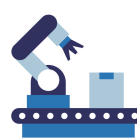


鼎捷数智的资本“扩张术”

由工业富联“坐镇”第一大股东的鼎捷数智，近期在资本市场动作不断。距今年5月10日正式启动港股IPO进程仅一个月后，6月13日，鼎捷数智再抛一则并购计划，拟1.96亿元收购上海能誉科技股份有限公司（以下简称“能誉科技”）51%股权。据悉，此次交易为溢价并购，能誉科技的评估增值率达431.96%。不过，在高调进行资本扩张的同时，今年以来，鼎捷数智在二级市场的股价接连震荡下行，工业富联近日也再度抛出减持计划，拟减持鼎捷数智不超0.99%的股份。

◇溢价并购



○鼎捷数智拟**1.96**亿元收购能誉科技**51%**股权
○经收益法评估，能誉科技合并口径股东全部权益账面价值为**7274.96**万元，评估价值为**3.87**亿元，增值率达**431.96%**

◇冲刺“A+H”



5月10日，鼎捷数智向香港联交所递交发行境外上市股份(H股)并在香港联交所主板挂牌上市的申请，且于同日在香港联交所网站刊登本次发行并上市的申请材料



想。自今年1月14日盘中触及71.78元/股高点后，该公司股价接连震荡下行，于6月11日盘中触及34.5元/股的年内新低。经统计，自1月14日—6月12日，鼎捷数智的股价区间累计跌幅44.06%，同期大盘涨幅5.6%。

截至6月12日收盘，鼎捷数智股价小幅收涨1.29%，报35.26元/股，总市值95.75亿元。

值得一提的是，6月3日，持有鼎捷数智12.37%股份的第一大股东工业富联，也抛出减持计划，计划自公告披露之日起15个交易日后的3个月内（6月29日—9月28日）以集中竞价交易方式减持不超0.99%的鼎捷数智股份。在彼时的公告中，鼎捷数智方面表示，工业富联持续看好公司发展前景，支持公司业务发展。本次减持系基于工业富联自身资金规划与安排所需。不过，今年以来，工业富联还曾于1—2月合计减持2.36%的鼎捷数智股份。

从鼎捷数智基本面来看，2025年，该公司营收约24.33亿元，同比增长4.39%；归属净利润约1.63亿元，同比增长5.04%；扣非后归属净利润约1.41亿元，同比增长2.47%。

今年一季度，鼎捷数智扣非后归属净利润出现明显下滑。财务数据显示，该公司营收约4.36亿元，同比增长3.02%；归属净利润约为-803.51万元，上年同期为-833.31万元；扣非后归属净利润约为-2111.92万元，上年同期为-951.55万元。

针对相关情况，北京商报记者致电鼎捷数智方面进行采访，但电话未有人接听。

北京商报记者 王蔓蕾
图片来源：鼎捷数智

拟购能誉科技51%股权

鼎捷数智近日披露一则并购公告，拟1.96亿元收购能誉科技51%股权。

据了解，鼎捷数智为国内数据和智能方案提供商，专注于企业在研发设计、运营管理、生产控制及AIoT领域的数智化服务。该公司本次拟并购的能誉科技，则是一家智慧能源与工业智能化控制领域方案提供商。

鼎捷数智方面表示，本次并购有助于公司深化工业AI布局，补强公司在能源管理+厂务领域业务能力，同时将有效补齐公司在OT+工业控制层的技术短板，通过整合双方

的技术优势及产品协同，有望构建完整的从研发、生产、厂务至能源管理的全栈自主可控“AI+低碳智能工厂”整体解决方案。

从交易标的定价情况看，经收益法评估，以2025年12月31日为评估基准日，能誉科技合并口径股东全部权益账面价值为7274.96万元，评估价值为3.87亿元，评估增值3.14亿元，增值率431.96%。本次交易定价参考评估机构出具的评估结果，经交易各方友好协商，鼎捷数智收购能誉科技51%股权的总对价确定为1.96亿元，资金来源为鼎捷数智的自有资金及自筹资金。

