

汽车零部件公司上半年业绩频预喜 加速拓展海外市场成共识

■本报记者 郭霖

A股上市公司上半年业绩预告正陆续披露。东方财富Choice数据显示,截至7月24日,按申银万国行业划分,A股共有82家汽车零部件上市公司披露了2024年上半年业绩预告,其中有58家业绩预喜(包含预增、略增、扭亏),占比约七成。

此外,拓普集团、英博尔、盛帮股份等公司披露了2024半年度业绩快报,均预计实现盈利。

新能源业务带动业绩增长

据记者梳理,在已经发布2024年上半年业绩预告或业绩快报的汽车零部件上市公司中,主营汽车电子、电机、轻量化及结构件等新能源汽车零部件业务的企业普遍实现利润增长。

拓普集团预计2024年上半年归属于上市公司股东的净利润为14.52亿元,同比增长32.69%。对于业绩增长的原因,拓普集团表示,公司内饰功能件、轻量化底盘、热管理业务的综合竞争力不断提高,销售收入保持稳步增长;汽车电子类产品订单开始放量,封闭式空气悬架系统、智慧电动门系统等量产实现快速增长。

金固股份预计2024年上半年归属于上市公司股东的净利润1900万元至2800万元,同比增长269.42%至349.67%。公司称,阿凡达低底盘业务持续发展向好,公司的整体盈利能力得到提升。

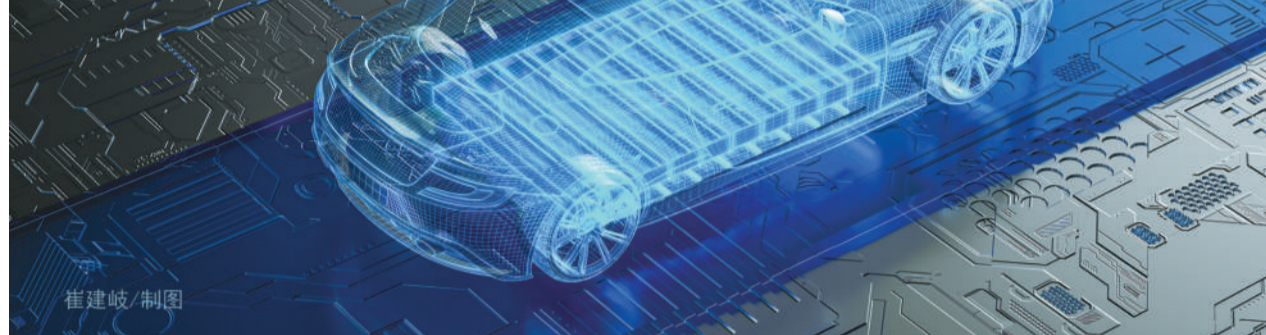
此外,部分传统汽车零部件企业通过加快布局新能源汽车市场,也实现了业绩增长。例如,长华集团主营汽车金属零部件的研发、生产与销售。今年上半年,公司预计实现归属于母公司所有者的净利润5600万元到6600万元,同比增长133.29%至174.95%。

对于2024年上半年业绩的增长,长华集团认为与自身抓住了新能源汽车市场增长的机遇有关。公司相关负责人向

截至7月24日

按申银万国行业划分,A股共有82家汽车零部件上市公司披露了2024年上半年业绩预告,其中,有58家业绩预喜(包含预增、略增、扭亏),占比约七成

崔建岐/制图



《证券日报》记者表示:“公司紧抓新能源发展机遇,持续完善优化产品结构,拓宽产品应用场景,实现新能源业务的快速放量。公司目前已与近30家车企建立了稳定的新能源业务合作关系,并已实现量产供货,其中5家位居2023年造车新势力企业销量前十,其中7家位居2023年传统车企中新能源汽车销量前十。”

“伴随着汽车行业转型的深入,汽车零部件行业在业务层面完成了一轮‘换血’。目前,汽车零部件企业普遍踏人以智能化、电动化为特性的新能源赛道,以寻找新的营收增长点。”看懂经济平台产业观察家洪仕斌对《证券日报》记者表示,“预计未来几年,中国新能源汽车的市占率仍将持续提升,新技术、新产品的市场需求也将逐步增长,这将为汽车零部件企业带来新的机遇。”

进一步拓展海外市场

记者通过梳理公告发现,多家业绩

预喜的汽车零部件上市公司在业绩变化原因中都提及了海外业务或出口等关键词。

银轮股份预计2024年上半年归属于上市公司股东的净利润4亿元至4.2亿元,同比增长40.12%至47.12%。公司相关人士向记者表示:“今年上半年,海外经营主体盈利能力明显改善,尤其是北美板块实现同比扭亏为盈。目前,公司海外客户的订单获取在逐步加速。”

