

“电动飞机”要来了？宁德时代与中国商飞等合资成立航空公司

■本报记者 李 婷

宁德时代“电动飞机”项目有了新进展。

7月19日，商飞时代（上海）航空有限公司（以下简称“商飞时代”）成立，目前工商登记信息只披露了该合资企业由宁德时代、中国商用飞机有限责任公司（以下简称“中国商飞”）、上海交大企业发展集团有限公司共同持股，但三家公司各自的持股比例尚未公布。

据悉，商飞时代法定代表人为

钱仲焱，公司注册资本6亿元，经营范围包括民用航空器维修、民用航空器零部件设计和生产、民用航空器（发动机、螺旋桨）生产、电池销售等。

对此，业内人士认为，如果双方合作确立，意味着双方将尝试在飞机上使用电池。

真锂研究首席分析师墨柯对《证券日报》记者表示，目前航空燃油依然是驱动飞机行驶的主力，但除了驱动力之外，飞机的其他部分理论上都可以使用电池，但是要特别注意安全。

早在今年4月份上海车展期间，宁德时代就对外发布了一项全新的前沿电池技术——凝聚态电池，该电池拥有安全性高、可靠性强、循环寿命长等特点，且该电池可以快速量产。宁德时代首席科学家吴凯表示，该电池单体能量密度高达500Wh/kg，且公司正在进行民用电动载人飞机项目的合作开发。

业内人士表示，我国电动飞机的发展起步于“十三五”期间，民航局出台《通用航空发展“十三五”规

划》，提出“推动新能源飞机发展”；“十四五”以来提出航空业绿色发展框架性意见，指明了电动飞机科技产业发展方向。

值得一提的是，商飞时代法人代表钱仲焱的另一身份为中国商飞系统工程与项目管理部常务副部长、上海商用飞机系统工程科技创新中心常务副主任，曾任首架国产大型客机C919的副总设计师。

此前在2019年，中国商飞新能源验证机“灵雀H”成功试飞，

创新性采用氢燃料电混合动力技术，旨在验证以氢燃料电池为主、锂电池为辅的混合动力技术在飞机上使用。

北京特亿阳光新能源总裁祁海坤对《证券日报》记者表示，全球能源转型的一个大的趋势已经到来。从化石能源向新能源转型的市场空间巨大，动力电池除了在新能源汽车应用，其他领域的应用也正在持续展开，未来在航空领域的应用将有很大潜力和空间。

阅文集团CEO侯晓楠：加速“AI+IP”产业融合 开启新一轮战略布局

■本报记者 袁传玺

7月19日，阅文集团（以下简称“阅文”）发布了国内网络文学行业首个大模型“阅文妙笔”和基于这一大模型的应用产品“作家助手妙笔版”，这是阅文组织和业务升级后的首个关键动作。

就在一个月前，阅文集团CEO侯晓楠发布全员内部信，宣布启动新一轮组织升级，并表示公司的中长期业务蓝图是升级AIGC赋能原创的多模态多品类内容大平台，构建新的IP上下游一体化生态体系。

侯晓楠在接受《证券日报》记者采访时表示，AI是一个不可逆的浪潮，阅文此次业务升级关键在于两方面：一是拥抱AI、二是夯实IP生态。“核心是希望服务好作家、培育好作品、建设好生态。因此，‘阅文妙笔’不只是一个语言大模型，而是真正应用在创作场景中，这也将加速阅文集团‘AI+IP’的产业融合步伐，助公司开启新一轮战略布局。”

积极拥抱AI浪潮

“AI革命对阅文而言，是一次特别重要的机会。”正如侯晓楠所言，AI浪潮势不可挡，大模型应用已经在各行各业渐露头角，“阅文妙笔”正是顺势而为的产品。

从现场演示情况来看，“阅文妙笔”更懂网文生态，当使用者提出一个与网文相关的问题时，相比一般的通用大模型，“阅文妙笔”在网文语言理解方面表现更为出色，其回答的内容更精细、更全面、更符合创作需求。

参与内测的作家告诉记者，“阅文妙笔”能够更好地辅助创作，尤其是在作家创作初期，灵感、前期素材的收集等方面工作量巨大且枯燥，AIGC可以有效进行辅助创作。

二十余年的网文创作经验和表达方式，使得阅文能更深入地理解网文内容逻辑和语言风格，能够持续辅助模型生产具备网文特点的内容。

事实上，从通用大模型到行业大模型，AIGC的应用大时代已经开启，文创领域将是AIGC应用的主阵地之一。“阅文妙笔”的落地，是阅文拥抱AIGC和推动IP产业新变革的第一步。

