

竞争加剧 马太效应凸显

动力电池上市公司加速“出海”

今年以来，动力电池业备受关注。在近日召开的2023第二十二届上海国际汽车工业展览会上，记者看到了中国新能源汽车的火爆，同时也感受到，动力电池业迎来了前所未有的变局。作为动力电池行业龙头，宁德时代同样感受到行业的挑战和机遇，通过“创新”和“出海”率先破局，为动力电池业开辟了一条新发展之路。

前期产业扩张引发阶段性供需失衡

根据中国汽车动力电池产业创新联盟数据，2022年，我国动力电池累计产量为545.9GWh，而动力电池累计销量为465.5GWh，累计装车量仅为294.6GWh。供需失衡使得2023年动力电池去库存的压力大增，部分公司甚至宣布放弃锂电业务。珈伟新能在2月份公告表示，不再将锂电池生产作为未来发展方向。

今年3月份国内动力电池装车量排名第七位的蜂巢能源相关负责人在接受采访时坦言：“锂电产业阶段性去库存对公司也有一定影响，但由于公司已经拿到较多定点客户，且产能一直处于爬坡状态，去库存对公司影响有限。”

对此，厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强对记者表示：“由于前期新能源锂电池块的快速发展以及较高的价格和盈利导致了资本蜂拥进入赛道，从而导致了库存的形成，而这也是大众产品周期性带来的后果。”

马太效应凸显

事实上，前期库存的大肆扩张已经导致部分动力电池企业订单紧缺。有接近宁德时代的人士表示，宁德时代产能利用率出现了下滑现象。有业内人士分析，相较大厂，在清库存阶段，小电池厂的日子将更不好过。

中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示，2022年，宁德时代动力电池市场占有率为48.20%，占比持续领跑，加上比亚迪、中创新航、国轩高科、欣旺达等前10名动力电池企业，市场占有率合计高达95%，而仅余的5%市场份额将由剩下的几十家企业争抢，竞争不可谓不激烈。

真锂研究首席分析师墨柯对记者表示：“由于此前电池定价机制（与资源挂钩）的影响，使得部分动力电池企业保有一定的利润，但随着调整继续，行业竞争将凸显马太效应，即强者恒

强，洗牌加剧。”

对此，北京特亿阳光新能源科技有限公司总裁祁海坤表示：“库存主要集中在落后产能，先进产能还是不足的，头部企业的订单是很饱满的，腰部企业压力比较大，尾部企业则将面临被淘汰的可能。”

面对行业竞争加剧，宁德时代副总经理、董秘蒋理表示：“优质的产品才是客户真正需要的，因此，优质的动力电池产能还是稀缺的。”宁德时代持续在研发和技术方面进行投入，其产品的技术水平、质量水平、制造水平一直处于领先地位。

祁海坤认为，锂电池行业是资金密集型、技术密集型的行业，行业内部竞争很激烈，产业投资会面临“能量密度效率和生产成本”的双向竞争。

“锂电池安全高效能的一线产品会比普通产品溢价5%以上，有些细分领域产品甚至会高一倍以上，这会导致高效优质产能面临强大需求而严重不足，而低层级产品可能无人问津。”祁海坤如是说。

高工锂电董事长张小飞曾表示，未来三年一线动力电池企业产能利用率维持在50%至60%，而11名以后的供应商产能利用率将长期低于30%。届时，产能利用率低的企业不排除被

兼并重组的可能。

龙头企业加速海外布局

在2023年上海车展上，记者看到，海外车企高管对中国新能源汽车展台兴趣浓厚，同时海外车企本身也在研发新能源汽车并在车展中进行展示。这是全球电动化转型提速的一个信号，意味着国内动力电池的全球竞争将加剧。

4月4日，宁德时代位于德国图林根州的首个海外工厂正式获得电芯生产许可。除宁德时代外，国轩高科、蜂巢能源、亿纬锂能、中创新航、远景动力等都布局了海外工厂，并且主要集中在欧洲，抓住欧洲市场已成为中国动力电池企业的共识。

宁德时代表示，“随着公司海外定点新车型的持续问世、德国工厂投产放量、匈牙利工厂建设以及与福特合作事宜的推进，未来公司在技术创新、供应链布局、极限制造等方面的海外竞争优势将愈发明显。”

