



市场传真

PVDF行业下游市场需求旺盛 大单资金布局相关概念股

■本报记者 任世慧

7月10日,新能源赛道集体反弹,其中,PVDF(聚偏氟乙烯树脂)概念板块涨幅居首,截至收盘,其整体涨4.41%,领跑大盘(涨0.22%)。三美股份涨停,联创股份大涨17.34%,永和股份、巨化股份也分别涨7.23%、6.49%。

市场大单资金也开始布局PVDF概念股。7月10日,PVDF概念板块整体呈现大单资金净流入态势,合计吸金2.11亿元。其中,联创股份大单资金净流入居首,达到15073.67万元,三美股份、巨化股份、多氟多等3只概念股大单资金净流入也均在千万元以上。

下半年PVDF价格有望小幅反弹

PVDF是一种新型的氟碳热塑性树脂,具有良好介电性、压电性、热电性能,成为目前含氟聚合物中产量位居第二的产品,PVDF应用于锂电池、涂料、注塑、水处理膜、太阳能背板膜等领域。

随着新能源汽车销量持续升温,带动PVDF行业下游市场需求旺盛,对板块反弹提供支撑。7月10日,乘联会数据显示,6月份新能源汽车市场零售66.5万辆,同比增长25.2%;今年以来累计零售308.6万辆,同比增长37.3%。此外,据中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示,今年前5个月,我国动力电池累计装车量为119.2GWh,同比增长43.5%。机构预计,到2025年全球对于锂电级PVDF的需求量将超12万吨。

对此,接受《证券日报》记者采访的排排网财富管理研究员隋东表示,PVDF在锂电池中起着粘结剂、分散剂和电解质的重要作用。在政策大力支持下,未来新能源汽车销量有望持续增长,因此PVDF需求有望延续旺盛势头,进而支撑PVDF价格企稳反弹,带动PVDF概念板块走强。

尽管PVDF需求持续增长,但今年以来PVDF价格回调整理。根据同花顺iFinD统计数据,截至7月7日,用于锂电池的PVDF(HSV900)价格为16万元/吨,而年初的价格曾高达42.5万元/吨,年内降幅达62.35%。

“在当前需求恢复速度相对缓慢的情况下,下半年PVDF的价格主要以震荡下行为主,短期内需求大幅改善的可能性较小,但有望小幅反弹。目前随着价格逐渐回落至理性区间后,部分产品因成本企被替代情况有所缓解,但对整体市场影响有限,全面恢复还需等待相关利好信息。”川财证券首席经济学家、研究所所长陈雳对记者表示。

PVDF企业加快新增产能入场布局

谈到PVDF企业纷纷进行扩产的问题,陈雳说,一方面,在过去产品价格大幅上涨后,行业产能受到影响出现爆发式增长,各大生产企业纷纷加快了新增产能的入场布局;另一方面,相关生产企业的企业迅速将现有光伏、涂料料浆装置转产锂电,场内供应量持续提升后,下游需求增速和扩产增幅未能匹配,供需结构出现逆转,由供不应求转变为供过于求,市场价格竞争激烈,新增产能预期持续释放。

黑崎资本高级研究员曾盛对记者表示,虽然今年以来PVDF价格呈现下行趋势,但锂电领域相关企业的产能增加,原材料成本降低、PVDF需求增加等因素显示了PVDF的利润率和业绩增长潜力。此外,PVDF市场的进口价格仍处于较高水平,这也提高了PVDF价格下半年企稳回升的可能性。随着国内企业新产能的释放,锂电池领域PVDF国产化率有望大幅提高。

陈雳认为,在新能源汽车产业发展迅猛的情况下,带动PVDF需求持续增长。在国内动力电池月度产量持续提高的阶段,PVDF作为锂电池不可或缺的组成部分,从2021年至2022年4月份PVDF市场价格一路上涨,动力电池用PVDF曾出现高达80万元/吨的报价。但是短期来看,新企业入场拖拽市场价格,场内大量新增产能释放,市场竞争加剧,价格短期内难有改善。长期来看,在新能源汽车市场预期向好的情况下,下半年PVDF市场会迎来反弹。

