

股权转让前格力召集会议 方案难定释放多重信号

■本报记者 贾丽

大股东酝酿股权转让之际，格力电器 故事不断上演，掀起舆论风暴。

5月14日晚间，格力电器发布公告称，其控股股东格力集团正在根据相关法律法规的要求研究制定公开征集转让的具体方案，各项工作正有序推进。为了更好地完成公开征集转让工作，格力集团拟于5月22日召开意向投资者见面会。

在抛出转让意向一个月后，格力方面突然宣布召集股权转让意向方，引发外界关注。

一位接近格力的人士向《证券日报》记者透露：“格力集团此举可能存在多个意图，其股权转让已有新进展，有意向外展示更多信息以稳定局面并澄清外界部分质疑，抑或是格力集团此前潜在的意向方未能让其满意，格力通过这个会议向外释放更多的机会和信号，鼓励更多意向方进入，以达成更符合公司发展方向、让各方都满意的方案。”

值得注意的是，目前格力电器除了大股东正筹划股权转让之外，其还正处于面临业绩增长压力等的敏感期。有消息称，4月底以来，不断有券商下调格力的评级，其中不乏花旗、中国银河、德银等知名券商。这与格力的股权转让又是否有关呢？

方案难定 神秘意向方或浮出

有接近格力电器人士认为，此次公司召开意向投资者见面会释放出多个信号。“在此次股权转让中，格力电器股权的较大，各方利益牵涉其中，达成一致并不容易，需要鼓励更多优质意向投资者进入。同时，由于此次转让引发外界过多关注和揣测，其中不乏对国资体系和现有管理层之间关系、意向投资者真实实力的质疑等，通过此次会议，公司也可公开回应和澄清一些事情。”

“估计有收购意向的投资者比较多，为公平起见，格力召开会议便于双方交流，互相了解、摸底。”家电业观察家刘步尘则认为。

4月9日，格力电器发布公告称，格力集团拟通过公开征集受让方的方式协议转让所持有的格力电器总股本15%的股份，转让价格不低于4月9日前30个交易日的每日加权平均价格的算术平均值，格力集团后续将进一步研究具体方案，最终公开转让价格以公开征集并以今年国有资产监管部门批复为准。

如此大体量资金的转让，其控制权究竟“花落谁家”，受到外界关注和热议。由于此次意向方非常神秘，各方也较为谨慎，此事引发诸多猜测。

董明珠与二股东经销商的一致行动人被外界认为是可能性较大的接盘方之一，不过阿里、苏宁、富士康等新的战略投资者亦被视为是潜在意向方，也有人认为借助此次股权转让格力电器的部分股权或被划拨给更高级别的国资委，当然也不排除出让方公开拍卖所持格力电器股权的可能。

而近期再被外界传出的厚朴投资，也仅停留在传言层面。有信息显示，其或组建财团收购格力电器15%股权，财团将包括澳门的一家金融机构和其他投资者。厚朴投资相关人士接受《证券日报》记者采访时表示“我们会时刻关注格力，对格力电器有浓厚的兴趣。”

这些猜测，都未被格力电器内部人士肯定。在《证券日报》记者向格力电器内部人士求证时，其表示：“目前可以确定的是，此次股权转让中，公司还没有确定明确的意向者，且也没有确定方案，公司股东需要进一步征集意向方并研究具体方案。”

随着格力集团5月22日意向投资者见面会的召开，其背后潜在的意向投资者有望被公开。

不过，格力电器上述人士表示：“此次会议或将采取闭门模式，公司不会主动对外公开细节。”

被集中下调评级 与股权转让有关？

值得注意的是，在格力电器大股东酝酿股权转让之际，格力的评级被券商集中下调。今年4月底以来，不断有券商下调评级，其中花旗与中国银河将格力评级下调至卖出，德银则将格力评级下调至持有。

