



凯迪电力 开启生物质能源之旅

C2

凯迪电力斥巨资投向生物质能源,是时髦的噱头还是科学的决策?记者日前来到凯迪电力进行了实地采访。



深圳机场前十月 城市候机楼客源大幅增长

C2

随着深圳机场遍布珠三角地区的城市候机楼全面铺开,其异地客源增长明显,仅1-10月,深圳机场城市候机楼城际快线的旅客运输人数超过133万人次,同比增长46%。



城市更新新政 将重整深圳地产格局

C5

深圳城市更新到底会给相关公司带来多大利益,又将对深圳房地产市场带来怎样的影响?本报特意对相关公司的土地资产项目做了调查并采访了相关房地产资深专家。

中国石化: 成品油平均出口价不含税

证券时报记者 贾壮

本报讯 近日有媒体根据海关总署的出口统计数字计算,今年1至8月中国成品油平均出口价为每升2.4元,仅为国内的36%。中国石油化工集团公司研究机构专家近日回应称,成品油平均出口价和国内成品油零售价格不具有可比性。

中石化经济技术研究院首席分析师周若洪说,按海关统计的金额和数量计算的价格为不含税价,而国内销售的成品油价格包含了增值税、消费税以及城建税和教育附加费,两者不具有可比性。此外,海关统计的成品油口径不仅包含汽油、柴油、航空煤油,还包括价格比较低的石脑油、燃料油等油品,按此计算的价格与国内汽柴油价格没有可比性。

据海关今年前三季度统计分析,我国国有企业出口成品油占同期我国成品油出口总量的68.1%,外商投资企业出口519.8万吨,占30.5%。同期出口汽油313.4万吨,占成品油出口总量不到20%。中石化认为,海关统计的贸易金额和数量都是按照进出口合同的数量和金额统计的,数量包含来进料加工贸易的数量,而一部分来进料加工贸易合同签订金额并不是出口价格,而是加工费,导致按海关统计的贸易金额除以数量算出的价格偏低。

周若洪还表示,海关统计的汽柴油出口价格没有包含进口国内销售费用,因此与国内汽柴油零售价格也不可比。

蓝星清洗 兴蓉公司未筹划资产注入

证券时报记者 周悦

本报讯 蓝星清洗(000598)发布澄清公告称,2009年11月25日,相关媒体刊登文章,其中对公司重大资产重组进展,及重组方成都市兴蓉投资有限公司进行了相关报导与分析。蓝星清洗澄清表示,除已公告的重组相关信息外,公司未选择性的向特定投资者单独披露有关重组的其他信息。经核实,兴蓉公司目前及未来三个月内未筹划任何后续资产注入事项。上述文章中关于资产注入预期系作者个人判断和推测。

联想集团 回购移动关乎生死存亡

证券时报记者 建业

本报讯 11月27日,联想集团宣布向由弘毅投资为首的一些投资者收购联想移动通信技术有限公司的所有权益,收购总额约为2亿美元。这意味着,联想依靠PC单打独斗的状况将有所改变。“这是一个关乎联想未来生死存亡的大问题。”联想集团首席执行官杨元庆说。

2008年3月,联想集团以1亿美元的价格出售手机业务。时近两年,联想手机重新回归联想集团麾下。在联想高层看来,回购移动业务,是顺应全球移动互联网发展的必然趋势。杨元庆表示:“我们收购时评估的是财务状况和未来发展,现在联想移动拥有非常健康的业务。”

据悉,联想移动业务回归后,仍将相对独立运营,其终端设备和新型的移动互联网终端设备将会首先面向中国市场销售,但也会瞄准全球市场,其中首先拓展的仍将是新兴市场。

TCL集团荣膺 亚太区最具领导力公司

证券时报记者 黄丽

本报讯 全球性的咨询管理公司翰威特、RBL集团以及《财富》杂志共同组织评选的“2009年最具领导力公司”日前在上海揭晓,TCL集团在众多参评企业中脱颖而出,成为跻身“2009年亚太区最具领导力公司”12强的中国唯一一家消费电子企业。

