



致同咨询行业洞察

TMT - 新能源汽车及动力电池行业

2022年11月发布



引言

- 步入 2022 年第四季度，尽管新冠疫情反复和俄乌战争对全球新能源汽车供应链造成了一定的短期干扰，国内前三季度新能源汽车销量及渗透率仍呈持续增长态势。本轮增长来自地方政策驱动以及消费者对新能源汽车的接受度和认可度进一步提高。新能源乘用车主要市场由特大城市进一步下沉至中小型城市，目前，个人消费者仍是购车主力
- 行业政策方面，“双积分政策”拟进一步收紧，引导传统车企向新能源车企转型；2022 年，新能源购车补贴力度进一步退坡，而北京、浙江、广东等地出现了地方性的补贴政策以提振新能源汽车消费需求
- 新能源汽车行业竞争激烈，但国内的头部效应更为明显。2022 年至今，特斯拉中国上海工厂产能继续增长的同时，在德国、美国新增两家工厂，为其铺垫于 2030 年达到总产能 2000 万台的目标；今年 4 月，比亚迪成为全球首个宣布停产燃油车的车企，其 2022 年上半年新能源汽车销售份额占据国内市场的三成，继续领跑国内新能源汽车市场发展
- 受动力电池原材料金属大幅涨价的影响，主机厂逐渐向产业链上游延伸，动力电池回收拆解成为行业内新的风向；随着新能源汽车产销走高，动力电池产业将面临新一轮的结构调整，动力电池回收可为“双碳”背景下实现进一步节能减排的目标赋能

点击下方图标，了解相关详情

定义与概念

市场回顾

行业回顾与展望

行业热点概况

行业政策法规

行业趋势分析

尽调常见风险提示

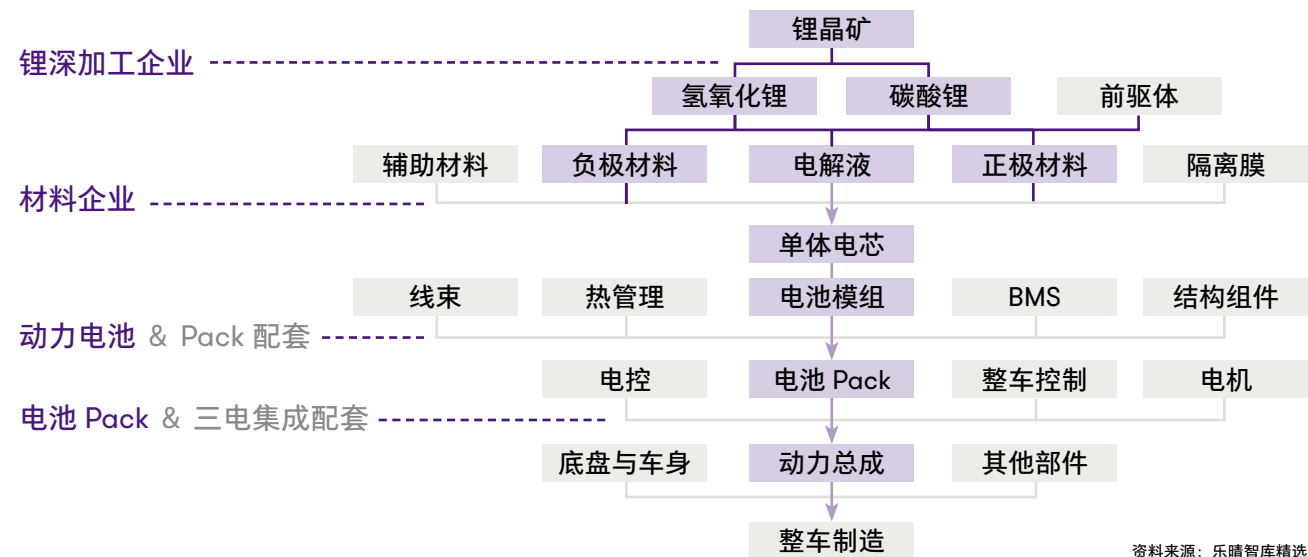
行业概况 - 定义与概念

定义:

- 中国新能源汽车行业是指中国自主或依托中国资本和市场的，以研发、生产与销售新能源汽车为主要业务之一的汽车制造企业集合
- 常见的新能源汽车包括纯电动汽车（BEV）、增程式电动汽车（EREV）、插电式混合动力车（PHEV）等

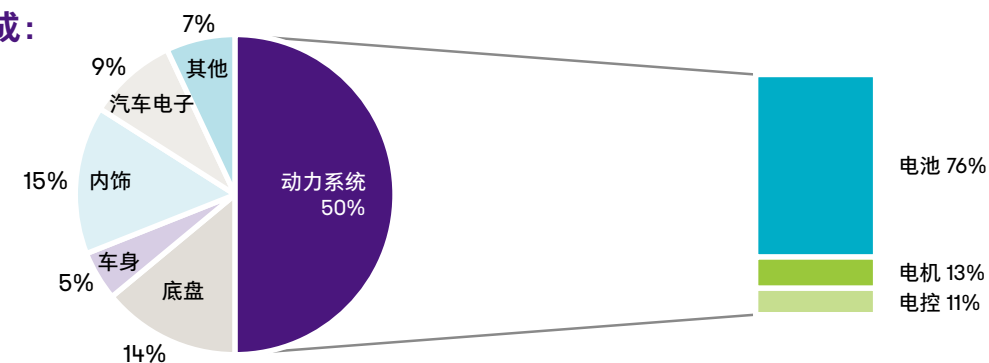
汽车类别	具体介绍	代表车型
纯电动汽车 (BEV)	<ul style="list-style-type: none"> 电力驱动，可充电电池为动力源 环保无污染、出行成本低，但续航短，充电时间长 	<ul style="list-style-type: none"> 特斯拉 Model 3 比亚迪汉 EV 阿维塔 11
增程式电动汽车 (EREV)	<ul style="list-style-type: none"> 纯电驱动，但可以通过内燃机和插电方式为电池充电 易维修保养、续航长，但在燃油模式下会产生动力浪费，高速油耗高 	<ul style="list-style-type: none"> 理想 ONE、L9 问界 M5
插电式混合动力车 (PHEV)	<ul style="list-style-type: none"> 介于纯电动和燃油之间，兼具电动机和发动机 续航长，可实现环保，但成本高 	<ul style="list-style-type: none"> 比亚迪 唐、宋、秦 别克 Velite 6
油电混合动力汽车 (HEV)	<ul style="list-style-type: none"> 电池容量小，以燃料为主要能源 动力性更好，但维修费用高 	<ul style="list-style-type: none"> 丰田 普锐斯
燃料电池电动车 (FCV)	<ul style="list-style-type: none"> 以氢气、甲醇等为燃料，通过化学反应产生电能作为动力源 续航能力强，环保，但成本高 	<ul style="list-style-type: none"> 长安深蓝 SL03 丰田 Mirai

新能源汽车产业链图谱:



资料来源: 乐晴智库精选

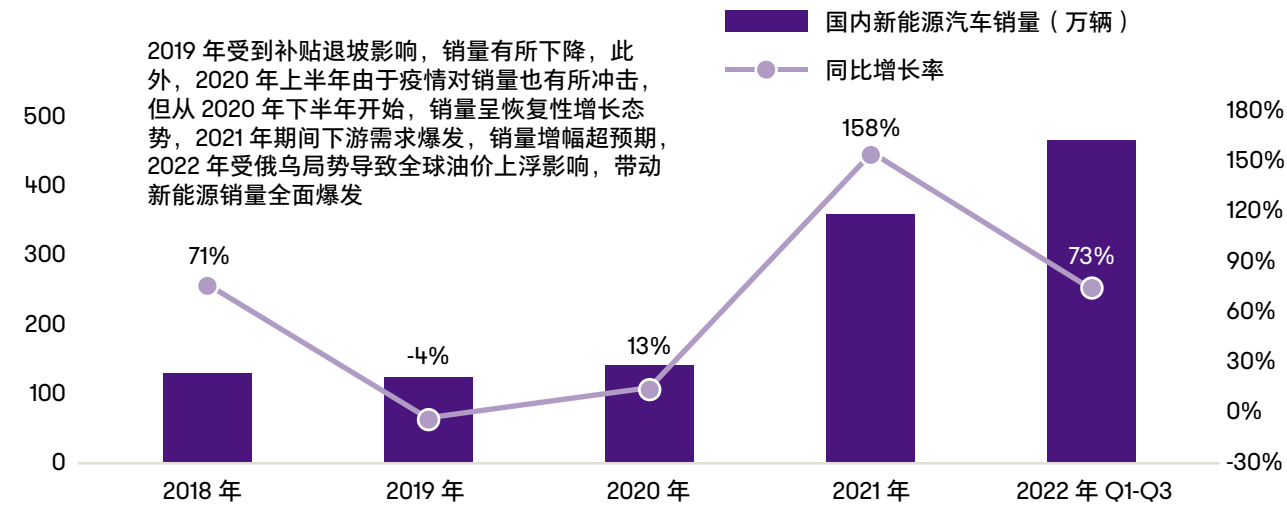
纯电汽车成本构成:



