

# 锂电量价齐升供需失衡 上市公司争夺产业链话语权纷纷“抢矿”

■本报记者 龚梦泽

因为“家中有矿”，在全球经济版图一向低调的南美突然汇聚了以中国为首的众多动力电池产业链企业的目光。2021年7月份，赣锋锂业对加拿大干槽锂业发起了要约收购，不料遭到国内同行宁德时代时代的“截杀”。正当很多人以为干槽锂业即将被宁德时代收入囊中时，美洲锂业却又从天而降，最终完成了收购。“宁王”与“锂王”几经反转的竞拍大戏，可以算是锂资源争夺战日渐升温的缩影。

随着电动车浪潮携颠覆之势袭来，锂资源的地位骤然生变，一把扼住了新能源汽车发展的命脉。今年以来，全球电动车交付量不断创下新高，锂电池供不应求的局面也日益凸显。实际上，锂电池供需紧张的问题并不仅仅局限于当前，长期的强劲需求也强化了资源端的配给与价值。

《证券日报》记者注意到，今年以来，欧、美、日、韩的老牌车企纷纷设置了明确的燃油车停售时间表。中国也于10月26日发布《2030年前碳达峰行动方案》，首次明确远期目标：到2030年，当年新增新能源、清洁能源动力的交通工具比例达到40%左右。政策明确了相关产业的发展前景，盈利弹性会充分释放，而在资源端布局存在短板的下游企业将利润承压。

全球锂资源不仅表现出区域分布集中的特点，还表现出控制权高度集中的特点。国泰君安证券发布的研报显示，全球77%的锂业市场份额由五大公司掌控。其中，中国的赣锋锂业和天齐锂业市场占比分别为16%和14%，其余47%的市场份额被美国雅宝ALB（占比25%）、智利矿业化工SQM（占比15%）、美国Liventi（占比7%）三家公司瓜分。国内锂电池制造商的对手不仅限于国内的“锂业双雄”，还包括一众海外锂业巨头。

“从供应维稳与成本控制角度来看，控制住锂矿就是控制住了核心原材料。”在于清看来，在下游锂电需求确定性增长的背景下，锂矿资源已成为市场竞争的首要前提。

## 锂电企业忙扩产 暂时难改供需失衡局面

中国汽车工业协会发布的数据显示，今年1-11月份，新能源汽车市场累计销量达到299万辆，同比增长166.8%。中汽协最新预测，今年新能源汽车销量有望突破340万辆。伴随新能源汽车销量大增，汽车动力电池和储能电池的需求也大幅增长，短期供不应求，长期需求明确，成就了今年锂电行业风光无限的根本逻辑。“向产能冲锋”成为2021年锂电行业发展的最核心话题。

据《证券日报》记者了解，2021年1月份至10月份，全球动力电池的装机量达到225GWh，同比增长116%。其中，我国动力电池装车量为107.5GWh，同比增长168.1%。储能电池的需求也大幅增长。以阿特斯为例，该公司作为全球化储能企业的代表，今年1月份至9月份，在建储能项目从0.9GWh增加到2.9GWh，储备项目从6.5GWh增加到21GWh，以备储能电池需求的迅猛增长。

供应端方面，相较于大幅增长的市场需求，锂电产能的增长并不匹配。《证券日报》记者注意到，包括宁德时代、比亚迪、蜂巢能源等在内，锂电供应商从去年年底才开始大规模扩产产能。但是，锂电产能扩张具有一



定的滞后性，厂房建设及设备安装建设周期需要6至9个月，产能爬坡周期需要3至6个月，达到一定的产能利用率（涉及技术水平、生产经验和产品结构）也需要时间，导致锂电供应“远水解近渴”，供需持续失衡。

六氟磷酸锂作为动力电池电解液最重要的组成部分（约占电解液总成本的43%），今年以来市场需求显著增长，售价一路攀升。统计资料显示，2020年9月份六氟磷酸锂的市场报价约为7万元/吨，但截至2021年12月22日，六氟磷酸锂的市场报价已突破50万元/吨。即便是如此，很多生产企业目前基本无库存，现货紧张，通常以交付订单为主。“目前发布供货和扩产公告的几家行业龙头，其立项、报批、合规等手续，没个一年半载也批不下来。”一位锂电行业从业人员对《证券日报》记者表示，目前着手扩产的锂电上市公司正在交设备款阶段，但设备加工进度缓慢。为了保障原料供应，今年5月份以来，锂电行业各大龙头上市公司先后对外签订多份六氟磷酸锂的长期协议，收款方式也向现款现货方式靠拢。

