

车联网龙头企业高鸿股份 (000851.SZ) 的骚操作让人费解。

6月13日晚间，高鸿股份作出两项重大决定，收购资产、筹划定增募资，全面开启向工业互联网领域转型战略。本次定增，预计募资不超过15.29亿元。除了收购资产外，其余资金全部用于工业互联网产品研发和运营服务体系建设。

高鸿股份原本是一家企业信息化服务企业，2016年，业务重大调整，车联网逐渐成为其发力重点，并成为国内车联网龙头企业。在这个万亿级赛道，高鸿股份也被市场看好。然而，让市场吃惊的是，车联网商用前夕，高鸿股份果断将车联网业务抛弃，转投工业互联网赛道。

近几年，高鸿股份经营承压明显。2019年至2021年，公司实现的扣除非经常性损益的净利润（简称“扣非净利润”）连亏三年，合计亏损6.64亿元。

工业互联网领域需要高门槛、高投入、持续耕耘，押宝新兴领域，高鸿股份有多少胜算？

投建加收购全面转型工业互联网

在产业转型路上，高鸿股份向来果断坚决，且几乎是不惜一切代价。这一次，也不例外。

目前，高鸿股份正在推动产业转型，目标是工业互联网。

6月13日晚间，高鸿股份发布了多份涉及产业转型的公告，其中，核心公告有两份，一份是定增募资，一份是收购资产。

根据定增预案，高鸿股份拟向不超过36名特定投资者发行股票数量不超过3.40亿股，募资总额不超过15.29亿元。这笔资金有两个用途，一个是将9亿元募资投向工业互联网产品研发和运营服务体系建设项目，另一个是，将剩下的6.29亿元募资用于收购南通云数网络科技有限公司（以下简称“南通云数”）100%股权。

高鸿股份介绍本次定增募资目的称，工业互联网、数据中心行业在政策、技术与产业三重因素的共振下，将迎来快速发展期。公司拟通过此次定增，在持续优化存量业务的同时，紧抓国家产业发展战略机遇，加大科技创新，优化业务结构，不断加大工业互联网、数据中心业务布局，增强公司在相关业务领域的竞争能力。

在定增预案中，高鸿股份亦表示，公司已深耕智能制造、工业互联网业务领域多年，但智能制造与工业互联网系统的建设及推广是一项长期而艰巨的系统性工程。此

外，公司工业互联网领域高端科技人才和行业领军人才存在一定不足，产业核心竞争力有待提升，融合创新生态体系有待加快建设，希望通过资源整合，加大投入，以提升智能化应用核心竞争力和盈利能力。

目前，公司已完成工业互联网平台DTiIP的自主研发，并以其为底座，形成智能制造、智慧广电、智慧物流、智慧应急、智慧环保五大创新应用。

除了上述投资建设，另外一个途径是收购。

根据公告，公司拟作价6.29亿元收购南通云数100%股权。南通云数成立于2017年4月，2021年及今年一季度，其实现的营业收入为2.66亿元、4099.13万元，对应的归属于母公司所有者的净利润（简称“净利润”）为3542.58万元、751.97万元。截至今年3月31日，南通云数的评估值为6.29亿元，评估增值4.50亿元，增值率251.99%。

高溢价收购之时，交易对方承诺，南通云数2022年至2026年实现的扣非净利润分别不低于4568.87万元、5190.68万元、6480.35万元、6600.07万元、6637.87万元（均含本数）。

长达五年的业绩承诺，收购之后，交易对方对标的公司基本上没有影响，这一承诺是否会落空，难以预测。

可以肯定的是，本次收购，高鸿股份将形成4.50亿元商誉。此外，公司资金并不算充足，全部采用募资收购，足以说明公司流动性紧张。全面转向工业互联网，仍需要继续投入，高鸿股份此举前途未卜。

意外抛弃即将商用的车联网业务

在全面进军工业互联网之时，高鸿股份抛弃了车联网业务，让人颇为意外。

据披露，大约是从2013年开始，高鸿股份布局智能制造、车联网等业务，围绕汽车、电子信息、物流细分领域，推出MES（制造企业生产过程执行系统）等。

根据此前年报披露，2016年，高鸿股份收缩毛利率较低的IT销售业务，重点发展信息服务业务、企业信息化业务。企业信息化业务包括云计算、车联网、联络中心、智能制造四项业务。

车联网业务方面，在2018年，高鸿股份与中国信科集团创新中心合作完成了LTE-V通信模组的总体设计、开发和小规模试生产。参与国家智能网联示范区建设，当年

完成长城汽车车联网园区和重庆示范区的建设。

当年，公司与福特汽车进行联合测试，与高通、华为完成互联互通测试，在重庆智博会期间支撑无人驾驶大赛，在上海嘉定完成世界首例V2X“三跨”（即跨模组、终端、主机厂）互联互通测试，外场互联互通测试取得重大进展。

这些表明高鸿股份的车联网业务开展得如火如荼。

此后，高鸿股份一直在高调宣布重点向车联网业务转型升级。在2020年年报中，公司称，车联网作为重要的新兴产业，拥有万亿市场。公司作为车联网龙头企业，车联网标准主要制订者之一，具有国有知识产权的车联网车规级模组、RSU、OBU等自研设备将在市场中占有非常重要的地位。公司车联网业务从2020年开始重点部署高速和城市道路，力争保持行业前三的龙头地位，同时将积极探索创新的商业模式和数据开放模式。在车侧、路侧市场，公司均在当年取得重大突破，如在天津、长沙、重庆三个国家级车联网先导区拓展均取得突破，三个先导区RSU市场占有率领先。在武汉经开区示范区二期车联网项目中，OBU供货市场份额第一；在重庆，建成全球规模最大，路况最复杂，系统最完整的石渝车路协同智慧高速，助力重庆拿下第四个国家级先导区牌照。

2021年6月，公司定增募资12.50亿元，用于车联网系列产品研发及产业化项目及偿还银行贷款，其中，10亿元用于车联网产品研发及产业化项目。

去年，公司还宣布出资3.5亿元设立合资公司高鸿智联。

上述种种，无不体现高鸿股份大力发展车联网业务的雄心壮志及身体力行。

面对投资者询问，高鸿股份曾在互动平台表示，高鸿智联主要负责车联网模组、终端和解决方案。

近年来，车联网商用不断推进，高鸿股份似乎开始进入收获期。

然而，出人意料的是，就在市场期待高鸿股份大赚一把之时，公司却将车联网业务处理掉了。今年5月30日，高鸿股份发布公告称，公司向第一大股东电信科学技术研究院有限公司转让所持有的高鸿智联25.23%股权，转让价格为4.2亿元。

高鸿股份为何要转让车联网业务资产进而全面进军工业互联网业务，至今似乎仍是一个谜。

当然，近几年，因为处于培育期，高鸿股份的经营业绩数据有些难看。2019年至2

021年，公司实现的扣非净利润分别为-2.51亿元、-1.96亿元、-2.17亿元，三年合计亏损6.64亿元。今年一季度，经营有所好转，其扣非净利润为亏损73.12万元，同比减亏88.28%。

本文源自长江商报