

机构调研环保类公司 投资者探访威华股份

证券时报记者 杨苏

上周(12月22日~26日)机构调研多家环保公司,包括科林环保、杭氧股份、国电清新等,而近期环保行业公司股价表现抢眼。同时,A股近期频发黑天鹅事件,一则 赣州稀土也面临着另外一套重组方案”的报道后,威华股份立刻澄清否认,但仍然迎来9位投资者组团上门查访。

机构热捧环保股

12月以来,环保行业公司股价表现抢眼,上周机构调研多家环保公司,继续维持对环保股较高的投资热度。不过,证券时报记者查询发现,国电清新等多家机构调研公司股价涨幅超过30%,而股价波动较小的部分环保公司近几个月无客到访。

12月24日,科林环保接待海通证券调研。海通证券询问,新修订的《环保法》将于2015年1月1日起施行,对公司发展会有什么影响。科林环保表示,新修订的《环保法》更加严格,尤其是对相关违法者的依法惩处规定细化了很多,并拟对环保罚款不设上限。随着国家和地方政府越来越重视环保,以及陆续出台不少环保政策和各行业排放标准,这对公司所处行业有积极的影响。

对于近零政策的后续机会,科林环保披露燃煤电厂大气污染物 近零排放”已成为能源、电力、环境、科技甚至社会上的热点话题。但是,对于 近零排放”争议一直比较大,有专家认为“近零排放”的环境效益和经济效益的投入产出比太低。

科林环保认为,袋式除尘技术是被环保行业内公认的高效环保技术,能为最严格的排放标准提供最可靠的技术支撑。在国家环保排放标准日益严格的形势下,公司在大气治理方面的专有技术及装备产品具有广阔市场空间。

12月23日,杭氧股份接待国信证券、上投摩根基金公司等机构调研。机构首先询问公司是否会拓展其他的

业务领域,杭氧股份表示围绕空分设备这一核心产品,充分利用在低温、传热、控制等方面的技术优势,已经积极发展了乙烯冷箱、PHD冷箱和天然气液化装置等石化产品,同时在工程总包和工程管理方面也有所突破。

机构关心公司可以涉及环保产业的哪些方面,杭氧股份称产品设备与日常生活密不可分,氧气、二氧化碳可以用于污水处理。氧气可用于垃圾焚烧和IGCC等领域。杭氧股份还表示,公司控股股东杭氧集团为国有独资公司,公司属于国企改革范畴,所有制改革的可能性是存在的,目前需要等待具体的实施细则。

12月23日,国电清新迎来高盛、高华证券、中金公司、华夏基金等10多家机构调研,上个月底公司曾迎来约30家机构调研,不过两次调研披露内容相近。

国电清新表示,公司煤焦油项目不受大唐发电和中国国新控股有限公司煤化工业务重组事项的影响,项目目前进展正常。对于机构关心今后是否考虑收购并购形式,国电清新表示会贯彻既定的发展战略和业务规划,继续着重内生式发展的同时,不寻求盲目扩张、寻求优质项目,辅以外延式扩张,保障公司长期稳定可持续发展。

9投资者盘问威华股份

一则 赣州稀土也面临着另外一套重组方案”的报道,引得威华股份12月15日发布澄清公告,称重组交易对手方赣州稀土未接受任何采访,报道内容为“主观猜测、毫无根据”。不过,许多投资者仍然组团前往该公司调研,毕竟近期A股黑天鹅事件有点多,最近一起就是成飞集成军工资产重组方案未获主管部门同意而流产。

