

上市資訊

2020 年 12 月号（总第 55 期）

发行上市服务中心

2021 年 1 月 11 日

目录

【发行信息】

股票发行上市信息

债券发行上市信息

【交流动态】

迎来开业 30 周年 上交所召开理事会等会议

上交所修订发布《上海证券交易所科创板股票发行上市审核规则》等

证监会发布《关于加强私募投资基金监管的若干规定》

【专题研究】

近期新能源汽车行业发展情况分析

【发行信息】

■ 股票发行上市信息

1、 股票发行融资情况

截至12月31日，今年上交所主板IPO上市企业88家，募集资金1208.17亿元；科创板IPO上市企业145家，募集资金2226.22亿元。

2、 在会审核企业情况

截至12月31日，证监会按周公布的在审企业共计874家。其中，上交所在审企业367家（主板131家，科创板236家），深交所在审企业507家（中小板62家，创业板445家）。

3、 新增IPO申报情况

截至12月31日，今年新增IPO申报企业共计841家，其中，上交所393家（主板66家，科创板327家），深交所448家。

■ 债券发行上市信息

截至12月31日，本所2020年已完成公司债累计发行3478只，发行金额36299亿元；已完成资产支持证券挂牌2605只（按照挂牌证券只数统计），挂牌金额10551.60亿元；上交所各类债券挂牌数量已达20367只，比去年底增加5008只，增幅32.59%；债券托管金额已达13.23万亿元，比去年底增加3.09万亿元，增幅30.56%。

【交流动态】

1、正值上交所正式开业 30 周年纪念日之际，上海证券交易所召开第五届理事会第三次会议、第三届监事会第三次会议，就上交所 2020 年工作情况和 2021 年工作安排听取理事、监事意见。同日还召开了理事会政策咨询委员会全体会议暨上交所开业 30 周年座谈会，回顾 30 年来发展历程，展望新时代资本市场发展。

2、为贯彻落实新《证券法》要求，持续推进科创板试点注册制改革，进一步规范和完善发行上市审核工作，从源头上提高上市公司质量，经中国证监会批准，上交所于 2020 年 12 月 4 日发布新修订的《上海证券交易所科创板股票发行上市审核规则》以及《上海证券交易所科创板上市委员会管理办法》。

3、为进一步加强私募基金监管，严厉打击各类违法违规行为，严控私募基金增量风险，稳妥化解存量风险，提升行业规范发展水平，保护投资者及相关当事人合法权益，日前证监会发布《关于加强私募投资基金监管的若干规定》。《规定》共十四条，形成了私募基金管理人及从业人员等主体的“十不得”禁止性要求。自 2020 年 9 月 11 日至 10 月 10 日向社会公开征求意见，同时证监会通过书面征求意见、召开座谈会等形式充分听取各方意见。

【专题研究】

近期新能源汽车行业发展情况分析

上交所公司监管一部 黄兆丰 应元中 孙姝雅

近年来，新能源汽车逐渐受到消费者的认可，其发展速度及其带给传统汽车行业的变革有目共睹。在此背景下，各大传统汽车企业纷纷加速电动化转型，以特斯拉、蔚来为代表的造车新势力也纷纷涌入。2020年初，受新冠疫情影响，新能源汽车产业受到了明显冲击。随着国内疫情防控常态化，全面复工复产，行业产销情况呈现强势“回暖”迹象，加之国内多项新能源汽车扶持政策出台，新能源汽车行业公司业绩与股价双双大幅上涨。以比亚迪、蔚来汽车为代表的车企市值已超过部分传统汽车龙头，引发市场高度关注。本文以新能源整车为切入点，对当前新能源汽车行业发展及其重点企业情况进行梳理分析，研判行业发展趋势及风险。

一、近期我国新能源汽车行业发展情况

我国新能源汽车发展大致可分为三个阶段：2009-2013年的萌芽期，此时以公共领域示范为主，技术和市场尚在培育；2014-2018年的成长期，国家重视度提升，财政补贴力度加大，鼓励私人购买，电动车销量快速增长；2019-2020上半年的调整期，财政补贴大幅退坡，由政策驱动往市场驱动过渡，行业竞争加剧，出现连续负增长。2020年下半年，我国新能源

