

· 产业动态 ·

“凤爪第一股”有友食品上市

北京商报讯(记者 李振兴)“凤爪第一股”终于准备借资本市场大展拳脚。4月21日晚,有友食品股份有限公司(以下简称“有友食品”)发布发行股票招股说明书(以下简称“招股说明书”)。招股说明书显示,有友食品的股票将于4月23日在线上线下申购,计划发行7950万股,发行价格为7.87元/股,共计募集资金净额为5.61亿元。

此次成功IPO,有友食品将成为“凤爪第一股”。早在2015年12月,有友食品就曾冲击IPO,但以失败告终。2018年10月10日,有友食品第二次冲击IPO成功过会。

但自从有友食品披露上市计划以来,有友食品的产品单一问题一直备受关注。2016~2018年,有友食品营业收入分别为8.27亿元、9.9亿元及11亿元,其中,泡椒凤爪的收入分别为6.3亿元、7.83亿元及8.97亿元,占主营业务收入的比例分别高达76.27%、79.45%、81.63%。

“因为有友食品产品单一,同时又存在食品安全风险,导致IPO第一次失败。”在中国食品产业分析师朱丹蓬看来,有友食品不想通过自有资金去实现多元化,借助资本社会资本,有友食品的发展将进入一个品牌的培育期。

为了破解单一问题,有友食品的选择是布局高端。有友食品在招股说明书中表示,将泡椒凤爪相关工艺应用于牛肉、水产品等中高端原材料,增加泡制类产品种类,同时增加卤制产品和调味料类产品。

不过,经济学家宋清辉表示,利润出现下滑说明有友食品泡椒凤爪的销售空间不大,尤其是需要提高毛利水平。往高端化发展能提高毛利率,但对有友食品的供应链提出更高的要求,同时渠道也会进行提升,这些都将是有友食品的新挑战。

对于上市以及业绩情况,有友食品相关负责人在回复北京商报记者时表示,已在公开披露信息中予以真实、准确、完整的披露,目前没有应披露而未披露的事项。

ofo退出新加坡市场

北京商报讯(记者 魏蔚)ofo继续收缩海外版图。4月22日,ofo方面向北京商报记者确认,ofo在新加坡的营业执照被撤销,申请退出新加坡市场。此前,ofo已经从澳大利亚、德国等市场撤退。

有报道显示,ofo新加坡的营业执照已在2月14日被陆路交通管理局暂时吊销。该部门下令,ofo要在3月13日以前移除所有停放在公共空间的单车。因无法遵守期限移除所有车队,陆路交通管理局正式撤销ofo的营业执照。

对此,ofo方面向北京商报记者表示:“由于ofo在新加坡市场面临的种种客观因素,我们无法按照原计划进行经营活动,故无奈申请退出新加坡市场”。

从2018年下半年开始,ofo持续调整海外市场。2018年7月,ofo开启海外第二战略阶段,将对新加坡、美国、法国等规模大或增长迅速的地区进行精细化运营。宣布新策略后不久,ofo退出澳大利亚和德国市场的传闻尘嚣甚上。那些ofo本计划要聚焦的海外城市,也陆续被曝出收缩的消息。

2019年,ofo的海外调整还在继续,1月被传出“海外部门解散”。截至北京商报记者发稿,ofo对于目前海外覆盖的具体城市数未予以透露。

长安汽车去年净利润下滑九成

北京商报讯(记者 刘洋 濮振宇)4月22日,长安汽车发布了2018年年度报告。年报显示,长安汽车2018年营业收入662.98亿元,同比下滑17.14%;归属于上市公司股东的净利润6.8亿元,同比下滑90.46%;归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润为-31.65亿元,同比减少155.37%。

销量方面,2018年,长安汽车整体销量为213.77万辆,同比下滑25.57%。其中,长安福特销量37.77万辆,同比下滑54.37%;长安马自达销量15.47万辆,同比下滑11.29%;重庆长安销量65.37万辆,同比下滑18.36%。

长安汽车在年报中表示,“为实现公司战略目标,预计2019年固定资产投资主要保障新产品项目投入,鼓励核心能力提升,聚焦资源打造智能化、新能源、造型等核心研发能力和品牌宣传能力,股权投资主要用于智能化、新能源、品牌提升、核心能力建设和海外发展”。

