

广东上市公司数量超820家 八成为高新技术企业涉足近30个行业

■本报记者 李昱丞
见习记者 李雯珊 王镜茹

上市公司是经济增长的动力源、实体经济的“基本盘”。截至2022年9月4日，广东A股上市公司数量超过820家，已成为引领区域经济高质量发展的主力军。中国银行研究院研究员叶银丹告诉《证券日报》记者：“好企业越多，市场主体发展动能和后劲就越足。上市公司往往体量较大，能够有效带动上下游企业发展，推动形成相关产业集群。”

上市公司数量超820家 八成为高新技术企业

Wind数据显示，截至2022年9月4日，按照注册地统计，广东共有823家A股上市公司，数量位居全国第一；上市公司总市值约14.2万亿元。

十年前，广东上市公司家数仅为344家。2017年是第一个IPO高峰，共计99家广东企业登陆A股市场，创下历史新高；这一年，广东A股上市公司数量突破500家。2021年再迎IPO高峰，广东全年共计有92家企业登陆A股市场。截至9月4日，今年以来广东新增上市公司共计42家。“十八大以来，广东新增A股上市公司数量占A股新增上市公司数量比例超过18%，同样位居全国第一；广东各级政府深化改革、锐意进取，为企业发展提供良好的营商环境，帮助企业抓住资本市场发展机遇。”中山大学岭南学院院长助理柳建华教授在接受《证券日报》记者采访时表示。

日前，在中共广东省委召开的

“中国这十年·广东”主题新闻发布会上，广东省副省长、省长王伟中表示，目前广东有3000多家风投机构、管理基金规模约2万亿元，全省A股上市公司八成以上是高新技术企业，我省科技、产业、金融已经初步形成一个良性循环。

据不完全统计，广东目前逾820家上市公司分布于电子、机械设备、计算机、医药生物、电力设备、汽车、通信、轻工制造、基础化工等近30个行业。

柳建华认为，广东上市公司覆盖的行业较广，凸显出广东健全的产业结构，同时广东拥有多个行业的龙头或标杆企业，产业优势突出。从现有行业分布看，新兴产业需进一步加快发展，比如半导体及集成电路、前沿新材料、新能源、高端装备制造、数字创业等。

电子行业上市公司最多 形成产业集聚效应

广东上市公司不仅有老牌龙头、中坚力量，也有行业“新贵”。Wind数据显示，从数量看，广东上市公司排名前五行业分别是：电子（153家）、机械设备（71家）、计算机（69家）、医药生物（56家）、电力设备（54家）；前5大行业上市公司总数达403家，占比约五成，电子行业上市公司数量最多。

“广东上市公司主要集中在电子行业、机械设备、计算机等行业，这与广东地处改革开放前沿，已形成了较好的产业基础有密切关系。经过多年的发展，这些产业具备相对完整的产业链、人才储备、研发基础，从而形成了产业集聚效应。”柳建华向记者表示。

截至2022年9月4日

广东共有823家A股上市公司，数量位居全国第一
这些公司分布于电子、机械设备、计算机、医药生物等近30个行业



魏健骐/制图

2020年广东提出“双十”产业集群发展规划，重点发展十大战略性新兴产业产业集群和十大战略性新兴产业产业集群突出“稳”，广东上市公司的产业分布与之匹配度较好；十大战略性新兴产业集群则体现“进”，是未来几年广东省新增上市公司的重点产业领域。

叶银丹告诉记者：“随着‘双十’产业集群发展加快，广东省产业转型升级取得更大进展。同时，随着更多战略性新兴产业逐成成熟，广东省上市公司所覆盖的行业类别也有望进一步增加，整体产业结构将更加完善，产业链供应稳定性将进一步增强，相关产业的国际竞争力也有望持续提升。”

链供应稳定性将进一步增强，相关产业的国际竞争力也有望持续提升。

上市公司研发投入 稳居全国前列

广东上市公司的发展历程是中国市场化经济高速发展、产业结构不断升级的缩影，其中涌现出一批产业翘楚和龙头企业。

截至9月4日，广东有25家上市公司市值超1000亿元，3家上市公司市值均超6000亿元。招商银行、比亚迪、中国平安、美的集团、海天味业、迈瑞医疗、中信证券、立讯精

密、平安银行、顺丰控股等市值排名前十的公司总市值共计4.61万亿元，约占广东上市公司总市值的32.46%。其中，招商银行以8655.45亿元的市值居首。

Wind数据显示，2022年上半年广东823家上市公司营收、研发投入分别为4.56万亿元、1167.97亿元，同比变动幅度为9.35%、17.85%，稳居全国省份前列。

