

头部企业陆续公布 2022 半年报,盈利能力普遍回升

动力电池企业盈利拐点已至

■本报实习记者 姚美娇



一家动力电池配套企业正在生产新能源汽车动力电池箱体 人民图片

从各家企业已披露的半年报来看,动力电池厂商的盈利能力在二季度普遍回升,宁德时代扭转了一季度净利润下滑态势,亿纬锂能结束了连续三个季度的净利润下滑状态。

二季度盈利改善

从各家企业已披露的半年报来看,动力电池厂商的盈利能力在二季度普遍回升。数据显示,2022年上半年,宁德时代实现营业收入1129.7亿元,同比增长156.32%;实现净利润81.68亿元,同比增长82.17%。扣除非经常性损益的净利润70.51亿元,同比增长79.95%。

宁德时代一季度净利润为14.93亿元,同比下降23.62%,据此计算,宁德时代二季度实现净利润66.8亿元,环比增长347%,扭转了宁德时代一季度净利润的下滑态势。“营收和利润增长,主要在于公司克服了新冠疫情反复、原材料供应紧张等挑战,通过强化组织建设,优化运营安排,持续发挥技术研发、极限制造、产业链深度布局等竞争优势。”宁德时代表示。

亿纬锂能上半年营收达149亿元,与上年同期相比增长127.54%,净利润为13.6亿元,比上年同期下降9.08%。其中,亿纬锂能二季度净利润8.4亿元,环比上涨了六成,结束了公司连续三个季度的净利润下滑。

欣旺达上半年喜忧参半。数据显示,欣旺达上半年实现营业收入217.18亿元,同比增长38.49%;归母净利润3.72亿元,同比下降39.72%。相比之下,欣旺达今年一季度实现营业收入106.21亿元,同比增长35.11%;归母净利润9492万元,同比下降26.13%。由此可知,今年二季度公司的营业收入为110.97亿元,环比增4.5%,同比增近42%;归母净利润为2.77亿元,环比骤增192%,即是一季度数额的近3倍。“在市场竞争日益白热化的态势下,欣旺达精耕细作,积极配合国际国内客户需求,市场份额逐步攀升,客户认可度和满意度进一步提高。”欣旺达表示。

另外,国轩高科上半年主营收入86.38亿元,同比上升143.24%;归母净利润6462.3万元,同比增长超三成。二季度,国轩高科净利润由一季度的3220万元微涨至3242万元,营收达47亿元,同比翻倍,创历史新高。

加大研发投入

记者梳理发现,今年上半年电池企业普遍加大了研发投入。宁德时代2022上半年投入研发费用高达57.7亿元,同比上年增长了106.5%;国轩高科研发投入为5.10亿元,同比增长104.97%;亿纬锂能研发投入达9亿元,同比增长56.37%;欣旺达研发投入11.94亿元,同比增长19.34%。

宁德时代表示,公司持续加大研发投入,研发项目增多及研发团队扩大,支出较上期增加;国轩高科称,研发投入的变动主要系本期公司产品研发和技术改进投入增加所致。

产品力增强也是电池企业业绩提高的驱动力之一。新产品方面,国轩高科在今年的国轩高科第十一届科技大会上发布了两款新产品,分别是360瓦时/千克半固态电池和易佳智能移动储能充电桩。据了解,360瓦时/千克半固态电池预计今年实现装车。搭载半固态电池的车型,电池包电量达到160千瓦时,续航里程长达1000千米,车辆百公里加速时间仅为3.9秒;亿纬锂能作为国内率先掌握三元大圆柱电池技术的厂商之一,在国内率先完成了46系列等三元高比能大圆柱电池产品的布局,并获得国内外众多一流车厂客户认可。

长期以来,宁德时代整体研发及技术创新能力在行业内处于领先地位。“动力电池方面,公司旗下的2.2C快充三元产品国内首家在乘用车上得到

应用,AB创新模组方式批量推广;储能电池方面,基于长寿命电芯技术、液冷CTP电箱技术推出的户外预制舱系统EnerC批量交付超过4吉瓦时。公司发布第三代CTP麒麟电池,系统集成度创全球新高,体积利用率突破72%,能量密度可达255瓦时/千克,可支持实现1000公里续航。”宁德时代指出。

