

主动筑起“信心墙” 超百家公司大股东承诺不减持或延长锁定期

●记者 李兴彩

自减持新规发布以来，越来越多的上市公司大股东承诺不减持，以彰显对公司未来经营发展的看好。与此同时，一批面临首发股份解禁的上市公司股东纷纷表示，将延长股份锁定期，为提振投资者信心注入更多的力量。

昨日，华天酒店、节能风电双双公告控股股东承诺不减持，成为最新案例。据上海证券报记者统计，8月以来，发布重要股东承诺不减持股份、延长锁定期的上市公司分别有85家、19家。

超 80 家公司大股东承诺不减持

华天酒店9月1日公告称，公司近日收到控股股东湖南旅游集团出具的承诺函，基于对公司未来发展和持续经营的信心及价值判断，为维护资本市场稳定，维护广大投资者利益，湖南旅游集团自愿承诺，自2023年8月31日起12个月内不以任何形式减持名下所持有的公司股票。

同日，节能风电也公告，其控股股东中国节能表示，基于对公司未来发展前景的信心以及对公司长期投资价值的认可，为促进公司持续、稳定、健康发展，切实维护公司及全体股东利益，稳定市场预期，增强投资者信心，承诺自2023年9月2日起6个月内不减持所持节能风电股票及其他具有股权性质的证券。

自8月27日中国证监会发布减持新规以来，已有60多家上市公司披露股东提前终止减持计划。但记者注意到，在此之前，实际上已有多家上市公司主动透露大股东承诺不减持。

比如，景嘉微于8月24日披露，股东胡亚华决定提前终止本次减持计划，并承诺6个月内不转让其所持有的公司股份。同日，公司还披露，公司实际控制人、控股股东及其一致行动人喻丽丽、曾万辉、乌鲁木齐景嘉合创股权投资合伙企业（有限合伙）及公司董监高等承诺，6个月内不转让其所持有的公司股份。

记者注意到，上述85家公司中，大部



分公司并不触发减持新规所提及的“破发、破净、零分红、分红少”等指标，公司基本面良好。不过，也有少数公司已触发指标，公司股东主动承诺不减持所持股份。

8月31日，森马服饰公告称，收到控股股东邱光和、邱坚强、周平凡、邱艳芳、戴智约及森马集团有限公司出具的承诺函，邱光和等股东自愿承诺自公告之日起6个月内不减持所持有的公司股票。目前森马服饰已处于破发状态。

近 20 家公司大股东延长锁定期

除了承诺不减持，更有即将面临解禁期的上市公司股东主动表示，延长股份锁定期。

8月31日，中芯集成公告称，公司股东绍兴市越城区集成电路产业基金合伙企业（有限合伙）（简称“越城基金”）直接

及间接持有的公司首次公开发行前股份锁定期自动延长6个月至2026年11月9日。公司董事长丁国兴，董事赵奇、刘煊杰，高级管理人员王韦、肖方、张霞、严飞以及核心技术人员单伟中直接及间接持有的公司首次公开发行前股份锁定期自动延长6个月至2026年11月9日。

“刚登陆科创板就延长股份锁定期，意味着股东、尤其是董监高要承担更长期的不确定性，做出这样的决定，需要对公司长期成长有充足的信心。”在业内人士看来，上市公司重要股东及董监高主动延长股份锁定期，传递出对公司经营发展的信心，为投资者送上一颗“定心丸”。

从近年来的财务数据来看，中芯集成正处于快速成长期，公司2021年、2022年、2023年上半年营收分别为20.24亿元、46.06亿元和25.2亿元。

Choice数据显示，8月以来，发布股东主动延长股份锁定期的上市公司有19家，其中不乏如晶合集成、日联科技、慧智微、联影医疗、安杰思等科创板上市公司。

晶合集成于8月29日披露，公司控股股东合肥市建设投资控股（集团）有限公司（简称“合肥建投”）及其一致行动人合肥芯屏产业投资基金（有限合伙）（简称“合肥芯屏”）直接或间接持有公司首次公开发行前股份的锁定期自动延长6个月至2026年11月4日。

