

科创板上市公司撑起上海半壁江山

浦东新区开放开发34周年 争当发展新质生产力“排头兵”

本报记者 郭阳琛 张家振 上海报道

“依托中国完善的供应链体系和一流的‘中国智造’能力，特斯拉上海超级工厂零部件本土化率超过95%，平均30多秒下线一台整车，年产能达95万辆。”据特斯拉相关负责人介绍，从2019年投产至今仅用5年时间，上海超级工厂便已成为特斯拉最大的出口中心。

在优化产能的同时，特斯拉也将目光聚焦在了储能市场。据4月17日最新消息，特斯拉上海储能超级工厂

计划于今年5月开工，计划于2025年第一季度完成超大型商用储能电池Megapack量产。这也是特斯拉在美国本土以外的首个储能超级工厂项目。

特斯拉入局中国(上海)自由贸易试验区临港新片区(以下简称“临港新片区”)，也吸引了一大批汽车产业链上下游企业来此集聚。均胜电子(600699.SH)作为最为典型的案例之一，临港工厂距离特斯拉上海超级工厂仅3千米左右。

均胜电子相关负责人告诉《中国经营报》记者，随着临港新片区产

业链不断集聚，不仅原材料成本有所降低，人才集聚效应也让企业招聘成本不断降低。如今，均胜电子临港工厂客户已覆盖欧美系、日韩系和国内大部分整车制造企业。

4月18日是浦东开发开放34周年纪念日，依托智能网联汽车等实现快速发展，浦东新区也迎来了翻天覆地的变化。相关统计数据显示，浦东新区地区生产总值(GDP)已从1990年的60多亿元增长到2023年的1.67万亿元，以全国1/8000的土地面积创造了1/80的GDP。同时，区域

内已有外资研发中心265家，占上海市49%；有科创板上市企业49家，占全市55%。

在推进更深层次改革、更高水平开放的过程中，以临港新片区为代表的浦东新区何以成为新质生产力的“排头兵”？在重点领域和关键环节改革过程中，如何更好发挥“全国改革开放试验田”作用？记者通过采访临港新片区管委会、张江人工智能岛“操盘手”张江集团和特斯拉、均胜电子和蔡司光学等相关企业，试图寻找背后的答案。



在上海浦东新区外高桥港区海通国际汽车码头，一批批“中国造”汽车即将远航出口海外。 本报资料室/图

产业集聚让“未来车”飞驰

浦东新区汽车产业实现飞跃式增长，离不开特斯拉的龙头带动效应。

“汽车是上海制造业最大的支柱产业，智能网联汽车发展是上海市深入推进新型工业化、打造新质生产力的重要抓手。”近日，上海市经信委副主任张宏韬在智能网联汽车产业链投资促进会上表示。

记者从有关部门了解到，2023年，浦东新区汽车制造业产值约4300亿元。其中，临港新片区汽车整车产量突破110万辆，汽车产业产值突破3000亿元，和5年前的2019年相比增长了10倍。

浦东新区汽车产业实现飞跃式增长，离不开特斯拉的龙头带动效应。2018年，特斯拉与临港集团签约，建立了其在美国本土以外的第一家超级工厂，2019年国产Model 3便开始量产交付。2023年

众多“创新高地”拔地而起

人工智能岛就像一个引擎，驱动其他产业共同创新，助力浦东新区人工智能产业的能级提升。

作为全球光学与光电行业巨头，蔡司在中国可谓是与浦东新区共同成长。早在1999年，蔡司便扎根上海外高桥保税区。2013年9月，中国(上海)自由贸易试验区在外高桥正式挂牌成立，蔡司也是第一批入驻的外资企业。

“创新是蔡司的DNA。蔡司能够穿越很多周期，我觉得核心推动力之一就是创新。”蔡司光学中国区营销总经理杨晓光告诉记者，蔡司作为一家靠创新驱动的公司，全球每年会有11%的营业额用于创新。同时，整个集团大概有4万名员工，有超过10%的员工专注于创新。

年底，特斯拉上海超级工厂出口超34.4万辆电动车，同比增长超26.9%。

“如今，上海超级工厂是特斯拉最大的出口中心，生产的车型包括Model 3和Model Y，主要销往欧洲、亚太的多个国家和地区。”特斯拉相关负责人表示，今年一季度，特斯拉中国出口量依然领跑行业，平均每3辆出口的新能源车中，就有一辆特斯拉。特斯拉也是目前全球首个纯电动车产量突破600万辆大关的企业。

