

业界新闻

文 | 刘明星、李建、王思杰

冲压落成、焊装入厂，凯翼宜宾工厂 6600 吨高速冲压线横梁落成

日前，凯翼汽车的宜宾新工厂 6600kN 高速冲压线横梁正式落成，全新车型项目焊体同步入厂安装，昭示

着宜宾新工厂建设迈入重要阶段。凯翼汽车由宜宾市汽车产业发展投资有限责任公司、奇瑞汽车股份有限公司、四川省宜宾普什集团有限公司三方控股的国有股份制企业。

据了解，宜宾凯翼高速冲压线是

一条 66000kN 大型自动化高速冲压线，由 5 台济南二机床压力机与瑞士 GUDEL 双臂自动化机械手组成，生产节拍可达 15 次 / 分钟，同时配备先进的数字化 MES 系统，实现智能化生产及管理，同步国际先进水平。冲压产线的建成，将承担新能源电动汽车及燃油车车身大型覆盖件、大型结构件的生产。

与此同时，凯翼全新车型项目焊装线体也于同一天入驻宜宾工厂。凯翼焊装产线采用全自动柔性化生产，自制率可达 70% 并配备了 147 台机器人、105 把机器人伺服焊钳，确保车身一致性达到国际领先水平。

据悉，凯翼宜宾工厂总投资 37 亿元，设有冲压、焊装、涂装、总装 4 大工艺，自 2017 年 9 月开工建设以来，即将于 2019 年全面建成和投产。

天汽模上半年营收增加 利润下滑

天汽模近日发布 2019 年半年度



报告，公告显示，报告期内实现营收 10.05 亿元，同比增长 10.04%；归属于上市公司股东的净利润 7272.05 万元，较 2018 年同期下滑 7.08%；基本每股收益为 0.08 元，2018 年同期为 0.09 元。

报告期内，公司实现模具业务收入 64934.67 万元，同比增长 6.88%，模具业务稳中向好。报告期内，公司模具市场开拓进展顺利，累计新签订单 6.24 亿元人民币，充足的订单储备保证公司未来的持续发展，且随着订单的不断完成，公司毛利和盈利状况有望持续得到改善和提升。

冲压件业务板块：报告期内，公司冲压业务收入 29176.73 万元，同比增长 25.33%，但受整体汽车行业下滑影响，冲压件毛利率略有下降。

对外投资板块：报告期内，公司参股公司东风（武汉）实业有限公司、东风实业有限公司和浙江时空能源技术有限公司均为公司贡献了较好的投资收益。

合锻智能上半年营收和利润同比减少 布局轻量化行业

近日发布 2019 年半年度报告，公告显示，报告期内实现营收 314616810.82 元，2018 年同期为 361693794.96 元，同比减少 13.02%；归属于上市公司股东的净利润 4110144.58 元，2018 年同期为 28801036.71 元，同比下降 85.73%；基本每股收益为 0.01 元 / 股，2018 年同期为 0.06 元 / 股。

2019 上半年度，本期归属于上市

公司股东的净利润减少 2469.09 万元，主要受机床行业需求低迷的影响，营业收入减少 4707.70 万元，减少毛利 1234.50 万元。

根据中国机床工具协会的统计数据，2019 年 1 ~ 6 月，金属成形机床分行业的主营业务收入和利润总额同比分别下降 2.60% 和 17.60%；产成品存货同比下降 12.30%；新增订单和在手订单均呈下降，未来市场需求压力明显，运行情况仍不容乐观。

合锻智能所处的轻量化行业是国家长期重点支持发展的产业。当前市场容量接近 600 亿元，年复合增长率预计将达到 12%。新能源汽车底盘系统，5G 基站支架等大型复杂高性能件的轻量化，当前轻量化渗透率仅为 2%，而预计未来年复合增长率将高达 30% 以上，是轻合金零部件中发展潜力最大、当前轻量化率最低的蓝海行业。

厦门东亚机械投资 2 亿元钣金项目

厦门东亚机械钣金车间项目，是同安第三季度开工活动的代表项目。据介绍，厦门东亚机械工业股份有限公司，是有近三十年历史的国内领先的空压机专业制造厂，捷豹永磁螺杆机技术领军者。

“JAGUAR” 捷豹牌空压机是最早进入大陆的台湾品牌之一。

本项目总征地 23702.721m²，建设用地 23702.721m² 厦门东亚机械工业股份有限公司近年来在同安发展迅速，连年获评同安区纳税特大户。东亚机械钣金车间项目总投资 2 亿元，将建

