

入股京东消息疯传 腾讯内部未接通知

证券时报记者 靳书阳

近日,关于腾讯控股(00700.HK)投资京东商城的消息再度传出,并传言投资完成后,腾讯旗下电商品牌易迅将被合并到京东商城。对此,证券时报记者采访了一位不愿具名的腾讯相关人士,对方明确回复,截至目前,腾讯投资京东商城一事,并未有内部通知,针对这一传闻,不予置评。

腾讯入股京东这一传闻,在2月份整个移动互联网并购加速的大环境下,并非无中生有。

2月10日,阿里巴巴突然宣布11亿美元全资收购高德地图,再次启动无线互联网买门票计划,也悄然开辟了阿里针对腾讯的新战场。

与此对应的是,2月14日,有投行人士透露,腾讯可能将以4亿美元战略入股大众点评网,占股20%。另外,收购协议中还有一个5%的选择权,腾讯在一年内有权按照大众点评在海外上市后的IPO价格增持5%的股份,也就是说,腾讯最终持股比例将达到25%。另外,据证券时报记者获悉,2月19日大众点评网将召开新闻发布会,公布重要消息。

易观国际分析师孙梦子分析,在腾讯“牵手”大众点评后,主要的战略布局可能会围绕微信进行,为大众点评导入流量,并完成最后的支付环节,这将为大众点评的商业模式带来巨大的契机。

最近5年,针对移动互联网业务的开拓,腾讯和阿里巴巴均主要以并购的方式,完成对各个细分领域的渗透。公开信息显示,2009年至今,腾讯以42起收购项目稳居第一,阿里巴巴完成16起收购排名第二。

此次腾讯入股京东的传闻之所以如此引人注目,最重要的原因在于,电商是阿里巴巴立足的根本。而京东商城在电商领域仅次于阿里巴巴的地位,使得一旦腾讯完成入股,将对阿里巴巴的核心业务造成致命的打击。腾讯借助自身研发的微信产品以及在移动互联网领域的一系列收购,已成功构建一个完整闭环的O2O(线上到线下)产业链,但由于自身旗下易迅的电商业务存在种类不全的短板,若能入股京东商城,则可以迅速弥补这一弱点。

电商观察人士鲁振旺分析,假设传闻成真,即腾讯将易迅网打包给京东,成了京东股东,然后京东成了微信独家介入的网购平台,统一采用微信支付,将实现双赢。

西部牧业 1.89亿投资奶牛养殖

西部牧业(600106)今日公告,为进一步提升控股子公司花园乳业的整体综合竞争力和营运能力,公司拟以自有资金向花园乳业增资2000万元。同时,公司通过全资子公司新疆生产建设兵团畜牧工程技术研究中心(有限公司)以分别参股30%的方式,累计出资1.89亿元投资建设3个2000头奶牛养殖场,1个3000头奶牛养殖场,3个4000头奶牛养殖场。

公告称,以上三个项目均将在一年后全部建成。根据测算,2000头养殖场正常年销售收入4464万元/年,3000头养殖场正常年销售收入6696万元/年,4000头养殖场项目正常年销售收入8928万元/年。

据了解,西部牧业所在地新疆兵团第八师目前奶牛养殖场已达70多座,牛存栏6.87万头,预计2014年底日提供生鲜奶500吨左右。随着西部牧业婴幼儿配方奶粉在新疆上市畅销,生鲜奶需求量日益增大,兵团第八师原料奶未来几年内供应缺口仍然很大。

(宋雨)

盛运股份 中标北京垃圾焚烧项目

盛运股份(600090)今日公告,公司在北京市朝阳生活垃圾厂焚烧中心烟气净化系统招标中中标,中标价格5998.7万元,占2012年经审计营业收入的7.07%。根据正常项目进度,上述合同将对公司2014年、2015年业绩产生影响。

盛运股份称,该工程采用目前世界最先进的垃圾焚烧烟气净化工艺,污染物排放标准严于Eu2000/76/EC欧盟环保标准的参数要求。

北京市朝阳区生活垃圾综合处理厂焚烧中心由北京市朝阳区循环经济产业园管理中心承建,烟气净化系统是该项目的配套子系统项目,烟气净化系统项目属于华北地区雾霾治理的重点项目,投资方以创国家优质奖为目标,投资规划烟气净化系统采用高端配置为原则,要求严格按照国家优质工程考核最新标准考核系统设计、安装、调试及试运行。

(童璐)

东风汽车入股标致雪铁龙拒当“冤大头”

