

中联重科分拆中联高机再进一步 路畅科技拟重组变更主营业务

■本报记者 李雯珊
见习记者 解世豪

继去年中联重科正式入主路畅科技后，今年1月份，中联重科与路畅科技双双披露关于路畅科技重大资产重组和中联重科高机板块(中联高机)分拆上市等意向公告。而如今，路畅科技的重组事宜已提上日程。

7月11日，中联重科与路畅科技发布交易报告书(草案)等一系列详细公告。根据交易报告书，路畅科技拟向中联重科、北京中联重科产业投资基金合伙企业(有限合伙)等29名交易对方发行股份购买其持有的湖南中联重科智能高空作业机械有限公司(简称“中联高机”)100%股权，交易作价为94.24亿元。

同时，路畅科技拟向不超过35名特定对象发行股份募集配套资金不超过33.5亿元，其中10亿元用于墨西哥生产基地建设项目，剩余募资用于补充流动资金或偿还债务。

受此影响，7月11日盘中，路畅科技股价创年内新高，达44.89元/股，截至收盘，公司股价报41.09元/股，较年初涨幅约七成。

中联高机作出业绩承诺

路畅科技表示，本次交易完成后，盈利能力较强、发展潜力较大的中联高机将置入上市公司(路畅科技)，上市公司的收入规模和整体盈利能力将得到大幅提升。同时，中联高机将实现重组上市，在资本市场的帮助下，更好地把握市场发展关键时期，巩固市场地位，进而实现上市公司股东利益最大化。

截至评估基准日2023年4月30日，中联高机纳入评估范围内的所有者权益账面价值为33.19亿元，本次评



估以收益法评估结果作为最终评估结论；在持续经营前提下，中联高机股东全部权益价值为94.24亿元，增值额为61.05亿元，增值率为183.91%。

同时路畅科技和中联高机还设置业绩承诺目标。根据公告，如果本次发行股份购买资产于2024年内实施完毕，业绩承诺期为2024年度、2025年度及2026年度，中联高机每年实现净利润分别不低于7.42亿元、9.01亿元和10.28亿元。

未来更具想象空间?

在此次交易前，路畅科技主要从事汽车信息化、智能化及智能出行业务，以及智能座舱、智能辅助驾驶及车联网等汽车电子相关产品制造。中联高机主要从事高空作业机械制造和服务。本次交易完成后，路畅科技主营业务预计将变更为高空作业

机械业务，现有汽车电子等业务经营及发展计划不变。

但主营业务变更对于路畅科技来说或许并非坏事，公司近些年的汽车电子业务实在难寻亮点。

2019年，路畅科技亏损3.52亿元，在年报中，公司将亏损归咎于“汽车销量大幅下滑，作为汽车行业上游零部件企业，公司汽车相关产品销量都同比出现大幅下滑。部分客户经营困难以及部分产品更新换代加快，公司按照会计政策计提各项资产减值准备。”

此后的三年(2020年至2022年)，路畅科技虽未再出现亏损，但归母净利润分别仅为7919.12万元、5244.41万元和328.89万元。2022年年报中，公司仍就业绩表现解释称：“受产品迭代和下游市场的影响”。

不仅如此，路畅科技7月6日发布的2023年半年度业绩预告显示，公司上半年扣非净利润亏损1100万元

至1700万元，可以看出公司原主业经营已颇为艰难。

“汽车电子行业竞争激烈，技术更新换代快，需要持续研发投入。而且近些年汽车行业正经历着智能化、电动化的转型，这对其也有一定冲击。”IPG中国区首席经济学家柏文喜对《证券日报》记者表示。

Co-Found 智库秘书长张新原对《证券日报》记者表示：“通过此次分拆和重组上市，路畅科技可获得中联高机的资产和业务，并将其纳入自己的主营业务，这有助于拓宽公司的业务范围。同时，路畅科技借此及时转型和调整策略，增加收入来源，提升盈利能力。而中联高机将成为路畅科技的一部分，其业绩也将对中联重科的整体业绩产生影响。总体来说，此次交易有助于双方实现业务的有效互补和资源的高效整合，为路畅科技的发展提供新的动力和生机。”

博俊科技上半年净利润大幅预增 白车身业务进入业绩贡献期?

