

王亚伟二季度更换2/3组合 大幅减持环保农业钢铁水泥

证券时报记者 杨苏

二季度王亚伟施重手更换 2/3 组合中的股票,其执掌的昀洋证券投资集合资金信托产品退出了一季度重仓的 19 家公司前十大流通股股东。

据 2013 年半年报数据,有 16 家公司前十大流通股股东中出现昀洋的身影,其中 8 家为今年一季度持有至今,8 家为二季度新进入。值得一提的是,王亚伟大幅减仓了多只环保、农业和钢铁、水泥行业的个股,继续参与一些“新闻故事多”的公司,而且很多公司也出现了其老东家华夏系基金的身影。

重手更换2/3组合

2013 年一季报显示,王亚伟现身 27 家公司前十大流通股股东名单。但是随后 27 家公司无论重组进展,还是股价、业绩的情况均不尽如人意。证券时报 7 月 16 日曾报道,王亚伟或将大幅更换曾在季报中现身的公司。刚刚披露完毕的 2013 年半年报给出了肯定的答案。

2013 年半年报前十大流通股股东显示,在一季报现身的 27 家公司中,二季度昀洋退出了其中的 19 家,同时新进入 8 家,合计出现在 16 家公司股东名单中。其中,持有股份数量最多的分别是三聚环保、北大荒、乐普医疗,分别为 2509 万股、2065 万股、1652 万股。

从行业角度看,王亚伟退出的 19 家公司主要涵盖了环保、农业、钢铁、水泥等多个行业。其中涉及环保概念的 3 家公司分别为天壕节能、天立环保、天富热电,农业股冠农股份、神农大丰、中农资源,以及八一钢铁、三钢闽光、冀东水泥等钢铁水泥公司。

在 8 家王亚伟继续持有的公司中,杭钢股份股份数量未变。其在三聚环保、尤洛卡持股数量的变动,是因为两家公司分别实施了 10 转 3、10 转 10 的分配。

在增持方面,华润万东 2012 年年报中,昀洋持股仅有 90 万股,从一季报 306 万股增至 380 万股;乐凯胶片从 300 万股增至 350 万股;和晶科技从 175 万股增至 375 万股。在减持方面,昀洋持有海伦哲从 190 万股减至 139 万股,桂林旅游持股从 420 万股减至 391 万股。

昀洋新跻身前十大流通股股东的 8 家公司,主要分布在医药生物和食品医疗等行业。包括吉林敖东、乐普医疗、戴维医疗、啤酒花、兰州黄河,以及



王亚伟

证券简称	2013年半年报	2013年一季报	2013年上半年净利润	2012年上半年净利润
持股数(万股)	持股数(万股)	净利润(亿元)	净利润(亿元)	
三聚环保	2509	1930	0.72	0.52
北大荒	2065		0.47	2.85
乐普医疗	1652		1.88	2.37
杭钢股份	485	485	-0.71	-1.07
吉林敖东	400		4.24	4.30
桂林旅游	391	420	-0.20	0.11
兰州黄河	391		0.12	0.11
华润万东	380	306	0.17	0.20
和晶科技	375	175	0.14	0.15
乐凯胶片	350	300	0.18	0.09
啤酒花	200		0.75	0.39
安彩高科	157		-0.83	-1.29
海伦哲	139	190	-0.08	0.10
首旅股份	123		0.66	0.67
戴维医疗	116		0.37	0.35
尤洛卡	96	43	0.36	0.38

杨苏/制表 翟超/制图

北大荒、首旅股份、安彩高科。

选股不重业绩

Wind 统计显示,王亚伟在半年报中现身的 16 家公司,上半年业绩大多不好,有 4 家公司亏损,还有的公司问题连连。

其中,仅有 3 家公司上半年净利润有明显上涨,2 家公司净利润分别微涨 3%、6%,7 家公司则有不同程度的下滑,2 家公司继续亏损,最差的情况是 2 家公司经营情况由盈转亏。

具体看来,啤酒花和乐凯胶片业绩增幅超过一倍,三聚环保业绩同比增长 38%。啤酒花上半年营业收入和净利润分别为 7.39 亿元、0.75 亿元,同比增加 8.73%、107.54%,不过扣除非经常性损益后净利润同比下滑 22%。这主要是因为啤酒花处置了乌鲁木齐市商业银行股权,使得投资收益同比增长了 4497 万元。

