

密集新增、扩建项目 京东、天猫旗舰店关闭

赛轮轮胎偿债能力引上交所关注

本报记者 尹丽梅 童海华 北京报道

受国内汽车等下游行业需求低迷等影响,今年1至4月,轮胎行业利润同比大幅度降低,库存出现较大幅度上升。然而,在此情境下,中国首家A股上市民营轮胎企业赛轮集团股份有限公司(以下简称“赛轮轮胎”,601058.SH)仍有意定增扩产。

6月17日,赛轮轮胎发布《2020年非公开发行股票预案(修订稿)》。预案显示,公司拟非公

“跑马圈地”扩产能

赛轮轮胎频频扩产背后,面临轮胎行业增长乏力之忧。

轮胎是汽车的重要配套产品。在国内轮胎企业中,赛轮轮胎拥有一定市场地位。在A股8家轮胎上市公司中,仅有3家轮胎企业市值超过100亿元,赛轮轮胎是其中之一。

天眼查信息显示,赛轮轮胎注册资本为27亿元,法定代表人为袁仲雪,其主营业务是全钢载重子午胎、半钢子午胎和工程子午胎的研发、制造和销售。赛轮轮胎在青岛、东营、沈阳及越南建有现代化轮胎制造工厂。

最近几年,赛轮轮胎持续通过定增扩充产能。记者梳理发现,截至2019年年末,赛轮轮胎共有4个在建项目,分别为青岛工厂非公路轮胎项目、赛轮东营年产1500万条大轮胎高性能子午线轮胎项目、赛轮越南年产120万条全钢子午线轮胎和3万吨非公路轮胎项目、ACTR 240万条全钢子午线轮胎项目。

进入2020年,赛轮轮胎继续“圈地”扩产。2月底,赛轮轮胎称,将在东营工厂启动高性能半钢子午胎扩建项目。6月17日,赛轮轮胎发布《2020年非公开发行股票预案(修订稿)》。预案显示,公司拟非公开发行股票不超过8亿股,募集资金不超过24.3亿元,用于年产300万条高性能智能化

实地探访赛轮东营工厂

在赛轮东营工厂内,记者并未见到有新项目开工建设的迹象。

“世界轮胎看中国,中国轮胎看山东,山东轮胎看广饶。”这句话在轮胎圈流传已久。东营市广饶县也素有“轮胎之都”之称,全县民营轮胎企业产量已占全省一半,全国的1/4。

赛轮东营工厂是赛轮轮胎在国内重要的生产基地。天眼查信息显示,赛轮东营工厂主体赛轮(东营)轮胎股份有限公司成立于2008年,注册资本为4.8亿元。

赛轮轮胎对“赛轮东营工厂高性能半钢子午胎项目”颇为看重。其称,赛轮东营工厂高性能半钢子午胎项目是赛轮集团的重大战略决策项目,也是集团冲击中高端配套市场的必要保障。该项目整体计划投资约10亿元,将采用全球最先进的生产设备和全自动轮胎物流线,该项目产品、技术、装备整体都将达到国内轮胎行业最高水平。

近日,记者实地探访了位于

财务压力悬顶

随着业务规模的扩大,赛轮轮胎的财务负担不断加重,面临较大的偿债压力和较高的利息支出。

近两年,赛轮轮胎盈利能力较为出色。2018年~2019年,赛轮轮胎扣非后归属母公司股东的净利润分别为6.1亿元、11.4亿元,分别同比增长91.76%、85.61%。不过,亮眼的经营业绩背后,赛轮轮胎的财务状况并不乐观。

赛轮轮胎在最新披露的定增预案中提到,最近3年,随着公司业务规模的扩大,为满足资金需求,公司的财务负担也不断加重,面临较大的偿债压力和较高的利息支出,对公司经营业绩产生了较大的压力。

财务数据显示,2017年、2018

年开发股票不超过8亿股,募集资金不超过24.3亿元,用于年产300万条高性能智能化全钢载重子午线轮胎项目及补充流动资金。

近日,《中国经营报》记者走访了赛轮轮胎位于山东省东营市的轮胎制造工厂(以下简称“赛轮东营工厂”),记者在现场并未见到有新项目开工建设的迹象。一位在该工厂任职十年的员工告诉记者,赛轮东营工厂高性能半钢子午胎扩建项目已在其原有厂房内投入生产设备进行。同时有赛



