

一辆车电池成本至少四成，产业链垂直整合号角吹响 陷入成本焦虑，车企纷纷自造电池

记者 黄寿赓

广汽埃安发力动力电池

10月27日，广汽埃安宣布，由广汽埃安、广汽乘用车、广汽商贸联合投资，并由广汽埃安控股的因湃电池科技有限公司正式注册成立，注册资本10亿元人民币。公司位于广州市番禺区，总投资达109亿元，业务范围涵盖新能源汽车动力电池生产制造、电池材料研发及相关产品的技术服务等，未来将开展电池自研自产产业化建设以及自主电池的生产制造和销售。

广汽埃安称，对于新能源车而言，电池是动力来源，也是关乎生产制造成本的关键因素。未来的新能源车行业竞争的核心是科技和成本，能否在疫情反复、供应链紧张、资源成本上涨等环境下，实现动力电池等核心技术以及相关产业链的自主可控，是车企核心竞争力的一大体现，对车企可持续发展起到至关重要的作用。因湃电池公司的注册成立，将助力埃安完成电池自主产业化布局，进一步形成产业链优势。

记者注意到，广汽埃安布局新能源电池产业链早有端倪。今年3月，埃安自研动力电池试制线打桩开建，包含了从浆料制备到电池Pack完整的电池全流程生产工序以及材料研发、理化测试、电性能等实验室，该试制线预计

有数据显示，动力电池成本在整车生产中的占比至少达到40%，由此导致造车成本居高不下，影响利润。为了降本增效，如今越来越多的车企开始布局自造电池，蔚来、广汽埃安便在近期成立了自己的电池公司。业内认为，新能源汽车行业产业链垂直整合号角已经吹响，未来或涌现更多自造电池整车厂商。



2022年底建成并投入运营。

同时，公司还与赣锋锂业进行了联合，从新能源动力电池最上游材料端展开，持续探讨在锂资源开发、中游锂盐深加工及废旧电池综合回收利用各层面的深入合作。此外，广汽埃安还对弹匣电池、超倍速电池和海绵硅负极片电池等进行了技术储备。

此次因湃电池科技公司的成立，标志着埃安将全面打通上游原材料、研发、制造、回收及梯次利用在内的能源生态产业链布局，完成能源生态产业闭环。

蔚来造电池还“玩矿”

事实上，广汽埃安对动力电

池的布局是当下新能源车行业中的一个缩影。

受困于居高不下的电池价格，车企的造车成本也难以下降，广汽集团董事长曾庆洪在今年世界动力电池大会上就曾调侃，“当前动力电池产业链上游价格过高，价格压力直接传导至整车厂，动力电池成本已经占到整车生产的40%—60%，那我是不是在给宁德时代打工吗？”因此，整车厂商朝产业链上游布局成为趋势。

如今，全球行业龙头特斯拉为降低动力电池成本，在美国建设自己的动力电池工厂，并在去年推出了高性能的4680电池。

国内厂商中，除了比亚迪、

长城这种此前就有动力电池“传统”的车企，造车新势力中蔚来也在布局电池产业链上走在前列。

早在去年3月，蔚来董事长李斌就曾提及电池供应方面存在的瓶颈，随后便开始了在电池制造方面的布局；今年5月，蔚来拟投资2.18亿元，计划在上海市嘉定区安亭镇新建研发项目，包括从事锂离子电芯和电池包研发的31个研发实验室，以及1条锂离子电芯试制线和1条电池包pack线。技术攻关的同时，蔚来还在海外对电池上游的锂矿进行了投资。

就在本次广汽埃安电池公司成立的几天前，蔚来的电池公司也已注册成立，注册资本达到20亿元人民币，由李斌担任董事长。据悉，该公司主要经营范围包括电池制造、电池销售、石墨及碳素制品销售等。

自造电池是个大投入

对于整车厂商布局电池制造，在业内看来，最主要的原因还在于降低成本，其次也有着对于供应链安全与稳定的追求。

华安证券研报认为，车企垂直整合布局旨在增强产业链话语权，有利于保障电池供应及降本增效。此举一方面印证电动车及锂电高景气；另一方面或将加剧行业竞争，头部电池厂有望凭借技术、资金、产能及客户优势应对全球竞争。

与此同时，在车企布局电池

制造过程中的一些挑战也不容忽视。首先是投入问题，电池产业链上、中、下游对应的分别是锂矿资源与电池材料、电池制造与电机电控、整车厂，上游的锂矿资源是当下各大电池厂商“疯抢”的对象，一笔锂矿的投资往往要以“十亿”计，中下游则需要在技术上进行大量研发投入。

宁德时代之所以能稳居行业老大，与其在技术上的投入密不可分。2021年，公司研发费用支出高达76.9亿元，今年仅上半年研发支出就已达到57.7亿元。对比来看，整个广汽集团2021年归属于母公司的净利润约为73.35亿元，而很多造车新势力还尚未盈利。

