

# 巨额商誉悬顶 业绩“变脸”频现

□本报记者 蒋洁琼

多家公司近期因巨额商誉减值导致2017年预计业绩“变脸”。根据2017年三季报数据,商誉占所有者权益(净资产)比例50%以上的公司达124家。分析人士表示,并购对赌协议结束后,巨额商誉成为相关公司的悬顶之剑。随着年报披露高峰期到来,商誉减值风险将逐渐暴露出来。

## 部分公司商誉占比高

商誉是上市公司溢价收购形成的一项资产。一般而言,商誉占公司净资产的比重越大,计提商誉减值时,对上市公司的利润等财务数据影响越大。

Wind数据显示,截至2017年三季度末,商誉金额在5000万元以上的公司1166家。其中,323家公司商誉超过10亿元,36家商誉在50亿元以上;商誉占所有者权益(净资产)比例50%以上的公司124家。

上述124家商誉占净资产比例超过50%的公司中,11家公司商誉甚至超过净资产。以\*ST紫学为例,截至2017年三季度末,公司商誉为15.27亿元,而净资产只有1亿元,商誉为净资产的15倍。纳思达的商誉高达140.93亿元,而净资产为31.74亿元,商誉为其净资产的4倍。凯福德商誉为其净资产约两倍。此外,炼石有色、众应互联、长城影视、长城动漫、维格纳丝、国美通讯、民盛金科等的商誉均超过其净资产。

数据显示,25家公司商誉占净资产比例在70%~100%之间,包括南京新百、任子行、誉衡药业、联建光电、高伟达、天海

投资、万达电影等。拓维信息、奥飞娱乐等88家公司商誉占净资产比例在50%~70%之间。

从目前情况看,商誉占净资产比例超过50%的主要为中小创公司,达到88家。专业人士表示,由于不用摊销,部分公司商誉减值时点较为“微妙”,有的公司出现亏损时,通过商誉减值对业绩“洗大澡”。对于实施过“双高”(高估值、高业绩承诺)并购,且并购标的业绩承诺难以兑现,这些公司可能出现商誉减值引发业绩“变脸”。

## 引发业绩“变脸”

截至1月31日,近200家公司修正了2017年预计业绩。其中,多家公司因巨额商誉减值,导致2017年业绩“变脸”,包括民盛金科、拓维信息、天际股份、巴士在线、东华软件等。

以民盛金科为例,修正后的预计业绩亏损2亿元至2.5亿元。公司此前预计2017年净利润变动区间为1500万元至6000万元。公司表示,2016年公司收购了广东合利金融科技服务有限公司,因非同一控制下企业合并形成了约11.94亿元的商誉。经公司财务部门初步测算,合利金融2017年净利润未达到盈利预测值,公司拟对收购合利金融产生的商誉计提约1.5亿~2亿元的商誉减值准备金。

拓维信息预计2017年净利润为6345.86万元至1.27亿元,同比下降40%至70%;而在三季报中,净利润预计为1.69亿元至2.33亿元,同比下降20%至增长10%。修正业绩主要系部分全资子公司盈利能力未达预期。公司对并购形成的商誉进行减值测试,初步判断商誉存

在减值风险。

天际股份原本预计2017年净利润同比增长170%~220%,修正为同比下降55.85%~81.82%。公司表示,修正后预计业绩考虑了并购江苏新泰材料科技有限公司形成的商誉减值因素。

此外,巴士在线2017年业绩预计修正为亏损15亿元至18亿元;而此前为预计扭亏为盈,盈利1.64亿元~2.1亿元。对于业绩预告出现重大差异的主要原因,公司表示,全资子公司巴士在线科技有限公司业绩预估与前期业绩预估存在较大差异,由此造成商誉大幅减值。

根据2017年三季度数据,民盛金科商誉超过了净资产,商誉为11.94亿元,净资产为10亿元;拓维信息商誉占净资产比例为56.05%;天际股份商誉占净资产比例为66.57%;巴士在线商誉占净资产比例为71.55%。

此外,艾比森、数码科技、阳普医疗、全志科技、联建光电等公司均在业绩预告中披露了商誉减值相关事项。

## 减值风险仍需化解

并购成为上市公司业绩增长的双刃剑。并购标的业务发展良好,推动上市公司业绩增长;并购标的经营出现问题,则可能带来商誉减值风险。

以计算机板块为例,2013年~2015年,计算机板块公司出现并购高峰,不少公司积累了大量商誉。根据券商研报,计算机板块公司商誉减值影响逐渐显现,近1/4的公司2017年利润受商誉减值拖累。

以东华软件为例,公司预计,2017年度净利润为5.85亿~8.55亿元,同比下降

35%至5%。公司此前预计净利润变动区间为11.25亿元至13.04亿元。对于修正2017年度业绩预告的原因,东华软件表示,子公司计提商誉减值,导致公司净利润未达预期。