戴维医疗和兰州黄河半年报的净利润微涨;因参股的广发证券净利润不佳,吉林敖东净利润同比微幅下滑,首旅股份、和晶科技、尤洛卡的净利润也微降。华润万东、乐普医疗、北大荒净利润分别同比下滑 14%、21%、84%。杭钢股份、安彩高科与 2012 年同期亏损过亿元相比有所收窄,分别亏损 7149 万元、8254 万元。

值得一提的是,昀洋重仓 2065 万

股的北大荒,不仅仅是业绩堪忧,公司还陷入了地产拆借资金黑洞,涉及金额达 9.76 亿元。2013 年 8 月 30 日,财政部会计司以及证监会会计部公布的 2012 年企业内控分析报告显示,在 2244 家上市公司披露的内部控制评价报告中,有 8 家存在内部控制重大缺陷,其中包括了北大荒。

此外,两家由盈转亏的公司分别为海伦哲和桂林旅游,2013 年中报亏损金额分别为 751 万元、1970 万元,此前 2012 年中报均盈利 1000 万元左右。

华夏魅影闪现

记者注意到,在很多重仓股的选择上,王亚伟并不孤单,许多公司股东名单中出现了华夏基金的产品,以及原华夏红利和华夏复兴的明星基金经理孙建冬的鸿道系列产品。有两家公司是你进我退,有 3 家公司则是共同驻扎。

对于戴维医疗,华夏大盘精选和王亚伟在二季度做出了相反的决定,一出一进。华夏大盘精选首次出现在戴维医疗 2013 年一季报中,持股数量为 115 万股,与半年报中王亚伟持有 116 万股的数量相当。尽管戴维医疗半年报显示十大流通股股东仅持有 21 万股,但也不见华夏身影。

王亚伟在二季度新进入的首股股

份,则是原华夏老同事孙建冬在一季度的重仓股。2013 年首旅股份一季报显示,孙建冬旗下的鸿道 1 期和 3 期产品合计持有 356 万股,但是在二季度全部退出前十大流通股股东。

除了 2 家公司你来我往,还有 3 家公司王亚伟与华夏产品携手驻扎。二季度,王亚伟与华夏基金 2 只产品共同驻扎安彩高科。其中,华夏复兴和华夏策略精选分别持股 350 万股、250 万股,位列流通股股东第五、第八位,昀洋则持有 157 万股。

值得注意的是,安彩高科 2012 年巨亏 3 亿多元,2012 年年报和 2013 年一季报显示,除了控股股东河南投资集团有限公司之外,安彩高科前十大流通股股东均为个人股东。但是 2013 年中报却一下子出现了两只华夏基金产品以及王亚伟的昀洋,究竟有哪些故事吸引 3 位机构投资者同时入驻?三聚环保和乐普医疗是王亚伟的两大重仓股,持股数量在 2000 万股上下,也都有华夏的身影。

2013 年一季度起,华夏成长以 357 万股成为乐普医疗第八大流通股股东,二季度没有增持股份。尽管华夏成长入场时间比昀洋早一些,不过数量上远远不及昀洋持有的 1652 万股。此外,基金机构长期占据三聚环保的前十大流通股股东,其中华夏优势和华夏红利合计持有 1837 万股,也略逊于昀洋持有的 2509 万股。

航运业风高浪险 天津海运购船豪掷百亿

证券时报记者 秦艺耕

资本市场从来不缺冒险的故事,但像天津海运(600751)这样在经营岌岌可危之际,仍豪掷百亿的公司并不多见。

天津海运 8 月 21 日发布了增发预案,拟公开发行 34.48 亿股,发行价格 3.48 元/股,募集资金不超过 120 亿元。其中公司将投入 55.17 亿元(拟投入募集资金 36 亿元)用于购买 10 艘 VLCC 油轮,另外 49.04 亿元(拟投入募集资金 48 亿元)购买 4 艘 LNG 船。另外将投入 36 亿募集资金用于补充流动资金。不过,根据市场目前情况,VLCC 运能过剩严重,而 LNG 船行业亦风高浪险,天津海运此次募巨资购船之举,某种意义上更像一场豪赌。

VLCC前途未卜

VLCC 是超大型油轮的英文简称,其载重量一般在 30 万吨以上,截至 2012 年,全世界建成的 VLCC 有 400 多艘。

2012 年全球经济复苏缓慢,中国经济增速持续放缓,同时,由于油价高企、北美页岩气快速兴起等多种原因,

对原油、铁矿石等大宗商品海运需求造成不利影响。金融危机前累积的巨量油轮订单压力在 2012 年继续释放,导致国际油轮市场低迷,给航运公司生产经营带来巨大压力。

例如,招商轮船的油轮业务占比为 68.52%,主营远洋运输,2013 年该公司一季度净利润-7087.15 万元,同比下降 235.69%,上半年净利润亏损幅度进一步增大,达到-1.37 亿元,同比下降 266.21%。

