

## 62家光伏概念股企业发布2021年上半年财报——

# 供应链价格飙升 企业净利承压

■本报记者 董梓童

8月下旬以来,A股光伏上市公司陆续发布今年上半年财报。据Wind数据,截至记者发稿,62家光伏概念股企业已全部完成半年报的披露工作,受国内外市场需求不断释放影响,八成企业实现了盈利。但由于今年以来,产业供应链价格持续飙升,企业营业成本随之抬升,多数企业毛利率同比明显下滑,部分企业净利润同比减少,业绩承压。

### 毛利率下降明显

在62家披露半年报的A股光伏上市公司中,有53家实现盈利,占比超八成。其中,隆基股份、通威股份、特变电工净利润居上市公司前列,分别达到49.93亿元、38.19亿元和31.48亿元,同比增加21.3%、262.24%和203.63%。16家企业净利润同比下滑,占比超1/4。

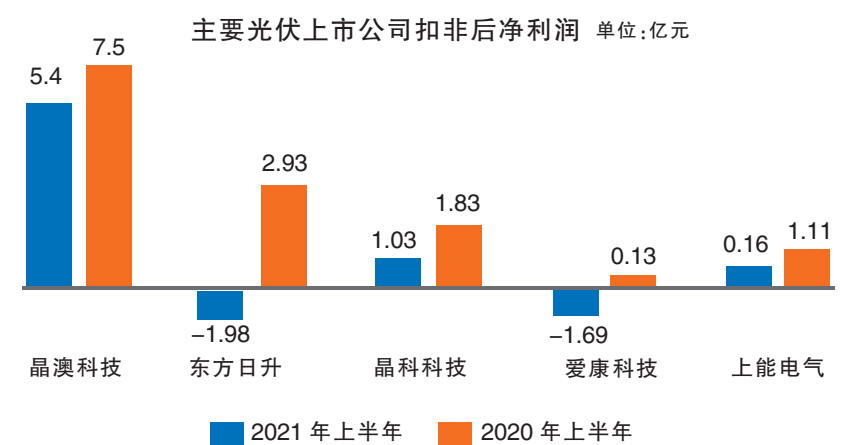
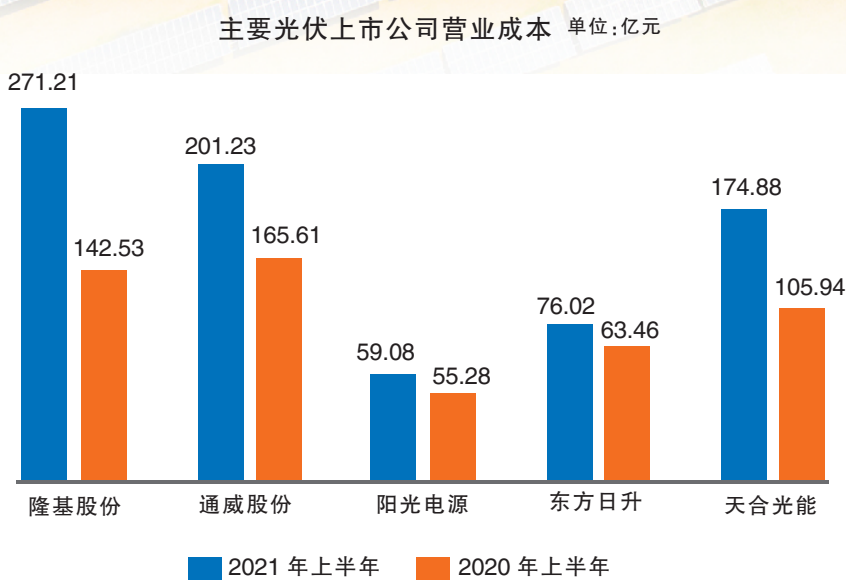
8家企业营收破百亿元,53家企业总营收较去年同期增加,占比85.48%。总体来看,前6个月,A股光伏上市公司业绩总体呈现营收同比上升,但净利润同比直线下滑的情形。

对此,东方日升表示,虽然与上年同期相比,报告期光伏组件产量稳中有升,但受行业上游原材料尤其是硅料价格阶段性快速上涨的影响,采购成本大幅提高,尤其是进入二季度以来,硅片价格上涨速度加快,而光伏组件环节的成本压力向终端客户传导较慢且较难,使得电池片和组件毛利率下降近13%,营业成本仅增加约20%。

