

上接《01版》

“宁王”扩大朋友圈，打响市值保卫战

在政策扶持下，宁德时代迅速抢占市场，2016年营收增长161%，归母净利润增长206%。公开数据显示，从2014年到2022年，宁德时代的营业总收入从867亿元增长至3285.94亿元；利润总额从6243万元攀升至366.73亿元。这个过程中，宁德时代于2018年6月登陆A股创业板，同时在这几年一直稳居国内动力电池装机量全球第一的交椅之上，市值也一路水涨船高。

2020年起，新能源汽车市场迎来了爆发式增长，导致对动力电池的需求急剧攀升。2020年宁德时代股价一路狂飙，全年翻了35倍，从年初106元/股涨到年底351元/股，光12月就涨了30%。到了2021年5月，宁德时代迎来创立十年来最为高光时刻，市值一举突破万亿元，此后最高飙升至1.83万亿元。

与其他汽车新时代崛起的企业一把手不同，彼时曾毓群出现在大众视野的频率不高，保持着珍贵的“神秘感”。而他那几年让人印象最为深刻的一句话是：“假如我们不是世界第一，就没有存在的价值。”

宁德时代曾有“多傲娇”？有一个行业内广泛流传的小故事或许是其当年最真实的写照。2021年，随着电动汽车持续发展，动力电池严重短缺。以至于小鹏汽车董事长何小鹏为了顺利拿到电池，亲自在宁德时代蹲守了一周。期间曾毓群与何小鹏还发生了激烈的争执。

当时的曾毓群抱怨“客户催货让他快受不了了”，他由此也提高了与汽车企业合作的门槛，有些合作条件甚至被外界称为“霸王条款”。

车企“起义”

车企在倍感无奈和压力的同时，也

开始了反击。

随着“天下苦宁王久矣”的声音频频传出，“去宁德时代化”逐渐成为车企共识，纷纷坐上“赌桌”开始扶持另一家动力电池公司，更有甚者自己入局电池研发。

大众入股国轩高科，长城汽车孵化了蜂巢电池，“蔚小理”共同投资了电池供应商欣旺达……

2020年3月，比亚迪发布刀片电池，开始向第三方车企供应，正式加入了与宁德时代的竞争，其动力电池公司弗迪也寻求拆分上市。王传福称，“弗迪将改变中国汽车工业在全球新能源浪潮中的角色和分工。”

除了比亚迪，长安汽车发布了自研电池品牌“金钟罩”，广汽埃安也开始自建动力电池工厂，之后发布了自研P58微晶超能电池，而蔚来也发布了自研面向900V的46105大圆柱电芯和电池包、极氪发布了首款全栈自研的金砖电池……据不完全统计，自研电池的主机厂已经超过13家。

在主机厂选择正面“刚”宁王的同时，多家第二梯队的锂电池厂商譬如国轩高科、欣旺达、亿纬锂能等企业得到机会后加速追赶，已在2022年起陆续成为整车车企的第二供应商。

随着入局者和后起之秀的增多，“赌桌之上没有人能一直保有运气”的铁律也开始显现。2019年6月份，动力电池“白名单”被废除，海外电池巨头LG新能源、松下等也纷纷加速在中国的扩张速度，这进一步加剧了宁德时代的压力。

在2022年，宁德时代在国内市场的份额首次降至50%以下。进入2023年，尽管宁德时代依然稳坐动力电池装机量市占率的首位，但数据显示其市占率已

滑落至43.11%，与2022年相比显著减少了51个百分点。与此同时，比亚迪以其迅猛的发展势头紧随其后，市占率从2022年的23.45%增至去年的27.21%，这一增长不仅使比亚迪在市场份额上持续逼近宁德时代，更将两者之间的市场份额差距从近25%大幅缩减至15.9%。

资本市场对宁德时代的态度也在发生转变。2023年9月6日起的4个多月中，宁德时代的市值持续下跌。截至2024年2月2日午盘，宁德时代股价价格在144.61元/股，总市值缩减至6361亿元。经过这番变动，宁德时代的市值相较其最高点已损失超过10000亿元，跌幅高达60%以上。曾毓群的个人财富也随之大幅缩水。根据胡润富豪榜的数据，曾毓群2023年的身价降至2243亿元，与2022年相比，减少了11052亿元。

