

# 宁德时代筑动力电池“防御墙”

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

日前,宁德时代新能源科技股份有限公司(300750.SZ,以下简称“宁德时代”)发布公告称,宁德时代副董事长、副总经理黄世霖出于个人事业考虑,申请辞去公司副董事长、董事、董事会战略委员会委员和副总经理职务。同时,曾毓群当选为宁德时代总经理、周佳当选为宁德时代副董事长。

人事变动的同时,宁德时代与蜂巢能源、中创新航等动力电池企业的专利之争近期也有了新进展。在宁德时代与蜂巢能源的不

## 高层换代

人事变动后,宁德时代董事长曾毓群兼任宁德时代总经理,宁德时代原总经理周佳担任宁德时代副董事长。

8月伊始,宁德时代高层人事变动引起市场关注。根据公告,黄世霖的辞职申请自8月1日起生效,辞去上述职务后,黄世霖将不再在公司任职。宁德时代方面表示,后续黄世霖将在“光储充检”新兴领域探索业务机会,未来可能与宁德时代形成战略协同,共同推动新能源产业的发展。

截至公告披露日,黄世霖直接持有宁德时代约2.59亿股股份,占宁德时代总股本的10.61%,其一致行动人通怡景云5号私募证券投资基金、通怡春晓3号私募证券投资基金、通怡春晓5号私募证券投资基金、通怡向阳7号私募证券投资基金等共计持有宁德时代约199万股股份,占宁德时代总股本的0.08%。综上,黄世霖及其一致行动人合计持有宁德时代2.61亿股股份,占宁德时代总股本的10.69%。

值得一提的是,即便黄世霖辞去上述职务,但其仍将继续遵守《公司法》《上市公司股东、董监高减持股份的若干规定》《深圳证券交易所上市公司股东及董事、监事、高级管理人员减持股份实施细则》等相

正当竞争中,最终以宁德时代收到蜂巢能源的和解款500万元结束。而宁德时代与中创新航的专利之争也发生了新变化。

随着新能源汽车渗透率逐步加深,上游动力电池端的需求量也日益加大,宁德时代董事长曾毓群在2022世界动力电池大会上表示,今年上半年宁德时代动力电池出货量超过了400GWh。与此同时,宁德时代扩大布局,计划在山东省投资建设新的新能源电池产业基地,而新推出的电池技术正巩固着宁德时代在动力电池领域的地位。

关规定以及其在宁德时代首次公开发行股票并上市时作出的承诺。

具体而言,在黄世霖就任时确定的任期内(2021年12月30日至2024年12月29日)和任期届满后6个月内,每年转让的股份不得超过其所持有宁德时代股份总数的25%,且离职后半年内,不得转让其所持的宁德时代股份等。

与此同时,宁德时代发布了新的人事公告,宁德时代董事长曾毓群兼任宁德时代总经理;宁德时代原总经理周佳担任宁德时代副董事长,并继续担任宁德时代董事会战略委员会委员等职务,主要负责宁德时代战略、投资管理等相关工作。

公告显示,周佳曾任宁德时代总经理、常务副总经理、财务总监,贝恩咨询战略咨询顾问,鼎晖投资执行董事,宁德新能源科技有限公司财务总监、资深人力资源总监、总裁办主任等。截至8月1日,周佳未直接持有宁德时代股份。

随着宁德时代高层发生一系列变动,宁德时代股价发生了一定的变化。截至8月3日收盘,宁德时代每股报价504元,跌幅达3.79%。

## 股权激励设目标

此次激励计划采取的激励形式为股票期权和限制性股票,股票来源为宁德时代向激励对象定向发行的宁德时代A股普通股股票。

在这场人事变动前,宁德时代为了留住人才发布了《宁德时代2022年股票期权与限制性股票激励计划(草案)摘要》(以下简称《草案》),并设立了相应的考核管理办法。

根据《草案》,此次激励计划采取的激励形式为股票期权和限制性股票(第二类限制性股票)。股票来源为宁德时代向激励对象定向发行的宁德时代A股普通股股票。更进一步地,此次激励计划拟向激励对象授予股票权益合计为513.41万份/万股,约占宁德时代股本总额的0.21%。其中,首次授予股票权益427.84万份/万股,首次授予部分占本次授予权益总额的83.33%,预留85.5680万份/万股。

