

补贴退坡成本承压 日韩动力电池发力后补贴时代

本报记者 伍月明 童海华 广州报道

随着补贴退坡的来临,外界对日韩动力电池企业卷土重来称为“狼来了”。

2月27日,宁德时代发布了其2018年的业绩快报,宁德时代在2018年全年实现营业收入296.11亿元,同比增长48.08%。据不完全统计,目前在动力电池企业中净利润最高的仍为宁德时代。

从市场情况来看,2018年,宁德时代装机量达23.5GWh,占据国内市场41%的份额,同比增长超过12个百分点;比亚迪装机量达11.4GWh,市场份额为20%。这两家企业合计市场份额超过60%。排名前五的企业合计市场份额达到73.9%,同比增长12.4个百分点。

净利润下滑

尽管动力电池市场需求快速增长,众多企业营业收入大幅增加,但依然有部分企业净利润出现下滑,增收不增利现象明显。

近日,多家电池企业发布2018年业绩快报,宁德时代、国轩高科、亿纬锂能、欣旺达等企业净利润都有不同幅度增长。

记者梳理发现,尽管动力电池市场需求的快速增长,众多企业营业收入大幅增加,但依然有部分企业净利润出现下滑,增收不增利现象明显。

宁德时代在2018年全年实现营业收入296.11亿元,同比增长48.08%,但归属于上市公司股东的净利润35.79亿元,同比下滑7.71%。对于2018年净利润的下滑,公司称,主要系2017年公司普莱德23%股权转让给东方精工并确认投资收益10.34亿元,2018年无此项收益。另外,公司于2018年9月份完成限制性股票激励计划首次授予登记,2018年需摊销总费用0.9亿元,预计对盈利造成一定拖累。

而另一头部企业比亚迪公布2018年度业绩快报显示,公司营业

在外界看来,动力电池市场份额的高度集中,反映了电池行业呈现产能过剩、高端产能供应不足的局面。

随着外资动力电池的门槛逐渐放宽,外部竞争将会日渐激烈,三星、LG、SK在内的韩系三大电池公司卷土重来,在华加紧布局投资建厂。

如何应对对外资动力电池的挑战并且赢得成本优势,宁德时代相关负责人在回应《中国经营报》记者时表示,希望专心研发技术,对于涉及评价其成本的瑞银报告并不发表看法。

比亚迪相关负责人则对此表示,比亚迪在动力电池的技术、经验、生产等诸多方面优势明显,涵盖原材料、研发、设计、制造、应用以及回收全产业链。

总收入达1300.55亿元,同比增长22.79%;归属于上市公司股东净利润达27.91亿元,同比下滑31.37%;基本每股收益0.94元,同比下滑32.86%。

此外,猛狮科技2018年度业绩预披露,公司全年实现营收11.72亿元,同比下滑70%;归属于上市公司股东净利润亏损21.87亿元,同比下滑1530%。国轩高科发布2018年度业绩快报显示,公司实现营收61.46亿元,比上年同期增长27%,并表示,主要系因新能源汽车补贴政策调整和行业竞争加剧等因素影响,动力电池销售价格下降所致。

据中国汽车技术研究中心统计,2017年,动力电池规划产能为228GWh,而实际出货量仅为37.6GWh,动力电池产能已出现严重过剩。此外,多家企业利润下降的主要原因是因为补贴的大幅退坡和市场竞争的加剧,当前政策和市场都指向优质动力电池。

补贴退坡 成本承压

2019年新能源汽车补贴预计退坡40%,2020年再退坡40%,直至全部退出。

作为电动汽车的心脏,动力电池因高昂的价格饱受诟病。

据麦肯锡2017年1月发布的调研报告显示,动力电池平均成本为1500元/kWh。按此成本来看,以一辆奇瑞EQ为例,按照23.6kWh电池容量来算,该车型动力电池的整体成本为3.54万元。

