

# 动力电池迎扩产大年 加速“出海”计划

文/本报记者 黄琳 赵毅

随着新能源汽车销量节节攀升,动力电池需求量不断上涨。2022年,包括宁德时代、欣旺达等各大动力电池厂商持续在国内、国外扩产,并成立关联子公司,寻求与上游锂矿企业进行合作。

在动力电池原材料价格不断上涨的大环境下,动力电池厂商逆势而上。2022年,动力电池厂商营收、利润上涨明显。基于此,包括中创新航、蜂巢能源等动力电池厂商或顺利上市或计划上市。同时,各大动力电池厂商加大研发投入,包括固态电池、钠离子电池等新型电池技术层出不穷。

此外,在国内动力电池产能不断扩充之际,动力电池厂商“出海”的步伐也随之加速。国内动力电池厂商通过整装出海、在外建厂等形式拓宽国际市场份额。同时,动力电池厂商也加速在欧美等地区布局万亿级储能赛道。

2022年,动力电池厂商在“扩产潮”中实现营收、利润双增长。同时,在“扩产潮”的影响下,动力电池厂商加速获取海外市场份额,觅得储能赛道新风口。展望2023年,在新能源汽车销量带动下,动力电池需求量仍旧稳步上升,新型电池技术也将陆续出现,而储能市场将延续高增长态势。

## 动力电池厂商扩产忙

2022年12月下旬,山东时代新能源电池产业基地项目、宁德时代1.1GW渔光互补国家级大型光伏发电基地项目、宁德时代济宁首座重卡换电站项目同时开工奠基。其中,山东时代新能源电池产业基地项目总投资不超过140亿元,将建设动力电池系统及储能系统生产线。

作为当前全球动力电池出货量最大的动力电池厂商,宁德时代已在济宁、厦门、洛阳等多个城市投建动力电池项目。同时,宁

德时代在印度尼西亚、匈牙利等国家也计划投建海外动力电池产业项目。

据CleanTechnica官网公布的全球新能源乘用车销量数据,2022年1~10月,全球新能源汽车累计销量为775.07万辆,市场占有率约13%。另据市场研究公司EVolumes最新数据,截至2022年第三季度,全球电动汽车电池装机量达到338GWh。

在新能源汽车、动力电池需求量逐渐增多的同时,各大动力电池厂商争相扩产。2022年,比亚迪陆续在包括襄阳、长春、盐城、南宁等7个地方签约项目,新增规划总产能超187GWh。除了宁德时代、比亚迪(弗迪电池)等第一梯队动力电池厂商,中创新航、亿纬锂能、欣旺达等动力电池厂商也陆续在国内或国外加速扩产计划。

据记者不完全统计,2022年动力电池扩产规模已超5000亿元,动力电池领域投资项目超60个。大规模的动力电池“扩产潮”让行业开始思考产能过剩的问题,而这也促使动力电池厂商向海外市场扩张。中国汽车动力电池产业创新联盟发布的数据显示,2022年11月,国内动力电池出口量达22.6GWh;2022年1~11月,国内动力电池出口量累计已超过127GWh。

而在动力电池厂商忙于扩张规模之际,车企对动力电池的自主研发能力以及生产线把控也在逐步提升。为此,动力电池厂商加大与车企之间的利益捆绑,包括入股、战略合作等。

宁德时代先后投资爱驰汽车、阿维塔、奇瑞汽车等车企,谋得发展新路径。具体而言,宁德时代以308.155万元投资爱驰汽车;投资阿维塔,最终以23.99%的持股比例成为阿维塔第二大股东;宁德时代全资子公司宁波梅山保税港区问鼎投资有限公司入股奇瑞汽车母公司奇瑞控股集团

有限公司,持股比例为3.7252%,成为第七大股东。

## 营收、净利双增长助上市

尽管动力电池原材料价格水涨船高,但是动力电池厂商及时调整价格,加之需求量稳步上升,在多家动力电池上市企业的2022年季报中,营收、利润双增长的情况频频出现,相较于新能源车企,动力电池厂商收获颇丰。

