

# 宁德时代

宁德时代不仅推出了组合换电整体解决方案，还形成了动力电池从生产到回收的整体布局。  
在这场能源革命中，宁德时代能够登顶吗？

■ 文 / 张媛媛

一周之内，宁德时代以“不正当竞争”起诉竞争对手蜂巢能源及其两家关联公司。但事情远不止这么简单，宁德时代作为创业板的风向标，突然被市场抛弃，诸如被美国制裁拉入黑名单、被剔除创业板权重指数、与特斯拉谈崩，市场份额被比亚迪大幅抢占等流言四起。

2 月份开市第一周，宁德时代股价就连续 4 天下跌，周跌幅超过 17%，股价一度跌破 500 元，单周市值蒸发了 2000 多亿。

面对总市值萎缩，宁德时代赶紧发布声明辟谣，对此前出现的负面消息进行了统一回应。在这份声明中，宁德时代表示近期关于宁德时代被制裁、被剔除创业板权重指数、与特斯拉谈崩等消息均属恶意谣言，引发了市场误解曲解，影响了宁德时代企业声誉。

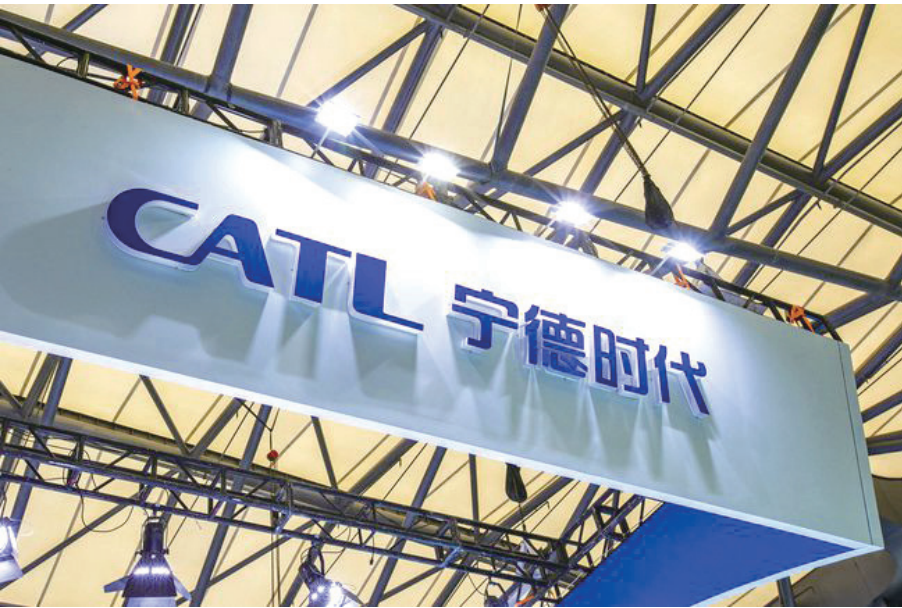
宁德时代作为动力电池界大佬，在动力电池领域地位可见一斑。但面对国内的蜂巢能源、国外的 LG 新能源等竞争对手，宁德时代以攻为守，不仅推出了组合换电整体解决方案，还形成了动力电池从生产到回收的整体布局。在这场能源革命中，宁德时代能够登顶吗？

## 动力电池纷争四起

一直以来，动力电池都呈现“一超多强”的局面。宁德时代从 2017 年开始市占率就位居全球第一，成为了行业龙头企业。比亚迪、中航锂电、蜂巢能源等动力电池企业次之。公开数据显示，2021 年，宁德时代的全球装机量达到了 96.7GWh，市场占有率为 32.6%，位列全球第一，与 2020 年 36.2GWh 的全球装机量相比，同比增长 167.13%。

随着新能源汽车市场渗透率不断提高，动力电池领域的发展空间也更为巨大。根据中汽协的数据，2021 年国内新能源车累计销量为 352.1 万辆，同比增长 157.5%，市占率 13.4%。而据韩国市场研究机构 SNE Research 发布的最新统计显示，2021 年全球动力电池装车量为 296.8 GWh，同比实现翻倍。

与此同时，动力电池领域的竞争也



愈加激烈。国内有比亚迪研发的刀片电池在市场上风生水起；中航锂电、蜂巢能源风头正劲，规划也更为激进；国际有 LG 新能源，今年表示要争夺全球“动力电池大哥”的宝座。此外，新入局者中兴高能、骏盛新能源、华鼎国联也都蓬勃发展，成为搅动动力电池格局的强劲竞争者。

动力电池领域狼烟四起，宁德时代面临着内忧外患。于内，比亚迪刀片电池加速出鞘外供。与襄阳市签署战略合作框架协议，将建设 30GWh 动力电池及零部件项目，从事动力电池电芯、模组以及相关配套产业等产品的研发、生产与制造。

