

海汽集团拟收购海旅免税100%股权 转型免税商业综合业务

■本报记者 李昱丞
见习记者 李雯珊

海汽集团收购海旅免税股权的事项有了新进展。11月1日,海汽集团发布公告称,公司于近日收到《中国证监会行政许可项目审查一次反馈意见通知书》,公司及中介机构将按要求在规定的期限内组织材料报送中国证监会行政许可受理部门。

同时发布的《海南海汽运输集团股份有限公司发行股份及支付现金购买资产并募集配套资金暨关联交易报告书(草案)摘要》显示,海汽集团拟向海南旅投发行股份及支付现金购买其持有的海旅免税100%股权。同时,海汽集团拟向不超过35名特定对象以非公开

发行股票的方式募集配套资金不超过18亿元。

本次交易拟购买资产的交易作价约为50亿元,其中交易对价的85%,即42.5亿元,以向交易对方海南旅投直接发行股份的数量合计约为3.8亿股的方式支付;以现金方式支付交易对价的15%,即7.5亿元。

收购海旅免税 以增强盈利能力

“此次交易标的公司主营业务为免税品零售业务,交易完成后,海汽集团主营业务将从传统客运转型为免税商业综合,持有海旅免税100%股权,归属于母公司所有者的净利润将得以提高,有利于增强上市公司的盈利能力,实现股东利益的最大化。”

海汽集团董秘办相关人士接受《证券日报》记者采访时表示。

“收购海旅免税的股权能够让海汽集团以免税业务维持业绩的可持续发展。”IPG中国首席经济学家柏文喜表示。

“海汽集团此前已经在汽车休息场所等周边服务领域布局,与海旅免税存在协同效应,海汽集团的股价出现连续上涨,证明市场对此收购行为的肯定。”全联并购公会信用管理委员会专家安光勇向记者表示。

海旅免税净利润 预计年均增长约40%

海旅免税在离岛免税、有税、跨境电商、奥特莱斯四大商业板块均有布局:一是离岛免税,三亚海旅免税

城经营面积达9.5万平方米,超800个国际品牌进驻;二是有税业务,除了海旅免税城内有免税店外,海旅免税会员购平台于2021年8月份上线,有四大接入端口,是海南离岛免税业务的延伸,旅客可以在离开海南180天内继续在该平台选购;三是跨境电商业务,主要由子公司海旅黑虎经营;四是海旅免税奥特莱斯城地处三亚市CBD核心商圈,总建筑面积约10万平方米,预计2023年开业。

根据海汽集团与海南旅投签署的《发行股份及支付现金购买资产补充协议》,海南旅投对海旅免税的净利润金额做出承诺,业绩承诺期间为交易实施完毕当年及其后两个会计年度。

若2022年交易实施完毕,海南旅投承诺,海旅免税2022年度净利润不低于1.16亿元,2023年度净利润不低于3.58亿元,2024年度净利润不低于5.38亿元;如果业绩承诺期顺延至2025年,则2025年度净利润不低于7.28亿元。净利润是指合并报表中扣除非经常性损益净利润。

海旅免税2020年、2021年以及2022年1至7月份的营业收入为1316万元、24.4亿元、23.9亿元,净利润分别为-6130万元、-5068万元、7451万元。

“从海旅免税的业绩承诺来看,净利润年均增长率达到约40%,可以看出海旅免税在营收快速增长的同时实现快速实现盈利。同时该公司各类线上平台布局完善,抖音的平台粉丝数量达65.6万,传播力度与折扣力度均维持在较有竞争力的水平。”兴业证券相关行业分析师向记者表示。

极氪回应 被分拆并独立赴港上市 专家称对吉利市值影响需持续关注

■本报记者 龚梦泽

继“蔚小理”成功挺进资本市场,广汽埃安完成上市前最后一轮融资估值破千亿元后,作为吉利汽车孵化的独立品牌,极氪(极氪汽车)的IPO也进入加速期。

10月31日午间,吉利汽车发布公告称,已向香港联交所提交一份议案,内容有关建议分拆极氪并将其独立上市。公告显示,联交所已确认上市公司可以进行分拆,但建议分拆的条款(包括上市地点、发售规模、价格范围及公司股东可获得极氪证券的保证配额)尚未确定。

在新能源车上市企业整体估值下挫的背景下,极氪IPO前景如何?对吉利汽车又会有怎样的影响?

