

多家动力电池企业停产,行业洗牌加剧

■中国城市报记者 刁静严

动力电池是新能源汽车的核心部件,也是未来能源转型的重要方向。然而,短短几年间,从行业普遍看好的市场前景,到如今的产能过剩、利润缩减,动力电池行业经历了冰火两重天。

近日,捷威动力发布了一则《公司停工停产、员工放假及培训通知》的消息,称其受到市场及上下游产业链等客观因素影响决定停工停产,引起行业关注。今年以来,已有陆续几家电池大厂停产或缩小规模。产能过剩、企业发展艰难之下,动力电池行业释放出怎样的信号?面对日趋白热化的激烈市场竞争和洗牌局面,企业该如何有效应对?中国城市报展开报道。

不止一家动力电池企业停工停产

之所以引起行业震动,捷威动力并不是名不见经传的小公司。公司官网显示,捷威动力成立于2009年,总部位于天津市,同时拥有江苏盐城、浙江长兴两大生产基地,有效产能达到10亿瓦时,在职人员超过2400名,公司专注于新能源汽车和储能两大业务板块。而中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示,今年1—10月捷

威动力动力电池装车量仅0.88亿瓦时。其停工停产的消息,无疑让动力及储能电池行业产生震荡。

据悉,今年以来,动力电池停工停产的企业并不止这一家。5月,日资企业松下蓄电池(沈阳)工厂宣布全面停止生产,进入解散清算程序并不再开展任何经营活动;6月,明冠新材称公司彻底剥离锂电正极材料业务;9月,厚能股份宣布,因锂电池生产规模小及设备陈旧等原因导致生产成本较高,不适应市场需求,公司决定停止锂电池生产。

目前,动力电池市场向头部企业集中的趋势越来越明显,行业集中度不断提高,排名相对靠后的企业生存压力越来越大。中国动力电池产业创新联盟数据显示,今年1—10月,我国新能源汽车市场共计48家动力电池企业实现装车配套,宁德时代、比亚迪、中创新航的市场占有率位列前三,分别为42.76%、28.58%、9.02%,也就是说,前三家企业占据了八成市场份额,而第四至第十的企业分别占据市场1%—4%。而在十名开外的企业,市场生存空间更是寥寥无几,竞争更为激烈。此次停工停产的捷威动力市场占有率虽位列13名,却仅有0.3%。

今年,持续了10余年的新

能源汽车“国补”完全退坡以及动力电池主要原材料价格上涨,动力电池产业不可避免地呈现出供大于求、产能过剩的趋势,行业洗牌再加剧,像捷威动力这类的二三线企业,如果不具备持续研发创新能力和产能升级的能力,随着行业竞争愈演愈烈会逐渐失去市场,面临更大的生存压力。但从长期来看,这是行业进行结构优化调整,提升行业集中度的市场行为。

国家发展和改革委员会专家、中国电力工程学会(CEPETA)副会长杨天宝举例介绍,从企业角度来看,动力电池上游企业在产品技术水平、成本管控、生产管理体系上较少达到国际领先水平;中游企业陷入规模的困境中,盲目扩张导致的产能过剩,造成了资本浪费、研发积累不足、人才缺失;下游企业存在泡沫,资金、技术、人才不足等,使得产业不利于高质量、良性竞争发展。

动力电池产业如何积极应对市场变化?杨天宝建议,动力电池企业应密切关注国内外政府的政策导向,及时调整企业战略,适应政策变化和市场变化。同时深化技术创新,加大技术研发力度,提高电池性能、降低成本、提高安全性和可靠性,突破可回收再利用性的壁垒,以适应市场需

求的变化,提高产品质量和市场竞争能力。

产能过剩,利用率走低

然而,即便是头部动力电池企业,其产能利用率在今年也出现了降低的苗头。国内动力电池龙头企业宁德时代的财报显示,今年上半年电池系统产能为254亿瓦时,产量为154亿瓦时,产能利用率由2022年的83.4%降至60.5%。此外,亿纬锂能的锂离子电池产能利用率也由2022年的88.46%降至今年上半年的78.47%。

动力电池产能利用率下降的直接因素在于,产能扩张速度快于市场需求增长的速度。截至2022年年底,中国动力电池产能总计为1260亿瓦时。截至今年6月底,中国动力电池产能总计为1860亿瓦时,仅半年时间产能扩大了47.6%。而与此同时,国内新能源汽车市场在今年上半年的增长率为44.1%。

