首批两只新能源公募REITs将于3月29日上市 长期资金踊跃参与

本报记者 昌校宇

资本市场将迎来新的优质长期投资标的。

3月24日，中航基金管理有限公司（以下简称“中航基金”）、中信建投基金管理有限公司分别发布公告称，中航京能光伏封闭式基础设施证券投资基金（以下简称“中航京能光伏REIT”）、中信建投国家电投新能源封闭式基础设施证券投资基金（以下简称“中信建投国家电投新能源REIT”）将于3月29日上市。

中航基金相关负责人对《证券日报》记者表示，从发行认购环节来看，首批两只新能源公募REITs均因超额募满而提前1天结束公众投资者募集。同时，中航京能光伏REIT123.21倍和中信建投国家电投新能源REIT85.7倍的网下超额认购倍数，体现了投资者对相关品种的需求旺盛。

中信建投证券相关人士介绍称，“中信建投国家电投新能源REIT是我国首个网下认购突破千亿元的公募REITs项目，再创公募REITs市场新高。同时，网下询价的机构中，保险机构报价金额占比高达59.02%，远高于已发行项目平均值，体现市场长期资金对项目长远投资价值的认可，未来有望进一步引导保险机构等长期价值投资机构参与公募REITs市场。”

公募REITs作为一种新兴的投资品种，风险与收益介于股票和债券之间。自我国公募REITs产品面世以来，参与者以机构投资者为主，其中保险资产、社保基金、养老基金、企业年金等资金与REITs产品匹配度较高。

中航基金相关负责人解释称，“公募REITs具备每年至少分红1次、要求向投资者分配90%以上的年度可分配金额、预计分派率在4%以上等显著优势，与资管新规下机构投资者对缓解期限结构错配风险的需求相契合，也符合机构投资者对收益稳定性的要求。”

谈及即将上市的中信建投国家电投新能源REIT，一位机构投资者表示，“除长期稳定的发电收入带来的分红收益外，随着未来风电技术的进步，底层海上风电机组设备有望在未来依靠资本性投入、维护检修等方式，延续项目的运营年限，增加基金的潜在收益，长期投资价值值得期待。”

“新能源基础设施纳入公募REITs试点资产范围，有助于相关原始权益人优化资产负债结构，打通‘投融管退’资金闭环，并促进能源基础设施有效投资。”中信证券首席经济学家明明在接受《证券日报》记者采访时表示，当前，以光伏发电和海风发电基础设施为底层资产的2只新能源REITs即将上市，标志着2023年REITs市场在扩容增类道路上再进一步。

明明同时表示，“基于对募集说明书的分析，新能源REITs底层资产在基础发电收入上具备一定稳定性，市场化发电收入上具备一定弹性。尽管国补收入在其收入结构中占比偏高，但国补退坡的影响已经纳入了估值模型的考量。保理模式下国补应收款回款不确定性在一定程度上被降低，国补问题也得到了有效解决。叠加未来设备改造的想象空间、以及当前市场上同类资产的稀缺性，看好这类标的在未来的表现。”

截至2023年3月23日，我国已上市公募REITs共25只，发行总规模超800亿元。根据公开市场数据，截至3月23日，已发行的公募REITs自上市以来的二级市场平均涨幅约15.08%，投资者市场参与热情较高。

机构投资者持有公募REITs份额不断上升，认购倍数也屡创新高。3月20日，博时蛇口产园REIT公布了公募REITs首份2022年年报，年报显示其户均持有的基金份额自2021年末的4959.38份上升至6725.65份，持有份额趋于集中，机构投资者份额占比也从2021年末的82.78%上升至87.03%，显示了以长期投资资金为主的配置型机构投资者对此类资产的青睐。

