

移动医疗开启强强联合 线下资源仍是核心

移动医疗行业开始从开环到闭环转变,消费者的反馈将会被更好地分析和回应。

移动医疗最核心资源还是线下资源,传统医疗上市公司正在从入口平台之争,开始转向强强联合和跨界整合。

证券时报记者 阮润生

“互联网这风,把我们医疗产业人吹得有些找不到方向了。”骨科大夫出身的北京健康促进会执行会长王昊飞,谈及愈演愈烈的移动医疗健康浪潮时,反思移动医疗市场。

移动医疗炙手可热,日前阿里巴巴整合医药电商业务,将天猫在线医药业务运营权注入阿里健康;国际上,苹果、IBM 联合全球最大医疗设备制造商之一强生,将 Apple Watch 健康数据交给医生和保险公司,布局医疗大数据市场。分析人士指出,传统医疗上市公司正在从入口平台之争,开始向强强联合和跨界整合再进一步。

强强联合与入口之争

目前,医疗器械龙头公司从平台型公司向生态系统构建者转变,九安医疗与小米合作,宝莱特与平安健康等合作都在构建相应的生态系统。”海通证券医药行业高级分析师王威在医疗电子投融资洽谈会上表示,今年将会看到越来越多医疗行业龙头企业联合互联网巨头的案例。

据介绍,作为国内可穿戴医疗第一股,九安医疗去年在宣布与腾讯微

信、京东合作发售产品后,又引入小米2500 万美元投资,进一步推动 iHealth 智能产品在国内市场销售。宝莱特也曾公告与平安集团旗下平安健康互,采用双品牌的方式联合研发儿童健康智能温度计产品。乐普医疗则通过收购,在心脑血管网络医院、垂直电商以及患者互联网社区三大品台布局,初步构建了移动医疗闭环商业模式。

移动医疗行业开始从开环到闭环转变,消费者的反馈将会被更好地分析和回应。”王威称,随着平台趋于完善,用户、硬件以及大数据入口等争夺也会持续,而入口方面的龙头企业尚未确立。在同期举办的移动医疗展会上,多家上市公司展出相应的智能医疗设备硬件以及相应服务,通过不同的方式,争夺入口,积累用户以及相应数据资源。

东软集团旗下的东软熙康就展出了其腕表、心电图、益体机等健康终端以及健康管理类 App。”我们准备了 300 份资料,一会功夫就发完了。”东软熙康总经理助理金柏岩对记者表示。

相比东软熙康,参展公司更多直接面向普通消费者市场。去年获汤臣倍健 1 亿元参股的倍泰,展出了其可穿戴式心电内衣、智能手表等产品以



阮润生/摄影

及相应服务端。

医疗资源舍与弃

数据显示,2014 年中国互联网医疗市场整体规模为 113.9 亿元,其中移动医疗达到 30.1 亿元,占比 26%。随着移动医疗市场爆发式发展阶段的到来,预计到 2017 年,中国互联网医疗市场整体规模将达到 365.3 亿元,移动医疗将突破 200 亿元。王威指出,移动医疗最核心资源还是线下资源,传统医疗上市公司通过多年积累,拥有相关医疗资质,优势明显,吸引互联网公司跨界合作。

看到展会的这些移动医疗硬件,我都会上前问一句“有医疗器械资质认证吗?”王昊飞说,医疗行业对器械有严格的专业要求,没有资质就等同于“玩具”。4月10日,国家卫

计委发言人宋树立就表示,将禁止进行互联网医疗诊治,只能做健康方面的咨询。

传统医械背景出身的倍泰表示产品资质齐全,但是确定定位在于健康管理,而非医疗诊断,并表示愿意为线下的医疗服务“慷慨付费”,毕竟大医院、好医生资源都在争取,提供更好的增值服务才是持久竞争力。”

但是,如何取舍也让上市公司绞尽脑汁。去年获得弘毅资本、高盛等 37 亿元投资的东软熙康,成为业内最大单笔融资,但目前公司仍在亏损,商业模式尚待验证。

我们最主要的问题就是线下医疗资源铺得太开。”金柏岩称,为了让服务落地,我们建立线下健康中心,但综合起来成本太高,以后将逐步采用与当地医疗机构合作方式推广,减少直营店。”

