

# 宁德时代仍将持续领跑行业

■ 本报实习记者 姚美娇

## 核心阅读

近期,“宁德时代将被美国制裁、被剔除创业板权重指数、与特斯拉谈崩”等利空消息不断传出,有业内人士坦言,宁德时代在动力电池市场上处于一枝独秀地位,负面传言四起与目前动力电池产业的白热化竞争有密切联系。尽管竞争格局生变,但宁德时代仍牢牢把握着行业话语权,并进军换电领域,推动相关标准问题更快解决。

“宁德时代将被美国制裁、被剔除创业板权重指数、与特斯拉谈崩”等利空消息日前不断传出,导致动力电池“一哥”宁德时代的股价出现大幅波动。

对此,宁德时代发布声明称,网络平台相继出现的恶意谣言引发市场误解曲解,已向公安机关正式报案,将对造谣者依法追究法律责任。随后,特斯拉也公开辟谣了双方谈崩一事。

有业内人士分析认为,宁德时代在动力电池市场上处于一枝独秀地位,负面传言四起与目前动力电池产业的白热化竞争有密切联系。当前,新能源汽车的高速发展带动了动力电池的旺盛需求,几乎每家动力电池企业都迫切地想从宁德时代手中切走一块蛋糕。在白热化的市场竞争中,宁德时代能够持续保持领先地位吗?

## 竞争格局生变

一直以来,动力电池都呈现出“一超多强”的局面。自2017年起,宁德时代市场占有率长期位居全球第一,成为了行业龙头企业。比亚迪、中航锂电、蜂巢能源等动力电池企业紧随其后。韩国市场研究机构SNE Research发布的2021年全球动力电池装机量排行榜显示,宁德时代2021年装机量达96.7吉瓦时,较2020年同比增长167.13%,其市场份额较2020年提升了8个百分点达到32.6%,位居世界第一。

“现在宁德时代在国内的市场份额超过了50%,基本处于一家独大状态。但对于车企来说,与如此大体量的供应商合作,谈判中话语权会比较弱,所以车企更希望扶持3-5家势力均力的电池供应商,以谋求更大的话语权。”北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔在接受记者采访时表示。

当前,动力电池赛道格局正逐步由

“一家独大”向“多方分食”转变。比亚迪研发的刀片电池正加速外供,今年1月该公司与襄阳市签署了战略合作框架协议,其中动力电池项目规划产能高达30吉瓦时;中创新航已坐稳国内动力电池TOP3交椅,客户包括广汽、长安、小鹏等,产能释放将成为其向第一梯队进发的着力点。

韩国动力电池巨头LG新能源近期也大动作不断。有外媒报道称,LG新能源计划与日本汽车制造商本田汽车在美国建设电池合资企业。“前两年国家一直用电池白名单政策来阻止国际电池公司进入,这两年白名单取消以后,LG新能源、松下这些国际电池供应商都进入了中国市场,一定程度上挤压了宁德时代的市场空间。”张翔说。

此外,中兴高能、骏盛新能源等新入局的新势力动力电池企业也都是搅动行业格局的潜在力量。

## 仍牢牢掌握行业话语权

“技术创新方面的落后,也是宁德时代近期股价出现波动的原因之一。”张翔指出,“宁德时代最近两年把主要精力放在了融资、市场扩张、建厂方面,创新以及新产品的研发相对有所放缓。虽然推出了钠离子电池,但它的商业模式尚未成熟。”

有业内人士撰文指出,“不论是国外还是国内,头部企业因拥有技术、品

牌、规模、资金等方面的天然壁垒,并在安全性、技术储备、成本控制等方面持续领先,龙头企业的优势地位短期内很难超越。”

有观点认为,虽然动力电池行业最近几年才崛起,但毫无疑问宁德时代处于一个非常好的位置。到目前为止,宁德时代依然拥有动力电池行业的话语权,在产业链中的地位达到了此前中国

供应商从未企及的高度。

“产品方面,宁德时代这种大企业能够把成本做得更低。从矿产到下游,打造了比较封闭的供应链,短时间内其他企业很难做到。”中国电池产业研究院院长吴辉表示,“但宁德时代想要实现长期领先,未来还需要从研发上着手,提早布局下一代的电池。”

