

暑期游高峰迎来第二波 上市旅企开启“夜间不打烊”模式

■本报记者 李万晨 施霖

8月份以来,亲子游开启暑期游高峰第二波。去哪儿数据显示,截至8月7日,暑期博物馆类景区门票预订量较2019年同期增长75%,海洋馆门票预订量较2019年同期增长35%。

为了应对暑期游的需求,多家上市旅企如三特索道、三湘印象和海昌海洋公园开启夜间不打烊模式。“在营运压力极大的情况下,为顺应市场需求,珠海公司克服一切困难,进一步拉长营运时间,加大傍晚到夜间的营运人员配置,做好高峰期的接待服务工作。”8月8日,三特索道有关人士对《证券日报》记者表示。

同样的场景也出现在三湘印象。位于大西北的《又见敦煌》演出7月份持续加场,在“五一”期间演出场次一日安排8场,现已提高到单日12场。从当日清早到次日零点,火力全开,观众热情堪比三伏天。“三湘印象有关人士对《证券日报》记者说。

上市旅企开启“夜间不打烊”模式

A股旅企三特索道旗下珠海项目暑期热度正在节节攀升。由于天气炎热,越来越多的游客选择消暑夜游,珠海项目作为“落日飞车”之称的景点,傍晚到夜间是游客打卡的高峰时段。珠海项目主动延长运营时长,加强傍晚到夜间的营运人员配置,做好高峰期的接待服务工作。

据悉,三特索道珠海项目在7月份接待了近10万人次的游客,远超项目改造前的游客接待量。7月份单月营收比2019年同期增长4.5倍。与此同时,三特索道旗下多个景区在7月份的单日游客接待量达到了历史最高值。据公司初步统

计,今年7月份,三特索道旗下项目的游客接待量同比2022年增长45%,营收比2019年上涨约一成。上述三特索道有关人士对《证券日报》记者表示,市场环境的改善以及国家政策对旅游业的支持,使得公司各景区的经营状况良好,营业收入同比大幅增加,达到了历史同期最好水平。

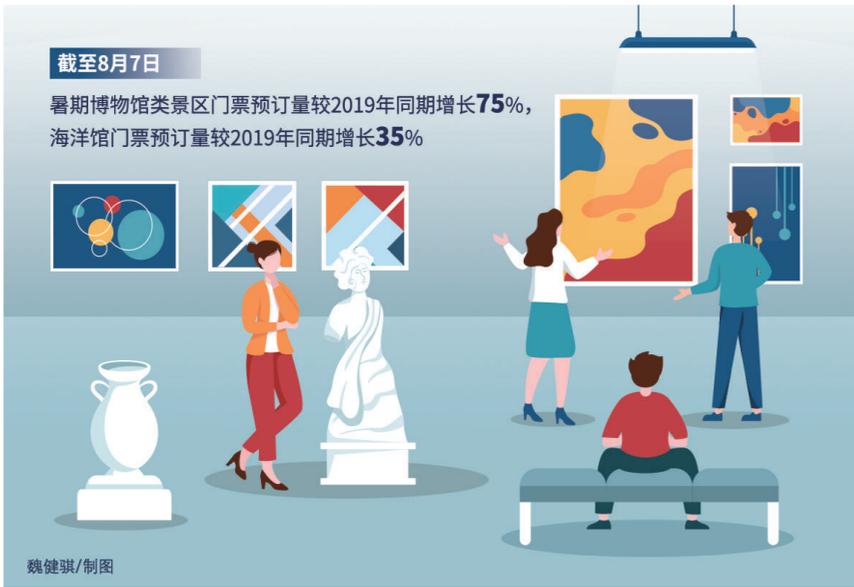
三湘印象旗下的旅游项目在暑期迎来了夜间观赏的高峰。据统计,7月份,三湘印象旗下的十余台位于国内的演艺项目共演出915场,全月观演人数达到86.94万人。相比去年同期,演出场次增加34.5%,观演人数增加55.4%。这些项目的全月合计票房收入同比增加72.9%,较2019年7月份增长16.3%。