外界普遍认为，券商下调格力评级，最为直接的因素是格力的年报和2019年一季度报告显示公司业绩增长放缓。

格力电器一季报显示，2019年，公司营收同比增长仅为2.45%，净利润同比增长1.62%，而去年全年格力的营收增长达到33.33%，净利润增幅达到16.97%。

不过，除了格力之外，其他两家白电巨头也遭遇了类似的情况。美的集团及青岛海尔今年一季度的营收增幅分别为7.42%、10.17%。目前白电企业业绩增长趋缓，与行业大环境有关，当下空洗市场迈入成熟期，市场容量区域饱和，规模增长红利消退，企业普遍面临增长瓶颈。同时，白电销售季节性较为显著，旺季一般是第四季度。

一位券商机构人士表示：“券商机构，尤其是知名券商机构对上市公司集体出具‘卖出’的评级研报，在A股市场的历史上并不多见，而对格力电器来说这种情况更是罕有。一直以来格力电器都是A股市场的‘白马股’，备受资金和机构追捧。不过，此次券商下调评级，除了与公司本身面临的压力有关，或也可能为格力的此次股权转让的‘价格’部分埋下伏笔。”

刘步尘认为：“机构不约而同下调格力电器评级，表面上看是因为其2018年分红不达预期，且2019年一季度增长乏力，深层次的原因是担心大股东易主可能会给格力电器带来不确定性风险。”

本版主编 袁元 责编 刘斯会 制作 董春云 E-mail: zqrb3@sou.net

A股公司持股董事长共揽2.22万亿元市值 “最富”董事长超董明珠20倍

■本报记者 矫月

对于上市公司来说，董事长是“灵魂”。而对于这样一个重要的职位来说，上市公司要考虑的是如何将其与公司“捆绑”在一起。

香颂资本执行董事沈萌向《证券日报》记者分析称：“上市公司董事长如果不兼任执行职位，那么就是股东在公司利益的最高代表，如果兼任那么就是代表股东直接管理公司的重要纽带。”

董事长市值超2万亿元

《证券日报》记者发现，有部分上市公司董事长除在上市公司领取薪酬外，还同时持有上市公司股份，这使得其身家多少与上市公司经营和股价紧密联系在一起。

据同花顺统计数据，截至5月15日，有2832家上市公司高管持有自家股份，合计持股为2647.97亿股，总市值为3.51万亿元。其中，有1982家上市公司董事长持有自家股份，合计持股为1714.03亿股，总市值为2.22万亿元。

在上述公司中，有1637家上市公司的董事长持股市值达千万元以上。其中，有1396家上市公司的董事长持股市值在亿元以上。

“我在现场”系列

大北农明年目标生猪出栏600万头 董事长股东大会落实细节

■本报记者 桂小笋

“我向董事长提个建议，公司提出了许多发展目标，这些目标可以对内鼓舞士气，但对于投资者而言，希望能看到更多落实的细节，给予信心。”在5月14日下午举办的大北农年度股东大会现场，在最后的交流环节，有投资者向董事长根伙提出了建议，“我持有公司股票多年，也算是‘铁粉’，希望公司能考虑我的建议。”此后，另有投资者向根伙建议，“谨慎减持。”

在股东大会现场，法定的审议、投票环节之后，大北农董秘陈忠恒向参会的股东介绍了公司未来的发展思路，并透露，2020年公司的养猪业务有望达到600万头的出栏目标，2021年公司的养猪业务则将冲击1000万头出栏生猪的目标。