以铝合金车轮的研发、设计、制造与销售为主营业务的跃岭股份,今年上半年预计实现归属于上市公司股东的净利润260万元至390万元,同比扭亏为盈。对于业绩增长的原因,跃岭股份提到,报告期内出口订单较上年同期增长,公司营业收入增长。

近年来,越来越多的汽车零部件企业加速“出海”。中国汽车工业协会整理的海关总署数据显示,2024年1月份至5月份,汽车零部件类产品出口金额

累计达到424.2亿美元,同比增长3.3%。均胜电子、拓普集团、亚太股份等公司在深耕国内市场的同时,也在加速海外扩张。

例如,7月19日,亚太股份发布公告称,公司拟出资10万新加坡元在新加坡设立全资子公司作为出资主体,在摩洛哥王国丹吉尔市设立全资孙公司投资建设摩洛哥基地项目,项目总投资额不超过7000万美元。在本次对外投资之前,亚太股份早已收到多个海外项目的定点通知。

萨摩耶云科技集团首席经济学家郑磊在接受《证券日报》记者采访时表示:“通过海外市场的布局,国内汽车零部件企业可以获得更广阔的市场机会和潜在客户。进入新的地区或国家,可以降低对单一市场的依赖,分散经营风险,实现公司业务的多元化发展。此外,除了传统零部件出口,动力电池、智能座舱等新兴细分领域已经成为汽车零部件‘出海’的新亮点。”

数据基础设施加快落地 全国一体化算力网建设提速

■本报记者 李乔宇

日前,国家数据局局长刘烈宏表示,要注重发挥基层首创精神,推进数据基础设施建设。加快全国一体化算力网、数据基础设施等建设,支持地方开展试点探索,打造数据“冷链”。

《证券日报》记者多方采访了解到,今年7月份以来,多地数据基础设施宣布开工或披露最新进展,多地智算中心项目建设加速推进。随着全国一体化算力网体系的构建,更高效、更优质的计算服务渐行渐近。

加快推进项目建设

7月11日,中国联通襄阳大数据中心项目负责人对媒体透露,该项目的云计算中心已经投入试运行,骨干传输网数据汇聚中心已经完成投产。当前该项目一期建设已完成,二期建设正在加速施工,预计9月份可正式投产。

7月7日,中国移动甘肃公司与庆阳市人民政府签订数据中心等项目合作协议。建成后,中国移动(甘肃、庆阳)数据中心总装机能力将达到约8.8万标准机架,庆阳将成为“东数西算”西北最主要的业务互联出口节点。

7月2日,重庆移动忠县大数据智算中心项目举行建设开工仪式,据了解,该大数据智算中心预计2025年底建成使用。

数据显示,截至今年3月底,10个国家数据中心集群算力总规模超过146万标准机架,整体上架率为62.72%,较2022年提升4个百分点;东西部枢纽节点间网络时延已基本满足20毫秒要求。下一步,国家数据局还将以东数西算工程为基础,加快推动全国一体化算力网建设,实现全国范围内算力资源高效协同调度。

从近期陆续披露最新进展的数字基础设施建设情况来看,数据中心正在加速转向智算中心。中国互联网络信息中心发布的《中国互联网发展报告(2024)》显示,我国算力基础设施建设达到世界领先水平,智能算力规模占比提升至逾30%。

“当前,我们正与多个客户紧密合作共建智算中心,以支持和推动地方的数字经济和人工智能产业发展。具体进展方面,我们正在加快推进多个智算中心项目的建设、调试和上线运转等工作,这些项目涵盖北京、青海、宁夏、江苏等地。”7月24日,摩尔线程相关负责人告诉《证券日报》记者。

年内150家上市公司 实施员工持股计划

■本报记者 桂小笋

上市公司正在积极推动员工持股计划的实施。同花顺iFinD数据显示,截至7月24日,年内共有150家公司的员工持股计划顺利实施,而去年同期仅有99家公司的员工持股计划得以实施。除了已实施员工持股计划的公司之外,年内另有56家公司的员工持股计划处于董事会预案或股东大会审议通过状态。

对此,接受《证券日报》记者采访的行业人士表示,此前,多家公司向市场传递信心,积极实施回购计划,而回购后的股票通常会被注销或用于员工持股计划、股权激励,因此今年上市公司推出员工持股计划掀起小高潮。

上市公司推出员工持股计划的本质,是希望通过股份持有的方式,将员工和上市公司深度绑定,提高凝聚力和抵御风险的能力,从而激励员工创造更好的业绩。

具体来看,在上述实施员工持股计划的企业中,多数公司提及,参加对象为对公司整体业绩和长期发展具有重要作用和影响的公司核心骨干人员。对于员工持股计划标的股票的来源,大多数公司提及,为回购专用账户中的公司A股普通股股票。

