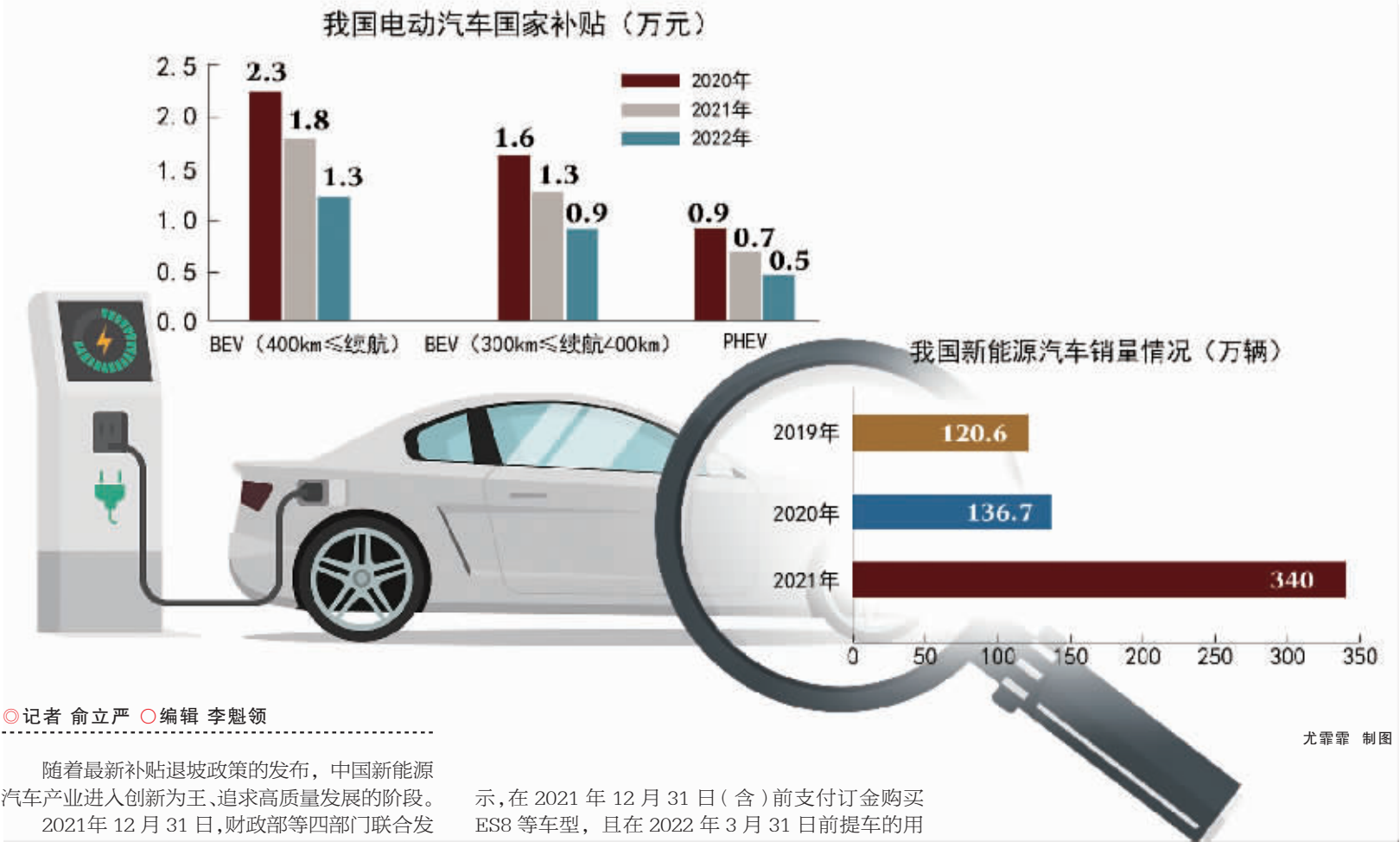




政策补贴再度退坡 新能源车如何“上坡”



记者 俞立严 编辑 李魁领

随着最新补贴退坡政策的发布，中国新能源汽车产业进入创新为王、追求高质量发展的阶段。2021年12月31日，财政部等四部门联合发布了《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》及补贴方案。2022年新能源汽车补贴标准在2021年基础上退坡30%，2022年12月31日后上牌的新能源汽车，将不再给予国家补贴。这意味着，2022年将是中国实施新能源汽车补贴政策的最后一年。

补贴退坡，新能源车如何继续“上坡”？上海证券报记者调研发现，从新势力车企到宁德时代等零部件公司，新能源汽车全产业链都在谋划应对后补贴时代。业内专家指出，靠政策红利成长起来的中国新能源车企业，现在到了该“断奶”的时候。除了短期的涨价和保价等措施外，技术创新才是企业可持续发展的最强驱动力。