今年以来,随着文旅行业的复苏,三湘印象旗下的项目备受青睐。在之前的“五一”假期中,按可比口径计算,与2019年同期相比,十余台演艺项目的合计演出场次已恢复至190.1%,观演人数恢复至169.2%,票房合计收入恢复至187.1%。

除了三特索道和三湘印象,海昌海洋公园也延长了夜间游客服务。随着暑期高温天气的到来,夜游、夜娱、夜购已成为不少人的新选择。在上海海昌海洋公园内,深蓝回响虎鲸泼水音乐节每周未晚按吋上演。据了解,在暑假期间,公园的星光夜场每日开放,周末更延长至21:30。精彩的夜间演艺项目包括《蓝星战队》海陆机甲戏水大巡游、肆意潮玩泼水音乐节、鲸奇水焰火秀、无人机秀、非遗打铁花等。

机场民航运力不断创新高

暑期出行及旅游热度不减,推



动了民航客运和机场运力不断创新高。

航班管家数据显示,2023年第三十一周(7月31日至8月6日),全国民航执行客运航班量近10.9万架次,日均航班量15623架次,环比上周上升3.4%,同比2022年上升44.4%,同比2019年上升2.6%,航班执飞率为88.8%,其中,国内航班量99904架次,恢复至2019年的114.3%。

吉祥航空旗下九元航空在今年暑运上半程累计执行航班超3300班,运输旅客近51万人次,航班执行数量、航班运输旅客总人次与2019年同期相比也有约三成增长。

机场方面,“三夏发布”微信公众号8月7日称,自暑运开始以来,三

亚凤凰国际机场迎来客流高峰。据统计,7月1日至7月31日,三亚机场保障航班11315架次,运送旅客179.8万人次,同比2022年分别增长7.6%、18.3%;同比2019年分别增长15.5%、18.4%,创三亚机场通航以来暑运单月历史最高纪录。

8月5日,新疆机场集团单日旅客吞吐量创历史新高,超过16万人次。

作为热门暑期目的地,呼伦贝尔机场迎来一波客流高峰,航空运输生产量持续攀升。8月6日,呼伦贝尔机场再次刷新单日最高旅客吞吐量,保障运输起降158架次,完成旅客吞吐量24398人次。截至8月6日,今年共完成运输起降1.39万架次,完成旅客吞吐量172.3万人次,分别恢复至2019年的

119.7%、115.6%。

8月4日,青岛胶东国际机场旅客量首次突破8.11万人次,创该机场启用以来最高纪录。自7月1日暑运开始以来,青岛机场日均起降航班540架次,日均客流量7.3万人次,国内航班架次、旅客量分别恢复到2019年的107.4%、104.2%。

“所有亲子游的热门景点都是暑期游的主要目的地,我们还专门针对暑运期间旅客个性化出行需求的特点,推出面向儿童旅客试点全新‘儿童餐食’特色项目。相关项目自7月20日起陆续拓展到上海虹桥、浦东始发的昆明、贵阳、呼伦贝尔、三亚、成都等部分航班。”吉祥航空有关人士对《证券日报》记者表示。

科技创新为牵引 央企控股上市公司发力“新智造”

■本报记者 舒娅疆

近日,由上海证券交易所、四川证监局、中证中小投资者服务中心、中国上市公司协会、中国证券投资基金业协会主办的价值与投资——“我是股东”走进上市公司专项投关活动在上交所西部基地举行。当天的活动中,来自中无人机、国机重装、中国汽研等3家科技型央企控股上市公司的嘉宾,围绕“价值与投资:重估央企新智造”为主题与机构投资者及媒体进行了互动交流。

积极推动科技创新 持续加大研发投入

近年来,我国西部地区在资本市场高质量建设当中发展势头强劲,产业升级步伐稳健,上市公司快速扩容。其中,央企控股上市公司作为国民经济的“稳定器”“压舱石”,在推动科技创新驱动的过程中发挥着越来越重要的作用,他们在核心技术领域不断取得了重大突破,推动产业发展向高端迈进,在战略领域积极布局“卡脖子”技术、填补科技空白,贡献了“西部力量”。

