赵本山为代表的中国富豪大多选择了购买公务机。数据显示,2011年中国公务机增长数量近40架,增长率近乎100%。小飞机、直升机等在中国更多的是用在工农林业、救援、旅游、训练等行业。

通用航空产业体量大,做起来难度大、时间长。”金乾生说,制约通航产业发展急需解决三个问题,包括产业条件(机场、空域、政策法规、服务保障)、产业主体(产业链中的各类企业,尤其各个关键环节的龙头企业)、产业保障要素(资金、技术、人才)。

投资宜考虑长远

专家认为,通用航空产品涵盖了公务机、轻型飞机、直升机、运动飞机等,并形成了庞大的周边和地面产品集群。通用航空产业与汽车产业、房地产业相比,产业链更长且参与门槛低,是一种典型的大众经济业态。

高远洋认为,产业资本投资可选择长期性投入,做大做强,获取长期性利润回报。资产性投资可投机场,投FBO,买飞机,投航空地产等。财务性投资,可投资成熟企业、前景明朗项目,享受投资收益。短期来看,投资在并不受限于低空空域管制的公务机销售、公务机运营,以及急需的通用航空培训,资产有望增值的通用航空机场建设等环节,有望较快受益。

金乾生认为,通航产业是集群化产业,分工合作是中国通航产业的必由之路。目前各地方和各企业的误区在于于吃思维,搞大而全,只有利用各自优势,专业化分工才能共同发展。

一位深圳投资基金人士说,他们原来是做地产基金的,目前正在筹划一系列的通航投资,已有一家公司拿到筹备许可,另外还准备投资一家航空培训学校。他的期望是3到5年能有稳定产出,年均回报率能达到10%,并期待之后出现爆发式增长。

长江租赁公司董事长任卫东则觉得该基金人士太过乐观。长江租赁也投资了几家通航运营公司。”任卫东介绍,从起步到运营非常艰难,超过10%以上的回报率在通航公司是承受不了的。3-5年后,10%以上回报才有可能。通航产业需要长期投入,目前仍是行业投入期和培育期。”

*ST朝华重组案将表决 投票方式 史上最复杂

证券时报记者 张伟建

由于重组方案中涉及两个可供股东选择的定向增发价格体系,在*ST朝华(000688)即将进行的网络投票中面临着异常复杂的操作。

有市场人士认为,如果不仔细阅读公司的2012年第三次临时股东大会投票细则”并领会其中奥妙,股东们可能会因为操作不当导致重组方案无法获得股东大会通过,进而导致公司退市,中小股东血本无归。

因连续亏损,*ST朝华已暂停上市多年,目前其重组已进入冲刺阶段。在年前的一个多月里,公司若通过重组实现全年赢利则“生”,反之则面临摘牌厄运。

*ST朝华的重组预案为向包括大股东建新集团在内的投资者定向发行股份购买资产,中小股东的投票将决定公司能否跨越“生死关”。

日前,*ST朝华董事会通过了公司发行股份购买资产等7项议案,该议案发行价格为2.66元/股(简称

“二六六方案”)。此后的11月8日,公司第一大股东甘肃建新集团发函,要求增加《发行价格及定价方式(修订版)》等3项提案,修订版中发行价格上调为2.95元/股(简称“二九五方案”)。

修订版议案与原议案经董事会审议通过,将一并提交11月19日召开的公司第三届临时股东大会表决(网络投票时间为18、19日的交易时间)。

对于中小股东而言,发行价格提高后的修订版议案(“二九五方案”)显然更为有利。但如果要对修订版投票赞成,投资者必须对原案相关议案即第2(6)、4和5项议案投反对票或弃权票,然后再对总议案投同意票。

简言之,投同意票首先要否定3项议案,再同意总议案。”*ST朝华董事会秘书熊为民就这一“史上最复杂的投票方式”接受证券时报记者采访时说,“如果不严格按照投票规则而贸然投票,投资者同意的初衷将会在网络投票结果中体现为反对或弃权,导致投资者同意而议案遭否决的新鲜事发生。对投资者而言,这是灾难性的后果。”

TDI继续阴跌 反倾销利好难改市场低迷

证券时报记者 郑昱

我国针对甲苯二异氰酸酯(TDI)的反倾销范围进一步扩大,然而在此利好刺激下,TDI市场仍延续低迷走势,成交乏力。不仅如此,这一利好也未能有效刺激二级市场价格,国内涉及TDI产品的沧州大化(600230)等3家公司股价均逆市下跌。