中海发展的油品运输占了营业收入的 50.53%,今年一季度该公司净利润-4.84 亿元,同比下降 50.96%,今年上半年巨亏 9.49 亿元,同比下降 92.64%。

长江证券研究员表示,今年 8 月以来,VLCC 成交不见起色,波斯湾地区可用运力约为货盘的 2-3 倍,过剩仍然严重,运价持续探底。主要航线中,海湾-日本、韩国、新加坡航线的平均日租金分别下跌 14%、15%和 15%。

这样黯淡的背景,却无法阻挡天津海运大踏步涉险,一次出手就计划购置 10 艘 VLCC 油轮,总计耗资 55.17 亿元。有业内人士指出,现在营运成本仍在上升,除燃油价格、船员薪酬、物料备件等大幅上涨外,加上环

保、防海盗等费用增加,油轮业务未来能否好转还是未知数。

LNG运费率下调

2008 年全球金融危机之后,世界航运市场遭受重创,液化天然气(LNG)船市场也未能幸免,表现为船舶需求减弱,订单减少。

然而,从 2010 年秋天开始,市场对 LNG 船的需求量开始逐步增加,LNG 船日租金也从 2010 年夏天的 2 万~3 万美元暴涨到 2011 年夏天的 10 万美元左右。日本一些航运公司甚至重新启用高龄船以确保运力。

LNG 船的高景气引来了各大公司的竞相建造。统计显示,2012 年全球 LNG 新造船仅 2 艘竣工,2013 年即增长了 10 倍,有 21 艘船竣工。目前,全球正在营运的 LNG 船有 380 艘。

与运力迅速增长形成鲜明对比的是运费率却在下调。随着日本核电站重新投入使用,以及更多中东天然气

将运往亚洲,LNG 船航行距离将缩短,而新的船舶也将加入船队,致使运费率下降。有研究报告指出,2013 年现代汽船的平均运费率将下降至每天 10.8 万美元,2014 年将降至每天 9.2 万美元,2015 年降为每天 6.9 万美元。LNG 船利用率将从 2013 年的高水平下降,即期费率将低于收支平衡水平。

当天津海运的 LNG 船于 2015、2016 年交付使用的时候,LNG 市场情况可能已经发生了根本的扭转,并不一定像现在看起来那么美。整个航运行业仍然风高浪急,中海集运 2013 年上半年净利润-12.7 亿,中国远洋 2013 年上半年净利润-9.9 亿元,但主要靠变卖资产维持局面,公司实际经营业务亏损达到 41.93 亿元。

在航运板块继续恶化、毫无起色的背景下,天津海运的募投项目被市场认为是一次前途未知的豪赌。有投资者担心:公司自身的经营已经非常脆弱,再这样不计后果地冒险,可能会把天津海运拖向更深的深渊。”

每周视点 | Weekly Viewpoint |

自贸区建设多多益善



证券时报记者 余胜良

上周各地申报自贸区新闻不断,自贸区不断浮出水面,背后是各地政府之间的竞争,这将给中国经济增长带来持续动力。

自贸区概念是上周股市热点,上海多家上市公司因此拉出几个涨停,投资者还南下广东,北上天津,西入重庆,掀起一波波自贸区炒作高潮。但值得注意的是,自贸区远不会只停留在概念炒作上,它将从纸上走下地面,生根发芽、茁壮成长。

改革开放以来,中国政府进行过多轮对外开放,部分地区由此夺得政策先机。从经济特区到沿海开放城市,再到浦东新区,而本世纪初加入 WTO 则让整个国家获得增长动力。当初被认为大胆出位的举措,现在已成各地共识,不少内地城市也通过建立高新区等克隆特区政策,地方优惠政策甚至超过特区,原特区今天早已不“特”。

中国发展经济喜欢“摸着石头过河”,如今终于踏上了自贸区这块石头。

其实,国内层出不穷的开放政策,就像是自贸区这一经济形式中抽取的片段。目前,中国和自贸区最为接近的是保税区、出口加工区、保税物流园等,均属特殊监管区,但仍属于“境内关内”,而自贸区为“境内关外”:任何货物进出口及其他各税而言,

