

动力电池短缺催生新一轮产能竞赛

■中国城市报记者 刘唤宇

近日,动力电池相关概念股宁德时代、比亚迪、国轩高科、亿纬锂能股价均创下了历史新高。截至7月15日收盘,宁德时代总市值1.32万亿元、比亚迪6763亿元、国轩高科715亿元、亿纬锂能2398亿元。

近年来,新能源汽车市场需求井喷式爆发,带动了行业上下游发展的同时,也给汽车产业供应链带来了极大考验。在高速增长之下,动力电池行业出现了供需严重失衡的现象,从而催生新一轮产能竞赛,引起业内外广泛关注。

多因素致动力电池供不应求 紧张状况或将持续数年

新能源汽车时代,动力电池取代了内燃机新晋为汽车的“心脏”,汽车的续航、安全性、保值率、寿命都与动力电池息息相关。

在新能源汽车销量高速增长的同时,新能源产业的“电池荒”成为行业关注的焦点。

今年5月,锂电池电芯制造商蔚蓝锂芯发布公告表示,目前锂电池业务保持满产状态,估计产能瓶颈将在较长时间段内一直存在。同月,宁德时代发布投资者调研纪要,也透露出产品供应紧张的问题。

日前,赣锋锂业动力电池工厂品质部总监黄敬平表示,从开年到现在,公司基本没有停产,每月有28天满负荷生产。此外,亿纬锂能在公告中表示,公司现有场地及生产线已满负荷运转,但近一年仍将

供不应求。

业内人士判断,动力电池紧俏的状况或将持续数年。

根据全球新兴能源市场调研机构SNE Research预测,随着新能源汽车销量高速增长,市场对动力电池的需求也将一路疯狂飙升。以2020年的数据为例,受新冠肺炎疫情影响,去年全球汽车销量下降20%,然而新能源汽车的销量却同比逆势大涨43%,共售出289.2万辆,这使得动力电池的出货量也同比大增34%,达到213吉瓦时。

按照这个趋势测算,到2023年,全球动力电池需求将达406吉瓦时。然而,由于供应量的增长赶不上需求,今年只有335吉瓦时,市场缺口达18%左右,到2025年这一比例还将扩大至40%左右。

“目前,我国共有300家在册生产动力电池的企业,从2015年开始,动力电池产业就一直处于供不应求的状态。”中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘在接受记者采访时表示,近年来,无论传统车企还是新势力造车企业,都在扩大新能源汽车生产销售规模。仅今年1—6月,全国市场就产销了120万辆新能源汽车,预计全年产销量将会达到250万辆。因此,出现“电池荒”是供不应求的结果。

此外,原材料涨价也是“电池荒”的重要因素。作为电池电解液的重要材料,国产六氟磷酸锂的报价从最早的11万元/吨已经快速增长到了27万元/吨,涨幅超过145%,创4年来新高。同时,由于我国锂和钴非常少,绝大部分都需

要从国外进口,新冠肺炎疫情影响国际运输通道速度降低的同时,也导致了价格上涨。

动力电池扩产项目激增 未来需警惕产能过剩

动力电池是电动汽车最为核心的关键性能源部件,动力电池供应不足将会带来新能源汽车产能不足、成本增高、无法交车等问题,阻碍新能源汽车产业的发展。

北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔表示,电池紧缺的现象在新能源汽车产业一直存在。像大众、奥迪等都曾因为缺电池被迫停止部分车型的生产。对于全球新能源汽车产业来说,电池供应问题就像一把悬在头上的“达摩克利斯之剑”。

今年以来,为满足新能源汽车产业需求,电池行业巨头们的竞争格外激烈。以宁德时代、国轩高科、中航锂电、蜂巢能源等为代表的动力电池企业相继在二季度进行了签约、开工、投产等新投建布局;中航锂电的动作更是密集,仅在5月份,就先后与福建厦门、四川成都、湖北武汉三地达成合作协议。

据行业数据统计,截至6月,国内动力电池扩产项目已达30起之多,总投资额高达3400亿元,对应动力电池产能超过780吉瓦时。

“扩大投资、加速建厂,短时期内会是一种趋势。”章弘认为,在全球市场层面,由于电动汽车对动力电池的需求将持续呈缺口趋势,到2025年,缺口将达到40%,因此引发新一轮动力电池建厂投