竞争不断加剧

近年来,动力电池产业竞争不断加剧。宁德时代在半年报中指出,近年来锂离子电池市场快速发展,不断吸引新进入者通过直接投资、产业转型或收购兼并等方式参与竞争,同时现有动力电池企业亦纷纷扩充产能,市场竞争日趋激烈,公司未来业务发展将面临一定的市场竞争加剧的风险。

据了解,当前电池厂商除了需要直面原材料价格上涨带来的盈利影响,部分车企陆续宣布自建电池工厂也让相关企业感受到不小的压力。例如,蔚来汽车CEO李斌透露,现已拥有超过400人的电池研发相关团队,正在深入参与电池材料、电芯与整包设计、电池管理系统、制造工艺等研发工作,计划在2024年推出自研的800伏高压平台电池包。

企业只有不断地在扩大产能、降低成本与提升技术性能方面下功夫,才能保证产品竞争力。“公司持续重视研发投入和研发团队,将持续的研发投入作为保持公司核心竞争力的重要举措,通过不断提升产品性能和产品质量保持公司的产品竞争力,为客户提供更具性价比的产品。”宁德时代表示。

国轩高科也表示,在全球动力电池市场需求旺盛、行业维持高景气度的同时,国内外行业产能也呈现出倍增态势,未来市场竞争将会更加激烈胶着。

前沿

证监会官网日前发布的批复公告显示,核准浙江零跑科技股份有限公司(以下简称“零跑”)发行不超过2.91亿股境外上市外资股,每股面值人民币1元,全部为普通股。完成本次发行后,零跑可到香港联合交易所主板上市。若上市流程顺利,最快可能在年底前实现上市。

除零跑外,此前威马、哪吒等多家新势力传出赴港上市的信息。在业内人士看来,造车新势力的港股上市能够为车企品牌带来更广泛的知名度,刺激销量上涨。

赴港消息频出

当前,赴港上市已成为造车新势力们拓宽融资渠道的最优解。今年6月,威马汽车正式递交港交所IPO申请,海通国际、招银国际以及中银国际为其保荐人;今年2月,有消息称哪吒汽车品牌主体“合众汽车”将启动港股上市计划,不过截至目前哪吒汽车暂未正式披露相关信息。

与此同时,此前已经登陆美股的“蔚小理”也选择了集体回港上市。其中,最早在美国上市的蔚来汽车在今年3月登陆港交所实现二次上市。中信证券研报指出,蔚来此次上市为“介绍上市”,不涉及新股发行或融资,为投资者提供更多的交易场所选择,后续蔚来可以在港股进行融资。

“当下汽车产业正处于快速变革的时代,我们将不断用技术创新,持续为用户带来超越期待的产品与体验,并为投资者创造长期回报。”蔚来汽车CEO李斌表示。

去年7月,小鹏汽车正式在港挂牌上市,每股公开发行价165.00港元,总发行8500万股,开盘后最高市值达到2800亿港元,顺利成为港股“智能电动车第一股”,彼时距离小鹏汽车2020年8月27日在纽交所上市还不足一年时间;理想汽车也于去年8月在港交所正式上市。

赴港上市成为造车新势力新选择

■本报实习记者 姚美娇



谋求资金支持

有业内人士指出,尚未实现收支平衡甚至盈利的造车新势力想在激烈的竞争环境中谋取市场份额,必须获得造血能力,而IPO是获取资金的最佳方法。“新势力选择在港上市主要是为了获取更多的资金支持。企业可以通过赴港上市来募集资金,用于产品研发、增加产能、新建工厂、市场营销等,以维持公司的运营。”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指出。

