

澜起科技津逮CPU力有不逮 英特尔套现后还能掀起什么浪花



在登陆科创板近四年后,曾经顶着众多光环的澜起科技暴露出种种问题。

继2023年一季度业绩“雪崩”之后,在首发原始股东全面解禁竞相减持套现过程中,澜起科技迎来2019年限制性股票激励计划共计127.91万股股票上市。公司股东中国电子投资控股有限公司(简称“中电投控”)及其一致行动人已大手笔套现达总股本的5%,2018年以1.75亿美元增资入股、账面市值超过60亿元的Intel Capital(英特尔投资)减持起来也尤为扎眼。

业内人士表示,澜起科技重度依赖英特尔CPU开发的津逮服务器平台产品线2023年一季度销售收入和毛利率均大幅下滑,而公司第一代AI芯片仅完成工程样片的流片和点亮,能否成为新的利润增长点还是未知数。

● 本报记者 张冬晴
实习生 孙蓉蓉

业绩骤降 关键股东减持

回溯公司科创板IPO报告期,澜起科技营业收入从2016年的8.45亿元增长到2018年的17.58亿元,年均复合增长率高达44.23%;扣除非经常性损益后归属于母公司股东的净利润更是从2016年的315.40万元增长到2018年的6.98亿元,年均复合增长率高达1388.11%。

然而,最新财报数据显示,受服务器及计算机行业需求下滑导致客户去库存影响,2023年一季度公司营业收入为4.20亿元,较上年同期下降53.41%;归属于上市公司股东的净利润为1972.07万元,较上年同期下降

AI芯片能否翻盘

目前,澜起科技主要拥有两大产品线,即互连类芯片产品线和津逮服务器平台产品线。其中,津逮服务器平台产品线是2016年以来公司与英特尔、清华大学合作研发出津逮系列服务器CPU,并基于津逮CPU及公司的混合安全内存模组而搭建的津逮服务器平台。

根据2022年年报披露,公司2019年5月、2020年8月和2021年4月陆续发布了第一、二、三代津逮CPU;2023年1月公司发布全新第四代津逮CPU,旨在以卓越性能为云计算、企业应用、人工智能及高性能计算提供算力支持。

93.56%;归属于上市公司股东扣除非经常性损益的净利润为29.59万元,较上年同期下降99.87%。

值得注意的是,作为国内少数几家同时具备高端通用处理器(CPU)和协处理器(DCU)研发能力的集成电路设计企业,与澜起科技同一赛道的海光信息2022年度营业收入、净利润和扣除非经常性损益的净利润这些核心指标分别同比增长121.83%、145.65%和181.92%,2023年一季度营业收入、净利润和扣除非经常性损益的净利润分别同比增长20.04%、66.87%和41.95%。

从业绩方面来看,公司在科创板IPO报告期内的2016年、2017年和2018年,内存接口芯片业务占公司营业收入的比例分别高达66.08%、76.14%和99.49%,而津逮服务器CPU以及混合安全内存模组等相关业务没有产生收入。自2019年5月公司第一代津逮CPU量产以来,经过两年多的市场推广及客户培育,相关业务取得突破性进展。根据年报披露,津逮服务器平台产品线2021年度、2022年度营业收入分别为8.45亿元、9.37亿元,毛利率分别为10.22%和10.54%。

但是,仅放量两年后,今年一季

令投资者不安的是,不仅是业绩“雪崩”,澜起科技还陆续发布多份关键股东减持公告。其中,中电投控、嘉兴芯电投资合伙企业(有限合伙)合计持股比例由16.18%降至11.18%,合计权益变动达到5%。

在此之前,嘉兴宏越及其一致行动人、上海临理及其一致行动人、中电投控及其一致行动人等公司持股5%以上的股东均已通过集中竞价交易进行减持,减持股份占公司总股本的0.34%至0.97%不等。

市场更为关注的是,今年年初发布的减持计划显示,英特尔投资及其

度,公司津逮服务器平台产品线销售收入断崖式下滑至0.05亿元,较上年同期下降幅度高达98.33%,毛利率大幅下滑至6.29%。

作为公司在数据处理类芯片进行战略布局的重要产品之一,津逮服务器CPU由公司与清华大学、英特尔联合研发。公司称,产品所有权及品牌归属澜起科技,公司已就津逮服务器CPU所涉及的独立研发核心技术申请专利和集成电路布图设计专有权,可重构计算处理器(RCP)的算法由清华大学提供,公司完成整体模块及其他部分芯片设计,并委托第三方进行芯片制造、封装和测试。但公

高,占IPO筹资额37%。

内资券商表现亮眼。从IPO承销金额看,据Wind数据,2023年上半年,中金公司以37.45亿港元的承销金额高居榜首,中信建投以23.23亿港元位居第二,华泰金控、中泰国际的承销金额均超过5亿港元。