宁德时代2022年三季度报显示,报告期内宁德时代营业收入973.7亿元,同比大增232.5%;归属于上市公司股东的净利润94.24亿元,同比增长188.42%。综合毛利率为19.3%,较2022年上半年的18.7%继续提升。2022年前三季度,宁德时代实现营业收入为2103.4亿元,同比增长186.72%;净利润为175.92亿元,同比增长126.95%。

亿纬锂能2022年三季度报显示,报告期内亿纬锂能实现营业收入93.57亿元,同比增长91.43%;实现归属于上市公司股东的净利润13.06亿元,同比增长81.18%。同时,亿纬锂能陆续发布新产品560Ah大电芯LF560K、全新一代储能电池LF560K等多个动力电池新技术,技术加持提升市值。

新型电池技术的研发成为动力电池厂商获得更多资金支持的方式之一,也成为动力电池板块股价逆势而上的原因之一。诸如宁德时代的钠离子电池技术、M3P电池技术;欣旺达的超级快充电池SFC480等新型电池技术正处于研发阶段。

2022年12月中旬,宁德时代2022年度第一期绿色中期票据发行完毕。根据公告,“22宁德时代GN001”计划发行总额为50亿元,实际发行总额50亿元。宁德时代表示,100亿元绿色中期票据所募集资金将全部用于锂离子电池生产项目运营。具体为其下属的年产147亿Wh新能源锂离子动力

及储能电池等4个项目生产经营所需的原材料采购,包括原材料购置及偿付购置项目原材料开具的银行承兑汇票。

而欣旺达选择发行GDR(指在全球公开发行,可在两个以上金融市场交易的股票或债券)并在瑞士证券交易所上市。此次,欣旺达海外发行共募资近4.4亿美元(约合31亿元人民币),为2022年国内企业在瑞士规模第二大的IPO项目。欣旺达表示,所募资金将主要用于公司全球业务发展和国际化布局、研发投入等,公司将进一步拓展国际市场,提升品牌国际化竞争力。

在营收、净利双增长以及新技术的加持下,动力电池厂商上市热情高涨。2022年10月,中创新航在港交所正式挂牌交易,获得包括小鹏汽车、天齐锂业在内的15名基石投资者认购超5成发售股份。2022年11月,蜂巢能源科创板IPO申报稿获上交所受理,正式开启上市之旅。

## “出海”谋求新机遇

韩国市场研究机构SNE Research公布的数据显示,2022年10月,全球动力电池装机量排名中,宁德时代和比亚迪装机量分别达到了18.1GWh和7.8GWh,市场占有率分别达37.6%和16.2%。

而在国内,宁德时代、比亚迪(弗迪电池)、中创新航形成的三足鼎立市场格局已相对稳定,且国内动力电池装机量前五名的厂商市场占有率已超过80%。同时,在国内“扩产潮”的推动下,动力电池厂商更愿意走向海外探新发展赛道,而拥有万亿市场规模的储能赛道则是多数动力电池厂商共同选择的新发点。

海外户储需求的增长为储能行业的发展带来了重要的推动力,全球户用储能市场迎来快速发展。2022年12月22日,宁德时代与英国新能源投资商Gresham-House储能基金公司达成近

7.5GWh长期供货意向协议。双方根据市场需求,将合作规模扩大至10GWh,共同推动公用事业规模储能的应用落地。

宁德时代在回应投资者提问时表示,宁德时代大储和户储业务需求旺盛,均呈现快速增长态势。当前,宁德时代主要向集成商等客户群体销售储能产品。

比亚迪储能销售中心常务总裁尤国在2022年高工储能年会上透露,比亚迪储能产品已覆盖全球6大洲、70多个国家和地区,储能系统累计出货量超6.5GWh。2022年以来,比亚迪储能全球订单总量超14GWh。记者了解到,为解决电化学储能电池的安全问题,比亚迪正考虑将刀片电池运用到储能系统。

