

# 芒果TV上调会员价格 专家称长视频平台调价已成行业趋势

■本报记者 何文英

7月27日,“芒果TV会员频道”官方微博宣布,芒果TV将于2022年8月9日0点起,对芒果TV会员、芒果TV全屏会员价格进行调整。

记者对比之前价格发现,此次芒果TV调整的主要是会员月卡和会员季卡价格。会员月卡价格由此前的25元/月调整为30元/月,连续包月价格从19元/月上调至22元/月,连续包季价格从58元/季调整为63元/季。会员年卡价格为248元/年,连续包年年卡价格为218元/年,年卡价格并未发生变化。

值得关注的是,去年以来,长视频平台纷纷上调会员价格。中央财经大学数字经济融合创新发展中心主任陈端在接受《证券日报》记者采访时表示,长视频平台相继调价是行业趋势。“在竞争加剧,引进成本加大,广告收入却下滑的背景下,以更大力度投入优质内容生产、进行版权变现,是巩固和提升平台竞争力的重要举措。”

自去年以来,长视频平台陆续对会员价格进行调整。爱奇艺移动端会员价格在去年11月份和12月份进行过两轮上调,各类型套餐

涨幅在15%至30%之间;腾讯视频在今年4月份宣布调价,包年会员价格从218元涨至238元;6月底,优酷宣布将会员价格调至月卡30元、季卡78元、年卡258元;而芒果TV此次调价是继年初之后的第二次调价。

陈端认为,长视频平台陆续调价,反映了行业普遍承压的现状。“长视频平台的生存压力来自多方面,一方面,贴片广告收入有所下滑;另一方面,受短视频平台分流影响,长视频平台的商业资源受到一些挑战;此外,内容制作进度也有不同程度延后。在此背景下,上调会员价格是缓解成本压力的现实选择。”

长视频平台提高会员价格是缓解成本压力的直接手段,但陈端认为:“长视频平台应注重打造优质内容IP,尤其是在内容IP价值分化态势明显的大背景下,加大内容引进、内容制作方面的成本投入,才能更好地维护平台吸引力和竞争力。”

对于此次会员价格调整,芒果超媒早已做好了充分的内容储备。

今年5月份,湖南卫视与芒果TV启动双平台融合,共储备了48个自制综艺制作团队、29个影视制作团队和34个新芒计划战略



工作室,打造了国内最大的内容生产智库,为平台构建了系统化的内容生产体系。据了解,“金鹰独播”剧场和“芒果季风”剧场

两大特色品牌已储备了39部匠心剧集。

芒果超媒相关负责人在接受《证券日报》记者时表示:“升级

后的芒果TV会员权益,在内容、终端生态、会员福利、会员频道视觉、玩法等方面,都将有一系列新变化。”

# 北交所首份半年报发布 恒进感应上半年净利同比增长近40%

截至昨日,北交所10家上市公司发布上半年业绩预告,其中9家预计净利润同比增长

■本报记者 孟珂

7月27日晚间,恒进感应发布了2022年半年度报告。报告显示,今年上半年营业收入、归属于上市公司股东的净利润分别同比增长45.05%、39.53%。这也是首份北交所上市企业半年报。

恒进感应发布的2022年半年度报告显示,公司本期实现营业收入6132万元,相较于上年同期增长45.05%;实现归属于上市公司股东的净利润2390万元,相较于上年同期增长39.53%。实现归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润2299.71万元,相较于上年同期增长40.83%。

据悉,恒进感应主要从事高档数控感应热处理成套设备及其关键功能部件的研发、生产、销售和技术服务。

对于业绩增长的主要原因,恒进感应表示,报告期内,公司积极对接资源、开拓市场,争取更多优质客户,最终实现营业收入增长,使得营业利润及净利润增长。

对于公司目前面临的风险,恒进感应表示,目前公司的经营规模较小、资本实力较弱。对此恒进感应也有相应措施,包括两方面,一是公司将坚持技术为核心的方针,加强主营业务方面的投入,提高客户黏性,稳固当前的市场地位。二是积极推进募投项目的实

施,开拓新型市场,促使经营业绩稳定、持续增长。

截至7月27日,已有10家北交所上市公司发布2022年上半年业绩预告,其中9家公司预计净利润同比增长,有3家企业净利润同比增长超100%。

具体来看,科润智控预计上半年归属于上市公司股东的净利润为1200万元至1500万元,较上年同期增长7006.45%至8783.06%。颖泰生物预计上半年归属于上市公司股东的净利润为66000万元至72000万元,较上年同期增长223.72%至253.15%。晨光电缆预计上半年归属于上市公司股东的净利润为2500万元至2800万元,较上年同期增长95.96%至119.48%。

