

# 科远智慧近3亿元存款“无故”遭质押担保

■本报记者 曹卫新

一波未平一波又起。渤海银行南京分行28亿元存款质押事件真相未明，近日，浦发银行南通分行又爆出类似存单质押问题。

11月15日晚，科远智慧发布公告称，公司全资子公司南京科远智慧能源投资有限公司(以下简称“科远投资”)，在浦发银行南通分行购买4000万元定期存款到期后未能赎回，经问询得知，该笔存款被作为南通瑞豪国际贸易有限公司(以下简称“南通瑞豪”)开具银行承兑汇票的质押担保。

依据公告，科远智慧在浦发银行南通分行购买的定期存款总额为3.45亿元，包含上述4000万元定期存款在内共计有2.95亿元存款被质押，剩余5000万元存款未被质押。对于上述质押行为，科远智慧在公告中表示“毫不知情”。

11月16日，《证券日报》记者致电涉事三方，科远智慧及浦发银行均回复称“已向警方报案”，被担保方南通瑞豪大股东王伟民则回应称，对此事毫不知情，他本人并未在公司任职，也未持有南通瑞豪相关股份。

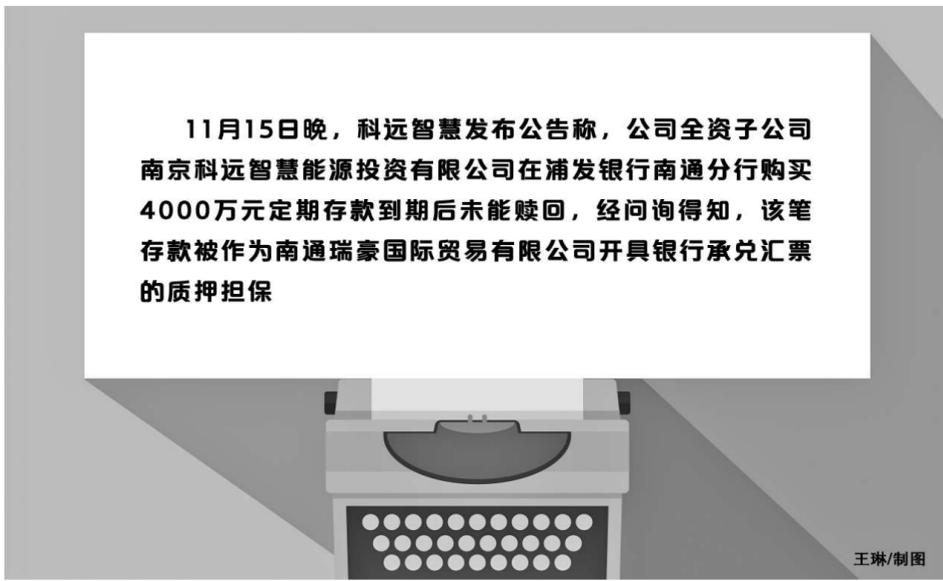
受此消息影响，11月16日，科远智慧以13.34元/股的价格开盘，盘中最低跌至12.94元/股。截至收盘，公司股价报收于13.38元/股，下跌4.02%。

## 近3亿元资金莫名“被质押”

2020年11月10日至2021年7月21日期间，科远智慧先后8次在浦发银行南通分行购买定期存款，金额在2000万元至8000万元不等，年化收益率为2.13%或2.25%，累计购买总额达3.45亿元。

科远智慧购买浦发银行南通分行定期存款的资金主要来自于公司自有资金和募集资金，其中自有资金1.9亿元，募集资金1.55亿元。处于质押状态的自有资金和募集资金分别为1.7亿元、1.25亿元。

“募集资金管理办法是有明确规定的，募集资金是严禁禁止被质押的。”科远智慧相关工作人员告诉《证券日报》记者，“正常如果公司的资金用来质押，是要开



11月15日晚，科远智慧发布公告称，公司全资子公司南京科远智慧能源投资有限公司在浦发银行南通分行购买4000万元定期存款到期后未能赎回，经问询得知，该笔存款被作为南通瑞豪国际贸易有限公司开具银行承兑汇票的质押担保

王琳/制图

董事会，然后召开股东大会进行公告的。”

科远智慧地处南京市江宁区，为何会选择在几百公里以外的浦发银行南通分行购买理财产品？采访中，公司相关工作人员告诉记者，“我们在南通有一个参股公司南通绿源，因为日常经营需要便在当地银行开了户。”