查阅公告可知,不少公司提及,基于对公司未来长期稳定发展的信心和对公司价值的认可,为

泰尔英福人工智能技术专家张晓博博士对《证券日报》记者表示,在国家大力开展“东数西算”工程、“数据要素×”行动、“人工智能+”行动的背景下,我国智算中心的规模快速攀升,预计在“十四五”期间智能算力规模年复合增长率达52.3%。除了呈现出规模快速增长的趋势以外,智算中心还呈现出多元异构化、普惠普惠化、绿色低碳化的新趋势。

算力服务迈向普惠阶段

展望未来,更大规模的算力供给渐行渐近。

中国移动董事长杨杰此前公开表示,中国移动正在加快完善算网基础设施体系、关键技术体系、产品服务体系,优化全国性智算中心和边缘智算节点布局,全网智算规模达到17EFLOPS(FP16),年内还将投产多个超万卡智算中心。

7月上旬,中国电信相关工作人员对《证券日报》记者透露,今年年初,中国电信在上海临港智算谷建设15000卡公共智能算力中心,今年3月份,该智算中心内的首个国产单池万卡液冷算力集群正式交付,并投入商业运营,终期规划算力承载能力30万卡,将持续提升算力供给。

随着全国一体化算力网建设的加速,以及算力供给规模的提升,更加普惠的算力服务渐行渐近。青云科技相关负责人告诉《证券日报》记者,全国一体化算力体系的建设能够实现算力资源的优化配置和区域平衡,随着算力资源的集中化和调度效率的提升,算力的供给将更加充足,这有助于降低单位算力的成本,不仅能促进依赖于算力的产业出现新业务模式,也能让更多行业提供更高效率、更智能的服务和产品。

摩尔线程相关负责人则表示,在智算中心建设的过程中,将出现单点超大规模万卡智算集群和分散型智算小集群价格朝两个方向发展的态势。超大规模万卡智算集群由于其规模、能力及稀缺性,具备更强的定价权,并且可以提供更高效、更优质的计算服务。因此,超大规模集群将能够在市场上保持较高的价格竞争力。“相对而言,小型算力集群由于在通用人工智能(AI)领域完成任务的能力有限,可能面临低价竞争的压力,以弥补在能力和效率上的不足,从而吸引一些对成本敏感的客户群体。”

新能源商用车渗透率提升 产业链龙头企业加码布局

■本报记者 李婷

汽车电动化转型的上半场是乘用车,下半场则是商用车。

据方德网统计,今年上半年,商用车细分市场新能源轻卡实现销量34685辆,同比增长182%。

中国化学与物理电源行业协会研究员何卓新对《证券日报》记者表示,商用车领域是落实减排目标的关键一环,今年以来新能源汽车政策利好频出,电动、混动轻卡物流车等在上牌、购置税等方面的优惠政策有效拉动需求;同时,随着充电桩等充电网络基础设施的完善,以及汽车智能化等综合因素提升消费者购物体验,也促进了新能源商用车的销量增长。

对于新能源商用车的良好发展态势,全国乘用车市场信息联席会秘书长

崔东树表示,2024年1月份至6月份,新能源商用车在商用车市场渗透率达到16%的水平,其中6月份单月渗透率达到21%,相较于去年同期提升10个百分点。此外,今年上半年卡车新能源渗透率12%,客车56%,较上年同期均有小幅提升。

“公司瞄准汽车行业发展新趋势,加速向新能源商用车转型,持续加大研发投入力度,开展技术研发和产品创新。”今年上半年,江铃汽车在与投资者交流活动中表示,公司全新平台的新能源轻客、轻卡2025年初投放市场,提升新能源产品竞争力。

7月24日,江铃汽车发布业绩快报称,公司2024年上半年实现营业收入179.2亿元,同比增长16.14%;归母净利润8.95亿元,同比增长22.77%。上半年,公司销售159677辆整车,总销量较上年

同期上升9.11%。

黄河科技大学客座教授张翔对《证券日报》记者表示:“新能源轻卡的同比增长主要有几方面原因,包括原本新能源轻卡的市场渗透率较低,在此基础上市场对于新能源轻卡的需求在增加。同时,新能源轻卡购车价格及用电成本的下降,以及相关电池技术的进步等,使得新能源商用车市场呈现了快速增长。”

业内人士认为,商用车加速电动化,有望给动力电池企业带来新增长点。据中国动力电池产业创新联盟预计,2024年我国新能源商用车的电池装车需求将达到43.3GWh。

事实上,包括宁德时代在内的龙头企业已经在持续加码布局。今年7月初,宁德时代推出商用动力电池品牌,并推出两款针对轻型商用车超充和长续航版

的电池,同时宣布同13家车企的20多款车型签署供货协议,实现发布即量产。此后,宁德时代又先后与新希望集团旗下鲜生活冷链物流、陕西交控绿色发展集团签约合作,推动物流行业电动化转型,在商用车电动化等方面展开合作。