与此同时，公司董事长蔡国智，高级管理人员李加渝、周义亮、简瑞荣，董事兼高级管理人员朱才伟、朱晓娟，高级管理人员兼核心技术人员蔡辉嘉、邱显寰、詹奕鹏及李庆民通过员工持股平台间接持有公司首次公开发行前股份的锁定期自动延长6个月至2026年11月4日。

北交所公司8月披露增持回购计划超亿元

●记者 卢梦匀

近期，一批专精特新北交所上市公司加入增持回购队伍，释放出中小企业高质量发展的信心和动能。

据上海证券报记者统计，8月以来，12家北交所公司发布了股份回购方案，拟回购金额合计约1.26亿元，主要用于员工持股计划或股权激励；4家北交所公司发布股东及高管增持计划，拟耗资超2000万元。此外，20家北交所公司主动披露了最新回购进展。

业内人士认为，回购增持是国际通行的维护公司投资价值、完善公司治理结构、丰富投资者回报机制的重要手段，是资本市场的一项基础性制度安排，既能够彰显公司对未来发展的信心，也能提升投资者的情绪，进一步夯实“市场底”。而一批中小企业积极投身增持回购，也将为两周岁的北交所注入更多底气和更好期盼。

中小企业密集回购

8月以来，北交所上市公司密集回购，仅8月21日至28日，就有8家公司集中

发布回购方案。从目的看，回购主要用于员工持股计划或股权激励；从规模来看，回购资金总额在10万元至2500万元不等。

8月28日晚，惠丰钻石公告称，公司拟以不超过15.00元/股的价格，回购资金总额不少于750万元，不超过1500万元，同时根据拟回购资金总额及拟回购价格上限测算，预计回购股份数量区间为50万股至100万股，本次回购的股份拟用于实施股权激励或员工持股计划。

安达科技的实控人、董事长兼总经理刘建波8月25日向公司提议回购股份，拟回购价格不超过12.90元/股，回购资金总额不低于1500万元，不超过2500万元，是12家公司中拟回购金额最高的企业。公司表示，未来适宜时机将回购股份用于员工持股计划或股权激励。当天，刘建波还自愿承诺在本次回购期间不减持公司股份。

中国证监会有关负责人日前表示，鼓励有条件的上市公司积极开展回购，督促已发布回购方案的上市公司加快实施回购计划、加大回购力度，及时传递积极信号。中小企业加快回购步伐，也是积极响应政

策导向的举措。

从进展来看，20家北交所公司主动透露最新回购动态。安达科技、星昊医药两家公司在8月1日披露上期回购进展后，又在8月下旬披露了新的回购方案，星昊医药两次回购的目的均为稳定股价。星昊医药于今年5月31日上市至今股价已累计下跌近30%，公司发行价格为12.30元/股，9月1日收盘价为10.29元/股。

股东及高管积极增持

8月以来，华岭股份、乐创技术、雷特科技以及星辰科技等4家公司股东发布增持计划，而增持主体大多数担任公司高管。

8月28日，雷特科技公告显示，公司实控人、董事长兼总经理雷建文拟以市场价格择机增持，增持数量不超过5万股，金额不超过500万元。在增持计划实施前，雷建文持股雷特科技24.41%的股份。截至9月1日收盘，雷特科技的股价为13.18元/股。

4家公司均表示，增持计划主要是基于对公司未来发展的信心及对公司投资价值的认同。其中，星辰科技是其控股股

东桂林星辰电力电子有限公司（简称“桂林星辰”）拟实施增持，桂林星辰的实控人也是星辰科技的实控人吕虹。华岭股份拟实施增持的股东钱卫在公司担任董事、总经理。

除最新发布增持计划外，部分北交所公司还公布了近期的增持进度。五新隧装7月31日发布了增持计划，自公告之日起12个月里，控股股东湖南五新投资有限公司拟按照市场价格增持不超过180万股，计划增持金额不超过1800万元。

记者发现，在不到1个月里五新隧装的控股股东就火速完成了这份增持计划。8月8日公告显示，湖南五新投资有限公司已增持90.18万股，已增持金额约764.82万元；8月28日，五新隧装发布增持股份结果公告称，湖南五新投资有限公司已增持161.22万股，增持总金额约1386.39万元，增持计划实施完毕。

