

全球新能源车销量增速迅猛

动力电池供不应求



广州日报全媒体
记者 邓莉
上下游各显神通
扩产能

今年汽车行业饱受供应链挑战。当前车用芯片短缺正广泛影响整车工厂的正常生产，如今“芯荒”未缓解，“电池荒”又来。第二季度开始，销量长红的新能源汽车开始遭遇电池供应紧缺危机。

市场需求的供不应求，让动力电池制造商成为资本市场宠儿，以宁德时代为例，截至7月13日收盘，总市值超过13万亿元。一边是市场和资本层面的双双向好，一边是新能源汽车动力电池供应不足的尴尬。

**市场现状：
电池供应成新瓶颈**

小鹏、蔚来、特斯拉等新能源车企业今年不约而同提及：电池供应将成为下半年的“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在今年5月下旬召开的股东大会上曾表示，客户最近催货“让他快受不了”。

动力电池供应紧张早有先兆。去年2月，奥迪公开承认由于动力电池供应不足而导致e-tron短暂停产；同期，捷豹I-PACE也被曝因LG动力电池供应问题停产。今年，特斯拉CEO马斯克直言，电池“供货商给多少，特斯拉就买多少”。今年3月初，蔚来创始人李斌在财报电话会议中特别提到“电池供应链将成为最大瓶颈”的话题，并粗略估算，第二季度电池短缺影响数量在7500辆左右。

当前，众多动力电池制造商产能已超负荷。亿纬锂能在近日的公告中透露，公司现有场地及生产线已满负荷运转，近一年仍将供不应求。

**探因：
新能源汽车产销
量急升**

业内分析表示，出现“电池荒”的最主要原因之一，是近一两年来新能源汽车需求的急速扩张。据市场机构EV Volumes统计，2020年全球共销售新能源汽车324万辆，同比增长43%。新能源汽车增速迅猛的中国市场对电池的需求量更大。中汽协的最新统计数据，今年1~6月，中国新能源汽车产销双双超过120万辆，同比增幅均为2倍。

全球新兴能源市场调研机构SNE Research预测，到2023年，全球电动汽车对动力电池的需求达406千兆瓦时(GWH)，而动力电池供应预计为335千兆瓦时(GWH)，缺口约18%。到2025年，这一缺口将扩大到约40%。

**上游：
原材料因供应紧
缺涨价**

电池短缺、原材料上涨问题已开始向下游传递。记者查阅市场价格发现，受电池原材料涨价影响，电芯材料成本与去年同期相比的涨幅大约在25%~30%间，整体电池包(含PACK)成本涨幅大约在15%-20%。受成本上涨影响，今年多家电池供应商纷纷发出了调价函，希望调高电池价格。

**扩产能、新技
术，破解有两招**

破解一：扩产或

自建工厂

记者采访获悉，当前为缓解“电池荒”，多家动力电池企业已经官宣扩产。宁德时代表示，目前已在扩建产能，所需时长短则2-3年，长则3-5年。整车厂也在纷纷寻求改变，自建电池厂是部分财力雄厚的车企的选择。譬如，特斯拉、宝马、比亚迪等已参与到上游锂资源的争夺战中，实现电池的自给自足。没有选择自主研发电池的汽车厂商，也优先选择与电池的供应商展开深度的合作，联合建立电池工厂。如大众汽车，该集团于7月13日宣布与国轩高科合作，在德国推动电池电芯工业化生产。

**破解二：研发新
形态电池**

除此之外，更稳定的新形态电池也在探索，如固态电池。蔚来汽车在今年6月率先发布了自主研发的固态电池包，预计将在2022年第四季度实现商用化。宁德时代也计划在今年7月发布一款以“钠离子”命名的固态电池，但曾毓群却坦言，真正的固态电池商业化还有很长的路要走。对此，LG化学认为2025年至2027年间才能实现全固态电池商业化；松下则要到2025年才推出使用固态电池的电动车。此外，大众、

宝马等也认为要到2025年才能推出搭载固态电池的原型车。

**看未来：
供应链将关系车
企存亡**

记者近日走访本地新能源车经销商店留意到，当前新能源汽车货源供应和价格仍处于平稳局面，但“蔚小理”等新品牌的直营店工作人员告诉记者，如果动力电池供应未能缓解，长期来看，会导致新能源汽车的价格更为坚挺，交货期变长，譬如说原本只需两个月可交付的车型，可能要延长到四五个月。

毋庸置疑，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的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。

无论如何，从“芯荒”到“电池荒”，关于汽车未来的资源争夺战正在不断上演。寻找更好供应链解决方案，摆脱被卡脖子的窘境，是关系每一家车企存亡发展的紧迫之事。