汽车产业进入新一轮成长期，政策补贴退坡、新冠疫情、宏观经济下行等负面因素逐渐消化，新能源汽车市场接受度提升。具体看，2020年新能源汽车市场呈现以下特征。

（一）行业经历年初下滑后逐步复苏，销售车型出现两极分化

2020年我国新能源汽车产业先后经历了下滑与复苏阶段。年初受新冠疫情影响，新能源汽车产销出现了显著下滑，一季度我国新能源汽车产量和销量分别为 10.51 万辆、11.40 万辆，较去年同期分别下滑 65.43%、61.85%。随着 3 月以来全国范围内的复工复产以及新能源汽车产业的利好政策不断推出，行业逐步复苏，1-11 月，我国新能源汽车产销分别实现 111.91 万辆、110.91 万辆，同比分别增长 2.38%、6.35%，扭转了全年的下滑趋势。相较而言，前 11 个月汽车行业整体产销量同比分别下滑 2.89%、2.77%，新能源汽车行业整体表现更优，11 月我国新能源汽车销量占汽车总销量的比重已由去年同期的 3.88% 上升至 7.50%。

从销售车型结构来看，微型车与中高端车型销量领先，分化明显。一方面，中高端车型销量占比显著提升，2020 年 11 月，新能源汽车销量前十大车型榜单中，以特斯拉 Model 3 为代表的 B 级、C 级车销量合计占比达 30.46%，较去年同期增长 23.09%，得益于产业技术发展及消费升级推动，新能源汽车得到了更多中高端消费者认可；另一方面，以五菱宏光 MINI

EV、欧拉黑猫为首的微型车销量占比亦增长显著，11月A00级新能源汽车销量占前十大车型总销量的比重达44.20%，较去年同期增长14.33%。与此同时，普通车型如A0级、A级车销量在性价比和品牌价值上都无明显优势，市场占比出现明显下滑。

（二）多项政策发力，支持产业发展

目前我国新能源汽车产业未臻成熟，动力电池成本高昂等因素导致新能源汽车的性价比相比燃油汽车仍有所不及，行业对补贴政策仍有一定依赖。在新冠疫情对行业造成较大冲击的背景下，为了持续支持新能源汽车产业发展，国家层面出台了一系列产业政策。

一是延长新能源汽车补贴的退出期限，稳定市场预期。2020年4月，财政部宣布将原定于2020年全面退出的新能源汽车购置补贴延长至2022年底，并确定未来三年内补贴标准将在上年的基础上分别退坡10%、20%、30%，续航里程低于300公里的车辆、售价超过30万元的车辆（换电模式除外）不能获得补贴。补贴期限的延长缓解了新能源车企以及产业链上下游企业的短期压力，对冲了疫情造成的部分影响，同时也稳定了市场对于新能源汽车产业的信心。

二是修订双积分政策，在产销量基础上提升质量要求。2020年6月，为了适应产业发展新形势，更好地促进节能与新能源汽车产业高质量发展，工信部正式修订了双积分政策。修订内容的核心变化有三：一者，新政策明确了2021至2023年

14%、16%、18%的积分比例要求，并下调了单车分值，倒逼车企提高新能源汽车产销占比；二者，新政策的积分计算方法中，除续航里程外，增加了能量密度、电能消耗的技术指标，对车企的三电技术提出了更高要求，一定程度上避免了车企盲目堆叠电池以提升续航里程的情况；三者，新政策在加严积分比例要求的同时明确了新能源汽车积分结转的方式，稳定了积分交易的预期，平衡了积分交易市场的供求关系。总体来看，新的双积分政策有望在推动车企向新能源转型、节能降耗方面发挥重要的导向作用。