中航泰达在8月1日发布了增持结果公告，公司董事、总经理黄普增持了11.43万股，增持总金额约为61.68万元，持股比例0.08%。

车能路云 融合发展成大势所趋

●记者 孙小程

自动驾驶的未来是单车智能还是车路协同？这个长期争论不休的议题逐渐形成共识——赋能补短，协同发展。

“无论是从学术研究界、还是汽车产业领域，大家的认识越来越统一——车路协同与单车智能并不矛盾。单车智能解决汽车自身的智能化问题，车路协同是帮助汽车自身的智能化，是一种赋能关系。”中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟说。

如何促进车路协同、发展车能路云，成为业界关注的焦点。近日，在由中国电动汽车百人会、襄阳市人民政府主办的隆中论坛上，来自汽车、能源、信息、交通等行业的多位专家与企业代表发表主题演讲，共商车能路云融合发展新举措，共探车能路云融合发展新生态。

车能路云走向融合

今年6月，国务院常务会议提出，要构建车能路云融合发展的产业生态。这意味着车能路云融合发展已经成为国家战略。

车能路云是指新能源汽车、新能源产业、智慧公路基础设施和云计算技术的相互融合。中国科学院院士欧阳明高认为，这是一个重大的战略举措，是新能源汽车未来的发展方向。

欧阳明高表示，车能路云涉及汽车、能源、信息、交通。在新能源汽车发展的初期，这些要素是松散的、割裂的，随着新能源汽车的发展，这些产业将逐步走向融合，这是由技术、市场各方面发展引发的必然趋势。

从企业端来看，发展车能路云正逐渐成为行业趋势。吉利控股集团协同创新中心总经理沈源表示，对于智能网联、车路协同等问题，企业有一个漫长的认知过程。原来大家认为单车智能可以走遍天下，但随着单车智能的不断演化，发现靠单车智能会有很多问题无法解决，所以就在智能化、电动化的基础上又加了一个网联化。如何做到车能融合、车路协同、车云互联？这是未来汽车线上线下高度融合成为超级移动终端的一个巨大挑战。

长城汽车智慧交通项目负责人张瀛介绍，长城汽车在车路协同领域投入大量资源，从2015年就积极参与到建设国家级智能网联示范区的工作中。从过去几年的实践来看，未来智能网联汽车的发展肯定是以多方协同的方式去实现高阶自动驾驶。

基础设施亟待加强

“随着新能源汽车的普及，我国汽车用能结构正朝低碳化方向发展，电动汽车车网互动的潜力巨大。预计到2040年，新能源汽车保有量将达到约3亿辆，车网互动技术的进展将显著提升电动汽车的安全性和发展维度。”清华大学碳中和研究院零碳交通中心主任王贺武说。

然而，车网互动受限于充电基础设施，主要表现在充电基础设施发展不足、充电设施智能化程度较低，亟须加强基础设施保障体系的系统性、整体性和协同性。

王贺武提出三点建议，以推进车网互动智慧能源：开展分布式全覆盖的城乡基础设施普及行动；开展集中式大功率快速充换电服务；发展聚合式车能互动的车能路云融合体系。

中国电力科学研究院用电与能效研究所所长李建锋表示，如何让庞大而分散的电动汽车聚合成为一个可调的负荷资源，促进高比例新能源的消纳，是一个亟待解决的关键问题。

李建锋强调，通过互动技术，包括设备、平台、策略、市场机制等方面，可以充分发挥电动汽车和电网的互动潜力。他建议推动私人充电桩分时电价政策，引导居民在低谷时段充电，提高新能源车使用率；鼓励新能源车参与电网市场，降低充电成本，促进绿电和碳交易，提高绿电比例等。

积极探索创新方案

最早一批投身车路协同、车联网试点的企业，也在论坛上分享了企业的实践经验与期望建议。

中国信科与中外多家企业联合开发了车路协同解决方案，还参与了国家级试点的建设。中国信科集团党委委员、副总经理陈山枝建议，政府把车路协同等领域的工作当作打造城市竞争力和城市新名片的重点项目、“一把手”工程来推进。一方面出台相关政策提升车联网的车端渗透率；另一方面丰富车端应用，推进多种场景的应用，让老百姓有获得感。同时，通过主机厂、政府、第三方等数据开放，营造产业生态。

