

上游电池厂净利大涨 下游整车厂竞争格局转变

# 新能源汽车市场重塑

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

10月下旬，宁德时代、融捷股份等动力电池相关企业陆续公布三季度报或业绩预告，绝大多数动力电池厂营收、净利均增长明显。与之相反，下游的新能源整车厂净利润却不尽如人意，投资也回归理性。

激流勇进的投资浪潮退去后，新能源汽车市场格局也发生了转变，尤其在智能化竞争下半场，造

## 动力电池相关企业盈利增长

得益于下游新能源汽车渗透率加大，动力电池相关企业营收、净利润等均出现大幅增长。

随着新能源汽车渗透率逼近30%，产业链上游动力电池装机量也出现大幅增长。根据中国动力电池产业创新联盟数据，今年1~9月国内动力电池装机量达193.7GWh，同比增长110.5%。与去年相比，今年前三季度动力电池装机量翻番。得益于此，动力电池相关企业营收、净利润等均出现大幅增长。

首当其冲，宁德时代前三季度以92.02GWh装机量排名第一，市场份额约47.51%。今年前三季度，宁德时代营业收入为2103.4亿元，同比增长186.72%；归属于上市公司股东的净利润为175.92亿元，同比增长126.95%。基本每股收益约为7.404元。

对于今年前三季度营收大增的原因，宁德时代表示，业务规模增长、产销量提升带动营业收入相应增长。而在宁德时代最近的投资者电话会议中，宁德时代表示，今年第三季度电池系统销量90GWh左右，其中动力电池销量占电池系统销量80%左右。

展望四季度，宁德时代表示，当前行业需求持续增长，公司产能利用率比较饱和，叠加明年补贴退坡对今年年底需求的潜在拉动，四季度销量可能环比增长。特别对于四季度毛利率，宁德时代称：“尽管公

司与大部分动力电池客户协商确定了价格联动机制，但毛利率还受原材料价格、产能利用率等因素影响。预计四季度毛利率环比三季度将进一步改善。”

而比亚迪副董事长吕向阳间接持股的融捷股份今年前三季度实现营收16.82亿元，同比增长208.65%；净利润12.55亿元，同比增长4533.03%；扣非净利润12.57亿元，同比增长5122.92%。对于营业利润、净利润等变动情况，融捷股份表示，锂电材料及锂电设备市场需求旺盛，锂电材料及其产品价格持续上涨。

同时，报告期内，融捷股份的锂盐、锂电设备和锂精矿产品的营业收入和利润均大幅增加；经营锂盐业务的联营企业大幅盈利，公司确认的投资收益大幅增加；报告期内，随着联营企业耗用锂精矿产出锂盐并销售，上年度未实现的锂精矿内部交易利润同步实现。

此外，亿纬锂能前三季度营收约242.83亿元，比上年同期增长112.12%；净利润26.66亿元，同比增长20.3%。新能源车锂电池隔膜领域的恩捷股份今年前三季度营收92.80亿元，同比增长73.81%；扣非后的归母净利润31.12亿元，较上年同期的16.28亿元几近翻番。

## 新能源整车厂利润待提升

动力电池原材料价格上涨，动力电池厂商不得不调整电池售价，下游新能源整车企业普遍亏损的状况更加严峻。

当前，不仅新能源汽车加速出海，而且动力电池厂商也正加速出海计划。包括宁德时代、亿纬锂能等多家动力电池厂商已在匈牙利等海外地区扩产建厂，拓展国际业务。业务、盈利双增长的动力电池相关企业在资本市场也备受青睐。

10月初，中创新航在港交所正式上市，成为首家登陆港股的动力电池企业。上市首日，中创新航以101亿港元的募资额，创造了港股市场2022年的第三大IPO。此外，欣旺达电动汽车电池有限公司宣布完成80亿元A轮融资，博华资本、深创投、源码资本和国家绿色发展基金联合领投，投后估值约为300亿元。

融捷股份三季报披露，东方新能源汽车主题混合型证券投资基金、国投瑞银新能源混合型证券投资基金、信澳新能源精选混合型证券投资基金、国投瑞银产业趋势混合型证券投资基金等基金公司均位列前十大流通股股东。

