

近日有媒体报道称,特斯拉与宁德时代就电池供应进行商讨,计划使用“无钴”磷酸铁锂电池(LTP)投入生产,双方正在进行意向性谈判。宁德时代方面20日回复中国证券报记者表示,目前和特斯拉的合作并非“意向性协议”,已与特斯拉签订了量产供货定价协议。专家分析认为,特斯拉采用磷酸铁锂的目的是“降本放量”,磷酸铁锂电池再次回潮,利好锂盐产业。



新华社图片

特斯拉或将自产“无钴”电池

锂盐产业再迎春天

□本报记者 崔小粟

意在降本放量

2月20日,宁德时代表示,公司有能力根据客户需求提供合适的和有竞争力的解决方案,给客户带来价值。宁德时代方面同时称,目前和特斯拉的合作并非“意向性协议”,公司目前与特斯拉签订的是“量产供货定价协议”,特斯拉将向宁德时代采购锂离子动力电池,一切以公告内容为准。

根据宁德时代发布的关于公司与特斯拉开展业务合作公告,公司目前与特斯拉已经签订了量产供货定价协议,在协议约定的期限内(2020年7月1日至2022年6月30日)特斯拉将向宁德时代采购锂离子动力电池,具体的采购情况特斯拉根据自身需求以订单方式确定。

有业内人士向中国证券报记者表示,特斯拉与宁德时代谈判的“无钴”电池大概率是指磷酸铁锂电池,谈判目前已经基本确认。

目前动力电池主流类型分为磷酸铁锂电池和三元电池。钴作为三元电池的重要原料之一,主要用于锂离子正极材料,可明显提升锂电池的能量密度。由于高能量密度无钴的技术门槛较高,投入高、周期长,很多企业又制定了自己三元的技术路线,所以目前国内各电池生产厂家还未研发出真正意义上的“无钴”电池。

相比于三元电池,磷酸铁锂电池安全性更好、成本更低。“为了完成对赌协议,不断提升国内市场份额,特斯拉需要开发一款15~20万元的低价位产品,用磷酸铁锂电池明显降低成本。”真锂研究总裁墨柯在接受中国证券报记者采访时表示,特斯拉如采用磷酸铁锂,主要目的是为了“降本放量”,在此之前,特斯拉一直选择三元技术路线,而其若在国产车上采用磷酸铁锂电池而不是三元电池,一台车就可以节省2万元。根据真锂研究统计,当期磷酸铁锂电池成本约为0.65元/Wh,比三元电池成本低三成左右。

磷酸铁锂回潮

近年来,在新能源汽车补贴政策趋向于补贴高能量密度的大背景下,能量密度天花板较低的磷酸铁锂电池在乘用车份额逐渐缩减。从目前来看,三元锂电池的能量密度已经达到了300Wh/kg,磷酸铁锂电池能量密度为200Wh/kg。

中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示,2019年,我国动力电池装车量累计62.2GWh,同比累计增长9.2%。其中三元电池装车量40.5GWh,占总装车量65.2%,同比累

计增长22.5%;磷酸铁锂电池装车量20.2GWh,占总装车量32.5%,同比累计下降9.0%。

特斯拉与宁德时代就电池供应的谈判,直接带来了磷酸铁锂电池的回暖。根据中商产业研究院统计的数据,2019年磷酸铁锂电池装机量排名前五的电池厂商分别为宁德时代、国轩高科、比亚迪、亿纬锂能、鹏辉能源。

有业内人士分析认为,特斯拉与宁德时代的协议若采用磷酸铁锂电池,或将采用磷酸铁锂的CTP(celltopack)方案。所谓CTP,即在原有的电池化学体系基础上,通过电池单体设计和电池包集成形式的优化,将原有的单体到模组再到电池包的三层结构,改进为由电芯到电池包两层结构,在节省出的模组空间中提高了电池包整体的能量密度。

根据宁德时代此前披露的数据,和传统电池包相比,CTP电池包省去了电池模组的组装环节,体积利用率提高了15%~20%,零部件数量减少40%,能量密度提升了10%~15%,生产效率提升了50%。但宁德时代的CTP平台应用目前似乎更倾向于三元电池路线。

