聚焦 ofo 退押金风波

ofo 总部被“围” 退押金长龙从楼内排到楼外

本报记者 李乔宇

12 月 17 日午间，照例去互联网金融中心附近食堂用餐的小明发现了惊人的一幕。

小明告诉《证券日报》记者，其每日中午都会前往互联网金融中心附近食堂用餐，但 12 月 17 日中午却发现互联网金融中心楼下聚集着很多排队的人。“现场来了两辆警车，还拉了警戒线，最开始还以为是非法集资投资者在排队领钱，后来问了一下才知道是 ofo 用户来排队退押金。”小明对记者表示。

据《证券日报》记者了解，ofo 北京总部位于互联网金融中心 5 楼，12 月 17 日当日，互联网金融中心中拉了一条条警戒线，并专门隔离了 3 架电梯供 ofo 用户使用。但即便如此，《证券日报》记者注意到，前往 ofo 北京总部寻求退还押金的用户仍然从楼内排到了楼外。

对于 ofo 用户前往北京总部退押金一事，ofo 方面谈到：“并无现场退押金情况，和线上退押并无区别。”但有互联网金融中心现场用户直言：“软件上能退谁还来这呀？”

不过，即便到了 ofo 北京总部，想要退押金仍然没那么容易。据现场的 ofo 用户透露：“今天没退钱，只是去前台登记，登记之后三天之后押金会退到账上。”

12 月 17 日晚间，ofo 方面发布公告称，提交线上申请退押金的用户，后台系统会根据申请提交的顺序进行相关信息审核与收集，核实完毕后用户将进入退押金序列，ofo 将按顺序退款；如果用户到现场进行登记，ofo 方面会将搜集到的相关信息按时间先后顺序并入线上退押金序列中；如有线下登记的用户此前已经发起退款申请，则按此前的队列信息为准。

ofo 方面表示，ofo 用户基数大，存在退押金申请激增的可能。ofo 方面承诺，依序妥善处理好退押金事宜。

值得一提的是，《证券日报》记者曾于 11 月 9 日申请 ofo 押金退还，但截至 12 月 17 日，该笔款项尚未到帐。此前的 11 月 29 日，这笔押金的状态仍显示“退款中”。12 月 17 日，记者再度查询 ofo 平台上发现退押金页面显示退款异常，需要再度提起申请，需要等待市场仍为 0 至 15 个工作日。

小明告诉《证券日报》记者，难以分辨 ofo 用户是否有组织的前来退押金，但其注意到，很多来退押金的人都是在附近工作的“路人”。小明表示，互联网金融中心楼下的队伍引发大量围观，“一听是来找 ofo 退押金的就有人说我也没退，也会一起排队”。

ofo 用户排队退押金的景象或将持续。据《证券日报》记者查阅 ofo 百度贴吧注意到，12 月 17 日，仍有 ofo 用户呼吁 12 月 18 日去 ofo 总部维权。但也有 ofo 用户对此表示质疑，称自己只是想要拿回属于自己的钱，ofo 应建立合理的退押金制度，不该需要消费者如此兴师动众地上门维权。另有其它地区用户呼吁，难道“外地用户也需要组团去北京才能退押金吗？”

苏宁金融研究院特约研究员江瀚对《证券日报》记者表示：“这种情况只能代表 ofo 的信任危机比我们想象的还严重”。江瀚表示，大量 ofo 用户“组团”退押金或是因为网上有去总部可以秒退押金的说法。“他们应该是有维权群。”江瀚表示，“这种事只要群里吼一声应该很多人相应”。

值得一提的是，此前的周末，有微博网友称佯装外国人发英文邮件至 ofo 顺利退回押金并收到道歉信。此事引发市场热议。江瀚则对此分析，ofo 重视海外客户或因有意吸引外资。江瀚告诉《证券日报》记者：“ofo 现在可能会更需要外国投资人的钱，因为国内风投可能没人敢给 ofo 投钱了。所以背后不是崇洋媚外那么简单，我觉得 ofo 也不敢自绝于人民。”

■评论

ofo 遭遇组团退押金 背后亮信用“红灯”