中无人机近年来入选了全国第七批国家级的制造业单项冠军企业、国资委创建世界一流专精特新示范企业以及四川省制造业“专精特新”企业。谈及科技创新能力的提升,中无人机党委书记、副董事长、总经理曾强表示:“公司一直把技术创新、科技创新当作自身可持续发展最重要的牵引,公司也把强链、建链作为最重要的基础支撑。”

国机重装研制了诸多“首台”“首套”,解决了一系列国家“有与没有”“受制于人”的难题。近些年来,该公司加强核心技术攻关,加快业务布局优化和产品结构调整,取得了积极成效。

“科技创新永远是我们工作的重中之重。”据国机重装党委委员、副总经理、董事会秘书闫杰介绍,公司在科技创新上主要从四方面发力:一是增强企业核心攻关能力,持续加大研发投入,打造大型高端铸锻件、高端金属成型装备原创技术策源地;二是在强链、补链、延链方面,勇担细分产业链链主,实现整个产业链、供应链共生、共享、共同发展,形成一个良好的产业生态圈;三是利用现有的高能级研发平台,与国内的高校、科研院所开展合作,真正地打造一支国家级战略科技力量;四是企业自身的深化改革,激活现有研发团队的动力和活力,同时用市场化原则吸引高端技术人才。

中国汽研作为国家一类科研院所,很早就提出了“科技立院”的公司口号。中国汽研党委委员、总会计师黄廷君表示,公司2018年的研发投入是0.78亿元,占营业收入的比例不到3%,到了2022年,研发投入达到2.26亿元,占营业收入的比例已增长至6.88%。从研发投入与公司利润的变动情况来看,公司归母净利润从2018年到2022年的复合增长率接近15%,可见中国汽研近年来的研发投入和经济效益是相辅相成的。

深化国企改革 助力企业高质量发展

国企改革近年来持续受到市场和投资者的关注,作为科技型的央企控股上市公司,他们如何看待深化改革以及国企改革对于企业的影响呢?

曾强介绍,从2020年开始,中无人机按照国企改革三年行动的相关要求,主要从六个方面开展了大量的工作,全面促进公司的建设和能力的提升。包括以中国特色现代企业制度建设来促进公司治理、法人治理方面的完善和能力的提升;围绕公司的布局优化和结构调整方面进行科学的梳理和研究;围绕混合所有制企业改革落实相关工作并不断完善,促进以混促改的作用发挥;实现市场化经营机制的建设,特别是在公司经理层任期制、契约化等方面取得突破,以及对绩效管理方面进行灵活调整等。

闫杰表示,今年国务院国资委提出了新一轮的国企改革深化提升行动,国机重装作为一家研发制造企业,未来将主要从两个方面来具体落实这项改革行动:第一是以战略为引领,落实好企业的重大工程和重大项目,把战略目标踏踏实实落地;第二是深化企业的内部改革。

“我们认为对于国有企业来说,最重要的改革还是在于三项制度改革,如何优化绩效考核、评价机制,如何优化人才队伍的评价办法,这是我们下一步激励机制调整的关注重点。我们把人才队伍分成了技术人才队伍、技能人才队伍、管理人才队伍、营销人才队伍,想通过现有的一些分配手段,创新分配机制,把这四支队伍能够打造成一支精干、高效、有战斗力的团队,来支撑企业的高质量发展。”闫杰说。

黄廷君表示,中国汽研自2020年入选科改示范行动企业以来,改革成效显著。展望未来,公司将持续深化改革,在夯实任期契约化管理,不断加大科研投入,探索多元化、差异化中长期激励手段,服务国家战略引领行业发展等方面持续提升。

华为加速布局全品类汽车矩阵 牵手江淮奇瑞智选车生态轮廓渐明

■本报记者 龚梦泽

在刚刚结束的2023华为开发者大会上,华为常务董事余承东宣布华为智选车业务首款纯电轿跑将会首搭鸿蒙HarmonyOS 4,并且这款纯电轿跑将在本季度对外亮相。

《证券日报》记者注意到,根据余承东透露的信息,这款车品牌名为“LUXEED”,采用的是奇瑞汽车集团旗下的品牌名称。据此,奇瑞有望成为与华为合作发布首款智选车轿跑产品的合作车企。结合前不久,正与江淮汽车合作MPV车型的消息,华为一直期望打造的智选车生态品牌联盟和产品阵列,正加速取得实质性进展。

