

Companies snapshot

*ST 华源重组“背水一战” 东福实业要啃“硬骨头”

◎记者 李锐 ○编辑 全泽源

随着10月13日*ST华源洋洋数百页的董事会决议公告的正式发布,停牌近一年半的公司重组方案正式亮相,重组方福州东福实业亦同时步入前台,成为首家布局央企上市公司破产重整的践行者。

*ST 华源重组难度何其大

*ST华源的困境早在2005年就已初显端倪,因经营不善,公司陷入严重的资金流动性危机。2006年2月,在国务院国资委主导下,同样身为央企的中国华润集团对华源集团实行战略性重组,但事与愿违,重组后华源集团继续亏损的局面并没有得到改善。2007年,*ST华源的负债总额已高达30多亿元,债务危机导致其生产经营业务几乎全面停摆。

要使*ST华源最终获得重生,公司必须想方设法打破债务重组的僵局,破产重整是唯一的选择。”一位业内人士表示。

2008年,公司因连续三年亏损被上海证券交易所暂停上市,并于当年9月27日被上海二中院裁定进行破产重整。根据上市规则,公司必须在2009年度实现实质重组,否则公司将被终止上市。但众所周知的是,*ST华源兼有A股和B股,股权结构相对复杂,而且还要资产重组,就势必牵动着债权银行、中小股东、上市公司和重组方之间相互纠缠的利益关系,重组难度可见一斑。

暂停上市之后,*ST华源一方面紧锣密鼓在法定时间内完成了资产处置、员工安置、股东权益调整(缩减及让渡)债务清偿以及遴选重组方的相关工作,使其在2008年底成功实现了真正意义上的“净壳”,为重组方注入资产创造条件;另一方面,公司又马不停蹄地奔波在全国各地,先后与超过30家公司反复接触、协商谈判,但无奈的是,能够同时满足10亿元以上净资产、有持续盈利能力等相关重组条件的企业毕竟是少而又少,因而华源也就一直未能与任何一家企业达成协议。

东福实业“闪电”入局

终于,在今年2月,福建东福实业的出现,令事情出现了转机。

其实,在那之前,我们是想去香港IPO的,但是*ST华源终于令我们改变了主意。”东福实业实际控制人、福建名城地产董事局主席俞培佛笑着说,经过几次交谈,我们

就成为他们接洽的最后一家公司了。”

我们仅用了一个月时间就通过司法拍卖,获得公司原第一大股东东福集团持有的公司1.55亿股股份,经缩股让渡后实际取得1511万股,并于2009年4月2日与ST华源及其管理人签署了《资产重组框架协议》。2009年4月22日,法院裁定重组方有条件受让了5888万股A股、4769万股B股,成为ST华源的第一大股东。2009年5月8日,*ST华源向上交所提出了恢复上市的申请。”俞培佛将这个经历戏称为“闪电式的恋爱与结婚”。

重整方案创数个“第一”

在采访过程中,俞培佛最为看重的就是重组方案几大创新之处:*ST华源破产重整是全国央企上市公司的首例;是兼有A/B股上市公司重整的第一例,也是首次采取协商定价机制进行资产重组的;重整方案既采用了缩股,又进行了让渡;经过破产重整,华源股份成为首例真正意义上的“净壳”公司引入重组方……

通过破产重整方式进行股东权益调整,就解决了债务重组难题,采用协商定价原则,又大大提升“壳资源”的重组价值和潜在引力,确保了资产重组成功的几率。而破产重整和重整相结合的方式,又做到更好地协调平衡了原有各方的利益。”俞培佛解释说。

根据*ST华源10月13日发布的董事会决议公告,确定以2.23元/股的价格,向东福实业及其一致行动人发行近10亿股A股,以购买其合计持有的全部时间只有最后两个月了。”一位公司相关负责人谈到这个问题显得非常焦急,因为对于这样一家已经破产重整的公司而言,一旦后续任何一个环节出现问题,*ST华源所面临的必然结果就是直接退市,连转到三板的机会都没有,这显然是各方都不愿意看到的。