在2022年高工储能年会上,高工储能董事长张小飞预测,2022年全球储能电池出货量约为125GWh,2025年预计全球储能电池出货量将突破390GWh。而2021年全球储能电池出货量约为48GWh,其中电力储能、户用储能、便携储能分别为29.1GWh、5.5GWh和1.3GWh。

浙商证券研报显示,2021~2025年储能市场四年预计复合年均增长率达68%,全球储能市场高景气度发展,电力储能、户用储能、便携储能为三大重要应用场景,加速推进储能市场需求放量。

在资本市场,2022年11月,储能板块超10只个股涨停。恒泰证券认为,在全球大力发展清洁能源的理念引导下,储能行业受到了多国政府的激励。近年来,储能市场快速增长,主要集中在美、中、欧,市场潜力巨大。2021年以来受全球能源紧张的影响,预计未来多年储能需求将保持高速增长。

展望2023年,平安证券研报指出,储能赛道成长确定性高,预计2023年仍将维持较高的景气度。国内大储市场将是未来全球储能市场的重要增长极之一。

## 2022动力电池行业大事记

### 1. 动力电池原材料价格持续上涨

2022年,动力电池原材料价格再度上涨。电池级碳酸锂价格持续上涨,3月突破每吨50万元大关,8月再次上涨,11月逼近每吨60万元,目前价格约为每吨57万元。较2020年每吨4万元左右的价格,电池级碳酸锂价格暴涨逾10倍。

### 2. 动力电池厂商收益颇丰

相较新能源汽车企业,动力电池厂商效益不俗。宁德时代2022年三季度报显示,报告期内宁德时代营业收入973.7亿元,同比大增232.5%,归属于上市公司股东的净利润94.24亿元,同比增长188.42%。综合毛利率为19.3%,较2022年上半年的18.7%继续提升。

### 3. 动力电池厂商涌现“上市潮”

2022年,动力电池厂商在营收、净利双增长的情况下,出现“上市潮”。2022年10月,中创新航于港交所成功上市,获得天齐锂业、小鹏汽车等15位基石投资者认购超5成出售股份;2022年11月,蜂巢能源科创板IPO申报稿获上交所受理,正式开启上市之旅。

### 4. 动力电池厂商入局储能新赛道

海外户储需求的增长为储能行业的发展带来了重要推力,全球户用储能市场迎来快速发展。2022年,宁德时代、比亚迪、鹏辉能源等多家动力电池厂商加大对海外储能市场的探索,并陆续与国外企业达成合作。拥有万亿市场规模的储能赛道成为多数动力电池厂商共同选择的新赛道。

### 5. 动力电池厂商加速“出海”

中国汽车动力电池产业创新联盟发布的数据显示,2022年1~11月,国内动力电池出口量累计已超过127GWh。除了电池整装出口,2022年,动力电池厂商在海外建厂的步伐也随之加快。宁德时代计划在印度尼西亚、匈牙利投资建厂;亿纬锂能计划在匈牙利、马来西亚投资建设电池项目等。

### 6. 主机厂下场造动力电池

随着动力电池原材料价格及产品价格不断上涨,主机厂开始规划自建电池,加大对产业链的把控。2022年10月,蔚来电池科技(安徽)有限公司成立,注册资本20亿元,而蔚来汽车创始人李斌也表示:“汽车厂商做电池是正常的战略。”

# 产业链迎来IPO热潮 2022长三角新能源汽车发展按下“快进键”

文/本报记者 于典 石英婧

得益于新能源整体市场规模的持续增长,产业链相关企业享受行业红利的同时,2022年集体加速增资募股冲击IPO。

在政策利好和市场化驱动的叠加作用下,2022年11月国内新能源乘用车市场再创历史新高。据《中国经营报》记者不完全统计,自2022年10月以来,新能源产业链已有超过20家相关公司IPO取得最新进展,所属产业链包括动力电池和新能源汽车核心零部件。

与此同时,梳理近期赴考IPO的电动汽车企业不难发现,近半数位于长三角地区。公开资料显示,全球前十大零部件集团的中国总部有九家位于上海,分别是博世、采埃孚、麦格纳、现代摩比斯、爱信、大陆集团、法雷奥、李尔、弗吉亚。

