

## 自建厂or外采 电池配套到底哪种模式好？



随着汽车行业电动化浪潮汹涌，动力电池成为重中之重，将LG化学、松下、宁德时代等一大批亚洲电池企业直送云霄，也让一些整车企业眼热不已，开始涉足电池生产领域。传闻已久的大众集团自建电池工厂一事终于尘埃落定。在日前召开的股东大会上，大众集团表示，将投资近10亿欧元在德国下萨克森州萨尔茨吉特市建设电池工厂，该工厂最早将于2022年底投产。这是继戴姆勒后，又一家欧洲大型汽车企业自主生产动力电池。

### 自建工厂渐成趋势

目前，大众集团的电池供应商包括宁德时代、LG化学、SK Innovation、三星SDI等，大众与这些电池厂商签署了数百亿欧元的电池大单。不过，由于动力电池市场集中度较高，有实力的电池供应商通常与多家整车企业合作，手中握有大量订单，难免出现供应不及时的情况。就像前不久外媒刚刚曝出，由于电池供应短缺，奥迪下调e-tron的既定产能，并计划推迟投产e-tron Sportback版。

在这种情况下，大众集团选择自建电池工厂，也是为了降低对中韩电池厂商的依赖，并为其电动化战略提供强有力的后盾。按计划，到2028年，大众集团将在全球推出约70款新电动车型，且届时将在全球交付2200万辆纯电动汽车，其中一半以上将来自中国市场。大众集团计划到2023年，在电动化、数字化、移动出行服务和自动驾驶领域投资约440亿欧元，其中针对电动出行的投入将达300亿欧元。到2025年，集团产品阵容中预计将有近1/4是电动车型。

在股东大会上，大众集团表示，2019年将是集团“电动化攻势的关键一年”，而中国本土生产的电动汽车有助于大众提升销量。作为大众MEB模块化生产平台上推出的首款纯电动产品，ID.3将于2020年亮相。目前，大众集团在中国规划建设的MEB工厂，即上汽大众安亭工厂和一汽-大众佛山工厂正在紧张建设中，计划于2020年建成投产，届时这两座MEB工厂将为大众集团新增60万辆纯电动汽车的产能。同时，大众集团还表示，计划最迟于2050年全面实现碳中和目标。

略显激进的电动化攻势背后，隐藏的是对动力电池的大量需求。在此次股东大会上，大众集团修订了动力电池需求预期。大众集团此前预计到2025年，其对电池的需求量每年将达150GWh以上，这几乎是2018年中国动力电池出货量的3倍。而现在，大众集团更新了这个数据，改为300GWh。

### 采购电池仍是主流

瑞士银行去年年底发布一份报告预测称，未来全球动力电池市场的需求将会激增，到2025年，全球电动汽车销量将达1750万辆，而电池需求量预计将从去年的93GWh提升至973GWh。

虽然已经有一些整车厂商选择自建电池工厂，但目前在全球动力电池市场，大多数市场份额仍掌握在少数几家电池企业手中，例如日本的松下、GS汤浅，韩国的SK Innovation、LG化学、三星SDI，中国的比亚迪、宁德时代等。这些企业与大多数主流整车厂商都有合作。以宁德时代为例，其不仅掌握了国内不少车企的电池订单，还进入了宝马、奔驰、大众、捷豹路虎等国际主流车企的电池供应链，宁德时代目前正在德国东部图林根州建设电池工厂，2022年投产后将形成14GWh的产能。

日前，沃尔沃宣布与宁德时代及LG化学签订长期协议，以确保未来10年新一代沃尔沃与极星品牌车型的锂离子电池供应，这份订单金额达数十亿美元。“这一协议确保了我们未来10年的电池供应。对我们来说，每个地区都配有两家供应商，也保证了供应链的灵活性。”沃尔沃汽车全球采购部高级副总裁玛蒂娜·布奇豪舍说。2017年，沃尔沃宣布将全面转向电气化，该公司表示从2019年开始所有车型都推出电动版，并表示他们的目标是到2025年底，电动汽车占到集团总销售量的一半以上。

可见，沃尔沃的电池大单是与其电动化的整体战略相吻合的。那么，为什么沃尔沃会选择宁德时代和LG化学？沃尔沃首席执行官塞缪尔森表示，主要是这两家供应商的产能优势巨大。他还补充称，沃尔沃采购的电池数量“与去年全球电池供应总量大致相同”。宁德时代方面则表示，将在瑞典派驻当地团队为沃尔沃提供本土化服务，在此次合作中，还将遵循沃尔沃的可持续发展战略要求，使用清洁能源进行电池生产，并对原材料供应链进行追踪管理，帮助沃尔沃提高整体供应链的效率、可持续性和透明度。

### 掌控话语权是关键

实际上，即使是在电动汽车领域独领风骚数年的特斯拉，电池供应也是限制其产能的重要瓶颈。特斯拉此前多次出现车辆交付延误的情况。此时，无论情况是否属实，特斯拉首席执行官马斯克给出的理由中最常见的就是其电池供应商松下无法提供足够的电池。为此，特斯拉和松下专门合资在美国内华达州建立了超级电池工厂。

除了供应问题，作为电动汽车的重要部件，电池对电动汽车成本影响颇大。通过自产电池，加强对电池生产原材料以及生产环节的把控，有助于企业更好地控制电动汽车的生产成本，话语权更大。大众集团对外透露，他们将继续在欧洲建设动力电池工厂，以确保其“电动化攻势”得以顺利实施。

在欧洲市场，戴姆勒更早走上了自产电池的道路。虽然戴姆勒计划到2030年为电池电芯采购投入200亿欧元，但戴姆勒同时也拥有电池工厂，并不断扩建。其中，戴姆勒位于德国卡门茨的首家动力电池工厂已投产。

戴姆勒希望通过在全球范围内采购动力电池单元，以掌握最前沿的技术，而自家则专注于电池组装。戴姆勒去年年底透露，未来将投入巨资打造动力电池生产网络，涵盖三大洲8家动力电池工厂。位于德国斯图加特和辛德芬根的电池工厂即将建成，另外3家分别位于泰国曼谷、美国阿拉巴马州、中国北京。此外，不久前有外媒报道称，戴姆勒今年将在波兰建立一家电池工厂，从而将其全球电池生产网络扩大至9家。

毫无疑问的是，整车企业进军电池生产领域，一方面将会极大促进整个汽车产业向电动化转型，另一方面也将引发车企与动力电池巨头之间的激烈博弈。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/140073.html>