

探寻产业发展“新引擎”

# 储能市场化改革“破立并举” 开启价值竞争新征程

本报记者 许林艳 冯雨瑶

近年来,我国储能行业经历了爆发式增长,但相伴而生的“价格战”以及投资回报不足等问题,也严重制约了行业的可持续发展。

储能价格改革成为行业破局的关键。进入2025年,从2月份《关于深化新能源上网电价市场化改革 促进新能源高质量发展的通知》(以下简称“136号新政”)的发布,到4月份《关于完善价格治理机制的意见》《关于全面加快电力现货市场建设工作的通知(发改办体改[2025]394号)》(以下简称“394号文”)的出炉,储能行业未来变革方向愈发明晰。一系列政策引领下,储能行业将真正从“规模扩张”转向“价值深耕”。

站在转型的关键节点,储能企业也在重构发展逻辑。在市场化变革浪潮中,储能企业需从单纯设备供应商向“综合能源服务商”转型,深度参与电力市场设计与运营,方能抢占先机。

中国化学与物理电源行业协会储能应用分会专家委员楚攀对记者表示,中国的储能企业亟须转变思维,主动在创新中求变,摆脱路径依赖。

## 迈入市场化竞争新阶段

强制配储,即在新能源项目(如光伏、风电)的开发、审批或并网过程中,政策明确要求必须配置一定比例或容量的储能系统,通常以项目装机容量的百分比形式规定。过去,这是拉动我国储能装机量增长的核心引擎。

2017年,青海省在相关风电项目建设中明确需配套建设储能装置,开启了我国强制配储之路,此后八年时间,储能装机量一路攀升。国家能源局数据显示,截至2024年底,全国已建成投运新型储能项目累计装机规模达7376万千瓦/1.68亿千瓦时,约为“十三五”末的20倍,较2023年底增长超过130%。储能装机量的提高,也催生了劣币驱逐良币的低价竞争,储能系统价格一度跌破0.3元/Wh,行业毛利率下滑至8%。

今年以来,行业重磅政策频出,不断引导储能市场迈入竞争新阶段。

2月9日,“136号新政”明确取消强制配储,标志着中国储能行业正式迈入市场化竞争新阶段。楚攀对记者表示,强制配储的取消并不意味着不重视储能,而是为了近年来稍显疲软的储能发电减轻负担,走上更快更好的发展之路。

今年4月底,国家发展改革委办公厅、国家能源局综合司联合

印发的“394号文”明确提出,2025年底前,基本实现电力现货市场全覆盖,全面开展连续结算运行,同时明确了20个省份的电力现货市场运行时间表。这意味着,我国电力市场改革将进入全面提速阶段,储能将从单纯的“技术工具”逐步转变为具有独立市场主体地位的关键灵活性资源。比如,政策要求配套容量市场,储能可通过提供备用容量获取固定收益。

近段时间以来,各地纷纷出台储能价格支持政策。在容量补偿机制方面,内蒙古、河北实行独立储能容量补偿政策。内蒙古对纳入规划的独立储能向电网的发电量进行补偿,补偿标准一年一定,2025年度的补偿标准为0.35元/千瓦时。河北则继续执行独立储能容量电价激励机制,储能电站按并网时间先后竞争获得容量补偿,年度含税容量电价为100元/千瓦时。这些政策旨在通过价格信号,引导储能项目的投资建设与运营,提升储能在电力系统中的调节能力与经济效益。

电力系统的改革也在通过市场化机制逐步释放储能价值,推动行业从规模扩张转向高质量发展。

储能市场化改革正经历“破立并举”的关键阶段,短期需应对强制配储退出引发的市场波动与产能出清,长期则需构建以电力现货市场为核心、容量市场为补充的价格体系。

“政策将引领行业逐步从价格竞争转向技术和质量竞争,整个行业的商业认知都会提高。”深圳市科陆电子科技股份有限公司(以下简称“科陆电子”)相关负责人向记者说,“行业内的龙头企业将通过技术创新和市场拓展,进一步巩固市场地位,行业集中度将逐步提高,中小企业则需要通过差异化竞争或合作联盟来生存和发展。”

