

动力电池企业踊跃出海

■本报记者 卢奇秀



102%;宁德时代境外销售额为102亿元,同比增长5.19%,占全部收入440.75亿元的23.14%。而且,多家企业同期海外业务毛利率水平高于境内。

健全产业链的必然选择

动力电池企业“走出去”不仅是当前的选择,更是长远的谋划。2020年,欧洲成为全球电动汽车增速最快的地区之一,其电动化渗透率从2019年的3.3%快速提升至10.2%。根据调研机构SNE Research预测,到2023年,欧洲电动汽车的电池需求量将达406GWh,预计供应量为335GWh,存在较大缺口。

值得注意的是,欧盟委员会副主席马罗斯·塞福科维奇曾公开表示,到2025年,欧盟将生产足够的电池来满足汽车工业需求,甚至建立出口能力,不再需要进口电池。

“海外市场需求占全球动力电池总需求量的2/3,一些外企要求采购链里65%的价值在本地,这意味着我国动力电池企业必须出海。”湖北亿纬动力副总裁蔡金书认为,出海是动力电池一流Tier1(一级供应商)的必经之路。在他看来,企业竞争的实质是供应链竞争,动力电池企业推进全球化战略,除保障关键资源供应外,还能寻求市场和提高效率。

中国电子科技集团公司第十八研究所研究员肖成伟同样认为,我国动力电池企业积极参与全球竞争,从矿产开发到回收利用进行了全布局,对降低成本、提高供应链掌控能力均有重要价值。

蔡金书进一步指出,我国动力电池企业在海外市场落地的优势明显,过去二、三十年的产业积累已建立起强大的供应链和合作关系,动力电池产品类型广泛,部分技术领先。他提醒,动力电池企业“走出去”的核心要素是可复制,必须高效把工厂建立起来。

面临本土化经营、碳排放管理等挑战

动力电池企业出海迎来机遇的同时,也面临重重挑战。

目前,我国动力电池企业存在与国际车企合作配套经验不足及文化和工作方式差异等问题。“国内建一个厂需约十个月时间,而海外建厂就没那么容易了,企业文化、人才管理和客户要求等方面都需大量时间和成本投入。”蔡金书表示。

去年12月,欧盟发布了新电池法提议草案,废除欧盟现行电池指令,实施方式由“指令”变为“法规”,以确保投放到市场的电池在整个生命周期可持续、高性能和安全。该法规拟于2022

年1月1日起实施。基于上述变化,出海企业被要求做好动力电池产品碳排放管理。“客户已给我们提出要求,如宝马、大众、奔驰、雷诺、沃尔沃等整车企业对低碳生产、材料回收、LCA(电池全生命周期碳排放)都有明确要求。”欣旺达电池总裁梁锐坦言,这对国内动力电池企业的挑战很大。

中汽数据资深主管王攀认为,从全球视角来看,涵盖动力电池全生命周期的“碳贸易壁垒”已经形成,从汽车全生命周期维度关注碳排放,科学有效降碳、脱碳渐成国际趋势。

在宁波容百新能源科技公司总裁助理余圣贤看来,降低碳排放就要做到电池轻量化,最好的方式就是使用高能量密度的高镍三元电池,但高成本是其短板。因此,应通过海外原料基地开发、规模化生产等措施有效降低成本,预计到2025年,高镍三元电池的成本接近磷酸铁锂电池,到2030年基本一致。

此外,电池回收利用也成为企业的“必修课”。王攀指出,动力电池回收利用将是新蓝海,可缓解上游原材料价格上涨、有效应对金属资源短缺,前景广阔。包括从前端电池产品设计、结构逐步标准化到后端回收再利用,以及前后端联动、产业链融合等多重合力,将推动动力电池产业加快自动化、智慧化转型。

日前,美国商用电动汽车制造商Electric Last Mile Solutions(以下简称ELMS)宣布与宁德时代签署电池供应协议,后者将为其电动商用车提供动力电池并确保产能,同时有望推进两家公司在美国本土化合作。

业内人士认为,随着全球新能源汽车产业快速发展,我国动力电池企业正加速出海。在此背景下,电池企业碳排放管理、与车企配套经验等方面的工作亟待重视。

“走出去”初尝甜头

ELMS创立于2020年,是一家电动汽车初创公司。按照双方签订的协议,宁德时代将为ELMS提供42kWh磷酸铁锂电池,并提供CTP(无模组)技术,该协议有效期至2025年。同时,双方考虑在美国合作建造一家电池工厂,实现本土化生产。