资本追逐动力电池赛道的背后，是动力电池原材料价格的上涨。

公开资料显示，9月新能源汽车产业投融资事件仅19起，较8月份减少38.7%，且最高金额仅13.7亿元。从细分领域来看，新能源整车企业的融资已逐渐回归理性，原有的市场格局已被打破。

在造车新势力忙着调整之际，传统车企向新能源赛道大象转身已进度过半，新能源汽车竞争格局正被重塑。10月20日，广汽埃安已完成A轮融资，按照规划，广汽埃安挂牌时原计划融资

150亿元，而最终融资总额已超180亿元，募资规模超出原计划22%。这也是2022年以来，汽车整车领域最大的一笔融资。

此外，奇瑞汽车也加速上市步伐。2020年奇瑞汽车提出加速上市计划，目标于2022年登陆资本市场。今年9月，奇瑞控股董事长、奇瑞汽车董事长尹同跃就“上市”一事表示：“增资扩股完成后，奇瑞已将加快上市工作提上重要日程。”

除了资本层面，在造车新势力方面，比亚迪已计划自主研发智能驾驶专用芯片，并加强操作系统的技术突破。此外，长安汽车目前已与禾赛科技正式达成合作关系，后者是全球自动驾驶及高级辅助驾驶(ADAS)激光雷达的品牌，其研发的激光雷达产品AT128单月交付量已突破万台。根据规划，长安汽车SDA架构下的多款全新车型将确认搭载禾赛AT128车规级超高清激光雷达。



广东省公共充电桩达34.5万个，新能源汽车渗透率逐渐加大。 本报资料室/图

损也有所扩大。据特斯拉日前公布的财报显示，特斯拉汽车业务第三季度的毛利率为27.9%，同比出现下滑。截至当地时间10月20日收盘，特斯拉股价大跌6.65%，市值一天蒸发了462亿美元。日前，特斯拉已宣布旗下两款主要车型Model 3和Model Y全系降价。

而小鹏汽车今年9月交付8468辆，环比分别下降18.7%和11.6%，在车市传统旺季中出现销量下滑的同时，小鹏汽车股价也出现下滑，为此小鹏汽车董事长何小鹏回购股份。另据小鹏汽车财报数据，今年上半年，小鹏汽车亏损扩大至44.02亿元，同比增长122%。

## 新能源汽车竞争格局生变

在造车新势力忙着调整之际，传统车企向新能源赛道大象转身已进度过半。

公开资料显示，9月新能源汽车产业投融资事件仅19起，较8月份减少38.7%，且最高金额仅13.7亿元。从细分领域来看，新能源整车企业的融资已逐渐回归理性，原有的市场格局已被打破。

在造车新势力忙着调整之际，传统车企向新能源赛道大象转身已进度过半，新能源汽车竞争格局正被重塑。10月20日，广汽埃安已完成A轮融资，按照规划，广汽埃安挂牌时原计划融资

150亿元，而最终融资总额已超180亿元，募资规模超出原计划22%。这也是2022年以来，汽车整车领域最大的一笔融资。

此外，奇瑞汽车也加速上市步伐。2020年奇瑞汽车提出加速上市计划，目标于2022年登陆资本市场。今年9月，奇瑞控股董事长、奇瑞汽车董事长尹同跃就“上市”一事表示：“增资扩股完成后，奇瑞已将加快上市工作提上重要日程。”

除了资本层面，在造车新势

# 跨国车企加码中国市场：宝马扩建电池生产中心 大众投资168亿元建立合资公司

本报记者 陈茂利 北京报道

多家跨国车企加码中国，开启新一轮投资高潮。

近日，宝马集团宣布，将采购远景动力(中国电池科技公司)生产的下一代锂离子电芯，使用在美国斯帕坦堡工厂将生产的下一代电动车型上。今年9月，宝马集团向宁德时代、亿纬锂能两家合作伙伴授予了价值超过百亿欧元的电芯生产需求合同。

短时间内牵手三家电池供应商，可见正在推进电动化进程的宝马集团对电池的“胃口”之大。另

据《环球时报》报道，宝马集团将再投资百亿元人民币扩建其在沈阳的高压电池生产中心。就此，《中国经营报》记者向宝马方面求证，对方未作出回应。

不过，记者关注到，在前不久举办的2022世界新能源汽车大会上，宝马集团董事长齐普策曾透露，“宝马集团对中国市场的长期发展充满信心，将持续加大对华投资。”

