



锂电池飞速扩产隐患多多

产能迈向TWh时代,竞争加剧的同时,原材料供应、回收利用等问题凸现

■本报记者 卢奇秀

中航锂电近日再次对外宣布产能扩展规划:到2025年,公司产能超过500GWh,到2030年实现1TWh,成为国内首个宣布TWh级产能规划的电池企业。据了解,该目标距离中航锂电

今年6月提出的“2025年实现300GWh产能”的规划不足半年,目标却提高了近七成,时间之快、扩产规模之大引发行业热议。那么,动力电池缺口到底有多大?快速扩产是否有隐患?

规划产能“井喷”

新能源汽车和储能快速发展带来超预期的锂电池需求。蜂巢能源董事长杨红新曾透露,公司电池订单已排到明年,当前电池供应缺口达30-50%,供应紧张情况可能持续到2025年。

为增加电池供应量,不仅是中航锂电,11月以来,宁德时代与亿纬锂能也再次发布扩产计划,将分别斥资150亿元、62亿元投建生产线,加大动力电池、储能产品布局。据不完全统计,今年以来,包括比亚迪、宁德时代、亿纬锂能、蜂巢能源在内的动力电池头部企业宣布未来5年新增产能累计超2TWh,约为今年装车量的20倍。与前一轮扩产的明显区别是,

产能规模从10GWh级迈向100GWh、1000GWh(TWh)级。业内预计,未来5年锂电池产业将“井喷”。

资金是电池企业扩产的关键支撑。蜂巢能源是电池企业受资本市场青睐的典型代表,这家成立不足3年的电池企业已完成3轮融资,累计数额近150亿元,公司估值约360亿元。近期,固态电池企业辉能科技也完成3.26亿美元新一轮融资。中航锂电同样受到投资机构青睐,仅今年就完成了120亿元股权融资,投后估值达600亿元。中航锂电董事长刘静瑜透露,公司将剥离民用商品业务,并以“中创新航”的新形象完成股份制改造,独立运营。此举或为上市做准备。

动力电池疯狂扩产的背后,隐忧初露。

近期,宁德时代公布了“瘦身”的定增方案,募资规模从8月宣布的582亿元下调至450亿元,并取消湖西锂电池扩建项目(二期)补充流动资金。原本这两部分拟使用的募资额分别为31亿、93亿元,合计达124亿元。同时,宁德时代锂电池生产基地项目的投资额也由54亿元缩减至46亿元。

或带来新的产能过剩

对于调整的原因,宁德时代称是为了提高资金的使用效率。新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平表示,目前电池行业扩产主要靠新能源汽车和储能的过高预期来推动,而一旦政策或技术路线有变,扩产将给企业带来巨大风险。尤其是技术、工艺、质量、供应、销路等综合实力不强且无特色的电池企业,一旦风暴来临,下场将很凄惨。”

中国汽车动力电池产业创新联盟的

统计数据显示,今年前10月共有53家电池企业有实际装车业务,同比减少11家,其中行业前10的电池企业装车量占总装车量的比重达91.8%。也就是说,剩余43家企业在竞争不足10%的市场份额。

业内人士提醒,目前我国动力电池高端产能不足、低端产能过剩的问题依然存在,结构优化还需时间。在此之前,企业持续扩产或带来新的产能过剩,不利于行业提高整体竞争力。

扩产更要“扩技术”

无钴电池等新技术研发。

同时,锂电池快速扩产的势头对企业承压能力提出了新考验。受上游原材料价格持续上涨等因素影响,多数锂电池企业三季度净利润同比下滑,如欣旺达同比下降88.81%,鹏辉能源同比下降34.69%,国轩高科同比下降59.98%。对此,一些锂电池企业正通过收购、并购或控股等措施,加大与国外锂矿企业的

深度合作,以保障原料供应和提升产品盈利能力。

此外,基于有限的资源及首批新能源汽车电池逐步进入“退役期”,电池的回收再利用被认为是降低原材料供应风险的有效途径。然而,目前大部分废旧电池却流入一些“小作坊”,低价获取、操作不规范,扰乱了行业秩序,成为产业链亟待完善的关键环节。

热点聚焦

广州车展自主新能源品牌表现亮眼

本报讯 实习记者杨梓报道:11月19-28日,以“新科技、新生活”为主题的第十九届广州国际汽车展览会(下称“广州车展”)举办。作为今年最后一场A级车展,广州车展共有1020辆车参展,创近年来新高。其中,新能源汽车参展数量达241辆,较去年增加99辆;跨国车企新能源汽车参展数量从去年的60辆增至88辆。

据了解,在本次广州车展上,众多自主品牌纷纷携新能源新车亮相,并各具特色。

其中,上汽最新独立运营的新能源汽车品牌飞凡汽车首次全新亮相,并宣布旗下代号ES33车型的中文名为飞凡R7,定位为中大型轿车SUV;长城汽车高端电动汽车沙龙推出首款车型机甲龙,售价为48.8万元,作为全球首款搭载4颗激光雷达的车型,开启预订后3.5小时,全部101台限量版便宣布售罄;广汽埃安推出全球首款续航超1000公里的埃安AION LX PLUS,搭载自研海绵硅负极片电池技术,两挡双电机“四合一”集成电驱,实现2.9秒百公里加速。

