

贾跃亭微博首谈超级手机 乐视网股价应声大涨

乐视网(600104)董事长兼CEO贾跃亭近期接连在微博与乐迷互动,并首次谈论超级手机,被外界猜测乐视手机即将推出。受此影响,乐视网股价昨日低开高走,大涨6.25%,收于32.13元,成交金额5.32亿元。

12月29日,针对网友关于“乐视手机跳票”的质疑,贾跃亭公开回应称“无颠覆,不出手”。这也是乐视官方针对手机问题的首次回应。昨日,贾跃亭再次就乐视“超级手机”一事在微博上向网友征求意见,乐迷们,你认为乐视该出超级手机吗?联想到今年7月,乐视网注册成立的乐视智能信息技术(北京)有限公司(经营范围包括生产、研发手机等),乐视造手机似乎是板上钉钉的事。

今年多家互联网企业对制造手机的兴趣逐渐增加,乐视便是其中之一。从今年1月份就有消息传出,乐视正在组建手机团队,并计划于今年年内推出第一款手机产品。

知情人透露,乐视手机原定于今年年底上市,并同时与联发科、高通两大芯片厂商洽谈合作,但由于与高通的合作谈判遇阻,导致乐视手机的发布日期推迟到明年2月份。

据了解,乐视将同时发布至少两款不同定位的产品,分别主打中低端和高端市场,售价在1000-3000元之间。

此外,乐视网今日公告第五份管理层增持公司股份实施情况,公司3位副总经理梁军、吴亚洲、金杰于12月30日继续增持股份,增持数量在3100股-3200股之间。(邹昕昕)

太极系迈出“脱壳”重组第二步

继西南药业之后,太极系迈出了脱壳重组的第二步。停牌多日的太极集团(600129)今日发布公告,称公司拟出售子公司桐君阁部分股权并回购桐君阁全部资产。桐君阁同时发布公告,承诺最晚将在2015年1月16日前披露重大资产重组信息。

公告显示,太极集团此次股权出售和资产回购对桐君阁构成了重大资产重组。同时经初步预计,太极集团回购桐君阁的净资产评估值和销售收入,均分别达到公司最近一个会计年度净资产额和销售收入的50%,对太极集团亦构成重大资产重组。

事实上,太极集团处置桐君阁股权系太极系“脱壳”重组战略的第二步。今年9月份,太极系另一医药平台西南药业已完成和哈尔滨澳瑞德光电的资产置换。

今年6月份,桐君阁称,太极集团拟对公司筹划重大事项,结果不到1个月,桐君阁随即宣布终止重组。不过,桐君阁在终止重组公告中披露,前述重大事项系太极集团基于整合集团内部医药资产而拟转让桐君阁部分股权。

终止重组后,桐君阁承诺在3个月内不再商议股权转让事宜。三个月刚过,太极集团便抛出了不超过5%的减持方案。目前,太极集团持有桐君阁26.3%股份。(胡志毅)

中科云网董事长孟凯所持股份遭冻结

继遭到证监会立案调查后,中科云网(002306)董事长孟凯所持全部公司股份也遭到冻结。

中科云网今日公告,公司控股股东孟凯个人持有的公司股份分别处于证监会冻结和司法冻结状态。孟凯直接持有中科云网1.82亿股,占公司股本总数的22.7%。其中,1.78亿股于2014年12月26日遭到证监会冻结,解冻日期为2015年1月25日。29.53万股因孟凯与贵阳第一建筑工程集团股份有限公司深圳分公司的借款合同纠纷,自2014年11月7日起被司法冻结,解冻日期为2016年11月6日。(胡志毅)

襄阳轴承定增募资7.5亿 私募新海天1.25亿认购

襄阳轴承(000678)今日披露非公开发行股票预案,计划以6.25元/股的价格非公开发行股票募资7.5亿元,用于三环襄阳工业园二期建设项目、偿还银行贷款和补充流动资金。新海天作为战略投资者,以1.25亿现金认购2000万股增发股份。

新海天为湖北本地私募股权投资基金,曾先后投资健特生物、重庆百货、青岛金王、数码视讯等A股上市公司,取得了较高投资回报。新海天目前管理7只基金,管理规模达到50亿元。(胡志毅)