中利集团指出,上半年硅料价格累计最高涨幅超过100%,导致组件毛利率显著下降,并在一定程度上影响到淄博、泗阳的两个新生产基地的产出。

### 海外市场支撑业绩

在光伏产业供应链价格大幅上涨的背景下,上半年,国内集中式光伏电站新



增规模远不及预期,较2020年同期下滑24%。由于不少投资企业持观望态度,终端EPC项目建设缓慢,影响A股光伏上市公司业绩。

协鑫集成称,光伏全产业链价格上涨提高了光伏电站的建设成本,导致国内大

型集中式电站项目装机需求推迟,能源工程EPC业务中标、开工及并网规模同比下降,影响利润贡献度。

组件企业国内销售金额也同比减少,境外销售金额较去年同期大增,对业绩形成有力支撑。东方日升表示,全球新兴市

场高速增长,海外市场诞生了更多的百万千瓦级国家。新需求的诞生,使得组件主要出口国家和地区的市场集中度继续下降,形成了传统市场和新兴市场结合的多元化市场。

数据显示,前6月,东方日升组件出货量达340万千瓦,海外组件出货量为274万千瓦,占80.59%。其中,在巴西、智利、波兰等新兴市场实现较大突破。

阳光电源在海外市场的表现也格外亮眼。1—6月,在海外实现销售金额41.48亿元,较去年同期大增109.38%;境外销售金额占比50.7%,较去年明显提升。

### 跨界布局储能、氢能成趋势

虽然光伏供应链价格波动,在一定程度上影响了光伏企业业绩。但在行业内部看来,这种影响是短期的,随着下半年国内市场下游需求的释放,未来前景向好。

中利集团认为,6月下旬开始,各类原材料价格有所下降,组件等恢复了相应的制造利润。该公司正在释放两个生产基地的产能,加快在建项目的进度,同时加快布局“整县分布式”绿电项目。

同时,随着构建以新能源为主体的新型电力系统进程的不断加快,光伏企业开始跨界储能、氢能,借此加快光伏和其他新能源的协同发展,促进光伏电力的高效利用。

东方日升称将大力推进储能业务发展,“光储”“光储充”一体化解决方案、智能微电网解决方案已进行商业化应用。

隆基股份首次在财报中提及氢能业务,新设子公司西安隆基氢能科技有限公司,正积极布局和培育光伏制氢业务。

近日,晶科能源也宣布与宁德时代签订战略合作协议,已在储能业务、整县推进光储综合解决方案、全球市场光储合作等多领域达成了全方位的战略合作意向。

## 回声

### 滨州光伏备案管理权限暂不调整

本报讯 记者姚金楠报道:9月6日,山东省滨州市发改委、国网滨州供电公司发布紧急通知,要求暂停执行8月5日发布的《关于加强光伏发电项目管理的通知》。据此,滨州市光伏发电项目备案的管理权限暂不做调整。

8月23日,《中国能源报》刊发《山东滨州光伏备案新政引争议》,针对滨州市调整备案权限、要求户用及工商业分布式光伏电站在自有产权建筑物或场地自建的相关规定进行报道,引发行业关注。

日前,滨州市已在《紧急通知》中明确,鉴于山东省对滨州市整县(市、区)屋顶分布式光伏规模化开发试点方案没有批复,有关分布式光伏发电项目的具体要求尚未下达,暂停执行《关于加强光伏发电项目管理的通知》,光伏发电项目备案按上级现行政策执行。

《紧急通知》同时强调,光伏发电项目的有关管理规定,待滨州市整县(市、区)屋顶分布式光伏规模化开发试点方案经山东省批复后另行通知。

## 观察

### 磷酸铁锂电池市场占有率回升

■本报实习记者 姚美娟

近日,美国预订标准续航增强版特斯拉Model 3的用户收到邮件,如果想要提前拿到车,可以选择磷酸铁锂电池。特斯拉CEO马斯克称,磷酸铁锂和三元电池的体感大致相同,他更倾向于可充电到100%的磷酸铁锂电池。

目前,电动汽车存在使用三元锂电池还是磷酸铁锂电池之争。中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示,7月,我国动力电池装车量11.3吉瓦,同比上升125.0%,其中,三元电池共计装车5.5吉瓦,同比上升67.5%,环比下降8.2%;磷酸铁锂电池共计装车5.8吉瓦,同比上升235.5%,环比上升13.4%。

据了解,特斯拉未来将会逐步转向采用磷酸铁锂电池方案,2/3的特斯拉电池将使用磷酸铁锂,1/3可能采用三元电池。实际上,已有部分车企开始在供给端推出磷酸铁锂车型,比如比亚迪旗下王朝系列车型以及出租车型全部切换为磷酸铁锂“刀片电池”,零跑T03、荣威eRX5和荣威ei6 MAX等上汽集团几款车型,以及长城欧拉猫系列,小鹏G3和P7也推出了磷酸铁锂版本。

“车企在电池选择上主要还是基于价格做选择,目前磷酸铁锂电池价格相对便宜。”伊维经济研究院研究部总经理吴辉在接受记者采访时表示,“在三元电池价格高于磷酸铁锂电池的情况下,未来还会有更多车企选择磷酸铁锂电池。”

