

国航南航双双否认合并传闻

证券时报记者 杨苏

一则三大航空公司合并的消息,推动中国国航(601111)和南方航空600029股价,昨日双双涨停收报。不过,两家公司今日齐齐发布澄清公告,否认合并。

昨日市场出现一则来自匿名消息源的传闻,作为国有企业改革的一部分,中国考虑整合中国国航、南方航空和东方航空(600115)这三大航空公司业务。整合选择包括:合并三大航空公司航空货

运业务;合并三大航空公司部分或全部客运业务;直接合并三大航空公司或者合并其中的两家。一份合并三大航空公司航空货运业务的计划草案已经完成,正在监管当局中征求意见。

资金对此予以热烈追捧,最终中国国航和南方航空股价收盘涨停,东方航空大涨7.22%。一年前,中国南航和中国北航合并造就一家巨无霸公司中国中车(601766),股价曾大涨500%,引得市场对航空公司在合并预期之下股价走势的无限想象。

不过,中国国航和南方航空今日公告否认上述事件。两家公司称,注意到近日有媒体报道称国航与南航正在酝酿合并重组,经公司自查并向控股股东确认,目前公司及公司控股股东不存在应披露而未披露的重大信息。

两家公司还进一步表示,经询问本公司控股股东,截至目前,公司控股股东和公司均未得到来自于任何政府部门有关上述传闻的书面或口头的信息。

不过,2014年9月5日,中国南航也发布一份澄清公告。中国南航当时表

示,有媒体报道,国资委目前正在力推中国南航和中国北航重新整合为一家公司,以便中国的高铁技术更好地出口到海外;合并一事由国务院主导,已基本定调,但目前还在初步阶段,双方尚未接触和谈判。中国南航和中国北航都上报了各自方案供国资委参考。

当时中国南航称,央企重组整合相关事宜由上级有关部门决定,公司控股股东中国南航集团未接到有关文件,公司及控股股东未就公司和中国北航整合事宜向上级有关部门申报过相应方案。

中英签署3000多亿大单 多家上市公司参与掘金

证券时报记者 阮润生 李曼宁

在国家主席习近平对英国进行国事访问期间,中英双方日前签署了近400亿英镑(约合3000多亿元人民币)合作协议,达成59项目协议和共识,不仅在核电、基础设施建设等传统领域斩获重大项目,并在新能源、文化等产业达成重要合作。

核电进入发达国家市场

回顾历史,作为世界上最早发展核武器和民用核能的国家之一,英国也曾是核电大国,但是由于技术路径选择失误,能源公司私有化进程以及核能研究从业人员锐减等因素影响,英国核能从上世纪80年代开始停滞不前,到如今需请“外援”。而此次达成的英国核电站投资协议,不仅刷新了中国对英投资最高纪录,也标志着中国核电技术正式进入发达国家市场。

根据协议,英国欣克利角C项目将由中广核牵头的中方联合体和法国电力共同投资兴建。一期的建造成本预计将达180亿英镑(约合1763.85亿元人民币),将成为全球最贵核电站。其中,中广核主导的中方联合体持有33.5%股份。第一阶段项目投资将由投资者均摊,中方联合体将出资约592亿元。

另外,中法将共同推进塞兹维尔C和布拉德韦尔B两大后续核电项目,其中布拉德韦尔B项目拟采用中国自主三代核电技术“华龙一号”。作为合作伙伴,法国电力曾与中方合资建造台山两座核电机组。

进入英国核电市场对中广核是一个崭新的起点,也是中、法、英三国互利共赢的一大标志性事件。”中广核董事长贺禹表示。

作为核电概念股,盾安环境日前公告与中国核电工程有限公司更新合同协议,在台湾核电站3、4号机组岛通风空调设备供货合同中,新增7269.7万元采购金额。公司表示,中国核电走出去的步伐明显加快,目标市场也逐步从发展中国家拓展至发达国家,公司在核电暖通领域所拥有的资质、技术、人才等优势,核电业务将会迎来新的发展机遇。

