

聚光灯下

65岁王府井集团更新“北京名片” 拟将免税店开进大兴机场和环球影城

■本报记者 李乔宇 见习记者 于琦

王府井，是一张特别的“北京名片”。除了服务普通消费者日常消费需求外，它还是众多来京游客的热门打卡地。如今，这张“北京名片”正不断丰富自己的内容。

9月25日上午，北京市百货大楼门前广场上的张秉贵铜像在阳光下熠熠生辉，王府井集团党委书记、董事长杜宝祥等人列队在张秉贵铜像前，举行庆祝集团成立65周年仪式。杜宝祥同时宣布，王府井集团已成为国内第一家兼具“有税”与“免税”经营资质的零售企业，王府井免税品经营公司当日起正式挂牌运营。

免税店选址中 拟入驻环球影城

公开资料显示，王府井集团创立于1955年，前身为北京市百货大楼，是享誉中外的“新中国第一店”，至今仍为北京市地标级建筑物，很多北京人的第一辆自行车、第一块手表都出自这里。

成立65年，王府井集团历经单店经营、专一百货业态连锁发展、多业态规模扩张三大发展阶段，现已成为国内商业零售业态规模和影响力最大的集团之一，也是目前国内业态最齐全的商业集团。

9月25日，就在王府井集团成立65周年当天，杜宝祥为北京王府井免税品经营有限责任公司揭幕，正式宣布王府井免税店经营公司挂牌运营。

杜宝祥对《证券日报》等媒体记者介绍道：“王府井集团做免税业务的优势在于65年的国内零售运营经验、大量的资源和较强的顾客基础。公司将在发展口岸免税、离岛免税和市内免税三种类型上全面发展，重点是北京市。同时，我们将积极扩展国家已经允许开设市内免税店的核心城市，比如西安和成都。”

谈及具体落地情况，杜宝祥透露，目前首都机场和大兴机场的免税店已



基本成型，市内免税店正在选址，还计划在同为首旅集团旗下北京环球影城打造免税、奥莱、购物中心一体化的商业综合体。此外，还将借助海南自贸港战略契机，寻求在海南布局离岛免税业务的机会。

据了解，北京环球影城将于2021年春季试运营，5月份正式开业。据天风证券披露的研报显示，一期环球影城各类游乐设备正在安装调试，预计一期公园每年可接待客流量1200万人-1500万人次。

“下一步，在免税业务中，我们计划设立免税业务和有税业务在同一业态出现。”杜宝祥对《证券日报》记者谈到，目前来看，免税业务能够得到更多价格优势，是一种政策红利。未来随着顾客需求的不断放大，免税业务和有税业务都有望成为提升顾客消费体验的零售业态。

免税业务竞争激烈 但市场空间广阔

在杜宝祥看来，免税业务具有广阔

的市场空间。

“2019年我国免税业务销售额大致为500亿元。”杜宝祥告诉《证券日报》记者：“但是同期出国人员有1.4亿人次，数据显示，这些出国人员在海外购买商品的总金额高达千亿美元。受疫情影响，大量出国人员的购物需求会出现回流。此外，在国内循环政策的支持下，国内免税市场有望迎来广阔市场空间。”

值得注意的是，尽管想象空间广阔，免税业务仍为一个竞争激烈的市场。截至目前，国内已有8家企业拥有免税牌照。

“因为只有出入境人员才有资格来免税店消费，从全国总量来说，消费人群有一定的规模限制。”中国商业联合会专家委员会委员赖阳告诉《证券日报》记者：“尤其是海南免税政策开放以后，会大幅度瓜分免税市场，使得免税市场竞争更加激烈。”

赖阳补充道：“真正有竞争力的品牌有限，且免税品多集中在护肤类商品，在消费者对价格敏感度较高的情况下，价格战打得非常激烈，带来的利润

率就比较薄了。”在赖阳看来，王府井集团的免税业务想要转化为业绩贡献，还有相当长的路要走。

浙商证券则认为，王府井集团的资源优势能够助力公司免税业务的发展。据浙商证券研报显示，王府井集团门店布局完善，在全国七大经济区域中拥有53家门店，自有物业面积达到113.8万平方米，深耕北京、布局全国。