叶银丹对《证券日报》记者表示：“广东优质的营商环境为高新技术企业提供了良好的发展动力。好的营商环境政策有利于优化市场要素配置，为企业成长提供优质环境。”

高德红外再度牵手新能源汽车品牌 携红外技术进军智能驾驶领域

■本报记者 李万晨

9月3日，高德红外发布公告称，公司全资子公司轩轹智驾科技（深圳）有限公司（以下简称“轩轹智驾”）近日收到广汽埃安新能源汽车有限公司（以下简称“广汽埃安”）的《零部件开发试制通知书》，轩轹智驾提交的红外（夜视）摄像头技术方案能够满足广汽埃安的要求，可以先行开展开发试制的前期工作，由轩轹智驾承担通知书中红外（夜视）摄像头的制造供应任务。

高德红外表示，本次合作是继公司红外辅助驾驶系统成功应用在东风“猛士科技”豪华电动越野车前装项目后，又一次在国内乘用车红外前装项目上完成定点，后续将按车厂节点要求随车型量产。

红外技术 嵌入智能驾驶系统

据Yole Development数据显示，

2020年全球自动驾驶核心组件部件市场规模共计170亿美元，到2025年将会达到780亿美元，2020年至2025年的CAGR可达35.6%。其中摄像头组件价值占比约10%，约78亿美元，红外相机作为摄像头组件的重要组成部分，也会迎来需求的提升。

在汽车领域，少数豪华车型早就率先应用红外技术，但由于曾经成本较高，该技术在智能驾驶系统中的应用尚未普及。

作为国内唯一覆盖红外全产业链的民营高科技企业，高德红外掌握红外探测器核心技术，拥有三条完全自主知识产权红外探测器生产线。

2016年，高德红外布局汽车智能驾驶领域，成立全资子公司轩轹智驾。轩轹智驾致力于通过红外热成像技术，解决在各种复杂气候及路况条件下的可视化障碍等问题，规避驾驶者的视觉盲区，为驾乘安全保驾护航。

今年8月27日，东风集团旗下

猛士科技发布全新豪华电动越野车M-Terrain，该车搭载了东风“猛士”与高德红外·轩轹智驾合作定制开发的红外热成像辅助驾驶系统，将之前海外高端车型专属配置的红外应用，全系标配于首发车型。

“跟东风集团的合作，主要是在其高端电动越野车的夜视功能上做应用。这次跟广汽埃安合作，我们的红外技术直接联合了广汽埃安整个智能驾驶系统，这也是全球首创的全天候带红外的L3级智能驾驶系统。”高德红外全资子公司轩轹智驾副总经理向苗在接受《证券日报》记者采访时表示。

江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔在接受《证券日报》记者采访时表示，高德的红外摄像头是第一次用于智能驾驶系统，相关技术处于行业领先水平。

高德红外在智能驾驶领域的开拓离不开持续加大的研发投入。今

年上半年，高德红外研发投入达2.17亿元，同比增长44.01%。

车载热成像 筑牢智能驾驶安全防线

当下，智能驾驶系统在安全层面仍存在一定短板，在夜晚光线不足以及雾霾、暴雨等复杂场景下，大部分新能源汽车的智能驾驶功能可能面临“失明”的挑战。继激光雷达、4D毫米波雷达之后，红外热成像传感器正日益成为智能驾驶行业构建安全长城的关键一环。

分析人士表示，由于红外波长短于可见光，穿透力更强，因此，在雾霾、暴雨等恶劣天气下，红外传感器依然可以不受影响地识别物体。

在自动驾驶领域，车辆一般配有红外、可见光、激光雷达等多种传感器，红外热像仪可以在可见光、激光雷达或雷达探测系统软件出现数据冗余时提供单独的数据信息。

高德红外解决了现有智驾感知

系统在某些场景下容易失效的缺陷。由轩轹智驾定制开发的红外热成像智驾系统，在光线不足、强光眩光、高速迷雾、风沙扬尘等场景中均可清晰成像，全时全天候提升驾驶员视觉感知能力，同时也增强了整体智驾系统的感知有效性。此外，得益于红外技术利用温度差成像的特点，配备了红外传感器的车辆具备主动式智能，可精准识别生命，更好地避开行人、车辆等障碍物。

