

资本市场历史性时刻！“转板第一股”观典防务登陆科创板

■本报记者 杜雨萌

见证历史！5月25日，上交所“转板第一股”观典防务正式登陆科创板。当日观典防务以17.5元/股开盘，报收16.71元/股，跌幅为23.63%（转板价格21.88元/股）。

北京利物投资管理有限公司创始人、合伙人常春林在接受《证券日报》记者采访时表示，相比于股价的涨跌幅，转板上市对于资本市场体系建设的意义更加重大。

从业绩方面看，2019年至2021年观典防务归母净利润已连续三年增长，分别实现4170.42万元、5346.08万元、7228.79万元；今年一季度，其归母净利润仍保持了6.71%的同比增长。

据悉，此次观典防务转板上交所采用的是科创板上市标准，预计市值不低于人民币10亿元，最近两年净利润均为正且累计净利润不低于人民币5000万元，或者预计市值不低于人民币10亿元，最近一年净利润为正且营业收

入不低于人民币1亿元。

常春林表示，对于上交所、新三板企业来讲，转板通道的彻底打通，意味着创新型中小企业能够更为便利地借助资本市场成长壮大。上交所也将发挥其在多层次资本市场的纽带作用，与沪深交易所、区域性股权市场错位发展、互联互通。

今年1月7日，证监会发布《关于北京证券交易所上市公司转板的指导意见》提出，允许符合条件的上交所上市公司

自主作出转板决定，自主选择转入的交易场所及板块。而关于转板条件，《意见》明确，上交所上市公司申请转板，应当已在上交所连续上市满一年，且符合转入板块的上市条件。公司在上交所上市前，曾在全国中小企业股份转让系统原精选层挂牌的，精选层挂牌时间与上交所上市时间合并计算。转板条件应当与首次公开发行并在上交所、深交所上市的条件保持基本一致，上交所、深交所可以根据监管需要提出差异化要求。

月销量“12连降”后 重卡行业有望6月份开始回暖

■本报记者 王倩

根据中汽协最新统计数据，今年4月份，我国重卡行业单月销量仅4.4万辆，同比大幅下降77%。自去年5月份以来，重卡行业单月销量已呈现“12连降”。受此影响，今年前4个月，国内重卡行业整体销量仅27.6万辆，较上年同期72.5万辆净减少44.9万辆，同比累计大幅下滑62%。

“受国五、国六切换影响，去年上半年重卡销量呈现大幅增长，也积累了较高基数，但政策因素提前透支后，下半年重卡销量开始下降。”北方工业大学汽车创新中心研究员张翔对《证券日报》记者表示，行业周期、疫情影响、物流受阻等多种不利因素叠加，造成了行业销量同比连续下滑的局面。

不过，近期多家机构研判表示，随着疫情缓解，运输和基建重新活跃，加上国家多重“稳增长”政策助力，重卡行业有望从6月份开始逐步回暖，迎来边际改善的机会。

而在“双碳”战略推动下，新能源重卡行业也正在快速扩张。

业内预判6月份或迎拐点

“今年前4个月的销量同比大幅下滑，其实也受去年上半年销量基数太高的影响。”山东济南某汽车贸易公司负责人周先生接受《证券日报》记者采访时表示，去年7月1日起实行国六全面切换，这之前行业大量采用降价、提前上牌等方式销售国五车辆，大大透支了需求。

数据显示，2021年上半年重卡销量达104.5万辆，占全年比重高达75.2%。其中，2021年前4个月合计销售重卡72.5万辆，且4个单月销量均是历史同期高峰。

“从去年5月份开始，重卡销量就开始逐步下滑了，不到半年时间就从‘卖断货’到‘卖不出’。”周先生说，今年以来，情况不仅没有好转，疫情的影响、物流运输受阻等，反而给重卡行业

自去年5月份以来，重卡行业单月销量已“12连降”