*ST 华源壳资源值 10.5 亿

当然,这肯定是一个博弈的过程,在经历缩股与让渡部分股权之后,按照*ST华源停牌前20日均价4.04元计算,投资者原本的持股成本会大幅上升,要保证原投资者的持股市值不变,股票复牌后的价格要在7.09元以上。”一位参与重组的中介机构负责人表示,为此,东福实业承诺华源股份2009-2011年净利润分别不低于4.09亿元、4.62亿元和6.85亿元,年均每股收益将不低于0.34元。

这次采用协商定价的方式,主要得益于中国证监会的制度创新。”这位中介机构负责人解释说,“发行价格是在充分考虑了中国国情,*ST华源收盘价格、破产重整中存在的

轨道交通方兴未艾 隧道股份市场广阔

◎记者 李锐 ○编辑 全泽源

随着2010年上海世博会的渐行渐近,上海市的重大交通基础设施也在紧锣密鼓地进入了最后的收尾阶段。那么,世博会后,类似于隧道股份这样的主要依托城市轨道交通隧道和越江公路隧道业务为主的,是否在明年会面临着“无事可做”的困境?公司未来是否有业务转型的考虑?在昨天的2009年上海隧道工程股份有限公司公司债券网上路演现场,公司董事长王志强表示,2010年以后,隧道股份面对的将是更加广阔的市场,公司已经将目光放得更远。

我们可以很乐观地说,别说明年,就是未来的几十年间,公司在上海的轨道交通隧道工程业务都有着不错的市场前景。根据国务院正式批准的《上海市城市快速轨道交通近期建设规划》,上海在2012年前将投入2000多亿元用于城市轨道交通建设,至2012年,上海市轨道交通运营线路达到13条,运营总长度达567公里,形成上海轨道交通基本网络。根据上海市近期完成的《上海市城市快速轨道交通近期建设规划(2010-2020年)》,到2020年上海市轨道交通线路将达到20条,城市轨道交通总长约为877公里。也就是说,从2010年至2020年,上海还有477公里的轨道交通线路要建造。”隧道股份董事长王志强说。

王志强还表示,除了上海,隧道股份还有全国的市场,还有海外

市场,这些都是公司当今和今后潜在的发展目标。未来10年,我国15个城市将新建1700公里轨道交通线路,总投资达6200亿元,平均每年620亿元,市场容量相当可观。根据长三角各大城市的轨道交通发展规划,到2020年,杭州轨道交通的运营目标将达到208公里,宁波轨道交通的运营目标将达到247.5公里,南京轨道交通的运营目标将达到169公里,苏州轨道交通的运营目标将达到141公里,无锡轨道交通的运营目标将达到56公里。公司目前已进入这些城市,这些城市将成为世博会后公司稳定的业务来源。在海外业务方面,公司先后于1996年和2001年在新加坡和香港设立了两家全资子公司,协助公司发展海外业务。

据介绍,公司目前已建成的大型、超大型越江隧道占全国市场份额的90%、占上海同类市场份额的84%;完成的已运营的上海城市轨道交通隧道里程占上海轨道交通隧道市场的38.99%。

此外,王志强还表示,隧道股份受的BT/BOT项目投资运营业务受宏观经济周期的影响较小,每年都为公司提供稳定且充沛的现金流。随着奉化市三高连接线公路工程项目、常州中吴大道城市化改造工程BT项目、杭州钱江隧道BOT项目和处于投资运作初期的昆明市三环闭合工程(西、北段)BT项目等陆续进入回报期,公司在世博会后的盈利状况将得到很大的保障。



