

# 跨国汽车巨头陆续公布“碳中和”时间表 国内车企亟待具体政策落地

■本报记者 龚梦泽

“碳达峰”和“碳中和”(以下简称“双碳”目标)是中国在去年9月份在联合国大会上首次明确提出,并在今年3月份被正式写入政府工作报告。在“双碳”目标下,各行业均面临非常大的“减碳”压力。其中,汽车行业占全球二氧化碳总排放量的7.3%,是全球碳排放最大的行业之一。

据《证券日报》记者不完全统计,截至目前,已有11家跨国车企提出明确的“减碳”目标或“碳中和”时间表。尽管近年来国内车企在汽车行业电动化方面独树一帜,但在实现“双碳”目标的整体布局方面仍缺乏中长期的规划。由于“碳中和”在汽车行业的细则尚未出台,加上减碳成本和投入规模巨大,大部分国内车企正处于技术转型的高投入期。

业内普遍认为,降低碳排放是一项投入巨大且风险巨大的工作,在缺乏顶层指导的情况下,企业很难制定和准确实施相应规划。为此,多家车企高管日前呼吁,在国内“双碳”目标达成方面,希望有关部

门尽快明确汽车产业的时间表和具体要求,指导车企更好地用实际行动推动“双碳”目标的实现。

### 国内车企期盼“减碳”路线图早日落地

实现“双碳”目标是一个系统工程,不仅涉及地方经济发展、传统行业转型、新兴领域前瞻性投资,更与个人消费观的改变等多方面问题紧密相关。

“碳达峰”“碳中和”对汽车厂家的影响是巨大的,希望国家尽快明确各个阶段“碳达峰”“碳中和”的目标和实施路径,包括路线图等都应该明确,使车企在重大技术、重大产业领域实现快速布局 and 突破。”在日前举办的2021中国汽车论坛上,一汽集团副总经理刘亦功说。

广汽集团董事长曾庆洪也提出,虽然“碳达峰”“碳中和”的时间节点分别是2030年和2060年,还有几十年的时间,但企业希望能够看到分阶段的目标和路线图,就像新能源领域有分阶段的目标一样。”比

如,国内新能源发展目标是,2025年销量占比20%,2035年占比50%。“碳中和”与新能源汽车产业的发展如何结合起来?建议政府出台相关政策予以明确。”

江淮汽车董事长项兴初也发表了类似看法。他表示,希望有关部门能对汽车产业实现“双碳”目标的时间表和具体要求尽快明确,指导车企有序实践。

东风集团副总经理尤峰则建议,应出台面向“双碳”目标下的汽车产业低碳发展实施路径图,让汽车产业链有一个共同遵循的技术路线和方向。

《证券日报》记者了解到,截至目前,还没有国内车企针对“碳中和”提出具体指标,大多数车企仍停留在学习研究及准备阶段。部分车企虽然计划推出新能源产品,但对整个供应链、生产链条上的具体“减碳”举措均未涉及。

很多车企还希望,相关细则能够综合考虑与当前正在实施的一些政策的协调性。“在新能源汽车和燃油乘用车领域,已经实施‘双积分’政策。车企如何实现‘双碳’目标的

相关细则,如何与‘双积分’政策做好协调?也是车企共同关心的问题。”项兴初表示。

### 跨国车企 陆续加入“禁燃”队伍

在实现“碳中和”的全球目标下,已有不少跨国车企和零部件供应商对外公布了各自的“减碳”目标与规划。6月23日,奥迪和本田同时对外宣布“禁燃燃油车”的具体时间,正式加入“禁燃”车企队伍。

据《证券日报》记者不完全统计,截至目前,已有11家跨国车企提出明确的“减碳”目标或“碳中和”时间表,有5家车企明确宣布停售或停产燃油车的具体时间,有7家车企发布了完全实现电动化的时间和目标。

“上述车企在‘碳中和’方面进展较快,得益于欧洲从2020年率先对汽车产业碳排放实施了严格的监管政策。”新浪财经专栏作家林示告诉《证券日报》记者,很多欧美地区的大型汽车企业都已制定各自的

