

一家独大的格局正在逐渐被打破

动力电池产业寻求转型提质新路径

随着全球新能源汽车市场的快速发展,动力电池的需求量与日俱增。作为新能源汽车的核心部件,动力电池技术的竞争也日趋激烈。在中国这个全球最大的新能源汽车市场,宁德时代、比亚迪等一大批企业正在为争夺市场份额而展开激战。

目前,宁德时代依然是当之无愧的市场龙头,装车量和市占率均列居行业第一,然而,数字指标也正在发生微妙变化,尤其是占有率再次跌破40%,创新低表明“宁王”一家独大的格局正在逐渐被打破。与此同时,行业面临产能利用率下滑严重、产品升级迭代结构性等问题;而发布超充电池、选择出海等,寻求新增长点的宁德时代以及动力电池产业,能否找到转型提质的新路径,答案也将在市场竞争中产生。

■新快报记者 张磊



■廖木兴/制图

动力电池市场潜力巨大,构建全产业链竞争优势成重要方向

相关咨询机构预测,全球动力电池市场规模预计到2025年将达2500亿美元,我国动力电池市场的规模将超过4000亿元,市场增长率约为20%。由此可见,动力电池市场拥有巨大的市场潜力。

从行业集中度来看,我国动力电池行业的集中度呈现出不断提升的趋势。今年上半年,国内排名前五的动力电池企业总市场份额已经超过了90%,其中宁德时代和比亚迪的市场份额加起来就超过70%,这表明行业的竞争格局正在进一步加剧,头部效应越来越显著。

在第一梯队两大巨头的引领下,我国动力电池行业呈现高度集中的局面,第二梯队和第三梯队也已经形成。

第二梯队主要包括亿纬锂能、国轩高科、孚能科技、天津力神和比克电池等企业。亿纬锂能在国内的主要车企客户是广汽埃安和小鹏汽车,其也是广汽埃安目前最大电池供应商;国轩高科的动力电池技术也在储能领域取得了不俗的成绩;孚能科技则在动力电池的能量密度和续航里程方面有一定的优势。第三梯队则包括鹏辉能源、塔菲尔、蜂巢能源、星恒电源、多氟多新能源等企业,这些企业虽然在技术和市场份额方面相对落后,但也有着各自的特点和优势,其中蜂巢能源在增程式领域表现尤为亮眼。

不过,无序竞争、原材料价格不确定性则是困扰动力电池行业的一些难题。今年年初起,需求不足和去库存成为行业主旋律。下半年以来,碳酸锂整体都是在去库存,且“金九银十”的预期并没有兑现,反而是供需双弱的状态,未来走势不确定性较大。

中国科学院院士欧阳明高认为,我国动力电池产业仍面临着增速放缓、利润率降低以及产品迭代加快等一系列挑战。工信部相关负责人此前也提到,将优化动力电池行业管理政策,强化行业发展统筹布局,引导社会资本理性投资,

避免盲目扩张和有序发展,进一步完善技术标准,提高动力电池热扩散安全技术要求。

青岛市新能源汽车产业协会副会长汪卫东接受记者采访时表示,动力电池产业竞争优势在于技术创新,以及与汽车生产企业的合作关系。目前一些国际巨头已经开始打造集团层面的生态系统,将汽车、电池、充电等环节串联起来。如何推动电池在安全、能量密度、寿命和成本等关键领域实现新突破,构建全产业链系统竞争优势,将是未来产业发展的重要方向。

市占率创新低,“宁王”优势放缓

10月11日,中国汽车动力电池产业创新联盟公布最新数据显示,宁德时代9月装车量14.35GWh,仍然稳居榜首,但占有率跌破40%,为39.41%,这也是今年首次跌破40%大关,创下17个月以来新低。与此同时,今年1-8月宁德时代动力电池在全球市场份额从去年同期的35.6%上升至36.9%,累计装车量为158.3GWh,同比增长54.4%。

从两组数据分析可以看出,宁德时代尽管在全球市场继续保持高增长态势,但在国内市场的隐忧也愈发凸显。占有率再次跌破40%,表明“宁王”一家独大的格局正在被打破。

业内人士分析认为,宁德时代市占率下跌与其大客户特斯拉的销量下滑有着紧密联系。乘联会数据显示,特斯拉中国9月新车销量为43507辆,同比环比均大幅下滑,是当月新能源销量前十大汽车厂商中下滑最大的品牌。