除了核电领域,中信集团、三一重工、光明牛奶集团等中方公司还与英方在基础设施建设达成合作。另外,在关键设备和大型装备方面,双方也达成一系列合作。其中,海航集团与英国罗斯-罗伊斯公司签署民用飞机发动机选型及维修服务协议,海航集团也将成为全球运营A330机队的最大的公司之一;中船集团等与嘉年华英国公司、芬坎蒂尼公司签署豪华游轮建造及运营项目合作协议。

新能源汽车海外突破

相比9月份习近平访美的随行企业家团队中互联网公司汇集的情况,本次访英团队代表广泛中,除了上述能源、基建行业代表,还有两位自主品牌车企的领导者——比亚迪董事长王传福和吉利控股集团董事长李书福,标志着新能源汽车开始在海外市场取得突破。

伦敦当地时间10月21日,比亚迪制造的全球首台零排放纯电动双层大巴在英国伦敦兰卡斯特宫亮相;与此同时,比亚迪与英国最大的客车制造商亚历山大丹尼斯公司(ADL)签署协议,约合6.6亿英镑,并成立合资公司。未来双方有望在双层大巴等车型上开展合作,十年内合作金额有望增加三倍。

比亚迪欧洲公司总经理何一鹏表示,比亚迪拥有可靠的电池技术,而



官兵/制图

ADL是一个优秀的、经验丰富的大巴制造商,通过此次的强强联合,双方将共同打造出一系列能够满足当地需求的优质产品,迎接电动公交大巴时代。

据介绍,本次合作由比亚迪提供动力系统和底盘,ADL制造车身,并在ADL位于苏格兰福尔柯克的工厂进行组装。本次达成的伦敦订单量共计51台12米单层电动大巴,将成为欧洲最大的电动大巴订单。目前,在欧洲,比亚迪市场重点在电动大巴、电动出租车和电动叉车等领域,产品已经在欧洲近50个城市运行。

吉利汽车新一代具有零排放能力的伦敦出租车TX5也亮相在习近平主席访英活动现场。李书福表示将增加投资5000万英镑,增强在英国研发,扩厂建设,并打造吉利在英国的前沿技术研发中心。据介绍,自收购沃尔沃汽车后,吉利汽车也不断扩展海外市场。2013年,吉利全资收购了伦敦出租车公司,随后今年3月投资2.5亿英镑生产零排放能力的伦敦纯电动出租车。

吉利汽车国际业务副总裁戴阳对证券时报记者介绍,3月投资的英国纯电动出租车,预计第一批产量3万台,将在2017年上市。目前,吉利汽车海外市场还是以发展中国家为主,发达国家对汽车节能、智能等要求高,推广新能源汽车

是切入市场的主要策略。

自德国大众柴油机排放造假丑闻爆发后,业内认为电动汽车将迎来更大发展空间,一些欧洲国家和城市都为电动汽车提供政府补贴,为新能源汽车海外拓展迎来契机。

除了比亚迪和吉利汽车高管,宣布互联网造车计划的乐视网董事长贾跃亭,据报道因病缺席本次访英活动。4月,乐视与英国顶级跑车品牌阿斯顿·马丁宣布达成战略合作,联手推进车载互联网技术商用化,提供包括车载智能终端、互联网应用及服务。乐视汽车有关负责人向记者确认,该项目按照原计划推进,预计年底将推出一些套件。

文化交流成果丰硕

除了在能源、高铁、基建等“硬”基础领域展开合作,此次习近平访英在文化交流的“软”领域亦取得丰硕成果。在最新签署的28项商业协议里,有3项涉及文化产业。其中包括,保利集团与英国大使剧院集团签署关于剧目引进及剧院管理等合作的协议;中文投文化产业(北京)集团有限公司与约克大学签署关于约克大学影视学院项目的协议;上海复星高科技(集团)有限公司与Thomas Cook集团签署关于进一步加强双方合