三是国务院正式发布《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》，彰显国家支持新能源产业的决心。规划的要点对有四：一者，明确市场的需求预期，提出到2025年新能源汽车新车销量20%的占比，2035年纯电动车成为新车销售主流、公共领域全面实现电动化，向市场释放了产业增长的积极信号；二者，重点强调技术创新，明确了以纯电动、插电混动(含增程式)、燃料电动为“三纵”，动力电池、驱动电机、智能网联为“三横”的研发布局，为行业技术的发展指明了方向；三者，强调龙头企业在技术探索方面的引领作用，并提出强化市场机制作用，促进行业的优胜劣汰，进一步提高产业集中度，未来龙头企业在市场占有、技术储备上的领先优势有望进一步提升；四者，完善产业基础设施体系，重点推进充换电、智能路网、氢燃料供给体系建设，进一步打开了相关产业

的发展空间。

（三）行业竞争日趋激烈，车企经营情况分化明显

近年来，新能源汽车行业竞争日趋激烈。以特斯拉、蔚来为代表的造车新势力，以大众集团、上汽集团为代表的传统车企纷纷涌入新能源汽车市场，随着市场进入者的逐渐增加，市场竞争加剧，行业集中度有所下降。2020年前3季度，我国新能源乘用车市场中第1名、前3名、前5名、前10名销量占比分别为14.6%、33.4%、44.0%、61.9%，较2016年分别下降17.1、23.9、26.1、33.7个百分点，行业集中度显著下降。

在激烈的市场竞争中，行业参与者的经营情况也发生了分化。以造车新势力为例，一方面，新势力中的龙头公司经营情况良好，特斯拉、蔚来、小鹏汽车、理想汽车等在2020年前3季度均实现了销量与业绩的大幅提升。另一方面，部分核心竞争优势不突出的造车新势力则面临较大的经营危机。2020年前3季度，本土造车新势力销量排名前五位的公司总销量占本土造车新势力总销量的比重超过85%，五家公司之外，其他造车新势力则面临较大经营压力，部分公司销量持续低迷，部分尚不能实现量产，还有部分已濒临破产，数据显示，2020年中国造车新势力企业数量仅剩40家左右，超过六成公司倒闭。

（四）多种技术路径并行，智能网联成为布局焦点

新能源汽车的技术路径选择的差异主要体现在动力电池与发动机技术路径选择方面。在动力电池方面，三元高镍电池与

磷酸铁锂电池是目前最为主流的技术路线。磷酸铁锂具有价格低廉、环境友好、安全性能较高、结构稳定性与循环性能较好的优势，应用较为广泛。但其能量密度较低、低温性能较差，目前主要使用在商用车（客车）领域。相较于磷酸铁锂，三元材料的优势在于能量密度更高、续航里程更长。2017年以来，三元电池已经在乘用车领域大范围取代了磷酸铁锂电池；NCM三元正极材料也已经替代磷酸铁锂，成为国内占比最大的锂电池正极材料。国内外龙头企业中，比亚迪坚持磷酸铁锂路线，特斯拉则使用三元电池。目前主流车企动力电池的选择尚未统一，孰优孰劣，仍待市场与时间的检验。

发动机方面，纯电动、插电混动、油电混动是目前主要的竞争路线。纯电动路线具有环保、成本低等优势，但是续航里程、充电设施便利性始终是发展掣肘；插电式混合动力兼具环保、成本低、续航里程长等优势，但是充电便利性上仍有一定限制；油电混合动力路线在省油、续航里程、提速、便利性上优势突出，但是相比其他路线成本较高。特斯拉、蔚来和小鹏等造车新势力多选择纯电动汽车，理想汽车较为特别，选择了增程式混动的差异化路线。传统车企的自主品牌、合资品牌汽车多选择混合动力路线。例如一汽、上汽等品牌受前期国家新能源汽车补贴政策影响多选择纯电动与插电混动路线。宝马、奔驰等德系车企侧重于发展插电式混合动力汽车，而日系车企丰田、本田等由于前期的技术积累侧重于发展自身优势突出的