被视为在关境之外,免于实施惯常的海关监管制度,“一线放开,二线管住”,海关等不得轻易介入“一线和二

线之间的经济自由区”。经济学家往往偏爱自贸区,皆因其一些理想化主张会遭遇现实障碍,但在自贸区这一经济区域中得到部分体现:降关税,减少政府干预。这也恰恰是中国经济被诟病较多的地方:税收和干预政策。自贸区有助于政府真正向服务型转换。

减税和减少监管,这两样在中国都显得弥足珍贵,也势必会削弱政府寻租空间,但为何各地政府还争相申报?其实地方政府之间,不管是为政绩还是为发展,都存在竞争关系。这种竞争不仅要求自身发展,还要求分得政策大饼中的较大份额,在自贸区前景无限的预期下,地方政府自然希望收入囊中。

例如,在中央一统的理念下,整个中国只需要几家钢铁厂、几家汽车厂、几家银行即可。但地方要发展就希望有所突破,他们自然会扶持辖区内的钢铁厂、汽车厂、银行等。最近不少地方政府都帮助企业申请银行牌照,这些申请中的银行多由民间资本为主体。如果放开,未来银行业的竞争也可能像现在的汽车、钢铁行业一样。

作为地方政府竞争的一部分,各地大建工业园,争相出台优惠政策,企业成为争取对象,这些措施都提高了经济活动主体的地位。

另一方面,地方政府的这些政策,也让许多行业进入充分竞争,得到良性发展,当然也有地方政府动用特殊资源保护了缺少竞争力的企业。

如今,自贸区有望延伸这种竞争,政府之间有竞争,政府的手缩回去,才会转向服务。全世界已经有 800 多个自由贸易区,在这样的背景下,中国的自贸区建设可以多多益善。

庞大集团将定增募资30亿 八成用于还贷

证券时报记者 靳书阳

庞大集团 601258 计划定增募资 30 亿元,其中,24 亿元用于偿还银行贷款,3 亿元用于新建德系系系豪车品牌 4S 店等高端经营网点项目,此举有望改变以往庞大集团对斯巴鲁品牌销售的依赖。

公司公告显示,庞大集团此次发行的股票数量不超过 6.34 亿股,发行价格为 4.73 元/股,共募资 30 亿元。

公司表示,此次募资,将在一定程度上降低公司的资产负债率。截至 2013 年 6 月 30 日,公司总资产 626.86 亿元,总负债 535.33 亿元,公司资产负债率达 85.4%。

从最近三年公司资产负债增速来看,截至 2013 年 6 月末,公司总资产较 2010 年末增长 77.95%,总负债增长 67.71%,均呈现较快增长趋势。以 2013 年 6 月 30 日的资产负债表为基础进行测算,此次募集资金到位并偿还银行贷款 24 亿后,公司的合并口径资产负债率将从 85.4% 下降到 80.8%。

公告显示,此次募资中 24 亿将用于偿还银行贷款,也将大幅减轻公司的财务压力。2013 年上半年,公司毛利 37.09 亿元,财务费用 6.87 亿元,净利润 2.83 亿元,财务费用占毛利比例达到 18.53%,是净利润的 2.43 倍,财

务费用对公司盈利水平的影响较大。如此次募集资金到位,并偿还 24 亿元贷款后,每年公司将可节省财务费用高达 2.14 亿元。公司通过此次非公开发行筹集资金偿还银行贷款,将有效降低财务费用,促进公司经营业绩的改善和提高。

庞大集团此次募资项目的投向中,最引人注目的或许是德系系系豪车品牌 4S 店的建设。这无疑将改变以往庞大集团对斯巴鲁品牌销售的依赖。根据庞大集团战略,公司下一步将着力优化网点结构,提高盈利水平,提升高端车、进口车 4S 店的比例和单店盈利能力。

据了解,自 2012 年以来,庞大集团逐渐加大高端轿车品牌的引进。目前,品牌升级战略初见成效,公司高端、豪华和超豪华轿车品牌销售网点占公司网点的比重不断增加。此次募集资金拟投资 3 亿元用于新建奥迪、雷克萨斯、奔驰、进口大众等盈利前景较好的高端品牌乘用车经销网点。公告显示,8 个新建网点主要位于传统优势区域华北地区。

庞大集团认为,此次募投项目全部完成后,将进一步优化公司资产负债结构、降低公司财务费用支出,提升公司盈利能力和综合竞争力。公司股票自 2013 年 9 月 2 日起复牌。



资料图

天津海运 融资之惑(一)