据公开资料显示,2019年新能源汽车补贴预计退坡40%,2020年再退坡40%,直至全部退出。而在动力电池市场,能否压低成本决定其赛场中的主动权。

分析机构瑞银提供报告显示,特斯拉与松下合作的锂电池生产技术正在不断压低成本,达到了111美元/kWh(约合人民币771元/kWh),已经成为目前业内第一,并优第二名LG化学20%左右。而国内知名电池生产企业宁德时代(CATL)则位于第四名,成本超过150美元/kWh(约合人民

币1042元/kWh)。

宁德时代相关负责人在回应记者时表示,希望低调专心研发技术,对于涉及评价其成本的瑞银报告并不发表看法。

不过,记者从多位业内人士处获悉,并不认同产能和出货量高于日韩企业的宁德时代在成本上却处于落后状态,瑞银报告中采取对比成本的样本并非宁德时代与其他企业的同档的产品,数据并不准确。

据国金证券研究所分析,宁德时代采用铝壳电芯技术方案,三元523体系能量密度低于LGC、SKI等软包电芯产品,随着811电池的量产,宁德时代能量密度将实现反超;当前宁德时代成本略领先于海外竞争对手;随着811电池产业链逐渐到达稳态,公司成本优势或将在未来2-3年内进一步放大。

各方“扩能”角逐市场

随着外资门槛逐步放宽,日韩动力电池企业对补贴退坡后的市场争相发力。

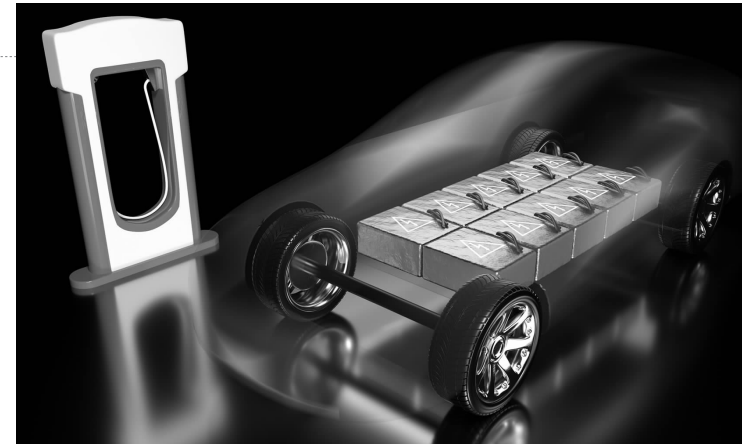
数据显示,2018年1-11月,我国新能源汽车动力电池装机总电量约44.1GWh,与2017年同期相比,增长约80.3%。《汽车产业中长期发展规划》显示,到2020年,国内新能源汽车年产销将达到200万辆。

动力电池企业也开始对产能进行扩张和布局。目前国内动力电池企业的领军企业——宁德时代率先打响产能扩张的步伐。产能方面目前除了宁德总部的生产基地继续扩大之外,在江苏溧阳、青海西宁也都有新的生产基地建成,另外宁德时代在接下巴马集团10亿欧元的电池大单后,根据合约,宁德时代最终将在欧洲建立的第一家海外工厂地址选在了德国图林根州。

据不完全统计,宁德时代在国内外已经与超过10家车企达成合作。宁德时代与国内车企的合作主要以成立合资公司的方式进行,除广汽集团外,还包括吉利汽车、上汽集团和东风汽车,并在不断“联姻”车企的过程中实现了销量规模快速增长。

宁德时代在国内的主要竞争对手比亚迪也启动产能扩张建设。以比亚迪为例,在2018年多次扩充产能。分别在青海海南川、重庆璧山以及西安高新区建立动力电池生产项目,总投资超过200亿元,计划生产60GWh动力电池项目。

比亚迪相关负责人告诉记者,目前,比亚迪位于青海省西宁市的动力电池工厂已正式投



本报资料室图

比亚迪相关负责人向记者表示,原材料上涨以及补贴退坡增加了电池行业盈利的不确定性。比亚迪在这方面已经做了充足的准备,有完善的应对措施。比亚迪在动力电池的上游原材料方面有深入布局,例如锂和钴。钴作为三元锂电池必须的材料,除价格上涨因素需要考虑外,更关键的还是供应体系的安全保障,所以比亚迪也有入股上游的钴资源企业,确保供应。

