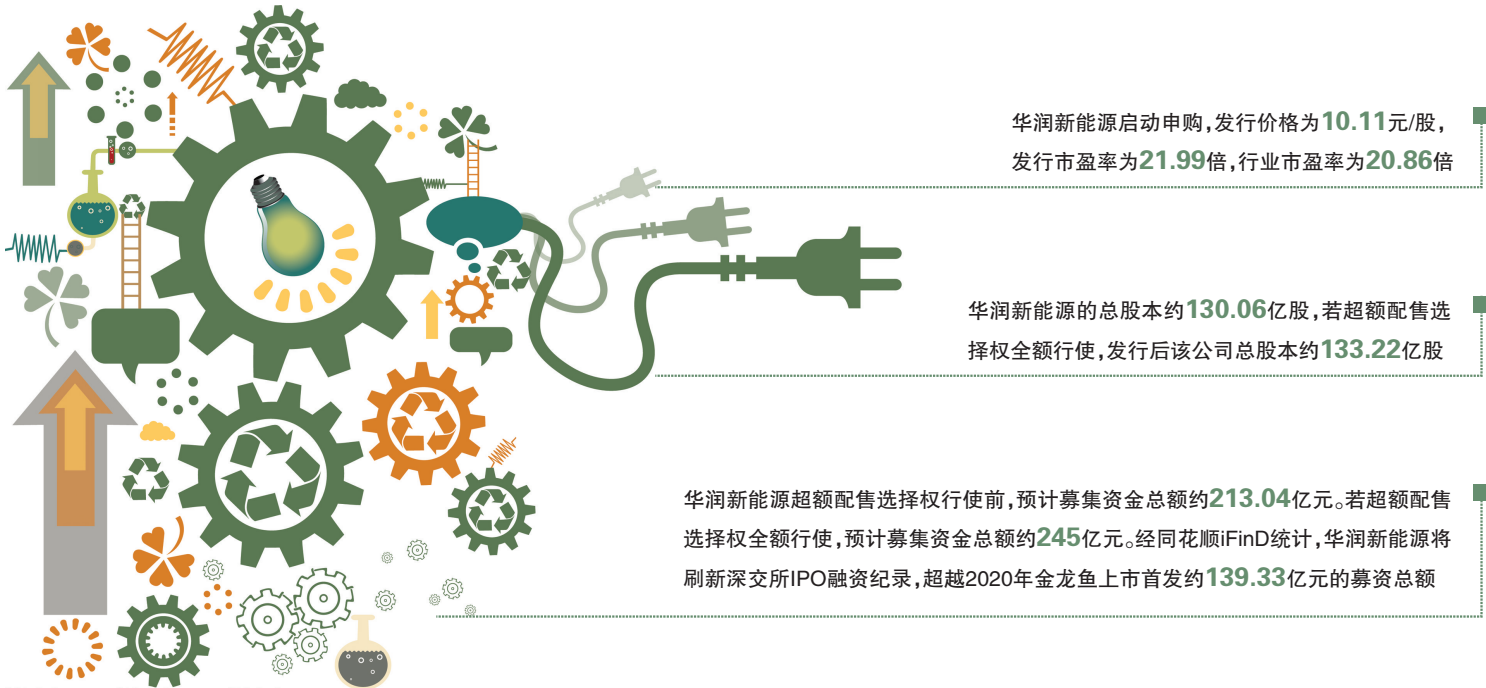


超200亿IPO来了! 华润新能源启动申购

新能源龙头华润新能源上市在即。根据安排,6月22日华润新能源启动申购,即将登陆深交所主板。据了解,华润新能源为港股上市公司华润电力的全资子公司,即“H股拆A”。此次冲刺上市,华润新能源也创下多项纪录,拟公开发行股份约21.07亿股,位列2026年沪深两市新股首位,同时是深交所史上发行规模第二大的新股。此外,若超额配售选择权全额行使,预计华润新能源募集资金总额约245亿元,将刷新深交所IPO融资纪录。