■本报记者 陈 虹

7月11日下午，汽车零部件企业博俊科技发布公告称，公司预计2023年1月份至6月份归属于上市公司股东的净利润为8600万元至9800万元，同比增长125.21%至156.64%。

博俊科技方面表示：“报告期内，公司订单充足，营业收入较去年同期增长较大；混合动力、纯电动汽车快速上量，公司新能源汽车车身模块化产品收入同比增长较快。”

信达证券汽车行业首席分析师陆嘉敏认为：“报告期内，博俊科技白车身业务快速放量，今年一季度业绩就呈现高速增长态势。公司原有冲压件产品主要应用在转向、动力系统等领域，单价在2元至10元不等，近两年产品逐步升级成白车身总成件，单车价值量大幅提升。品类拓展成效逐步显现，伴随一季度子公司常州博俊、重庆博俊产能加快释放，业绩持续同比高增，公司白车身业务进入业绩贡献期。”

近年来，随着汽车行业的不断发展和同业竞争的加剧，整车制造商都在积极寻求和上游汽车零部件生产企业联合开发产品的机会。据了解，面对行情的转变，博俊科技从2018年起积极拓展车身模块化业务。

根据市场研究公司Market Research Future的预测，全球汽车零部件市场将在2023年达到1.3万亿美元。

思瀚产业研究院认为，在整车平台化趋势下，汽车零部件企业向模块化、集成化方向发展。

在此背景下，报告期内，博俊科技拟发行可转债募资不超过5亿元，加码汽车零部件、模具项目等；另外，公司还拟14亿元投资汽车零部件扩

产、模具生产两项目，加速汽车零部件模块化、轻量化发展。

对此，有券商分析师向《证券日报》记者表示：“博俊科技深耕汽车精密零部件和精密模具领域，上述多个投资项目都围绕公司主营业务开展，符合国家产业政策、行业发展方向以及公司未来发展规划。项目顺利实施后，将提高公司在汽车零部件领域的市场占有率，提升公司盈利水平。”

全联并购公会信用管理委员会专家安光勇向《证券日报》记者表示：“近年来，电驱动、智能网联等新技术异军突起，给许多汽车零部件企业带来了弯道超车的机会。而产品技术含量较低以及规模效应较差的中小企业可能面临被加速淘汰的局面，行业分化将进一步加剧，行业集中度有望得到持续提高。”

中欧协会智能网联汽车秘书长林示认为：“新能源车渗透率的快速提升，对汽车零部件的需求将扩大，新能源汽车产业链的景气趋势将持续。受益于自主品牌的崛起，国内汽车零部件供应商加速布局新能源汽车产业链，逐步构建本土供应链优势。目前，以电动化和模块化、数字化、网络化和智能化为特征的技术革命与平台化、共享化为特征的商业模式相结合，正在显著改变汽车行业的格局，从而进一步引导我国汽车产业的创新和结构化升级。”

展望后市，陆嘉敏进一步表示：“报告期内，博俊科技迎‘产品、客户、技术、产能’四重因素突破，业绩有望快速增长。上述投资扩产有望进一步拓宽公司产品品类，强化公司技术及产能优势，并触达更多新客户，为公司未来业绩的增长持续提供动能。”

大通退未按规定发布风险提示公告收关注函 专家提醒公司退市信披不能“摆烂”

去年5月6日，大通退因2021年度财务会计报告被出具无法表示意见的审计报告，股票交易被实施退市风险警示。而截至2023年4月30日，公司未在法定期限内披露过半数董事保证真实、准确、完整的2022年年度报告，触及规定的终止上市情形，后被交易所决定股票终止上市。

■本报记者 桂小笋

7月11日，大通退发布公告称，因未按规定发布公告，公司收到了关注函。

6月9日，交易所对大通退股票作出终止上市决定，公司股票自6月19日起进入退市整理期。截至7月10日，大通退股票在退市整理期已交易14个交易日，剩余1个交易日，并将在退市整理期届满的次日(7月12日)摘牌。根据相关规定，大通退应当在退市整理期最后五个交易日每日披露一次公司股票将被摘牌的风险提示公告，但7月10日晚间的公告却缺席了。

对此，北京威诺律师事务所主任杨兆全告诉记者：“公司及相关部门对其信息披露的要求与上市公司基本一致。浙江财经大学国际商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林在接受《证券日报》记者采访时也认为，公司信息披露‘摆烂’，理论上应该给予处罚。”

风险提示公告 有缺席现象

去年5月6日，大通退因2021年度财务会计报告被出具无法表示意见的审计报告，股票交易被实施退市风险警示。而截至2023年4月30日，公司未在法定期限内披露过半数董事保证真实、准确、完整的2022年年度报告，触及规定的终止上市情形，后被交易所决定股票终止上市。

