



新型储能产业迎来发展新机遇

■本报记者 李正

随着新型储能产业蓬勃发展，各地纷纷加大布局。

广东日前成立推动新型储能产业高质量发展工作专班，推动在建项目尽快投产达产；山东今年将新增12个新型储能项目，进一步推动储能领域发展；江苏计划到2027年，新型储能项目规模达到500万千瓦……新型储能产业为何能获得多地青睐？其价值何在？产业如何实现更好发展？

抢滩万亿元级市场

新型储能是指除抽水蓄能以外，以输出电力为主要形式的储能技术，是构建以新能源为主体的新型电力系统的重要支撑，包括新型锂离子电池、液流电池、压缩空气、机械储能等。

相比传统储能，新型储能环境适应性更强，能够灵活部署于各类应用场景，目前应用最广泛的电化学储能项目，建设周期仅需3个月至6个月。新型储能通过数字化、智能化技术深度融合，可成为电、热、冷、气、氢等多个能源子系统耦合转换的枢纽。

今年上半年，我国新型储能装机规模持续快速增长，已投运项目数量达850个，是去年同期的两倍多。截至今年6月底，我国已投运的新型储能累计装机量20GW，其中，2022年装机量13.1GW，今年上半年装机量6.9GW。

兴储世纪科技股份有限公司总裁助理刘继茂表示，2022年，全球新增储能运力量能项目装机规模30.7GW，同比增长98%。预计2025年全球电化学储能市场有望超过100GWh，而2030年有望累积达到250GWh。“按新能源风电、光伏10%配储的比例计算，全球储能市场将达到万亿元级，其中以新型储能赛道为主。”刘继茂说。

“预计今年新型储能新增装机量将达到15GW至20GW，超过过去10年装机量总和。”中关村储能产业技术联盟理事长、中国能源研

究会储能专委会主任委员陈海生表示。

运营需多因素支撑

在北京市亦庄经济技术开发区山姆会员店公共停车场内，记者看到了投入使用的光储充一体化项目。该项目利用停车棚顶空间铺设光伏发电板，形成了车棚光伏发电电站系统，再通过停车场附近的5G数字化智能箱式变电站等设备，进行储能、放电，为停车场的充电桩提供能源支持。这既减少了大功率充电桩对电网的冲击，又通过数字化技术节约了电力运行成本。

东高科技首席主题研究员尹鹏飞表示，上述项目是新型储能的一个典型应用。新型储能类似于大型充电宝，在风电、光伏高功率发电时或用低谷电进行充电，在风、光资源间歇性减弱或者用电高峰时释放电量，既能平滑不稳定的发电功率，提高可再生能源占比，也能配合常规火电、核电等电源，辅助电力系统调峰调频，提高电力系统灵活性。同时，也可以有效降低大功率设备短时间密集用电带来的电网冲击。