被担保方南通瑞豪同样地处南通，对于这笔4000万元的质押担保，南通瑞豪作何表态？天眼查APP显示，南通瑞豪公司法人代表为刘涛，第一大股东为王伟民，二者分别持有公司30%、70%股权。

11月16日，记者拨通了王伟民本人电话，对于科远智慧帮助南通瑞豪进行质押担保一事，王伟民表示毫不知情。

“2019年，我帮朋友买下了南通瑞豪，但我从来没有在公司任职，也没有参与过公司任何事务。这个事儿我也懵了一晚上。”王伟民告诉记者。

## 真相扑朔迷离双方均已报警

依据公告，科远智慧在浦发银行南

通分行购买的第一笔定期存款时间是2020年11月10日，该产品的到期日为2021年11月10日。蹊跷的是，该笔定期存款在2020年11月10日当天即已作为南通瑞豪开具银行承兑汇票的质押担保。由于南通瑞豪未能按时偿债，导致公司4000万元定期存款到期未能及时赎回。

4000万元资金暂无法赎回，剩余2.55亿元质押资金是否也存在到期不能赎回的风险？科远智慧上述工作人员告诉记者，“目前该采取的手段措施我们都采取了，公司法务正在和警方沟通，如果有最新进展，我们也会及时公告。”

作为资金保管方的浦发银行南通分行对此事有何回应？11月16日，浦发银行工作人员在接受《证券日报》记者时表示，“浦发银行南通分行是浦发银行南京分行的下属分行，目前这一事项由浦发银行南京分行在处理。浦发银行南通分行与科远投资确有存款等业务关系，为依法保障银行和客户方的权益，查明事实真相，浦

发银行南通分行在开展排查的同时，已于11月15日向公安机关进行了刑事报案，并提供了相关业务资料。后续，浦发银行将积极配合公安机关的调查工作，切实维护相关各方合法权益。”

“依据现有的公开资料来看，可能性比较多。如果相关担保文件上确实有公司印章或者法定代表人签字，那么上市公司涉嫌构成违规担保，从信息披露的角度，上市公司亦涉嫌构成虚假陈述。如果相关担保文件中的公司印章、签名是伪造的，这就涉及刑事犯罪的问题，这个担保本身应该是无效的，上市公司也不存在信息披露问题。”上海明伦律师事务所王智斌律师在接受记者采访时表示。

“在该担保未经上市公司审议和公告的情况下，即便印章和签字是真实的，上市公司也可以主张担保无效。此时法院是否会支持上市公司的主张，取决于被担保人是否是善意相对人。”王智斌补充道。

目前涉事双方均表态已向警方报案，本报将对此事进行跟踪报道。

# 存款安全，谁来负责？

■ 择 远

11月15日，科远智慧发布公告称，公司存入浦发银行南通分行的近3亿元存款在不知情的情况下被质押。目前，公司已向警方以及中国银保监会江苏监管局报案。很快，浦发银行称，在开展排查的同时，已向公安机关进行了刑事报案，并提供了相关业务资料。后续，将积极配合公安机关的调查工作，切实维护相关各方合法权益。

在事情没有水落石出之前，我们无法判定谁对谁错，也无法确定案子最终会打在谁的身上。但我们可以发出“灵

魂”拷问：客户的存款安全，谁来负责？

笔者认为，银行肯定是要负责任的。客户把钱存到银行，银行就有义务把客户的钱保管好。因为在这过程中，双方之间已经形成了储蓄存款合同关系，银行就要按照合同的约定，为客户负责。

这一事件暴露出一些银行内控机制不健全，合规工作流于表面。其实类似上述案例中的情况，在银行业内并非第一次发生。有银行业人士称，如果商业银行不加强风险防范，很可能这类案件不会是最后一次发生。商业银行必须加强合规内控管理，堵住

漏洞和缺陷。从以往的案例来看，更多的是银行内部人士违反相关制度规定，参与违法违规活动，最终导致风险事故的发生。

总体来看，这些年来，随着我国商业银行业整体风控意识的持续增强、风控能力的进一步提升，一些不良现象已经得到了较好控制。但最近一段时间，接连发生两起类似的事件，还是给商业银行敲响了警钟：要时刻保持警惕，严控相关风险因素，杜绝风险事件的发生。

