

动力电池产业竞争白热化 宁德时代状告蜂巢能源“挖墙脚”

近日,中国证券报记者获悉,宁德时代对蜂巢能源提起诉讼,案由为不正当竞争。

随着新能源汽车渗透率提升,动力电池行业竞争加剧。业内人士表示,目前动力电池产业技术壁垒不高,电池企业要想取得长足的发展,必须不断加强技术研发投入、强化成本管控能力,并扩大产能,形成市场规模效应。

● 本报记者 金一丹

■ 蜂巢能源 “挖墙脚”

据了解,除了蜂巢能源外,此案被告还包括无锡天宏企业管理咨询有限公司(简称“无锡天宏”)和保定亿新咨询服务有限公

司(简称“保定亿新”)。对此,蜂巢能源回应称,宁德时代起诉涉及员工竞业限制,其他信息暂不清楚。公司正准备应诉,相信宁德法院会有公正的判决。宁德时代则表示,案件正在走法律程序,没有更多回应。

宁德时代本次诉讼由来已久。裁判文书网多份法院判决书显示,2018年至2019年期间,9名宁德时代员工在离职后,分别加入无锡天宏和保定亿新,为宁德时代的竞争对手蜂巢能源提供服务,被宁德时代告上法庭。宁德时代认为,9人违反了与其签订的《保密和竞业限制协议》(简称“竞业协议”),并索赔违约金100万元。

天眼查资料显示,保定亿新、无锡天宏与蜂巢能源及长城汽车存在关联关系。据了解,保定亿新法定代表人、执行董事兼总经理杨红新也是蜂巢能源公司总经理。同时,保定亿新与杨红新负责的蜂巢能源保定分公司注册地址相同。2021年2月发生股权变更前,无锡天宏的股东名单中包含保定华怡旅游开发有限公司,经股权穿透后发现,该公司是由长城汽车董事长魏建军直接或间接持股,而蜂巢能源实控人正是魏建军。

法院在前述判决中认定,无锡天宏和保定亿新均为蜂巢能源的关联方。在履职期间,上述9人必然接触宁德时代的商业秘密,属于《中华人民共和国劳动合同法》第二十四条规定的竞业限制人员,有保密义务。宁德时代已向数名员工支付了竞业限制补偿金,但其离职后在竞业限制期限内进入与宁德时代有竞争关系的企业工作,违反竞业限制义务,构成违约。

■ 行业竞争加剧

宁德时代此时将竞争对手蜂巢能源告上法庭,背后是动力电池产业的激烈竞争。SNE Research发布的2021年全球动力电池装机量排行榜显示,2021年,宁德时代全球装机量达到96.7GWh,市场占有率由2020年的24.6%提升至32.6%,位列全球第一,较2020年36.2GWh全球装机量增长167.13%。

尽管宁德时代目前市占率优势明显,但身后的电池厂商也正在奋起直追。2021年,蜂巢能源全球动力电池装机量同比增速达416.67%为3.1GWh,市场份额从0.4%增至1%。

蜂巢能源前身是长城汽车动力电池事业部,公司致力于新一代电池材料、电芯、模组、PACK、BMS、储能和太阳能技术的研发、制造及创新。相较其他电池厂,蜂巢能源具有长城汽车这一强大的客户资源。长城汽车的新能源车2021年累计销售近13.7万辆,在总体销量中占比达10.7%,创历史新高。

此外,蜂巢能源正在推进上市计划。2022年1月,中信证券披露,其与蜂巢能源签署了上市辅导协议,双方计划在2022年3月前完成上市申请文件的准备。业内人士表示,上市后,蜂巢能源的发展规模将进一步扩张,外供能力强化,加上与长城汽车之间紧密的研发合作,在技术和市场方面有保障。

宁德时代另一名国内竞争对手中创新航(原名“中航锂电”)也正迅速壮大。数据显示,2022年1月,中创新航国内动力电池装车量为1.2GWh,市占率为7.4%,仅次于宁德时代、比亚迪。2021年,中创新航全球动力电池装机量增速为132%,市场份额从2020年的2.3%提升至2.7%。证监会2021年12月披露,已接收中创新航的境外首次公开发行股份材料,中创新航拟赴港IPO。

■ 加快扩产抢市场

动力电池产业近期掀起了扩产潮。中信证券研报表示,到2021年底,宁德时代产能约为235GWh;预计到2025年,公司总产能将超800GWh。根据招股说明书,LG新能源预计到2025年总产能约为450GWh。蜂巢能源发布的战略显示,公司将2025年全球产能规划目标提升至600GWh。2021年,蜂巢能源共计发布7次扩产消息,总投资额达776亿元。目前,蜂巢能源拥有9座电池生产基地,在建产能达到297GWh,其中包括在德国萨尔多州新建的海外电池工厂。