合并方案出炉 南北车迎来磨合时代

证券时报记者 李雪峰

从原铁道部脱钩并进而分拆成南北车集团的中国铁路机车车辆工业总公司(简称“中车公司”),已作古近14年。而今,南车集团与北车集团两家的主要经营性资产在分隔14年后,决定终结对峙局面,走向合并。

但是,南车集团与北车集团两者不会简单地拼接成曾经的中车公司,而是以南车集团旗下的中国南车(601766)与北车集团旗下的中国北车(601299)吸收合并的方式进行。

相对于14年前中车公司与中国铁路工程总公司、中国铁道建筑总公司等5家公司从铁道部集体分拆的“脱钩行动”,中国南车与中国北车的合并则系中国高铁的“出海行动”。回溯两公司近年来的历次合并传闻,均充斥诸是非,随着此次合并方案的出炉,中国南车与中国北车自此进入深度磨合期。

垄断与反垄断

南北车的合并传闻早已有之,最早的传闻始于2010年。当时市场纷传中国南车与中国北车将进行合并,此前的2007年12月及2008年6月,分别是中国南车与中国北车的成立日期,二者均在成立一年之后成功上市。

随后的2011年,市场再度曝出中国南车与中国北车将合二为一,传闻遭到中国南车与中国北车的集体澄清,并且南车集团与北车集团也否认了合并传闻。今年9月份,中国南车与中国北车合并传闻再度甚嚣尘上,但并未遭到两公司辟否认。

中国南车与中国北车屡屡传出合并传闻,是因为二者从中车公司分家后,早已突破南北划江的原定区域,业务上高度重合,部分产品也出现同质化。

截至去年底,中国南车营收达到978.86亿元,中国北车也达到972.41亿元,均逼近千亿元大关,较两公司成立之初的营收规模增9倍,两公司去年新签订单也均在1350亿元左右。根据2012年的数据,中国南车与中国北车在全国城市轨道交通领域分别维持40%、50%的市场份额。

此外,在今年首轮动车组招标中,中国南车与中国北车分获234.66亿元、222.1亿元订单;而在海外,中国南车与中国北车覆盖区域均在90个国家左右。

换言之,中国南车与中国北车在业务范围、市场规模、获取订单能力方面已不相上下。所不同的是,中国南车在250Km/h的动车组方面更具优势,而中国北车的强项在于350Km/h的动车组及高寒动车组。

证券时报记者对相关渠道获悉,国务院国资委近年来一直在操刀中国南车与中国北车的合并事宜。此前由于分歧较大,并未上升到实质性操作层面。实际上从央企运营、市场拓展及资源整合的角度

而言,中国南车与中国北车不存在法律及操作障碍。

中国工程院院士王梦恕是南北车合并的坚定支持者,他认为,中国南车与中国北车在参与海外竞标时存在互相压价的恶性竞争行为,不利于中国高铁实施“走出去”战略。尤其是李克强总理近年来的多次出访,均不同程度地向受访国推介了中国高铁,以至于高铁客观上已升级为国家战略。

一个屡遭诟病的案例是,去年1月份,中国南车在中国北车在已中标的情况下报出每辆机车127万美元的低价。

不过,业界对中国南车与中国北车合并后会造成的垄断心存疑虑。复旦大学管理学院产业经济学系副教授姚志勇曾指出,中国南车与中国北车合并或将遭到国外机构的反垄断诉讼。

另外,市场也担忧中国南车与中国北车的合并将对高铁产业链上游环节造成挤压。上海一家大型券商交通运输研究员告诉记者,目前中国南车与中国北车约六成车辆配件源于外购。

“一旦两车合并,不排除利用现有资源进行产业链延伸的可能性,届时配件外购比例或会降低,从而对配件生产企业形成冲击。”上述研究员称。

铁总的态度

目前南车集团与北车集团旗下共有4家A股上市平台,除中国南车与中国北车外,尚有南方汇通、时代新材,后两家公司均隶属于南车集团。

记者曾于中国南车相关人士了解到,中国南车与中国北车是否合并及如何合并,系南车集团与北车集团层面甚至国务院国资委层面主导,中国南车与中国北车本身并不会对合并事宜拥有“发言权”。

实际上,除国务院国资委及南车集团、北车集团之外,位居高铁产业链下游的中国铁路总公司(简称“铁总”)对中国南车、中国北车的合并亦存在较大的潜在影响。

数据显示,中国南车与中国北车的最大客户均系铁总。去年,中国北车来自于“单位1”的营业收入高达472.91亿元,约占公司年度营业收入的49%;而中国南车来自第一大客户“单位1”的营业收入为408.52亿元,约占公司年度营收的41.6%。