“六氟磷酸锂价格持续上涨的背后，是新能源汽车和动力电池市场持续火爆的缩影。随着落后产能陆续出清，市场产能和订单将向优质龙头企业靠拢。”天宏宏锂业董事长曹斌在接受《证券日报》记者采访时预计，2022年六氟磷酸锂仍将保持较高的景气度。

## 全球锂电产能逐步释放 2025年规划产能超2500GWh

按照多家机构预测，2025年全球锂电池需求将超过1500GWh。以平均60%的产能利用率估算，对应的产能是2500GWh。据《证券日报》记者不完全统计，目前全球主要锂电企业2025年的规划产能合计已超过2500GWh。

自2020年拿到特斯拉的订单起，宁德时代就宣布8个动力电池扩产项目。今年半年报披露的数据显示，截至2021年6月底，宁德时代的动力电池年产能达65.45GWh，在建产能达到92.5GWh。多家券商研究报告预计，2025年宁德时代的产能规划目标接近600GWh；LG的规划产能将达400GWh。此外，蜂巢能源相关负责人在接受《证券日报》记者采访时表示，公司已启动新的战略规划，预计2025年的规划产能将超200GWh。

在动力电池需求量方面，若2025年全球乘用车销量达到8000万辆，以电动化渗透率25%估算，对应的电动车销量为2000万辆。若每辆电动车搭载电量平均为40KWh，仅电动乘用车的电池需求预计就将达到800GWh，这还不包括电动商用车、电动两轮车、电动工程机械、电动船舶等细分领域所占的份额。

储能电池需求方面，据国际能源署和中国光伏行业协会数据，2025年全球光伏装机量保守估计可达1810GW；据全球风能理事会的预测，2025年全球风电装机量预计可达1210GW。据此推算，到2025年，全球光伏和风电新能源的合计装机量为3020GW。若按照储能配套渗透率25%、平均20%的装机率和2小时的配置储能计算，仅光伏和风电侧带来的储能电池需求就达300GWh。此外，电网侧储能、用户侧储能（包括家庭储能）等细分领域也将对储能电池产生一定需求。

从长期的全球市场需求到全球产能需要，可以看出头部企业产能规划目标背后的战略意义：即既定了产能规划，才配套了资本融资、设备采购、供应链搭建、下游战略客户开发等系统性工作。头部企业对外宣传产能目标，可以为融资获得更高的估值，为设备及原材料采购获得更优厚的条件，为客户开拓提升实力和形象。

“只有跟得上行业发展形势、符合市场需求的有效产能，才是真正的产能。”国家科技成果转化基金新能源汽车创业投资基金总裁方建华对《证券日报》记者表示：“截至目前，动力锂离子电池行业面对的最大问题之一就是结构性产能过剩。”

在方建华看来，在动力锂离子电池结构性产能过剩的情况下，对地方政府、银行以及企业都是非常大的风险。电池技术的发展突飞猛进，目前在建的产能很有可能在两三年以后后成一大堆废铁。方建华建议：“应适度控制投资结构，顺应技术进步的大势，根据中国市场发展的特点去规划实际产能。”

## 上游资源成必争之地 锂矿争夺战是输不起的“战争”

一方面是锂价一路狂飙突进，另一方面是电池企业满负荷生产，但与电池装机量增幅不匹配的是，电池企业并没有获得相应的盈利增长。

《证券日报》记者观察到，宁德时代、亿纬锂能、国轩高科、欣旺达、鹏辉能源等5家上市公司近期发布的财报显示，今年三季度仅宁德时代毛利率环比为正。其中，亿纬锂能今年三季度毛利率为21.53%，已连续四个季度下滑，较去年同期下降近10个百分点；国轩高科和鹏辉能源的毛利率则连续两个季度下降，降幅分别达到9%和13%。

