

新款新能源车竞相亮相 中外车企借进博会扩大合作

◎记者 俞立严

正在举行的第五届中国国际进口博览会上，汽车展区成为国际新能源汽车产业链公司绿色出行技术的竞技场。

大众、通用、本田等跨国整车公司带来新能源最新车型，并且有望在上汽集团、广汽集团等 A 股上市公司实现产品落地，进入国内市场。同时，新能源动力电池产业链的中外公司也在进博会期间积极牵手，谋求新的合作。

国际巨头将展品变商品

“道朗格产品在进博会的亮相，体现了我们对中国市场的热诚。”11月6日，站在一辆进口的凯迪拉克 CELESTIO 纯电动车旁边，道朗格总裁魏乐飞（Felix Weller）对记者介绍，作为通用汽车旗下高端进口车平台，公司在本届进博会宣布，将把凯迪拉克 CELES-TIO 纯电旗舰车型引进中国市场。

包括大众、宝马、丰田、现代、本田、沃尔沃和特斯拉在内的 15 家国际汽车公司都带来了各自最新的新能源产品和技术成果，首发首展力度为历届最高，其中全球首发 3 款、亚洲首发 7 款、中国首发 22 款。

宝马集团展示了包括 iX、i4 以及 i7 等在内的纯电车型，还设置展区展示其聚焦“精益、绿色、数字化”的新生产战略。“宝马集团很自豪能够为两国间的成功合作贡献力量。”宝马集团董事长齐普策（Oliver Zipse）表示。

大众汽车不仅扩大了展台面积，还携多品牌新能源车参展，大众旗下保时捷亮相了 Mission R 最新电动概念车。大众汽车集团（中国）执行副总裁刘云峰对记者表示，大众方面希望在中国市场展示智能化电动化转型的最新进展。“奥迪将中国视作最大单一市场，进博会是奥迪电动化转型的重要见证者。”奥驰中国市场营销总监雅基琳·哈维（Jacquiline Harvey）也表示。

有汽车行业分析师对记者表示，蓬勃发展的中国新能源汽车市场正对国际主流汽车公司产生巨大吸引力，也使得这些公司愿意把自己的新能源汽车最新成果带到进博会。

值得注意的是，参展本届进博会的进口车也可以在国内销售，从展车变成商品。

产业链公司拓展在华合作

除了新能源整车，动力电池等新能源产业链的先进技术也成为进博会的一大亮点。有着 170 年历史的国际特种化学品公司德国赢创工业集团，在本届进博会上全球首发了新型锂离子电池粘合剂和锂离子电池助剂，



将锂离子电池作为开拓中国市场的下一个发力点。

“粘合剂系列产品专为电动车锂离子电池设计，并且是在中国本地研发、全球首发，未来将助力提高锂电池的安全性和耐用性。”赢创工业集团大中华区总裁夏斌良说。

作为氢燃料电池方面的先行者，松下在本届进博会上首发了冷热电三联供氢能示范项目；在可移动场景中，松下联合中集安瑞科，发布全球首个装载松下 5kW 纯氢燃料电池的集装箱系统集成方案；在住宅应用领域，松下展示了参与坐落于广东佛山的全国首个“氢能进万家”智慧能源示范社区项目，项目应用了松下 ENE-Farm 700W 燃料电池产品。

博世在进博会首次展出氢燃料电池多功能功率控制器，可配套不同功率的氢动力模块，大幅提升系统效率。配合展出的额定功率为 134 千瓦的氢动力模块，通过网联控制单元、云计算、数字孪生等人工智能方法，可优化系统控制策略从而降低能耗，提升产品寿命。博世有关人士对记者介绍，公司相关氢燃

料电池产品已经与庆铃汽车等中国上市公司合作开展应用。

根据 SNE Research 的最新数据，2022 年前三季度，全球电动汽车电池装车总量达 341.3GWh，同比增长 75.2%。其中，宁德时代以 119.8GWh 的装车量位居全球第一，比亚迪以 43.6 GWh 的装车量居第三。夏斌良表示，全球 90% 以上的锂离子电池生产都在亚洲，而大多数领先公司来自中国，所以在中国寻找产业链合作伙伴是明智选择。

交流互补为业绩增色

“主要新能源车型未来也会在与中国伙伴的合资车企落地。”大众汽车集团（中国）有关人士对记者透露，进博会新能源车展品有望成为在国内道路上行驶的合资车企新车。

根据上汽集团三季报，2022 年前三季度，上汽集团累计实现销量 377 万辆，同比增长 4.2%；第三季度，公司销量达 153.6 万辆，同比增长 16.2%，环比增长 51.5%。值得注意的是，上汽通用第三季度销量为 63 万辆，上汽大众第三季度销量为 38.75 万辆，两家合资车