伴随着磷酸铁锂电池市占率的持续回升,各家动力电池厂商纷纷扩大产能。据高工锂电不完全统计,上半年,锂电产业链新增项目达123个,总投资已超5332亿元(不含开工项目);作为锂电池产能扩张主力,动力电池新增规划产能达745吉瓦,投资总额超2587亿元,超百亿项目占5成,单个项目平均投资超92亿元。从产能规模看,扩产规模超100吉瓦的就有宁德时代、中航锂电、亿纬锂能、瑞浦能源等多家企业。

“为了控制成本,现在很多电池厂都在向上游布局原材料。目前磷酸铁锂的涨价是不可持续的,在产能扩张后,价格也会出现下降。”吴辉指出。

另外,吴辉认为,磷酸铁锂电池逐渐“回春”并不意味着三元锂电池已经逐渐失宠。“这是一个动态的变化,只能说就两种电池目前的成本来看,磷酸铁锂电池暂时占优。对电动汽车而言,无论选择哪种电池,都要求高能量密度、长循环寿命、低成本、高安全性。随着技术进步,未来还可能出现其他技术路线的动力电池。”

## 五部门出台顶层设计,明确责任要求、回收细则——

# 动力蓄电池梯次利用步伐加快

■本报记者 卢奇秀

8月27日,工业和信息化部、科技部、生态环境部、商务部、市场监管总局印发《新能源汽车动力蓄电池梯次利用管理办法》(以下简称《管理办法》),鼓励梯次利用企业与新能源汽车生产、动力蓄电池生产及报废机动车回收拆解等企业协议合作,加强信息共享,利用已有回收渠道,高效回收废旧动力蓄电池用于梯次利用。

业内人士指出,《管理办法》是国家层面首次针对动力蓄电池梯次利用出台的专门文件,有利于行业良性发展。

### 明确产品安全责任

业内数据统计,2020年我国累计退役动力电池25万吨,到2025年这一数字将提升至78万吨。退役后的动力电池通过必要的检验检测、分类、拆分、修复或重组为梯次产品,应用到储能电站、通信基站、低速电动车等场景,可实现资源的充分利用,具有较大的经济价值和社会价值。

近年来,动力蓄电池回收再利用颇为火热,但诸如废旧电池在运输、贮存、示范应用中的起火爆炸事件却屡见不鲜。规模庞大的退役动力电池若不能得到有效规范,将带来巨大的安全隐患。

为促进产业有序发展,主管部门近年来相继出台了《废旧动力电池回收技术规范》《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》《新能源汽车动力蓄电池回收服务网点建设和运营指南》等相关管理条例,均涉及电池梯次利用管理。2020年10月,工信部发布《新能源汽车动力蓄电池梯

次利用管理办法(征求意见稿)》,梯次利用管理成为重点方向。

经过近一年的酝酿,《管理办法》正式出台,明确了梯次利用企业从事废旧动力蓄电池梯次利用活动,应依据国家有关法规要求,与新能源汽车、动力蓄电池生产企业协调、厘清知识产权和产品安全责任有关问题。

“动力蓄电池梯次利用仍处于初级阶段,发展速度较快,《管理办法》的及时出台,一开始就从源头进行管控,为行业发展起到保驾护航的作用。”北京赛德美资源再利用研究院董事长赵小勇称。

### 强调产业链协同

尽管动力蓄电池梯次利用受到多方重视,但目前市场上多数动力蓄电池没有进入正规回收渠道,而是流入小作坊拆解处理,行业整体面临着回收难、盈利难等困境。

《管理办法》鼓励企业协议合作,利用已有回收渠道,高效回收废旧动力蓄电池用于梯次利用,不仅对企业提出了明确要求,还就产品和回收利用制定了详细规则,有望进一步强化产业链纵向深度整合。

据了解,车企是回收动力蓄电池的主要责任方,但在电池拆解回收上并无优势,目前整车企业通常授权给电池企业或通过第三方回收企业来回收废旧电池,

车企通过控股或参股的方式进入该领域,如宝马、上汽集团与宁德时代、邦普循环合作;比亚迪与格林美合作,建立“材料再造—电池再造—电池回收”的协同制造循环产业链。

“此举可以有效避免重复建设,节省建设和物流成本。目前动力蓄电池回收利用规模还没有起来,大部分企业尚未实现盈利。”赵小勇认为,随着《管理办法》的落地,法律法规趋于严格,小作坊生存空间将受到挤压直至退出市场,有技术、有实力的企业才能在行业长久生存。届时,动力电池回收再利用将快速增长,预计到2030年,行业规模将达到千亿元。

### 落地效果有待检验

《管理办法》的出台,能否破解当前行业“痛点”?

当下动力蓄电池信息普遍以孤岛形式存在,无法互联互通,不少梯次利用产品信息不清楚,比如电池退役的年份、退役之前的容量、电池厂家等信息并不完整,给电池拆解再利用增加难度,数据共享被认为是解决动力蓄电池困境的主要手段。

“鼓励新能源汽车、动力蓄电池生

