

5月份全球制造业PMI为48.3% 专家称表现最亮眼者仍是亚洲国家

■本报记者 刘萌

据中国物流与采购联合会6月6日发布数据,2023年5月份全球制造业PMI为48.3%,较上月下降0.3个百分点,连续3个月环比下降,连续8个月低于50%,创出自2020年6月份以来的新低。

中国物流信息中心分析师武威对《证券日报》记者表示,全球制造业PMI持续在50%以下,并创出阶段新低,意味着全球经济波动下行趋势没有改变。地缘政治冲突、通胀压力等因素使得全球需求增长动力持续不足,全球经济保持弱复苏态势。

亚洲和非洲主要国家制造业走势相对稳定

亚洲和非洲主要国家制造业

走势相对稳定,成为当前稳定制造业运行的主要力量。

5月份,亚洲制造业PMI为50.4%,较上月下降0.2个百分点,连续5个月在50%以上,显示亚洲制造业增速稍有放缓,但保持平稳走势。

从主要国家看,受基础原材料行业下行影响,中国制造业PMI仍在50%以下,但高技术制造业、装备制造业和消费品制造业出现企稳回升走势,中国新旧动能转换在加快进行;印度制造业PMI升至58%以上,制造业动能保持强劲;泰国PMI仍在58%以上的高位;日本制造业PMI升至50%以上;韩国、越南和马来西亚制造业PMI仍在50%以下。

总体来看,今年以来,亚洲制造业PMI持续5个月运行在50%以上,显示亚洲经济保持平稳增长趋

势。IMF最新报告预计,2023年亚太地区经济增速将从去年的3.8%上升至4.6%,对全球经济增长的贡献将达70%左右。

“表现最亮眼的仍然是亚洲国家,其中,中国等国家经济韧性较强,制造业基础扎实。”中国政策科学研究会经济政策委员会副主任徐洪才对《证券日报》记者表示。

非洲方面,5月份,非洲制造业PMI为50.2%,较上月微幅上升0.1个百分点,显示非洲制造业走势相对平稳。从主要国家看,尼日利亚制造业呈现加快恢复趋势,制造业PMI较上月上升,连续2个月高于53%。南非和埃及制造业仍在50%以下。

非洲开发银行近日发布的报告认为,非洲经济前景仍然乐观,经济韧性将得到强化,预计2023年

非洲GDP增速将达到4%,较2022年高0.2个百分点。

欧美主要国家制造业走势趋弱

欧美主要国家的制造业走势趋弱,导致全球制造业呈现波动下行趋势。

5月份,欧洲制造业PMI为46.2%,较上月下降0.8个百分点,连续4个月环比下降,连续10个月在50%以下,创出自2020年6月份以来的新低。欧元区制造业的弱势运行格局没有改变,德国甚至出现了技术性衰退迹象。

美洲方面,5月份,美洲制造业PMI为47.3%,较上月下降0.1个百分点,连续7个月运行在50%以下,显示美洲制造业增速与上月变化不大,但整体维持弱势运行格局。

800V平台有望破解电动车续航焦虑 车企争相抢滩高压超快充赛道

■本报记者 龚梦泽

现阶段,新能源汽车续航里程已经接近甚至超过传统燃油车。不过,电动车用户普遍存在电动车续航焦虑症:充电难、充电慢。

据《证券日报》记者了解,目前在充电端,以蔚来为代表的换电模式,以特斯拉为代表的高电流模式,以及以传统高端OEM车型为代表的800V整车电压平台模式,成为最主流的三个充电竞争路线。其中800V高压超快充业内普遍认为是最理想的技术路径和解决方案。

“整车选择高压架构是实现超级快充的必经之路,800V左右的高压在当前可支撑实现2C快充。”华为数字能源技术有限公司智能电动领域副总裁彭鹏告诉记者,对于一辆搭载100kWh电量的电动汽车而言,在当前400V电压平台、250A电流下,需要30分钟才能充电30%至80%,而如果电压提升到800V左右,15分钟可实现电池充满,达到4C的效率,基本上能满足现阶段消费者的快充需求。

巨湾技研首席科学家毛文峰对《证券日报》记者表示,800V整车电压平台是发展趋势,目前主要还是受限于成本,这一块的工作更多的还是需要主机厂去推动。但从长期发展来看,如果800V整车电压平台能达到批量量产,成本将不升反降。

