

上市航司积极应对民航客运淡季 “随心飞”再度返场

■本报记者 李万晨 施露

10月9日国庆假期结束后至春运前,民航业将迎来传统淡季。记者从在线旅游平台上看到,目前多条航线机票价格远低于节假日期间价格。

去哪儿数据显示,10月9日至10月31日,机票平均支付价格较“十一”期间降低近四成。热门城市中,飞往杭州、乌鲁木齐、深圳、沈阳、成都、西安、北京、上海、重庆、南京、长沙等20余个城市的机票平均支付价格较“十一”期间降低400元以上。

节后机票大降价

去哪儿研究院研究员肖鹏向

《证券日报》记者介绍,10月9日起,旅客量下降到正常水平,机票价格迎来大跳水。

春秋旅游内部人士对记者表示:“节后出游的人均客单价普遍降低,目的地为三亚的机票比国庆便宜近半。除了国内航班外,节后出境机票价格也出现明显下降。”

“现已进入航司传统淡季,在线旅游平台上的机票价格下降明显,或迎错峰出游机会。”吉祥航空相关负责人向《证券日报》记者表示。

从业绩上看,中国国航、中国东航、南方航空三大A股航空业上市公司过去三年亏损均逾600亿元。今年上半年,中国国航、中国东航、南方航空实现营收总计

1808.68亿元,同比增超1倍,亏损总计125.74亿元,同比减亏超七成。

下半年,随着暑运、“黄金周”和境外旅游目的地不断扩围等,民航迎来了更多业绩修复的机会。

首先是暑运数据亮眼。据中国民航局网站消息,2023年暑运期间,民航运输旅客1.3亿人次,较2019年暑运增长7.4%。特别是国内航空市场出行需求远超预期,拉动民航整体客流量快速增长,日均运输国内旅客197.6万人次,比2019年暑运同期增长16.9%。

其次是“黄金周”期间长线出行热度高涨。多家航司加大了运力投放,同时对于热门航线采取了加密航班量,部分已超2019年同期

水平。

航司多措并举迎淡季

面临传统淡季,多家航司也提前进行了布局。

10月9日,吉祥航空公布了9月25日机票直播首秀销售成绩单。“这是我们开拓销售渠道的又一新举措,也创下中国民航航企单日直播销售机票的新纪录。”吉祥航空上述负责人向记者介绍,公司利用直播等多种形式拓宽销售渠道为淡季做准备。

9月下旬以来,南方航空、春秋航空为应对客运淡季将“随心飞”相关产品返场,这也是今年以来两家航司第二次推“随心飞”套票产品。海航控股方面则表示,只靠低

价抢客,并不能保证航司收益。目前公司吸引客源的一个措施是推出精品航线及地区性特色航线;此外,全服务航线也能够吸引客流,针对商务旅客推出特色服务,如贵宾通道、专属值机窗口、特色餐食等。

对于今年全年和明年行业的整体预期,春秋航空董事长王煜在10月9日的业绩说明会上介绍,2023年以来大众旅行意愿得以释放,航空旅游行业迎来了复苏拐点,航班量、旅客人次、通航点等重要数据均逐步改善。从淡旺季角度来看,淡季经营表现随着经济复苏的节奏逐步恢复,而旺季出行需求的爆发不容小觑,五一、端午、暑运以及刚刚过去的中秋国庆假期,均表现出旺盛的需求,尤其是国内航线需求的增长,明年旅游旺季的增量增长值得期待。

公司零距离·新经济 新动能

抓住能源产业变革机遇 崇德科技潜心打造“重器之心”

■本报记者 肖伟

核电、风电、水电、石化等能源细分市场变革不断,为国产高端滑动轴承制造业提供了发展机遇。

“到11月12日,崇德科技成立就有20年了。这20年里公司专注滑动轴承,通过自主创新和反复验证,在工艺、材料和结构上不断推出新品,目标是打造属于中国人自己的‘重器之心’。”10月9日,崇德科技副总经理、董事会秘书、财务总监龙畅在接受《证券日报》记者采访时介绍。

下游市场前景广阔 创新带来重磅订单

轴承按照动、静部件之间摩擦方式不同,可分为滚动轴承和滑动轴承两大类。与滚动轴承相比,滑动轴承一般承载能力和旋转精度较高,使用寿命较长,抗振性和刚性较好,运动时几乎无噪音,但标准化程度较低、制造难度工艺要求较高。滑动轴承主要用于核电、风电、水电、石化装置等应用领域,是大型汽轮机、大型发电机、核主泵设备、重型燃机、乙烯三机等国家重型机械设备的核心零部件。