值得注意的是，高德红外·轩轹智驾提供红外技术是通过物体发出的热辐射来成像，并不依赖光成像，所以不管白天黑夜，它都能工作，可以弥补可见光成像探测能力差的弊端。

在布局智能驾驶领域，高德红外具备自身优势。“轩轹智驾在汽车板块布局得比较早，我们有产品和技术的积累优势，在人工智能算法上，我们也有多年的沉淀和积累。”向苗表示。

需求推动硅烷产品量价齐升 多家上市公司切入气凝胶新赛道

■本报记者 曹琦

功能性硅烷是有机硅材料的四大门类之一，因其性能优异被广泛应用，下游市场需求旺盛。今年上半年，功能性硅烷产品实现量价齐升，不少上市公司因此赚得盆满钵满。

例如，新安股份2022年上半年营业收入约133.43亿元，同比增加57.72%；归属于上市公司股东净利润约23.34亿元，同比增加181.68%。宏柏新材2022年上半年公司实现综合营业收入9.52亿元，较去年同期增长81.29%；归属于上市公司股东的净利润2.38亿元，较去年同期增长287.99%。晨光新材上半年公司实现营业收入10.95亿元，同比增长70.31%；净利润4.09亿元，同

比增长153.54%。

成本端支撑 硅烷产品价格高位运行

“公司主要产品价格均实现不同程度增长，其中HP-1589硅烷偶联剂产品价格增长十分明显，较去年同期增长118%。”近日，宏柏新材在接受投资者调研时表示，“上半年公司实现了产能与销售订单的双增长。”

上游原料三氯氢硅价格上涨，为硅烷产品价格的高位运行提供了较强支撑。记者了解到，三氯氢硅主要用于生产多晶硅、硅烷偶联剂，其中硅烷偶联剂是三氯氢硅的第二大下游市场，近年来需求较为旺盛。但是在供给端，由于三氯氢硅

生产技术难度较大，产能不足，导致价格大幅上涨。根据百川盈孚数据，今年二季度光伏级三氯氢硅市场价格均达到2.6万元/吨，环比上涨30.02%。开源证券研报显示，上半年工业级、光伏级三氯氢硅的市场均价由年初的1.2万元/吨、1.7万元/吨上涨至6月份的1.9万元/吨、2.7万元/吨。

“为增强产业链一体化优势，对外销售三氯氢硅的企业较少，大部分企业都是自产自用。”清晖智库创始人、经济学家宋清晖向《证券日报》记者表示。

三孚股份是光伏级三氯氢硅细分领域龙头，也是少数对外销售三氯氢硅的公司之一，上半年实现营业收入13.40亿元，同比增长111.04%；净利润4.06亿元，同比增长

175.89%。

供需失衡下，上市公司纷纷积极扩产。数据显示，宏柏新材拥有5万吨三氯氢硅产能，绝大部分为公司自用，少部分根据市场价格情况对外销售。公司第二套5万吨三氯氢硅及配套项目预计于2022第三季度投产；第三套5万吨三氯氢硅及配套项目预计于2025年实现满产。

多家公司延伸产业链 布局下游气凝胶领域

中信证券预计，2025年中国功能性硅烷市场规模可达74亿元，对应2021年至2025年CAGR为8.8%。

“除受益于绿色轮胎和复合材料等行业拉动外，功能性硅烷行业还受益于当前气凝胶领域需求的快

速增长，新能源汽车市场迅猛发展为气凝胶需求增长创造了空间。”一位业内人士告诉《证券日报》记者。

气凝胶是一种可应用于石化、新能源、建筑领域的优异隔热阻燃材料，在新能源领域由气凝胶制成的隔热片，可以有效防止动力电池箱中某块电芯单体过热造成连锁反应，可以解决三元锂电池热失控扩散问题。

多家上市公司正在切入气凝胶这一新赛道，以向下游进一步延伸产业链，例如晨光新材正在打造“硅粉-四氯化硅-正硅酸乙酯-气凝胶”产业链，宏柏新材也在积极布局气凝胶项目。

据宏柏新材透露，目前公司气凝胶项目已开工建设，争取在明年一季度进行项目投产调试。

ST海航董事长程勇： 行业拐点迟早会到来

■本报记者 李昱丞 见习记者 张军兵

9月2日，ST海航公告收到证监会《行政处罚决定书》，靴子落地，公司申请摘帽又向前迈进一步。更令市场关注的是，在今年上半年航空公司普遍亏损的情况下，ST海航在被输血后究竟能撑多久？是否仍有退市风险？控股股东辽宁方大集团（以下简称“方大”）未来是否仍会支持海航？方大人主后公司经营情况是否好转？

