

施展“财技”被问询

*ST公司保壳“老套路”恐难奏效

ST公司保壳的关键节点再次来临,2022年年报业绩预告已大致描绘出ST阵营过去一年的经营画像。部分*ST公司依靠各类“财技”,理论上存在“摘帽”预期。但细究来看,非经常性损益仍是不少*ST公司扭亏的主要原因,通过资产处置、债务重组等“老套路”突击保壳的现象频现。为此,监管机构迅速跟进盘根问底。专家表示,在监管高压态势下,非常规保壳手段恐难奏效。长期处于退市边缘的公司须从根本上改变经营颓势,否则会被投资者抛弃。

● 本报记者 乔翔

保壳“老套路”频现

中国证券报记者梳理发现,*ST公司主要通过诸如资产处置、政府补贴、债务重组、无偿捐赠等手段扭亏为盈,脱离险境。

1月30日晚,*ST沈机公告,公司预计2022年业绩将扭亏为盈。查阅公告发现,公司依靠两大手段实现“逆袭”:一是债务重组,二是子公司破产清算。

去年12月,*ST沈机披露债务重组公告,下属子公司拟分别与济南圣泉集团股份有限公司、何硕(沈阳)精密机械有限公司签署《债权债务豁免协议》。由披露可知,此次债务重组影响收益1.1亿元至1.35亿元。此外,相关子公司破产清算收益3000万元至4000万元。

依靠债务重组扭亏为盈的还有*ST顺利。据公告披露,业绩变动的主要原因是公司与债权人进行了债务重组。此外,公司表示,受债务重组及接受现金捐赠等影响,归属于母公司所有者权益增加。

去年12月底,公司发布公告称,为支持和推动公司长远发展,接到股东深圳华涵的通知,在2022年12月31日前,拟向公司进行现金捐赠,金额为不低于3000万元整(含),具体金额以实际到账为准。公司无需支付对价,亦不附有任何义务。

股东“简单粗暴”捐赠并非个例,此类情形也发生在*ST宜康、*ST亚联、*ST吉艾等公司身上。

“在保壳关键阶段,如果公司管理层认定经营层面的努力无望,那么非常规手段常常会被当作维系上市地位的救命‘稻草’,因为摘帽后喘息时间会大大延长。”某资深投行人士说。

监管机构火速问询

记者发现,面对一些“扎眼”的保壳手段,监管部门的问询迅速且精准,直指问题要害。前述投行人士认为,在监管高压态势下,一些非常规保壳手段恐难奏效,投资有保壳预期的公司需注意风险。

春节假期刚过,就有*ST运盛、*ST顺利、*ST蓝盾、*ST新文等公司的年报业绩预告收到问询函或关注函。

1月30日晚,*ST运盛披露2022年度业绩预盈公告,预计2022年扣除与主营业务无关和不具备商业实质的收入后营业收入为6500万元至7500万元;预计2022年扣非后净利润为400万元至600万元,同比将实现扭亏为盈。

公司的收入确认引起了监管部门的关注。据披露,公司2022年前三季度仅实现营业收入3525.24万元,第四季度营业收入实现大幅增

数据显示,466家公司预计续亏。其中,318家公司近三年扣非净利润为负值,存在触及其他风险警示的可能性。

长。同时,公司的非经常性损益认定也值得商榷。数据显示,公司第四季度净利润实现大幅增长。对此,上交所对公司发出问询函,要求说明是否在第四季度新增贸易类收入,相关业务产生的利润是否应当确认为非经常性损益。

通过处置长布村厂房和潜水装备生产线建设项目,*ST中潜预计2022年扣非净利润为亏损6483万元至6371万元;扣除与主营业务无关和不具备商业实质的收入后,预计营业收入为11019万元至11708万元。由此可见,虽然公司仍为亏损,但营收刚好跨过1亿元“红线”,保壳意图明显。

财务数据显示,*ST中潜2022年前三季度实现营业收入4450.36万元。面对公司2022年第四季度收入突增,深交所要求公司说明,是否存在年底突击交易、虚假交易或提前确认收入从而规避股票终止上市的情形。

不仅如此,对于公司扣除与主营业务无关和不具备商业实质的收入后,营业收入的主要构成和对应金额,营业收入扣除项的具体内容,深交所要求公司说明相关收入是否应当予以扣除及其判断依据,是否存在应扣除未扣除情况。