“比亚迪在各类电池技术领

域都在探索,都有储备,如果时机成熟,公司会考虑商业化。未来,比亚迪会根据电动汽车的需求,不断地更新电池技术。”上述人士表示。

财通证券分析称,后补贴时代,动力电池行业面临价格压力和竞争加剧的压力,电池企业应提前通过合资或者入股的方式深度绑定国内主流主机厂,不仅可以稳固市场份额,同时可有效抵御海外电池厂的冲击,提高整体竞争力。

长城华冠新三板摘牌 募资20亿元“打水漂”?

董事长回应:退市是主动选择

本报记者 郭少丹 北京报道

新三板摘牌、持续亏损、半年仅售出59辆车……造车新势力前途汽车及其母公司长城华冠近日被这些话题围绕。

近期,长城华冠围绕拟申请公

造车新企亏损成员

长城华冠成立于2003年,原以汽车设计为主营业务,2015年成立全资品牌前途汽车,同年作为新能源第一股在新三板挂牌,现主营业务为传统汽车、新能源汽车、军用车辆的设计以及电动车研发、生产、销售。

据记者统计,挂牌以来,长城华冠通过定向增发在新三板共募集资金超过20亿元,并多已投入到前途汽车造车计划中。

资料显示,2018年8月,长城华冠研发多年的首款电动高端跑车前途K50上市,品牌宣传、市场

“明星”企业摘牌之说

寻迹陆群“正向”发展——投放大批车型增加收入抵充成本、弥补亏损的思路来看,前途汽车正在紧锣密鼓地进行新品研发。

就量产车型的研发进展,长城华冠在公告中介绍,前途汽车以小型乘用车和中大型乘用车两大平台为基础,正顺利开展后续4款车型的研发试制工作。第二款产品前途K20双座版已进入量产产车试验阶段,其他3款基于小型乘用车和中大型乘用车平台的4座以上车型将在2019年4月上海国际

公司股票终止在新三板挂牌连发四则公告,并于2月27日起股票暂停转让。

自2015年在新三板正式挂牌至今,长城华冠共募得资金超过20亿元,是新三板的明星企业,旗下全资品牌前途汽车造车所需资金,

推广、营销网络搭建和售后服务方面的投入也随之加大。其季报显示,2018年前三季度,长城华冠的销售费用和管理费用同比增长近两亿元。

但外界传出,该款重资押注的开山之作前途K50上市以来仅售出59辆,这让长城华冠饱受争议。陆群在接受记者采访时表示:“这个数据和实际情况不符,我们从来没有向哪里申报过数据。”

据了解,前途K50定位为高端电动跑车,补贴后售价超过68万元。关于上市以来的实际销量,在

也主要靠长城华冠供给。和其他造车新企一样,连续亏损成为其前期大量支出和实现大规模量产前的“常态”表现。

然而,据传有数据显示曾被长城华冠寄予厚望的首款电动高端跑车K50自2018年8月上市以来,

受访时陆群未明确公布,表示跑车和走量轿车的销量没有可比性,前途K50的实际销量达到预期,能够高度支持前途汽车下一步发展。多年研究新能源汽车技术的分析人士宋楠认为,作为开山之作,前途K50上市一定程度上是在向外界定义长城华冠的技术状态,未赋予其大规模量产功能。

近几年造车新企蜂拥而起,前途汽车是为数不多的获得两张新能源汽车“准生证”的造车新企,自成立以来,长城华冠因前途汽车受到更多关注的同时,也受其“拖累”

