

聚焦新能源汽车

# 中国汽车出口步入“黄金期” 新能源汽车凭借三重优势成强劲增长极

■本报记者 郭冀川 龚梦泽

凭借在新能源汽车领域的产业、规模、技术三重优势，中国汽车出口强劲增长。

今年一季度，我国汽车出口107万辆，首次超越日本，成为世界第一大汽车出口国。这一趋势还在延续，海关总署近期公布的数据显示，今年前5个月，汽车产品出口2667.8亿元，同比增长124.1%。

其中，新能源汽车成为中国汽车出口重要的增长极。乘用车市场信息联席会（简称乘联会）最新数据显示，5月份新能源汽车出口9.2万辆，同比增135.7%，占出口总量的30%。作为外贸“新三样”之一，新能源汽车持续增长的海外销量不仅成为中国外贸出口的新标志，更成为车企的战略焦点。

## 新能源车成我国外贸经济新动能

今年以来，以新能源汽车、太阳能电池、锂电池为代表的“新三样”出口亮眼。据海关总署统计，今年一季度，“新三样”产品合计出口增长66.9%，同比增量超过1000亿元，拉动出口整体增长2个百分点。

广州本田汽车第一销售有限公司市场总监张雅芝告诉《证券日报》记者，“新三样”产品表现亮眼的原因有多方面，包括全球对可再生能源和碳减排的需求增加，各国政策支持和环保意识的提高，中国对制造业进行智能化转型为企业带来了更高效、更灵活的生产模式和更丰富的产品线，可以更好地满足市场需求，提高竞争优势。

中国新能源汽车出口的爆发并非一蹴而就，新能源汽车在中国汽车市场的渗透率从2011年的0.04%逐步增长至2022年的25.64%。按2022年销量计，中国新能源汽车销量占全球新能源汽车总销量的68.25%，我国已成为全球最大的新能源汽车市场。

中国数实融合50人论坛智库专家洪勇对记者表示，我国新能源汽车出口步入“黄金期”，这是中国持续推动科技创新、促进产业结构优化升级的结果。

洪勇表示：“新能源汽车产业发展离不开政府的重视和支持，通过政策刺激和补贴鼓励消费者购买新能源汽车，扶持车企做大做强，而车企也在相关激励下快速发展，不断提高产品性价比和竞争力。”

“相比传统车型，中国的新能源汽车企业更加具有产业优势、规模优势和技术优势。”深度科技研究院院长张孝荣表示，尤其是老牌海外车企还在探索新能源汽车市场的时候，中国新能源汽车产业已经形成了全球最完善的产业生态，相关产品经过大规模的市场应用考验，成为中国汽车出口的重要增长极。

## 中国车企加速海外全链条布局

从国内车企的海外销量看，不少车企的月销量正在创出新高。据长城汽车发布的

2023年5月份产销数据显示，今年5月份，长城汽车海外销售2.51万辆，同比增长104.04%，创历史新高，销量占比达24.88%。吉利汽车公布数据显示，5月份，吉利汽车海外出口销量为2.28万辆，同比增长超45%。

“经过多年的市场沉淀，我国新能源汽车产品在设计和制造方面均有较大提升。”北汽集团有关人士在接受《证券日报》记者采访时称：“自主产品在外观、空间、动力、配置等方面具有较好的竞争力，且近年来加大电动化和智能网联步伐，获得大量海外消费者认可。”

上述数据背后，是中国车企从“产品出海”升级到“制造出海”。吉利、奇瑞等车企已经在海外建设有十余家汽车生产工厂。在新能源汽车产线方面，去年9月份，长城汽车泰国工厂第一万辆新能源汽车下线，长城汽车在泰国已建立起第一个新能源生态体系。2023年3月份，比亚迪首个海外工厂在泰国正式奠基，预计于2024年开始运营，年产能达15万辆，该工厂生产的汽车预计出口至欧洲和东盟国家。

长城汽车董秘李红栓对《证券日报》记者表示，随着中国汽车整体出口量跃升，给新能源汽车带来全新机遇，新能源汽车已经成为长城汽车海外销售新的增长点。其中，欧盟、东盟、澳洲为重点区域，结合不同国家和地区市场及产业政策，差异化布局新能源产品，并以此构建本土化生态。

在李红栓看来，在新能源汽车方面，中国车企优势明显，中国新能源汽车保有量占全球半数以上市场，中国车企有了稳定的后方市场。而在新能源、智能网联渗透率和产品性能表现方面，中国车企已经实现全球领先，并且供应链完善，零部件等自足率高，具备成本竞争力。