溢价收购下，本次交易也设置了业绩承诺。公告显示，能誉科技承诺，2026年度、2027年度及2028年度，扣非净利润分别不低于

3000万元、3500万元和4000万元，且合计不低于1.05亿元。同时，2029年度扣非净利润不低于业绩承诺期内任一年度扣非净利润，2029年度营收不低于业绩承诺期内任一年度营收。

而从最新披露的标的公司财务数据来看，2024年和2025年，能誉科技营收分别约为2.87亿元、2.42亿元，净利润分别约为1682.69万元、2059.51万元，扣非后净利润分别约为1628.68万元、2014.42万元。

不过，值得注意的是，2024年和2025年，能誉科技经营活动产生的现金流量净额均为负值，分别约为-2448.75万元、-816.79万元。财经评论员张雪峰表示，标的公司经营现金流持续为负，大概率与项目回款周期较长、应收账款规模偏高、前期业务投入较大等因素

相关，收购后可能加大上市公司整体资金周转压力。

冲刺“A+H”进行时

实际上，近期鼎捷数智的资本动作较为频繁。筹划并购能誉科技的同时，鼎捷数智目前正冲刺“A+H”上市。

5月11日，鼎捷数智披露公告称，已于5月10日向中国香港联交所递交发行境外上市股份(H股)并在中国香港联交所主板挂牌上市的申请，且于同日在中国香港联交所网站刊登本次发行并上市的申请材料。

不过，接连筹划扩张资本布局的同时，今年以来鼎捷数智在二级市场的表现却并不理

淦家阅极氪领克一肩挑 “一个吉利”再进一步

“一个吉利”战略在管理层迈出关键一步。近日，国家企业信用信息公示系统显示，浙江极氪智能科技有限公司发生工商变更，李书福卸任董事长，安聪慧卸任法定代表人，由淦家阅接任法定代表人。半个月前，领克汽车科技有限公司刚刚发生工商变动，安聪慧正式卸任公司法定代表人及董事长，同样由淦家阅接任。

吉利控股集团官网显示，李书福现任浙江吉利控股集团董事长，安聪慧现任浙江吉利控股集团董事、首席执行官，淦家阅现任吉利汽车集团CEO、浙江吉利汽车有限公司法定代表人。此番调整后，李书福与安聪慧将更多聚焦于吉利控股集团整体事务，淦家阅则同时执掌极氪科技集团旗下的极氪和领克，两个品牌在管理层上实现统一。

2016年10月创立的领克，是由吉利控股集团、吉利汽车集团与沃尔沃汽车合资成立的全球高端新能源品牌，主力车型售价集中在15万—25万元；2021年3月成立的极氪，则定位全球豪华科技品牌，主攻30万元以上市场，并于2024年5月10日在美国纽交所挂牌上市。

从价格区间看，领克与极氪虽有明显的梯度

分工，但部分车型在销售中仍不可避免地形成竞争。领克Z10与极氪007曾因同平台、同价位，在社交媒体上引发不少对比讨论。

研发投入方面，吉利汽车集团高级副总裁林杰此前表示，极氪在三电领域的技术投入力度相当大，如果技术仅应用于极氪的产品，受限于技术分摊的规模不足，必然会导致产品定价难以完全匹配市场竞争力。

内部资源的消耗，促使吉利走向体系整合。2024年9月，李书福发布《台州宣言》，宣布企业进入战略转型全新阶段，将坚定不移地推动内部资源深度整合和高效融合，明晰各品牌定位。至此，“一个吉利”战略正式拉开帷幕后。

