

【会员动态】

协会监事单位杰士鼎虎两项实用新型专利获批



日前,协会监事单位上海杰士鼎虎动力有限公司申报的“电池转换架”、“移动式电池搬运架”获得了国家知识产权局颁发的实用新型专利授权证书。此两项实用新型有效地解决了电动叉车侧拉式更换蓄电池的技术问题,并使得蓄电池的拆卸、安装、转移更加方便、快捷、安全,提高客户工作效率。

杰士鼎虎表示,在当前的市场竞争中,企业之间的竞争逐渐转变为知识产权竞争。此次两项实用新型专利权的获得将有利于加强公司自主知识产权保护,不仅可以为企业创造经济效益,还可以提升企业的品牌影响力,进一步提升公司的核心竞争力,为企业今后的可持续发展奠定坚实的基础。

上海杰士鼎虎动力有限公司由上海鼎虎工业设备有限公司与日本GS株式会社于2003年合资成立,是目前国内最大的专业从事进口品牌牵引蓄电池及服务的公司。

关于组织2016年工博会新材料展参展工作的通知

有色从业同仁:

为了加快培育和发展新材料产业,国家工业和信息化部2016年度重点支持11月1-5日在上海举办的中国国际工业博览会(简称工博会)新材料展。

为帮助有色企业减少负担,凡从我会处报名享受8折优惠。

请各参展企业将参展申请表(附件一)和对接活动意向表(附件二),于6月28日前传真至上海有色协会,并将公司简介(200字内)、产品及项目对应文字、图片资料等(图片及LOGO需为ps、cdr或ai格式)以电子邮件方式发送。

展会地址:国家会展中心

展览时间:2016年11月1-5日

展台费用:光地(36平米起)1431元/平米(包含6%增值税)

标准(9平米起)1590元/平米(包含6%增值税)

*从协会报名打8折

联系人:上海有色金属行业协会许寅雯、岳晓峰

电话:021-33872553

18117125152

传真:021-56666685

邮箱:snta307@csnta.org

附件一、二请访问 www.csnta.org 下载

协会会员单位亚欧有色荣获“2016中国互联网+品牌领袖高峰论坛”三项大奖

日前,在由国家发改委中国战略性新兴产业杂志社、中国互联网金融研究中心、中国金融投资发展促进联合会联合主办的“2016中国互联网+品牌领袖高峰论坛”上,协会会员单位亚欧有色金属交易中心荣获“中国有色金属现货电子交易最佳服务平台奖”和“中国有色金属现货电子交易服务最具公信力领军品牌”,公司总裁崔吉兰女士被评为“中国新经济时代十大

杰出诚信企业家”。亚欧有色金属交易中心是经国务院国际联席会议审核通过,山西省人民政府批准,省金融办监管,于2011年成立的有色金属现货电子交易平台。依据国家“互联网+”助力实体经济战略规划,创新普惠金融以及绿色金融发展理念,以合理合规合法的原则打造国内大型的有色金属现货电子交易平台。依据互联网大数据优势,发挥

数据的力量,一方面为广大投资者提供安全、高效、合理的收益,另一方面为有色金属行业提供包括信息搜集、信息发布、资信评估、在线交易、现货融通等电子交易全过程的增值服务。在今年年初由新华社经济参考报主办的“数据中国与互联网发展高峰论坛”上,亚欧有色金属交易中心就曾荣获2015“互联网+”优秀案例奖,并入选清华大学EMBA教育中心优秀案例。

新能源汽车产业园兴起 动力电池、铝等相关产业火爆

一哄而上的新能源汽车产业园,与火爆异常的相关配套产业,成为伴随新能源汽车快速发展的最新现象。

据不完全统计,仅仅在还未结束的5月,各地新建、扩建新能源汽车产业园的消息就有近十条。加上此前已经陆续释放的新能源汽车产业园开建信息,2015年至今,全国各地有意建设或在建的新能源汽车项目,可计算多达30个,投资总额已超过1000亿元。这些新能源汽车建设项目大多以“新能源汽车产业园”的形式存在,并且呈现遍地开花之势。

而与新能源汽车市场的井喷伴随而来的原材料供不应求,则带动了动力电池等配套产业的全面崛起。加之由于市场上存在价格炒作等现象,原材料价格节节攀升,使得动力电池等上游产业链处于虚火过旺的状态。

园区一哄而上

根据国家统计局数据,今年4月,新能源汽车生产4.7万辆,同比增长高达135%。1-4月汽车投资2979亿元,增幅为17%,其中民营汽车投资2334亿元,增幅为23%,占汽车投资的78%。“2015年的民企投资增速还弱于国企,但新能源汽车热潮拉动了民营资本在2016年的投资。”全国乘用车市场信息联席会副秘书长崔东树表示。

