

私有化以实现更大自主权 欧舒丹：要约报价“有诚意”

■本报记者 张文湘
见习记者 金婉璐

7月1日晚间，国际护肤品集团L'Occitane International欧舒丹(以下简称“欧舒丹”)公告称，集团控股股东将以自愿全面要约的方式将公司私有化——其控股股东拟以34.00港元/股的要约价格，向其他股东发出私有化要约。

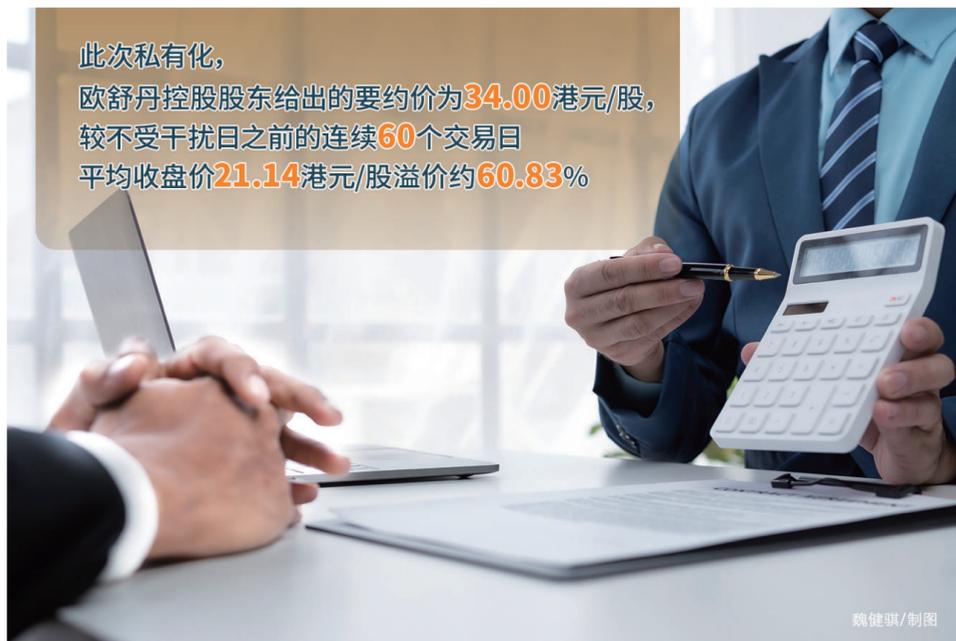
对于私有化打算，7月2日，欧舒丹方面回复《证券日报》记者称，“全球护肤和化妆品行业的竞争激烈，拥有足够的灵活性尤其重要。转型为私营企业后，集团将在寻求战略投资方面获得更大的自主权，更有效地实施战略。”

对于此次私有化，欧舒丹控股股东给出的要约价格为34.00港元/股。“这较不受干扰日之前的连续60个交易日平均收盘价，即21.14港元/股溢价约60.83%，也高于公司港股上市以来的历史最高价，即33.60港元/股。”欧舒丹方面称，该报价是“有诚意”的。

对于该“有诚意”的报价，中国企业资本联盟副理事长柏文喜对《证券日报》记者表示，“该要约价格对于股东而言，确实提供了一个相对较高的溢价，显示出欧舒丹对股东利益有一定程度的考虑，可以视为一个有诚意的报价。”

柏文喜同时表示，虽然这一报价较有诚意，但若若要达成私有化至少需要收购无利害关系股东所持股份的90%。“如果小股东持股比例较高，且不同意该要约价格，可能需要进一步协商或调整私有化方案。”

记者从欧舒丹方面获悉，目前已经有38.06%的无利害关系股东承诺接受要约，同时有9.60%的无利害关系股东



此次私有化，欧舒丹控股股东给出的要约价格为34.00港元/股，较不受干扰日之前的连续60个交易日平均收盘价21.14港元/股溢价约60.83%

已承诺向其客户建议要约或提供不具约束力的支持函件接纳要约。在公告中，欧舒丹的控股股东强调称，该要约价格将不会进一步上涨。

据欧舒丹财务报告显示，截至2024年3月31日，欧舒丹实现销售净额25.42亿欧元(折合人民币约195.45亿元)，毛利20.16亿欧元(折合人民币约155.04亿元)，净利润为2.33亿欧元(折合人民币