由于核电、风电、水电以及石化、船舶的生产场景要求极高。很多部件吊装到位后处于高强度连续运行状态,这就要求处在核心位置的滑动轴承有极高可靠性。如果滑动轴承出现问题,生产现场将会被管控,严重时会造成重大经济损失,甚至是安全事故。龙畅表示:“以前,在上述应用场景中,项目商和整机厂更倾向于购买欧美厂家的产品。但是现在,我们的产品也不输给国际同行,公司现已经是多个国内重大项目的唯一

合格资质供方。”

在崇德科技官方网站上,分类展示20年间崇德科技在能源产业取得的一系列成绩。例如公司拿下了巴基斯坦恰西码核电、中广核华龙一号、霞浦600MW示范快堆的核电主泵订单,又拿下了方家山、福清、田湾、昌江、红沿河、宁德、阳江、防城港、台山、卡拉奇等核电项目的核电机电订单,还斩获了火电泵机、火电齿轮箱、分布式能源燃气轮机、垃圾发电汽轮机、石化大装置等多个领域的订单。在此基础上,拥有百年制造历史的全球知名滚动轴承企业斯凯孚(中国)也是崇德科技股东之一。根据IPO招股书,斯凯孚(中国)持股比例为5.22%。

反复验证夯实基础 细分市场景气度高

取得这一系列成绩,得益于崇德科技在滑动轴承领域的不断自主创新。举例而言,动压油膜滑动轴承在工作时需要润滑油形成极高承载能力的动压油膜,不仅降低摩擦系数,并且防止发热膨胀进而产生卡死,实现工作期间无接触磨损。人的头发丝直径是90微米,微米到15微米油膜厚度下运行,这厚度仅为头发丝的八分之一左右。

崇德科技工程师鲁学良向《证券日报》记者介绍自主创新的验证流程:“每次我们有一个创新的想法,需要做大量的验证工作反复推敲。首先,搭建虚拟仿真环境,在计算机上模拟各类极限条件,考验滑动轴承数字模型的工作状态,找出问题进行参数优化。其次,搭建真实仿真环境,在工作平台上实地



国家专精特新“小巨人”崇德科技公司外景

模拟各类工作环境,对滑动轴承的物理模型再次进行优化和迭代。最后,还要在放大环境、真实环境和客户实验室中进行多次验证,直到我们和客户双方都满意为止。”

在从创新设想到成熟方案的管理流程中,崇德科技还建立了大数据库,可以回溯每一个关键节点上每一个滑动轴承所产生的数据,进行因果分析。这一严谨的创新管理流程帮助崇德科技实现了产品家族化,不仅有高速滑动轴承组件产品、滑动轴承总成产品、永磁高速电机产品、风电滑动轴承产品及工业传动和服务等系列产品及

服务,也形成了锡基巴氏合金、铜基合金、高温合金、铜粉熔覆合金、高分子聚合物材料等为基础的满足客户差异化需求的滑动轴承产品家族。

崇德科技的不断创新,也赢得

了各界的一致认同。崇德科技先后主持或参与了14项滑动轴承领域相关国家标准的起草,截至2023年3月31日,公司获得专利172项,其中发明专利36项。崇德科技还入选了国家工业和信息化部专精特新重点“小巨人”企业名单,获得中华全国总工会授予的“工人先锋号”、中国通用机械工业协会授予的“重大装备突出贡献奖”、湖南省经济和信息化委员会、湖南省智能制造示范车间、“湖南省工业领域知识产权运用标杆企业”等奖项。

华金证券分析师李惠表示:“崇德科技的核心产品是动压油膜滑动轴承,可助力高端滑动轴承的进口替代。该公司创始人及核心技术人员在各种复杂工况环境下积累了20年的数据和修正迭代经验,核心产品动压油膜滑动轴承主

要参数方面达到甚至部分优于国际龙头产品。”

根据前瞻产业研究院的统计数据,目前,全球滑动轴承市场规模在整个轴承制造业中的占比约为11.9%。预计2020年至2026年全球及国内滑动轴承行业市场规模的年均复合增速分别为9.2%、9.8%;到2026年,全球及国内市场规模将分别达到238亿美元、240亿美元。