设 7 万平米的专用厂房、投资数控钣金设备和焊接机器人；2019 年度计划投资 700 万元。项目建成后，将解决该公司的产能瓶颈问题。预计新增 8000 台套的钣金件生产能力，新增工业产值 2.2 亿元，新增纳税 1500 万元。

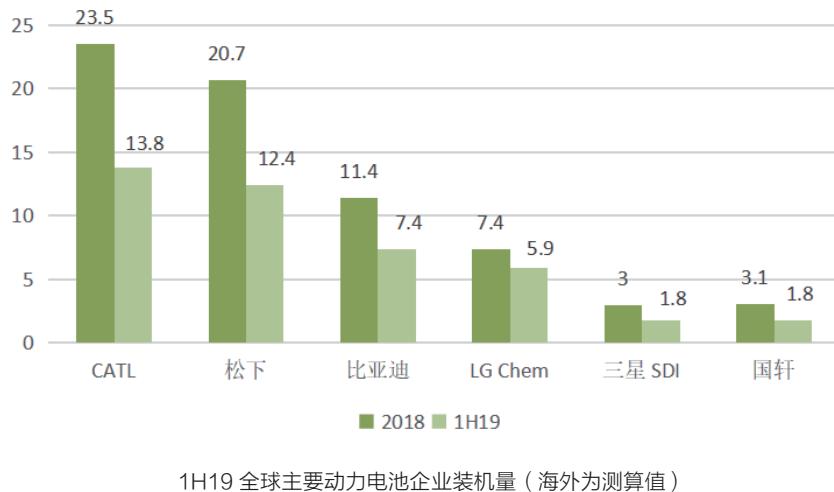
项目建成后，公司年产值将达 10 亿元，2020 年起至 2024 年每年度在同安区缴纳（指国税、地税）不低于 6500 万元，累计缴税额不低于 32500 万元。到 2025 年，力争成为中国最强的空压机生产企业。

全球新能源车高增长 动力电池多寡头占供应主导

2019 年 1 ~ 7 月中国、欧洲及美国市场纯电与插混分别增长 67%/16%、90%/-18%、45%/-29%，全球呈现纯电增长加快，且欧洲增速领跑的情况。1 ~ 7 月中国、欧洲的新能源乘用车渗透率分别达到 5.6% 与 2.9%。2019 年上半年动力电池供应商宁德时代、松下、LG Chem、三星 SDI 分别占全球 26.1%、23.6%、11.2%、3.3% 份额，全球多寡头格局不改，宁德时代与 LG Chem 份额有所提升，松下有所下降。

国内市场 1 ~ 7 月，宁德时代与比亚迪分别占据 49% 与 23% 份额，第三名之后的企业份额显著被压缩，供应进一步走向集中。国际市场方面自 2014 年以来均为日韩电池企业占主导，其中松下、LG Chem、三星 SDI 及 AESC 占据主要份额。

1H19宁德时代装机量居首



营收增长分化，单价海外依旧较高。宁德时代、松下 2019 年上半年均有较好增长，三星同比下滑，被储能业务拖累。中金公司认为 LG Chem 1H 动力电池业务增速高于三星与松下。动力电池销售单价上，中金测算得 18 年松下、LG Chem、宁德时代的销售单价分别为 928.1、1692.7、1150 元 /kWh。宁德时代电池组售价依旧低于海外竞争对手。

营业利润宁德时代一枝独秀，现金流宁德时代较好，松下、LG Chem 有其它业务支撑。宁德时代经营性净收益率近三个季度稳定于 12% ~ 13%，显著领先。松下 2018 第二季度以来电池业务进入亏损，特斯拉放量带来亏损收窄但未盈利。LG Chem 2019 年第四季度动力电池业务达盈亏平衡，但持续性的高产能扩张支出与储能业务的亏损 2019 年上半年亏损。三星 SDI 在消费

锂电支撑下，2019 年上半年依旧盈利，但利润率显著收窄。

锐科激光营收增加三成 利润同比减少 15%

锐科激光披露 2019 年半年度报告，公司实现营业总收入 10.12 亿元，同比增长 34.75%；归属于上市公司股东的净利润 2.19 亿元，同比减少 15.25%；归属于上市公司股东的扣除非经常性损益后的净利润 1.74 亿元，同比减少 31.22%。

伴随着更高功率产品逐步被客户接受 6000W 和 12000W 产品销售数量实现大幅增长，单品销量远超 2018 年同期。报告期末，连续光纤激光器产品的销售收入已达到销售收入的 70.83%，其中 3300W 销售额较 2018 年同期增长 35.15%，6000W 及以上销售额较 2018 年同期增长 144.66%。

