

电池供应成瓶颈,车企纷纷通过自研、自建、合建、入股等方式切入动力电池领域

## 全球车企争相“自产电池”

■ 本报实习记者 姚美娇

记者近日从上海企事业单位环境信息公开平台获悉,蔚来汽车计划投资2.185亿元在上海市嘉定区安亭镇新建设研发项目,包括从事锂离子电芯和电池包研发的31个研发实验室,以及1条锂离子电芯试制线和1条电池包pack线,并明确项目试制线的建设将为可能的规模化生产做好前期探索,试制样品

用于后续深度开发。这或许是蔚来汽车自造电池的开始。

作为电动汽车成本占比最高的部分,电池已成为各车企关注的焦点。随着新能源产业快速发展,不少车企出于控制成本、保障电池供应等因素考量,纷纷选择自建或联合动力电池企业建设电池工厂。

## 切入电池领域

除蔚来汽车外,不少车企纷纷选择下场自研、自产电池。今年3月,大众汽车宣布将投资超过70亿欧元在西班牙建电池工厂。其实,早在去年,大众汽车就宣布研发磷酸铁锂、三元锂、高锰和固态四种类型的电池,并表示到2030年前在欧洲建立6个动力电池工厂,每个工厂的年产能将会达40吉瓦时。

在今年一季度的财报会议上,特斯拉CEO马斯克称交付了首批搭载自产4680电池的电动车,这是重要的里程碑。预计今年其得州工厂将能够同时生产4680结构电池包,2170非结构电池包的ModelY,柏林工厂也将实现2170和4680共线生产。马斯克还表示,特斯拉得州工厂未来会成为世界上最大的电池工厂,预计到今年年底,公司4680电

池产能就将达到每年100吉瓦时,可满足130万辆电动汽车使用。

在我国,广汽埃安自研动力电池试制线于今年3月打桩开建,项目总投资3.36亿元,预计年底建成,初期先建设一条中等规模生产线,后期启动量产线建设。未来广汽埃安30%的高端电池将自研自产,而70%的中低端电池则由外部电池企业代工。北京奔驰也于近日发布消息称,国产新一代梅赛德斯-奔驰电池在北京奔驰电池工厂正式下线,新一代电池将搭载在即将投产的国产全新EQE上。

除上述企业外,宝马、现代、长城、吉利、小鹏、理想、长城、一汽、东风等也都也在积极通过自研、自建、合建、入股等方式切入动力电池领域。

在业内人士看来,车企下场自造电池是为了避免在此轮竞赛中受制于人。同时,降低成本、保障终端供应。德国汽车研究中心发布的报告显示,2030年前,电池产量将无法满足厂商需求;预计2022年至2029年间,全球将有逾1870万辆电动汽车缺少电池。

据了解,早前由于电池供应问题,小鹏部分车型曾出现延期交付的情况,进而导致用户维权。小鹏汽车董事长何小鹏近日在财报电话会上称,公司从

## 避免受制于人

去年下半年开始引入更多的电池合作伙伴,期望解决由于缺乏电池而导致的产能不足。

在新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平看来,行业内有共识——“电池是电动化瓶颈”,现在车企普遍认识到电池供应才是瓶颈。“从技术攻关上看,车辆电动化过程中电池技术必须与整车技术深度绑定,比如从直接大模组电池包向电池底盘一体化、电池车身一体化等方向发展,电池开发已经不是一

个单纯的零部件开发问题,而是整车开发的一大核心任务。”

“另外,从电池供应方面看,就国内供应情况来看,一般车企首先要看宁德时代和比亚迪,但比亚迪本身也是车辆产品的竞企,宁德时代又一家独大,所以电池外采既要保证应对疫情等特殊情况,还要建立双渠道供应。”曹广平进一步指出,“但增加其他渠道不如自己再建一个电池厂,内供和外采配合,渠道更保险,也有利于降低采购成本。”

## 重塑传统体系

不过,车企想自研电池,仅靠自身摸索,不仅难度大,而且周期长。业内有观点认为,只有如大众、丰田、宝马、福特这类拥有百年技术底蕴与资金实力的“大厂”,才有底气在新能源汽车发展的新赛道上,赌得起“自研电池”这条路线。

对于新进者而言,要想快速、高效、低成本补足电池环节短板,必须导入更为前沿且

高效的跨越式技术来实现追赶。“目前电池自身的技术还不稳定,下一代甚至几代电池技术呼之欲出。因此我认为电池产业事实上仍有后来居上的机会。”曹广平指出。

另有观点认为,车企与电池企业合造电池,能实现共赢。“产业链上下游的融合正在走向新的阶段。”光大证券此前在研报中表示,传统的供应商-客户体系正在被打

破。新能源汽车产业链上下游的融合发展将愈发深入,从订单层面的绑定,到技术层面的绑定有利于整个行业的发展。“锂电池属于非标准化的电化学产品,与汽车钢板等基础原材料不同,并非每个企业造出来的锂电池都一样。锂电池是技术快速推进的产品,整车企业未来必然会延伸到电池领域。”乘联会秘书长崔东树指出。

文山电力:

## 转换赛道 拥抱储能

■本报记者 苏南

南方电网下属云南文山电力股份有限公司(以下简称“文山电力”)近日发布公告称,收到国务院国资委下发的《关于云南文山电力股份有限公司资产重组及配套融资有关事项的批复》,原则同意本次资产重组及配套融资的总体方案,将文山电力主要从事购售电、电力设计及配售电业务的相关资产负债置出上市公司,并与南方电网调峰调频发电有限公司(以下简称“调峰调频公司”)100%股权的等值部分进行置换。

在业内人士看来,随着新能源行业的跨越式发展,储能也呈现快速增长态势,成为资本追捧的“香饽饽”。文山电力资产重组,不仅可以推动企业实现资源优化配置,还将让公司踏上发展风口。

## 成为稀缺标的

文山电力公告称,本次交易完成后,公司的主要业务将转变成抽水蓄能、调峰水电站和电网侧独立储能业务的开发、投资、建设和运营。上市公司将新增已投产运营的5座装机容量合计788万千瓦的抽水蓄能电站,以及2座装机容量合计192万千瓦的可发挥调峰调频功能的水电站,在建的2座装机容量合计240万千瓦的抽水蓄能电站及电网侧独立储能业务。此外,还有11座抽水蓄能电站进入前期工作阶段,总装机容量1260万千瓦,将于“十四五”到“十六五”期间陆续建成投产。

文山电力董事、董事会秘书彭炜在2021年度业绩说明会上表示,为了增加本次重组的效益,更好发展上市公司的主营业务,助力实现“双碳”目标,将募集配套资金不超过93亿元,主要用于投建抽水蓄能电站、电网侧独立储能。

经济学家宋清辉对记者表示,在以风电、光伏为主的新型电力系统中,储能是新能源发展的“压舱石”,具有极其重要的意义。文山电力转变发展方向,变身储能公司,具有广阔的市场前景,有助于进一步提升整体业务水平和盈利能力。驶入“优质储能赛道”,文山电力将“脱胎换骨”成为稀缺标的。

公告数据显示,2021年文山电力营业收入21.6亿元,净利润1575.8万元。重组后,文山电力“造血”能力将得到提升,上市公司资产质量、盈利能力将得到显著提升。多家证券研究机构预测,2022年文山电力净利润均值为1.21亿元,同比增长669.2%。

## 彰显能源央企示范作用

在受访的业内人士看来,南网体量较小,资产整合相对容易,在国务院国资委改革三年行

动中执行力较好。调峰调频公司借壳文山电力上市后,南网将实现抽水蓄能业务和储能业务的整体上市。

记者梳理发现,南网在国企改革三年行动中的资本化运作主要完成了各省公司的整合和激励,配网节能公司南网能源上市、调频调峰公司借壳文山电力上市。

宋清辉表示,文山电力定位在抽蓄和储能领域,对于调峰调频公司及文山电力来说,最大的意义是能够发挥出协同效应,产生更大的市场价值。与此同时,文山电力资产质量、盈利能力持续经营能力无疑将会得到大幅度提升。

“文山电力定位在抽蓄和储能领域,是南网专业化重组路线的科学实践,定位清晰、明确,有利于内部协同、整合。”财经评论员、民建云南省委社会服务委副秘书长么志博在接受记者采访时表示,文山电力传统电力业务划归云南电网,可以扭转前期不合理的地方电力管理体制、机制,发挥云南电网传统电力业务整合作用。南网此次专业化重组文山电力与南网调频调峰公司,对于国企改革、能源央企重组示范作用明显,在专业、技术、市场、管理等方面将充分发挥协同效应,迸发最大效能。

## 奠定储能关键地位

宋清辉认为,文山电力与调频调峰公司牵手,不但有利于提升文山电力公司自身价值,对于抽蓄及储能行业也具有深远而积极的意义,有助于增强我国在国际储能市场的行业竞争力,同时进一步提升技术壁垒,奠定储能在中国能源体系建设中的关键地位。

“在碳达峰碳中和背景下,南网系文山电力转变发展方向,正当其时,符合行业发展方向,有利于率先抢占优势赛道。”么志博在接受记者采访时表示,文山电力传统电力业务辐射区域有限,且严重受制于能源消耗总量和强度双控政策,业绩下滑趋势明显。相反,抽水蓄能、调峰水电站和电网侧独立储能业务市场前景广阔,将显著提升公司盈利能力。“文山电力此次转型,将带动抽蓄及储能行业成为热点,市场规模有望持续扩大。”

“尤其是国家发改委去年下发的《关于进一步完善抽水蓄能价格形成机制的意见》厘清了成本疏导路径,形成了稳定的‘成本回收机制+额外的经济效益’的商业模式,有利于文山电力开展抽蓄项目建设。”一位不愿具名人士对记者直言,不过,服务于电源的抽蓄,尤其是配合新能源基地以储能为主的抽蓄电站的电价机制尚需进一步明确。