“双碳”路线图,并已展开实施。

针对“政策制定好时间表,企业才能启动布局”的观点,如是金融研究院院长管清友指出,国内汽车企业在“碳中和”目标上,不应该只靠外力驱动,而应借鉴国际企业,从外力推动型到内力驱动型转变。

《证券日报》记者了解到,尽管国内汽车行业的“碳中和”细则尚未出台,但已有部分车企开始在“碳中和”方面积极探索并行动起来。据刘亦功透露,一汽集团已成立“双碳管理委员会”,密切关注国家层面和行业方面的发展动态。比亚迪也在今年2月份宣布,将正式启动企业“碳中和”规划研究,对汽车尾气排放放三个“1/3”减法,助力零碳目标的实现。

林示认为,实现“碳中和”目标,意味着汽车产业将逐步替换掉石油驱动技术,实现100%的电动化。这将直接影响原料供应端、生产端、使用端的开采、制造和回收,并重构汽车盈利体系。国内车企现在就应该行动起来,谋划更加细化的行动方案,积极践行“双碳”战略,助力“双碳”目标的实现。

## 文化“软实力”渐成经济“硬实力” 红色旅游开启万亿元市场

■本报记者 李乔宇

国内旅游业的文化“软实力”正在愈加明显地转化为经济“硬实力”。

在迎来中国共产党成立百年华诞之际,红色旅游也持续升温。特别是“95后”“Z时代”正在成为红色旅游的核心消费群体,为红色旅游的可持续发展提供了动力。

“发展红色旅游,对推动中小城市发展,刺激中小城市消费迭代,能够起到重要的推动作用。”去哪儿大数据研究院院长长期在接受《证券日报》记者采访时表示,在中国旅游,每增加1元的收入,可带动第三产业相应增加10.7元的消费。

据同程研究院预测,随着“红色旅游”产业化及高质量发展的推进,到“十四五”末,红色旅游的出游人次有望突破9亿人次,创造旅游收入将突破1万亿元,占国内旅游年度总收入的比例有望达到10%以上。

“红色旅游有望成为革命老区旅游产业未来发展的重要抓手,有望成为部分地区的重要经济支柱。”同程研究院首席研究员程超功对《证券日报》记者表示。

### 红色旅游正当时

来自途牛的数据显示,红色旅游关键词在今年4月份至5月份的搜索总量同比提升3.4倍。其中,参与红色旅游的消费者群体中,年轻人渐成主力人群。去哪儿的数据亦显示,在“五一”假期,去哪儿平台预订红色旅游产品的游客中,25岁以下群体占比19.1%,创近年新高;95后群体在红色旅游群体中的占比已连续3年增长。来自飞猪网的数据显示,从今年端午、五一、清明等节假日的出行数据来看,红色旅游已成为今年旅客出游的新亮点,其中00后的红色旅游预订量增速最快,仅在清明假期就同比增长630%。

“红色旅游首先是一个文化现象,其次才是消费现象。”程超功对《证券日报》记者表示,“红色旅游快速升温,既有来自短期因素的氛围影响,也有来自长期因素的消费趋势变化。”

从短期因素来看,逢逢建党百年之际,整体社会氛围激发了红色旅游的短期需求,从而带来了不小的市场增量。尤其是各个教育机构、企事业单位开展的集体红色研学活动,对旅行社提供的线路安排、食宿安排、用车安排产生较大需求。

从长期因素来看,一方面,红色旅游经过近几年的发展,产业化水平不断提升,逐步具备形成一个细分市场的基础。红色旅游的产品创新也层出不穷,越来越适合消费者尤其是年轻消费者的“胃口”。在国内文旅游业“供给驱动需求”的背景下,形成了供需两旺的整体态势。另一方面,近年来,国内旅客尤其是年轻旅客群体的文化自信空前提升,成为推动红色旅游持续升温的重要因素。

“红色旅游作为一个细分市场,已经具备长期、持续成长能力。”程超功对《证券日报》记者表示,“发展红色旅游已被纳入文旅部‘十四五’发展规划的‘一个工程七大体系’中,预计未来5年,红色旅游将得到更多政策层面的支持,产业基础将进一步改善。”

