

中国动力电池“出海记”

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

近日,在宁德时代全资子公司广东瑞庆时代新能源科技有限公司(以下简称“瑞庆时代”)的仓库中,广州海关所属肇庆海关关员对19个集装箱1000余块锂电池组进行现场查验。查验合格后,这批锂电池组将出口海外,在大型风光电力

拓展海外市场

随着新能源汽车出口量上涨,今年以来,动力电池出口量快速增长。中国汽车动力电池产业创新联盟发布的数据显示,1~9月,国内动力电池出口量共计90.6GWh。

当前,构建国内国际双循环相互促进的新发展格局使国内市场和国际市场联通,成为国内企业迈 步海外市场的动力之一,外贸出口持续升温,汽车及动力电池出口成为亮点。

根据海关总署发布数据,1~10月,汽车出口总值达3091.7亿元,同比增长72%。另据中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)最新月度数据,1~10月,汽车企业出口245.6万辆,同比增长54.1%。其中,新能源汽车出口49.9万辆,同比增长96.7%。

而随着新能源汽车出口量上涨,

产能扩张助推“出海”

目前国内约有40家动力电池厂商具备供货能力,而国内动力电池装机量前五名的厂商市占率已超过80%，“出海”已成为动力电池厂商消化产能的方式之一。

乘联会最新消息显示,1~10月,国内新能源汽车累计渗透率达24.7%,与此同时,动力电池厂商也加速产能扩张。据记者不完全统计,2022年,动力电池领域投资项目已超60个,金额突破6亿元,但国内拥挤的动力电池赛道能否消化大规模扩张的产能,却是未知数。

在11月中旬的高工锂电年会上,高工锂电董事长张小飞预计,2022年国内动力电池出货量增速将由2021年的183%降至117%,2023年至2025年或将进一步下降。业内关于动力电池产能过剩

储能、通信基站后备电源、家庭储能等领域发挥重要作用。

实际上,瑞庆时代出口锂电池只是当前国内动力电池出口的一个缩影。随着全球新能源汽车快速发展,国内新能源汽车出口量大幅增长,上游的动力电池出口量也随之迅猛增长。《中国经营报》记者从海关总署广东分署获

今年以来,动力电池出口量快速增长。中国汽车动力电池产业创新联盟发布的数据显示,1~9月,国内动力电池出口量共计90.6GWh。10月,国内动力电池出口量达14.7GWh。以此计算,今年前10月,国内动力电池出口量累计已超过105GWh。

具体到国内各动力电池厂商,包括宁德时代、亿纬锂能等均已在海外布局电池制造项目或工厂。例如:宁德时代今年4月发布公告称,其控股子公司与印度尼西亚PT Aneka Tambang和PT Industri Bate-

的争议不断。

一位亿纬锂能内部人士在谈及“行业产能过剩”时透露:“任何一个行业都会面临产能过剩的情况,但目前我们认为产能过剩的情况不会很快出现。我们希望能做出品质更好、价格更低廉、更有国际竞争优势的产品,推动国内动力电池走向海外。”

而黄河科技学院客座教授张翔则认为,目前国内约有40家动力电池厂商具备向新能源车企供货的能力,而国内动力电池装机量前五名的厂商市占率已超过80%，“出海”已成为动力电池厂商消化产能

悉,1~10月,广东出口锂离子蓄电池同比增长47.8%。另据中国汽车动力电池产业创新联盟发布的数据,10月,国内动力电池出口量达14.7GWh。

除了整装出口的方式,动力电池厂商开始陆续在海外直接投资建厂或投资电池制造项目。据记者不完全统计,今年以来,已有

rai Indonesia签署三方协议,将在印度尼西亚投资建设动力电池产业链项目,投资总金额不超过59.68亿美元;8月,该公司发布公告称,拟在匈牙利投资建设匈牙利时代新能源电池产业基地项目,总投资不超过73.4亿欧元。

除了直接在海外布局电池制造项目或工厂,电池组整装出口也是国内动力电池厂商拓展海外市场的方式之一。今年9月,瑞庆时代正式在肇庆市落地投产并计划拓展国际市场,瑞庆时代关务负责人尹声昭表示,预计今年11月锂电池组出口量

的方式之一。

中汽协10月动力电池月度数据显示,当月,国内新能源汽车市场共计40家动力电池厂商实现装车配套,较去年同期增加1家。排名前3家、前5家、前10家动力电池厂商动力电池装车量分别为24.6GWh、26.6GWh和29.1GWh,占总装车量比分别为80.4%、87.2%和95.3%。