“经过此轮‘非洲猪瘟’的影响，此前一些基础设施不错的养殖企业有弃养的现象，大北农打算还用租赁、代养等合作模式，和这些企业开展业务，明年600万头的生猪出栏目

而在上述公司中，牧原股份、智飞生物、欧派家居、汇顶科技、比亚迪、三六零等22家上市公司的董事长因持有自家公司股份，从而获得持股市值超百亿元的身家。

对此，前海开源基金管理公司执行总经理杨德龙向《证券日报》记者分析称：“上市公司董事长一般是股东东派的代表，代表大股东的利益。持有公司股份的董事长可能对公司的影响力更大，同时，和公司的利益绑定的更紧密；此外，有些持有公司股份的董事长可能代表大股东，其个人与公司的利益绑定可能并不是太紧密。”杨德龙认为，上市公司董事长的位置非常重要，能影响公司未来的发展和经营，因此，其与公司的利益是否一致对公司来讲是很重要的。值得一提的是，2019年第一季度，格力电器的董事长董明珠持股数为4448.85万股，按照5月15日55.94元/股收盘价计算，董明珠持股的市值为24.89亿元。与首位的牧原股份董事长秦英林持股市值相比，两者相差近22倍。

牧原股份2019年一季报显示，公司董事长秦英林持有公司股份8.83亿股，持股比例为42.35%，截至5月15日，牧原股份的股价为60.65元/股，按此计算，秦英林持有的股份市值为535.54亿元。

实控人严把董事长大权

《证券日报》记者发现，上述身家超百亿元的董事长往往是上市公司的实际控制人，其持股数占上市公司总股数较大，其身家与上市公司业绩和股价息息相关。因此，这些实际控制人揽下公司董事长一职的行为将自己和公司利益捆绑到一起。

以借壳上市的三六零为例，公司更换实际控制人为周鸿祎之后，其身兼多职，除实际控制人身份外，还担任公司法人代表、董事长和总经理职位，可以说，周鸿祎将上市公司重要职位都揽于一身。数据显示，三六零2018年实现归属于母公司所有者的净利润35.35亿元，2019年第一季度实现归属于母公司所有者的净利润6.47亿元。

安信证券行业研究员胡又文认为，2018年，公司超额完成业绩承诺，其中，互联网广告及服务收入为106.58亿元，同比增长16.94%，主要得益于产品及业务结构的优化，技术创新促进了效率的提升，且广告主结构得以完善，公司拓展了商业化变现联盟，积极建设信息流生态圈。

董事长应兼顾投资者利益

另据同花顺统计数据，在上

标，已经是设定的最高努力目标。”大北农总裁张立忠在接受《证券日报》记者采访时表示。

精力向养猪产业集中

大北农年报显示，2018年末，公司控股子公司母猪存栏约4.03万头，商品猪存栏约40.11万头，全年共出栏生猪约113.13万头（不含参股养殖八大养殖平台公司），生猪收入为131813.46万元，同比增长29.44%，合计出栏生猪168万头，公司养猪业务销售收入增长较快，主要系公司近年来加快产业链下游养猪业的布局，通过收购、自养、扩建等方式增加种猪及生猪存栏量，为公司及各合伙创业的养殖平台公司奠定了坚实的发展基础。

“大北农在此前几年就在通过储备土地等方式拓展养猪业务，2021年规划实现1000万头生猪出栏，会精简剥离个别利润表现较弱且相关性不强的业务，或独立融资发展，回笼战略资源。”在股东大会现场，大北农总裁张立忠对《证券日报》记者介绍。

目前来看，大北农目前的主要营收来源仍是饲料业务，2018年度，饲料业务收入占主营业务收入的比重为86.67%，生猪等养殖业务收入占主营业务收入的比重为6.90%，种子业务收入占主营业务收入的比重为2.04%，兽药疫苗等动保业务收入占主营业务收入的比重为1.45%。公司提及，从销售占比来看，生猪收入增长较快，成为公司一项重要的收入来源，且与公司的饲料业务融为一体，互为支撑，共同构建独具特色的养猪生态服务体系。

不过，在股东大会现场，也有投资者建议公司多对外透露些业务的开展细节，“让投资者知道怎么实施，毕竟在去年公司的合计出栏生猪只有168万头，达到2020年出栏生猪600万头、2021年出栏生猪1000万头，意味着公司要在最近3年在生猪养殖业务上高幅度增长。”