“高危群体”须警惕

兔年伊始,*ST西源连续跌停,让*ST板块“心头一紧”,反映出一些公司的保壳前景不容乐观。

1月29日晚,*ST西源发布2022年业绩预亏公告,公司净利润与扣非净利润均为亏损。经财务部门初步测算,公司2022年度净利润为负值、营业收入低于1亿元、期末净资产为负值。基于此,公司股票在2022年年度报告披露后存在被终止上市的可能性。

据公司披露,截至目前,公司面临大额的债务无法偿还,所持有的2家矿山子公司股权及资产均处于司法冻结状态,存在继续被司法处置的风险。同时,上述矿山子公司均暂未正式开展生产经营活动,公司于2022年10月收购的从事煤炭洗选业务的子公司亦未正式开展生产经营活动,公司仍未取得稳定的营业收入。

在4项可能触及终止上市情形中适用3项的*ST新文形势同样严峻。1月30日晚,公司披露终止上市风险提示公告,会计师事务所对收入确认以及收入扣除项、对公司收到合伙企业资金的核查工作尚未完成,不排除经审计的净利润为负值且营业收入低于1亿元,不排除交易计入资本公积的所有者权益大幅减少,不排除公司2022年度被出具非无保留意见的审计报告。

“在退市常态化背景下,优胜劣出的趋势会更加显著。”上述投行人士称,长期处于退市边缘的公司如果不能从根本上改变经营颓势,最终会被投资者抛弃。

30家公司面临被实施退市风险警示

● 本报记者 于蒙蒙

1月31日,A股上市公司2022年业绩预告披露收官。Wind统计数据显示,466家公司预计续亏。其中,318家公司近三年扣非净利润为负值,存在触及其他风险警示的可能性。今年以来,已有30家公司主动披露,公司股票面临被实施退市风险警示的公告。5家公司近期披露了可能被终止上市的风险提示公告。

经营陷入困境

根据沪深交易所相关规定,公司最近三个会计年度扣除非经常性损益前后净利润孰低者均为负值,且最近一年审计报告显示公司持续经营能力存在不确定性,交易所对其股票交易实施其他风险警示。

Wind统计数据显示,截至1月31日,318家上市公司披露,近三年扣非净利润为负值,面临触及其他风险警示的可能性。在上述公司中,相当部分公司业务与线下消费关系密切,集中于航空、旅游、零售等行业。

以ST凯撒为例,公司预计2022年扣非净利亏损8.1亿元-9.9亿元,2020年和2021年分别亏损7.63亿元、5.7亿元。ST凯撒直言,2022年度继续受疫情影响,旅游业务和食品业务都未能按照计划开展,且经受了更加严重的冲击,公司业务无法全面恢复,报告期内营业收入大幅下降,并产生了经营性亏损。

除了扣非净利润,公司持续经营能力亦是重要指标。业内人士称,这主要看审计的判断,比如公司的资金状况、市场存续、人员流失等。

濒临退市边缘

今年以来,*ST西源、*ST新文、*ST瑞德、*ST日海、*ST荣华5家公司披露了可能被终止上市的风险提示公告。

*ST西源预计,2022年扣非净利为-1600万元至-2100万元,预计2022年营收为8万元至10万元,2022年扣除与主营业务无关和不具备商业实质的收入后营收为0元至1万元,预计2022年末归属于上市公司股东的净资产为-6亿元至-7亿元。去年6月,*ST西源被实施退市风险警示,如再出现亏损将让其濒临退市边缘。

值得注意的是,部分公司的收入确认存在一定不确定性。西域旅游业绩预告显示,公司预计2022年扣非净利为-960万元至-1440万元,预计营收为1.01亿元至1.1亿元。

西域旅游面临被实施其他风险警示的可能性。西域旅游表示,若公司2022年年度经审计后的净利润为负值且营业收入低于1亿元,根据《深圳证券交易所创业板股票上市规则》的规定,公司A股股票在披露2022年年度报告后,存在被实施退市风险警示的风险。上述净利润以扣除非经常性损益前后孰低者为准;营业收入应当扣除与主营业务无关的业务收入和不具备商业实质的收入。