另据中国汽车动力电池产业创新联盟数据,10月,国内动力电池装机量前三的厂商分别是宁德时代、比亚迪(弗迪电池)、中创新航。而这三家厂商在2021年全年

宁德时代、欣旺达、亿纬锂能等多家锂电池企业披露海外动力电池工厂项目,累计投资金额超23亿美元。

此外,随着动力电池扩产,储能领域成为消化产能的新竞争赛道。包括宁德时代、比亚迪等动力电池厂商在海外的储能项目也进入快速发展期,产业发展迎来新风口。

约为1万件,下一步瑞庆时代将继续拓展海外市场。

得益于动力电池出口量的增长,行业及企业营收也呈现增长趋势。记者从海关总署广东分署获悉,今年前10月,广州海关共监管出口锂电池44.6亿元,同比增长110.8%。宁德时代方面,2019~2021年,境外营收分别约为20亿元、79亿元、279亿元,占营收比重分别为4.37%、15.71%、21.38%。2022年上半年,宁德时代境外电池营收约为222.54亿元,同比增长123.35%,毛利率为15.15%,高于境内毛利率。

国内动力电池装机量排名以及今年前10月国内动力电池装机量排名中均位列前三名。国内动力电池装机量前三名的市场地位似乎已经稳定,其余动力电池厂商则欲谋求海外市场。

韩国市场研究机构SNE Research发布的数据显示,2022年1~8月,全球动力电池装机量排名中,宁德时代、LG新能源和比亚迪位居前三名,三者动力电池使用量市占率分别约为35.5%、13.7%、12.7%,仅宁德时代一家市占率超过35%,其余动力电池厂商仍有机会扩大市占率。



2022年前10月,比亚迪新能源汽车动力电池及储能电池累计装机总量约为67.68GWh。
本报资料室/图

布局储能新赛道

目前,海外户储需求的增长成为储能行业发展的重要驱动力,国内有意布局储能赛道的企业纷纷把目光投向海外市场。

在动力电池竞争日益激烈的情况下,储能成为行业新的竞争赛道,且新型储能项目仍以锂离子电池为主。高工产业研究院数据显示,2022年上半年,新型储能新增装机量12.7GW,是2021年全年(3.4GW)的3.7倍;储能锂电池出货量44.5GWh,整体规模已接近2021年全年水平。

据央视新闻报道,由于欧洲等地能源价格高企,家庭用的户储设备需求出现井喷式增长,国内锂电储能设备出口企业正在积极扩产,企业目前平均出货量同比增长120%。全球户用储能市场迎来快速发展,11月,储能板块超10只个股涨停。

目前,海外户储需求的增长成为储能行业发展的重要驱动力。东方证券研报显示,2022年海外户用储能用户需求爆发,美国、欧洲、澳洲是当前户用储能的主要市场。国内有意布局储能赛道的企业纷纷把目光投向海外市场。

日前,宁德时代储能发展有限公司正式成立,注册资本达1.2亿元。此外,今年9月,宁德时代宣布将在三年时间内为美国储能技术平台和解决方案供应商FlexGen供应10GWh的储能产品;10月,宁德时代宣布与美国公用事业和分布式光伏+储能开发运营商Primergy Solar LLC达成协议,为Gemini光伏+储能项目独家供应电池。

布局储能赛道让宁德时代营

收有所提升。2022年上半年,宁德时代储能业务营收127.36亿元,同比增长171.41%。10月下旬,宁德时代方面回应投资者问题时表示,今年以来全球储能市场增长明显提速,公司储能业务量增长也较快。

此外,国内动力电池市占率排名第二的比亚迪也在发力海外储能赛道。比亚迪方面向记者表示,近日,比亚迪储能供货的全球最大单期储能电站在美国西海岸成功投入商业运营。该独立储能电站由比亚迪储能提供1500V的电网级储能产品BYD Cube T28,储能容量近1.7GWh。截至2022年10月,比亚迪储能在美国市场累计出货量约3.6GWh。

而在国内动力电池市占率较低的动力电池厂商,也开始布局海外储能赛道。记者了解到,在鹏辉能源今年前三季度各主要业务中,储能电池收入占比达50%左右。鹏辉能源在回应投资者问题时表示,公司三季度已在欧洲销售大型电站用的储能产品,随着产品海外认证的通过,公司将加大在欧洲、北美等地区销售。

