

动力电池引领行业价值回升 新能源自主品牌弯道超车

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

面对百年未有之大变局，随着新能源汽车渗透率逐年走高，新能源汽车产业链上游企业价值优势愈发突显。一方面，广汽集团、长安汽车等车企高层均针对“贵电”问题发声；另一方面，动力电池企业营收、净利连年上涨，备受资本市场青睐。

在动力电池技术加持下，新能源自主品牌国内外产销不断上升，且更注重全产业链管理，加强自身自主研发能力，在国际上实现弯道超车。与此同时，动力电池企业等产业链上游企业、投资机构、车企三者之间的关系正被重塑。

动力电池赛道获资本青睐

随着新能源汽车销量攀升，动力电池企业发展强劲。据记者不完全统计，2022年超10家涉及动力电池领域的上市公司实现营收、净利双增长，且资本市场表现同样可圈可点。

“未来动力电池仍将迅速增长，而且盈利率非常可观，代表了产业发展的方向。所以自然而然，动力电池上市企业的市盈率、估值等数据表现更为亮眼。”谈及动力电池企业近年来价值创造时，管鸣宇如是说。

随着新能源汽车销量攀升，动力电池企业发展强劲。据记者不完全统计，2022年，包括宁德时代、亿纬锂能、中创新航、欣旺达等超10家涉及动力电池领域的上市公司实现营收、净利双增长，且资本市场表现同样可圈可点。

2022年，动力电池企业投融资事件超250起，金额超1800亿元。广汽资本有限公司总经理袁峰表示，新能源产业发展的上半场是动力系统的革命，国内在动力系统方面真正走向全球领先。其表示：“在动力系统方面，我们和动力电池企业一起从技术先进度、产能稀缺度、资源垄断性三个维度，进行判断并顺利完成投资获得效益。”

此外，动力电池上市企业在股票年收益方面表现同样不俗。宁德时代2022年基本每股收益约12.92元，同比增长87.87%；亿纬锂能2022

“近年来，新进车企和电池供应商具备增长潜力，只有少数供应商能够维持强劲的股票回报率。其中动力电池供应商在创造主要价值方面表现突出，而传统供应商则面临挑战。”日前，在未来汽车先行者大会上，麦肯锡全球董事合伙人管鸣宇在接受《中国经营报》记者采访时表示。

如何在汽车“新四化”时代获得更多的市场份额，免于被市场淘汰，是车企及上下游产业链企业均需要思考的问题。此外，车企及上下游产业链企业正积极拓展海外市场，在挑战与机遇并存之下开启新的市场竞争格局。

产业链转型升级

传统供应商将出现优胜劣汰，当产业链全部转向新供应商后，传统品类中供应商的需求将减少，从而出现兼并收购，甚至濒临破产等情况。

在汽车产业投融资偏好动力电池等新能源领域的同时，传统供应商也跟随汽车“新四化”，开启转型之路，且马太效应乍现。

“传统供应商虽然也有价值创造，但是行业将会出现优胜劣汰。当产业链全部转向新供应商后，传统品类中供应商的需求将减少，从而出现兼并收购，甚至濒临破产等情况。”管鸣宇认为，在上述兼并收购、破产等情况发生后，剩余的少数供应商盈利水平及其整个的市场份额将产生新变化，因此传统供应商仍有活路。

在麦肯锡发布的中国汽车行业CEO特刊中，传统供应商的转型方式之一即是并购整合。其中，“渐进性整合”被建议为目前国内传统供应商并购整合较佳策略，即从一个职能领域或业务条线开始整合，逐步拓展至其他领域。

与此同时，当前，包括制动系统、传感器、变速器等产业链传统核心领域仍有较高且稳定的现金流，被业内视为“现金奶牛”，同样受到投资者青睐。翟俊表示：“国内产业链传统核心领域提升也是我们的产业使命，不见得一定要盯着新领域。我告诉团队，新领域必须看、必须跟，但是传统核心领域