2019年，公司联营模式营收占比79%，自营模式营收占比14%。“公司控股股东首旅集团旗下的旅游、出行、住宿等业务板块，能够很好地与免税业务产生协同效应。公司入驻的品牌多为国际一二线品牌，与热门免税购物品牌重合度较高，在品类经营上具有一定优势”。

“我们认为，免税行业空间巨大。随着国内对免税行业的政策进一步放松，叠加海南离岛免税新政对适度竞争的鼓励，王府井或大有可为。”浙商证券在研报中指出：“公司进入机场、其他市内免税店开店或将成为超预期因素。”

万亿级车联网市场谁主沉浮

《证券日报》社主办2020年汽车资本论坛在京召开

(上接A1版)在中央和地方政府的大力支持下，国内新型基础设施建设方兴未艾，智能网联汽车也步入产业化发展的关键部署和示范应用新阶段。对于处在行业风口的每个人来说，既是严峻的挑战，更是一次难得的历史机遇。对此，华西证券总裁杨炯洋以“用资本的力量助力智能网联汽车产业健康发展”为题目进行发言，阐述了车联网软硬件需求的巨量市场前景，明确了资本市场服务车联网产业的决心。

与此同时，针对智能网联汽车目前的发展状况，促进会汽车行业分会兼国际商会汽车行业商会会长王侠、上汽集团副总裁卫勇、中保研汽车技术研究院董事长方仲友、长安汽车执行副总裁谭本宏均分享了对于智能网联汽车与车联网发展趋势的判断和思考。

此外，论坛还发布了《2020年智能网联汽车产业研究报告》《未来已来 掘金智能网联汽车时代》，举办了三场圆桌讨论，围绕智能网联汽车的认知、车联网行业投资前景、应用创新以及用户体验背后的智能网联化布局，展开全面讨论。

聚焦车联网产业创新 三大圆桌共话投资之道

众所周知，智能网联产业是电子、交通、互联网应用、汽车等行业深度融合的新型产业，是全球创新热点和未来发展的制高点。当前我国已将智能网联汽车与节能汽车、新能源汽车并列作为我国汽车产业发展的重要战略方向。为此，本届论坛安排了三大圆桌讨论，邀请相关行业领军人士、专家和企业投资界人士，就车联网安全产业发展、出行产业投融资、车联网商业模式等多个方面进行探讨，从不同方面深入讨论行业遇到和发生的重大热点问题，促进跨行业交流和价值发现。

本届论坛不仅从大处着眼，关注方向性、战略性宏观发展层面，还从细处着手，聚焦车联网安全发展中遇到的热点问题。在主题为“车联网应该如何打破行业壁垒与门派壁垒？车联网安全应该如何保障？”的第一场圆桌论坛上，广汽新能源总经理古惠南表示，万物互联最为重要的联结，即人和车的联结，将来还要实现车和车的联结，车和路协同互

联。想要打破行业壁垒，首先要思考自动驾驶底层设计和操作系统的问题。如果万物互联不涉及到自动驾驶，则其底层系统完全可以共享。总之，“除了由主机厂主导的技术以外，剩下很多系统可以跨界联合。”古惠南表示。

蔚来汽车联合创始人兼总裁秦力洪认为，智能驾驶、万物车联以及车为中心的车联网才刚刚开始。汽车行业在过去接近一个世纪主要的特点就是充分的竞争，竞争导致趋同。他认为，面对智能网联和自动驾驶，联盟形式更有必要，因为智能网联和自动驾驶的基础设施会远远超越某一个汽车集团的能力。

相比单车层面的智能，整个生态系统的智能无疑更加艰巨。“未来的走向无外乎两种可能，一个是政府主导。标准的重要性不言而喻，如果不早定下来行业标准，我想部分车企的投入有可能变成南辕北辙。”秦力洪补充道，第二可能是车企之间，包括汽车上下游之间会形成数个完整生态链的联盟，他们之间执行自定的标准，涉及高清地图、算法大数据和出行公司等。

在中科创达执行总裁武文光看来，软件定义汽车和软硬分离已经成为行业共识。从底层到生态、到云端，整个打通需要非常大的协同和投入，这一工程仅靠单一企业很难实现，需要有一个操作系统的组织者来主导。此外，在武文光看来，对于自动驾驶在封闭场景下应用会更快实现，而完全自动驾驶仍然需要一定的时间。