除了银行，客户同样要对自己的存款安全负责。从过往的案例来看，不排除有些人没有经受住利益的诱惑，失去

风险意识，最终导致风险事件的发生。这种情况一般发生在贴息存款身上，而这是监管部门明令禁止的。

科远智慧存款质押事件尚未有最终的调查结果。笔者认为，不管是因为什么原因造成的，对于存款安全问题，各方一定要切实担起责任。同时，也想提醒一句：储户不要贪念高收益，高收益必然伴随高风险。储户一定要经得起诱惑，否则图的是高息，但是，损失的可能就是全部存款。



车市追踪

# 长安汽车、华为、宁德时代联合造车 阿维塔将启动A轮融资 并谋求独立上市

■本报记者 龚梦泽

近年来，国内自主品牌汽车集团争相选择与旧资产做切割，通过成立新品牌，引入外部资本的方式，以期实现新一轮品牌蜕变和高端化发展。“先行者”们包括北汽与ARCFOX极狐、东风汽车与岚图、上汽与智己、吉利汽车与极氪等。

而这一次，轮到了长安汽车。11月15日，由长安汽车、宁德时代和華為三强联手打造的全新电动车品牌阿维塔终于揭开了神秘面纱。“长安决心让阿维塔实现市场化运营，迈出这一步需要魄力，也体现出长安对阿维塔的信心。”阿维塔科技董事长兼首席执行官谭本宏在接受《证券日报》记者采访时如此表示。

品牌首发之际，阿维塔管理层的代表长安汽车董事长朱华荣、宁德时代董事长曾毓群以及華為常务董事、消费者BG CEO、智能汽车解决方案BU CEO余承东均为之站台。朱华荣郑重表态，长安汽车将毫无保留地赋能阿维塔，“我有一个判断和信念，十年内一定会诞生世界级的中国品牌，这也是我对阿维塔的预期。”

据谭本宏介绍，华为将在智能汽车解决方案领域为阿维塔赋能，包括智能驾驶、智能座舱、智能网联、智能电动、智能车云等；宁德时代将在三电系统、能源管理、充电网络等领域为阿维塔赋能。无论是增资扩股之前还是增资扩股之后，阿维塔都将独立发展，独立进行市场化运作，并聚合各方优势，共创CHN(即三家公司的首字母)电动车技术平台。

事实上，抢在广州车展之前大秀“肌肉”，长安汽车争夺声量的意图已经十分明显。公开资料显示，近一个月，长安汽车共获得13份券商研报关注。其中，“增持”评级的有9家，“增持”评级有4家，平均目标价为26.45元/股，目标均价涨幅为31.66%。

## 阿维塔 满足用户需求三角模型

作为长安汽车与华为、宁德时代三大巨头联合打造的全新高端汽车品牌，阿维塔自诞生起就备受瞩目。

阿维塔科技的前身，上溯到2017年12月份，长安汽车与蔚来汽车签约，成立50%对50%的合资公司长安蔚来。不过，由于蔚来一度陷入困境等因素，长安蔚来迟迟没有取得进展；去年6月份，长安汽车用增资的方式稀释了蔚来的股权，随后又在今年再行以同样增资扩股的方式，引进了宁德时代。

今年5月份，长安汽车公告称，长安蔚来更名为阿维塔科技，成为市场化运作主体，独立发展、独立运营，并计划与华为、宁德时代联合打造一个高端智能汽车新品牌。目前，阿维塔科技的股权结构中，长安汽车占39.02%，宁德时代占23.99%，是两个最大的股东，蔚来的股份已经被稀释到1.13%。值得一提的是，华为在阿维塔科技中并没有股份，这也符合此前华为一直强调“不会以投资参股的方式成为任何合作车企的股东”的原则。

“股权多元化可以让我们的模式和体制更加灵活，有利于品牌的独立运营。”谭本宏表示，“阿维塔科技将很快启动A轮融资，未来还有独立上市计划。”

然而，人们还是要问，在如今蓝

海泛红的新能源汽车市场中，真的还需要一款高端电动车品牌吗？对此，谭本宏给出了他思考许久的答案和感悟。他认为，汽车作为大宗消费品，基本的属性需求不会发生颠覆性的变化。但是，汽车还存在三个进阶的需求，即高端奢华、温暖体贴和未来感。

如今，“高端奢华不再是传统大牌的专属。年轻的潮牌只要切实地紧抓我们的设计和创新以及用户体验，它就能够打造出高端奢华的产品。同时通过科技的发展赋予了车以未来感。”谭本宏表示，至于“温暖体贴”，则是要进一步的把车人格化——“对我温暖体贴，更要知道我懂我。”