在新一轮组织升级中，阅文成立了内容生态平台事业部、影视事业部、智能与平台研发事业部、企业发展事业部四大事业部。其中的核心正是通过AIGC打通“内容+平台”的模式，为IP孵化和生态增效提质。

在侯晓楠看来，AIGC不但是作家的高效创作工具，也是全面提升IP内容价值的利器。一方面，AIGC提升了IP开发的效率和产能，让更多好作品获得改编机会。另一方面，未来的网文将是文、图、音同频阅读的形式，这种形式适合公司未来所期待的多模态、多品类大平台。

不过，侯晓楠强调：“AIGC是无法取代作家的，因为作家的核心竞争力是创意和故事架构，目前AI无法做到这一点。此外，网文创作往往是长篇叙事，而AIGC目前还是片断式的，故事架构、剧情走向、情感剖析这些核心脉络都无法实现。”

打造IP一体化生态

值得关注的是，“阅文妙笔”作为阅文组织和业务升级后的首个关键产品，不仅展现了阅文对AIGC赋能原创的积极探索和相关成果，也是阅文IP生态增效提质的重要举措。

由于过去受到IP开发产能、效率和成本的限制，大量优秀的作品无法获得改编机会。IP在动漫、衍生等不同链条的开发存在滞后、割裂的情况，这会导致IP热度的下降、用户的流失和价值的折损。

此外，网络文学所辐射的IP市场规模，在“AI+IP”的产业融合加成下，被大大低估。据易观数据统计，2022年包括出版、游戏、影视、动漫、音乐、音频等在内的中国网络文学IP全版权运营市场，整体规模超过2520亿元，预计到2025年这一规模将突破3000/亿元，市场规模年增长预计超百亿元。而AIGC对IP开发的提速，将为整个IP产业带来更大空间。

AIGC在开发链条上的应用，或将推动阅文IP价值重估。侯晓楠表示，阅文将全面探索有声、漫画、动画、衍生等开发链条的AI应用。“第一阶段，我们已经把AI应用于网文漫改。过去单格需要约2小时的上色环节，现在已经缩短到1小时以内。”

打造IP生态并非易事，尽管阅文在多个文学领域都有较深的IP积累，但实际上能进入IP改编环节的作品占比不及0.5%。那么，应如何进一步挖掘IP潜力？

对此，侯晓楠透露，在IP顶层设计层面，阅文已形成以IP为核心的委员会。

据介绍，通过构建“IP与内容决策委员会”，阅文将形成从文学到IP的全生命周期价值管理体系，同时探索以IP制作为人核心的重点IP开发与运营机制。依托于不断成长的多模态大平台，IP生态从孵化到可视化、商品化，将形成更敏捷的产业路径，IP商品化效率将得到有效提升。值得一提的是，通过“IP与内容决策委员会”把各条线、积累的资源串连起来，阅文未来将形成体系化的IP资产，然后再通过投入长期持续的开发，通过跨环节的IP延伸，拉长IP的生命周期。

展望未来，侯晓楠表示，大模型能力既是阅文业务升级的基石，也是多模态内容大平台的技术支撑。“阅文妙笔”的落地，是阅文拥抱AIGC，推动IP产业新变革的第一步。以“阅文妙笔”为起点，未来阅文还将向开放的、多模态的大模型持续升级，以AIGC全面赋能创作生态和IP生态。

前5个月回收利用废旧动力电池量已超去年全年 上市公司加速布局相关产业链

■本报记者 李春莲
见习记者 彭衍松

7月19日，在国新办举行的新闻发布会上，工业和信息化部新闻发言人、运行监测协调局局长陶青表示，资源循环利用能力不断增强，大宗工业固废综合利用率稳步提高，已建成1万余个废旧动力电池回收服务网点，2023年1月份-5月份回收利用废旧动力电池11.5万吨，超过去年全年总量。

“随着动力电池装车量逐年扩大，对大量退役动力电池进行拆解回收、循环利用非常重要。尤其是近十年来，随着新能源汽车销量逐年大增，动力电池的回收再利用市场规模也会超过百亿元迈向千亿元。”北京特亿阳光新能源总裁祁海坤也表示。

