

华润372亿元转让万科股权 深圳地铁22元/股溢价接手

证券时报记者 于德江

万科A(000002)1月12日晚间公告,公司股东华润及其全资子公司中润贸易将所持公司16.9亿股股份(占总股本的15.31%)转让给深圳地铁,转让价格为371.71亿元,对应每股均价为22元/股,较上一交易日的收盘价溢价7.84%。万科A股票13日起复牌。

上述交易完成后,华润不再持有万科股份,深圳地铁持股比例为15.31%,成为万科重要股东。

1月12日早间,万科A、万科企业(02202.HK)同时申请了临时停牌,称公司发生对股价可能产生较大影响,没有公开披露的重大事项。当天中午,万科公告披露停牌原因是华润筹划涉及所持公司股份的重大事项。

去年,万科曾筹划与深圳地铁的重大资产重组事项,意图引进“白衣骑士”,稀释宝能持股。也正是由于华润方面的极力反对,这一重组事项未能成行。

在宝能进入之前,华润长期是万科第一大股东。2015年底,宝万之争爆发,宝能通过前海人寿及其他资管计划,前后5次举牌万科,当前共持有万科25.4%的股份,持股比例超过了华润。在宝能大举买入万科期间,华润仅有一次少量增持,但持股比例已大幅落后宝能。

华润是央企,而深圳地铁是属于深圳市的地方国资,多方声音显示,深圳市政府深度介入了万科股权纷争事件。去年,万科筹划与深圳地铁



中国财经图库/供图 吴比较制图

的重大资产重组事项,有分析称意图就是增发股份,让深圳地铁代表深圳国资成为万科第一大股东,同时稀释宝能股份。

2016年12月19日,万科宣布终止与深圳地铁的重大资产重组,原因是当前各方对本次交易方案的调整尚无法达成一致意见,继续推进方案的条件不成熟。

此外,万科股权纷争还有一重要角色恒大,目前通过附属公司持有万科A股15.53亿股,占万科总股本的14.07%,位列第三大股东。不过,恒大大总裁夏海钧此前对外公开表示,恒大

无意也不会成为万科的控股股东。另一方面,深圳国资旗下的A股上市平台深房正在和恒大筹划重大资产重组事项,恒大地产拟分拆回归A股,日前已顺利完成300亿元战略投资的引入工作。

持股最大的宝能如何处理手中的股份将决定这次万科股权事件的最终走向,但宝能近期面临着强大的监管压力。去年底,证监会、保监会不断向险资施压,宝能旗下重要平台前海人寿已被叫停开展万能险新业务,并在一定时间内禁止申报新的产品,互联网渠道保险业务同样被暂停。

市场方面,近期万科的股价大幅下

挫。2016年11月18日万科A创下历史新高29元/股后一路下跌,停牌前(1月11日)收盘价仅为20.4元/股,下跌幅度达到33%,已低于恒大的平均持仓成本,距离宝能平均成本亦不遥远。

广发证券地产首席分析师乐加栋分析,此次深圳地铁受让华润集团所持万科股份,只能说万科股权事件朝着解决方向迈出了第一步,但要说该事件得到有效解决还为时尚早,局面依然复杂,未来走向有待观察。股权事件对万科在经营管理和团队稳定方面的影响仍在持续,此事能够尽快得到妥善解决有利于公司重回正常发展轨道。

管理层三平台否认一致关系 东睦股份实控人仍悬空

证券时报记者 康殷

去年底一口气抛售40余套房产的东睦股份(600114),1月9日晚间再次抛出一份股权转让协议。公司控股股东睦特殊金属工业株式会社(睦金属)向宁波旭弘投资管理合伙企业(宁波旭弘)管理的旭弘铭远一号私募证券投资基金(旭弘铭远)转让2230万股(占上市公司总股份数的5.24%),协议价格为15.42元/股,总计金额3.44亿元。

值得注意的是,旭弘铭远是东睦股份主要管理人员的持股平台,而东睦股份目前第二大股东宁波金广投资(持股9.46%)和第四大股东宁波新金广投资(持股2.12%)是一致行动人。三方是否构成一致行动关系,随即引来上交所的问询。