## 短期阵痛显现

“136号新政”“394号文”等行业重磅新政下,储能行业的短期阵痛正在显现。

中关村储能产业技术联盟(CNESA)近日发布的数据显示,2025年一季度,国内新增投运新型储能项目装机规模5.03GW/11.79GWh,同比下降1.5%/5.5%。其中,表前新增装机规模4.46GW/10.57GWh,同比下降0.2%/4.4%;用户侧新增装机规模575MW/1124MWh,同比下降10.9%/11.6%。这也是自2020年新型储能规模化发展以来的首次季度新增装机量负增长、首次表前/用户侧新增双降。此外,多家行业上市公司发布了储能相关项目建设延期公告,延期原因多



魏健/制图

为市场环境、客户需求预测调整等。阵痛不可避免,长远来看这有利于扭转行业乱象。“在过往新能源项目开发过程中,产业链利润分配失衡,大部分利润在项目开发阶段释放,导致新能源非技术成本持续增加,产业链上下游利润被挤压,从而影响了产业健康发展。”远景高级副总裁、远景储能总裁田庆军曾表示。

“公司从2011年开始就进入了储能电池领域,至今已14年。”广州鹏辉能源科技股份有限公司(以下简称“鹏辉能源”)相关负责人在接受《证券日报》记者采访时表示,“随着强制配储政策的调整,对于坚持技术创新的企业而言是很好的机遇,将推动储能行业从价格竞争向价值创造转型。”

储能企业在独立走向市场化的过程中还有诸多挑战需要克服。过去,不少储能电站主要依赖向新能源发电项目收取容量租金作为收入来源,目前独立储能的盈利模式还不够清晰。

“随着强制配储的取消,储能必须在现货电价波动、调频调峰等市场中寻找新的收益,这就对价格机制设计提出更高要求。”中国化学与物理电源行业协会储能应用分会首席分析师冯思遥对《证券日报》记者说,一直以来,价格信号不灵敏是储能价格机制的一大弊端。在传统电力市场中,电价波动幅度受限,无法充分反映电力供需的实时变化,储能“削峰填谷”的价值得不到充分体现。在一些地区,

## 聚焦技术创新与产品升级

在这场变革中,只有真正具备技术硬实力、市场洞察力与生态整合能力的企业,才能在价值驱动的赛道上赢得未来。过去,企业普遍聚焦以低价抢占市场,导致产品同质化严重,“随着一系列政策出台,储能行业的竞争生态将逐步从‘价格内卷’转向‘价值竞争’。”沙利文大中华区执行总监向威力说,未来具有核心技术、稳定供应链和可持续发展的商业模式的企业将脱颖而出,行业将朝着高质量、规范化、差异化方向加速演进。

储能行业的成熟离不开技术进步的支撑,未来市场竞争的核心必将是技术创新和产品升级。

“储能电池材料的创新是目前市场关注的重要方向。”冯思遥对记者说,“为降低成本、提升寿命和安全性,各大厂商正在研发钠离子电池、全固态电池等新一代储能电池,以及各类技术路线的长时储能技术,这些前沿技术有望显著提高储能系统性能并拓

展应用场景。此外,储能系统的数字化、智能化与安全性也是行业关注的重点。随着大规模储能并网运行,运维管理难度上升,人工智能等数字技术正被引入储能调度和电池管理,以优化运行效率。利用AI预测负荷和电池状态、智能决策充放电使储能运营更高效,已成为行业趋势。”

科陆电子上述负责人透露,“在技术创新上,公司正通过‘储能+AI’,将AI算法深入结合到储能系统及电力交易全流程,提升储能系统‘生命力’,为客户实现主动创收,带来持续的经济价值。”