资料来源: 中国报告网

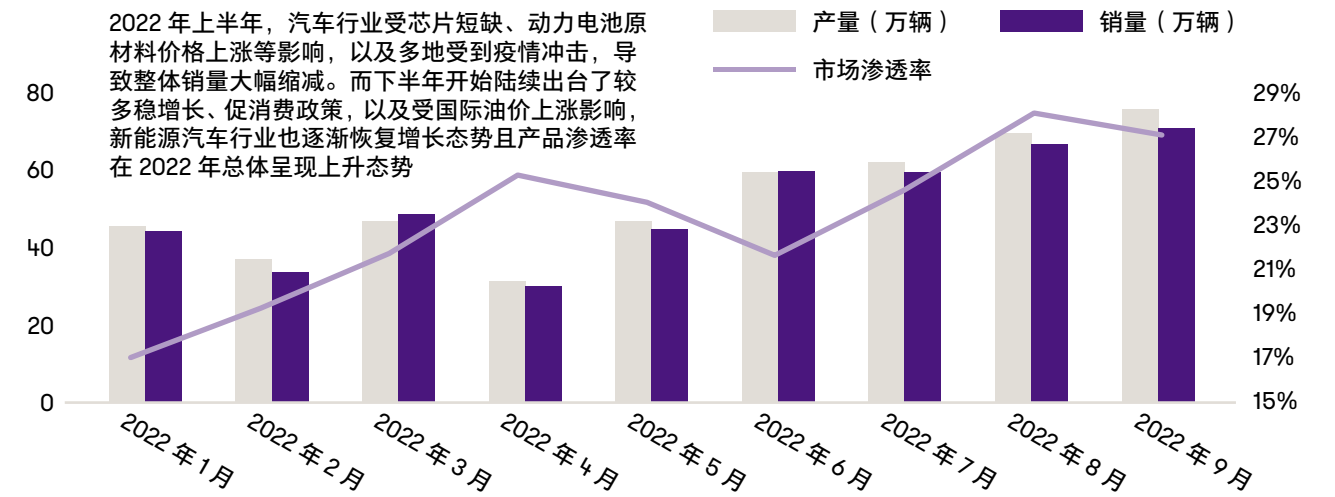
行业概况 - 市场回顾

2018-2022 年 Q3 国内新能源汽车销量情况



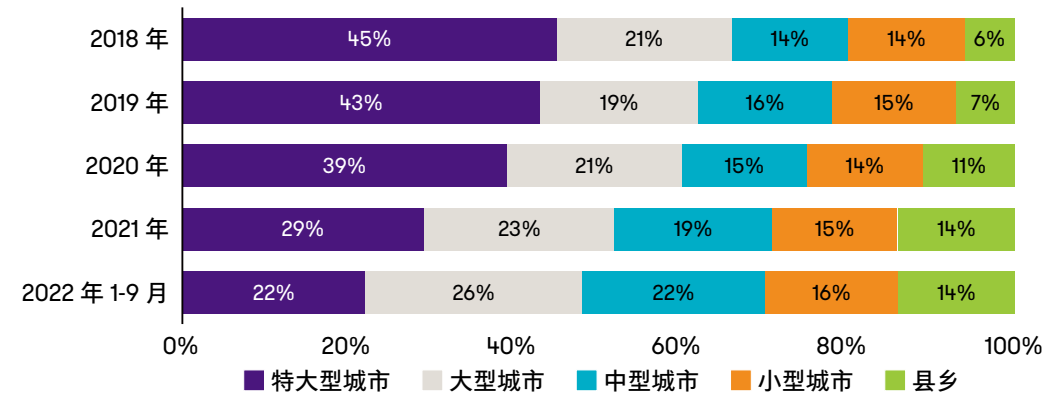
资料来源：中信证券

2022 年前三季度国内新能源汽车销量情况



资料来源：中国汽车工业协会

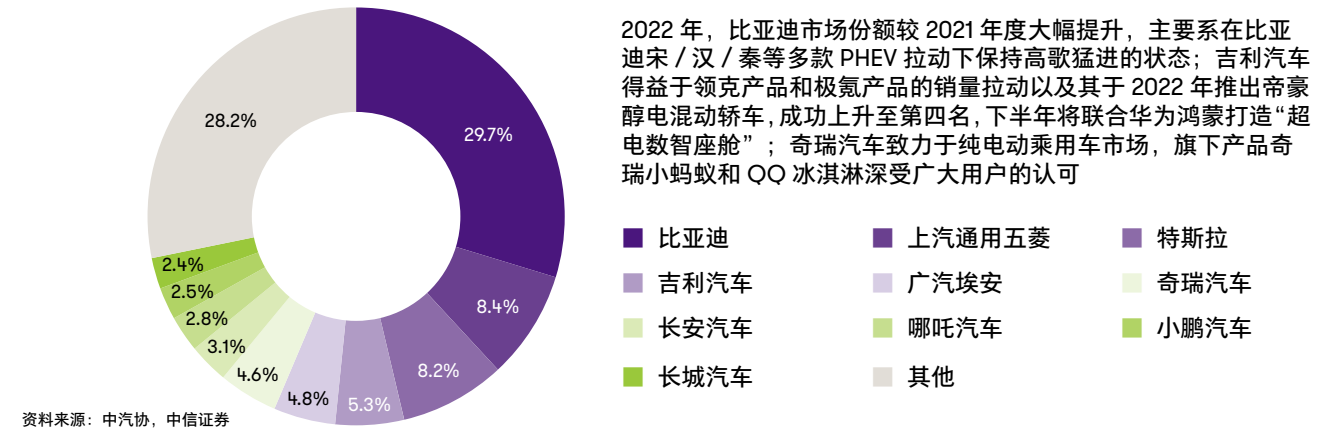
2018-2022 年 8 月新能源乘用车在区域市场的表现情况



资料来源：汽车商业评论

新能源乘用车在前几年主要在有燃油车限购政策的特大城市需求较强，近年来增速逐渐放缓。而 2022 年受上海疫情封控影响，特大型城市销售占比大幅下降。相对燃油车逐步向低线级市场延伸，新能源车的步伐更快，未来潜力较大

2022 年前三季度国内新能源厂商销量前十大品牌分布



资料来源：中汽协，中信证券

行业回顾与展望



起步阶段（2017 年以前）： 政策与供给端主导

技术与产业链：

- 三电技术路线尚未定型，电机性能与安全度相对较弱，充电设施不完善，补能便利性差

用户认知：

- 对汽车的理解和定义仍停留在传统燃油车层面，大多数人对新能源车型认知有限，接纳度低

购车用户：

- 实际购车用户更多为国企 / 事业单位客户

政策支持：

- 新能源鼓励政策密集出台，大力扶植新能源产业的战略大方向落地，产能短期结构性过剩。例如，出台《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》对购置的新能源汽车免征车辆购置税

竞争格局：

- 自主品牌玩家为主，且多为 A00/A0 级产品



过度阶段（2017-2021 年）： 多因素此起彼伏综合作用

技术与产业链

- 三电技术逐步成熟化，部分领域接近燃油车水平；充电便利性大幅提升，且安全性、可靠性问题基本解决

用户认知：

- 消费者对新能源趋势认同度大幅提升，部分用户开始从更优异的动力性能、智能化水平等角度出发，更倾向于选择新能源汽车而非传统燃油车型

购车用户：

- 个人、家庭用户占比逐步提升

政策支持：

- 产业政策细节逐步完善，管控更为精细化；中央政策补贴逐步退坡，奖惩措施逐步明晰，由补贴激励向双积分引导逐步过渡
- 2020 年 6 月，多部门修改双积分管理办法进一步促进传统车企转型，明确 2021 年 1 月 1 日起开始施行

竞争格局：

- 国内自主造车品牌进入产品迭代升级周期，造车新势力产品量产落地，老牌合资品牌同样开始集中发力



成熟阶段（2022-2025 年）： 产品与需求主导

技术与产业链

- 新能源产品基本实现了对传统燃油车的追赶，快充 / 换电模式的大范围应用进一步消除里程焦虑；同时在智能化水平、驾乘体验上也表现优异

用户认知：

- 新能源动力类型被广泛接受，应用场景全面覆盖，成为主力机型；真正触达刚需用车人群

购车用户：

- 个人用车成为主导

政策支持：

- 补贴优惠基本退出，以顶层行业引导与管控为主，将新能源市场驱动的责任与接力棒交还给产品与用户需求

竞争格局：

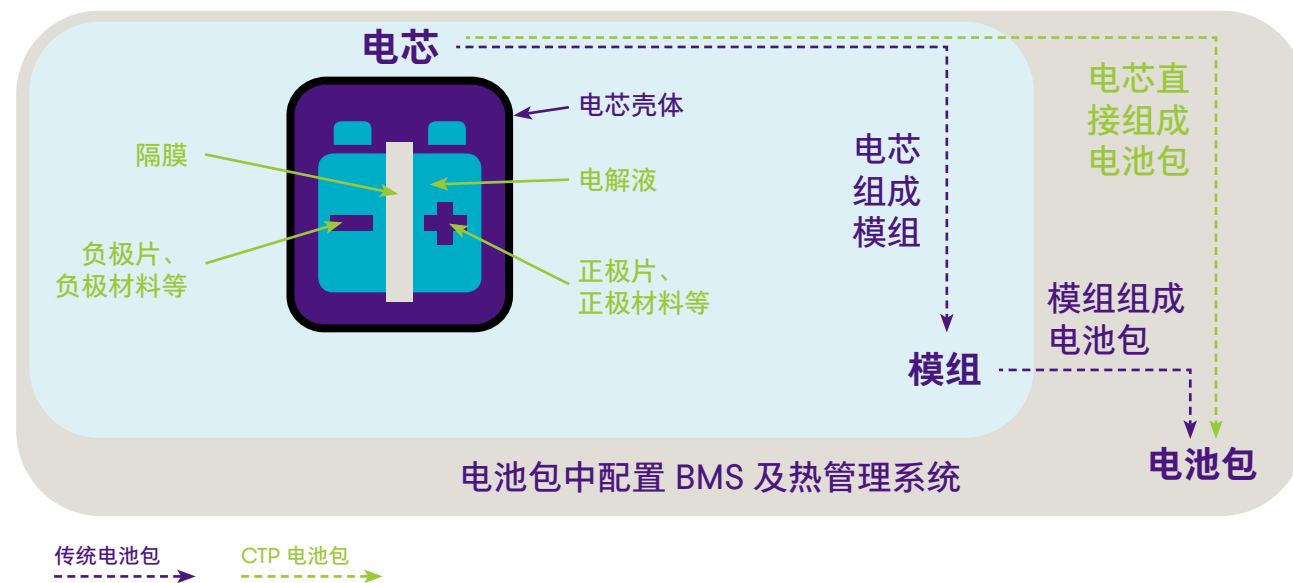
- 国内自主造车品牌与合资品牌全面发力，开启真正的正面较量，揭开比拼产品力与用车体验的白刃战

行业概况 - 新能源汽车动力电池

动力电池介绍：

- 新能源汽车动力电池为汽车电动机**动力来源**
- 动力电池系新能源汽车**主要成本**构成之一，据国金证券研究所统计，电池驱动系统占据新能源汽车成本 10%，而动力电池占据新能源汽车成本 45%
- 动力电池主要分为锂离子动力电池、镍氢动力电池、铅酸动力电池等，目前新能源汽车主要使用**锂离子动力电池**作为动力来源

锂离子动力电池主要结构



动力电池核心指标

具体介绍

动力电池核心指标	具体介绍
安全性	<ul style="list-style-type: none"> • 电动汽车的电池安全问题，一般是指电池热失控导致的动力电池安全风险，诱因可分为机械滥用（电池受力发成变形）、电滥用（电压管理不当、电器元件故障等）、热滥用（温度管理不当）三种 • 动力电池安全重要性日益凸显，成为新能源汽车行业竞争焦点
循环寿命	<ul style="list-style-type: none"> • 电池每充电、放电一次，叫做一次充放电循环；电池在保持输出一定的容量的情况下所能进行的充放电循环次数，叫做电池循环寿命 • 循环寿命影响动力电池的使用周期和使用成本
能量密度	<ul style="list-style-type: none"> • 能量密度是指在单位一定的空间或质量物质中储存能量的大小。电池的能量密度也就是电池平均单位体积或质量所释放出的电能 • 能量密度与电控系统，BMS 电池管理系统，整车轻量化设计，整车风阻等因素共同影响动力电池的续航里程
制造成本	<ul style="list-style-type: none"> • 新能源汽车行业补贴逐步减少、动力电池原材料稀缺带来的上游供应商涨价等因素，主机厂及动力电池厂商提升对制造成本的敏感性
低温属性	<ul style="list-style-type: none"> • 相同控制策略下行车试验，温度变低，电极材料活性降低，电池放电容量变小，车辆续驶里程减小，能耗大，经济性能变差