矫 月

继有人冒充老外写信要求 ofo 退押金成功的消息在网络传开后，再次掀起 ofo 退押金的热潮。

据消息，有用户装作一个来自加州在我国生活的外国人，写了一篇索取押金的邮件投放给了 ofo，没想到 ofo 不仅归还了这位“外国人”的押金，并且回了一封道歉邮件。该消息发出后，引起社会热议，同时也加大了用户要求公司立刻退押金的意愿。

尤其是有人在网上传播在 ofo 总部直接退押金的传言后，更是出现了用户跑到公司总部大楼排队退押金的盛景。

在分析人士看来，ofo 用户在总部排队退押金的事件不仅仅是有从众心理在内，也说明了 ofo 出现了信用危机。一旦公司失去了用户的信任，将无人愿意给 ofo 押金，公司资金链也将随之出现问题。

而公司在此时又该做什么呢？就是给用户信任感。而如何给用户信任感呢？就是及时返还押金。那么，公司目前所要面对的问题就是资金问题。

事实上，对于 ofo 的押金去哪了，网上一直有着各种版本的传言，尤其是在传出公司内部有贪腐问题时，更是吸引了众多吃瓜群众的眼球。然而，直到目前，ofo 也没对于资金问题给个公开说法。吃瓜群众只能凭借自己的想象猜测，而用户则整天不安的等待公司退款，唯恐押金打水漂。

虽然 ofo 在 12 月 17 日总部大楼遭遇众多用户组团退款之后，紧急于当日晚间发布了会按照排序退款的公告，但是，公司后续能否实现诺言仍需时间的检验。

高库存压制煤价上涨 煤炭贸易商或恐慌性抛售

本报记者 李春莲

12 月 17 日晚间，中国神华发布的 2018 年 11 月份主要运营数据显示，11 月份，公司实现商品煤产量 2570 万吨，同比增长 6.2%，煤炭销售量 3870 万吨，同比减少 3.0%，总发电量 233.3 亿千瓦时，同比增长 7.6%，总售电量 219.8 亿千瓦时，同比增长 8.2%。

其中，1 月份 -11 月份，集团累计实现商品煤产量 2.713 亿吨，同比增长 0.7%，煤炭销售量 4.171 亿吨，同比增长 3.6%，总发电量 2584.4 亿千瓦时，同比增长 8.0%，总售电量 2424.7 亿千瓦时，同比增长 8.2%。

此前，中煤能源也发布公告称，2018 年 11 月份，中煤能源商品煤产量为 799 万吨，同比增长 30.6%；环比增加 185 万吨，增长 30.13%。1 月份 -11 月份，商品煤产量为 7000 万吨，同比持平。

不难发现，两大煤企 11 月份煤炭产量均有所增加。

需要一提的是，2018 年 11 月份原煤产量为 3.15 亿吨，同比增长 4.5%，为 2016 年以来单月产量最高水平，从三季度产量的回升来看，基本佐证了“新增产能”的投放。1 月份 -11 月份，煤炭产量为 32.1 亿吨，同比增长 5.4%。在供应增速回升，需求增速回落的情况下，供求形势将进一步好转。

实际上，今年以来，煤炭市场呈现淡季不淡旺季不旺的状态。入冬以来，高库存一直在压制旺季煤价上涨。

在前不久召开的 2019 年度全国煤炭交易会上，11 家煤炭企业与 19 家用户企业签订了煤炭中长期合同。此外，中煤集团与 7 家发电企业签订长达 5 年的中长期煤炭供需战略合作协议，未来 5 年供应 1.8 亿吨煤炭。

11 月 30 日，发改委发布《关于做好 2019 年煤炭中长期合同签订履行有关工作的通知》称，及早签订数量相对固定、价格机制明确的中长期合同，鼓励支持更多签订 2 年及以上量价齐全的中长期合同。

在一年一度的煤电谈判期，为了稳定煤炭市场，发改委等部门鼓励煤炭企业与电企签订中长期合同。

“中东部大部地区本周气温将回升至正常或略偏高的水平，电厂耗煤量继续上涨稍显乏力，市场煤采购遥遥无期。”易煤资讯分析师张飞龙向《证券日报》记者表示，供应端低成本边际增量将对内贸市场形成“南北夹击之势”，而需求端冷空气来袭所带动的沿海电厂日耗快速回升并没有引起边际需求增量的大规模释放，贸易商挺价信心遭受重创，同时伴随本周气温逐渐回暖，新一轮恐慌性抛货格局或将再次形成，预计港口市场煤价格下跌速度或将加快。本周华东地区气温将有所回升，当前日耗季节性恢复的可持续性有待观察。