近日,记者实地探访了赛轮东营工厂,其内部人士透露,赛轮轮胎正在对经销渠道进行调整,已关闭其京东、天猫旗舰店。本报记者 尹丽梅/摄影

全钢载重子午线轮胎项目及补充流动资金。

值得一提的是,赛轮轮胎拟通过本次非公开发行引入战略投资者海南天然橡胶产业集团股份有限公司(以下简称“海南橡胶”)和新华联控股有限公司(以下简称“新华联控股”),改善股东结构。赛轮轮胎在公告中称,预计本次发行完成后,海南橡胶将持有公司10.25%股份。而截至本预案披露日,新华联控股直接持有赛轮轮胎的股份数量为3.7亿股,

持股比例为13.98%,为赛轮轮胎第一大股东。记者注意到,海南橡胶的控股股东为海南省农垦投资控股集团有限公司,实际控制人为海南省国有资产监督管理委员会,系海南橡胶的关联方。海南橡胶以销售天然橡胶的初加工产品为主要收入来源。

“本次非公开发行完成后,海南橡胶将与公司充分发挥双方在天然橡胶上游生产和下游产品市场和技术等领域方面的优

势,发挥产业链上的协同效应,开展高层次、多维度、多领域的合作,推动产业升级,实现互惠、互利,共赢发展。”赛轮轮胎在公告中表示。

事实上,赛轮轮胎频频扩产

背后,面临轮胎行业增长乏力之忧。今年1至4月,轮胎行业利润明显下降,行业库存出现较大幅度上升。中国橡胶工业协会轮胎分会秘书长史一锋预计,2020年我国轮胎总体产量预计下降15%左右。

据其在东营市的经销门店信息。官网信息显示,目前赛轮轮胎市场网络已遍布全国30个省、市、自治区,为何其在重点布局生产线的东营市却未设置经销门店?

一位赛轮轮胎内部人士告诉记者,目前公司在东营没有经销店,是因为公司当前在对公司线上渠道和东营等线下渠道进行调整。“公司在对销售渠道进行调整,近期包括线上的渠道京东、天猫旗舰店也关闭了。”

赛轮轮胎一位主要负责山东地区的代理商告诉记者,他手下也没有“赛轮”品牌的轮胎,但有赛轮集团旗下其他品牌的轮胎。“都是赛轮集团的牌子,没有什么区别。如果你还是要‘赛轮’牌子的话,你可以预约,我可以向工厂申请调查。”

记者就经销网络相关问题,试图联系赛轮轮胎方面,但截至发稿,其未予以回应。

报披露,公司长期借款余额19.04亿元,同比增长323.20%。在年报披露的20天后,上交所下发对赛轮轮胎的年报问询函,上交所要求赛轮轮胎说明公司偿债能力及风险。

赛轮东营工厂高性能半钢子午胎扩建项目预计何时投产?在轮胎行业处在产能过剩、开工率不足背景下,赛轮轮胎为何密集布局轮胎新增项目?公司能否有效化解营运资金压力?针对相关问题,记者致电致函赛轮轮胎方面,但截至发稿,未获回复。

频频扩产的赛轮轮胎资金状况并不乐观。赛轮轮胎2019年年

度,赛轮轮胎的营业收入分别为138.1亿元、136.8亿元、151.3亿元。同期,其资产负债率分别为60.33%、58.68%和58.55%,在轮胎行业一直处于相对较高的水平。

与此同时,根据其2019年年报,2019年赛轮轮胎期末货币资金38.12亿元,同比增长62.68%,其中受限货币资金8.96亿元;短期借款余额36.87亿元,同比增长3.45%;一年内到期的非流动负债余额4.22亿元;长期借款余额19.04亿元,同比增长323.20%。

“目前的资本结构制约了公

司大规模间接融资的能力,同时也使公司面临一定的财务风险。公司通过本次发行募集资金补充流动资金,可以降低资产负债率,优化公司资本结构,降低偿债风险,提高公司生产经营的抗风险能力和持续经营能力。”赛轮轮胎在定增公告中指出。