而蜂巢能源虽然 2021 年全球市场份额为 1%，但其前身是长城汽车动力电池事业部，2018 年开始独立运营，目前已在全球拥有 7 个研发中心和 8 个电池基地，并落地了无钴电池、大禹电池、果冻电池等创新成果。

于外，2018 年前后 LG 新能源、松下也纷纷都在中国建立动力电池工厂。LG 新能源今年向北美投资 45 亿美元设厂，并与 Stellantis 集团开展合作。丰田也宣布要在美国投资 34 亿美元，按照规划将于 2025 年投产。国外电池厂商的技术、规模不断扩张，威胁着宁德时代“大哥”的地位。

瞄准新能源时代的汽车供应链，车企、动力电池企业等纷纷出牌，未来的市场竞争格局也充满不确定性。国内、国外的竞争对手加速技术研发、产能扩张。宁德时代的竞争压力也越来越大，技术、价格方面一旦失去优势就会流失客源。

## 宁德时代一家独大难以持续

自 2021 年 7 月以来，磷酸铁锂电池的装车量就超越了三元锂电池，两者之间的差距不断增大。公开数据显示，2021 年三元锂电池装机量累计 74.3GWh，占总装机量 48.1%，同比累计增长 91.3%；磷酸铁锂电池装机量累计 79.8GWh，占总装机量 51.7%，同比累计增长 227.4%。

从市场角度来看，当比亚迪刀片电池问世后，磷酸铁锂电池更是受到追捧。宁德时代在磷酸铁锂的优势逐渐被替代。此外，中航锂电推出了 One-Stop 电池技术、蜂巢能源推出了“短刀片”电池、广汽自研出弹匣电池、长城的大禹电池、蔚来三元锂电池；特斯拉的 4680 无极耳电池等新电池技术，在安全、成本、性能等方面各有特点。

宁德时代在技术上已经没有太多的过人之处，客源也在不断流失。据悉，

小鹏引入了中航锂电作为宁德时代外的又一电池供应商；广汽埃安旗下车型基本采用自研电池，抛弃了宁德时代；特斯拉将采购比亚迪的刀片电池。新能源车企可选的电池种类、电池企业越来越多，宁德时代已经不是唯一选择。

从盈利角度来看，一方面，新能源补贴退坡，新能源车企面临一定成本压力，车企则会通过提升电池性能、多元化选择供应商等措施改善成本压力。其他车企、供应商就能够分走宁德时代“一杯羹”。

另一方面，旺盛的市场需求以及不断进步的研发技术，使电池成本逐步下降，新能源补贴对电池企业的影响相对变小。而动力电池的原材料锂、钴等价格持续上涨。据了解，2020 年下半年至今，碳酸锂、六氟磷酸锂（电解液关键材料）等原材料价格翻了几番。动力电池原材料价格直接影响了电池企业的盈利情况。宁德时代也深受影响。

目前来看，宁德时代占国内动力电池的比重最大，短期内没有对手可以超越。但车企和其他零部件企业都在想方设法抢夺更多红利。宁德时代继续以原有模式提升利润的难度加大，在动力电池领域无法持续做到一家独大，亟须通过新引擎拉动业绩增长。

## 切入换电赛道，宁德时代圆满了？

为拉动业务增长，宁德时代将目光放在了换电市场。今年 1 月，宁德时代宣布推出换电品牌 EVOGO 及组合换电整体解决方案，该组合换电整体解决方案由“换电块、快换站、App”三大产品共同构成。标志着宁德时代完成了从研发、制造、使用、回收的电池全生命周期的闭环。

在宁德时代的换电方案中，所有适配换电的车型都将搭载宁德时代的巧克力电池。宁德时代表示，巧克力电池可以适配目前 80% 的纯电平台车型。与蔚来汽车等品牌的换电服务相比，宁德时代的方案在换电效率、经济性及灵活性上都有提升。但适配宁德时代换电服务的车型要对底盘进行重新设计。

宁德时代董事长曾毓群曾表示，在

换电业务上，想争取 8 万 -12 万这个电动渗透率比较低的市场，不含电池的车价可以做到 7 万，每月电池租赁成本和油费差不多，换电速度也和加油差不多。

值得一提的是，换电市场一直没能实现质的飞跃，主要原因是换电站电池包需要统一电池标准。但对于车企而言，一旦标准制定权旁落到供应商手中，供应商的话语权将大幅提升，车企不会坐视不管，任由供应商发挥。为了阻止这一现象，车企选择在补能上各自为政，自建充换电体系。但不同车型的电池标准不统一，无法建设标准化、规模化的换电体系。也因此，换电体系无法成为主流补能方式。