2019 上半年，公司的单模块 3,000W 连续光纤激光器实现量产；单模块实验室测试功率可达 5000W；12000W 连续光纤激光器实现批量供货，并已推出 20000W 连续光纤激光器新品，公司上半年整体销售数量相比 2018 年大幅增长。同时，公司加大在核心原材料和元器件的投入，工艺改进和产能提升以及多款单模组连续光纤激光器的产品升级，提升了激光器的光光转换效率和电光转换效率，光束质量、生产成本有了进一步优化。

在新的应用领域，在如厚板切割、锂电焊接等细分行业应用上已有显着进展。特别是在新能源焊接领域，公司产品涵盖脉冲、连续、准连续、直接半导体等激光器，可以满足整个锂电池制造各环节的需要，正在逐步实现进口光源的替代。手持激光焊接机等新产品的市场需求持续提升。公司目前已经和国内十多家设备集成商展开合作，产品已进入国内前三的电池生产企业，帮助整个产业链实现降本增效和核心器件自主可控。报告期内，公司客户数量持续增长，数量已超 1000 家。

IPG 激光第二季度营收 3.64 亿美元 同比下降 12%

IPG 激光 2019 年第二季度收入 3.64 亿美元，同比下降 12%，净利润为 7230 万美元，同比增加 -41%。

材料加工行业占总营收的 95%，由于切割和 3D 打印应用的销售额下降，收入同比下降 12%。其他应用行业同比下降 16%。收购的 Genesis Systems Group 在本季度贡献了 2200 万美元。

表1 美国IPG2019年上半年报

(In millions, except per share data and percentages)	Three Months Ended June 30			Six Months Ended June 30		
	2019	2018	Change	2019	2018	Change
Revenue	\$363.8	\$413.6	(12)%	\$678.8	\$773.5	(12)%
Gross margin	49.5%	56.8%		48.5%	56.7%	
Operating income	\$91.1	\$162.4	(44)%	\$159.4	\$303.5	(47)%
Operating margin	25%	39.3%		23.5%	39.2%	
Net income attributable to IPC Photonics	\$72.3	\$121.6	(41)%	\$127.4	\$228	(44)%
Earnings per diluted share	\$1.34	\$2.21	(39)%	\$2.36	\$4.14	(43)%

功率连续波(CW)激光器占总收入的59%，同比下降20%。6千瓦以上的光纤激光器占CW激光器近50%的销售量，超过10千瓦的光纤激光器同比增长16%。

营收利润的下滑主要是价格降低，以及来自中国和欧洲的市场需求减弱。

按地区划分，中国的销售额下降了19%，欧洲下降了22%，日本下降了10%，但北美同比增长34%。每股盈利为1.34美元，同比下降39%。外汇损失使每股盈利减少0.08美元。本季度的有效税率为24%，在第二季度，IPG从运营中获得了5800万美元的现金，资本支出为5400万美元。

中国汽车行业产能过剩 车企各寻出路

中国机械工业联合会发布了2019

年上半年机械工业运行情况，其中汽车行业上半年汽车产销分别完成1213.2万辆和1232.3万辆，比2018年同期下降13.7%和12.4%，降幅远远超过年初的预期。行业利润总额的增速由正转负，十多年来首次出现了负增长。第二季度汽车制造产能利用率为76.2%，比一季度下降2.1个百分点。而国家统计局“全国工业产能利用率”数据显示，2019年上半年我国汽车制造业产能利用率为77.2%，同比下滑3.8%。产能利用率的正常值区间79%~83%，中国汽车制造业，尤其是本土品牌正陷入前所未有的产能过剩困局。

2018年，我国汽车产业计划年产能已超过6000万辆，其中，已公开的新能源汽车产能规划到2020年将超过2000万辆，是《汽车产业中长期发展规划》销量目标的10倍。2018年全年

汽车产量也不过才2780.9万辆。

国信证券指出，2018年吉利汽车、一汽集团、奇瑞汽车、比亚迪汽车、江淮汽车、东风悦达起亚、长安福特、海马汽车等车企产能利用率均未达到70%。而据外媒报道，2019年上半年，福特在华工厂的产能利用率仅为11%；标致雪铁龙集团与长安汽车的合资企业产能利用率仅为1%，与东风汽车的合资企业产能利用率也仅为22%。