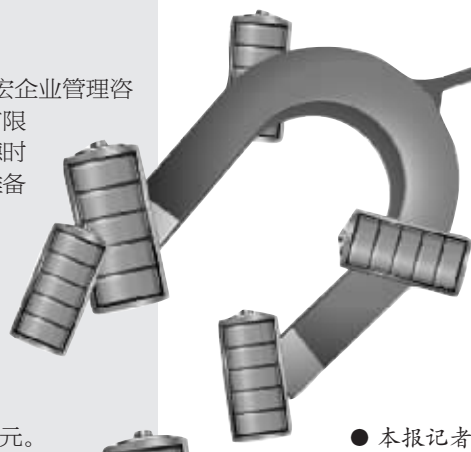
汽车行业分析师陈倩认为,宁德时代的优势在于发展时间早,前期投入多,产能规模大。近两年新能源汽车产业快速崛起、储能需求提升,为宁德时代这样具备规模化量产的企业带来了红利。作为独立发展的电池企业,宁德时代不受客户群限制,而目前蜂巢能源、比亚迪动力电池外供能力较弱,产能也相对不足。

值得注意的是,本次被宁德时代告上法庭的蜂巢能源背后的大股东长城汽车,也是宁德时代的签约客户。资料显示,2021年6月2日,长城汽车与宁德时代正式签署十年长期战略合作框架协议。早在2016年,长城汽车和宁德时代就已开始车型的合作开发,此后双方在哈弗、WEY、欧拉等多个品牌展开了全方位的技术研发和供货合作。

陈倩表示,长期来看,新能源汽车发展已是大势所趋,随着二线电池厂陆续登陆资本市场独立发展,加速产能扩张,其汽车产业背景能为这些企业带来稳定客源订单以及相关技术积累。相较之下,宁德时代如果没有更大的技术或者价格优势,在客户资源方面将会面临流失的风险。

“友商扩产不意味着会增加竞争,有创新材料体系、结构体系的产品,才值得竞争。公司始终通过材料创新、结构创新与极限制造,为客户提供最具性价比的产品。”宁德时代董事长曾毓群近日在投资者调研活动上表示,“产品一次性卖掉不合算,(公司)想通过巧克力电池换电来发展电池租赁模式,以此转型做服务。未来,宁德时代将不仅局限于制造业,还将转型做高端服务业。”

中信证券研报表示,在固态电池、锂金属电池、无钴电池等新技术路线方面,宁德时代均有前瞻性布局预计2022年,CTP、CTC等技术将提升电池能量密度,钠离子电池、换电方案有望加速导入。



● 本报记者 宋维东

第一商用车网日前发布的数据显示,2022年1月,一汽解放重卡销量夺冠,继续保持行业领先地位,竞争优势凸显。作为我国商用车行业的领军企业,一汽解放面对严峻的市场形势,上下保持清醒,坚定首战必胜信心,凝聚合力实现体系联动,厚植优势,进一步提升市场竞争力。

全员“赶春”

为应对激烈的市场竞争,一汽解放研发、生产、销售和服务等各战线全力抢抓春时,为全年良好开局赢得主动。

为确保稳产、高产,顺利完成全年生产目标,一汽解放整车生产车间早早策划春节检修计划,专门成立春节检修工作领导小组,全面负责组织、部署、指挥和协调工作;各单位一把手挂帅,严格保证检修、改造项目效果,为接下来的稳产、高产提供重要保障。

春节生产备战正是一汽解放抢抓春时、力保生产的缩影。春节后,公司各单位就陆续调整到开工状态,为实现一季度“开门红”、完成全年经营目标铆足干劲,奋力冲刺。在全员努力下,一汽解放当前生产呈现良好局面。

中国证券报记者在一汽解放J7整车智能工厂看到,这里的生产十分忙碌。这座智能工厂投产于2021年12月14日。在该智能工厂助力下,一汽解放长春基地整车年产能将达到15万辆。投产两个月来,工厂运行顺畅,有效提升了产能水平,助力一汽解放抢占更多高端重卡市场份额。

值得一提的是,J7整车智能工厂现代化水平领跑行业,让一汽解放全速进入高端化、智能化、国际化顶级汽车智能制造赛道。据悉,J7整车智能装配线采用国际领先的先进制造与检测技术,将汽车制造与5G、工业互联网、大数据、云计算等新技术融合起来,生产更加柔性、智能,达到了工艺可增、产能可调、布局可变、质量可控、自动可用、物流可近、生产可视、信息可通、智能可行的生产效果。