行业概况 - 目前动力汽车锂电池主要技术路线

材料路线	能量密度	稳定性	循环次数	低温特性	成本	代表车型
三元锂	• 最高	• 差	• 低	• 高	• 高	<ul style="list-style-type: none"> • 特斯拉 Model Y • 阿维塔 11 • 极氪汽车 001
磷酸铁锂	• 最低	• 好	• 高	• 低	• 中	<ul style="list-style-type: none"> • 比亚迪汉 EV • 特斯拉 Model 3

形态路线	具体介绍
方形硬壳电池	<ul style="list-style-type: none"> • 方形硬壳电池为目前应用范围最广的电池形式 • 优势：供应商充足，供应稳定；有更高的空间利用率，单间单体体积及容量优于其他形式，从而提升能量密度 • 劣势：电池需要外层硬质保护壳，电池包重量增加
圆柱电池	<ul style="list-style-type: none"> • 优势：单体能量密度相较于方形硬壳电池更高；循环性能优越、充电效率高；电池一致性高 • 劣势：圆柱电池为圆柱形，因此空间利用率较方形低；因为数量多，对 BMS 系统的要求高
软包电池	<ul style="list-style-type: none"> • 优势：外壳采用铝塑膜材料，同等容量下重量更轻，容量比方形电池高 • 劣势：电池自我保护性较差

生产工艺	具体介绍
卷绕技术	<ul style="list-style-type: none"> • 优势：卷绕锂电池生产工艺相对简单，分切方便，点焊容易，合格率高卷绕锂电池生产控制相对简单，操作工要求低 • 劣势：卷绕锂电池放电平台略低；内部空间没有被完全利用，容量及能量密度因此略低；不适用于超薄电池；电池形状局限于方形电池
叠片技术	<ul style="list-style-type: none"> • 优势：电池内部空间利用充分，容量密度及能量密度均较高；技术试用范围广，可以胜任不同厚度的电池类型；叠片锂电池放电平台高 • 劣势：叠片锂电池生产难度大，分切繁琐，合格率低，所有极片都要点焊到一个焊点，难以操作且容易虚焊；生产设备单位投入大

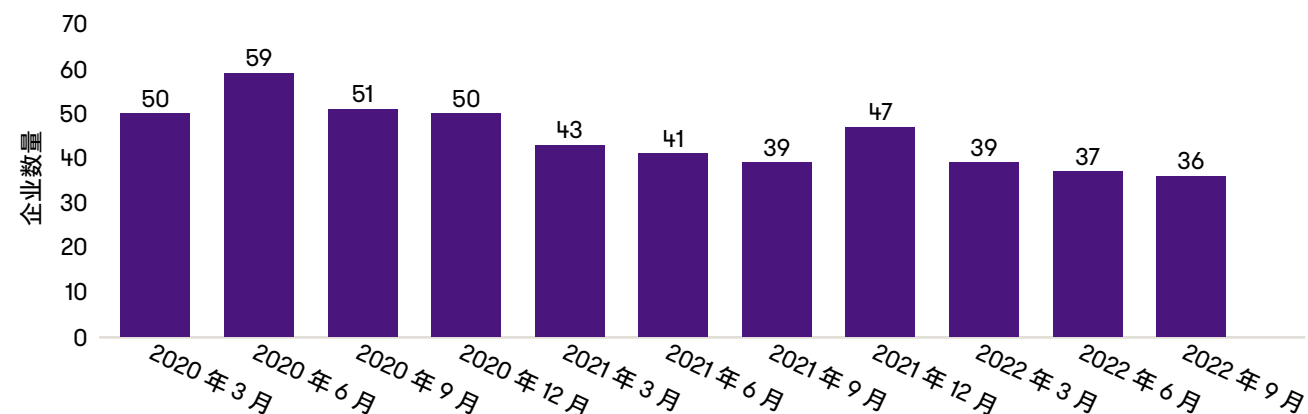
行业概况 - 国内动力电池行业竞争

2020 年到 2022 年 9 月国内动力电池前十大企业装机量

2022 年 1-9 月				2021 年 1-12 月				2020 年 1-12 月				
序号	企业	装机量 /GWh	占比	企业	装机量 /GWh	占比	企业	装机量 /GWh	占比	企业	装机量 /GWh	占比
1	宁德时代	92.02	47.5%	宁德时代	80.51	52.1%	宁德时代	31.79	50.0%	宁德时代	31.79	50.0%
2	比亚迪	43.06	22.2%	比亚迪	25.06	16.2%	比亚迪	9.48	14.9%	比亚迪	9.48	14.9%
3	中创新航	13.33	6.9%	中创新航	9.05	5.9%	LG 化学	4.13	6.5%	LG 化学	4.13	6.5%
4	国轩高科	9.35	4.8%	国轩高科	8.02	5.2%	中航锂电	3.55	5.6%	中航锂电	3.55	5.6%
5	欣旺达	4.84	2.5%	LG 新能源	6.25	4.0%	国轩高科	3.32	5.2%	国轩高科	3.32	5.2%
6	LG 新能源	4.52	2.3%	蜂巢能源	3.22	2.1%	松下	2.24	3.5%	松下	2.24	3.5%
7	蜂巢能源	4.52	2.3%	亿纬锂能	2.92	1.9%	亿纬锂能	1.18	1.9%	亿纬锂能	1.18	1.9%
8	亿纬锂能	4.42	2.3%	正力新能(塔菲尔)	3.00	1.9%	瑞浦兰钧	0.95	1.5%	瑞浦兰钧	0.95	1.5%
9	孚能科技	3.68	1.9%	孚能科技	2.45	1.6%	力神	0.92	1.4%	力神	0.92	1.4%
10	瑞浦兰钧	3.15	1.6%	欣旺达	2.06	1.3%	孚能科技	0.85	1.3%	孚能科技	0.85	1.3%
11	其他	10.79	5.6%	其他	11.95	7.7%	其他	5.13	8.1%	其他	5.13	8.1%
		193.68	100%			154.49	100%			63.54	100%	

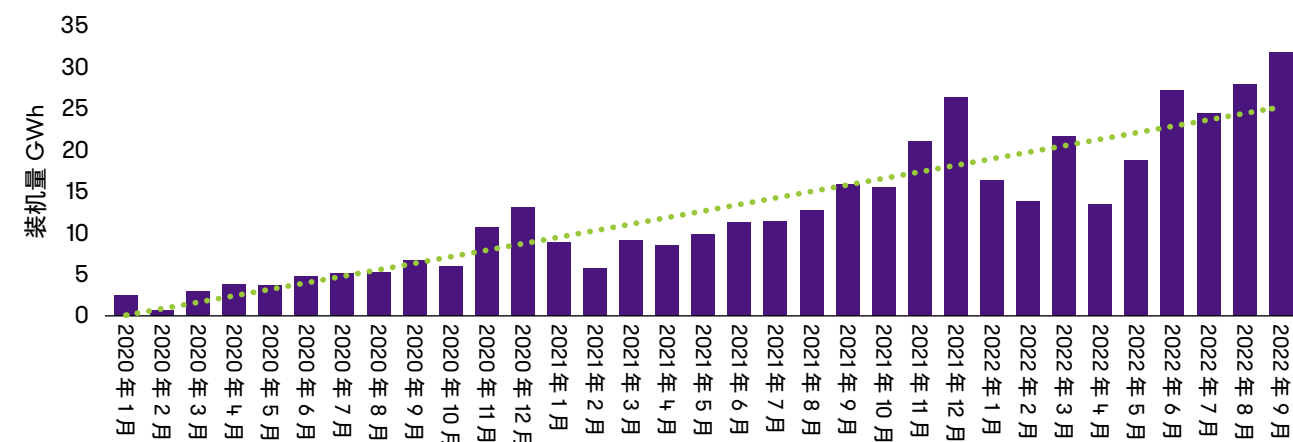
资料来源：中国汽车动力电池产业创新联盟

2020 年到 2022 年 9 月国内实现动力电池配套装车的企业数量变动



资料来源：中国汽车动力电池产业创新联盟

2020 年到 2022 年 9 月动力电池装机量爬升情况

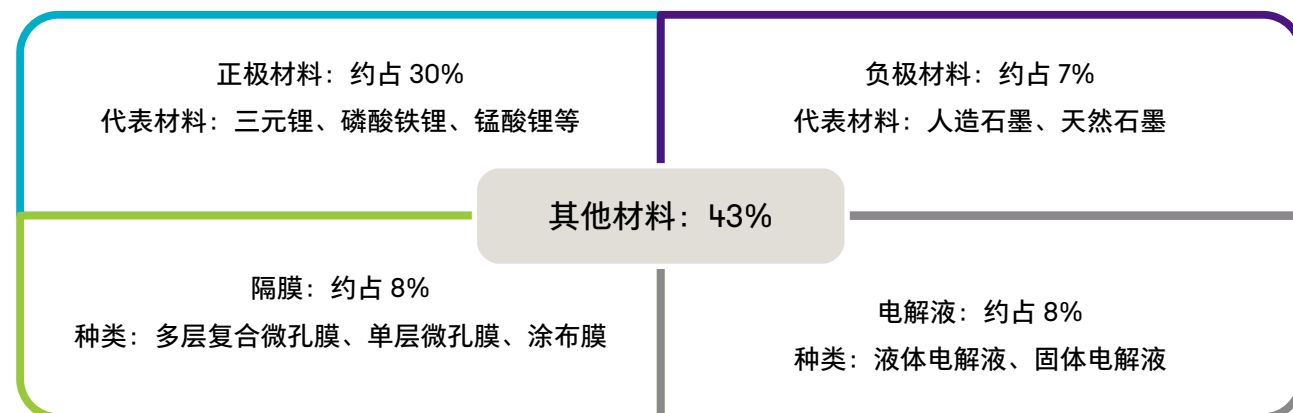


资料来源：中国汽车动力电池产业创新联盟

- 随着新能源汽车的销量上升，动力电池总装机量总体随之呈上升态势；每年春节系整车厂生产和销售淡季，装机量处于低位；此外，2020 年初受疫情影响，2021 年受到汽车缺芯影响，2022 年第二季度受部分区域疫情封控影响，出现装机量的下降，在 2022 年第三季度逐渐恢复至正常发展水平
- 国内动力电池企业集中度较高，其中宁德时代（SZ.300750）遥遥领先，占 2022 年前三季度总装机量的 47.5%，比亚迪（SZ.002594）以 22.2% 的比例排名第二，2022 年前三季度前十大企业装机量合计占比达 94.4%；动力电池行业系重资产行业，前期投入大，且从 2020 年 -2022 年 9 月历年的前十大企业来看，市场格局相对稳定，市场份额已被龙头企业把握，故动力电池行业存在较高的进入壁垒
- 国内动力电池企业自 2021 年开始随新能源汽车行业高速发展，随着国内龙头企业在行业内形成一定垄断优势（宁德时代和比亚迪），国内实现动力电池配套装车的企业数量在近年来呈逐渐下降趋势