此次宁德时代激励计划首次授予的激励对象共计4688人,包括宁德时代(含子公司,下同)

## 巩固行业地位

新的技术之下,宁德时代正积极拓展生产基地。

除了对人才的把控,宁德时代也牢牢抓住对技术的掌控。2021年,因九位宁德时代员工离职后,加入无锡天宏和保定亿新,为蜂巢能源提供服务。宁德时代将蜂巢能源、无锡天宏和保定亿新三家企业诉至法院。而日前,在福建省宁德市中级人民法院主持下,双方于2022年7月18日收到宁德市中级人民法院的《民事调解书》,并通过友好协商,最终达成和解。

蜂巢能源发表声明表示:“我们相信以和解方式解决企业间纠纷的方式,符合中国传统文化‘以和为贵’的理念。锂电行业人才的有序流动将有利于行业的融合

任职的董事、高级管理人员、中层管理人员及核心骨干员工(包括外籍员工)。本次激励计划授予激励对象股票期权的行权价格(含预留授予部分)为526.46元/份,授予激励对象限制性股票的授予价格(含预留授予部分)为263.23元/股。

当然,该激励计划同样也设立了绩效考核。部分董事、高级管理人员、中层管理人员(分三行权)首次授予部分的股票期权的行权业绩和限制性股票的归属业绩考核目标为:首次授予部分第一个行权期或归属期,2022年营业收入值不低于2300亿元;首次授予部分第二个行权期或归属期,2022~2023年两年的累计营业收入值不低于5100亿元;首次授予部分第三个行权期或归属期,2022~2024年三年的累计营业收入值不低于8500亿元。

与创新,只有协同合作才能避免行业内卷,更好地推动中国新能源行业健康发展,助力中国锂电产业继续领先世界。”

但另一边的中创新航却是另一番景象。8月1日,有消息指出,宁德时代针对中创新航专利侵权再次提起诉讼,索赔金额为1.3亿元,并已正式向法院起诉中创新航不正当竞争,且福建省高院已受理该案。

此前7月下旬,中创新航向媒体透露,该公司已就宁德时代三项专利,提出了新的专利无效请求,目前均处于国家知识产权局无效审理阶段。而这三项专利都与宁德时代起诉中创新航专利



今年上半年宁德时代动力电池出货量超过了400GWh。

黄琳/摄影

此外,部分董事、高级管理人员、中层管理人员首次授予部分股票期权或限制性股票将分四期行权,该部分人员前三个行权期或归属期绩效与上述一致,首次授予部分第四个行权期或归属期业绩考核目标为2022~2025年四年的累计营业收入值不低于12600亿元;部分高级管理人员、中层管理人员首次授予部分股票期权或限制性股票将分五期行权,该部分人员前四个行权期或归属期绩效与

前述一致,首次授予部分第五个行权期或归属期业绩考核目标为2022~2026年五年的累计营业收入值不低于17500亿元。

对比宁德时代2018~2021年报,期间四年,宁德时代营业收入分别为296.11亿元、457.88亿元、503.19亿元、1303.56亿元。另据宁德时代2022年一季度报告,该公司一季度营收约为486.78亿元,以此估算,第一个行权期或归属期的业绩目标有望达成。

侵权案相关。

今年,宁德时代在动力电池技术方面发布了麒麟电池,正研发M3P电池等动力电池技术。新的技术之下,宁德时代正积极拓展生产基地。根据公告,宁德时代计划投资建设济宁新能源电池产业基地,投资主体拟为宁德时代在济宁成立的全资子公司。

