

计划总投资金额超万亿元

动力电池赛道火热 地方国资企业加速入局

本报记者 于典 张家振 上海报道

随着市场需求持续增长,动力电池行业的扩产规划纷至沓来。据不完全统计,今年以来,动力电池领域计划总投资金额已超过万亿元,其中半数项目的投资规模在100亿元以上。

以行业龙头孚能科技(赣州)股份有限公司(以下简称“孚能科技”,688567.SH)为例,公司日前披露的定向增发结果显示,拟募集资金33.18亿元,发行对象最终确定为3家来自广州市国资委旗下的公司。

定向增发终落地

值得注意的是,三位新股东的背后实控人均指向广州市国资委。

自去年9月首次发布公告以来,孚能科技历时一年多的定向增发最终正式落地。

根据公告,孚能科技此次定增发行1.4亿股,最终发行价格为23.7元/股,募集资金总额为33.18亿元。发行对象最终确定为广州工业投资控股集团有限公司(以下简称“广州工控”)、广州产业投资控股集团有限公司(以下简称“广州产控”)和广州创新新能源投资合伙企业(有限合伙)(以下简称“创兴新能源”)。

据了解,广州工控、广州产控和创兴新能源三家企业的认购资金分别为11.71亿元、11.01亿元和10.46亿元,对应获配股数分别为0.49亿股、0.46亿股和0.44亿股。本次发行完成后,三家企业将分别持有孚能科技4.08%、3.84%和3.65%的股权,分别位列第三、第四和第五大股东。

值得注意的是,三位新股东的背后实控人均指向广州市国资委。市场人士分析认为,这或许意味着孚能科技此番引入的真正大股东为广州市国资委,其人股孚能科技的初衷或是为了弥补当地动力电池方面的短板,强化与头部动力电池企业的合作。

根据孚能科技此前披露的定增预案,募集资金主要用于高性能动力电池项目和科技储备资金,通过购置高端智能化关键制造设备,进一步提升公司动力电池的技术水

对此,市场分析人士认为,广州市国资企业入股孚能科技,也是希望能够填补动力电池产能方面的空白,满足当地汽车产业的电池需求,探索出相对完整的动力电池生产模式。未来,孚能科技与当地的合作将更为紧密,或将在广州区域进一步加大产能建设。

对于上述说法,孚能科技相关负责人日前在接受《中国经营报》记者采访时表示:“如果公司与广州市国资企业有进一步的合作进展,会以公告形式对外披露,具体信息以公告为准。”

平及生产工艺,扩充高端产能。

孚能科技方面表示:“募集资金到位后,公司总资产和净资产将同时增加,资产负债率将有所下降;公司整体资金实力和偿债能力得到提升,资本结构得到优化;募投项目的实施有利于实现公司业务范围的进一步拓展,巩固和发展公司在行业中的竞争优势,提高公司盈利能力。”

除了引入外部股东、加速对外融资外,孚能科技电池项目的建设步伐也在加快。例如,孚能科技年产30GWh新能源车电池项目,近日已在江西省赣州市正式开工建设。

从8月初发布拟与赣州经济技术开发区管委会签订《投资合作意向协议书》的公告,到如今项目正式破土动工,间隔仅3个月,孚能科技的产业布局和项目推进速度可见一斑。

而随着产能持续释放,孚能科技的营收也在快速增长。财报数据显示,今年前三季度,孚能科技实现营收86.3亿元,同比增长339.22%。尽管孚能科技业绩整体呈亏损状态,但亏损幅度较2021年同期减小,且已在今年度二季度单季度实现了盈利。

对于营收快速增长的原因,孚能科技方面表示:“公司订单较上年同期大量增加,随着公司新建产能逐步爬坡完成,产销量较上年同期实现大幅增长,加之售价提升,公司营业收入实现大幅增长。”

