

【追踪“宝万之争”】

万科定增,新盟军呼之欲出

■ 本报记者 李霖轶

“宝万之争”的跨年大戏又上演新的剧情。

2015年12月29日,万科在深交所和港交所分别公告了停牌进展。公告称,万科已经在12月25日,与一名潜在交易对手,签署了一份合作意向书。该意向书列出双方就拟议交易原则上的初步意向,万科拟以新发行股份方式(A股或H股)及现金支付方式,收购潜在卖方所持有的目标公司所有权益。最终交易对价、交易结构及目标资产具体范围,将由双方协商决定。

万科的意图很明显——通过定增,寻求新盟军。经过12月23日深夜“万安”的示好后,难免让人猜想万科的新盟军是否是安邦系,但万科就“安邦未来将有可能受让宝能系股份成为万科大股东”的传闻发布澄清公告,否认了此说法。

华润出手可能性不大

目前,万科大股东的股权占比情况如下,宝能系持股占24.26%、华润持股占15.29%、安邦持股占6.18%。华润成为万科第一大股东的15年中,其一向与万科相敬如宾,但“情谊长久、合作愉快”似乎并不适用于天性逐利的资本市场,目前,种种迹象表明,华润按兵不动,其出手的可能性不大。

万科毕竟不是华润所“亲生”,华润也拥有其地产业务平台——华润置地有限公司,截至2014年12月底,华润置地有限公司总资产超过3000亿港元,净资产超过1000亿港元,土地储备面积超过4000万平方米。

新城控股高级副总裁欧阳捷此前也曾表示,如果华润有意狙击宝能系,在万科股价尚未飙升时就应该出手。万科对华润而言只不过是财务投资对象,这也是多年来华润很少增持万科的重要原因。华润集团刚刚经历完一波人事变动,对这种“江湖之争”会有所忌讳,加上繁琐的决策流程,万科管理层在短期内说服华润大手笔出手的可能性很低。

据万科2015年三季度财报,前10名股东中,国信证券、前海人寿、银河证券、中证金、中信证券、华泰证券、招商财富等机构投资者居多,约占24.81%。剩余的中小散户股东大约占万科总股本的30%。

而万科章程规定,股东大会作出

发行股票等特别决议,须经出席股东大会的股东所持表决权的三分之二以上通过。

这意味着,万科必须有筹码维护好三分之二以上股权持有者的利益,但华润等国有资本对于风险控制的要求极高,似乎已错过“低位买入”的机会,而众多中小散户股东占万科总股本的30%,但“赢利”是其根本目的,在这种情况下,此前声称“保护中小股东利益”的万科显得略微尴尬。

万科的神秘新盟军

此时处于风口浪尖的万科,稍稍与万科沾边的动作都将受万众瞩目。而近期两项资管计划

的大动作自然引起众人猜想。截至2015年12月28日,名为“金鹏资管”和“德赢资管”的2个资管计划已购入万科7.79%的股权,涉及资金60亿元。根据基金业协会信息披露,德赢1号与德赢2号均为分级基金,成立时的投资者数量为2。前者起始规模为20亿元,后者为4.44亿元。

但是,2015年12月30日晚间,万科发布了一份来自深圳市万科企业资产管理中心的回复,澄清了两项资管计划的相互关系。万科的新盟军推测再次被否认。

而万科集团资金管理部掌门人祝九胜去职的消息再次为万科事件蒙上了神秘的面纱。祝九胜于2012年7月底加入万科,分管银行、信托等信贷渠道的融资工作。包括万科事业合伙人持股平台盈安合伙使用的资管计划,目前盈安合伙通过国信金鹏1号、金鹏2号资管计划持有超过万科4.14%的股份。祝九胜去职于万科的敏感时期,使得万科保卫战再增变数。但目前万科的新盟



王利博制图

军仍是神秘人物,并不排除新盟军携大量资金成“白武士”。

至于对万科有着重大影响的宝能系,此前据《21世纪经济报道》报道,宝能系旗下的互联网金融平台——广金所涉嫌为宝能系关联企业自融。宝能集团负责人则表示:“信守约定、控制杠杆率、稳健经营、确保风险可控和资金安全是宝能集团的一贯经营原则。23年以来,宝能集团的信用记录良好,从未过度使用杠杆融资。”

历史再次上演,结局是否会变?