主流车企800V高压超快充进入快速放量期

当前,新能源汽车企业端和使用端均出现了一系列怪象。一方面,新发布的纯电车型工况下续航普遍超过600公里,甚至直逼1000公里,已超越传统燃油车行驶里程;另一方面,电动车用户的里程焦虑并未得到完全缓解,充电排队、高速“趴窝”的事例时常上演。

“里程焦虑是续航里程和补能效率综合作用的结果,缓解里

程焦虑需要解决两个问题:一是动力电池的重量和体积最好能与油箱一样小而轻,即能量密度的问题;二是缩短补能时间,也就是充电的速度要跟加油一样快。”巨湾技研总裁裴锋对记者表示。

据记者了解,提高充电功率有提升充电电流和提高充电电压两条技术路线。采用大电流的方式会大幅增加充电过程中的热量,对热管理要求较高,同时需要对各个电池分区同时充电,技术难度和推广成本都相对较高,主要被特斯拉使用。

国内外目前常见的充电平台,基本都是采用了低电流、高电压的方式。其优点在于,除了可以有效降低发热现象外,还能进一步缩减线束的横截面积,减少重量,节省车内空间。随着SiC(碳化硅)产能的持续扩张以及全球首个800V高压平台车型保时捷Taycan正式推出,高压快充路线受到越来越多主机厂的青睐。从现代、起亚等国际车企巨头到比亚迪、长城、广汽、小鹏等国内主机厂,已经相继推出或计划推出800V平台。公开资料显示,目前全球已推出或确定推出800V系统的汽车品牌多达20多家。

“众多车企都在抓紧布局,剑指电动车最后一个痛点,行业超级快充趋势已经确立。类比手机补能发展历程,超级快充或将成为电动车补能主流解决方案。”在中国新能源汽车产业创新联盟理事高云鹏看来,高电压和高电流路线只是在某一时间段内相对的概念,两种模式的本质都是为了增大充电功率。高电压模式相较于高电流模式,具有高效充电区间更大、充电功率天花板较高、技术难度更低等优势,有望成为现阶段快充主流路线。

根据民生证券测算,2025年国内搭载800V高压架构的新能源汽车预计达99.9万辆,3年CAGR(复合年均增长率)达270.9%;全球搭载800V高压架构的新能源汽车预计达215.3万辆,3年CAGR达189.2%,届时800V行业市场规模有望达到324亿元;2030年这一数



魏健琪/制图

高压超快充规模化应用产业链生态发展是关键

不过,巨大的市场空间背后,800V高压超快充的规模化应用依然面临着技术、标准、成本和商业化等诸多挑战。首先,整车应用高压系统需要提升制造成本,采用更贵的半导体材料比如SiC、GaN等,衍生出来的成本分摊、充电计费等问题仍有待商榷和解决。

“800V的电池需要更小的电芯,电池成本会更高。这个成本问题如何去解决,目前业内还没能给出答案。”蔚来汽车CEO李斌对《证券日报》记者表示,“长期来看,800V会是电池产业重塑的机会,但至少目前还没有哪家公司能够将800V的成本降低到和现在400V接近或略高的水平。”

不过,800V高压超快充还存在一些应用难题,比如基建配电网容量和高峰分流问题。众所周

知,配电网存在容量上限,一个区域内用电器越多,占用功率就越多,容量就会越紧张。800V高压超快充作为一个超大功率且不定电功率的存在,意味着配电网需要全天预留大容量,这势必会挤占其他用户的容量。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟信息部主任宗政旗表示:“按照规划,到2025年全国新能源汽车保有量将达到2000万辆至2500万辆,假设10%的车辆在同一时段进行快充,对电网的要求就会非常高。”

需要指出的是,充电桩的功率并不代表用户使用场景下的真实功率,而是取决于电网容量。这意味着,在等量的电网容量下,如果充电的用户足够多,功率就会被均分从而达到车企宣传的功率。此外,车企在宣传的时候存在很多似是而非的描述,比如4C(四分之一小时充满)充电,实际补能过程中难以做到全程稳定峰值输出。

主要国家数据显示,除墨西哥制造业PMI在50%以上外,美国、巴西、加拿大和哥伦比亚等国制造业PMI均在50%以下。

徐洪才表示,总体来看,目前世界经济以及制造业仍在艰难恢复过程中,内生动力不足。这就需要各国因地制宜,增强政策支持力度。同时,需加强国际合作,共同应对各种风险、挑战。