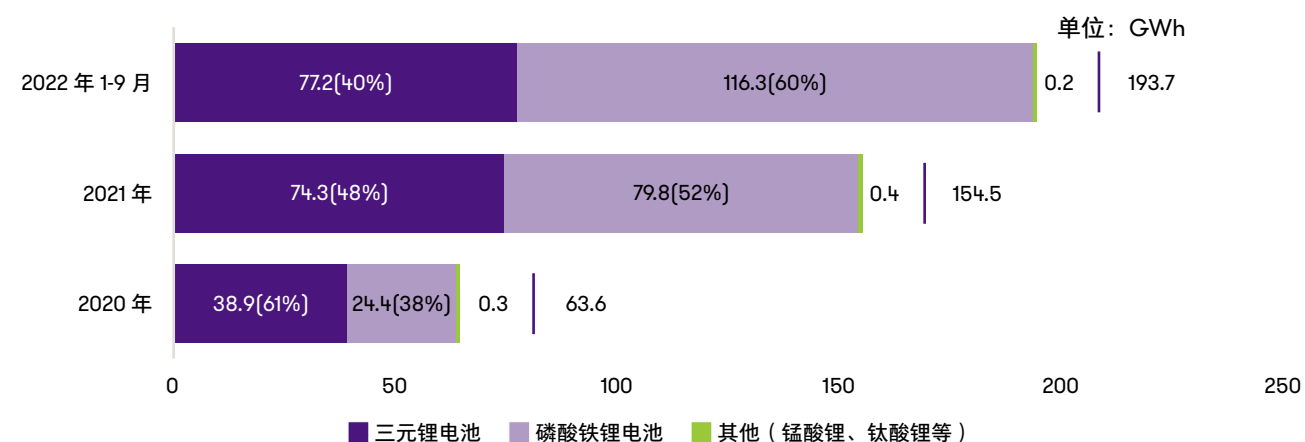
行业概况 - 国内动力电池分类

动力电池生产成本构成



注：上述成本结构会随着动力产品类型不同而不同

2020 年到 2022 年 9 月动力电池装机量 - 分材料路线



资料来源：中国汽车动力电池产业创新联盟

- 动力电池生产核心原材料包含正极材料、负极材料、隔膜及电解液；其中正极材料的性能**直接影响**着锂电池的性能，也是成本占比最高的原材料
- 目前市场中的动力电池主要为三元材料路线及磷酸铁锂路线。三元锂电池使用镍钴锰这三类元素的化合物作为正极材料，镍用于提高材料容量；钴用于稳定层状结构提高充电速率和寿命；锰（铝）用于提高安全性。钴资源因资源短缺问题单价持续上升，给三元锂电池的生产带来了较高的成本压力，故近几年磷酸铁锂电池在装机量中的占比节节攀升
- 磷酸铁锂电池**主流生产路线为磷酸铁工艺，原材料包括锂矿、铁矿、磷矿。由于其不含钴镍等贵金属，在**成本管控方面更有利**，故在疫情持续影响下，生产企业对于降本需求的增加，更青睐于价格较低的磷酸铁锂电池

正极材料未来发展方向

- 三元锂电池：**高镍化**（镍元素 $\geq 60\%$ ）。随着相关技术发展以及整车平台功能整合，未来新能源汽车将持续向更高能量密度、更长续航里程发展，高镍化三元锂电池的发展趋势愈加明显。在高镍电池赛道上，**宁德时代、松下、LG 新能源**等头部选手已经大规模量产供应镍含量超过 80% 的电池，并将目标瞄准了镍含量 90% 以上的超高镍电池
- 磷酸铁锂电池：**向磷酸锰铁锂升级**。通过添加锰元素，使磷酸锰铁锂相较磷酸铁锂拥有更高能量密度，在能量密度提高 15% 左右的情况下，仍保留了磷酸铁锂电芯的安全性及低成本特性。目前拥有磷酸锰铁锂技术储备的电池厂商包括**宁德时代、比亚迪、国轩高科**等，主要以专利技术研发、投资布局为主，尚未量产
- 其他：富锂锰基正极材料，其具有能量密度高、成本低和相对环保等特点，是未来可能的一种正极材料发展方向

行业概况 - 国内动力电池原材料市场

2022 年锂电池主要原材料价格波动

材料大类	材料名称	2022 年 1 月价格	2022 年 9 月价格	变化趋势	市场集中度	主要企业
正极材料	三元材料 (万元 / 吨)	25~30	33~38.5	上涨	CR3 为 34%; CR5 为 49%	容百科技、巴莫科技、当升科技
	磷酸铁锂材料 (万元 / 吨)	12.7	16	上涨	CR2 为 36%; CR5 为 65%	湖南裕能、德方纳米、龙蟠科技
负极材料	人造石墨负极 (万元 / 吨)	2~5.8	3.1~7.5	微涨	CR3 为 55%; CR6 为 82%	贝特瑞、江西紫宸、杉杉股份
	干法隔膜 16 μ m (元 / 平方米)	1	0.9~1.1	持平	CR3 为 65%; CR6 为 83%	中兴新材、星源材质、惠强新材
隔膜	湿法隔膜 9 μ m (元 / 平方米)	1.4	1.3~1.55			恩捷股份、中兴新材、星源材质
电解液	电解液 (万元 / 吨)	11.7~14	5.3~8.2	下跌	CR3 为 66%; CR5 为 78%	天赐材料、新宙邦、国泰华容

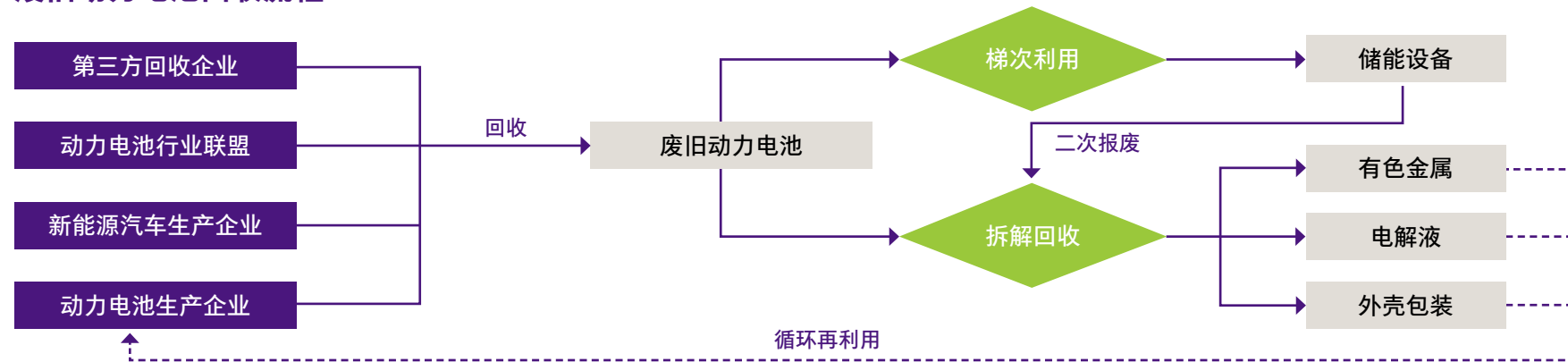
资料来源: 中金企信、ICC 鑫椐资讯、上海有色网、前瞻产业研究院整理

国内动力电池厂商针对原材料价格波动的应对措施

- 向**上游布局**主要原材料供应链: ① 2022 年 1 月, 永兴材料与宁德时代签署《合资经营协议》, 以合资公司为主体投资建设碳酸锂项目, 100% 的碳酸锂产品优先向宁德时代等合作方供应; ② 2022 年 3 月 22 日, 盛新锂能公告称, 拟引入比亚迪作为战略投资者, 并与其签署战略合作协议, 等条件下优先保障比亚迪的锂盐加工产能; ③ 2022 年 5 月 9 日, 中创新航和天齐锂业签署《战略合作伙伴协议》, 将在电芯及电池材料、新材料、锂盐、锂矿等领域开展共同投资、合作研发等多领域合作, 发挥上下游协同效应; ④ 2022 年 4 月, 宁德时代取得宜春锂矿探矿权, 探矿权面积为 6.44 平方公里, 推断瓷石矿资源量为 96,025.1 万吨, 伴生锂金属氧化物量为 265.678 万吨
- 通过**技术革新**减少对稀缺资源的依赖: ① 深入四化策略: 无钴化、高锰化、高压化、固态化; ② 发掘更多材料体系: 钠离子低温充电、快充性能表现十分突出, 锰酸锂、磷酸铁锂等锰基固态电池经济性、低温性能表现优异。宁德时代 2021 年 7 月发布第一代钠离子电池能量密度达 160Wh/kg, 预期第二代超 200Wh/kg, 2023 年形成基本产业链
- 发展**电池回收**产业: 2022 年 3 月 10 日, 欧洲议会通过了《欧盟电池法规》, 规定了电池中钴、铜、锂、镍等材料的最低回收含量, 只有满足要求才能进入欧洲市场, 各动力电池企业需要建立电池的回收利用体系。故由此来看, 国内各动力电池厂商也将逐步发展电池回收产业