鹏辉能源相关负责人也对《证券日报》记者表示,“公司的战略非常明确:一方面向上游材料和基础研究延伸,构建更完善的产业链;另一方面针对智慧能源、移动储能、极端环境等多元化场景,开发差异化解决方案。随着AI在国内制造业的快速普及,储能产品将在设备高安全高能效的前提下,大大加快智慧一体化进程。储能产品的智能化包括两个方面:一是智慧的产品,二是生产产品的智能化。”

未来,随着储能市场化与电力市场改革步入“深水区”,储能行业也在逐步实现从“配角”到“主力”的角色转变。

“一系列相关政策的推出,将给整个储能产业链上下游公司吃一颗‘定心丸’,有利于行业跳出‘内卷’的恶性循环,并形成一套‘奖优罚劣’的市场生态。”楚攀如是说。

“储能市场化与电力市场改革步入‘深水区’,储能行业也在逐步实现从‘配角’到‘主力’的角色转变。”

“一系列相关政策的推出,将给整个储能产业链上下游公司吃一颗‘定心丸’,有利于行业跳出‘内卷’的恶性循环,并形成一套‘奖优罚劣’的市场生态。”楚攀如是说。

“储能市场化与电力市场改革步入‘深水区’,储能行业也在逐步实现从‘配角’到‘主力’的角色转变。”

“一系列相关政策的推出,将给整个储能产业链上下游公司吃一颗‘定心丸’,有利于行业跳出‘内卷’的恶性循环,并形成一套‘奖优罚劣’的市场生态。”楚攀如是说。

# 印制电路板行业持续火热 上市公司加码投资布局

本报记者 丁蓉

5月13日晚间,印制电路板企业胜宏科技(惠州)股份有限公司(以下简称“胜宏科技”)发布2025年度投资计划,公司拟使用不超过30亿元用于固定资产、无形资产购买。根据公告,胜宏科技此次投资的范围包括新厂房及工程建设、设备购置、自动化生产线改造升级等,不得用于对外购买股权、股票及其衍生品。资金来源为自有资金或自筹资金。

胜宏科技方面表示,此举是为了满足公司战略规划和经营发展需要,投资的开展与实施将有利于增强公司核心竞争力,为公司的可持续发展提供保障。胜宏科技相关负责人表示,公司当前产能利用率处于较高水平,在手订单饱满。在人工智能浪潮下,未来5年,汽车电子、服务器等下游领域对18层以上多层板、封装基板、高密度互连线路板等的需求有望保持较高增长。

印制电路板被誉为“电子产品之母”,是支撑信息技术发展的重要基石。我国印制电路板产业全球领先,产量和产值均居世界第一。人工智能发展给印制电路板行业带来新一轮发展机遇。尤其是人工智能算力领域所需的高密度互连线路板,具有较高的生产壁垒,且市场需求较大,行业头部企业纷纷加码布局。

《证券日报》记者了解到,今年以来,鹏鼎控股(深圳)股份有限公司(以下简称“鹏鼎控股”)、深圳市强达电路股份有限公司(以下简称“强达电路”)、沪士电子股份有限公司(以下简称“沪电股份”)等多家印制电路板行业上市公司,均宣布将对高端产品项目进行投资。

例如,鹏鼎控股预计2025年资本支出额为50亿元,主要投资项目为淮安第三园区高端高密度互连线路板和先进制程半加成法制作的印制电路板智能制造项目、公司数字化转型升级项目、泰国生产基地建设项目以及2025年软板产能扩充项目等。公司相关负责人表示,公司看好以人工智能技术为代表的新科技浪潮为印制电路板行业带来的发展机会,新投资的项目均为具有较好投资回报率的高附加值产品。

强达电路募投的年产96万平方米多层板、高密度互连线路板项目正在抓紧建设中。公司董秘周剑青向《证券日报》记者表示,“公司产品主要服务于5G通信、汽车电子、人工智能等下游电子产业研发及产业化的需求,促进下游电子产业新质生产力的发展。”