在业内人士看来，海外建厂可以满足汽车主机厂就近配套供应，还可以开拓更多国际客户。不过，要想开拓海外市场还需要企业核心技术的不断迭代和高端产能的对外输出。（综合）

声音

电光锂“新三样”何以异军突起？

服装、家具、家电，曾是引领我国外贸出口的“老三样”，如今领跑者正转向附加值更高的电、光、锂“新三样”。一季度，我国电动载人汽车（电）、太阳能电池（光）、锂电池（锂）“新三样”产品合计出口2646.9亿元，同比增长66.9%，高出出口整体增速2个百分点。随着全球绿色转型持续推进，我国有望成为世界最大的化石能源进口国，转型为世界最大的可再生能源技术装备出口国，在世界能源供给和治理体系中扮演重要的角色。

“新三样”何以异军突起？从需求端看，在气候变化和能源危机双重影响下，全球能源绿色低碳转型加速。随着全球气候问题越来越突出，阻止全球变暖已经成为主要国家的广泛共识，多国宣布在本世纪中叶前后实现碳中和，在不断减少化石能源依赖的同时，拿出真金白银加快可再生能源替代。在此大背景下，乌克兰危机引发的能

源短缺，又进一步倒逼欧洲国家加速能源转型，把节能增效、发展可再生能源等目标不断具体化，以确保长期能源安全。以上因素都大幅提升了海外市场对电动汽车、锂电池、太阳能电池等绿色产品的需求。

从供给端看，我国物美价廉的清洁能源产品和完备的制造能力足以满足海外市场需求。影响新能源普及的核心因素之一是价格，价格低廉是很多国家依赖化能源的重要原因。随着我国新能源产业迅速成长，成本下降和产品更新换代速度不断加快，近10年来陆上风电和光伏发电项目单位千瓦平均造价分别下降30%和75%左右。目前我国大部分省市的新建光伏、风电项目已经实现了平价上网，部分地区新能源项目发电成本已经低于煤电基准价。绿色低碳、便宜好用，这样的能源产品怎能不受欢迎？

不断降本的背后，是我国已成长为全球最大的可再生能源设备制造国，在全球新能源产业链、供应链中的作用愈发重要。近年来，我国光伏产业在高效晶硅电池技术方面不断取得突破，各类关键设备、材料国产化水平逐年提升，光伏电池量产效率和光伏组件功率不断提高，单位生产成本大幅下降，一批具有世界影响力的龙头企业脱颖而出，建立了包含上下游各环节的完整产业链，在全球范围内形成领先的产业规模和效率、成本优势。目前，我国光伏组件已出口至200多个国家和地区，是名副其实的光伏出口第一大国。

我国绿色能源产品大量出口，为全人类可持续发展作出重大贡献。去年我国出口的风电光伏产品为其他国家减排二氧化碳约5.73亿吨，合计减排28.3亿吨，约占全球同期可再生能源折算碳排放量

的41%。欧洲能源短缺最严重的时期，我国生产的光伏组件、小型风机、热泵、电化学储能等产品源源不断地发往欧洲，帮助当地节约用能成本。针对一些能源体系薄弱的发展中国家，我国积极开展可再生能源技术、基建、配套服务等合作，对解决全球范围内的能源贫困问题起到了推动作用。

看到优势，也要正视挑战。当前欧美国家正在大力推动制造业回归，重塑本土新能源产业体系。去年以来，海外光伏产业扩产项目激增，国际新能源市场竞争变得更加激烈；与此同时，碳关税等一些新型贸易壁垒正在形成，针对我国清洁能源产品的制裁时有发生。对此，要加强研发创新保持先进产品迭代能力，提升海外市场整体配套服务水平，推动中国技术标准国际化，继续巩固我国在全球清洁能源产业价值链中的地位。

（经济日报）

消协动态

今年第一季度全国消协组织受理投诉情况公布 新能源汽车电池故障等问题受关注

5月8日，中国消费者协会公布2023年第一季度全国消协组织受理投诉情况。根据全国消协组织受理投诉情况统计，2023年第一季度全国消协组织共受理消费者投诉304159件，同比增长6.59%；解决238499件，投诉解决率78.41%，为消费者挽回经济损失24639万元。在具体商品投诉中，投诉量居前五位分别为：食品、服装、汽车及零部件、通讯类产品、鞋。其中，汽车及零部件领域投诉达10552件。

同日，中消协发布汽车投诉情况专题报告称，近年来，随着新能源汽车和智能网联技术的快速发展，汽车消费领域的消费者投诉呈现出多样化、复杂化的趋势。新能源汽车在发展过程中面临一些技术和安全方面的问题：

