

上市公司忙着“摘星”“戴帽” 保壳、借壳、炒壳热情高涨

壳资源还能红火多久？

“五一”小长假后的首个交易日，刚刚扭亏的*ST海润停牌一天，等待着次日“摘星”。同一天，攀钢钒钛、吉恩镍业等多家上市公司因业绩连续亏损而被冠上“*ST”的帽子。

市场分析人士指出，上市公司忙着“摘星”“戴帽”的同时，保壳、借壳、炒壳的热情依然高涨。投资者关注：“不死鸟”神话已然破灭，壳资源还能红火多久？押注“乌鸡变凤凰”的背后有哪些不容忽视的风险？

又是“摘星”“戴帽”时 几家欢乐几家愁

截至4月30日零时，沪深两市2800多家上市公司年报全部出炉。统计显示，A股上市公司2015年总计实现营业收入和净利润分别为29.42万亿元和2.48万亿元，同比增速仅为1.13%和0.81%。

在整体业绩增速下滑的同时，相关上市公司或“摘星”，或“戴帽”，呈现几家欢乐几家愁的局面。

2015年，*ST海润、*ST成城等多家上市公司实现盈利，扭亏的原因也是各种各样，包括资产重组、出售资产、收到财政

补贴等等。

撤销风险警示前后多数公司出现股价回升。以4月7日“摘星”并变更简称为“中昌海运”的*ST中昌为例，4月末收盘价较3月初的年内低点大幅反弹逾50%。

另一些公司则没有那么幸运。*ST新梅因连续三年亏损被暂停上市。*ST常林、*ST川化等上市公司恐怕也难逃相似的命运。

此外，今年以来还有珠江控股、南华生物等30多家上市公司因触及连续两年亏损、上年末净

资产为负等规则，被交易所实施退市风险警示并冠上“*ST”。而根据东方证券的相关统计，连续两年亏损的上市公司总数达到90家，这意味着还有一些上市公司也可能加盟“*ST家族”。

值得注意的是，这些刚刚“戴帽”或存在风险的公司大多隶属于化工、机械设备、能源采掘、有色金属等周期性行业。凯石益正资产管理有限公司研究总监仇彦英分析认为，这在一定程度上反映出周期性行业正面临转型升级的严峻挑战。



26家公司成功“借壳” “炒差”风险不容忽视

5月3日当天，在又一批公司“摘星”“戴帽”的同时，作为A股“重大违法退市第一股”的退市博元，正等待谢幕时刻的到来。如无意外，5月11日将成为其在A股的最后一个交易日。

此前业界曾普遍认为，博元投资的最终退市将有效遏制困扰股市多年的“炒差风”。不过从目前情况来看，尽管“不死鸟”神话已然破灭，各方对于壳资源依旧有着不小的热情。

在*ST公司为“保壳”激战正酣时，统计显示2015年10月以来，已有26家公司成功“借壳”。

东方证券资深分析师左剑明表示，除了在证监会排队申请首发上市的逾700家企业外，接受IPO辅导的新三板挂牌企业达到

120余家，还有数十家海外上市中概股等待回归，借壳仍是当下企业上市的便捷途径之一。

根据相关规则，2014年11月16日前已退市的“新三板”公司，申请重新上市时只需满足2012年版上市规则的“低门槛”。这无疑也为“退市概念股”提供了想象空间。

业内人士也提醒，并非所有被重组的公司都能完成从“乌鸡”到“凤凰”的涅槃，重组过程中重组方的道德风险不容忽视。而一旦新股发行提速，壳资源的价值也将迅速减退甚至灭失。对于投资者而言，若抱着“赌徒心态”盲目参与壳资源的炒作，无疑将面临巨大的风险。

据新华社

“保壳大战”热度不减 重组当中不乏“水分”

在上市资格依然稀缺的背景下，“*ST家族”保壳大战热度不减。资产重组依然是“保壳”最重要的手段之一。有统计显示，目前处于停牌状态的近20家*ST公司中，绝大多数都在谋划重组。

*ST云网4月29日发布公告称，经公司董事会审议通过，拟通过发行股份的方式购买四川鼎成电力工程有限公司100%股权，并向其他3名特定对象非公开发行股份募集配套资金。4月30日，*ST合金也发布了“关于继续

筹划重大资产重组暨公司股票延期复牌”的公告。

从目前情况来看，部分公司的重组确有实质性进展。其中，*ST江化4月28日公告披露，其收购浙铁大风100%事项已获证监会并购重组委工作会议审核通过，公司股票于当日复牌。

另一些上市公司的重组则似乎颇多“水分”。4月8日起暂停上市的*ST新梅曾发布“2016年至2018年转型规划纲要”，称“将选择军事装备产业、信息安全产业及综合娱乐产业作为重点

