

上市公司加码固态电池研发 商业化进程料早于预期

● 本报记者 段芳媛



视觉中国图片

12月13日,北汽蓝谷在互动平台表示,公司

目前完成了第二代固态电芯开发、电池系统台架测试验证和整车(ARCFOX αT)搭载验证。同时,第三代固态电池研发也在规划推进中。

随着固态电池产业热度日益升高,宝马、福特等多家头部车企纷纷入局,大力推进固态电池商业化进程,赣锋锂业、北汽蓝谷等上市公司则加快推进固态电池研发。业内人士指出,固态电池将成为引领新能源汽车发展的技术潮流,或成为巨头必争高地。

取得阶段性成果

近日,不少上市公司公布了其在固态电池发展方面取得的阶段性成果,并加快了后续研发工作的推进。

北汽蓝谷在互动平台表示,公司目前完成了第二代固态电芯开发、电池系统台架测试验证和整车(ARCFOX αT)搭载验证。同时,北汽蓝谷称,规划中的第三代固态电池技术计划匹配极狐品牌新车型,开发一款高安全(不火)、高能量密度(电芯能量密度360Wh/kg)的固态电池,目前处

于车型项目立项过程中。

除北汽蓝谷外,赣锋锂业也在固态电池发展方面取得了阶段性成果。日前,中国证券报记者从赣锋锂业获悉,首批搭载赣锋混合固液锂离子电池的东风ET7在江西新余进行试车仪式,预计该车型将在春节前交付。目前,子公司赣锋锂电已建成0.3GWh混合固液锂离子电池生产线并投入使用,具备批量化生产能力,并在不断提升产能。

赣锋锂业相关负责人表示,公司实现了基于柔性固态隔膜的混合固液锂离子电池装车,电池在具有优良电化学性能基础上,可以通过包括针刺、挤压、过充、高温热箱等高于最严苛国标的滥用测试。

上述负责人还表示,该款混合固液锂离子电池成组效率高,模组采用铝合金框架加上下高精度拼缝激光焊接技术,减少冗余结构设计,提升整体成组率至86%以

上,领先于软包模组行业平均水平。

同时,赣锋锂业也在加紧第二代固态锂电池的研发工作。不同于第一代固态电池,第二代电池基于高镍三元正极、含金属锂负极材料。目前该产品能量密度超过350Wh/kg,循环寿命接近400次。该电池所用的金属锂及锂材产品是固态锂电池的关键负极材料,赣锋锂业因此于今年4月新增年产7000吨金属锂项目,该项目计划投资22亿元。

巨头入局推动商业化进程

蔚来ET7的NEDC续航里程可突破1000公里。

大众汽车集团在3月举行的Power-Day上表示,未来将着力发展固态电池技术,并预计2025年投入使用。大众汽车集团方面认为,全固态电池是锂离子电池开发的“最终章”,目前大众汽车集团与美国硅谷初创企业Quantum Scape合作开发全固态电池。

4月,宝马集团也发布规划,计划在

2022年采购测试用电池,2025年前推出搭载固态电池的原型车,并在2025年之前开始对配备全固态电池的车辆进行路测,在2030年前实现量产。

比亚迪则早在2016年就表示固态电池是未来发展的方向,尝试小规模使用,将在未来10年,最快5年内推出固态电池。2018年,比亚迪推进固态电池项目商用,并把固态电池作为下一步研究重点。

国金证券指出,蔚来等车企将在未来

1-2年推出1000公里续航车型,有望加速半固态电池的应用进度,进一步促进动力电池由液态到半固态,再到全固态的路径演进。固态电池有望享受超越常规液态电池的估值溢价。

业内人士表示,固态电池是最有希望实现量产的下一代电池技术,可以解决液态电解液锂电池续航短、安全性差等问题,固态电池被认为是动力电池未来的升级趋势,将成为行业巨头必争高地。

