

# 车企开启电池自研潮 宁德时代如何突围？

本报记者 陈靖斌 广州报道

1月30日晚，宁德时代新能源科技股份有限公司(300750.SZ,下称“宁德时代”)发布业绩预告，预计公司2023年净利润425亿—455亿元，同比增长38.31%—48.07%。扣除非经常性损益后的净利润为385亿—415亿元，同比增长36.46%—47.09%。

## 行业产能过剩

产能过剩成为动力电池行业面临的严峻问题。

得益于国内外新能源行业保持较快增长速度以及动力电池及储能产业市场持续增长，宁德时代业绩上涨。此外，宁德时代的新技术、新产品陆续落地，海外市场拓展加速，客户合作关系进一步深化，产销量较快增长的同时，也实现了良好的经济效益。

从装车量来看，中国动力电池产业创新联盟数据显示，2023年宁德时代装车量为167.1GWh(吉瓦时)，市占率为43.11%，在国内市场排名第一。从全球来看，韩国研究机构SNE Research(下称SNE)的数据显示，2023年前11个月，宁德时代全球装车量为233.4GWh，同比增长48.3%，市场占有率为37.4%。

尽管如此，产能过剩成为动力电池行业面临的严峻问题。

SNE在一份研究报告中称，由于全球经济不景气和高利率现象持续，前期的电动汽车购买力兑现、主要国家的补贴减少或废除，全球电动汽车市场增长速度放缓，对于动力电池的需求也有所下降。

中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示，2023年上半年，我国动力电池累计装车量152.1GWh，累计同比增长

38.1%。但同期我国动力电池累计产量约293.6GWh，同比增长36.8%。也即，2023年上半年动力电池的产量接近装车量的两倍，产量高于市场需求。

长安汽车董事长、党委书记朱华荣在2023中国汽车重庆论坛上指出，预计到2025年中国需求的动力电池产能约1000GWh，目前行业的产能已经达到4800GWh，产能出现严重过剩。

在此背景下，为稳住车企信心，2023年2月中旬，宁德时代针对理想、蔚来、华为、极氪等多家战略客户推行一个“锂矿返利”计划。核心条款是未来三年，一部动力电池的碳酸锂价格以20万元/吨结算，签署这项合作的车企，需要将约80%的电池采购量承诺给宁德时代。

此后在多个场合，宁德时代及公司董事长曾毓群表示，“锂矿返利”计划的推出，公司不是降价，而是获取一些矿产资源后不想赚取暴利；与长期战略客户分享，正推进与长期战略客户的沟通。”

尽管宁德时代不承认降价，但碳酸锂的价格实际上确是在一路下滑。

其中，自2022年年底，碳酸锂

5300亿元。

在业绩股价表现不一背后，是动力电池竞争日渐激烈，甚至产能出现明显过剩的表现。借此机会，车企也纷纷开启了自研电池潮。在此背景下，宁德时代又该何去何从？《中国经营报》记者就相关问题致函宁德时代，截至发稿未获进一步回复。

价格一路下滑，从最高位的60万元/吨左右下跌至如今的10万元/吨附近，锂矿企业纷纷遭受业绩重创。1月30日，生意社商品行情分析系统显示，电池级碳酸锂基准价为10.08万元/吨，与本月月初相比，再度下降了2.14%。

中国信息协会常务理事、国研新经济研究院创始院长朱克力向记者指出，锂电池产能过剩对以宁德时代为代表的动力电池企业带来的影响是显而易见的。

“市场竞争加剧，产品价格下行压力增大，将直接压缩企业利润空间。宁德时代等动力电池巨头在面临庞大产能和库存时，需更灵活调整生产与销售策略，以应对市场需求波动。同时，产能过剩也可能导致行业洗牌加速，优胜劣汰，那些无法适应市场变化的企业可能面临被边缘化甚至淘汰的风险。”朱克力表示。