无锡数字经济研究院执行院长吴琦对《证券日报》记者分析，数字化技术可以大幅提升企业韧性，如基于数字技术的汽车新零售模式，通过线上模式为整车厂提供了更加精准的市场和消费者数据分析，再通过线上与线下相结合的方式，帮助车企更好地把握市场机会和优化产品设计。

## AI技术拓宽自主车企“护城河”

事实上，新能源汽车正在技术和模式的创新中迎来更多机遇，AI技术加持下的新能源汽车具有明显的跨界和跨越发展的特征。

“AI技术在新能源汽车的自动驾驶、车辆诊断和维护、电源管理和充电系统具有广泛的应用。AI技术可以提高新能源汽车的智能化水平，增强汽车的性能和安全性，也让新能源汽车成为迥异于传统燃油车的智驾科技。”在张孝荣看来，AI技术在新能源汽车上的广泛应用，使其在智能化、驾驶舒适性上优于传统燃油车，形成独特的产品吸引力。

李红栓介绍，AI技术最大的优势就是省心、省时、省能，面对全球汽车行业新能源时代浪潮，顺应全球用户新出行体验需求，车企

需要着眼未来，锚定能源、科技、用户体验进行领航时代的革新。

AI技术在新能源汽车领域的应用正不断拓展，也推动相关公司加大该领域的研发力度。6月7日，天迈科技发布公告，拟定增募资不超过1.15亿元，扣除相关发行费用后，将全部用于智能座舱研发及产业化项目。

北京社科院研究员王鹏对记者表示，近年来华为、百度等一批科技公司入局新能源汽车产业，不仅提升新车型的智能化科技属性，更进一步加强了中国新能源汽车的全球市场竞争力和行业护城河。

“在AI、新能源汽车、生物技术等方面，中国都已获得很大优势，处在第一阵营甚至占据主导地位。”北京大学国家发展研究院院长、中国经济研究中心主任姚洋表示举例说，在AI领域的自动化应用方面，中国拥有全球最多的工业机器人，处于绝对的全球领先水平。

## 乘用车市场信息联席会最新数据显示

5月份新能源汽车出口9.2万辆，同比增135.7%  
占出口总量的30%



魏建祺/制图

# 新能源汽车引领中国汽车产业驶入“新航海时代”

■龚梦泽

今年一季度，我国超越日本成为世界第一大汽车出口国。强劲的销量增长、强大的自主研发能力、充足的核心技术储备，再加上清晰的全球化战略，在智能汽车的下半场竞争中，我国新能源车企带着产品、技术、服务加速出海。

作为上汽集团的子公司，安吉物流目前100%的海外运力均为上汽集团服务，凭借着全球第五大航运船队的物流支撑力，上汽集团多年稳居国内整车出口头把交椅；源于对新能源技术实力的自信，比亚迪新能源乘用车已进入挪威、日本、英国、德国等海外市场，足迹遍布全球43个国家和地区，对“三电”及车规级芯片等核心技术的掌控成为比亚迪的征伐利器。

除此之外，越来越多的车企通过在海外建设工厂、研发中心的方式加深全球化布

局。比如，在欧洲、北美、中东以及巴西等地，奇瑞汽车已经拥有10家海外工厂、1500余家经销商和服务网点。此外，长城汽车在厄瓜多尔、马来西亚、突尼斯和保加利亚等多国建设了散件组装工厂，还在俄罗斯、泰国、巴西等地建立了整车制造工厂。

在笔者看来，攻守兼备的中国新能源车企，各显神通加速出海的群像，预示着一个属于中国汽车的“新航海时代”正在开启。笔者认为，“落地—生根—发芽”，是对这一里程碑时刻的记录。

在落地阶段，要审慎评估出海目的地的风险与收益。比如，包括汽车在内的大宗商品入欧前，安全性能、网络环境等一系列合规认证，加上数据服务器等花费，再扣除成本、运费、关税等，综合成本投入代价昂贵。车企要多加留意海外相关政策的更新，以便随时跟进。同时，大力吸收国际化的人才，在研发与生产方面积极探索适合国际标准的工艺与

产品，积极搭建平台，以实现规模化降本。

在生根阶段，聚焦探索中国品牌海外“生根”新模式。之所以需要实施当地化发展战略，是因为在漫长的全球化耕耘中，老牌跨国车企都认识到，如果无法与当地实现社会效应和经济发展的共赢，依靠大规模出口模式是不可持续的。正如中国国际贸易促进委员会汽车行业分会会长王侠所言，在航海2.0时代，中国汽车产业和全球汽车产业需要“双向奔赴”。