1月12日晚间,东睦股份回复上交所问询函,要求公司展开核查。1月12日,东睦股份回复承认,旭弘铭远基金中包括芦德宝等31名投资人同时为金广投资、新金广投资的主要股东,但由于三方股东构成以及持股结构并不完全相同等因素,三方并不构成一致行动关系。

激励管理层转让股份

东睦股份作为日资控股企业,主营业务为粉末冶金机械零件的生产和销售,产品广泛应用于汽车、家电、摩托车等产业。作为受让方,旭弘铭远为东睦股份董事长芦德宝等31人作为投资人的私募证券投资基金,成立于2017年1月9日,管理人为宁波旭弘。旭弘铭远一号的股权架构显示,31人共出资8145万元认购该基金份额,其中东睦股份董事长芦德宝、总经理朱志荣、董事曹阳、副总经理何灵敏各出资720万元,分别占该基金8.84%出资额。

值得注意的是,东睦股份2016年三季报显示,公司当时第二大股东宁波金广投资(持股9.46%)和第四大股东宁波新金广投资(持股2.12%)是一致行动人。理由是,三方的股东构成以及持股结构并不完全相同,且三方的股东人数较多、持股结构较为分散。在东睦股份本次权益变动完成后,三方作为公司股东,将各自独立行使其股东权利,三方及三方最终的自然人股东之间未有签署有关东睦股份的一致行动协议或其他类似的安排。因此,在东睦股份本次权益变动中,上述三方并不构成一致行动关系。

6高管集体辞职 宁波港人事巨变引遐想

证券时报记者 李小平

宁波港(601018)1月12日发布了一纸人事变动通知,多达6名的高管同时辞职。公告显示,收到公司副董事长、总裁蔡申康,公司董事、副总裁、财务总监王峰,公司董事孙大庆,公司副总裁官黎明,公司副总裁向坚刚,公司总经济师孟孟达的书面辞职报告。

在上述6名高管辞职前,即2016年11月24日,宁波港还有一则人事变动通知,即董事长宋越舜提交书面辞职报告,宋越舜因工作变动原因申请辞去公司董事、董事长职务,同时亦辞去董事会战略委员会委员、主席、董

事会提名委员会委员职务。

岁末年初,往往是上市公司辞职高峰期,但高管辞职潮通常更适应于民企。身为国企的宁波港,同一天收到6名高管递交辞呈,就不得不令人遐想。在宁波港的“股吧”里,投资者的猜测五花八门。

任期经营不善,往往会导致高管被迫辞职。但这一切,似乎不适合宁波港。从基本面的来看,宁波港近年来的经营较为正常。自2009年成为全球第一大海港以来,宁波舟山港已经保持了“八连冠”。数据显示,2016年度,宁波舟山港股份有限公司预计完成集装箱吞吐量2330万标准箱,同比增长5%;预计完成货物吞吐量67436万

吨,同比增长3%。

目前宁波港让市场不满的,可能只有股价表现了。近期,宁波港股价,一直在5元/股附近徘徊,但这一价格,较8.08元/股增发价,倒挂了近4成。不过,股价不给力,属于市场行为,在基本面正常的情况下,与高管没有太大关系。

但是,6名高管同日辞职,这显然不是偶然。如此一来,不得不让人联想到宁波港当前的最大使命——宁波港与舟山港吸收合并。

资料显示,2015年8月,浙江省整合省级和沿海地市级有关资产,成立了浙江省海港投资运营集团有限公司。一个月后,原宁波港集团和舟山港集团整合为宁波舟山港集团,随后注入

浙江省海港集团,成为其全资子公司,主要负责港口运营板块。宁波港通过定向增发,吸收舟山港的资产,完成舟山港股份全部资产置换。收购完成后,浙江省海港集团成为宁波港的间接控股股东,浙江省国资委为宁波港的实际控制人。

大股东的变化,自然涉及到宁波港人事问题的合规性。根据《上市公司治理准则》,其中第23条指出:上市公司人员应独立于控股股东。上市公司的人员、财务负责人、营销负责人和董事会秘书在控股股东单位不得担任除董事以外的其他职务。也许,宁波港上述高管的辞职,是为了规范上市公司治理。