油电混动技术。

同时，智能化、网联化、人性化的功能设计将成为新能源汽车产品差异化竞争的关键，各大车企纷纷加速在智能网联领域布局。早在 2018 年，丰田汽车就宣布要成为一家移动出行公司，公司竞争对手将转变为 Google、Facebook 等科技巨头；2019 年，大众汽车也提出要成为一家软件驱动的公司。同时，苹果、谷歌、阿里、百度等互联网巨头也都通过合作、授权等方式开始布局自动驾驶领域。

二、新能源汽车企业情况分析

我国新能源汽车市场的主要参与者包括传统车企和造车新势力。造车新势力主要系近几年设立、主打新能源汽车的全新品牌，他们的运营模式更灵活、激励机制更有效，因此在用户体验、市场反应、创新与执行能力上都更具优势。传统车企即过去生产燃油汽车的品牌，他们在汽车工业领域有着长期积淀，在技术、渠道、供应链体系等方面都更为成熟。更进一步，造车新势力可分为特斯拉与本土造车新势力，传统车企又可以细分为自主与合资品牌。目前新能源汽车市场中，各参与者的产销情况、财务表现、市场估值均产生分野，具体表现如下。

图1 主要新能源汽车品牌概览



（一）从产销量上看，头部新势力迅速增长，自主品牌下滑，合资品牌初露锋芒

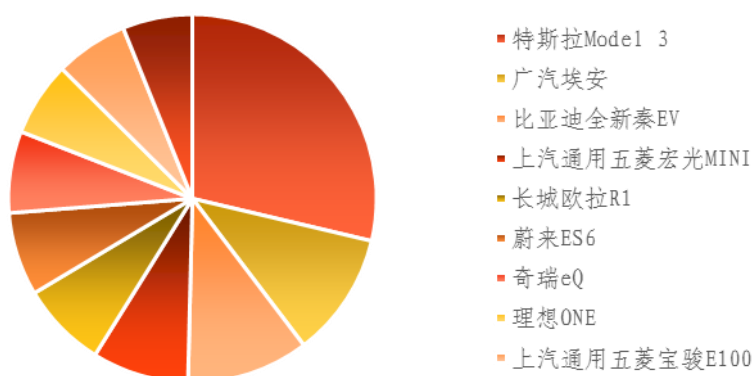
一是特斯拉一枝独秀，本土头部新势力迅速增长。在全球市场，特斯拉 2019、2020 年上半年市占率接近 20%，位居第一；在中国市场，2020 年 1-9 月销售榜单中特斯拉 Model 3 名列榜首，占前十大品牌总销量的比重接近 30%。本土新势力中，头部新势力呈现了销量的快速增长，例如蔚来在 2020 年前 3 季度累积交付 2.42 万辆，已超过去年全年交付总数；理想自首款车型理想 one 于 2019 年 12 月问世以来，仅一年时间销量已突破 3 万辆。

二是传统自主品牌整体地位下降。一方面，从销量来看，2020 年前 3 季度，绝大多数传统新能源自主品牌销量下滑，如某传统新能源车企前 3 季度累计销售新能源汽车 11.09 万辆，同比下滑 42.40%；再如另一家主打新能源汽车的传统车企前 3 季度累计销售新能源汽车仅 2.11 万辆，同比下滑 78.57%。另

一方面，从市场地位来看，国内新能源乘用车销售榜单中，2019年传统自主品牌占据前十大中的九席，而2020年1-9月已下滑至四席。但是也有部分自主品牌发展较好，如广汽集团新能源销量大幅提升，中高端车型埃安系列在前3季度销量同比暴增113.7%，位居自主品牌销量第一。

三是合资品牌初露锋芒。自2018年我国取消对新能源汽车外资持股比例的限制以来，各大跨国车企纷纷加大在华新能源投资力度，目前已初现成效。一方面，在中高端车型领域，宝马5系插电式混动汽车在2020年前3季度销量达1.7万辆，逆市增长，首次跻身国内新能源汽车销售榜前十。另一方面，在微型车领域，上汽通用五菱宏光MINI于今年7月上市，9月单月销量就达到1.45万辆，超越特斯拉，夺得当月销量桂冠。