但今年第一季度我国新能源重卡销量同比大涨664%，同时业界预计，随着疫情缓解，运输和基建重新活跃，加上国家多重“稳增长”政策助力，行业有望逐步回暖



带来冲击。

长城证券从供需格局分析提出，今年由于多地政府将重心投入到疫情防控中，国内物流运输受到阻碍，延缓了各地复工复产和固定资产投资启动的速度，终端需求减弱，供给端也较为紧张，重卡车企和相关零部件企业受到限制，产能利用不充分，产量出现不同程度下降。

虽然当前市场悲观情绪蔓延，但是业内预判6月份重卡行业或迎来拐点。“预计6月份销量或能回到10万辆的水平，出现较好的环比增长。”一位业内人士预测，只是由于去年5月份、6月份重卡行业销量分别为16.2万辆、15.8万辆，是历史上同期销量高点，因此在去年同期高销量基数下，重卡行业今年二季度需求仍无力改变同比下滑态势，下半年或能逐步走出同比下滑通道。东北证券近期研报也提出，看好今年下半年重卡销量逐渐回升，呈现和去年相反的“前低

后高”走势。

新能源重卡快速扩张

在行业能否止跌企稳的关键时刻，近期宏观层面传来了不少好消息。进入二季度以来，多地重点项目密集开工，与重卡行业密切相关的物流行业景气度也在回升。

5月23日，国务院常务会议部署6方面33项稳经济措施，其中“汽车央企发放的900亿元货车贷款，要银企联动延期半年还本付息”这一政策被解读为将利好重卡和轻卡。此外，会议还指出要稳定产业链供应链，优化复工复产政策保障货运通畅，取消来自疫情低风险地区通行限制，一律取消不合理限高等规定和收费。

虽然重卡行业已经出现单月销量“12连降”，但值得注意的是，今年第一季度我国新能源重卡累计销量达到4729辆，同比大涨664%，反映出在国

家“双碳”战略的推动下，我国新能源重卡市场正在快速扩张。

其中，龙头企业的销量实现快速增长，如今年一季度徐工重卡新能源重卡销量达到了882辆，同比上升1061%；宇通集团新能源重卡销量为702辆，同比上升849%；汉马科技新能源重卡销量为598辆，同比增长793%。

从动力源来看，氢燃料电池货车新车比例保持稳定，混合动力车型逐渐增长，换电车型主要集中在重卡，上升明显。而“车电分离”的换电模式，被视为目前电动重卡封闭场景下，包括钢厂、港口、矿山和城市渣土等倒短运输，解决续航里程的最佳方案。且在政策明显支持下，换电市场上升空间较大。

北京特亿阳光新能源总裁祁海坤对《证券日报》记者表示，新能源商用车领域对于换电需求集中度还是比较高的，细分市场潜力也很大，快速换电给商用车尤其是重卡领域，提供了最佳的解决方案。

多家房企调低今年销售目标 下半年卖房压力仍较大

■本报记者 王丽新

“今年虽然没有对外公布2022年销售目标，但是相比往年，内部已经将目标增速降低了20%左右。”某房企内部人士向《证券日报》记者透露，对“千亿元房企”或个别头部房企来说，若以全口径销售金额计算，这个调低目标的幅度可能意味着要比往年少卖数百亿元甚至上千亿元。

第三方机构克而瑞最新监测数据显示，截至目前，仅有10多家上市房企公开披露了全年业绩目标，数量较往年40家左右的水平锐减。在公开披露年度业绩目标的房企中，多数企业今年的销售目标较2021年均有不同程度回落，少则调低1%，多则直接降低40%以上。

同策研究院资深分析师肖云祥对《证券日报》记者表示，“根本原因是房企对未来信心不足，居民对大额支出如购房、购车等消费需求意愿降低，房企的销售阻力会随之增大。而随着疫情影响减弱以及各项政策红利的释放，虽然下半年市场仍将承压，但有望得到改善。”