根据《北京证券交易所股票上市规则(试行)》第6.2.2款规定:预计半年度和季度净利润发生重大变化的,可以进行业绩预告;重大变化的情形包括净利润同比变动超过50%且大于500万元、发生亏损或者由亏损变为盈利。

“根据上述规定,如上半年业绩发生重大变化,可以自愿提前披露业绩预告,但并非强制性规定。”北京南山投资创始人周运南对《证券日报》记者表示。

值得关注的是,10家公司中,科润智控、惠丰钻石、贝特瑞等3家公司被评为国家级专精特新“小巨人”企业。周运南表示,作为中小企业典

型代表的北交所上市公司,今年上半年的业绩或呈两极分化格局,既有保持高速增长的传统专精特新“小巨人”企业,也有受疫情影响较大的传统企业。

谈及下半年北交所上市公司发展预期以及新的增长点,申万宏源专精特新首席分析师刘靖表示,今年下半年,上游原材料价格有望继续回落,制造业企业成本压力有望缓解,看好新能源等行业公司。此外,我国目前仍处于制造业转型升级中,专精特新企业通过产品、工艺、设备、材料等方面创新,有望实现快速发展。

“北交所上市公司下半年经营表现会胜于上半年。”周运南预计。

# 中创新航“隔空喊话”宁德时代 5.18亿元动力电池专利侵权案再起波澜

■本报记者 李婷 李亚男

宁德时代与中创新航持续了一年的5.18亿元专利侵权诉讼案有了新进展。

针对中创新航撤回对宁德时代3项专利无效申请的传闻,7月27日,中创新航发布公开声明称,目前,诉讼和涉案专利无效仍处于审理阶段,尚无生效判决;7月27日晚间,宁德时代方面对《证券日报》记者表示,上述3项涉诉专利收到了新的无效申请。

根据相关法律规定,任何单位或者个人认为某项专利权的授予

不符合专利法有关规定的,可以提交相关申请,请求相关部门宣告该专利权无效。据悉,国家知识产权局对无效宣告请求的处理时间,最快3个月,慢则6个月。

针对“撤回后再重新申请是否影响案件审理进程”,宁德时代方面表示,“不影响法院对侵权案件的审理。由于此前中创新航提出的五项涉诉专利无效请求,并无一项成功,法院已经开始实质审理阶段。”

北京市一律师事务所高级合伙人、专利部主任、专利律师赵建刚告诉《证券日报》记者,“在答辩期间请求宣告该项专利权无效

的,人民法院可以中止诉讼。中创新航提出新的无效申请能否对案件审理产生影响,主要取决于是否有更好的理由和证据。”

追溯中创新航与宁德时代的专利纠纷事项,今年3月份,中创新航向港交所递交的招股书显示,宁德时代在2021年7月份至9月份期间针对中创新航向福州中院提出了多起专利侵权诉讼,共涉及5项专利,包含3项发明专利与2项实用新型专利。

据当时宁德时代方面透露的信息,涉案专利包含正极材料及电池、防爆装置、集流构件和电池、锂离子电池、动力电池顶盖结构及动

力电池等多项专利,涉嫌专利侵权的电池已搭载在数万辆车上。

宁德时代要求中创新航立即停止侵犯相关专利,包括但不限于停止制造、销售或许诺销售应用上述专利的相关产品;今年5月份,宁德时代向法院申请提升专利侵权赔偿金额,由原本的1.85亿元提升至5.18亿元。

去年8月份,中创新航对上述5项涉诉专利提起无效请求。截至发稿,上述涉诉专利中,1项专利全部有效,1项专利部分有效,对于其他3项专利,中创新航均已主动撤回专利无效申请。近期,中创新航再度对上述撤回申请的3项专利提出新的无效申

请。对此,赵建刚表示,法院可能加快侵权诉讼的审理和判决。

中创新航认为,打着“保护创新”的旗号,对同行进行恶意打压,违背了专利法“促进科学技术进步和经济社会发展”的立法宗旨。

对此,宁德时代方面则向《证券日报》记者表示:“保护知识产权就是保护创新。电池是高科技行业,为了促进行业健康发展,宁德时代一方面尊重第三方的知识产权,愿与行业参与者就知识产权授权许可保持沟通合作;另一方面也会重拳打击恶意侵权行为,促进市场良性竞争。”