行业产能释放

在股东大会现场，大北农高管层



述董事长持股的上市公司中，有1361家公司董事长持股数超1000万股；其中，有515家公司董事长持股数超过亿股。

对此，沈萌向记者表示，A股很多上市公司目前还是以家族企业为主体，因此董事长持股比例过高也是现实，加上A股上市公司目前市值普遍偏低，机构投资者偏弱，导致上市公司股权分散度不够。

“大股东持股比例高，容易因为大股东个人利益而影响股价出现非正常的剧烈波动，对于外部股东而言处于信息不对称劣势。”沈萌认为，董事长无论持股份额高或低，如果没有公司整体长期业绩作为制衡，都可能出现不顾及其他外部股东利益、而只注重自己利益的情形。

以信雅达实际控制人郭华强为例，2017年12月份，郭华强因个人原因被有关部门要求接受调查，并因此被迫辞去公司董事长、董事等职务，

彻底退出公司管理层，当时市场猜测，郭华强或许涉嫌违规操作，利用内幕信息减持套现。

据了解，自2017年4月份起，信雅达曾频繁发布公司股东减持公告，其中不乏公司董监高等高管的减持消息，而在高管减持之后，投资者迎来的则是信雅达2017年业绩亏损的坏消息。

此前年度，公司业绩一直维持平稳，但从2017年开始，信雅达净利润由正转负，亏损逾2亿元。虽然，公司2018年实现盈利，但扣非后净利润却依然为负，直至2019年第一季度，公司扣非后净利润仍为负数。

值得注意的是，继郭华强辞去董事长一职后，2018年12月11日，信雅达公告称，公司实际控制人郭华强收到浙江监管局警示函称，郭华强在同年6月21日卖出85万股股票后，并于同日买入公司3.28万股股票，在六个月内买卖信雅达股票的行为违反《证券法》规定，即涉嫌短线交易。

使得不少资质不错的养殖企业也有了顾虑，市场释放出更多空间。”大北农介绍。

建议董事长谨慎减持

据大北农总裁张立忠向《证券日报》记者介绍，公司此前储备的土地等资源，正在显现出竞争优势，“公司在全国布局6家全资种猪公司，全国布局84家养猪主体，为实现2021年1000万头出栏生猪的目标，2019年底，待建5万头母猪场完成，并开始装猪，2019年开始，加大与前期合作紧密的养殖猪场的事业联盟合作，力争实现租赁猪场2021年200万头出栏。”在股东大会现场，公司向投资者解释。

此外，查阅公开信息可知，公司控股股东、董事长根伙为降低股票质押率计划以集中竞价交易、大宗交易方式减持大北农公司股份总数3%的股份，这也引发了投资者的关注，有投资者在股东大会现场也问及此事，并建议“谨慎减持”。

无锡车联网先导区意在占领无人驾驶制高点 专家称离满大街跑还远

■本报记者 王禁

近日，工业和信息化部（工信部）复函江苏省工信厅，支持创建江苏（无锡）车联网先导区。这是继去年12月份工信部发布《车联网（智能网联汽车）产业发展行动计划》（以下简称计划）后，设立的首个车联网先导区。

此前的《计划》提到，在机场、港口、快速公交车道和产业园区开展自动驾驶通勤出行、智能物流配送、智能环卫等场景的示范应用。推进上海、北京、河北、重庆、无锡、杭州、武汉、长春、广州和长沙等区域性示范应用。

今年1月份，华人运通搞得“首条盐城智慧公路开通试运行”与江苏（无锡）车联网先导区有着相似之处。“无锡与盐城在理念上是一致的，都是面向未来交通和出行提供基于车路协同的解决方案，具体技术可能略有差异，”华人运通创始合伙人、自动驾驶及电子电气副总裁李谦对《证券日报》记者表示。