杨天宝接受中国城市报采访时表示,目前我国电池行业存在产能盲目扩张的现象,整体呈现“多、散、乱、差”的现象,但产能过剩更多呈现的是结构性过剩,也就是面临高端产能不足、低端产能过剩无法消化的问题,而优秀的产品永远是供不应求的。

宁德时代董事长曾毓群在2023世界动力电池大会上表示,动力电池行业已迈入了从“有没有”到“好不好”的新阶段。对于企业来说,要从具备生产动力电池的基础能力,向更负责任、更高质量、更创新地生产和服务过渡。

亿纬锂能董事长刘金成也曾在第六届楚商大会产业发展论坛暨新能源高峰论坛上表示,动力电池和储能电池的产能过剩目前进入了理性和良性的新阶段。产能过剩的决定因素不是产能本身,而是公司技术研发和质量管理的能力和水平,需要不断进行技术升级和产品迭代才能更好适应市场变化。

企业“出海”谋发展

动力电池行业洗牌加剧情况下,储能和出口海外成为企业谋生存、拓发展的方案之一。今年1—10月,中国动力电池和储能电池合计出口达115.7亿瓦时,占前10个月销量的20.8%。企业方面,行业大厂如宁德时代、蜂巢能源、国轩高科、亿纬锂能、欣旺达等多家企业纷纷宣布海外投资和建厂计划,加速“出海”。

杨天宝表示,动力电池企业可以把产品应用到新能源、微电网、智能电网等领域,不仅可以出口欧美等发达国家市场,还可以关注东南亚国家,如马尔代夫、尼泊尔、马来西亚、老挝等电力基础设施建设不完善,目前依靠柴油发电机供电,造成综合电价较高。我国企业可利用新能源+储能的方式,降低用电成本,从而带动国内电池外销,以拓展新的市场,提高企业的竞争力。

对于行业有序发展,杨天宝建议行业提高综合水准,加快电池回收再利用的体系建设,鼓励动力电池回收梯次利用企业的发展;建立完善的标准体系,包括产品标准、技术标准、安全标准、环保标准等;严格控制产品质量,确保消费者的权益。

江苏连云港:加紧电网建设

12月7日,在江苏连云港500千伏徐伊输电线路新建工程施工现场,国家电网江苏电力有限公司工作人员在铁塔上开展紧线、附件安装作业。

500千伏徐伊输电线路新建工程是江苏电网2023年迎峰度冬重点工程,建成投运后将有效优化连云港地区500千伏电网网架结构,助力华东地区冬季电力供应安全稳定。

人民图片



首批碳达峰试点城市和园区名单发布

■中国城市报记者 康克佳

近日,国家发展改革委发布消息,按照《国家碳达峰试点建设方案》工作安排,经有关地区城市和园区自愿申报、省级发展改革委推荐、省级人民政府审核、国家发展改革委复核,确定张家口市等25个城市、长治高新技术产业开发区

等10个园区为首批碳达峰试点城市和园区。

国家发展改革委表示,各试点城市和园区要切实履行主体责任,把碳达峰试点建设作为促进本地区经济社会发展全面绿色转型的关键抓手,统筹谋划重点任务、研究推出改革举措、扎实推进重大项目。各试点城市和园区要按

照《国家碳达峰试点建设方案》及《碳达峰试点实施方案编制指南》部署要求,结合自身实际科学编制试点实施方案。有关地区发展改革委要组织专业力量,对试点城市和园区实施方案编制工作给予指导和支

持。国家发展改革委在11月6日发布的《国家碳达峰试点

建设方案》明确,要在全国范围内选择100个具有典型代表性的城市和园区开展碳达峰试点建设,聚焦破解绿色低碳发展面临的瓶颈制约,探索不同资源禀赋和发展基础的城市和园区碳达峰路径,为全国提供可操作、可复制、可推广的经验做法,同时还明确了2025年和2030年这两大时间

节点的主要目标。

国家发展改革委表示,有关地区发展改革委对本地区试点城市和园区实施方案进行审核后,于2024年1月31日前报送国家发展改革委(环资司)。此外,国家发展改革委将组织有关方面对各试点实施方案进行审核,并反馈有关修改意见。