## 进军换电领域

虽然短期内没有对手可以撼动宁德时代的行业地位,但在业内人士看来,宁德时代继续以原有模式提升利润的难度加大,亟需通过新引擎拉动业绩增长。

今年1月,宁德时代正式宣布进军换电产业,推出换电服务品牌EVOGO及组合换电整体解决方案,称其可以适配全球80%已经上市及未来3年将要上市的纯电平台开发的车型。

在受访业内人士看来,入局“换电”能够对宁德时代的动力电池业务产生一定的积极影响。“第一,换电本身会产生收益;第二,通过换电模式也能一定

程度上带动宁德时代电池的销售。”吴辉指出,“未来宁德时代将不仅限于卖电池,而是更多地去做一些像换电这种带有服务属性的业务,这样会保持比较高的利润率。”

“换电也是实现碳中和的手段之一,国家也在很多文件中号召大家做换电。换电会增加电池的用量,需求增加以后对宁德时代也是有好处的。另外,宁德时代可以利用其龙头地位抢占市场先机。”张翔指出。

虽然从市场空间来看,宁德时代的换电之路前景光明,但实际操作中仍存在不少困难。“因为目前换电在

乘用车领域并不成功,在商用车领域、物流车领域、出租车领域可能有应用机会,但现在也没有大规模应用。”张翔说,“包括车企也不支持换电,每家车企的电池包规格都不一样,而电池是车企的核心资源,如果开放之后由第三方来做电池,那么车企的利润就无法保证了。现在车企不愿意放开它的电池标准,也是阻碍换电的一个重要原因。”

不过,业内也有观点认为,随着宁德时代入局,加上政策陆续出台进一步明确换电站相关建设标准,行业标准问题有望得到更快解决。

# 动力电池原材料再涨价



本报讯 记者李丽曼报道:截至2月24日,作为动力电池主原材料的电池级碳酸锂、氢氧化锂价格双双突破40万元/吨,延续了2021年的猛烈涨势,较今年1月1日27万元/吨、22万元/吨的价格已接近翻倍。业界普遍认为,在全球金属锂供应紧张、新能源汽车销量涨势不减的情况下,锂盐已经迎来了新一轮价格上涨周期。

记者查阅大宗商品价格监测机构生意社发布的数据发现,2月24日,电池级碳酸锂现货价格最高已经达到49.2万元/吨,电池级氢氧化锂现货价格最高突破了41万元/吨,均创下了历史新高。

回顾过去3年,锂盐价格呈现“过山车式”大起大落。2018年以来,受到上游供应过剩以及下游市场需求走弱影响,碳酸锂价格一再下跌,2020年9月一度降至多年低点,徘徊于4.3万元/吨左右。随后能源转型大潮席卷全球,我国新能源汽车市场不断壮大,同年11月锂盐价格回暖。截至去年12月末,锂盐价格较最低点暴涨4倍左右,平均现货价格超过25万元/吨。

面对旺盛的下游需求,我国上游矿业生产商、动力电池生产商乃至下游汽车生产商都开始了“寻锂”之路。今年1月以来,中矿资源、紫金矿业等上市公司相继发布公告称,拟加大锂矿生产力度。其中,紫金矿业在其1月发布的公告中宣布,该公司

以9.6亿加元收购了加拿大矿企新锂公司的全部已发行且流通的普通股,并收购该公司拥有的南美盐湖锂矿资源,总储量达167万吨。

全国乘用车秘书长崔东树指出:“短期内锂需求增长太快,上游准备不足是目前涨价的主要原因。近期随着新能源车补贴退坡和锂矿等基础资源价格剧烈上涨,但新能源车的市场价格预计不会大幅度上涨,车企应该有压力。”

值得注意的是,除金属锂外,应用于动力电池、储能电池中的钴、镍等金属价格也在近期出现了明显上扬。

根据国家工信部发布的《2021年镍钴锂行业运行情况》,2021年我国镍钴锂价格均呈现上涨态势,电解镍、电解钴现货均价分别为13.7万元/吨、36.3万元/吨,同比上涨25.6%、40.1%,碳酸锂、氢氧化锂现货均价分别为12.2万元/吨、11.3万元/吨,同比上涨幅度高达177%、117%。2月22日,英国伦敦金属交易所的数据显示,当日镍基准价格攀升至2.45万美元/吨,创下自2011年8月以来的新高。