记者观察

压实“关键少数”信披责任 上市公司专职董秘莫空缺

曹卫新

董秘对上市公司到底有多重要？作为负责上市公司信息披露事务的“关键少数”，董秘是连接上市公司与资本市场的一座桥梁，是上市公司合规运作的重要监督者，在公司高管团队中不可或缺。然而，在上市公司中，董秘长时间缺位的现象却不在少数。

东方财富Choice统计显示，截至今年3月24日，A股共有153家公司没有专职董秘，董秘职责多数由董事长、总经理等代行。从时长来看，有47家公司董秘空缺超过半年时间，空缺时间最长的约为六年。

以越博动力为例，去年6月23日，公司董秘钟孟光提交了书面辞职报告。此后，公司一直没有聘任新的董秘，公司董事长一直代为履行董事会秘书职责。截至今年3月24日，公司专职董事会秘书岗位已空缺长达274天。

依据《公司法》规定，上市公司设董事会秘书，负责公司股东大会和董事会会议的筹备、文件保管以及公司股东资料的管理，办理信息披露事务等事宜。按照沪深交易所《股票上市规则》的规定，原任董秘离职后，上市公司应当在三个月内聘任董秘。董秘空缺期间，董事会可指定一名董事或高管代行董事会秘书职责，空缺超过三个月的，董事长应当代行董秘职责，并在六个月内完成董秘聘任工作。不过，在实际执行过程中，有的上市公司超过半年未聘任专职董秘的情形仍时有发生。

董秘空缺后，尽管可由董事长或其他高管代行董秘职责，但鉴于董秘工作的特殊性和重要性，代行很难保证相关工作的合规和充分。日常经营中，部分上市公司信披还频频出现问题。

3月23日，越博动力因未及时披露诉讼事项收到深交所下发的监管函。四个月前，公司也曾因信披问题遭监管警告。此外，今年1月份，笔者在访谈中了解到，遭董事会罢免的公司原董事长李占江就董事会、股东大会决议事项向上市公司提起诉讼，南京市建邺区人民法院已经立案受理。在监管问询下，公司直至2月24日才对外披露此诉讼事项。

而在过往案例中，还有上市公司因董秘长期空缺、工作人员长期从事控股股东的行政人事工作、内幕信息管理不规范等情形被证监局采取责令改正的监管措施。

全面实行股票发行注册制已正式落地。在精简优化发行上市条件方面，全面注册制强调坚持以信息披露为核心，将核准制下的发行条件尽可能转化为信息披露要求。这意味着全面注册制下，监管机构对上市公司的信息披露要求更为严格，身为公司信息披露把关人的董秘，肩上的合规责任也更重。笔者建议，压实信息披露责任，上市公司应从快、从速完成董秘聘任工作，莫犯“拖延症”。

车市价格战引发行业洗牌 业内人士称价值战才是正解

本报记者 龚梦泽

3月份以来，国内车市大事件不断。3月6日，湖北省开启最强购车优惠季，单车政企综合补贴金额最高达9万元。3月17日，竞争再度升级，成都龙泉驿区“产销联动”汽车消费活动计划发放补贴总金额1亿元，将单车补贴最高推至15万元。相较于此前优惠大多不覆盖全系车型、仅限当地的情况，新一轮价格战的战线和时间更长。

此次汽车行业的整体价格战来势凶猛，竞争态势愈演愈烈，无论是新能源还是传统车企，国产或是合资品牌，都在重新审视战局，行业大洗牌正在发生。对此，蔚来汽车CFO奉玮称，电动汽车渗透率的攀升正促使汽车行业经历一轮深度洗牌和整合。

在此背景下，日前中汽协发声呼吁，此轮降价的炒作应尽快降温，使行业回归正常运行状态，确保全年行业健康平稳发展。

车企与地方加大促销力度

3月初，湖北省开启史上最强购车优惠季，当地车企和政府结合经营计划，为当地消费者提供了强有力的优惠政策。据《证券日报》记者梳理，截至3月24日，北京、上海、浙江、河南、山西、吉林、天津、河北、成都、哈尔滨等多省市相继出台了不同程度的购车补贴优惠政策。