扩产计划再加码

今年年内动力电池领域已至少公布了75个投资计划,总投资金额超过万亿元。

事实上,孚能科技加速推进项目落地,只是动力电池企业掀起扩产热潮的一个缩影。

今年以来,动力电池企业的扩产浪潮可谓“一浪高过一浪”。近期,在不到半个月的时间里,宁德时代、中创新航、欣旺达、孚能科技和蜂巢能源等头部企业纷纷宣布了相关扩产消息。

10月底,欣旺达东风宜昌动力电池生产基地项目在宜昌高新区生物产业园正式开工。该项目计划总投资120亿元,规划建设30GWh动力电池产能,项目分两期建设,其中一期为20GWh产能。

同期,蜂巢能源在四川遂宁基地举行了蜂巢能源遂宁动力电池锂离子电池项目投产仪式,标志着蜂巢能源在西南地区的第一个生产基地进入投产阶段。

与此同时,动力电池企业在产业链上下游的布局也在加快。近日,国轩高科子公司国轩科宏旗下的高端正极材料项目投产仪式在安徽省合肥市庐江高新区举行。据了解,该项目投产后,国轩科宏将具备年产10万

“筑巢引凤”促发展

面对万亿级大市场,各地也在积极“筑巢引凤”,发挥自身优势构建相关产业链。

有业内人士在接受记者采访时表示,相较于企业层面的募资扩产计划,市场之所以对孚能科技保持较高的关注度,核心在于地方国资企业入局新能源动力电池赛道。

事实上,在众多动力电池企业加速产能扩张的同时,其对于资金的需求也愈发旺盛。而面对原材料的价格波动和产能建设所需的大量资金,引入资金实力雄厚的国资企业,无疑将有助于动力电池企业加快新项目建设

的进程。广东省体制改革研究会执行会长彭澎认为,广州市国资企业和孚能科技的合作可谓是一场

吨高端正极材料产能能力,而待20万吨产能全部达产后,产值将突破百亿元。

另据不完全统计,今年年内动力电池领域已至少公布了75个投资计划,总投资金额超过万亿元,其中有近半项目的投资规模在100亿元以上。

对于推进扩产计划的原因,多家动力电池企业给出的原因可概括为:“为满足公司未来业务发展和市场拓展的需要,确保客户订单及时履约交付,公司拟相应进行产能建设,进一步完善生产基地布局。”

今年以来,国内动力电池的产量和装机量不断增加,市场需求不断增加也让动力电池企业更依赖于产能扩张。中国汽车动力电池产业创新联盟日前发布的数据显示,今年1~10月,我国动力电池累计产量达425.9GWh,同比增长166.5%;累计装车量达224.2GWh,同比增长108.7%。

此外,根据能源市场调研机构SNEResearch公布的测算数据,到2025年,全球动力电池产



随着需求不断增长,动力电池企业也在大力推进扩产计划。图为孚能科技赣州新能源车电池项目举行开工仪式。 本报资料室/图

产缺口将达37%,装车量缺口将达25%,将持续供需紧张的状态。

兴业证券发布的研究报告指出,在新能源汽车市场延续高景气度的背景下,动力电池装机需求同步上升。主要电池企业均在加速扩张,宁德时代预计到2025年底的产能可达700GWh以上,中国企业的竞争能力将进一步增强。

“汽车产业加速迈向电动化、新能源化,是全球范围内的确定性发展趋势。目前,动力电池的扩产预期不仅来源于新能源汽车的发展,也包括储能等多个领域都有较大的需求。”业内人士在接受记者采访时也表示,头部企业也在加速扩产,以在扩大市场份额、实现规模化效益的同时,保持行业领先和优势地位。

中创新航等头部动力电池企业的总部均设在常州市。

相关统计数据显示,截至2021年底,常州市动力电池已建、在建总产能超过260GWh,在全球范围内处于领先地位。仅在今年上半年,常州市的动力电池产能就占据了全国总产能的三分之一。

而在今年召开的世界动力电池大会上,四川省宜宾市共签约动力电池和新能源汽车配套项目48个,涵盖正极材料、负极材料、隔膜、电解液、铜(铝)箔、结构件和电池回收利用等多个领域,签约总金额962亿元。