退坡声至，涨价潮来

根据最新补贴方案，2022年1月1日起，续航里程300公里（含）至400公里的纯电动车型补贴0.91万元，较2021年减少0.39万元；续航里程大于或等于400公里的纯电动车型补贴1.26万元，较2021年减少0.54万元；此外，插电式混合动力车型补贴0.48万元，较此前减少0.2万元。

特斯拉已经在2021年12月31日宣布，特斯拉Model 3和Model Y的后轮驱动版售价分别上调1万元和2.1万元。由于Model Y价格上涨后全系售价高于30万元，无法享受国家补贴政策。

“你如果提前一个月以上订车，还有可能拿到2021年补贴，现在已经不可能了。”特斯拉门店销售人员对记者说。特斯拉中国有关人士也对记者表示，相关车型涨价与新能源汽车补贴退坡有关。

不仅是特斯拉，一汽大众此前也公布了新能源车车型自2022年1月1日起涨价的消息：ID.6 CROZZ和ID.4 CROZZ两款纯电车型售价均将上涨5400元。广汽埃安、哪吒汽车等新能源车企也已宣布2022年涨价计划，零跑汽车则直接在12月28日推出了价格上涨9000元的2022款零跑T03。

记者走访发现，小鹏、威马等多家新势力车企门店的展车都被提前抢购。小鹏汽车一家门店原本有4辆展车，3辆已在2021年12月初卖出；威马汽车门店内唯一一辆威马W6也已售出。

为应对补贴退坡，部分车企除了涨价还采取临时保价政策。蔚来汽车的最新购车补贴方案显

示，在2021年12月31日（含）前支付订金购买ES8等车型，且在2022年3月31日前提车用户，可依旧按照2021年国补标准享受补贴。小鹏汽车也表示，2022年1月1日-10日支付订金的用户可享受与2021年一样的补贴政策，差额由公司承担。

市场表现，有喜有忧

“2022年元旦后的一周内，我们店卖出了20多辆新车。”华为上海中庚漫游城门店销售人员透露，由小康股份和华为在2021年12月底联合推出的华为鸿蒙智能新能源车“AITO 问界 M5”目前在店跨界销售，虽然定价达到28万元，超过特斯拉Model 3，依然吸引了部分华为门店客流对新能源车的注意，并且在2022年补贴退坡新政公布之后延续了不错的销量。

根据中国汽车工业协会数据，2021年的中国新能源汽车市场需求旺盛，产销继续创新高，1-11月累计产量超过300万辆，销量接近300万辆。值得关注的是，2021年1-11月中国新能源车累计销量渗透率已经提升至12.7%。中国消费者对新能源汽车的接受度越来越高。宁德时代有关负责人表示，公司看好中国新能源车后续发展，将加大对锂湖等资源的收购。

资深汽车行业分析师梅松林分析认为，相关部门同时发布2022年补贴退坡及2023年补贴取消的政策，并不会打击短期的新能源车市场。对需要购买新能源车的潜在用户来说，目前政策将促进他们在2022年出手购车，以享受最后的补贴。

在梅松林看来，中国新能源汽车消费正在经历逐步从政策驱动（补贴）转向市场驱动（无补贴）的历史性转变。很多中高端新能源车消费者的购买顾虑，正从购买成本转向使用便利性，尤其是充电设施的便利性。

当然，补贴退坡的局部阵痛依然存在，其中受影响最大的，就是此前作为新能源车销量担当的微型电动车。根据上汽通用五菱日前公布的数据，旗下宏光MINI EV、五菱Nano EV、KiWi EV等微型电动车累计销量已经突破75万辆。

业内专家指出，对于售价在3万元至8万元的微型纯电动车来说，其目标消费者对价格的敏感度很高，即便几千元价差，也会影响其决策和购买力。车企要想保住微型电动车销量份额，只有掏钱补贴。可是，这类新能源车的单车利润一般也只有几千元，如果车企去补上补贴退坡的差价，利润就会大受影响。上汽集团有关人士就对记者介绍，上汽

通用五菱的电动车虽然销量高企，但走的是“薄利多销”路线，单车利润不高，主要靠新能源积分作为变现补充。

唯有创新，才能“上坡”

业内专家对记者直言，靠政策红利成长起来的中国新能源车企到了该“断奶”的时候。中国新能源车产业发展基本达到了当初预期，补贴政策也是时候退出历史舞台了。中汽协总工程师叶盛基指出，中国新能源车产业发展已经到了进一步追求高质量发展的阶段。

据介绍，中央财政从2009年开始就对新能源汽车进行补贴，迄今已长达12年。而按照原计划，2020年就曾打算将补贴取消。但在疫情等因素影响下，相关部门决定改用梯度退补策略，即从2020年开始，每年以10%、20%、30%的比例下调补贴额度，持续到2022年。补贴延续的确促进了中国新能源车产业发展，也培育了蔚来、小鹏、理想等新势力车企。