TCL集团董事长李东生先生表示,TCL集团坚信必须把人才培养放在战略的高度,全面推进领导力战略,打造各阶层的领导者。正因为他们的存在,TCL在金融危机下才获得了最快速度的复苏和正常的发展。发展适合未来需求的领导人,是今天领导者的责任。

溢价100% 星马汽车16.8亿欲购华菱汽车

拟定向增发2.05亿股,发行价格不低于8.18元/股

证券时报记者 建业

本报讯 停牌一个多月的星马汽车(600375)今日公布了非公开发行方案。根据该方案,公司将向安徽星马汽车集团有限公司等6家公司及楼必和等3位自然人发行A股,购买他们持有的安徽华菱汽车股份有限公司100%股权,标的资产预估值为16.8亿元。此次股票发行价格不低于8.18元/股,拟发行股份数量约2.05亿股。

据悉,除了星马集团和楼必和外,

安徽省投资集团有限责任公司、安徽星马创业投资股份有限公司、马鞍山富华投资管理有限公司、浙江华威建材集团有限公司、浙江鼎悦投资有限公司、史正富、杭玉夫是其余的7家增发对象。记者发现,华菱汽车的盈利能力要强于星马汽车。今年前三季度华菱汽车销售车辆约1万台,实现营业收入约25.2亿元,毛利率13.36%,实现净利润约2.08亿元;而星马汽车今年前三季度实现营业收入约18.96亿元,毛利率约9.81%,实现净利润约5306万元。

不过,值得注意的是,截至9月30日,华菱汽车总资产约32.87亿元,净资产约8.4亿元,而此次华菱汽车的预估值相比上述净资产,增值率达到了100%。对此,星马汽车表示,华菱汽车近几年销量快速增长,企业盈利稳步提高,市场影响力逐步扩大,在重卡行业已拥有较高知名度和市场渗透力,企业整体盈利能力增强。而且华菱汽车已经形成的专利和非专利技术、营销网络、生产经营许可权、人力资源、商标权及品牌等无形资产对企

业的未来盈利能力和实际生产经营产生了重要影响,因此预估值较账面值有较大增值。

公开资料显示,今年5月,安徽省政府公布了《安徽省汽车产业调整和振兴规划》,分别对星马汽车和华菱汽车做出了具体要求。其中,星马汽车力争到2011年生产各种建筑工程类专用车1万辆,销售收入40亿元,继续巩固和发展各种建筑工程类专用车的生产,开发混凝土泵车系列产品;华菱汽车力争到2011年重型载货车及

达到3万辆,销售收入50亿元,重点发展中重型载货车及配套的发动机、车桥等关键零部件。

星马汽车表示,目前,公司具备专用车生产资格,华菱汽车具备重型汽车及客车生产资格,通过重组华菱汽车,可使星马汽车与华菱汽车共享整车生产资源。同时,可以扩大上市公司的生产经营范围,使重型汽车生产与专用车生产能够有机结合,充分发挥双方在产业上的互补优势,从而在国内重型汽车行业和专用车行业具有更强的竞争力。

船舶装备盈利增长强劲

中国重工柴油机订单排产到2011年

证券时报记者 许韵红

本报讯 中国重工于11月25日刊登招股书,将于12月4日开始网下申购。最近,公司高管人员协同保荐机构组成的路演团队,在上海、深圳、广州和北京四地开展了面向询价机构的预路演推介活动。专业人士表示,作为我国船舶装备行业的龙头企业和知名的央企蓝筹企业,中国重工集多种竞争优势于一身,其出众盈利能力和显著成长性必将引发广大投资者的积极参与和踊跃申购。

中国重工总经理孙波在路演中向投资者介绍说,今后中国重工将重点发展具有竞争优势的船舶配套设备和船用材料,加快发展目前依赖进口的配套产品,大力发展和积极研发新型、

高端配套产品,促进配套产品跨区域组建产品联合体,跨单类产品形成系统集成能力,推进零部件生产专业化、系列化、规模化发展,确保终端产品生产向总装制造模式转变,实现公司船舶配套能力的持续、协调和快速发展,做强做大船舶配套产业。”定位于成为全球最强、最大的船舶配套设备制造商之一,中国重工的发展空间值得期待。