沪电股份在超高密度集成、超高速信号传输等方面持续加大技术和创新资源投入。公司相关负责人表示,市场上相关高阶产品的产能供应并不充裕,公司近两年已加大对关键制程和瓶颈制程的投资力度,预计2025年下半年产能将得到有效改善。

萨摩耶云科技集团首席经济学家郑磊向《证券日报》记者表示,“人工智能发展给印制电路板行业带来了广阔的市场空间。行业企业需瞄准市场需求,加大投资深化布局,积极探索和应用新技术、新材料、新工艺,这不仅有助于企业自身实力的提升,也将进一步提升我国印制电路板产业的竞争力。”

# 东山精密拟约1亿欧元 收购法国GMD集团

本报记者 陈红

5月14日,苏州东山精密制造股份有限公司(以下简称“东山精密”)发布公告称,公司旗下子公司DSBJ PTE.LTD(以下简称“DSG”)计划收购法国汽车零部件承包商Groupe Mécanique Découpage(以下简称“GMD集团”)100%股权,并对其债务进行重组,交易金额合计约1亿欧元。交易完成后,DSG将全资控股GMD集团,后者也将成为东山精密的全资子公司。

资料显示,GMD集团成立于1986年,业务覆盖法国本土及海外,专注于乘用车和商用车零部件生产,业务涵盖塑料与皮革、铸造、冲压三大板块。此次收购将助力东山精密全面推进“双轮驱动”战略,提升在汽车零部件领域的市场份额,完善欧洲产业布局,加速全球化进程。

根据公告,本次收购及债务重组采用现金折价收购债权、债转股、股东借款偿还债务获取豁免等方式,对GMD集团现有债务进行全面梳理和优化。目前,交易双方交割条件尚未全部达成,东山精密尚未取得目标公司股权。此次交易还需通过境外反垄断审查、境外投资审查等多项审批程序,存在一定的不确定性。

若交易顺利完成,东山精密将借助GMD集团的业务网络及市场影响力,进一步拓展全球汽车行业知名客户,对公司财务状况的持续改善与经营质量的稳步提升产生积极影响。

民建中央上市公司专委会委员石磊向《证券日报》记者表示,GMD集团旗下业务板块与东山精密现有的电子电路、精密制造等业务板块存在协同发展的机会。

记者注意到,近年来,东山精密在产业布局上动作频频。电子电路领域,伴随AI应用的落地,公司加大PCB(印刷电路板)产品在AI服务器、云计算、车载等领域的研发和新客户的拓展工作。2024年,公司研发费用为12.67亿元,同比增长9.1%。

新能源领域,东山精密完成对晶端显示精密电子(苏州)有限公司、美国Aranda工厂的收购,切入车载显示领域,助力新能源战略推进。

海外市场方面,东山精密积极布局海外生产基地,墨西哥和美国工厂主要服务新能源汽车客户,泰国工厂已经完工建设,未来产品主要是PCB。

北京艾文智略投资管理有限公司首席投资官曹敏对《证券日报》记者表示,随着中国制造业向高端化、智能化迈进,越来越多的企业通过海外并购提升技术实力和市场份额。东山精密此次收购GMD集团,不仅能获取先进的汽车零部件制造技术和成熟的海外市场渠道,还能借助GMD集团的品牌影响力,快速打开欧洲市场,进一步巩固其在全球汽车零部件市场的竞争力。

