



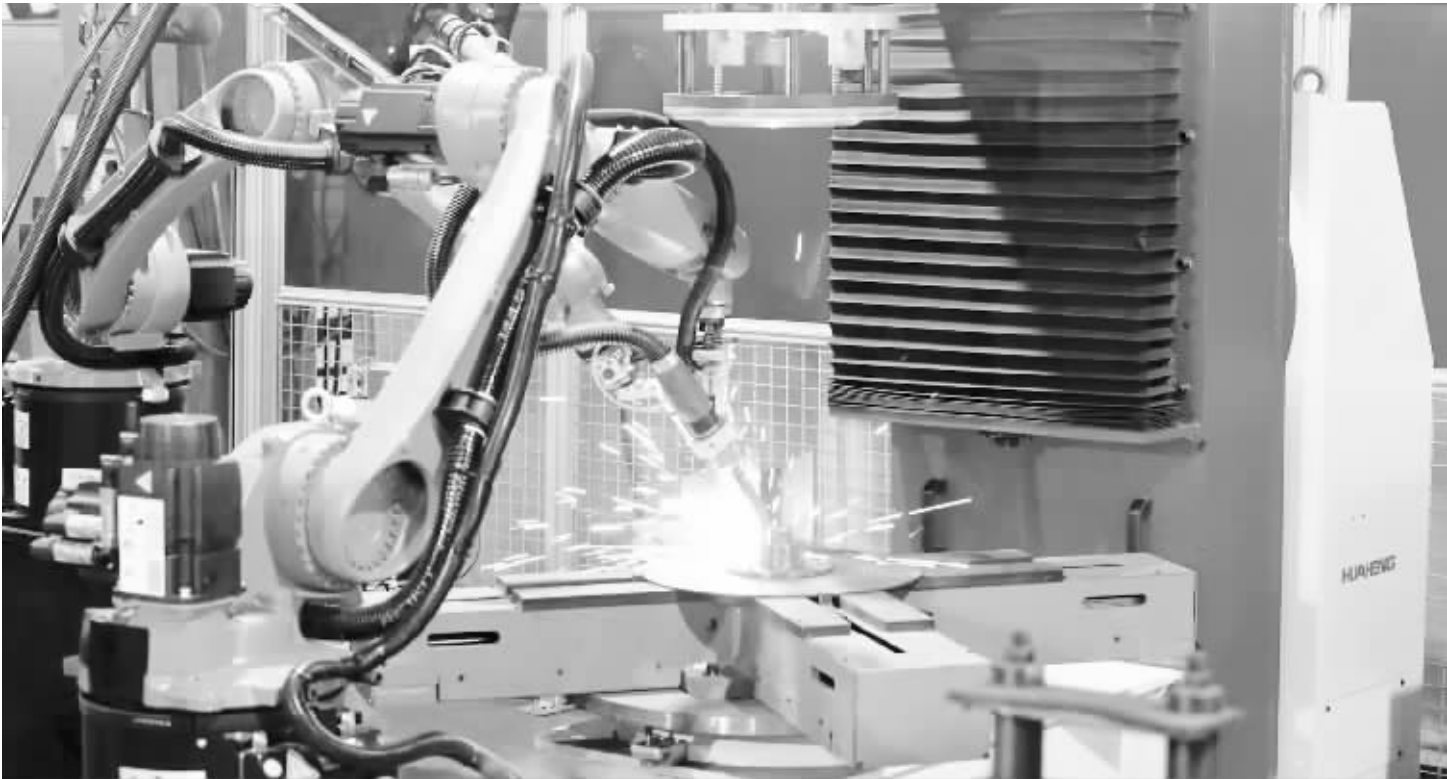
倾听北交所上市公司声音

克莱特董事长盛军岭：

借助北交所实现快速发展

日前，克莱特董事长盛军岭在接受中国证券报记者采访时表示，克莱特通过提供低碳冷却方案，服务绿色能源。公司将积极推进风电和核电业务，借助下游风机大型化、系统集成化带来的机遇，不断开发新产品，拓展通风冷却系统集成解决方案和服务的应用，满足下游市场的需求。