尽管中国南车与中国北车均未具体披露前五大客户具体名称,不过上述两家“单位1”均为铁总及其附属公司,即中国南车与中国北车去年共从铁总获得营收881.43亿元,约占铁总机车年投资额1300亿元的67.8%。

换言之,中国南车与中国北车亦同时为铁总在机车领域的最大客户,机车的价格对双方而言至关重要。另据数据显示,由于中国南车与中国北车竞价争取铁总订单,250及350公里级别动车组近年来成交价格逐年走低,客观上对铁总形成



反哺。

如果中国南车与中国北车合并,至少不会进一步压低铁总机车招标价格,铁总就会失去这一块利益。”上述上海某券商交通运输研究员说。

事实上,中国南车与中国北车对铁总的依赖正在进一步降低。2000年左右,南车集团与北车集团90%订单来源于原铁道部,随着中国南车与中国北车的上市,两车源自原铁道部或铁总的订单比例逐步下降,去年则降低至45%左右。

由此,铁总对中国南车与中国北车合并事宜的态度并不明朗。今年9月份,正值中国南车与中国北车合并传闻再起时,曾传出铁总内部人士对合并事宜较为担忧,甚至是对是反对。当时有分析认为,铁总的反对是导致中国南车与中国北车数次合并不了了之的重要原因。

不过以北京交通大学经济管理学院教授赵坚为代表的学者认为,中国南车与中国北车合并并不会大幅降低铁总的话语权,因为两车的相关子公司仍会以独立主体参与竞标。

据了解,目前中国南车与中国北车参与铁总动车组招标的子公司主要是四方股份有限公司、唐山轨道客车公司及长客股份有限公司,该三家公司在中国南车与中国北车合并后可能依然会保持独立主体参与竞标。

人事的磨合

近年来上市公司之间合并案例并不鲜见,实施主体主要是央企及地方国企。如中国医药吸收合并天

方药业、广汽集团吸收合并广汽长丰等。

不过,上述合并多系集团内部资源整合,而中国南车与中国北车的合并则系两大独立央企集团之间的整合,类似于2010年的医药央企“5进3”中国生物技术集团及上海医药工业研究院整体并入中国医药集团)。

此前中国南车与中国北车曾传出三种合并方案,包括设立统一的国际公司对外竞标、交叉持股及吸收合并等。其中交叉持股仅需完成股权划转即可,设立统一的国际公司则需中国南车与中国北车各自以部分涉及海外业务的资产出资,而吸收合并难度最大,涉及到诸多细节与审批部门。

独立财经评论员宋清辉11月份撰文指出,中国南车与中国北车的合并已上升至国家战略,合并本身并不存在操作性难题。

不过据记者了解,中国南车与中国北车合并的最大难题是人事安排,包括董事会席位与高级管理人员。资料显示,目前中国南车董事会共有7人组成,包括3名独立董事及1名非执行董事。其中中国南车董事长郑昌泓曾任中车公司办公室主任、董事兼副总经理,中车公司分拆为南车集团和北车集团之后,郑昌泓2012年10月份起出任南车集团总经理。

此外,中国南车执行董事兼总经理刘化龙曾任北车集团齐齐哈尔铁路车辆集团董事长、总经理兼党委副书记,此后才调至南车集团担任副总经理及纪委书记等职。而在高级管理人员层面,中国

南车副总裁张军曾任原铁道部四方机车车辆厂副厂长、厂长兼党委副书记,中国南车董秘兼总经济师邵仁强曾任四方机车车辆厂总会计师。

至于中国北车,该公司亦为7人董事会,其中独立董事及职工董事合计5名,董事长崔殿国及总裁奚国华系另两名董事。

查阅资料,崔殿国年长郑昌泓1岁,曾任中车公司董事、副总经理、总工程师,后调任北车集团,目前任北车集团总经理兼党委副书记。与郑昌泓类似,崔殿国亦为中车公司元老级人物,两人离60岁的年龄线均一步之遥。

奚国华则曾任株洲电力机车研究所所长兼党委副书记,该所前身是原铁道部株洲电力机车研究所,现为中国南车一级全资子公司。由此可见,奚国华与刘化龙均具备在中国南车、中国北车交叉从业经历,资历相当。