北京理工大学材料学院特别研究员、博士生导师刘琦在接受《证券日报》记者采访时表示，废旧动力电池含有锂、钴、镍等关键有色金属资源，“价值残余”依旧很高。通过回收废旧动力电池能够缓解锂、钴、镍等资源缺乏的情况，从而抑制碳酸锂等原材料价格上涨。

据EVTank发布的相关白皮书显示，2022年中国废旧锂离子电池实际回收量为41.5万吨，同比增长75.8%。从市场规模来看，在原材料价格大幅上涨的背景下，2022年废旧锂离子电池回收拆解与梯次利用行业呈现出价值量升的爆发式增长局面，整个行业市场规模增长至154.4亿元，同比增幅达到

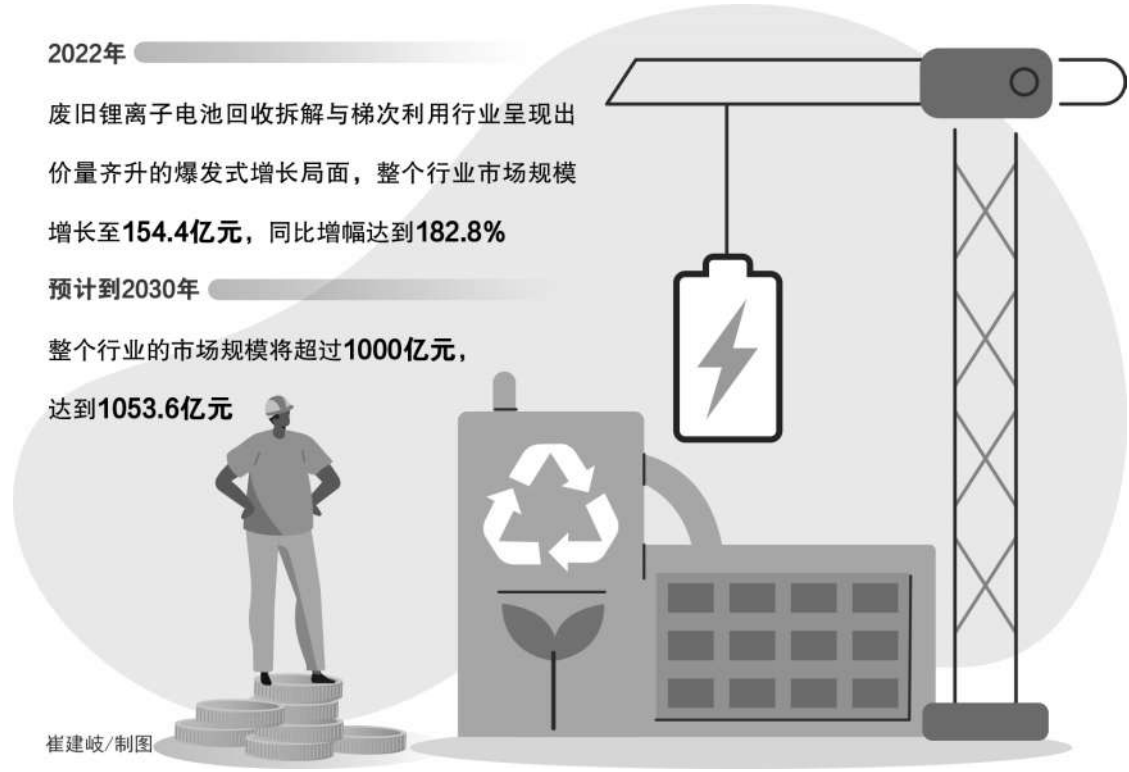
182.8%。预计到2030年，整个行业的市场规模将超过1000亿元，达到1053.6亿元，届时实际回收量将越来越接近理论值。

随着各类动力电池的市场占有率及退役量逐步增长，部分上市公司，尤其是具备资源优势的电池企业，正在开展有关废旧动力电池回收处理业务的布局。今年以来，已有格林美、天奇股份等多家上市公司布局和扩充废旧动力电池回收业务，国轩高科等公司甚至将相关业务布局海外。

天奇股份将锂电池循环业务作为公司近年来重点投入发展的战略业务。天奇股份证券事务代表向记者介绍：“2022年，公司锂电池循环业务中，钴锰镍合计产销量分别为3337金吨、3145金吨，碳酸锂产销量分别为1907吨、1861吨。”从利润空间来看，负责该业务的部门创造了公司近四成的营收，达16.96亿元，毛利率为20.54%。