发行价10.11元/股

6月22日,华润新能源正式启动申购,发行价格为10.11元/股,发行市盈率为21.99倍,行业市盈率为20.86倍,投资者顶格申购需配市值632万元。

作为华润电力的全资子公司,华润新能源主营业务为投资、开发、运营和管理风力、太阳能发电站,主要产品为电力。

华润新能源此次公开发行股票总数约21.07亿股,发行股份占发行后公司总股本的比例约16.2%。华润新能源授予中金公司不超

过初始发行规模15%(不超过3.16亿股)的超额配售选择权,若超额配售选择权全额行使,则发行总股数将扩大至24.23亿股,占发行后总股本的比例约18.19%。

本次公开发行后,华润新能源的总股本约130.06亿股,若超额配售选择权全额行使,则发行后该公司总股本约133.22亿股。

值得一提的是,华润新能源拟发行股份总数在今年以来沪深两市新股中排名首位。此外,华润新能源还是深交所史上发行股票数量第二多的新股,仅次于中国广核,后者发行股份数量约50.5亿股。

华润新能源本次募投项目预计使用募集

资金为245亿元,按发行价格10.11元/股计算,超额配售选择权行使前,预计该公司募集资金总额约213.04亿元。若超额配售选择权全额行使,预计公司募集资金总额约245亿元。

经同花顺iFinD统计,华润新能源将刷新深交所IPO融资纪录,超越2020年上市的金龙鱼,成为深交所史上最大规模IPO。据悉,金龙鱼首发募集资金总额约为139.33亿元。

上半年净利预降

纵观华润新能源近年来业绩表现,该公司净利呈现下滑趋势,预计今年上半年净利

为33亿—38亿元,同比下降19.18%—29.81%。

回顾华润新能源的IPO之旅,深交所官网显示,该公司主板IPO于去年3月14日获得受理,并于当年4月1日进入问询阶段。历经两轮问询,今年4月28日上会获得通过,过会次日“火速”提交注册,于5月15日注册生效。

财务数据显示,2023—2025年,华润新能源营收分别约为205.12亿元、228.74亿元、229.09亿元,归属净利润分别约为82.8亿元、79.53亿元、61.02亿元。

今年一季度,华润新能源营收约62.11亿

元,同比下滑2.81%;归属净利润约16.17亿元,同比下降31.07%。对于一季度业绩变动,华润新能源方面表示,受当期气候、限电率及电价政策等行业因素的影响,对应的电价、利用小时数存在一定程度的下滑,致使售电收入增速放缓,同时,公司风、光伏电站装机规模同比增长,发电成本相应增加,以上因素共同导致毛利率有所下降。此外,因部分电站调整补贴计提事项,导致今年一季度发电收入有所减少。

此外,华润新能源方面预计,今年上半年,营收约为123.5亿—135.5亿元,同比变化-5.1%至4.12%;归属净利润约为33亿—38亿元,同比下降19.18%—29.81%。

股权关系方面,华润新能源由华润电力100%控股,实控人为中国华润。

新智派新质生产力会客厅联合创始人袁帅认为,若H股上市公司通过“H拆A”实现旗下子公司登陆A股,对于子公司来说,登陆A股市场相当于打开了新的融资通道,能够以相对合理的估值获得直接融资,这些资金可以直接用于新项目的开发和运营,帮助公司快速扩大规模,提升市场份额。对于母公司而言,则能够实现旗下资产的价值重估,充分释放这部分资产的市场价值,提升母公司的整体估值水平。

针对相关问题,北京商报记者致电华润新能源方面进行采访,不过电话未有人接听。

北京商报记者 马换换 李佳雪

争夺物理AI第一股

Momenta境外发行上市备案材料近日正式获证监会通过,试图抢占“物理AI第一股”。当前,国内自动驾驶赛道资本化节奏正全面提速:轻舟智航、元戎启行等第三方智驾企业密集启动资本化进程;文远知行、小马智行已正式纳入港股通,打通内地资金投资通道。

但上市不等于“上岸”,小马智行、文远知行上市首日双双破发,此后股价持续承压,二级市场对自动驾驶赛道的盈利兑现能力仍在观望。业内人士指出,Momenta押注物理AI,本质是想跳出传统智驾方案供应商的定位,寻求第二增长曲线,但能否坐稳“物理AI第一股”的位置,不仅要看上市时间,更要看其R7世界模型能否在实际应用中展现出足够的技术壁垒。

押注物理AI 抢滩港股IPO

6月18日,Momenta取得中国证监会境外发行上市备案通知书,拟发行不超过43754060股境外上市普通股,并在香港联合交易所上市。这也是继2024年赴美IPO申请失效后,Momenta再度冲击资本市场。

当前,国内自动驾驶赛道资本化节奏正全面提速。2026年5月,“全场景L4级自动驾驶第一股”驭势科技在港交所挂牌上市;轻舟智航相关负责人此前曾向媒体透露,2025年会逐步启动上市相关节奏;元戎启行目前已完成8轮融资,累计融资金额近10亿美元;文远知行、小马智行已正式纳入港股通,打通内地资金投资通道。