图2 2020年1-9月中国市场新能源乘用车销量前十大车型



（二）从财务表现上看，疫情后新势力业绩改善明显，但大多未实现盈利

因传统车企新能源业务普遍占比不高，且大多未单独披露

新能源汽车业务的财务数据，故本节主要针对造车新势力的财务业绩展开分析。

疫情过后，随着行业复苏，造车新势力业绩整体回升。一是从营业收入来看，受益于销量攀升，蔚来、理想、小鹏和特斯拉营收均实现大幅增长，蔚来、特斯拉 2020 年前 3 季度营收同比分别增长 93.24%和 20.93%，小鹏汽车、理想汽车前 3 季度营收已超过去年全年。二是从销售毛利率来看，2020 年前 3 季度特斯拉、蔚来、理想销售毛利率分别为 21.95%、7.61%和 15.53%，小鹏汽车 2020 年第 3 季度销售毛利率也首度转正至 4.6%，主要得益于生产和交付规模扩大带来的成本下降。三是在现金流方面，特斯拉、理想汽车 2020 年前 3 季度经营活动净现金流分别为 195.91 亿元和 13.18 亿元，蔚来 2020 年第 3 季度经营活动净现金流首度转正，造血能力初步显现。

表 1 近期部分新势力上市车企财务数据

证券代码		TSLA.O	NIO.N	XPEV.N	LI.O
证券简称		特斯拉	蔚来	小鹏汽车	理想汽车
营业总收入(亿元)	2019 年度	1,714.61	78.25	23.21	2.84
	2020 年 1-9 月	1,415.96	96.17	29.93	53.10
扣除非经常损益后的净利润(亿元)	2019 年度	-49.74	-114.13	-36.92	-18.49
	2020 年 1-9 月	30.71	-41.19	-20.71	-5.31
经营活动现金流量净额(亿元)	2019 年度	167.78	-87.22	-35.63	-17.94
	2020 年 1-9 月	195.91	-	-	13.18
筹资活动现金流量净额(亿元)	2019 年度	106.67	30.95	35.94	56.56
	2020 年 1-9 月	495.84	-	-	147.20
销售毛利率(%)	2019 年度	16.56	-15.32	-24.05	-0.03
	2020 年 1-9 月	21.95	7.61	-1.10	15.53
资产负债率(%)	2019.12.31	76.36	133.07	69.05	51.85
	2020.9.30	61.70	58.79	29.03	19.90

但行业目前整体仍处于资本投入阶段，除特斯拉外大多数

新势力尚未实现盈利。蔚来、小鹏汽车、理想汽车 2020 年前 3 季度扣非后净利润分别为-41.19 亿元、-20.71 亿元和-5.31 亿元，亏损金额较大。本土新势力持续亏损的原因主要在于其目前仍处于投入阶段，且尚未形成规模效应，单车效益不高，如 2020 年第 3 季度蔚来单车收入为 34.96 万元，与特斯拉 35.93 万元相当，但蔚来单车成本费用合计达 42.43 万元，高于特斯拉的 31.75 万元。在持续亏损的情况下，造车新势力需要依靠外部融资，例如理想汽车本年筹资活动现金流净额达到 147.20 亿元，系 2019 年全年的 2.6 倍，通过外部融资，公司资金情况得到改善。

（三）从市值情况看，新能源车企市值高涨，造车新势力后来居上

随着电动汽车在全球市场的快速推进，市场也给予新能源车企较高估值。2020 年以来，以特斯拉为首的新能源车企股价一路狂飙，新能源车企的市值整体上已赶超传统车企。截至 2020 年 11 月 30 日，特斯拉市值已达到 3.54 万亿元，接近剩余所有上市车企总市值的一半。在全球市值排名前 10 的上市车企中，中国企业有两家，分别是蔚来与比亚迪，两家公司市值分别为 4,671.38 亿元、4,535.39 亿元，超越传统车企巨头通用汽车与大众汽车。