自6月18日开始，大通退多次发布公司股票进入退市整理期交易的风险提示公告，但7月10日晚间的公告却缺席了。

杨兆全告诉记者，上市公司被要求退市也要遵守《两网公司及退市公司信息披露管理办法》，保证披露信息的及时、准确和完整，无误导。披露范围包括年度报告、重大交易、关

联交易、公司重大事件等。对信息披露的要求，与上市公司的要求基本一致。

盘和林告诉记者，关于资本市场的上市或退市状态，上市公司在信息披露时不能“打折扣”、“摆烂”，“等待退市的上市公司要做好信息披露，比如退市整理期最后五个交易日每日披露一次公司股票将被摘牌的风险提示公告，帮助投资者防范错误估计的风险。”

信息披露存瑕疵 易引发多种后果

对于被要求退市后，公司因信息披露出问题带来的后果，杨兆全对记者介绍：“公司及相关部门对其信息披露的要求与上市公司基本一致。浙江财经大学国际商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林在接受《证券日报》记者采访时也认为，公司信息披露‘摆烂’，理论上应该给予处罚。”

“如果重要信息不披露，理论上应该给予罚款等处罚。不过，鉴于相关上市公司已经要退市，在实践案例中，监管部门通常会为非重大信息披露不及时问题采取警告措施，如果是重大信息恶意不及时披露，除了监管部门的处罚，受损失的中小股东还可以进行集体诉讼以索要赔偿。”盘和林告诉记者。

从其他公开信息来看，在此前的7月6日，大通退还发布公告，称收到中国证监会的行政处罚决定，原因为公司2016年、2017年年度报告存在虚假记载等问题，中国证监会决定对公司责令改正，给予警告，并处以50万元罚款。同时，对多名责任人给予警告并处以不同程度的罚款。

豪掷80亿元投向光伏产业 华东重机跨界能否成功?

■本报记者 刘 钊 张军民

7月11日，华东重机发布公告称，公司拟在安徽省亳州市投资建设“年产10GW N型高效太阳能电池片生产基地项目”并设立项目公司，项目总投资约60亿元，总投资包括土地厂房、基建装修、生产设备、配套设施、铺底流动资金等。公司下属控股子公司无锡华东光能科技有限公司在亳州市新设全资子公司华东光能科技(亳州)有限公司作为项目公司，注册资本金6亿元。

华东重机表示，本项目规划的主要产品N型电池片是基于公司对未来光伏电池技术路线的战略研判，相较于目前市场主流产品具有效率提升潜力大、成本降低空间大的产品优势，结合当前的市场形势，保障项目投资具备较好的回报产出比。

而在3月29日，华东重机还披露一则投资公告，拟在江苏沛县经济开发区投资建设“10GW高效太阳能电池片生产基地项目”，项目计划固定资产投资20亿元。该公告发布的时间与此次投资公告发布的时间，相差不足百日。

过往业务转型并不成功

华东重机是专业生产集装箱装卸

设备的知名企业。其产品主要包括各种规格的岸边集装箱起重机、轨道式集装箱门式起重机、轮胎式集装箱门式起重机、通用门式起重机和门座式起重机等专业港口装卸设备。

事实上，华东重机此前曾实施过业务转型。2017年，华东重机通过以发行股份及支付现金相结合的方式收购润星科技100%股权，以此进入高端数控机床行业，落实智能制造战略。

2021年10月份，公司实施完成重大资产出售，剥离了以不锈钢现货交易服务为主的“供应链服务”板块。重组完成后，公司主营业务聚焦于以“集装箱装卸设备”和“智能数控机床”为主的高端装备制造板块。

但从公司过往业绩表现来看，这些转型并不成功。2020年至今，华东重机营业收入已连续三年下滑，其中2022年营业收入同比下滑高达79.11%。此外，2020年至2022年公司归母净利润连续三年亏损。而在经营不理想的情况下，华东重机继续推进大手笔投资的行为值得商榷。

IPG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：“或许为了改善业绩，华东重机才在自身业绩不佳的情况下做出了跨界新能源决定。当然，这有助于公司借助当前

的市场风口(新能源概念)来提振市场信心以维护股价。不过，华东重机的优势在于港口装卸设备领域的专业制造经验和技能积累，对于跨界投资布局光伏产业，公司面临极大的挑战。”

合计80亿元投向光伏产业

光伏产业发展迅猛，N型电池技术被认为是下一代光伏技术的发展方向，主要包括TOPCon、HJT、IBC等技术路线。

为推动公司战略转型，提升公司核心竞争力与持续经营能力，华东重机借助光伏产业的发展机遇，于2023年3月29日与江苏沛县经济开发区管理委员会签署《投资合同书》，拟在江苏沛县经济开发区投资建设“10GW高效太阳能电池片生产基地项目”。项目计划固定资产投资20亿元，新上3.5+6.5GW/182/210mm大尺寸TOPCON、HJT电池片。