7月9日晚间，天奇股份公告称，公司与富奥股份签署合作备忘录，双方拟设立合资公司从事新能源汽车动力电池材料再生利用业务。如本次签署的合作备忘录能够顺利履行，将进一步扩大公司锂电池循环业务规模，加速公司锂电池循环业务的布局与发展。

7月12日，泰尔股份在深交所互动易平台上表示，公司子公司众迈科技在动力电池回收市场处于领先地位。今年5月份，众迈科技发布了“一站式拆解平台”新产品，该产品对电池包进行定位、拍



照、比对后，通过智能算法，实现各种不同结构的电池包进行柔性化拆解。产品平台整体结构紧凑，拆解电池包过程安全，物料周转高效，能够实现对电池包智能、柔性、平台化的拆解。

“锂电回收目前仍是蓝海市场，众多上市公司加码动力电池回收业务，行业向头部集中的趋势显现，构建‘车企-电池厂-回收企业’的产业闭环将成为行业发展趋势，形成完善的生产、加工、

回收产业链，促进产业链绿色闭环的形成。”巨丰投顾高级投资顾问李建杰表示。

不过，目前动力电池回收仍处于市场培育阶段，仍存在回收责任主体不够明确及责权不明晰等问题。此外，也存在资源浪费及潜在环境污染等问题。

祁海坤表示，退役电池的专业化、规范化和规模化精细回收和高效处理等也很考验企业对于电池行业的理解能力和深入程度，不仅

要根据不同类型（三元和磷酸铁锂等）、不同型号尺寸的电池进行分类别、系统性的测试、评估拆解等，甚至还要针对不同厂家的电池，提出针对性的解决方案和回收工艺。这对于回收再利用企业的回收效率、危险品管控、环境污染处理措施等都提出很高的要求。

刘琦也表示，在产业发展中应注意以市场为导向，明确回收责任主体，促进动力电池绿色回收，减少资源浪费及环境污染。

秀强股份回应相关方操纵股价事宜：签过协议但未执行

■本报记者 桂小簪

7月20日晚间，秀强股份发布公告，对交易所此前追问公司是否有操纵股价的相关事项进行了回复，从回复内容来看，秀强股份时任董秘张小伟称，曾经签了相关股票的减持协议，但协议并未执行。

此前公开报道称，秀强股份时任董秘张小伟（甲方）于2016年11月6日与操盘方吴伟（乙方）签署合作协议，约定甲方出资2亿元，由乙方拉升公司股价，疑似助公司原实际控制人、时任董事长、现任总经理卢秀强高位减持公司股份。此后，交易所发布关注函，要求公司

解释相关事项。

根据7月20日晚间的公告，卢秀强表示，曾口头委托张小伟具体办理股票减持事宜，但并未委托张小伟签协议，也不知悉协议的存在。

张小伟则称，2016年在任职公司董秘期间，接到卢秀强口头委托具体办理股票减持事宜。后经人介绍认识吴伟，2016年11月6日，在未向卢秀强汇报的情况下，自己与吴伟签了与本次股票减持相关的协议，受多方面因素影响，上述协议并未实际执行，因此事后也未向卢秀强汇报。2017年3月份，自己将卢秀强委托的股票通过大宗交易等方式减持给其他方，本次减持与上述协

议的签署方、协议所涉内容均无关。2016年11月6日至2017年3月13日期间自己并未实际参加或者实施操纵公司操纵股价的行为。

对此，上海明伦律师事务所王智斌律师告诉《证券日报》记者，委托通常是书面形式，但口头委托也并不被法律所禁止。不过，即便如此，假设秀强股份原实控人卢秀强确实口头委托时任董秘张小伟办理减持事项，张小伟在行使这项权利时，也不能超出卢秀强的委托范围，不能代替卢秀强签署有违规之嫌的减持协议。

在回复公告中，秀强股份称，公司不存在利用公告配合卢秀强及上述协议相关人员等操纵股价

的情况，不存在应披露未披露的重大事项。公司对本次媒体报道事件高度重视，亦全力配合监管部门核查相关情况，并严格按照有关法律法规的规定和监管要求，及时做好信息披露工作。本次媒体报道事件不会对公司生产经营产生重大不利影响，公司管理团队和核心骨干员工也会保持稳定，未来将持续提升治理水平和强化规范运作，以推动公司持续健康发展。

