

公司零距离·新经济 新动能

造船业有望迎来超级大周期 广船国际抢占“汽车运输船”制高点

■本报记者 施 露

12月份的广州南沙还沉浸在初秋的光景里,马路两旁异木棉正开得繁盛。从南沙港珠江入海口处俯瞰,映入眼帘的是中国船舶的造船基地。《证券日报》记者看到,中国船舶旗下子公司广船国际的船坞和码头正在满负荷运行。而这一占地302万平方米的造船基地,也是中国船舶在南方最大的船厂。

广船国际厂区进门约700米,造船工人们正惬意地躺在树荫下的草坪午间小憩。树荫对面的作业区停着一艘下坞不久的豪华客滚船。负责值班的工作人员告诉记者,这艘船完工率接近八成,距离交付已经不远。而客滚船再往码头方向去则是广船国际的半潜船制造区域。

广船国际凭借出色的能力,目前位居“汽车运输船市场世界第一”。

“今年整个造船市场景气度高涨,上半年公司营收完成度很高。我们制造的汽车运输船(也称‘汽车滚装船’)有完全的自主知识产权,经过13次技术迭代升级,目前性能远超前韩竞品,市场占有率稳居世界第一。”广船国际副总经理周旭辉在接受《证券日报》记者专访时表示:“造船业10年内产生超级大周期的概率很高,但不意味着对所有企业都是机遇。船舶工业风险大,难度高,想要临时来跨界的中小企业需要有敬畏之心。”

全球汽车滚装航运市场 进入大船时代

近年来,车企纷纷出海及汽车出口订单不断创下新高,直接刺激了汽车运输船市场和制造端。

此前不温不火的汽车运输船运价在2019年至2022年之间翻了10倍,日租金突破10万美元。截至今年11月份,6500CEU船舶的一年期租价价格为115000美元/日,比去年同期上涨10%,再创新高。

克拉克森分析称,新船运力尚未投入使用,汽车运输需求还在增长,运力不足是价格长期维持高位的主要原因。“过去一年汽车运输船运价再上一个台阶,因此增加了汽车运输船造船订单。目前,全球船东主要在中国造船厂下单更大型的汽车运输船。”

克拉克森还预测称,2023年全球远洋汽车运输贸易将同比增长17%,达到2370万辆,短期内运力不足问题难以得到根本缓解。对于不愿具名的券商分析师亦认为,汽车运输船运力紧缺及租金持续上涨催生了造船订单进入激增模式。“上一轮船型船龄这两年陆续到期,IMO(国际海事组织)新政使得60%以上的新船都要采用新能源材料,这也加速了本轮造船



图①广船国际中心段作业区,机器满负荷运作中

图②广船国际为英国P&O航运公司建造的油电混合动力豪华客滚船

施露/摄

大周期的到来。当前运力最为紧张的汽车运输船造船厂也开启了疯狂接单模式。国内像广船国际这样的船厂凭借先进技术在该领域拔得头筹。”

“在汽车运输船市场,无论是订单数量还是规模,我们现阶段都是世界第一,公司最大的船型已经能做到装载10800辆汽车,远远超过此前的世界纪录7000辆,这将带领全球汽车滚装航运市场进入大船时代。”周旭辉说。

全球头部整车厂 成为广船国际客户

此前,为解决汽车出海燃眉之急,各大航运企业纷纷立足现有船型,创新采取集装箱运输、框架式运输等方式运车出海;但装卸难度、装卸效率和对码头的适应能力均不及汽车运输船。

以上海南港码头为例,用汽车运输船转运,不到24小时即可完成近5000辆相同车型汽车的装船任务,无需起重装载设备,而其他方式则需要3天至5天,甚至更久。

由此,中国企业开始通过建造、购入、租赁等方式进入汽车运输船航运市场。据了解,大型汽车运输船好比一座能浮在海上的“立体车库”,建造涉及多层、数百块甲板的运输、吊装、切割、焊接,通常造船周期为15个月左右。前期订购的大型汽车运输船到2024年后才能陆续下水。由于造船速度跟不上汽车出口速度,买船就