新款纯电轿跑 采用奇瑞旗下车型

记者分别从华为和中国商标网处获悉,新款纯电轿跑没有使用华为与赛力斯联合打造的AITO品牌,而是“LUXEED”。这一商标在2019

年由奇瑞汽车所注册,国际分类为运输工具,且“LUXEED”与奇瑞汽车打造的高端品牌星途(Exceed)有一定的相似度,被业内认为是华为和奇瑞两大巨头合作的首款电动车型。

华为与奇瑞的合作最早可以追溯到2020年,双方签约将在5G+V2X、车路协同、自动驾驶等方面开展深度合作。此外,双方还将在大数据基础设施、存储、分析、高性能计算、信息化等方面开展合作,助力奇瑞加快大数据时代的变革。

早在2022年,就有消息称,奇瑞汽车与华为在高端智能电动车方面至少规划5款车型,计划在今年推出其中两款。据了解,量产车型代号已曝光,其中纯电动轿车代号“EH3”,纯电动SUV代号“EHY”。

针对双方合作问题,记者联系奇瑞汽车方面,但截至发稿尚未收到回复。据余承东介绍,华为智选车模式合作车企有4家,包括赛力斯、极狐汽车、江淮汽车和奇瑞汽车。今年6月9日,余承东在中国汽

车重庆论坛就表示,未来华为与奇瑞汽车、江淮汽车、北汽蓝谷等车厂进行智选车模式的合作并发布不同的车型。

据了解,目前华为与车企合作的模式主要有三种,分别是HI模式(Huawei Inside模式)、零部件供应模式和华为智选生态。智选车模式下,华为不仅深度参与产品定义和整车设计,还会在渠道销售、产品造型设计以及品牌营销方面赋能车企,是目前最深入的一种合作模式。

华为加速布局 全品类车型矩阵

随着华为与智选车合作伙伴推出越来越多的车型,华为此前一直筹谋成立的智选车生态品牌联盟加速取得实质性进展。

有接近AITO问界方面人士向《证券日报》记者透露,华为正计划建设问界品牌统一销售渠道和汽车销售门店。有别于现有的手机卖场门店,汽车销售门店将专用于销售华为

智选车生态联盟车型,包括已在售的AITO问界系列,以及规划中的奇瑞、江淮、极狐等合作车型。

该人士还告诉记者,该销售门店既非传统4S经销商加盟模式,也不是直营销售。具体而言,可能会向原有华为终端经销商和外部投资人招募问界经销商,或采用加盟代理模式。华为优先从原来的手机门店投资人中招募,同时也可能会开放部分额度给外部投资人。

谈及华为智选车生态品牌联盟,余承东表示,华为智选车生态联盟旨在与车企共同打造系列化车型。“如果每个采用不同的品牌,没有任何品牌共同元素,华为在营销、服务、零售等方面的投入会非常大,相关工作也会变得很复杂,因此需要采用一个共同的元素和共同的品牌来使用。”

《证券日报》记者注意到,今年6月10日,华为成功受让了21个“问界”商标的转让申请,这些商标涉及12种不同的类别,其中包括汽车和

运载工具、电子产品及科学仪器等领域。

“华为应该是想重塑问界品牌,通过引入新的商标设计,来推动整个智选车模式的落地。”在中国新能源汽车产业创新联盟理事高云鹏看来,经过近几年的营销推广,问界已具备一定的品牌知名度和群众基础,不排除华为想将问界品牌作为智选车模式下,SUV、MPV、轿车全品类车型的统一品牌命名,从而帮助该品牌在市场上更好地推广和宣传。

