

国家大基金为何甩卖中芯国际？

粤开证券认为，减持为常规操作，不会产生重大影响

文/表 羊城晚报记者 丁玲

2021年1月1日-4月15日国家大基金减持芯片股事件

公司名称	减持进展	减持前持股比例	减持比例
太极实业	2020年7月10日宣布计划，实施完毕	6.17%	公司总股本1.17%
长电科技	2020年9月2日宣布计划，实施中	19%	不超过公司总股本2%
兆易创新	2021年1月22日宣布计划，实施中	7.31%	不超过公司总股本2%
晶方科技	2021年1月23日宣布计划，实施中	8%	不超过公司总股本2%
安集科技	2021年1月23日宣布计划，实施中	11.57%	不超过公司总股本2%
华天科技	2021年3月1日签署协议，实施中	华天西安27.23%股权	转让华天西安27.23%股权
北斗星通	2021年4月6日宣布计划，实施中	10.61%	不超过公司总股本2%
长川科技	2021年4月13日宣布计划，实施中	9.87%	不超过公司总股本2%
中芯国际	2021年4月9日、12日减持，实施完毕	10.21%	公司总股本1.28%

注：根据公开资料整理

B 将按预期阶段性有序退出

值得关注的是，国家大基金大举减持的当下，芯片行业正处于非常紧张的状态：产能紧缺、价格上涨成为全球芯片行业的“主旋律”。与此同时，全球半导体产业向中国转移的趋势仍在继续，两者叠加之下，中国半导体全产业链产能紧张。半导体景气度持续，或逐步步入业绩兑现期。今年一季度，大部分大基金概念股的业绩均实现了大幅增长。

业内人士亦纷纷看好半导体行业的爆发。天风证券表示，硅片需求持续提升，短期内快速扩产应对需求有困难，新产线建成至少需要两年，供需缺口持续扩大，今年硅片价格预计会有持续向上的趋势；华西证券发布研报称，不同于以往的一季度是行业低点，今年一季度，由于行业处于高景气周期，5G手机换机周期、物联网、汽车电子等多个行业共振带来需求旺盛。在产能紧缺的情况下，各细分赛道的龙头有望进一步提升全球市占率。

国家大基金作为国家级的大块头，其一举一动都备受关注。此次国家大基金的突然减持，让有些投资者和半导体行业人士不免担心，国家还会支持半导体行业发展吗？其实，大可不必担心，这只是按预期、阶段性有序退出。

国家大基金投资计划为15年，分为投资期、回收期、延展期各5年。一期于2014年9月成立，现在正是国家大基金的回收期。并且回收正好说明投资任务达到效果，现在减持回笼资金，是为了国家大基金二期更好开展。

粤开证券认为，国家大基金减持为常规操作，短期或影响市场情绪，但对公司经营和基本面不会产生重大影响。国家大基金一期成立以来通过投资半导体行业上市公司获利丰厚，国家大基金二期成立以来，一期也在有序退出优化投资结构。按照国家大基金一期自身规划，2019-2023年进入回收期，开始有选择、分阶段退出。长期来看，公司的股价表现主要受公司自身经营状况变动影响。

随着投资完成并进入回收期，在减持的同时，国家大基金二期开启了新一轮投资动作，公开资料显示，国家集成电路产业投资基金二期股份有限公司于2019年10月22日注册成立，注册资本为2041.5亿元，略超前市场预期。2000亿元。共有27位股东，包括财政部、国开金融、中国烟草等国家机构以及地方政府背景资金、央企资金、民企资金等。

3450点附近是多空分水岭

金谷观察

4月行情过半，未来一周将开启下半月走势。可以先做一个假设：单从走势而言，如果未来一周大盘不能重新向上走强，那么，把过去一周的走势形容为“下跌抵抗”，也许不为太过——上一周明显下一个台阶，随后4个交易日在低位振荡横盘，上周四最低下探至3373点，直至上周五才有较为像样的反弹（后4日走势即所谓的“抵抗”），沪指得以守住3400点整数关口收报3426点，一周仍跌了0.70%。

由此可见，我们说大盘在3400点附近有较强支撑，但经过过去一周的“抵抗”，未来一周多头的任务称得上“艰巨”，一旦3400点确认失守，估计会诱发新一轮做空，大盘需要进一步下探寻求新的支撑。看日均线，目前大盘依然受制于10日均线，呈现空头态势，按照“10日均线工作法”，多头仍需要谨慎。正如上周的分析所言，大方向中下旬估计仍是难以真向上。

和外国市场的向上走势相比较，A股市场当前的走势应该主要是受到了2020年年报以及2021年一季报同时密集披露的困扰，“地雷”不绝，市场风险偏好愈发偏向于保守。顺丰控股上周五连阴