如今，无人化、数字化正成为新型储能项目的标配。记者在位于北京市海淀区北三环的23#相变储能电站现场看到，电站已实现无人值守，运转全部依靠内部系统自行完成。

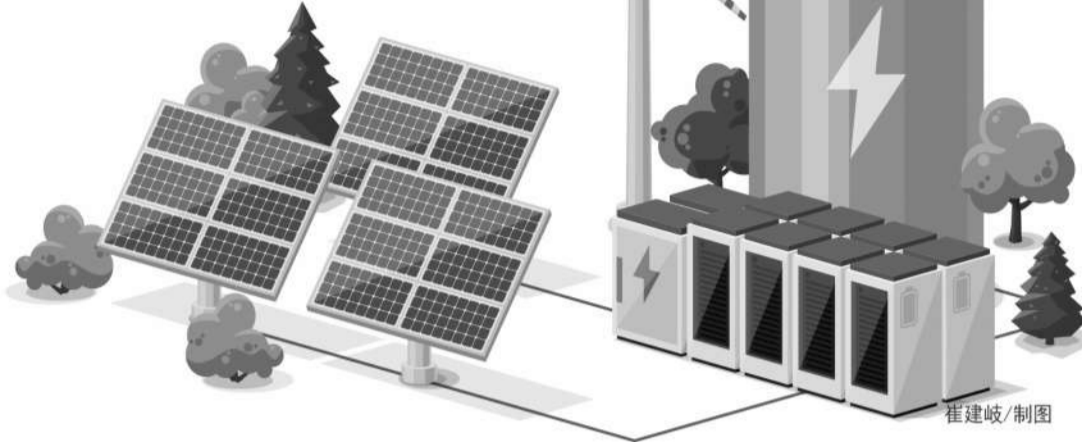
特亿阳光新能源总裁祁海坤表示，随着新能源汽车、光伏、风电、氢能等新能源产业技术的快速渗透应用，数字化服务变得非常迫切，包括天气的精准预测、电能状态、安全预警、能源管理以及数字化出行服务等一系列高效且智能化的配置、协同、互联，都需要数字经济赋能，对于需要同步协调发电端、用电端等多个方向的新型储能产业，数字化更是必不可少。

新型储能项目如何维持长期运营？除了上述技术支撑外，还需要保证盈利。东盟与东亚经济研究院研究员李彦斐认为，目前新型

随着新型储能产业蓬勃发展，各地纷纷加大布局

相比传统储能，新型储能环境适应性更强，能够灵活

部署于各类应用场景



储能项目的盈利模式主要有以下5种：一是电力系统调峰、峰谷价差套利；二是电力系统低谷提供辅助服务；三是调频调压等电力系统辅助服务；四是可再生能源电站配套，提高可再生能源利用率；五是利用低谷期电力，提供技术转化为其他能源产品。

难点尚待破解

随着新型储能项目的快速推进落地，一些问题也逐步显露出来。例如新型储能项目面临电价政策不完善、产品质量参差不齐等问题，导致已建成的储能设施充放电成本较高、利用效率低等。

记者在位于北京市马驹桥区域的桑德产业园内看到，曾经摆满智能微网储能系统设备的地点现在空空如也。园区工作人员告诉记者，设备几年前装好后使用过一段时间，是光储充一体化项目，但由于在此充放电的新能源车数量很少，导致设备本身使用效率不高，目前设备已被搬走。

因此推动新型储能产业发展首先要加快电力现货市场建设，为新型电力系统下各类灵活性资源营造更多元化的应用场景和更精确的价格信号。

另外，还需要做好顶层设计，强化、细化政策要素，加强政策实施的连贯性、持续性，在整体布局上仍需通盘谋划。同时，充分发挥国家绿色发展基金、国家制造业转型升级基金的主渠道作用，鼓励社会资本积极参与，锚定新技术装备的验证、试错环节，加大对小试中试基地、产业孵化平台的支持力度，形成先支持再发展再淘汰的市场化产业机制。

“目前新型储能的独立市场地位正在逐步确定，这是新型电力系统向纵深发展的需要。随着独立市场地位的确立，储能服务主体自主经营、自负盈亏的积极性、灵活性都会得到很大提升和改善，新型储能的细分产业很可能会成为新型电力系统的核心组成部分，为构建新能源为主体的新型电力系统保驾护航。”祁海坤说。

威马汽车转让千万元地产公司股权 正推进破产重整

■本报记者 龚梦泽

10月16日，成都威马置业有限公司发生工商变更。《证券日报》记者查询得知，威马汽车科技集团有限公司退出股东行列，新增股东成都马士马科技有限公司。

天眼查信息显示，成都威马置业有限公司成立于2019年11月份，经营范围含房地产开发经营、市场营销策划、物业管理、建筑材料销售，此前威马汽车科技集团有限公司曾出资1230万元入股。现由成都马士马科技有限公司、成都润宽房地产开发有限公司分别持股51.25%、48.75%。

