

# 电池龙头转型样本:天能动力变身记

证券时报记者 刘宝兴

挂牌新三板不是我们的最终目标,我们的最终目标是A股,或者说到中小板上市。”中国动力电池龙头企业天能动力(00819.HK)董事局主席、总裁张天任,日前接受证券时报记者采访时表示。

天能动力去年12月公告,公司分拆旗下锂电池业务获得香港联交所批准。张天任透露,目前锂电池公司的股改已经结束,如果进展顺利,预计于今年上半年登陆新三板。

去年天能动力实现净利润6.28亿元,同比大增314%,成功扭亏为盈。天能动力表示,业绩扭亏的一大原因是在于公司业务结构转型升级初见成效。现在,天能动力已从一个传统的铅蓄电池生产企业,转型为锂电池等新兴业务占到其营收四成的绿色能源企业。

## 新业务营收占四成

A股和港股是两个不同的市场。”张天任直言,对比A股上市的电池企业,天能动力的港股股价未能很好地反映公司价值。

实际上,天能动力去年业绩亮眼。天能动力日前发布的2015年财报显示,去年公司实现营业收入178亿元,较上年增长约26.8%;毛利为243亿元,同比增长92.2%,毛利率由上年的9%上升至13.6%。营收和毛利双双创出历史新高的同时,天能动力去年净利润达6.28亿元,大增314%,实现扭亏为盈。

天能动力业绩的增长,首先得益于铅蓄电池行业整治结束,不少小型厂家退出,天能动力的行业龙头地位得以巩固,天能与同行共享了行业整合红利。在市场需求持续强劲的情况下,电池产能得到控制,电池价格稳中有升,由此,去年天能动力传统电动自行车铅蓄电池销售额稳步增长15.6%,且公司整体毛利率由上一年的9%提升至14%。

据悉,去年4月,天能动力和同行超威动力结束长达数年的价格战,同时进行提价,两家公司收入占比较大的传统电动自行车铅蓄电池业务盈利能力均获提升。

值得说明的是,天能动力去年业务结构得到优化,新能源汽车锂电池、微型电动汽车电池、电池回收三大业务表现亮丽,同比增长分别达209%、83%、29%。

这一数据说明,天能动力此前明确提出向新能源汽车产业链转型,取得了一定成果。近几年,天能动力持续加快转型升级,致力于打造新能源汽车产业链系统集成商。

我们2015年逐步走出了恶劣的



官宾/制图

低端价格竞争格局,走到了差异化发展、错位发展、特色发展这样一条路上。”据张天任介绍,在2010年,天能动力90%以上的营业额来自于传统电动自行车电池,同质化竞争明显;而2015年的业务结构发生了较大变化,电动自行车电池营业额占比降至61%,锂电池、再生铅产品、微型电动汽车电池、电动三轮车电池四大新兴业务分别占比3%、3%、10%、22%,即新兴业务占了公司整体营业额的四成。

按照天能动力的规划,到2020年,电动自行车电池、锂电池、再生铅、微型电动汽车电池、电动三轮车电池五大业务营收将分别占比20%,即新兴业务占比超过80%;同时,到2020年,天能动力争取销售收入突破500亿元。

## 锂电池订单接近饱和

发力新兴业务的过程中,将锂电池板块分拆到新三板,进而实现A股上市,是天能动力达成2020年规划目标的重要一步。

据了解,天能动力自2004年开始锂电池产业化生产,且以高能量、动力型先进锂离子电池为主。最近5年,天能动力锂电池的销售业绩年复合增长率高达93%,去年锂电池销售额达5.56亿元。

按照规划,天能动力2016年锂电池产能将扩张至2.25GWh,即达到日产锂电池电芯100万只的水平,满足15万至20万辆电动汽车使用。

目前,天能动力锂电池业务主要包括锂电材料、电芯、PACK和电池管理系统,已经具备了锂电池材料、磷酸铁锂电池、三元锂电池、石墨烯基锂电池、智慧云电池和电池管理系统的批量生产能力,主要客户包括康迪、众泰、奇瑞、华立、北汽、力帆、电咖等10多家新能源汽车企业。天能动力人士透露,公司2016年锂电池订单已近于饱和。

天能动力日前公告称,子公司天能能源面向管理层的定向增发认购工作已经完成,募集资金1.14亿元将主要用于锂电池的研发和扩产。天能能源成立于2004年,主营镍氢电池和锂电池,天能动力目前正在推进这家公司挂牌新三板。