中金公司人士表示,2017年,东华软件预计计提商誉减值约5亿元,相关子公司可能包括深圳至高与北京联银通。根据2016年的情况,深圳至高与北京联银通分别计提商誉1.36亿元、7362万元,两家公司商誉账面原值余额分别为5.65亿元、2.48亿元;据此估计此次商誉减值子公司可能仍为深圳至高与北京联银通,预计商誉计提幅度约5亿元左右,与此次业绩预告修正幅度相当;计提后,预计公司商誉约为9亿元,未来仍存在一定的减值风险。

截至2017年三季度末,\*ST紫学的商誉为15.27亿元,但净资产只有1亿元,商誉为净资产的15倍。在2017年半年报中,\*ST紫学表示,2016年,公司完成了对学大教育集团100%股份及其通过VIE结构控制的学大信息100%股份的收购。本次合并并非同一控制下企业合并,合并形成较大商誉。该部分商誉需在未来每个会计年度末进行减值测试,如果学大教育未来经营状况未达预期,则存在商誉减值风险。商誉减值将直接减少公司各相应会计年度当期损益。

分析人士表示,并购的对赌协议结束后,巨额商誉可能成为悬顶之剑。一旦并购标的业绩下滑,商誉减值可能大幅影响相关公司的业绩,甚至导致业绩“变脸”。随着监管趋严,2017年以来,高估值、高业绩承诺并购大幅减少,新增商誉有所减少。但前期积累较多,部分公司未来仍面临着商誉减值风险。

## 中国船舶拟回购子公司股权

中国船舶2月13日晚披露重大资产重组进展。公司拟发行股份购买华融瑞通、新华保险、结构调整基金、太保财险、中国人寿、人保财险、工银投资、东富天恒8名交易对方持有的上海外高桥造船有限公司(简称“外高桥造船”)36.27%股权;购买华融瑞通、新华保险、结构调整基金、太保财险、中国人寿、人保财险6名交易对方持有的中船澄西船舶修造有限公司(简称“中船澄西”)12.09%股权。

外高桥造船原为中国船舶全资子公司,中船澄西原为中国船舶持股89.34%的控股子公司。因债转股事项,外部投资者获得了这两家公司部分股权。中国船舶此次对子公司股权进行回购。

公告显示,外高桥造船成立于1999年,已发展成为一家现代化大型船舶总装制造企业。外高桥造船主要业务包括船舶建造及海洋工程业务,产品类型覆盖散货轮、油轮、超大型集装箱船、海洋工程钻井平台、钻井船、浮式生产储油装置、海洋工程辅助船等。中船澄西是中国船舶行业实力强、规模大、管理优的企业之一,修船总量连续多年位居中国修船业第一集团前列。中船澄西主要从事船舶及海洋工程修理、建造及大型钢结构件制造,下属船舶建造、船舶修理和钢结构三大业务板块。(杨洁)

## 蚂蚁金服增资捷顺科技子公司

捷顺科技2月13日晚间公告,公司及全资子公司顺易通与上海云鑫(蚂蚁金服全资子公司)签订了增资协议,上海云鑫拟以现金出资2亿元投资顺易通,持有顺易通20%股权。公司股票2月14日复牌。

顺易通作为公司智慧停车运营的主体,本次引入上海云鑫作为战略投资者,将集合双方优势加快推进智慧停车运营业务的拓展。

公告显示,增资后,顺易通由公司全资子公司变为控股子公司,其股权结构的变化不会影响公司对公司的控股权,不会对公司财务及经营状况产生重大影响。

捷顺科技表示,本次增资将有力促进公司智慧停车业务的快速发展,带动公司主业持续增长,推动公司“智能硬件+生态环境”战略的加速落地。

此外,公司拟使用自有资金在不超过3亿元,且不低于1亿元的额度内,以不超过15.5元/股的价格回购公司A股部分社会公众股份。回购期限自股东大会审议通过之日起12个月内。(欧阳春香)

## 日海通讯与中国联通战略合作

日海通讯2月13日晚间公告,全资子公司日海物联与中国联通签订了战略合作协议,将围绕物联网开展全面、长期的合作,充分整合双方的技术、产品、服务、渠道资源等优势。

根据公告,双方合作建设和推广中国联通物联网使能平台,将日海物联的物联网云平台服务能力整合至中国联通物联网使能平台系统;中国联通为日海物联的平台建设和整合提供IaaS基础设施资源及相应的支持,打造物联网垂直行业产品体系。

同时,基于日海物联在无线通讯模块领域的技术及市场优势,深入开展硬件行业解决方案的合作,面向车载电子、移动办公、工业制造、智慧城市等领域,定制推出芯片/模组级解决方案,降低下游厂家的开发难度。