谈及车联网的融合互通，作为车载互联领域先行先试的尖兵，腾讯也给出了自己的答案。腾讯智慧出行副总裁钟学丹表示，面对汽车行业的新技术、新架构和新演变，腾讯强调以人为中心，站在用户视角，真正为用户用车出行的场景服务才是最重要的。此外，钟学丹认为，在操作系统以外更应该关注标准的制定，包括整车底层的网络架构以及标准化。因为只有真正构建车的底层软件框架，各方贡献各自的力量，这个产业才可以真正走向繁荣。

事实上，在自动驾驶的技术路径选择上，传统车企普遍采用渐进式策略，从L1逐步过渡到L5；特斯拉基于快速迭代，技术曲线更为陡峭；互联网科技

公司则采用商用先行、一步到位的策略。那么，整车自动驾驶部门与互联网自动驾驶公司，谁能笑到最后呢？

一汽智能网联开发院院长李丹对此表示，作为传统汽车厂商的代表，一汽从L2、L3到L4，给用户驾驶场景持续提供便利性。如果按照互联网公司从L5直接介入，难度和投入非常巨大。比如我们与百度2018年合作L4以上的自动驾驶，仅材料成本将近40万元，对于传统企业来说确实难以承受。

百度车联网事业部总经理苏坦也表达了自己的看法。他认为，仅提升单车智能最终会出现边际效应，投入的成本算力越高，带来的收益越低。此外无论是单车智能还是车路协同，其实是一个协同的问题。为此，百度几年前就致力车端和路端智能一同发力，让车逐渐智能。举例来讲，把L4智能驾驶的设备感知和算法移到了路测设备里边，就像把路口变成了具有感知能力的L4车辆一样，可以感知道路的拥堵状况。用这样的技术积累，提升现有交通的效率。

随着底层技术的开源和深度学习的突破，人工智能正在经历第三次高速发展。地平线机器人创始人兼CEO余凯发言称，众多主机厂都应该学习特斯拉，但并不一定要成为特斯拉。每个主机厂应从自身的资源禀赋出发，找到未来智能出行时代的定位。“我们一定要在中国智能汽车市场开发出了特斯拉之外的一个开放生态。这个开放生态将是一个具有开源意义上的操作系统，下面有底层芯片架构，上面有众多的主机厂以及应用软件和服务的提供商。”余凯如是表示。

纵目科技CEO唐锐对此表示赞同。他认为，主机厂和供应商应形成一个我中有你、你中有我的紧密的关系。核心供应商不在于多，而在于拥有真正强悍的软件能力，以及更多传感器的顶层资源。在这样情况下，通过软硬件分离的形式深度合作，在其看来才是最切实可行的模式。

2020年，恰逢资本寒冬与疫情双重打击，汽车企业营收与利润下滑，车联网企业资金饥渴待解，谁来支撑车联网产业的未来？

作为产业公司眼中的“钱袋子”，复

星集团副总裁、复星创富联席董事长张良森从投资人的角度分析道，大家都在说投的早不如投的准，你在什么样的阶段采取什么样的策略，这才是你投资成功标准和机会。张良森认为，车联网拥有万亿级的市场总量且刚刚开始发展，投资机会非常多。需要强调的是，车联网产业的发展不可逆，未来必然会越来越做大。从投资策略的角度来说，有些企业是确定性机会，有一些则属于早期的窗口机会。

年度大奖揭晓同时发布《新能源汽车产业投资报告》

会上，证券日报与华西证券还联合发布了《2020年智能网联汽车产业研究报告》(以下简称：报告)，报告以智能网联大数据和典型样本数据为基础，以车联网V2X生态系统理论为研究基础，综合运用数据挖掘、样本调研、专家评价和模型推演等多种方法，针对智能网联汽车发展的现状，从不同维度和层面，推动品牌增长，发现最新趋势、解读关键指标。

报告通过对定性问题进行定量研究，总结出我国智能网联汽车近年来所取得的坚实成果，也指明了车联网行业面临日益复杂的市场环境所存在的不足与改进空间。在业界看来，该报告的发布是对中国智能网联汽车投资过往的记录和回顾，它将为未来智能网联汽车行业的一轮勃发乃至全球开拓提供趋势指引与理论支持。

