

固态电池量产装车可期 互联网巨头入局加速商业化进程

■本报记者 李春莲

在近日举行的广州车展上，多家车企宣布加速布局固态电池。东风汽车表示，目前正在研发的二代固态电池，预计将在2024年上半年实现量产搭载，届时整车续航里程可达1000公里以上；长安深蓝也表示，开始加速半固态电池研发，目前已经进入工程化研发阶段，2025年将搭载整车应用。

除此之外，国轩高科、格林美等多家上市公司近期也都对外公布了固态电池研发最新进展。1月5日，固态电池板块受到资本热捧，赣锋锂业、天齐锂业等多家上市公司股价上涨。

北京特亿阳光新能源科技有限公司总裁祁海坤对《证券日报》记者表示，目前，固态电池处于产业化前期，不同技术路线有不同的企业在跟进，核心问题是材料性能的提升。

多家公司披露最新进展

1月2日，国轩高科在投资者互动平台上表示，公司的高安全半固态电池，单体能量密度达360Wh/kg，配套车型的电池包电量达160kWh，续航里程超过1000km，半固态电池匹配客户需求，预计2023年批量交付。

国轩高科有关人士向《证券日报》记者表示，近年来，公司不断突破行业瓶颈，360Wh/kg半固态电池将很快装车。

1月3日，格林美在投资者互动平台上表示，相比目前常规三元前驱体，固态电池所用前驱体在比表面积和粒度方面有一定特殊要求，现有前驱体生产线和原材料完全能够通过技术改造进行固态电池前驱体生产。

同时，格林美表示，目前，公司已具备多款固态电池用前驱体储备技术，可根据下游需求随时量产。

据了解，在头部动力电池企业中，宁德时代、中创新航、赣锋锂业、孚能

科技等都已公开表明在固态电池技术方面有所布局。

其中，赣锋锂业在2022年加大固态电池产线建设力度，公司第一代固态电池已在东风E70电动车上实现装车，另一个采用固态电池的明星车型蔚来ET7 1000公里续航版本也计划在明年交付。

在1000km续航里程的竞赛中，蔚来、广汽埃安、高合等车企也在积极与固态电池生产商合作，共同推进半固态电池的上车进程。业内普遍认为，作为过渡技术的半固态电池商用化即将到来。半固态电池依赖于液态电解质进行锂离子交换，但半固态电解质中的电解质含量已经大幅减少。

祁海坤认为，半固态电池和固态电池都会有一定的应用场景出现，在短期内肯定是几种技术路线并存。

资本争相布局

由于锂电池存在安全隐患和能量密度受限等问题，固态电池以固态电解质替代易燃有机电解液，同时可适配高能量密度正负极材料，有效解决新能源汽车安全与续航问题。

“锂电最重要的追求是能量密度、高安全性和高循环寿命，在这三重需求下，固态电池在目前来说是最好的发展路径。”祁海坤表示。

目前来看，互联网巨头也开始布局固态电池领域。近日，字节跳动与中科院物理所吴凡团队合作，提出一种新型全固态电池构型，首次实现了能够承受极低探测温度(-60℃)的全固态电池。2022年12月份，小米、联想入股卫蓝新能源，作为中国科学院物理研究所清洁能源实验室固态电池技术的唯一产业化平台，卫蓝新能源专

于全固态锂电池研发与生产。

2022年以来，资本争相布局固态电池领域，多家固态电池企业在一级市场获得投资，包括卫蓝新能源、恩力动力、太蓝新能源、高能时代、中科深蓝汇泽等。

中国科学院物理研究所研究员、中国能源研究会储能专委会副主任委员李泓近日表示，固态电池在2022年取得了一系列突破，标志着固态电池将开始进入市场，形成新的技术革命。

SNE Research预计，从2022年到2025年，全球全固态电池市场预计将从2.1GWh增长到30GWh，然后在2030年达到160.1GWh。

真锂研究院研究员墨柯向《证券日报》记者表示，动力电池向固态电池发展的方向已经越来越清晰，所以有越来越多包括互联网巨头在内的资本布局固态电池领域，而这显然会加快固态电池技术的商业化应用进程。



王琳/制图

看好直播电商增长潜力 新东方在线拟更名东方甄选

■本报记者 向炎涛 见习记者 贺玉娟

1月5日晚间，新东方在线发布公告，新东方在线科技股份有限公司董事会建议将公司英文名称由“Koolarn Technology Holding Limited”更改为“East Buy Holding Limited”及将公司双重外文名称由“新东方在线科技股份有限公司”更改为“东方甄选控股有限公司”。

