

东银控股化债最后冲刺

本报记者 程维 北京报道

5月17日,ST迪马(600565.SH,原称“迪马股份”)经过连续4天的涨停,终于站上了1元/股的生死线。这4个连续涨停之前,是连续3天一字跌停。

该股上一次从跌停一跃到涨停的日子,是在5月8日,原因在于该股的控股股东重庆东银控股

急救迪马

5月8日上午11:14,ST迪马突然如睡醒后做了一个鲤鱼打挺一样,从跌停直接拉至涨停。不过,5月9日,ST迪马跌停,智慧农业跌4.35%。

5月8日,重庆低调富豪罗韶宇旗下东银控股,被债权人申请破产重整,该公司旗下的两家上市公司的实际控制权也可能因此发生变更,重庆国资可能在参与本次重整、重组的过程中,成为这3家企业的实际控制人。

一位东银系企业相关人员5月8日对《中国经营报》记者称,这是继2017年东银控股在重庆市政府支持下进行债务重组的后续动作。

5月6日晚,ST迪马公告称,该公司股票2024年5月6日收盘价为0.95元/股,首次低于人民币1元。如若自该日起,出现“连续20个交易日的每日股票收盘价均低于人民币1元”的情形,公司股票将因触及交易所退市情形被上交所终止上市。

不过,上述股价“首次低于人民币1元”,其实并不准确,准确的说法应该是,“最近20个交易日以来,股价首次低于人民币1元”。

因为该股曾在2024年2月7日收盘价为0.95元/股,且在4月24日收盘价为0.97元/股。严格说来,这是该股在2024年以来,第三次股价低于1元。

但是,这一次不一样。原因在于,2月7日是A股大幅震荡的最低位之时,次日,受政策利好因素影响,A股全面大幅反弹,因此该股只在1元以下短暂“2日游”。4月23日该股股价下跌至1元以下,只出现了“3日游”,随即在4月29日涨停,恰好收在1元的股价上。

集团有限公司(以下简称“东银控股”)此前一天向媒体披露,引进国有战略投资者。

连续3个跌停的原因是,市场担忧引进战略投资者的协议“不真”。该公司对外称,该协议已经签字盖章,且“比黄金还真”。5月13日晚,公司公告了与专事不良资产处理的华润渝康资产管理有限公司签订的“业务合作协议”信息。

但是,5月6日该股被戴“ST”帽,当日跌停,跌幅5%;5月7日,再次跌停,跌幅5%。

根据《上海证券交易所股票上市规则》第9.2.1条第一款的规定:在上海证券交易所(以下简称“上交所”)仅发行A股股票的上市公司,如果公司股票连续20个交易日的每日股票收盘价均低于人民币1元,公司股票可能被上交所终止上市交易。

5月7日晚,几家媒体收到ST迪马大股东东银控股的相关信息,称当地国资将成为东银控股的战略投资人。5月8日早上,有媒体发布了这一信息。

5月8日,ST迪马依旧以5%的跌停开盘,且成交清淡。

当日11:14时,该股突然放出巨量,连续出现几千手的买入大单,且随后的天量密集成交点分别有16.57万手、39.14万手、16.6万手买入,ST迪马随即从跌停板上腾空而起,直奔涨停板,并最终收于涨停价0.95元。

这意味着,如果ST迪马5月9日再涨停5%,股价可达到0.9975元——它还得再涨一天,才能脱离1元钱的死亡线。

东银控股通过旗下江苏江动集团公司实控的智慧农业(000816.SZ),5月8日也以涨停10%收盘。

5月8日上午11:14,ST迪马突然如睡醒后做了一个鲤鱼打挺一样,从跌停直接拉至涨停。不过,5月9日,ST迪马跌停,智慧农业跌4.35%。

匆忙出手?