此外，论坛还颁发了“中国车联网技术应用奖”、“中国车联网最佳整合奖”、“中国车联网最佳技术解决方案奖”、“中国智能网联汽车最具竞争力奖”、“中国智能网联汽车最具影响力奖”、“中国车联网最佳智能空中升级奖”、“中国车联网智能体验奖”、“中国智能网联汽车最具看点奖”、“中国智能网联汽车最具规模奖”、“中国车联网领军企业奖”、“中国智能交通应用奖”、“中国车联网行业贡献奖”等奖项，表彰在国内车联网领域做出显著成绩、或声誉日隆的相关企业。广汽新能源、一汽红旗、华人运通、长安汽车、蔚来汽车、一汽大众、ARCOFOX品牌、吉利汽车、上汽荣威等优秀企业上榜。

中国REITs论坛2020年会在沪召开

各方合力推进 基础设施REITs试点平稳落地

■本报记者 徐一鸣

2020年9月27日，以“公募REITs启航·中国基础设施REITs的生态建设”为主题，由中国REITs论坛、上海证券交易所、上海市发展改革委、上海市金融工作局联合主办的“中国REITs论坛2020年会”在上海拉开帷幕。全国政协常委、国家发展改革委原副主任张勇，上海市委常委、副市长吴清，中国REITs论坛2020年会主席、国务院参事、北京大学光华管理学院特聘教授徐宪平出席并致辞；交通运输部副部长刘小明，上海证券交易所总经理蔡建春等出席并做主旨演讲。

基础设施REITs试点 有利于稳定有效投资

张勇在论坛上表示，基础设施REITs试点是我国首次在基础设施领域探索推出标准化、权益性的REITs产品，标志着境内基础设施公募REITs正式起步，是基础设施投融资机制的一项重大创新，也是构建多层次资本市场体系的一次探索。

在新的发展格局下，张勇认为，基础设施REITs对稳投资、补短板、去杠杆、防风险有重要的意义，发展基础设施REITs有利于稳定有效投资。这既是推动做好“六保”工作，落实“六保”任务的重要抓手，也是完善储蓄、转化投资机制、推动投资高质量发展的长期举措。

公募REITs发展 助力上海国际金融中心建设

吴清表示，上海正在加速推进建设国际金融中心，希望能够为推动公募REITs发展提供助力，同时相信公募REITs建设也将进一步助力上海国际金融中心。

他进一步指出，中国是基础设施建设的大国，在交通、能源及市政设施方面有非常强的基础设施建设的经验，公募基金支持基础设施建设非常重要。

据吴清介绍，今年在疫情期间，上海金融市场交易逆势增长，前8个月相较去年实现两位数增长，正常情况下今年可能超过2000万亿元。

中国REITs市场 潜力巨大

徐宪平在致辞中指出，推进基础设施REITs试点，是深化金融供给侧结构性改革、增强资本市场服务实体经济能力的重要举措，是盘活存量资产带动增量投资、畅通经济内循环的有效途径，是我国基础设施领域投融资体制改革创新的一个标志性事件。

据介绍，REITs作为不动产投资信托基金，在全球42个国家和地区的总市值已超过2万亿美元，并成为了股票、债券及衍生品之外的第四大资产

配置产品。“光华学院的研究表明，我国基础设施存量资产的投资额超过130万亿元。如果上交所发行基础设施REITs产品，基于成熟市场的现状，4%的资产可REITs化，则市场规模将占到目前上交所股票市值的10%左右，约为目前美国REITs市场规模的50%以上，日本REITs市场规模的6倍左右。如果逐步扩展到全部持有型不动产领域，上交所交易市场将成为全球最大的REITs市场。”徐宪平说。

交通基础设施投资建设 已形成了大量优质资源

刘小明表示，目前我国交通基础设施投资建设已形成了大量的优质资源，截至2019年末，全国收费公路里程17.11万公里，累计建设投资总额9.5万亿元，其中经营性公路里程7.72万公里，累计建设投资总额4.9万亿元。另据不完全统计，截至2019年末，交通运输行业PPP项目纳入管理库的数量为2497个，涉及投资额约9.1万亿元，其中已落地的项目1507个，涉及投资额约6.1万亿元。