记者注意到,在5月21日上交所下发的对赛轮轮胎的年报问询函中,上交所也对其财务状况进行了关注。上交所要求赛轮轮胎说明其主要受限资金的情况,包括受限原因、受限额度相关信息,并要求其结合未来资

金使用规划,分析公司偿债能力及风险。赛轮轮胎回应上交所称:“2020年,随着公司扩产产能逐步达产及非公开发行股票资金到位,预计公司整体现金流将持续优化。”

此外,记者注意到,因金融借款合同纠纷赛轮轮胎的第一大股东新华联控股目前也深陷困局。6月13日,赛轮轮胎发布公告称,2020年6月11日,新华联控股所持公司3.7亿股及股息(指公司派发的送股、转增股、现金红利)被申请司法冻结。

一纸诉讼,将扬州亚星客车股份有限公司(600213.SH,以下简称“亚星客车”)与安徽安凯汽车股份有限公司(000868.SZ,以下简称“ST安凯”)推上舆论的风口浪尖。

近日,亚星客车和ST安凯分别发布了诉讼事项公告。上述公告显示,两家客车企业均因出售给客户的车辆运营里程,未达到国家补贴规定的要求而无法申请补贴资金,因此双方将客户告上了法庭,要求获得赔偿。

未达“3万公里”补贴标准

公开资料显示,ST安凯成立于1997年,主营业务包括客车整车、底盘及配件生产及销售;亚星客车成立于1998年,主营业务包括客车产品研发、制造与销售。

6月16日,亚星客车发布公告称,公司于2020年1月20日因买卖合同纠纷向扬州市邗江区人民法院另案提起诉讼,诉请判令安徽融智天骏新能源汽车有限公司(以下简称“安徽融智天骏”)、舒城县万福客运有限公司(以下简称“万福客运”)和十堰市中沃万福旅游运输有限公司(以下简称“十堰中沃万福”)向其支付4500万元。

对于起诉的缘由,亚星客车在公告中表示,公司与上述三家被告于2017年4月13日签订《买卖合同》,但在合同约定的两年期限内,被告购入的150辆车均未达到行驶至3万公里,导致其至今无法申请国补资金。

而ST安凯则是由其下属控股子公司北京安凯北汽车销售有限公司(以下简称“北京安凯”)起诉的北京天马通驰汽车租赁有限公司(以下简称“天马通驰”),要求天马通驰向其赔偿各项补贴损失共计9200万元。

依据公告显示,2015年11月20日,北京安凯与天马通驰签订《工业品买卖合同》,约定天马通驰向北京安凯购买安凯牌新能源汽车。北京安凯按约定向天马通驰交付了全部车辆,但天马通驰

客户运营里程未达要求难获补贴

安凯、亚星客车进入“成长阵痛期”

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

针对上述诉讼事项的进展等问题,6月19日,《中国经营报》记者分别致电致函亚星客车、亚星客车相关负责人在记者的书面回复中称,相关进展公司会及时披露。与此同时,记者也联系了ST安凯方面,该公司工作人员表示会将采访需求告知有关负责人,但截至发稿,记者尚未收到回复。

而有关此番诉讼对于公司经营的影响,上述两家企业均表示,由于上述诉讼案件暂未形成终审判决,目前无法判断该诉讼对公司本期利润或后期利润的影响。

未达“3万公里”补贴标准

公开资料显示,ST安凯成立于1997年,主营业务包括客车整车、底盘及配件生产及销售;亚星客车成立于1998年,主营业务包括客车产品研发、制造与销售。

6月16日,亚星客车发布公告称,公司于2020年1月20日因买卖合同纠纷向扬州市邗江区人民法院另案提起诉讼,诉请判令安徽融智天骏新能源汽车有限公司(以下简称“安徽融智天骏”)、舒城县万福客运有限公司(以下简称“万福客运”)和十堰市中沃万福旅游运输有限公司(以下简称“十堰中沃万福”)向其支付4500万元。

对于起诉的缘由,亚星客车在公告中表示,公司与上述三家被告于2017年4月13日签订《买卖合同》,但在合同约定的两年期限内,被告购入的150辆车均未达到行驶至3万公里,导致其至今无法申请国补资金。