国内动力电池厂商正涌入海外储能赛道,万亿级的储能赛道正在壮大。据开源证券预计,到2025年,全球储能市场新增装机市场规模将达10062.3亿元,中国、美国、欧洲将是全球储能装机主力。站上风口的储能赛道正待更多技术开掘。

多个新能源汽车子品牌融资数百亿元

融资进入造车国家队时刻 传统车企“小号”描绘资本新图谱

本报记者 夏治斌 张家振
上海报道

传统车企打造的新能源汽车子品牌备受资本市场的青睐。

11月18日,东风汽车集团有限公司(以下简称“东风公司”)旗下的自主高端新能源品牌岚图汽车宣布完成A轮引战融资协议签署和交割,融资金额近50亿元。

《中国经营报》记者在采访中了解到,岚图汽车本轮融资历时不足一年。2021年12月,岚图汽车A轮融资正式启动;今年8月1日,岚图汽车增资信息在上海联合产权交易所预披露,9月13日正式挂牌,10月13日挂牌结束。

对于开展本轮融资的缘由,岚图汽车CEO卢放表示:“一方面通过引战赋能,在上下游产业链特别是‘三电’、营销生态合作等方面形成产业协同,与投资人实现优势互补,进一步助推岚图业务快速发展;另一方面也是继续落实‘双百企业’混改的相关要求,完善公司治理结构,放活体制机制,进一步提升国有资本的保值增值、提高国有经济竞争力、放大国有资本功能。”

近年来,国有车企纷纷开启混改,孵化出“小号”参与到新能源汽车市场的激烈竞争之中,融资进程也不断加快。其中包括岚图汽车、智己汽车、阿维塔、广汽埃安等共计开展了五轮融资,融资规模达数百亿元。

为何造车国家队旗下的“小号”能够获得资本市场的青睐?盘古智库高级研究员江瀚告诉记者:“主要是因为它们的机制更加灵活,又可以(从背后的总公司获得更多的资源,自然而然就能吸引资本市场的关注。”

岚图首轮融资募资近50亿元

相关资料显示,岚图汽车是东风公司面向中国汽车工业下一个50年打造的自主高端新能源品牌,在电动化和智能化赛道上具备领先优势。

岚图汽车本轮融资共吸引了10家投资方,由具有战略协同的央企国家队和大型国有金融机构联合领投,国有资本、地方国资、产业及民营资本积极跟投。

岚图汽车CFO沈军告诉记者:“本轮融资是岚图汽车首次对外融资,融资总额度近50亿元,体现了

车企“小号”征战资本市场

卢放告诉记者,在与投资人沟通的过程中,投资者最认可岚图汽车的核心竞争力,主要集中在企业技术研发体系、能力、技术路线和战略布局,高端产品品类齐全,市场预期良好,以及与市场接轨、灵活高效的体制机制。

以产品品类为例,卢放表示:“岚图汽车已在不到三年的时间里形成横跨SUV、MPV和轿车三大品类的产品布局,成为中国新能源

高估值背后的投资逻辑

“当前国际经济形势严峻,资本市场整体低迷。在复杂的环境下,岚图汽车本轮融资投后估值近300亿元人民币,保持了相对客观合理的定价,体现了一级市场投资者对于岚图汽车投资价值的充分认可与充足信心。”卢放表示。

除岚图汽车获得近300亿元的估值外,广汽埃安A轮融资后的估值达1032.39亿元,是国内未上市新能源车企最高估值超千亿元的企业;智己汽车A轮融资之后的估值也近300亿元;阿维塔A轮增资后的估值

市场对于岚图汽车未来发展的信心。岚图本轮融资,从领投方知名度、投资人类型等方面实现了投资人的结构优化。”

记者注意到,参与本轮融资的投资者与岚图汽车均有战略协同关系,特别是在混合所有制及体制机制改革、战略业务协同、综合金融服务、“三电”供应链等方面,将与岚图汽车实现资源整合和优势互补,建立融合共生的产业新生态。

值得一提的是,东风公司也同

汽车市场上第一个完成轿车、SUV和MPV全品类布局的品牌。”

除岚图汽车外,广汽埃安也分别在今年3月和10月完成了两轮融资。具体来看,今年3月,广汽埃安采取非公开协议增资方式共计融资25.66亿元;10月,广汽埃安完成A轮引战融资,融资金额达182.94亿元。

此外,阿维塔在今年8月宣布完成A轮融资,该轮融资由国家绿

则近百亿元。

江瀚告诉记者,从某种意义上来说,造车国家队“小号”获得高估值,是外界对背后母公司的信任,体现的不仅仅是它们本身的价值。“当前,各家车企能否撑起高估值,关键还要看产品力如何,这才是核心。如果能生产出‘叫好又叫座’的产品,自然而然可以支撑起高估值;相反,很有可能会‘竹篮打水一场空’。”