中信证券汽车行业分析师认为,在现有特斯拉Model 3底盘不作大改动的情况下,特斯拉改用磷酸铁锂CTP电池能装下53~55kWh,相应续航里程能达到400~450km。若Model 3进行改版,则续航里程有可能达到450km或者460km。不过,从现有车型转为使用CTP的开发周期或将还需一年半到两年。CTP虽然理念看似简单,但涉及技术上是需攻克的难题。“比如说CTP中需要用到一种特殊的胶,电芯层面的改变也需要一定时间。目前海外基本不用磷酸铁锂电池,对其认知较少,特斯拉使用磷酸铁锂电池后,由于成本低、性价比高,或将引发产业变化。”

上述中信证券汽车行业分析师表示,特斯拉与宁德时代谈判的“无钴”电池带动磷酸铁锂电池回潮,背后体现在希望和传统车“平价”的背景下,展现电池技术的多样性,并不是持续的追求性能越高越好,而是达到一定的阶段后,“合适”“够用”就好。此外,特斯拉采用磷酸铁锂的目的是“降本放量”,真正推动电动车的普及,进而带来能源的革命。

中金公司汽车分析师指出,磷酸铁锂电池产业链底部已过,对应正极环节弹性显著,碳酸锂供大于求格局边际改善,2020年有望迎来明显改善。电池环节有望直接受益于磷酸铁锂电池带来的成本下降与竞争力提升;正极环节需求弹性显著,龙头企业优势凸显;碳酸锂环节需求边际向好。

推动无钴电池使用

墨柯认为,采用磷酸铁锂产品严格意义上来说与特斯

拉的定位不太相符,这或是特斯拉面对中国市场实际情况做出的调整。特斯拉或将在Model 3不同的车型上应用不同的动力电池。比如在低续航版本上使用磷酸铁锂电池,高续航版上选择三元电池。而从长远看,三元电池还将继续在乘用车市场占据主流。

“从电池路线本身来看,电动乘用车的电池能量密度的发展方向一定会继续提高。因为汽车的发展方向除了电动化外,还要关注智能化、网联化,所以电池除了要保证汽车有足够的续航里程之外,还要为各种软件提供足够的电力支撑。”墨柯表示。

特斯拉方面的最新表态让此事更生悬念。2月21日,有网友在抖音评论区提问特斯拉官方账号“特斯拉上海超级工厂”:特斯拉是不是即将采购宁德时代的无钴电池?“特斯拉上海超级工厂”在下面回复称:“请留意四月特斯拉的电池发布会,无钴,不代表一定是磷酸铁锂。”随后该条评论被删除。

有分析人士指出,这种电池技术或与特斯拉2019年收购的电池厂Maxwell有关。2019年5月,特斯拉溢价55%收购Maxwell,使其成为特斯拉全资子公司。Maxwell是一家以超级电容器和电池技术为核心的技术公司。超级电容的突出特点为充电速度快,充电10秒~10分钟可达到其额定容量的95%以上。同时,循环使用寿命长,深度充放电循环使用次数可达1~50万次,没有“记忆效应”。

据了解,Maxwell公司的超级电容器有多种尺寸、容量和模块配置可供选择,是电池的低成本补充方案,不仅可延长电池使用寿命,在某些情况下还能完全替代电池。公司产品可应用于风机、公共交通、混合动力汽车、消费类电子产品和工业设备等领域,现在全球应用达到了6500多万个超级电容器单元。

事实上,特斯拉一直在致力推动无钴电池的使用。在2019年的特斯拉财报电话会议上,有分析师提到对钴等稀有金属大宗商品价格剧烈变动的担忧,马斯克当时表示,可以把钴的使用量降到零。