整合动作随之密集落地。2024年11月，吉利控股宣布极氪计划以93.67亿元收购领克51%股权；2025年2月14日，极氪收购领克股权交易完成，极氪正式控股领克，极氪科技集团宣告成立；2025年11月，吉利汽车宣布对极氪进行私有化，上市仅一年多的极氪从美股退市，成为吉利汽车的非上市全资附属公司。

此次管理层调整，意味着吉利从资本整合走

向管理权统一。科方得咨询机构负责人张新原表示，该部署简化了决策流程，可以提高运营效率，减少品牌间的内耗。同时，有助于极氪和领克在技术、供应链、市场等方面协同，提升整体竞争力。

年销百万的重任，如今落到淦家阅肩上。2025年2月，极氪科技集团CEO安聪慧曾在内部信中提出，集团当年要达成71万辆的年度销量目标，并力争两年内成为年销百万级的高端豪华新能源汽车集团。然而，2025年实际销量距目标仍近14万辆的缺口。2026年，极氪科技集团将目标定为70万辆，但前5个月仅完成37.7%，下半年销量承压。

李书福“一个吉利”战略的背后，是新能源汽车竞争逻辑的转向。张新原认为，新能源车企初期普遍采取多品牌策略，希望快速抢占不同细分市场，但随之而来的是资源分散和品牌内部消耗。吉利从“分兵作战”到“收权整合”，反映出行业正进入成熟期，竞争焦点从规模扩张转向效率与协同。未来，市场集中度将进一步提升，强者愈强的趋势将更加明显。

北京商报记者 方彬楠 实习生 苏洋

蔚来李斌：乐道单车成本上涨超万元

“今年汽车行业原材料成本大幅上涨。”蔚来创始人、董事长、CEO李斌近日在新乐道L60上市后透露，乐道单车成本增长超1万元，折算到对终端售价的影响，则至少上涨1.5万元。

据了解，新上市的新乐道L60，整车购买价格19.28万元起，采用BaaS电池租用方式购买，价格13.58万元起。相较2025款乐道L60，起售价下调1.41万元。

在智能化配置上，新乐道L60 Max+、Ultra+车型搭载蔚来自研的车规级辅助驾驶芯片“神玃NX9031”、中国首个面向自动驾驶的世界模型“蔚来世界模型”，以及行业首个面向AI的整车全域操作系统“SkyOS·天枢”。依托最新版“蔚来世界模型”，新乐道L60的智驾基线基本与蔚来ES9拉齐，在极暗环境下具备较强的图像处理能力。

关于“降价增量”对毛利率的影响，李斌坦言，新乐道L60单车销售依旧可实现盈利，“但目前供应链涨价幅度确实很大，新车毛利比较微薄，不过不至于卖一台赔一台。今年的毛利和整体利润的增长主要看总额”。

值得注意的是，在整车技术层面，轻量化是

新乐道L60的核心变化之一。相较老款车型1.9吨的车重，新款车型的重控制在1.88吨。“轻量化是车企综合研发能力的体现。”李斌认为，整车轻量化具备一定社会价值，能够有效节约各类资源。对整车操控、行车安全、车身结构耐久性以及车辆长期寿命都有积极作用。

不过，想要做好轻量化并非易事。李斌坦言，首先需要作出取舍。如果一味追求长续航，在成本有限的前提下，车企会选择大容量的磷酸铁锂电池，但这会增加车重。“乐道和特斯拉Model Y在电池容量的选择上都较为克制，做出这样的选择需要勇气，绝非偷工减料。”

更深层次的难点在于技术体系的搭建。轻量化并非简单更换某个零件，而是依托整车电子电器架构实现的系统性工程，背后有很大的技术含量，对企业的工程能力也是极大考验。

不仅如此，车企还要承担轻量化技术带来的成本上升。李斌坦言，基础配置定型后，车辆每减重1公斤，平均成本就要增加1000元。在车辆生产前期，单位减重成本相对偏低，但到了最后的“冲刺阶段”，每减少1公斤，成本压力就会