该重组将涉及旗下两家公司ST迪马、智慧农业,控制权不排除发生变更。

让ST迪马5月8日涨停的消息,主要与重庆市南岸区一家国有企业将成为东银控股战略投资者有关。

该文称,历经5年的东银控股重组有了新进展,重庆一家地方政府平台公司有意成为其战略投资者:5月7日,东银控股宣布,已和重庆市江南城市建设发展(集团)有限公司(以下简称“江南集团”)签订了《战略投资框架协议》,通过进行司法重整,实行资产、债务、权益以及业务一揽子重组,根本性推动企业脱困。

该文还引述东银控股相关人士的话称,该重组将涉及旗下两家公司ST迪马、智慧农业,控制权不排除发生变更。

该文还披露,今年,在重庆市有关方面以及监管机构的支持下,江南集团有意成为东银控股的战略投资者。

江南集团是重庆市南岸区的区属国有企业。根据协议,江南集团会参与东银控股的重整程序,其和联合体被确认为重整投资人后,将执行投资协议和重整计划。

在成为东银控股大股东后,江南集团将进一步整合相关产业链资源,同时加大对东银核心业务资金

重组、重整

ST迪马在5月8日的公告中称:“若重整失败,东银控股将存在被宣告破产清算的风险。”

东银控股自2009年起,开始投资有“黑金”之称的煤炭,通过并购、勘探等方式,耗资50亿元,陆续在新疆、贵州、云南等地控股煤矿11座,获得的煤炭储量高达154亿吨。

但是,2013年后,国内煤价暴跌,加上政策调整,东银控股旗下煤矿产能一度大幅下降甚至停产。2017年10月份,东银控股一度传出流动性风险。

目前,暂无法查询到有关东银控股2017年出现财务危机时的基础数据。



罗韶宇名下的ST迪马是重庆市第一家上市的民营企业,东原地产是该公司旗下企业。罗还有一家在香港上市公司,此前名为东原地产控股有限公司(00688.HK),现名东银国际控股有限公司。图片来源:东原地产官网截图

和资源的投入,提升东银集团的经营业绩和行业地位,将其打造为覆盖有色矿产开发、煤炭资源开发、通用机械制造、高端制造等于一体的大型产业集团。

不过,5月8日记者在致电江南集团时,工作人员告知,这只是一个框架协议,目前有关江南集团的总出资额,在重组后的东银集团中的持股比例等,都还有待双方进一步商谈。东银控股相关企业工作人员5月8日也向记者确认,地方国资以战略投资者身份入股只是其一,本次事件的核心,是东银控股被债权人申请进行破产重整。

5月8日晚,东银控股旗下的ST迪马发布公告称,控股股东被债权人申请重整。

该公告称,ST迪马于2024年5月8日接到控股股东东银控股的告知函,控股股东东银控股于近日收到债权人重庆市兴实业发展有限公司(以下简称“兴实业”)的告知函,兴实业已于5月8日向重庆市第五中级人民法院(以下简称“重庆五中院”)递交了申请东银控股重整的相关资料。

当地媒体在5月8日早上发布的消息中,已经隐晦提及了“通过进行司法重整”事宜,5月8日当

天,兴实业向重庆五中院递交了申请东银控股破产重整的申请。同日,东银控股告知ST迪马,ST迪马当晚发布控股股东破产重整的公告。

上述流程意味着,东银控股在债权人向法院提交重整申请前,就向媒体披露了该信息,且在破产重整申请提交前,已经与可能的国资战略投资者签订了框架协议。

5月8日ST迪马公告控股股东将进行破产重整后,上交所连发3个问询函,ST迪马在回复中披露,其已与华润渝康资产管理有限公司签订“业务合作协议”。

均表示愿意继续支持东银控股发展,共同协商解决面临的困难。2017年12月7日,重庆市政府召集相关部门、金融单位负责人和东银控股负责人召开了专题协调会。

该会议认为,本着“支持民企、服务发展、稳定全局、实现共赢”的原则,各金融机构应该一致行动,合力支持东银控股走出目前困境,把此次债务问题带来的影响降低到可控范围。东银控股的债务问题在政府部门的帮助下,正逐渐获得妥善解决。