而ST安凯则是由其下属控股子公司北京安凯北汽车销售有限公司(以下简称“北京安凯”)起诉的北京天马通驰汽车租赁有限公司(以下简称“天马通驰”),要求天马通驰向其赔偿各项补贴损失共计9200万元。

依据公告显示,2015年11月20日,北京安凯与天马通驰签订《工业品买卖合同》,约定天马通驰向北京安凯购买安凯牌新能源汽车。北京安凯按约定向天马通驰交付了全部车辆,但天马通驰

未达“3万公里”补贴标准

实际上,因客户运营里程未达到补贴申请要求,而无法获得补贴的事例并非孤例。

相关数据显示,2017年申请的23.06万辆新能源汽车中,有16.17万辆初审获得通过,通过率在70%左右,申请金额达到96亿元,审核通过的补贴金额为66.4亿元,大部分原因就是在于未完成里程要求。

以亚星客车为例,今年5月,亚星客车也发布公告称,公司于2019年11月28日因买卖合同纠纷向扬州市邗江区人民法院另案提起诉讼,诉请判令万福客运和铜陵市中沃绿源旅游运输有限公司向公司支付2100万元和资金占用费52.5万元及本案诉讼费。

具体来看,亚星客车与万福客运于2017年8月16日签订《买卖合同》,约定向其供应200辆新能源汽车通动车,亚星客车先行垫付18个月(自车辆上牌之日起开始计算)合同总价款的国补资金部分,在第19-24个月期间,万福客运按年利率5%支付公司未能申请到国补资金的资金占用费,直至每辆车的运营里程达到3万公里,合同另外约定若24个月后万福客运购买的车辆运营里程仍未达到3万公里,万福客运应将亚星客车未能申请的国补资金一次性全额支付。

“国家补贴都是直接给到车企,作为消费者或者购车者是无法直接享受到补贴。一般情况

下,车企在卖车的时候,会先将补贴部分扣除。同时也会与购车者签订有关运营里程的要求,若购车者没有达到运营里程的要求,车企是拿不到补贴的,而拿不到补贴对车企将会是很大的损失。”汽车分析师任万付向记者说道。

不过,由于国家补贴每年只能申请和审核一次,因而企业所获补贴时间周期拖长,从而导致企业资金压力大。亚星客车2019年财报显示,公司的流动资产逾八成是应收票据及应收账款;安凯客车的应收票据及应收账款也超过企业流动资产的五成以上。

在盘和林看来,申请补贴的要求会直接影响企业获补的周期,若周期延长则会增大企业的资金压力,恶化企业的资产结构,进而降低企业资本效率和收益。对于重资产行业的新能源汽车而言,除了影响当期的运营状况,还会对企业未来生产计划和规模扩张产生消极影响。

不仅如此,由于疫情与高铁等替代出行影响,今年客车行业整体困难。亚星客车5月销售客车50辆,同比下降84%;1~5月销售客车776辆,同比下降45%;ST安凯前5月累计销售各类客车1582辆,同比下降41.17%。

如何解决企业面临的资金压力?亚星客车相关负责人向记者表示,“公司将通过分期、融资租赁等多种渠道融资,解决资金问题。”

未达“3万公里”补贴标准

公开资料显示,ST安凯成立于1997年,主营业务包括客车整车、底盘及配件生产及销售;亚星客车成立于1998年,主营业务包括客车产品研发、制造与销售。

6月16日,亚星客车发布公告称,公司于2020年1月20日因买卖合同纠纷向扬州市邗江区人民法院另案提起诉讼,诉请判令安徽融智天骏新能源汽车有限公司(以下简称“安徽融智天骏”)、舒城县万福客运有限公司(以下简称“万福客运”)和十堰市中沃万福旅游运输有限公司(以下简称“十堰中沃万福”)向其支付4500万元。

对于起诉的缘由,亚星客车在公告中表示,公司与上述三家被告于2017年4月13日签订《买卖合同》,但在合同约定的两年期限内,被告购入的150辆车均未达到行驶至3万公里,导致其至今无法申请国补资金。