企依然是上汽集团业绩的支柱。

有汽车行业分析师指出，虽然国内造车新势力在新能源汽车发展上起步较早，但是，国际车企在新能源车领域还是有很强的品牌力和产品力，并且正在不断发力研发和投资，新能源新车型的导入将有助于提升上汽集团、广汽集团等公司业绩。

特斯拉等多家国际新能源整车公司有关负责人对记者表示，旗下多款新能源汽车会搭载宁德时代等中国动力电池公司的配套产品，不仅会在中国市场制造和销售的车型上使用，还会搭载在出口车型上。

欣旺达 11 月 6 日晚公告确认，控股子公司欣旺达汽车电池近日收到德国大众关于 HEV 项目电池包系统的定点通知，公司将作为该产品的量产供应商，为德国大众 HEV 项目供应动力电池包系统。

欣旺达表示，这次定点合作不仅标志着公司进入大众高压电池供应商体系，同时也表明公司在开拓全球顶尖知名汽车品牌客户方面进入重要阶段，有利于增强欣旺达在电动汽车电池领域的综合竞争实力。

南方路机： 锚定工程搅拌领域 构建多维产品体系

南方路机已逐步形成“原生骨料加工处理设备—工程搅拌设备—骨料资源化再生处理设备”全产业链和多层次产品体系布局

◎记者 罗茂林

11月8日，曾参与多个重大项目建设的南方路机登陆上交所，开启资本市场新征程。

从港珠澳大桥到大湾区建设，从中广核核电项目到京新高速，凭借着过硬的产品质量，南方路机在行业积累了不俗的知名度。如今，有了资本的加持，公司的发展也有了更大的想象空间。

打造一流品牌

“从事任何一个行业，10 年才算入门，30 年才有可能达到行业顶尖水平。”南方路机董事长方庆熙表示，“我从一开始就立志，一定要做到行业最好。”

打造一流品牌是方庆熙的初心。1997 年南方路机成立，从那时起，这家公司就锚定工程搅拌领域。20 多年来，公司深耕于工程搅拌相关领域，以搅拌为核心，从砂石到道路、从砂石到建筑，稳步前行、推陈出新，经过长期的探索与积累，逐步形成了公司在工程机械领域的竞争优势。

“我们的房子、道路其实都离不开工程搅拌。”方庆熙给记者打了个形象的比喻，就像炒菜一样，各种原料按照一定的比例被投进锅中翻炒，“几乎所有需要用到混凝土的地方，就会用到我们工程搅拌设备，我们就是那个炒菜的锅。”

尽管听起来简单，但背后的门道与技术却颇有讲究。“砂石骨料混合的程度，直接关乎建筑的强度与质量。”据方庆熙介绍，正是看到行业背后潜在的技术要求，早在 2006 年，公司就成立博士后科研工作站。截至 2022 年 6 月 30 日，公司拥有软件著作权 22 项，专利 616 项，其中发明专利 61 项。

“工程搅拌类设备使用寿命长，是个日久见人心的工作。”方庆熙表示，公司的口碑是这些年来日渐响亮的——“因为等设备用到 10 年 15 年的时候，客户就会发现，我们的质量要比同行更好。”公司先后被认定为高新技术企业、福建省科技“小巨人”领军企业、泉州市市级重点研发示范企业。

专注于细分赛道，也为公司赢得了稳定的营收。财报显示，2019 年至 2021 年，公司分别实现营收 10.03 亿元、11.41 亿元、12.84 亿元，实现净利润 6245.76 万元、1.69 亿元、1.71 亿元。

向产业链上下游延伸

在工程搅拌领域站稳后，方庆熙又想将业务拓展到建筑行业的全周期，用他的话说就是：让曾经一次性凝固在建筑中的骨料循环起来。若以工程搅拌为原点，这将是一个向产业链上下游同时进军的过程。

标准化是必然趋势，建筑行业也不例外。以砂石骨料为例，目前业内对于各个品种也有一些粗略的规范，如砂石骨料颗粒形态饱满，为立方体，针片状颗粒含量不应超过 15%，含泥量不能超过 3% 等等。

在方庆熙看来，这样的标准对于如今要求日益严苛的行业而言，显然不足。“我们就好比做炒锅的，但是这么多年来我们发现，锅子做得再好，要是放的原料不行，也很难做出好吃的菜。”也正是从这一点出发，方庆熙带领南方路机开始向上游原生骨料领域拓展。

有了上游的开采加工，自然也就有了下游的回收再利用。“我们的建筑材料是大自然几千万年生成的，不可能因为盖了一次房子就完全毁损了，因此我们要想办法，从废弃建筑中将这这些骨料回收。”

