

与两大合作伙伴关系疏远敲响“警钟”——

孚能科技亟需摆脱“大客户依赖症”

■本报记者 黄珮

核心阅读

“孚能科技不仅要在战略布局上作出改变,积极开拓客户资源、减轻对大客户的依赖,最重要的还是要提升自身实力。”

上市后市值不及预期,被传“失宠”于北京新能源汽车股份有限公司(以下简称“北汽新能源”)——孚能科技(赣州)股份有限公司(以下简称“孚能科技”)近来的日子并不好过。

7月17日,孚能科技正式登陆科创板,开盘价高达34元/股,市值一度超过300亿元,迎来“开门红”。但遗憾的是,好景不长,此后孚能科技的股价却并没有如预期“一飞冲天”,而是就此进入高开低走的状态,始终未能突破开盘当日的巅峰数值。

祸不单行,近日孚能科技又传出被合作伙伴北汽新能源“拉黑”的传言,虽然公司已辟谣“拉黑”的说法与事实不符,但今年北汽新能源新上推荐目录的产品中只有两款车型配备了孚能科技的电池,却是不争事实,双方的关系是否仍如往日般亲密,仍需打个问号。但不可否认的是,自身发展艰难、“朋友圈”危机爆发的孚能科技,如果不想被市场淘汰,寻求转型已迫在眉睫。



企业观察

被“拉黑”传言四起

关于孚能科技被北汽新能源“拉黑”一事,还得从8月10日说起。彼时,一条来自上证e互动的消息显示,北汽新能源采购部内部制作了一份榜单,该榜单已将动力电池供应商孚能科技“拉黑”。针对该消息,孚能科技最初的回应是“该榜单为北汽采购部内部制作,仅是采购部自身使用的一个多维度、综合性评价供应商体系,并不会因其影响双方签署的所有合作协议的效力”,但却并没有否定该榜单的存在。此后,业内便流传出了孚能科技“失宠”于北汽新能源的传闻。

随着舆论的发酵,8月12日,孚能科技再次在上交所对此事做出回

应,声称“公司被北汽新能源采购部拉黑”等说法与事实不符,目前其与北汽新能源仍是良好的合作关系。孚能科技表示,自2016年与北汽新能源合作至今,其一直是北汽新能源的合格供应商,一直在为北汽新能源提供产品和服务,不仅此前已确定的项目仍顺利进行,其与北汽新能源合作的其他项目也正按照计划推进中,并未出现“被北汽新能源采购部拉黑”的情况。

事实上,孚能科技对此事如此紧张,或许与近年来的发展高度依赖北汽新能源有关。记者梳理孚能科技近年来的财报发现,其2017年、2018年

和2019年的营收分别为13.39亿元、22.76亿元和24.50亿元,而北汽新能源在这三年间对孚能科技销售收入占主营业务收入的比重分别为87.57%、83.58%和47.58%,是孚能科技近年来的主要客户之一。

“从目前的情况来看,虽然双方已签订的采购订单不会受到影响,但未来双方是否还会紧密合作就不得而知了。”有业内人士告诉记者,从北汽新能源2020年1-8批新上目录公告情况看,仅两款车型配备了孚能科技的电池,其他20款车型的电池配套,已经被宁德时代、江苏时代、SKI、国轩高科、比亚迪等企业拿走。

并非戴姆勒“唯一”

事实上,令孚能科技身份立场尴尬的合作伙伴并不仅是北汽新能源一家,还有来自德国的戴姆勒股份有限公司(以下简称“戴姆勒”)。7月3日,戴姆勒宣布旗下奔驰汽车将与孚能科技达成战略合作,并斥约9亿元收购孚能科技约3%的股份,孚能科技将深度参与戴姆勒下一代车型的开发,成就戴姆勒全面电动化战略。

然而,就在外界认为戴姆勒对孚能科技青睐有加时,8月3日——距双方签订上述战略合作仅一个月后,戴姆勒便宣布与宁德时代达成合作,后

者将为戴姆勒提供电芯、模组及电池系统,并为部分项目提供的CTP(无模组电池包)设计,以助其省去传统电池模组,将电芯直接集成到电池包。

不仅如此,奔驰还对外表示,宁德时代将成为其“头部供应商,保障下一代EQ产品未来几年的电池供应”——这样的表述与待遇,显然是孚能科技所没有的。

“孚能科技借助奔驰的入股,不仅可以进一步降低软包电池优势技术的生产成本,还可通过在德国、美国等地打造新工厂,实现海外扩张。”上述业

内人士告诉记者。

但问题在于,孚能科技真的有实力接下戴姆勒抛来的“馅饼”吗?业内人士认为,孚能科技作为第二三梯队的电池生产商,其自身的研发和产品实力在业内并不算顶尖,且业务结构和产品线也存在不少隐患。“这会令其在与戴姆勒的合作中失去一定主动权,同时也难以满足戴姆勒想在新能源汽车领域抢占市场份额的野心。”该业内人士表示,或许正是由于这样的原因,戴姆勒才会同时选择了宁德时代。