此前,永福股份发布公告,拟将其所持有的参股公司时代永福科技有限公司40%股权以4695.05万元的价格转让给宁德时代。未来时代永福将专注于新能源开发、投资和运营。与此同时,时代永福全资子公司徽山县润新新能源有限公司在济宁成立。

除了在国内扩大生产基地,宁德时代也在进行对外的布局。2022动力电池大会上,曾毓群提及,最新出炉的SNE数据显示,今年上半年,在全球动力电池装机量市场份额中,宁德时代从去年的28%提高到了今年的34%。在全球每三辆电动汽车中就有一辆配备宁德时代的电池,宁德时代正在为全球电动化贡献更多的智慧和力量。

此前,宁德时代曾被曝出将会前往美国建设动力电池工厂,为福特、特斯拉等车企提供动力电池。但根据知情人士表示,这一计划将会延迟发布。截至发稿,宁德时代对此事暂未有回应。

## 价格高昂吞噬利润空间

# 车企沦为动力电池“打工者”背后：加码自研自产 求解降本增效

本报记者 于典 张家振 上海报道

“动力电池已占到我们汽车成本的40%~60%,我现在不是给宁德时代打工吗?”近日,某车企高管在“2022世界动力电池大会”上的发言再度引发业内对动力电池价格的关注。

业内人士指出,锂价高昂带动动力电池价格快速提升是整个新能源汽车产业链共同面临的挑战。“无论是动力电池企业还是整车企业,锂等原材料价格上涨都

会挤压利润空间,不存在谁给谁打工。如果不解决问题,最终买单的还是新能源汽车终端消费者,这无疑会给消费意愿和消费体验造成影响。”

面临成本上升带来的挑战,新能源汽车行业也在积极探索,力求实现降本增效。一方面,对于固态电池等新技术的量产应用正在提上日程;另一方面,随着动力电池退役潮的临近,电池回收利用也成为市场关注的焦点。

此外,整车企业也在积极加

码电池自研,试图掌控话语权,以摆脱沦为动力电池企业“打工者”的困境。对于当前电池企业在新技术方面的探索,伊维经济研究院研究部总经理吴辉在接受《中国经营报》记者采访时表示:“新一代电池的开发是电池技术发展带来的必然,锂价的波动只是进一步加速了这个过程。未来,不管是追求性价比的钠离子电池还是追求高能量密度的锂硫电池,都是技术发展的方向。”

发布的公告中预计,集团今年上半年净利润将为96亿~116亿元,同比增长超110倍。

随着新能源汽车产业对电池安全性能以及续航要求的持续上升,业内人士认为,固态电池或将成为降本增效的关键技术。

近日,蜂巢能源发布消息称,公司全固态电池实验室已研发出国内首批20Ah级硫系全固态原型电芯,能量密度达350~400Wh/kg,量产应用后电动车可实现续航里程1000公里以上。

但作为前沿技术,固态电池的商业化和量产进程仍有待进一步观察。“各方在加大投入的同时,实验室的成果转化效率也在持续提升。但实验室成果想要真正实现产业化还有待进一步验证,需要进一步开发以及对关键指标进行测试,通过大量检测验证后才能最终实现规模化生产。”吴辉表示。

## 电池回收助力行业破局

值得注意的是,随着动力电池退役潮的到来,以及在锂价居高不下的背景下,动力电池回收赛道的“钱景”逐渐显露。

近日,工信部、国家发改委和生态环境部联合印发的《工业领域碳达峰实施方案》明确提出,要推动新能源汽车动力电池回收利用体系建设,同时将制定出台新能源汽车动力电池回收利用管理办法等部门规章。

相关统计数据显示,截至今年6月底,我国已累计建成10171个新能源汽车动力电池回收服务网点,基本实现了退役电池就近回收。

天风证券研报指出,2021年我国动力电池装机量达到154.5GWh,同比大幅增长142.9%,装机规模受新能源车销量景气拉动而快速放量;预计2030年我国动力电池总退役量有望达到380.3GWh,2021~2030年的十年CAGR高达