李惠认为:“从细分市场来看,风电领域正在推动‘以滑代滚’,使用滑动轴承的风机数量有望上升。核电领域自主成套设备出口加速,国内核电项目上马加快,有望扩大滑动轴承市场需求。石化领域‘减油增化’提速明显,石油大化工装置开工率迅速增长,有望带来国产高端滑动轴承增量市场。”

A股首批季报发布 柏楚电子、平煤股份“拔头筹”

■本报记者 桂小笋

10月10日晚间,柏楚电子和平煤股份发布了今年第三季度报告,这也是A股首批正式发布的三季度报。

财报显示,柏楚电子第三季度营业收入约为3.3亿元,同比上涨35.52%;前三季度营业收入约为9.9亿元,同比增长51.91%。第三季度公司实现归属于上市公司股东的净利润为2.1亿元,同比上涨51.42%;前三季度约为5.7亿元,同比增长47.99%。

柏楚电子主要从事激光切割控制系统的研发、生产和销售,为各类激光切割设备制造商提供以激光切割控制系统为核心的各类自动化产品,所处行业为激光切割设备控制系统软件设计行业。对于这份三季度“成绩单”,公司方面表示,业绩变动的原因是公司不断开拓新市场,进一步优化产品结构,激光加工控制系统业务订单量持续增长,智能切割头业务订单量增幅较大。

平煤股份第三季度报告显示,公司第三季度实现营业收入约为71.27亿元,前三季度则约为230.96亿元。公司第三季度实现归属于上市公司股东的净利润为9.04亿元,前三季度约为31.38亿元。

除了上述两家公司外,同花顺数据显示,截至10月10日记者发稿,已有155家上市公司发布了前三季度业绩预告。据记者梳理,155家公司中,34家公司预计前三季度净利润同比最大增幅超过了100%;15家公司预计前三季度净利润将超过10亿元。

浙江大学国际联合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》记者采访时表示,从已经发布的三季度预告来看,部分制造业企业采取积极举措,有效对冲了经营压力。

北京社科院副研究员王鹏告诉《证券日报》记者:“在已发布三季度预告的上市公司中,一些高新技术企业在拥有明显的技术护城河,在一些细分领域掌握了话语权,为其业绩提供了有力支撑。”

生益电子又一核心技术人员离职 公司回应:目前技术研发正常进行

■本报记者 丁蓉

10月10日,生益电子披露核心技术人员杜红兵离职的公告。这也是自今年6月20日以来,该公司第三名核心技术人员离职。

透视镜公司研究创始人况玉清在接受《证券日报》记者采访时表示:“核心技术人员离职,叠加研发投入下降,将在一定程度上影响公司研发创新能力,对企业长期可持续发展构成不利影响。”

研发人员数量骤降

根据生益电子10月10日公告,核心技术人员杜红兵于近日因个人原因辞职。

杜红兵1975年出生,2004年加入生益电子,先后担任工艺部工程师、高级工程师、研发中心主任工程师、经理助理、副经理、技术中心研发部专家等职务,离职后将不再担任公司任何职务。

这是短短3个月时间里,生益电子第三名离职的核心技术人员。根据该公司6月20日公告,核心技术人员纪成光因个人原因辞职。纪成光1982年出生,2008年加入生益电子,先后任研发部工程师、经理助理、副经理、经理、技术中心工艺部经理、东成一厂生产工艺部经理等职务。

9月1日,生益电子公告称,核心技术人员袁继旺因个人原因辞职。袁继旺1975年出生,1999年8月份至2010年8月份先后担任生益电子工艺部工程师、高级工程师、主任工程师、研发中心副经理,2013年6月份至2023年8月份,先后担任生益电子高级经理、技术副总监。

10月10日上午,生益电子证券部相关负责人在接受《证券日报》记者采访时表示:“目前公司的技术研发工作均正常进行,这些核心技术人员离职不会对公司的整体研发创新能力等产生实质性影响。”