但是,东银控股刚走出煤炭困境,又倒在了房地产“三条红线”下。

所谓“三条红线”,是指2020年8月,央行、银保监会等机构针对房地产企业提出的指标,即剔除预收款项后资产负债率不超过70%、净负债率不超过100%、现金短债比大于1。

东银控股旗下的ST迪马,此前的主营业务之一是房地产。

ST迪马在5月8日的公告中称:“若重整失败,东银控股将存在被宣告破产清算的风险。”

总投资310亿元 已完工3年

广佛南环、佛莞城际有望在5月底开通运营

本报记者 孙丽朝
广州报道

在完工3年后,总投资310亿元的广佛南环(佛山西站—番禺站)、佛莞城际(番禺站—东莞西站)终于即将迎来开通。多位接近广东省政府人士对《中国经营报》记者透露,当前广佛南环、佛莞城际正处于试运行阶段,并有望在5月底正式开通运行。

接近广东省政府人士对记者透露,目前两条线路开通前的准备工作正在有序进行。线路在正式投入运营前,需获得国家铁路局颁发的铁路运输许可证。对此,国家铁路局非常重视,委托下属的广州铁路监管局开展多次现场核检。

“几天前,受国家铁路局委托,广州铁路监管局组成的审查组召开了广佛南环、佛莞城际铁路旅客运输许可准入现场核查末次会议,两条城际铁路现场查验工作顺利通过,预计运输许可证将在近日获得。”上述人士表示。

大湾区四条城际铁路将贯通运营

广州地铁集团人士对记者表示,广佛南环、佛莞城际铁路开通后,将与已开通的佛肇城际(佛山西站—肇庆站)、莞惠城际(东莞西站—小金口站)首末相连,实现四线贯通运营,形成一条全长258公里、横跨5座城市、呈东西走向的

路省地双方谈判过程艰难

此前,由于路省双方就合资铁路股权问题未能达成一致,广佛南环、佛莞城际在建成后曾长期无法推动投入运营。

2023年7月26日,广东省审计厅厅长马学斌向省第十四届人民代表大会常务委员会第四次会议作《广东省人民政府关于2022年度省级预算执行和其他财政收支的审计工作报告》时公开表示,个别项目未及时发挥经济社会效益。截至2023年5月,广佛南环和佛莞城际铁路已完工长达两年仍未投入运营,涉及项目总投资310亿元。(详见中国经营网2023年8月17日报道《总投资310亿元 广东两城际铁路完工两年仍未投运 症在何处?》)

接近广东省政府人士对记者透露,广佛南环城际四电系统需接

多部门协调推动项目开通

“我们曾尝试与铁路部门沟通,希望在股权置换完成之前,先由广州地铁集团接手佛肇、莞惠城际,但广铁集团并未同意。因为股权置换谈判关系着广东省后续多条线路的开通和自主运营,所以广

通大动脉,有效加强广州、佛山、肇庆、东莞、惠州等5个城市的区域交通联系,加快形成粤港澳大湾区1小时通勤圈。

在广佛南环、佛莞城际运行试验期间,广州地铁集团初步测算四线贯通运营后,从广州长隆站乘坐

人已开通运营的佛肇城际铁路佛山西站,佛莞城际四电系统需接入已开通运营的莞惠城际铁路东莞西站。佛肇城际和莞惠城际此前由中国铁路广州局集团有限公司(以下简称“广铁集团”)运营,接入上述两条线路和车站,需广铁集团的配合和支持。

广铁集团是中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)18家铁路局集团公司之一,是国铁集团全资子公司。

2018年,广东省政府决定委托广州地铁集团承接广东珠三角城际轨道交通有限公司(以下简称“珠三角城际公司”),按照“全面接管、分步实施、均衡部署、有序推进”的原则,广东省制定了一揽子运营接管方案,计划在2025年之