目前,中国联通已在全国数十个城市完成了NB-IoT试商用开通,全国300多城市具备快速接入NB-IoT网络的能力。同时,中国联通在北京、广东等区域开通了eMTC试验网,具备试商用条件。

公司表示,日海物联与中国联通合作,可以借助双方在技术、产品、运营、客户、渠道等方面的优势资源,协同向客户提供一揽子物联网解决方案,加快推进公司“云+端”的物联网战略。(欧阳春香)

## 大东南控股股东5万股质押股票被平仓

大东南2月13日晚间公告,控股股东大东南集团质押给华龙证券的股份出现被动减持,减持股数为5万股,减持均价2.61元/股。截至目前,大东南集团向华龙证券质押的股票为9296万股,已被强行平仓5万股,剩余股票质押数为9291万股,涉及违约处置的股票数为9291万股。

公司表示,受近期股票市场下跌影响,公司股价波动较大,上述质押股份已跌破平仓线。2月12日开盘后,大东南集团已现金补仓,但华龙证券仍直接减持5万股。截至2月12日,大东南集团已向华龙证券累计补仓1.06亿元。公司正与华龙证券沟通相关事宜,积极进行补仓安排。

公告显示,截至2月12日,大东南质押了5.10亿股,占公司总股本的27.17%,占其持有公司股份的96.73%;司法冻结1.67亿股,占公司总股本的8.9%,占其持有公司股份的31.7%。(欧阳春香)

## 一汽富维被一汽富晟举牌

一汽富维2月13日晚公告,2月8日~2月9日,公司第二大股东一汽富晟通过上海证券交易所购入公司股票130.06万股,占总股本0.31%。此前,一汽富晟持有公司2052.28万股股份,占总股本4.85%。本次权益变动后,一汽富晟持有公司2182.34万股股份,占总股本5.16%,仍为公司第二大股东。

简式权益变动报告书显示,一汽富晟成立于1995年6月,注册资本3亿元,经营范围包括中型货车及客车用汽油系列发动机、汽车零部件及总成、农用车、橡塑制品、金属结构件、模具制造等。(杨洁)

## S\*ST前锋将撤销退市风险警示

S\*ST前锋2月13日晚公告,上交所同意撤销对公司股票实施的“退市风险警示”。鉴于公司主营业务未正常运营,投资者难以判断公司发展前景,上交所决定自2月22日起对公司股票实施“其他风险警示”。公司股票简称由“S\*ST前锋”变更为“SST前锋”。公司股票将继续停牌。

2月8日,S\*ST前锋发布2017年年报,实现营业收入3822.46万元,同比增长612.13%;净利润为772.2万元,同比增长123.12%。2016年,公司亏损超3000万元。

同时,公司股改事宜接近尾声。S\*ST前锋2月12日晚间公告,公司临时股东大会审议通过了股权分置改革方案。公司将在证监会核准后,及时实施股权分置改革后续工作。(杨洁)

## 鼓励技术进步 补贴总体退坡

# 2018年新能源车补贴政策出炉

□本报记者 崔小粟

新能源汽车补贴退坡政策如期而来。2月13日,财政部、工信部、科技部、发展改革委发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(下称“通知”),从2018年2月12日起实施,并设置了4个月的过渡期。业内人士表示,此次通知在门槛提高的同时,补贴金额总体呈下降态势。但纯电动乘用车续航里程最高档位补贴金额有所提高,体现了政策对技术进步的鼓励。

## 设置4个月过渡期

此次通知划出了为期4个月的过渡期,2月12日至6月11日为过渡期。过渡期间上牌的新能源乘用车、新能源客车按照2018年新能源汽车推广应用财政补贴政策标准0.7倍补贴,新能源货车和专用车按0.4倍补贴,燃料电池汽车补贴标准不变。

对此,中国电动汽车百人会研究咨询部主任张成斌表示:“政策发布存在‘窗口期’,过渡期内上牌的汽车基本上为2017年生产。由于车厂和电池技术路线提高较快,其中部分汽车不符合新的技术标准。为了让企业更好地适应市场,同时显示出补贴退坡的决心,于是提出了‘过渡期’。”

值得注意的是,除了调整申请财政补贴的运营里程门槛外,通知规定,车辆销售上牌后将按申请拨付一部分补贴资金,达到运营里程要求后全部拨付。补贴标准和技术要求按照车辆获得行驶证年份执行。

张成斌认为,这相当于企业可以先期争取部分“首款”,达到运营里程后拿到“尾款”。“预拨制”有利于减轻企业运营压力。至于先期可以申请的具体补贴资金,通知并未提及。

《通知》要求,各地不得采取任何形式的地方保护措施,包括设置地方目录或备案、限制补贴资金发放、对新能源汽车进行重复检验、要求生产企业在本地设厂、要求

整车企业采购本地零部件等措施。地方应不断加大基础设施建设力度,改善新能源汽车使用环境。从2018年起,将新能源汽车地方购置补贴资金逐渐转为支持充电基础设施建设及运营、新能源汽车使用和运营等环节。