另一方面，朱克力则表示：“产能过剩也为企业转型升级提供契机。宁德时代等领军企业可借此机会加大研发投入，加速产品迭代，提升产品性能和质量，从而巩固与扩大市场份额。此外，还可积极拓展新的应用领域和市场，如储能、电动船舶、电动飞机等，以实现多元化发展。”

## 自研电池冲击

2021年的“电池荒”也确实让车企吃尽了苦头。

事实上，在动力电池产能过剩的周期，车企对宁德时代的“锂矿返利”并不买账，并纷纷开启了电池的自研潮。

从12月中旬开始，短短两周之内，埃安、极氪、蔚来三家造车新势力就相继发布自研电池。同时合资、外资企业也纷纷在电池自研上下功夫。宝马、大众、福特、丰田、本田等车企也推出了自研电池的计划，部分厂商甚至直接将目标定位为更先进的固态电池，希望在不同赛道“弯道超车”，摆脱对宁德时代的依赖。

有布局自研电池的车企人士向记者坦言，受前几年锂矿价格供不应求的影响，导致锂电池供应也受到一定影响，在吃过供应链紧张的教训后，使他们不得不坐下来思考，为什么我们不能通过自行购买锂矿以及自研电池来稳定供应链？

广汽埃安总经理古惠南在此前接受媒体采访时表示，由于如今技术变化很快，广汽埃安要通过自主研发来保证自己的竞争力。“你自己都没有核心科技了，这个企业走着走着就流向平庸、大众化，完全没有差异化的竞争优势。”

事实上，2021年的“电池荒”也确实让车企吃尽了苦头。

小鹏、蔚来、特斯拉等新能源汽车企业在2021年不约而同指出：电池供应将成为2021年下半年的“瓶颈”。此前，为了能顺利拿到电池，小鹏汽车CEO何小鹏被曝在2021年二季度亲自在宁德时代蹲守了一周。虽然此事后来被何小鹏否认，但也侧面印证了“电池荒”的存在。宁德时代董事长曾毓群更是在当年5月下旬召开的股东大会上表示，客户最近催货“让他快受不了”。

毋庸置疑的是，上游供应商的供应紧张和涨价，下游的旺盛需求，两者的矛盾加剧，必然将逐渐影响到新能源汽车的产量。对于消费者来说，最直接的影响就是无法如期提到新车，或是由于电池供应紧张导致部分新车价格比以往更高。对于车企而言，“电池荒”不仅阻碍其发布新车的步伐，还影响其交付新车的计划，最终不利整体营收大盘。

中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅向记者表示：“车企纷纷开启自研电池潮，对宁德时代会带来冲击。首先，会分流宁德时代的客户和市场，因为车企自研电池可



记者走访广东一企业电池生产车间，目前，许多车企自研自产动力电池。 陈靖斌/摄影

他快受不了”。

以降低对宁德时代的依赖性。其次，车企自研电池可能会降低宁德时代的市场地位和影响力，因为车企可能会选择与自己有更多合作关系的电池供应商。最后，车企自研电池可能会加速动力电池市场的竞争格局，会对宁德时代的市场份额和盈利能力产生负面影响。”

朱克力则指出，对锂电池市场的依赖问题，以宁德时代为代表的动力电池企业需积极寻求转型之路。

“首先，可通过拓展业务领域来实现多元化发展，比如进军储能市场、电动交通工具市场等，这些领域同样对高性能、高安全性的动力电池有着旺盛需求并且市场潜力巨大。其次，加大研发投入和创新力度是关键，宁德时代等企业应继续深耕动力电池技术领域，不断推出更具创新性、更高性能的产品来满足市场需求。同时还可积极探索新的电池技术以及材料体系，如固态电池、钠离子电池等前沿技术，以寻求突破性发展。”朱克力表示。

首先，会分流宁德时代的客户和市场，因为车企自研电池可

# 提质增效 低碳绿色发展



扫码了解更多