### 市场规模达万亿元级

红色旅游正在成为拉动内需的重要力量。

“红色旅游有望带来万亿元量级的市场空间。”中南财经政法大学数字经济研究院院长盘和林在接受《证券日报》记者采访时表示,早在2019年,红色旅游就已实现4000亿元左右的收入。从红色旅游的游客结构来看,年轻人的青睐可为红色旅游带来持续的发展动力。

盘和林同时认为,红色旅游的兴起,不仅能提振旅游产业,还有望在提振部分地区经济发展的过程中扮演重要角色。

据国家发改委发布的《全国红色旅游经典景区名录》显示,共有200多个城市被定义为红色旅游景区,其中约占八成的景区都在中小城市。

兰翔进一步表示,与2019年同期相比,2021年1月份至5月份红色旅游的酒店均价增加41元,预订量增长41%。期间,红色旅游机票均价较2019年同期下降142元,预订量增长24%。

“去哪儿平台发布的数据显示,2020年红色旅游人均消费1287元。”兰翔认为,“据文旅部数据显示,2020年红色旅游出游人次突破1亿人次,结合经济学模型预估,去年红色旅游对经济的贡献突破1万亿元。”

本版主编于德良 责编汪世军 制作同亮 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话010-83251785

### “赴港IPO热潮”系列报道

## 互联网巨头竞逐医疗大数据领域 中康科技能突围吗?

■本报记者 许洁 见习记者 李豪悦

随着医疗企业在港交所扎堆上市,业内提供医疗大数据服务的科技公司也纷纷搭上顺风车,迎来上市窗口期。

6月25日,中康科技控股有限公司(以下简称“中康科技”)向港交所递交招股书。在此之前,同样专注于AI医疗赛道的美康科技已于今年1月份在港交所成功上市。上市首日,美康科技股价一度涨超120%,最高达69.8港元/股,但随后一路下跌,最低曾跌至32.3港元/股,惨遭“腰斩”。截至6月25日收盘,该股股价收报44.05港元/股。

### 营收逐年递增 净利率有起伏

招股书介绍,中康科技是一家以人工智能(AI)技术为驱动的科技公司,主要为企业客户提供大数据解决方案。创始人吴郁祥任公司董事长,持股比例为48.33%,为公司最大股东。据介绍,吴郁祥曾在南方医药经济研究所任职多年,在健康信息及大数据分析行业拥有10多年的工作经验。

天眼查App显示,中康科技自2007年成立以来,仅在2018年进行过一次股权融资,投资方为天亿集团。2017年11月,中康科技曾表示拟在深交所上市,并已进入上市申请前的辅导期。但在两年后,公司暂停了A股上市计划,并将上市地点转向了港交所。对于这一举动,公司方归因为“为了提升公司在全球的名知名度”。

与业内提供人工智能和大数据技术医疗解决方案的其他企业类

似,中康科技的服务对象主要包括生物制药公司、药店、体检机构、投资者、监管机构和相关政策的制定者。截至2020年年底,公司已拥有702家企业客户。

艾瑞咨询发布的报告显示,在2020年医疗产品及渠道健康大数据解决方案产生的收入和服务客户方面,中康科技在国内均排名第一。

中康科技向港交所递交的招股书显示,公司主要业务包括数据洞察解决方案、数据驱动发布及活动、SaaS三条业务线。2018年、2019年、2020年,公司实现营收分别为1.64亿元、1.78亿元、2.02亿元,实现净利润分别为6110万元、5440万元、6530万元;公司这三年的净利率有所起伏,分别为37.2%、30.6%及32.3%。

与今年上市的美康科技相比,中康科技的业绩表现更加稳健。医渡科技发布的招股书显示,2018财年、2019财年、2020财年,医渡科技实现总收入分别为2272.7万元、1.02亿元以及5.58亿元,收入增速迅猛,净利润却亏损严重,三年净亏损额分别达到9.78亿元、9.34亿元、15.11亿元。

### 行业集中度较低 需从差异化谋出路

光大证券相关研报显示,医渡科技是提供医疗大数据解决方案的龙头企业,2019年营收在国内所有医疗大数据解决方案提供商中排名第一,占据5%的市场份额。

从港股表现来看,医渡科技作为该行业的龙头,上市后股价下滑趋势明显。

一位业内人士对《证券日报》记者表示,“医渡科技上市首日出现大



涨,并不代表投资者对AI医疗领域的认可。”