约17.92亿元)。欧舒丹账上现金及现金等价物有1.40亿欧元(折合人民币约10.96亿元)。

《证券日报》记者注意到，中国已是欧舒丹全球第二大销售市场，占欧舒丹全球销售净额的12.9%。欧舒丹财务报告显示，截至2024年3月底，欧舒丹在中国市场的销售净额按固定汇率计算增长19.3%。

私有化后，是否会影响欧舒丹在中

国市场的经营业务？对此，欧舒丹方面回复记者称，公司原有经营业务不会改变。

同时，欧舒丹方面对《证券日报》记者强调，私有化的主要考虑是行业发展趋势以及上市公司的长期可持续增长，私有化可以进一步简化公司的运营运作，让公司能够更高效和有效率地实施对本公司长期可持续增长的重要战略。

行业·聚焦

发展前景被坚定看好 各方持续投研“下一代电池”技术

■本报记者 殷高峰

7月1日，有两则关于下一代电池技术的重磅消息引发市场关注。

一则是中国科技大学教授马骋开发了一种用于全固态电池的新型硫化物电解质，其原材料成本仅14.42美元/公斤，不到其它硫化物电解质原材料成本的8%。另一则是中国有研国家动力电池创新中心在固态电池研发上取得显著进展，提升电池能量密度和性能，解决关键技术难点，推动固态电池商业化应用。

“近年来，下一代电池的研发和产业化取得了明显的进展。”西安工程大学产业发展和投资研究中心主任王铁山在接受《证券日报》记者采访时表示，目前半固态电池已实现了产业化。使用稳定、不易燃烧的固态电池将成为未来最有技术颠覆潜力的电池，在政策和市场的共同推动下，其发展有望进一步加速。

据《证券日报》记者了解，在市场催生、政策发力等多重因素加持下，今年上半年，固态电池及钠电池等下一代电池技术持续升温，众多企业也已纷纷抢滩布局。

企业纷纷抢滩布局

锂离子电池是目前使用最广泛的

一种储能技术。但在新能源领域中，钠离子电池凭借其国内储量丰富、分布广泛、低成本、长寿命、宽温区以及高安全性能等特性，具有巨大的潜力和应用前景。

目前，钠离子电池主要应用于两轮电动车、储能等领域，随着其在应用场景越来越多，相关企业的投资也在不断加码。

在业内看来，2024年，我国钠离子电池正加速进入商业化应用阶段。工信部锂离子电池及类似产品标准工作组秘书刘冉冉曾公开表示，预计2024年中国钠离子电池需求将达11.9GWh，出货量有望突破1GWh；到2025年，中国钠离子电池的规划产能预计达60GWh。

在半固态电池和固态电池方面，6月29日，孚能科技广州基地正式投产，首包电池下线。该基地目前为广州最大半固态电池生产基地。

而今年以来，随着智己汽车L6车型宣布搭载半固态电池、国轩高科发布半固态电池等一系列进展，半固态电池和固态电池产业化进程成为市场热点。

6月28日，在2024固态电池产业生态圈企业家峰会上，中关村新型电池技术创新联盟秘书长于清教表示，近年来，依托强大的新能源产业链制造基础，我国电池企业在固态电池技术研

发、产业链布局等方面取得了重要突破，尤其是伴随着以卫蓝新能源、清陶能源、赣锋锂电等为代表的中国企业半固态电池的量产装车，使得半固态电池真正实现了经济学意义上的产业化。

仍需加速技术突破

不容忽视的是，虽然早在2022年我国钠离子电池产业化开始提速，但从目前装车量来看并无明显增长。

面对钠离子电池出货量及产业化发展不及预期，EVTank分析，究其原因主要在于其理论成本优势尚未体现出来，钠离子电池的平均价格仍在三元锂离子电池、磷酸铁锂电池和铅酸电池等竞品之上。