从“胆大包天”到重构世界标准 均瑶筑梦百年老店

——访均瑶集团总裁王均豪

本报见习记者 刘 冬

“我 16 岁开始跑供销，现在为了推广新材料，又冲在了销售一线，忙的每周两次的健身也降到了一个月两次。”均瑶集团副董事长、总裁王均豪接受《证券日报》记者采访时感叹道。

他口中的新材料正是均瑶集团在进行的“第三次创业”——纳米陶瓷铝合金新材料。近一年来但凡亮相公开场合，王均豪都不忘卖力为新材料宣传。由于是中国首创因此在推广上遇到难题，但在王均豪心目中，企业家精神就是要敢于重新定义世界标准。

做“百年老店”是王氏兄弟的梦想，目前均瑶已形成“航空运输、金融服务、现代消费、教育服务、科技创新”五大板块，拥有超 1.5 万员工，去年营收 270 亿元，如今均瑶再出发，第三次创业开启材料科技新航道。

从“胆大包天”到梦想飞机

1991 年 7 月 28 日，王均豪和两位哥哥一起见证了一架苏式“安 24”型民航客机从长沙起飞，平稳地降落于温州机场。此事令王氏三兄弟名声大噪，“胆大包天”事件被媒体誉为改革开放的经典案例广为流传。

此后成立包机公司、入股东方航空武汉有限公司、收购三峡机场未果再到吉祥航空获批，从门外人到民航人，均瑶足足用了 16 年，一路见证了航空市场对民营资本的开放。

2005 年 6 月份，均瑶集团获准筹建上海吉祥航空有限公司，次年 9 月份实现首航，2015 年成功登陆上交所上市；2014 年 2 月份，由吉祥航空控股设立的公共航空运输企业——九元航空经国家民航局批准筹建，2014 年 12 月份首航，区别于走中高端路线的航空公司，吉祥航空、九元航空选择了抢占低端市场。

目前航空运输业务始终是均瑶集团发展的支柱产业，去年营收超百亿元，成为集团创利第一的板块。今年 10 月份，波音 787 梦想客机平稳降落浦东国际机场，成为中国民营航空企业迎来的首架大型远程宽体客机，助力均瑶走向洲际航线，拓展全球市场。

虹桥至深圳首航航班，标志着中国民营航空首架宽体机正式投入商业运营。王均豪对《证券日报》记者表示：“这么多年的坚持正是来自于‘相信’二字，相信国家会越来越开放，允许私人运营飞机，改革开放的力量对于我们创业 30 年的发展至关重要。”

积极参与国企混改

千禧之年，均瑶集团整体搬迁至上海，开始了第二次创业。2005 年，均瑶旗下就有 50 多家公司，10 多个业务，经过“瘦身”后凸出航空、主攻能带来充沛现金流的现代服务业，明确了“为社会创造价值，建国际化现代服务业百年老店”的企业使命。

2005 年“非公 36 条”即《关于鼓励支持和引导个体私营等非公有制经济发展的若干意见》的出台，使我国经济体制改革迈向一个深层次的成熟阶段。2006 年，全国“两会”上确立了上海要率先大力推进国际经济、金融、贸易、航运中心的建设。

均瑶集团积极参与国企改革，不断扩张行业版图。2005 年前后，均瑶集团先后参与了无锡市商业大厦的改制和武汉市汉阳区房地产公司的整体改制，无锡市商业大厦即是均瑶控股的上市公司大东方的主要资产。积极探索公益事业新模式，参与改制上海市外国语小学和外国语中学，致力打造“百年名校”，目前世界外国语小学、世界外国语中学已成为国内民办教育的标杆。

2013 年，上海领衔国企改革大潮，中国（上海）自由贸易试验区成立、“上海国资改革 20 条”发布。在第三波金融改革的机遇期，2015 年，由均瑶集团发起的上海首家民营银行 -- 华瑞银行获批在自贸区开业。2017 年，均瑶集团再度发力金融领域，入股老牌金融企业爱建集团，并在今年成为控股股东。