2009年,国家提出的《船舶工业调整和振兴规划细则》明确指出了我国船舶装备业规划目标:2011年,三大主流船型本土生产的船舶设备的装备率达到65%以上,船用低速柴油机、中速柴油机、甲板机械等设备的国内市场满足率达到80%以上,而我国目前国产设备平均装备率尚不足

50%,与日本、韩国的90%以上相比相差巨大。

据统计,2007年我国国产船舶装备收入为211亿元。根据业内专业人士预测,2011年我国国产船舶装备收入预计将超过676亿元,随着装备率进一步提升至80%以上,船舶装备行业发展空间将进一步提升。中国重工作为中国最强最大的舰船装备龙头企业,将充分受益于行业加快发展及国产化率提升的历史机遇,获得持续快速稳健增长。

有分析师的报告已指出,在估值上将中国重工与船舶制造类上市公司进行对比是完全不当的。我国船舶制造业正面临产能过剩和盈利下降的状况,如现有多数A股船舶制造类上市

公司前三季度净利润下滑达40%左右,而与之不同的是,我国船舶装备业正处于产业上升期,盈利能力突出,抗风险能力强,行业正处于高景气的上行阶段。

有分析师预测,受益于下游造船行业交货量的稳定、国产设备装备率的不断上升以及中国重工市场份额的稳步提升,预计中国重工的净利润水平在2009年至2011年将分别保持20%以上的增长幅度。

据了解,目前中国重工的低速、中速柴油机手持订单合计达1284台/499.9万千瓦,已排产至2011年,未来数年的业绩具有充分保证。据招股书披露,今年上半年公司实现营业收入84亿元,归属于母公司的净利润达到6.88亿元,保持着稳健增长。



大秦铁路股东大会通过收购控股股东资产方案

证券时报记者 李清香

本报讯 11月27日下午,大秦铁路(601006)2009年第二次临时股东大会通过收购方案,公司将以公开增发方式募集资金收购太原局运输主业相关资产和股权,这一被市场关注已久收购方案取得了股东的认可与支持。

据了解,此次大秦铁路拟收购的太原局运输主业相关资产和股权,包

括太原局全部运输主业站段及相关直属单位,以及朔黄铁路发展有限责任公司41.16%股权和太原铁路巨力装卸有限公司90.2%股权,资产评估值为328亿元。大秦铁路将通过公开发行人A股募集不超过165亿元用于此次收购,资产注入所需资金不足部分将通过自筹资金弥补。

大秦铁路是担负我国“西煤东运”战略任务规模最大的煤炭运输企业,下辖的大秦线是我国运力最大的

重载煤炭运输专用通道。公司2006年上市后,煤炭运输量年均复合增长率为14%,营业收入年均复合增长率为17%,净利润年均复合增长率为23%。

数据显示,大秦铁路近年的运量连续实现大跨越,目前已经接近4亿吨运力水平,资产收购将成为公司提升盈利能力的重要途径。此次收购完成后,大秦铁路煤炭运输业务将扩展到山西全境,有利于进一步增加公司

的优质煤炭客户资源,丰富大秦铁路的货物运输品类。

收购完成后,大秦铁路的业务范围也从铁路煤炭运输为主转向货运、客运全面发展,形成均衡的业务格局。这将为大秦铁路的长期发展打开广阔空间,有着极其重要的战略意义。同时,此次收购完成后,太原局铁路运输主业资产将实现整体上市。原有关联交易将随太原局服务提供单位和人员进入上市公司而大规模减少。

值得关注的是,朔黄铁路承担中国神华的煤炭运输任务,货源具有充足的保障,并实行合资铁路特殊运价,这部分股权收益势必将大幅增厚公司业绩。

根据盈利预测报告,此次拟收购资产2009年预计净利润为22.3亿元,2010年预计净利润为29亿元,未来将提高大秦铁路的盈利水平,大幅提升净利润,公司总资产规模也将大幅增加。