时至3月下旬，加入降价促销行列的汽车品牌名单越来越长。上汽大众、一汽-大众、比亚迪、一汽丰田、广汽丰田、上汽通用别克、上汽荣威和上汽名爵等超30个汽车品牌均加入降价促销战局。此轮价格战补贴力度之大、影响范围之广、事态发展之快、关注度之高都史无前例。那么，此次促销究竟是什么原因造成的？

中汽协相关负责人告诉《证券日报》记者，不论新能源车企这只蝴蝶是否在年初扇动了降价的翅膀，传统燃油车面临的压力都决定了促销是必然之举。

在行业端，近年来汽车产销稳中有增，展现出强大的发展韧性。但进入2023年，由于政策调整、市场恢复缓慢等原因，汽车终端销售略显疲态。中汽协统计数据显示，2023年1月份-2月份，乘用车批发销量312.1万辆，同比下降15.2%。从库存情况来看，2023年2月末汽车企业库存为110.1万辆，比月初增长6.8%；另据中国汽车流通协会数据显示，2023年2月份中国汽车经销商库存系数1.93，同比上升4.3%，库存接近两个月销量。

“今年年初，部分新能源车企为提高市场竞争力，下调市场销售价格，进一步消减了传统燃油车市场竞争力，导致部分燃油车销量低迷。”上述中汽协相关负责人表示，加之去年芯片短缺等因素打乱了厂家产销节奏，企业库存压力普遍增大。因此，部分车企通过对部分燃油车进行大幅促销，以去库存、回收成本。

值得一提的是，在距离“国6b大限”还有3个多月之际，也有部分声音将这波降价潮归因于“国6b”的切换。对此，中汽协相关负责人告诉记者，每逢标准切换升级，车市往往容易出现变化。但据协会估算，目前不能够达到法规要求的新车库存量，在当前总库存中的占比有限，远达不到“掀起风浪”的水平。“基本可以断定，所谓的价格战实质上是传统车企的清库促销潮。”

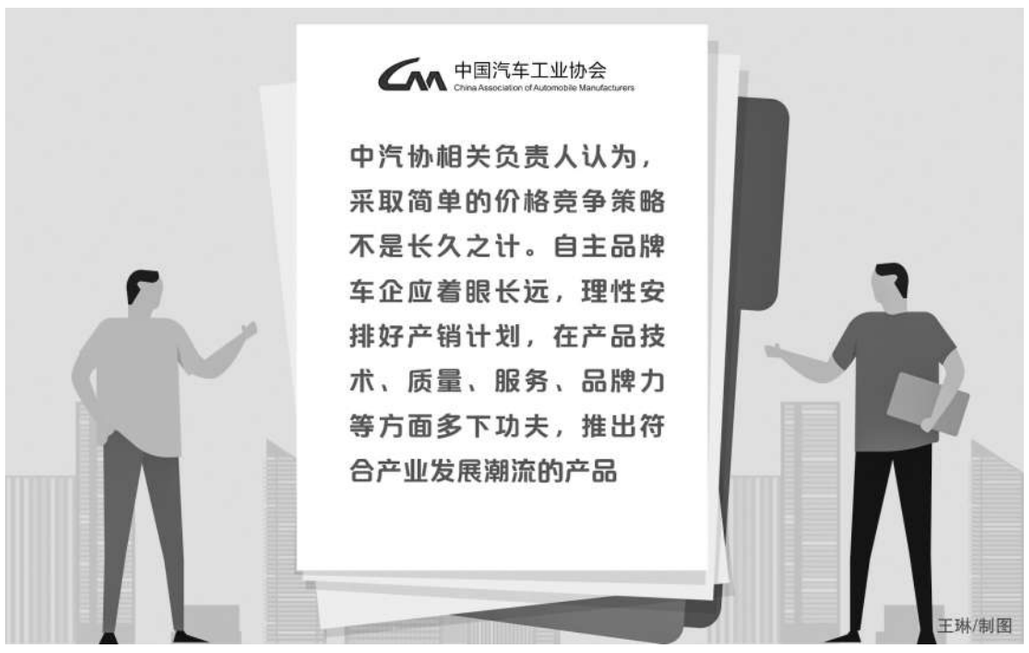
此外，汽车作为大宗商品，增量市场越来越小，存量市场越来越难激活，各地政府加推购车补贴，意在促进经济内循环，同时带动整个汽车产业链上下游发展。