上市房企一季报整体利润大幅下滑概率大

证券时报记者 李小平

近期楼市政策暖风频吹,但盘点今年房企的业绩,却能感到阵阵寒意。从已公布的业绩预告来看,房企今年一季度整体业绩大幅下滑概率较大。

同花顺 IFIND 统计显示,截至 4 月 16 日,沪深两市上市房企共计有 42 家发布了 2015 年一季度业绩预告,对今年首季做出业绩预告的公司多达 27 家,也就是说,超过六成的上市房企,对今年一季报不乐观。在预警名单中,首亏企业多达 10 家,且不乏预计净利润大幅下滑的个案。

在业绩预警的上市房企中,包括万科、深物业等知名企业。其中万科业绩预告显示,该公司归属于上市公司股东的净利润比上年同期下降 54%~61%,盈利在 6 亿~7 亿元之间,而 2014 年一季度的盈利额为 15 亿元,下滑主要原因为上年同期结算中高毛利项目多、投资收益高。

从已发布的业绩预告来看,预计净利下滑幅度超过 100%的房企多达 11 家,占比超过 26%,其中华联控股、三湘股份和阳光股份下滑幅度居前。

此前,上市房企一季度的整体净利润曾三次出现下滑,分别是 2009

年、2012 年和 2014 年。以最近一次为例,2014 年一季度,142 家上市房企共实现营业收入 1107.27 亿元,同比增长 10%;实现归属于母公司股东的净利润 117.40 亿元,同比下滑 5.4%。

今年一季度,上市房企整体业绩较为严峻,净利润第四次整体下滑很可能会出现。统计显示,上述 42 家房企中,若按预告上限,合计净利润为 25.97 亿元,而 2014 年一季度,上述房企净利润为 35.72 亿元。换言之,即便按上限测算,净利润整体下滑幅度将为 27%;若按照预告下限 19.54 亿元测算,预计整体净利润下滑幅度为 45%。

不过,也有一些房企预警。在 14 家报喜的房企中,预增有 9 家,扭亏 5 家。从所预告的业绩增幅来看,业绩增幅显得较为平缓。位居一线城市的房企,成为报喜的主力军。其中预增的 7 家公司是来自北上广深的房企;而扭亏和首亏的房企中,普遍属于二线城市出身的区域性房企,比如渝开发、嘉凯城和铁岭新城等。

业内人士表示,房企利润下滑,除了有时间节点等短期原因,也与行业发展趋势有关。随着房地产步入新常态,全行业轻松赚钱的高增长时代已一去不复返,回归正常利润成为趋势。

4家企业闯关IPO折戟 多因关联交易异常

证券时报记者 周少杰

证监会近日公布了发审会审核结果,又有一家企业“临门一脚”未能过关。今年以来已有 4 家拟 IPO 企业上会被发审委否决,从证监会披露的发审委问询问题看,这几家企业无缘登陆 A 股市场,或是因为关联交易存在异常。

4月15日,证监会发布主板发审委 2015 年第 75 次会议审核结果,沈阳远大压缩机股份有限公司 IPO 未获通过。发审委注意到,成都蜀菱等客户订购产品处于“项目暂停”状态,因而要求公司进一步说明部分合同暂停的原因。

同时,发审委还关注到,在下游部分行业投资增速放缓、同行业订单大幅缩减等情况下,远大压缩 2014 年往复式压缩机订单反而大幅增长,且报告期内该公司的往复式压缩机产品毛

利率始终高于同行业可比公司。

结合远大压缩出现客户订单异常和产品毛利率偏高两点,发审委对公司确认收入的政策存疑,要求公司结合销售合同有关安装、调试和运行等条款说明压缩机等产品收入确认时点是否符合企业会计准则的规定。