大幅增加。

官方信息显示，通过大量采用高强度的轻量化材料、全新一代85kWh超薄轻量化电池包、900V高性能高效能碳化硅后电驱等技术，新乐道L60的整车轻量化系数低至2.22，后驱版整备质量仅1.885吨，相比同级纯电车型普遍轻300公斤以上。

今年上半年，蔚来公司密集推出多款新车，包括蔚来ES9、乐道L90等。随着新乐道L60的上市，全年新车发布基本告一段落。按照李斌的预期，蔚来进入三品牌（蔚来、乐道、萤火虫）发展阶段后，要能保持40%—50%的增长。今年前5个月，蔚来公司已实现68%的销量增长，下半年，则把把更多精力用在卖车上。

在李斌看来，汽车行业的竞争是马拉松竞赛，“以前大家觉得我们迭代慢，实则是在打地基”。接下来，蔚来也将继续直面一场关于能否“活下来”的硬仗，“我们没有任何侥幸心理，会继续服务好每一位用户。在渠道方面，将增加下沉市场门店和换电站，争取实现经营目标”。

北京商报记者 蔺雨薇

侃股 Stock talking

上市公司退市潮仍会持续

周科竟

据报道，近半年来有超过20家公司锁定退市，其中财务类退市占比超过六成。从严监管持续压缩问题公司的生存空间，价值投资理念下的市场选择也让A股上市公司加速优胜劣汰。中长期来看，上市公司的退市潮仍会持续，这对于优化A股市场生态也有积极意义。

A股市场的退市规则不断优化，监管执行力度保持常态化从严标准，市场出清的节奏也在稳步加快。过去一段时间，一些问题公司陆续退出资本市场，其中部分因财务指标不达标而触发退市条件，这并非短期现象，而是市场制度完善与投资理念转变共同作用下的必然结果。

在此之前，A股市场长期存在退市难的问题。部分经营不善、持续亏损的上市公司，依靠各种“财技”维持上市身份，长期滞留在资本市场。这类公司无法创造经营价值，还会占用市场资源，也容易滋生各类违规行为，干扰正常的交易秩序。随着各项退市制度不断完善，多层次的退市标准覆盖财务、交易、合规等多个维度，问题公司想要规避退市变得越来越难。

其中，财务类退市成为主要类型，也反映出监管的核心导向。持续经营能力是一家上市公司立足资本市场的根本，无法维持正常盈利、财务状况混乱、报表存在明显异常的公司，本身就不再具备公开上市的基本条件。严格执行财务类

退市标准，是从源头上关注上市公司质量，把不具备持续经营能力的企业清理出市场。

除了监管层面的硬性约束，市场本身的选择也在推动退市潮持续。如今机构投资者占比不断提升，价值投资成为主流思路，资金更加看重上市公司的经营质量与发展前景。那些业绩常年低迷、发展前景黯淡的企业，很难再获得资金青睐，交易活跃度持续走低，交易类退市指标也会逐步触发。监管约束叠加市场用脚投票，双重作用之下，退市公司的数量保持增长也就成为常态。

中长期来看，这一轮退市潮不会在短期内停下。一方面，现有存量股票中，依旧存在经营状况薄弱、隐患较多的上市公司，在常态化监管之下，这类公司的风险会逐步暴露，最终走向退市。另一方面，退市规则不会出现松动，资本市场优胜劣汰的机制会持续发挥作用，这也是成熟股市必须具备的特征之一。

当退市潮持续，问题股会进一步被投资者抛弃，炒差、炒小、炒概念的不合理现象会越来越少。问题股少了，A股的上市公司质量自然会更高。

显而易见，常态化退市对A股发展利大于弊。淘汰劣质股票，能够让市场资源更多向经营稳健、业绩优良的公司集中，提升整个市场的资产质量。同时也能打破以往部分投资者炒作垃圾股、赌重组的固有思维，进一步强化价值投资的氛围。