对于PVDF板块的投资机会,陈雳表示,目前PVDF板块估值处于相对低位,尽管短期内去库存压力较大,但是反弹预期仍存,建议关注技术改进较快、市场占有率较高的企业。

自动驾驶“车内无人”试点在京开放 实探Robotaxi商业化运营走进现实

■本报记者 龚梦泽

就“车内无人”而言,北京已经跨过了道路测试和示范应用两道重要关卡,并正式进入商业化试点的新阶段。

日前,北京市高级别自动驾驶示范区工作办公室正式宣布在京开放智能网联乘用车“车内无人”商业化试点。基于《北京市智能网联汽车政策先行区自动驾驶出行服务商业化试点管理细则(试行)》修订版,企业在达到相应要求后即可在示范区面向公众提供常态化的自动驾驶付费出行服务。

7月9日,《证券日报》记者来到北京经济技术开发区大族广场,登录手机应用,选择出发站点和目的地,全程体验了一趟亦庄示范区Robotaxi(无人驾驶出租车)出行服务,获得了远超预期的出行体验。

谈及北京市率先开放“车内无人”的商业化试点,文远知行相关负责人表示,在《证券日报》记者采访时表示,无人智能网联汽车从路测应用走向常态化运营,并从有安全员的状态转变为完全无人化真正上路,推动了无人驾驶领域的创新与发展,加快了自动驾驶企业商业化步伐。“如果一直拿不掉安全员,相当于司机的成本是降不下来的。纯无人的实现直接节省了司机的成本,有利于Robotaxi的商业落地。”

“前期测试为‘车内无人’商业化试点阶段打下坚实基础,也提供了丰富的载人示范应用经验。”北京市高级别自动驾驶示范区工作办公室常务副主任许宏伟对《证券日报》记者表示,商业化试点新阶段将围绕乘客车内安全风险、交通环境风险、自动驾驶功能风险三方面进行专业论证和实车评估,更加注重对自动驾驶企业服务能力的考核。

北京经开区 体验无人驾驶出租车

今年3月份,北京启动“车内无

人”载人示范应用,此前按自动驾驶测试法规要求必须“驻守”主副驾驶的安全员退居二线,“真”无人驾驶出租车进入公众视野。日前,《证券日报》记者来到了北京经济技术开发区,分别体验了百度萝卜快跑、小马智行这两家获准在北京开展“全车无人自动驾驶示范应用”的服务与产品。

7月9日,在百度ApolloPark站点处,《证券日报》记者等到了一辆接单的“萝卜快跑”全无人车辆,车型为百度Apollo与极狐定制化开发的前装量产车型。待车辆停稳后,记者在车门旁的触控屏幕上输入了手机号后4位,完成身份验证后解锁开门。

进入车内,记者发现后排与前排座驾之间加装了一层透明隔板。在后排落座后,车上播放语音自动提醒“系好安全带”。点击前方屏幕上的“开始行程”后,全无人自动驾驶之旅便正式开始。

随着车辆平稳起步,座椅前方屏幕上实时显示着当前车速、路况和行进路线等信息。屏幕上的SOS键用于紧急情况呼叫客服人员。行进过程中,根据多车道的车流情况,全无人车辆能实现自动变道;在路口转弯处,车辆能根据红绿灯情况提前感知并做出反应,转弯平滑自然,并礼让行人,展现出了完全不逊于老司机的驾驶水平。

据了解,在北京经开区60平方公里划定区域内,萝卜快跑共投入10辆全无人自动驾驶车,用于开展全无人自动驾驶示范应用。运营时间为7:00-22:00,计费标准为:起步费为18元,超出起步里程部分计入里程费,按4元/公里计算。

结束第一段体验后,记者通过Pony Pilot+呼叫车辆,采用实时计价的方式预约了一辆小马智行的雷克萨斯测试车辆。据了解,小马智行Robotaxi服务首次行程免费,第二次享有1折优惠,安全员方面,首次乘坐须有安全员介入完成一次出行订单,第二次开始才可体验无安全员服务。

小马智行车辆在经开区自动驾驶



图为北京亦庄,百度萝卜快跑正在开展全无人自动驾驶出行服务。摄影/龚梦泽

测试道路上与社会车辆一起正常行驶过程中,方向盘自动打轮、摆正,如同一位老司机,车辆错车、避让行人、自行车,整套操控行云流水,速度也保持稳定。随着行程接近尾声,一路上几乎没有颠簸感、急刹车等状况出现。

“自去年12月30日获得测试许可以来,我们10辆‘全无人’车辆已经在亦庄进行数月全无人自动驾驶测试。”小马智行相关负责人表示,在应对十字路口、狭窄路段等复杂场景,以及雨雪、沙尘等极端天气时,全无人自动驾驶车辆均表现出不错的技术水平,真正做到了安全、稳定及零事故,顺利迈入全车无人载人应用的重要阶段。