证券时报记者 翁健

东风汽车入股PSA(标致雪铁龙集团)事宜即将成行。

日前,PSA的30亿欧元(约合人民币249亿元)增资方案获控股股东标致家族批准,而东风汽车与法国政府将作为新股东入股,二者分别以8亿欧元(约合人民币66.4亿元)各获得PSA14.1%的股权。正式合同将于3月26日在法国签署。

据悉,东风汽车最初的计划是收购PSA30%的股权,从而获得控制权,但最终只收购14.1%的股权。乘用车联合会副秘书长崔东树接受证券时报记者采访时表示,东风汽车此次入股PSA与以往国内车企在海外并购中贪大求快,最终导致滑铁卢的案例不同,东风汽车的方案更加稳妥,没有承担全部责任 and 风险。虽然有法国政府限制东风汽车持股比例的原因,但也从另一个侧面说明了现在中国车企在海外并购中更趋谨慎,拒当“冤大头”。

安徽合力董事长张德进:

专注主业创新服务 努力跻身全球五强

证券时报记者 程鹏 童璐

“合力不赶时髦、不追风,更希望以产品、以质量、以效益说话。”安徽合力(600761)董事长张德进的开场白,正是这家老国企稳健的经营风格。张德进刚过天命之年,他坐在合力总部六楼办公室的沙发上,身后的玻璃幕墙外是冉冉升起的太阳。

采访在早上7时45分开始,尽管记者比约定时间提前到达,但张德进到得更早。合力的员工称,每天8点之前,董事长就会来到办公室,下午差不多7点钟才会离开。

张德进说,公司的愿景是跻身工业车辆世界五强,目前仍在卧薪尝胆、蓄势待发阶段。事实上,安徽合力早已是国内叉车老大,23年来,其叉车销量居全国第一、世界第八,2013年累计产销工业车辆量约7.5万台,同比增长近20%。荣获“国家技术创新示范企业”、“中国质量奖提名奖”、“安徽省政府质量奖”等诸多荣誉。

不盲目跨界发展

安徽合力2013年年报尚未出炉,但已公布的产销和季报数据显示,其主要经济指标处于历史较好水平。

“多元化和专业化之间是辩证关系。首先是主业做精做专,在充分占据叉车行业发展空间的基础上,再利用富余的资源,发展能产生协同效应的其他工程机械业务,避免过度多元和过度单一。”张德进称,合力不会盲目跨界发展,从这几年工程机械行业的状况看,过度多元化、盲目追求企业规模已经造成了一些好企业由盛而衰,甚至可能以后不复存在。

2013年合力做了三大功课:一是加快新H型、G2型等中高端内燃和电动平衡重叉车产品的开发与应用,增强自主研发制造实力;二是继续提高国内营销服务、配件维修服务能力。此外,公司在牵引车、装载机等新入领域的发展也逐步成熟,技术达到国内一流水平,其中装载机产品在行业景气度下行的环境下,获得了近40%的销量增长。

安徽合力近期完成的产业基地的战略布局也体现出对“主业精专”和“适当多元”的把握。截至2013年底,合力构建了以合肥总部合力工业园为中心,宁波力达(东部)、宝鸡合力(西部)、衡阳合力(南方)、盘锦合力为区域生产基地,以合肥铸造工厂、蚌埠液力机械厂、安庆车轿厂及配套体系为支撑的战略产业布局。

入股法国百年车企

据记者了解,根据协议,PSA计划发行新股募集资金,东风汽车和法国政府以每股7.5欧元的价格分别购买PSA14.1%的股权,收购金额约为8亿欧元(约合人民币66.4亿元),而PSA周一的收市价为12.79欧元,折价41%。

增资完成后,标致家族的股权将被稀释至14%,PSA股东结构由此变为标致家族、东风汽车和法国政府三个大股东持有同等比例股份的局面。东风汽车预计还将与西班牙桑坦德银行合作展开欧洲汽车贷款融资业务。

作为法国最老牌的汽车企业,PSA的业绩在2012年跌入谷底,公司2012年度的财务报告显示,PSA集团全年亏损达到50.1亿欧元;全球整车销量为282万辆,同比下降8.8%;汽车业务收入同比下滑10.3%。

到了2013年上半年,PSA业绩依然没有起色,汽车业务亏损5.1亿欧元。同时,PSA的汽车金融部门此

前接受法国政府70亿欧元贷款担保支持,而这项救助将在明年到期。

为此,从2013年5月份开始,债务缠身的PSA迫于经营压力积极寻求外部支持,而PSA首个对象为股东通用汽车。通用汽车此前持有PSA7%的股权,标致家族有意将控制权转移给通用汽车,但在裁员和减产方面很难与通用达成一致,最终通用汽车入主的计划告吹,之后通用积极兜售所持PSA7%的股权。