张天任表示,目前公司的锂电池板块规模比较小,但未来发展空间比较大,我们会积极创造条件分离出来,培育成未来国内资本市场的一个上市公司”。据介绍,天能能源登陆新三板之后,最终目标是转板登陆A股市场。

## 拟发力电池回收

除了锂电池业务,天能动力表示还会发力微型电动汽车电池和废旧电池回收等业务。

去年天能动力微型电动汽车电池的销售额为17.5亿元,同比增长83%,且近五年复合增长率高达59%。益普索行业分析报告指出,2015年全国微型电动汽车的产销量约为45万辆,同比增长45%。截至去年年

底,天能动力的微型电动汽车电池市场占有率已达58%。

资料显示,微型电动汽车自2008年以来,在国内呈现高速增长态势。虽然目前国内仍无全国性标准,但自2015年以来,对微型电动车实施解禁令的地方越来越多,截至目前,全国已有福建、辽宁、山东、四川、山西等14个省市允许微型电动汽车上路。

张天任指出,微型电动汽车在中国是一个很有争议,但是很有发展前景的行业,预计到2020年中国微型电动汽车保有量会达到623万辆,对电池的需求将达到208亿元。

另外,随着电动车越来越多,废旧电池也越来越多,废旧铅蓄电池回收、再生铅逐渐成为天能动力的另一大业务板块。

2015年天能动力在浙江的华东回收基地产能达15万吨,可生产10万吨再生铅,产生13亿元的产值;据悉,这块业务2015年给天能动力贡献了5000多万元的净利润。张天任表示,天能动力第二个回收基地已落地河南濮阳,且在2015年已经开始试生产,不排除在未来还要建或并购一些电池回收企业,并把它当作天能可持续发展的一个战略。”



# 华大农业集团成立 致力成为“中国孟山都”

证券时报记者 余胜良

3月29日上午,华大基因集团旗下的大华农业集团成立仪式暨精准农业创新发展论坛在深圳大鹏新区举办,华大农业集团董事长梅永红在接受记者采访时表示,要和中国种业同仁合作,打造中国的孟山都。

华大基因集团基因测序等工作,和农业关系密切,已经有一定基础,此番成立华大农业集团,用华大基因集团董事长汪建的说法,是将建立一个世界种子活库与选育种创新中心,打造以工业模式与智能化相结合的高效生态农业、精准营养食品果蔬加工业、农业休闲、大健康服务业。

华大农业集团发展农业,希望和农业机构合作之路。梅永红表示,华大愿意为中国农业做出独特的贡献,坚持走现代农业的道路,中国农业是一个真正意义上的蓝海,有着无限的发展空间,华大从事农业绝不是唱独角戏,唯有联合、协同每一位有识之士和每一个机构,才有可能做好中国现代农业这篇文章。”

梅永红备受关注,是因为最近几年从官场走向市场的政界人士虽多,但市长级别的并不多见,梅永红2015年9月份正式辞去山东济宁市市长公职,如今在华大基因集团位置终于落定。梅永红认为,自己是业务型市长,先是在农业部工作,后来在国家科技部工作,一直是在科技领域工作,2010年他到山东济宁市担任市长,我这样的转型,实际上是一种回归,回到一个更能体现我人生价值的转型。”

华大这个平台是可以让我的积累,让我的知识能够得到更大发挥的一个平台,我有能力在这个平台上为国家现代农业作出自己的贡献。”他说,这正是转型的重要原因,在华大他能够吸纳更多的资源一起做成一个事业。能够和这样一支有活力、有能力的队伍一起开创中国生命科学和现代农业新篇章,我觉得这是我一生的福气。”

梅永红表示,华大以前涉足农业

的主要是在研究领域,另外过去在若干个产业领域所做的努力、安排都显得比较零散,缺乏一个顶层设计,今天成立华大农业集团就是要解决这两方面的问题”。一方面能够把多年积累的技术通过跟其他的生产要素进行资源整合;另一方面,就是形成自身的顶层设计,能够在中国乃至全球大农业格局中找到华大的定位。

## 产业化之路

不过,华大基因在公众眼中还是以测序为主,产业化之路将如何开展?