天士力生物拟赴港上市

北京商报讯(记者 郭秀娟 姚倩)4月22日,天士力医药集团股份有限公司(以下简称“天士力”)拟以旗下生物医药板块、控股子公司天士力生物医药股份有限公司(以下简称“天士力生物”)为主体公开发行境外上市外资股(H股),申请在香港联合交易所有限公司(以下简称“香港联交所”)主板上市交易,以形成天士力生物独立的融资能力,支持其未来业务发展,并释放公司生物医药板块价值。

根据公告,天士力生物的主营业务为生物医药产业的研发、生产制造及销售,及投资于其他生物科技公司;天士力(除天士力生物以外)的主营业务为中药及化学药领域的科研、生产制造及营销。天士力在公告中表示,天士力生物与天士力(除天士力生物以外)的主营业务不同,且产品的生产研发技术手段、治疗领域、分销渠道及最终终端用户群不同,不存在实质性同业竞争关系。

同日,天士力披露2018年年报,公司实现营业收入179.9亿元,同比增长11.78%;实现净利15.45亿元,同比增长12.25%。

特斯拉“引火烧身”

特斯拉汽车近年来部分起火事件

2015年	在挪威一座充电站,一辆充电中的特斯拉Model S突然自燃
2017年	美国纽约州一名车主驾驶Model S撞到路边一块巨石后,车辆开始自燃
2018年	美国洛杉矶一辆Model S在行驶中,车辆开始冒烟并发生自燃
2019年2月	一辆2016款特斯拉Model S在美国佛罗里达州撞树并起火
2019年4月	上海市徐汇区一处地下车库中,一辆Model S发生自燃

并非个案

4月21日晚,上海市徐汇区裕德路泰德花苑小区地下车库内,一辆黑色特斯拉轿车突然冒出白烟,并迅速起火燃烧。事发造成特斯拉在内的三辆轿车起火,自燃的特斯拉损毁严重,烧得只剩框架。目前,火灾原因和财产损失当地消防部门正在进一步调查核实中。

当事车主黄先生称,这辆特斯拉是他在三年半以前购买的,型号为Model S P85。车辆购买至今,还从未坏过。目前,该车还没过保修期,三年半共行驶约6万公里。

现场图片显示,自燃事故现场地下车库面目全非,特斯拉Model S所在的B1层基本被烧毁,B2层车辆因为消防用水原因也出现不同程度泡水。

调查人员介绍称,根据监控视频,基本已能够确定起火部位位于车辆底部,但是确切位置及原因仍需要进一步调查。

4月22日,特斯拉官方回应称:“在得知这起发生在上海的事故后,昨晚我们第一时间派出团队赶往现场。我们正积极联络相关部门并配合核实情况。根据目前的信息显示,没有人员伤亡。”

值得注意的是,自2013年以来,特斯拉Model S、Model X系列电动车在全球范围内至少发生过13起起火事件,其中大多数发生在碰撞事故后。

2015年,在挪威一座充电站,一辆充电中的特斯拉Model S突然自燃,当事车辆和现场充电设施基本被烧毁;2017年4月,美国纽约州一名车主驾驶Model S撞到路边一块巨石后开始自燃,无人员伤亡;2018年,美国洛杉矶一辆Model S在行驶中,车辆开始冒烟并发生自燃;

2019年2月,一辆2016款特斯拉Model S在美国佛罗里达州撞树并起火,该车在被警方拖到停车场后,至少自燃三次。

安全疑虑

尽管此次车辆自燃原因尚在调查中,但不断出现的起火事故,正让特斯拉汽车的安全问题日益受到外界关注。

与竞争对手相比,特斯拉汽车一向以续航里程长而著称。其中,特斯拉官网宣称,入门车型Model 3续航里程超过600公里。与此相对,大众旗下高尔夫纯电、宝来纯电、朗逸纯电三款车型综合续航约为270公里,北汽新能源定位中低端市场车型EX360,最高NEDC工况续航里程为318公里,比亚迪入门纯电车型元EV360续航里程也仅超过300公里。