对于近期电动汽车产业链集体赴考IPO,江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔在接受记者采访时表示:“资本的进入有助于提升汽车产业链上下游的行业集中度,让优质企业规模更大,通过募股扩大生产规模和研发能力。从长期来看,电动汽车产业链实现规模效应后,有望降低新能源汽车成本,减轻消费者购买压力。”

## 销量新高激活产业链

近年来,在“双碳”战略以及诸多政策红利的影响下,我国新能源汽车在全球市场表现遥遥领先。

中国汽车工业协会数据显示,2022年11月,新能源乘用车市场创历史新高。2022年1~11月,新能

源汽车产销分别完成625.3万辆和606.7万辆,同比均增长1倍,市场占有率达到25%。仅11月新能源汽车产销就分别完成了76.8万辆和78.6万辆,同比分别增长65.6%和72.3%,市场占有率达到33.8%,保持较快增长。中国乘联会预计,新能源汽车市场有望实现前期提出的全年650万辆的销量预测。

罗兰贝格全球高级合伙人兼大中华区副总裁、汽车行业中心负责人郑贇表示:“中国消费者对电动汽车发展的推动日益强烈,2022年新能源乘用车销量占汽车总销量的25%以上。此外,在中重卡领域,部分场景的总体拥有成本(TCO)优势已经凸显,我们认为新能源领域将迎来黄金发展期。”

市场规模持续扩大的同时,也带动新能源汽车产业链整体迎来发展红利期。各类关键零部件和智能驾驶相关企业竞速资本市场,积极谋求募集资金用于扩产能、搞研发、拓市场。

据记者不完全统计,自2022年10月以来,新能源产业链已有超过20家相关公司IPO取得最新进展,多集中于创业板及科创板,所属产业链包括动力电池和新能源汽车核心零部件。

以苏州华一新能源科技股份有限公司(以下简称“华一股份”)为例,公司创立于2000年,是一家专注于锂离子电池电解液添加剂研发、生产和销售的企业,是国内锂电池电解液添加剂重要生产企业之一。

据悉,公司核心产品为碳酸亚乙酯(VC)和氟代碳酸亚乙酯(FEC),是锂电池电解液的主要添

加剂,主要应用于新能源汽车、3C产品、电力储能等领域。华一股份本次拟投资项目的投资总额为10亿元,拟投入8亿元用于年产11.65万吨新能源锂电池电解质及添加剂项目。

近年来,随着新一轮科技革命和产业变革兴起,我国新能源汽车产业快速发展,并逐步成长为世界新能源汽车领域的创新高地。自2015年起,我国新能源汽车销量连续7年位居世界第一。

中国汽车工业协会副秘书长柳燕告诉记者:“当下,中国汽车产业在机遇与挑战中开启了高质量发展的新征程,正在加速构建中国式智能网联汽车产业融合生态,加速践行‘双碳’战略落地实施,建设供应链新体系。”

## 加快打造万亿级汽车产业强市

电动汽车产业链密集IPO的同时,产业链上下游的业绩分化也成为市场关注的焦点。有观点认为,相较于短期的收益表现,在电动化和智能化技术变革的浪潮中,我们更应该坚持核心技术领域的长期主义。

招股书显示,2019年度、2020年度、2021年度、2022年1~6月,华一股份实现归属于母公司股东的净利润分别是479.98万元、1382.00万元、1.80亿元、8204.93万元。报告期内,华一股份的主营业务毛利率分别为16.12%、24.24%、55.02%、44.62%,公司主营业务毛利率呈上升趋势,在销售单价齐增的情况下,使得公司利润水平增长较快。

对于毛利率的快速提升,华一股份方面表示:“报告期内,公司综合毛利率显著增长,主要系2020年下半年以来新能源汽车市场迎来爆发式增长,对上游锂电池原材料需求增加,由于锂电池电解液添加剂行业产能有限,造成了市场供需失衡,导致公司主要产品碳酸亚乙酯和氟代碳酸亚乙酯的价格涨幅较大。”