如果特斯拉自己做电池,对电池企业影响几何?中信证券分析指出,考虑到特斯拉未来产能规模中长期有望突破两百万辆,按照单车平均70kWh计算,2020年需要电池产能将超40GWh,长期需求超过150GWh,规模巨大。而由于电池生产的马太效应(规模、成本、性能曲线)等,预计特斯拉的大部分电池仍是由外部独立第三方供应商提供。综合考虑未来的市场规模以及各电池厂商的先发优势,预计对于宁德、松下、LG的第三方电池企业而言,实质性的影响相对较小。

国六标准或推迟 地方促销政策开启汽车消费或将掀起新一轮高潮

□本报记者 崔小粟

受疫情影响,多地汽车消费放缓。为了稳定和鼓励汽车消费市场,近日,中国汽车工业协会(简称“中汽协”)向相关部门提交了推迟全国范围内实施国六排放标准的建议。此外,佛山市政府发布通知,鼓励国六标准排放汽车消费,给予每辆车补贴2000~5000元不等,旨在促进汽车市场消费升级。业内分析人士指出,各地逐渐有序复工,消费者料倾向于私家车出行。购车需求将逐渐恢复,可能存在二季度需求集中爆发的可能性,利好全产业链。

国六排放实施或将推迟

2月21日,中汽协副秘书长陈士华向中国证券报记者证实,协会近日向相关部门提交了推迟全国范围内实施国六排放标准的建议,不过此文件并未公开,是否采纳暂未可知。

受此消息影响,2月21日汽车股午盘后集体拉升,一汽夏利、一汽模等封板。

乘联会秘书长崔东树向中国证券报记者表示,如果国六延迟实施,对消费端经销商有积极的影响。目前,车市的库存清理比预期速度明显偏慢,导致部分库存较高的经销商难以完全清理出国五库存车。“此举可以稳定产销,防止经销商在日子过得很紧张的情况下,再去甩国五库存,减少经销商因库存风险带来的破产倒闭。”崔东树说。

根据原有计划,我国将在2020年7月1日起在全国范围实施国六标准A,同时,轻型车将执行更为严格的颗粒物数量(PN)限值。2019年,国内大量省市已选择提前实施国六排放政策。

崔东树介绍,从车企方面来看,目前,虽然在大部分东部地区国五、国六已经切换完成,但是对于颗粒物数量(PN)限值,各家企业如果要完成达标进程,时间安排需要非常紧凑。由于受疫情影响,车企的生产经营、零部件体系、研发计划等都被打乱,如果想要按原计划完成颗粒物数量(PN)限值任务势必压力很大。

佛山率先推汽车消费鼓励政策

根据中汽协近日发布的数据,1月份汽车销量194.1万辆,同比下降18%。中汽协表示,此次新冠肺炎疫情对汽车行业一季度的运行情况将产生较大影响,行业产销量将出现较大幅度的下降。

2月16日,《求是》杂志上刊登的《在中央政治局常委会会议研究应对新型冠状病毒肺炎疫情工作时的讲话》提出,扩大消费是对冲疫情影响的重要着力点之一。要积极稳定汽车等传统大宗消费,鼓励汽车限购地区适当增加汽车号牌配额,带动汽车及相关产品消费。

2月17日,佛山率先成为2020年首个推出汽车消费鼓励政策的城市。根据佛山市人民政府发布的《佛山市人民政府办公室关于印发佛山市促进汽车市场消费升级若干措施(试行)的通知》,提出鼓励国六标准排放汽车消费,给予每辆车补贴2000~5000元不等。该政策将自3月1日起正式实施。

从具体内容来看,佛山号牌车主凭旧车售卖发票或汽车报废注销证明购买新车,每辆给予3000元补助;对同一消费者一次性购买5台及以上的大型、中型、重型客运、载货汽车(车辆单价不少于50万元),每辆车给予5000元补助;消费者购买新车,每辆给予2000元补助。此外,该文件中还从汽车金融方面入手促进消费,并提出佛山将推进停车场等基础设施建设,提升消费者购车信心等。

随后,广东省政府2月21日发布的《关于印发广东省进一步稳定和促进就业若干政策措施的通知》指出,推动有条件的地区出台老旧汽车报废更新补贴政策,鼓励广州、深圳进一步放宽汽车摇号和竞拍指标。