超长续航里程的背后,是特斯拉更为激进的电池应用路线。目前,全球多数电动车企业均采用性能较稳定、安全系数较高的三元锂电池,特斯拉却另辟蹊径选用18650电池。

据了解,虽然18650电池技术较为成熟,功率高、能量密度大且一致性较高,但安全系数较低,热特性和电特性较差,成本也相对较高。针对电池安全问题,特斯拉一直声称,车辆电池组设计及安装在汽车地板上的强化结构,都有许多保护措施。

施,能够防止起火。例如,特斯拉汽车所用电池组,将数以千计的电池分成不同组别,分装在不同模块中,并在每个模块间设计防火墙,而且在电池组和乘客舱之间也设计防火墙。

然而,在此背景下,仍有不少特斯拉汽车遭遇起火事故。针对此前在美国发生的一起因碰撞导致Model S起火的事故,特斯拉曾回应称:“无论是什么类型的汽车,如此严重的碰撞都会导致起火,而根据我们对30多万辆特斯拉超过75亿英里的驾驶数据的分析,特斯拉汽车起火的概率仅为燃油车的1/10。”

虽然特斯拉涉及的起火事故大多是在重大交通事故中发生,但仍有部分特斯拉汽车在未遭受外力的情况下发生自燃。对于这类事故的原因,特斯拉并未进行过公开分析与表态。

多重压力

屋漏偏逢连夜雨,如今特斯拉不仅要面对消费者对产品安全性的质疑,还急需处理眼下交付量疲软及其所带来的亏损风险。

官方数据显示,特斯拉2019年一季度共交付6.3万辆电动车,其中Model 3为5.09万辆。虽然一季度交付量实现110%的同比增幅,但环比却大幅下滑31%,远低于市场分析师预期的7.6万辆。

具体来看,除售价亲民的大众化车型Model 3,特斯拉高端车型Model X和Model Y的市场表现也不尽如人

意。加拿大皇家银行资本市场分析师约瑟夫·斯帕克认为,2019年一季度Model S和Model X交付量是2015年三季度以来的最低水平,这一降幅可能会导致特斯拉的营收比预期减少超过10亿美元。

对于交付量下滑的原因,特斯拉相关负责人解释称,美国联邦政府针对电动车的税收抵免优惠逐步下降,导致2019年一季度需求提前到2018年四季度。同时,受交付量低于预期以及数次的价格下调,特斯拉CEO马斯克预计,2019年一季度特斯拉将出现小幅亏损。

不过,在2019年一季度交付状况不佳的背景下,特斯拉依然重申全年36万~40万辆的交付目标。特斯拉相关负责人还透露,2019年一季度1.06万辆特斯拉电动车仍在向消费者交付的途中,尤其是季末来自中国和欧洲的需求意外强劲。

2018年底,美国政府曾宣布,向特斯拉购买者提供的税务抵免从2019年1月1日起自7500美元减半至3750美元,并将在2020年起彻底取消。面对政策退坡带来的巨大成本压力,特斯拉于2019年1月和3月两次宣布启动裁员,并计划关闭全球大部分的特斯拉线下零售店。

“美国补贴退坡下的特斯拉要靠中国。”在全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树看来,2019年Model X在华销量预计将达在美销量的61%,在美国新能源补贴退坡后,中国市场对特斯拉稳定产销意义很大。目前,特斯拉在华的上海工厂已经动工建设,预计年底即可投产。

“在遭遇政策、销量、成本等诸多严峻挑战的情况下,中国市场已经成为特斯拉脱困的救命稻草。”业内人士表示,此次在华起火事故的发生,不仅让不少中国消费者对特斯拉电动车的品质产生疑虑,也使得特斯拉未来的在华销售甚至自身整体的脱困进程都将再度蒙上一层阴影。

北京商报记者 刘洋 濮振宇

S 重点关注
Special focus

华为一季度收入同比增四成

北京商报讯(记者 石飞月)4月22日,华为公布了2019年一季度业绩,这也是华为第一次公布季度财报。数据显示,今年一季度,华为的销售收入为1797亿元,同比增长39%,净利润率为8%。