● 本报记者 董添



克莱特自动化焊接车间

公司供图

聚焦新能源领域

盛军岭介绍，在北交所上市后，公司依照计划将募集资金用于新能源通风冷却设备制造车间和新能源装备研发中心项目。目前，两个募投项目均在顺利推进。募投项目的实施，将有效提高公司研发与制造水平，为公司扩大市场份额打下基础。同时，公司的品牌知名度得到大幅提高。

在盛军岭看来，北交所聚焦创新型中小企业，已初步形成专精特新“小巨人”

企业集群，但市场流动性有待提升。为此，北交所可以考虑进一步适当优化投资者门槛，同时鼓励公募基金等机构投资者加大投资力度，提升市场活跃度；推动混合做市交易，增加对机构投资者的吸引力。随着北证50指数的发布，相信会吸引更多长期资金入市。

克莱特从事轨道交通通风冷却设备、能源通风冷却设备、海洋工程和舰船风机等中高端装备行业通风设备产品及系统

的研发、生产、销售及相关检修服务。

公司在积极推动内部管理改革的同时积极拓展销售业务。在国内市场方面，公司分别成立东营、海阳子公司，紧抓山东新能源规划带来的机遇，积极拓展风电、核电等新能源市场。在海外市场方面，成立了克莱特墨西哥公司，加强与GE等客户的合作。

“公司致力于提供智能化、高可靠的工业装备环境综合解决方案，积极推进风

电和核电业务，借助下游风机大型化、系统集成化带来的机遇，不断开发新产品，拓展通风冷却系统集成解决方案和服务的应用，满足下游市场的需求。”盛军岭表示，公司参与了明阳智能陆上和海上风电新机型散热冷却系统的研发。此外，公司正在积极对接山东核电建设项目的前期工作。未来，公司会继续深耕轨道交通、能源电力等领域，不断提升综合服务能力，实现业务持续增长。

加大研发投入

“公司聚焦新能源产业链，立足山东服务全球高端装备制造业。公司致力于在风电、核电等领域实现新突破，成为行业领先者。”盛军岭表示，“克莱特在轨道交通、风电、冷却塔和空冷器等领域深耕多年，具备多学科融合及集成化的综合热管理能力，可以为客户在其细分领域创造新的价值。”

为保持技术领先，公司持续加大研发

投入。克莱特三季报显示，2022年1—9月份，公司实现营业收入约3.03亿元，同比增长3.97%；实现归属于上市公司股东的净利润约3368.79万元，同比下降10.76%。前三季度，公司研发投入合计1186.46万元，同比增长23.86%。

“在保证可靠性的基础上，公司的研发方向聚焦提升产品效率及轻量化水平，并降低噪声。公司持续提升研发效

率，把提升运算能力、引进超算中心作为近期的工作重点。”盛军岭表示，公司致力于持续研发高效、低噪的优质产品，产品直接对标国外头部企业，持续提升产品的应用可靠性，并通过利用复合材料、结构优化等手段，持续优化产品性能。

公司在大力发展主业、加大研发投入的同时，保持了较为健康的现金流水平。前

三季度，公司经营活动产生的现金流量净额达到2304.04万元，同比增长205.35%。

对于财务稳健性，盛军岭表示，在业务持续增长的同时，公司加强应收款管理，强化财务部门对应收账款的监督职能，对客户信用进行逐一评估，制定与之相对应的信用政策并严格执行。公司高度重视长账龄应收款，制定高效的收款计划。

亏损冲销量 零跑汽车如何“领”跑

● 本报记者 杨烨

11月14日，零跑汽车发布2022年三季报。第三季度，公司权益持有人应占亏损13.4亿元。结合公司半年报数据，前三季度公司权益持有人应占亏损37.84亿元。根据零跑汽车官方微信此前公布的销量数据，今年1—10月，零跑汽车交付量94628辆，超过其公布的2021年全年交付量的两倍。