## 中企抢滩登陆欧洲动力电池市场

■本报实习记者 杨梓

格林美近日表示,公司拟发行全球存托凭证(以下简称“GDR”)并在瑞士证券交易所上市。本次发行GDR募集资金扣除发行费用后,拟用于支持公司海外镍矿项目生产运营、海外电池材料项目开发等,推动国际化布局及补充运营资金。除格林美外,今年以来,杉杉股份、国轩高科等锂电产业链企业也在加速进军海外上市。

从电池原材料生产到回收,近年来我国锂电产业链相关企业纷纷出海布局。与此同时,欧洲本土锂电企业在加速发展。业内人士认为,全球动力电池产业竞争将日益激烈。

## 中企加速出海

GDR上市可以为国际化发展提供充足的资金和金融资源保障,目前境外GDR上市目的地有英国、瑞士、德国三地可选。“公司已在2021年完成韩国浦项动力电池回收基地2万吨废旧电池处理产线的建设并投入运营,计划2022年在欧洲布局动力电池回收工厂,构建面向全球的动力电池回收产业体系。境外发行GDR对拓展国际融资渠道,满足国际业务发展需要,进一步加强全球品牌影响力和推进国际化战略都非常重要。”格林美副经理潘骅表示。

格林美近日还表示,今年将正式完成各类动力电池回收及梯次利用产品的产能释放,回收量将达3万吨以上,梯级利用电池包出货量将达2吉瓦时至3吉瓦时,电池废料黑粉制造1万吨以上。未来,格林美将聚焦新能源关键镍钴锂原料的定向循环模式,以便与电池厂和新能源汽车厂直接合作。

与此同时,国轩高科也表示,海外市场融资有利于海外建厂。2021年7月,该公司宣布计划收购博世集团位于德国哥廷根的工厂,建立在欧洲的首个新能源生产运营基地。此外,国轩高科研究院副院长张宏立近日表示,公司和大众集团共同研发的第一代三元和铁锂标准电芯已实现量产定点,正与大众德国团队共同开发面向欧洲的标准电芯。

## 欧洲本土企业尝试掌握“话语权”

欧洲已成为全球第二大新能源汽车市场,区域内电动汽车销量占到全球总销量的34%。但与之形成对比的是,欧洲本土电池产业链羸弱,大量欧洲本土车企的电池供应均来自中日韩企业。市场研究机构SNE Research的数据显示,今年第一季度全球动力电池装车量前十名依旧被中日韩企业占据。

欧洲本土电池产业链构建迫在眉睫。近日,瑞典电池制造商Northvolt宣布开始出货,成为第一家向汽车制造商提供动力电池的欧洲企业。该公司表示,

已从宝马、大众、Fluence、斯堪尼亚、沃尔沃、极星等车企处获得超过500亿美元订单,并将在今年扩产。

“欧洲本土电池企业开始出货,或将改变市场份额分配。”伊维经济研究院研究部总经理吴辉认为。在动力电池回收方面,Northvolt与Hydro(铝业公司)成立的动力电池回收合资公司Hydrovolt近日也已开启商业回收业务。

Hydrovolt工厂是目前欧洲最大的电动汽车电池回收工厂,年产能为1.2万吨,相当于2.5万个电动汽车电池。事实上,法国Verkor、ACC、英国Britishvolt、挪威Freyr等其它欧洲电池企业,也在加快动力电池产能建设。

此外,一众欧洲本土车企近年来也通过自建或合建电池厂的方式,试图掌握动力电池话语权。如大众集团计划到2030年在欧洲建造6座大型电池工厂,年总产量将达240吉瓦时,其中一家是大众与Northvolt合建的电池工厂,计划2023年投产。

## 中国锂电企业优势明显

随着本土电池产业链的逐渐建立,欧洲车企是否会倾向于同本土企业合作?

“不管是从政府层面,还是从车企层面,欧洲肯定会有意培养本土的电池供应商。但就前期而言,欧洲本土电池企业产能不足,产品不够稳定,加上中国企业在欧洲建厂了,短期内这些车企还是会选择与中国电池企业合作。”吴辉表示。

数据显示,2025年欧洲电池需求量预计将达174吉瓦时,到2035年将达485吉瓦时。但按照此前规划,Northvolt每年只能提供60吉瓦时的电池产能,远低于我国龙头企业。

虽然欧洲电池产业的成长加剧了市场竞争,但也带动了中国锂电设备企业发展。记者了解到,目前包括Northvolt、ACC等企业均在大规模采购中国锂电设备。“欧洲以前没有锂电产业,也没有相应的锂电设备制造环节。”有一位业内人士对记者表示,即便如此,欧洲部分国家的装备制造业基础较强,若某些制造企业转型进军锂电设备,或将表现不俗。

“欧洲电池企业最大的优势在于市场,主流车企大众、宝马等总部均在欧洲,培养电池供应链相对容易。但欧洲电池产业链起步较晚,基础薄弱,之前没有生产过电池,建立工艺、产业体系等需要一定的时间。”吴辉表示。

今年以来,下游新能源汽车需求快速增长,电池原材料价格飙升。在吴辉看来,欧洲本土企业在上游扫货、原材料储备等方面均有欠缺,而中国电池企业据有先发优势,且产品一致性较好,在成本控制等多方面具有优势。