福建名城地产开发的“东方名城”项目 资料图

缩股让渡情况及债权人股东和中小投资者的利益前提下确定的。

股份发行完成后,根据测算,复牌后的预期股价将高于按照ST华源停牌前一日收盘价格的复权价格。这样一来,大部分中小股东的利益将得到保证,原债权人的实际清偿率也将得到较大幅度的提高”。

有业内人士表示,*ST华源目前的总股本为4.72亿股,按照2.23元的发行价格,其壳资源的价值将达到10.5多亿元。

重组仍存多重风险

虽然历经坎坷我们的重组已经走到今天这一步,但是我们依然要看到其中蕴含的重重风险,毕竟留给我们的全部时间只有最后两个月了。”一位公司相关负责人谈到这个问题显得非常焦急,因为对于这样一家已经破产重整的公司而言,一旦后续任何一个环节出现问题,*ST华源所面临的必然结果就是直接退市,连转到三板的机会都没有,这显然是各方都不愿意看到的。

无论如何,这场战役已经到了快见分晓的阶段,而这家靓丽的地产公司最终能否成功入主*ST华源,尚需看本月底公司股东大会能否通过重组方案,或者重组委能否通过审核,或者公司能否在年底前完成资产重组交接手续。总之,*ST华源最终能否顺利实现“变身”,显然已经成为目前市场各方关注的焦点。

俞培佛谈名城地产发展前景

◎记者 李锐 ○编辑 全泽源

东福实业实际控制人、福建名城地产董事局主席俞培佛认为,重组华源将给其公司未来可持续发展提供一个更加广阔的平台。

俞培佛,上世纪80年代初初前往印尼拓展事业,由机电贸易起家,后定居香港,1999年投资创办香港利伟集团,2000年,为响应故乡招商引资的号召,俞培佛回福州创业,投资收购、创立了东福实业和名城地产等公司。

“借壳华源成本很高,但我们看到的是这件事情本身的意义。上海是投资人士的热土,有着成熟的创业投资环境,充满无限商机。目前世界500强企业中国已经有相当一部分登陆上海,国内的许多知名的大型企业也把总部迁到上海,一个重要的原因就是,这里有着良好的地理位置,尤其是今年上海建设“两个中心”战略又获得国务院批准,这更加提升了上海的国际地位。所以,我认为重组华源给我们未来可持续发展提供了一个更加广阔的平台。”俞培佛说。

其实,即将在资本市场揭开神秘面纱的名城地产在福建省会福州早就赫赫有名了。2008年,名



城地产净利润2.86亿元,在福州市楼市销售十强榜中排名第二,今年上半年净利润为2.35亿元。记者在福州亲眼目睹了即将竣工的“东方名城”项目,这里北靠鼓山、南濒闽江,西临建设中的海峡金融街,东依马尾良港,正好契合了城市行政中心东迁的历史脚步,地理位置十分优越。

“我们已经具备房地产二级开发资质,目前正在申请一级资质,而所有的努力,都是为了把公司做得更强,为了今后能够给投资者带来更好的回报。”俞培佛说。

刘晓光:首创置业不抢地王

设计四大企业发展思路,已经递交A股IPO申请



◎记者 徐玉海 ○编辑 全泽源

首创置业董事长刘晓光昨日指出,由于货币宽松政策没有发生根本改变,政府预计不会出台针对房地产的重大调整政策,未来半年房价会比较稳定。”而面对房地产市场资源争夺激烈的现状,他更旗帜鲜明的表示,首创置业不抢地王”,未来首创置业将按四个思路打造自身核心竞争力,储备价格合适的土地资源,走出不同于别人的独特发展之路。

预计楼市调控政策更灵活

刘晓光表示,中国房地产行业正处于成长阶段,去年市场“量价齐跌”恰恰为整个行业未来健康发展奠定了基础。今年1-9月,首创置业实现签约金额91亿元,同比增长292%,签约面积86万平方米,同比增长了399%,其业务毛利率也同比上升7.3个百分点达44.6%。刘晓光认为,未来,国家对房地产行业的调