2月20日,商务部市场运行司副司长王斌在商务部网上例行发布会上表示,下一步,商务部将深入贯彻落实中央关于“积极稳定汽车等传统大宗消费”的重要决策部署以及《国务院办公厅关于加快发展流通促进商业消费的意见》精神,会同相关部门研究出台进一步稳定汽车消费的政策措施,减轻疫情对汽车消费的影响。同时,鼓励各地根据形势变化,因地制宜出台促进新能源汽车消费、增加传统汽车限购指标和开展汽车以旧换新等举措,促进汽车消费。

王斌指出,目前汽车销售网点开门营业和消费者的购买行为恢复较为迟缓,短期内汽车销售还将受到一定影响。但要坚信,中国汽车市场具有很大的发展空间和潜力,汽车消费需求依然旺盛。疫情对汽车行业的影响是阶段性的,随着疫情控制,生产生活逐步恢复,后期汽车的补偿性消费需求将显著增加。

二季度购车需求有望爆发

2019年以来,为了稳住汽车消费,相关部门已多次在政策中提及促进汽车消费措施。如,2019年6月6日,国家发改委发布的《推动重点消费品更新升级畅通资源循环利用实施方案(2019~2020年)》就提出,已实施汽车限购的地方政府,应加快由限制购买转向引导使用,且各地不得对新能源汽车实行限行、限购,已实行的应当取消。

另外,商务部、发改委等十部委也曾发布《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案(2019年)》,提出汽车下乡、皮卡进城等六项消费支持措施。

自2018年7月开始,中国汽车销量已经连续18个月负增长。中汽协方面预测,按照企业晚开工10天计算,以及复工复产后人员、产业链供应短期无法满足生产需要,预计将影响行业产量超过百万辆。中国汽车流通协会调查显示,根据经销商对2020年全年的销量预测,如果2月底能够全面复工,预测全年汽车市场降幅为16.5%。

中信证券汽车行业分析师认为,受疫情影响,预计今年一季度的乘用车销量受到明显冲击,下滑20%以上。目前各地逐渐有序复工,消费者料将更倾向于私家车出行,最大限速减轻公共交通压力。此外,全国收费公路免收通行费,进一步降低私家车出行成本。购车需求将逐渐恢复,甚至可能存在二季度需求集中爆发的可能性,利好全产业链。

招商证券汽车行业分析师指出,疫情对汽车工业的影响仍将持续,将改变中国汽车工业的发展趋势。具体影响体现为:疫情推高汽车制造企业成本,影响汽车企业盈利;在强者恒强的市场法则下,加速汽车行业优胜劣汰;疫情不会对全年汽车销量造成较大影响。疫情期间,汽车销量降幅明显,但疫情结束后,会出现集中购车,带动部分月份销量实现同比正增长;疫情会激发部分无车家庭的购车需求;相关汽车企业海外投资会受到轻微影响。

长城汽车海外布局再落子

全球化战略再提速

□本报记者 宋维东

长城汽车海外战略布局再提速。日前,公司宣布收购通用汽车泰国公司,进一步拓展海外市场,降低研发、制造、物流、渠道、品牌推广等成本,全面落实全球化发展战略,打造强有力的全球研产销战略布局,不断提高公司全球竞争力。

发力东盟市场

根据长城汽车与通用汽车已签署的具有约束力的条款书,包括罗勇府汽车工厂和动力总成工厂在内的通用汽车泰国公司将移交给长城汽车,双方计划在2020年底完成交易和最终移交。该协议尚需政府和监管机构的批准。

值得注意的是,罗勇府是泰国重要的工业基地,特别是近年来汽车产业迅猛,云集了福特、丰田等汽车生产商,产品面向泰国及其它东南亚国家市场,而通用汽车罗勇府工厂作为区域制造中心,主打生产世界级的皮卡和SUV,自2000年投产以来,已生产了近140万辆汽车。