带着这些疑问，《证券日报》记者采访了公司董事长程勇。

行业黎明何时至？

受疫情冲击、油价上涨等因素影响，今年航空业仍面临着较为严峻的发展形势，四大航上半年业绩均亏损超百亿元。

ST海航2022年半年报显示，公司上半年实现营业收入110.76亿元，同比下降39.59%；因净利润亏损128.37亿元，归属于上市公司股东的净资产亏损42.2亿元，资产负债率高达101.91%。

为解决公司经营现金流等问题，今年8月份ST海航发布百亿元定增计划，公司拟非公开发行股票99.73亿股，募集资金约109亿元，全部由大股东一致行动人海南瀚巍投资有限公司以现金方式一次性认购。此次定增无疑给了公司内部及外部市场较大的信心，公司股价此后连获三个涨停。

虽然方大的输血能一定程度上帮助公司解决问题，但面对航空业的整体困境，ST海航如何活下去？程勇对此坦言：“今年4月份以来，民航客流量一直处于持续恢复态势，且目前来看持续向好。我们始终相信，行业拐点迟早会到来，也必然会到来。但拐点时间因受疫情等多方面因素影响，尚存一定不确定性。”

作为从业40年的老民航人，程勇此前在中国北方航空公司、中国南方航空集团公司等都有过丰富的工作经历。在从南航退休后，他又于今年6月份勇接海航董事长的重任。程勇表示，愿意秉持初心和新团队直面困难，争取带领公司早日实现盈利。

“面对整个民航业现有的巨大挑战与难题，政府已出台一系列纾困政策，包括金融信贷、航线补贴、税费减免等各项政策措施；各级政府给了公司巨大支持，公司享受各类纾困政策红利金额超15亿元。7月份以来，随着暑运传统旺季的到来及疫情防控形势逐渐向好，公司的航班量及单位效益均有明显提升，平均客座率高于全民航平均水平。同时，截至目前公司已恢复/新开运营北京-布鲁塞尔、深圳-温哥华、重庆-罗马等9条往返国际客运航线，国际航线收入大幅度提升。”程勇如是说。

两个月前，三大航集体宣布将合计花费372.57亿美元（现约人民币2571亿元）采购292架飞机，这是中国民航业首次对外宣布的大规模客机订单。而在ST海航2022年年中工作会议上，公司也曾表示下半年将在新团队具体调研落实后，实施陆续引进飞机的计划。

对此，程勇认为，现在公司在机队方面的首要任务是将停场运力尽快恢复。预计“十四五”期间，公司机队增长速度将保持行业水平。

“方大系”如何打造新海航？

在外部行情变化之外，曾让多家公司起死回生的“方大系”方法论如何拯救ST海航，同样成为去年12月份方大人主公司后市场关注的焦点。

“目前公司实行的日成本管控模式，对于公司实现精细化管理起着极为重要的作用，这也为公司后续实现‘利润第一’目标奠定了坚实的机制基础。”程勇如是说。

据程勇介绍，ST海航正积极融入方大新体制、新机制，深化党建引领，修订完善规章制度，遵循方大提出的“经营企业一定要对政府有利、对企业有利、对员工有利、对旅客有利”的企业价值观，推进公司良性可持续发展。

降本增效方面，公司深入一线挖潜堵漏，通过自查整改实现节支创收，对降本增效优秀案例进行激励。员工福利方面，公司已恢复员工原有福利项目，同时新增员工免费工作餐、员工子女“孝敬父母金”、员工家属医疗费用资助等特色福利。

而关于近期公司管理层频频变动的的原因，程勇表示主要是基于生产管理的需要。其一，此前部分高管受到监管机构处罚，按照法规将不得继续担任高管职务；其二，公司引进了一些长期在三大航任职的高管，其丰富的管理、实践经验将进一步提升公司生产经营水平；其三，此次选拔的多数高管是在公司内成长的优秀人才，均具备多个关键岗位的从业经历及优秀的管理能力和经验。

“在此次调整后，新海航团队的管理架构将更加合理，队伍更加年轻，人员知识更加专业，新海航团队将努力回报社会各界对公司的大力支持。”程勇如是说。

目前，ST海航在积极准备申请摘帽的相关事宜。程勇表示，方大将持续给予公司多方面支持，公司也将一如既往地以安全生产运营为基石，持续提升服务品质。他相信公司会尽快摆脱困境，实现健康稳定发展，以利润为导向，力争为广大投资者创造更多价值。