J7是一汽解放的拳头产品,也是世界级载重汽车领域的领航产品。无论在技术水平还是产品性能等方面,J7市场竞争力都十分显著。

正在举行的北京冬奥会上,由一汽解放提供的J7雪蜡车正为延庆赛区雪上项目提供重要保障服务。相关技术人员介绍,运动员在滑雪过程中雪板与雪面摩擦生热会损坏雪板,降低滑行速度。因此,需要专业人员为雪板打蜡。雪蜡车就是专为滑雪运动员提供雪板打蜡服务的特种车辆。

这辆专门为北京冬奥会研制和生产的雪蜡车,实现了多项重要技术突破,有力提升了我国雪蜡车装备制造水平。

体系联动

此前举行的一汽解放“开门红”动员大会指出,2022年将是中重卡行业非常艰难的一年,市场

需求下降较大,完成既定目标的难度不言而喻。公司上下必须一鼓作气、一战到底,决战决胜、抢占先机。

为此,一汽解放着力推动体系联动,形成最大合力。在产品方面,2022年,一汽解放将持续以高端、舒适、可靠、低耗、绿色五大用户核心价值点为指引,推出4个全新平台、14个升级平台,持续提升产品竞争力。此外,以“15333”新能源战略为指引,强化创新研发及产能布局,进一步推动新能源转型。

根据规划,一汽解放在“十四五”期间将投入超过200亿元用于研发,打造以长春为本部的全球化新能源创新基地;此外,将投入超过100亿元打造以“零碳工厂”为标准、以氢能产业集群为特色的燃料电池整车与系统专属基地,建设以风、光绿色能源为特色的纯电动整车与动力电池专属基地,逐步覆盖全国重点市场的新能源资源群。

目前,一汽解放已完成J7、JH6、J6L、J6F等重、中、轻、微、客全系列百余款新能源车产品投放,实现产品引领。

质量方面,一汽解放按照《卓越质量管理体系运营准则》要求,将质量目标逐一分解、落实;扎实推进重点项目,强化国六突破,提升市场快速响应速度;全面建设好质量监察体系,对各单位实物和过程开展质量监察,严保产品质量。

营销方面,面对商用车由增量竞争转为存量竞争的市场形势,一汽解放营销体系将认真落实“54363”策略,即坚决打赢五大战役,全力提升四大品系,加速拓局三大区域,做好六支撑三保障,进一步巩固并提升公司市场地位。

“公司要聚焦产品领航主线,坚持创新驱动和变革驱动,打赢市场领先攻坚战、盈利能力提升攻坚战、数智化转型攻坚战,全面完成全年经营发展各项任务。”中国一汽总经理助理、一汽解放董事长、党委书记胡汉杰说。

蕴藏机遇

第一商用车网相关数据显示,我国重卡市场2022年1月销量环比实现较大增幅,但同比下降明显。总体看,重卡市场今年仍然面临较大挑战,但同时也蕴藏着机遇。

对于2022年的重卡市场,中信证券表示,随着国五车辆销售过渡期结束,此前渠道积压库存的问题显著改善,行业销量有望进一步回暖;国家推行稳增长政策,重卡行业有望受益于基建带来的需求;各地陆续出台的国四车辆限行和淘汰政策也将提升重卡更新需求。

此外,随着国六产品逐步上量,产业链规模效应有望显现,毛利率将逐步恢复,叠加国六产品单价的提升,单车(或单台发动机)净利润有望比国五时代更高。特别是国六排放技术难度大,对车辆和发动机的可靠性、稳定性、寿命、售后要求更高,头部企业将在国六时代获得更高的市场份额,竞争格局料进一步优化。

相关业内人士表示,一汽解放在研发、生产、市场等方面优势显著。面对新的竞争形势,一汽解放凭借深厚的技术积累和完善的产品布局,市场地位有望进一步提升,竞争优势也将不断扩大。

一汽解放:抢抓春时 厚植优势提升市场竞争力



1月新能源乘用车零售量 同比增长132%

● 本报记者 金一丹

数据显示,2022年1月,国内新能源乘用车零售量达34.7万辆,同比增长132%,环比下降27%。同时,1月我国动力电池装车量共计16.2GWh,同比上升86.9%,环比下降38.3%。

乘联会秘书长崔东树表示,2021年12月是新能源汽车补贴退坡的节点,形成高增长、高拉升的情况。从历年看,每年1月零售量较前一年12月环比降幅均较大,目前27%的环比下降仍是较好表现。