其实,不只是宁德时代,近年来我国动力电池企业在海外市场动作频频。去年11月,蜂巢能源宣布在德国萨尔州建立一座年产能24GWh的电池工厂,项目总投资20亿欧元;今年7月,国轩高科收购博世集团德国哥廷根工厂,建立其在欧洲的首个新能源生产运营基地,同时与大众集团达成战略合作,作为技术支持方协助大众集团在德国萨尔茨吉特建设电池工厂;远景动力也宣布将在法国杜埃、英国桑德兰等地建设动力电池工厂。

究其原因,动力电池企业在海外建厂,有利于靠近需求端,有效降低运输成本。今年上半年的统计数据,亿纬锂能海外业务营收大幅增长132.87%,至36.05亿元,增速远超国内业务;国轩高科海外营收达1.68亿元,同比增长



上市不足3个月,法拉第未来遭做空

■本报实习记者 杨梓

10月7日,美国做空机构J Capital Research(美奇金投资)在其官网发布了一份长达28页的关于法拉第未来的做空报告,从资金困境、投产能力、法拉第未来创始人贾跃亭自身等多方面的问题进行阐述,并直言:“法拉第未来永远都不会卖出一辆车。”

报告发布半天后,贾跃亭以“冷饭热炒、无稽之谈”作为回击,他还表示,J Capital Research不是第一次被“打脸”,“2022年7月,加州汉福德,新物种诞生日见。”

被指陷财务危机等“多宗罪”

据了解,法拉第未来自2014年在美国加州成立以来,先后在中美两国规划6个地点建厂,其中在国内的3家工厂分别位于浙江德清、广东珠海和广州,在美国的3家工厂分别在内蒙古的北拉斯维加斯、加州的瓦列霍和汉福德。报告指出,截至目前,上述工厂没有一家完全建成,尽管汉福德工厂是目前法拉第未来唯一的汽车生产工厂,但J Capital Research今年8-9月对该厂的三次调查发现,工厂异常安静,几乎没有有什么动作。此外,汉福德工厂只有11个工作岗位发布在法拉第未来官网上。对此,10月15日,法拉第未来方面表示,已启动汉福德工厂建设,并完成了支持准量产车生产

的产险安装及供应商支持。

同时,报告用了大量篇幅对法拉第未来的财务状况进行剖析:今年7月22日,法拉第未来在纳斯达克挂牌上市后,已获得近10亿美元融资,包括2.3亿美元的资产解决方案收购公司(PSAC)信托账户和7.61亿美元普通股。但在交易结束后,该公司立即披露将支付1.449亿美元现金和2590万股股票给各种债权人,还有高达9230万美元将被用于支付“咨询”费用,包括银行、印刷、法律和会计服务等方面的费用。

数据显示,法拉第未来2019年净亏损为1.42亿美元,2020年净亏损达1.47亿美元。根据法拉第未来披露的文件显示,到2024年该公司需要额外14亿美元现金来实现财务目标,在大规模筹资、债转股后可能导致投资者持有的股权被进一步稀释,同时,J Capital Research质疑,是否会有人愿意给法拉第未来继续放贷。此外,今年初,法拉第未来声称收到14万辆汽车订金,但该报告指出,订单的78%来自同一家私人公司,且订金是该私人公司通过年化8%的应付票据支付的。

此外,报告直指FF 91相关技术还没有准备好,难以投入生产。报告显示,一位前法拉第未来高管表示:“如果我打算买

一辆这样的车,预估电池组将在18-20个月被召回,因为电池组存在泄漏问题。”报告还认为,FF 91生产后将存在耐久性和难以稳定获取供应商零件的问题。

多次推迟 FF 91 量产

对于外界关心的FF 91量产时间,法拉第未来全球CEO毕福康近日表示:“我们有充足的信心在上市后12个月内按时高质量、高产品力交付FF 91 Futurist。”据悉,FF 91是法拉第未来首款车型,概念车最早亮相于2017年美国拉斯维加斯全球消费电子展(CES)。实际上,早在2018年,法拉第未来就表示FF 91将于当年底交付;到2019年,法拉第未来称距离量产只有“一步之遥”;到2020年,该表述又变成“临门一脚”……直到目前,FF 91仍没有量产,法拉第未来也因此被戴上“PPT造车”的帽子。

法拉第未来上市当天就宣布FF 91开启预订,4天后,法拉第未来官网显示:全球限量300台的FF 91“未来主义者联盟版”已全部售罄。除FF 91外,未来5年,法拉第未来的乘用车规划还有FF 81和FF 71。

在上市当天,贾跃亭对FF 91的未来

信心满满,并称FF 91是目前全球唯一一款产品和技术定位高于特斯拉Model S的量产车。“FF上市是一个新起点,解决了资金问题,接下来将全力以赴实现12个月量产交车。”对于公众关心的债务问题,贾跃亭回应称:“我会彻底解决的。”