EVTank数据显示，由于碳酸锂价格的下降，锂离子电池的价格由之前的高点1.1元/Wh降低到2024年6月份的0.5元/Wh，铅酸电池的价格基本维持在0.4元/Wh左右，虽然近期铅价上涨导致铅酸电池的价格呈现上涨的趋势，但是仍然大幅度低于目前钠离子电池的0.65元/Wh的平均价格。

“锂离子电池目前已进入发展的瓶颈点，但钠离子电池目前仍然存在生产成本较高，电芯制造技术不成熟，整体性价比不高等问题。未来仍需在生产上推动成本下降，才能推动产业化的速度。”万联证券投资顾问屈放在

接受《证券日报》记者采访时表示，随着钠离子电池产业化的加速，未来会出现锂离子电池与钠离子电池共存的现状。

“在固态电池方面，目前主要还处在技术研发阶段，预计两三年之后会实现小规模产业化。”一家电池企业的相关负责人对记者表示，从电池发展的角度看，作为未来能源革命重要的支撑技术之一，固态电池在新能源汽车、储能、低空经济等多领域具有广阔的市场发展前景。

宁德时代在近期的投资者调研中表示，如果用技术和制造成熟度作为评价体系(1分至9分)，公司的全固态电池研发项目目前处于4分水平，目标是2027年达到7分至8分的水平，有望实现小批量生产全固态电池。

据悉，我国或将投入约60亿元用于全固态电池研发，包括宁德时代、比亚迪等六家企业或获得政府基础研发支持。

中信证券研报认为，若国家为车企和电池企业提供资金鼓励全固态电池的研发，固态电池从实验室到量产应用的进程有望加速，将优先拉动上游设备商的订单需求。目前国内头部锂电设备商与下游客户合作积极进行固态电池设备的研发，推动固态电池产业化进程，有望在固态电池时代仍保持领先优势。

国内外市占率持续提升 磷酸铁锂电池受青睐

■本报记者 丁 蓓
见习记者 张美娜

7月2日，全球动力电池龙头企业之一韩国LG能源解决方案有限公司(以下简称“LG新能源”)宣布，将于2025年下半年开始向雷诺旗下电动汽车部门Ampere供应约59万辆电动汽车所需的磷酸铁锂电池。据悉，这将是LG新能源首次大规模供应磷酸铁锂电池。

7月1日，Ampere在一份声明中表示，将把磷酸铁锂技术纳入其量产计划，并与供应商LG新能源和宁德时代合作在欧洲建立价值链。这两家公司将为Ampere提供磷酸铁锂电池，用于雷诺和Alpine品牌的多款车型。Ampere在声明中表示，这一决定是对市场波动和技术变革有效且具有前瞻性的回应。

同样加码磷酸铁锂电池布局的国内外汽车企业和电池制造商还有吉利、宁德时代、亿纬锂能等。亿纬锂能官方微信公

众号显示，由亿纬锂能全资孙公司亿纬美国、康明斯、戴姆勒卡车和佩卡集团在美国成立的独立运营的合资公司AMPLIFY CELL TECHNOLOGIES LLC(以下简称“ACT公司”)动工仪式在美国密西西比州举行。

ACT公司将生产方形磷酸铁锂电池，主要应用于指定的北美商用车领域，年产能约为21GWh，项目预计将于2026年开始出货，康明斯、戴姆勒卡车和佩卡集团及其关联方将成为主要客户。

亿纬锂能董秘办相关人士表示，ACT公司是亿纬锂能CLIS合作研发、技术授权、服务支持模式落地的首个项目，旨在增强全球合作过程中的灵活性和竞争力。这一项目的成功落地，标志着亿纬锂能迈入全球化发展新阶段。

磷酸铁锂电池在海外市场走俏，也带动了我国磷酸铁锂材料出口。据海关总署最新发布的数据显示，2024年5月份，国内磷酸铁锂出口量达到

177.9吨，环比大增178%。

华金证券新能源行业分析师张文臣向《证券日报》记者表示，磷酸铁锂产业链出口的快速增长，得益于海外车企和电池厂商对于磷酸铁锂技术路线的看好。

因磷酸铁锂电池具有出色的价格竞争力和安全性，近年来国内车企也纷纷拥抱磷酸铁锂电池。因此，磷酸铁锂电池的国内市场占有率也屡创新高。

中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示，自2021年起，磷酸铁锂电池市场份额就已经超越三元锂电池。在2023年的动力电池装机量中，磷酸铁锂电池年累计装车261.0GWh，占总装车量67.3%，累计同比增长42.1%；今年4月份，我国磷酸铁锂电池装机量达25.5GWh，占总装机量71.9%。