极氪汽车相关负责人接受《证券日报》记者采访时表示,近期资本市场的震荡不会动摇公司对新能源市场的信心,市场的短期波动不会对公司的中长期发展产生影响。公司会根据相关法律法规,及时披露相关信息。

极氪方面还表示,管理团队将以业务为先,确保完成2022年全年7万辆的交付目标。中国新能源汽车产业创新联盟理事高云鹏告诉记者,此次公告表达的中心思想即吉利汽车分拆极氪的想法已获得了联交所的认可,但距离真正上市还有一段路要走。吉利汽车可以先正常推进极氪上市流程,等到合适的时机再宣布上市,以谋求更高的估值可能性。

按照极氪Pre A融资额度计算,极氪去年估值接近600亿元。需要指出的是,彼时极氪新车还未正式交付,在Pre A就得到如此估值,极氪被投资者的看好程度可见一斑。目前极氪经历了一年多的发展后,品牌建设和产品销量已渐入佳境。今年9月份,极氪交付量创出新高,达到8276辆。今年前9个月,累计交付量接近4万辆。《证券日报》记者从相关渠道了解到的信息显示,10月份,极氪已实现交付过万辆,发展前景值得期待。

值得一提的是,同为自主新能源品牌,众多孵化品牌已先于极氪步入独立上市之路。包括埃安、阿维塔、智己等今年都有融资消息传出。然而,在资本市场上,新能源车上市企业正处于估值急剧下挫的阶段。以“蔚小理”为例,国内造车新势力在美股市场持续遭遇大跌,年初至今股价分别下跌69.41%、86.31%、55.58%。

“极氪此时IPO已经错过最佳时期。不过新能源汽车依旧是热门标的,极氪要想获得长足的发展,谋求上市是必走的一步。”高云鹏表示,预计极氪的上市估值略低于蔚来和理想。

中欧协会智能网联汽车秘书长林示对《证券日报》记者表示,极氪分拆上市有利于更好地进行融资,获得比较高的估值与溢价。

据《证券日报》记者观察,在经过新一轮港股大跌后,截至11月1日,吉利汽车当前市值已经跌破千亿元至870亿港元左右。未来极氪分拆上市后会对吉利汽车造成何种影响呢?

首先,从股权结构来看,目前,吉利汽车占极氪经扩大已发行股本比例约54.47%,仍为极氪的控股股东,这意味极氪分拆独立上市后,吉利汽车依然会合并极氪的报表。那么,极氪的销量业绩情况将明确体现在吉利汽车的报表中,并对吉利汽车的业绩产生直接的影响。

其次,尽管极氪目前还处于亏损状态,但其整体成本表现较为可控。财报显示,今年上半年极氪整车毛利率为5%左右,考虑到其下半年交付量将高于上半年,公司下半年及全年毛利率将有所提升。而随着009车型上市,预计极氪毛利水平会进一步提高,对吉利汽车整体业绩起到提振作用。

谈及极氪未来对吉利汽车市值的影响,高云鹏认为,作为吉利汽车旗下估值可能高于母公司的独立品牌,极氪大概率会带动吉利汽车市值提升。但也不排除由于高估值业务出走,反而导致母公司市值缩水的情况出现,这还有待持续关注。

本版主编 姜楠 责编 徐建民 制作 李波
E-mail: zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785

西部矿业收到参股锂资源公司5.4亿元分红款 锂矿业务持续发力

■本报记者 李立平

11月1日,西部矿业(601168)发布公告称,公司收到参股公司青海东台吉乃尔锂资源股份有限公司(以下简称“锂资源公司”)2022年年中分红款5.4亿元。

根据锂资源公司10月26日股东大会审议通过的《2022年年中利润分配方案》,将向全体股东按持股比例派发现金股利20亿元,其中西部矿业按持股27%比例分配现金股利5.4亿元。

西部矿业表示,公司收购锂资源公司股权以来,积极行使股东权利,履行股东义务,对其生产经营保持高度重视,在重大事项决策上,确保委派董事、监事依法对重要事项行使决策权、监督权,实现了对锂资源公司重大决策的有效参与。未来,公司将继续积极参与锂资源公司的重大决策,实现锂资源公司与公司信息管理层面的有效互联互通。

据西部矿业披露,未来3万吨碳酸锂建成年后净利润将达14.6亿元,假设碳酸锂价格为9.25万元/吨,预计公司实际碳酸锂完全成本或不到3万吨,处全球碳酸锂生产成本低位水平。

根据西矿集团做出的业绩承诺:锂资源公司2022年、2023年、2024年三个会计年度经审计后净利润合计不低于36.2亿元,交易标的锂资源公司27%股权对应的三个会计年度净利润合计不低于9.78亿元。