尚需突破诸多技术壁垒

术、成本等问题亟待解决,目前固态电池主要是电池厂商在做,但现阶段都不具备量产能力。短期内,固态电池无法实现量产商业化,实现这个目标至少需要五到十年的时间。

信达期货指出,当前的固态电池界面电阻较高,在空气中的稳定性较差。就目前的技术而言,单位面积离子电导率较低,导致常温下功率密度并不理想;同时,循环过

程中的电极与电解质的物理接触变差,面临充放电循环中的电极膨胀问题,突破这些技术壁垒需要大量资金投入。

中国科学院院士欧阳明高认为,固态电池真正投入大规模商业应用大概在2025年至2030年。当前,锂离子电池的比能量上限大约是每公斤300瓦时。2025年将出现与现有液态电解质锂离子电池比能量大体相当的第一代全固态电池。2030年后,将出

现第二代采用新型正负极材料的全固态电池,比能量会提升到每公斤500瓦时。

中金公司表示,固态电池可以实现锂金属负极应用,解决电导率低、界面阻抗高、循环性能差等技术难题。不过,高一致性产品量产并适配车的需求仍需较长时间。2030年前,固态电池仅可能应用于小部分高端电动汽车中,难以对现有液态锂电池产业形成较大冲击。

国资国企改革进入关键阶段

“大央企小平台”资本运作有望提速

● 本报记者 乔翔

进入12月,河南、山东、湖北等多个省市或召开国企改革会议,扎实推进国企改革三年行动,或编制国资国企改革相关指导手册,进一步细化目标任务。其中,山东省国资委明确表示:“截至10月底,山东省国企改革三年行动整体任务完成占比达85%。”

国企改革三年行动进入关键阶段,改革不断向纵深迈进,进一步激发了外界对上市国企的想象空间。据中国证券报记者不完全统计,截至目前,有约150家市值在百亿元或以下的央企控股上市公司,其中市值50亿元以下的接近半数。在这些公司中,有相当一部分控股股东曾承诺注入资产但“未到时机”,也有不少曾尝试推进股权激励而“临门一脚”。

市场人士认为,随着考核评估期的临近,特别是那些央企控股的小市值上市公司,或加快深化改革的步伐,股权激励、资产注入、并购重组等手段正成为国企改革的重要抓手。

关注股权激励进展

去年5月,国资委发布《中央企业控股上市公司实施股权激励工作指引》,这是对2019年11月的《央企上市公司股权激励通知》内容的进一步补充,就央企控股上市公司的激励方式、激励对象、行权和授予价格、业绩考核指标、实施程序等做了详尽的定量说明。

“政策指明了方向,不少央企控股上市公司已有所动作。相比之下,那些此前在股权激励方面运作‘不顺利’的央企上市公司,其动力和执行力可能会更足。”某券商分析人士告

诉中国证券报记者。

今年10月底,中国电科旗下的四创电子发布首期股权激励计划草案,决定对公司高管、中层管理人员、核心骨干员工共373人授予股权激励,拟授予数量为475.9万股。股权激励草案推出至今,公司股价涨幅约30%。

此外,中国电科旗下另一家上市公司电科数字,其第二期股票期权激励计划草案已在今年10月初获得中国电科批复。从股价表现上看,自草案批复至今,电科数字股价区间涨幅约20%。

相关案例不断涌现,此前部分股权激励实施并不顺利的央企小市值平台也可能加速推进。

以国投集团旗下的中成股份为例,公司曾在2018年年报中表示,控股股东中成集团计划将一直在筹划的股权激励履约时限明确为5年内,即在2014年7月1日至2019年7月1日期间内推出股权激励预案。但由于“不具备实施公司股权激励计划条件”,该计划至今未落地。在2019年4月召开的2018年度股东大会上,会议审议将履约时间顺延,即自2019年7月1日起5年内实施股权激励方案。

此前一直努力推进股权激励计划未果的还有航空工业集团下属中航电测。2018年年初,中航电测宣布筹谋实施股权激励,最终于当年年底终止了该次计划。但中航电测并未就此放弃,2019年5月,中航电测披露回购方案,计划回购股份用于后期实施员工持股计划或股权激励。该计划已于2020年5月完成,但股权激励尚未实施。今年2月,公司再度启动回购计划,回购的股份同样用于员工持股计划或股权激励。截至2021年11月30日,公司已累计回购469.1万股,成交总金额为

