

1月份中国物流业景气指数为52.7% 年初物流运行趋稳

■本报记者 孟珂

2月2日，中国物流与采购联合会发布的2024年1月份中国物流业景气指数为52.7%，较去年12月份回落0.8个百分点；中国仓储指数为51.2%，较去年12月份回落0.4个百分点。

中国物流与采购联合会总经济师何辉对《证券日报》记者表示，受季节性因素和部分不利天气影响，1月份物流业景气指数有所回落但基本稳定，主要指标中业务总量指数、新订单指数、资金周转率指数、固定资产投资完成额指数、从业人员指数、业务活动预期指数均处于扩张区间，总体反映出年初物流运行趋稳。业务总量指数和新订单指数处于扩

张区间。1月份，业务总量指数为52.7%，较去年12月份回落0.8个百分点。1月份，新订单指数为51.9%，较去年12月份回落0.9个百分点。

中国物流信息中心分析师胡焱对《证券日报》记者表示，分地区来看，中部地区业务总量指数为51.9%，环比大幅下降3个百分点，主要是月初以来中部地区出现大范围降雪过程，对物流在途运输、货物中转和订单完成造成影响，部分地区物流业务时效延长抑制物流需求；西部地区业务总量指数环比下降0.1个百分点，东部地区业务总量指数为53.1%，环比回升0.8个百分点。

数据显示，1月份，主营业务成本指数为52.1%，部分劳动密集型行业主营业

务成本指数达到60%以上。同期物流服务价格指数仅为49.4%，连续13个月在50%以下徘徊，其中道路运输物流服务价格指数仅为48.9%，水上航运物流服务价格指数回落至42.5%。

“受此影响，企业微观盈利有所回落，1月份企业主营业务利润率环比回落0.6个百分点。企业资金周转也有所放缓，1月份资金周转率环比回落1.1个百分点。”胡焱说。

值得关注的是，1月份，业务活动预期指数为51.5%，反映出物流行业继续保持稳定预期。

胡焱说，1月份，业务总量指数回落，新订单指数连续两个月下降，从业人员指数自上年11月份起连续回落，部分企业反馈

从1月下旬开始陆续调岗调休放假，人力资源偏紧情况不如前期明显，反映物流从供需总体较为宽松。物流活动放缓，有不利天气和春节因素影响。2月份，由于春节假期处于中旬，企业最长假期覆盖整月，工作日明显减少，物流活跃度大概率回落。

在胡焱看来，为确保一季度实现良好开局，建议节后复工复产要在2月下旬加快启动，做好能源原材料物资、民生物资和春耕物资物流运输，3月份全力加码加快重大项目开工，在扩大物流需求、稳定岗位供给、提升发展预期、改善微观盈利方面持续发力。同时要重点关注春运返程高速干线客货流量叠加和部分地区低温雨雪冰冻等恶劣天气影响，做好保供保畅预案和物流供给能力储备。

实探新能源汽车终端市场：

多品牌卷价格卷服务 价格战尚未熄火

■本报记者 冯雨瑶 刘钊

2023年，汽车行业价格战几乎贯穿始终。进入2024年，价格战并未有熄火趋势。连日来，记者走访北京市海淀区的多家新能源汽车品牌4S店了解到，目前理想、哪吒、AITO问界、蔚来、极氪等品牌仍在推出购车优惠活动。

2月1日，多家新能源车企2024年1月份的产销快报数据出炉。AITO问界、理想、极氪、小鹏、零跑、哪吒、岚图等企业1月份交付量均实现同比增长。其中，AITO问界1月份全系交付新车32973辆，环比增长34.76%，同比增长636.83%，首次成为国内新势力品牌“销冠”。

多位接受《证券日报》记者采访的业内人士表示，2024年以来，多个汽车品牌仍在降价或推出优惠活动，侧面折射了市场的竞争激烈程度，价格战在2024年将会继续，而且有可能会成为一种常态。

“行业还是很卷。”在走访过程中，多家汽车4S店的销售人员向记者透露，目前各汽车品牌的价格都很透明，配置也大多相似，车企推出的优惠活动有时候更多是抢夺市场的一种无奈之举，买单的选择权最终还是在于消费者。



图①为消费者前往汽车门店咨询试驾

图②为AITO问界M9

王琳/制图
冯雨瑶/摄

价格战延续

“新款理想L8马上就要上线了，目前2023款优惠4万多元，预计到新款上市优惠活动就结束了。”在一家理想汽车的4S店内，工作人员指着2023款理想L8向记者介绍。

上述工作人员称：“新款只是在旧款的基础上升级了一些配置，并无大的区别，价格会更贵一些。选旧款还是新款就看您选择‘目前的优惠’还是‘新款升级的配置’了。”