随着工业建筑对砂石骨料消耗的快速增长，过去亿万年自然生成的建筑用砂石可能很快面临枯竭，材料的回收再生势在必行。

南方路机已逐步形成“原生骨料加工处理设备—工程搅拌设备—骨料资源化再生处理设备”全产业链和多层次产品体系布局，可以满足客户绿色建材装备一站式系列产品的采购需求。

借力资本市场做强主业

招股书显示，此次公司募集资金总计约 5.5 亿元，将主要投向两个项目。其中，约 3.5 亿元将用于仙桃生产基地扩建及研发中心建设项目；约 7000 万将用于智慧物联系统平台建设项目；1.3 亿元将用于现金补流。

在方庆熙身上，你可以看到老一辈企业家的许多共性：务实勤勉、吃苦耐劳，同时他对行业有着一针见血的敏感性。在谈及上市感受的时候，公司副董事长方凯直言，这将是一次对于公司稳健发展的考验。“我觉得公司上市后，最重要的一点是由私人公司向公众公司的转变，它意味着以后公司的经营发展不仅要对公司员工负责，更要对市场投资者负责。”

南方路机积极拥抱各类新兴技术。以此次投资的智慧物联系统平台为例，该项目将以公司自主研发的物联网云平台为基础，搭建南方路机智慧物联系统平台，利用物联网、大数据、云计算等技术，建立数字化的运维和服务中心，并基于公司产品被投用后相关运营数据的采集、分析和应用，为骨料及建材生产企业的生产及运营提供工业应用软件及全业务流程信息化整体解决方案，协助下游客户实现物联网应用的价值跃迁。

“资本市场为企业的发展提供了更多的金融工具，这些对于企业业务拓展、产业布局都将发挥重要作用。”方凯表示。

是否构成“一揽子交易”？ 山东华鹏重组事宜遭问询

◎记者 李少鹏

先易主，后收购“新主”旗下资产完成“借壳”，再向原控股方出售现有资产实现“腾笼换鸟”。山东华鹏“紧锣密鼓”的重组节奏引起市场热议的同时，“腾笼”和“换鸟”须同步完成的计划也引来监管部门注意。

山东华鹏 11 月 4 日收到上交所关于重组事项的问询函，上交所就公司资产出售与收购标的是否存在一揽子安排、新晋控股股东的股份受让与标的收购是否互为前提等问题展开问询。同时，上交所还注意到山东华鹏此前的两次重组皆以失败收场，此番重组的审慎性也被问及。

“腾笼”和“换鸟”是否互为前提？

山东华鹏 10 月 22 日发布公告称，公司第一大股东张德华拟将其所持的 7785 万股（占总股本 24.33%）转让给海科控股。同时，公司拟以发行股份及支付现金方式购买海科

控股合计持有的赫邦化工 100% 股权。交易完成后，公司控股股东将由舜和资本变更为海科控股，交易将构成重组上市。

山东华鹏还在同日公告称，公司已与舜和资本控股股东山发控股签署资产出售意向性协议，约定若此次交易获批时仍未找到合适的交易对方，山发控股或其指定主体将承接公司拟整体出售资产，资产出售应与赫邦化工股权变更同日提交工商变更登记申请。

上交所向公司下发问询函，重点关注交易是否构成一揽子安排。

首先，针对重组方案中标的收购与资产出售须“精准”同步完成的情况，上交所要求山东华鹏结合股权变更等相关约定，说明此次资产出售与赫邦化工股权购买是否实质互为前提，是否存在前置条件或其他一揽子安排。

问询函指出，截至预案签署日，公司拟出售资产的具体范围尚未完全确定。对此，上交所要求公司披露拟出售资产的具体范围及具

体处置安排，是否可能出现无受让方、标的公司股权无法变更登记情形，并充分提示风险。

监管部门还注意到张德华为山东华鹏原控股股东，其在 2019 年与舜和资本签署股份转让协议并放弃了持有的上市公司 20% 的表决权份额。据公告，在此次股权变动中，舜和资本拟恢复张德华放弃表决权股份对应的表决权。

对于舜和资本全力“配合”张德华转让股份的情况，上交所要求山东华鹏进一步说明海科控股受让股份与公司购买赫邦化工股权是否互为前提，是否构成一揽子安排，并就海科控股拟受让股份的锁定期安排是否合规进行解释说明。

本次交易是否审慎？

上交所在问询函中指出，公司前期曾两次筹划重组，分别是 2018 年拟发行股份及支付现金购买安徽沪宁智能科技有限公司 100% 股权、2020 年拟发行股份购买控股子

公司山东天元信息技术集团有限公司 45% 股权。

公司公告称，上述两次重组失败皆因交易各方对标的资产估值、交易对价等核心条款未能最终达成一致，故终止了相关重组事项。对此，上交所要求公司结合前述交易终止原因，说明此番推进重组事项是否审慎，交易是否存在实质性障碍，并充分提示风险。