6081.31万元。

事实上,航空工业集团今年年初发布了《中国航空工业集团有限公司改革三年行动实施方案(2020-2022年)》,其中提到“灵活开展多种方式的中长期激励”。在方案指引下,近几年航空工业集团在上市公司层面积极推动股权激励工作,其下属的大型上市公司如中航光电、中航沈飞、中航重机等相继通过限制性股票激励的方式开展激励,取得良好效果。

12月9日,航空工业集团召开改革三年行动推进会暨考核评估方案培训会,会议通报了截至11月改革三年行动工作进展情况,确定了今年要总体完成80%以上改革任务、高质量完成重点改革任务的工作目标。

上海某咨询公司负责人认为,政策不断加码之下,很多公司在实施了首期股权激励后很快开始筹划第二期激励方案。随着国企改革步伐的加速,预计会有更多的公司开展股权激励事项,股权激励作为一种内部管控机制正逐步深入到国企治理体系。

资产注入预期增强

在国资国企改革向纵深迈进的背景下,对于那些央企大股东有过消除同业竞争承诺的小市值上市公司,市场同样存在预期。

以保利集团旗下的中国海诚为例,在2017年年报中,公司控股股东中轻集团在与保利集团进行重组时的承诺事项明确显示,如未来发生同业竞争,保利集团将以公平、公允的市场价格,在适当时机将相关业务全部注入中国海诚。直到今年上半年末,该表述在中国海诚的半年报中依然可见。

有分析人士认为,中轻集团并入保利集团的行业示范效应显著,中国海诚作为中轻集团旗下唯一的上市平台,且中轻集团作为保利集团轻工业业务核心载体,后续也不排除中轻集团资产注入中国海诚的预期。

事实上,关于保利集团是否计划将部分资产注入中国海诚备受市场关注。对此,公司曾在去年9月的公开回复中谨慎地表示“公司目前没有收到相关通知”。

需解决同业竞争问题的还有黔源电力。在2021年半年报中,公司表示,控股股东华电集团承诺“如出现同业竞争,华电集团将该业务首先提供给公司或公司的控股企业”。不仅如此,华电集团还承诺,如华电集团或其控股企业拟通过向第三方转让等方式转让或允许使用该竞争性新业务,则公司在同等条件下享有优先受让权。

同时,政策支持主营业务资产优良的企业实现整体上市,鼓励国有控股公司把优质主营业务资产注入下属上市公司。比如,今年9月中国电科旗下的凤凰光学披露重大资产重组预案,拟注入半导体相关资产,本次交易属于中国电科产业发展的整体部署。

类似的还有西仪股份。12月3日晚,公司披露重组预案,拟购买实控人兵器装备集团持有的建设工业100%股权。此次交易是兵器装备集团落实国家积极推进国有企业改革和兼并重组的相关政策精神的切实举措,前身为汉阳兵工厂的国家第一批重点保军企业建设工业将借道上市,西仪股份也将获得优质资产注入。

东吴证券研报认为,通过资产注入,上市公司能够聚焦优势赛道,而被注入资产能进一步提升活力,协同上市公司发挥更大效用。

取暖季限产效果明显 钢铁社会库存走低

● 本报记者 董添

近期,北方多地启动冬季限产,钢材去库存效果明显。中钢协最新数据显示,12月上旬,20个城市5大品种钢材社会库存为827万吨,环比减少38万吨,降幅为4.4%。业内人士表示,随着汽车用钢需求逐步回归,制造业用钢需求将逐渐恢复,后期钢材需求有望持续改善。

去库明显

12月12日,中钢协发布2021年12月上旬钢材社会库存监测旬报。12月上旬,全国七大区域库存环比继续全部下降。其中,华中环比减少11万吨,环比下降9.1%,为减量最大地区。