一是新能源汽车电池故障。如行驶中续航突然断崖式下降或动力电池突发故障断电导致“趴窝”，车辆行驶、充电或静止过程中突发自燃等；二是未经消费者同意单方“锁电”。一些新能源汽车品牌为降低电池使用安全风险，在未告知消费者情况下，通过远程升级系统对消费者车辆的充电功率、放电功率或电池容量进行限制，导致车辆充电速度下降、

动力减弱、续航缩短；三是智能辅助系统相关问题。如智能辅助驾驶系统失灵、主动刹车迟钝、中控黑屏死机、感应雷达和摄像头等传感器失效等；四是刹车失灵问题。消费者反映部分品牌汽车存在刹车失灵问题，引发重大安全事故。

针对上述问题，中消协表示，动力电池是新能源汽车的核心部件，其容量、寿命、稳定性等都直接影响新能源汽车的续航里程、价格和安全性等。相关汽车企业应当加强动力电池的研发和创新，提高电池的循环寿命、低温性能，降低自燃风险，缓解消费者的续航焦虑，保障驾驶安全。

《工业和信息化部关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》（工信部通装〔2021〕103号）明确规定车辆在线升级时，要向用户告知升级的目的、内容、升级结果等信息。相关企业要杜绝未经车主同意，在保养或在线升级时进行锁电操作。

中消协表示，新能源汽车企业应当加强智能网联汽车相关技术的研发和创新，提高智能辅助系统的精准度和安全性，降低系统的故障率和失灵率，防止发生重大伤害事故。（宗 禾）

延伸阅读

今年以来，从中央到地方都加大力度支持新能源汽车下乡，充电设施投资布局火热。目前，陕西、云南等多地已经启动2023年新能源汽车下乡活动。业内人士认为，农村新能源汽车市场空间广阔，有望达到数千亿元规模，需要进一步破解充电设施建设用地、用电、服务等难题，满足新能源汽车发展中的补能需求。

新能源汽车下乡空间广阔

近日召开的国务院常务会议再吹政策暖风，部署加快建设充电基础设施，更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴。

会议指出，农村新能源汽车市场空间广阔，加快推进充电基础设施建设，不仅有利于促进新能源汽车购买使用、释放农村消费潜力，而且有利于发展乡村旅游等新业态，为乡村振兴增添新动力。

“新能源车市场与传统燃油车市场的重大差别就是，纯电动车市场目前在小城市、县乡市场的普及率仍相对较低。”乘联会秘书长崔东树表示，推动县乡市场实现新能源车普及是重大的市场机会，也是巨大的蓝海。

中国电动汽车百人会发布的《中国农村地区电动汽车出行研究》显示，预计到2030年，中国农村地区汽车千人保有量将近160辆，总保有量超7000万辆。未来如果能满足农村居民的机动化出行需求，将

新能源车下乡获力挺 充电设施布局热

会撬动一个5000亿元规模的汽车市场。

今年的中央一号文件指出，鼓励有条件的地区开展新能源汽车和绿色智能家电下乡。国家发展改革委新闻发言人孟玮4月曾表示，汽车消费是支撑消费的“大头”，将大力推动新能源汽车下乡，鼓励汽车企业开发更适宜县乡村地区使用的车型。

目前多地已经启动2023年新能源汽车下乡活动。其中，相比往年，云南放宽了补贴车辆类型；除了线下展销，陕西还将组织新能源汽车企业进行线上推广，鼓励车企举办直播或网络购车活动；日前印发的《无锡市2023年度促进新能源汽车推广消费的若干政策措施》，鼓励该市新能源汽车生产及销售企业在乡镇（街道）及工业园区举办新能源汽车下乡系列活动。

充电基础设施投资布局热

新能源汽车下乡，充电基础设施也要跟着下乡。近年来，我国充电基础设施快速发展，已建成世界上数量最多、分布最广的充电基础设施网络。国家能源局数据显示，2022年我国充电基础设施年增长数量达到260万台左右，累计数量约520万台。

充电市场投资运营也日渐活跃。天眼查数据显示，截至目前，我国充电桩相

前沿数据

一季度全球电动汽车电池消费总量同比增长38.6%

根据韩国市场研究机构SNE Research近日公布的报告，全球电动汽车(EV)电池安装量保持强劲增长，一季度全球电动汽车电池消费总量为133.0GWh，同比增长38.6%。宁德时代和比亚迪占据前两名。

