

甲醇能源加速走向规模化应用

本报记者 刘钊

随着国内一批绿色甲醇项目集中开工投产,叠加商用车、航运等重点领域应用场景不断清晰,甲醇能源正迈入由示范探索向规模化应用过渡的关键阶段。

从产业实践看,绿色甲醇在液态储运、跨区域调配以及与现有能源基础设施的兼容性方面具备显著优势,在当前新型能源体系仍面临“电力难储、绿电外送受限”的现实条件下,绿色甲醇的战略价值正在被重新评估。

在1月7日举行的第二届绿色甲醇能源产业发展大会上,与会专家学者普遍认为,甲醇能源体系的加快构建将在提升可再生能源利用效率、降低交通领域减排成本、增强能源系统韧性等方面发挥更为重要的作用。

绿色甲醇供给体系形成

“从产业节奏看,绿色甲醇正在从示范走向‘工程化、规模化’。”中国循环经济协会会长朱黎阳表示,国内绿色甲醇项目呈现集中开工与投产态势。初步统计,全国规划、在建及投产项目已达210个,总产能超过5100万吨/年。

绿色甲醇兼具能源与化工原料双重属性,其应用不仅有助于降低终端用能领域的碳排放强度,也为传统化工行业提供了原料结构优化的新方向。随着欧盟碳边境调节机制(CBAM)等政策逐步落地,产品全生命周期碳足迹成为影响国际贸易的重要变量,绿色甲醇在国际供应链中的战略意义随之提升。

不过,与产业扩张同步推进的,还有标准体系和认证机制的完善问题。当前,绿色甲醇在不同国家和地区的界定口径并不统一,对原料来源、生产过程以及碳减排效果的认定标准存在差异。这在一定程度上制约了跨区域流通与国际贸易。

中国汽车技术研究中心首席专家、汽车战略与政策研究中心副主任方海峰对《证券日报》记者表示,国际机构与欧盟相关指令对绿色甲醇燃料及生命周期碳排放已有明确要求,但在国际层面



国内绿色甲醇项目呈现集中开工与投产态势

初步统计

全国规划、在建及投产项目已达210个

总产能超过5100万吨/年



等方面对部分重卡、工程车辆和专用车辆具有一定吸引力。随着相关技术成熟度提升,醇氢电动车辆已在部分地区开展规模化示范运营。

此外,基础设施条件的改善也为甲醇能源推广提供了现实支撑。相较于氢能等对新建基础设施依赖度较高的能源形式,甲醇在储运和加注环节可与现有成品油体系实现较高程度兼容。通过对油站储罐和加注设备进行改造,即可实现甲醇燃料供应,整体投资强度相对可控。目前,国内甲醇加注站数量持续增长,并在物流干线、资源型地区逐步形成网络化布局。

在航运领域,绿色甲醇同样被视为中短期内可行性较高的替代燃料方案。相较液化天然气和

氢燃料,甲醇在船舶改造成本、燃料储存和安全管理等方面具备一定优势。近年来,国际航运企业加快布局甲醇动力船舶,国内港口在绿色甲醇加注能力建设方面也取得阶段性进展,相关示范项目已陆续落地。

当前,甲醇能源正处于由“可行”走向“可规模化”的关键阶段。业内普遍认为,只有在减碳效果、能源安全与经济性三方面形成稳定正反馈,甲醇能源才能在新一轮能源转型中占据更加稳固的位置。

光伏组件价格再上调 企业盈利能力进一步修复

本报记者 殷高峰

新年伊始,光伏组件价格再度迎来上调。

据上海有色网(以下简称“SMM”)最新数据,元旦期间,国内头部组件企业TOPCon分布式组件报价大幅提高至0.82元/瓦到0.86元/瓦。受此影响,其他组件企业也开始调整自身指导价,预计将上调0.02元/瓦到0.05元/瓦。