“威马不会躺平，更不会倒下，希望通过调整企业战略，解决财务债务问题，获得投资人参与重组和发展展开积极自救。”日前，威马汽车通过其官方微博发

布了一则关于“破产”的告知函，承认目前正在遭遇经营困境，并将原因归结为疫情影响，原材料价格大幅波动及获取经营发展资金受挫等。

有业内人士表示，随着威马汽车破产重整，其仍具有商业价值的优质资产将被剥离。威马在告知函中表示，公司仍具有商业价值和挽救价值，公司治理结构尚完备，具有基本自主谈判能力，部分债权人也有重整意愿。

上海市第三中级人民法院于2023年10月7日，受理了威马汽车科技集团的预重整申请。公司方面透露，威马预重整将引入全球范围内的战略投资人。预重整旨在充分发挥市场主导作用与司法指引功能，有针对性地尽早挽救企业和解脱困境。

然而，虽然威马汽车在“破产”告知函中承诺会继续履行合同和责任，确保用户的高质量服务，但其多项服务却随即陷入“宕机”。

有威马汽车车主高女士向《证券日报》记者反映，10月12日，手机App“威马智行”和“小威随行”蓝牙钥匙和远程控制车功能网络异常无法使用，疑似后台已停服。另外，威马汽车官方网站也出现了显示异常的问题，无法提供正常服务。10月16日，记者在威马方面了解到，目前威马车机系统已经恢复正常。

今年以来，整个汽车行业加速洗牌，不管是传统车企还是造车新势力都面临巨大压力。在市场竞争逐步升级的背景下，弱势品牌的淘汰速度明显快于以往。

记者观察到，今年除了威马汽

车，包括拜腾汽车、天际汽车、爱驰汽车等在内的一众新势力品牌先后陷入停薪裁员的困境中。

作为与“蔚小理”同时期成立的拜腾汽车，此前被媒体曝出其关联企业被法院立案破产清算，虽然拜腾官方回应称在积极寻求和解，但导致新车企还未找到消费人群就已经因资金链崩盘而退场，这是所有新能源汽车品牌不得不面对的残酷现实。

“对绝大多数新能源车企来说，想要实现年销10万辆已属难事，想通过销量爬升最终实现盈利更是难上加难。”在德基先进制造与出行产业合伙人张帆看来，新能源市场已提前进入淘汰赛，未来的竞争态势将聚焦于智能化和规模化的竞争。车企需要在研发、制造、产业链、营销能力、组织体制多个维度提升，才可能凭借综合竞争力在未来的市场中存活。

涉嫌信息披露违法违规 ST通脉实控人及其一致行动人被立案

■本报记者 桂小笪

10月16日晚间，ST通脉发布公告称，收到实际控制人及其一致行动人王世超、张显坤、李春田、孟奇、张利岩、张秋明的通知，实际控制人及其一致行动人于10月16日收到中国证监会下发的《立案告知书》，因涉嫌信息披露违法违规，中国证监会决定对其立案。

查阅过往信息可知，今年6月份，上海证券交易所曾下发过纪律处分决定书，对ST通脉及其实际控制人、拟收购方长春市融讯互联网科技有限公司（以下简称“融讯科技”）及其时任法定代表人暨执行董事修玲玲及有关责任人予以纪律处分，原因是未及时披露控制权转让协议等。此外，ST通脉还出现

过关联交易未履行决策程序及信息披露义务的事项。

浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林告诉《证券日报》记者，上市公司的实际控制权发生变更是重大事项，交易事项在签署意向书、有进展、最终实现等环节都应该及时进行信息披露，这些进展的关键节点，都会影响投资者对公司价值和预期的判断。

往前回溯，2021年10月29日，ST通脉曾披露公告称，公司实际控制人王世超、张显坤、李春田、孟奇、张利岩、张秋明与海南吉地优投资合伙企业（有限合伙）（以下简称“吉地优”）签署一致行动协议，公司实际控制人发生变更。