与此同时，特斯拉上海超级工厂快速发展，也助推均胜电子、华域汽车(600741.SH)、拓普集团(601689.SH)、三花智控(002050.SZ)、旭升股份(603305.SH)等众多汽车零部件企业在临港新片区开

花结果。

均胜电子相关负责人告诉记者，均胜电子临港工厂建立于2019年，占地面积超6万平方米，现有员工超1200人。“除了特斯拉，现在客户覆盖欧美系、日韩系及国内大部分整车制造企业。”

受益于完善的产业链体系，特斯拉上海工厂的制造成本也在不断降低。据介绍，在中国市场销售的Model Y价格依然全球最低，和德国、法国、加拿大等市场售价相比便宜10万元左右。

临港新片区的发展雄心并不满足于于此。2023年11月，临港新片区发布《“智能汽车生态城”建设行动方案》，重点围绕智能汽车产业“一条生态链、两种场景、三类要素创新”，聚焦汽车电子、操作系统、

汽车数据等核心要素，打造一座全链条、全场景、全要素的智能汽车生态城。

“未来，临港新片区将用5年时间，完成其他汽车城20年不曾实现的梦想。”临港新片区管委会高新产业和科技创新处副处长李向聪表示，临港新片区通过发布“智能汽车生态城”品牌，重点发展车规级芯片、操作系统、汽车电子、汽车数据等领域，推动更多优质的汽车电子和软件企业投资落地。

“接下来，我们要做的就是支持本土龙头企业，搭建平台创造机会，希望更多的创新企业可以从本土生长出来，力争成为中国智能新能源汽车产业发展的国际标杆地、创新策源地和产业集聚地。”李向聪总结道。

杨晓光表示，蔡司把中国作为全球创新的一个重要基地，在上海市成立了创新和研发中心，基于中国本土的需求有针对性地进行研发。同时，为了推进产品上市还在中国建设生产基地，缩短从创新成果到生产制造之间的流程，让蔡司在资源配置方面有充分的能力实现本土创新。

相关统计数据显示，目前，浦东新区是上海市外资研发中心数量最多的地区，截至2023年年底，已累计认定外资研发中心265家。

再将目光转向浦东新区的另一核心引擎——张江科学城，一座

“科创之岛”正在核心区腹地拔地而起，这便是国内首个人工智能创新应用先导区和上海市首批人工智能试点应用场景所在地——张江人工智能岛。

据张江集团相关负责人介绍，2019年年底，张江新区提出由“岛”变“区”的概念，以10万平方米的张江人工智能岛为“极核”，扩展至空间载体为150万平方米的张江科学城中部核心区，实现张江人工智能岛的空间倍增。因此，这里成为龙头企业、创新企业汇集之地，已经集聚大中小型企100余家。

“人工智能岛就像一个引擎，驱

动其他产业共同创新，助力浦东新区人工智能产业的能级提升。”张江集团负责人表示，张江人工智能岛将丰富的应用场景开放给全球AI企业，从而让生活场景变身为新技术和新商业模式的试验场。这一“聚合效应”AI产业培育模式，在浦东新区正从“试点场景”向“示范场景”升级。

相关统计数据显示，截至2023年年底，浦东新区人工智能重点企业超600家，已建成基本覆盖人工智能基础层、技术层、应用层的完整产业链。人工智能相关产业规模超1400亿元，在上海市占比超四成。

为全国制度型开放探索经验

“推进更高层次的改革开放，是此次浦东新区综合改革方案最大的意义所在。”

浦东新区也迎来打造制度型开放示范窗口的重要机遇。2024年1月，中共中央办公厅、国务院办公厅印发的《浦东新区综合改革试点实施方案(2023—2027年)》(以下简称“《实施方案》”)提出，要在重点领域和关键环节改革上赋予浦东新区更大自主权，支持推进更深层次改革、更高水平开放，实行更大程度的压力测试，为全国制度型开放探索经验。

“推进更高层次的改革开放，是此次浦东新区综合改革方案最大的意义所在。”在中国发展研究院执行院长、上海交通大学安泰经济与管理学院特聘教授陆铭看来，这也是浦东新区积极拥抱全球化和新型国际经贸秩序，并在部分国内体制、机制和标准方面与高水平开放的国际规则对接的体现。

据上海市政府副秘书长、发展改革委主任顾军介绍，2023年以来，上海市举全市之力推进实施浦东综改试点方案，一批首創性改革加快落地，一批引领性开放加快推进，一批开拓性创新加快突破，标志性制度创新成果持续涌现。