在发芽阶段，要更好地带动当地配套产业发展，解决就业，实现环境友好型发展。想要真正打入发达国家规模可观的汽车市场并站稳脚跟，需要在价值链上与当地企业进行利益分享。这就要求自主车企们须开拓更多海外市场资源，快速推进产业链的升级再造，从CKD（全散件组装）过渡到全面当地生产，依托国家整体实力和政策导向，谱写中国汽车行业的全球化新篇章。

# 动力电池回收赛道不断升温 上市公司积极挖掘新蓝海

■本报记者 李雯珊

新能源汽车动力电池大规模应用推动动力电池退役量加速释放，动力电池回收利用产业受到行业广泛关注。6月10日，在2023年世界动力电池大会“动力电池回收与综合利用”主题论坛上，业内人士对行业发展进行热议。

多位业内人士向《证券日报》记者表示：“锂电回收产业将迎来千亿元级市场机遇，动力电池即将迎来规模化退役期，车联网平台大数据反哺动力电池回收利用行业的时机已成熟，技术、资质与资源过硬的企业将成为赛道主旋律。”

中泰证券认为，根据动力电池平均寿命5年-6年测算，第一批商用新能源车用动力电池将在2023年开始退役；预计2025年理论退役动力电池约为42.8万吨，2030年将达到300万吨，按各类型电池单吨回收收入测算，对应市场空间1485.33亿元。拆解回收可提升空间较大，未来或成为主要回收方式。

“动力电池回收行业可以跟踪整个产品的生命周期，从生产到流通、报废和回收再利用，积累宝贵的数据。通过规模化运作和有效的回收处理技术，行业发展将逐渐成熟，并且为相关的企业带来可观的商机和社会效益。”全联并购公会信用管理委员会专家安光勇在接受《证券日报》记者采访时表示。

广发证券电新行业相关分析师向记者表示：“新能源车后市场潜力无限，未来几年将是行业分水岭，动力电池回收行业格局处于持续优化状态，行业从幼稚期进入成长期；合作形成‘车企—电池厂—回收企业’的回收产业闭环将成为行业趋势。”

不过，安光勇认为，近年来，产业链上下游企业竞相布局动力电池回收领域，但整体竞争

格局呈现“小、散、乱”的局面，动力电池回收关键技术发展相对滞后，动力电池回收利用标准体系亟待完善。

长城国瑞证券认为，近期，随着碳酸锂价格回升，动力电池回收行业的经济效益将得到有效改善，处于发展初期的动力电池回收行业或迎来发展机遇。

6月9日晚间，动力电池回收企业龙头格林美发布公告称，控股子公司武汉动力电池再生技术有限公司与天原股份以及宜宾市高县人民政府共同在宜宾市签署协议，拟共同投资17.1亿元建设宜宾新能源循环经济零碳示范产业园项目，在园内建设10万吨退役动力电池与电池废料再制造生产线、5万吨磷酸铁锂材料再制造生产线、3GWh再制造储能电池包生产线等三个子项目。

格林美最近在业绩说明会上表示，公司计划到2026年动力电池回收量将达到30万吨以上。2022年，格林美动力电池回收与梯级利用业务实现营业收入6.22亿元，同比大幅增长达312.60%。回收拆解的动力电池达到1.74万吨（2.10GWh），同比增长98.11%，占中国动力电池报废总量的约10%以上。

长久物流在6月9日发布的投资者关系活动记录表中表示，新能源业务主要利用公司多年积累的产业链优势，为主机厂、动力电池厂商、动力电池原材料及相关化学产品生产厂商等产业链客户提供物流、仓储等传统服务，并围绕汽车后市场，推动动力电池回收渠道建设。

“相关上市公司进入动力电池回收行业，这是一种积极有益的发展态势。需要注意的是，动力电池回收行业是一个技术密集型和资金密集型的行业，需要具备较高的技术研发水平和资金投入实力，上市公司应审慎经营。”Co-Found智库秘书长张新原向记者表示。

# 动力电池产能过剩引关注 曾毓群研判行业进入下半场

■本报记者 张晓玉 李婷

随着全球节能减排的持续推进以及新能源汽车的快速发展，动力电池企业成为资本市场的“宠儿”，把握时代机遇无疑是锂电产业链各方的共同心声，但在东风劲吹的同时，行业对动力电池产能过剩的“警惕声”越来越多。

长安汽车董事长、党委书记朱华荣公开表示，新能源汽车行业已从过去“少电、缺电、贵电”转换到如今的电池产能过剩。同时，新能源汽车行业经过一路狂飙后出现增速放缓的趋势。预计到2025年，中国需要的动力电池产能为1000GWh-1200GWh，目前行业产能规划已经达到4800GWh。