再跌12%，一季度预亏超过100%的金溢科技周跌幅则达到27%……以过去6个交易日统计看，跌幅超过10%的个股数约为160个，跌幅最大的中农大地达到32%。财报风险叠加题材炒作风险，处于调整走势中的市场，其赚钱效应愈发难有大的吸引力。

本栏一直推荐“10日均线工作法”，原因在于大盘能一路运行在10日均线之上，则场内的赚钱效应一般都不差，股民的风险偏好也会更激进一些，更适应于一般投资者入场操作。

以下这个数据仍值得继续关注：过去一周每日短期均线（5、10、20、30）多头排列的个股数依次分别为：287、209、493、83、450，日平均304.4。显然，上周四是气氛最低迷的一天，而上周五猛烈回升，显示未来一周初期场内会保持一定的上涨动力，大盘很可能向上冲一波，问题在延续性，预计3450点一带就会遇到阻力，所以说空间可能不大。从另一个角度看，3450点附近可以看成短期的多空分水岭。

总结来看，当前场内存在诸如数字货币、白酒、钢铁、煤炭、业绩超预期等局部题材炒作，操作要求则比平时要高，如果信心不足，不妨再等等。（金谷明）

两融透析

人气有望进入上升通道

酿酒板块率先企稳反弹

4月行情基本围绕季报和年报，周期类如钢铁、煤炭、有色、航运、化工等成为市场主线，相对低位启动和业绩增长超预期是资金追捧的重要原因。核心龙头个股大部分正在消化过去两年多来积累的较大涨幅。短期而言，市场更热衷于在低位个股中寻找机会，业绩和题材带动并序。

4月份下旬季报和年报将公布完毕，市场将逐步消化业绩差预期的冲击，但核心龙头股的陆续企稳将令指数维持区间震荡态势。各公募基金季报仓位和持仓品种变化，也会引导市场波动跟进。

上周的平均维保为267%，上周五为269%，较前周均值的271%有所回落，融资盘总体仍稳定。

上周另一重要的资金方向，陆股通净流入247亿元，是去年四季度以来第二大单周净流入。其中沪股通净流入122亿元，深股通流入125亿元。上周一至上周三分别净流入43亿元、85亿元、57亿元。上周四净流出10亿元，上周五净流入72亿元。相较融资盘当周净流出的63亿元，北上资金背道而驰。上周两者合计净流入184亿元。

南下资金上周流入港股市场45亿元，4月以来，南下资金累计流入156亿元。今年以来南下资金累计流入3884亿元。上周融资买入额为2664

亿元，日均值为533亿元，较前周的日均值减少10.60%，是去年下半年以来的最低水平。融资买入额占两市成交之比为7.70%，较前周的8.30%有所回落，融资买入与融资余额之比为3.50%，较前周的4%有所回落。融资盘较多集中于核心资产板块，整体走势不强，融资盘开仓力度有所下降。

上周融资偿还额为2718亿元，日均值为544亿元，较前周的日均值减少4.5%，也是接近去年下半年以来的最低值。融资盘保持惜售状态。

上周融资买入与偿还额合计约为5383亿元，日均值较前周减少7.60%，较大盘日均成交的降幅要更大一些，显示伴随核心资产下行，融资市场活跃度下降。

与上周的融资余额15148亿元比较，周换手率为36%，较前周的39%有所回落，整体人气处于低位循环，有机会重新进入上升通道。随着低位个股反弹带来的赚钱效应增加，人气将有所提升。

与两市上周成交金额34547亿元相比，上周的融资交易占比为15.6%，较前周的16.30%有所回落，处于去年10月以来的最低水平。

后市研判：大盘继续保持区间震荡，季报行情将进入尾声。投资者可继续关注估值合理、保持成长性的龙头个股。（刘然）

公募FOF规模破千亿背后

盈利增长迅猛，业绩能涨抗跌

进入今年，公募FOF规模再进一步，以基金年报披露规模叠加今年以来新基金募集规模，FOF规模已突破1000亿元。规模增长的背后是抗跌增长的盈利表现与能涨抗跌的业绩支撑。

根据基金业协会统计，2020年FOF产品盈利超110亿元，达到2019年同期近5倍。FOF头部公司的增长更为抢眼，如工银瑞信基金旗下7只FOF全部实现盈利，合计盈利达4.6亿元，相比2019年的3800万元增长110.71%。值得一提的是，截至目前，全行业共有53家公募机构布局了FOF业务，工银瑞信基金是布局养老目标日期系列基金最全的基金公司之一，其产品精准对接70后至90后主流人群的养老投资需求。