实际上，相同的项目早在3年多前上海国际汽车城就已经启动。相比过去上海、盐城等区域性示范应用，构建国家级的车联网先导区野心更大。

“各省市的车联网示范项目相当于地方办学，此次的无锡先导区相当于国家办一所‘双一流’的大学。”上海淞泓智能汽车科技有限公司副总经理郭润清对记者形象比喻道。

设立无锡车联网先导区的目标是

什么呢？郭润清表示，最核心是实现车路协同的无人驾驶，下一步肯定是大规模的部署和示范应用。

设立江苏（无锡）车联网先导区消息公布两天，工信部5月15日发布《2019年智能网联汽车标准化工作要点》（以下简称工作要点）提到，稳步推进先进驾驶辅助系统（ADAS）标准制定、全面开展自动驾驶相关标准研制、协同开展车联网相关标准制定等。

可见国家对于推动无人驾驶产业发展的急迫心情。“先导区建设也需要几年时间，即使先导区建成，我们也不会太快见到自动驾驶汽车满大街跑，”郭润清表示，自动驾驶汽车肯定是分场景的，比如先会是比如高速路、公交专线、停车场，然后才可能是城市大规模应用。

侧重探索技术落地方案

此前，工业和信息化部明确，车联网先导区的主要任务和目标是实现规模部署C-V2X网络、路侧单元、装配一定规模的车载终端，完成重点场景交通设施车联网功能改造和核心系统能力提升，丰富车联网应用场景。完善与车联网密切相关的政府部门间的联络协调机制，明确车联网运营主体和责任，建立车联网测试验证、安全管理、通信认证鉴权体系和信息开放、互联互通的云服务平

台，实现良好的规模应用效果。积极开展相关标准规范和管理规定探索，构建开放融合、创新发展的产业生态，形成可复制、可推广的经验做法。

这不禁让《证券日报》记者联想到此前华人运通发布的“首条盐城智慧公路”。用华人运通董事长（兼创始人）丁磊的话：“华人运通希望作为枢纽的角色，通过汽车将路和城市连接成为整体，终极演进目标是实现由车端的单体智能到车路的混合智能，直至城市的群体智能的演进。”

李谦对记者表示，早期的几个城市示范区更多的是技术和理念的早期展示区域，而先导区应该更侧重于探索技术落地方案，更侧重于实践和应用，“华人运通因为对车端的EE架构和自动驾驶技术有深刻的理解和深入的实践，因此在传感器信号融合、动态高精度地图生成和传输等边缘计算领域，有独特的技术优势。”

此前《计划》指出，车联网（智能网联汽车）产业是汽车、电子、信息通信、交通运输等行业深度融合的新型产业形态，发展车联网产业有利于提升汽车网联化、智能化水平，实现自动驾驶，发展智能交通，促进信息消费，对我国推进供给侧结构性改革等方面具有重要意义。

中美自动驾驶路线不同

《计划》提到，推进上海、北京—河

北、重庆、无锡、杭州、武汉、长春、广州和长沙等区域性示范应用，支持北京冬奥会和雄安新区开展车联网应用。为何这么多示范应用城市最后都选择了无锡呢？

郭润清对记者表示：“无锡本身的条件不错，公安部无锡所在地，物联网大会也在那边。”据悉，无锡是工信部、公安部和江苏省共建的国家智能交通综合测试基地，中国移动、华为、公安部交通管理科学研究所等单位在无锡共同实施了全球首个城市级车联网（LTE-V2X）应用项目。

“相比国外重视单车智能模式，中国更偏向车路协同模式。”郭润清表示，在美国，谷歌有700-800辆车，通用有400辆左右的自动驾驶汽车在全美跑，中国的领头羊百度目前还不足100辆自动驾驶汽车在国内公开道路测试。

“车路协同，C-V2X网络环境的提升”能够弥补我们在单车智能方面的不足。“肯定是车路协同模式更好，”郭润清对表示，车路协同会提高自动驾驶的安全性、冗余度和可靠性。

“现在车的智能准备得好些，下一步就需要道路去配合做无人驾驶，更重要的是需要一个无人驾驶的区域，开放的网络环境，一方面支持无人驾驶，另一方面支持ITS运营监管，”郭润清解释了创建无锡车联网先导区的作用。