行业风向 - 国内动力电池回收市场现状

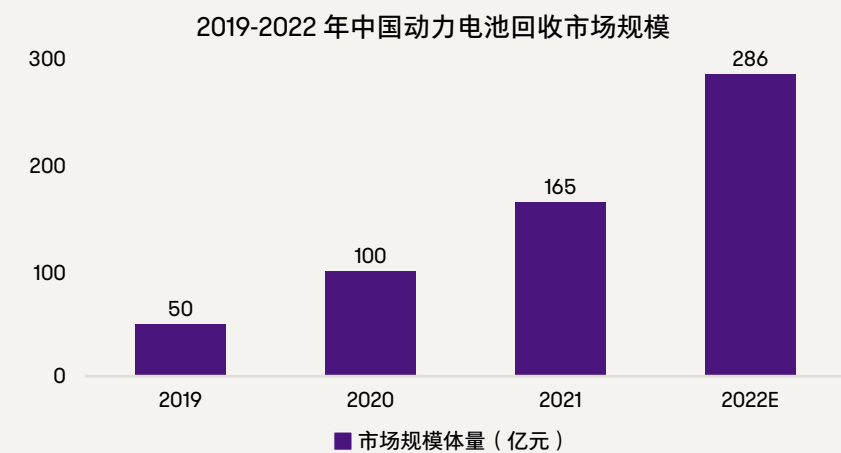
废旧动力电池回收流程



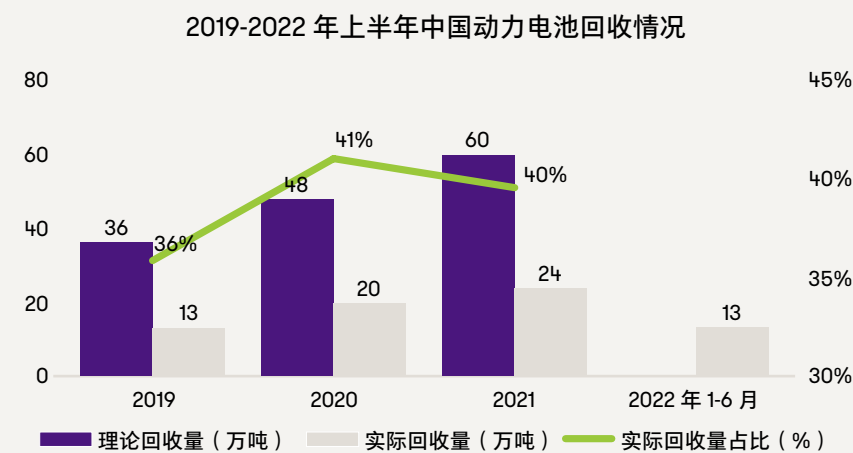
资料来源：公开资料整理

- 梯次利用是指将废旧动力电池应用到其他领域（如基站备电、储能和低速动力等）的过程，可以一级利用或多级利用；再生利用是指对废旧动力电池进行拆解、破碎、分离、提纯、冶炼等处理，进行资源化利用的过程
- 目前市场中的动力电池主要为三元锂电池和磷酸铁锂电池。退役后的磷酸铁锂电池仍有较长的循环寿命，有较高的梯次利用价值，因此市场上梯次利用的电池多为磷酸铁锂电池；三元锂电池由于富含丰富的有价金属，通常直接拆解回收

动力电池回收市场现状及市场规模



资料来源：华经产业研究院整理



资料来源：华经产业研究院整理
注：理论回收量是指根据电池淘汰周期预估可以回收的电池量

- 随着动力电池的需求量增加，有色金属资源的持续吃紧，动力电池回收行业未来发展空间巨大
- 而从目前来看，动力电池回收行业仍处于起步阶段。目前报废的锂电池对应的是2015-2017年装机的电池，规模相对较小，故行业竞争格局也暂时呈现“小、散、乱”的局面，且电池回收成本较高，回收工艺仍不成熟

行业风向 - 国内动力电池回收市场趋势

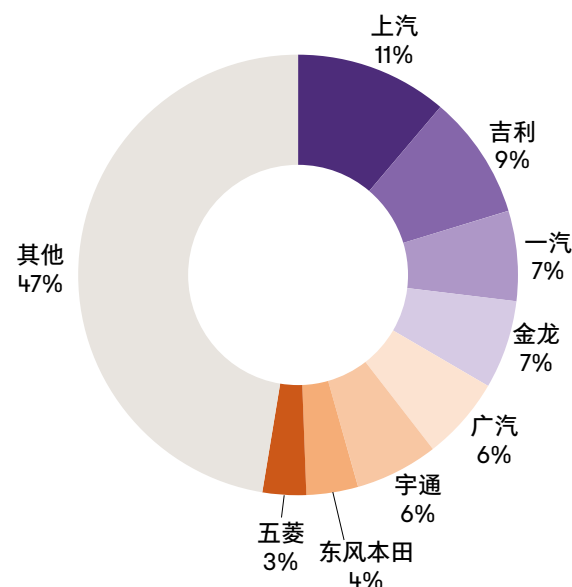
动力电池回收市场竞争情况

电池回收“白名单”企业数量

公布时间	公布批次	公司总数	梯次利用资质	再生利用资质	双资质
2018年7月	第一批	5	-	-	5
2020年12月	第二批	22	13	8	1
2021年11月	第三批	20	9	9	2
总计		47	22	17	8

资料来源：工信部

中国动力电池回收服务网点 TOP10



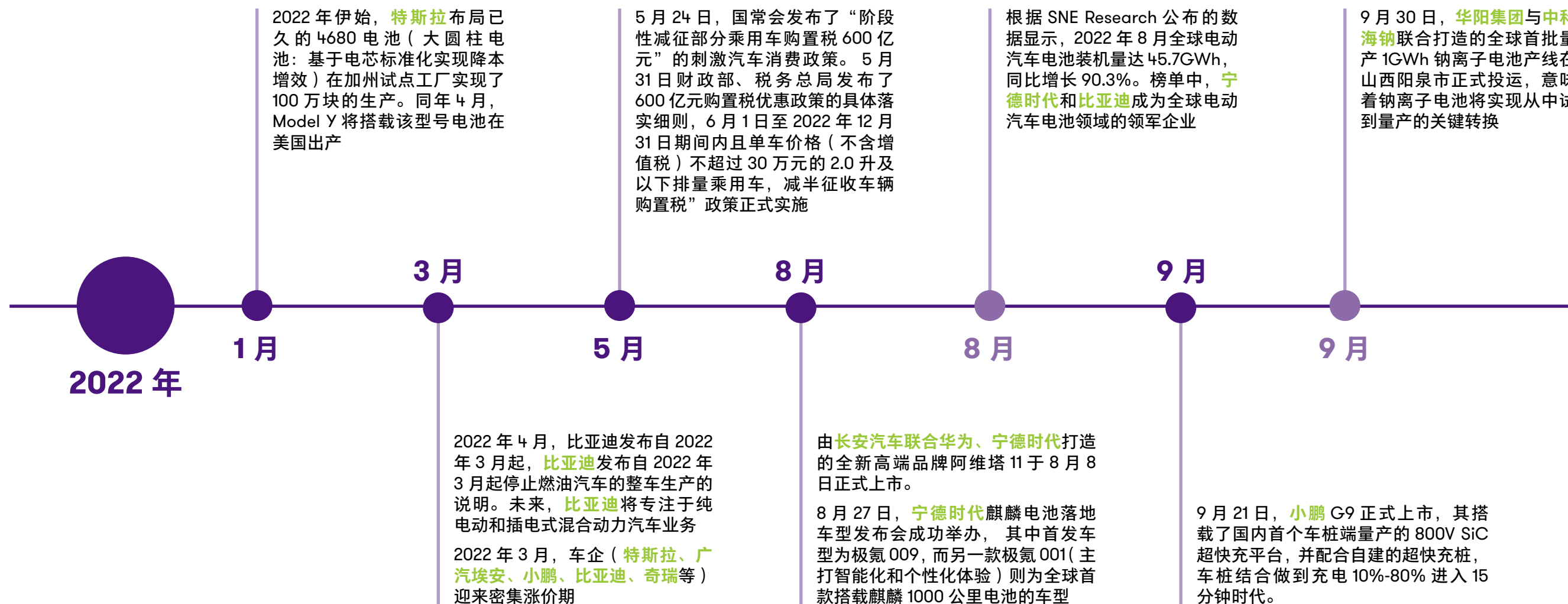
资料来源：灼鼎咨询

- 动力电池回收企业：按照《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》要求，依据《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》，工信部从2018年至今共公示了三批具备合格资质的企业名单，三批共计47家企业，代表我国目前具有工信部认定的具备废旧动力电池回收利用合格资质的企业**仅有47家**。而我国**在业/存续的企业**中经营范围包含动力电池回收的注册资金2000万元以上的企业**有3000多家**，截至2022年8月底，我国现存动力电池回收企业数量已突破6万家。由此看出，我国大部分动力锂电池回收企业**并不具备相应的资质**
- 动力电池回收服务网点：截至2022年6月1日，工信部认定的新能源汽车动力蓄电池回收服务网点共有14967个。其中，上汽、吉利和一汽是目前我国动力锂电池回收服务网点分布最多的三个企业

动力电池回收市场未来发展趋势——打通和延伸产业链

- 从**动力电池回收企业**来看，目前的龙头企业格林美从2021年到2022年，先后与亿纬锂能（动力电池生产商）、孚能科技（动力电池生产商）、容百科技（正极材料供应商）等上下游企业签署了“定向循环利用”战略合作协议
- 从**动力电池生产企业**来看，宁德时代于2015年收购电池回收企业邦普循环，并于2021年12月初斥资人民币320亿元投建一体化新能源产业项目，重点发力动力电池回收产业；国轩高科宣布出资设立全资子公司，主要负责锂电池回收再利用，目前已在合肥庐江布局锂电池回收产线，并在合肥肥东布局了包括动力电池上游原材料及电池回收在内的生产基地
- 从**新能源汽车制造企业**来看，比亚迪于2022年4月在浙江台州成立了台州弗迪电池有限公司，该公司经营范围除电池制造销售以外，还包括新能源汽车废旧动力电池回收及梯次利用、新材料技术研发等；东风汽车于2022年8月与博世科建立战略合作关系，共同签署了《新能源电池回收利用战略合作框架协议》

行业热点聚焦 - 热点事件



行业政策法规 - 国家层面 (1/2)