对于此次收购,太平洋证券认为,罗勇府制造工厂深度契合长城汽车自身优势。长城汽车作为国内SUV与皮卡两大细分领域的龙头企业,罗勇府制造工厂与长城汽车优势与特长契合度极高。预计未来进行再投入与产线改造成本也有望降至最低。

此外,东盟市场潜力巨大,皮卡占比远高于国内。东盟汽车市场销量规模在350万辆左右,此外该地区经济增长稳定,多个国家或地区位列全球经济增速前列,汽车千人保有量较低,市场潜力巨大。加之东盟市场皮卡受欢迎程度较高,占比在15%~20%左右,远高于国内不足2%的占比,长城皮卡有望复制国内的优势,逐步开拓东南亚市场。

长城汽车全球战略副总裁刘向上表示,此次收购后,公司将以泰国为中心辐射整个东盟地区,将产品出口到东盟其他国家及澳大利亚等国。

值得注意的是,在此次收购通用汽车泰国公司前,长城汽车1月还与通用汽车签署协议,将收购通用汽车印度塔里冈工厂。2月初,长城汽车携哈弗和长城EV首次亮相第十五届印度德里国际车展,并推出了多款核心零部件产品。同时,长城汽车在车展上宣布开启印度市场战略,正式进军印度市场。

全球化战略提速

值得注意的是,在此次收购通用汽车泰国公司前,长城汽车1月还与通用汽车签署协议,将收购通用汽车印度塔里冈工厂。2月初,长城汽车携哈弗和长城EV首次亮相第十五届印度德里国际车展,并推出了多款核心零部件产品。同时,长城汽车在车展上宣布开启印度市场战略,正式进军印度市场。

实际上,长城汽车近年来将全球化发展作为公司重要发展战略,重点强调前瞻性战略布局,实现在全球汽车市场的突围。2019年6月,长城汽车俄罗斯图拉工厂正式竣工投产,这也是其在海外的首个全工艺独资制造工厂,哈弗F7也在此工厂下线并在海外市场。

俄罗斯图拉工厂的投产被认为是长城汽车海外战略的重落点。该工厂的产品不仅覆盖俄罗斯市场,也辐射了哈萨克

斯坦、阿塞拜疆、摩尔多瓦、吉尔吉斯斯坦等俄罗斯周边国家市场,使得该工厂成为长城汽车打通欧洲市场的重要节点。

长城汽车董事长魏建军此前在接受中国证券报记者专访时表示,出口市场的增量将是汽车产业的突破口,自主品牌要加快推进全球化,不断提升公司文化价值、商业价值和品牌价值,全面提高全球布局、全球驾驭的能力。从这个角度讲,国际化发展是必然出路。

目前,长城汽车在俄罗斯、澳大利亚、南非、印度、泰国及美国等国设立全资子公司。依托俄罗斯、澳大利亚、南非、南美和中东五大区域营销中心,产品销往俄罗斯、澳大利亚、南非等60多个国家和地区,建立了超过500家优质经销商网络。2019年,长城汽车海外市场销售新车65175辆,同比增长38.6%。

强化全球研发

近两年来,中国汽车市场遭遇巨大挑战,竞争日益加剧,产品品质、科技含量及品牌知名度等成为重要竞争因素。为此,在全球化拓展中,长城汽车不断丰富产品矩阵,强化研发中心建设,全面提升全球研发水平,并将其作为全球化战略的重要支撑。

目前,长城汽车在日本、美国、德国、印度、奥地利和韩国等设有海外研发中心,承担着整车造型及内外饰设计、自动驾驶及传统技术模块工程开发、新能源项目研发、新能源控制器及自动驾驶软件开发、新能源驱动电机控制器产品研发等任务,构建了以河北保定总部为核心,涵盖欧洲、亚洲、北美的“七国十地”研发格局。

平安证券认为,长城汽车要实现销量门槛的突破,提高研发投入和推动车型平台化是必然选择,有助于提高产品竞争力。进军海外扩大销量基盘则有助于其摊销研发成本,提高盈利能力;成为全球品牌,在海外市场打出影响力有助于反哺国内,提高其品牌在消费者心中的认知度。