“新能源汽车产业园属于民营投资的一种。”崔东树向《华夏时报》记者表示,“主要是借机圈钱圈地搞项目,有过热倾向。”崔东树介绍称,近期南京金龙等项目受到各地的追捧。“2016年汽车民企投资占比78%,较去年74%增长4个百分点,新能源汽车产业链成为

民企的投资新热土。”而国家的相关鼓励政策则为各地新能源汽车建设项目纷纷上马的另一主要原因。按照目前国家政策,进入新能源汽车试点推广的城市都有一定的考核要求,不符合要求将会取消试点资格,而达到要求则可以获得相应奖励。为了达到考核要求,也在一定程度上推动了地方政府投资新能源汽车的热情。

上游虚火过旺

事实上,不光是一哄而上的新能源汽车产业园,与之相配套的动力电池项目也开始纷纷投资新建项目,竞争格局愈发激烈。

北京车展前,天津力神动力电池电动汽车动力电池扩建项目正式获得批复。这一总投资为12.11亿元的扩建项目预计2017年投产。而即将于今年三季度正式生产的国轩高科复合三元电池合作对象主要为北汽新能源。除了国内动力电池企业纷纷扩建投产,来自国外的电池企业也将中国市场作为发力重点。近年来,三星SDI、LG化学、SK、波士顿等国际电池巨头亦在大规模布局并将迎来集中量产。同时,来自科技领域的苹果、谷歌、BAT也纷纷涉足这一领域。

数据显示,2015年,主流动力电池企业的产量和产值都出现了大幅度增长,全年动力电池的总体产量约为16GWh,以2.5元/Wh的外包平均单位价格估算,去年我国动力电池市场的总产值在400亿人民币左右,其中电芯市场的产值约为300亿元。2016年,包含外包业务的动力电池市场产值有望达到700亿左右,刺激了动力电池产业的增长。

市场井喷造成了原材料供不应求,动力电池的上游产业链开始进入虚火过旺的状态。最明显的表现便是原材料价格的上涨。碳酸锂在2015年年初的报价仅4万元/吨,而到了年底已经接近20万元/吨,涨幅超4倍;而六氟磷酸锂的价格则由2014年的8-8.5万元/吨涨至2015年年底的26万元/吨。

面对如此巨大的利润空间,市场上各路资本闻风而动。除了一些铅酸电池企业大举进军锂离子电池市场之外,诸如大东南、德尔家居、拓邦股份等此前从未涉足锂电池行业的企业,也都在资本市场募集资金,大举建设锂离子电池的生产线。此外,大量的中小规模锂电池企业在吸引社会资本之后,也在加速扩产,希望获得更多的市场空间。

全产业链暗藏危机

事实上,无论是遍地开花的新能源汽车产业园,还是新一轮投产扩建热潮的动力电池配套企业,在看似欣欣向荣的建设热情背后,都隐藏着危机。由于新能源汽车产业过热,在原有的相关企业快速扩张甚至打通上下游的同时,也吸引了大量新进入这一产业领域的企业。鱼龙混杂、技术基础薄弱、人才团队匮乏、行业经验不足、产业链整合能力差等问题不可避免。

以动力电池产业为例,尽管产业的迅速扩张让相关企业实现了快速成长并盈利,但由于技术实力薄弱,赶进度占市场拿补贴的投机行为客观上加剧了安全事故的爆发。“国内动力电池企业今后面临的问题是如何避免低水平重复建设、全面提高生产线的自动化水平、集成与系统控制能力。”中国电子科

技集团首席科学家、研究员级高级工程师刘兴江直言。

不仅如此,产能过剩几乎成为包括动力电池产业、新能源汽车园同时需要面对的问题。今年5月,国家发改委对汽车产业“产能过剩”问题首次正式表态——2015年,37家主要汽车企业(集团)乘用车产能利用率为81%,产能利用率比较合理,商用车产能利用率为52%,产能利用率不充分,汽车产能结构性过剩问题已经显现。

在新能源汽车投资热潮的背后,可能带来的产能过剩问题同样值得关注。有业内人士分析,2016年成规模的动力锂电池企业总产能合计约为61GWh,考虑到产能释放过程,若以产能释放因子0.6计算,2016年动力电池市场的有效产能可达37GWh。按照预测市场需求30GWh计算,则有7GWh的过剩。而这种算法还未考虑大量中小规模的锂电池企业以及从其他行业进入的企业所投资和增加的产能,动力电池市场局部过剩的隐患已经存在。

同样,产能过剩问题在新能源汽车项目上也有体现。有统计显示:各地正在建设的30多个新能源汽车项目,其产能加起来已经高达300万辆,远远超过国家规划的至2020年新能源汽车生产能力达到200万辆的要求。若算上前几年已经上马的项目及正在酝酿中的项目,未来几年我国新能源汽车产能过剩情况在所难免。

机会往往与风险并存,看似延伸到无限远处的黄金大路或许通往的却是万丈深渊。无论是为了地方政绩,还是为了自救,新能源汽车全产业链的投资都应该经过理性的判断。

(来源:华夏时报)