# 美线航运现“抢舱热” 运价短期或持续上涨

本报记者 张文湘 贺玉娟

航运行业迎来火爆行情。东方财富数据显示,截至5月14日收盘,航运港口板块大涨4.58%,5月13日和5月14日两个交易日的累计涨幅达8.44%。

消息面上,近期中美贸易摩擦缓和,美线航运出现“抢舱热”“抢舱热”。有业内人士认为,当前情况下,前期积压的货物将加紧出运,运价或持续到下半年。

## 美线货运量明显提升

今年5月份之前,国内集装箱等航运价格面临持续下行压力。上海航运交易所发布的数据显示,今年2月份到4月份,中国出口集装箱运价综合指数分别环比下跌13.0%、13.2%、4.5%,其中,美西航线运价指数分别环比下跌6.7%、18.4%、8.9%,美东航线运价指数则分别环比下跌5.8%、16.9%、8.5%。

5月12日之后,航运价格走势出现明显变化。一方面,美线航运出现“抢舱热”,另一方面,欧线航运价格也出现上涨。东方财富数据显示,5月12日至5月14日,欧线集运2506累计涨幅达38.10%。

业内人士认为,近日航运价格走势的变化,一方面,是由于航运的季节性周期变化,另一方面,《中美日内瓦经贸会谈联合声明》传递出积极信号,激活了出海航运市场。

“5月12日之前,很多船舶公司的运力都没有布置在美线上,而是布局到欧线上。5月12日中美谈判远超市场预期,美航线突发涨价,很多欧线上的船会重新回到美线上,也带动了欧线集运指数的大涨。”国内某航负责人对《证券日报》记者表示。

“货代告诉我们,这两天公司美线货运量有明显提升,货运价格也有一定幅度提升。”广州某外贸企业负责人在接受《证券日报》记

者采访时表示。

珠海黑崎资本投资管理合伙企业首席战略官陈兴文在接受《证券日报》记者采访时表示,近期集运期货市场多头情绪高涨,国内稳增长政策持续发力,商品出口需求预期改善。

陈兴文认为,达飞、赫伯罗特等头部船公司已释放6月初提涨信号,形成远期价格锚定效应;地缘扰动存在潜在利多,市场对运力收缩的担忧再起;季节性需求拐点临近,二季度欧洲零售夏季季备货周期启动,传统旺季前的补库需求逐步释放,船司挺价动作频频。

## 运价长期表现仍需观察

多位业内人士均认为,目前航运市场订单量明显回暖,且随着美线出货量不断增长,接下来运价有望水涨船高。“货物从中国海运到美国东

部,大概需要一个月,5月份和6月份出货的公司应该都会比较多,预计本轮‘抢舱热’可能会持续一个月左右。”上述外贸企业负责人表示。

中信期货研报指出,短期市场或将围绕美线补库效应,带动出口交易。银河期货也判断,未来90天,预计将留出抢运窗口期,叠加欧美航线逐渐迎来集装箱发运旺季。

“接下来运输集装箱的港口、航线可能都会重新繁忙起来。”快速物流专家、贯铄企业管理(上海)有限公司CEO赵小敏在接受《证券日报》记者采访时表示,“随着关税谈判传递出积极信号,航线市场开始重新活跃起来,预计接下来两个月航线运价表现将会比较乐观,整体航运市场有望表现积极。”

在赵小敏看来,接下来的两个月,是国内企业要抓紧利用的窗口期,在此期间要加大相关产品的运

输、出口力度。

本轮航运市场回暖的持续性,也引起了行业人士关注。业内人士认为,当前市场订单量回暖,叠加抢运窗口期,运价或许能保持相对高位,但运价的长期表现仍然需要观察。

“传统意义上来说,6月份到8月份是航运业的旺季,运价上涨可以预期。但近期市场上新交付的集装箱船很多,集装箱船实际运力供给增长很快。另外,国际局势风云变幻,如果红海情况有所缓解,集装箱运价可能会出现较大幅度的下跌。因此,从长远角度来看,对航运价格的变化仍应持谨慎态度。”上述航运负责人对《证券日报》记者表示。

“短期来看,本轮运价强势或延续至6月中旬。而长期来看,全球集装箱船队规模同比扩张10%所带来的供给冲击仍在,回暖周期或在三季度末面临考验。”陈兴文对《证券日报》记者表示。