宁德时代由此步入了“中年危机”。据2023年年度报告，2023年宁德时代实现营业收入4009.17亿元，同比增长22%。但在2022年和2021年，宁德时代的营收同比增速分别为152.07%和159.06%。

宁德时代遭遇“滑铁卢”式下滑的不仅是营收增速。2023年宁德时代实现归母净利润441.21亿元，同比增长43.58%。这一数字在2022年和2021年则分别为92.89%和185.34%。

从独霸到合纵连横

危机四伏中，宁德时代在积极寻求变革和创新。除了战略的转变，其态度的转变更为明显。自去年起，曾毓群在多个行业公开论坛上频频亮相，多次“向车企表达友好之意”。他不仅向外界展示了宁德时代产品技术的优势，还明确指出电池成本已经实现了大幅度的降低。

他更是强调了科技平权和服务大众的重要性，突显宁德时代的定位不断向帮助车企发展的供应商角色转移。

宁德时代也在积极探索新的商业模式，其中就包括上述与众多车企建立深度合作关系。值得注意的是，宁德时代不仅与车企在产品和技术上展开合作，而且与长安汽车、广汽集团、上汽集团等都成立了合资公司，进行深度绑定。

业内人士告诉《企业观察报》：“宁德时代的资本运作相当娴熟。投资自己的供应商这一策略不仅确保了供应链的稳定性，更通过股权的增值为宁德时代带来了丰厚的回报。宁德时代此举的核心目标，在于构建一个紧密相连、无缝对接的供应链闭环。在这个闭环体系中，供应链的各个环节相互依存、相互促进，形成连带效应。”

虽然宁德时代并未放弃积极探索类似于凝聚态电池、固态电池、钠离子电池等新兴的电池技术方向，但在宁德时代与众多企业达成的合作中，也能窥见其更为宏大的商业蓝图。

宁德时代的未来，不在于“梭哈”动力电池。全新格局下，曾毓群“多注并投”，围绕现有电池产业链全方位布局储能、换电、电池回收等其他业务，彻底实现全行业的良性循环，从而夯实万亿市值。

以其最近与哪吒汽车签署十年全面战略合作协议为例，根据协议内容，哪吒汽车将宁德时代作为汽车动力电池首选合作伙伴，宁德时代则为哪吒汽车提供具有市场竞争力的动力电池产品和服务保障。同时双方还将在零碳、CIIC一体化智能底盘、换电、V2G（Vehicle to Grid）、电池回收，以及国内外市场开拓等领域开展深度合作。

如今新能源汽车废弃电池的处理问题是行业发展的重要课题，电池回收再利用成为解决这一问题的有效途径。因此电池回收一直是宁德时代产业布局的重要一环。

宁德时代2023年年报显示，电池材料及回收业务成为宁德时代的第三大业务，营收也达到了336亿元，同比增长29%。电池回收再利用具有巨大的商业潜力，通过回收废旧电池进行二次利用，可以降低生产成本，提高利润。

除了与哪吒汽车进一步深化合作外，宁德时代还在今年4月宣布与沃尔沃汽车签署战略合作备忘录。根据双方协议，沃尔沃汽车将回收退役及废旧电池交由下游供应商进行回收处理，宁德时代则利用这些再生材料生产新电池，并应用于沃尔沃汽车新车的生产。

随着可再生能源的快速发展和电网智能化程度的提高，储能系统作为平衡能源供需、提高电网稳定性的关键技术，市场需求不断增长。在储能领域，宁德时代已经形成了较为完整的布局，包括电池、系统集成、运营维护等，并在储能电池领域拥有了四大关键技术，包括安全、循环寿命、经济性和大容量储能技术，这将进一步助力宁德时代拓宽业务领域，实现多元化发展。