“这次组件价格再度上调的主要因素,一是整治‘内卷式’竞争和行业自律的持续作用,二是上游银浆等材料成本持续上涨。”万联证券投资顾问屈放在接受《证券日报》记者采访时表示。

去年下半年以来,光伏产业链各环节产品价格持续修复。隆基绿能科技股份有限公司(以下简称“隆基绿能”)、天合光能股份有限公司等多家光伏行业龙头企业高管在2025光伏行业年度大会上呼吁,进一步加强行业自律。

今年元旦前夕,隆基绿能率先上调组件价格,随后多家光伏企业跟进。

“2026年组件价格整体将呈现上涨趋势,但当前终端需求侧的支撑仍然薄弱,预计组件价格在上涨之后将有较强的博弈周期。”对于今年组件价格的走势,SMM光伏高级分析师郑天鸿在接受《证券日报》记者采访时表示,短期来看,组件价格仍有上涨空间,但当下需求较弱仍是国内组件价格博弈点,价格整体趋势或将呈现上升中伴随震荡。

“未来,组件价格有望逐步回归合理区间。”隆基绿能相关负责人对《证券日报》记者表示。

随着组件价格的上涨,企业的盈利能力也将进一步修复。“从目前的市场情况来看,头部企业的盈利修复将更快。”屈放表示,组件企业技术方面的进步空间也是盈利修复的关键因素。

SMM数据显示,当前银浆成本已超过光伏电池片完全成本的30%(以TOPCon210RN电池片为例),占据非硅成本的50%以上。

基于此,用铜、铝等金属替代白银就成了全行业加速推进的重点。

“公司预计将在2026年第二季度开始量产替代白银产品,有望实现组件成本的进一步下降。”上述隆基绿能相关负责人透露,公司现已开始建设部分产能。

“隆本增效是光伏行业发展的主旋律。”在屈放看来,组件市场目前仍然需要通过技术升级来改变同质化竞争的局面,而在技术方面具有优势的企业将率先走出周期。

在2025光伏行业年度大会上,国家能源局新能源和可再生能源司副司长桂小阳表示,要坚决摒弃以牺牲质量和长期价值为代价的非理性竞争,倡导以技术创新、品质提升和服务优化为核心的良性竞争秩序。

“目前,提供高质量、高标准的组件已成为行业破除‘内卷式’竞争的主要路径。”郑天鸿表示,TOPCon3.0技术的突破以及未来的量产、BC组件效率的提高都将成为后续终端项目可接受的溢价产品。

北方华创股权转让获批 央企61.75亿元入局

本报记者 许林艳

1月7日,北方华创科技集团股份有限公司(以下简称“北方华创”)发布公告称,公司实控人北京电子控股集团有限责任公司(以下简称“北京电控”)已收到北京市人民政府国有资产监督管理委员会(以下简称“北京市国资委”)批复,同意北京电控以非公开协议转让方式向国新投资有限公司(以下简称“国新投资”)转让其所持北方华创1448.18万股股票,占总股本2%,股份转让价格为426.39元/股,股份转让总价款为61.75亿元。

国新投资是国务院国资委监管的中央企业——中国国新控股有限责任公司开展国有资本运营的专业化、市场化股权运作平台。本次转让旨在加强北京电控与国新投资战略合作,充分发挥双方资源优势,助力构建“资本合作带动产业赋能”的合作模式,更好服务国家集成电路产业发展。

本次转让完成后,北京电控合计持有北方华创2.93亿股,合计持股比例为40.51%,仍为公司实控人。本次转让不会导致公司实控人变更。同时,北方华创提示本次转让事项能否最终完成尚存在不确定性,敬请广大投资者注意投资风险,公司将根据后续进展情况及时履行信息披露义务。

“国新投资的入股东不仅优化了国有资本在半导体领域的布局,还将强化产业链上下游协同,推动资源向头部企业集中,助力行业企业在关键技术上实现更大突破,加速半导体设备核心环节的自主可控进程。”福建华策品牌定位咨询创始人詹军豪对记者说。