图 3 主要新能源汽车相关上市公司市值比较（2020.11.30）

单位：万亿元

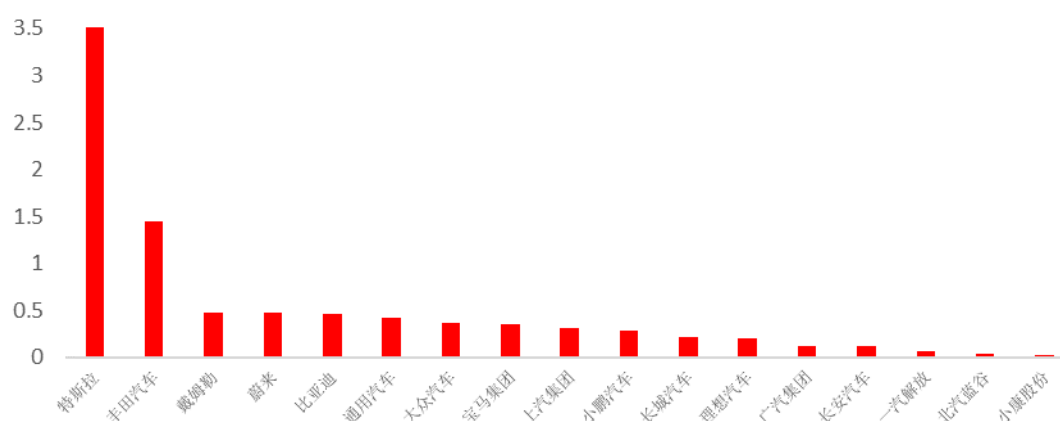


表 2 国内部分新能源车企与传统车企三季度经营情况对比

单位：亿元

公司名称	营业收入 (人民币)	净利润 (人民币)	净利润 同比增长 (%)	毛利率 (%)	销售量 (万辆)	净资产收 益率 (%)	市值 (截至 2020 年 11 月 13 日, 美元)
1. 比亚迪与戴姆勒							
比亚迪 (002594.SZ)	1,036.47	34.14	116.83	19.70	33.58	5.86	753.5
戴姆勒 (DDAIF.00)	3,148.56	168.60	19.03	-	77.27	-	615.2
2. 蔚来与通用汽车、宝马集团							
蔚来 (NIO.N)	96.17	-41.19	51.66	7.61	5.83	-478.19	571.3
通用汽车 (GM.N)	5,786.34	243.87	-48.30	20.75	注 1	8.41	531.6
宝马集团 (BMW.DF)	5,556.54	168.68	-40.33	12.72	163.83	3.55	453.8

与传统车企相比，本土造车新势力被市场赋予了更多期待。造车新势力的高估值主要有以下三方面原因，一是源于近期公司产销量的快速增长。9 月，国内新能源车企龙头比亚迪销量超过 19,881 辆，同比增长 45%；造车新势力龙头蔚来汽车销量突破 5,000 辆，同比增长 100.1%；二是三季度以来经营业

绩整体向好,成长性逐步得到验证。比亚迪三季度实现营业收入 445.20 亿元,同比增长 40.72%;实现净利润 17.51 亿元,同比增长 1362.66%。蔚来第三季度实现营收 45.26 亿元,同比增长 146.4%;净亏损 10.47 亿元,同比收窄 58.5%。三是得益于行业特殊的估值逻辑。在现行二级市场的估值体系中,传统车企往往被视作制造业公司进行估值,而造车新势力则是按照互联网公司的逻辑进行估值,因此即便造车新势力目前的资产规模、生产规模,销售收入、盈利水平都远不如传统巨型车企,却得到了资本市场的高度青睐。

三、新能源汽车行业整体趋势研判

(一) 政策持续助力,行业向高质量增长转型

在多项政策的支持下,新能源汽车产业持续增长的预期较为明朗。一方面,2020 年前 3 季度我国新能源汽车渗透率仅为 4.3%,与《新能源汽车产业发展规划》中 2025 年 20%的渗透率目标存在较大差距,行业未来成长空间较为广阔。另一方面,补贴期限的延长、双积分政策逐步加严积分要求、产业规划定下的较高目标,都表明了国家对支持新能源汽车产业发展的决心与信心,未来针对新能源汽车产业的支持政策有望持续推出。