在汽车“新四化”推进下，国内动力电池企业“出海”面临新机遇，也承担着新压力。袁峰表示，动力电池企业要“走出去”，需要有海外布局能力，集资化成本控制能力，及良好现金流。

国投招商投资管理有限公司汽车团队负责人翟俊则认为，目前国内动力电池企业有绝对优势，但受贸易限制、地缘环境等因素影响，动力电池企业到国外设厂仍较困难，应鼓励动力电池企业“出海”，抢占国外汽车电动化市场。

与此同时，汽车产业链供应



2023(第二十七届)粤港澳大湾区国际汽车博览会暨新能源汽车博览会日前已开幕，新能源自主品牌再度成为关注热点。 本报资料室/图

的投资也不要忘。”

除此之外，目前，各大机构对汽车产业的投资领域聚焦于芯片。“半导体是最近花最多时间研究的领域，确实有点卡脖子。因为芯片数量的增加和车规级半导体的扩能不在同一维度。”袁峰表示，车规级半导体将会是未来半导体行业发展的重要支撑因素，目前汽车搭载的半导体数量是过去的5~6倍，但车规级半导体国产化仍不足，仍有超200多颗车规级半导体芯片需进一步寻求国产代替。

基于此，车企、投资机构以

及产业链供应商三者关系发生了新变化，关系也更为紧密。以上述车规级半导体布局为例，广汽集团为加强对车规级半导体的布局，通过广汽资本对粤芯半导体、芯迈半导体等半导体产业链企业进行投资，且凭借广汽庞大的产业方优势进一步提升被投企业在业内的影响力，巩固被投企业链主地位，促进产业链投资。

“进入下半场发展，我们是一起做我们的需求，软件应用层的东西一起定义，但是它们帮我们弄，是委托一级供应商做代工制

造，关系发生变化以后，车企的资本变成特别好的纽带，把真正想要合作的企业绑在一起，用这个纽带协同产业链企业一起做创新、做核心技术布局，做孵化等。”袁峰表示。

袁峰进一步解释，具体而言，广汽资本以投资赋能合伙人，将广汽的产业链赋能给被投企业，陪伴企业成长。而产业链投资思路主要分两种，其一是以投资支持供应链的发展。找到尚未成熟的零部件企业，让广汽的产业帮助它们并赋能。其二则是以投资补车企转型发展所需，补短板。

新能源汽车市场格局重塑

随着产业链供应商转型升级，汽车市场格局也发生了改变，尤其在智能网联下半场竞争中，新能源自主品牌优势愈发突显。

根据麦肯锡发布的中国汽车行业CEO特刊，汽车产业链供应商的产品开发模式亟须调整。汽车产业链供应商需围绕产品技术研发及终端用户等环节，与整车厂进行深入沟通，尽早介入研发早期环节，以缩短响应时间；充分共享用户与产品数据，共同应对快速变化的市场需求和技术趋势。

与此同时，汽车产业链供应

商可以在明确定位的基础上，建立多种伙伴关系以打造产业链生态体系，包括与整车厂构建战略合作关系，共同投资；与整车厂、研究院校成立创新孵化器或者合作平台，以实现技术或产品上的颠覆性创新；与多个整车厂及零部件企业合作，以获取重点领域内的发展机会等。

随着产业链供应商转型升

级，汽车市场格局也发生了改变，尤其在智能网联下半场竞争中，新能源自主品牌优势愈发突显。

在新能源时代的竞争，管鸣宇认为：“外资车企如果不适应行业发展，在产品周期、品牌建设、消费者理解、合作伙伴配合度等方面做不好，可能将面临不太好的结局。相反地，如果外资品牌的的产品继续迭代，叠加本地合作伙伴加持、品牌建设适应国内消费者、品牌效应等因素，那么它仍将在国内市场有一席之地。”

华东地区25城上榜，占据“半壁江山”