仅仅过了不足百日，华东重机再抛重磅投资计划，宣布拟在安徽省亳州市投资建设“年产10GW N型高效太阳能电池片生产基地项目”并设立项目公司，项目计划总投资约60亿元。这两次投资合计金额高达80亿元。

华东重机表示，本次继投资沛县高效太阳能电池片项目后，在亳州市

新投资建设10GW N型高效太阳能电池片生产基地项目，系公司把握太阳能电池片市场的产业增长机遇，进一步推动公司战略转型升级，打造公司新的利润增长点，提升公司核心竞争力和持续经营能力。同时，华东重机也坦言，项目可能面临市场风险、技术风险、经营管理风险等各方面风险，该项目是否能够顺利实施及实施的效果存在不确定性。公司将密切关注行业发展动态，并进一步对转型业务的人才储备、资金安排等方面积极布局和筹划，加强对太阳能业务的管理和风险控制，利用上市公司治理经验，积极防范和应对上述风险，推进项目的投产。

为跨入新能源行业，华东重机还引入重要合作伙伴。5月9日，华东重机与中国能建集团装备有限公司(简称“中能装备”)签署《战略合作框架协议》，双方约定在深化项目开发、深化品牌共建、深化股权合作以及深化科研创新等领域展开合作。华东重机实际控制人翁耀根表示：“华东重机将坚定向新能源领域转型的战略发展方向不变，计划五年内投资建设30GW光伏电池及组件产业规划，与中能装备的产品发展产业规划，具有高度的互补性，华东重机将持续加强同中能装备在新能源领域的合作。”

旭升集团拟发28亿元可转债 扩大新能源汽车领域精密铝合金零部件产能

■本报记者 吴奕童

7月11日晚间，旭升集团发布向不特定对象发行可转换公司债券募集说明书(上会稿)。公司本次可转债拟募资总额不超过28亿元，主要投向新能源汽车领域精密铝合金零部件的产能建设。

旭升集团是汽车精密铝合金零部件领域的龙头企业之一，业务高度聚焦于新能源汽车领域。公司相关负责人对《证券日报》记者表示：“公司本次募投项目紧密围绕主营业务展开，有利于进一步扩大公司生产经营规模，增加公司资金实力，优化公司债务结构，实现可持续发展。”

据悉，旭升集团本次募投项目包括

新能源汽车动力总成项目、轻量化汽车关键零部件项目、汽车轻量化结构件绿色制造项目以及补充流动资金。

对于旭升集团此次扩产，北京看懂研究院研究员王赤坤在接受记者采访时表示，公司此举具有一定的必要性及可行性。“近年来，在汽车轻量化趋势之下，全球新能源汽车销量屡创新高，行业具有未来持续增长的坚实基础，现阶段铝合金代替传统钢铁是实现汽车轻量化的核心路径，而新能源汽车中所需的电池、电机和电控等三电系统进一步增加了铝合金材料的应用场景和未来需求。”

旭升集团相关负责人表示：“近年来公司业务规模持续扩大，需要通过本次募集资金进一步建设产能，加

强主业经营，以及把握下游市场的需求增量。”

公开资料显示，2020年至2022年，旭升集团的营业收入由16.28亿元增加至44.54亿元，年复合增长率为65.42%；净利润由3.33亿元增加至7亿元，年复合增长率为45.05%。同时，公司2020年、2021年、2022年产能利用率分别为80.68%、86.93%、84.10%，汽车类精密铝合金零部件的产销率分别为98.29%、93.46%、92.72%。

另据旭升集团相关负责人介绍：“公司本次募投项目产能规划更侧重于新能源汽车的三电系统相关产品。这是对公司现有主业的进一步加强，有利于促成公司在‘新能源、轻量化、集成化’三大维度方面的优势深化，加

强公司差异化的竞争优势。”

具体来看，旭升集团新能源汽车动力总成项目将为公司新增电池系统壳体总成50万套、电控系统结构件146万套、控制系统结构件100万套；轻量化汽车关键零部件项目的建设将为公司新增传动系统结构件130万套、电控系统壳体总成60万套和电池系统结构件25万套；汽车轻量化结构件绿色制造项目建设完成后，将为公司新增传动系统结构件80万套和轻量化车身结构件70万套。

“未来，公司将持续聚焦新能源及轻量化领域的优质客户需求，以迎接全面电动化时代的到来，成为可持续发展经济的重要参与者之一。”上述旭升集团相关负责人表示。