资热并不出人意料。

值得关注的是,作为全球领先的锂离子电池研发制造企业,宁德时代凭借三元锂电池的风口快速崛起并发展壮大。在政策的加持下,宁德时代业绩迅速飙升,如今市值已经高达1.32万亿元。

公开资料显示,宁德时代在国内共有福建宁德、江苏溧阳、青海西宁、四川宜宾、广东肇庆五大生产基地。未来5年,宁德时代的规划产能将是2020年出货量的10倍,也就是528吉瓦时。

6月2日,宁德时代与长城汽车签署了长达10年的动力电池战略合作框架协议。对此,长城汽车相关负责人表示,公司正在加大布局新能源汽车,考虑到目前电池供应紧张,为确保产能不受限,双方签约提前布局。

章弘认为,动力电池产业必须紧盯新能源汽车市场需求,做好投资规划建厂安排,切莫再搞动力电池建厂投资“大跃进”。否则,一旦动力电池产能过剩,又将是一次重大的资源浪费,必须汲取以往的教训。

电池巨头加速出海 先进性和好质量是取胜关键

近年来,我国动力电池企业正在加速出海,宁德时代、亿纬锂能、孚能科技、蜂巢能源、比亚迪等动力电池企业正在海外市场集中释放能量。

据深圳海关最新统计,今年前5个月,深圳市锂离子电池出口额107.5亿元,较去年同期增长61.7%,较2019年前5个月增长47.6%。今年前

5个月,在深圳锂电池主要出口市场中,对欧盟出口22.7亿元,增长149.9%,占同期全市锂离子电池出口总额的21.1%;对东盟出口12.9亿元,增长46.1%。

公开数据显示,宁德时代2020年境外营收达79.1亿元,同比增长295.3%,占营收比例从2019年4.37%上升至15.71%。宁德时代产品以动力电池模组形式发往欧洲,主要为奔驰、宝马等海外车企的电动汽车提供动力电池。仅今年一季度,宁德时代在宁德海关的出口额就超过其2019年全年20亿元的出口额,并超过2020年上半年的22.4亿元。

今年4月20日,亿纬锂能发布的2020年度业绩报告显示,2020年公司动力电池业务实现大幅增长,主要是软包三元电池海外销售快速增长。其全年营业收入为81.62亿元,海外业务收入为38.50亿元,同比增长126.76%。据悉,亿纬锂能动力电池业务海外客户主要为戴姆勒和现代,后又开拓了宝马、捷豹路虎等车企。

根据欧盟非政府组织运输与环境联合会发布统计数据,截至今年6月,欧洲已建设或正在建设的工厂数量达到38个之多,预计总年产量为1000吉瓦时。

“欧洲目前只有一家动力电池单元生产企业,这为中国动力电池企业出海在欧洲建厂提供了很好的机遇。”章弘表示,动力电池企业先行一步出海建厂或合作建厂,无疑会对中国新能源汽车出口欧洲市场起到促进作用。目前欧洲市场充电设施的铺设远好于国内市场,如果欧洲市场再接受车电分离的换电模式,中国动力电池企业在海外、在欧洲市场将更加有所作为。

值得关注的是,三星、LG、松下、SK Innovation等海外动力电池企业并未忽视欧洲市场,将在波兰、匈牙利等成本洼地建厂,以供应中西欧电动汽车市场。为此,德、法、瑞典等国也在积极筹建自己的动力电池工厂。

“在此背景下,中国动力电池企业将在欧洲面临严峻挑战。保障动力电池的先进性和好质量,也许是中国动力电池企业出海竞争取胜的关键。”章弘表示,由于欧洲对于环保的法律限制比国内更为严苛,解决电池生产过程中的排放问题和废旧电池的回收问题,对于中国动力电池企业来说将会是一个考验。

浙江:首台金华产“零跑”下线

7月15日,浙江省金华市经济技术开发区的零跑汽车金华AI工厂生产的首台整车(T03舒享版)下线,此举标志着零跑汽车已经拥有智能汽车整车研发、制造的完整产业链,步入2.0时代。

零跑汽车是一家创新型的智能电动汽车企业,目前金华AI工厂已实现汽车制造高度智能化。企业把生产端扎根金华以来,金华经济技术开发区在人才、产业、税收、服务等方面全方位扶持,为企业高质量创新发展提供优质服务环境。

人民图片