前不久，理想汽车高级副总裁邹军透露，理想汽车2024年将挑战80万辆年销量目标，3月份将推出纯电MPV理想MEGA。L7、L8、L9三款车型的改款版本。记者在店内了解到，不止L8有优惠活动，在新款上线前，L7、L9也均有不同程度的优惠，且提车周期较短。

“这款车优惠完27万元左右。”在一家极星汽车4S店，店员告诉记者，竞争愈来愈激烈。此外，在AITO问界、极氪、哪吒等终端店，店内放置的车型均有优惠活动。

另据记者了解，龙年春节将至，埃安、特斯拉等多个汽车品牌也均推出了针对春节假期的购车优惠，通过保险补贴、定金抵现、金融政策及置换补贴等措施，吸引消费者下单。

不少造车新势力在服务上也卷了起来。例如，蔚来在2024年2月份为用户提供了2023款车型短期购车礼遇，并同步开启2024年春节服务保障工作。春节期间，蔚来用户在全国769座高速公路换电站均可享受换电免服务费。

在北京社科院副研究员王鹏看来，价格战在一定程度上可以推动车企提升产品性价比，优化供应链管理，提高

生产效率等，从而为消费者带来实惠。

竞争或更加激烈

在不少业内人士看来，2024年新能源汽车品牌之间的竞争或更加激烈。在走访过程中，记者也感受到了车企之间的相互较量。

据记者梳理，截至目前，包括传统车企、造车新势力在内的20余家车企公布了2024年的销售目标。多数传统车企要保守一些，定下的目标增速多在10%—30%之间。一些新势力品牌则较为激进，目标增速多在90%—200%之间。

而从多家车企1月份产销数据来看，极氪、零跑、蔚来、哪吒、小鹏、岚图等多家造车新势力展现出“开门红”势头。不过，整体来看，因受2023年底销量冲刺提前透支年初销量等因素影响，

1月份汽车市场销量环比下滑明显。

谈及新能源汽车市场价格战，“谁能在价格战中凭借销量的增加取得规模优势，并能不断降低成本，谁就能获益更多。”汽车行业分析师高英对记者表示，那些具有巨大规模优势的车企，往往能在价格战中获取更多利润。

福建华策品牌定位咨询创始人、福州公孙策公关合伙人詹军豪认为，价格战可能导致部分企业过分追求市场份额，忽视研发和创新，从而削弱整个行业的竞争力。“过度的价格竞争可能导致企业利润下降，影响研发投入，进而延缓新技术的推广和应用。”

王鹏表示，从利益分配机制的角度来看，价格战将使市场份额更加向具有成本优势和品牌优势的汽车厂商集中，而那些无法适应价格竞争的企业可能会被淘汰出局。

60家非上市人身险公司去年业绩出炉 25家盈利险企净赚近185亿元

■本报记者 苏向泉
见习记者 杨笑寒

随着保险公司去年四季度偿付能力报告陆续出炉，备受保险公司和广大投保人关注的险企2023年业绩也陆续出炉。

据《证券日报》记者不完全统计，截至2月2日，已有60家非上市人身险公司披露最新偿付能力报告。其中，有25家人身险公司2023年实现盈利，合计184.76亿元；35家人身险公司出现亏损，合计327.13亿元。

多位业内人士对《证券日报》记者表示，去年人身险公司整体净利润下降，核心原因是投资端承压。因此，人身险公司短期内需降本增效，优化投资策略，以应对市场波动的挑战；长期来看，要转变经营策略，采取更高效的运营模式以穿越周期，通过可持续发展实现业绩持续增长。

泰康人寿净利润居首

在上述60家险企中，2023年净利润排名前三的险企分别为泰康人寿、中意人寿、民生人寿，净利润分别为137.43亿元、12.46亿元、4.60亿元。亏损额排名前三的险企分别为中邮人保、建信人寿、渤海人寿。其中，中邮人保亏损达114.68亿元。

对此，中邮人保对《证券日报》记者解释称，亏损主要是受准备金折现率和投资收益不及预期的影响。2023年，因准备金折现率调整，直接减少了中邮人保利润112.1亿元；同时，受资本市场不及预期等多因素影响，公司在持续优化资产配置过程中，投资收益出现了较大的净值波动，阶段性低于预期目标，需要进一步平衡短期波动和长期布局。