# 立新能源登陆深交所主板 坚持风光电主业塑造品牌价值

■本报记者 殷高峰

7月27日,来自新疆的新能源企业立新能源正式登陆深交所主板。

“作为风电场、光伏电站运营企业,此次成功登陆深交所,将进一步增加公司的风电装机规模,增强盈利能力与市场占有,提升公司知名度与核心竞争力。”立新能源党委书记、董事长、总经理王博在接受《证券日报》记者采访时表示,未来,公司将继续坚持以风光电项目投资开发为主业,保持装机规模持续增长,装机布局向区域化发展,同时构建多元化发展道路,有序延伸上下游产业链,进一步塑

造具有立新能源特点的品牌价值和核心竞争力。

立新能源是新疆新能源集团于2013年8月出资设立的控股子公司,主营业务为风电、光伏等清洁能源项目的投资、运营和管理。

目前,我国已发展成为全球风力发电规模最大、增长最快的市场。根据中国电力企业联合会统计,2020年,我国新增风电装机容量71.67GW,累计风电装机容量为281.53GW,我国自2010年起,连续多年双项指标均位居全球第一。虽然2021年全国风电新增并网装机47.57GW,同比下降33.63%,陆上风电新增装机放缓,但新增容量

仍为2015年以来新增规模第二水平。

在光伏发电方面,相对于欧美国家,我国光伏发电市场起步较晚,但发展迅速。据中国电力企业联合会发布的《电力工业统计基本数据》显示,2013年至2020年,全国光伏发电累计装机容量增长近16倍。

2020年以来,受益于国家光伏行业补贴、金融扶持等政策影响,光伏装机量大幅回升,我国光伏市场在近两年再次实现显著增长,2020年至2021年,我国光伏发电新增装机容量分别为48.20GW、54.93GW,增长率分别为81.75%和13.96%

在全球气候变暖及化石能源日益枯竭的大背景下,能源危机和环境问题更加被世界各国重视,全球已有130多个国家提出“零碳”或“碳中和”的气候目标,清洁能源的开发利用已成为全球共识。

自成立以来,立新能源专注于清洁能源的开发与利用,坚持协调发展理念,在发电场选址、项目建设、运维管理等方面积累了丰富的技术经验。截至目前,公司已取得单提升爬升式升降台等25项实用新型专利技术,实现6项风电场、9项光伏电站的开发建设及并网运营。

王博对记者表示,作为“双碳”

战略的践行者,立新能源所运营的哈密国投新风三塘湖200MW风电项目等疆外外送项目在推动新疆能源结构向绿色低碳转型、节能减排、保障国家能源供给和促进经济社会发展等方面发挥了重要作用。

“双碳”目标下,清洁能源产业将迎来快速发展期,风电、光伏成为热门赛道,可再生能源发电企业积极拥抱资本市场。

王博告诉记者,公司上市后,将继续依托区位优势、股东资源等核心竞争优势,有序推进全国布局,扩大主营业务规模,点燃发展引擎,成为一家稳健增长、具有鲜明特色的一流清洁能源上市公司。

# 河北港口资源加速整合 打造环渤海世界级港口“航母”

■本报记者 张晓玉

河北港口资源整合又有新进展。7月26日,唐山港发布公告称,河北港口集团拟以国有股权无偿划转方式受让唐山市国资委所持有的唐山港口实业集团(以下简称“唐港实业”)100%股权。

本次收购完成后,河北港口集团合计间接持有唐山港27.67亿股股份,占唐山港总股本的46.69%。河北港口集团将成为唐山港的间接控股股东,河北省国资委将成为上市公司实际控制人。

唐山港以及秦港股份(同为河北港口集团控股公司)相关工作人员在接受《证券日报》记者采访时表示:“集团的战略或将有所调整,总体目标是打造国际化、现代化的绿色智能超大型港口集团。此次收购完成后,有利于省内港口资源进一步整合、为客户提供更加优质的服务。”

中钢经济研究院首席研究员胡麒牧在接受《证券日报》记者采访时表示:“此次整合是首次从河北省政府层面明确将省属相关国有港口企业股权无偿划转至河北省港口集团。通过资源整合构建大型港口集团,既符合国资国企构建专业化企业集团的改革方向,也能够通过资源集聚和共享提升港口综合实力,进而对所辐射地区的进出口贸易形成有力支持。”

