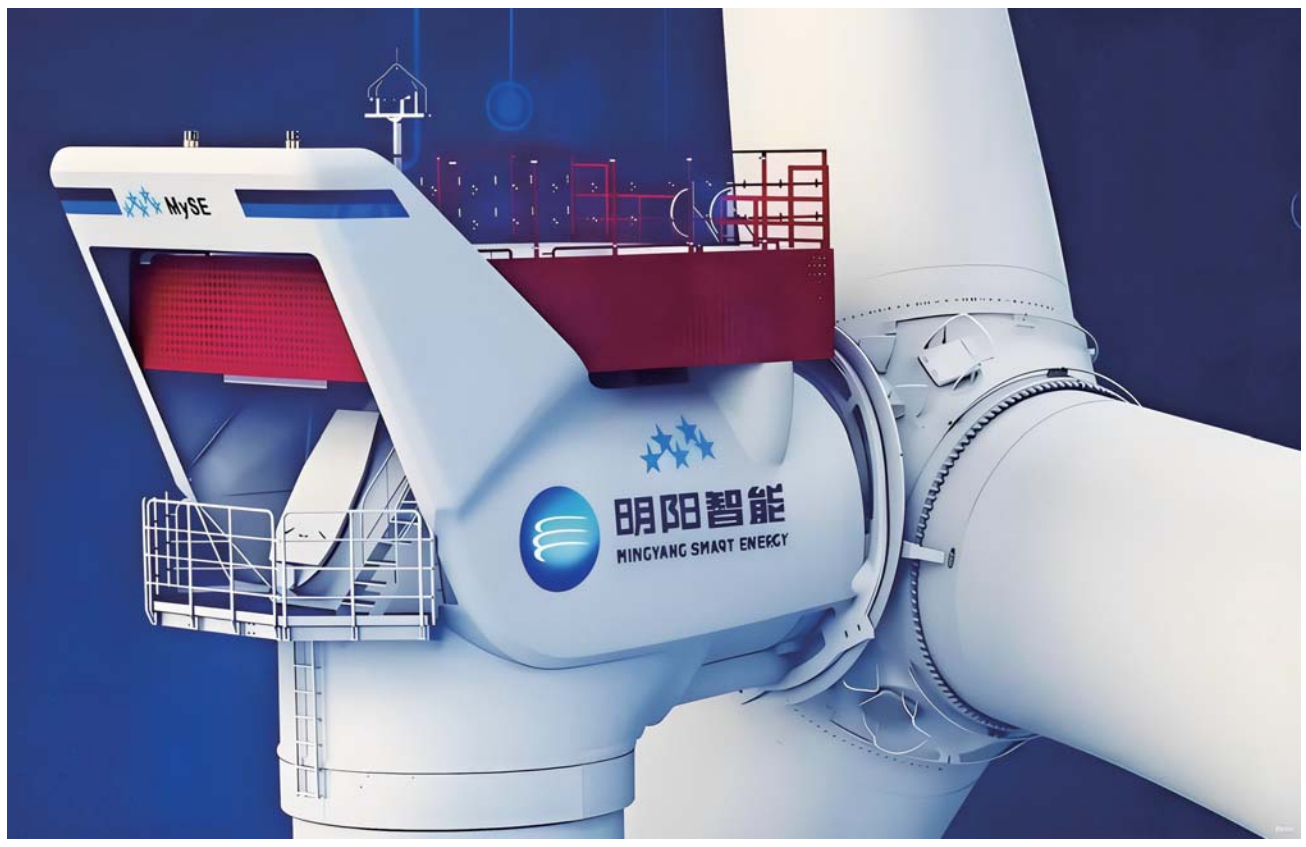
高唐明阳能源“换帅”

明阳智能鲁西落子“超级充电宝”



山东新型储能建设正在提速。按照部署，山东积极推动超级电容、飞轮、熔盐、液流电池、钠离子电池等新技术示范应用和商业化发展，全省今年新型储能装机要达到1400万千瓦左右

◆导报记者 初磊 济南报道

一纸工商变更，牵出风电龙头明阳智能（601615.SH）在鲁西的新“棋局”。

国家企业信用信息公示系统显示，11月2日，聊城市高唐县明阳电力能源科技有限公司（下称“高唐明阳能源”）完成多项工商变更：注册资本由19936万元人民币变更为400万美元，法定代表人由刘志福变更为郑重，刘志福同时退出执行董事、总经理职务，郑重新任董事、总经理；财务负责人由司明岩变更为吕磊。

这家成立于2024年10月的公司，曾用名“济宁市梁山县明阳电力能源科技有限公司”。工商信息显示，今年6月25日，公司由济宁市梁山县迁址至聊城市高唐县，登记机关同步由梁山县市场监督管理局变更为高唐县市场监督管理局。