汽车价格体系修复或漫长

“随着电动车和燃油车充分竞争，降价竞争会成为必然。”诸多业内人士的想法与蔚来销售运营助理副总裁浦洋类似，认为这场降价潮并不会持久，产生的影响也有限。但也存在一些悲观声音，认为这轮价格战过后，汽车价格体系的修复过程可能会艰辛而漫长。

事实上，上一次国内汽车品牌集体“降价”还是在2015年，受行业格局变动、产能过剩等多重因素影响，主流汽车品牌相继加入战局，引发了一轮激烈的价格战。硝烟过后，2015年我国汽车全年销量2459.76万辆，增速反而较上年同期下降了2.2个百分点。

这一现象被理想汽车CEO李想形象地诠释为：“降价也许不能带来销量，但可以打击对手。”接力式的降价大多是“赔本赚吆喝”，最终很少有品牌能在价格战中真正获益。当前，已有一些迹象表明，非理性促销正在压缩经销商的生存空间，加重消费者观望情绪，进而影响到消费信心。



王琳/制图

“车企为了生存而进行巨幅降价，但价格降得越多，研发投入就越少，汽车消费者的体验势必会大幅下降。”吉利汽车行政总裁及执行董事桂生悦在接受《证券日报》记者采访时表示，短期来看，价格战给车企带来了压力。此前汽车业经历了快速发展期，如今到了该洗牌的时候，现金流不足、不赚钱的企业无法活下去。

据中国汽车流通协会报告显示，2022年完成年度销量目标的经销商占比不足两成，处于亏损状态的经销商接近一半，95%的经销商盈利下滑。受冲击最大的，正是3月份价格战的主角合资品牌。2022年，超五成合资品牌经销商出现亏损。

“从弱势品牌的弱势滞销车型、弱势品牌的强势车型，再到强势品牌的弱势车型，这就是此轮价格战发展的大致顺序和脉络。”中国新能源汽车产业创新联盟理事高云鹏认为，现在消费者对于车价的降幅预期非常高，生怕买贵了，如果品牌降价没有形成强烈刺激，很难达成购买意愿。这对于经销商来说无疑是一个巨大的利空。

对此，蔚来联合创始人、总裁秦力洪对《证券日报》记者表示：“今年一季度是整个汽车行业，也是整个电动车行业最困难、最有挑战的季度，我们要做好充分思想准备。”

吉利汽车集团董事长、吉利汽车控股有限公司执行董事、极氪智能科技CEO安聪慧也表达了类似的看法，他在接受《证券日报》记者采访时表示，汽车行业已经进入大洗牌阶段，淘汰赛已经开始，这时候要考验企业的综合实力。

从价格战到价值战

作为新能源车核心原材料的碳酸锂价格较峰值腰斩，又给战局增加了新的变量。在2022年11月末创出59万元/吨的历史高点后，电池级碳酸锂价格一路下跌。3月24日，上海钢联发布数据显示，电池级碳酸锂价格较前一日再跌2500元/吨，均价报27.75万元/吨。随着碳酸锂价格持续走低，新能源车企将获得更大的成本优势和调价主动权。