## 提高技术门槛

《通知》明确要提高技术门槛要求。包括进一步提高非快充类纯电动客车、专用车等车型的动力电池系统能量密度门槛要求,提高新能源汽车整车能耗要求,提高燃料电池汽车技术门槛。2017年目录内符合调整后补贴技术条件的车型,可直接列入新的目录等。

2018年6月12日,将实施新的《新能源汽车推广补贴方案及产品技术要求》。根据文件,乘用车方面,纯电动汽车最低续航里程补贴标准从100公里提高到150公里;动力电池能力密度最低标准从90Wh/kg提高到105Wh/kg。补贴金额方面,300公里以下按照每50公里划分档位,补贴在1.5万元~3.4万元之间;300公里~400公里档补贴4.5万元;400公里以上档补贴5万元。标准提高的同时,补贴金额总体下降。但最高档补贴金额较过去的4.4万元有所提高,体现了政策对技术进步的鼓励。

新能源客车方面,补贴总金额从不超过30万元调整为不超过18万元。系统能量密度从85Wh/kg提高到115Wh/kg。新能源货车和专用车补贴下滑最高,最高上限从20万元下调到10万元,装载动力电池系统能量密度从90Wh/kg提高到115Wh/kg。燃料电池汽车补贴力度保持不变,燃料电池客车和专用车采用定额补方式。

张成斌认为,乘用车补贴将利好A00级纯电动车型。补贴政策调整将促进产品结构的进一步高端化。新能源专用车补贴下滑较大,但电池成本大幅下降以及专用车规模迅速扩大,市场空间增长快、利润高,退坡后经济型依旧凸显,预计2018年将维持高增长。

分析人士认为,客车补贴政策将利好新能源客车龙头企业。由于新能源客车补贴额度高,相对于传统客车,一直利润较高。此次补贴退坡40%,将促使行业回归理性。

中信证券分析师认为,短期看,考虑2017年补贴已大幅下降,2018年在2017年基础上再退坡,产业链的准备程度、能力都比2017年强。长期看,补贴金额下降,补贴标准提高,有助行业竞争格局优化,龙头企业竞争力将充分体现。

根据鹏博士此前公告,中信网络注册地为深圳市,注册资本42.12亿元。中信网络拥有国家批准的基础电信业务运营资质,是除三大基础运营商之外唯一拥有固定网络专线电路业务经营资质的基础电信业务运营商。中信网络拥有国内骨干网络“奔腾一号”,并投资控股参股多项其他网络资源。截至2017年6月30日,中信网络总资产2.91亿元,净资产-1922.56万元。2017年上半年实现营业收入7113.74万元,净利润为-5143.97万元。

公告显示,利用奔腾骨干网为公司多种业务提供支撑平台,确保公司网络传输质量和传输效率,保障网络安全畅通稳定,提高公司竞争优势。

## 鹏博士放弃竞价中信网络49%股权

缴纳的2亿元保证金可能被扣除,并缴纳竞价服务费。同时,北交所有权根据中信集团的申请再次组织本项目的交易活动,再次成交的成交价如低于本次交易价,则中信集团有权要求此次的受让方补足差额部分。

而公司若继续参与竞价,则将构成公司的重大资产重组。公司需重新召开董事会、股东大会审议相关议案,并取得中国证监会的审核,能否通过审核存在不确定性。

考虑到中信网络所拥有的骨干网络“奔腾一号”,其设备容量、设备年限、光纤使用年限等未来需投入大量资金进行更新改造,且公司需向中信网络提供资金支持。

经公司管理层综合考虑及分析投资风险,认为若继续参与竞价,可能给公司及股东

造成巨大损失,因此公司放弃继续竞价。

上述股权转让项目的最终成交金额为78.18亿元,由其他受让方取得。

## 不影响合作关系

鹏博士表示,此次放弃继续参与中信网络股权转让竞价,不会对公司现有业务造成任何实质影响,且不会影响公司与中信网络的合作关系。公司目前经营管理活动一切正常,市场环境或行业政策未发生重大调整。

“本次交易的初衷是加强和中信的合作,和牌照没关系。牌照属于中信集团,也不影响我们和中信网络的业务合作。”杨学平对中国证券报记者表示。

## 控股股东所持股份被冻结

# 工大高新被上交所问询

□本报记者 杨洁

2月13日晚间,鹏博士公告称,中信网络在北京产权交易所挂牌转让底价为13.38亿元,采取网络竞价方式确定受