“造车三兄弟”中,蔚来、理想在广州车展表现“低调”,小鹏则带来全新中大型SUV小鹏G9,将成为首款支持XPILOT 4.0的量产智能电动汽车。

车,并将配备800V高压碳化硅平台及小鹏新研发的X-EEA 3.0电子电气架构,将于2022年第三季度交付。

同时,威马汽车携首款全场景智能纯电轿车M7、“智能电动车停车专家”W6等车型亮相,其中M7的内饰设计首次公开,将于2022年实现量产交付。零跑C11四驱性能版正式亮相,搭载全域自研智能驾驶辅助Leap Pilot 3.0,补贴后价格为19.98万元。此外,零跑汽车还发布旗下LEAP POWER“升维”智能动力技术,该技术由智能电驱和智能电池两大系统组成,可实现电驱系统全生命周期OTA(空中下载)升级。

乘联会的统计数据显示,今年10月,自主品牌新能源汽车渗透率达36%,而合资品牌新能源汽车渗透率仅为3.4%。广州车展期间,在国内新能源汽车市场表现平平的外资、合资品牌也十分亮眼。

其中,宝马带来创新BMW iX、创新BMW i4和BMW iX3,先期版本iX xDrive 50定位于中大型纯电SUV,采用第五代eDrive电驱系统,售价84.69万元。

奔驰EQ家族再度扩容,全新EQA300

4MATIC纯电SUV首发特别版与全新EQB 350 4MATIC纯电SUV首发特别版上市,这两款车型均定位纯电紧凑型SUV,CLTC(中国轻型汽车行驶工况)下的续航里程分别可达537公里和512公里,零售价分别为36.58万元、43.78万元。据悉,奔驰还将推出续航里程超过600公里的EQA车型。

同时,电动化转型沉寂许久的上汽通用凯迪拉克宣布,豪华纯电中大型SUV LYRIQ开启预售,作为上汽通用引入奥特能电动车平台的首款车型,首发车型后驱长续航豪华版预售价格为43.97万元,新车将于2022年中陆续交付。一汽-大众奥迪带来纯电动SUV奥迪Q4 e-tron,实现国内首秀,基于MEB平台打造,将于明年上半年开启预售。

此外,广州车展特意增设未来汽车科技馆,集中展示以人工智能、自动驾驶、5G技术为代表的未来汽车科技,吸引了包括斑马智行、纵目科技、科大讯飞、AutoX、安途等在内的自动驾驶、人工智能企业参展。“汽车智能网联化已从概念进入全面应用阶段,智能网联技术正向用户端和生产端双向同步发展。”广州车展组委会相关负责人表示。

“禁燃”,行动比口号更重要

■王旭辉

近日,在英国格拉斯哥第26届联合国气候变化大会(COP26)召开期间,比亚迪、福特、通用、捷豹路虎、奔驰、沃尔沃6大车企承诺,2040年前将停止销售燃油车,届时将只出售零排放的新能源汽车。但是,大众、丰田、宝马、日产、Stellantis等车企拒绝签署该“禁燃”承诺。究其原因,车企对电池原材料、政策支持、转型技术成本及电网等配套基础设施的看法不一致,导致了其应对气候变化的行动力不一。

其实,未签署承诺的车企也制定了“禁燃”计划,并不断加快新能源转型,如日产计划到2025年后停售旗下燃油车,并将研发与销售转向纯电动与混合动力车型;丰田将在2025年前停止生产传统燃油车,转而生产纯电动汽车、混合动力汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车。这比2040年前“禁燃”承诺的时间更为提前。

同时,大众将在2033-2035年退出欧洲内燃机市场,计划最晚2050年实现全部新能源车辆碳中和,实际减排效果不亚于“禁燃”。究其原因,即使车企只出售零排放的新能源汽车,也并不意味着车辆是全生命周期的零排放,如电源结构的低碳程度决定了新能源汽车电力的清洁性,碳中和则意味着车辆全生命周期是零碳排放。

以我国为例,目前新能源发电装机占电源总装机的比重达24%,但实际发电量仅占总发电量的10%;装机量占比由70%以上逐渐下降到56.6%的煤电,依然贡献着71.8%的发电量。也就是说,即使新售车辆全是纯电动汽车,也没有实现车辆全生命周期的零碳排放。因此,我国才要求加快建设以新能源为主体的新型电力系统。

同时,电动汽车、燃料电池汽车能否填补“禁燃”后的市场空间也是一个未知数。目前,我国充换电服务网不完善、充换电设施利用率不高等短板,一度导致出现“国庆期间新能源汽车在高速公路服务区排队4小时充电”等问题;燃料电池汽车产业链部分环节发展存在难题,尤其是加氢站少、加氢贵等问题待解。更为重要的是,与电源结构清洁化类似,目前我国80%的氢气是从天然气转化来的“灰氢”,用作交通燃料,排放比柴油、汽油还大,只有推动“绿氢”(清洁能源生产)成为燃料电池汽车的动力来源,才能名副其实“禁燃”。

众所周知,2060年前实现碳中和的战略目标,“禁燃”只是汽车行业推动实现碳中和的一个步骤,对包括汽车在内的各行业而言,碳中和是一场持久战,取决于能源、市场、配套等因素协同发展。同时,汽车是一个与能源、工业、社会民生等领域息息相关的大产业,转型注定是一个长期而复杂的进程。

图片新闻



11月20日,浙江省绍兴市柯桥区湖光桥公交站8座充电桩箱变投运,标志着该市容量最大的公交充电站建成。据了解,湖光桥充电站8座箱变总容量达5040千伏安,站内共装有28套一机双枪式直流充电桩,拥有56支快充充电桩,可满足56辆电动汽车同时充电需求。充电功率最高可达120千瓦,家用电动汽车在快充模式下充电30分钟,就可上路行驶400公里。 许倩汝/摄