而ST安凯则是由其下属控股子公司北京安凯北汽车销售有限公司(以下简称“北京安凯”)起诉的北京天马通驰汽车租赁有限公司(以下简称“天马通驰”),要求天马通驰向其赔偿各项补贴损失共计9200万元。

依据公告显示,2015年11月20日,北京安凯与天马通驰签订《工业品买卖合同》,约定天马通驰向北京安凯购买安凯牌新能源汽车。北京安凯按约定向天马通驰交付了全部车辆,但天马通驰

未达“3万公里”补贴标准

实际上,因客户运营里程未达到补贴申请要求,而无法获得补贴的事例并非孤例。

相关数据显示,2017年申请的23.06万辆新能源汽车中,有16.17万辆初审获得通过,通过率在70%左右,申请金额达到96亿元,审核通过的补贴金额为66.4亿元,大部分原因就是在于未完成里程要求。

以亚星客车为例,今年5月,亚星客车也发布公告称,公司于2019年11月28日因买卖合同纠纷向扬州市邗江区人民法院另案提起诉讼,诉请判令万福客运和铜陵市中沃绿源旅游运输有限公司向公司支付2100万元和资金占用费52.5万元及本案诉讼费。

具体来看,亚星客车与万福客运于2017年8月16日签订《买卖合同》,约定向其供应200辆新能源汽车通动车,亚星客车先行垫付18个月(自车辆上牌之日起开始计算)合同总价款的国补资金部分,在第19-24个月期间,万福客运按年利率5%支付公司未能申请到国补资金的资金占用费,直至每辆车的运营里程达到3万公里,合同另外约定若24个月后万福客运购买的车辆运营里程仍未达到3万公里,万福客运应将亚星客车未能申请的国补资金一次性全额支付。

“国家补贴都是直接给到车企,作为消费者或者购车者是无法直接享受到补贴。一般情况

下,车企在卖车的时候,会先将补贴部分扣除。同时也会与购车者签订有关运营里程的要求,若购车者没有达到运营里程的要求,车企是拿不到补贴的,而拿不到补贴对车企将会是很大的损失。”汽车分析师任万付向记者说道。

不过,由于国家补贴每年只能申请和审核一次,因而企业所获补贴时间周期拖长,从而导致企业资金压力大。亚星客车2019年财报显示,公司的流动资产逾八成是应收票据及应收账款;安凯客车的应收票据及应收账款也超过企业流动资产的五成以上。

在盘和林看来,申请补贴的要求会直接影响企业获补的周期,若周期延长则会增大企业的资金压力,恶化企业的资产结构,进而降低企业资本效率和收益。对于重资产行业的新能源汽车而言,除了影响当期的运营状况,还会对企业未来生产计划和规模扩张产生消极影响。

不仅如此,由于疫情与高铁等替代出行影响,今年客车行业整体困难。亚星客车5月销售客车50辆,同比下降84%;1~5月销售客车776辆,同比下降45%;ST安凯前5月累计销售各类客车1582辆,同比下降41.17%。

如何解决企业面临的资金压力?亚星客车相关负责人向记者表示,“公司将通过分期、融资租赁等多种渠道融资,解决资金问题。”

未达“3万公里”补贴标准

公开资料显示,ST安凯成立于1997年,主营业务包括客车整车、底盘及配件生产及销售;亚星客车成立于1998年,主营业务包括客车产品研发、制造与销售。

6月16日,亚星客车发布公告称,公司于2020年1月20日因买卖合同纠纷向扬州市邗江区人民法院另案提起诉讼,诉请判令安徽融智天骏新能源汽车有限公司(以下简称“安徽融智天骏”)、舒城县万福客运有限公司(以下简称“万福客运”)和十堰市中沃万福旅游运输有限公司(以下简称“十堰中沃万福”)向其支付4500万元。

对于起诉的缘由,亚星客车在公告中表示,公司与上述三家被告于2017年4月13日签订《买卖合同》,但在合同约定的两年期限内,被告购入的150辆车均未达到行驶至3万公里,导致其至今无法申请国补资金。

而ST安凯则是由其下属控股子公司北京安凯北汽车销售有限公司(以下简称“北京安凯”)起诉的北京天马通驰汽车租赁有限公司(以下简称“天马通驰”),要求天马通驰向其赔偿各项补贴损失共计9200万元。