分品种看,5大品种社会库存除热轧板卷外,冷轧板卷、中厚板、线材、螺纹钢环比均有不同程度的下降。其中,螺纹钢、线材为减量较大的品种。

值得注意的是,相比年初和上年同期,钢材社会库存依然有不同程度的上涨。总体库存方面,12月上旬,20个城市5大品种钢材社会库存比去年同期增加67万吨,同比上涨8.8%。

友发钢管集团副总裁韩卫东表示,预计今年钢材供应量减少了6000万-7000万吨,上半年钢产量增长了11.8%,下半年下降了10%以上。社会库存、钢厂库存持续下降,说明当前供应量少于需求量,未来钢厂一定会有补库存动作,这为冬储创造了有利条件。

4.4%

中钢协最新数据显示,12月上旬,20个城市5大品种钢材社会库存为827万吨,环比减少38万吨,降幅为4.4%。

供给偏弱

从供给端看,近期,北方钢地区陆续进入冬季限产周期。全国高炉开工率和电炉开工率均出现大幅回落。其中,高炉开工率低于50%。

据我的钢铁网监测,近日,唐山地区为打赢大气污染防治攻坚战,对高炉、烧结机的停限产以及港口运输限产执行严格,由于短期唐山地区空气质量有再出现重污染的可能,因此解除时间可能延迟,且有继续从严的可能。

申港证券表示,近日,唐山地区高炉、烧结机停限产措施加强,产能利用率降至53.51%,北方多地发布污染天气预警,钢厂高检修状况维持,预计供给端偏弱趋势延续。随着冬奥会以及采暖季限产政策的执行,供给端仍将维持偏弱状态。

需求端方面,国泰君安研报显示,钢材总库存快速去化,总需求持续回暖。在“双碳”、能耗双控及采暖季错峰限产等政策约束下,钢材供给持续偏弱,钢价中枢将维持在较高位水平,行业长期景气的逻辑不变。

上述研报指出,随着缺芯对汽车行业的影响逐渐消退,汽车用钢需求已逐步回归。随着能耗双控和限电政策对制造业的影响逐渐淡出,预期制造业用钢需求将逐渐恢复。建筑用钢方面,目前需求维持低位震荡态势,2022年基建或将拉动建筑用钢需求向上,后期建筑用钢需求逐步回升。总体来看,钢材需求韧性较强,后期需求有望持续边际改善。

除此之外,部分钢厂近期出现停产检修的情况,检修时间在10天左右。

面临考验

中国钢铁工业协会副会长兼秘书长屈秀丽表示,2021年钢铁行业的第一个重大变化是国家产业政策发生了重大调整,在控产能的同时增加了控产量。其二,总量调控方面,财政部与国家税务总局今年两度取消部分钢铁产品出口退税,钢铁产量降低之后,为满足国内需求减少出口。其三,碳达峰碳中和的双碳目标,这是摆在钢铁行业面前必须要完成的。以上三方面的政策因素对于钢铁行业是较大考验。

从吨钢利润看,华安证券研报显示,当前,钢材价格稍有上涨,利润回升至年内高点。双焦价格趋稳,社会库存加速去化,行业盈利能力维持良好,供需基本面短期尚能支撑钢价。钢厂利润得到修复后,在房地产需求预期改善的情况下,钢厂复产积极性将得到提高。

从业绩看,申港证券研报表示,钢材盈利高位运行,成本坍缩持续提升行业整体估值,地产基建投资预期显著改善,建议关注明年初投资端拐点。四季度钢铁企业业绩预计将延续分化,抗周期、具有成长属性的不锈钢加工企业拥有显著优势。另外,能耗管控压力较小的南方板材类钢企有望取得较好业绩。

兰格钢铁网表示,2021年全国钢材价格上涨幅度提升,预计明年钢材价格上涨动力削弱,市场行情将以继续宽幅震荡为主调。随着全国钢铁及钢材实际产量增幅减缓,供求关系会得到改善。当前,国内钢市传统的“冬储”越来越近,但现在的价格对于现货商家来说,“冬储”热情依然不高。短期来看,国内钢市将维持弱势震荡的行情。