控政策将更加灵活,市场将有望继续保持震荡上行,供求关系将在上行过程中实现动态平衡。

刘晓光说,未来不排除会有微调,这很正常,但现在还看不出过度调整的迹象。好的地产企业也应当能够适应这种波动。”具体来说,在波动中全国房价走势可能各有不同,核心区域如北京、上海好地段的价格还将稳中有升;市郊及偏远地区不排除会出现价格震荡,但波动不会太大;情况较好的二三线城市房价则将继续稳定上升。

公司全面进入收获期

首创置业总裁唐军表示,经过2005年至2008年的全国布局,目前公司在售项目由2008年的8个增加到15个,公司业绩和盈利状况均处于历史最好水平,全面进入收获期。目前首创置业未售出的楼面面积达662万平方米,足够未来正常发展4-5年时间的需要。而随着公司北京豪宅项目售价稳步攀升,公司整体毛利率也将继续保持较高水平。

虽然储备充足,但刘晓光表示,首创置业也不会放弃增加土地储备的努力和机会,未来会考虑采取包括参加土地竞拍、并购、与母公司基础设施协同合作等在内的多种方式进行土地储备。不过首创置业希望通过适当的市场价格去获得比较优质的土地储备,“不会去抢地王”。

设计出四条发展思路

面对大型国企加快推进房地产业、竞争日趋激烈的市场环境,刘晓

光坦言,未来开发商必须形成自己独特的发展模式,避免利润在激烈竞争中被蚕食,以及陷入“融资—拿地—再融资”成本不断推高的困境。为此,他为首创置业设计了四条发展思路,一是在城市区域的协调发展。加强与母公司间合作和互动;二是“轻型化前进”,避免高举高打盲目扩张,背负沉重包袱;三是以更新的概念实现地产资源与国企的融合;四是实现公司资本市场通道的多元化。

刘晓光解释说,母公司首创集团实施“532”矩阵发展战略”,其中50%资源是在基建和公用事业上,分布在全国30多个城市,其在水务、高速公路、城市轨道交通等领域的投资能与公司地产业务拓展形成一定的协同效应。而这也利于首创置业整合各方资源,实现项目与所在城市区域的协调发展。据唐军介绍,目前首创置业储备土地覆盖住宅用地、商业用地、写字楼用地和酒店用地等多种类型。

静待回归A股消息

刘晓光还透露,首创置业已递交A股IPO申请,目前正处于审核备案期,他表示不便透露更多有关回归A股的事宜。而此次成功发行5年期10亿元公司债,意味着首创置业拓展融资渠道、搭建国内资本市场融资平台取得了突破性进展。此次首创置业公司债为国内第一只上市公司发行的纯H股地产公司债券。唐军表示,此次发债也未对公司资产负债率产生太大影响,仅使其资产负债率上升了1.24个百分点。

■公司快讯

湖北省内重点工程 将定点采购武钢产品

◎记者 陈捷 ○编辑 全泽源

日前,湖北省发改委组织省内24个重点工程项目的钢材采购与武钢产品销售实施定点对接合作,以贯彻落实省“关于进一步做好促进武钢产品省内循环工作方案”的指示精神,促进省内企业和武钢加强合作。

据悉,此次参加的24家重点工程涉及交通、能源、水利、城市基础设施建设等重点行业和领域,其中湖北城际铁路、天河机场三期等5家重点工程项目代表还在会上与武钢签订了框架协议。

武钢副总经理兼总工程师彭展表示,武钢将充分利用钢材品种覆盖面广、质量好的优势,参与省内重大工程项目的招标,在取得供货资格、扩大产品销售范围的同时,不断提高武钢产品在高端市场、重点工程的知名度和占有率,实现省内循环的既定目标。武钢将以此次会议为契机,全面深化与重点工程项目建设单位的战略合作,发挥各自的行业优势,共同研发新产品,形成更加完善的产业链。