总结阿维塔的品牌创立理念，谭本宏告诉记者，阿维塔品牌建立了用户情感需求三角——高端奢华、温暖体贴以及充满未来感。他表示，阿维塔的用户端理念便是做“情感智能的电动汽车”。这一概念被分为三个特征：第一极富情感的美学，第二知你懂你的人格。第三，科技无形的智慧魅力。

## 三强联手打造 CHN 阿维塔规划五年推四款新车

据悉，阿维塔11来自于长安汽车、华为、宁德时代共同打造的CHN平台。其中，华为将为其提供智能座舱平台CDC、自动驾驶域控制器ADC，以及部分三电零部件，而宁德时代将会提供其最新的电池产品。

从智能电动汽车的性能来看，由于宁德时代和華為的加持，智能、电驱如果运用两方最新最成熟的技术，无疑具备了全球一流的水平；设计层面，阿维塔在德国的设计中心给出的首款产品，和欧美传统车企的高端产品比，也具有耳目一新的颠覆感。

而在整车开发方面，不遑多让的长安汽车奉献出了多年经验和品质，又特别考虑智能汽车时代的电子电气架构、数字化应用平台，其能力、理念，包括生产制造水平，将代表中国自主品牌当中最高水平。

用户端和产品端之外，智能电动车面对的第三大场景便是资本端。11月6日，长安汽车宣布成功完成了首轮战略融资，阿维塔最终确认三家投资方，分别是宁德时代与福建闽东时代联合体、重庆长安私募与重庆两江西证联合体、南方工业资管与重庆南方工业联合体。本次增资完成后，阿维塔由长安汽车的控股子公司变为联营企业，不再纳入长安汽车的合并报表范围，采用权益法进行后续核算。“此次挂牌标志着阿维塔科技开始加快推进市场化，建立起与资本市场的纽带，引入更多外部战略合作伙伴，发挥协同效应，共同打造智能新能源高端品牌。”朱华荣表示。

在新浪财经专栏作家林示看来，阿维塔上述增资扩股引入外部资源进行股权多元化改革，料将增强发展活力、提高运营效率，促进和确保阿维塔成功引领中国电动智能高端化转型。

为实现其高端化目标，阿维塔在中国上海、重庆及德国慕尼黑的两地三地开展多元化布局。在产品规划上，据谭本宏透露，阿维塔的中期目标为“五年四车”。目前，阿维塔11的首辆白车身已于今年10月份在重庆工厂成功试制下线；明年二季度，阿维塔11将正式发布；明年三季度，阿维塔11将实现首批量产及用户交付。

本版主编袁元 责编徐建民 制作李波  
E-mail:zmzx@zqrb.net 电话010-83251785

# 下半年以来沪深两市公司高管3285次出手减持 有人主动减持 有人被动平仓

■本报记者 桂小笋

沪深两市上市公司高管的持股情况，在一定程度上成为投资者分析高管对企业未来发展信心的参考指标。据同花顺数据统计显示，下半年以来(即7月1日至11月16日，下同)，两市高管共有3285次减持行为发生，减持对应的市值总额约为394亿元。此外，两市公司的实际控制人、持股5%以上的重要股东另有多次减持行为发生。

从上市公司公告可以看出，高管减持的动因分为“主动”和“被动”：大多数公司

高管减持是因为个人资金需求等原因，主动披露减持计划；但也有一些公司高管的减持，则是被平仓或司法拍卖使然。

梳理沪深两市公司公告可知，对于高管的减持，多数上市公司会提前进行“预告”。大多数高管发布减持计划时，会设定一个减持时间段，并对后续的减持计划等详细披露。

相较主动披露减持公告而言，有一些上市公司的减持公告显得有些“狼狽”。例如，ST联建11月16日发布公告称，持股5%以上股东何吉伦与国海证券的股票质押融资业务相关债务逾期，质

押权人国海证券拟对其所持的7337711股公司股票进行强制变价；飞利信也曾发布公告称，控股股东及一致行动人部分股票被拍卖。

和ST联建等公司相比，有的公司董监高虽然也是被动减持，但却没有及时进行信息披露。

11月15日，爱迪尔发布公告称，董事狄爱玲在9月30日至10月18日期间，持有的375.66万股爱迪尔股票被强制平仓，合计减持金额为1582.18万元，而狄爱玲在上述减持行为发生前未预先披露减持计划。此外，公司于10月29日披