对此，乘联会秘书长崔东树表示，从行业周期性发展的规律来看，既反对碳酸锂价格暴涨至60万元/吨，也不希望碳酸锂价格大幅下跌到20万元以下。崔东树表示，从全球锂矿投资规律来看，周期性极其明显，暴涨暴跌，对汽车行业发展都是不利的。

谈及此番价格战的走势和未来影响，中汽协相关负责人认为，短期非理性促销势必透支未来市场销量，不利于整个行业的健康可持续发展，采取简单的价格竞争策略并不是长久之计。

上述负责人认为，自主品牌车企应该着眼长远，理性安排好产销计划，积极跟上“新四化”浪潮，在产品技术、质量、服务、品牌力等方面多下功夫，推出符合产业发展潮流的产品。

“企业的竞争就是产品的竞争，而产品的竞争就是成本的竞争。能否在成本竞争中获得优势，由技术和创新决定。”吉利汽车集团CEO、吉利汽车控股有限公司执行董事淦家阅在接受《证券日报》记者采访时表示，不能随便跟风价格战，要打价值战、售后服务战和质量战，要打技术战。吉利将通过自身技术能力与成本管控上的优势，打造高价值的产品。

长安汽车董事长朱华荣对此亦早有洞见。他认为，国内部分二线品牌由于规模受限等原因，转型将面临巨大挑战。但一线中国品牌已在质量、服务等领域具备了和合资品牌相抗衡的实力，在新能源、智能化等新技术领域已处于行业前列，再加之对中国市场的精准认知、快速的产品变现能力，在本轮竞争中将有望达到新高度。

对此，中汽协相关负责人也表示，目前汽车行业正处于转型发展关键期，外部环境也很复杂，确保汽车行业健康持续平稳运行是全行业企业的共同责任和担当。“国家层面可以考虑统一出台相应政策和制度优化调整措施，以引导汽车行业健康稳定发展。”

年内券商发债超3300亿元 同比增长22%

本报记者 周尚伃

强者恒强的证券行业中，券商需要快速提升资本实力与竞争力，因此融资意愿非常迫切。进入2023年以来，券商已通过发行公司债、次级债、短期融资券三大形式，累计募资3356亿元，同比增长22%。

对于今年以来发债的提速，盘古智库高级研究员江瀚对《证券日报》记者表示，“一方面，证券行业属于资本高度密集型行业，具备较强资本实力的公司拥有更大的发展优势；随着近年来券商大力发展重资本业务，对资金的需求愈加迫切。另一方面，在当前宽松的利率环境下，券商发债的融资成本较低，也一定程度上促进券商发债提速。”

从公司债已发行情况来看，同花顺iFinD数据显示，截至记者发稿，券商年内共发行105只公司债（包含次级债），发行总额达2186亿元，同比增长15.95%，仍是券商融资的主要途径。重资本业务持续扩张的背景下，大型券商对资本需求愈发旺盛，年内已有4家头部券商的公司债发行规模超100亿元，华泰证券已发行的公司债总额暂列第一位，为290亿元；中信证券、海通证券、国泰君安紧随其后，分别发行265亿元、157亿元、120亿元。

近年来，券商发债募资主要用于补充运营资金、偿还到期债务等，债券融资进一步拓宽了券商的融资渠道、降低了融资成本、为其满足流动资金管理需求提供了助力。以首家披露2022年年报的上市券商为例，方正证券停滞数年的债券融资得以恢复，融资成本大幅下降，去年合计发行了31亿元非公开公司债，以及34亿元公募债，同时陆续开始恢复国有行、股份制行等金融机构的融资合作，报告期内新增融资成本下降100bp。

进一步看，今年以来，券商共发行89只普通公司债，发行总额达1950亿元，票面利率在2.58%至5.65%之间。次级债已发行16只，发行总额达236亿元，票面利率在3.25%至5%之间。次级债券是券商向专业机构投资者发行、清偿顺序在普通债之后的有价证券，其中，永续次级债受到大型头部券商的青睐。2022年，券商共发行25只永续次级债，发行总额达874亿元，同比增长28%。今年以来，已有长江证券、广发证券发行了2只永续次级债，规模分别为30亿元、5亿元，票面利率为4.59%、4.2%。