相对于21年前的君万之争,此次的“万科的争权战”不确定性似乎更大。门口野蛮人的前传剧情并不复杂:君安证券承销万科B股,积压1000万股票,账面浮亏3000万。君安希望通过收购刺激股价上涨,并控制万科董事会。1994年3月30日下午3时,君安证券宣布君安代表委

托的四家股东(深圳新一代企业有限公司、海南证券公司、香港俊山投资有限公司和创益投资有限公司,共持有万科总股份的10.73%)发起《告万科企业股份有限公司全体股东书》。

但是,君安的如意算盘并未打响,王石仅用五天时间便击退了君安证券同盟。1994年30日晚,新一代总经理张西甫

在和王石会面后,发出退出倡议的声明。

31日,新一代发表取消授权君安作为财务公司的声明。同时,万科停牌。王石掌握了《告万科企业股份有限公司全体股东书》执笔人李志翔老鼠仓的证据。

4月1日,郁亮飞往海南岛寻求海南证券老总文哲1.1%的支持。

4月2日,万科继续停牌。海南证券授权万科代海南证券发出声明:海南证券从未授权委托君安……如再冒用其名,将保留诉诸法律。

4月4日,万科股票轻微涨停。当天下午,万科召开新闻发布会宣布“君万之争”结束。

历史总是惊人的相似,门口野蛮人再次入侵,历史也总是在不断变化前进,万科股权结构分散的历史原因再次使其陷入苦战,但“君万之争”的结果是否再次上演?在业内备受推崇的万科文化是否可以继续发展?这都是后话。

“宝万之争”剧情



宝能系的前海人寿耗资80亿元购入万科A股5.52亿股份,占万科现有总股份5%,触及举牌红线,一跃成为万科的第三大股东。



宝能系的前海人寿与钜盛华再次增持万科5.04%的股份,至此,宝能系持股万科15.04%,取代华润成万科第一大股东。



港交所披露华润增持万科,持股比例达15.29%,重夺大股东之位。



万科公告宝能系持股比例增至20.008%,再次成为第一大股东。



深交所发函9问宝能系旗下钜盛华。



王石发表内部讲话,向宝能“宣战”。



宝能集团发布声明称“相信市场力量”。万科股票再次被迅速拉升至涨停。13时,万科停牌。前海人寿发行15亿资本补充债。万科总裁郁亮表态:和王石坚定地站在一起。



王石发微博“下周一见”,随后又将其删除。



万科公告,正在筹划重大资产重组事项,最晚于2016年1月18日恢复交易。



万科官网发出声明,欢迎安邦成为股东,随后安邦保险发布声明,称看好万科发展前景,会积极支持万科发展。



宝能系持股万科升至24.26%,逼近30%的要约收购红线。



“金鹏资管”和“德赢资管”2个资管计划已购入万科7.79%的股权,涉及资金60亿元。



万科A公告称,已于2015年12月25日就有关可能交易与一名潜在交易对手签署了一份合作意向书。



万科在给深交所的回函中表示,“金鹏计划”和“德赢计划”的管理人各自自主行使投票表决权,两个资管计划不存在一致行动人关系。



万科内部员工收到关于高级副总裁祝九胜辞职的知会邮件。

14家“僵尸车企”退市,还有70家将被“劝退”

■ 本报记者 谢育辰

汽车企业生产资质“终身制”的历史难题终于迎来突破口,“僵尸企业”或将逐步退出市场。

近日,工信部对《特别公示车辆生产企业(第一批)公告》执行情况通报,第一批特别公示车辆生产企业中有12家企业提出准入条件考核申请,并已通过考核,恢复受理其新产品申报;14家“僵尸车企”未提出准入条件考核申请,已正式退市,不再拥有车辆生产资质;22家企业近期提出考核申请,工信部正在组织考核,如果考核不合格,依然难逃退市的命运。

话音刚落,工信部紧接着发布了第二批“劝退”车企名单,其中包括整车生产企业7家、客车及运输类专用车生产企业70家、摩托车生产企业15家,总数达到92家。与第一批名单相比,第二批公示的车企数量几乎翻倍,不具备生产能力的“僵尸企业”退出市场将逐步趋于常态化。