1月7日,北方华创股价收涨6.06%,报515.42元/股。

公开资料显示,北方华创专注于半导体基础产品的研发、生产、销售和技术服务,主要产品为电子工艺装备和电子元器件。其中,电子工艺装备包括半导体装备、真空及新能源装备。电子元器件包括电阻、电容等。2025年前三季度,北方华创营收实现273.01亿元,同比上涨32.97%;归母净利润实现51.30亿元,同比上涨14.83%。

当前,我国半导体设备产业已进入新一轮成长周期。“AI算力爆发引发的‘超级周期’已至,我国作为全球晶圆厂扩产的‘主战场’,为国产设备提供了前所未有的‘试错场’与‘放量池’。随着国家对设备自主化的政策倒逼,国产设备厂商正迎来业绩兑现期。”中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅对记者说。

东吴证券研报指出,扩产方面,国产半导体设备迎来历史性发展机遇,2026年将会开启确定性强的扩产周期,设备全行业订单增速或超过30%,有望达到50%以上。

“随着国产替代深化,具备核心技术壁垒的企业将主导行业集中度提升,预计未来3—5年半导体设备领域并购重组规模将持续增长,推动全产业链竞争力实现质的跃升。”詹军豪对记者说。

L3级自动驾驶行业:从测试阶段迈向商业化应用

本报记者 冯雨瑞

日前,首批L3级有条件自动驾驶车型已在重庆、北京等城市指定路段开展实测。1月7日,《证券日报》记者在重庆试乘时发现,试乘车在L3级自动驾驶系统开启后会进入自动驾驶状态,驾驶员可完全解放双手。

业内认为,L3级自动驾驶功能有望从局部示范走向更广泛放开,2026年或成为我国L3级自动驾驶量产落地的关键节点。

长安汽车获首批准人许可

根据国家市场监督管理总局、国家标准化管理委员会批准发布的《汽车驾驶自动化分级》国家标准,自动驾驶分为L0到L5六个等级,其中L2级为组合辅助驾驶,L3级为有条件自动驾驶。

去年12月15日,工业和信息

部正式公布了我国首批L3级有条件自动驾驶车型准入许可。此次共有长安深蓝SL03、极狐阿尔法S6两款车型获批,标志着我国L3级自动驾驶从测试阶段向商业化应用迈出了关键一步。

记者前述试乘车型即为长安深蓝SL03。在自动驾驶产业快速演进的过程中,重庆长安汽车股份有限公司(以下简称“长安汽车”)L3级自动驾驶的准入许可意味着公司在产品的安全设计、研发能力等多方面获得认可,也标志着公司在自动驾驶领域的发展步入了“快车道”。这一历史性时刻为全国智能网联汽车发展按下了“加速键”。

长安汽车L3级自动驾驶可以实现在交通拥堵环境下,高速公路和城市快速路单车道内的自动驾驶功能(最高车速50km/h)。长安汽车工程师陈磊向记者表示:“车辆在自动驾驶过程中,驾驶员可以

脱离方向盘,可以执行一些非驾驶任务,但当系统发出接管请求时,驾驶员必须在适当时间内完成接管任务,以应对一些紧急情况。”

谈及L3级自动驾驶系统研发过程,陈磊对记者说:“系统采用了先进的七重冗余架构,能够确保L3级自动驾驶商用正式破冰。不仅重塑了汽车驾驶模式,更对智驾产业链各环节产生了颠覆性的带动作用,产业链上市公司正通过技术升级,主动迎接L3级自动驾驶商业化浪潮。”

深度科技研究院院长张孝荣对《证券日报》记者表示:L3级自动驾驶商用破冰意义重大,它首次明确系统接管期车企担主责,为商业化扫清关键制度障碍,产业迎来黄金发展期。”