成为缓解运力压力最直接的方式。

事实上,国内外汽车头部整车厂已纷纷加入买船大军向广船国际下单,而一些船型已经交付。

“包括比亚迪在内的国内头部新能源车企,以及德国大众、日本丰田都是我们的客户。上汽集团也通过中远海运在我们这里订了很多汽车运输船。”周旭辉称。

汽车工业及汽车物流的发展,是支持广船国际加速布局汽车运输船市场的关键。

“2021年至2022年是汽车物流的瓶颈期,全球汽车贸易格局及物流路线发生了巨大改变,新能源车是拉动汽车运输市场爆发的起点,中国汽车工业拉动了汽车贸易及汽车工业在疫情期间的长足发展,这也是广船国际切入这一细分市场的重要因素。原来广船国际在豪华客滚船市场就有着丰富的经验,而这一船型与汽车运输船相似度最大,转型切入这一市场具备天时地利人和的充分条件。”广船国际项目经理曹继飞对《证券日报》记者表示。

值得一提的是,虽然市场需求巨大,但国内汽车运输船造船厂竞争激烈,低价抢订单行为时有发生。

“广船国际能做的是比同行安全,在高效焊接、精度体系及工装等方面加强研究。”周旭辉透露,广船国际已完成大型集装箱船、汽车运输船精度控制技术文件的编制,汽车运输船整体焊接效率提升

60%,打磨量降低90%。通过研究管子氩弧焊自动焊新工艺,预计节省焊接工时约80%、减少焊丝消耗约90%、减少氩气消耗约70%。“向我们下订单的都是有真实需求的用户,但行业里也有些投机者,为制造订单不惜牺牲成本扰乱市场,这些行为并不利于行业发展。”

造船订单 已经排至2028年

从默默无闻到世界第一,广船国际只用了两年多时间。期间,广船国际攻克了多项关键技术。

《证券日报》记者了解到,在高技术、高附加值船型升级上,广船国际依靠科技创新,先后攻克了世界首艘极地重载甲板运输船、极地凝析油轮、液化天然气(LNG)双燃料豪华客滚船等研制目标,多次填补相关领域技术空白,形成了国际领先优势。

在建造领域,广船国际已成功攻克LNG/燃油双燃料动力推进系统、振动噪声控制、安全返港等最前沿的关键核心技术,卓越的船舶性能获得了国际市场的高度认可。在豪华客滚船建造过程中,公司积极建立“广船标准”,实现了内装材料的100%国产化,船舶建造周期大幅缩短,码头周期从20多个月压减到平均6个月,形成了具有广船国际特色的客滚船项目运作及建造模式。

“今年上半年实现了工业产值和利润‘双过半’,接单同比增长

90%。”广船国际党委副书记张庆环欣喜地对记者介绍。

截至11月底,广船国际在手订单80艘,价值500亿元,其中有近60%的订单为高技术、高附加值的甲醇双燃料或LNG双燃料新型绿色船型。目前公司是国内手持双燃料“绿色船舶”订单最多的造船企业。

张庆环表示:“我们在细分市场要么世界第一,要么中国第一,已经是行业先锋和领头羊,在手订单按照时间计算排到了2028年。”

今年12月5日,这家务实的造船厂联合外高桥接下了世界最大的汽车运输船订单。在2023年中国国际海事会展现场,外高桥和广船国际分别与Seaspan Corporation和韩新海运(HMM,原现代商船)签订了6艘10800车位LNG双燃料汽车运输船新造船合同,总金额约14.6亿美元(约合人民币104.19亿元),占中国船舶2022年度营业收入的17%。

中国船舶公告称,本次签约船型是全球范围内历史上首次突破10000车位的超大型汽车运输船新造船项目,在世界汽车运输船型发展史上具有里程碑意义。

截至12月18日,广船国际一共拿下了31艘汽车运输船的订单(含去年订单),排名全球第一。据克拉克森称,整个行业的航运公司在2023年已经订购了80艘新船,总共可容纳67.7万辆汽车,新订单量占现有船队运力的37%左右。

对公司现有生产经营活动、财务状况造成不利影响,亦不存在损害公司及中小股东利益的情形。《证券日报》记者在投资者身份在投资者说明会上向浩淼科技董事长提问,下一步公司有何战略规划?倪军表示,未来,公司将围绕“全灾种、大应急、智慧消防”新时期的应急救援产业发展方向,秉持为“客户提供优质产品和服务”的经营理念,打造一轴两翼战略,即“应急救援装备制造+应急安全培训业务+灭火救援耗材业务”,努力为客户提供“一站式”综合解决方案。此外,公司将通过持续变革创新,不断延伸产业链,实现“制造”向“智造”转型升级,推动公司高质量发展。