运营商业务方面,截止到3月底,华为和全球各大运营商签订了40个5G商用合同,发出了70000多个5G基站。华为此前已经发布了5G巴龙5000基带芯片,制程方面采用了7NM的技术,而且支持NSA和SA双架构,同时也是行业内支持最广泛频段的芯片,支持TDD和FDD,比之前的4G网络速度有10倍的提升,也是全球首款支持R14V2X的5G芯片。

消费者业务方面,2019年一季度华为智能手机发货量超过5900万部。以此预估,华为2019年智能手机出货量或将达到2.3亿部。不过,一季度是手机销售淡季,各品牌在四季度的出货量一般

能达到一个高峰, IDC数据显示,2018年四季度华为出货量为6050万部,所以2019年华为的出货量或许比2.3亿部更高。

据市场调研机构IDC发布的2018年全球手机出货量报告,华为手机2018年全年出货量达到2.06亿部,市场占有率达到2017年的10.5%增长至14.7%,与三星、苹果之间的差距也在逐渐缩小。华为消费者业务CEO余承东在今年举行的华为HiLink生态大会2019上曾表示,2019年华为手机出货量将达到2.5亿~2.6亿部,冲击世界第一的市场份额。

不过,值得注意的是,在利润方面,与苹果三星相比,华为依然处于劣势。市场调研机构Counterpoint发布的2018年二季度全球智能手机品牌利润分布情况显示,苹果拿下了全球手机62%的利润,三星分得17%的利润,华为占据8%,48.4%。

OPPO、vivo分别占5%、4%,小米则占据3%。

近几年,华为的业绩一直稳步增长。2018年,华为全球销售收入为7212亿元,同比增长19.5%;净利润为593亿元,同比增长25.1%。以当日汇率初步核算,这是华为首次全年营收超过1000亿美元,也成为国内首家年营收破千亿美元的硬件公司。

“消费者业务销售收入第一次超过了运营商业务,这是一次结构性的变化。”华为轮值董事长郭平说。数据显示,华为2018年消费者业务收入为3489亿元,同比增长45.1%,占总营收的48.4%。

据悉,华为给2019年定下了更大的目标,营收要达到1259亿美元,其中,华为消费者业务目标营收为650亿美元,华为运营商业务目标营收为441亿美元,华为企业业务目标营收为168亿美元。

滴滴答疑:抽成19%为何仍亏

调度费、动态调价、感谢红包等几类费用全额给司机,滴滴平台不收费。

滴滴平台上抽成率高于25%的订单和低于15%的订单各占20%。对比美国打车软件Lyft和Uber,滴滴的抽成率并不高。根据招股书,Lyft 2018年四季度平均抽成为28.7%,Uber全球平均抽成22%。

陈熙称,“滴滴收取服务费用于维持平台的运营。2018年四季度,滴滴网约车业务运营支出和花销约占总流水(乘客实际支付车费总额)的21%。其中返给司机的奖励约占7%,用补贴激励司机多劳多得、优劳优得,类似出勤与服务奖金;业务运营相应经营成本约

占10%,纳税、在线支付手续费等刚性成本约占4%”。

此前,有媒体曝光,滴滴2018年亏损109亿元。通过此次细化成本构成,滴滴首次解释了亏损原因“抽成与支出的2%差额由滴滴网约车业务来承担,这部分就属于亏损,滴滴需要从之前融资获得的资金中拿出一部分来弥补。”陈熙称,“作为一家企业,这种状态无法长期持续,否则总有一天会因为资金消耗完而不能继续正常运营。但是,目前亏损仍是整个网约车行业的普遍现象。”

陈熙也承认,滴滴持续亏损的部分原因是滴滴自身经营能力有限。在网约车之外,滴滴有一些新业务处于投入期,这也会加大集团整体亏损。

为了在优化费率的同时提供更好的服务,滴滴从2018年底开始进行行业聚焦和成本管控。2019年初,滴滴进行了组织升级、缩减运营支出、裁员2000人。滴滴正尝试进一步优化费率,也会向广大用户、司机师傅以及公众继续征求意见和建议。

此次上线的“有问必答”就是滴滴对外的通道之一;“有问必答”是滴滴自2018年11月2日上线“公众评议会”以来,推出的又一个公众沟通平台。“公众评议会”目前已上线了6期,其中第6期正在进行中。