市场总体平稳

乘联会数据显示,1月新能源乘用车批发销量达到41.2万辆,同比增长141.4%,环比下降18.5%,与2021年1月的环比降幅特征一致。1月新能源乘用车零售销量达到34.7万辆,同比增长132%,环比下降27%,与2021年1月环比降幅25%的特征基本一致。

受新能源汽车销量影响,动力电池销量同比大增,环比有所下降。中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示,1月,我国动力电池产量共计29.7GWh,同比上升146.2%,环比下降6.2%。其中,三元电池产量共计10.8GWh,占总产量的36.5%,同比上升57.9%,环比下降5.4%;磷酸铁锂电池产量共计18.8GWh,占总产量的63.3%,同比上升261.8%,环比下降6.3%。

装车量方面,1月,我国动力电池装车量共计16.2GWh,同比上升86.9%,环比下降38.3%。三元电池、磷酸铁锂电池装车量分别为7.3GWh、8.9GWh,同比分别上升35.2%、172.7%,环比分别下降34.0%、41.0%。

乘联会表示,新能源汽车市场受到2021年年底集中交车的影响,2022年1月上旬销量表现疲软,但第二、三周有明显回暖。

16.6%

1月,新能源汽车零售渗透率为16.6%,较2021年1月6.8%的渗透率提升近10个百分点。

传统车企表现突出

1月,国内新能源汽车市场渗透率显著提升,自主品牌渗透率遥遥领先。数据显示,1月,新能源汽车零售渗透率为16.6%,较2021年1月6.8%的渗透率提升近10个百分点。其中,自主品牌中的新能源车渗透率为31.4%;豪华车中的新能源车渗透率为10.2%;而主流合资品牌中的新能源车渗透率仅2.5%。

1月,新能源乘用车市场呈现多元化发力的趋势,比亚迪以纯电动与插混双驱动产品夯实自主品牌在新能源汽车市场的领先地位;以上汽集团与广汽集团为代表的传统车企在新能源板块表现相对突出。

乘联会数据显示,1月,厂商批发销量突破万辆的企业有11家,同比增加6家。其中,比亚迪为93101辆、特斯拉中国为59845辆、上汽通用五菱为40007辆、奇瑞汽车为21179辆、吉利汽车为17036辆、广汽埃安为16031辆、上汽乘用车为14414辆、长城汽车为13781辆、小鹏汽车为12922辆、理想汽车为12268辆、哪吒汽车为11009辆。

1月,小鹏汽车、理想汽车、蔚来、哪吒汽车、零跑汽车、威马汽车等新势力车企销量同比和环比表现总体较好,尤其是小鹏汽车、理想汽车、哪吒汽车销量突破万辆,零跑汽车等第二梯队企业也快速上量,达到了5000辆以上的月销量。主流合资品牌中,南北大众的新能源车批发量为13661辆,占据主流合资59%的份额,大众坚定的电动化转型战略初见成效。上汽通用新能源汽车销量为4249辆,表现良好,其他合资与豪华品牌仍待发力。

成本压力上升

乘联会称,近期随着新能源汽车补贴退坡和锂矿等基础资源价格剧烈上涨,新能源车企面临一定的成本压力。

工信部发布的2021年镍钴锂行业运行情况显示,2021年,我国新能源产业快速发展,镍钴锂行业整体呈供需两旺格局,产品价格大幅上涨,进口明显增加。2021年,电解镍、电解钴现货均价分别为13.7万元/吨、36.3万元/吨,同比上涨25.6%、40.1%;碳酸锂、氢氧化锂现货均价分别为12.2万元/吨、11.3万元/吨,同比上涨177%、117%。截至2月16日,电池碳酸锂市场均价为41.4万元/吨,较今年年初上涨超35%,工业级碳酸锂市场均价为39.3万元/吨,较今年年初上涨近40%。

整车厂纷纷通过提价疏导成本压力。1月21日,据比亚迪官方消息,受原材料价格大幅上涨以及新能源购车补贴退坡等影响,比亚迪汽车将对王朝网和海洋网相关新能源车型的官方指导价进行调整,上调幅度为1000元-7000元不等。此次调价将于2月1日起生效,在此之前付定金签约的客户不受此影响。2021年12月31日,特斯拉中国官网显示,Model 3后轮驱动版价格调整为26.5652万元,与此前售价相比上调1万元;Model Y后轮驱动版价格调整为30.1840万元,与此前售价相比上调2.1088万元。

乘联会判断,车企对此应有能力化解压力,新能源车的市场价格预计不会大幅上涨,2022年新能源汽车市场将继续保持较快增长。



视觉中国图片
制图/韩景丰