

## “爆棚”的宁德时代与“爆雷”的比克动力

2019年股市收官，宁德时代重回创业板市值榜首。

截至2020年1月9日，宁德时代市值已达2506.75亿元，直追上汽集团。

宁德时代“爆棚”了，而沃特玛挂了。

2019年12月29日，坚瑞沃能宣布，2019年11月15日，公司收到全资子公司深圳市沃特玛电池有限公司转发的深圳市中级人民法院裁定的破产清算申请。

再之前，比克动力“爆雷”了。

由于众泰汽车资金链危机开始蔓延，上游供应商比克动力受到波及。与比克动力有业务往来的杭可科技等6家上市公司遭遇连环“爆雷”。

破产的沃特玛和“爆雷”的比克动力是另一类动力电池企业的缩影。

### 梦断资金链

从辉煌到衰落，曾经位居动力电池三强之一的沃特玛用了八年时间。

2010年起，沃特玛的天使轮与ABC三轮融资都很顺利，客户涵盖东风汽车、中国重汽等知名商用客车主流品牌。

2016年，坚瑞消防以6倍估值的超高溢价（52亿元）收购沃特玛。交易完成后，坚瑞消防改名坚瑞沃能，从消防设施生产商变成了锂电池供应商。2016年，坚瑞沃能利润是4.26亿元，足足增长了11倍。

然而，好景不长，2017年下半年，坚瑞沃能突然陷入亏损。到2018年，坚瑞沃能和沃特玛债务合计高达221亿元，2017年和2018年分别亏损36.9亿元和39.2亿元。

2018年2月，四部委发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，新能源客车补贴下调幅度在3%到50%不等，大幅提高了对动力电池能量密度的要求。

八年来，安全性好、衰减低，但能量密度偏低的磷酸铁锂电池，始终是沃特玛的主攻路线。然而，2018年补贴政策发布后，沃特玛的电池产品没有达到相应的能量密度要求。此后，沃特玛既没有转攻能量密度更高的三元锂电池，也没用将目光转向海外市场，导致电池出货量跌入低谷，客户减少，订单缩水，最终停工。

正如全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树所说，沃特玛缺乏应有的技术，寄希望于通过市场上下游企业联合买卖获取补贴，使得补贴对该企业显得尤为重要，而在后期随着补贴政策规则的改变，让企业猝不及防，导致资金断链，甚至出现沃特玛客户骗补以及电池质量问题等，尽管后期也不断自救，但自身问题太多，挽救不见成效而走向消亡。

2019年3月，四部委联合发布了《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，纯电动汽车补贴降幅超过50%。

补贴的进一步退坡，使众泰汽车遭遇了业绩下滑、供应商集体起诉追讨合同款等困难，也引发了比克动力与几家上市公司连环“爆雷”。

由于众泰汽车无力回款，波及到比克动力相关的上下游公司的财务状况，容百科技、新宙邦、航可科技、当升科技在内的A股公司纷纷加入计提坏账的阵营当中，上述四家上市公司对比克动力的应收账款总金额约7.3亿元。

牵一发而动全身，比克动力“爆雷”事件表明，在新能源汽车补贴退坡、销量遇冷的市场环境下，无论整车厂商还是动力电池供应商，只要其中一个环节出现危机，产业链上下游的企业都会出现资金困局。

## 品质制造是王道

中关村新型电池技术创新联盟秘书长、电池“达沃斯”组委会秘书长于清教在接受《新能源汽车报》记者采访时表示，与比克动力、沃特玛等企业相比，宁德时代的第一大优势是资本市场的助力，资金链紧绷是多数企业大而不强的重要因素。

2018年4月，宁德时代首发过会，为进军资本市场迈出了坚实的一步。2018年3月，在科技部公布的独角兽企业名单中，宁德时代以200亿美元的估值位列超级独角兽企业第六名。

成功上市后的宁德时代，市场占有率一直保持在40%以上，市值也在不断增加。

《深圳证券交易所市场统计年鉴2018》显示，宁德时代以1620亿元夺得了2018年创业板总市值榜首。

资本市场的成功，也让宁德时代董事长曾毓群的身价不断攀升。《2019胡润百富榜》显示，曾毓群以450亿元人民币的身价名列第57名，财富上涨达13%。

于清教表示，宁德时代的第二大优势是大客户策略，特别是海外稳定客户的绑定，能够尽可能降低风险。

早在2012年，华晨宝马首款电动车之诺1E的动力电池系统由宁德时代和宝马共同开发，由宁德时代制造。通过这次合作，宁德时代成为宝马集团在中国唯一一家电池供应商，也由此成为国内首家成功进入国际车企供应商体系的动力电池企业。

2018年3月，宁德时代正式成为大众汽车集团首家电池供应商。2018年大众汽车集团上市的首款基于MQB平台的电动汽车，电池便来自宁德时代。

2018年5月，戴姆勒集团与宁德时代签订了合同，宁德时代进入戴姆勒的电池供应链体系。戴姆勒董事长蔡澈表示，无论在中国还是全球，未来都会看到奔驰的电动车使用中国电芯。

这意味着，宁德时代已进入了德系三大跨国车企的供应体系中。

然而，德系三强并非宁德时代绑定海外客户的终点。

2019年5月，宁德时代宣布，已与沃尔沃汽车达成合作，成为其全球动力电池合作伙伴之一，为其下一代电动车型及极星（Polestar）旗下车型提供动力电池。

除了不断扩大的“朋友圈”，宁德时代高品质的动力电池产品是其立于不败之地的第三大优势。

“宁德时代是规则制定者，定位高品质。一些新材料、新工艺、新产品都是宁德时代先用起来，比如单晶三元材料、高能量密度大电池包等。”于清教告诉记者，“一种受欢迎的产品推出，通常都是最先尝试者获得最大的蛋糕。”

这个蛋糕究竟有多大？高工产业研究院（GGII）通过最新发布的《动力电池月度数据库》统计显示，2019年1-11月，宁德时代动力电池装机量达到26.37GWh，市场累计占比为52.2%。

不难看出，拥有资本市场助力，大客户绑定以及高品质的产品是动力电池企业做大做强的重要因素。而强者恒强、弱者出局，更是动力电池行业的“丛林法则”。

沃特玛、比克动力们殷鉴不远，来者可追。（王贺）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/151268.html>