一位券商投行人士称,内资券商挑起港股IPO承销大梁,与今年上半年港股市场的新股主要为内地企业有关。同时,内资券商在香港市场耕耘多年,积累了不少经验与资源。

目前,逾50家内地企业拟赴港上市。证监会7月7日披露的数据显示,截至7月6日,共有53家企业拟在香港联交所上市,包括珠海万达商业管理集团股份有限公司、京东工业股份有限公司、京东智能产发股份有限公司等。

助力市场回暖

港交所网站显示,6月最后一周港交所共披露26家公司的上市申请。尤其是6月30日,13家公司的上市申请集中披露。资深投行人士王骥跃告诉记者,6月底较多企业申报的主要原因是财务

一致行动人计划通过集中竞价方式,减持其所持有的公司股份合计不超过2268.14万股,拟减持股份占公司总股本的比例不超过2%。

根据5月19日公告,该减持计划已经实施过半,英特尔投资及其一致行动人合计持有的公司股份数量占公司总股本的比例由8.98%降低至7.89%。

招股说明书显示,英特尔投资在2018年增资入股时的成本为1.75亿美元,而按照目前超过700亿元的总市值测算,英特尔旗下该基金只需要套现不足2000万股即可收回初始投资成本。

司不得不承认的现实是,该款CPU内核芯片由英特尔提供,且英特尔提供的通用CPU内核芯片在津逮服务器CPU成本中占比在90%左右。

澜起科技重点布局的津逮服务器CPU和AI芯片领域已经成为市场关注的焦点。现在的关键问题是,在英特尔开始套现、津逮服务器CPU销售收入和毛利率均断崖式下滑的情况下,已完成第一代AI芯片工程样片流片并成功点亮的澜起科技能否借助正在孵化的AI芯片逆风翻盘?目前,业界存在不少质疑的声音。澜起科技AI芯片在此轮人工智能浪潮中还能掀起什么浪花,尤为值得关注。

数据有效期。具体来说,根据联交所相关规则,申报文件中的最新财务数据距离申报时间应不超过6个月。中泰国际研认为,近期香港新股上市申请增多,或助力下半年港股IPO市场回暖。

展望未来,毕马威报告指出,香港的新股市场仍然稳健,现有超过110名申请人等待上市,足以推动2023年下半年市场回升。

据德勤资本市场服务部预测,2023年香港将录得接近100只新股,融资大约1800亿港元,优化股票互联互通、科技公司分拆上市以及全新的特专科技公司上市机制等将成为推动因素。

毕马威中国新经济市场及生命科学主管合伙人朱雅仪表示,《上市规则》第18C章旨在帮助特专科技公司(例如人工智能、机器人和自动化技术等)连接香港庞大的资金池,助力这些企业开发技术及商业化。科技公司有望成为香港IPO市场的主力。

“我们正在积极跟进18C规则下相关企业的上市准备进程,希望更多符合标准的优质企业登陆香港市场。”朱正芹说。

交船接单管理创新齐头并进 上海三大船企“中考”成绩亮丽

● 本报记者 王可

中国证券报记者7月9日获悉,上半年中国船舶集团有限公司旗下上海三大船企——江南造船、沪东中华和外高桥造船实现完工交船29艘、经营接单63艘及我国首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”出坞等一系列经营成果,交出了一份亮丽的“期中考卷”,为全面完成全年生产经营目标任务奠定坚实基础。

中高端船型交付接单持续攀升

据统计,今年上半年上海三大船企交付和接单量持续攀升,中高端船型占比达到90%以上,在调整产业结构、优化产品布局、创新转型升级方面取得了阶段性成果。

在交付的29艘船中,包括江南造船建造的特种气体运输领域高技术精品船型——22000立方米乙烯运输船、被誉为“未来船型”的40000立方米中型全冷式液化气船(MGC);沪东中华建造的全球最大“超级带货王”24000TEU级集装箱船、全球最大浅水航道液化天然气(LNG)运输船和17.4万立方米大型LNG运输船等;外高桥造船建造的世界独创Fast4Ward“通用型”海上浮式生产储油船(FP-SO)、上海首制7000TEU集装箱船新船型。

在承接的63艘新船订单中,特种气体船占比达到42%,其中包括大型液化天然气(LNG)运输船、超大型乙烷运输船(VLEC)、超大型液化气运输船(VLGC)等,创历年来新高。值得一提的是,上海三大船企首次承接了6艘15000TEU甲醇双燃料动力大型集装箱船、4艘93000立方米超大型液氨运输船(VLAC)、3艘9000车级甲醇预留汽车运输船(PCTC)等,同时续签了4艘23000TEU液化天然气(LNG)双燃料动力超大型集装箱船,承接了全球市场份额50%的阿美拉型成品油船订单。