交易标的赫邦化工在财务、对外担保等方面的问题也受到上交所关注。以其担保问题为例，据披露，截至今年 9 月末，赫邦化工应收关联方往来资金约 1.8 亿元，对外提供担保项目总额约 19.31 亿元，海科控股承诺将积极协调关联方在草案披露前结清有关往来款欠款。

对此，上交所要求公司说明赫邦化工前述资金往来及关联担保交易对象、交易内容、交易金额及期末余额。对于海科控股的承诺，上交所要求公司说明赫邦化工关联方有关欠款资金偿付来源、具体付款安排及偿付进展，后续不再新增关联资金往来的具体措施。

新船订单全球占比45% 中国加快建设船舶产业链供应链

◎记者 王文娟

码头上车来车往，船坞吊车穿梭，车间里焊花飞溅……在中国船舶集团沪东中华长兴造船基地里，各个生产区域一派繁忙。

在码头调试新船的工程师、焊接钢板的工人师傅对行业景气有着切身体会：他们比过去更忙，目前仅在基地里，就有 9 艘大型 LNG（液化天然气）船处于不同程度的建造阶段，这种盛况前所未有。

船舶行业专家接受上海证券报记者采访时表示，在通向造船强国的路上，中国船舶企业在供应链管理、船舶绿色化发展方面大有可为。

LNG 运输船订单大增

随着产能整合，近年来订单基本向中韩两大造船国集中。来自克拉克森的最新数据显示，中国造船业暂时处于领先地位。

截至目前，中国船厂获得 524 艘 1327 万 CGT（修正总吨）的新船订单，累计金额达到

383 亿美元，按投资金额计算，在全球新船订单中占到 45%。排名第二的韩国船企共计获得 350 亿美元新船订单，占比 41%。

海事市场在线估值和市场情报提供商 VesselsValue 透露，由于能源需求加剧，加上船队运力紧缺，导致市场对 LNG 运输船的需求急升，并促使租金飙升，令 LNG 运输船的价值持续上涨。截至目前，LNG 运输船的新造船订单量相比去年同期增加了约 92%，达到了 142 艘。另据克拉克森统计，今年 LNG 新船订单总投资达到了创纪录的 274 亿美元，占新造船投资总额的 32%，这一数字相比 2021 年大增 76%。

“几天前，我们刚交付了一艘 17.4 万立方米的 LNG 运输船，它是 6 艘系列船的首制船。”中国船舶集团旗下沪东中华（造船）有限公司（下称“沪东中华”）相关负责人接受记者采访时表示，这艘船也是公司完工交付的第 40 艘 LNG 运输船。今年公司 LNG 新船订单暴增，30 多艘新船订单意味着火力全开的生产场景至少还将持续 3 至 4 年。

获得订单的船厂数量也在不断增加。中国船舶集团旗下的江南造船（集团）有限责任公司和大船集团在今年首次斩获 LNG 运输船的订单。凭借与欧洲船东正式签订 2 艘 17.5 万立方米 LNG 运输船建造合同，民营船企扬子江船舶企业成为我国船舶工业第四家、民营船企第一家进入大型 LNG 运输船建造市场的企业。

当好“链长”发展绿色船舶

宋炜认为，目前，韩国造船业在高技术、高附加值船型方面仍有一定优势，主要在于其规模效应大、关键设备和材料的国产化程度更高，从而使得成本更低，交付更快。中国造船业要真正走向造船强国，也必须攻克这些难题。船厂要当好产业链的“链长”。

在近日举行的 2022 中国船舶集团现代供应链建设（供应商）大会上，中国船舶集团党组副书记、总经理杨金成明确表示，建设现代船舶产业链供应链，对于加快推动造船强国建设、保障国家发展和安全的意义重大。因

此，要打造高水平、现代化船舶产业链供应链和构建产业链供应链互利共赢生态体系。

“随着国际航运业的环保监管和政策框架形成，加大建造绿色环保船型对于船厂而言将成为新的机遇。”上海航运交易所交易部经理兼上海船舶保险公估有限责任公司总经理陈政表示。

据宋炜介绍，对于大型远洋船舶而言，向绿色环保方向发展主要在于燃料的绿色化。考虑到燃料的全球储量以及供给的便捷性，目前以 LNG 作为动力的船型相对主流，并可通过在船上加装碳捕捉装置实现零碳排放。船厂还在研发以氨或氢气作为燃料的船型。

记者从中国船舶集团下属的上海船舶研究设计院了解到，该院已自主研发设计了中国首創首款氨燃料动力 7000 车 PCTC（运输船）。该船型设计已正式获得 DNV 颁发的原则性认可（AiP）证书。此外，该院还在研发甲醇燃料动力 PCTC，为全球汽车运输及航运业低碳发展贡献更多“中国方案”。