12月22日,威华股份接待9位投资者来访,就公司重大资产重组事项进行沟通。9位投资者单刀直入,第一个问题就是威华股份重大资产重组进程中还存在哪些问题。

上周机构调研热点公司情况				
调研时间	上市公司	行业	调研机构	调研内容
12月24日	科林环保	环保	海通证券	新《环保法》影响、近零政策的后续机会、袋式除尘技术
12月23日	杭氧股份	机械	国信证券、上投摩根等	是否拓展其他业务领域、目前所涉及的环保行业、国企改革概念
12月23日	国电清新	环保	高盛高华证券、中金公司、华夏基金等	煤焦油项目进展、是否考虑收购形式外延式发展等
12月22日	威华股份	制造	9位投资者	重大资产重组进程、内幕交易案影响、董事长是否继续减持
12月23日	桂林旅游	旅游	中金公司	桂林国际旅游胜地建设、贵广高铁通车影响等
12月25日	金贵银业	有色	嘉实基金、泰康资产	公司规模迅速增长原因、工艺差异、收购规划

杨苏/制表 周靖宇/制图

威华股份回复,目前证监会要求公司提供工信部出具的赣州稀土矿业关于稀土行业准入的批准文件,赣州稀土集团正在积极、努力办理中。

9位投资者追问威华股份关于证监会审核并购重组申请的期限,以及赣州稀土矿业是否已按要求将申报稀土行业准入的材料递交给工信部。

威华股份表示,重大资产重组申请文件尚处于中国证监会正常审核状态(一次反馈回复)。同时,赣州稀土矿业已按要求将申报稀土行业准入的材料递交给工信部,赣州稀土矿业也一直在积极、努力办理稀土行业的准入许可,威华股份曾多次敦促赣稀集团尽快完成该事项。由于该事项是由赣州稀土矿业为申报单位,具体申报工作也由赣州稀土矿业实施、推动,威华股份只能敦促及询问赣州稀土矿业该事项的办理情况。

有投资者进一步询问,工信部何时能核发赣州稀土矿业的稀土行业准入许可。威华股份称,无法知悉工信部何时能够核发赣州稀土矿业的稀土行业准入批准文件。

投资者还关注内幕交易案未结案是否影响重组、公司董事长李建华半年后是否继续减持。威华股份回应,不清楚内幕交易立案调查的具体情况,也无法知悉何时能够结案。对于董事长的减持,威华股份表示目前李建华及其一致行动人李晓奇已合计减持了公司股份的

4.9317%,如果未来两人继续减持,公司将会按照相关规定进行公告。

值得一提的是,一些并非热门行业公司引来机构调研,比如桂林旅游和金贵银业。桂林旅游介绍贵广高铁等影响,金贵银业则表示未来择机收购上游矿山。

12月23日,中金公司单独调研桂林旅游。桂林旅游表示,2014年1月~11月份接待量总体同比有所好转,旅游行业自去年步入低谷以来,出现了恢复性增长的态势。桂林旅游还介绍了有关桂林国际旅游胜地建设、贵广高铁通车影响、以及公司第一大股东变更为国有独资公司桂林旅游发展总公司相关情况。

金贵银业今年年初上市,12月25日首次迎来机构调研,包括嘉实基金、泰康资产。机构询问金贵银业规模快速增长的原因,金贵银业表示,郴州被誉为有色金属之乡,白银产量占全国1/4~1/3,郴州回收冶炼白银已有300多年历史,通过父传子承,师徒相继,这门独特的民间传统工艺,逐步发展成为从废气、废渣、废液中提炼金、银、铅、铝等贵金属的传统产业。

据调研报告,目前郴州做白银和贵金属综合回收的公司的中小企业有不少,上规模的企业只有几家。在工艺上,金贵银业与同行业企业的设备配置差异不大,但是核心技术差异很大。金贵银业表示,未来计划上游择机收购矿山,下游做白银的精深加工。

稀土永磁龙头中科三环进军混动

证券时报记者 田楠

大到风力发电,小到智能手机摄像头,都少不了一种叫做钕铁硼稀土永磁的材料。作为全球第二大稀土永磁材料及器件的供应商,日前中科三环000970董事长王震西院士介绍,该公司下一步要抓住新能源汽车发展机会,探索稀土永磁在混合动力汽车配件领域的技术创新,目前正在进行厂房建设等准备工作。