房企主动降速

当蒙眼狂奔时代远去，多家上市房企已不具备快跑的能力，2021年销售目标完成率已然下滑。在这样的背景下，主动调低2022年销售目标是多家房企的无奈之举。

克而瑞地产研究中心在报告中提及，从整体来看，2022年公开披露业绩目标的上市房企，目标增长率（2022年业绩目标较2021年实际完成业绩的增幅）的中位数仅为2%，较往年降幅明显。同时，不同企业之间的目标设定也出现分化，除了少数企业目标略有提升之外，大部分企业的业绩目标均有不同程度的调降。

具体来看，越秀地产、绿城中国、保利置业等房企2022年的业绩目标较2021年均有所提升；招商蛇口、滨江集团、首开股份等房企2022年的销售目标较去年基本持平；中国金茂、美的置业2022年的目标较2021年有3%至7%不同程度的降低，但较2021年全年实际业绩水平略有提升。

在今年前4个月市场并未如期出现小阳春的情况下，更多房企已将销售目标调低。建业地产、时

月内31家公司 提示股东“被动减持” 股份划转、被强制平仓成主因

■本报记者 桂小笈

同花顺数据显示，截至5月25日，5月以来共有31家公司发布公告提示有股东出现“被动减持”事项。就“被动减持”原因看，涉及被金融机构强制平仓、司法划转、因质押到期未能足额清偿相关债务而构成业务违约等。

从公告显示的细节来看，有一些公司对可能出现的“被动减持”进行了预告，并就其原因、减持的股份数量、后续风险如何处理等进行了提示。对此，上海明伦律师事务所王智斌律师对《证券日报》记者介绍，股东的“被动减持”行为也要注意信息披露的问题，不能迟到或缺席。

从这31家公司的公告中可知，经济纠纷引发的股份划转、质押给金融机构的股份被强制平仓是引发“被动减持”的主要原因。例如，先锋新材的公告显示，因控股股东、实际控制人卢先锋质押在九州证券的股票质押期限届满，卢先锋未履行还款义务，因此华安泰润启动了违约处置程序，将质押股票转入质押特别交易单元，华安泰润将择机卖出该质押股票；恒久科技公告称，“公司收到股东林章威的通知，因存在股权转让合同纠纷，东北证券股份有限公司苏州分公司根据法院协助执行通知书要求，对林章威所持的公司股份进行股票卖出和资金划转。本次林章威“被动减持”股数占恒久科技总股本的0.0269%。”

此外，有的公司提前预告了相关事项。*ST圣莱的公告显示，收到公司股东宁波金阳光电热科技有限公司转发给公司的由第一创业发给金阳光的告知函，由于金阳光办理的股权质押业务发生逾期，其所持有的公司股票存在“被动减

持”的风险。对此，机构投资者在与《证券日报》记者交流时解释，上市公司股东的股份质押时，如果出现被平仓的风险，金融机构首先会要求质押方补充质押物，如果不能补充，则会引发被动平仓等后续事件。“也有一些公司基本面出现问题，股价在较短时间内跌幅度过大，平仓都来不及，后续只能通过司法手段进行处理。”

下半年销售仍将承压

“当下有超过130个城市出台各种优化稳定楼市的调整性政策，尤其4月份以来颇为密集。但从一线营销反馈的情况看，三四线城市多数项目已经出现横盘现象，即便再降价也无法实现交易量的提升；部分强二线城市和二线城市近期则因政策松动，市场活跃度有所提升，但总体上并未出现回暖迹象。”某大型房企营销人士向《证券日报》记者表示，叠加多地疫情的影响，可预见的是下半年销售压力仍旧不小，何时出现复苏很难预料。

“从4月份销售业绩来看，同比和环比都是下降的，去化压力较大。”另一房企内部人士向记者表示，鉴于对未来收入的不确定性以及名下二手房产难以变现的现实，不少家庭不敢加杠杆买房，如此一来，房企销售回款自然会承受压力。