他同时透露，自基础设施REITs试点推出以来，交通运输行业中一些大型的交通企业如珠江集团、浙江交投、四川交通、越秀交通等加入试点申报队伍。

合力推进 公募REITs试点平稳落地

蔡建春在演讲中谈到四点体会：首先，推动公募REITs试点，是资本市场助力构建新发展格局的“重要拼图”，意义重大；其次，REITs将为夯实上海国际金融中心基础，增强国际金融中心功能发挥重要推动作用；第三，牢记金融服务实体经济初心，上交所全力以赴做好改革试点“排头兵”；最后，健全REITs长效机制仍然任重道远，需要各方合力共建共治。

他表示，下一步，上交所将继续立足市场规律，深化制度建设，会同各方加快推进基础设施领域公募REITs试点平稳落地。一是总结和推广私募REITs实践中的典型案例和成功做法，协助试点项目做好方案设计；二是比照科创板和公司债券注册制改革实践，抓紧完善和发布配套规则，以信息披露为核心，压实各方责任；三是坚持问题导向，完善基金合同等契约文本条款和机制设计，夯实REITs治理机制；四是组织力量，结合案例和市场实践，不断完善市场交易机制，配合推进明确REITs相关税收、国资转让、投资政策等问题。

“行之力则知愈进，知之深则行愈达”，上交所愿与各方一道，建立健全基础设施领域公募REITs试点的各项工作机制，坚持四个敬畏，形成一个合力，加快推进基础设施领域公募REITs试点进程。”蔡建春说。

A股国庆节后进入季报档期 21家沪市公司将率先发布

■本报记者 吴珊

日前，上交所主板公司三季报首次预约披露时间表出炉，市场对三季报惊喜品种的关注度也已提升至高位。

参考历史数据，国庆节往往是市场的转折点。一方面，国庆节后A股上涨概率较高，另一方面，国庆节后三季报披露开启，投资主线更为明晰，业绩超预期和高成长个股往往成为资金抢筹的重点。

《证券日报》记者通过对过去10年上证指数国庆节前后走势梳理发现，国庆节前5个交易日，下跌的概率是60%，国庆节后的5个交易日，上证指数上涨的概率则达到80%。

上交所主板公司三季报预约披露时间表显示，医药生物行业的健友股份将率先于10月10日披露三季报业绩，紧随其后的中通国脉将于10月12日披露三季报。由于10月12日开始，就是国庆节后第一个完整的交易周，三季报披露逐步增加，在10月12日至10月17日的一周中，将有20家公司披露三季报。

“业绩确定的个股会有更加良好的表现。”私募排排网未来基金基金经理胡泊在接受《证券日报》记者采访时表示，三季度业绩是一个非常重要的指标，超预期的个股可能会跑赢大盘。在经过充分的调整后，三季度业绩更为确定的个股和行业，可能会迎来良

好的投资机会。

截至9月27日，共有286家沪市上市公司披露三季报业绩预告，业绩预告家公司数达到64家，占比22.38%。从预计净利润同比最大增幅来看，圣湘生物、宁波联合、瑞瑞软件、思源浦、东材科技、豪悦护理、福拓软件、固德威、日月股份、绿的谐波等10家公司前三季度净利润同比增幅有望翻倍。

对于如何掘金三季报，接受《证券日报》记者采访的沃隆创鑫基金经理黄景峰表示，投资者应主要把握三季报环比和同比均增长明显，且股价尚未被炒高的个股投资机会。这类股票主要集中在以下两个方面，第一，上半年尚未明显释放业绩的个股；第二，今年为了应对疫情的影响全球释放了极大的流动性，对流动性敏感度较大的周期行业，三季报业绩可能出现较大增长。以上可根据公开信息以及行业景气度变化进行挖掘，特别是具备国内政策加持或具备明显“护城河”的龙头标的，随着业绩的不断提升，规模逐渐扩大，有机会享受更高的估值溢价，可重点跟踪配置。

值得一提的是，尽管上述公司业绩底气足，但是由于受到投资偏好回落拖累，9月份以来股价表现普遍不佳，被错杀的绩优股达到42只，占比高达65.63%。包括傲农生物、新五丰、鹏博士、浙江医药、闻泰科技等在内的24只预喜股月内累计跌幅在10%以上。