此外,产能利用率下滑显著则是动摇宁德时代霸主地位的另一核心因素。宁德时代在公告中显示,上半年企业产能利用率相比去年下滑20%,由去年同期的81.25%下滑至60.5%。宁德时代曾在半年财报中指出,随着国内外电池企业不断发布大规模的产能扩张计划,部分车企拟自建部分电池产能,若新增产能均如期投产,行业内电池供应快速增加,存在市场竞争加剧的风险。

此外,宁德时代的市场占有率下降也可能与其在某些细分市场的表现有关。例如,在欧洲市场,一些本土的电池制造商如Northvolt和ACC等正在崛起,这些公司可能在某些领域与宁德时代形成了竞争。值得注意的是,近两个月来,宁德时代市值从近万亿一路下跌至8000亿关口。10月16日收盘价为184.76元,下跌3.06%,总市值8124.31亿元。

超充电池、出海等,能否助电池厂商转型提质?

对电池行业来说,产能过剩存在结构性问题,同时与电池产品的升级迭代有关。随着车型换代,电池也进行了升级,上一代电池产品就成为了过剩产能。而升级后的电池产品又存在供给不足的问题,没有布局下一代的产品或者布局错了的企业会掉队。

为了缓解里程焦虑和充电难等问题,超充电池已成为动力电池行业的新趋势和企业新的增长点。宁德时代今年8月16日发布了神行超充电池,具备“充电10分钟,续航400公里”的超快充速度。

宁德时代称,该电池为全球首款采用磷酸铁锂材料并可实现大规模量产的4C超充电池。据悉,其将于2023年底量产,2024年第一季度上市。截至目前,神行超充电池已在奇瑞、阿维塔、哪吒汽车等品牌落地,多款車型将搭载。

此外,中创新航、欣旺达等动力电池厂商也相继推出充电速度更快、能量密度更大的新产品。

对此,有业内人士分析认为,快充作为一个高度复杂的系统性工程,除了电池端的发力,仍需要电池、车、充电桩等多方全面配合。不少新能源车企在高端车型上搭载了800V高压平台,加快充电速度,缩短充电时间,以便提升充电桩的使用效率,但800V高压平台方案需要车企及三电企业对电芯及系统、各高压零部件的绝缘、耐压等级、铜排的载流、耐高温能力设计等进行系统性升级。超充电桩的配套是实现快充的瓶颈,目前市

场主流充电桩的充电功率仍然是120/180kW,建设和运营超充电桩业面临着极高的成本问题,所以“超充时代”离目前还相当遥远。

除了布局超充电池,产能利用率下降,也让宁德时代思考如何消化产能这一问题,出海成为一个重要解题思路。从各家动力电池企业的半年报中也不难看出,出海正在成为其业务新的增长点。

今年上半年,宁德时代海外市场营收达到656.84亿元,同比增长195.15%;国轩高科海外营收为30.62亿元,同比增长296.74%。同时也已经有远景动力、中创新航、蜂巢能源、亿纬锂能等多家企业公布了海外投资计划,建厂成为重要一环。

除了直接投资建厂,还有一些企业选择收购的模式进入当地市场,例如国轩高科已收购斯洛伐克相关动力电池公司25%的股权。

相较于国内,欧洲动力电池产业链尚不成熟,存在巨大的市场机会。中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示,2023年上半年,中国动力电池企业的累计出口量为56.7GWh,占欧洲市场份额三成以上。

业内人士分析认为,对于中国动力电池企业来说,趁现阶段相关法规尚未正式落地,先去欧洲等海外建厂占地,解决了产能利用率问题,是转型提质的机遇,也是提前适应欧盟政策高墙的一条路径。但值得注意的是,在出海的进程中,中国动力电池企业也将面临着更多的挑战。今年8月17日,欧盟动力电池法案正式生效,将在2024年2月18日实施。《欧盟电池法》对碳足迹、电池回收、回收材料使用、尽职调查等可持续发展议题提出了明确的要求,这将对中国电池生产商在欧洲发展提出了更严格的要求。

更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道