磷酸铁锂装车迎来高潮的背后是国内电池环节主要上市公司近期快速迭代其磷酸铁锂新技术和新产品。例

如，吉利汽车近日发布自研自产的新一代“刀片式”磷酸铁锂电池——神盾短刀电池。

吉利汽车研发负责人表示，吉利汽车的神盾短刀电池长度较短、能量密度更高、体积利用率更高，成组排布更加灵活，适配性更广泛，在不同车型上均可兼容。

汽车行业分析师刘志超认为，无论是积极“出海”，还是技术创新，都是动力电池企业应对这波行业挑战的积极实践。

另有业内人士称，随着全球电动汽车市场的迅速发展和技术层面的持续变革，电池制造商正通过技术创新和战略合作不断提升市场份额。无论是LG新能源首次大规模供应磷酸铁锂电池，还是亿纬锂能设立合资公司，都表明了国内外动力电池上市公司试图提高电池市场份额的战略意图，也进一步凸显了国际电动汽车产业链上下游的激烈竞争。

加码半导体零部件等领域 大基金二期上半年持续活跃

■本报记者 孙文晔

作为国内半导体领域投资“风向标”，国家集成电路产业投资基金(以下简称“大基金”)投资与退出动态备受关注。截至2024年上半年末，大基金一期正步入投资回收期尾声，二期则仍在紧锣密鼓投资中，三期于5月底正式宣布成立，尚未对外公开最新投资标的。

业内人士认为，大基金的投资策略通常是长期且稳定的，其投资方向会根据半导体产业的整体发展趋势和国家战略需求进行调整。大基金一、二期投资标的稳步发展，为我国半导体产业的初期发展奠定了坚实基础。目前，国内半导体产业链下游需求正在复苏，晶圆厂坚定持续扩产。

上半年多次出手

国家集成电路产业投资基金在设立之初兼具产业扶持与财务投资双重角色，其投资期、回收期、展期期各五年。今年上半年，仍处于投资期的二基金二期颇为活跃。

企查查App显示，近日，集益威半导体(上海)有限公司(以下简称“集益威半导体”)发生工商变更，新增大基金二期等股东。公司注册资本由此变更为约1497万元，较此前增长近9%。

集益威半导体成立于2019年8月份，总部位于上海市张江微电子港，是一家高端模拟/数字混合信号IC设计和产业化服务平台。

截至目前，集益威半导体已完成5轮融资，过往投资方包括上海集成电路产业基金、海望资本、建信(北京)投资以及华义资本等知名投资机构。在最新一轮融资后，企查查App显示，大基金二期持有集益威半导体约1.64%的股份。

除了集益威半导体以外，今年上半年，大基金二期已公开投资半导体零部件企业臻宝科技、半导体设备企业新松半导体、EDA工具企业九同方、IP供应商芯芯半导体以及长电科技汽车电子(上海)有限公司等。

公开资料显示，大基金二期成

立于2019年，按照规划，该基金将在2025年步入为期5年的回收期。截至目前，大基金二期尚未公开减持计划。Wind数据显示，截至2024年第一季度末，大基金二期出现在15家A股公司的前十大股东名单中。

将拓宽投资领域

在大基金二期进行密集投资同时，大基金一期正通过集中竞价及大宗交易的方式减持其所持有的公司股份，准备退场。今年上半年，大基金一期已经相继公布对安路科技、国芯科技的减持计划。

中信证券研报表示，大基金二期会继续承接一期的芯片产业链，提升设备与材料领域的投资比重，同时积极响应国家战略和新兴产业发展规划，加大对下游应用端的投资，比如智能汽车、人工智能等领域，以需求推动产业发展。

从大基金二期最新投资方向来看，集微咨询资深分析师王凌峰向《证券日报》记者表示：“大基金二期投资方向不会再有太大变化。”