面对竞争激烈的资本市场,Momenta们显然并不满足于只为车企提供智驾解决方案,而是把目光投向了更为广阔的物理AI赛道。此次Momenta主打“物理AI第一股”的标签,Momenta合伙人、CEO曹旭东也将公司定位为“物理AI基座模型的构建者”——“打造能理解物理规律、推演世界演变的通用世界模型。2026年4月,Momenta发布R7强化学习世界模型,并实现量产首发。

智能驾驶行业已进入“换道竞争”的关键时刻。2026年北京车展期间,轻舟智航联合创始人、董事长兼CEO于翥发布轻舟物理AI模型,并宣布公司战略重心从“无人驾驶”全面升级至更广阔的“通用物理AI”;同期,元戎启行CEO周光也宣布,“元戎启行的目标,是成为物理世界的AI基础设施”,公司的叙事正在从辅助驾驶方案,迈向更大的物理AI命题。此外,小鹏集团、理想汽车等车企,也在将物理AI视为行业竞争下半场的核心方向之一。

按照曹旭东的说法,自动驾驶是物理AI的序章,“因为它最先实现了规模化的数据闭环和商业闭环”。不过,想要拿到通往物理AI的门票,注定是一场极其昂贵的较量。曹旭东曾坦言,自动驾驶要实现规模化的L4,累计投入至少是百亿美元级别,而若要打造通用的具身机器人,投入更将高达几百亿到千亿美元。

车企自研 盈利能力待考

Momenta虽然迈出了冲击港股的关键一步,但二级市场对自动驾驶的盈利兑现能力仍处于观望阶段。小马智行、文远知行上市之后,首日双双破发,此后股价持续承压。截至发稿,小马智行股价63.8港元/股,相较于发行价139港元/股,跌幅过半;文远知行股价约为17.05港元/股,较27.1港元/股的发行价,也下跌约37%。

财报数据显示,2026年一季度,小马智行整体净亏损3.69亿元,同比扩大43%,文远知行同期净亏损也高达3.89亿元。

正在试图讲述“物理AI”新故事的Momenta,同样需要面对盈利考题。相较于同赛道选手,Momenta更像是自动驾驶行业的“卖水人”:不自己大规模运营无人车队,靠车企定点、软件授权等实现盈利。

官网信息显示,Momenta采用“一个飞轮两条腿”战略:一方面,通过量产辅助驾驶,出售给全球主机厂,稳定持续产生数据与收入;另一方面,打造可规模化落地的自动驾驶解决方案,将前沿技术反哺量产产品。二者基于同一套底层技术体系,可以实现数据流与技术流双向反馈、持续迭代。

目前,Momenta暂未通过官方渠道公布财务数据,但得益于差异化的盈利路径,曾有媒体预计,2024年公司会计营收超9亿元,经调整净利润约为5000万元,市场普遍预计其估值超千亿元。

值得注意的是,这份并未被官方验证的盈利背后,Momenta正在面临多重考验。当前,Momenta的合作名单覆盖了全球汽车工业的半壁江山:奔驰、宝马、比亚迪、长城汽车等超20家车企在列。

然而,这些合作伙伴也随时可能化身竞争对手。小鹏、理想、蔚来的辅助驾驶算法体系长期坚持全栈自研;今年5月,比亚迪发布自研4纳米智驾芯片“璇玑A3”;长城汽车的自研智驾方案则计划在今年实现上车。

在盈利能力上,Momenta以纯软件为主的路线,被市场普遍认为毛利率偏低。作为对比,

地平线2025年营收37.58亿元,毛利率高达64.5%,截至2025年8月,征程系列芯片累计出货超1000万套,覆盖40余家车企。相比之下,若要坐稳千亿元估值,Momenta的客户及搭载量仍需持续大幅增长。

头部集中度提升 寻多元盈利模式

放眼整个辅助驾驶行业,伴随城市NOA的逐渐下放,行业集中度也在持续提升。中国汽车工业协会《2025城市NOA汽车辅助驾驶研究报告》显示,在第三方供应商赛道中,Momenta和华为作为头部第三方供应商,市占率合计已超八成。

自动驾驶行业的马太效应正在加速显现。中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅表示,头部企业已完成技术积累和客户资源的初步布局,此时登陆资本市场不仅能获得品牌背书,也可以借助资本力量整合上下游资源,进一步拉开和中小玩家的差距。