新落点是一座“超级充电宝”

主体跨市迁移，一般意味着项目的重心迁移。高唐明阳能源此番落脚，对应的是高唐县三十里铺镇明阳100MW/400MWh独立储能项目。

今年7月20日，高唐县发展和改革局发布《关于拟推荐申报全省新型储能项目库项目的公示》，该项目与高唐财信颐德新能源100MW/200MWh独立储能项目一同拟被推荐申报全省新型储能项目库。

公示信息显示，明阳项目选址三十里铺镇S520北侧、曲庄村北，占地约35亩，储能电池采用磷酸铁锂电池，电池系统及功率变换系统均采用户外集装箱布置方案，拟新建220kV升压站1座，出线接入国网柴府500kV变电站。

项目投资方为高唐明阳能源，投资金额3.2亿元，计划2027年4月1日开工、2027年12月31日建成。据项目库公开信息，该项目已于今年8月25日完成备案办结。

技术路线上，该项目将应用2套1MW/4min超级电容储能系统，与锂电池混合使用，实现独立储能参与电网一次调频；同时应用动态可重构技术，以应对电池单体一致性差异带来的“短板效应”。

新帅身挑多职耕耘山东

此次接任的郑重，并非陌生面孔。

经济导报记者梳理公开工商信息发现，名为“郑重”的管理人员近期在“明阳系”多家公司密集任职：今年5月28日，其出任枣庄明阳智能科技发展有限公司经理、董事、负责人；今年9月，乳山明阳氢动新能源有限公司成立，注册资本2000万元，法定代表人为郑重，经营范围涵盖风力发电技术服务、新能源原动设备制造、站用加氢及储氢设施销售、电池制造等。

高唐明阳能源此次工商信息变更还涉及注册资本币种变更——由人民币改为美元。

工商信息显示，高唐明阳能源系明阳智能旗下明阳新能源（国际）有限公司的全资子公司。

根据明阳智能在上交所披露的公告，明阳新能源（国际）有限公司成立于2013年4月26日，注册地为中国香港特别行政区，注册资本9.83亿元人民币，由明阳智能100%全资持有，法定代表人为张传卫，张传卫也是明阳智能的实际控制人、董事长兼首席执行官。

经济导报记者注意到，明阳新能源（国际）有限公司旗下全资子公司——枣庄明阳智能科技发展有限公司，系其在鲁布局的另外一家主体，该公司成立于2025年4月，注册资本为5000万美元，企业类型为有限责任公司（港澳台法人独资）。

山东版图从海上走向内陆

山东是明阳智能布局的重要市场。从时间轴看，2021年，明阳智能在乳山成立注册资本2亿元的乳山明阳新能源科技有限公司；同年9月，明阳高端海洋装备智能制造产业园在乳山开工，成为山东海上风电装备制造业乳山基地首个开工项目。2023年5月，乳山基地首台10兆瓦级海上风机下线，一期投产后可实现年产10兆瓦—16兆瓦级大型海上风力发电机组200台套。

公开信息显示，此后明阳智能在鲁布局持续加密：2024年4月签约济宁嘉祥陆上风机塔筒生产及研发基地；2025年4月，注册资本5000万美元的枣庄明阳智能科技发展有限公司成立，落子峄城；2025年5月，山东明阳塔筒新能源技术有限公司在嘉祥成立；2025年10月，明阳瑞祥（青岛）新能源有限责任公司落地青岛西海岸新区，成为其在山东的第4家新能源公司。

今年10月，在北京国际风能大会暨展览会（CWP 2026）上，明阳智能发布“风氢一体机”技术，全球首个产业化应用项目同步落户乳山。加之9月成立的乳山明阳氢动新能源有限公司，“风电+绿氢”的链条正在山东合拢。

明阳集团中国业务总裁格日图在2025年12月举行的山东省绿色低碳高质量发展大会上透露，与崂山实验室联合，计划在山东半岛北海域打造单体50兆瓦的新一代深远海漂浮式综合能源岛，并希望技术能在烟台落地。

技术层面目前正在推进，2026年9月，明阳智能获批了一项“海上漂浮式综合能源岛能源消纳系统”专利，涵盖风力发电、制氢等模块，可实现深远海绿色能源就地消纳。

山东新型储能建设提速

值得注意的是，此番调整发生在行业与企业的双重变量之下。

明阳智能披露的三季报显示，前三季度公司实现营业收入241.02亿元，同比下降8.37%；归属于上市公司股东的净利润为亏损9.83亿元，同比下降228.36%。

公司表示，业绩变动主要受电站产品无销售、交付低价订单致风机业务毛利率下滑、发电业务平均电价下降致收益减少、新增计提信用减值损失同比上升等因素影响。

而另一端，山东新型储能建设正在提速。按照部署，山东积极推动超级电容、飞轮、熔盐、液流电池、钠离子电池等新技术示范应用和商业化发展，全省今年新型储能装机要达到1400万千瓦左右。