据介绍,华大已经有了部分产业化的产品,但是大规模的产业化还刚刚起步。梅永红介绍,华大在水产领域去年已经开始实现盈利,在微生物方面,现在已经有一种产品益生菌,采取OEM方式生产,今年将谋划上市;小米产业正在进行盈利模式的设计,去年更多在生产环节做了一些努力,如选育品种、投入生产环节,公司在深圳大鹏新区坝光的鱼菜菇循环产业也在科研验收阶段。接下来,公司会在种业、营养品加工甚至农畜结合上进行布局,以实现一个可持续的商业模式。

## 种子行业寻突破

在种子行业,华大基因也希望有所突破,目前华大基因还没有自己已经审定的品种,正在与国内有关机构和企业合作,比如隆平高科、湖南桃花源农业科技股份有限公司等。利用华大在种子资源、基因测序、大数据以及数据分析方面全球领先的技术,争取在种业方面作出贡献。也将用自身积累以及将来拥有的种质资源上,获得拥有自主知识产权的品种。目前,公司已经在众多领域有了突破,比如水稻育种技术、小米育种。

梅永红说,要做农业肯定要在种业上有所作为,我们深知在这方面还有相当长的路要走,华大愿意更期望和国内机构共同努力,打造出具有国际竞争力的中国孟山都。”

# 中国经济希望大于困难 产融结合促进军工企业发展

证券时报记者 张杨

3月25-27日召开的2016中国国防军工产融年会在北京落下帷幕。来自监管机构、军工企业和资本市场的代表,齐聚一堂,共话军工产融结合、深度发展之道。

中国船舶重工集团(简称“中船重工”)党组成员、副总经理杜刚介绍,中船重工是中国海军装备最强最大的供应商,中国船舶行业唯一一家世界500强企业。在长期的产业经营中,集团注重借助现代金融服务体系,产融结合已经成为驱动实业发展的新动力。

杜刚指出,随着“海洋强国”战略的推进,中船重工将“创建军民融合、技术领先、产融一体的创新型领军企业”作为新的战略目标。将在四大领域、十大军民融合产业方向上重点发力,从而引领推动结构调整,实现转型升级。国家“十三五”规划中的智慧海洋、燃气轮机、深海空间站和海洋核动力平台等重大科技专项都将落户中船重工。集团将在深海装备、品牌船型、新能源等领域建成几个世界第一,到“十三五”末期力争实现规模翻一番,利润翻两番的目标。

围绕十大产业,中船重工将加大产融结合力度,将金融业务打造成为集团新的业务板块,同时对现有金融业务机构进行整合,全力开创产融结合新时代。

杜刚表示,中船重工将按照“宜大则大、宜小则小、大小适配”的原则,借助现代金融工具,按照产业布局,打造若干产业经营及资本运营平台,以持续提升军品研发和制造能力;主导民船行业整合和升级改造;积聚内外部资源发展壮大战略新兴产业;成为中国高端装备制造业的脊梁。

在年会上,中国上市公司协会金融服务专业委员会主任委员、海通证券总经理翟秋平分享了他对2016年宏观经济形势的看法,认为当前国内宏观经济形势机遇与风险并存,希望大于困难。翟秋平为此提出了以下六点理由:

第一,经济改善在望。尽管工业开局不佳,但短期有望改善;内需对经济形成了有效支撑,投资全面回升,消费已经成为经济的中流砥柱;进一步去产能依然可期,经济质量、结构也将不断改善。

第二,通胀短期温和。预测上半年CPI将温和回升,但不会超过3%的目标;人力成本上升,人工成本、服务业价格等具有一定刚性;政策刺激对物价的影响不容忽视,需更加注重投资效率和把握刺激力度。

第三,流动性仍旧宽松,信贷和社会融资高速增长,货币政策相对稳健。

第四,汇率稳中有升,人民币短期走强,资金外流趋缓,汇率回归基本面。

第五,外部环境相对友好,美国加息延后,同时日本、欧洲经济仍然低迷,年初以来日本央行和欧洲央行持续采取宽松的货币政策,创造了流动性较为宽松的外部环境。

第六,要警惕价格风险,通胀水平接近目标,而房价上涨过快,汇率贬值压力仍在积累。

此外,中国退役士兵就业创业服务促进会理事长、原总参谋长助理杨志琦将军在会上指出,中国退役士兵就业创业服务促进会通过多种形式向退役士兵提供了近10万个就业岗位,帮助其找到合适的工作。退役士兵为国家 and 军队做出了奉献,他们回到社会就业创业面临诸多困难,呼吁社会各界给予更多的关注和支持。

■ 记者观察 | Observation |

# 多重博弈下的去产能

证券时报记者 李雪峰

以煤炭为代表的产能过剩行业到底有多惨?近期有消息称,部分如僵尸状的企业基于存续等原因,刻意隐瞒真实财务数据,甚至涉嫌造假,以增加与银行等债权人的谈判筹码。

姑且不深入探究上述案例是否为普遍现象,或者财务造假超于何种程度,基本上可以确定的是,传统的“以债养债”、“以产养产”模式继续维系难度越来越大,这对半市场化半行政化的去产能过程提出了更高的要求。