倪军在会上表示,本次计划终止对公司没有实质性影响,不会

AITO问界M9盲订量已超3.3万辆

多家上市公司宣称置身该车型供应链

■本报记者 冯雨瑶 许林艳

AITO问界M9即将在12月26日上市。这款受到颇多关注的重磅车型,有望在AITO问界新M7之后,再次掀起市场对华为汽车产业链的追捧。

“随着问界系列车型热销,产业链上的相关企业有望实现更高的销售收入和利润。”盘古智库高级研究员江瀚对《证券日报》记者表示。

盲订数量已超3.3万辆

记者从赛力斯汽车方面获悉,目前AITO问界M9盲订数量已经超过3.3万辆。赛力斯汽车相关负责人向记者表示,该款新品由公司旗下的智慧工厂确保高质量交付。

“AITO问界M9定位全景智慧旗舰SUV,首次让全尺寸SUV车型实现豪华MPV级纯平地板,搭载华为智能汽车全栈技术解决方案和全新的鸿蒙4.0智能座舱,以及拥有中国首款主动式魔毯悬架等,全面树立同级全尺寸SUV豪华新标杆。”上述负责人向记者透露。

AITO问界M9未上市便赢得了市场的热切期待。在投资者互动平台上,不少投资者向产业链上的相关上市公司提问,是否为问界M9提供零部件,或者公司相关产品是否应用到了问界M9上。

据不完全统计,截至目前,博俊科技、恒勃股份、雅创电子等在投资者互动平台上表示,直接或间接为问界M9车型供应相关产品。

国盛证券发布研究报告称,考虑到华为在自动驾驶、智能座舱、智能安全等方面的产业引领效应,在整机厂竞争加剧环境下,华为合作生态有望提升产品力,产业链相关公司则有望依托生态优势,先发“卡位”。

北京疆亘资本管理有限公司董事合伙人王赤坤向记者表示,产业链上的企业可以通过华为汽车生态链获得巨大的生态红利。此外,问界系列的出圈能够为生态链企业确立一个清晰明确的业务方向、商业模式及盈利模式。

多款重磅车型上市

有观点认为,AITO问界M9的上市还有望进一步带动汽车市场技术变革。据了解,AITO问界M9将搭载华为AR-HUD与华为ADAS2.0,这将带动行业智能驾驶渗透率提升。

在“软件定义汽车”变革大势下,华为在汽车领域开启的零部件、华为HI、智选车三种模式纷纷走向成熟,生态圈持续扩大。其中,对于智选车模式,华为常务董事、智能汽车解决方案BU董事长余承东此前表示,除了问界、智界外,未来还会有两个“界”。

“华为在智能化技术方面有着深厚积累,与车企合作将有助于推动新能源汽车智能化发展、促进产业链协同发展、提升品牌影响力。”北京社科院副研究员王鹏表示。

对于与华为的深度合作,上述赛力斯汽车相关负责人对记者表示:“基于深化战略合作协议,未来双方将坚定深度战略合作,持续深化联合研发、联合设计,为AITO问界用户和潜在用户提供更好的产品与服务,推出更多高端车型。”

值得一提的是,除AITO问界M9外,比亚迪宋L、奇瑞星途星纪元ES、极氪007等车型也在12月份上市。其中,比亚迪宋L已于12月15日正式上市。

“年底多款重磅车型上市,将带来新的消费热点和市场需求;同时,也将推动新能源汽车行业的技术创新和品质提升。”智帆海岸机构首席顾问梁振鹏表示。

拟7亿元增资零食很忙 好想你开辟利润增长点

■本报记者 肖艳青

12月18日晚间,好想你公告称,公司及全资子公司拟以货币资金合计出资7亿元对湖南零食很忙商业连锁有限公司(以下简称“零食很忙”)增资,增资完成后公司及全资子公司合计持有零食很忙6.64%股权。

对于此次增资的目的,好想你表示,公司看好零食很忙未来的发展前景,此次投资有助于为公司提供新的利润增长点,并与现有主营业务形成协同支持,有利于提升公司的持续盈利能力和综合竞争能力。

中国食品产业研究院高级研究员朱丹蓬对《证券日报》记者表示:“从整体上看,好想你增资零食很忙对其未来发展有一定的加持作用。”