同时,政策层面对于新能源汽车的质量要求逐渐提高,行业持续向高质量增长转型。如新能源汽车补贴对于续航里程的要求由 2018 年的 150 公里增加至 2020 年的 300 公里,30 万元

的价格限制也要求公司提升成本管控能力；再如双积分政策中新的积分计算办法中增加对电能消耗量、电池能量密度指标，对新能源汽车的三电技术提出了更高要求。未来随着产业技术的持续发展以及政策要求的逐渐提高，新能源汽车的产品质量有望逐步提升。

（二）整车复苏为产业链带来机遇，需关注产业链瓶颈对行业的制约风险

新能源整车产业的复苏有望带动上下游产业的发展。在无论是上游的原材料、三电系统，还是下游的充换电基础设施、汽车后市场服务都将从中获益。以动力电池行业为例，一方面，随着新能源汽车产业的持续复苏，动力电池行业亦持续增长，2020年11月我国动力电池装车量达10.6亿瓦时，同比增长68.8%，环比增长80.9%；另一方面，主流电池厂商也不断扩大产能，如比亚迪投资60亿建设蚌埠生产基地，宁德时代投资50亿建设印尼工厂。

然而，产业链中的瓶颈也可能制约新能源整车行业的发展。以汽车芯片为例，2020年初，市场突发“缺芯”事件，因市场中汽车芯片供应不足，部分汽车厂商生产经营受到影响。汽车芯片短缺的原因有二，一是全球汽车芯片被欧洲半导体企业垄断，而欧洲半导体产业因新冠疫情而出现了产能不足现象；二是中国新能源汽车产业的迅速复苏导致市场需求大幅增长。由于2021年欧洲疫情仍然存在一定的不确定性，且半导

体产业生产周期较长，短期汽车缺芯问题难以缓解，明年初我国新能源汽车产量或将出现一定程度的下滑；同时，受缺芯事件刺激，我国汽车半导体产业投入也可能出现一定增长。

（三）造车新势力企业估值整体较高，需关注相关经营及炒作风险

目前，新能源汽车行业在资本市场存在被高估的风险。一是目前行业经营情况可能不足以支撑其市场价值。以特斯拉为例，2019年特斯拉年销37万辆，同期丰田汽车销售1074万辆，为特斯拉的近30倍，销量差距较大，但截至11月30日，特斯拉估值已达到3.54万亿元，超过丰田汽车的2倍。二是未来市场格局存在一定的不确定性。以本土造车新势力为例，蔚来、小鹏汽车、理想汽车目前销量增长较快，但造车新势力大多是通过一两款明星车型打开市场，在汽车生产、企业经营等方面经验尚有不足，如某家造车新势力在2020年就多次因为安全问题召回已售车辆。随着传统车企逐渐加速新能源转型，市场参与者逐渐增加，该等造车新势力未必能够长期保持其高速增长态势。三是新能源汽车作为风口行业，已成为了市场关注乃至炒作的焦点。前期多家A股公司仅凭借微弱联系成为新能源汽车概念股，就出现了连续涨停，而相关企业的基本面并未发生明显变化。综上所述，目前新能源汽车行业可能已存在被高估的风险。（摘编：黄玲）

【免责声明】

本刊所载文章观点仅代表作者个人观点，不代表上海证券交易所观点。在任何情况下，本刊所载文章不构成任何投资建议，不做出任何形式的担保，据此投资，责任自负。

本刊为内部参考资料，相关版权归上海证券交易所所有，未获得本所事先书面授权，任何机构和个人不得对相关文章进行任何形式的复制、发表或传播。如需引用或获得本所书面许可予以转载、刊发时，均须注明出处。

(本期编辑：黄玲， 校对：张冯彬)



服务创造价值



上交所企业上市服务

发行上市服务中心

联系人：谢笑

电话：021-68828602

邮箱：xxie@sse.com.cn

地址：上海市浦东南路500号33楼

邮编：200120

传真：68801288

送：各地方政府、证监局、拟上市公司及相关中介机构