对于后市的投资操作展望，工银瑞信FOF投资部总监蒋华安表示，今年将以绝对收益为目标，用战术α和

择股(β)去弥补β空间有限的不足，上半年及时兑现部分权益收益，下半年择机把握债市机会。权益资产方面，A股有望继续区间震荡，仍以结构性机会为主，景气上行板块是超额收益主要来源。权益二级配置，将在坚持战略配置消费、医药、科技等核心赛道基础上，超配服务型消费、家电及汽车等消费制造业、新能源及军工等方面制造业。固收资产方面，债券市场后续将以震荡为主，关注下半年可能出现的收益率高位带来的战略配置机会，择机考虑大规模买入持有长周期债券(β)。

工银瑞信FOF投资部副总监黄惠宇也表示，面对A股市场结构分化巨大和整体估值已不便宜的现状，投资者应适度调节预期，对今年偏股基金整体是否能延续2019年和2020年的较高收益需持审慎态度。（杨广）

A

大基金拟减持9家芯片股

从今年开年至今，已有9只芯片股发布国家大基金减持计划的相关进展。其中不乏大陆晶圆代工龙头中芯国际、国产IC封装业第一股长川科技等绩优股。而减持计划公布后，多只相关芯片股的股价不同程度出现小幅下跌。

在9家公布国家大基金减持计划的9家芯片半导体企业中，共有1家半导体材料企业、1家IC电子工业专用设备企业、2家芯片设计企业、1家晶圆代工企业、3家芯片半导体封装或封装企业，还有1家导航定位产品企业。9家企业分别为太极实业、长电科技、兆易创新、晶方科技、安集科技、华天科技、北斗星通、长川科技、中芯国际。

其中，太极实业和长电科技是在去年下半年公布国家大基金减持计划，太极实业在今年2月2日发布公告称国家大基金减持计划实施完毕；长电科技在今年1月28日公告，国家大基金已减持公司1%股份，至今计划进行过半。剩余7家均是在今年发布股东减持计划，国家大基金对中芯国际的减持计划已实施完毕，6

家仍在实施中。

在减持计划实施前，国家大基金对被减持公司的持股比例均在5%以上。其中，国家大基金直接持股比例最高的公司是IC封装玩家长电科技，持股比例为19%；直接持股比例最低的为半导体封装玩家太极实业，持股比例为6.17%。另外，国家大基金还计划将持有的华天西安27.23%股份，全部转让给华天西安母公司华天科技，华天西安主营业务包括IC产品设计等。根据减持计划相关公告，国家大基金会在发布公告后15个交易日后的6个月中完成集中竞价交易。因此，今年开年至今发布股东减持计划的6家公司，最晚会在今年10月底完成股权变更。

从减持的股权比例来看，除去转让华天西安的股份给其母公司，国家大基金对太极实业的减持规划为不超过后者公司总股本的1.5%，对中芯国际的减持规划尚未公布，剩余6家公司的减持规划均为不超过后者公司总股本的2%。

华为无人驾驶技术首秀有何亮点？

业内人士分析，最大亮点是可以全程由车辆自行判断路况

热点追踪

羊城晚报记者 林曦 实习生 宋琪荣

华为跨界到汽车行业打响了一枪。4月17日晚，北汽与华为共同打造的极狐阿尔法S华为HI版正式发布，预售价为基础版38.89万元，高阶版42.99万元，该款车型为量产的现货，预计今年11月、12月交付。据了解，作为智能汽车增量部件供应商，华为以Huawei Inside创新模式与车企深度合作，打造精品智能汽车，包括1个全新的智能汽车数字化架构和5大智能系统，智能驾驶、智能座舱、智能电动、智能网联和智能车云服务，以及30多个智能化部件。

有业内人士指出，极狐阿尔法S华为HI版是第一款打HI标识的豪华智能电动轿车，同时也是首款搭载华为激光雷达方案的智能电动车，是华为与车企开展跨界合作的首个典范。这代表着华为依托ICT领域三十余年深耕经验，帮助车企造好智能汽车，促进中国汽车产业技术跨越式升级，在智能化、自动驾驶等前瞻领域加速领先与超越。

百公里加速最快 仅需4.2秒

这款Huawei Inside汽车的配置可谓豪华。据了解，阿尔法S华为HI版将搭载3颗96线车规级激光雷达、6个毫米波雷达、12个摄像头、13个超声波雷达，同时搭载算力可达352Tops的华为芯片。动力方面，阿尔法S搭载前后双电机，提供高低两种动力，最大功率分别为160kW和320kW，百公里加速最快仅需4.2秒。

续航方面，新车分为3种续航里程版本，分别是525km、603km以及708km。据报道称，首款Huawei Inside智能豪华纯电轿车北汽极狐阿尔法S（华为HI版），搭载的是宁德时代三元锂电池，可实现708km（NEDC）的续航里程。值得一提的是，针对新能源汽车“充电慢”的焦虑，华为基于30余年电力电子技术积累，提供动力域高压平台解决方案，10分钟最高可充197公里续航里程。只需一杯咖啡的时间，便能充满能量。双电机智能四驱，百公里加速轻松跑入3秒级俱乐部，比肩超跑性能，极大提升用户的用车体验。