我国稀土永磁在混合动力汽车领域还处在起步阶段,“日本丰田1997年开始量产混合动力汽车,欧美的奔驰、宝马也和他们尚有差距,我们更是落后日本至少十年以上。”王震西说,但今后混合动力汽车的发展一定呈现井喷态势,这对中科三环来说是个好机会。

这位古稀之年的中国科学院院士乐观预测对日本未来的追赶,是因为这种追赶在稀土永磁行业不是第一次了。早在1984年,日本住友特殊金属公司在一次学术研讨会上宣布在磁学领域的一个重大技术突破,研制出一种钕铁合金的新型超强磁性材料。尽管有意隐去了“硼”这一重要元素,但在四个月之后,王震西和攻关组就成功研制出中国第一块磁能积达38兆高奥的钕铁硼稀土永磁材料,并随后开始了科学家办厂,量产稀土永磁的商业探索。

当年钕铁硼生产的企业在经历经济危机等困难下接连倒闭,中科三环成为27年后仍从事钕铁硼生产的行业翘楚,所凭靠的是创新驱动和核心技术驱动。在初创期,中科三环的起步只是5.6位科技工作者,40万元的院长基金和几千平方米的作坊式车间。要建立第一条专业生产线,中科三环东拼西凑出90万美元的启动资金,而同一时期全球12家世界五百强企业的生产线,每一条都花费上亿美元。

作为学者的王震西,当时已收到五国高薪聘请,他说自己留下来下海经商的经历简直就是“逼上梁山”。当年43岁不到,经历了一月白头,也为了在赣南建厂,曾吃过麻风村民抓的鱼。王震西现在依旧坚信,创新观念才是企业发展的根基,他说 品牌可以收购,但不代表拥有,好的核心技术永远都靠

江淮汽车 年产10万台新基地投产

随着整体上市的落定,江淮汽车(600418)深度布局产业链的步伐亦在加快。12月28日,江淮汽车扬州年产10万台皮卡及SUV(多功能越野车)新基地正式建成投产,公司同时正式推出了第二代皮卡产品 帅铃T6”,发力中高端皮卡市场。

江淮汽车总经理项兴初在投产

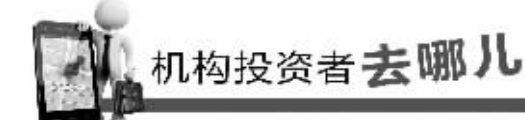
自创”。

现在在中科三环的生产车间里鼓励创新,工程师和一线工人的创新都会得到相应激励。目前自主研发的自动外观选别检测机器正在试运行中,在成品的外观检测环节可达到零误差率,今后可逐步代替人工。据悉这种机器只有德国公司研制,但中科三环的成本还不到其三分之一。另外中科三环专门建立 信驰实验室”,把科研与生产结合,研究出运用磁结构与微结构结合进行产品优化的技术,目前国内也仅此一家。

2000年至2010年的11年里,全球烧结钕铁硼磁体的年均增长率达到20%,而中国的年均增长率更是接近了30%。进入21世纪,日、美、欧稀土永磁产业发展不同程度放缓,国内也面临产能过剩的威胁。据中科三环副董事长胡伯平介绍,目前中国由于稀土配额政策限制,全国稀土永磁18万吨的原料需求只能满足10万吨,大型国有企业只能依靠配额生产,市场化调节失灵。另一方面,为了增加地方GDP集中建设稀土开发区的行政行为也加剧了整个行业的产能过剩,胡伯平呼吁更多使用资源税等市场化手段来替代行政规划。

2008年,金融危机席卷全球,稀土永磁应用市场严重萎缩,钕铁硼产品出口受到较大冲击,中科三环却在此时加大了研发投入和技术创新力度,重点针对风电电机、节能机电、新能源汽车等新兴的稀土永磁高端市场用钕铁硼磁体进行技术攻关,成功实现了“变频空调压缩机用钕铁硼磁体”、风电电机用钕铁硼磁体”等新产品的技术突破,中科三环也成为当年唯一一家能够向国际主流市场提供变频压缩机磁体的中国企业,并在后来很长一段时间一直主导着国内变频压缩机磁体市场。