据了解,国内造车新势力TOP3“蔚小理”至今仍未摆脱亏损状态。全球电动汽车龙头特斯拉也是在经历了15年的亏损后,于2020年首次实现盈利。财报显示,今年一季度,蔚来的总营收为99.1亿元,同比增长24.2%;净亏损17.8亿元,同比扩大295.3%;小鹏汽车的总营收为74.5亿元,同比增长152.6%;净亏损17亿元,同比扩大116%;理想汽车的总营收为95.6亿元,同比增长167.5%;净亏损0.11亿元,同比收窄97%。

“赴港上市等于帮助企业做品牌宣传。造车新势力港股上市必须经过一系列严格的审核,对企业等于是一个背书,对消费者也是信用和担保,表明公司结构比较健康,增加消费者信心。”张翔表示。

“资本有很大的影响力,当股票上涨的时候,会让上亿的人知道有这么一个品牌,单靠宣传很难做到。”广汽埃安总经理古惠南曾直言。

打造差异化产品

造车新势力赴港上市的不失为一个较好选择,但也有业内人士认为,IPO虽然有助于为后续技术研发储备更多资金,但依靠融资输血不是长远之计,如何加大研发投入、打造差异化竞争优势,强化上下游产业链整合能力是亟待解决的问题。

“上市能否帮助造车新势力摆脱盈利难题还很难说,目前品牌数量非常多,竞争激烈,产品的同质化也比较严重。上市能帮助企业获得更多的资金,但能否最终在市场上存活下去甚至成为领头羊很难说。很多曾经辉煌过的上市企业后来也面临破产退市的风险。”张翔表示,“造车新势力想要长久发展下去,要提升核心竞争力,为用户提供体验良好的产品,通过创新来打造差异化产品。”

张翔还表示,造车新势力应在营销方面做好创新。“现在都是做直营或新零售,整个汽车销售网络都在从线下往线上转型,从传统4S店向商场转移,所以造车新势力要注意到这个发展趋势,毕竟现在的消费群体跟以往有很大改变。另外,要准备足够的资金维系公司的运营,一旦资金链断裂公司就会面临破产。”

招商银行发行首单适用于《中国绿色债券原则》的商业绿色金融债券 我国绿色债券投资迎来新窗口期

■本报记者 王林

9月1日,招商银行在全国银行间债券市场成功簿记发行了2022年第二期绿色金融债券,这是我国首单适用于《中国绿色债券原则》的商业绿色金融债券。《中国绿色债券原则》于7月底正式发布,该原则在绿色金融债券募集资金用途、存续期管理等方面进行了规范和完善,进一步提升了信息披露的真实性和可靠性。

气候债券倡议组织(CBI)指出,全球向绿色能源转型提供资金的势头正在迅速增长,明年全球绿色债券发行量有望达到1万亿美元。

中国绿债发行量突出

随着《中国绿色债券原则》的正式出台,我国绿色债券发行量迎来新高峰。招商银行表示,作为商业银行适用《中国绿色债券原则》的“首秀”,这单发行规模达100亿元人民币,债券期限为3年期,票面利率为2.40%的绿色债券,进行了全面对标。

经中国人民银行和中国证监会同意,绿色债券标准委员会于7月29日正式发布《中国绿色债券原则》,该原则充分借鉴国际通行标准,同时结合我国绿色金融发展自身情况,进一步统一和明确了我国绿色债券的品种定位、发行管理要求、绿色项目评估与遴选规范、募集资金管理以及信息披露等规范,旨在推动我国绿色债券市场与国际绿色金融标准的进一步接轨。在此背景下,我国绿色债券投资正在迎来新一轮窗口期,越来越多的商业银行意识到可持续发展的重要性。

中金公司固定收益部全球信用业务负责人陈振宏表示,我国宏观政策方向为绿色债券市场发展带来广阔空间。

CBI首席执行官Sean Kidney也强调:“中国已经设定了强制性的绿色债券指导方针,这意味着中国的绿色债券将率先获得国际认可,将进一步巩固中国作为全球绿色债券发行领军者的地位。”我国绿色金融债发行量加速增长一方面基于