以无人驾驶领域为例，2023年，浦东新区和临港新片区陆续出台了《促进无人驾驶智能网联

汽车创新应用规定实施细则》《促进无人驾驶智能网联汽车创新应用实施细则(试行)》《促进无人驾驶装备创新应用若干规定》等多项法规政策。

2024年，无人驾驶法规政策进一步细化。记者从临港新片区管委会了解到，4月3日，首批智能网联汽车“临港标准”正式发布，包括《无人驾驶智能网联汽车车身标识及装置要求》《智能网联汽车安全员培训和管理规范》和《智慧道路建设规范》。

临港新片区管委会相关负责人告诉记者，下一步，将组织标准起草组专家对三项标准进行详细解读，推动标准的落地应用。同时，结合临港新片区智能网联汽车标准体系建设，从制度创新、应用建设、数据建设、要素建设四个方面持续开展标准的研究制定，推进临港新片区智能网联汽车标准化工作，形成一批可复制可推广的智能网联汽车标准。

陆铭分析认为，浦东新区通过先行先试形成可复制的经验，推动上海市乃至整个长三角地区形成开放发展新格局。《实施方案》明确提到，浦东新区将开展更大程度的压力测试，这意味着有一些新举措也将在成熟条件下尽快在全国范围内复制推广。”

吉祥航空业绩扭亏为盈 海航实控人加仓“上位”第三大股东

本报记者 郭阳琛 张家振 上海报道

一起信披“乌龙”事件，让海航航空集团实控人方威与吉祥航空(603885.SH)的关系浮出水面。

近日，吉祥航空发布2023年度报告。在其披露的报告期内前十名股东持股情况中，方威以持股5495.81万股位列第三大股东，但股东性质被错误标注为“境外自然人”。方威也是吉祥航空前十大股东中唯一的一名自然人股东。

年报现信披“乌龙”

4月9日，针对信披“乌龙”事件，海航航空集团向吉祥航空发函称：“我公司实控人方威为贵公司主要股东，股东性质错误披露为‘境外自然人’，与实际严重不符。该信息严重损害方威的名誉，并给我司及相关企业造成严重影响。方威作为我司实际控制人控制辽宁方大集团的实控人，是中国国籍，且未取得其他国家和地区居留权。”

随后，吉祥航空在同日发布澄清公告解释称，该错误系工作人员疏忽勾选错误选项，并在公告中将方威的股东性质更正为“境内自然人”。

随即，海航航空集团发函要求吉祥航空更正澄清。吉祥航空发布公告称，该错误系工作人员疏忽勾选错误选项，并在公告中将方威的股东性质更正为“境内自然人”。

《中国经营报》记者注意到，截至2023年三季度，方威在吉祥航空的持股比例为0.84%，经过一个季度的加仓后，这一比例已猛增至2.48%。在持续增持背后，或与吉祥航空业绩反弹不无关联。财报数据显示，2023年，吉祥航空

实现营收200.96亿元，同比增长144.76%；归母净利润为7.51亿元，实现扭亏为盈。

吉祥航空方面表示，2023年，吉祥航空在恢复之路上稳步前行，航班运行量超过2019年同期水平。在国内市场，吉祥航空运力及航线数量均大幅增长，同时优化航线布局，深耕探亲、旅游市场；在国际市场，随着出入境政策全面放开，吉祥航空提前布局境外地面保障资源，国际、地区航班逐步恢复。

此给方威造成的影响，公司深表歉意。”

公开资料显示，方威现任辽宁方大集团董事局主席。据辽宁方大集团官网介绍，集团以炭素、钢铁、医药、商业、航空五大板块为核心业务。

事实上，方威与吉祥航空的渊源由来已久。2022年8月16日，据吉祥航空公告披露，截至当年8月12日，方威持股3294.11万股，持股比例为1.49%，排名第六；9月30日，方威又减持吉祥航空股票至2398.77万股，持股比例为1.08%；而到了年末，方威已不在吉祥航空前十大股东名单中。

2023年4月28日，方威率队赴吉祥航空考察交流，均瑶集团董事长、吉祥航空董事长王均金进行接待，双方就促进企业高质量发展，提升企业管理效率等内容进行了交流。同时，双方围绕订座离港系统自有化、模拟机数据包开发、腹舱系统等相关经验进行深入探讨。