时间	发布单位	法规名称	法规内容
2020年11月	国务院	《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》	<ul style="list-style-type: none">到2025年，纯电动乘用车新车平均电耗降至12.0千瓦时/百公里，新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用。到2035年，纯电动汽车成为新销售车辆的主流，公共领域用车全面电动化，燃料电池汽车实现商业化应用，高度自动驾驶汽车实现规模化应用，有效促进节能减排水平和社会运行效率的提升
2021年2月	国务院	《关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》	<ul style="list-style-type: none">推广绿色低碳运输工具，淘汰更新或改造老旧车船，港口和机场服务、城市物流配送、邮政快递等领域要优先使用新能源或清洁能源汽车
2021年3月	全国人大代表会议	《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》	<ul style="list-style-type: none">到2035年，我国将基本实现社会主要现代化，广泛形成绿色生产生活方式，碳排放达峰后稳中有降，减少碳排放突破新能源汽车高安全动力电池、高效驱动电机、高性能动力系统等关键技术，加快研发智能（网联）汽车基础技术平台及软硬件系统、线控底盘和智能终端等关键部件
2021年4月	国家能源局	《2021年能源工作指导意见》	<ul style="list-style-type: none">按照“源网荷储一体化”工作思路，持续推进城镇智能电网建设，推动电动汽车充换电基础设施高质量发展，加快推广供需互动用电系统，适应高比例可再生能源、电动汽车等多元化接入需求
2021年6月	国家机关事务管理局国家发展和改革委员会	《“十四五”公共机构节约能源资源工作规划》	<ul style="list-style-type: none">十四五“期间规划推广应用新能源汽车约26.1万辆，建设充电基础设施约18.7万套推动公共机构带头使用新能源汽车，新增及更新车辆中新能源汽车比例原则上不低于30%更新用于机要通信和相对固定路线的执法执勤、通勤等车辆时，原则上配备新能源汽车提高新能源汽车专用停车位、充电基础设施数量，鼓励单位内部充电基础设施向社会开放
2021年8月	工业和信息化部 科学技术部 生态环境部	《新能源汽车动力蓄电池梯次利用管理办法》	<ul style="list-style-type: none">鼓励梯次利用企业与新能源汽车生产、动力蓄电池生产及报废机动车回收拆解等企业协议合作，加强信息共享，利用已有回收渠道，高效回收废旧动力蓄电池用于梯次利用鼓励动力蓄电池生产企业参与废旧动力蓄电池回收及梯次利用



致同观点：

2020年国务院发布《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》，其他各部门紧跟该规划纲领推出各项激励新能源汽车产业发展的政策和规划，覆盖领域除新能源汽车外还有其相关的动力电池、充换电基础设施和废旧电池回收等

行业政策法规 - 国家层面 (2/2)

时间	发布单位	法规名称	法规内容
2021年12月	国务院	《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案(2021-2025年)》	<ul style="list-style-type: none">重点区域运输结构显著优化,京津冀及周边地区、长三角地区、粤港澳大湾区等沿海主要港口利用疏港铁路、水路、封闭式皮带廊道、新能源汽车运输大宗货物的比例力争达到80%。
2021年12月	国务院	《“十四五”节能减排综合工作方案》	<ul style="list-style-type: none">提高城市公交、出租、物流、环卫清扫等车辆使用新能源汽车的比例,公共机构率先淘汰老旧车,率先采购使用节能和新能源汽车,新建和既有停车场要配备电动汽车充电设施或预留充电设施安装条件。
2021年12月	财政部、工业和信息化部、科技部、发改委	《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	<ul style="list-style-type: none">综合考虑新能源汽车产业发展规划、市场销售趋势以及企业平稳过渡等因素,2022年新能源汽车购置补贴政策于2022年12月31日终止,2022年12月31日之后上牌的车辆不再给予补贴。同时,继续加大审核力度,做好以前年度推广车辆的清算收尾工作。
2022年1月	发改委	《关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见》	<ul style="list-style-type: none">积极推进试点示范,探索新能源汽车参与电力现货市场的实施路径,研究完善新能源汽车消费和储放绿色电力的交易和调度机制。探索单位和园区内部充电车开展“光储充放”一体化试点应用。力争到2025年,国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域的高速公路服务区快充站覆盖率不低于80%,其他地区不低于60%。
2022年1月	工业和信息化部、国家发展和改革委员会、科学技术部等八部门	《关于加快推动工业资源综合利用的实施方案》	<ul style="list-style-type: none">明确到2025年,钢铁、有色、化工等重点行业工业固废产生强度下降,大宗工业固废的综合利用水平显著提升,再生资源行业持续健康发展,工业资源综合利用效率明显提升。
2022年10月	财政部税务总局 工业和信息化部	《关于延续新能源汽车免征车辆购置税政策的公告》	<ul style="list-style-type: none">为支持新能源汽车产业发展,促进汽车消费,对购置日期在2023年1月1日至2023年12月31日期间内的新能源汽车,免征车辆购置税。



致同观点: 2022年是落实《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》的第二年,国家大力推行新能源汽车消费成为主流、并推动公共区域用车全面电动化、充电设施建设

行业政策法规 - 地方层面 (1/2)

时间	地区	名称	主要内容
2021年2月	上海市	《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划（2021-2025年）》	<ul style="list-style-type: none">2025年发展目标：产业规模国内领先，本地新能源汽车年产量超过120万辆，新能源汽车产值突破3500亿元；2）核心技术攻关取得重大突破；3）绿色交通能源体系加速实现；4）网联化智能化应用能力明显提升；5）基础设施配套持续优化；6）政策体系不断完善
2021年4月	江苏省	《关于调整新能源汽车限制转让过户政策的通知》	<ul style="list-style-type: none">2019年及以前推广应用的新能源汽车，不再执行5年内不得转让的限制政策，可自行转让过户
2021年4月	浙江省	《浙江省新能源汽车产业发展“十四五”规划》	<ul style="list-style-type: none">坚持产业集群发展，围绕整车制造优化布局产业链和创新链，着力打造环杭州湾汽车产业集群，积极建设温台沿海汽车产业带，特色推进各地方汽车产业协同发展，逐步形成“一湾一带多基点”的专业化、协作化、联动化的新能源汽车空间发展格局
2021年6月	广东省	《广东省2021年汽车以旧换新专项行动公告》	<ul style="list-style-type: none">报废旧车购买新能源汽车补贴金额为1万元，购买新能源汽车补贴金额为8,000元期限2021年7月1日起至2021年12月31日止
2021年7月	海南省	《关于做好2021年电动汽车充电基础设施建设工作的通知》	<ul style="list-style-type: none">初步构建全省电动汽车换电服务网络，形成换电模式成为充电模式补充的良性发展生态确保2021年底前全省平台充换电站接入率超过90%以上
2021年7月	贵州省	《关于印发贵州省电动汽车充电基础设施建设三年行动方案（2021-2023年）的通知》	<ul style="list-style-type: none">新建高速公路服务区要同步建设充换电设施或预留充电设施建设空间在国省干道每隔150公里左右选择有条件的地点建设充换电设施开展面向电动工程车辆的充换电设施专项建设加快推动重卡、渣土车、搅拌车、罐车、工程机械（推土机装载机、挖机、叉车）等电动化有关工作，因地制宜配套建设充换电站或配备移动换电站，到2023年全省累计建成换电站15座

摘要：2020年11月，国务院发布新能源汽车产业规划。2021年起，上海、江苏省、浙江省、广东省、海南省、贵州省等相继出台政策以促进新能源汽车消费及充电设施建设

行业政策法规 - 地方层面 (2/2)

时间	地区	名称	主要内容
2021年12月	广东省	《广东省电动汽车充电基础设施发展“十四五”规划》	<ul style="list-style-type: none">到2025年底,全省累计建成集中式充电桩4500座以上,累计共建成充电桩约25万个,包括共用充电桩约21.7万个、专用充电桩约3.3万个;累计建成高速公路快速充电桩约830座,全省高速公路服务区全部建成充电基础设施。
2022年1月	山西省	《山西省汽车中持久发展计划》	<ul style="list-style-type: none">到2025年,培育2个销售收入达到300亿元以上企业,6个销售收入达到100亿元以上企业,30个销售收入达到30亿元以上企业,再培育引进1至2家重型汽车企业,2至3家乘用车及新能源汽车生产企业,专用车产能范围稳步提升,各项经济效益指标达到较好水平。
2022年4月	甘肃省	《甘肃省新能源汽车产业发展实施意见》	<ul style="list-style-type: none">以省内现有产业基础和重点企业为依托,以纯电动汽车、混合动力汽车、燃料电池汽车为“三纵”,积极布局新能源动力电池和电池新材料生产、研发、测试以及新材料应用体系。以动力电池与管理系统、驱动电机与电力电子、网联化与智能化技术为“三横”,逐步构建关键零部件技术供给体系,提升基础关键技术、关键材料、先进工艺、核心零部件等研发能力。
2022年6月	上海市	《上海市促进汽车消费补贴实施细则》	<ul style="list-style-type: none">个人消费者报废或转出名下在上海市注册登记且符合相关标准的小客车,并购买纯电动汽车的,给予每辆车10000元的财政补贴年内新增非营业性牌照额度4万个
2022年8月	北京市	《“十四五”时期北京市新能源汽车换电设施发展规划》	<ul style="list-style-type: none">到“十四五”时期末,力争全市充电桩总规模达到70万个,其中居住区自用和公用充电桩达到57万个,单位内部充电桩达到5万个,社会公用充电桩达到6万个,业务专用充电桩达到2万个;换电站规模达到310座。在服务半径上,到“十四五”时期末,全市平原地区建立3公里找到桩、核心区0.9公里找到桩的公用充电设施网络,实现“好找好用”;实现换电平均服务半径小于5公里。

摘要: 为全面落实国务院发布新能源汽车产业规划,2022年各省市(山西省、甘肃省、上海和北京等)相继推出政策以促进新能源汽车消费及充电设施建设

行业趋势分析 (1/6)

主要趋势	描述	解决方案	客户的挑战
新能源汽车主机厂向上游动力电池领域延伸	<ul style="list-style-type: none">动力电池系新能源汽车的核心零部件，不仅成本上占据整车约 40% 的生产成本，同时动力电池供应的质量及稳定性直接影响了新能源汽车质量及产量的稳定主机厂上动力电池领域延伸案例：北汽和国轩高科已经完成了股权合作；奇瑞与欣旺达开始合资建厂；吉利汽车除了与宁德时代、LG 化学合资建厂之外，开始独资建立完整动力电池供应链；长城汽车建立并独立运营了蜂巢能源，在动力电池领域加紧投入；小米汽车投资了 4 家动力电池企业，分别为珠海冠宇、赣锋锂业（002460）（小米入股江西赣锋锂电科技有限公司，下称“赣锋锂电”），蜂巢能源及中航锂电	咨询服务 <ul style="list-style-type: none">融资并购（融资顾问）交易支持（财务、税务尽职调查）市场调研及可行性研究	<ul style="list-style-type: none">在通过收购、合资、投资等方式实现动力电池公司的延伸时，是否了解投资标的的资产状况及风险是否设计了并购交易方案
国内新能源汽车多场景、多价位布局逐渐清晰	<ul style="list-style-type: none">新能源汽车市场出现多场景、多价位产品布局，产品适应场景包括城际出行、营运共享、短途代步等；价格方面出现高、中、低端的价格分布；不同场景及不同价格可以满足不同新能源汽车电池细分市场的需求例如在高端电动汽车领域，传统主机厂正通过设立高端品牌加入竞争，北京汽车与麦格纳合资成立极狐汽车；吉利汽车打造高端电动车品牌极氪；长安汽车、华为、宁德时代共同打造高端智能电动汽车阿维塔特斯拉从过去主打 Model S、Model X 等高端车型向 Model 3、Model Y 车型布局	咨询服务 <ul style="list-style-type: none">融资并购（融资顾问）交易支持（财务、税务尽职调查）市场调研及可行性研究	<ul style="list-style-type: none">在通过收购、合资、投资等方式实现新公司、新品牌延伸时，是否了解投资标的的资产状况及风险是否对市场可行性及容量进行了充分的研究