谈及对金融板块的规划，王均豪表示，未来将对华瑞银行进一步增资；均瑶集团全面接手爱建集团后将对其着手“整型”，利用互联网等科技做好监管范围内的创新，基于信托、融资租赁、银行、财富管理等多牌照优势满足客户不同需求，形成金融生态。

如今均瑶集团持续保持混改先峰的势头。

今年 7 月份，吉祥航空和均瑶集团拟认购东航 98 亿元定增实现参股，拉开了民营航空公司入股国有三大航的序幕。11 月份，东方航空旗下子公司通过参与吉祥航空定增和受让股份的方式，东方航空和吉祥航空“亲上加亲”、交叉持股，成为民企参与央企混改的又一典型案例。

王均豪认为：“混改应该达到 1+1 大于 2 甚至 1+1 等于 11 的目的，国企拥有人才优势，民营企业有机制灵活的优势，两者结合释放 1+1 大于 2 的作用是混改意义所在，未来将在营销、成本等多方面降本增效、互补共赢。”

目前均瑶集团旗下五大板块已经有三家上市公司吉祥航空、大东方和爱建集团，2019 年有望再添一丁。

王均豪对《证券日报》记者表示：“以乳酸菌等为拳头产品的均瑶大健康饮品，正在筹备上市，万事俱备只欠东风，争取 2019 年在 A 股 IPO。”

第三次创业：重新定义世界标准

均瑶的第三次创业发展重点落在了纳米陶瓷铝合金上 -- 由中国原创研发的国际领先新材料。

均瑶集团于 2015 年年底联手上海交通大学，筹备新材料业务，2017 年 9 月份注册成立陶铝研究院有限公司。据了解，纳米陶瓷铝合金新材料具备高强轻质、耐温耐劳、减震低胀、易工易塑的特点，适用于军工、航天、航空、电子等领域。

由于为中国首创，王均豪在推广纳米陶瓷铝合金新材料的过程被问得最多的两个问题就是——“这个材料国际上有吗？”“国际上用了这个材料吗？”

王均豪曾到吉利董事长李书福办公室推广，李书福说：“均豪你碰到骗子了……你不懂材料，别玩了。”王均豪回答：“我没有骗过人，也没有被人骗过。”在王均豪的建议下，该材料在台架试验通过后经过路试，相比原先的铸铁重量减轻了 61%，取得了汽车使用流程，获得了李书福的认可。

为什么新材料不能由中国首创？不能先应用在中国市场？在王均豪心目中，企业家精神就是要敢于重新定义世界标准。

王均豪告诉《证券日报》记者，纳米陶瓷铝合金新材料是个基础材料，可以应用在内燃机活塞和汽车转向节等部件以及箱包制作等多领域。目前，该材料已被应用于一汽重卡活塞，品质优于海外竞争对手；此外，经通过了国产大飞机 C919 的相关型材测试，等工厂的生产规范达到要求后，就可以投入生产，助力国产大飞机“更轻”翱翔。

在向企业推广的同时王均豪试图在 C 端找到突破口。据悉，第一个由纳米陶瓷铝合金制作的超轻箱包即将于春节后面世，希望将其打造成世界级的中国奢侈品品牌。

“均瑶集团要做的是百年老店的探索者，不管成功还是失败，希望能给中国民营企业提供一个案例。”王均豪对《证券日报》记者表示。

上海机场股价两年内涨 130% 冲高回撤国家队减持沪股通加仓

本报记者 施 露

时近年末，虽然 2018 年 A 股整体指数表现并不佳，剔除 2017 年以后上市的次新股，依旧有 153 只个股股价年内屡创新高。

据统计，在 153 只个股中，有 10 只个股创新高超 20 次，9 股创历史新高且预计全年净利润增幅下限超 50%，而上海机场等 6 只个股创历史新高次数均在 20 次以上。