值得一提的是,自西部矿业收购东台吉乃尔锂资源公司后,由于锂资源持续处于供不应求的状态,碳酸锂价格一直处于高位。

据上海钢联发布的数据显示,10月31日,部分锂电材料报价上涨,电池级碳酸锂涨2500元/吨,均价报56.15万元/吨,工业级碳酸锂涨2000元/吨,均价报54.70万元/吨,再创历史新高。

卓创资讯分析师韩敏华向《证券日报》记者表示,从需求来看,四季度车企积极抢装。另外,近期欧洲需求增加,从我国采购储能电池订单提升,国内电力系统对于储能电池的需求也较为旺盛。而供应方面,秋冬西北卤水提锂产量将逐步缩减,现货市场货源流通量继续收紧。供应减少、需求增速加快,预计后续国内锂电池原材料市场将延续偏强运行态势。

一方面新能源汽车产业链进入传统旺季,动力电池企业不断扩产,对碳酸锂的需求不断增加;另一方面,部分碳酸锂企业进入冬季检修期,碳酸锂供应将有所减少。

“青海盐湖湖季季节性减产及锂盐厂检修安排,对今年碳酸锂产量有影响。”西部矿业董秘陈斌向《证券日报》记者表示,新能源汽车及锂电池新材料行业正处于快速发展阶段,未来发展空间巨大。碳酸锂价格不断创新高,会增加锂资源公司的利润,进而加大公司的投资收益。

卓创资讯分析师韩敏华向《证券日报》记者表示,从需求来看,四季度车企积极抢装。另外,近期欧洲需求增加,从我国采购储能电池订单提升,国内电力系统对于储能电池的需求也较为旺盛。而供应方面,秋冬西北卤水提锂产量将逐步缩减,现货市场货源流通量继续收紧。供应减少、需求增速加快,预计后续国内锂电池原材料市场将延续偏强运行态势。

卓创资讯分析师韩敏华向《证券日报》记者表示,从需求来看,四季度车企积极抢装。另外,近期欧洲需求增加,从我国采购储能电池订单提升,国内电力系统对于储能电池的需求也较为旺盛。而供应方面,秋冬西北卤水提锂产量将逐步缩减,现货市场货源流通量继续收紧。供应减少、需求增速加快,预计后续国内锂电池原材料市场将延续偏强运行态势。

光伏产业链上中游价格松动 四季度装机规模或再提速

■本报记者 殷高峰

备受市场关注的光伏行业价格又有新的变化。

10月的最后一天,TCL中环率先下调硅片报价。该公司上一轮价格公示在9月8日,且这是10个月以来首次下调硅片报价。

“此次硅片降价是近期多重因素博弈的结果,随着上中游环节的价格松动,预计四季度下游光伏装机规模可能进一步提速。”万联证券投资顾问屈放接受《证券日报》记者采访时表示。

“11月份和12月份是新能源装机并网的旺季,随着上游价格的松动,这对我们下游企业来说,是一种利好。”立新能源相关负责人对《证券日报》记者表示。

行业拐点出现?

“在多种因素的推动下,硅料价格上涨的势头得以缓解,市场也产生了降价的预期。”屈放表示。

对于今年的光伏行业来说,涨价似乎成了主流。上游硅料价格屡创历史新高,同时传导到中游的硅片和组件环节。

据了解,由于组件价格不断上涨,使得一些大型光伏电站的建设“左右为难”,一些项目基本处于停滞状态。

“虽然今年前三季度光伏新增装机规模大增,但主要是分布式光伏增长较快。”隆基绿能相关负责人表示,对《证券日报》记者表示,分布式光伏对组件价格不太敏感。

国家能源局10月27日发布的2022年前三季度光伏发电建设运行情况显示,前三季度,全国光伏发电新增并网容量52.6GW,其中集中式光伏电站17.3GW,分布式光伏电站35.3GW。

“此外,国外市场方面,受欧洲能源危机等因素的影响,光伏装机的需求大增,从而带动组件销售增长。”屈放表示,但从行业长期发展的角度看,上中游环节尤其是硅料环节价格

过高不利于行业的健康发展。对光伏行业的现状,工信部等相关部门也采取了相关措施。硅片环节率先出现降价。

“这其实不难理解。”屈放表示,比如硅料价格不断上涨,一些硅片企业就会囤积硅料,以期能够降低后续成本,同时,基于对下游装机需求的判断,也会暂时囤积组件,以期后期利润的增加。