管理层步步为营 江苏吴中终成囊中物

证券时报记者 陈错

编者按:经过长达6年的筹划和巧妙的安排,江苏吴中的7位高管即将完成对公司的管理层收购(MBO)。尽管当初的改制方案曾遭到异议,但几名自然人还是进一步将江苏吴中收入囊中。改制方案为何最终能获得通过?相关股权收购价格是否合理?收购过程中又有什么鲜为人知的故事?本报从今日起就此进行系列报道。

6年前,江苏吴中600200控股股东吴中集团的改制在争议声中启航,吴中集团和相关15名自然人“非一致行动人”的承诺确保了改制的顺利进行;如今,在吴中集团的再一次改制中,之前的承诺已不再被提及,江苏吴中终将成为高管们的囊中之物。

11月21日,江苏吴中公告称,控股股东吴中集团将分立为吴中集团和吴中投资(新设公司)。吴中集团保留除江苏吴中股权外的全部资产与负债,吴中集团持有的江苏吴中21.29%股权分至由赵唯一等9名自然人持有全部股份的吴中投资,同时,赵唯一等9名自然人从存续公司的股东中退出。江苏吴中称,由于9名自然人当中的赵唯一等7人为江苏吴中董事会成员,所以分立方案的实施也间接实现了公司管理层对公司的收购。

也就是说,在经过3次资本运作后,江苏吴中的高管们即将完成其蓄谋6年之久的管理层收购计划。回顾江苏吴中6年来的“变革”,不难发现,吴中集团此次存续分立方式与其当初的改制初衷已相去甚远。

吴中集团系江苏吴中发起人、控股股东,隶属于苏州市吴中区教育局

所属的江苏吴中校办工业公司。2003年12月,吴中集团根据苏州市政府关于企业体制改革精神,拉开集团改制的大幕。根据当时的报告书,改制后的吴中集团由苏州市吴中区校办工业公司、赵唯一等15位自然人、苏州润业风险投资管理有限公司三方共同投资组建。其中校办工业公司占20%、赵唯一等15名自然人占51%、润业风险投资管理有限公司占29%。

相关人士告诉记者,由于当时市场认为赵唯一等15名自然人以4194.97万元受让江苏吴中校办工业公司所持吴中集团51%股权,不仅价格较低,而且理论上取得了江苏吴中的控制权,故引起了不少争议。也就是说,江苏吴中在首次披露集团改制时,市场的担忧和质疑声就已出现。

针对这一情况,2003年吴中集团在最后的收购报告书中重申:15名

自然人参与改制是为了吴中集团改制需要而进行的,目的不是为了对江苏吴中控制权的收购;润业公司将其在吴中集团的全部29%表决权委托给校办工业公司行使也保证了江苏吴中控制权不会发生转移。”这在一定程度上平息了当时的异议声,而赵唯一等15位自然人股东不得以任何联盟方式构成一致行动人”的承诺也在法律上避免了要约收购的审批。

然而,上述利益的平衡格局在2008年3月被打破,江苏吴中实际控制人吴中校办工业公司是时与润业公司签订了股权转让协议,校办工业公司将其持有的吴中集团全部20%的股份转让给润业投资,后者由此成为江

苏吴中的实际控制人。

对于此次股权转让事宜,吴中集团办公室、集团改制办相关人士均不愿对记者提及。但有人告诉记者,MBO本来就是敏感话题,校办公司毕竟是集体企业,直接进行管理层收购容易引起是非;同时,此时操作也有背于当初改制的承诺。因此,当时的股权转让是为日后实施管理层收购做铺垫。”

现如今,15名自然人似乎已经从当初承诺的“非一致行动人”变为“同盟军”,经过此次大股东的存续分立,包括7名公司高管在内的9名自然人将掌控江苏吴中21.29%的股权,而这一股权比例,会再一次有效地规避要约收购的审批程序。