对于更改公司名称的理由，新东方在线表示，公司认识到将重点转向直播电子商务以及该领域可长远带来的增长潜力，新的名称更能反映现有业务的发展方向及未来前景。

据东方甄选官方账号披露，自2021年12月28日其首播以来截至2022年12月28日，东方甄选账号从1个增加到6个，全平台粉丝数量超过3600万人，已推出超过50款自营产品，自营品总销量超过1800万单。

具体来看，东方甄选的直播销售产品覆盖农产品、食品、图书、生活用品等。其中，东方甄选账号的粉丝接近2900万人，其他账号中，东方甄选图书、东方甄选美丽生活、东方甄选自营产品3个账号粉丝量均超过100万人。

值得一提的是，从机构统计数据看，目前，东方甄选自营产品成交量占比已经居于高位。天风证券研报显示，2022年6月1日至2022年12月7日，东方甄选抖音全平台账号累计日均GMV已稳步增长至2840万元，其中自营品预计超过631万元。

而对于未来GMV的预测，招商证券认为，东方甄选品类及账号矩阵扩张、自营品发展及主播孵化将为公司带来多重机遇，预计2023财年GMV将达90亿元。

四川路桥跨界布局钾盐矿 拟豪掷63.65亿元赴非洲建项目

■本报记者 张敏 见习记者 刘钊

1月5日，四川路桥发布公告称，公司子公司四川蜀道新材料科技集团股份有限公司(以下简称“新材料集团”)拟收购澳大利亚STB Eritrea Pty Ltd(以下简称“STB”)所持Colluli Mining Share Company(以下简称“CMSC”)全部50%股权，并投资建设厄立特里亚(以下简称“厄特”)，位于非洲东北部)库鲁里钾盐矿项目。

四川路桥表示，“本次交易有利于公司扩大战略性资源储备，完善海外矿产资源的布局，为继续深度开发厄特矿产资源创造有利条件，进一步推动公司‘1+2’产业布局战略目标的实现。公司也将加大融资及项目管理力度，加快项目建设，力争项目年内开工并缩短工期至18个月，早日实现项目收益。”

跨赛道布局钾盐矿

根据中国寰球工程有限公司出具的可行性研究报告，该项目矿石总储量约11.13亿吨，其中已探明储量约3.03亿吨，氧化钾平均品位11%，项目主要产品为硫酸钾。

据了解，硫酸钾是一种无氯、优质高效钾肥。我国作为传统农业大国，是全球最大的钾肥消费国。但国内钾盐矿资源储量较低、供给能力不足，钾肥需求常年依靠大量进口满足。

天眼查数据显示，四川路桥直接持有新材料集团80%的股份，通过全资子公司四川公路桥梁建设集团有限公司间接持有新材料集团20%的股份。根据四川路桥三季报显示，2022年前三季度公司实现净利润60.81亿元，而本项目总投资约63.65亿元，相当于耗尽前三季度的净利润去收购项目资产。

四川路桥表示，本次决策后双方将签订股权转让协议，后续还需要履行相关审批程序和完成先决条件，待前述工作完成才能实现交割，此过程预计需3个月至5个月。项目从开始建设到实际投产还需24个月，项目投产后才可能产生收益。

“作为地方大型国企，对投资项目的背景调查、价值考量更为谨慎，资产评估条件也更为苛刻，此次收购应该是做过盘查的。且从公司‘1+2’产业布局来看，培育矿产及新材料和新能源两个板块有利于进一步完善集团产业链及价值链，助力公司平滑产业波动。”邢星如是说。

云内动力出资3350万元组建新能源合资公司 开展氢燃料电池系统研发

■本报记者 谢岚 见习记者 李如是

1月5日，云内动力发布公告称，与武汉众宇动力系统科技有限公司(以下简称“众宇动力”)、云南熙和商贸有限公司(以下简称“熙和商贸”)共同组建了云南新能源动力科技有限公司，开展氢燃料电池系统的研发、生产和销售工作。

根据合作协议，合资公司注册资本为5000万元，其中，云内动力以现金出资3350万元(股权占比67%)，众宇动力以现金出资990万元(股权占比19.8%)，熙和商贸以现金出资660万元

(股权占比13.2%)。

对此，云内动力表示，本次合作通过借助各方资源优势，有利于公司建立和掌握氢燃料电池核心技术，做好氢燃料电池动力系统技术储备和产业链布局，是公司向新能源转型迈出的重要一步。