其次，车企布局还要面临投入产出比的问题。在中国汽车动力电池产业创新联盟发布的今年1—9月国内动力电池装车量排名中，宁德时代、比亚迪两家企业占比达到70%，而剩下的电池汽车装车量占比都不高，包括蜂巢能源的装车量占比也仅为2.33%。在这种情况下，车企投入大量资源最终又能否“划得来”，这尚需市场验证。

乘联会秘书长崔东树也认为，自造电池将是整车企业未来的必然选择，但由于动力电池研发制造生产周期较长，前期研发制造投入成本巨大，一般的车企短时间内难以承受，与电池厂商合作或合资成立电池采购公司，也将成为未来一段时间的主流方式。

告别虎扑，扑向卖粮

“二代”上任，会是贵人鸟的“贵人”吗？

曾处在退市边缘的贵人鸟股份有限公司（以下简称“贵人鸟”），近期因为处置资产问题再次进入大众视野。

大踏步多次跨界已经让贵人鸟“闪了腰”，如今靠“卖粮”实现了“起死回生”。与此同时，尚未恢复元气的贵人鸟，今年上半年再一次亏损。

创始人林天福退居二线，其子林思萍接棒上任，“创二代”林思萍会是挽救贵人鸟危局的那位“贵人”吗？



债金额激增，分别为19.7亿元、24.43亿元、47.91亿元、49.56亿元。

大手笔投资，却没能给贵人鸟一个回报。贵人鸟2016年、2017年两年间收购的公司，年报业绩多数为尚无业务、不存在收入；仅名鞋库、杰之行两家年净利不超五千元，更与其收购价呈现天壤之别。

贵人鸟不再姓“林”

这一番折腾下来，贵人鸟身处险境。

2018年起，资金链不堪重负的贵人鸟多次股权质押借款，随之又经历股权冻结、股权司法拍卖再流拍。此外，自2018年连续亏损三年的业绩，更是让贵人鸟的处境雪上加霜。

作为2014年上市的“A股体育品牌第一股”，贵人鸟因触及退市风险警示红线，2020年5月变更为“*ST贵人鸟”。

不过，一度在退市边缘的贵人鸟，靠“卖粮”实现了“起死回生”。

2020年，贵人鸟两次被债权人申请破产重整，2021年7月，贵人鸟确认完成重整计划，主攻粮

合计持有2.58亿股，占总股本的16.45%。原第二大股东泰富金谷持股3.20亿股，占总股本的20.36%，被动成为第一大股东。

与此同时，尚未恢复元气的贵人鸟，今年上半年再一次陷入亏损的境地。

半年报显示，今年上半年，贵人鸟实现营业收入6.51亿元，较上年同期增加22.87%；归母净利润亏损1737.49万元，同比下滑104.53%。

“要踏踏实实地做实业”

出生在“鞋都”福建泉州的林天福，依靠为阿迪达斯、耐克等国际运动品牌代工起家，2002年打造自主品牌“贵人鸟”，又邀请明星刘德华、张柏芝做代言人，自此名声大噪，打开全国市场。此后，贵人鸟赞助的《快乐男声》红遍大江南北，贵人鸟的名字也随之妇孺皆知。

其实，在重整完毕后，林天福就退居二线，其子林思萍接棒上任贵人鸟董事长、总经理。

出生于1987年的林思萍，拥有金融学历背景和投行工作经历，在美国堪萨斯大学取得金融学士学位后，于瑞银证券投银部担任分析员，2014年回到贵人鸟。

上任后，林思萍进行了大刀阔斧的改革，自己出资设立上海米程莱贸易开始“卖粮”，砍掉生产线改做运营商，注销十余家无实际业务分公司……

“经历这次危机，我们看明白了很多，还是要踏踏实实地做实业，步子不要迈得太大。”林思萍在接受一次媒体专访时表示。

值得一提的是，在林思萍上任当年，贵人鸟为河南暴雨受灾群众捐款3000万元，引起了消费者的“野性消费”，7月底还一度在A股市场上连获5个涨停板。

在大幅裁撤运动鞋服业务相关公司的同时，贵人鸟在扩展农业业务上也大下功夫。

除了抛却与虎扑合作的这两家体育投资基金，贵人鸟10月21日还称，为提高管理和运营效率，降低管理成本，拟将部分全资子公司予以吸收合并，这些公司均系上海、福建多地的体育用品公司。

8月以来，贵人鸟成立了多家农业公司，主营业务覆盖粮食销售、粮食收购、食用农产品批发零售等，包含虎林、营口、北京、哈尔滨等多个城市。

此外，值得注意的是，继今7月后，贵人鸟10月21日公告称，再度变更会计师事务所。3个月更换两家会计师事务所，同时又处于年报审计的重要时段，这引起了上交所的关注与问询。上交所要求贵人鸟说明，短期内多次更换会计师事务所的具体原因和合理性，以及是否存在会计差错更正等情形。

今年8月，李志华“被动”上任贵人鸟董事长后，林思萍不再担任董事长，但继续担任总经理一职。作为“创一代”的接班人，林思萍会是挽救贵人鸟危局的“贵人”吗？市场还在拭目以待。



扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑：魏银科 美编：继红 组版：刘燕