产能过剩从来就不是突发现象,对于周期性行业而言,钢铁、煤炭、远洋运输等行业早已陷入产能过剩泥潭,但要摆脱泥潭绝非朝夕之功便可实现,人们习惯于将钢铁、煤炭价格与白菜等日常消费品作比,借以阐释相关行业的日渐衰微,在人们的意识中,山西就是煤炭产能过剩,而河北就是钢铁产能过剩。

粗暴的逻辑认为,以行政手段强力干预产能过剩行业,辅助以兼并重组等市场化方式,逐步消化过剩产能,这显然是比较理想的状态,而如何在实操过程中平衡各方博弈力量则又是另外一回事,市场与行政、政府与企

业、企业与债权人、企业与企业、企业与员工等,博弈无处不在。

以市场与行政为例,两种力量应分别以何种配比参与消化过剩产能并无严格的量化标准,也不存在必然的主辅关系。打个简单比方,一家连员工工资都无法正常支出的企业几乎不可能通过完全市场化的手段寻求外部资本救助,同样,一家处于寡头垄断地位的产能过剩企业也不可能继续通过行政手段获取更多的额外资源。

从实务层面来看,具备国资背景的产能过剩企业,行政手段介入相对较深,但正是这些体量庞大的央企或国企,构成了过剩产能的主要来源。再如企业与债权人,其间的博弈可能更为微妙,最本质的原因是,企业一旦破产,债权人便面临严重的偿债风险。于是,债权人既要适时适度的追讨债务,又不能逼得太紧,甚至有时候还不得不继续出资支援,以保证原有债权的相对安全。

以银行的风险评估和贷后管理体系,大致掌握煤炭或钢铁企业的真实财务数据并不见得很难,关键是银行停贷之后可能会造成更为严重的后果。特别是行政力量介入后,原有的平衡可能会发生倾斜,银行等债权人与

企业的博弈便更为微妙。实务中确实存在部分企业以巨额债务为筹码,裹挟债权人的恶性事件,对于长期亏损的产能过剩企业而言,亏损与现金流断裂之间仅一步之遥,亏损不可怕,可怕的是不可逆转的现金流断裂。

这并不是说银行纵容企业造假甚至“指导”造假,而是说,在产能过剩这样一个社会性问题面前,格式化、教条式的评价标准不一定适用。

若从社会层面审视煤炭、钢铁等困难企业则会发现,企业与员工之间的博弈最难把握,这也直接令去产能过程步履维艰。一个有意思的现象是,有些行业及企业越生产越亏损,生产越多,亏损越大,但就是不能不生产,不生产不仅仅意味着将市场拱手相让,更意味着会造成大量人员闲置,引发社会问题。于是,钢铁、煤炭等产能过剩行业的主要企业一般不会主动限产,希望其他企业先限产,这种局面不应该用道德标准予以评价,毕竟在大环境下,没有一家企业过得比其他企业更好。

长期维持现状肯定不是最佳方案,但最佳方案又是什么呢?或许造船业及航运业感受更加明显,航运低迷,船厂与航运企业一边忍受巨亏一边说,“航运最低速的时期已经过去了”。

实际上诸多案例表明,行业最低速的时期不一定是大多数企业最困难的时期,反倒是市场预期行业即将复苏的时候,企业才纷纷转舵,熔盛重工、\*ST舜船及易主之前的长航凤凰均是如此。

“以时间换空间”,据说这是目前产能过剩行业较为倾向的策略,其逻辑在于,行业终有复苏之日,以连续亏损、借新还旧,甚至债务重整等方式“死扛”,被动奉行不大规模裁员、不大规模减产的策略,以期行业复苏。当然,这种策略并不符合当下去产能、去库存的总体定调,更为重要的是,煤炭、钢铁等行业不仅仅只是行业不景气,而是产能确实到了严重过剩的地步。

有必要指出的是,当下各级政府及企业都在谈去产能,但鲜有行之有效且可在全国或全行业推广的具体实施方案。或许方案并不难制定,难的是去产能必然会造成本利益重新分配,谁受益谁受损,或者说谁的利益应该优先保护,怎样保护,颇费思量。

履新国资委主任不久的肖亚庆在今年两会期间曾表示,去产能的思路是“多兼并重组,尽可能少破产”,他任何改革涉及到职工利益时,要稳妥处理好员工利益。“我相信不会出现下岗潮,不会出现90年代时候的情况。”