值得注意的是,动力电池行

业扩产热潮之下的产能过剩风险也是市场关注的焦点。在业内人士看来,在纷纷扩大产能的同时,如何进一步加强统筹规划布局,推动动力电池行业高质量发展同样关键。

“目前,新能源汽车正成为站在‘风口’的行业,吸引了大量技术、资本的汇拢、集聚,加之一些地方政府也有转型升级方面的愿望,在各方因素的共同作用下,部分省市、地方确实存在着盲目投资和重复建设的情况。”工信部副部长辛国斌此前公开表示,“但我们认为,这些问题是发展中的问题,随着产业的成长、成熟,都会逐步消化解决。”

上汽集团祖似杰：电动化上半场 智能化下半场 终极一定是生态化

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

“生态域的推出是为了将手机和物联网完全串联。没有割裂的车机生态,手机和智能汽车之间的APP可以相互流转,无论是从信息安全角度还是从APP使用流畅性角度,都可以使手机和智能汽车成为彼此生态域的一部分。”日前,上汽集团副总裁、总工程师祖似杰在接受《中国经营报》等媒体记者采访时如是说道。

向“电动+智能+生态”时代“全速前进”

当前,绿色低碳发展已成为全球共识,数字科技创新方兴未艾,汽车产业正经历前所未有的大变局。这两年,在国家政策、企业创新、用户认可的综合作用下,我国新能源汽车实现了“快速发展”,并正向着“电动+智能+生态”更高阶的智能汽车新时代“全速前进”。

在新赛道上,中国车企正在完成从“跟跑”到“并跑”再到“领跑”的角色转换,上汽集团也在持续努力探索智能汽车新时代“场景创造价值,数据决定体验,软件定义汽车”的实现路径。

众所周知,智能汽车区别于传统汽车的最大特征,就是具备“自学习、自成长”的能力,离不开软硬件的支撑。在硬件方面,上汽充分发挥龙头作用,努力担

近日,第二届上汽零束SOA平台开发者大会在上海举行。在本届大会上,上汽集团和OPPO联合发布《生态域白皮书》,通过向全行业开放技术标准和开发资源,共同建设一个“服务可定制、多端可接入、品牌可兼容”的智能汽车生态圈。

据悉,上汽集团和OPPO首创物联世界的全新物种“生态域”,并将其以“域控制器”的形式引入整车电子架构,通过软件定义的手段,率先开启智能汽车、智能手机

当“链长”角色,在车规级芯片、域控制器等领域,与地平线等伙伴开展了广泛深入的战略合作。

在软件方面,上汽在零束“银河”全栈1.0的基础上,还将推出全新的大算力计算平台,以及自研的操作系统,打造具有更强性能的“智慧大脑”,并以数据为驱动,不断迭代升级“智驾、智舱”等功能,为用户提供更安全、更便捷、更愉悦的使用体验。

记者了解到,相较于手机等消费电子产品,汽车的应用场景要丰富得多,对开发者来说,更有乐趣,也更具挑战性。随着智己、飞凡等整车产品落地,智能汽车应用软件“开发—测试—发布—购买及激活运行”的全链路已经打通,SOA数字商城也即将上线,很快将真正实现软件“可买、

“生态互融”。

记者了解到,广泛兼容的“生态域”,能够实现不同端之间的发现和连接,从数据传输、软硬件框架、标准建立等多方面支撑生态系统建立与拓展,打通不同硬件、操作系统和模块之间的交互壁垒。

除了“车-机跨端融合”的“生态域”外,今年以来,上汽集团继续携手生态伙伴在电动智能网联新赛道上稳步前行。初步构建“157X”创新技术体系,包括重组

可卖、可订阅”,进而达成从“技术创新—商业变现—价值回报”的业务闭环。

在开发者社区方面,截至目前已有超过5000名开发者在开发者平台上完成注册,初步开发了800余款场景和轻应用类产品。

今年7月,零束SOA数字商城完成初步建设,明年用户就能在搭载零束“银河”全栈解决方案的量产车型上,通过手机或车机数字商城,获取包括智能场景、主题皮肤、游戏应用、音效、音乐、智能驾驶、智能座舱等在内的优质安全数字化产品和服务,实现千人千面的SOA设计理念的闭环。