据《证券日报》记者了解,今年6月份,获阿里健康战略投资的医疗科技企业零氩科技也表达了上市意愿,但发行目的地既不是A股也不是港股,而是美股。招股书显示,零氩科技2019年实现营收4.99亿元,2020年进一步增至9.42亿元。但收入的大增掩盖不了亏损的窘境,2019年、2020年公司分别净亏损4.34亿元、4.89亿元,两年累计净亏损额达9.23亿元。

背后有阿里撑腰的零氩科技,与背后有腾讯支持的医渡科技,在经营上都表现出“高收入、高亏损”的特点,原因何在?

艾瑞咨询发布的报告认为,主要源于目前整个行业的集中度较低。中国的医疗大数据解决方案相对分散,目前约有800家至1000家相关公司在市场中运营。

“行业分散,一方面是因为医疗大数据解决方案的概念过于抽象,可覆盖的领域很多;另一方面是目前技术都不成熟,不同企业之间缺乏明显的差异化,没有企业能做到比其他对手更有优势。”上述接受记者采访的业内人士表示,“此外,AI医疗目前仍处于技术水平较低的阶段,市场发展还很不成熟。”

中康科技上市后股价表现如何,还要看公司的业务能否体现出与同行之间的差异化。HHC投资管理公

司董事长刘兆瑞向《证券日报》记者表示,“医渡科技和中康科技两家公司的业务模式存在一定差异,处于医疗人工智能及数据应用板块的不同细分领域。中康科技主要是通过大数据处理技术为制药企业及零售商提供生产、管理和营销方面的解决方案;医渡科技主要是做临床数据分析。中康科技的SaaS产品的发展情况对其估值产生一定影响。”

然而,SaaS产品作为中康科技三条业务线之一,收入占比却极低。2020年,在中康科技的三条业务线中,经营数据洞察解决方案所产生的收入占比约为49%,数据驱动发布及活动产生的收入占比约为48%,SaaS产品产生的收入占比仅约为3%。

## 北部湾港发行可转债 提速西部陆海新通道基础设施建设

6月24日北部湾港(股票代码:000582)发布公告,拟于6月29日公开发行可转换公司债券(债券简称“北港转债”,申购代码070582),并于2021年6月28日(星期一)15:00-17:00在全景网(www.p5w.net)举行网上路演。根据发行方案,拟发行的可转债募资30亿元,其中7.58亿元用于广西钦州保税港区泰港石化码头有限公司(以下简称“钦州泰港”)100%股权收购,5.00亿元用于防城港渔湾港区401号泊位工程后续建设,17.42亿元用于钦州大榄坪南作业区9号、10号泊位工程建设。据悉钦州泰港主要资产包括钦州30万吨级油码头与防城港渔湾港区401号泊位。

北部湾港副董事长黄葆源表示,本次可转债募集资金投资项目聚焦于北部湾港主业,用于公司北部湾港沿海货运码头泊位建设,是公司抢抓国家“一带一路”、西部陆海新通道建设历史性机遇的重要举措,可转债募投项目有助于促进西南地区交通、物流、商贸、产业与国际供应链深度融合,加快推进钦防一体化的发展,助力临港优势产业集群发展。

### 北部湾港主要情况介绍

东南亚“海上丝绸之路”的起点,是国家和西南地区能源、原材料、外贸物资等重要集散中心之一,是西南地区铁路、公路、管道多种运输方式与海洋运输的主要换装节点,是以西南地区对外开放、实施西部大开发战略、参与国际经济竞争与合作的重要依托和最便捷的出海通道。

北部湾港是广西北部湾地区国有公共码头的唯一运营商,也是中国西南地区最大的港口运营商,通过2013年重大资产重组,公司发行股份收购防城港、钦州和北海三港资产,实现整体上市。目前拥有及管理沿海生产性泊位77个,其中万吨级以上泊位70个,10万吨级以上泊位28个。各泊位合理布局,基础设施完备完善,装卸货类齐全。三港整合上市后,经过多年的持续快速发展,在公司“一轴两翼”的发展战略下,北部湾港生产经营始终保持高速增长势头,货物吞吐量从2015年的1.28亿吨增长到2020年的2.38亿吨,年均增长率达13.94%,其中集装箱从2015年的141万标箱增长到2020年的505万标箱,年均增长率达30.31%,远高于全国沿海港口平均增长水平。2020年北部湾港集装箱增速超过30%,增速居全国沿海主要港口第1位。公司营业利润率、净资产收益率连续多年名列全国17家上市港口企业前茅。