与此形成鲜明对比的是，上游材料商近年来业绩大爆发。其中，“锂业双雄”之一的赣锋锂业今年前三季度实现营收70.4亿元，同比增长81.19%；实现归母净利润24.73亿元，同比暴涨648.24%。天齐锂业也逐步走出债务阴霾，虽然净利润仍在亏损，但股价较年初飙升175%。

虽然宁德时代尚能凭借行业地位以签订长协大单，以锁定材料成本，保住自身盈利水平，但电池制造企业沦为上游资源企业“打工仔”的现实却毋庸置疑。对于电池制造企业来说，为了压缩成本，争夺在产业链的话语权，“抢矿”已成为必须走的一步棋。

对于本土上游企业来说，未来与中游制造商之间的斗争升级似乎不可避免，资源储备将直接影响当前的经营业绩和未来的发展潜力。“归根结底还是资源问题，就是矿不够。”一位接近赣锋锂业的相关人士向记者透露，上游企业在海外大量购买锂矿，可以确保未来原材料价格相对平稳，并能够锁定这些资源。下游的电池制造企业下场“扫矿”，核心战略在于保障锂原料供应的连续性和稳定性。

值得注意的是，以德国为首的欧洲汽车制造大国已开始重视电池产业，并逐步实施策略，以防过度依赖外国配件供应商。美国作为曾经的汽车产销霸主，也在今年8月份宣布新能源汽车发展计划，并发布《国家锂电池蓝图（2021-2030）》。目标是建设美国国内的锂电池原材料加工能力，降低对敏感材料的依赖程度。

对此，中国矿业联合会理事、法律专业委员会执行主任栾政明建议，中国企业对资源的争夺不宜拉线过长，尾大不掉是大忌。而且，下游企业切勿盲目跟风，量力而行。各国相关政策出台后，行业内的先行者在逐步完善补贴政策体系，后来者也在奋力追赶。随着各方力量加入角逐，原有的锂电产业格局将面临重塑。

小小充电桩，一头连着民生，一头连着新能源汽车大市场。要建设更完善的充电基础设施体系，不能全靠政府和充电设施运营商，新能源车企业同样应当有所作为。从目前反馈的问题看，构建布局合理、高效完善的充电服务网络已成为亟待突破的关键点。相关部门可利用大数据技术分析，为解决“在哪建”“建多少”的问题提供数据支持；车企亦可对充电桩、换电站、移动充电车、电池包等加换电服务进行不同的尝试和探索。政府与企业双管齐下，新能源车的发展与相关配套设施齐头并进，才是行业健康可持续发展的路径，既可解决车主充电难的现实问题，也可成为实现“碳中和”远景目标的真正助力。

《证券日报》记者了解到，\*ST大集在上游领域已有布局和产业积累，旗下拥有望海城、顺客隆和超集好电商平台。望海城占据海南省龙头地位，目前正在拓展岛民免税项目计划。顺客隆经多年区域深耕，拥有72间自营门店、2个零售业务配送中心以及近700家加盟店，已形成综合性区域网络，具备海外采购能力，凭借“乐的”“生鲜公社”双品牌加快推动加盟。超集好电商平台以海口、西安为两大运营中心，借助丰富的线下商业场景，辐射四川、云南、湖南等地，开展县乡特色农产品的“农超对接”工作，构建了农副产品供应服务。

在2020年报中，公司已将市场定位从“城乡商品流通综合服务商”调整为“集成商业运营商”。

“可以预见，对现有资产的盘活与提效将是公司未来经营的重要思路之一。”丁炳中表示，如果\*ST大集能够乘上乡村振兴东风的话，有望在农村电商领域的拓展上更进一步。

## 记者观察

## 月内17家公司被立案调查 信披“顽疾”让投资者频受伤

■本报记者 桂小笋

在严格监管下，多家上市公司过往劣迹被揪了出来。同花顺数据显示，截至12月26日，12月份以来，沪深两市已有17家公司被立案调查，其中“信息披露违规”仍是被立案调查的主要原因。在17家公司中，有16家被立案调查的原因是“涉嫌信息披露违规”，另1家是因“涉嫌内幕交易”。

上述被立案调查的对象，既有上市公司本身，也有公司实控人、高管、持股5%以上的股东因存在违规事项而被立案调查。在17家公司被立案调查的公司中，ST公司占据极大份额，达到13家，都是因为“涉嫌信息披露违规”而被调查。