“相较于其他融资工具，永续次级债最大的优势是相对而言周期较长、成本较低，而且对于券商的当期或短期影响相对有限。因此，当前永续次级债受到不少大型头部券商青睐。”江瀚告诉记者。

短期融资券具备发行门槛低、周期短、能快速补充公司运营资金等特点，近年来也逐步成为券商补充流动性的主要渠道之一。今年以来，券商共发行70只短期融资券，合计发行总额为1170亿元，同比增长35%。

此外，从今年以来券商融资成本来看，新发行的证券公司债（包含次级债）票面利率在2.58%至5.65%之间，平均票面利率为3.28%；去年同期为3.36%，去年全年平均票面利率为3.13%。新发行的短期融资券票面利率在2.4%至3.6%之间，平均票面利率为2.69%；去年同期为2.56%，去年全年平均票面利率为2.29%。

央行：2月份债券市场共发行各类债券54724.3亿元

本报记者 刘 琪

3月24日，中国人民银行发布2月份金融市场运行情况。从债券市场发行情况来看，2月份，债券市场共发行各类债券54724.3亿元。国债发行6730亿元，地方政府债券发行5761.4亿元，金融债券发行8053.5亿元，公司信用类债券发行9297.1亿元，信贷资产支持证券发行213.4亿元，同业存单发行24525亿元。

截至2月末，债券市场托管余额为146.4万亿元。其中，银行间市场托管余额126.9万亿元，交易所市场托管余额19.5万亿元。分券种来看，国债托管余额25.3万亿元，地方政府债券托管余额36.0万亿元，金融债券托管余额34.8万亿元，公司信用类债券托管余额32.0万亿元，信贷资产支持证券托管余额2.4万亿元，同业存单托管余额14.3万亿元。商业银行柜台债券托管余额437.5亿元。

从债券市场运行情况来看，2月份，银行间债券市场现券成交21.7万亿元，日均成交10835.9亿元，同比增加9.0%，环比增加22.2%。单笔成交量在500万元至5000万元的交易占总成交金额的45.4%，单笔成交量在9000万元以上的交易占总成交金额的47.4%，单笔平均成交量4653.1万元。交易所债券市场现券成交3.1万亿元，日均成交1532.5亿元。商业银行柜台市场债券成交16.9万笔，成交金额219.6亿元。

从债券市场对外开放情况来看，截至2023年2月末，境外机构在中国债券市场的托管余额为3.3万亿元，占中国债券市场托管余额的比重为2.2%。其中，境外机构在银行间债券市场的托管余额为3.2万亿元；分券种看，境外机构持有国债2.2万亿元、占比67.4%，政策性金融债0.7万亿元、占比22.0%。

从货币市场运行情况来看，2月份，银行间货币市场成交共计120.6万亿元，同比增加35.9%，环比增加12.3%。其中，质押式回购成交110.6万亿元，同比增加38.8%，环比增加14.2%；买断式回购成交4035.4亿元，同比增加5.1%，环比增加41.9%；同业拆借成交9.6万亿元，同比增加10.3%，环比减少5.9%。交易所标准券回购成交38.3万亿元，同比增加41.2%，环比增加25.1%。

2月份，银行间质押式回购月加权平均利率为2.1%，环比上升51个基点；同业拆借月加权平均利率为1.92%，环比上升49个基点。

从票据市场运行情况来看，2月份，商业汇票承兑发生额1.5万亿元，贴现发生额1.0万亿元。截至2月末，商业汇票承兑余额18.6万亿元，贴现余额12.6万亿元。

本版主编 沈 明 责 编 吴 澍 制 作 闫 亮
E-mail:zmzx@zqrb.net 电话 010-83251785