“大站快车”出发,到佛山西站、东莞西平西站用时约30分钟,到肇庆鼎湖东站、惠州陈江南站用时约60分钟,将充分发挥广州核心城市的辐射带动作用,实现广州至佛山、东莞中心30分钟互达,其他城市60分钟互达。

前,自主运营粤港澳大湾区内约700公里的城际铁路线路。

广州地铁集团人士对记者透露,2022年年初,广州地铁集团曾计划上半年接管佛肇、莞惠两条城际铁路线路,并加快推进广佛南环城际接入佛山西站,佛莞城际接入东莞西站,确保广佛南环和佛莞城际尽快开通运营。不料,广东省与广铁集团未能就珠三角城际公司股权置换问题谈妥,佛肇、莞惠两条线路的接管被推迟,广佛南环、佛莞城际的开通也变得遥遥无期。

珠三角城际公司成立于2010年8月,由广铁集团、广东省铁路建设投资集团有限公司分别作为国铁集团前身铁道部、广东省政府的出资者代表,股东双方各出资50%组建。经过近年多次股权置换,省方持股比

在购票方面,广肇、广惠城际将沿用广清、广州东环城际的“12306+城际铁路公交化多元支付”双票务系统。其中,12306票务系统实现“当日一次有效”,城际铁路公交化多元支付票务系统则实现全国交通一卡通、岭南通、

例逐渐上升。目前,广铁集团占股13.62%,广东省国资委下属的广东恒健投资控股有限公司持股11.84%,广州地铁集团占股74.54%。

上述接近广东省政府人士对记者透露,按照广东省政府的计划,广铁集团全面退出珠三角城际公司,珠三角城际公司现有铁路项目如佛肇城际、莞惠城际、穗莞深城际等从广铁集团运营转变为广州地铁集团运营。广铁集团所持珠三角城际公司的股份,广东省用其他铁路项目进行股权置换。

对于这一思路,国铁集团前身中国铁路总公司(以下简称“中铁总”)持支持态度。记者获取的一份2018年中铁总与广东省政府《关于推进广东省铁路建设会议纪要》显示,路省双方同意按照“城际铁

羊城通、广州地铁APP城际乘车码等多种支付方式进站乘车(微信和支付宝等第三方乘车码暂不支持)。旅客搭乘城际铁路将与地铁一样便捷,实现随到随走,无需提前购票,出行时间也将更加灵活。

路以地方为主,干线及通道项目以铁路总公司为主原则,积极推进广东境内合资铁路公司股权置换工作和公司重组工作。”

但股权置换的具体谈判过程并不顺利。上述接近广东省政府人士表示,最初的思路是用广东省手中武广高铁10.82%股份置换广铁集团所持珠三角城际公司股份,双方已经达成初步意向。但广铁集团又提出,除了武广高铁的股份,广东省还需要拿出所持广深港高铁的部分股份,这一要求让广东省政府倍感压力。

上述接近广东省政府人士表示:“武广高铁和广深港高铁都是盈利的干线项目,用武广高铁置换长期亏损的城际铁路股份,广东省已经很吃亏了。”

广东省相关单位和铁路部门召开协调会,推动广佛南环、佛莞城际开通运营相关工作。

此后,珠三角城际公司与广铁集团相关处室、站段及车间负责人员密集对接,对广佛南环城际接入佛山

西站施工方案、安全协议、施工计划、月计划、日计划等各项审批流程,采用“线上”和“线下”两种方式同步进行,快者优先、特事特办,并于2023年9月12日办完所有施工手续。9月14日凌晨,广佛南环城际接入佛山西

站天窗点作业完成。

2024年1月23日,莞惠、佛肇城际线路运营管理权由广铁集团移交广州地铁集团,为广佛南环、佛莞城际铁路的开通进一步奠定了基础。