多年亏损 股价腰斩

作为造车新势力，零跑汽车“烧钱”冲销量的做法，并未得到投资者认可，股价持续受挫。2022年9月29日，公司登陆港股当日，股价盘中一度较发行价48港元/股下跌近四成。截至11月14日收盘，公司股票价格为21港元/股，与其发行价相比跌幅超五成。

资料显示，创立于2015年12月的零跑汽车，由浙江大华技术股份有限公司（简称“大华股份”）及其主要创始人朱江明投资成立，

朱江明还担任杭州市义乌商会常务副会长，曾获“2021年度风云浙商”称号。

零跑汽车成立时间比蔚来、小鹏晚了1年，比理想汽车晚5个月。经过几年发展，零跑汽车已被“蔚小理”远远甩在身后。目前，蔚来和理想汽车的毛利率均稳定在20%左右。而零跑汽车2022年上半年毛利率为-26%，三季度毛利率为-8.9%，仍无法覆盖材料、人工等成本。公司发布的数据显示，2022年上半年，零跑汽车共交付51994辆。按照公司上半年净亏损24.44亿元计算，平均每辆车亏损约4.7万元。零跑汽车陷入“卖一辆亏一辆”的尴尬境地。

根据招股书，2019年至2021年，零跑汽车的净亏损分别为9.01亿元、11亿元、28.46亿元，经调整亏损分别为8.1亿元、9.35亿元、26.29亿元。

目前，零跑汽车仍然依靠低端车型拉动整体交付量。数据显示，价格区间为7.95万元—9.65万元的零跑T03贡献了公司大部分新车交付量。

“烧钱”冲量 现金储备不乐观

相比其他造车新势力公司，目前零跑汽车的账面现金储备并不乐观。三季报显示，截至2022年9月30日，零跑汽车的现金及现金等价物、受限制现金、按公允价值计入损益的金融资产及长期银行定期存款结余约为117.8亿元。相比之下，相关财报显示，截至2022年6月30日，小鹏汽车拥有现金及现金等价物、受限制现金、短期存款、短期投资及长期存款413.39亿元，理想汽车的现金及现金等价物、受限制现金、定期存款及短期投资为536.5亿元，蔚来汽车的现金及现金等价物、受限制现金及短期投资约为544亿元。

同时，零跑汽车与大华股份深度绑定。其招股书显示，傅利泉夫妇和朱江明夫妇结为一致行动人，四人合计持有零跑汽车31.01%的股份，而傅利泉和朱江明分别持有大华股份34.19%和5.36%的股份。

如今，上游原材料价格持续上涨，零跑

汽车成本压力不断加大。其中，电池级碳酸锂价格已由年初的29万元/吨涨至9月底的约52.5万元/吨，电池级氢氧化锂价格从年初的约23万元/吨涨至9月底的约50.5万元/吨。

事实上，零跑汽车已意识到定位低端市场策略带来的局限性，试图上探中高端市场。2021年9月，零跑汽车发布了中型SUV零跑C11，目前在公司官网的价格为17.98万元—22.98万元。2022年1月，零跑汽车公布了2021年成绩单，2021年累计交付43121辆汽车，其中T03交付38463辆，C11交付4021辆。

进入2022年以后，零跑C11的销售情况依旧不容乐观。不过，公司继续加码中高端市场。9月28日，纯电中大型轿车零跑C01正式上市，价格区间为19.38万元—28.68万元。

目前，零跑汽车依然采取“烧钱”冲量的发展模式。今年9月，朱江明公开表示：“我们不在乎当下的时间段，更关心如何快速拿到我们的市场份额，我们更注重长跑。”

股格翰、英矽智能、东富龙科技、凯宝药业、第一生化等企业在现场获得首批生物医药产业数字化转型先锋企业证书。

“医疗健康需求旺盛，医疗资源分布不平衡，医疗服务效率低，倒逼医疗健康产业数字化转型升级加快。”阿斯利康全球执行副总裁、国际业务及中国总裁王磊说。

上海交通大学医疗器械研究院创始院长杨广中表示，数字化发展将推动手术机器人更广泛应用。我们正处于第四代机器人和第五代机器人的交替当中，第四代机器人能够充分运用术前、术中影像，一系列诊疗技术在手术当中得到展现，包括AI技术和生物光子学技术的应用。