打破历史痼疾

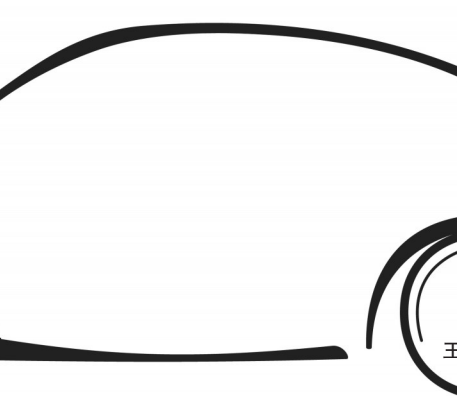
名单发布之后,对现有的产业格局而言,看似并无明显的影响,实则具有长远的意义。

《中国企业报》记者分别致电退市名单中的吉林通田汽车有限公司、长春汽车研究所中实改装车厂、华融万源客车制造有限公司,其电话大多已经成为空号,无一接通。“这些企业虽然之前拥有汽车生产资质,但是很早就丧失生产能力了,多数企业后期基本沦为汽配工厂。”据知情人士介绍。

记者发现松辽汽车在半年报中公布,其主要客户中顺汽车控股有限公司的汽车业务已经停产,松辽汽车对其的投资也正在进行核算,已在以前年度对其的投资计提了足额减值准备。而中顺汽车正是第二批“劝退”的企业之一,并且在五年前中顺汽车就曾被爆出因经营不善被迫停产的消息,为何这些“僵尸企业”可以存活如此之久?

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树对《中国企业报》记者表示:“一方面是

因为想保住生产资质的‘壳’,国家对车企审批已经非常严格,一个‘壳’十分珍贵。另一方面是因为许多企业迫于债务压力,希望寄托地方政府得以翻身。”



其实私下里多位民企大佬不止一次吐槽当年为了获得生产资质费尽心思。工信部部长苗圩日前表示:“总体上看,汽车企业的数量还是偏多,这是在长期的历史过程中形成的。我们建立汽车行业的退出机制,主要就是要打破汽车生产资质的终身制,建立起有进有出、优胜劣汰的动态管理机制,督促落后的企业加大技术改造、转型升级;如果达不到,也可以通过兼并重组来不断提高汽

车整车企业的生产集中度。”

新能源或为突破口

据了解,眼下我国汽车整车生产企业约有184家,但按集团的口径来统计,实际上只有76家;有一些集团下面有多个法人主体,有多个企业的资质,此外改装车企还有1056家。

目前我国汽车市场上被销量排名前十的车企掌握,但是参照汽车工业发达的国家,主要汽车集团甚至不足5家,我国依然还有很大的兼并重组空间。未来车企也将顺应大规模、小数量的历史大势,这意味着未来还将有更多的企业被淘汰。

在第一批被“劝退”的名单中,《中国企业报》记者发现第一个成功复活的企业已经由之前的传统客车生产企业过渡到生产新能源客车的企业。由于在第一批“劝退”名单中被提名,抚顺金信客车有限公司已于2014年重组更名为艾思特福汽车有限公

司。“公司新建了现代化工厂,计划年生产3000台新能源客车,传统客车500台。”总经理张浩对《中国企业报》记者表示,工信部让14家车企退出似乎是大势所趋,有利于对资源的重新整合。

崔东树表示,由于现阶段汽车行业不如之前那么乐观,许多车企也在转攻为守,没有过多的产能和资源去兼并重组一些落后的企业,也不想承担过多的财政压力,所以在兼并无果的情况下,眼下很多上榜的企业顺应国家政策转投新能源汽车。

此外,除了废弃一些空壳企业,苗圩还透露,工信部正组织有关专家评审,预计不久的将来会有若干家符合条件的企业进入到新能源汽车生产的资质许可范围内。据相关人士介绍,目前已经有近百家企业在申请新能源汽车生产资质,其中不乏乐视、百度、阿里等互联网巨头。

政策上的“一进一出”也亮明了我国汽车产业的发展方向,鼓励市场竞争,剔除“僵尸企业”。在“十三五”整体规划下,北汽集团董事长徐和谊就曾指出,虽然我国汽车产销世界第一,但是未来存活下来的汽车企业或许仅有几家,剩下的难逃被收购重组的命运。