长安福特在重庆、哈尔滨、杭州分别设有五家整车工厂，总产能约为160万辆。而3年前福特在华销量达到了巅峰水平之后，2016年全年累计售出新车95.7万辆，之后便持续走低，2018年的产量为38.7万辆，产能利用率为24.2%。2019年上半年，长安福特累计售出新车7.5万辆，同比跌幅达到了67%。

另一处产能闲置的重灾区是法系车企。成立于1992年的神龙汽车，由东风和PSA各占50%的股比。旗下拥有东风标致和东风雪铁龙两个品牌和四个生产基地，其中神龙一厂、二厂、三厂位于武汉，第四工厂位于成都。数据显示，前三个工厂产能分别为30万辆、15万辆、30万辆，四个工厂总产能99万辆。而乘联会公布的产销数据显示，2019年上半年，神龙汽车累计生产车辆为6.4万辆，同比下滑61.6%。长安标致雪铁龙累计生产车辆仅为107辆，同比下滑96.9%，而其一期工厂的产能为20万辆。PSA集团将通过出租工厂设施等方式来解决神龙汽车的产能闲置问题。

另一法系品牌雷诺在华的产能过剩问题同样非常突出。雷诺武汉工厂总产能为15万辆，2018年只生产了4.8万辆，产能利用率为31.9%。2019年一季度，东风雷诺产能利用率仅为15.2%，生产了5700辆，卖出了5800辆。

2018年，现代汽车在中国的销量降至79万辆，仅为在中国工厂总产能165万辆的一半。其中，现代汽车重庆5号工厂在2017年建成，开工率一直很低。现代汽车正准备把重庆工厂改造成一家电动汽车工厂，以重振其不断下滑的中国业务。

2018年年报显示，东风悦达起亚在盐城总部拥有3个工厂，总产能规模为年产乘用车89万辆。以东风悦达起亚2018年37万台的汽车销量测算，其产能利用率不足一半。

日系车企产能不足 仍在扩充

根据研究咨询机构伯恩斯坦公布的数据，目前戴姆勒、宝马在华合资企业产能利用率都超过了90%。通用在华合资企业产能利用率为88%。大众在华合资企业也超过了80%。本田、丰田两家日系车企在华合资企业产能利用率甚至超过了100%，东风本田相关人士在接受媒体采访时甚至透露目前该企业产能利用率已经接近140%。

由于产能严重不足，丰田还在启动新工厂。目前丰田在华的两家合资企业一汽丰田和广汽丰田在长春、成都、天津和广州四地共拥有8个工厂。一汽丰田三地五工厂总产能为62.2万辆，广汽丰田三个工厂总产能为48万辆。而一汽丰田2018年全年销量超过72万辆，2019年目标为74.5万辆，广汽丰田2018年全年销量为58万辆。72万辆加上58万辆，这表明，丰田在中国的8个工厂在2018年一直加班加点，超负荷运转，产能利用率超过100%。

2019年，丰田在华的销售目标为160万辆，同比增长8.4%，2020年的目标为200万辆。而丰田在中国建成产能仅为110万辆，相比于200万辆，还有将近90万辆的缺口。

因此，在3月22日全新TNGA亚洲龙下线仪式上，一汽丰田宣布TNGA新工厂落成，并同步启动新工厂能增项目。根据相关环评报告，一汽丰田已经启动了共计24万辆新能源汽车能增，其中天津新工厂增加12万产能，长春丰越工厂增加12万产能。广汽丰田第三工厂的12万产能也已正式启动。同时，总投资高达49.88亿元，产能

20万辆新能源汽车的第四工厂正在开展前期工作，未来将有望作为丰田出口亚洲的新能源车生产基地。

闲置产能出路在哪

除了未经证实的消息，很多汽车企业为了转化闲置产能已早早行动起来。东风悦达起亚暂时关闭了一家位于江苏盐城的汽车制造工厂，计划到2021年上半年开始在该厂生产电动汽车。

2018年，北汽集团将北汽股份公司旗下的北京分公司转给北京奔驰，成为北京奔驰的第三工厂，未来将其打造成奔驰高端新能源汽车的生产基地。

有些企业则选择了替新造车势力代工。比如江淮代工蔚来，海马代工小鹏，长安铃木代工绿驰汽车，东风悦达起亚代工华人运通……尽管代工模式一直受到争议，但双方合作之后，传统车企可以有效盘活闲置产能，新造车势力也可以省去建厂周期，快速达到量产。

除代工外，广汽集团同蔚来汽车成立合资公司，天津一汽夏利将与博郡汽车成立合资公司。MFC