## 动力电池进入下半场

近年来，我国新能源汽车市场连续迎来爆发式增长，导致锂电池领域投资过热。

公开数据显示，2022年，我国新能源汽车全年销售688.7万辆，市场占有率提升至25.6%，全球销量占比超过60%。2022年全球动力电池装车量达到517.9GWh，同比增长71.8%。装机量达到294.6GWh，占全球的60.4%。6月9日，中汽协发布数据显示，1月份-5月份，我国动力电池累计产量233.5GWh，累计同比增长34.7%。

随着我国新能源汽车产业的快速发展，动力电池需求旺盛，各大电池厂积极布局更多产能，动力电池企业竞争“白热化”。

据不完全统计，今年以来，亿纬锂能、孚能科技、国轩高科、瑞浦兰钧、兰钧新能源、比克电池、比亚迪、赣锋锂业、盛虹控股集团、中科弘泰、航天锂电等多家企业对动力电池扩产。

平安证券预计2022年-2025年全球动力电池出货量复合年均增长率达到30.4%，2025

年内动力电池出货量接近1TWWh。

中国第一汽车集团有限公司总经理邱现东算了一笔账。据不完全统计，2022年至今，50多家企业对外公布的亿元以上的投资项目超过125个，总投资预算超过1.4万亿元，产能规划超过2500GWh。“如果这些电池产能真正实现，应该说也有产能过剩的风险。按照3000GWh的电池产能推算，我们的装车量应该达到4000万辆。”邱现东说。

业内人士认为，尽管总体产能出现过剩，但优质产能仍供不应求。低端产能过剩，高端产能不足的结构性问题在锂电行业尤为突出。

北京特亿阳光新能源总裁祁海坤在接受《证券日报》记者采访时表示：“电池行业是资金密集型、技术密集型的行业，行业内部竞争激烈，产业投资面临‘能量密度效率和生产成本’的双向竞争。而现阶段布局锂电池产业投资，首先得明确新产品的定位，确保产品有市场机会，应用市场需要做精准细分，专注做好一款‘锂动力电池兼顾储能’性能的产品，可能会有很大的市场机会，构建以新能源为主体的新型电力系统，储能电池会是标准配置。”

6月9日，宁德时代董事长曾毓群在2023世界动力电池大会上表示：“承载‘双碳’战略重要使命的动力电池，正成为世界新旧动能转换和汽车消费复苏的顶梁柱。未来5年到10年，全球降碳减排进入攻坚期、窗口期，对动力电池产业交付效率和交付品质都将提出更高要求。”

在曾毓群看来，动力电池行业已迈入了从“有没有”到“好不好”的新阶段。他认为，动力电池产业的前半程，已经可以满足市场需求。动力电池产业的后半程，是引领市场需求，从有到好，与产业一起迈向高质量跃升发展的新阶段。

“全球有越来越多的企业加入到动力电池的

赛道上来参与竞争；电池产业的前半程已经可以满足市场需求。进入电池产业的后半程，要与产业一起迈向高质量跃升发展。要坚持科技创新、绿色发展以及科技平权。”曾毓群说。

## 储能成锂电第二需求场景

现阶段头部锂电企业的业务重心仍然是动力电池。但随着全国动力电池装机增长放缓，储能市场进入投资视野。

当下，锂电巨头纷纷开始将储能视为新的业务增长点。其中，宁德时代早在2021年陆续和国家能源集团、国家电投、华电集团、三峡集团签署了战略合作协议，加强储能领域的合作。近年来，比亚迪也在参与国内储能项目的投标，并获得了多个大单。

今年5月15日，在接待投资者活动过程中，宁德时代表示，新能源汽车行业持续发展，汽车电动化的趋势已经非常明确，随着碳中和目标的推进，动力电池未来发展空间很大。此外，储能等其他领域电池应用也有巨大的需求空间。

中银证券预计，2023年，全球的储能电池需求量将达到260GWh，到2025年将增长至625GWh，年均复合增速将达到54.9%。高工锂电预测，2030年储能市场需求将超过1TWWh。

添翼数字经济智库高级研究员吴婉莹在接受《证券日报》记者采访时表示：“头部锂电企业纷纷开展储能业务布局，说明储能业务具有较大的需求空间，希望提前布局新的盈利点，以增加企业收入，也为未来动力电池业务发展奠定良好基础。而锂电企业本身具备成熟的管理经验、技术和产品线等基础布局，发展储能业务具有先天的产业优势和协同效能。”