“一季度的销售业绩不甚理想，房企在确定全年销售目标上更趋谨慎和保守，也是为了更好地保证目标完成率。”诸葛找房数据研究中心高级分析师陈霄向《证券日报》记者表示，从当前来看，松绑城市继续扩围，但政策发酵仍需要一定时间，加上疫情的负面影响尚未消除，短期内市场难现明显回升，后续仍待实质性政策的加持，而下半年房企的供货力度和去化情况将依然承压，但有望好于上半年。

“目前多数企业流动性压力仍在持续，在‘三道红线’下，房企投资和规模扩张动能相应降低，业绩增长承压。”克而瑞相关报告认为，短期来看，2022年企业发展应以稳健为主，提升自己造血能力是关键。抓销售回款、优化债务结构，保证现金流和经营安全，特别是对于已经出现流动性风险的房企而言，存货去化、销售回款的重要性远高于规模增长。

拟定增募资5亿元生产新能源车零部件 华菱精工会否重蹈募投项目频变更覆辙？

■本报记者 黄群 徐一鸣

5月25日，华菱精工披露非公开发行股票预案，拟定增募资不超过5亿元建设新能源汽车高压连接系统零部件项目，以及建设技术研发中心和补充所需流动资金。此举意味着，公司将由电梯零部件主业切入火热的新能源汽车赛道。

培育新的利润增长点固然是好事，但华菱精工上市后募投项目遭遇变更，甚至出现终止的情况，不免给人留下“画饼”的印象。

跨界新能源车高压连接系统

预案显示，华菱精工拟5亿元建设的主要项目名为“新能源汽车高压连接系统零部件项目”，投资总额36262万元，募集资金投入33057.68万元；此外，

技术研发中心项目投资总额4349.75万元，募集资金将投入1942.32万元；另外1.5亿元将用于补充公司流动资金。

募投项目主要生产新能源汽车高压连接系统零部件产品，达产后将新增年产1875万套大电流端子、1000万件电子母排、70万件高压线束组件的产能。公司表示，项目投产后将产生营业收入10.19亿元、净利润7968.28万元，经济效益前景较好。技术研发中心项目建成后，将支撑公司各类汽车高压连接系统及其零部件的研发，巩固公司汽车高压连接系统的技术源基础，帮助公司突破关键核心技术。

“高压连接系统是新能源汽车的核心零部件，是保证电动车电能安全传递、可靠运行的重要保障，其可靠性会直接影响电动汽车安全性。”国内某主机厂相关负责人告诉《证券日报》记者，华菱精工选择的是一个质量标准和技术门槛相当高的零部件门类，即将跨界生产的大电流端子、电子母排、互锁装置就是连接系统里俗称的“接头”，技术门槛较高，而且涉及到很多专利。目前国内生产企业为数不多，进入客户供应体系里也需要严格审核。

“高压连接系统在技术、质量、安全

等方面要求高，促使这类产品价格高，同时各主机厂对此类供应商合作伙伴资质准入和产品认证程序也较为复杂。以我们为例，供应商引入需要首先通过准入评价，其次质量、成本、采购、物流等综合评估，最后产品开发和量产持续跟踪评价。其中准入审核涉及6大类80余个条款和标准。因此，在项目前景很好的情况下，建议仍要与OEM技术交流，做好前期的调研和产品定位，才有可能做好这个项目。”该人士表示。

募投项目频遭变更和终止

记者注意到，自2018年1月24日华菱精工首发上市以来，已有多个募投项目遭遇变更甚至终止。此外，2019年公司披露的2.8亿元建设“年产6000台套加装电梯零部件加工技改项目”也在时隔近3年后宣布放弃。

2018年华菱精工IPO时一共有三个募投项目，分别为“电梯钣金零部件加工扩产项目”“新型环保电梯重量平衡系统补偿缆扩产项目”以及“电梯零部件机加工扩产项目”。

2018年8月份，华菱精工减少了钣金零部件项目和电梯补偿缆两个项目