同期，大众汽车集团(以下简称“大众集团”)宣布，旗下软件公司CARIAD将与地平线成立合资企业并控股。大众集团计划为本

次合作投资约24亿欧元(合人民币168亿元)。

为何宝马、大众等跨国车企纷纷加码中国？惠誉评级亚太区企业研究董事杨菁在接受记者采访时表示，“近期对中国的这些投资说明跨国车企对于中国市场的重视，尤其是对于下一阶段在中国市场加速电动化的决心。在目前全球汽车电动化、智能化浪潮下，跨国车企正加大对上游关键环节的投资，包括电池、车用芯片和软件等传统汽车行业鲜有涉及的领域。这是它们试图加强产业链话语权的战略性布局。”

“从全世界范围看，锂电产能大部分在我国，全球的能源转型与燃油汽车电动化也无法离开中国，欧洲汽车企业也在加速布局新能源汽车的转型，这对于中国企业来说也是利好，彼此的产业互补性比较强。”北京特亿阳光新能源总裁祁海坤接受记者采访时指出。

梅赛德斯-奔驰集团股份公

司董事会主席康林松在近日举办的“梅赛德斯-EQ 科技日”上表示，他坚信电动化是汽车产业发展的未来趋势，而中国在碳中和、电动化领域的发展居于全球领先地位。

梅赛德斯-奔驰集团股份公司董事会主席康林松在近日举办的“梅赛德斯-EQ 科技日”上表示，他坚信电动化是汽车产业发展的未来趋势，而中国在碳中和、电动化领域的发展居于全球领先地位。

“过去十年当中，中国建立了强大的可持续技术产业基础，无论是太阳能、风能还是高压动力电池，中国不单单在市场容量方面处于领先地位，同时更引领全球创新风潮。如果某项技术在中国形成规模，就能在全世界规模化应用。”齐普策表示。

梅赛德斯-奔驰也非常看好中国新能源汽车发展前景，康林松直言，非常看好中国汽车市场的创新浪潮，也正在积极参与其中，“我们相信未来2~4年，更高端的豪华细分市场也将迎接电动化、智能化的长足发展。为此，梅赛德斯-奔驰正在并还将持续投入数十亿欧元以推动研发创新。”

据康林松介绍，梅赛德斯-奔驰一方面将不断扩大在中国的研发布局；另一方面不断深化本土合作，希望来自中国的前沿技术和创新价值不仅可以带给中国客户，也能带往全球市场。

## “借力”中国新能源产业链优势

“这次投资是我们在中国深耕多年来的最大单项投资，这表明了我们对于中国市场的信心和承诺。”贝瑞德在接受采访时毫不掩饰对中国市场的信心。

为何宝马、大众等跨国车企纷纷加码中国市场？中国作为宝马、大众、梅赛德斯-奔驰最大的单一市场，重要性不言而喻。上述跨国车企在中国市场的表现，将直接影响它们正在推进的电动化进程。

就中国市场的重要性，大众汽车集团前CEO赫伯特·迪斯曾表示，“中国对我们来说非常重要，不仅是重要的市场之一，更是引领汽车行业向下一代演进的技术中心之一。”

“过去十年当中，中国建立了强大的可持续技术产业基础，无论是太阳能、风能还是高压动力电池，中国不单单在市场容量方面处于领先地位，同时更引领全球创新风潮。如果某项技术在中国形成规模，就能在全世界规模化应用。”齐普策表示。

当下，宝马集团正在稳步推进电动化战略。按照规划，2022年内，宝马集团的量产及试生产纯电动车型将达15款；基于全新构架的“新时代”车型将在2024年开始试生产，并于2025年亮相；到2025年底，宝马集团计划在全球交付200万辆纯电动车。

2025~2030年，宝马将推出纯电架构的“新时代”车型，同时将纯电比例逐步提升至50%。

庞大的销量意味着宝马集团未来对于电池的需求量将会很大，因此，提前与宁德时代、亿纬锂能、远景动力等电池厂商签订合同，扩建电池生产线对宝马来说有助于强化电池产业链话语权。

“从整个汽车产业链来说，目前中国在新能源车产业链中上游形成了较强的竞争优势。尤其是在电池制造、电池零部件、电池金属加工等领域处于领先地位。虽然欧美都试图提升电池产业链本土化程度，但短期内缺口应该还是需要从中国进口来填补。”杨菁向记者表示。