张瀛希望政府继续带头推动车路云协同方面的工作，加强不同示范区之间的协同，由政府打造几大平台，包括智能驾驶或者智能网联的基础平台、管理平台、运营平台，促进产业共同发展。

腾讯智慧交通首席科学家、未来网络实验室主任张云飞认为，实现车路云一体化，分层解耦、跨域共用是实现一体化的关键，因为智慧交通的整个链条比较长，碎片化比较严重，必须建立一个开放的生态，打破目前单一的自闭环，促进产业链的协同。同时，通过统一的平台，把碎片化、点状的示范区推动到全国统一运营管理的阶段。

长安汽车智能汽车云服务与数据工程总工程师郝金隆表示，所有做自动驾驶的企业，目前面临的问题是海量数据怎么复用，希望政府能推进不同示范区的合作，通过资源共享的手段，降低后续发展所需的成本。

AI算力需求大增 产业链公司迎来新机遇

●高志刚 记者 李兴彩

AI大模型呈现爆发式增长，由此带来了海量的算力需求，这对数据中心的基础设施建设、技术等提出了新要求，也让数据中心走向智算中心。如何满足智算中心建设需求、解决其中难题、进一步为行业提供高效算力服务等，成为当前业界关注的焦点。

8月31日，以“AI造物 算引变革”为主题的第十八届中国IDC产业（长三角）年度大典在上海举行。本次大会邀请到了来自政府部门、行业协会、知名企业的数百位专家学者，共同探讨数据中心和云计算领域的最新动态和趋势。

在美国西部掘金时代，淘金者发财的少，但卖铲子、牛仔裤等“卖铲人”却实实在任所获不菲。在大模型时代，GPU（算力芯片）、DPU（专用数据处理器）、液冷、高速连接线等就是给产业提供配套的“卖铲人”。与会多位专家强调，大模型时代，智算中心迎来快速发展，算力基建先行，高端算力芯片等“卖铲人”也迎来新机遇。

向智算中心加速演进

以大模型为代表的AIGC火热发展，带

来了AI算力需求的爆发式增长，直接驱动算力基础设施迭代创新，数据中心正在向智算中心加速演进。

“往年，算力的年增长率为20%至30%；今年，保守估计增速在50%以上，呈现井喷的状态。”燧原科技产品市场总经理高平表示，这对行业的核心部件有新要求，如AI芯片从以前单纯的追求算力指标到追求带宽和大存储，服务器的稳定可靠性也是越来越重要。

腾讯云分布式云产品负责人杨志华表示，未来，AI服务将无处不在，企业的需求和算力会被重构。在AI高速浪潮推动下，传统的应用系统必须迭代更新，否则就会落后于竞争对手。分布式云将是下一步的首选。企业的算力底层云服务的运维可以交给腾讯云等。

算力产业有多大的成长潜力？华为数字能源中国区副总裁胡春池称：“我们未来要真正掌握和占据数字经济的高地，中国人工智能的发展还有很长的路要走。站在未来十年来看，至少我们的算力需求的增长应该是在百倍以上。”

当前在数据中心向智算中心加速演变的过程中，技术、运维等方面还存在着诸多难

点。中国航空规划设计研究总院有限公司电子工程设计院副院长范强表示，从基础设施的角度来说，有两个难点：一是供应链，因为电的供应是一个大问题，还有内部的改造，配电房的比例、架构等都很重要；二是GPU服务器的制冷技术，因为纯靠风冷冷效率越来越低，能否和液冷结合，这是未来非常好的发展方向。

“卖铲人”掘金大模型时代

“‘算力浦江计划’明确提出，高性能算力占比35%、国产化算力占比达到50%以上。”上海市通信管理局信息通信发展处魏征介绍，“算力浦江计划”助力国产芯片制造，大量的GPU、DPU企业落地上海，构建了完整的算力芯片产业布局。

“AI大模型对算力的核心诉求是大带宽和低时延，这就需要新型算力底座支撑，硬件不再以CPU（中央处理器）为中心，而是从芯片内到节点内向系统级分布式异构延伸，CPU+GPU+DPU+PPGGA（可编程逻辑门阵列芯片）成为主流的趋势。”中科驭数产品运营部副总经理曹辉认为，DPU可为AI算力底座提供必需的大带宽和低时延能力，云、边、端构成了泛在的立体架构，通过与DPU