袁帅进一步认为,作为此次资本化浪潮中的焦点企业,Momenta面临着多重挑战。当前,二级市场不再为纯粹的技术概念买单,而是要求企业拿出实际的盈利兑现能力,Momenta即便顶着“物理AI第一股”的标签上市,也很难避免市场对其商业化能力的严格审视。此外,押注物理AI,本质上是其想要跳出传统智驾方案供应商的定位,寻找第二增长曲线,“但能否坐稳‘物理AI第一股’的位置,不仅要看看上市时间的先后,更要看其R7世界模型能否在实际应用中展现出足够的技术壁垒”。

科方得咨询机构负责人张新原则表示,自动驾驶赛道企业加速资本化,反映出行业正进入竞争白热化阶段,企业需要通过上市获取资金,支持研发和商业化落地。同时,特斯拉FSD即将入华、车企加速全栈自研等趋势,压缩了独立智驾公司的生存空间,促使其抢在窗口期关闭前尽快登陆资本市场。

未来行业竞争将集中在技术深度和商业化能力的结合上,实现盈利的关键在于降低方案成本,并拓展量产车型客户。“提升估值则需打造差异化技术,展示明确的盈利路径和规模化应用前景,避免陷入单纯卖方案的估值逻辑。”张新原认为。

自动驾驶行业的竞争方向会从单纯的技术比拼转向技术落地能力、商业化运营能力,以及生态构建能力的综合较量。“想要实现盈利兑现和估值提升,企业不能停留在单一商业模式上,而要探索更多元的盈利路径。”袁帅认为。

北京商报记者 蔺雨葳

侃股 Stock talking

高股息率股票更具性价比

周科竞

有统计数据显示,今年股息率达到5%以上的银行有13家。不只是银行股,其他传统绩优股中也有不少个股的股息率较高。在价值投资理念逐渐成为主流的大背景下,高股息率股票更具性价比。高股息率收益超各种理财产品,同时还有机会通过持股市值获得打新收益,且高股息率股票波动率更低,走势更稳健,投资者对其青睐度会越来越高。

近些年A股市场投资风格发生明显切换,以往市场热衷的题材炒作、短线博弈模式收益稳定性持续下降,波动风险不断提升。相比之下,具备稳定分红能力、股息率较高的上市公司,优势逐步显现,越来越多的投资者开始将高股息公司作为底仓配置首选,高股息资产的投资价值正在被市场持续挖掘。

从资产收益对比来看,高股息率股票已经具备明显的优势。当前各类低风险理财收益持续走低,固定收益类产品很难再为投资者提供较高的稳定回报。而优质高股息率个股,年度分红收益长期高于普通理财收益,且分红具备持续性,每年都能为投资者带来稳定的现金回报,这是多数固定收益产品不具备的优势。

除了稳定的分红收益,持有高股息率股票还能享有A股市场特有的打新权益。投资者通过长期持仓积累市值,能够持续参与新股申购,博取额外的打新收益。叠加股息收益之后,综合回报率会进一步提升,长期收益水平远超保守型理财,整体资产性价比优势十分突出。

在行情稳定性方面,高股息率股票的表现同样优于市场多数公司。能够长期维持高比例现金分红的公司,普遍经营模式成熟、行业地位稳定、现金流充沛、财务状况健康。这类公司不需要依靠激进扩张、题材炒作维持市值,股价走势受市场短期情绪影响较小,整体波动幅度更低,抗跌属性更强。

在市场震荡调整阶段,高股息率公司的防御价值会充分体现。题材股、小盘股容易随着市场情绪大幅波动,涨跌幅难以把握,投资者很容易出现账户亏损。而高股息率绩优股依靠扎实的基本面和稳定的分红预期,投资者持仓心态稳定,很难出现极端下跌行情,能够帮助投资者稳住整体持仓收益。

从市场长期趋势来看,高股息投资风格的持续走强,是资本市场走向成熟的必然结果。机构投资者占比持续提升,市场更加看重长期稳定的回报,不再盲目追逐短期价差收益。能够持续回馈股东、经营透明稳健的上市公司,会持续获得资金的长期配置,估值体系也会更加稳固。

需要投资者注意的是,选择高股息率股票也要甄别公司质量,不能只看单一股息率指标。部分个股看似股息率较高,但分红不具备持续性,只是单次脉冲式分红,后续存在业绩下滑、分红缩水的风险。真正具备投资价值的是常年坚持稳定分红、盈利水平平稳、现金流持续充裕的绩优公司。