软包领域仍可发力

记者查阅孚能科技近年的财报发现,2017-2019年,前五大客户的销售收入占孚能科技主营业务收入的比重分别为99.78%、99.77%和95.82%,孚能科技对大客户的依赖度极高。反观宁德时代,其2017年IPO时前五大客户集中度仅为60%。

“过于依赖对方就等于把命脉交给了他人,此次两大合作伙伴的疏远,不知能否为孚能科技敲响‘警钟’。”一位不愿具名的电池企业工作人员表示,目前孚能科技的几大客户,都在布局动力电池时为自己准备了退路,比如北汽新能源除了与孚能科技合作,还与宁德时代、韩国SK集团有相关合作,而孚能科技的第二大客户长城汽车在旗下电池子公司蜂巢能源投产后,也逐渐加大了电池自供和外供的规模。

然而,记者注意到,孚能科技的问题还远不止于此。由于孚能科技的技术路线是以三元软包电池为主,而这一路线在国内的市占率一直在下降,因此其市场行情并不乐观。此外,孚能科技在盈利模式上还采用了比较激进的赊账策略:由于深度绑定了大客户,而大客户常会由于种种不可控因素调整装机出货量,进而导致孚能科技营收增速大幅放缓;而为了应对营收增速的下滑,孚能科技只能“饮鸩止渴”,采取激进的赊销策略,引进奔驰母公司戴姆勒等客户,导致应收账款激增。

“随着宁德时代成为戴姆勒的供货商,软包电池领域势必会迎来更加激烈的竞争。孚能科技不仅要在战略布局上作出改变,积极开拓客户资源、减轻对大客户的依赖,最重要的还是要提升自身实力。虽说以其现有的产品实力和布局打破头部企业的垄断可能性并不大,但瞄准软包电池领域发力,还是可以有一战之力的。”上述电池企业人员坦言。

7月我国新能源车市回暖 进一步增强

新能源汽车产销分别完成10万辆和9.8万辆

新能源汽车产销分别完成10万辆和9.8万辆

新能源汽车产销环比分别下降2.4%和5.5%,同比分别增长15.6%和19.3%

动力电池装车量为5GWh,同比、环比均上升6.8%

纯电动乘用车系统能量密度160Wh/kg及以上车型产量占比为39.6%

新能源汽车(含特斯拉)全年销量或超110万辆

新能源汽车(含特斯拉)全年销量或超110万辆

新能源汽车产销量今年首现正增长

7月同比分别增长15.6%和19.3%,下半年或继续维持两位数增长

■本报记者 黄珮

在经历了连续12个月的产销量同比下降之后,新能源车市终于在7月打了一场“翻身仗”。8月11日,中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)对外发布2020年7月汽车行业产销情况,数据显示,7月,国内新能源汽车产销量环比虽略有下降,但同比分别增长了15.6%和19.3%,实现了今年以来的首次同比正增长。

“在各项刺激消费政策的带动下,市场主体加快复工复产步伐,市场活力逐步提升。”中汽协副秘书长陈士华表示,随着我国统筹推进疫情防控和经济社会发展工作取得积极成效,经济运行总体复苏态势继续向好,今年7月,汽车产销延续了二季度以来的回暖态势,“虽然当月产销量环比仍有小幅下降,但同比继续保持增长。”

产销量结束12个月同比连降

数据显示,今年1-7月,我国新能源汽车产销量达49.6万辆和48.6万辆,同比分别下降31.7%和32.8%,降幅比1-6月继续收窄。其中,7月,新能源汽车产销分别完成10万辆和9.8万辆,环比分别下降2.4%和5.5%,同比分别增长15.6%和19.3%。

分车型来看,与上年同期相比,纯电动汽车和插电式混合动力汽车产销量均实现了正增长。其中,纯电动汽车产销量分别完成7.9万辆和7.8万辆,同比分别增长17.9%和24.2%,插电式混合动力汽车产销量分别完成2.1万辆和1.9万辆,同比分别增长7.8%和2.7%。

“今年以来,新能源汽车产销量首次由负转正具有非常重要的意义。”中汽协副总工程师许海东强调,今年7月,新能源汽车产销量结束了连续12个月同比下降的态势,同时,新能源汽车生产企业和新能源汽车市场经过一年的调整之后,今后几个月会继续保持相对稳定的增长。

而在此期间,三部委共同推进的新能源汽车下乡活动或为新能源车市的复苏做出较大贡献。“此次新能源汽车下乡政策必然有一定的推动效果,因此在低基数下的下半年新能源车销量会

有很好的效果,预计五菱等A00级车型与特斯拉的高端车型将并列成为车市销量领军产品。”全国乘用车市场信息联席会(以下简称“乘联会”)秘书长崔东树分析指出。

“今年以来,共享汽车与团体购车大幅减少,私人新能源汽车的消费正成为新能源汽车增长的动力,这是保证新能源汽车市场发展的一个非常重要的因素。”许海东认为。

动力电池装机量增速明显

伴随着新能源车市的回暖,动力电池装机量在7月也得到了快速增长。中国汽车动力电池产业创新联盟(以下简称“电池联盟”)发布的最新数据显示,7月,我国动力电池装车量为5GWh,同比、环比均上升6.8%,为2020年2月以来首次正增长。