在换电领域，宁德时代则推出了换电服务品牌EVOGO，近期又与滴滴出行就网约车换电达成合作。另外，宁德时代还进军船舶与飞行领域，提出多款船用电池系统及船舶动力系统解决方案、交付采用宁德时代船用动力电池系统的宁德市首艘电动观光游船“东湖之星”；就凝聚态电池进行民用电动载人飞机的合作开发、与中国商飞等成立新的合资公司。[1](#)

湖北汽车产业加速驶向万亿赛道

首款2000公里超长续航的插电混动SUV，硬派越野新高度猛士猎猎者，拥有专属编号的路特斯EMEYA繁花绽放限量版……前不久的车展上，湖北军团强势出击，展示了在新能源汽车赛道的硬核实力。

汽车是湖北的重点产业。自1969年“二汽”落子十堰，历经50多年发展，已集聚25家整车企业、1600多家零部件企业，成为全国汽车产业化程度最高、产业链最完整的省份之一。

2022年，“武襄十随”汽车集群入选全国第三批先进制造业集群。这是我国3个国家级汽车产业集群之一，产值位居全国第一方阵。

从机械产品到移动的智能终端，眼下，全球汽车产业正经历百年未遇的大变革。围绕电动化、智能化与网联化，湖北汽车产业“在奔跑中调整呼吸，在超车中更换赛道”，加速驶入绿色、低碳快车道，产值今年有望突破万亿元大关，迈向世界级产业集群。

车企加速出海 每年推出新能源车型10款以上

4月26日，岚图汽车发布出海战略，计划到2030年在世界六大洲、全球六十国，构建500家销售服务网点，海外累计销量突破50万辆。

作为最快走向全球的国产高端新能源品牌，过去两年间，岚图已先后进入挪威、芬兰、丹麦等欧洲国家。就在上月，岚图登陆意大利，首批100辆新能源汽车被抢购一空。

眼下，岚图正快速扩容全系产品矩阵，携手华为打造的全系纯电SUV车型将于今年发布，行业首款搭载华为智驾及智能座舱的MPV车型岚图梦想家也将

于明年上半年推出。2023年，岚图全年产销突破5万辆，同比增长16倍。今年，还将冲刺10万辆目标，实现年销量翻倍。

岚图高歌猛进，湖北新能源汽车板块群星闪耀。

4月12日，猛士科技正式进入欧洲市场，首款产品猛士917在瑞士上市。刚刚结束的北京车展上，猛士科技一口气推出3款新车型，以强悍的动力性能，持续冲击豪华电动越野赛道。

3月，“武汉造”超高端纯电智能汽车——路特斯ELETRE在美国市场开启大定。今年下半年，路特斯两款纯电车型ELETRE、EMEYA繁花还将陆续进入日本、韩国、美国、加拿大等市场，到2025年全球门店将超过300家。

位于十堰的易捷特公司，平均每150秒钟就有一台纯电动乘用车下线，出口法国、意大利等10余个国家。2023年，十堰生产新能源汽车8.2万辆，6.5万辆实现出口。

车企加速出海，见证着湖北新能源汽车产业突飞猛进的成长与进阶。

目前，湖北已成为全国重要的新能源与智能网联产业基地。被称为“中国车谷”的武汉经开区，3年投产4个新能源整车工厂，仅2023年就新增新能源汽车产能20万辆。岚图、路特斯、猛士、小鹏、东风本田新能源等造车新势力、新实力齐头并进、竞相发展，每年推出新能源车型10款以上。今年一季度，湖北新能源汽车产量增长109%、高于全国81个百分点。

借助整车厂云集的优势，产业链企业不断壮大。中创新航、宁德时代、亿纬锂能、比亚迪等动力电池巨头纷纷落户扎根，湖北已初步形成涵盖上游原材料、中游电芯和PACK企业、下游回收

利用较为完整的动力电池产业链，正全力打造链条最完整、规模最大的动力电池产业基地。

迈向“自动驾驶第一城” 武汉成全球最大自动驾驶运营服务区

今年2月，随着一辆辆车顶激光雷达的无人自动驾驶出租车驶过武汉杨泗港长江大桥和白沙洲大桥，武汉成为全国首个实现智能网联汽车横跨长江贯通示范运营的城市。

当前，新能源汽车竞争已从“电动化”的上半场转入“智能化”的下半场，“软件定义汽车”大趋势下，各地争相发力智能网联汽车。作为全国首批“双智”试点城市，武汉大胆探索、先行先试，加速迈向全球“自动驾驶第一城”。