2023年2月15日披露的公告则

显示，在2022年8月12日，王世超、张显坤等6人曾与融讯公司签署合作协议，约定融讯公司有权按照约定价格收购王世超、张显坤等6人以及股东周才华所持有的占公司总股本11.47%的股份。上述交易完成后，融讯公司将变更为ST通脉实际控制人。2022年8月份，融讯公司按照协议约定为公司提供了委托借款2000万元，王世超、张显坤等6人按照约定将各自所持ST通脉50%的股份质押给融讯公司指定主体吉林省洋润融资担保有限公司。上述转让股份协议将导致公司控制权发生变更，但公司未就相关事项及时予以披露，迟至2023年2月15日才披露上述协议。

不仅如此，在筹划控制权变更期间，相关事项还出现了戏剧性的一幕：公司于2022年3月15日披露公告称，王世超、张显坤等6人将解除与吉地优签署的一致行动协议，吉地优回复表示不认可。就ST通脉控制权发生变更的相关事项，上交所两次下发监管工作函，要求相关方尽快明确具体安排并依法履行信息披露义务，但期间公司和实际控制人等相关方仍未就前述股份转让协议、筹划控制权变更等事宜进行披露。而于2022年11月22日，ST通脉披露公告称，王世超、张显坤等6人决定撤回《关于解除与海南吉地优一致行动协议的声明》，并表示将继续履行一致行动协议。融讯公司认为上述行为构成违约，并于2023年2月8日向吉林省长春市绿园区人民法院申请财产保全。2月

清算，这也意味着奇点汽车将回归“原点”。

对此，乘联会秘书长崔东树认为，造车新势力经过优胜劣汰后，最后只剩下少数几家，这是正常现象。“赢家通吃的排他性竞争，将导致新车企还未找到消费人群就已经因资金链崩盘而退场，这是所有新能源汽车品牌不得不面对的残酷现实。”

“对绝大多数新能源车企来说，想要实现年销10万辆已属难事，想通过销量爬升最终实现盈利更是难上加难。”在德基先进制造与出行产业合伙人张帆看来，新能源市场已提前进入淘汰赛，未来的竞争态势将聚焦于智能化和规模化的竞争。车企需要在研发、制造、产业链、营销能力、组织体制多个维度提升，才可能凭借综合竞争力在未来的市场中存活。

长江通信资产重组事项 获上交所审核通过

拟11亿元收购迪爱斯布局应急指挥行业

■本报记者 李万晨曦

10月16日晚间，长江通信发布公告称，公司资产重组事项获得上交所并购重组审核委员会审核通过。

据长江通信重组预案显示，公司拟以11.07亿元购买电信科学技术第一研究所有限公司、青岛宏坤元贾投资管理中心（有限合伙）、宁波爱鑫投资合伙企业（有限合伙）等多家企业合计持有的迪爱斯信息技术股份有限公司100%的股权。

同时，为提高重组后新注入资产的绩效，满足公司未来的资金需求，长江通信拟向中国信息通信科技集团有限公司（下称“中国信科集团”）锁价发行股份募集配套资金6.50亿元，用于智慧应急指挥产品升级及产业化项目、营销网络建设项目、下一代智慧应急数字化转型关键技术研究项目、补充流动资金、中介机构费用。

根据最新公告，上述事项获得上交所并购重组审核委员会通过。

资料显示，迪爱斯主要从事公安、应急及城行业通信和指挥领域的自主产品开发及销售、系统集成和运维与技术服务，其中公安、应急行业通信和指挥领域的自主产品对迪爱斯的收入贡献较高，是其核心产品。