中金公司最新研报指出，展望2022年，预计汽车行业需求稳健增长，新能源渗透率快速提升、智能化加速推进。在产业大变革背景下，车企乃至产业链都面临创新与重塑，能够快速迭代的技术和产品创新是重要抓手，也是相关公司业绩估值爆发的核心驱动力。

2022年1月5日，广汽集团旗下广汽埃安举行“2022年首场元宇宙新车发布会”，宣布全球首款千里续航纯电车型AION LX Plus上市，补贴后售价为28.66万元起。据广汽研发人员介绍，经过5年技术攻关，广汽埃安攻克了硅负极材料在大型动力电池上的应用性难题，首创海绵硅负极片电池技术，并基于此将电动车综合工况续航提到千公里之上。上汽集团有关负责人表示，将在智己、飞凡等新能源车上使用新的自研技术。

“技术创新才是核心驱动力。”罗兰贝格全球合伙人方寅亮对记者表示，虽然补贴进入退坡尾声并将取消，但中国新能源车产业发展未来还是会快于预期。当然，国内新能源车公司要想健康发展进而拥有全球竞争力，就必须通过技术创新提升附加值，没有捷径可走。

得润电子定增获中外机构追捧 逾16亿募资助力核心产业升级

记者 黎灵希 编辑 全泽源

1月10日晚，得润电子披露定增发行结果，此次公司以12.33元/股的价格共发行约1.36亿股，募集资金总额约16.72亿元，此次定增获得包括QFII、公募基金、私募机构和“牛散”等投资者认购。

据公告，公司拟将募集资金用于高速传输连接器项目、OBC（新能源汽车车载充电机）研发中心以及补充流动资金，助力高端连接器国产化和全球新能源汽车业务升级。“此次定增顺利完成将进一步扩大公司产品市场份额，推动公司实现从连接器行业龙头到新能源汽车行业主力的升级。”得润电子董秘王海对记者表示，公司将会加大新能源业务拓展力度，同时在传统连接器领域加强技术积累和产品研发，逐步提升国内市场占有率。

中外机构及“牛散”积极抢筹

根据公告，得润电子此次定增共吸引35家机构参与报价，最终18家机构和13位个人投资者获配发行，其中包括摩根大通、诺德基金、财通基金、“牛散”郭伟松等。郭伟松获配股数的数量最高，约1216.5万股，获配金额约1.5亿元。

分析人士认为，得润电子近年来通过一系列外延并购的举措，在汽车电气、汽车电子和新能源汽车领域形成有自身特色和优势的产业布局。此次定增获得包括QFII、公募基金、私募机构和“牛散”等不同体系、不同风格的投资者优先认购，意味着市场对公司发展战略以及发展前景的认可。

2012年起，得润电子逐步进军汽车领域。目前得润电子的业务主要围绕消费电子和新能源汽车两大行业。前者主要产品包括家电连接器、电脑连接器、通讯连接器等，后者主要产品包括汽车连接器及线束、新能源多合一车载电源管理系统和车联网等。

在汽车领域，依托控股子公司意大利美达、科世得润，得润电子获得了国际先进技术的支持与合作，并获得全球领先汽车品牌的核心供货资格，搭建了向全球市场供货的业务平台。

电池铝箔市场风头正劲 多家企业入局抢占新赛道

记者 王乔琪 编辑 祝建华

在动力电池、储能快速发展的背景下，布局电池铝箔市场成为不少铝加工企业的选择。最新的案例是万顺新材。

万顺新材1月7日晚发布非公开发行A股股票预案，拟向不超过35名特定对象发行不超过1.987亿股（含）股票，募集资金不超过17亿元，用于年产10万吨动力及储能电池箔项目及补充流动资金。

据披露，上述募投项目产品为电池铝箔，主要应用于动力、储能等锂离子电池的正极集流体材料。项目实施主体为安徽中基电池箔科技有限公司，建设周期为24个月，预计投资总额为20.82亿元，内部收益率为12.28%（所得税后）。

公司此次布局电池铝箔项目主要缘于对新能源汽车行业市场需求的判断以及对钠离子电池商业化落地的预期。万顺新材表示，近期以宁德时代和中科海钠为代表的企业开始布局钠离子电池，而钠离子电池的正负极集流体均可以使用成本更低的铝箔。据介绍，由于正负极集流体采用铝箔，钠离子电池中集流体成本占比仅为4%，远低于锂离子电池（正负极的集流体分别是铝箔和铜箔）的13%。