政策与监管体系 持续迭代创新

伴随着“无人化”推进,北京也不

断推进自动驾驶的商业化服务,助力新兴产业驶入良性循环。数据显示,截至目前,北京无人化测试车辆共计116台,测试总里程近200万公里。自动驾驶出行服务商业化试点累计订单量超150万人次,用户好评率达95%以上。

随着自动驾驶走进“车内无人”商业化运营阶段,车辆的安全性能如何保障?小马智行高级工程师高深表示,不管是测试阶段,还是未来的商业运行,工程师们一直都在远端为车辆和乘客保驾护航。“工程师关注着一辆测试车辆,如有异常情况发生,可以随时启动安全响应,在紧急情况下可以实现靠边停车或安全车道内停车。”

据悉,下一步示范区将推进更大范围的技术迭代,逐步扩展完成全市500平方公里扩区建设。促成机场、火车站、高速公路等重要场景实现自

动驾驶接驳,推动乘用车全无人化商业化试点,探索面向全市信控优化的创新实践。

北京市自动驾驶办公室相关负责人表示,对《证券日报》记者表示,先行区通过对政策与监管体系的持续迭代创新,为企业技术能力验证与服务经验积累营造了良好的营商环境。基于前两阶段对无人化技术能力的充分验证,第三阶段主要考察企业的服务能力。

上述负责人表示,先行区在“车内无人”全流程管理方面有三项重点工作:一是进一步加强自动驾驶企业商业化服务能力的考核。二是强化日常监管。三是严格执行处罚机制。“未来先行区将充分总结无人化测试路径经验,为乘用车场景规模化落地与其他出行服务场景建设提供参考,为产业形成从技术验证、示范应用到商业化探索的完整闭环。”

应对迎峰度夏“烤”验 央企能源电力保供底气十足

■本报记者 杜雨萌

进入夏季以来,面对持续走高的用电负荷,相关部门及行业企业多措并举应对迎峰度夏“大考”。

7月10日,《证券日报》记者从中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)获悉,今年1月份至6月份,国家铁路发送煤炭10.53亿吨,同比增长1.6%;其中电煤7.77亿吨,同比增长13.1%。截至6月30日,全国363家铁路直供电厂存煤8076万吨,可耗天数达30.6天,保持较高水平。

与此同时,记者从多家能源央企了解到,保供工作已作为企业当前的一项重要任务。多家央企不约而同地表示,未来将坚决打好、打赢迎峰度夏能源电力保供攻坚战。

多措并举打好“主动仗”

夏季持续极端高温的出现,不仅拉大了国内用电需求的增长,更对我国电力供需形势带来较大挑战。

据中国电力企业联合会发布《中国电力行业年度发展报告2023》预测,2023年全国电力供需总体紧平

衡,预计全年全社会用电量增速在6%左右,部分区域部分时段电力供需偏紧。

“从供给侧来看,持续高温造成部分发电出力下降。”中国电力联合会统计与数据中心副主任蒋德斌表示,夏季若出现持续极端高温,将拉动物电负荷快速增加而发电出力有所下降,导致部分地区的电力供需紧张形势进一步加剧,增大了电力保供难度。

为保障能源电力安全供应,维护经济社会稳定运行,《证券日报》记者了解到,电网企业以及多家煤电、煤炭类央企在应对今年的迎峰度夏保供“烤”验时,做好了充足准备。

国家电网、南方电网2家电网企业充分发挥大电网平台优势,加大跨区域余缺互济力度,加强运行调度,累计组织跨省跨区电力支援900余次,电量超120亿千瓦时,最大限度控制了用电负荷管理规模,确保了不发生拉闸限电事故。

今年上半年,中国华能、中国大唐、中国华电、国家电投等发电企业累计发电2.5万亿千瓦时,占全国比重62.9%,高于装机规模占比7.9个百分点。

而作为煤电的主要燃料,煤炭的供应情况更是至关重要。国家能源集团相关负责人告诉《证券日报》记者,6月1日至7月6日期间,国家能源集团商品煤资源量完成7401.1万吨,同比增幅8.8%,自产煤自2021年10月份以来连续21个月保持5000万吨峰值水平。

“仅6月份,中煤集团煤炭生产1998万吨,优先保障民生电力企业用煤供应,电煤中长期合同履约率均按100%安排兑现,所属电力企业努力多发满发,实现电力供应大幅增长。当月累计发电量实现65亿度,创历史新高。”中煤集团相关负责人在接受《证券日报》记者采访时表示,今年上半年,中煤集团累计完成商品煤产量1.2亿吨,同比增长5.6%。