碳达峰碳中和目标引领下的低碳产业爆发式发展带来的庞大绿色融资需求,另一方面则得益于不断完善激励政策机制。当前,我国金融业正在加大优质绿色项目的投融资布局,不断提升绿色服务能力。随着我国绿色发展顶层设计设计的不断完善,绿色金融标准的加速统一,绿色发展政策支持工具的积极推行,我国绿色债券市场将出现质的飞跃。

多国绿债市场日渐活跃

东南亚国家是绿色债券发行潜力股,新加坡、印尼、泰国都在积极发行绿色债券。2017-2019年间,印尼占据东南亚地区绿色债券发行规模的半壁江山,发行绿色债券获得的资金主要用于绿色建筑和绿色能源领域。

《联合早报》8月5日报道称,新加坡金融管理局发行的首批绿色新加坡政府基础设施建设债券,获得机构投资者的热烈反应,收到的认购额超过53亿美元,认购率超过一倍。这个50年期的主权绿色债券票息率为3.04%,是新加坡2030年前发行350亿美元(约合250亿美元)绿色债券计划的一部分,也是新加坡政府首个50年期的绿色债券。

德勤指出,绿色债券可以帮助东南亚国家以较低的成本获得融资,因为债券购买者将绿色投资视为回馈社会,向更环保的商业模式转变,也意味着以更精简的模式,使东南亚国家更高效地利用资源。

欧盟和日本则有望于明年刷新各自绿色债券发行量纪录。欧盟计划发行高达2500亿欧元的绿色债券,为下一代欧盟计划提供资金,而日本则计划明年发行价值高达1570亿美元的新型主权绿色债券“绿色经济转型债券”,为未来30年的脱碳融资。

澳大利亚的政权更迭也极大提升了该国绿色能源投资者的情绪,给该国绿色债券市场带来了积极影响。随着新总理安东尼·阿尔巴内塞走马上任,新政府日前通过立法确定了减排目标,即到2030年将澳碳排放量较2005年水平减少43%。Sean Kidney

表示:“澳绿色债券市场‘干涸期’即将结束,预计未来会看到大量新债入市。”

彭博社指出,澳绿色债券市场今年有望创下该国迄今最大发行规模,截至8月底澳已经发行了总计46亿美元的绿色债券。

绿债投资亟待寻求新卖点

不过,随着绿色能源和可持续项目的债券投资者变得愈发成熟,他们对绿色债券的“胃口”也将变得愈发“挑剔”,绿色债券市场亟待寻求新“卖点”。近年来,大量绿色债券挤入市场,其中掺杂漂绿行为或虚假环保宣传的“不合格债券类型”,这促使投资者在购买绿色债券方面变得更加谨慎。

今年以来,新冠肺炎疫情不断反复,俄乌冲突引发的地缘政治危机导致全球能源价格飙升,欧美多国正在经历有史以来最为严重的能源危机和高通胀,全球经济增长放缓预期加速走强。在此背景下,大批债券发行人开始暂缓发行活动,绿色债券同样受到波及,目前债券投资者普遍持观望态度。

CBI数据显示,上半年,全球绿色债券及相关债券的交易量受到不小打击,绿色、社会、可持续发展、能源转型等债券的交易总额为4178亿美元,较去年同期下降27%。评级机构穆迪可持续金融分析师Matthew Kuchtyak指出,今年绿色债券发行量预计将与去年大致持平。

事实上,投资者愿意为绿色债券支付的价格与更传统的债券之间的差距正在缩小。欧洲金融市场协会指出,在欧洲绿色债券市场,这一差距已经在2020年的超过9个基点缩减到目前的1-2个基点。

这意味着,长期来看,绿色债券发行人的优势会不断缩小。《金融时报》指出,当一个独特的卖点开始成为一个无处不在的卖点,价格就会受到影响,绿色债券也不例外。业内认为,更严格的监管审查和可持续性规则,可以给绿色债券市场注入活力,并为培育更大规模的市场铺平道路。