“这次硅片价格下调,组件价格也可能下调。如果组件价格下调,一些装机企业可能会提前储备一些组件。”上述立新能源相关负责人表示,公司目前还有几个光伏发电项目在建。

像立新能源以前以风电为主,这两年光伏装机规模快速增长。数据显示,截至2022年6月末,立新能源运营的可再生能源发电项目总装机容量为1105MW。其中,风力发电项目并网装机容量571.5MW;光伏发电项目并网装机容量533.5MW。上述负责人表示,“市场预期今年的装机规模有望

达到100GW,这意味着四季度的装机规模将呈大幅增长的态势。”屈放称。

目前,前三季度的新增光伏装机规模为52.6GW,如果今年的新增光伏装机规模达到100GW,就意味着第四季度的装机规模有望接近和达到前三季度的总和。另一个值得关注的数字是,去年全年的新增装机规模为54.88GW。今年前三季度的新增光伏装机规模已经接近去年全年,如果今年新增光伏装机规模达到100GW,则新增光伏装机规模同比增速接近翻倍。

“年底本来就是装机并网的旺季,如果组件成本下降,装机需求可能会进一步刺激。”上述立新能源相关负责人表示,电站上游组件硅片价格下降后,一些暂时停滞的项目也会重新启动,“毕竟光伏电站的建设有建设周期的约束。”

“目前光伏电池环节正在进行技术变革,如果这一环节再出现大的变化,光伏行业有可能出现新的变局。”屈放表示。

中国重汽单月出口重卡突破10000辆



10月31日下午,“中国重汽 与世界共赢——国内首家单月出口重卡突破10000辆”活动在山东大厦金色大厅举办。山东省委常委、济南市委书记刘强,济南市委副书记、市长于海田,山东重工集团党委书记、董事长,中国重汽集团党委书记、董事长谭旭光,山东省、济南市相关部门领导参加

活动。全球100多个国家、310多家经销商、客户代表线上参加。

下午4:00,随着主会场刘强“出发”的指令,55辆中国重汽重卡披红挂彩,在汕德卡C7H引领下依次驶出济南综合保税区,顺利出关,标志着中国重汽重卡单月出口成功突破10000辆,创造了国内重卡企业出口的单月最高纪录,这在我国重型卡车行业出口历史上具有里程碑意义。

谭旭光表示,外贸出口的快速增长对稳增长发挥了重要作用,这是我们贯彻党的二十大精神、落实稳住经济大盘的具体行动。如今中国重汽已经成为中国商用车的海外领先品牌,成为中国商用车进军海外中高端市场的先行者,成为践行“一带一路”、融入“双循环”新发展格局的行业标杆。我们将坚定迈向世界一流,打造中国商用车在全球的亮丽名片,与合作伙伴共享机遇、共谋发展、共赢未来。

中国重汽从2018年重组改革以来,进入了高质量发展的快车道。今年以来,面对疫情等因素的影响,国内重卡行业断崖式下滑,据中汽协数据,前三季度国内重卡销量同比下降58%。中国重汽顶住行业下行压力,重卡市场占有率较去年同期提升了4.35个百分点,跃居国内行业前列,充分彰显了重组改革带来的坚强韧性。

其中,外贸出口为中国重汽迈向行业前列作出了突出贡献,今年1-10月份中国重汽重卡出口7.6万辆,同比增长54%,占我国行业出口的一半以上。尤其是在海外高端市场拓展中不断取得新突破,汕德卡、豪沃T系列等高端重卡产品受到海外客户的一致好评,前三季度高端重卡出口销量同比提升258%。中国重汽重卡年出口量从2020年的3万辆,提升至2021年的5万辆,今年有望突破10万辆大关。

墨西哥艾特公司销售总监 Ricar-

do Melesio 表示,中国重汽的重型卡车在墨西哥十分受欢迎,车辆质量好、性价比、售后及时,尤其是中国重汽的高端重卡车型,目前在墨西哥的保有量越来越高,中国重汽,中国制造,真棒!

中国重汽国际市场的发力突破,追其根源,得益于山东重工与中国重汽重组四年来一系列改革创新举措。



三项制度改革、主辅分离改革、营销体系改革、自主正向研发、全系列商用车布局,让中国重汽产品竞争力加速迈向一流,拥有了比同行业更强的抗周期能力。

中国重汽海外出口的大幅增长,与山东重工集团对海外出口业务的统筹布局、协同推进密切相关。今年前三季度,山东重工集团出口收入达到

385亿元,同比增长66%。旗下中国重汽、陕汽重卡、潍柴集团、山推股份、中通客车等企业产品出口均取得历史性突破。其中,重卡整体出口9.05万辆,同比增长60%;发动机出口3.85万台,同比增长54%;推土机出口2023台,同比增长40%;挖掘机出口1823台,同比增长50%;客车出口2671台,同比增长69%。(CIS)