复苏趋势确定 航空公司有望迎盈利大年

● 本报记者 常芷若

近日,多家航空公司披露了2022年业绩预告。7家航司2022年合计预计亏损超1300亿元。业内人士表示,随着出行需求的集中释放,民航市场将明显回暖。供需增速差叠加票价市场化,航司业绩有望大幅反弹。

亏损扩大

2022年,受疫情影响,旅客出行需求处于低位。民航局数据显示,2022年全年民航运输总周转量599.3亿吨公里,为疫情前2019年的46.3%,旅客运输量2.5亿人次,为2019年的38.1%。

近日,多家航空公司披露了2022年业绩预告,中国国航、中国东航、南方航空预亏规模均在300亿元以上。中国国航公告称,预计2022年度归属于上市公司股东的净亏损约为370亿元-395亿元,比上年净亏损增加203.58亿元-228.58亿元;中国东航公告显示,预计2022年度归属于上市公司股东的净亏损约为360亿元-390亿元,比上年净亏损增加237.86亿元-267.86亿元;南方航空预计,2022年度归属于上市公司股东的净亏损约为303亿元-332亿元,比上年净亏损增加181.97亿元-210.97亿元。

另外,海航控股预计2022年度归属于上市公司股东的净亏损约为185亿元-220亿元;吉祥航空预计2022年度归属于上市公司股东的净亏损约为35.7亿元-42.3亿元;春秋航空预计2022年度归属于上市公司股东的净亏损约为23.5亿元-26亿元;华夏航空预计2022年度归属于上市公司股东的净亏损约为17亿元-19.8亿元。

中国国航表示,2022年,公司各主基地市场遭受疫情反复冲击,尤其是在北京市场,运力投入及总周转量降至疫情以来最低。同时,由于油价高企、汇率波动等多重不利因素,公司经营改善的难度进一步加大,主业相关投资企业亦受到严重影响。南方航空则表示,民航业受疫情反复、油价高企等多重因素冲击,行业形势严峻复杂。

民航局表示,2022年疫情对行业影响的深度和持续性远超预期,民航因时因势调整优化防控政策,协调争取并加快实施一揽子财税金融纾困政策,稳住行业发展基本盘。2023年力争完成运输总周转量976亿吨公里,旅客运输量4.6亿人次,货邮运输量617万吨,总体恢复至疫情前75%左右水平,力争实现盈亏平衡。

加快复苏

随着疫情防控政策的优化,民航业加快复苏。民航局指出,2023年将鼓励大型骨干航空公司打造枢纽间空中快线,鼓励中小航空公司专注支线市场,稳妥有序恢复国际航空市场;扩大“干支通,全网联”试点范围,拓展空铁联运服务。此外,加大基础设施建设力度,力争2023年颁证运输机场达258个。

春节期间,回乡过年、探亲访友、旅游观光等出行需求集中释放,客流量涨幅明显,民航市场加快回暖。中国民用航空局总飞行师万向东日前表示,2023年春运民航客流量明显增长。春运期间,全民航日均安排客运航班11000班次,为2019年春运期间的73%左右。民航局数据显示,春节假期7天,民航运输旅客900万人次,比2022年春节期间增长79.8%。

“返乡航线、海岛游航线、冰雪游航线需求旺盛,北京-三亚、成都-三亚、北京-哈尔滨等航线销售火爆,平均客座率高达90%以上。”海航控股相关负责人表示,多条国际航线备受旅客青睐,客座率率达80%。

中国东航表示,春节假期共执行航班15078班次,运送旅客178.7万人次,航班量同比增长41.46%,旅客运输量同比增长91.07%。

中金公司研报显示,补偿性需求释放,票价有望大幅上涨。预计2024年供需关系有望恢复至疫情前水平。同时,票价弹性有望带动航空公司盈利超预期。

中信证券预计,2023年国际航班量有望恢复至疫情前的50%-60%,2024年国际航班量或超过2019年水平,枢纽机场基本面有望随国际客流恢复迎来反转。国金证券表示,航空需求将恢复增长,供需增速差叠加票价市场化,航司业绩有望大幅反弹;国际客流恢复后,国际枢纽机场投资价值将凸显。

展望2023年,中国国航表示,国内市场恢复速度将快于国际市场,短期国内航班将出现供需不平衡压力。国泰君安证券表示,1月中旬航空客流量已升至2019年同期约六成。民航业复苏趋势确定,2023年将是航司盈利大年。



视觉中国图片