原平安集团首席保险业务执行官、懂保汇创始人兼CEO陆敏在接受《证券日报》记者采访时表示，2023年，对保险公司利润影响较大的主要因素为投资端收益

下降。普华永道中国金融行业管理咨询合伙人周瑾也对《证券日报》记者表示，由于持续两年的投资收益下降以及利率整体下行趋势，相应引起准备金评估的长期利率调整，这增加了负债端的准备金计提，因此2023年寿险行业利润出现大幅下滑。

2024年寿险业盈利承压

受益于2023年3.5%预定利率的产品停售而引发的销售高峰及保险产品所具备的“长期锁定利率”相对优势，人身险行业2023年整体保费收入有所增加。根据国家金融监督管理总局披露的数据，2023年人身险行业原保险保费收入约3.54万亿元，同比增长10.25%。但保险业投资端压力仍存。

陆敏表示，2024年，险企要采取降本增效的手段。在成本方面，随着人身险行业的外勤人力数量下降，其他配套成本也需逐步降低，例如内勤人力成本、职场开支等；在增效方面，要加大、加快业务增长，以抵消投资端的低迷。

陆敏进一步表示，长期来看，人身险公司的发展要穿越周期，实现净利润的持续增长，依靠过去的套路很难，唯有业务转型才有可能。数字化转型，才能帮助险企以更高效的模式来发展业务、实现持续增长。

周瑾也表示，寿险公司一方面要降本增效，通过费用和人工成本压降以减少业绩压力，另一方面要积极探索业务模式和投资组合结构，产品端要下调预定利率，增加分红险、万能险等非刚性成本的产品占比，并适时下调结算利率，投资端要拉长投资久期，并发挥长期资金优势来增加估值低点的权益资产。

“展望2024年，新的发展动能还没有完全建立，摒弃费用和刚性成本驱动的旧模式还没法一蹴而就，寿险行业的盈利压力仍然不小。”周瑾说。

A股市场33单分拆上市计划终止

■本报记者 谢若琳
见习记者 毛艺融

今年以来，已有大族激光、科达制造等2家公司宣布终止分拆上市的计划。据东方财富Choice数据统计，截至2月2日，目前A股市场累计有33单分拆上市计划终止。

从终止的原因来看，来自市场环境、业绩变化、不满足分拆上市条件等多个方面。从“A拆A”按下终止键后的情况来看，有的上市公司选择继续谋求新的分拆目的地，有的选择继续推进子公司业务发展，等待合适的时机。

南开大学金融发展研究院院长田利辉对《证券日报》记者表示，终止分拆可能是因为企业战略决策、公司经营现状等发生改变，或者分拆计划预期目标落空。企业需要充分披露终止分拆的原因和影响，以保障投资者的权益。

终止分拆案例接二连三

市场环境变化成为近期终止分拆公告中频频出现的原因之一。1月31日晚间，大族激光发布公告，因当前市场环境发生较大变化，为统筹安排大族激光业务发展和资本运作规划，公司决定终止大族激光分拆至深交所创业板上市并撤回相关上市申请文件。

1月20日，科达制造发布公告，基于目前市场状况以及安徽科达机电自身发展规划等因素考虑，经与相关各方充分沟通及审慎论证后，公司拟终止筹划安徽科达机电分拆上市事宜。

除了市场环境变化外，上市公司业绩不达标、不符合相关政策要求也是分拆终止的主要原因。例如，有的上市公司因业绩不达标而终止分拆计划，有的上市公司因筹备分拆期间实际控制人变更而终止分拆事项。

谈及终止分拆可能产生的影响时，Co-Found智库研究负责人

张新原对《证券日报》记者表示：“母公司在决定是否分拆子公司时，需考虑公司的业务结构、子公司的独立性、市场环境、政策法规等多重因素，终止分拆可能会影响母公司及子公司的市场价值和投资者信心，因此需要在权衡利弊后作出决策。”

长远目标锚定北交所

在终止分拆后，上市公司“送子”去新三板挂牌成为新的选择。比如，2023年12月份，紫江企业公告称，终止分拆控股子公司上海紫江新材料科技股份有限公司至创业板上市并申请在新三板挂牌，未来根据资本市场环境及战略发展需要，有序部署和推进后续上市计划。

有的子公司在新三板挂牌后，长远目标锚定北交所。例如，2023年12月份，辰欣药业公告称，终止筹划控股子公司分拆至深交所主板上市并申请在新三板挂牌，未来根据资本市场环境及战略发展需要，择机寻求在北交所上市。

这一考虑背后，来源于北交所的挂牌上市直联审核监管机制（以下简称“直联审核机制”）。直联审核机制，是指对于挂牌满一年且符合直联审核条件的新三板公司业务发展和资本运作规划，公司决定终止大族激光分拆至深交所创业板上市并撤回相关上市申请文件。