长江通信表示，本次交易完成后，迪爱斯将成为上市公司的子公司，上市公司将在管理体制、战略规划、业务体系、企业文化等方面对迪爱斯进行整合，纳入上市公司合并报表范围。

公司方面表示，本次交易将为上市公司注入新业务，有利于拓宽公司产品线，为公司提供新的业务发展方向，上市公司将向公安应急指挥行业布局。本次交易有利于拓宽公司的业务范围，优化上市公司的收入结构，扩大上市公司的资产规模、收入和利润规模，增强上市公司未来的盈利能力。

资料显示，长江通信此前的原业务包括通信、电子、计算机技术及产品的开发、研制、技术服务及销售，通信工程的设计、施工等。但多年前通过股权转让、业务调整等方式处理多个子公司，退出了光通信设备生产领域和创业投资领域，剥离了传统的通信业务。目前，公司主营业务只有智能交通产品及服务。

数据显示，2021年至2022年，长江通信分别实现净利润0.91亿元、1.86亿元。2023年上半年，公司实现营业收入5862.51万元，同比下降53.67%，实现净利润0.71亿元，同比下降5.33%。

业内人士指出，公司业绩靠长期股权投资收益支撑，因此其一直在寻找新的业务增长点。此次并购迪爱斯，可为长江通信增加新的业务方向，打造新的利润增长点。

减肥药GLP-1持续火热 原料药供应商有望共舞

■本报记者 徐一鸣 见习记者 金婉霞

“基于公司对于（GLP-1）市场的预判，我们已有计划进行产能扩建。”“公司在今年年初已开始新建多肽产能，具体的建设进度请您关注公告。”10月16日，《证券日报》记者以投资者身份致电多家涉及多肽原料药业务的企业，其均表示，已计划或正在对多肽原料药业务进行产能扩建。

这背后的驱动因素之一即GLP-1类减肥药的火热，行业普遍认为，减重兼具医疗与消费属性，有望驱动GLP-1的市场需求持续增长，进而带动对于上游原料药的需求。

资料显示，GLP-1是一种多肽药物，其上游原料为多肽原料药。有行业人士对《证券日报》记者表示，多肽原料药一直属于小众赛道，在过去受到的关注度并不高，GLP-1减重适应症的出现或将改变这一点。

消息面上，10月11日，因达到预先设定的疗效标准，诺和诺德宣布提前终止司美格鲁肽治疗合并肾功能不全二型糖尿病患者和慢性肾病患者的三期临床FLOW试验；10月13日，诺和诺德调高了更高的全年营收预期。公司称，因减肥药物销售的高预期，预计全年营收增长预期将从此前的27%-33%上调至32%-38%，税前利润增长预期从此前的31%-37%上调至40%-46%。

更多的潜在适应症、更乐观的销售预期，再次推高了市场对于GLP-1的预期需求，上游多肽原料药也开始积极备产。

9月底，行业龙头药明康德公告称，新建设的多肽产能预计将于2023年12月份投入使用，届时产能将增至3.2万吨；10月13日，翰宇药业披露的调研纪要显示，公司的GLP-1多肽原料药成功销往美国，且已进入分批生产和发货状态，为了忙着生产备货，生产线的员工每天三班倒。

此外，司美格鲁肽、利拉鲁肽等主要GLP-1产品的专利期即将或已经到期，有望带来多肽仿制药的研发热潮，从而进一步提高市场对于上游原料药的需求。

10月16日，《证券日报》记者以投资者身份致电几家多肽原料药企业。有企业表示，“整个（GLP-1）市场是很火热的。”另有企业表示，多肽原料药业务呈上升态势，正在积极备产。“今年上半年，我们的GLP-1原料药业务增长很快，带动了多肽业务的增长。我们已计划进行产能扩建。”

有市场投资人士对《证券日报》记者表示，除GLP-1外，多肽作为靶向肽的多肽偶联药物（PDC）开发，在肿瘤治疗、神经系统等疾病领域也较有看点，且具有生产工艺简单、更易于规模化生产等优势。