## 车企加码电池自研赛道

整车企业在同动力电池供应商积极合作的同时,也在加码自研自产赛道,以求解降本增效。

据不完全统计,吉利集团、上汽集团和东风公司等全国知名整车企业均在新能源电池领域进行了前瞻布局。业内人士分析指出,对于车企而言,掌握电池技术无疑将会进一步降低成本,并将在市场竞争中赢得更多的话语权。而掌握电池封装等技术,也能为消费者提供更加安全可靠和个性化的产品。

作为国内汽车行业“龙头”,上汽集团正积极瞄准动力电池行业发展制高点,加快自主创新步伐。今年3月,上汽集团创新研究开发总院正式成立,并于近期发布了“七大技术底座”,包括“上汽星云”纯电专属系统化平台、平台化“魔方”电池系统等。

上汽创新研究开发总院常务

48.9%,未来有望呈现指数式增长。

“从长视角来看,行业当下正处于长景气周期的起跑点。”天风证券研报表示。在动力电池回收赛道“钱景”日益明朗的当下,众多电池企业纷纷选择强化与产业链上游的合作,通过打通上下游,构建循环产业链。

据了解,国轩高科正积极推进电池回收业务,在合肥市庐江县和肥东县建设有动力电池回收基地,布局原材料回收利用,并利用销售与售后网络进一步提升电池回收率。

对于在电池回收方面的体系构建计划,国轩高科方面在接受记者采访时表示:“公司在积极布局上游原材料的同时,下大力气解决锂电池回收和梯次利用问题,适时建设零碳产业项目,逐步建立起从‘材料端—电池端—客户端—回收端’的动力电池全产业链生态聚合、全闭环发展、全域化布局机制,

副院长卢勇此前公开表示:“目前我们成立了高端品牌智己,中高端品牌飞凡,同时荣威和名爵MG也在全面推进新能源化。研发总院要为这几个品牌同时提供相应的产品开发服务,为我们上汽集团整个创新转型吹响‘集结号’,做我们的自主品牌。”

“车企加码电池自研自产方面的布局也是大势所趋,一方面可以保障供应链安全,另一方面也是为了更好地与供应商进行合作,了解动力电池方面的最新动向。”吴辉向记者表示。

蔚来汽车创始人、董事长、CEO李斌此前也透露,公司的自研电池团队目前已经超过400人。通过深入参与电池材料、电芯与整包设计、电池管理系统、制造工艺等研发工作,可以全面建立与增强电池体系化研发和工业化能

逐步缓解电池材料对自然资源的需求,促进新能源产业链供给与需求平衡。”

此外,天能控股集团日前也与山东省威海市文登区人民政府签署了《高能锂离子储能电池综合产业园项目投资合作意向协议》。根据协议,天能控股集团拟牵头在文登经济开发区分三期投资建设高能锂离子储能电池综合产业园,包括2GWh/年储能PACK生产线项目和产销研一体化锂电池全产业链基地项目等。

“储能是新能源体系中的重要一环,也是全球最具活力和发展前景的产业。”天能控股集团董事长张天任表示,这次项目签约必将成为政企携手全力推进“新能源+储能”发展新模式落地的全球样本,为国家“双碳”目标的实现贡献新的力量,期待双方未来能在更多领域,实现更深合作。

力。“这些投入将提升蔚来汽车产品的长期竞争力和盈利能力。”李斌表示。

根据蔚来汽车此前发布的消息,公司计划于今年四季度开始交付150kWh固态电池,全系车型续航里程有望大幅提升,其中全新蔚来ES8续航里程可达到850公里,蔚来ES6续航里程可达到900公里。

周期性的锂价波动终将过去,如何进一步实现动力电池产业的良好发展则是新能源汽车产业链面临的共同课题。正如工信部副部长张云明近期在“2022世界动力电池大会”上所言:“加强产业布局优化调整,引导具备资源优势发展技术好的地区,打造具有国际竞争力的产业集群,积极发挥多双边合作机制作用,共同维护动力电池产业链、供应链安全稳定,实现互利共赢的发展。”