聪明的车，需要智能的路。自2019年获批国家智能网联汽车测试示范区，截至2023年底，武汉智能网联汽车开放测试道路累计里程突破3378.73公里（单向里程），辐射面积约3000平方公里，触达人口超700万，开放道路里程数和开放区域数均位居第一。

2022年，武汉在全国率先发布全无人驾驶商业化运营试点政策。如今，这里已拥有常态化运行自动驾驶车辆近570辆，自动驾驶出行服务订单近120万单，服务150万人次，超越美国菲尼克斯、旧金山，成为全球最大自动驾驶运营服务区。

去年8月，襄阳国家级车联网先导区正式揭牌。目前，襄阳已在中心城区建成240多个智慧路口，探索多场景应用，吸引60多家相关企业聚集，在车联网基础设施建设、应用场景打造、产业生态布局等方面先行先试，走在全国前列。

奔跑起来的智能汽车，成为海量数

据的移动载体，蕴含着推动产业升级的巨大价值及潜力。随着智能网联汽车的快速发展，在车规级芯片、自动驾驶、智能驾舱等核心领域，湖北正快速实现关键零部件国产化、产业化的突破。

亿咖通科技，在智能座舱、智能驾舱两大核心赛道已形成完整能力，技术产品搭载于全球25个品牌、600多万辆汽车。

芯擎科技，自主研发的国内首款7纳米车规级智能座舱芯片“龙腾一号”，已量产上车，今年出货量有望突破百万。

黑芝麻智能，以智能汽车芯片赋能下一代汽车，旗下华山二号A1000，已成为国内目前最成熟、量产车企最多的自动驾驶芯片。

巩固汽车大省地位 新能源汽车占比将达40%以上

乘联会日前发布数据显示，今年4月1日至14日，我国新能源乘用车市场零售26万辆，同比增长32%，市场渗透率达到了50.39%，首次超过燃油乘用车。

面对产业变革，一路疾驰的湖北新能源与智能网联汽车产业，正开启新一轮“加速跑”。去年11月，湖北发布汽车产业转型升级实施方案，提出到2025年，建成全国重要的新能源汽车生产基地，新能源汽车产量占全省汽车总产量比重达到40%以上。

一批供应链平台加快布局，有力支撑新能源与智能网联汽车产业突破性发展。

去年4月，长江汽车产业供应链公司挂牌。这是目前国内首家专门面向汽车行业的供应链平台，不到一年，已携手路特斯汽车，分两批次实现113辆整

车出口，总额近7500万元。同时，与100多家整车、重点零部件、专用车企达成合作，为企业提供更安全、稳定的原材料供给。

长江车百链平台上线仅1个月，已入驻23家整车企业、316家零部件企业，26条采购需求成功对接，单笔供需撮合对接高达1亿元。

一批重点领域关键核心技术加紧攻关。东风公司牵头组建“车规级芯片创新联合体”，2000多名科研人员协同攻关，成功研发出4款车规级芯片。其中，与中国信科共同攻关的车规级MCU（微控制单元）芯片，已通过汽车行业最高的功能安全体系认证，有望在同类国产芯片中最早实现量产上车。

围绕万亿汽车产业集群，湖北正加快实施“量提质、补链强链、创新发展、资源资产增效、基础设施提升”五大行动。

一方面，充分发挥东风公司等龙头企业转型带动作用，推动汽车产业向电动化、网联化、智能化方向转型升级，到2025年，保证全省新能源汽车产能在250万辆以上，巩固湖北汽车大省地位，新能源汽车零部件本地配套率达到40%以上。

同时，围绕5G、无人驾驶、车路协同、人工智能等新技术，加快推进武汉国家“双智”试点等，到2025年，开放测试道路2000公里以上，建设智慧高速公路180公里，实现重点区域全覆盖，基本满足车路协同、智慧交通、智慧出行应用需求。[1](#)

（文章来源：湖北省国资委）