祁海坤分析指出，“我国动力电池产业链比较完善，锂电池原辅材料布局比较早且广泛，动力电池产品在具有先进性能的基础上，还有很好的性价比，这就是中国动力电池企业的综合优势。”

对于更早地在中国布局电池产能的大众集团来说，当前的重点是提升软件开发能力。在“软件定义汽车”的智能电动时代，汽车的竞争已经从发动机、变速箱等硬件转向“软件业务”，依托软件代码的智能网联、自动驾驶、OTA远程升级功能越来越受消费者青睐。

为什么是地平线？实际上，大众集团与地平线、华为都传过绯闻。对于最终选择地平线，有业内人士认为，主要是看重地平线前装量产能力、产品质量经过市场验证。

地平线成立于2015年，主要从事边缘人工智能芯片的研发，也是中国国内首家实现车规级人工智能芯片前装量产的企业。地平线已与国内20余家车企签下先后推出车载智能芯片征程2、征程3，以及面向高等级自动驾驶打造的第三代车规级产品征程5。

对于这次合作，大众集团直言，“将加快大众集团面向中国市场的高级驾驶辅助系统和自动驾驶系统开发进程。”

## 跨国车企纷纷加码中国投资

提高电动化竞赛“武力值”，近期，宝马集团先后与宁德时代、亿纬锂能、远景动力签订电芯生产合同。

10月19日，宝马集团宣布，将采购远景动力生产的下一代锂离子电芯，使用在美国斯帕坦堡工厂将生产的下一代电动车型上。远景动力也将在美国南卡罗来纳州新建工厂以生产这些电芯，该工厂计划年产能将达30 GWh。

远景动力是宝马集团新一代电动汽车电池供应链出现的第三家公司。今年9月，宝马集团宣布与宁德时代和亿纬锂能签订价值超过百亿欧元的电芯生产需求合同。两家公司将在华和欧洲分别建立两家电芯工厂，每家电芯工厂年产能均可达到20 GWh。

据了解，宝马与远景动力、宁

德时代以及亿纬锂能等中国电芯供应商的合作，遵循“供应跟随生产”的原则。

值得一提的是，据《环球时报》报道，宝马中国内部人士透露称，宝马集团还将再投资百亿元人民币扩建其在沈阳的高压电池生产中心，扩大在中国的电池项目。若扩建完成，该中心将成为宝马集团全球第三家，也是最重要的一家动力电池中心。

公开资料显示，宝马集团于2017年创立华晨宝马动力电池中心，集电池研发、生产及测试于一体。2020年9月，华晨宝马动力电池中心二期正式建成投产，成为了全球首个生产宝马第五代动力电池的生产基地。

与宝马相比，电动化战略更“激进”的大众更早地推进在电池产业链上的布局，目前，布局重点

开始转向自动驾驶领域。

10月中旬，大众集团宣布，旗下软件公司CARIAD将与地平线成立合资企业并控股(持股60%)，大众计划为本次合作投资约24亿欧元(合人民币168亿元)，该交易预计在2023年上半年完成。

据了解，CARIAD将携手地平线开发领先的、高度优化的全栈式高级驾驶辅助系统和自动驾驶解决方案，在单颗芯片上集成多种功能，提高系统稳定性，节约成本，降低能耗。

大众汽车集团(中国)董事长兼首席执行官贝瑞德对投资进行了详细披露，“我们与地平线之间的合作包括两个方面：第一，我们将对地平线投资10亿美元，这笔投资将使我们成为地平线的关键战略合作伙伴，深度参与到他们的长期技术创新和业务发展中；第

二，CARIAD和地平线将成立合资公司，此项投资约13亿欧元。CARIAD在其中占多数股比，这也是我们进一步打造技术合作能力的基础。”

梅赛德斯-奔驰也非常看好中国新能源汽车发展前景，康林松直言，非常看好中国汽车市场的创新浪潮，也正在积极参与其中，“我们相信未来2~4年，更高端的豪华细分市场也将迎接电动化、智能化的长足发展。为此，梅赛德斯-奔驰正在并还将持续投入数十亿欧元以推动研发创新。”

据康林松介绍，梅赛德斯-奔驰一方面将不断扩大在中国的研发布局；另一方面不断深化本土合作，希望来自中国的前沿技术和创新价值不仅可以带给中国客户，也能带往全球市场。