行业趋势分析 (2/6)

主要趋势

描述

双积分标准趋严, 供给侧构筑长效驱动机制

- 2020年6月, 工信部发布《关于修改〈乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法〉的决定》。相比2017年9月版本, 变化主要体现在为下列两方面:
 - 鼓励发展低油耗车型, 回归节能减排实质——低油耗乘用车的生产量或者进口量在2021年、2022年及2023年分别按照其数量的0.5倍、0.3倍及0.2倍计算
 - 新能源基本标准趋严, 单车积分下降, 扶优做强新能源产业; 积分比例逐渐提升, 将促使企业加大电动车的生产比例, 更快完成电动化转型。——2019年、2020年、2021年、2022年及2023年分别为10%、12%、14%、16%及18%。纯电动乘用车的单车车型标准积分为 $0.0056 \times R + 0.4$, 上限3.4分; 而2017年9月版在 $0.012 \times R + 0.8$, 上限5分
- 2022年7月, 工信部发布了公开征求对《关于修改〈乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法〉的决定(征求意见稿)》的意见, 主要变化如下: 1) 为加快电动化转型, 明确了2024~2025年新能源汽车积分比例要求分别为28%和38%; 2) 为引导技术革新, 下调了能量密度调整系数等

解决方案

咨询服务

- 税务管理咨询(搭建合规税务管理体系)

客户的挑战

- 是否选择合适的补贴享受主体, 以优化补贴对企业经营效益的影响

行业趋势分析 (3/6)

主要趋势	描述	解决方案	客户的挑战
互联网科技巨头集体抢滩智能网联新战场，融合、赋能、升级成趋势	<ul style="list-style-type: none">科技巨头大力布局新能源汽车智能网联领域：<ul style="list-style-type: none">华为志在成为“智能网联汽车增量部件供应商”。2022年8月，长安汽车、宁德时代以及华为共同打造的首款车型阿维塔11正式上市百度不仅在自动驾驶方面与威马汽车展开深度合作，更于2021年3月，成立集度汽车有限公司，百度方持股55%，吉利方持股45%，打造全新的汽车品牌集度；2022年6月8日，集度旗下首款机器人概念车ROBO-01正式亮相，ROBO-01基于吉利SEA浩瀚架构打造，定位中型纯电SUV，集度在发布会上表示，计划于2022年秋季正式推出其首款量产车型的限定版，量产车型拥有与ROBO-01概念车90%的相似度截至目前，小米的汽车产业链已初现雏形，通过小米产投、顺为资本和小米集团投资50余家汽车产业相关公司，贯穿全产业链。于2021年9月成立小米汽车，据小米Q3财报披露，小米汽车团队已超500人，首款车型预计将在2024年实现量产	咨询服务 <ul style="list-style-type: none">融资并购（融资顾问）交易支持（财务、税务尽职调查、市场分析、商业计划、财务预测、估值分析等）综合财务咨询、上市辅导	<ul style="list-style-type: none">科技公司在布局智能网联的过程中，如果使用了并购重组手段，那么是否了解投资标的的资产状况及风险？是否设计了并购交易方案？是否有渠道了解到核实的并购主体信息？
新能源汽车智能化发展迅速，将成为整车的主战场	<ul style="list-style-type: none">汽车新四化（电动化、智能化、网联化及共享化）已成为行业共识，电动化和智能化发展相辅相成。2022年8月乘用车新四化指数为78（同比增加18%），其中电动化指数为28.3；智能化指数为42.6；网联化指数为55.8。电动化和网联化指数同比增幅分别为65%和63%。智能化同比下降16%，主要原因系在2022年采用了新划分标准（新标准系自适应巡航系统必装），该指标较2022年1月首次采用新标准时上升26%国内新能源汽车的智能化发展迅速。高工智能汽车研究院数据显示，2022年1-6月中国市场（不含进出口）乘用车新车整体ADAS（L0-L2）搭载率达到46.80%；其中L2级ADAS前装搭载率已达26.64%，同比上年同期增加约11%。据统计，预计到2025年，中国乘用车前视系统装配率将达到65%。中汽协数据显示，伴随智能驾驶渗透率的持续提升，预计到2025年中国ADAS行业市场规模将达到2250亿元	咨询服务 <ul style="list-style-type: none">管理咨询（战略管控服务）管理咨询（组织变革与运营管理）税务筹划	<ul style="list-style-type: none">新四化趋势对于整个汽车价值链造成一定压力，企业在面对车市不景气的同时，还面临庞大的投资需求中国主机厂及供应商是否可以通过寻求战略合作，来减少投资需求并提升研发能力？如何应对未来产业链更加开放的趋势？

行业趋势分析 (4/6)

主要趋势	描述	解决方案	客户的挑战
动力电池行业集中度高，寡头格局依然存在	<ul style="list-style-type: none">自新能源汽车行业快速发展以来，动力电池行业集中度较高并逐渐提升。国内前十大企业的市场占有率从 2016 年的 77% 上升至 2022 年 1-08 月的 94%。其中，领头企业宁德时代的市场占有率从 2016 年的 22% 提升至 2022 年 1-09 月的 47.5%。中创新航、蜂巢能源、国轩高科等企业持续跟随下游大客户放量，亿纬锂能布局大圆柱等新技术加快推进客户布局，市场占有率有望稳中有升。未来，随动力电池市场进一步扩大，领先企业固定成本被摊薄，原材料方面将获得更低的供货价格，企业的规模效应将更加显著。同时头部动力电池企业开始与强势主机厂深度绑定，将前期打拼下的市场份额提前锁定，并能在一定程度上抵御海外动力电池企业的冲击此外，由于动力电池仍处于技术快速发展期，优势企业较为充足的现金流和较强的投资吸引力使其能有更多资金投入产品研发上，推动动力电池技术革新，持续保持产品的先进性，同时拉大与尾部企业的差距综合以上原因，未来动力电池市场行业集中度高的现象仍将持续，寡头格局也将存在，而尾部企业则会因为资金和产品力等问题被悉数淘汰出局	咨询服务 <ul style="list-style-type: none">管理咨询（战略管控服务）管理咨询（组织变革与运营管理服务）交易支持（财务、税务尽职调查、市场分析、商业计划、财务预测、估值分析等）	<ul style="list-style-type: none">如何加强核心零部件的控制？是通过股权绑定，成立合资公司，实现与动力电池厂商向更深维度的发展？还是通过自研涉足电池制造，完善产业链布局？
换电站受重视，基础设施更加完善	<ul style="list-style-type: none">换电站受重视，或成充电基础设施重要补充。2020 年换电站建设首次被写入《政府工作报告》。2021 年 4 月，首个国家标准《电动车换电安全要求》发布，2021 年 11 月起实施。2021 年下半年，工信部与能源局开展新能源汽车换电模式应用试点工作。随着行业政策推动逐步完善与发展，我国换电行业前景广阔换电一方面可以大幅缩短新能源汽车补能时间，另一方面可以降低充电倍率、提升充电安全，实现车电分离后可降低车主初次购车成本、提升车辆残值率，可在一定程度上解决当前新能源汽车面临的诸多痛点2022 年 1 月至 2022 年 8 月，全国换电站保有量由 1386 座迅速增长至 1685 座。促进新能源汽车发展的相关政策将带动换电站的增加	咨询服务 <ul style="list-style-type: none">管理咨询（战略管控服务）管理咨询（组织变革与运营管理服务）战略融资、行业并购交易支持服务	<ul style="list-style-type: none">面对基础设施不断完善的趋势，是否有切实有效的战略规划帮助企业寻求进一步发展？

行业趋势分析 (5/6)

主要趋势	描述	解决方案	客户的挑战
新能源汽车产销量持续走高，使得动力电池装车量增加，未来潜在退役动力电池存在海量市场	<ul style="list-style-type: none">动力电池容量将随着使用次数增加而不断降低，容量高于 80% 时可以通过修复和增容恢复性能，但电池的容量衰减至初始容量的 80% 时，动力电池需进入回收处理阶段从新能源汽车中退役的动力电池的循环利用手段主要有：梯次利用和报废回收。梯次利用系在低要求的电池领域进行二次利用，报废拆解系对使用寿命较短的电池直接进行拆解处理，提取内部可回收的钴和锂废旧动力电池回收模式尚处于探索初期，未来潜在运营模式：1. 动力电池企业通过自有网络进行回收；2. 动力电池企业、新能源汽车生产商或者电池租赁公司之间形成行业内合作；3. 专业第三方电池回收企业进行回收处理宁德时代 2021 年 10 月投资建设邦普一体化电池材料产业园项目，公告显示该项目主要建设具备废旧电池材料回收、磷酸铁锂及三元前驱体、磷酸铁锂、钴酸锂及三元正极材料、石墨、磷酸等集约化、规模化的生产基地	咨询服务 <ul style="list-style-type: none">管理咨询（战略管控服务）管理咨询（组织变革与运营管理服务）交易支持（财务、税务尽职调查、市场分析、商业计划、财务预测、估值分析等）	<ul style="list-style-type: none">如何在退役动力电池的海量市场中进行战略规划？
碳酸锂原料价格持续走高，新能源领域企业争相入局不断提升供应链稳定性	<ul style="list-style-type: none">2021 年年初，碳酸锂价格不足人民币 5 万元 / 吨；近日，碳酸锂价格约人民币 50 万元 / 吨由于碳酸锂价格节节攀升，新能源领域企业为在确保供应链稳定的前提下获得销售碳酸锂的利润开始涉足相关领域：亿纬锂能与贝特瑞及其子公司贝特瑞（四川）新材料科技有限公司签订协议，计划出资 8.84 亿元（40% 股权）增资四川贝特瑞进。预计在四川合资建设锂电池负极材料一体化基地，目标在 2024 年 6 月 30 日前，形成年产 10 万吨锂电池负极材料一体化产能。亿纬锂能介绍，该项目产能优先供给公司，后续根据市场情况确定是否增加产能。股权投资方面，亿纬锂能拟受让骏华新能源所持瑞福锂业 20% 股权，以此持续完善上游电池原材料产业链布局。近期，蔚来计划投资总部位于澳大利亚的矿石开采公司 Greenwing。Greenwing 借此加快开发在阿根廷 San Jorge 的锂项目，蔚来会优先成为客户	咨询服务 <ul style="list-style-type: none">管理咨询（战略管控服务）管理咨询（组织变革与运营管理服务）交易支持（财务、税务尽职调查、市场分析、商业计划、财务预测、估值分析等）	<ul style="list-style-type: none">新能源领域企业向动力电池原材料扩张时，如果采用股权投资，是否了解投资标的的资产状况及风险？是否设计了并购交易方案？是否有渠道了解到核实的并购主体信息？