一位新能源领域研究员表示：“换电体系要成为主流补能方式，需要极具技术、影响力的企业，给出满足市场需求、成本可控且高效适配的换电方案。但目前来看，宁德时代还不具备这些条件。宁德时代切入换电赛道，也仅仅是切入了一个细分市场。目前新能源汽车补能领域没有统一标准，就无法填上补能领域的空白。我们认为，无论是快充、换电都能帮助用户补能。随着新能源汽车渗透率不断提升，未来的补能方式还需要进一步探索。”

换言之，宁德时代切换到换电赛道，是业务延伸扩展，使其形成商业闭环。但从补能领域而言，宁德时代目前无法最大限度统一换电标准。车企各自为政，新能源补能方式越来越多。众口难调，宁德时代目前需要更多客源来尝试换电体系并做出相应调整，能够在补能方面更进一步。

过去的一年，供需错配，预期高涨导致原材料价格大幅上涨。宁德时代在业绩暴增的同时也面临着成本控制和原料短缺的压力。在电池技术还没有成熟的背景下，行业格局还没有完全形成，宁德时代面临着内忧外患的局面。在市场扩大、技术提升的同时，宁德时代又遇上了车企、其他供应商的阻击，所以开辟新赛道布局换电领域。但众口难调，补能领域没有统一标准。宁德时代未来的路也亦步亦趋。[1]

（本文转自蓝鲸汽车）

# FF 首辆准量产车即将下线 计划三季度交付

■ 文 / 徐昊

跳票已久的 Faraday Future（以下简称“FF”）终于有了进一步的实质性进展。

2 月 17 日，FF 官方宣布，FF 91 首辆准量产车于 2 月 24 日上午 8 点发布，下线仪式进行视频直播。

需要注意的是，此次发布的 FF 91 准量产车不同于最终量产车。“多了一个‘准’字，说明还不能交付。按照计划，量产车的交付时间应该在今年第三季度。”一位 FF 内部人士解释道。

正如 FF 车辆生产线工程和高端制造副总裁 Phil Bethel 在倒计时视频中说：“从最开始算，现在已经过去 7 年了，我们的汗水也挥洒 7 年了。”从成立之初，到 2017 年 FF 在拉斯韦加斯正式发布首款量产车 FF 91。这款车经历了太多波折。全球的电动车市场已经发生了翻天覆地的变化。

不久前，特别委员会向美国证券交易委员会（SEC）提交的 8-K 文件显示，

FF 在 SPAC 上市前的声明中，称其收到超过 14000 份订单，但实际只有几百人支付预订款，其他人只是签订预订协议。

FF 相关负责人曾向媒体解释：“公司发布的预订单包含收费预订单和免费预订单两个种类。其中公司收集到超 1.4 万份 FF 91 预订，拥有所有预订用户的信息，这一部分是免费预订数据；公司对外公布的全球 300 辆要约制限量版 FF 91，这一部分是收费预订单。”

尽管如此，FF 却已经开始为第二款量产车做准备。2 月 10 日，FF 宣布与总部位于韩国的汽车制造商 Myoung Shin Co.Ltd. 签订合约，将在 2024 年开始生产 FF 的第二款电动车型 FF 81。

“这项有关 FF 81 的生产协议使得我们能够达成在 2024 年大批量生产该车型的承诺。这也是我们实现盈利道路上最重要的里程碑。”FF 全球 CEO 毕福康表示。

与此同时，FF 也在为自己的“归国”之路做着准备。FF 在中国的法法汽车旗下子公司睿驭汽车（北京）有限公司，



近日发生工商变更，注册资本由 1000 万元人民币增加至 3000 万元人民币，增幅为 200%。

“注册资金的增长通常是为了开展更大规模的业务。”上述内部人士对记

者表示。

值得注意的是，一直悬而未落的 FF 中国总部项目依旧不明朗。财联社曾报道，2021 年 11 月 3 日，FF 全球合伙人、中国 CEO 陈雪峰一行到访长江基金管理

公司，与该公司高管洽谈 FF 战略布局以及中国总部和 FF91、FF81、FF71 等系列车型的整车研发、生产、销售、运营等合作事宜。因此，湖北武汉也成为了继广东珠海之后，FF 中国总部落地的又一个备选项。此外，山西长治也被传出与 FF 接洽的消息。

然而时至今日，FF 中国总部选址仍未确定。反而是在不久之前，同属长江产业投资集团有限公司的长江资本与初创企业宾理汽车达成合作，拟联合设立湖北新能源汽车产业基金（暂定名），总投资超过 100 亿元。

在市场并不明朗的情况下，FF 在资本市场的表现也并不如意。尽管 2021 年 7 月 FF 在纳斯达克挂牌上市，但在上市后近半年的时间，FF 并未真正走出危机，股价从发行价 13.78 美元已经下跌至 4.86 美元，跌幅达到 64.7%。跳票的不仅有 FF 91 和中国总部项目，还有 FF 上市后至今未公布的首个季度财报。[2]

（本文转自财联社）