转型领域”，并喊出了“力争三年内公司市值达到100亿元或以上”的口号。

而在4月16日对上交所问询函的回复中，*ST新梅表示“暂无相关转型产业的人员新增储备”“尚未就相关产业做过可行性研究报告”“母公司尚未取得行业准入资质”。

此外，重组失败也并非个案。据了解，*ST星马、*ST吉恩等多家上市公司被实施退市风险警示的背后，都有一次或多次重组“梦碎”的经历。

部分航空公司超售机票“权大责小”惹争议

近来国内部分航空公司“机票超售”事件，造成一些旅客行程延误和连带损失，而航空公司对后续事宜的敷衍处理，屡屡引发旅客质疑。专家认为，部分航空公司在超售机票时“权大责小”，应进一步规范机票超售权责及相应补偿政策。

持票旅客到机场才知飞机没座位

手持机票，到了机场却被告知没有座位，被拒绝登机。

来自广东湛江的邹女士近日购买了祥鹏航空昆明飞往海口的8L9971次航班的机票。4月26日18时许，邹女士赶到机场办理登机牌时，出现了意想不到的情况，柜台工作人员告知她：“飞机没有座位了，你不能登机了。”

“我买了机票，明天早上着急上班，今晚必须赶回去。”邹女士表达了她的意愿。

然而，航空公司柜台负责人接下来告诉她的话，令她更加难以接受：“今晚也没有航班回海口了，只能改签第二天的。”

同邹女士一样，因为祥鹏航空机票超售导致不能登机的，还有另外三名旅客。

航空公司机票超售导致旅客

延误、滞留，近期屡见报端。

2016年1月21日，由上海飞往北京的东航MU564航班超售50多张机票，40多名旅客滞留机场，东航仅赔偿每人200元损失，同时要求旅客签署放弃追诉声明。

2016年2月，买好机票、定好行程的浙江平阳郑氏夫妇来到温州龙湾国际机场，却被告知航班只剩一个座位，两人无法一起登机。航空公司给出的理由是：机票超售。

机票超售属“国际惯例” 赔付有“各自标准”

邹女士等人同祥鹏航空柜台工作人员沟通时，对方一直强调机票超售是“国际惯例”，按照航空公司规定，只能赔偿每人200元，航班改签到第二天。

从下午6点左右一直到晚上8点半，双方未达成一致。“要么接受200元，要么就只能一直在机场等着。”邹女士对航空公司的处理态度极为不满，但也只能无奈接受航空公司的处理安排。

同行的王女士还购买了价值1200元左右的水果，全是樱桃、草莓等不耐常温久存的。在问及这些水果能否代为保存时，航空公司回复称“不能保存”，损坏

了也不会赔偿。

据专家介绍，各国航空公司处理“超售”情况时有所不同。清华大学工程管理硕士教育中心执行主任刘大成在国外经历过机票超售。2015年12月5日晚，刘大成一行三人乘坐美国达美航空公司从路易斯维尔到芝加哥再转南本德的航班，在候机时遇到机票超售不能成行。最后，航空公司赔偿三人3147.6美元，折合人民币约2

专家 航空公司不应漠视乘客权利

在机票超售之后，航空公司和订票平台往往处理态度不够积极。作为此次旅客购票的两家平台，阿里旅行网表示，并未接到航空公司机票超售的提醒，航空公司既没有提醒订票平台也没有提醒旅客本人。

另一家订票平台去哪儿网在记者问询时表示，这完全是由于航空公司超售造成，去哪儿网没有责任。

在机场柜台，记者因第二天不能上班而请求航空公司出具因机票超售造成旅客不能成行的证明，航空公司也拒绝盖章。

万元，是购买机票价格的4倍。

刘大成介绍，目前美国与欧洲机票超售后，一般来说航空公司的权力与义务是对等的。当出现小概率事件时，航空公司一种方法是以延后补偿拍卖的形式，鼓励已有座位但可延后飞走的乘客获得补偿后腾出座位，另一种形式就是加大补偿力度，对旅客损失进行有效补偿。

据了解，国外航空公司在旅

客购票时，一般会明确告知该票属于超售；国内航空公司往往事前不告知，事后再补偿，补偿标准由航空公司自定。

作为祥鹏航空的控股主体，海南航空规定，对超售旅客免费退票，并补偿票面价格的30%。如果补偿金额低于200元，则按200元补偿。当航班超售时，海航有权决定超售航班旅客及行李的载运安排。

航空公司存在漠视乘客权利的现象。

早在6年前，温州工商开出全国首张“超售机票”罚单，认定未告知的机票超售属欺诈行为，广东一家航空服务有限公司超售2张机票被罚5000元。

刘大成表示，部分航空公司往往引进国际惯例中有利于自己、属于权力的一部分内容，淡化应该履行的义务、责任，合同也往往有利于航空公司。建议民航部门出台机票超售的补偿政策和标准。

据新华社