一线造车企业的必修课

做空报告发表后第一个交易日,法拉第未来的股价开盘就出现下跌,但目前看来,报告没有对法拉第未来的股价造成长期打压,股价短期下跌后马上上涨。

J Capital Research是一家老牌职业投资公司,曾做空过京东、优信、百济神州等多家中国企业,同时也确实像贾跃亭所说的“有数次被‘打脸’的经历”。值得注意的是,美国一些机构会通过出具做空报告的方式趁股价低从中牟利。虽然J Capital Research表示,报告来源包括实地调研走访、公司财报数据及公开资料等,但记者注意到,该报告言辞激烈,部分文字导向性较强。另据悉,目前贾跃亭本人已陷入96起诉讼案件,涉及金额超过64亿元人民币。

其实,特斯拉、蔚来等新造车企业均曾被相关机构空空的经历,但它们经过近年来的发展,已进入一线造车企业行列。业内人士认为,对法拉第未来而言,若能按时交付新车,走出资金困境,则是对各种质疑的最有力回击,否则还是摆脱不掉“PPT造车”的嫌疑。



资讯

节能与新能源汽车 2022年度十大技术发布

本报讯 记者杨梓报道:10月19日,由中国汽车工程学会组织开展的节能与新能源汽车技术路线图年度评估工作研究成果——2022年度中国十大技术趋势(以下简称“汽车十大技术趋势”)在上海发布。

中国汽车工程学会副秘书长、国际汽车工程科技创新战略研究院执行院长侯福深在2021中国汽车工程学会年会暨展览会开幕式上就汽车十大技术趋势的研究过程和主要内容进行了发布,具体包括:100TOPS以上车规级计算芯片即将实现量产装车、第三代半导体电机控制器将实现多车企量产应用、安全性技术提升推动300Wh/kg高比能动力电池实现装车应用、长寿命燃料电池系统将实现商用车多场景应用、基于专用平台的纯电动乘用车市场占有率将超过65%、国产高性能纯电动乘用车将更多采用800V电压平台、智能热管理技术大幅提升新能源汽车低温适应性、域控制器将实现由单域控制向跨域融合形态过渡技术突破、整车信息安全防护技术将实现从边界防御向主动纵深防御体系跃升、DHT混合动力系统装车规模将实现倍增。

据了解,汽车十大技术趋势重点围绕节能与新能源汽车技术路线图“九大领域”,聚焦2022年度“实现重大突破的技术”“实现新量产的技术”“应用规模显著提升的技术”。

换电站建设标准 将在年内发布

本报讯 10月16日,中国汽车工业协会透露,《电动乘用车共享换电站建设规范》(下称《规范》)团体标准已通过审查,预计将于年内发布。

据介绍,《规范》在公开征求意见的过程中共收到各方面的反馈意见280余条,标准编制工作组逐一进行了分析和回复,小到换电站标识标语,大到换电站整体选址建设,均进行了细致规范。同时,多家上市公司派出专家代表参加标准审查会,其中深度参与标准制定的龙头企业包括宁德时代、欣旺达、广汽集团、蔚来、北汽新能源、展鹏科技子公司杭州伯坦科技工程有限公司、协鑫集团、奥动新能源汽车科技有限公司等。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟理事长董扬在审查会上表示,换电是新能源汽车的重要补充方式之一,其标准化工作越来越重要。目前,蔚来、北汽新能源、上汽集团、吉利汽车、广汽集团等主流车企均已加入换电阵营,并有30家企业59款换电车型产品,对统一换电标准需求迫切。

另据工信部消息,2021年下半年,我国将在全国范围内开展换电模式应用试点,在试点城市开展换电模式车辆推广,鼓励在公交、出租、城市物流配送、港口、矿山等公共领域率先试点,并在私人领域推动商业化运营。(旭日)

海南新能源汽车消费 奖励措施将延续到年底

本报讯 近日,海南省新能源汽车推广应用工作联席会议办公室关于延续2021年促进新能源汽车消费综合奖励措施的通知,将2021年促进新能源汽车消费综合奖励措施延续到2021年12月31日。

通知明确,新能源汽车主要包括纯电动汽车、插电式混合动力汽车(含增程式)和燃料电池汽车;必须为初次登记上牌车辆,并注册登记取得新能源汽车专用号牌;2021年1月1日至2021年12月31日期间购买,并在2022年1月15日前完成初次登记上牌的车辆(含2020年12月购买并在2021年1月15日前完成初次登记上牌的车辆);非个人用户购买的新能源汽车新车申报奖励的,车辆自初次登记上牌日期起两年内不能过户。

具体的奖励标准及总量是,购车价格在10万元以下的每辆奖励人民币6000元,购车价格在10万元(含)-20万元(含)的每辆奖励8000元,购车价格在20万元以上的每辆奖励10000元。(宗和)