根据北部湾港年报,北部湾港2020年总资产

为194.16亿元,负债总额73.83亿元,资产负债率38.02%;营业收入53.63亿元,同比增长11.90%;净利润11.79亿元,同比增幅10.17%;近三年北部湾港均保持较高的分红,2018年-2020年每10股分别派发现金红利1.14元、1.77元、1.86元。

### 聚焦集群产业配套泊位投资与建设

从发行情况来看,北部湾港可转债初始发行价格为8.35元/股;债券期限为2021年6月29日至2027年6月28日;票面利率为第一年0.20%、第二年0.50%、第三年1.00%、第四年1.50%、第五年1.80%、第六年2.00%。到期赎回价为108元(含最后一期利息)。

根据发行方案,本次公开发行的可转债全额由公司原股东优先配售,公司的原股东可以选择按持股比例优先配售,原股东优先配售后余额部分网上向社会公众投资者发售,余额由承销团包销。据了解,北部湾港的控股股东广西北部湾国际港务集团有限公司和主要股东上海中港码头发展有限公司都将参与本次可转债的优先认购。

本次拟发行的可转债募集资金收购标的广西钦州保税港区泰港石化码头有限公司主要资产包括钦州30万吨级油码头、防城港渔湾

港区401号泊位在建工程。此次可转债募投资人的项目均为国家《西部陆海新通道总体规划》重点建设项目,也是广西壮族自治区《西部陆海新通道港航及园区基础设施建设实施方案(2019-2020年)》的主要内容。

据报道,钦州30万吨级油码头是中石油420万立方原油库区接卸及输送的配套工程,年设计吞吐量930万吨。通过输油管道直接供给钦州石化产业园区,可以有效降低钦州石化产业园区的运输成本,降低海上过驳作业带来的溢油风险,是钦州石化产业园物资运输重要保障,能够满足临港工业发展的需要。防城港渔湾港区401号泊位工程为20万吨级大型专业化散货码头,设计通过能力672万吨,建成后用于满足大型冶炼企业原材料大量进口的需求,十三五以来防城港金属矿石进口量逐年增长,大型冶炼企业原材料进口需求不断增加。401泊位建成后能够服务于防城港经济技术开发区企业,解决企业生产后顾之忧,满足防城港市打造万亿级冶金产业集群的需要。钦州大榄坪南作业区9、10号泊位投资建设的2个10万吨级集装箱自动化泊位年设计通过能力达到125万TEU,代表着未来智慧港口的发展方向。项目建成后对提升钦州港大型化、专业化、智能化、多式联运集装箱泊位的整体服务

水平,充分发挥钦州港的作用,推进钦州港保税港区功能区资源优化配置,提升综合服务能力和竞争力具有重要的意义。

### 发行可转债促进地区产业发展

在国家布局“一带一路”、建设“西部陆海新通道”、西部大开发等重大战略背景下,中西部地区发展逐步提速,北部湾港正通过创新发展模式发挥集装箱集聚效应,致力于建设以钦州港为中轴,培育区域集装箱枢纽,散货向防城港、北海铁山海港集,防城港凭借完善的铁路资源服务西南区域,北海铁山海港服务华南、中南区域的“一轴两翼”格局,为打造“千万标箱”大港及国际枢纽海港提供有力保障。

此次发行的30亿元可转债,将为北部湾港快速发展募集必要的建设资金。相关项目达产后,能有效改善北部湾港能力结构布局,进一步巩固和提高公司核心竞争力,增强市场影响力,有效提升公司的营业收入和净利润。同时项目的实施也将有助于地方提升运输能力和物流发展质量效率,深化国际经济贸易合作,为推动西部地区高质量发展、建设现代化经济体系提供有力支撑。