记者注意到,在首届SOA平台开发者大会上,上汽集团曾提出3000亿元创新投资计划。祖

似杰列举了上汽集团过去一年在产品、技术、海外业务,以及生态合作方面的诸多成果。

以生态合作为例,祖似杰表示,电动化上半场,智能化下半场,终极一定是生态化,整个智能网联汽车变成一个大的生态,就像手机一样,手机本身不重要,重要的是手机的生态。

“比如地平线,我们是它的第一大股东,我们还投了20多家国内的芯片公司,我们瞄准打造中国的车规级芯片,为整个行业做贡献,所以在芯片、操作系统的一些产业链建设上投入了比较大的资源。”祖似杰表示,“同时随着新能源汽车市场渗透力提升,我们在电池、电驱的产能上,还有工厂的智能化改造上,已经能够满足下一步产能的需求。”

率先开启车、机“生态互融”

据悉,智能汽车作为一个新物种,将成为联通万物的超级移动大终端。上汽集团联合OPPO在行业内首创“生态域”概念。一方面,率先实现了手机生态与汽车的跨界融合,推出了“车与手机”应用场景下的30项功能,并将不断拓展到智能穿戴、智能家居、智能办公等IoT(Internet of Things,物联网,缩写“IoT”)领域,实现智能技术的跨界跃迁,满足用户“场景连续、多端协同”的需求。

另一方面,上汽集团将秉持“开放合作”的理念,打通不同品牌硬件、操作系统和产品之间的交互壁垒,构建广泛兼容的生态域底层协议。

基于最大的移动IoT平台——智能汽车、先进的整车电子架构和面向服务的软件平台,“生态域”将帮助智能手机等IoT设备以“域”的存在形式接入智能汽车大生态,打通家庭、出行、办公等一系列场景,为用户打造一个连续完整、服务随人、开放灵活的智能生活全新体验。

对于生态域的推出,祖似杰表示,“生态域联合实验室作为上汽零束和OPPO深化战略合作的一部分,双方将共同投入、共享产权,一起开展生态域领域的底座技术和商业模式探索,与第三方共享OPPO应用服务开发平台和上汽SOA开发者平台的开发资源,形成面向物联网世界的开放生态,促进生态域形成新的行业标准。”

记者了解到,通过生态域的

支持,智能汽车与智能手机能够真正实现无感连接、资源共享、数据互通。如通过手机触屏、麦克风进行输入,通过车载屏幕、扬声器进行输出,场景应用都能实现跨端无缝流转,包括用户的数据、文件、使用习惯也可一并同步,满足场景连续、多端协同的用户需求,享受服务随人、开放灵活的智慧出行新体验。

“生态域的发展是为了促进形成新的行业标准。生态域的标准建立之后,不同品牌的手机、不用品牌的智能汽车,都可以加入到这个未来用户智能生活的大生态,以用户为本的企业价值观也因此得以实现。”祖似杰表示。

除此之外,生态域的应用流转可以自动适配中控屏、副驾屏以及后排屏幕对应的尺寸,将手机丰富的应用生态与智能座舱深度融合,给用户带来最舒适贴心的驾乘体验。

对于开发者而言,生态域支持一次开发多端部署,实现手机与车机能力互调、应用服务分布协同,还可以让开发者自由推广、分享应用,并通过订阅、授权、增值服务获取收益,大大提升开发效率。

祖似杰表示:“生态域的共生是为了吸引更多的生态合作伙伴(包括手机厂商和车企等)。这不仅丰富用户体验、壮大智能电动汽车生态的需要,也是智能化技术实现跨界跃迁的必然,将会重新定义汽车产品,改变用户的生活方式。”