“长江之辉”号 超大型油轮加盟长航油运

◎记者 胡义伟 ○编辑 全泽源

记者日前从长航油运了解到,公司又一艘超大型油轮“长江之辉”号于近日正式交付使用。至此,公司的VLCC船队规模已达到5艘,已成为保障中国石化运输战略安全的一支重要力量。

据中国外运长航集团党委书记、长航集团党委书记姚荣建在交船仪式上介绍,“十一五”以来,长航集团油运产业抓住中国石油消费大幅增长和国家实施“国油国运”的战略机遇,着力推进油运市场“由江向海”的战略转移,利用航运市场和造船船价处于相对低位的有利时机,先后签订了16艘VLCC、28艘MR型油轮以及部分化工品、液化气和沥青船的建造合同,按照目前的规划,预计到2012年,长航油运拥有和控制VLCC将达到16艘,总运力也将超过700万载重吨,这为集团进一步向世界级知名油轮公司迈进奠定了坚实基础。

长航油运总经理李万锦在命名交接仪式上表示,从2008年10月10日,长航油运接管第一艘VLCC以来,通过公司上下大胆探索和艰苦努力,公司专业化的油运综合管理和服务能力有了质的新飞跃,包括今天交付的“长江之辉”轮在内,公司已经成功实现4条VLCC自主配员、自主管理和自主经营。随着中国造船业振兴计划的实施和中国外运长航集团深度重组整合,长航油运将面临新的发展机遇,公司将立足于中国外运长航集团油运业务发展新平台,进一步完善发展战略,抢抓发展机遇,提升管理水平,力争将长航油运打造成世界级油轮公司。

马钢第二艘矿石运输船首航

◎记者 张侃 ○编辑 全泽源

日前,马钢股份公司与青岛港集团联合在青岛20万吨级矿石专用码头举行“马钢航运号”首航仪式。

此次首航的“马钢航运号”超大型专用矿石运输船,是继“马钢勇气号”之后,马钢与日本邮船株式会社合作的第二条大型矿石专用船。近年来,随着马钢企业规模的大幅提升,马钢对进口矿、焦煤等原燃料的需求量急剧增长,近年进口铁矿石、焦煤等原燃料材料达到2000万吨。为更好地打造运输物流链,马钢在船运和港口等方面积极寻找战略合作伙伴,以保障资源安全,降低成本,提高市场竞争力。去年1月15日,马钢与日本邮船株式会社签订了“马钢航运号”仓运协议,期限为10年,每年可为马钢运进巴西矿约100万吨。

中集集团 海洋工程研究院在烟台奠基

◎记者 姜瑞 ○编辑 全泽源

10月20日,由中集集团全资设立的中集海洋工程研究院有限公司奠基仪式在烟台市高新技术开发区举行。中集海洋工程研究院注册资本1.5亿元人民币,分两期建成,预计在2011年底完成第一期建设。建成后,研究院将承接船舶与海洋工程基础研发、试验;船舶与海洋工程EPC工程咨询、项目管理、技术咨询、技术服务、技术培训、会展服务等业务内容。

海洋工程是高度技术密集型的产业,直接关系到海洋资源的开发能力,涉及国家能源稳定和国家经济安全,是国家重点扶持和发展的基础性和战略性产业。2008年3月,中集集团收购烟台莱佛士船业有限公司,开始在海洋工程领域的业务实践。中集烟台海洋工程研究院将通过研发设计能力的加强,以保障中集海洋工程业务平台建造的高效率和高质量,同时,研究院开放的平台将整合国内外海洋工程资源,通过与国际一流设计商、设备建造商以及供应商的交流,牵引生产建造,发挥产业孵化器的作用,以形成可持续发展的技术产业化商务平台。

中集海洋工程研究院的成立是中集强化海洋工程发展的重要战略性举措,将大大加速中集向海洋工程领域迈进的进程,增强中集在全球海工领域的核心竞争力。