作的协议。

根据协议,中文投集团将为约克大学提供2亿英镑的投资,以支持约克大学为海外留学生设立定制的电影和电视课程。其中,约克大学将负责所有课程的讲授及全部学术和教学事宜,中文投集团则为校方提供教学设施所需的资金支持,同时负责合作项目的招生工作。

复星集团再次携手英国休闲旅游集团Thomas Cook Group PLC。今年以来,复星国际聚焦“健康与快乐生活”板块,快速布局全球生态圈。今年3月,复星集团斥资约10.86亿元入股Thomas Cook。6月,双方又携手成立合资企业,致力于在Thomas Cook品牌下为中国游客开发国内游和出入境游产品。其中,复星国际持有合资企业51%股权,Thomas Cook持有49%股权。

此外,新闻出版广电总局与英国电影协会签署《中英电影合作备忘录》,中央电视台与英国银色之门媒体公司合作制作动画片《海底小纵队》第五季。

中英在互联网领域方面,阿里巴巴宣布将在伦敦打造阿里巴巴欧洲战略中心;并于今年“双十一”邀请英国皇家邮政以及200家英国品牌入驻天猫国际。另一家跨境电商走秀网与英国贸易投资总署UKTI签署备忘录,拟为英伦品牌批量进入中国市场提供平台。

■记者观察 | Observation |

中钢高速扩张吞苦果 深陷钢铁业亏损泥淖

见习记者 刘宝兴

10月19日,中钢股份宣布“10中钢债”延期付息,被舆论指为首家实质性债券违约的钢企。而日前媒体曝出“10中钢债”担保方中钢集团发函“恳请投资者保持一致行动、撤销回售登记”的消息,更加凸显中钢集团资金上的尴尬。

与之类似,宝钢集团董事长徐乐江10月21日透露,今年1-8月全国大中型钢铁企业亏损180亿元,连宝钢集团自身也因为八钢、韶钢等子公司的拖累,整个集团只能“利润只能持平或略有盈利”。

按照欧美国家钢铁业产能过剩的经验,钢铁产量将在达到最高峰后下降20%,以中国去年8.23亿吨的粗钢产量测算,如果去年为产量峰值区,中国钢铁业未来或面临1.6亿吨的产量压缩空间。

作为一家为钢铁工业和钢铁生产企业提供综合配套系统集成服务的大型跨国企业,中钢集团从2009年至2011年连续上榜世界500强。但自2010年曝出山西中宇巨额财务黑洞以来,流动性问题便频现。中钢集团虽然经过两度换帅,但仍没有从过度扩张、风控失位的后果中恢复元气。而近几年钢铁业一再陷入全行业亏损的局面,更令公司雪上加霜。

早在去年9月底,就有一则“某央企银行贷款本息数百亿全面逾期”的传闻直指中钢集团。当时中钢集团承认“个别资金没有按期到账”,但否认规模有上百亿之巨。中钢集团的最新债务规模至今无官方说法,今年6月,跟

踪中钢股份和“10中钢债”的评级机构中诚信称,中钢股份未按期披露2014年年度报告。

中钢集团此前的王牌业务是铁矿石、铝矿进出口和钢铁设备,作为一家为钢企提供设备和原料的企业,在此前钢铁行业产能扩张阶段本应受益。但是,由于2011年前跨界扩张以及风控失位,使得中钢陷入资金困局。

从2005年开始,在当时掌门人黄天文的领导下,中钢进行了一系列并购重组,逐步构建起了“矿业、炭素、耐火、铁合金、装备制造”五大产业运作格局。公开数据显示,2007年中钢股份资产规模较2006年增长129%,2007年至2009年的3年间,中钢股份平均复合增长率达52%。截至2009年末,中钢股份资产总额达1011亿元。

在追求跨界扩张时,中钢并未注意风控。

“为适应新的市场需求,中钢开始与部分中型钢铁企业合作,开展外包服务,为钢铁企业提供包括工程承包、原辅料供应、设备与配件制造、相关科研开发及技术支持、产品销售等在内的综合配套服务。”中钢股份曾如是介绍新创的外包服务业务,但这一模式却在日后成为中钢的一大“出血点”。