而公司2023年半年报数据显示,生益电子今年上半年不仅研发投入下滑,且研发人员数量骤降,由去年同期的809人减少到678人。

市场陷入低迷

生益电子所属的PCB(印制电路板)行业,被称为“电子产品之母”,其对企业技术研发创新能力的要求很高。

北京社科院副研究员王鹏在接受《证券日报》记者采访时表示:“在技术密集型产业中,企业需要不断根据客户对产品设计需求的变化,进行新产品、新工艺、新材料的研发,核心技术人员离职对公司带来的不利影响将更明显,可能导致业务流程的中断和延误,进而带来技术实力下降、客户信任缺失等一系列问题。”

生益电子于2021年2月份在生益科技分拆上市。生益电子与生益科技均处于PCB产业链,前者处于产业链中游PCB制造,后者处于产业链上游PCB材料。

在今年上半年全球PCB市场收缩的背景下,PCB制造与PCB材料产业均陷入低迷。Wind数据显示,A股7家PCB材料上市公司上半年归母净利润平均下滑50.46%,生益科技下滑40.67%。A股42家PCB制造上市公司上半年归母净利润平均下滑30.47%,生益电子上半年归母净利润9571.29万元,同比下滑94.05%。

上述生益电子证券部相关负责人表示:“(公司)将加大研发投入,持续经营好主营业务,进一步强化内部成本管理,提高运营效率。”

拟预重整全球招募战略投资人 威马汽车宣称“不会躺平”

■本报记者 徐一鸣 见习记者 张文湘

10月10日,威马汽车科技集团有限公司(以下简称“威马汽车”)在其官方微博上发布了一份告知函。威马汽车表示,法院已于10月7日受理了公司的预重整申请,解决财务债务问题,获得投资人参与重组和发展等展开积极自救。”

威马汽车称,预重整将引入全球范围内的战略投资人,以实现威马汽车的重生,“威马汽车不会躺平,更不会倒下”。威马汽车的发展走势,又一次引发了市场的热议。

年内多次“自救”

威马汽车近年来持续出现各种负面传闻,深陷裁员、债务、股权冻结等风波。与此同时,公司也开

始通过各种方式寻求“自救”。2023年1月份,威马汽车宣布与港股上市公司Apollo出行达成协议,Apollo出行拟20.2亿美元收购威马汽车,业内人士认为,本次交易威马汽车欲通过Apollo出行完成借壳上市。而在今年9月10日,威马汽车宣布终止本次交易。

今年9月11日,美股上市公司开心汽车宣布,和威马汽车签署非约束性意向书,计划以增发新股的方式,并购威马汽车股东持有的100%股权。截至目前,本次合作仍然没有进一步的官方动态。

而威马汽车近日申请破产重整的消息,再一次引起市场的广泛关注。“威马破产重整完成后,有望豁免部分债务和企业责任。后续如果有企业想收购威马,收购的负担能有所降低,对威马和收购方都有一定利好。”广东瀚海律师事务所专职律师余韬对《证券日报》记者表示。

在业内人士看来,威马汽车的资产仍然具有一定的吸引力。开心汽车官网公布的数据显示,威马汽车是少数几家拥有自己的智能制造工厂、两张新能源乘用车制造许可证的中国汽车公司之一,在温州和黄冈拥有并运营两家工业4.0智能制造工厂,制造工厂最高年产能达25万辆。

“申请破产后能免除部分债务,威马汽车有望轻装上阵。”黄河科技学院客座教授张翔在接受《证券日报》记者采访时表示,威马多年来积累了完整的研发生产资源和销售渠道,重整之后如能自主掌握核心技术,在智能网联、自动驾驶方面形成核心竞争力,借着中国新能源汽车快速发展的机遇,威马汽车仍然有重新崛起的机会。

威马缘何深陷困境

公开资料显示,威马汽车成立

于2015年,是较早一批造车“新势力”品牌,创始人沈晖曾任职于吉利汽车。

威马汽车成立后一直缺乏造血能力。公司此前递交的招股说明书显示,2019年至2021年,威马汽车归母净利润分别为-41.45亿元、-50.84亿元以及-82.06亿元,三年累计亏损174亿元。2021年末,威马汽车净资产为-205亿元,公司也深陷裁员、高管离职、关店等传闻。

今年9月份,《证券日报》记者曾经实地走访威马汽车上海总部,彼时公司总部大厦已经人去楼空,包括保安等工作人员在内,现场人员也不过五六人,而这里最高峰时员工曾经超过千人。记者通过威马汽车官网找到其位于上海市松江区的4S网店,原网店也于今年5月份被改造成一家咖啡厅。

对于公司目前困境的成因,威