盘和林亦告诉记者:“高估值对应的是其销售体量,客观上说明这些造车国家队‘小号’在过去一段时间

步跟进本轮融资。本轮融资后,东风公司持股78.88%,A轮投资者持股12.37%,岚图汽车员工持股平台持股8.75%。

对此,沈军表示:“东风公司坚定持续地支持岚图汽车的发展,并希望岚图汽车承担东风公司品牌向上和探索自主品牌发展新模式的双重使命,通过市场化运营,有效发挥资本市场资源配置优势,深化国有企业改革,推动国有资本和国有企业高质量发展。”

色发展基金领投,招商金台、国投聚力、韦尔股份旗下韦豪创芯(联合体)和中信新未来等多家投资机构出现在增资名单中。阿维塔现有股东长安汽车和南方资产等也进一步追加了投资。

据介绍,在完成A轮融资后,阿维塔的整体融资规模近50亿元,投后估值近百亿元。“新一轮募资将进一步提速阿维塔未来产品的研发设计和市场品牌发展,第二款

的销售表现较为理想。当然,能获得高估值也和背后的车企密切相关,如果国有车企全力向‘小号’倾斜资源,那么估值自然会提高。”

以智己汽车为例,其背后的上汽集团作为国内汽车行业的龙头企业,在电动智能网联这条“全新赛道”上,正不断加快布局创新业务,并率先在多个领域实现了领跑。

11月7日,上汽集团发布的10月产销快报数据显示,1~10月,公司销售整车427.4万辆,继续保持

对于岚图汽车能够逆势完成近50亿元融资的原因,卢放表示:“在当前国际经济形势严峻,多种不利因素叠加的复杂环境下,汽车及零部件行业投融资难度增大,但岚图汽车成功引战融资近50亿元,也说明岚图汽车在高端智能电动汽车这条赛道上具有超强实力和独特优势。”

据了解,岚图汽车本轮融资资金将用于支撑技术研发、营销投入、数字化体系建设、生产能力建设等与岚图主营业务经营及拓展

新车也正有序推进。”

同样是在今年8月,智己汽车宣布完成首轮市场化融资。据了解,该笔市场化融资由交银集团旗下股权投资平台交银资本管理有限公司领投,上汽集团继续追加投资;同时,智己汽车还引入了工银投资、国家绿色发展基金、知友创投、上海国资国企综改基金和中信证券投资等多家知名投资机构。

对此,浙江大学国际联合商学

国内领先地位;自主品牌销量突破219万辆,牢牢占据“半壁江山”;新能源车销售80万辆,同比增长44%,海外市场销售77.2万辆,同比增长46.1%,新能源车和海外市场累计销量均已超过2021年全年水平。

值得一提的是,与造车国家队“小号”频繁获得融资的火热景象相比,“造车新势力”却鲜有融资的消息传出。对于资本市场的不同反应,江瀚表示:“目前,整个资本市场越来越追逐确定性,而不是之前所谓的想象空间,确定性越高的

相关事宜。

对于未来融资计划,沈军向记者表示,岚图汽车的长期健康发展离不开资本市场与战略合作伙伴的大力支持,公司始终以开放、积极、合作共赢的态度拥抱资本市场和广大投资者。“下一步,岚图汽车将在本轮成功融资的基础上,根据实际发展需要及市场情况,择机继续开展后续轮次融资工作;同时,岚图汽车也将综合市场及监管政策情况,考虑后续IPO计划。”

院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林告诉记者:“造车国家队‘小号’有着背靠国资的优势。对于企业而言,这可以自带‘流量’,也更受资本市场青睐,主要是因为国企在经营方面更加稳健,资金更加充沛。当前,很多新能源车企依然处于‘烧钱’状态,而造车国家队‘小号’能够依托国企客户引流顺利跳过这一阶段,实现稳健经营。”

企业就更容易获得融资资金。”

盘和林也认为,资本不愿意押注“造车新势力”,关键还是担忧“造车新势力”在长期经历价格战之后,会出现资金困境,所以才会更加青睐造车国家队。“但另一方面,也要看到部分‘造车新势力’已经进入资本市场,叠加新能源汽车销量已有一定的规模,依托这一规模优势可以推动成本下降。此外,部分‘造车新势力’通过其他融资渠道获得了资金,对资金的需求亦有所降低。”