业内人士分析，阿尔法S华为HI版最大的亮点就是搭载了华为自动驾驶技术，它从技术上已经达到了可以全程由车辆自行判断路况，自己驾驶的级别。华为轮值董事长徐直军说：“研发团队告诉我，华为自动驾驶能够在市区做到1000公里无干预的自动驾驶。”这款新能源高端轿车在正式上市之前，4月15日在上海进行了公开试驾，而这也是华为自动驾驶技术全球首次公开试驾。据了解，现场测试车辆的行驶情况较为平稳，在红绿灯启停、无保护左转、避让路口车辆、礼让行人、变道等情形下均能实现城区通勤无干预自动驾驶。

对汽车业务投资 超十亿美元

阿尔法S华为HI版还针对车机交互开发了鸿蒙OS智能互联座舱，支持多达24个应用生态，包括畅联通话、高德、酷狗音乐等，做到跟手机一样，应用能够随时更新，还能和手机的交互应用，达到人车交互一体化。

有业内人士分析测算，预计未来全球的智能网联汽车渗透率将提升，到2021年中国车联网市场空间将达到1150亿元。2020年自动驾驶市场规模为844亿元，2025年将达到2250亿元。这个数字仅针对国内ADAS（高级驾驶辅助系统）市场而言，更不必说“钱”景更为广阔的L4级以上自动驾驶领域所创造的价值将以万亿为单位。

华为方面透露，华为今年在智能汽车部件领域的研发投入将超过10亿美元。“我们专门设计了一个‘华为inside’的Logo，以后大家看到这个车上有个Logo，就知道是华为一起设计的。但不是所有华为提供部件的汽车都会标上‘华为inside’，只有用了我们自动驾驶技术的汽车才有资格标上这个Logo。”徐直军表示。在未来，华为将加大对自动驾驶的投资，推动汽车行业的智能化、网联化，为华为带来长期战略机会。



受访者供图

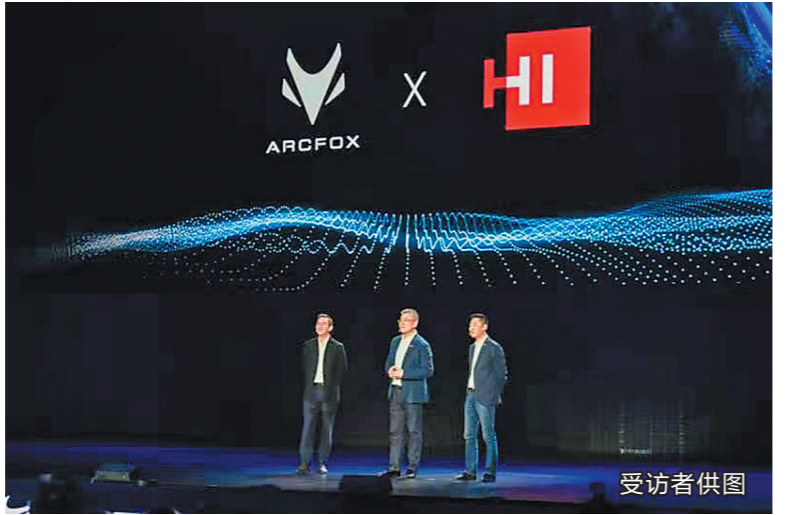
在回应造车问题时表示，“造车”这一决策经过了多年慎重考虑，至今一直没有改变。

据了解，华为目前已经与三家车企合作伙伴进行深度合作打造三个子品牌，包括北汽的ARDCOX极狐，以及重庆长安和广汽的两个子品牌，但后者名字还没想好。其中，广汽的L4级自动驾驶汽车计划在2024年才推出。

“车变成了热门的跨界的话题，做ICT的公司不造车好像变得落伍了。这里面反映了一个趋势，汽车行业也走到了数字化转型的关键时间点上，车未来的发展方向一定是电动化和智能化，这个是不可改变的。”今年3月，华为副董事长、轮值董事长胡厚崑在采访中就对包括羊城晚报记者在内的媒体表示，华为的定位是作为智能汽车部件的供应商，这样的定位是因为华为所掌握的技术可以在智能汽车的领域有关键产品，包括车联网、自动驾驶、智能座舱、智能动力系统等等。今天这个定位依然是不会改变的，这一点非常明确：“帮助车企造好车，这一点始终是我们的定位。”

重申只是帮助企业造好车

近期，随着华为不断在汽车领域大展宏图，加之小米等手机厂商宣布造车，外界又开始新一轮“华为造车”的议论。4月12日，在华为分析师大会期间，徐直军



受访者供图