目前中科三环专利申请总量已达400余件,专利授权量达200余件,其中授权的发明专利60余件,内容基本涵盖了稀土永磁材料制造的全部核心技术。王震西说:“中科三环之所以能在不到三十年的时间里,从研究四级学科的研究员手中成为全球第二的行业供应商,都源于技术驱动和创新观念的转变。”



机构投资者去哪儿

收费公路连年亏损存疑:

17家上市高速公路公司平均毛利超50%

证券时报记者 李雪峰

日前交通运输部披露了2013年全国收费公路统计汇总结果,显示去年全国收费公路共减免通行费428亿元,最终亏损661亿元。此前的2011年~2012年,全国收费公路曾分别亏损323亿元、566亿元。

与之相对的是,A股17家高速公路公司2013年共收取通行费340.01亿元,平均毛利率超过50%,无一家公司发生亏损。若剔除通行费收入占总收入80%以下的五洲交通、四川成渝、湖南投资等5家公司,剩余12家公司净利润总额为69.48亿元。数据还显示,始于2012年中秋节的高速节假日通行免费政策,并未对上述17家高速公路公司年度业绩形成实质性冲击。

亏损说引发分歧

据交通部数据,去年政府还贷公路与经营性公路分别收取通行费1553亿元、2099亿元,而二者去年年底债务余额分别为1.76万亿元、1.37万亿元。换言之,以上市路桥公司为主的经营性公路更具盈利能力及偿债能力。

尽管去年政府还贷公路及经营性公路共收取3652亿元,但交通部披露的财报并不亮丽。在扣除各项支出后,收费公路去年亏损661亿元,亏损规模较2011年的323亿元及2012年的566亿元进一步扩大。

连续3年,全国收费公路共计亏损1550亿元,相当于政府还贷公路去年一年的通行费收入。由于今年全国收费公路领域并未出现重大政策及相关事项,故今年收费公路亏损情况或

会加剧。

业内对交通部有关收费公路连年亏损的数据存在颇多分歧。不少人士认为收费公路尤其是高速公路毛利率普遍高于60%,净利率一般也超过30%,而全国收费公路总体亏损661亿元在常识上很难接受。

仔细梳理数据不难得知,收费公路亏损的关键在于高额的还本付息。数据显示,去年收费公路总支出为4313亿元,其中还本付息支出即高达3147亿元,约占总支出的73%。若结合收费数据,则意味着每10元通行费收入中即有8.62元用于还本付息。

中央财经大学研究生客座导师、财税专家马靖昊对证券时报记者表示,商务部的数据历时一年才统计而成,不会存在显而易见的逻辑错误,但有两个问题值得商榷。

商务部披露的是汇总数据,有的收费公路早已还完贷款收回成本,有的公路则刚刚开始启用处于净支出状态,汇总数据存在平均与被平均嫌疑,会导致部分信息失真。”马靖昊表示,收费公路贷款应是专款专用,不能将A公路的还本付息平摊于B公路。

此外,马靖昊认为从财务报表编制角度而言,将收费公路还本付息指出直接列为通行费收入的扣减项并不合适。

收费公路的长期贷款会逐渐资产化,后续通过折旧等形式变成收费公路的营业成本,最终对利润造成影响,不能将还本支出直接认定为费用。”马靖昊表示,付息可直接认定为费用。

广州德勤会计师事务所一位不愿具名的审计师也对证券时报记者表达了同类观点,他说收费公路等现金流

较大的项目往往从现金流量的角度进行考量,如年度各项收费与支出的现金流,最后会得出现金流总体情况,即流入净额或流出净额。

如果不考虑新增贷款等现金流,单就既有收费公路项目而言,可认为去年全国收费公路现金净流出661亿元,而不能直接说亏损661亿元。”上述审计师说。

上市公司平均毛利超50%

相对于全国收费公路连年亏损的惨淡局面而言,A股17家高速公路公司却常年稳坐 最赚钱公司”名单之列,利润总额并非最高,但毛利率却鲜有其他公司超越。

数据显示,上述17家公司去年营收总额高达489.31亿元,其中通行费收入为340.01亿元,约占全国经营性公路去年收费总额的16.2%,山东高速、宁沪高速、深高速、中原高速四家公司去年通行费收入总额即达165.86亿元。