1月20日，科达制造发布公告，基于目前市场状况以及安徽科达机电自身发展规划等因素考虑，经与相关各方充分沟通及审慎论证后，公司拟终止筹划安徽科达机电分拆上市事宜。除了市场环境变化外，上市公司业绩不达标、不符合相关政策要求也是分拆终止的主要原因。例如，有的上市公司因业绩不达标而终止分拆计划，有的上市公司因筹备分拆期间实际控制人变更而终止分拆事项。谈及终止分拆可能产生的影响时，Co-Found智库研究负责人

“新质生产力”成热词 多地谋划破题之法

■本报记者 韩昱 见习记者 寇佳丽

当下，“新质生产力”已成为一个热词。在最近一段时间各地陆续发布的政府工作报告中，不少地方正根据当地现有优势谋划新质生产力的破题之法。

“发展新质生产力的重点是什么？资本市场如何更好支持新质生产力发展？”针对上述问题，《证券日报》记者采访了多位专业人士。

主攻智能制造 抢占产业制高点

在新旧动能转换的发展周期中，及时找到发展新质生产力的破题之法十分关键。

华南理工大学工商管理学院二级教授、博导张振刚公开表示，发展新质生产力的着力点恰恰在于“新”“质”“力”三者的关联。“新”体现在新的技术、新的模式、新的动力，“质”体现在高质量、高水平、高品质，“力”体现在改革、开放、创新三大动力上。

事实上，多个省份已开始部署工作，

谋划新质生产力的破题之法。比如，在2024年重庆市政府工作报告中，今年重点抓好的工作就包括“坚持以科技创新推动产业创新，加快构建现代化产业体系。坚持把制造业高质量发展放到更加突出的位置，持之以恒抓龙头带生态，促进产业集群、技术创新、融合发展，大力培育新质生产力”。

广东省政府工作报告提出，“坚持实体经济为本、制造业当家，建设更具国际竞争力的现代化产业体系，加快形成新质生产力”。

“新质生产力的思维模式和概念框架为各地寻找经济新增长点、实现高质量发展提供了思路。”中国社会科学院财经战略研究院财政研究室任何代欣对《证券日报》记者表示。

何代欣认为，新质生产力有两方面内容特别值得关注，一方面是在关键领域取得重大科技突破，另一方面是通过多产业融合发展形成新的经济增长点。

“新质生产力的‘左手’是创新，‘右手’是现代产业体系的建设。”北京改革和发展研究会特约研究员田惠敏对《证券日报》记者表示，加快发展新质生

产力的关键在于，有效引导人力、物力等社会资源向前沿技术和新兴产业聚集，加强对颠覆性技术领域人才的选拔和培养，举全社会力量攻克智能制造领域的技术难点，推动数字技术与实体经济深度融合，抢占全球先进制造业制高点。

提高直接融资比重 精准支持科创企业

发展新质生产力离不开资本市场的

支持。2023年10月份召开的中央金融工作会议提到，“活跃资本市场，更好支持扩大内需，促进稳外贸稳外资，加强对新科技、新赛道、新市场的金融支持，加快培育新动能新优势”。

田惠敏认为，“新兴产业”“未来产业”等都与新质生产力紧密相关，是培育新动能新优势的切入点，离不开资本的充分支持。

他进一步分析称，资本市场通过发挥价值发现的功能，引导社会资本快速流向最具发展潜力的新质生产力领域，从而提高资金使用效率，加快新质生产力的发展

速度。今后，需要进一步完善资本市场制度建设，加强多层次资本市场之间的联动，提高资本市场活跃度，推动“科技—产业—金融”良性循环，为科创企业的发展和产业结构的升级提供助力。

此外，不少市场人士认为，在通过积极培育具有高科技含量的战略性新兴产业来加快形成新质生产力的过程中，由于战略性新兴产业相关企业具有轻资产、高研发、盈利和现金流不稳定的特点，因而在发展过程中面临明显的信贷约束。

对此，何代欣认为，培育新质生产力需要转变融资结构，提高直接融资比重，加大资本对研发创新阶段的直接投入，确保资金高效精准地投向新技术、新领域、新赛道、新产业、新动能，构建金融有效支持实体经济的体制机制。

“可以通过股票、债券、风险投资等多种方式拓宽相关产业的融资渠道，为新技术和新行业的持续发展提供有力支持，促进新质生产力的形成。”田惠敏表示，还可以通过为企业提供并购重组的平台，协助企业整合资源、拓展市场，进一步提升其核心竞争力。