不过，在7月20日晚间的公告中，对于报道提及的更多细节，例如公司此前的股价异动是否是和吴伟等有关事项，公司未提及相关内容。

浙江大学国际联合商学院数字

经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林在接受《证券日报》记者采访时表示，正常情况下，签定协议就会有执行，秀强股份管理层可以想办法寻找更多的证据，佐证公司股份未被操纵，以安投资者的心。同时，这件事也为A股公司敲响了警钟，要建立机制管好关键少数。

“上市公司要建立完善的内控体系，将关键少数内幕交易、操纵股价的可能性降到最低，上市公司监管职能部门，例如董事会、监事会、独立董事也要履行相应职责。除此之外，交易所等监管部门也可以通过算法、大数据等技术对交易异常行为进行跟进监管。”盘和林说。

27个交易日累计涨幅超130% 中马传动称不涉及机器人概念

■本报记者 刘 钊

7月20日晚间，中马传动发布股票交易异常波动公告称，公司近期关注到有媒体将公司列为机器人概念股，经公司自查，公司生产不涉及机器人概念，近五年来，公司投入一千余万购入机器人用于自动化生产线改造，公司产品没有应用于机器人。敬请广大投资者理性投资，注意投资风险。

具体来看，同花顺iFinD数据显示，自6月12日以来截至7月20日，中马传动股票收盘价在27个交易日内累计上涨幅度为130.53%，而同期申万汽车零部件指数累计涨幅为11.96%，同期上证指数下跌1.92%。此外，7月20日，公司股票

市盈率（TTM）为103.1，同期申万汽车零部件市盈率（TTM）为43.03，显著高于同期行业市盈率。

在公告中，中马传动表示，公司股票短期涨幅严重高于同期行业涨幅及上证指数，存在市场情绪过热的情形，但公司基本面未发生重大变化，也不存在应披露而未披露的重大信息。

IPG中国首席经济学家柏文喜对《证券日报》记者表示：“游资炒作会带来公司股价的异常波动，从而推升资本市场的投资风险。投资者和投资机构应理性看待行业与企业基本面，对企业是否属于相关概念股进行理性甄别。此外，企业在发现股价异常波动之后，应及时发布公告进行澄清和风险提

示。”

“中马传动股价短时间内快速上涨的本质，主要是受消息面变动带来的投资者情绪的快速提升，是短时间内的非理性冲动。”北京博星证券投资顾问有限公司研究所所长、首席投资顾问邢星告诉《证券日报》记者，“监管层除应持续加强投资者教育外，需进一步完善上市公司信息披露监管要求，特别是在信息披露安排上，进一步突出简明扼要的核心内容，让中小投资者看得懂，看得明白，减少信息不对称产生的风险。”

据了解，减速器又被称为减速机，与伺服电机、控制器并称为机器人三大核心零部件，在机器人动力系统中，主要用于传导伺服电机

的动力，调整速度和扭矩，以精确控制机器人动作，广泛运用于汽车、机器人等领域。

中马传动介绍，公司主要从事汽车变速器及车辆齿轮的研发、生产和销售，产品主要应用于传统燃油车辆，其中公司新能源汽车减速器自2017年产生收入以来收入规模未有增长，占公司营业收入比例极小，2022年营业收入仅441.38万元（占比为0.44%），毛利率仅5.86%，盈利能力较弱，公司收入结构在短期内不会发生较大变化。

除了新能源汽车减速器收入占营收比例极小外，公司的经营业绩持续下滑且盈利能力较弱。公司2022年度营业收入下降11.14%，净利润下降33.64%，2023

年第一季度营业收入同比下降6.47%，净利润仅803.15万元。公司2022年毛利率为12.06%，同期申万汽车零部件毛利率为16.69%，低于行业平均水平，公司2023年半年度业绩预计增长幅度较高，主要是因为2022年同期业绩基数较低所致，公司整体利润规模仍然较小，盈利能力相对较弱。

中马传动表示，公司不存在影响股票交易价格异常波动的重大事宜；不存在其他涉及本公司应披露而未披露的重大信息，包括但不限于重大资产重组、上市公司收购、债务重组、业务重组、资产剥离、资产注入、股份回购、股权激励、破产重组、重大业务合作、引进战略投资者等重大事项。