6月30日召开的中央企业能源电力保供工作推进会表示,发电企业要应发尽发、多发满发,煤炭企业要全力保障电煤供应,电网企业要坚决守住民生用电和安全生产底线。

新能源发电保供能力提升

除了传统的火力发电外,近年

来,以风电、光伏、核能为代表的新能源发电在缓解迎峰度夏期间的用电压力中亦发挥了重要作用。

6月25日,位于四川省甘孜州的国投集团雅砻江水电站柯拉一期光伏电站并网发电,场址最高海拔4600米,装机100万千瓦,占地2.5万亩。柯拉一期光伏电站是全球最大、海拔最高的水光互补项目,年平均发电量20亿度,每年可节约标准煤超60万吨、减少二氧化碳排放超160万吨。

6月28日,全球首台16兆瓦海上风电机组在福建北部海域三峡集团海上风电场顺利完成吊装。16兆瓦风电机组在满发风速下,每转动一圈可发电34.2千瓦时,相当于一个三口之家一周的平均用电量。每年可输出超过6600万千瓦时的清洁电能,能满足3.6万户家庭年用电需求。

此外,记者从中国广核集团获悉,今年上半年,中国广核集团各在运核电机组总发电量为1132.92亿千瓦时,较去年同期增长14.21%;总上网电量为1059.18亿千瓦时,较去年同期增长14.09%。全国500多个在

用电负荷持续攀升 电力能源上市企业积极备战保供

■本报记者 李万晨曦

7月11日入伏,而且又是超长待机的40天,用电负荷将持续攀升。当前,多家电力能源上市企业积极备战用电高峰期,助力迎峰度夏。

湖北能源襄阳宜城发电有限公司副总经理廖小军对记者表示:“湖北能源宜城火电厂1号机组已完成首次并网,并成功升至100万千瓦满负荷,已具备连续大负荷出力能力,现在正紧张有序地开展大负荷下的各项调试工作。”

“目前,公司已提前储备煤炭20万吨以上,这台机组可满足一座中等

规模城市每日30%以上的用电需求,将在今年夏天用电高峰期间顶峰出力、顶峰发电,助力湖北省迎峰度夏。”廖小军说。

长源电力方面表示,社会用电负荷持续高位,公司所有机组均处于可用状态,目前正加强设备维护、保证燃料供应,积极投入电力迎峰度夏,全面按电网调度指令供电。公司旗下随州火电2台66万千瓦超超临界燃煤发电机组2023年7月份并网发电。

浙能电力方面表示,旗下乐清三期火电机组第一台于今年4月底投运,第二台机组计划在迎峰度夏

期间投运。

国网湖北经研院规划评审中心副主任王博向记者表示,火电在未来很长时间内仍是电力供应安全的重要支撑,需加快煤电清洁低碳化发展和灵活调节能力提升,推动化石能源发电逐步向基础保障性和系统调节性电源并重转型。

国海证券表示,火电在整个电力系统的压舱石作用越发明显,短期火电发电量有望继续提升,中长期容量电价等电价层面的持续改革将引导火电盈利模式变化,带来价值重估。

事实上,近年来,电力能源行业

上市企业大力推进火电向综合能源企业转型,加码清洁能源装机动作频频。

国家能源局公布数据显示,今年1月份至5月份,我国风电新增装机16.36GW,同比提升51.2%,其中5月单月新增装机2.16GW,同比提升74.2%。光伏发电方面,今年前5个月,我国光伏新增装机61.21GW,同比增长158.2%,其中5月份单月新增装机12.90GW,同比增长88.9%。

湖北能源相关负责人表示,公司2023年计划新增新能源装机180万千瓦以上,包括收购项目和自建项目,目前相关项目进展顺利。

湖北能源集团新能源发展有限公司党委书记、执行董事迎春表示:“充分利用夏季风光资源好的优势,能发尽发,多发满发,提供更多清洁电力。”

据湖北能源方面透露,到“十四五”末,预计公司新能源装机容量将达到10.71GW,同时按公司的规划,2023年至2025年年均新增装机2.08GW,2021年至2025年新能源装机复合增速可达45.3%。

国盛证券认为,高温席卷下居民及企业生产用电增多,2023年最高用电负荷将显著提升,重点看好火电与电力需求响应板块的投资机会。