大多数公司收到被立案调查的通知书后，都及时进行了披露，但也有一些公司被立案调查的时间和信息披露的时间有“时间差”。例如，\*ST美尚在12月23日发布公告称，公司及公司控股股东、实际控制人王迎燕于近日收到中国证监会下发的《立案告知书》，因公司及控股股东因信息披露违法违规等，12月3日，中国证监会决定对公司、王迎燕立案。公司和实控人被立案的时间与公告的时间相差了20天。

还有一部分公司因为“共同”问题而被立案调查。12月17日晚间，海航系多家上市公司发布公告，均称因涉嫌信息披露违规被证监会立案调查。鉴于这些公司均具有海航系背景，又同时被证监会立案调查，市场普遍解读为本次调查与历史上的违规事件有关，并非近期新发生的违规事件。

上海明伦律师事务所律师王智斌对《证券日报》记者分析称，综合各方面信息来看，本次海航系多家上市公司集体被调查，极有可能与实控人违规占款有关。“在前期解决债务危机的过程中，相关主体极有可能存在多种类型违规行为。在证监会出具正式的行政处罚决定书后，受损的投资者有机会提起诉讼索赔。”

近年来，因上市公司虚假陈述致投资者受损，而投资者向上市公司成功索赔的案件并不少见。

需要注意的是，多家被立案调查的公司，在过往时间内发生过股东和高管层变动的情况。因此，很多投资者担心这些因素是否会影响到其维护权益。

“如果违规发生时间较早，当时受影响的股东可能早已不是该公司现在在册的股东，该部分历史股东对历史‘旧账’可能已不再关心，参与诉讼索赔的意愿会比较低，民事诉讼对违规人的震慑作用会大打折扣。”王智斌对《证券日报》记者分析称，如果被追责的主体是上市公司，其实际控制人变化并不影响上市公司对外担保，但新的实际控制人可以依据人主该公司时的收购协议等文件，要求原实际控制人来赔偿损失。

## 公布转增股本除权方案 \*ST大集重整迈出重要一步

■本报记者 殷高峰

12月26日晚间，\*ST大集发布关于重整计划及资本公积金转增股本事项实施的公告，意味着公司迈出重整执行的重要一步。公告显示，本次转增股份均为无限售流通股，股权登记日为12月30日，除权除息日和转增股本上市日为12月31日。

海南省高级人民法院（以下简称“海南高院”）在10月31日的《民事裁定书》中裁定，\*ST大集本次资本公积金转增股本以其现有总股本59.82亿股为基数，按照每10股转增34.9股的比例实施资本公积金转增股本。转增完成后，\*ST大集总股本将达到191.64亿股，为变动前的2.2倍。

银河证券在针对本次事项的专项意见中表示，公司股本增加后，每股股票所代表的企业实际价值有所减少，需要通过除权从市场价格中剔除这部分因素。作为\*ST大集整体重整方案的一部分，本次资本公积金转增股本与一般情形下有所区别，故需依照《重整计划》，按转增股票的价格和用途，对除权参考价格计算公式做出符合公司实际情况的调整，该除权参考价格计算公式调整方案具备合理性。

“当上市公司遇到暂时困难甚至危机时，通过用资本公积转增股本的方式来回馈原股东，不但可增加总股本，原股东持股数量也会相应增加，可增强原股东持股信心。”西安交通大学管理学院特聘教授全铁汉在接受《证券日报》记者采访时表示。

自\*ST大集宣布重整以来，市场给予了积极回应。从2月10日被海南高院裁定受理重整方案至10月31日被海南高院裁定批准，该股股价由1.86元/股涨至3.95元/股，涨幅112%。

为市场带来中长期信心支撑的还有战投进入的预期，以及目前可见但尚未落地的业务红利。因前期就确定了“先重整、后引战”的策略，\*ST大集到目前为止尚未公布最终战投人选，但已预留了约53.18万股转增股票将用于未来引进战略投资者。战投进入后，带来的资产增量将直接增厚每股净资产。