零食很忙成立于2019年,是一家专注线下渠道的零食公司,经营的零食包括休闲食品、糖果巧克力、饮料冲调、坚果炒货、干果蜜饯、糕点饼干等超过1600个品类。截至2023年11月份,零食很忙(含赵一鸣食品)在全国的合计门店数量已超过6500家,是零食行业的龙头品牌。

零食很忙处于快速发展阶段,公告显示,零食很忙2022年以及2023年上半年分别实现营业收入43.02亿元和37.81亿元,净利润分别为6153万元和1.21亿元。

对于增资款的用途,零食很忙及其股东方承诺,本次增资的投资款将全部用于零食很忙的主营业务发展和运营、研发、生产、资本性支出及与拟从事业务相关的一般流动资金。

谈及此次增资对公司的影响,好想你表示,公司以增资方式投资零食很忙,有助于推动公司产品类创新,提升供应链能力,在稳固原有礼品业务的同时,积极打造公司第二增长曲线,助力公司业绩提升。

清晖智库创始人宋清辉对《证券日报》记者表示:“好想你增资零食很忙具有积极意义,一方面有助于进一步提升公司的核心竞争力,另一方面则有助于推动公司战略扩张。在‘渠道制胜’的背景下,谁控制了渠道,谁就控制了市场。食品企业入股零食渠道加大对渠道的布局意义重大,不但有助于提升公司的持续盈利能力,还能够在激烈的市场竞争中取得更大的竞争优势。”

重大资产重组终止 浩淼科技召开线上说明会回应投资者关切

■本报记者 徐一鸣

12月18日下午,浩淼科技就重大资产重组终止事项召开线上投资者说明会。浩淼科技董事长、总经理倪军、浩淼科技副总经理、董事会秘书倪红艳以及合肥威艾尔智能技术有限公司法定代表人姜波参与了此次说明会。

事情缘起还要追溯到今年10月份的一则停牌公告。10月16日,浩淼科技发布公告称,拟通过发行股份的方式向张红等股东购买其持有的合肥威艾尔智能技术有限公司100%的股权,交易预计构成《上市公司重大资产重组管理办法》规定的重大资产重组,公司股票自2023年10月16日起停牌,预计

于2023年10月30日前复牌。而受此影响,10月30日至12月18日,浩淼科技股价累计涨幅达67.97%。

浩淼科技的主营业务为消防应急救援装备的研发、生产、销售以及相关技术服务。合肥威艾尔智能技术有限公司主营业务为陆军车辆训练模拟器以及分队战术模拟训练系统、指挥作业模拟训练系统和分布交互式仿真系统的研发、生产、销售及培训服务。

“合肥威艾尔智能技术有限公司在车辆模拟训练方面的行业经验有利于公司产品朝着智能化、数字化和信息化发展,推动特种车辆产品相关的技术提升和创新。”浩淼科技此前表示,交易完成后,公司资产和业务规模将得到一定提

升,公司业务结构和资产质量得到进一步优化,有利于增强公司持续盈利能力和抗风险能力,有利于保护公司及其股东特别是中小股东的利益。

然而,12月15日,浩淼科技发布了终止重大资产重组公告。其终止原因、股东权益等,成为此次线上说明会投资者最为关切的话题。

对于终止重大资产重组原因,倪军在会上表示,自筹划本次重大资产重组事项以来,公司严格按照相关法律法规要求与交易对方就本次交易事项进行充分沟通和论证。但鉴于本次重组自筹划以来市场环境发生变化,且交易双方无法就本次交易核心条款达成一致意见。公司综合考虑各方的意见及建议,为

切实维护公司及全体股东利益,公司与本次交易相关方经审慎研究后,决定终止本次交易事项。

传播星球App联合创始人付学军对《证券日报》记者表示,上市公司重大资产重组终止的原因有多方面。首先,“交易各方对最终条件未能达成一致”或是主要原因,可能涉及交易方案、价格、付款方式等关键条款。其次,市场环境的变化也可能导致重组终止。例如,行业风险的增加。此外,审计尽调等中介工作不能及时完成,标的资产存在问题或公司自身方面原因(如财务状况、股权结构等)也可能导致重组失败。

倪红艳在会上表示,本次计划终止对公司没有实质性影响,不会