此后，方威便继续增持吉祥航空。2023年三季报显示，方威重新以0.84%的持股比例成为吉祥航空排名第九的股东。2024年2月21日，吉祥航空在公告中称，截至2月19日，方威持有公司股票5816.09万股，持股比例为2.63%，系公司第三大股东。

业绩反弹扭亏为盈

尽管信披出现失误，但仍难掩吉祥航空业绩反弹之势。财报数据显示，2023年，吉祥航空实现营收200.96亿元，同比增长144.76%；归母净利润为7.51亿元，2023年同期为-41.48亿元，同比实现扭亏为盈。

分地区来看，2023年，吉祥航空国内(除港澳台地区)收入为170.62亿元，同比增长149.23%；国际收入达25.77亿元，同比增长112.75%；港澳台地区收入为2.49亿元，同比增长522.21%。客座率为82.81%，同比上升15.5个百分点。航空运输业务主营业务毛利率为13.70%，同比增长51.21%。

吉祥航空方面表示，2023年，公司在恢复之路上稳步前行，航班运行量超过2019年同期水平。全

年执行航线数量众多，覆盖国内外众多城市，航班恢复率超市场平均水平。在国内市场，吉祥航空运力及航线数量均大幅增长，同时优化航线布局，深耕探亲、旅游市场。

据介绍，吉祥航空旗下全资子公司九元航空则充分发挥网络资源优势，抓住全国重点机场时刻容量提升机遇，优化航线布局，加密干线航班，填补西南地区重点城市航线空白，并成功进入北京市场，在2023年10月新增宁波—大兴往返航线，提升航线网络含盖量和市场竞争力。同时，九元航空根据市场淡旺季和收益情况，灵活调整运力投入，实现了淡季减亏。

“对于中国民航业来说，2024年的形势总体上是积极的。”吉祥

航空方面预计，2024年，国内民航客运市场将继续稳定增长，全年国内航线旅客运输量有望达到6.3亿人次，超过2019年7.7个百分点。同时，国际客运市场也将加速恢复，预计到2024年年底每周航班量将达到6000班左右，恢复至2019年同期的约80%。

吉祥航空方面表示，计划通过强化上海、南京基地建设，优化航班结构。同时，加大成都基地建设，发挥长三角基地优势，形成覆盖上海市、南京市、杭州市等长三角地区经济重镇的广覆盖。此外，加快推进海南分公司建设，以海南自贸港的国际航班新增需求为突破口，通过时刻优化和资源置换等方式，进一步提高航线网络结构的简单和高效。

持续加码国际市场

“请允许我向中希双方政府部门、合作伙伴以及全体旅客的支持表示诚挚感谢！在各方的全力协助下，历经四年准备的吉祥航空上海—雅典航线已顺利启航。”王均金表示。当地时间4月2日上午，吉祥航空上海—雅典首航航班顺利抵达雅典维尼泽洛斯国际机场。

记者了解到，吉祥航空上海—雅典直飞首航航班于4月2日01:55从上海浦东国际机场起飞，搭载约300名旅客，经过近12小时飞行后，于当地时间4月2日约08:30顺利飞抵雅典维尼泽洛斯国际机场。这标志着2024年上海市首条新开洲际线成功首航，也是吉祥航

空运营的第4条洲际航线。

加快恢复国际航线，正是吉祥航空实现业绩反弹的重要原因。吉祥航空在2023年年报中表示，2023年，吉祥航空新增与恢复了18个国际(地区)航点，经营25条国际航线，国际班次投入同比增长显著。“未来，吉祥航空将持续跟踪国际航线运力需求恢复变化情况，科学制定国际航线恢复新增策略。”

吉祥航空相关负责人表示，自2024年夏秋航季起，吉祥航空除了新增上海浦东直飞希腊雅典的航线，还新增上海浦东直飞英国曼彻斯特和比利时布鲁塞尔两条远程航线，使得欧洲境内航点增加至5

个，分布在北欧、西欧与南欧地区。

与此同时，吉祥航空也正加大与国外航司的合作力度。4月8日，吉祥航空与总部位于希腊的星空联盟成员爱琴海航空联合宣布，将自2024年二季度晚些时候起开展代码共享合作。此举将使得旅客能够高效利用经由雅典的“吉祥航空+爱琴海航空”中转联运服务往返中欧、中非之间。

“这是吉祥航空首次与位于欧洲的星空联盟成员航司开展包含电子客票联运、代码共享、联运航段会员权益提供的优连伙伴框架合作。我对吉祥航空在欧洲市场的未来充满信心。”王均金表示。