上海戊戌资产合伙人、西安交通大学金融学博士丁炳中在接受《证券日报》记者采访时表示，从业务布局来看，近年来\*ST大集对新战投的选择范围可能在零售、物流领域，尤其是三农领域拥有强大实力，对农村电商和自贸港概念长期看好的企业。

《证券日报》记者了解到，\*ST大集在上游领域已有布局和产业积累，旗下拥有望海城、顺客隆和超集好电商平台。望海城占据海南省龙头地位，目前正在拓展岛民免税项目计划。顺客隆经多年区域深耕，拥有72间自营门店、2个零售业务配送中心以及近700家加盟店，已形成综合性区域网络，具备海外采购能力，凭借“乐的”“生鲜公社”双品牌加快推动加盟。超集好电商平台以海口、西安为两大运营中心，借助丰富的线下商业场景，辐射四川、云南、湖南等地，开展县乡特色农产品的“农超对接”工作，构建了农副产品供应服务。

在2020年报中，公司已将市场定位从“城乡商品流通综合服务商”调整为“集成商业运营商”。

“可以预见，对现有资产的盘活与提效将是公司未来经营的重要思路之一。”丁炳中表示，如果\*ST大集能够乘上乡村振兴东风的话，有望在农村电商领域的拓展上更进一步。

本版主编袁元 责编汪世军 制作王敬涛 E-mail:zmxz@zqrb.net 电话 010-83251785

# 从“里程焦虑”到“补能焦虑” 充电补能体系如何“喂饱”新能源车

■龚梦泽

新能源汽车全年销量有望突破340万辆的喜报言犹在耳，关于电动汽车里程和补能焦虑的问题，已从熙熙攘攘的国庆高速路上蔓延到了寒潮侵袭的北方地区。

低温之下，三元电池和磷酸铁锂电池内部反应物质活性下降、电解液变得黏稠，续航里程显著下降。如此“掉电”刺激充电需求大增，本就不充裕的充电桩资源基本靠“抢”，令数量日益增长的新能源车主苦不堪言。

如何解决里程焦虑？业界目前达成的共识，是增加电池的密度和容量。然而，盲目增加续航里程并不明智，随着电池组尺寸的增加，充电时间也会增加。以目前技术水平，每增加1度电，意味着增加约5.5KG的重量。而且，电池容量增加还会导致可能出现异常充电事故的风险。

据《2020年度全国主要城市通勤监测报告》显示，以“摊大饼”著称的北京，通勤距离

达11.1公里，名列国内各大城市之首。11.1公里是一个平均通勤距离，考虑到特殊因素，一般车主日常上下班可划入50公里区间。如此，一周下来300公里的通勤路程基本可满足绝大多数消费者的需求。

客观来看，明确用车使用场景，会远比简单粗暴地提升续航里程更实用。在目前的大交通体系下，增程式混合动力车型更符合实际用车需求，纯电动车型最合适的的使用场景仍集中在高频的本地日常短途通勤上。这也能解释，为何作为新势力中唯一混合动力车型的理想ONE能久立其久而不倒；续航120KM的五菱宏光MINI EV能战胜一众对手，闷声稳坐国内纯电动汽车销量的头把交椅。

事实上，纯电动车的里程焦虑问题，从来不会因为续航里程的无限提升而有所缓解。如今，动辄500公里起步的新车型不断问世，已接近甚至超越大部分小型燃油汽车的满箱续航里程，但里程焦虑甚至不

减反增。

问题出在“质”“量”两个方面。首先，相比遍布全国大江南北的完善的加油站体系，飞速铺排建设中的充电补能体系至今仍未完善。

充电联盟发布的数据显示，截至2021年8月份，全国上报的充电基础设施累计数量为210.5万个。而截至2020年，国内加油站数量也只是11.9万座，充电桩的数量是后者的约20倍，但这一靓丽战绩却经不起推敲。

充电桩能否满足新能源车的充电需求，“车桩比”指标很关键，比值越低，充电桩的供给越充分，充电越便利。然而，同时期我国新能源车保有量为678万辆，车桩比例还不到3:1。新能源汽车产业发展初期，相关部门偏重于扶持整车，轻视了配套供应链企业和使用服务企业的生态建设，使得整个产业链发展并不均衡。早期重建桩、轻运营的发展模式下，公共充电桩废弃率高企，行业平均利用率只有4%左右。