今年7月,我国动力电池产量共计6.1GWh,同比增长6.4%,环比增长13.8%。其中三元电池产量为3.3GWh,占总产量的53.8%,同比下降23.1%,环比增长4.0%;磷酸铁锂电池产量为2.8GWh,占总产量的45.6%,同比增长97.8%,环比增长27.2%。

“7月新能源汽车产量和电池装机量双双实现同比、环比增长,恰恰表明了新能源汽车市场已达转折点,回暖趋势十分明显。”有业内人士分析指出,在三四季度将会迎来国内汽车传统消费旺季,前期被抑制的消费需求将进一步释放,势必有效刺激汽车及其上下游产业链消费的增加,“预计未来月度汽车产销量同比有望继续延续上涨走势。”

此外,电池联盟还指出,2020年7月我国纯电动乘用车系统能量密度在140Wh/kg及以上车型产量仍占主体地位,140(含)-160Wh/kg和160Wh/kg及以上车型产量占纯电动乘用车总产量比例分别为37.6%和39.6%。

“不过,基于五菱宏光MINI EV的市场表现,7月120Wh/kg以下车型产量占比由此前的2%上升至10.9%,随着更多针对中小城镇及农村市场推出的小电

池容量车型产量大幅提升,这一占比或将进一步增大。”电池联盟副秘书长马小利预测。

全年销量或超110万辆

尽管产销量目前已逐步恢复,但由于诸多不确定性因素并存,下半年车市仍将面临较大的增长压力。因此,对于全年销量,中汽协预计或将维持10%-20%左右的同比负增长,乘联会也认为,今年全年的汽车销量或将出现8%-11%左右的同比负增长。“但就当前乘用车市场的发展来看,预计下半年我国车市或将实现3%-5%的正增长。”崔东树表示。

而在新能源车市方面,业内普遍认为,虽然目前新能源汽车的发展仍存在不少瓶颈,但下半年走势仍然相对乐观:一方面,经历了前期高速发展的新能源汽车在近两年迎来了发展平稳期,尤其是进入2020年后,电池置换、长续航里程受限、补贴政策退坡等问题制约着新能源汽车发展,行业发展动能已出现明显不足;但另一方面,“双积分”政策的颁布又令车企不得不积极开拓新能源汽车领地,驱动市场“自我完善”。

“下半年微型电动车销量将有望大幅回升,由此推动下半年的新能源车市持续两位数高速增长,并进一步形成未来几年新能源车市高速增长的新周期。”崔东树坦言。

“随着市场逐步适应补贴退坡,以及企业加快战略调整,今年下半年的新能源汽车销量将保持相对稳步的增长态势。”许海东认为,如果不含特斯拉,今年我国新能源汽车全年销量预计在100万辆左右;如果将特斯拉计算在内,新能源汽车全年销量或将超过110万辆。



生产门槛降低 监管更要加强

■别凡

近日,工业和信息化部公布了《工业和信息化部关于修改〈新能源汽车生产企业及产品准入管理规定〉的决定》(下称《决定》),进一步降低了新能源汽车生产准入门槛,在业内引发热议。

事实上,放宽新能源车生产准入标准的呼声由来已久。一方面,部分市场反响较好的车企因没有生产资质不得不代工,而有生产资质的企业却迟迟生产不出百姓喜欢的车型,“准入”带来的“错位”非常明显;另一方面,受全球车市整体低迷及新冠肺炎疫情影响,新能源车市也一度持续走低。在此背景下,《决定》删除申请新能源汽车生产企业准入有关“设计开发能力”的要求,将新能源汽车生产企业停止生产的时间由12个月调整为24个月,删除有关新能源汽车生产企业申请准入的过渡期临时条款等,无疑有助于降低车企压力,给了新能源车企更多灵活创新的机会。

但是,新能源汽车毕竟是资金密集型与技术密集型产业,又关系百姓的生命财产安全,对生产企业的资质要求很高。要保障我国新能源汽车产业的健康可持续发展,在放宽车企准入要求的同时,必须加强对生产的监管。尤其是,当前新能源汽车自然事故仍是困扰行业的重要因素,安全问题仍未得到有效解决,而这一问题的解决除了依靠技术进步外,加强事中与事后监管无疑是当下行之有效的措施。

需要注意的是,“以罚代管”是当前监管中常见的问题。但发展新能源汽车行业意义重大,促进行业健康发展,“以罚代管”难以真正震慑车企,尽快出台更为细致、便于落地的“升级版”监管措施迫在眉睫。

行百里者半九十。近期我国新能源车市回暖迹象明显,车企创新步伐加快,但同时跨国巨头、传统车企、造车新势力等之间的竞争也更加激烈。要培育真正具有国际竞争力的新能源汽车自主品牌,“放水养鱼”的同时,更要宽进严出。



车市透视