同达创业终止转让控股权 业务困境待解

证券时报记者 张鑫文

同达创业(600647)1月12日晚间披露上交所问询函的回复,称控股股东信达投资终止转让控股权,原因为股权转让事宜上报中国证监会,中国信达表示现在制定制定所属公司中长期发展规划,信达投资转让同达创业控制权理由不够充分、论证不足。

同时,同达创业股价近期变动较大,致使控制权转让具有不确定性。而此次同达创业股权转让终止后,目前信达投资没有再筹划控制权转让的计划。

此前,公司于2016年11月1日发布了公告,披露公司控股股东信达投资拟筹划公司控制权变更事项。

昨日,公司接到信达投资关于终止转让所持上海同达创业投资股份有限公司控股权的函,信达投资决定终止转让所持上海同达创业投资股份有限公司股份。

至此,该公司市值翻倍的愿望彻底落空。资料显示,信达投资旗下不仅同达创业一家上市公司。2016年底,同达创业披露信达投资正筹划公司控股权变更事项,而另一边,挂牌转让公司控股权的香梨股份(600506)则发布公告称,信达投资旗下深圳建信投资发展有限公司以最高价摘得公司间接控股股东昌源水务51%的股权。

信达投资的一进一退激活了两家上市公司股价,同达创业一连走出五个涨停,香梨股份股价则一度创下新高。但从经营状况来看,这两家上市

公司的业绩令人担忧。香梨股份是新疆库尔勒最大的梨果上市公司,果业上市公司和龙头企业,但该公司近年来营业收入始终呈下滑态势。

2014年,香梨股份亏损高达1507.93万元。2015年,香梨股份仍然亏损,最终只能依靠卖地扭亏。而在刚刚过去的2016年,香梨股份的经营状况仍未好转,2016年前三季度合计亏损464.03万元。

同达创业方面,公司主营农业开发与国内贸易,营业收入主要来自子公司同达贸易的快速消费品代理业务。根据同达创业2016年中报,同达贸易在报告期内实现销售收入2637万元,占上市公司营业收入的90%。

不过,同达贸易的竞争力正在下滑。公开信息显示,目前同达贸易代理品牌仅有椰树、银鹭和美味鲜三家。其中,银鹭和美味鲜产品代理销售渠道少,收入较低,而在代理品牌椰树上,由于市场在去年出现多种椰汁类饮料且价格低廉的竞品,公司这部分的代理收入也大幅减少。

数据显示,同达创业营业收入在2016年遭腰斩,前三季度仅实现营业收入3671.96万元,较上年下滑54.64%。虽然同达创业已增添房地产业务,但该部分业务尚未创收。

面对经营状况不佳的两家上市公司,未来信达投资将如何运作,尚不得而知。值得注意的是,信达投资的独资股东中国信达背景不容小觑,财政部持有其67.84%股权,为实际控制人。此外,中国信达业务涵盖投资、酒店管理、证券等多个领域,旗下众多公司,还包括信达地产(600657)等上市公司。

贾跃亭:未来三四个月解决乐视资金问题

证券时报记者 刘钊

刚在美国开完法拉第未来FF91新车发布会,乐视控股CEO贾跃亭又按捺不住性子“喊话”了。针对2016年11月以来曝出的资金问题,贾跃亭在接受媒体采访时称“未来的3-4个月会逐步解决资金问题”;而对于一直以来饱受争议的汽车业务,他也回应,“再获得100亿资金,就能保证法拉第未来的FF91大规模量产”。

资金问题解决的逻辑

随着乐视资金问题的逐步缓解,贾跃亭给出的解决方案也渐渐清晰。

2016年11月初,乐视被曝出资金问题严重。11月6日,贾跃亭发布内部信承认资金问题。而对于其中最为烧钱的汽车业务,贾跃亭也直言,“一方面,乐视汽车前期投入巨大,陆续花掉100多亿的自有资金;另一方面是公司的融资能力不强,方式单一、资本结构不合理,外部融资规模难以满足快速放大的资金需求。”