与此相反,PSA集团与东风汽车在华的合资公司神龙汽车却发展势头强劲。公司2013年全年销量突破55万辆,同比增长超过25%。其中,神龙汽车旗下东风雪铁龙、东风标致分别实现累计销售28万辆和27万辆。

通用集团的退出以及中国市场的火爆,最终促成了东风汽车入股PSA。此次交易可谓各取所需:PSA将依托中国市场东山再起,且获得资金支持以缓解债务困局。而东风汽车将通过入股与PSA共享研发技术,其中包括标致的空气混合动力技术Hybrid Air,该技术把汽

油发动机与空气压缩技术合二为一,回收能源实现节油。

海外并购拒当冤大头

根据此前消息,东风汽车的初步计划是收购PSA30%的股权,从而获得控制权,但最终只收购14%的股权。

从控股变为入股,一方面是由于法国政府限制东风汽车的持股比例,以防东风成为最大股东之后获得该集团控制权,导致技术专利的流失。另一方面,也说明了如今中国车企在海外并购中更趋谨慎,拒当“冤大头”。

回顾国内车企的海外并购史,多以失败告终,以上汽集团收购双龙汽车为经典案例。在2004年,上汽集团以约42亿元的价格收购双龙汽车48.92%股权,被称为中国车企海外并购的第一案,在当时引起巨大轰动。但由于产品结构单一以及双龙工人的频繁罢工,双龙汽车的业绩并不理想。2008年末,上汽集团在韩国双龙汽车的权益仅剩18.51亿元,较收购

价格已遭“腰斩”之后,上汽集团完全退出双龙,收购宣告失败。

国内车企在海外并购中往往贪大求快,一有收购标的便一哄而上,试图通过并购迅速扩大全球市场,但却忽略风险导致大多得不偿失。乘用车联合会副秘书长崔东树接受证券时报记者采访时表示,东风汽车此次入股PSA与以往案例不同,东风汽车的方案更加稳妥,没有承担全部责任和风险。

东风收购30%股权容易引起法方的控制权担忧,法国政府与东风同时入股是件好事。这样的话,法国政府也为PSA发展承担责任,东风汽车自身避免了担当全部风险,有利于平稳合作。而且,由于资金成本也高,东风汽车没必要急于大笔投入。后面PSA还有发展的变数,东风可以占据主动局面。”崔东树说。

崔东树认为,东风汽车急于想获得更多的技术将引起很多麻烦,最好是平稳推进。东风汽车有中国市场优势,但法国政府和标致家族的力量也很大。我们的产品是借助PSA在中国发展而改进的,更多参与研发和管理,这才是东风入股的最终目的。

百视通 东方明珠回应 大小文广整合事宜

东方明珠(600832)和百视通(600637)今日发布相同内容公告,回应大小文广改革的有关事宜。

首先,对于上海文化广播影视集团与上海东方传媒集团有限公司将于3月底挂牌整合,并在年底前完成文广整体调整的市场报道,公告说明称目前上海市有关部门目前正在研究筹划,该事项须由上级领导部门决策,现尚未获得批准和实施的信息。

其次,对于东方明珠、百视通将作为重要的融资平台,推动文广集团整体上市的市场报道,公告说明称两家公司本身就是文广集团的重要融资平台,传媒业务资产实行“制播分离”和证券化是文化体制改革的方向,但相关事宜须经国家主管部门许可和批准后方可实施,目前尚无具体的方案和计划。

此外,百视通公告董事会正在筹划股权激励事项,公司股票今起停牌,将于2月21日公告并复牌。(杨芬)

獐子岛中央冷藏物流项目开业

昨日,獐子岛(002069)中央冷藏物流项目落成并开业。该项目对獐子岛集团扩大内部多元产业的协同效应、加快从产地到餐桌的“一体化”产业链升级、实施国际化运营具有重要的战略价值。

獐子岛中央冷藏物流项目是由獐子岛集团和日本中央渔类株式会社、报水株式会社共同投资兴建的,可满足水产品国际采购、现场交易以及面向国内外的分拨配送服务需求,建成后可使货物在保税状态下实现冷藏仓储。此次竣工的一期现代化冷库位于大连保税港区内,总存储能力5万吨,并配套建设1万平方米冷藏集装箱堆场。

獐子岛集团董事长吴厚刚表示,现代化的獐子岛中央冷藏物流基地,无论在容量规模、建造技术、制冷工艺,还是在节能环保设备与材料的选用上,都具有国际一流的领先性;绿色、节能、安全”的设计理念,雄厚的投资保障,强强联手倾力打造,保证30年不落、低碳环保、领先国际标准的关键品质。