统计,在董事及高级管理人员中,中国南车共有10名“南车系”成员(剔除独立董事及非执行董事),而中国北车也有10名“北车系”成员,合计20名。若仅统计高级管理人员,则中国南车与中国北车共有17名。

参照中国南车、中国北车现行的高级管理人员团队,合并后的中国南车与中国北车可能将设置8个或9个副总裁级别以上的高级管理人员职务,并且部分岗位存在空降的可能性。这意味着中国南车、中国北车相当一部分高级管理人员会面临内部淘汰。

除了人事问题外,中国南车与中国北车在业务层面存在重叠之处,尤其是双方旗下10家货车、普通机车子公司将进行必要的裁并整合,相关细节目前仍无从得知。

嘉凯城一日拿下四个城市客厅项目

证券时报记者 邢云

嘉凯城(000918)今日公告,通过竞拍方式以总价2.5亿美元取得的浙江省四个经济强镇项目地块,将全部用于打造成集政务服务、公共服务、体验式商业、餐饮娱乐和O2O政务与商业等功能于一体的“嘉凯城·城市客厅”,公司今年确定的城市客厅项目总数达到14个。

据悉,包括去年拿下的项目在内,公司已累计取得15个城市客厅项目,其中既有店口、千岛湖这样的经济强镇,也有海盐这样的经济发达县城,同时还覆盖了闲林和星桥这样的城市副中心街区,从而全方位进入了新型城镇化的各个层次。

为-2811万元与-9947万元。

在连续两年亏损被实施退市风险警示后,公司名也从思达高科改为ST思达。为了摆脱被暂停上市的风险,思达高科通过出售公司所持项目股权的方式,获得2.01亿元的款项,帮助其在2010年年底结算时获得了1185万元的利润,进而成功保壳。

然而,保壳后的思达高科再次深陷亏损漩涡。2011与2012年分别亏损7941万元与1.38亿元。而到了2013年,思达高科依靠2919万元的卖地收入以及789万元的政府补助再次扭亏,盈利2104万元,完成保壳计划。

如今,易主之后的思达高科有望通过资产注入的方式摆脱长年亏损的尴尬局面。

思达高科控股股东6.3亿卖壳

证券时报记者 胡志毅

常年依靠“砸锅卖铁”来维持上市资格的思达高科(000676)如今有望借重组迎来新生。原控股股东河南正弘置业有限公司拟以6.3亿元的价格,将持有的20.03%公司股份转让给北京智度德普股权投资中心(有限合伙)。获得公司控制权的智度德普也相应作出承诺,将在收购完成后,向思达高科注入医疗健康、TMT、文化体育、新材料或能源等领域具有较高成长性的优质资产。公司股票继续停牌。

事实上,停牌中的思达高科已经在智度德普的主导下进行重大资产重组,公司承诺最晚将在2015年1月30日前披露重大资产重组信息。

思达高科今日披露的公告显示,转让前,原控股股东正弘置业持有公司9200万股股份,占股本总额的29.24%。2014年12月29日,正弘置业与智度德普在郑州签订股权转让协议,将持有的6300万股股票转让给智度德普。转让价格为10元/股,转让价款共计6.3亿元。转让之后,智度德普持有思达高科20.03%股份,成为公司控股股东。正弘置业仍持有公司9.21%的股份。针对公司债务情况,正弘置业作出承诺,若思达高科合并对外负债超过6亿元,或其母公司对外负债超过3.03亿元,超过部分负债由正弘置业承担。

收购方智度德普的实际控制人吴红心持有思美传媒7.87%股份。除思美传媒外,吴红心还持有浙江

中胜实业集团有限公司82.95%股份,杭州路招网络科技有限公司52.35%股份等。

对于收购涉及的资产注入事宜,智度德普及其实际控制人吴红心相应承诺,自协议收购股份过户完成之日起12个月内,向思达高科股东大会提交经思达高科董事会审议通过的重大资产重组方案,或非公开发行股票募集资金购买资产方案,并于24个月内完成重大资产重组方案,或非公开发行股票募集资金购买资产方案,即完成注入资产过户。收购完成后,智度德普拟向思达高科注入医疗健康、TMT、文化体育、新材料或能源等领域具有较高成长性的优质资产。

自2008年起,思达高科长期亏损。2008年与2009年净利润分别