其中，上海机场股价在今年 7 月 18 日达到年内最高，为 62.76 元 / 股，较年初上涨了 41.35%，一跃成为“熊市”的大牛股之一。

两年内最高涨逾 130% “大牛股”冲高回撤

虽然上证指数较年初出现下跌，但依然有多只个股大涨跑赢上证指数。

据统计，上述个股广泛分布在申万 23 个一级行业，其中医药生物领域最多，而交通银运输行业有 5 只以上个股入围，上海机场便是其中一只。

2018 年初总市值仅有 800 多亿元的上海机场，到了 2018 年 7 月 18 日冲向近一年历史最高点，市值突破 1200 亿元。

2017 年 1 月 3 日（2017 年第一个交易日），股价还停留在 26.65 元 / 股的上海机场，到了 2018 年 7 月 18 日冲向最高峰，股价上涨幅度接近 137%。其间，上证指数却从 3135.92 点跌至 2787.26 点，跌幅近 11%。

不过今年 7 月 18 日触及近两年历史新高后，上海机场股价开始回撤。

今年下半年，上海机场股价在 10 月 29 日创下了相对低点，较最高点（2018 年 7 月 18 日）回撤幅度为 23.83%。随后，上海机场股价开始缓缓回升。

截至 12 月 14 日收盘，上海机场从最相对低点上涨至 51.23 元 / 股，距离最高点回撤幅度依然高达 18.37%，期间不超过 5 个月。

国家队减持 沪股通加仓

虽然上海机场股价较年内最高点冲高回撤，但是依旧有资金在逢低加仓。

东方财富数据显示，截至 12 月 13 日，上海机场于沪股通持股量为 3.153 亿股，占其 A 股股本比例为 28.83%，比上一交易日增加 164.79 万股。此后，12 月 14 日，沪股通进一步加仓。截至 12 月 14 日上海机场于沪股通持股量为 3.158 亿股，占其 A 股股本比例为 28.88%，比上一交易日增加 49.14 万股，近一个月内累计涨幅为 2.46%，沪股通累计加仓 303.86 万股，沪股通持仓累计变化比例为 0.97%。

而上海机场近一个月内累计涨幅为 3.79%，沪股通累计加仓 135.94 万股，沪股通持仓累计变化比例为 0.43%。

在获得沪股通青睐的同时，上海流通股东中的机构仓位也并不低。

根据三季度报，上海机场前十大流通股东中，排名第一的为香港中央结算有限公司，起持股数量为 3.26 亿股，占流通股总股本的 29.85%；其次是上海机场（集团）有限公司，持股数量为 1.93 亿股，排名第三的为国家队成员中国证券金融股份有限公司，持股数量为 5761.6 万股，占流通总股本的 5.27%。

国家队股东中，中央汇金资产管理有限责任公司也是上海机场的前十大流通股东，持股数量为 1923.2 万股，占流通股本的 1.76%。

值得注意的是，外资背景的香港中央结算公司，在二季度高位减持上海机场后，三季度选择继续加仓。

二季度末，香港中央结算公司减持了上海机场 1139.15 万股后，持股数量为 3.23 亿股，到了三季度末，香港中央结算加仓至 3.26 亿股，加仓约 300 万股。

此外，汇添富基金 - 兴业银行 - 上海兴瀚资产管理有限公司、中国银行股份有限公司 - 易方达中小盘混合型证券 - 投资基金选择了加仓。

除有机构加仓外，在公司前十大流通股东中，另有中国证券金融股份有限公司、挪威中央银行皆在三季度对公司股票进行了减持。从二季度末到三季度，上海机场的机构持仓数量也急剧下滑，从原来的 300 余家到 100 余家。

对此，申万宏源证券分析称：“随着 2019 年新的免税店协议正式落地以及浦东机场航班时刻申请恢复正常，预计未来非航空性收入仍将维持高速增长，在营业收入中占比也将日趋提高。”

“机构减持上海机场可能是为了锁住前期获利，另外到了年底各大基金要开始回笼资金，所以熊市涨幅较好的股票，在资金‘抱团取暖’拉到高位的时候，也相应会抱团‘散伙’。”一位私募基金人士对《证券日报》记者评论道。