“在市场预期和通胀压力方面,当前全球经济运行存在一定的积极因素。”武威表示,一是联合国上调2023年经济增长预期。二是世贸组织近期发布报告认为,虽然今年一季度全球贸易仍然低迷,但这一态势有望在二季度出现好转。三是欧元区和美国的通胀压力均有缓解迹象。四是近期RCEP对菲律宾正式生效,将进入全面实施新阶段。

“2023暑期档”电影已达72部 动漫票房暂时领跑

■本报记者 李豪悦

截至6月6日17时,灯塔专业版数据显示,今年暑期档(6月1日至8月31日)定档影片已达72部,票房近5.3亿元(含预售)。其中,6月2日上映的漫威电影《蜘蛛侠:纵横宇宙》以首周末票房破亿元的速度暂居暑期档票房榜首,截至记者发稿,其票房已近1.5亿元。

海外动画IP打头阵

暑期档首周,正好也是“六一档”,有多部海外动画作品上映,且都是具有大量粉丝的IP。其中,5月26日上映的迪士尼动画IP改编电影《小美人鱼》成绩不佳,上映至今(截至6月6日17时)票房仅2650.7万元。映前媒体票房预测该片中国票房最高或维持在5500万元。照此计算,该片将是迪士尼公主系列IP改编作品在中国获得的最低成绩。

尽管《小美人鱼》开局不利,但迪士尼收购的漫威公司所带来的作品却势头迅猛。6月2日上映的漫威新作《蜘蛛侠:纵横宇宙》首周末票房火速破亿元,暂居暑期档票房第一位。

IMAX China相关负责人向《证券日报》记者表示,在IMAX银幕占总银幕数1%的情况下,《蜘蛛侠:平行宇宙》IMAX票房占比高达16.5%。根据映前媒体票房预测,该电影最终票房或在3.5亿元。

除此之外,动画电影《天空之城》与《哆啦A梦:大雄与天空的理想乡》,分别以8338万元和7951万元的票房成绩位列第二和第三。

谈及今年暑期档动画电影的开局,一位影视行业分析师向《证券日报》记者表示,今年动画电影整体表现都较为突出,上半年已有多部口碑俱佳的动画电影出现。“春节期间上映的《熊出没·伴我“熊芯”》斩获15亿票房,暂居今年动画电影票房冠军;二季度《铃芽之旅》票房8.06亿元,《灌篮高手》6.48亿元,都引起了广泛关注。”

该分析师认为,动画电影市场的火热离不开“00后”的支持。“2020年以来,中国电影市场正在享受‘00后’观众的新增人口红利。2022年‘00后’在中国电影市场占比已提升至20%以上。”

国产电影暑期中后期上映

除了动画电影之外,受到市场期待最高的国产电影将陆续在暑期中后期上线。

“开心麻花”出品的喜剧电影《超能一家人》将于7月21日全国上映。灯塔专业版数据分析师陈晋向《证券日报》记者表示,截至6月6日,《超能一家人》淘票票总想看数突破67万,高居暑期档想看榜第一名。喜剧片一直是暑期档头部大片中稳定的类型,开心麻花系列诞生过《独行月球》《西虹市首富》票房超20亿元的爆款,期待《超能一家人》能延续这两部作品的过往表现,带热暑期档大盘。

“此外定档7月28日的《热烈》,淘票票想看超过41万人,热度同样很高。而暑期档想看榜排名第三的是定档6月28日《消失的她》,该电影也是端午档想看榜第一名,影片入围了第十三届北京国际电影节,收获了不错的口碑评价,我们期待它不仅在端午票房丰收,也能在暑期档走出一条挺直的票房长尾曲线。”陈晋说。

从上市公司来看,阿里影业或在暑期档连续上分。上述三部电影中除了《热烈》,其余两部电影出品方均有阿里影业的身影。

今年以来,电影行业上市公司业绩走向向好。东方财富Choice数据显示,2023年一季度,14家公司实现盈利,盈利率超过60%。

中国电影4月份发布公告显示,2023年一季度全国电影总票房158.58亿元,同比增长13.45%,观影人群总人次3.37亿。其中,国产影片票房139.32亿元,占全国总票房的87.85%。与2022年相比,电影市场明显复苏,总分回暖。

上述分析师表示,随着暑期档海内外强竞争力的影片陆续上映,下半年电影行业上市公司业绩也将持续恢复。

中国证券监督管理委员会行政处罚决定书 及市场禁入决定书送达公告

朱汉坤:

因你策划并组织实施航天通信控股集团股份有限公司(以下简称航天通信)子公司智慧海派科技有限公司(以下简称智慧海派)财务造假等行为,导致航天通信2016年至2018年年度报告存在虚假记载,违反了2005年修订的《中华人民共和国证券法》(以下简称2005年《证券法》)第六十三条规定,构成第一百九十三条第一款所述违法行为。你作为智慧海派的主要股东、主要负责人,其行为与航天通信信息披露违法存在直接因果关系,系本案直接负责的主管人员。我会决定:根据2005年《证券法》第一百九十三条第一款,对你给予警告,并处以30万元的罚款;同时,根据2005年《证券法》第二百三十三条和《证券市场禁入规定》(证监会令115号)第三条、第五条第一款第一项,对你采取终身的证券市场禁入措施。

我会依法向你公告送达中国证券监督管理委员会行政处罚决定书(2023)9号、《中国证券监督管理委员会市场禁入决定书》(2023)3号。限你在本公告发出之日起30日内,到我会领取前述决定书(联系电话:021-50166120)。逾期视为送达。

你应自收到本处罚决定书之日起15日内,将罚款汇交中国证券监督管理委员会,开户银行:中信银行北京分行营业部,账号:711101018980000162,由该行直接上缴国库,并将注有当事人名称的付款凭证复印件送中国证券监督管理委员会处罚备案。如对相关决定不服,可在收到决定书之日起60日内向我会申请行政复议,也可在收到决定书之日起6个月内直接向有管辖权的人民法院提起行政诉讼。复议和诉讼期间,上述决定不停止执行。

中国证券监督管理委员会
2023年6月7日

充电补能体系助力车企在同质竞争中突围

■龚梦泽

当充电体验成为决定用户是否购买,以及选购哪款新能源汽车的重要指标时,车企间的补能体系竞争注定将成为下半场战争的新竞争点。

事实上,在新能源汽车充电焦虑仍普遍存在的今天,保证不在充电方面掉队,并将补能便捷性打造成竞争壁垒和差异化优势,进而筑牢消费者口碑,拉升整体销量,几乎成为每一家新能源汽车企业的营销“明牌”。

然而,同样是打补能牌,不同

车企选择的路线不一样,面对的问题也截然不同。首先,尽管蔚来、小鹏、极氪等品牌不惜重金投资建设快充和超充桩充电网,试图建立以补能为核心的竞争壁垒。但对于钱包不宽裕的它们来说,资金压力冷暖自知。其次,个别新能源车企只卖车不建桩,以至于被自家车主吐槽:年销量200万辆,更不配有自家的充电站。

更多的车企鉴于两者之间,选择走与第三方充电服务平台合纵连横的开放合作路线。优点是避免巨额的一次性投入;缺点是充电桩维护保养效率低,功率配置

设定自主性弱,品牌忠诚度差。

补能体系发展涉及政府、车企、电力公司、运营企业乃至物业、居委会等多方利益,必须在“共担风险、共享利益”的原则下探索不同场景下,诸如统建统营、私桩共享等商业模式的可行性。据此,针对行业协调发展,笔者有三点建议:

一是探索“多条腿走路”模式。车企可引入第三方充电服务平台,在提升充电桩“面”上覆盖率的同时,积极布局高频充电区域与高速公路重点补能网络,追求“点”上的精准落子。如此,不仅通过自建充电桩增强用户体验,

还与V2G、虚拟电厂等典型的规模经济效益接轨,最大化地优化车企与充电网络的匹配,提升用户充电体验。

二是提前布局标准化制定。传统充电桩向充电网的转换是必然趋势,而后者是跨行业、跨专业的生态体系,对企业在电力电子、大数据、人工智能等方面的复合技术要求较高。建议相关部门尽快搭建起充电网的顶层设计规划与准入门槛,同时对各地建设情况进行考核、评估,从源头上杜绝不建、乱建的情况发生,避免社会资源浪费。

三是打造自主充电体系品牌

强企。国内高压快充市场目前以自主品牌为主导,其中电机电控、连接器及线束方向上市公司较多,未来或有新进入者参与竞争。总之当前竞争格局并未定型,超充领域有望孵化多家百亿级细分龙头,通过构建有品牌价值和影响力的自主品牌,支撑补能行业高质量发展。