在2016年11月9日的投资者交流会上,贾跃亭当时给出的应对资金问题方案是既开源又节流:2017年上市公司实现全面盈利;非上市公司板块停止烧钱;增强资本获取能力。

11月15日,贾跃亭终于拿到第一笔融资,来自长江商学院的“好同学”6亿美元救命钱。

不过,乐视网(600104)股价却并没有如贾跃亭在投资者交流会上所期待的那样有所回暖,反倒是给乐视带来了更大的麻烦。12月6日,乐视网股价跳水,暴跌7.85%,收盘报35.80元/股。12月7日早间,乐视网临时停牌,市场纷纷猜测乐视网股价已经触及贾跃亭和乐视方面可能接受的红线。

而在半个月后的12月28日,乐视网方面终于赢了一个好消息,乐视网引入战略投资,并且预计金额超百亿。这也让乐视网上下对于公司的资金问题稍微放心。

这一次,贾跃亭终于敢理直气壮地喊话了,在接受媒体采访时他清晰地规划出乐视解决资金问题的逻辑,“未来的3-4个月会逐步解决资金问题。乐视汽车有单独的融资,上市公司正在引进战略投资人,非上市公司也在寻求一些资本的合作。”

或出让单个板块较大股权

据悉,贾跃亭与乐视联合创始人刘弘及少数几位高管组成了核心融资小组。目前,已有国内三到四家地产开发商允诺为乐视提供资金,传言包括

融创中国和碧桂园;此外,一家私募基金也决定参与对乐视投资。在美国,一家投资银行也决定为乐视汽车提供资金。贾跃亭表示,甚至有一些地方政府也有表达了兴趣。看起来,乐视融资渠道已经没有问题爆发之初那么严峻。

不过,为了融资,贾跃亭已经对于乐视的股权控制有所放松。在2016年11月9日的投资者交流会上,贾跃亭曾经相当坚决地表示,乐视绝不会委身于任何一个第三方,绝对不会存在别人买乐视。

但是,现在贾跃亭对此已经松口。贾跃亭承诺为了完成融资,乐视在某个板块可以出让比较大的股权,也就是说存在出售乐视某些业务换来资金的可能。不过,贾跃亭还是确认“控制权必须在我们手里”。

乐视造车还差多少钱?

长期以来,乐视造车都被外界称作是贾跃亭PPT造车”。然而,在2017年1月4日贾跃亭作为控股股东出现在法拉第未来的首部量产车FF91的首发现场,人们似乎觉得乐视的造车梦没那么遥不可及。

不过,一场“惊涛骇浪”的发布会并不能解决乐视在汽车产业上所需的资金。贾跃亭甚至没有像往常一样高调现身庆功宴,就和投资人见面去了。

毕竟FF91要量产还需要大量的资金支持,至于详细的资金缺口,贾跃亭表示,“再获得100亿资金就能保证法拉第未来的FF91大规模量产”。而这100亿元的资金,显然不能依靠上市公司引入的战略投资来填窟窿,贾跃亭还有漫漫找钱路。

其实不单单是法拉第未来的FF91量产需要钱,乐视通过资本运作收入了一个庞大的汽车产业链,其中包括总部位于加州的电动车公司Lucid Motors,定位国内生产电动汽车的乐视超级汽车、电动汽车分时租赁平台零派乐享、共享汽车平台易到用车等等,这些都需要大量现金的“喂养”。

据统计,乐视前前后后花在汽车产业上的投资已经超过150亿元。而贾跃亭本人曾经表示,乐视造车至少需要400亿到500亿元的投资。这样看来,乐视造车的资金缺口大概在250亿元到350亿元之间。

按照贾跃亭的计划,乐视卖车和乐视卖手机卖电视一样,采取增值服务的获利模式。FF91的量产车销售价格估计会在200万元以内,我们不希望有那么高的毛利,但是我们的汽车不会采取烧钱的办法,低毛利,不依托硬件上赚太多的钱,而是依靠以后源源不断的后服务,甚至是易到的共享运营再来获取收益。”他这样规划着乐视的卖车之道。