2007年,中钢与民企山西中宇签订战略合作协议。根据协议,中钢将通过旗下的中钢钢铁包销5年山西中宇的产品,但到了2010年,中钢被指遭山西中宇欠款高达40多亿元,山西中宇以债务重组收场,中钢则吞下苦果,受此影响,中钢出现了大量坏账,而在钢铁市场价格下行的压力下,其大量存货也面临资产减值的巨大压力。

西藏旅游股权纠纷案 胡氏兄弟股东权利被限制

证券时报记者 唐强

在过去的三个月里,曾经低调沉默的西藏旅游(600749)却因股权纠纷逐渐进入社会舆论视野,而这场控股股东与举牌方的争权大戏更不断推陈出新。

首先,案件尚未进入实质性的审理阶段,原、被告双方因司法管辖权异议闹得不可开交。通过几回合的“交战”,最终西藏自治区高级人民法院驳回举牌方胡氏兄弟上诉状,拉萨中院仍对该案件有管辖权。其次,胡氏兄弟在西藏旅游的股东权利曾被法院冻结,由此创造出A股首份禁止股东权利案。

早两个月前,国风集团便向法院起诉胡波及一致行动人胡彪,以图保卫其对西藏旅游的控股地位。8月初拉萨中院已受理国风集团诉讼请求。

国风集团认为,胡波及胡彪7月15日购买西藏旅游股份,所持股份比例从3.09%增至9.59%,其超过5%之后购买西藏旅游股票的民事行为属于无效民事行为,请求法院判令被告上述行为属无效民事行为等诉求。9月,控股东进一步追加西藏旅游第三被告并已得到法院受理,国风集团认为,西藏旅游在被停牌期间侵犯其股东知情权,而与举牌方的诉讼也需西藏旅游配合执行。

有分析人士表示,此前,西藏旅游的股权纠纷的原告、被告分别为国风集团和胡氏兄弟,由于后者常驻地址并不在西藏境内,因而该案件存在司法管辖异议。不过,西藏旅游的注册地和办公地均在西藏,国风集团便可乘机将上市公司列入第三被告,以此为由将此次股权争夺案留在西藏境内进行审理诉讼。

胡氏兄弟委托人刘文俊对证

券时报记者表示,对西藏高院的裁定也很惊讶,现已组织律师研究对策。

证券时报记者注意到,胡氏兄弟并未对西藏旅游股权进行新一轮的直接购买,但与控股股东国风集团的股权纠纷仍暗潮涌动。截至今年9月10日,胡波、胡彪现已合计持有西藏旅游1891万股,占其总股本的10%,为上市公司第二大股东;相比之下,国风集团虽仍握有16%股权,不过双方筹码差距已经不大。

实际上,上述股权纠纷案既简单又复杂,但却无意间成为A股首份禁止股东权利案。据悉,拉萨中院现已作出裁定,禁止被告胡波、胡彪于本案判决生效前行使,或通过第三方行使其持有西藏旅游股份的投票权、提案权、参加股东大会的权利、召集和主持股东大会的权利。

拉萨中院认为,被告胡波、胡彪因购入并持有西藏旅游公开发行的股票已超出5%的持股比例,但其未按照我国证券法的相关规定及时履行信息披露,违反了上市公司股票交易的相关规定。在对胡波、胡彪合并购入超过5%的股票行为效力审查之前,胡波、胡彪超出5%持股比例的股东资格属于效力待定,因此禁止其行使该部分股东权利符合法律规定,该裁定书送达后立即执行。

证券维权律师宋一欣告诉记者,诉前保全就可以了,只是禁止令的做法比较新,此案中的禁令应该是全国首创。

除此之外,上海东方剑桥律师事务所律师吴立骏则指出,西藏旅游的案子和上海新梅有点像,但没想到拉萨中院会有此创新之举。在我国大陆法系中,没有明确法律规定的情况下,拉萨中院限制股东权利欠妥。