新能源汽车行业景气度高企

外资车企加码在华投资

● 本报记者 李媛媛

外资车企在中国市场的投资步伐进一步加快。宝马集团日前宣布，其沈阳生产基地将进行动力电池生产的大规模扩建，投资总额约100亿元。业内人士表示，中国新能源汽车产业生态较为完善，具备可靠的供应链和长期稳定的产业政策支持，因此成为外资车企青睐的投资高地。

加快电动化进程

宝马动力电池项目位于沈阳经济技术开发区中德（沈阳）高端装备制造产业园。宝马集团表示，该项目建成后，将大幅提升宝马动力电池的本土产能和生产规模，并进一步推进集团最新技术在中国落地。“投资100亿元用于扩大沈阳生产基地的动力电池生产规模，这是宝马在中国市场加速电动化的关键一步。”华晨宝马汽车有限公司总裁兼首席执行官戴鹤轩表示。

今年以来，宝马集团不断加大在华投资力度。2月，宝马集团宣布，增持合资企业华晨宝马，将其持股比例从50%增加到75%。上半年，华晨宝马完成了大东工厂产品升级项目和里达工厂大规模升级项目。其中，里达工厂项目投资达150亿元。

宝马集团表示，自2010年以来，宝马沈阳生产基地总投资额已超过830亿元，沈阳已成为宝马集团全球最大的生产基地，并建立了强大的本土电动化能力体系，集供应链、研发、动力电池及电动车生产于一体。

宝马集团表示，随着里达工厂的投产，宝马沈阳生产基地的年产能将增至83万辆。2023年，宝马在中国的纯电动产品将增至13款。

随着产能的不断扩张和新车型的持续推出，宝马集团在中国市场的销量大幅提升。今年前9个月，宝马集团共向中国客户交付约59.29万辆汽车，其中纯电动车型销量同比增长65%。

今年9月，宝马集团宣布，将从2025年起率先在“新世代”车型中使用圆柱电芯。为满足“新世代”车型对电芯的需求，宝马已与宁德时代和亿纬锂能两家厂商签署电芯生产合同。随后，宝马集团宣布与远景动力达成长期合作，远景动力将为宝马新一代车型提供高性能、高安全性的动力电池产品。

宝马集团表示，到2025年底，宝马计划在全球交付超过200万辆纯电动车。在2030年之前，宝马纯电动车型将占据其全球总销量的50%。

外资青睐的投资高地

多家外资车企加速布局中国电动汽车市场。近年来，大众汽车在华投资动作频频。2020年，大众汽车宣布投资11亿欧元入股动力电池企业国轩高科，成为其大股东。2021年4月，大众在华第三家纯电动汽车工厂，大众安徽MEB工厂开工建设。今年10月，大众汽车宣布，旗下软件公司CARIAD将与地平线成立合资企业，加快面向中国市场的高级驾驶辅助系统和自动驾驶系统开发进程。

今年3月，梅赛德斯一奔驰在上海成立研发中心，聚焦智能互联、自动驾驶等领域。

业内人士表示，外资车企加快在华投资步伐，正是看中了中国新能源汽车产业的突出优势，包括完备的“三电”产业体系、较为完善可靠的本土化供应链和长期稳定的产业政策支持。

同时，外资车企的投资布局，助推中国新能源汽车产业进一步发展。

在日前举办的第五届中国国际进口博览会上，特斯拉副总裁陶琳表示，目前特斯拉零部件本土化率已超过95%，培育了全产业链条，形成了苏州、宁波等区域产业集群，并为地方经济发展注入全新活力。特斯拉将助推更多中国供应商伙伴提升竞争优势，不断向价值链高端攀升。

中国新能源汽车产销量有望持续创新高。在日前举行的2022中国汽车论坛上，中国汽车工业协会副秘书长罗军民表示，我国新能源汽车销量今年有望达到600万辆，占全球一半以上市场份额。



视觉中国图片