索通发展股份有限公司今年 3 月 18 日上会也没能通过。发审委注意到,索通发展向关联方酒钢集团下属甘肃东兴铝业销售有限公司销售产品预焙阳极,同时从酒钢集团及其下属企业采购原材料和动力能源产品,构成关联交易。因而,发审委要求索通发展解释,公司募投项目产能的进一步释放后,该等关联交易对公司独立性产生影响的程度。发审委还对索通发展报告期内生产预焙阳极所需单位电力成本大幅变动提出疑问。

而在更早前上会的佳化化学股

份有限公司,被否的主要原因也是和关联交易异常有关。发审委关注到,佳化化学未将烟台华诺商贸有限公司实际控制人陈红艳认定为与公司具有特殊利益关系关联方。

烟台华诺用于收购上海博源精细化工有限公司全部股权以及后续增资的资金约 3150 万元,佳化化学实际控制人之一曲亚明向烟台华诺实际控制人陈红艳提供,但双方未签署任何书面借款协议,亦未见资金担保和资金使用费的约定。佳化化学在完成对烟台华诺持有的上海博源全部股权收购并支付相关款项后,烟台华诺实际控制人陈红艳才向曲亚明归还了全部借款。2012 年,佳化化学有收购上海博源的意向,因担心构成性产生影响的程度。发审委因而质疑,2012 年烟台华诺收购上海博源全部股权的交易,实质上是代佳化化学进行收购的交易。

拟上创业板的中公高科养护科技股份有限公司 3 月末上会被否,或多或少也与关联交易异常有关。发审委注意到,中公高科实际控制人交通公路科学研究所与公司从事的业务不属于同一业务,也不存在上下游关系,但中公高科曾向公路所销售产品。同时,实际控制人公路所承接区域路网养护对策咨询项目后转给中公高科。

中公高科披露的《招股书》显示,公司实际控制人的下属单位交通公路工程研究中心从事外业路况检测业务及开拓路况检测市场业务;关联方中路高科交通科技集团有限公司的主营业务为投资及管理下属企业,中路高科曾为下属企业提供了多项技术服务。鉴于此,发审委提出疑问,中公高科控股股东、实际控制人及其控制的企业、事业单位、协会、学会等组织是否存在与发行人同业竞争的情况或潜在同业竞争。



均胜电子国内国外双突破 战略合作南车供货特斯拉

证券时报记者 李小平

均胜电子(600699)新能源汽车业务,在国内和国际市场双双获得突破。近期,公司除了收获特斯拉的业务订单,还与中国南车签署战略合作关系。

公告显示,均胜电子子公司宁波产城均胜新能源汽车有限公司和浙江南车电车有限公司本着互惠共赢、长期发展的原则,经友好协商达成战略合作协议,联合开发及应用储能式现代电车能源管理系统集成、超级电容应用管理系统。

根据战略协议,浙江南车向产城均胜新能源汽车提供现有车型的能源部件技术参数,产城均胜新能源汽车对现有能源管理系统做优化设计,设计开发新型超级电容储能式管理系统并配套供应;产城均胜新能源汽车可向第三方销售该类产品。

据悉,浙江南车是中国南车重点打造的储能式现代电车产业平

台,其核心技术产品是全系列超级电容超快充无轨电车。中国南车与宁波市政府规划以浙江南车电车有限公司为龙头,打造现代电车全球总部基地。

另外,近期均胜电子控股子公司德国普瑞控股有限公司获得了美国特斯拉公司新能源汽车电池管理系统传感器及相关零部件的采购订单。该款传感器及相关零部件由普瑞研发制造,能够协助电动车对电池实现更精确控制和更高效管理。但公司强调,此次采购订单不超过 2014 年营业收入的 10%,对整体营收影响有限。

均胜电子表示,此次战略合作协议的签订和新能源汽车业务订单的取得,是均胜电子三大产品战略(HMI、新能源汽车和工业机器人)的持续有效实施,也是公司新能源汽车业务在国内和国际市场的又一重大突破,公司新能源汽车的业务实现再升级,继续保持和巩固市场领先地位。