到10月21日，山东电网新型储能装机规模已达1501.6万千瓦，同比增长55.6%，提前超额完成全年目标。

海外销量占比近半 归母净利却现腰斩

长城汽车“跛脚狂奔”困局待解

◆导报记者 刘勇 济南报道

近日，长城汽车发布2026年三季报。财报显示，公司海外销量继续保持较快增长，但归母净利润同比出现明显下滑。

在汽车行业整体利润率降至3.3%的背景下，长城汽车业绩分化并不意外，也折射出其在新能源转型与全球化布局推进过程中面临的盈利压力。

海外高增与国内失速

财报显示，长城汽车前三季度实现营业总收入1598.69亿元，同比增长4.09%；归母净利润仅38.26亿元，同比下滑55.69%；扣非净利润仅25.90亿元，同比跌幅达52.69%。其中，公司第三季度表现尤为严峻：营收577.67亿元，同比下滑5.68%；归母净利润13.62亿元，同比下跌40.75%；扣非净利润9.80亿元，同比下降48.25%。

长城汽车11月1日发布的产销快报勾勒出一幅矛盾图景。前10个月，公司累计销量104.07万辆，同比下滑2.42%。其中10月份，销量为12.03万辆，同比下降15.87%。支撑力量几乎全部来自海外：同期海外累计销售53.88万辆，占总销量比重已接近一半。10月单月，海外销量达6.29万辆，占比更是高达50.48%。

海外市场的高增长固然可喜，但依赖出口支撑销量、利润根基受到挤压的局面若持续过久，将不可避免地削弱其研发投入与渠道转型的资金储备



然而，海外销量的高增长并未转化为等比例的利润增量。相反，国内市场的结构性走弱正在吞噬盈利根基。被视为长城“利润奶牛”的坦克品牌，前10个月累计销量15.82万辆，同比下滑15.61%；WEY品牌前10个月销售7.52万辆，同比下滑1.39%；哈弗品牌前10个月销售58.61万辆，同比下滑4.96%。尽管欧拉品牌以翻倍增速销售7.16万辆，但基数过低，尚不足以填补坦克留下的利润缺口。

更令市场担忧的是新能源板块的整体疲软。前10个月，长城汽车新能源累计销量31.15万辆，较去年同期的32.46万辆下滑4.04%。在国内新能源乘用车渗透率超过65%的背景下，下滑意味着长城在主场赛道上的失速风险正在加大。

此外，三季报显示，长城汽车前三季度经营活动产生的现金流量净额仅为62.19亿元，同比下降70.92%。对于一家年营收规模近2000亿元的车企而言，这一降幅意味着内生“造血”能力正在经受严峻考验。

长城汽车在财报中对此的解释是：海外销量增长增加备货，以及加速供应商付款所致。这一说法有其合理性——海外扩张确实需要前置性的库存与资金投入。但结合利润端的表现看，现金流与利润的双双收缩，构成一个不太美妙的组合：赚到的钱变少了，留在账上的现金也在变少。

从“价格战”到“价值战”

长城汽车的利润承压，并非孤立事件。乘联会秘书长崔东树披露的数据显示，前三季度国内汽车制造业整体利润率仅3.3%，9月更是跌至1.4%，创近4年新低。上游原材料价格波动与终端促销的常态化，让“卖车不挣钱”从销售话术变成了行业现实。

值得注意的是，尽管“金九银十”的成色不足，但车企主动降价意愿反而在减弱。有媒体实地探访发现，多款车型优惠幅度较去年同期明显收窄，厂商与经销商开始将保住单车利润置于销量冲刺之上。这或许意味着，持续近两年的恶性价格战正出现边际缓和迹象，但对于长城而言，其自身产品结构青黄不接的阵痛，未必能靠行业大环境回暖来对冲。

国金证券在最新研报中预测，长城汽车出口持续高增、中高端新车陆续上市将驱动后续业绩修复，预计2026年至2028年归母净利润分别为52亿元、79亿元、106亿元。

此外，长城汽车董事长魏建军近年来反复强调“长期主义”与“有质量的市占率”，拒绝以亏损换销量。这一战略在财务稳健性上确有体现：前三季度毛利率维持在17%以上，在行业中仍属健康水平。

海外市场的高增长固然可喜，但依赖出口支撑销量、利润根基受到挤压的局面若持续过久，将不可避免地削弱其研发投入与渠道转型的资金储备。三季报中那份同比下滑七成的现金流数据，已经在提醒市场：海外扩张的投入，正在进入集中兑现期。

对于长城汽车而言，2026年的冬天，或许比往年更冷一些。