三季报显示，上海机场前三季度实现营业收入 69 亿元，同比增长 14.84%，实现归母净利润 31.41 亿元，同比增长 16.66%。

万通地产跨界新能源遇阻 后冯仑时代面临转型困惑

本报记者 向炎涛

万通地产大手笔跨界新能源电池计划遭遇流产。12 月 16 日晚间，万通地产发布了关于终止收购星恒电源 78.284%股份的公告。

今年 7 月份，万通地产曾宣布拟以 31.7 亿元价格收购新能源电池公司星恒电源合计 78.284%股权，增加新能源电池业务，试图打造地产 + 新能源双主业发展格局。

根据此前的交易方案表示，星恒电源 100%股权估值 40.5 亿元，万通地产拟以现金方式收购星恒电源合计 78.284%股权，交易作价 31.7 亿元。其中，启源纳川出让其持有的目标公司 64.897%股权，苏州晟迈出让其持有的目标公司 6.72%股权，陈志江出让其持有的目标公司 6.667%股权。

资料显示，星恒电源成立于 2003 年，一直致力于动力锂电池的研发、生产、销售，主要瞄准新能源汽车和轻型电动车市场。其中，在新能源汽车领域，星恒电源自 2014 年起开始布局，是国内众多新能源物流车制造商的供应商。2016 年、2017 年、2018 年 1 月份至 3 月份，星恒电源营收分别为 10.17 亿元、14.35 亿元、3.07 亿元，净利润分别为 1.04 亿元、2.01 亿元、3660 万元。

目前，万通地产主要经营房地产相关业务，包括住宅开发销售、商业物业（写字楼及配套商业、长租公寓）开发运营、房地产金融等业务板块。今年上半年，万通地产实现营业收入 22.77 亿元，同比增长 137.08%；实现归属于上市公司股东的净利润 3.19 亿元，同比增长 525.6%。不过，看似增长的业绩背后，经营活动产生的现金流量净额仅有 2.23 亿元，同比减少了 23.7%。而此次交易以现金支付，对于万通地产来说实则面临不小的资金压力。

这一交易随后也引发上交所发函关注，上交所称，公司近两年土地储备增长停滞，房地产业务开始收缩，要求万通地产补充说明未来是否拟转型锂电池行业，是否计划逐渐剥离地产业务。

万通地产回复称，本次交易完成后，星恒电源将纳入万通地产合并财务报表范围，万通地产将增加新能源电池业务，上市公司力求将新能源电池业务培养成为另一个经营业绩增长点，逐步成为地产 + 新能源的双主业战略发展格局。

然而不足半年交易就遭终止。12 月 16 日，万通地产公告称，已经与交易各方签署了《< 关于星恒电源股份有限公司的股份转让协议 > 之解除协议》。交易对手方将在约定期限内返还公司已支付全部款项人民币 3 亿元。

对于终止原因，万通地产称，公司与交易各方未能就本次交易优化及后续完善措施等重要法律及商业安排达成一致，加之市场环境发生重大变化，继续推进交易面临较大的不确定性因素。

有汽车行业人士对《证券日报》记者表示，实际上，星恒电源所面向的新能源商务车和电动车并不是新能源主流发展方向，目前新能源汽车主流方向还是在乘用车。且新能源行业资金投入大，对于缺钱的地产企业来说实则面临很大的资金压力。

易居研究院智库中心研究总监严跃进也对《证券日报》记者表示：“房地产住宅市场的周期性比较明显，但大趋势仍然看好，很多房企都会进行多元化布局尝试。万通的转型与其战略转型有关，新能源行业主要是有国家政策支持，但是一方面资金需求大，另一方面专业性比较强，专业条件的引入和培育都需要时间，否则在产业调整中应对能力非常弱。对于地产行业转型，建议做小范围试点，不要铺太大的面，否则转型成本压力较大。”

2015 年，冯仑系从万通地产退出，引入嘉华系，万通地产就已经开始新一轮转型，曾一度尝试过向地产服务业和地产金融服务方向的第三产业转型。未来，地产业务已经收缩的万通地产是否还会继续谋求新能源转型或寻找新的转型方向？后冯仑时代的万通地产将走向何方？《证券日报》记者致电致函万通地产，但截至发稿，尚未收到任何回复。

本版主编 李春莲 责编 矫 月 制作 连 景 E-mail:zqrbjzb@zqrb.net