张翔表示,当前,新能源商用车行业正处于快速发展时期,但补能慢、综合成本高、续航里程短、充电基础设施依然不够完善等,是目前新能源商用车行业发展的主要痛点。但随着龙头企业纷纷加大研发投入,在降本和补能方面已经取得了较大的改善。

据悉,目前针对商用车补能问题,亿纬锂能、巨湾技研等公司已经纷纷布局商用车快充锂电池,部分企业的锂电池充电倍率甚至可以达到5C及以上。随着技术的进步,商用车电动化步伐有望加快。

前7个月投资超644亿元 固态电池产业化进程提速

■本报记者 殷高峰

固态电池产业化持续提速。高工锂电数据显示,今年前7个月固态电池新增产能(含规划、落地)超过142GWh,共涉及投资总金额超644亿元,其中一个为百亿元项目。

7月23日,中科院之声官宣,中国科学院大学开发一种用于全固态电池的新型硫化物电解质,该材料在具有硫化物电解质固有利优势的同时,成本更加低廉、更适合商业化。

“因能量密度高、续航里程长、安全性高等优势,全固态电池技术自出现以来,就被业内看作是下一代动力电池的核心技术产品。政府相关部门、科研机构、企业等都在积极推动固态电池的发展。”万联证券投资顾问屈放在接受《证券日报》记者采访时表示,从目前的情况看,半固态电池已经实现产业化,全固态电池的研发进程也正在提速。

半固态电池率先量产

目前动力电池以液态锂离子电池为主,固态电池作为下一代电池技术,因能量密度、安全性和寿命等优势备受关

注。光大证券研报分析,固态电池的优势包括但不限于:能量密度高;可匹配高压材料;只传输锂离子,不传输电子;热稳定性好。这些优势使得固态电池拥有巨大潜力。

“国内的固态电池技术路线有多种,目前以半固态电池为主。”一家电池企业相关负责人对《证券日报》记者表示,半固态电池与液态锂离子电池的电化学原理相同,只是提升安全性的技术之一,从固态电池技术发展来看,最终将逐步向全固态电池发展。

目前,半固态电池已率先实现商业化应用。据中国汽车动力电池产业创新联盟的数据,2024年前5个月,国内半固态电池装车量达1621.8MWh。

有机构统计,截至2023年底,国内半固态电池产能规划累计超过298GWh,落地产能接近15GWh,预计2024年半固态电池装机总量将突破5GWh。

但全国乘用车秘书长崔东树曾表示:“半固态电池是液态电池和固态电池之间的一种过渡产品,不能直接称为固态电池。”

“全固态电池已经被行业视为具有颠覆性的下一代电池技术,但全固态电池的量产商业化,仍有技术、成本等诸多

难点需要克服,这需要政府、研究机构、企业等合力推动。”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。

推动全固态电池研发

目前,对固态电池的技术研究主要集中在氧化物路线、硫化物路线和聚合物路线三条路线上,其中,性能优异的硫化物最有希望实现全固态电池的实际应用。

“当前,制约硫化物全固态电池量产的一个重要因素就是成本。”某电池企业负责人称。

作为下一代电池技术,目前各国均加大投入,攻关全固态电池技术。

韩国SK On表示,正在开发高分子氧化物复合和硫化物两种固态电池,目标是到2026年生产出原型产品,2028年实现商业化。而三星SDI也在开发一种没有负极的固态电池,预计将于2027年量产。

目前我国也有不少企业给出了全固态电池的量产时间表。上汽集团研发总院副院长仇杰在2024中国汽车论坛上表示,上汽集团实施三步走战略,加速推进

全固态电池装车量产。其中,第一阶段产品搭载半固态电池,电解质液体含量10wt.%,在高安全的前提下实现了1000公里以上单次续航,2024年批量装车;第二阶段产品搭载半固态电池,电解质液体含量5wt.%,2025年实现批量交付;第三阶段产品搭载全固态电池,届时电解质液体含量为0,2026年实现批量交付。

广汽集团表示,将在2026年完成全固态电池开发,将首先搭载于旗下昊铂车型。

宁德时代也于今年4月份首次公布了全固态电池研发和量产时间表。“宁德时代的目标是到2027年小批量生产全固态电池,因为大批量生产仍然会面临成本等问题。”宁德时代首席科学家吴凯对外透露。

今年5月份,国轩高科发布了采用全固态电池技术的新产品金石电池。公司表示,其全固态电池计划2027年小批量上车实验,如果测试顺利将于2030年实现量产。

东方证券研报认为,全固态电池作为最具前景的下一代电池技术之一,获得全产业链的共同关注与合力布局。硫化物固态电池或成为率先实现量产落地的全固态电池技术路线。