在合作车企与众多开发车型的潜在竞争问题上,余承东着重进行了解释:“与华为合作做智选模式的车企并不冲突,(它们)有的做SUV,有的做轿车,有的做MPV,有的做B+级的车,有的做C级车,有的做D级车,每个车厂的产品是不重叠的。各自能够组合起来,就成为一个车系里整体的解决方案,我们把车厂的产能、资源都充分利用起来,不会重复浪费资源,将会共同发挥作用。”

(上接A1版)

沪硅产业执行副总裁兼董秘李炜认为,可以进一步简化优质企业再融资程序,鼓励以收购兼并为目的的再融资。

目前,企业债发行审核职责划转工作正在进行中,10月份过渡期将结束。一位资深券商人士对记者表示:“过渡期结束后,公司债和企业债审核标准将趋于一致,相信未来债市会保持多样化发展趋势,实现品种互补。进一步发挥债市融资功能,当务之急是提升投资人和发行人的信心,健全市场化、法治化、多元化债券违约风险处置机制,建立市场容错机制。”

孵化高质量上市公司群体 力促投融资协同发展

提高上市公司质量,孵化高质量上市公司群体,是提高直接融资

质效的重要一环,也是近年来资本市场重要工作之一。

一方面,监管部门严把“入口关”,从源头提高上市公司质量,同时鼓励上市公司运用并购重组、再融资、股权激励等资本市场工具,加快转型升级、做优做强;推动上市公司完善公司治理,建立现代企业制度,夯实高质量发展基础。

另一方面,资本市场优胜劣汰机制不断完善,劣质企业加速退出。监管部门持续推动完善退市机制,强制退市公司数量逐年增多。记者据上市公司公告梳理,今年以来,截至8月7日,有43家上市公司触及强制退市指标,已经超过去年全年。

星石投资相关负责人对记者表示,融资端改革方面,需通过增加优质资产供给来活跃市场。在科学合理保持IPO、再融资常态化,统筹好

一二级市场动态平衡的同时,对上市公司进行常态化监管,提高上市公司的信息透明度,加强与投资者交流。

从上市公司角度看,李炜认为,主要任务还是立足自身主营业务,以优异业绩回报投资者。

此外,构建投融资循环的良好生态,是提高直接融资比重的关键。投资和融资是资本市场的一体两面,两者相辅相成。资本市场不仅是企业融资平台,也是居民财富管理重要平台。今年6月份,证监会主席易会满在第十四届陆家嘴论坛上表示,坚持投融资协调发展,更好服务居民多元化金融需求。

兰日旭表示,在融资端改革的同时,还需加快投资端改革,引入更多中长期资金,同时在充分发挥一级市场作用基础上,进一步发挥二级市场作用,以拓宽融资渠道,实现

投融资协同发展。

更加精准支持科技创新 助力构建现代化产业体系

为支持中小科创企业发展,资本市场再出实招。8月4日,全国股转公司(新三板)发布《全国中小企业股份转让系统股票公开转让并挂牌审核指引——区域性股权市场创新型申报与审核(试行)》,三板和四板市场制度对接正式破题,多层次资本市场之间互联互通增强,中小科创企业对资本市场渠道进一步畅通。

兰日旭认为,针对产业不同发展阶段,多层次市场体系之间需进一步突出特色,形成各有侧重、互为补充的融资机制,以畅通产业、资本与实体经济的高水平循环,助力产业转型升级和创新发展。

“全面注册制下,许多科创企业

的融资难问题得到解决。”南方基金首席权益投资官茅炜对《证券日报》记者表示,未来,需在实践中进一步疏通科创企业直接融资障碍,助力现代化产业体系建设。

债券融资方面亦在不断发力。7月31日,中国天楹股份有限公司以“央地合作增信”模式簿记发行私募债券23天楹GK,完成了深交所首单民企蓝色科技创新债券发行。

茅炜认为,下一步需要鼓励金融机构运用风险缓释工具,民营企业债券融资支持工具为科技型中小企业债券融资提供增信;不断丰富科技型中小企业债券新品种,进一步提高债券市场服务科技企业的能力和水平。

资本市场在金融运行中具有“牵一发而动全身”的枢纽作用。持续推进融资端改革,不仅关系到企业和实体经济发展,影响着投资者利益,也是助力现代化产业体系建设的关键。