行业趋势分析 (6/6)

主要趋势	描述	解决方案	客户的挑战
新能源汽车厂商拓展欧洲市场作为增长曲线的延长线	<ul style="list-style-type: none">2021-2035 年的《新能源汽车产业发展规划》提到 2025 年，中国新能源汽车的新车渗透率应该达到 20%，2022 年 9 月国内市场新能源汽车零售渗透率超过了 31%。本土市场超预期开发后，国内新能源汽车厂商将欧洲作为延伸市场进行拓展比亚迪与欧洲汽车租赁公司 SIXT 签定协议，约定未来六年内 SIXT 要从比亚迪采购至少 10 万辆电动汽车，然后投放至德国、法国、荷兰和英国市场内造车新势力蔚来 2022 年 7 月在匈牙利开始投资建设自己的欧洲制造中心，未来将通过租赁订阅的模式，给德国、荷兰、丹麦和瑞典用户提供产品和服务	咨询服务 <ul style="list-style-type: none">管理咨询（战略管控服务）管理咨询（组织变革与运营管理服务）交易支持（财务、税务尽职调查、市场分析、商业计划、财务预测、估值分析等）	<ul style="list-style-type: none">如何在欧洲市场内因地制宜的进行战略规划？
传统国内、合资汽车主机厂发力，加剧市场竞争	<ul style="list-style-type: none">市场竞争增加，集中度下降<ul style="list-style-type: none">国产传统主机厂如比亚迪、上汽通用五菱、吉利汽车、广汽势头强劲；2022 年 9 月，比亚迪新能源汽车月销售量达 20.1 万辆，同比增长高达 153%；吉利汽车月销售量 3.98 万辆，同比增长高达 352.79%大众、丰田等合资车企发力；奥迪、奔驰、宝马、凯迪拉克、沃尔沃等高端品牌加入新能源汽车市场的竞争，纷纷推出新能源汽车车型特斯拉、蔚来、理想、小鹏等国内外知名新能源汽车品牌市场份额受到冲击，均推出新车型，但仍受市场竞争加剧、供应链受限制等现阶段需要直面的难题	咨询服务 <ul style="list-style-type: none">管理咨询（战略管控服务）管理咨询（组织变革与运营管理服务）交易支持（财务、税务尽职调查、市场分析、商业计划、财务预测、估值分析等）	<ul style="list-style-type: none">中国新能源汽车正面临激烈的市场竞争，传统车企凭借丰富的造车经验、完善的产业链布局，给国内外造车新势力带来巨大的挑战

尽调常见风险提示 (1/2)

序号	问题点	案例分析
1	新能源汽车生产资质取得存在难度。无法取得生产资质，将不利于主机厂未来发展和经营	<ul style="list-style-type: none">新能源汽车生产资质是一项极其关键的许可文件，但监管部门从 2017 年以来对于新牌照的审批维持保守严谨态度，至今国内具备新能源汽车生产资质的车企应该只有 16 家上下，近几年崛起的新能源车企均是通过并购取得这个关键的牌照（例如：小鹏汽车收购福迪汽车、理想汽车收购力帆汽车等），此外，车企也可以通过共建工厂的形式间接获得生产资质（例如：蔚来汽车与江淮汽车共建工厂）如果主机厂不能顺利取得生产资质，可考虑与持牌厂商合作，但这种生产模式可能对产品质量、供应链稳定及采购议价能力造成负面影响，进而影响主机厂未来的发展和经营
2	供应链及代工模式的风险	<ul style="list-style-type: none">新能源汽车零部件用量大，且多数车企依赖外部采购，其中很大一部分是单一供应商、零部件认证流程耗时长。若供应商出现产能问题，可能导致企业车辆生产中断。供应链风险对新能源汽车企业的交付能力以及产品安全质量均有较高的潜在影响由于目前的许多牌照系收购而来，一些新能源汽车企业并未完全建立自有生产线，而是通过代工厂进行生产，存在合作风险，如拖延工期和产能受限等。此外，代工模式使得企业较难对产品的质量进行全面的掌握
3	部分主机厂通过收购持牌厂商的方式实现生产。但被收购方一般面临经营困境，可能导致买方作为现股东承担巨额的潜在负债	<ul style="list-style-type: none">部分未能取得生产资质的新能源汽车主机厂，也考虑通过收购持牌厂商的方式实现生产但被收购的厂商一般面临经营困境。如果被收购方在收购前存在未决债务或诉讼纠纷而原股东怠于应对，会使得买方作为现股东承担巨额的潜在负债，并导致现金流出
4	尚未开始量产前，资金紧张，融资需求迫切 政府补贴力度下降导致造车企业的融资风险	<ul style="list-style-type: none">处于创业初期的主机厂，研发及基建投入巨大且尚未开始量产，故持续的处于“烧钱状态”将导致公司资金极度紧张对于经营过程中的资金缺口，公司一般通过股权融资款，及政府补贴款补足。但如果无法取得外部资金支持，将导致公司处于现金短缺的困境新能源汽车产业属于资金和技术密集型产业，伴随着政府补贴力度的不断降低，部分新能源汽车车型不再享受补贴优惠政策，从而直接影响着新能源汽车的销售量，继而导致企业营业收入以及利润下降，企业融资风险也随之提高
5	代征代建款涉及金额一般较大，回购将导致大额现金流出	<ul style="list-style-type: none">新能源汽车的主机厂一般可从当地政府取得资金支持，用以支付土地出让金，厂房及四大工艺车间的建设等，从一定程度上缓解建设初期的资金压力。该等资金支持在一定额度内可免息使用，但一般要求公司在规定时间内回购如果主机厂无法按原定计划实施量产，将无法按约定支付代征代建的回购款。此外，回购款一般涉及金额较大，将导致回购时点的大额现金流出，事前与当地沟通具体的回购款的支付安排被认为是必要的

尽调常见风险提示 (2/2)

序号	问题点	案例分析
6	补贴退坡，新能源汽车对比燃油车的价格优势减少，或将对销量造成影响	<ul style="list-style-type: none">2022年，新能源汽车应用补贴平缓退坡，补贴标准在2021年的基础上退坡30%，各大车企分别推出了应对措施，例如特斯拉宣布两款车型分别提价，而蔚来和小鹏分别宣布用户购车补贴方案，承担了补贴的差额。新能源汽车进一步进入市场需求驱动的时代对于对补贴依赖较大的厂商来说，由于补贴退坡，新能源汽车对比燃油车的价格优势减少，而其产品无法实现对传统燃油车的超越，难以取得差异化优势使其销量流失严重
7	稳定的动力电池供应对生产经营开展至关重要。此外，电池供应集中度高，动力电池原材料价格不断攀升，不利于主机厂的议价及成本控制	<ul style="list-style-type: none">未来几年新能源汽车进入成熟期，如果难以取得稳定可靠的电池供应，将不利于生产经营的开展。自2018年起，国内多家主机厂纷纷与宁德时代合资生产电池；而特斯拉一直与松下合资生产电池模组，将来可能衍生至矿业业务，进一步实现产业链整合2021年以来，锂、钴、镍等电池原材料价格开始大幅度上涨；2022年，在俄乌冲突影响下，全球尤其是欧洲能源加速转型，也使得储能市场对锂资源供不应求，原材料价格不断上涨此外，国内动力电池行业集中度高，寡头格局出现。电池供应集中度高导致主机厂的议价能力降低，不利于成本控制
8	通过关联交易、高低价合同等方式，骗取国家补贴	<ul style="list-style-type: none">我们在尽调部分新能源商用车的主机厂的过程中，注意到部分公司存在下列不良行为：<ul style="list-style-type: none">- 与关联方构筑虚假交易。关联方一般为商用车的租赁公司，关联厂商出于取得国家补贴目的，向其出售整车并上牌后，大部分车辆处于闲置状态- 与客户签订高低价合同，使用高价合同申请补贴，并取得高于实际水平的补贴上述情况主要发生在新能源汽车的起步阶段，补贴政策激进且粗放。随着产业政策细节逐步完善，管控更加精细化，上述骗补情况减少。骗补导致主机厂的收入虚高，盈利能力不可持续，一般该等企业在补贴完善后，经营情况急转直下且部分濒临困境
9	随着原材料价格不断攀升，动力电池回收拆解成为应对原材料价格上涨的主要手段	<ul style="list-style-type: none">不同于石油资源，动力电池中大部分材料可以进行重复利用，新能源汽车产业链的参与者也积极探索产业链上游的布局，例如电池厂商宁德时代布局动力电池的回收利用，以改善上游原材料价格不断飙升带来的影响目前动力电池回收拆解行业的拿货成本居高不下，出现回收市场价格高于全新电池价格的“倒挂情况”，利润空间减少，回收价格高企也让回收企业的资金压力加大



致同咨询新能源汽车行业小组

行业领导合伙人

陈敬文

电话 +86 21 2322 0279

邮箱 kevin.chan@cn.gt.com

小组成员

邱俊文 合伙人

电话 +86 21 2322 0303

邮箱 sera.qiu@cn.gt.com

李辉云 合伙人

电话 +86 755 3699 5858

邮箱 ivan.lee@cn.gt.com

李策 合伙人

电话 +86 10 8566 5778

邮箱 sandy.li@cn.gt.com

虞玮 合伙人

电话 +86 21 2322 0588

邮箱 kelvin.yu@cn.gt.com

任子旭 总监

电话 +86 10 8566 5663

邮箱 zixu.ren@cn.gt.com



Grant Thornton
致同

www.grantthornton.cn

© 2022 致同会计师事务所（特殊普通合伙）。版权所有。

“Grant Thornton（致同）”是指 Grant Thornton 成员所在提供审计、税务和咨询服务时所使用的品牌，并按语境的要求可指一家或多家成员所。

致同会计师事务所（特殊普通合伙）是 Grant Thornton International Ltd（GTIL，致同国际）的成员所。GTIL（致同国际）与各成员所并非全球合伙关系。GTIL（致同国际）和各成员所是独立的法律实体。服务由各成员所提供。GTIL（致同国际）不向客户提供服务。GTIL（致同国际）与各成员所并非彼此的代理，彼此间不存在任何义务，也不为彼此的行为或疏漏承担任何责任。

本出版物所含信息仅作参考之用。致同（Grant Thornton）不对任何依据本出版物内容所采取或不采取行动而导致的直接、间接或意外损失承担责任。