有业内分析师认为,镍的主要产地之一俄罗斯存在供应中断的风险,同时全球各地镍库存也相对较低,中国以及全球范围内的电动汽车销售热潮将不断推动原材料金属供应出现紧张,短期内镍价很可能仍有一定的上涨空间。

# 燃料电池国产化替代提速

本报讯 记者仲蕊报道:近期,高纯氢气、储氢瓶用碳纤维复合材料、AB型稀土储氢合金等氢能产业链核心材料纷纷取得技术突破。受访业内人士认为,工信部发布的《重点新材料首批次应用示范指导目录(2021年版)》为这些技术突破提供了支撑,有利于带动氢能及燃料电池产业技术升级。

核心原材料生产制造技术突破是我国燃料电池产业降本的关键。记者了解到,随着燃料电池汽车示范城市群的建设,我国燃料电池核心材料产业技术进步明显提速。全国燃料电池及液流电池标委会副秘书长卢琛钰表示,在质子交换膜领域,国内企业东岳未来、国家电投都在持续加大相关产品的研发生产。在国产催化剂方面,济平新能源、国家电投等企业或者科研机构,已实现小批量应用,为大规模商业化生产储备了技术基础。

在此背景下,燃料电池核心材料国产化替代进程不断加快。研究数据显示,氢燃料电池系统的国产化程度已从2017年的30%提高到了2020年的60%,2021年实现了更多技术突破:100万片膜电极正式下线、年产50万平米质子膜自动化产线已投产、催化剂年产量达到1500千克,气体扩散层

年产量达10万平方米。

提高与国外同类产品的竞争能力同样重要。2021年,加拿大巴拉德动力与三家核心零部件供应商签订战略合作协议,在我国布局质子交换膜、膜电极、石墨板三大产线。从今年1月1日起,燃料电池用膜电极组件和双极板等关键零部件的进口关税继续降低,进一步降低了外资企业进军中国市场的门槛。浙江锋源氢能科技有限公司董事长王海峰表示,我国在组件、双极板等零部件制造方面已具备一定优势,关税降低对其影响不大。但我国在膜材料、碳纤维等关键材料方面与国外水平尚存差距,关税降低一定程度上加剧了市场竞争。

“虽然国内在关键材料技术上取得了比较大的突破,在催化剂、质子交换膜、膜电极等领域形成了有相当产能规模的生产线,具备了进一步国产化的基础,但核心材料的成本仍然偏高。”有研科技集团首席科学家蒋利军坦言,由于国产材料在规模化、批量化应用的过程中,缺乏长期、多批次、稳定的实际应用,国产材料的实际使用率并不理想。

政策的支持将进一步推动国产材料的降本与规模化发展。蒋利军表示,《指导目录》重点提出对燃料

电池膜材料、储氢瓶用碳纤维复合材料的应用,将助推国产材料在燃料电池、储能系统等领域的规模化应用。

如何提高企业竞争力,实现国产材料的高比例替代?上述人士认为,关键在于国产产品在经济性上具备优势、材料稳定性好并形成稳定的产品供应能力,这需要相关企业不断提升技术水平,练好“内功”。以膜电极为例,记者了解到,膜电极制备工艺复杂,研发周期较长,虽然目前国产膜电极性能正逐步与国际接轨,但在专业性上仍需进一步攻关。

“国产材料究竟是行还是不行,关键在于企业发挥主观能动性,在寻求技术攻关的同时,根据市场竞争格局及时调整部署。”蒋利军称,只有这样,国产材料才会被更多用户选择,获得更多批量应用的机会,进一步提升技术迭代水平。

此外,蒋利军认为国产材料市场利用率的提升,需要打好“组合拳”。“虽然近几年国内在材料领域投资热情较高,但技术的发展成熟度仍有待提高。一方面,企业要形成稳定量产能力,抓住市场应用机会;另一方面,企业需要投入研发,与国外企业加强合作,将产品推向国际市场。”