反倾销范围扩大

商务部日前宣布,自2012年11月13日起,对原产于欧盟的进口TDI(型号为TDI80/20)产品实施临时反倾销措施,对进口上述产品的经营者征收6.6%-37.7%的保证金。

此前,我国已对申报进口原产于日本、韩国和美国的相关TDI产品采取反倾销措施。

TDI反倾销范围扩大,与相关上市公司的努力分不开。沧州大化也在今日的公告中证实,此次反倾销调查由公司的子、分公司联合国内其他TDI生产企业共同提出申请,商务部的初裁结果将对维护TDI产品正常的市场秩序起到积极作用。

自今年2月商务部收到上述企业的反倾销申请后,TDI产品迎来了一波上涨行情,这轮涨势在9月达到巅峰。相关上市公司的股价和业绩也一路上扬,沧州大化的表现最为典型。该公司前三季度实现净利2.24亿元,较上年同期的2983万元大幅飙升。

TDI行情整体低迷

然而,进入10月,国内TDI价格开始出现回调。来自生意社的数据显示,近期TDI整体价格走势一路下

滑,贸易商之间大打价格战,而下游工厂以观望为主,整体市场销售行情清淡,尤其是进口货源陆续到港,凭借价格优势打压市场。

生意社化工分社社长张明告诉记者:“近期TDI价格阴跌不止,进口货源是一大因素。此前商务部对欧盟方面实施临时反倾销措施,进口量可能出现下滑,有助于保护国内TDI产业。但整体来看,当前进口的TDI多为较高端产品,实施反倾销将会提高下游成本。”

11月14日的最新数据显示,国内各大TDI工厂销售指导价在2.6万元/吨,市场成交乏力,经销商出货压力巨大。沧州大化方面表示,后期市场价格的变动主要取决于市场供需的变化。

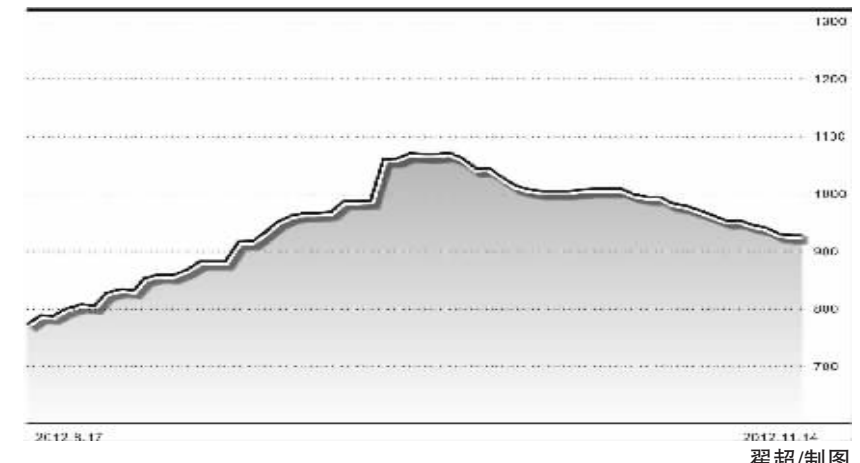
进口份额将萎缩

记者注意到,除了以沧州大化为代表的TDI生产企业,国内还有多家从事相关贸易的公司。一名不愿具名的贸易公司人士告诉记者:“目前TDI经销商毛利率处于低位,预计此次实施的临时反倾销措施对公司整体业绩的影响不大。”

从近期数据来看,针对欧盟的反倾销对国内TDI市场的影响也有限。据卓创数据显示,2010年中国TDI进口11.45万吨,2011年进口7.17万吨,2012年已过大半,但1月-9月进口仅3.05万吨,同比下降43.2%,国内TDI对进口依存度大幅缩减。此外,9月份欧盟进口量仅占总量的3%,1月-9月欧盟进口量也不足总量的10%。

不过,卓创资讯认为,长期来看,反倾销调查明确后,中国对世界主要TDI生产商皆征收反倾销税,这一点利好国内TDI生产企业,进口份额将进一步萎缩。

卓创TDI价格指数近期走势



翟超/制图