新能源产业版图加速重构 常州动力电池产业链完整度居全国首位

本报记者 方超 张家振 上海报道

“新能源企业聚集程度的高低，既反映了城市创新能力和产业环境的优劣，也直接影响着城市发展潜力和竞争力。”胡润百

富董事长兼首席调研官胡润如此认为。

《中国经营报》记者获悉，6月19日，胡润研究院发布《2023胡润中国新能源产业集聚度城市榜》（以下简称《榜单》），深圳市、上海

市、苏州市成为新能源产业集聚度最高的三座城市，而北京市、常州市位列第四、五名。

除了上榜的明星城市外，新能源产业区域分布亦受到外界关注。据了解，以上海市、常

州市和苏州市等为代表的华东区域上榜城市达到25座，占据“半壁江山”，而华南、华北地区分布以8座、7座上榜城市紧随其后。

据了解，胡润研究院分别从

优质企业集聚度、中小企业集聚度、新能源投资热度衡量一座城市的新能源产业集聚度。值得注意的是，常州市新能源投资热度集聚指数为92，热度高居全国第一。

“新能源优质企业集聚度和中小企业集聚度体现一个城市当前在新能源产业的集聚效应，而投资热度集聚度则反映城市在新能源产业的集聚潜力和可持续性。”胡润表示。

27城产业集聚度上升

在多重因素推动下，全球新能源产业正迎来高速发展期。

胡润分享称，随着天然气供应大幅减少，全球短期内对石油和煤炭的需求正在增加。但长期来看，能源供应紧缺问题将推动低碳能源，特别是核能和可再生能源的发展。“今年5月，欧洲太阳能电池板的发电量首次超过欧洲所有燃煤电厂，是欧盟向清洁能源过渡的一个里程碑。”

在胡润看来，这一方面得益于去年推出的REPowerEU计划。欧盟计划在2030年前逐步摆脱对外部能源的依赖，另一方面，太阳能具有安装速度快的关键优势，近两年欧盟太阳能电池板的安装速度明显加快。

除欧洲地区外，作为全球新能源产业最大市场的中国，更是在新能源汽车、光伏等领域“齐头并进”。

以新能源汽车行业为例，据中国汽车工业协会数据，2022年，我国新能源汽车产销分别达到705.8万辆和688.7万辆，分别同比增长96.9%和93.4%，市场占有率达到25.6%。而在今年前5个月，中国新能源汽车产销量达300.5万辆和294万辆，分别同比增长45.1%和

46.8%，市场占有率达27.7%。

“在‘双碳’战略目标下，能源减排、低碳转型步伐加快势必会加速中国传统能源结构重塑。2022年，国家发改委在‘十四五’现代能源体系规划中强调，中国能源低碳转型进入重要窗口期，未来仍将加快推动能源绿色低碳转型，大力发展战略性新兴产业。”胡润分析认为。

据介绍，在地方“十四五”规划层面，北京市、上海市、广东省、浙江省和江苏省等绝大多数地区都对因地制宜发展新能源和绿色节能减排作出了具体的发展目标及规划。

例如，浙江省“十四五”规划和2035年远景目标纲要就强调：“绿色成为浙江发展最动人的色彩。”具体目标包括节能减排保持全国先进水平，绿色产业发展、资源能源利用效率、清洁能源发展位居全国前列，低碳发展水平显著提升，“绿水青山就是金山银山”转化通道进一步拓宽等。

在此情形下，各地新能源产业也进入了快速发展期。胡润研究院发布的《榜单》显示，在2023年新能源产业集聚度最高的中国城市50强中，27个城市排名比去年上

升，包含7个新上榜城市：嘉兴市、包头市、南宁市、鄂尔多斯市、江门市、宜春市、南昌市；3个城市排名不变；27个城市排名下降，其中7个城市今年落榜。

胡润认为：“在榜单中，其他排名上升比较多的有重庆市、长沙市、沈阳市、保定市和泰州市。这五个城市分别位于西南、华中、东北、华北、华东，这说明中国的新能源产业发展正在全国各地全面开花。其中，重庆市和沈阳市进入了前20名。”