与盈利双增的上游材料企业相比,专注智能驾驶的纵目科技(上海)股份有限公司(以下简称“纵目科技”)在盈利表现方面并不尽如人意,尚未实现盈利。对于未能实现盈利的原因,纵目科技将其归结为在研发方面的投入。“主要系报告期内产品研发投入较大、部分产品的研发周期较长,同时部分定点车型项目尚未进入量产阶段。”

值得注意的是,短期内的业绩分化并不会影响行业前景,一方面产业链上下游的业绩分化主要受到原材料价格波动等多方面影响,另一方面智能化仍将是未来汽车产业发展的重要趋势。

在中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋看来,近年来在电动化、网联化、智能化,以及“双碳”战略指引下,我国汽车工业正在加速转型升级步伐,迈向高质量发展新征程。

“力争用5~8年的时间,加快打造万亿级汽车产业强市。”在日前举行的苏州市汽车及零部件企业座谈会上,苏州市委书记曹路宝提出,“要加快切入新能源、智能网联等新赛道,抢占汽车产业未来制高点。希望广大汽车企业加快向

新能源、智能网联方向适应转型,把传统零部件优势共性资源延伸到新领域,与苏州电子信息、人工智能等产业形成耦合发展态势,形成新的更大发展优势。”

中国信通院发布的《中国车联网白皮书》数据显示,2020年全球智能汽车市场规模约为6600亿元,中国智能汽车市场规模约为2000亿元,预计到2025年中国智能汽车市场规模将接近万亿元,2020~2025年6年产业复合增速将达36.85%。

张翔同样表示:“在新能源汽车发展的初期,部分资源存在供需错配等情况。未来产业链稳定之后,整体新能源汽车上下游的利润分配将会更加平衡。”

## 产业集群动能强劲

与此同时,梳理近期汽车产业链IPO的发布情况不难发现,2022年近半数冲击IPO的汽车产业链公司,均位于长三角地区。

在张翔看来,长三角一直是汽车产业的聚集地,基础积累丰富,进一步深化新能源转型。“新能源汽车的零部件技术含量比较高,利润回报也较高,产业链转型和发展都较为迅速。而产业集群的发展模式使得产业链能够互相配套,优质供应商普遍位于长三角,进一步提高了行业运行效率。”

近年来,长三角锚定行业发展趋势,持续推动汽车产业“换挡”绿色化、提速智能化。以上海为例,人工智能作为上海落实国家战略部署重点发展的三大先导产业之一,自动驾驶是人工智能的重要应用。

政策方面,上海同样加大支持

力度。2022年9月,上海发布《上海市加快智能网联汽车创新发展实施方案》,其中明确提出,到2025年,初步建成国内领先的智能网联汽车创新发展体系,产业规模力争达到5000亿元。

在政策引导和广阔市场前景的共同利好下,企业也积极布局智能化领域。

日前,在上汽享道Robotaxi临港开城暨上汽自动驾驶生态共建活动中,上汽人工智能实验室(上汽AI LAB)及享道出行联合宣布,搭载了上汽AI LAB自主研发级别自动驾驶2.0技术的Robotaxi(自动驾驶出租车)在上海临港正式投入运营,市民通过享道出行App即可叫车体验。

在2022年8月完成超10亿元的B轮融资后,享道出行方面表示:“B轮融资的顺利完成,标志着享道出行可持续、可盈利、高质量发展的商业模式已跑通。本轮融资完成后,享道出行将在坚持全合规前提下,推动全场景业务持续爆发式增长,力争达成合规率和市占率双第一的企业发展目标,并将适时启动IPO计划,争取成为‘全场景出行平台第一股’。”

中国乘联会秘书长崔东树表示:“智能电动汽车产业集群超越了一般汽车或电子产业范围,形成中国最重要的经济圈内的多个产业相互融合、众多类型机构相互联结的共生体,构成长三角智能电动汽车的世界级的强大竞争优势。随着智能电动汽车的单品规模优势的形成,全国汽车产业的集中度会大幅提升,新的一年长三角的汽车品牌集群会有更大的发展。”