在项目开业现场,舜德(大连)供应链管理股份有限公司、英国海世捷货运有限公司与獐子岛中央冷藏当场签约,成为首批客户并享受一个月冷藏仓储费优惠。(柴海)



安徽合力董事长张德进在办公室向外凝望 童璐/供图

该布局的优点在于,内燃及电动叉车等标准产品按照区域供货,减少跨区域运输的成本,时间,快速响应市场;一些特色产品则由专业厂生产,以专业打造精品。以去年10月刚投入运营的合力盘锦基地为例,标准化的叉车产品供应国内东三省市场,陆续进入俄罗斯和远东地区,目前已正式接单生产,各专业厂分工明确:中高端出口叉车产品主要由合肥本部生产,防爆车产品仅衡阳基地生产;军用特种车辆的生产任务则交由宝鸡基地。

张德进表示,合力将继续巩固传统优势业务,利用国内、国际两大市场,加快向重型车辆、电动仓储车辆以及相关工程机械领域拓展的调整转型。

坚持发展自主品牌

“我们瞄准国际领先的几大工程车辆企业,学习他们生产管理、品牌运营、市场运作上的经验,借鉴发达国家叉车行业的发展历程和模式,让这些结合中国国情来考虑公司在国内、外市场要怎么做。”张德进说。

张德进表示,绝不能限制合力作为自主品牌和独立企业的发展,是引入战略投资者或进行海外投资并购的前提条件。此外,无论引入实业还是财务投资者,合力仍将都将立足工程机械主业,选择在国际市场开拓、国际化运作、研发管理等方面有益的合作对象,更好地走出去直面国际市场。

走出去,也意味着和丰田、林德等国际叉车巨头的进一步贴身较量。和国内叉车企业不同的是,合力拒绝了所有的出口贴牌生产,扛起中国自主品牌、民族品牌的大旗。在国内市场,目前合力部分高端产品已替代进口,但高端市场大部分仍由外资品牌掌握,国际市场更是如此。

“高端市场占有率不够,除了跨国企业更习惯总部集中采购等客观因素外,更重要是国内叉车的技术、服务还是有差距。”张德进对目前的合力仍不满意,“我们的硬件水平已达到国际一流水平,从外表看厂房、设备、工艺装备甚至出来的产品似乎已经煞有其事,但还不够。”

严苛的自我审视后,张德进认为,突围的关键靠企业的“软实力”。合力“软实力”的欠缺包括:产品和技术上创新能力不足;国内外管理水平差距较技术差距更大;信息化未实现“三流合一”全覆盖;而在企业文化上,舶来的优秀企业理念以及核心价值观、准则等还没有真正落地。

如何解决软实力问题?关键是以人为本,让人的素质和能力得到全方位的提升。“前些年我们资金在生产线上、技术研发上投入较多,未来会在员工上投入更多,从提升员工的工资福利到进一步提供更多学习机会。”张德进说,“合力要让以人为本的理念落地,落实到从决策层到高管、到每个员工的行为规范上去。”

然而,不可回避的问题是,目前国内叉车行业产能超过50万台,整体过剩约40%。产能过剩是否会成为悬于工业车辆公司头顶的达摩克利斯之剑?

对此,张德进称无需过虑:“国内绝大多数竞争性行业都具有产能过剩。目前国内叉车销量增速的相对放缓,市场整体产能过剩,将助推产业升级和结构调整,可以倒逼企业技术进步创新,龙头企业在兼并重组、转型升级方面优势明显。”

2013年数据显示,目前国内共有50多家叉车生产企业,行业集中度较高,而合力与其他竞争对手在自主研发、成本控制、利润水平的优势正进一步拉开。

“合力在国内市场享有一定的定价权,但我们不会打价格战,这是‘杀敌一千,自伤八百’的事。我们希望通过更多的创新升级,促进中国工程机械行业向前发展。”张德进态度明确。

作为中国工业车辆制造商管理委员会的主席,张德进表示,为了进一步促进行业的升级和车辆的安全环保使用,业内吁求政府相关部门,能制订并出台非道路工业车辆强制报废国家规范和标准,并对电动工业车辆和混合动力等新能源工业车辆和工程机械比照新能源汽车给予政策和资金支持。

说到这里,张德进折起手中的采访提纲,采访提纲的背面,打印着他前一天晚上阅读过的英文资料。“双面打印是所有合力人的工作习惯。”他微笑着解释。