宁德时代第一季电池装机量46.6GWh，较去年同期的34.3GWh增长35.9%，以35.0%的份额继续位居全球第一，低于去年同期的35.8%。研究表示，宁德时代的电池有望继续保持其第一的位置，主要由于它在特斯拉Model 3、Model Y、上汽木兰、广汽Aion Y等乘用车和中国商用车市场的需求量很大。

比亚迪第一季动力电池装机量21.5GWh，较去年同期的10.0GWh增长115.5%，以16.2%的份额排名第二。研究表示，比亚迪通过垂直整合的供应链(包括电池自供和汽车制造)，凭借其价格竞争力，在本土市场越来越受欢迎。

LG新能源第一季动力电池装机量为19.3GWh，同比增长37.5%，以14.5%的份额在全球排名第三，日本Panasonic排名第四，韩国SK On排名第五，三星SDI排名第六。中国的中航锂电、国轩高科、伊美能源和欣旺达分别第七、第八、第九和第十位，第一季份额分别为4.3%、2.2%、1.8%和1.4%。（宗 和）

专家观点

电池级碳酸锂价格九连涨 行业是否回暖还需观察

5月11日，上海钢联发布最新数据显示，电池级碳酸锂涨13500元/吨，均价报23万元/吨，工业级碳酸锂涨20000元/吨，均价报20.75万元/吨。4月27日至今9个交易日，电池级碳酸锂价格已实现九连涨。对于碳酸锂价格的大幅波动，受访专家表示，持续多日的上涨是否意味着锂电池产业链再次彻底进入价格上行通道，仍然需要观察。目前，锂电池产业链上下游仍存博弈，价格波动对行业发展来说整体利好，能够让产业链不同环节的企业均获得一定的利润空间。

在锂电池产业链中，碳酸锂是重要的原材料，自去年以来，碳酸锂价格出现了幅度极大的波动，去年11月份，其价格曾攀升至60万元/吨，进入今年4月份，其价格又不断跳水，一度跌至18万元/吨以下，进入5月份，碳酸锂价格则连续上涨，重回20万元/吨以上。

锂电池产业链组成环节较多，除了钴、锂、镍原材料外，电池材料还分为正极材料、负极材料、电解液、隔膜、电芯等。在碳酸锂价格波动的同时，相关产业链其他环节材料价格也出现了变化。

万创投行研究院院长段志强在接受采访时表示，“碳酸锂价格的上涨也带动正极材料出现较高的涨幅，目前锂电材料价格复苏并向上的趋势明显。”

从负极材料来看，上海钢联新能源事业部分分析师常柯告诉记者：“石油焦、针状焦等原料价格逐步回升，但价格上涨幅度较小，预计7月份负极材料市场有望迎来好转。”

在段志强看来，锂电池产业链价格出现复苏是供需结构发生变化使然。“新能源需求一直在持续发展的过程中，动力电池、储能电池、消费电池也处于缓慢增长的趋势。4月份，新能源汽车的销

量又创新高，同比达到历史峰值。”那么部分锂电材料的价格上涨是否意味着行业回暖？

真锂研究首席分析师墨柯对此持谨慎态度。“正极材料价格是与碳酸锂价格联动的，而由于电池厂的订单变化，正极材料价格上涨，使得行业对需求的判断偏乐观，而这种乐观也传导至其他材料端，包括碳酸锂。但根据对行业的观察，需求端的回暖比较弱，去年的库存消化也不多，因此，当下断言行业回暖，还为时尚早，仍然需要一段时间的观察。”墨柯表示。

中期来看，上海钢联新能源事业部分分析师赵超分析称，“二季度动力市场需求缓慢恢复，驱动正极厂刚需备货，6月份至8月份是传统意义上的销售淡季，市场对于后市表现存疑，入市积极性不高，预计短期内锂电材料价格底部将震荡运行。”

“从终端数据看，动力电池需求未见明显好转，目前储能电池的需求较好，但正极材料厂的订单好转不明显，下游库存存高，上游锂盐厂控货控价，当前上下游博弈较为明显。”上海钢联新能源事业部分分析师李喆介绍。

长期来看，段志强认为，新能源的需求并没有衰减过，价格阶段性出现较大波动，也是行业发展到一定阶段的必然规律，可以通过市场这只无形的手来调整资源的配置关系。“当前供需结构有不平衡之处，所以锂电材料价格在一定水平范围内上下波动，对于行业发展是有利的，可以让产业链每个环节都有盈利空间，整个产业链才是健康的，才能适应长期发展。新能源行业如果想实现高质量发展，需要相对稳定、有保障的供应能力，以及合理的价格体系。”（证券日报）