露三季报，狄爱玲作为公司董事的减持行为构成敏感期交易。

对于爱迪尔董事的被动减持未公告行为，上海明伦律师事务所王智斌律师对《证券日报》记者表示，因强制执行、强制平仓而导致的被动减持，仍然适用《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》第8条，即提前15个交易日披露其减持计划。在被动减持的情形下，该规定可以理解为是要求相关股东提前披露被动减持的风险。但是，如果减持的股份是来自二级市场买入，那么，该股东及上市公司不必预披露。

# 收购卫星通信资产打开想象空间 盛洋科技复牌迎连续两日涨停

披露重组预案并于11月15日正式复牌的盛洋科技，股票已连续两个交易日收获一字涨停。

盛洋科技本次拟购买交通通信集团持有的中交科技100%股权，并定增募集配套资金。本次重组全部以发行股份的方式实施，没有现金对价。交易前，盛洋科技实际控制人为叶利明及徐凤娟夫妇，合计持股30.70%，本次交易不构成重组上市。

值得一提的是，由于标的资产目前唯一股东是交通通信集团，若发行股份收购资产，交通通信集团最终持有上市公司的比例将不在少数，加上交通通信集团的关联方国交北斗今年2月份已受让了上市公司7.69%的股份，交通通信集团无疑将拥有举足轻重的地位。

再看盛洋科技现有董事会构成，6名非独立董事成员中，交通通信集团阵营占据了3席，

话语权可见一斑。

## 股东资源筑成独家业务壁垒

资料显示，中国交通通信信息中心是交通运输部直属一级事业单位，交通通信集团是中国交通通信信息中心的全资子公司，中交科技系交通通信集团的全资子公司。

依靠独有的股东资源，中交科技成为国内唯一一家为国家部委和各行业安全应急通信保障服务提供海事卫星通信全业务支撑的合法机构，是国内较大的海事卫星领域终端设备销售、平台开发和技术服务保障企业，是国内首家为民航飞机提供驾驶舱海事卫星通信终端后装服务的企业，是我国特殊领域所需的海事通信设备的最主要供应商之一。

交通通信集团，是目前国内唯一一家为国

家各部委和各行业提供安全应急海事卫星通信保障服务的企业，是国内唯一授权的海事卫星运营商。交通通信集团负责运营的北京国际移动卫星地面站，有效整合了国际海事卫星通信网、交通运输宽带VSAT卫星通信网、全球海上遇险与安全系统(GMDSS)、国际搜救卫星系统(COSPAS-SARSAT)、北斗卫星导航系统等资源，同时和中国三大基础电信运营商之间建立有专线互联互通，为用户提供全球无缝覆盖、海陆空全方位应用的天地一体化通信信息网络服务。

今年10月14日，由中国交通通信信息中心与航天科技集团等机构合作的我国自主研发的首批3颗交通甚高频数据交换系统卫星(简称交通VDES卫星)成功发射。VDES卫星系统是国际公认的未来全球E-航海的重要支撑系统，是现有系统的升级。此外，在工信部和交

通运输部海事局支持下，中国交通通信信息中心率先编制了“交通星座(MOTS)”卫星频轨资料，上报了国际电信联盟(ITU)。ITU公布的资料显示，MOTS卫星频轨资料按照申报时序排在世界第一位。

## 注入卫星互联网大数据运营服务

值得一提的是，目前中交科技尚未完成业务整合。按照重组预案，交通通信集团拟将卫星通信终端和应急通信装备研制与销售、国内VSAT通信业务运营与服务、卫星互联网大数据运营与服务、卫星通信应用开发与增值服务等相关业务注入中交科技。

也就是说，资产整合后的中交科技，囊括了中国交通通信信息中心系统关于卫星通信的全部核心资产和业务。本次重组旨在利用

资本市场的资金和民营企业灵活的机制，激发国有企业的潜在经营能力。

其中，交通通信集团拟整合注入中交科技的卫星互联网大数据运营与服务业务颇引人关注。公开信息显示，中国交通通信信息中心是国家网络预约出租汽车监管信息交互平台和95128约车专号的建设和管理者，代表交通运输部对网约车信息的实时动态监管，并且保障全国31个省份系统业务正常运营，系我国网络预约出租汽车管理较完整的数据中心。

本次重组中，交通通信集团将“卫星互联网大数据运营与服务”注入中交科技，并且承诺不存在同业竞争，预示未来中交科技有可能成为中国交通通信信息中心旗下唯一的数据运营管理者，其带来的社会价值和潜在商用价值或将难以估量。

(CIS)