## 统筹河北省港口资源 全面提升核心竞争力

根据唐山港发布的相关公告,此次整合拟将唐山港控股股东唐港实业100%股权及其他省市属相关国有港口企业股权无偿划转至河北港口集团,并将河北港口集团更名为“河北渤海港口集团有限公司”。

据悉,河北港口集团除控股秦港股份外,还将成为唐山港的间接控股股东,持有曹妃甸港集团有限公司100%股权、国投曹妃甸港口有限公司4%股权、华能曹妃甸港口有限公司5%股权。

事实上,河北港口集团在2009年成立之初,便提出要积极推进河北省内港口资源整合。但近年来,由于河北各港口的股权及从属关系较复杂,整合工作无重大进展。

安信证券分析师孙延表示,“多年来,河北省内港口产业存在港口码头经营主体过多、重复建设、无序竞争、内耗严重等问题。河北港口资源包括‘三港四区’,三港为秦皇岛港、唐山港、黄骅港;四区为秦皇岛港区、唐山港京唐港区、唐山港曹妃甸港区和沧州黄骅港区,整合之前各港区互不隶属,且在煤炭、铁矿石运输等业务上存在同质化竞争。”

河北省港航事业发展中心数据显示,2021年,河北省港口货物吞吐量达12.34亿吨,同比增长2.5%,居全国第四位。其中,唐山港货物吞吐量为7.22亿吨;黄骅港货物吞吐量3.11亿吨;秦皇岛港货物吞吐量2.01亿吨。

孙延表示,“此次整合有助于河北港口集团统筹内部岸线和泊位资源,形成有序分工,充分发挥各港口的比较优势,加快培育新产业、新业态,推进港口向‘航运+物流+贸易+金融’的复合型业态发展,全面提升河北港口核心竞争力。”

河北港口集团官网数据显示,公司现有总资产约747亿元,设计年吞吐量3.9亿吨,2021年完成货物吞吐量3.79亿吨。中国水运网预测,新组建的港口集团总资产将达到1500亿元左右,总吞吐量超过7亿吨,有望跻身全国港口企业前三名。

河北港口集团工作人员对记者表示:“新组建的港口集团对于服务新发展格局和国家能源安全保障战略、服务京津冀区域经济社会高质量发展、服务河北沿海地区开发开放将产生重要而深远的影响。整合完成后,拥有两大上市公司的新港口集团掌控秦皇岛港、唐山港煤炭下水运能将达2.9亿吨,其国家能源运输枢纽的战略地位将进一步凸显。”

## 协同发展效应显著 多地促进港口整合

事实上,港口资源整合进程早已开启,主要意在解决产能过剩问题。

IPC中国首席经济学家柏文喜在接受《证券日报》记者采访时表示:“此前,港口行业过度投资和超前建设问题较为严重,形成了明显的产能过剩。受疫情冲击,港口行业产能过剩、效益低下甚至发生亏损的问题更为突出,不少港口企业出现运营困难。”

深度科技研究院院长张孝荣对《证券日报》记者表示:“虽然港口数量众多,但同质化严重,以至于市场饱和,甚至出现恶性竞争,对行业效益和地方经济发展造成负面影响。”

“在供给侧结构性改革不断深化的背景下,港口资源整合有利于统筹安排,通过细化区域性分工使各港口形成合力,实现转型升级,港口的效益也有望提升。”张孝荣如是说。

2015年,浙江省率先开启省内港口整合工作,成立浙江省海港集团并以该平台公司为主体,对浙江省内各港口进行整合。之后,辽宁、山东、广西等地均开始进行港口整合。

天风证券分析师陈金海表示,“港口整合有助于经营改善。一方面,港口整合有利于避免产能过剩,码头的产能利用率有望提升,进而改善经营;另一方面,港口整合后恶性竞争有望减少,港口费率有望回归合理水平。两者均有利于促进港口收入和利润增长,增强其持续经营和投资能力。”

以山东为例,2019年8月6日港口整合完成以来,吞吐量显著增加。今年上半年,渤海湾港货物完成吞吐量1502.87万吨,同比增长15%;完成集装箱吞吐量29.18万标箱,同比增长18%。

在柏文喜看来,“港口整合有利于做大港口企业资产,减少或消除内部竞争,精简重复设置的管理层级、缩减管理机构,进而提升管理效率。”