武汉比亚迪新能源基地奠基

证券时报记者 黄丽

比亚迪新能源客车、专用车生产基地奠基仪式日前正式举行。

作为华中地区首个新能源客车、专用车生产基地,武汉比亚迪项目预计总投资 50 亿元,分三期建设,占地 1000 亩。一期建设新能源客车组装生产线,年设计产能 2000 台;二期建设新能源专用车生产线,增加物流车、渣土车、混凝土运输搅拌车等车型,并进一步扩充新能源客车产能;三期将再扩充新能源专用车四大工

艺生产线产能。待项目全部建成投产,预计可实现产值 100 亿元。据悉,项目一期新能源客车预计 2015 年 11 月下线。

据介绍,近年武汉市在鼓励新能源汽车推广应用方面出台了一系列扶持政策,将新能源汽车列入政府采购目录,政务、公交、环卫、绿化等公共服务部门更新或新增车辆的 50% 采购新能源汽车,采购资金列入当年的财政预算,同时对从事城市配送的新能源物流车发放通行证,三环线内按照核定线路通行。

■记者观察 | Observation |

四大航运集团会否合并?

证券时报记者 李雪峰

中国南车与中国北车宣布合并后,市场一直在寻找第二个类似案例。据不完全统计,先后传出多个版本,包括中国中铁与中国铁建、宝钢股份与武钢股份、中国重工与中国船舶等。现在,国内的四大航运集团也被称“存在强烈整合预期”。

那么,四大航运集团会真的走向合并吗?至少到目前为止,尚无迹象表明四大集团中任何两方存在合并意图。

实际上,国内的四大航运集团本身就是五大航运集团合并后的产物,2008 年,国务院层面直接操刀,将中国外贸运输集团与长江航运集团合并二为一,组建为中国外运长航集团(下称“中外长”),自此,中远集团、中外长、中海集团、招商局集团主宰了国内航运业并维系至今。随着 2009 年之后航运业的持续低迷,四大航运集团均遭受重创。

其中,中远集团旗下核心资产中国远洋(601919)2011 年~2012 年累计巨亏约 200 亿元,一度被实施退市风险警示,公司市值从 2007 年的巅峰 7000 亿元暴跌至最低不足 300 亿元;中外长旗下公司长油 3(400061)因年年亏损而被退市,另一公司*ST 凤凰(000520)至今尚未完成破产重整,亦存在退市之危。

另外两大集团中海集团与招商局集团也屡屡陷入亏损泥潭,并多次变卖资产扭亏。如招商局集团旗下核心公司招商轮船 2013 年未能守住“力保不亏”的底线,亏损 21.84 亿元,中海集团旗下中海海盛去年还亏损 1.94 亿元。

在航运集团近乎全军覆没的背

景下,人们很容易想到航运集团可以抱团取暖,这是航运集团重组合并的基本逻辑之一,毕竟国际上现存 CK-HYE、G6、Ocean 3 等多个航运联盟。当然,在中国北车与中国南车、中电投与国家核电合并整合后,航运集团的合并逻辑便更为清晰。

正如中国北车与中国南车合并的最大问题并非技术细节而是人事安排,航运集团合并亦不存在技术问题。此处的技术问题是指,航运集团以何种方式进行合并,以及合并后如何开展业务等。

在有关航运集团合并的多个版本中,中海集团与中外长被认为是最有可能进行合并,重要原因是中外长在 A 股的航运类上市平台已丧失殆尽(*ST 凤凰可能退市,而外运发展不属于航运类上市平台),后期缺乏对集团进一步实施资产证券化的载体。另一个原因是,中外长的航运板块与中海集团在业务方面高度相似,如同航运业的南车与北车。

除了业务方面的雷同、交叉之外,四大航运集团彼此之间也展开了一些战略层面的合作,如中远集团、招商局集团共同持股中集集团,持股比例相近,并曾引发控制权争夺。此外,中国远洋与中海集团旗下的中海集运去年签署了战略合作框架,双方在物流、码头、航运乃至船舶修造方面建立全面战略合作伙伴关系,客观上为后续可能发生的合并打下了基础。

如果说南北车合并可集中二者优势更利于参与国际竞争,那么航运集团之间的合并则可以剔除无效产能。相比于高铁行业而言,航运业产能过剩问题更为突出,且受国际经济周期的影响更大,任何一家航运企业均无力逆周期而动。