同时，王凌峰表示，像存储厂、晶圆厂这些需要更长投资周期、更大投资额的领域有望交由大基金三期投资。目前，大基金三期参投方出资计划已获国家金融监管总局批复，但尚未公开首笔投资。

深度科技研究院院长张有望表示：“大基金三期的成立，有望进一步拓宽投资领域，增加对半导体产业链其他薄弱环节的支持，比如光刻机与光刻胶、高端芯片设计与制造、关键设备和材料。”

受访人士认为，作为专注于国内集成电路产业投资的平台，大基金一期、二期、三期“募投管退”进展均将是业界持续关注的重点。

华芯通半导体产业研究院院长吴全表示：“我国需要全方位夯实半导体产业链及半导体产业生态，一是半导体产业链供应链的覆盖面与厚度还需再完善；二是半导体生态系统的完整度与成熟度还需再锻造；三是优化半导体产业链发展模式，如一体化模式与分工模式还需再优化。”

汽车化工用品企业德联集团 拟在泰国设立子公司

■本报记者 李雯琪

7月2日，德联集团对外公告称，为拓展海外市场，实现全球化布局，强化产业链优势，满足众多汽车厂商客户产业链出海的需求，积极应对国际环境的变化，公司拟以子公司德中贸易为本次对外投资实施主体，在泰国投资设立全资子公司。

公开资料显示，德联集团为专营汽车系列化工用品的大型集团公司，主要产品为各类汽车精细化学品，包括消耗类防冻液、制动液、纤维增强胶片等产品。

“在泰国投资设立子公司，是公司基于业务发展需要以及实施海外市场战略布局的重要举措。泰国目前是国内最大的汽车市场之一，拥有庞大的汽车零部件需求，市场潜力大；同时，泰国拥有完善的汽车产业链和供应链，设立泰国子公司符合公司的全球化布局，有利于公司强化产业链优势，促进公司拓展海外业务。”德联集团董秘办相关人

士向《证券日报》记者表示。

据了解，不少东南亚国家近年来纷纷出台相关政策，扶持电动汽车产业发展。例如，泰国政府提出到2030年电动汽车年产量达到75万辆的目标，占泰国汽车总产量的30%；柬埔寨则计划到2050年将电动汽车数量占汽车总量比例提高到40%；马来西亚计划到2030年实现电动汽车在汽车总销量中的占比达到15%，到2040年将这一比例提高到38%。

萨摩耶云科技集团首席经济学家郑磊向记者表示：“汽车产业链‘出海’集中在东南亚主要有两点，一是地理位置优越，便于开展国际业务；二是相关地区人力成本相对较低，土地价格也较为便宜。”

近年来，中国汽车工业取得了令人瞩目的发展成就，为了实现更加可持续的发展，中国汽车企业纷纷将目光投向海外市场特别是东南亚市场，中国汽车出口逐步从“产品出海”转变为“产业链出海”。

方大特钢今年上半年 获三项计算机软件著作权

今年上半年，方大特钢已有3项计算机管理系统获国家版权局颁发的计算机软件著作权登记证书，为该公司加快发展新质生产力，深度破译“数智化”运维密码精准发力。截至目前，方大特钢共拥有国家计算机软件著作权20项。

“软实力”释放新质生产力，“硬实力”赋能高质量发展。今年以来，方大特钢围绕提升物流、人力资源及资产管理方面的效率和精度，陆续自主研发《方大特钢进口矿运输管理系统V1.0》《方大特钢人力资源管理V1.0》和《方大特钢资产管理系统V1.0》系统，这些系统的

成功上线运行，不仅优化了企业内部管理流程，还有效降低了相关工序的运营成本，为企业提升整体竞争力提供有利条件。

公司软件开发人员表示，这些软件著作权的获得，是企业信息化建设和信息化管理方面的成果，也是企业坚持创新推动高质量发展的又一有力见证。未来，企业将继续发挥创新的主导作用，不断提升技术研发能力，进一步加大技术创新投入，优化管理流程，以更好更多的应用实效为企业高质量发展再赋新动能。

(张宇亮 王亮) (CIS)