2012年中秋节以来,全国主要收费公路执行7座以下车辆节假日免费通行政策,上述17家公司亦同步执行,每年约有20天免费。不过据证券时报记者统计,节假日免费通行政策实际上对17家上市高速公路公司并未造成实质性冲击,绝大多数公司通过拓展高速公路以外的其他业务或改善收费政策,有效对冲了免费通行造成的冲击。

如2011年,彼时免费通行政策尚未出台,17家公司总营收为405.49亿元;2012年第四季度,免费通行政策开始实施,17家公司总营收为444.59亿元。至2013年,免费通行政策全面实施,17家公司总营收依然增至489.31亿元。

此外,免费通行政策并未降低上述17家公司的毛利率。数据显示,五洲交

通去年第一大业务物流贸易总营收达49.4亿元,毛利率低至1.77%,而占总营收仅15.5%的通行费收入为9.57亿元,毛利率却高达71.3%,遏制了五洲交通去年净利润大幅下滑。

四川成渝去年净利润亦出现同比下滑,该公司车辆通行费占总营收的32.43%,毛利率达66.47%,对第二大业务工程施工形成了利润回补,后者毛利率仅为10.56%。

据统计,去年共有五洲交通、宁沪高速、吉林高速等11家公司通行费收入毛利率超过60%,毛利率最低的粤高速A,去年通行费收入毛利率亦达到30.36%。若非粤高速A旗下九江大桥于去年6月30日起停止收费,致经营利润(营业收入减去营业成本)亏损2123.15万元,该公司毛利率将更高。

由此,17家高速公路公司去年在车辆通行收费业务板块无一亏损,即便部分公司其他业务板块发生亏损,其最终净利润也并未亏损。其中,净利润垫底的湖南投资去年净利润为1067.14万元,宁沪高速则以27.08亿元的净利润高居榜首。

总体而言,17家公司去年净利润总和为115.21亿元,2012年及2011年分别是113.67亿元、118.68亿元,3年间基本持平。

尤其值得一提的是,绝大多数上市高速公路公司均曾获得政府补贴,业内人士指出,个别公司获得的政府补贴甚至与节假日免费通行造成的通行费损失持平。

可以预计的是,17家上市高速公路公司今年业绩也较为平稳,这与全国收费公路持续亏损形成了鲜明对比。究竟是上市高速公路公司运营能力较高还是其他收费公路运营能力较低,目前并无明确答案。

黑猫股份配股路演受追捧

上周五,黑猫股份(002068)配股网上路演受到投资者密切关注,短短两个小时内管理层回答了超过180个提问。其中,黑猫股份如何长期保持高水平的产能利用率和海外市场拓展成为讨论的焦点。

在碳黑行业陷入低谷的三年时间里,黑猫股份在推进产能扩张与业务的全国性布局过程中,能主动根据区域市场情况,生产最适销的产品,这些积极的市场策略,一方面

加快了公司的资金周转,另一方面维持了很高的产能利用率。最近三年,海外业务收入占黑猫股份主营业务收入收入的比重都在20%以上,今年前六个月海外业务收入占比也达到25.62%,业务涉及印尼、印度、泰国等多个国家。

证券时报记者从路演中获悉,黑猫股份今后的业务发展不仅更多涉及国际贸易,还涉及国外生产布局。目前,公司的经营业绩已走出低谷,并逐步改善。(郭渭鹏)