笔近6亿元的募集资金也于2019年1月底完成入账。2018年前三季度,长城华冠5.25亿元的现金流量净额也由筹资活动现金流入额抵充而来。

而2019年2月20日,长城华冠发布了拟申请终止新三板挂牌公告,并于2月27日开市暂停股票转让。

针对这一突然之举,长城华冠官方回应称,根据公司整体战略规划,进一步资本市场运作筹划及长期经营发展的需要,结合当前市场

销量仅为59辆,让长城华冠饱受争议。此次长城华冠突然宣布从新三板摘牌,是否会前途汽车造车“前途”带来影响还不得而知。

针对上述情况,3月2日,长城华冠董事长陆群在接受《中国经营报》记者采访时表示,“我们在

成为造车新企亏损一族。

记者粗略统计,2015年至2017年长城华冠净利润亏损分别为:0.22亿元、0.98亿元、2.26亿元。这几年期间负债率最高超过69%,经营活动产生的现金流净额长期为负。

最新业绩预告显示,长城华冠亏损幅度在扩大。2018年长城华冠营业收入近1.60亿元,较2017年同期增加24.46%,归属于挂牌公司股东的净利润亏损6.06亿元,较2017年同期减少168.15%。

业内共识,新能源汽车行业属

环境、政策环境及公司所处的发展阶段等内外部因素,公司拟向全国中小企业股份转让系统申请公司股票终止挂牌。

对长城华冠摘牌的原因,不少业内人士解读为,长城华冠在新三板吸金乏力,支撑其造车计划快速发展承压。在此前采访中,多位证券人士向记者表示过,新三板现今资金流通性趋弱。

就上述问题,陆群告诉记者:“在这个时间点选择主动摘牌,是根据企业发展的阶段,谋求与资本

新三板上是受益的,选择摘牌,是因为新三板平台跟我们现阶段和下一阶段的发展有点儿不匹配。”同时,陆群告诉记者,接下来肯定要继续跟资本对接,寻求最好的产业技术和资本的结合点,助推公司继续前进。

于资金密集、技术密集和人才密集型行业,在专利技术、流程标准、信息管理、供应链管理、团队规模等方面需要持续加大投入,前期所需资金巨大。长城华冠亦表示,2018年净利润同比减少是公司持续加大新能源整车及核心零部件产业链投入所致。

针对近年来持续亏损的现状,陆群对记者表示,目前属于战略投入期,2020年前途汽车将有大批量的车投放市场,整车销量逐步上升,营收增加,对于弥补亏损可预期。

市场平台的匹配度。新三板现在按照其既有的部署和计划逐步发展,推出多种改革政策,我相信新三板将来肯定会越来越好,不过我们的发展节奏确实与新三板的发展节奏不匹配了。”

陆群还表示,过去三年多时间里,长城华冠在新三板受益颇丰,实现了融资,受到更多资本的关注。企业在不同的发展阶段,对接不同的平台,对于长城华冠来说,摘牌是公司慎重考量下的积极选择。

转科创板“充值”?

摘牌后,何去何从?长城华冠在公告中表述含蓄“进一步在资本市场运作筹划”。

记者从知情人处了解到,长城华冠在筹划登陆科创板,正在处理一些资本层面的技术问题。

陆群也向记者明确表示,“汽车行业一定要有技术支撑和资本助力才能成功。接下来肯定要继续跟资本对接,寻求最好的产业技术和资本的结合点。”

科创板是当下炙手可热的资本新地,3月5日政府工作报告中,首次将科创板写入其中,相关政策规则也于3月2日由证监会发布,各路资本和企业跃跃欲试。

上述知情人分析,以目前长城华冠的盈利状况和技术条件来看,符合科创板的“硬核”要求,长城华冠也需要一个更活跃的融资平台。而对于具体去向,陆群未明确透露,但并未否认筹划科创板一事,回应“什么可能都有”。

陆群在回应记者时表示,目前还没有确定。“和资本对接,长城华冠和前途汽车都可以,只要能解决问题、促进企业发展。”陆群称,董秘尚在筹划,如何解决当下存在的很多技术层面的问题。

业内人士也普遍认为,造车新企仅靠传统的债权融资来获得充足的工厂建设及研发资金远远不够,亟须依靠一级市场股权投资的方式来获得发展。