“双碳”目标下，商用车领域碳排放迫在眉睫。云内动力相关负责人向记者表示，“作为一家传统内燃机企业，公司正在积极进行战略转型，布局新能源领域，我们一直在关注氢能源产业。通过这次合作，希望三方能够发挥在各自领域的优势，帮助合原新能源快速形成

氢能源领域的产品研发、生产制造与销售全链条能力，助力云内动力战略转型与可持续发展。”

“氢能正成为商用车领域减排的重要技术路线之一，与云内动力的合作将积极推进商用车领域减排工作。”众宇动力相关负责人表示。

北京特亿阳光新能源科技有限公司总裁祁海坤对《证券日报》记者表示，“在国家政策驱动下，氢燃料电池车在一些城市群的示范效应明显，大功率燃料电池技术发展迅速，商用车高功率重卡领域也在快速发展，未来有可能会逐

步向乘用车领域渗透。氢能源的‘万辆时代’或即将到来。”

但氢能源产业的发展同样受到许多限制。祁海坤表示，“目前，由于应用数量较少，氢燃料电池的生产成本比锂电池高一倍以上。此外，当前加氢设施配套欠缺，氢燃料电池汽车相关技术也不是很成熟，整车购置成本和加氢成本较高。”

云内动力表示，氢能源规模化发展目前仍处于早期阶段，规模提升依赖于政策支持与技术发展、成本优化等各种不同情况的综合作用。

去年12月份以来超30家轮胎企业发布涨价函 需求回暖行业利润或持续修复

■本报记者 赵彬彬

岁末年初，轮胎企业再次开启涨价模式。据《证券日报》记者不完全统计，自2022年12月份以来，已有超过30家轮胎企业发布了涨价函。

对此，多位受访者表示，受原材料涨价、开工率低、物流不畅等多重因素影响，轮胎企业生产成本高企，有向下游传递成本的需求。

“2023年，在国际国内两个市场的驱动下，轮胎行业有望实现进一步发展。”巨丰投顾高级投资顾问翁梓驰在接受《证券日报》记者采访时表示，随着产品涨价以及市场逐步复苏，轮胎企业利润有望进一步修复。

轮胎企业集中提价

近期，包括中策橡胶、玲珑轮胎、赛轮轮胎、三角轮胎、浦林成山、风神股份等在内的30余家轮胎企业发布了涨价函，其中，有20余家企业宣布自2023年1月份起上调产品价格，更有企业已经下发了2023年2月份的涨价函。

从涨价幅度来看，国内轮胎企业相对温和，涨幅主要集中在1%至3%之间。而普利司通、米其林、倍耐力等全球头部企业涨价幅度则更大。其中，米其林决定自2023年1月1日起，对部分乘用车、轻型卡车胎及采矿商用胎提价9%，自1月15日起，对米其林品牌公路运输卡车客胎及轻卡轮胎进行6%至8%的价格调整。倍耐力则宣布自2023年1月15日起，对乘用车和轻型卡车胎提价10%。

“生产、流通成本高企是轮胎企业提价的关键因素。”翁梓驰认为，近期，生产轮胎的原材料炭黑价格上涨，推高了轮胎企业的生产成本；同时，此前部分地区物流不畅也增加了轮胎企业在流通环节的成本，对涨价起到推波助澜的作用。

据生意社数据显示，2022年炭黑价格刷新了近十年新高。整体来看，炭黑价格从去年年初的9175元/吨上涨到12月31日的12050元/吨，上涨幅度达31.34%。

此外，轮胎行业开工率不足，供给端进一步收缩，在需求回暖的预期下也

推升了轮胎涨价预期。百川资讯数据显示，上周，全钢胎开工率为47.4%，环比降低7.9%，同比降低14.6%；半钢胎开工率为52.5%，环比降低6.2%，同比降低11.5%。

利润或进一步修复

此前，受多重因素影响，轮胎企业盈利能力下降。据东方财富Choice数据显示，2021年A股9家轮胎上市公司归母净利润全部出现下滑，9家公司全年净利润总和为34.44亿元，相比2020年的72.11亿元下降超过五成。

根据同花顺iFind数据统计，申万行业轮胎类上市公司毛利率由2020年一季度的22.10%下降至2021年四季度的14.80%，到2022年一季度更是进一步降至13.44%。此后，随着原材料涨价趋缓，轮胎行业毛利率才出现拐点。截至2022年三季度，轮胎行业毛利率已回升至13.94%。

与此同时，上市公司业绩也在逐步修复。2022年三季度，9家轮胎上市公司中已有4家净利润同比增速转正。