“未来钠离子电池发展将极大推升电池铝箔需求。”万顺新材表示，据业内预测，在储能、低速交通工具和部分低续航电动汽车领域实现替代下，2025年钠离子电池的潜在市场容量约为250GWh。

据披露，目前万顺新材全资子公司江苏中基现有铝箔生产线的产能为8.3万吨/年，基本达到满负荷生产。此外，

王海告诉记者，得益于前瞻性布局，意大利美达利用丰富的车载充电机研发生产经验，首创铝基板液态冷技术，也是首家利用SIC技术实现22KW 800V平台高功率车载充电机的研制并量产的厂商。目前公司已实现向欧洲大客户大批量供货，并且在持续不断地配合其进行工艺技术创新与升级。

据悉，继保时捷、比亚迪之后，包括小鹏汽车、广汽埃安、理想汽车等在内的车企纷纷布局800V快充技术。未来，高电压、高功率将成为新能源汽车车载电源管理模块产品发展方向。

在新能源产业赛道加速跑

2021年前三季度，得润电子总体实现营业收入54.26亿元，较上年同期增长9.33%。其中，新能源汽车车载充电机产品业务在汽车产业芯片短缺等不利因素影响下仍实现放量增长，营业收入较上年同期增长38.61%。“新能源汽车市场将成为公司的新增长点。”王海表示。

此次得润电子将使用约3.6亿元的定增募集资金，用于建设集产品研发、试验、检测及前瞻性技术开发为一体的OBC研发中心。据介绍，该研发中心将为得润电子的新能源板相关单位提供强有力的技术支撑。此外，该研发中心将以实际应用为目标，与其他项目产品联合开展该领域前沿技术的研究，整合内外资源，进一步为各大车厂提供新能源多合一车载电源管理系统以及汽车智能系统的开发。

当前，我国新能源汽车产业已形成了相当的产业规模，拥有较为完整的产业产品供应链，各生产企业在技术研发、生产方面，都积累了经验。王海告诉记者，得润电子将逐步加大国内研发和市场开拓。

据悉，目前得润电子在意大利和重庆都已经布局生产线，并在宜宾规划建设新的产能以满足国内客户的生产需求。王海表示，未来得润电子将借助资本市场的力量，更快速更大规模地实现国际前沿技术的本土化扎根和覆盖，在引进并消化技术的同时，得润自身也将继续加大技术投入。

双良节能35亿元定增过会 加速打造硅片“增长极”

记者 林淙 编辑 全泽源

双良节能1月10日晚间发布公告，公司非公开发行A股股票的申请获证监会通过。预案显示，本次定增募资总额不超过34.88亿元（含本数），扣除发行费用后将全部用于双良硅材料（包头）有限公司40GW单晶硅一期项目（20GW）及补充流动资金；发行对象为不超过35名特定投资者；发行价格不低于定价基准日前20个交易日公司股票交易均价的80%。

据公告，上述40GW单晶硅一期项目（20GW）的总投资为69.99亿元，建设周期24个月；项目达产后投资内部收益率为28.84%（税后），投资回收期4.96年（税后）。

打开“第二增长曲线”，成为双良节能此番“落子”的长远谋略。通过本次募投项目，公司业务将涵盖多晶硅装备制造和硅片材料两大光伏重点环节，从而提升生产、研发、管理等资源的利用效率，增强规模化效应，强化竞争优势。

过去，双良节能主要从事多晶硅生产核心设备还原炉的制造，是中国最大的还原炉生产商，与多晶硅料厂家联系紧密。同时，公司溴化锂制冷机、吸收式热泵等诸多设备深度进入光伏产业链，拥有拓展

延伸的技术实力、供应商及客户资源、精细化管理等能力。

如何发挥公司既有优势，抓住当前光伏大发展的窗口？自2021年起，双良节能宣布开启从专业设备制造商到零碳绿色能源解决方案提供商的战略转型：通过开展光伏单晶硅片业务，进一步拓展光伏产业链布局，发挥硅片业务与节能环保设备业务、多晶硅还原炉设备业务的协同共振效应。

2021年下半年以来，上游采购长单与下游销售长单的同步“翻飞”，更是彰显了双良节能布局硅片领域的决心与魄力。

2021年9月，双良节能先是由旗下包头双良与江苏中能、新特能源及其关联方签订协议，分别向后两者采购多晶硅料5.275万吨和8.22万吨，预估采购金额分别为112.09亿元、174.68亿元，合计286.77亿元。随后，公司于11月公告，再与亚洲硅业签订购销长单合同，拟向后两者采购多晶硅料约2.521万吨，通过“囤料”提前保障公司原材料的稳定供应。

此外，双良节能还分别于同年10月、11月、12月拿下2份、1份和3份硅片销售长单。按签订时的市场价格，预计销售金额分别达227.6亿元、65.27亿元和121.44亿元。