据西南证券测算,2030年,国内L3级自动驾驶市场规模有望突破1.2万亿元,将会成为又一个万亿元级赛道。

业内人士称,在政策、技术、资本的共同推动下,L3级自动驾驶产业链将从“测试示范”迈入“规模量产”。但张孝荣认为,当前仍然面临人机切换责任认定、场景适配有限、成本高企等挑战,需靠车路云存证,场景渐进扩展、规模量产降本破解。

回顾2025年,我国自动驾驶行业飞速发展。除L3级自动驾驶领域获得新突破外,从融资端看,自动驾驶企业扎堆在港股上市。其中,小马智行、文远知行、希迪智驾、图达通等公司在港股顺利上市,驭势科技、主线科技、车联网、福瑞泰克、千里科技也在冲刺港股上市。

中信证券发布研报称,L4级自动驾驶也在多个场景中呈现积极变化。在上述趋势下,自动驾驶产业链各环节将加快技术研发和产品投放进度,汽车智能化产业链有望充分受益。

多家企业回应空调涨价

本报记者 贾丽

新年伊始,空调行业头部企业与中等规模厂商相继释放价格调整信息。

公开消息显示,美的空调宣布将采取“阶梯式”涨价策略,空调品牌美博也宣布旗下产品全线涨价5%。此外,奥克斯等多个品牌也传来涨价的声音,进一步加剧了市场对空调行业整体价格走势的关注。

关于空调涨价的各类说法在市场上持续发酵,多家空调企业对此作出回应。

美的空调相关负责人对《证券日报》记者表示,受原材料价格浮动影响,结合新年度产品价格梯度布

行业加速转向“以智换利”

了空调涨价的客观背景。因此,空调企业在坚持品质的同时应尝试进行价格策略调整,主流空调企业还应通过人工智能技术降低生产成本,借助产品创新获取更高溢价空间。

在广州粤成投资控股有限公司创始人洪仕斌看来,2026年是家电市场深度洗牌的关键期,头部企业应对成本上涨的手段远比中小企业多元,例如,通过规模采购、供应链管理、高端产品结构提升等方式消化部分压力,这些动作也将加速行业整合。空调行业面临的成本压力与价格调整逻辑,与其他家电品类大方向趋于一致。

奥维云网(AVC)大家电事业部副总经理杨超对《证券日报》记者表示,2026年空调行业的基调很明确,即追求健康经营。“核心是吸取了2025年许多企业‘增收不增利’甚至亏损的教训。近期各空调

“以智换利”。而这也是家电行业的主旋律。

2026年开年以来,多家家电企业推出或展出基于人工智能技术的创新产品,并围绕人工智能持续发力。比如,四川长虹在2026年国际消费电子展(CES 2026)上便展出了AI人感新品矩阵。国家知识产权局信息显示,青岛海尔科技有限公司等企业联合申请一项名为“基于生成式预训练GPT模型的用户画像生成方法及装置”的专利。

综合来看,2026年开年的“空调涨价”折射出以空调为代表的家电行业竞争逻辑的深刻演变。在成本压力、政策机遇与市场洗牌等多重因素下,家电企业正在进行一场关于价格体系、产品价值与行业信誉的重构博弈。而主流家电企业在努力推动行业向以技术、品质和服务为核心的新发展阶段。

品牌的发布会都聚焦于推广中高端结构化产品,目的是拉动产品均价和盈利能力提升。”杨超认为,2026年国家家电以旧换新补贴政策延续实施,为企业推广高能效、智能化等中高端产品提供了有利契机,有助于企业实现“以智换利”的经营转变。

综合来看,2026年开年的“空调涨价”折射出以空调为代表的家电行业竞争逻辑的深刻演变。在成本压力、政策机遇与市场洗牌等多重因素下,家电企业正在进行一场关于价格体系、产品价值与行业信誉的重构博弈。而主流家电企业在努力推动行业向以技术、品质和服务为核心的新发展阶段。