需求旺盛 造船企业订单大增

● 本报记者 金一丹

7月9日克拉克森发布的数据显示,今年上半年全球船舶订单量为678艘,中国船企接单量为428艘,超过全球总量的一半,居全球首位。

造船企业近期密集公告收到新船订单,市场需求旺盛。业内人士表示,目前船舶行业处于新周期起点,造船企业在手订单饱满,预计未来2-3年将迎来交船高峰。

竞争格局改善

近期,船舶市场需求大增,造船企业订单不断,尤其是环保型船舶需求大幅增长。

6月28日,中国船舶集团旗下中船防务所属实体企业黄埔文冲与CA SHIPPING签署了4+4艘1600TEU集装箱船建造合同。6月26日,扬子江船业(控股)有限公司发布公告称,江苏扬子江船业集团公司2023年以来已承接69艘新船订单,价值约56亿美元,已超过30亿美元的年度目标。截至目前,江苏扬子江船业集团公司手持订单达180艘,146亿美元,再创历史新高纪录。6月20日,恒力重工旗下恒力造船(大连)有限公司再签4艘82000DWT散货船、4艘180000DWT散货船建造合同。

中国船舶工业行业协会公布的数据显示,1-5月,全国承接新船订单2645万载重吨,同比增长49.5%。截至5月底,手持船舶订单11799万载重吨,同比增长15.5%。1-5月,我国造船完工量、新接订单量、手持订单量分别占世界市场份额的48.1%、67.3%和51.6%。同期,74家重点监测船舶企业实现主营业务收入1376.4亿元,同比增长31.3%;利润总额46.4亿元,同比

综合建造能力达世界先进水平

交船和接单不断突破,离不开管理效率和技术创新能力的提升。

江南造船从“功能定制、装试分离、周期严控”等方面入手,制定“2+1+1”(即下水后2个月达到安装完整,1个月调试、试航,1个月完工交船)策略,努力盘活码头资源,提高资源利用率。

同时,“双坞双线、三区联动”大工法全面应用,实现资源利用最大化。江南造船合理规划生产资源,通过节奏控制,显著提升了建造效率。

沪东中华方面,今年以来,公司着力实施LNG产能倍增计划,实现LNG船批量高效建造。一方面,全力强化LNG产业能力建设,充分调动相关造船资源,增强核心配套能力;另一方面,抢抓精益生产,持续加强生产策划和项目管理,取得了事半功倍成效。

在17.4万立方米大型LNG运输船“昆仑”号的建造过程中,沪东中华大力实施数字化建造,不断推进新工艺、新工法应用,显著缩短建造周期,创造了国内大型LNG运输船码头建造9个月的最短纪录,以及常规试航4天、气体试航7天的最快纪录,标志着沪东中华大型LNG运输船综合建造能力达到世界先进水平。

2023年6月6日,首艘国产大型邮轮“爱达·魔都号”在外高桥造船顺利出坞,全面开启最后交付前的码头系泊试验、出海试航等各项工作,距摘取造船业“皇冠上最后一颗明珠”仅一步之遥。

据了解,“爱达·魔都号”将于7月和8月进行两次试航,全面验证动力和推进系统以及消防、救生、通信导航、振动噪音、安全返港等功能,并于年底命名交付。目前,试航和交船前的各项工作正有条不紊全面展开。

外高桥造船表示,今年是公司大型邮轮、民船、海洋工程完整交付的第一年;围绕“夯实大型邮轮主体地位、提升民船海工盈利能力”的经营方针,外高桥造船上半年已完工交船12艘,达成年度计划的63%。

实现扭亏为盈。

申万宏源证券研报显示,随着行业集中度上升,竞争格局改善。

强化技术创新

造船企业不断加大研发投入,推动技术创新。

6月27日,中国船舶集团旗下中国重工子公司大连造船与浙能集团签署绿色航运战略合作协议及风电制氢合成绿色甲醇项目合作备忘录。根据协议,双方将围绕船舶脱硫业务、绿色甲醇项目、减碳产品研发、船体改造、石油海工配套产品等领域开展多维度深入战略合作。

6月20日,中国船舶集团旗下中国重工子公司青岛双瑞海洋环境工程股份有限公司与舟山长宏国际船舶修造有限公司举行10船套高压船用LNG供气系统(FGSS)订单签约仪式。

业内人士表示,FGSS是LNG动力船舶的核心设备之一,高压FGSS技术难度大、安全保障要求高,船东及船厂对生产厂家的选择慎之又慎。此次签约说明青岛双瑞公司自主研发的高压FGSS获行业龙头客户的认可。

6月13日,中国船舶集团旗下中船动力(集团)有限公司与巴斯夫欧洲公司签署战略合作谅解备忘录,将共同开发船舶碳捕集系统。根据备忘录,双方将针对不同类型的船舶燃料和船舶动力系统,全面开展复合胺液用于船舶废气预处理、碳捕集的研究,共同开发具有性能优异、应用场景广泛、经济可靠等特点的船舶碳捕集系统。

广发证券表示,低碳转型正深度影响造船业,以LNG/甲醇为代表的替代燃料船已达到经济性临界点,成为行业的主流选择。