以重庆市为例，胡润研究院数据显示，重庆在《榜单》中排名第13位，上升了11位。胡润分析称，重庆市在动力电池领域接连获得投资，2022年至今，吉利科技百亿级动力电池项目、赣锋锂业百亿级动力电池项目、瑞浦兰钧百亿级储能与动力电池项目、大唐新能源的光伏项目等均落地重庆。

“有些城市排名下降比较明显，不能说他们在新能源领域退步了，只不过在其他城市如火如荼发展新能源产业的时候，这些城市的脚步慢了一些、动作少了一些，排名下滑其实是不进则退的结果。”胡润同时表示。

在各地全力角逐新能源赛道的大背景下，优势突出的华东地区再度占据行业“C位”。

胡润研究院发布的《新能源产业集聚度区域分布图》显示，华东地区上榜数量高达25座，具体包括上海市、常州市、苏州市和合肥市等地，占据全部上榜城市数量的50%，而华南、华北地区所占比例分别为16%、14%，华中、西南、西北、东北等地区所占比例皆为个位数。

“华东地区在新能源领域拥有一定的优势，上榜城市中有25座来自华东地区，占据榜单一半席位。江苏省依然是新能源集聚度最高的省份，共有10座城市上榜，一个省就占据了整个榜单的五分之一。”胡润表示。

记者梳理胡润研究院《新能源产业集聚度省份分布图》发现，除了以10座城市高居省份排行榜第一的江苏省外，浙江省数量为4座，具体包括杭州市、宁波市、温州市和嘉兴市，安徽省合肥市和滁州市2座城市入围。

而在今年上榜的诸多明星城

市和北京并列第四名。其中，常州市新能源优质企业集聚指数为80，新能源中小型企业集聚指数为85，新能源投资热度集聚指数为92，其新能源投资热度全国第一。

“在今年的榜单中，常州市尤其值得关注。常州市位居《榜单》第四位，排名较2022年上升一位，依旧是唯一入围前十的二线城市。”胡润同时认为，“更为重要的是，常州市在投资热度集聚度这个维度中蝉联全国第一，反映出这座城市在新能源领域里具有一定的影响力，是极具发展潜力的。”

胡润所言非虚。常州市方面此前向记者提供的统计数据表示，2022年，常州市全市新能源领域产值突破5000亿元，动力电池、新能源汽车、光伏三大产业同比增速均达96.5%，对全市规模以上工业产值增长贡献率达102.2%。

以新能源汽车核心零部件——动力电池为例，相关资料显示，常州市目前已形成“以溧阳金坛为两大核心、其他区域多点支撑”的产业格局，拥有生产及配套企业130余家，涵盖电池材料、系统技术研发等31个关键环节，产业链完整性达97%、居全国首位。

另据常州市提供的数据，2022年，常州市动力电池规模以上企业完成产值超1700亿元，动力电池产量108.5GWh，全国排名前二，约占全国的五分之一、江苏省全省的二分之一。

除常州市外，新上榜城市——浙江省嘉兴市新能源产业近年来亦呈现高速发展态势。胡润研究院数据显示，嘉兴市新能源产业集聚度综合指数为72.1，位列全国第32位。

嘉兴市经信局提供的信息显示，2022年，嘉兴市光伏产业实现产值823亿元，位列浙江全省第二。此外，2022年，嘉兴市新能源汽车及汽车零部件产业实现产值853亿元，汽车交货量15.5万辆，位列浙江全省第一。嘉兴市更是欲把上述两大产业打造成全国性产业集群。

“对于城市而言，新能源产业是推动区域经济转型与可持续发展的重要引擎。”胡润分析认为，“新能源企业聚集程度的高低，既反映了城市创新能力和发展环境的优劣，也直接影响着城市的发展潜力和竞争力。能够抓住新能源产业机遇的城市，未来将在全国财富地图上占据更好的位置。”