比亚迪和宁德时代争霸：新能源车全线作战

文 | 安丽敏

8 月 31 日，中国工程院发布 2023 年院士有效增选候选人名单。宁德时代（300750.SZ）首席科学家吴凯和比亚迪（002594.sz）首席科学家、总工程师廉玉波同时名列其中。行业人士心领神会：两家电池巨头相互比拼，瑜亮情结无处不在，最高学术荣誉也不放过。

两家企业战况胶着。据中国汽车动力电池产业创新联盟（下称“电池联盟”）统计，2023 年前七个月，两家企业分别占据国内 43.1% 和 29.7% 的市场份额。韩国机构 SNE Research 的数据显示，同期，宁德时代和比亚迪在全球市场占有率分别为 36.6%16%。

两家企业的英文简称分别是 BYD 和 CATL。“国内除了 B 公司，谁真正有能力和 C 公司叫板呢？“一名电池材料企业人士称，前七个月在国内排名第三的动力电池企业只有 8.55% 的市场份额，而占据 1% 市场份额的企业就能排进前十名，可见国内市场已经形成两强争霸的局面。

当前电池市场增速整体趋缓，而比亚迪攻势不减。电池联盟数据显示，2022 年，宁德时代在国内市占比为 48.2%，比亚迪为 23.5%。2023 年前七个月，宁德时代的市场份额跌去 5.1 个百分点，比亚迪增长 6.2 个百分点。在磷酸铁鲤电池细分市场，比亚迪还成功超车宁德时代，市占率跃居第一。

按照正极材料划分，动力电池主要有三元电池和磷酸铁锂两类，二者各有优势，三元电池能量密度高、快充性能好，但使用贵金属多，成本比磷酸铁鲤电池高出约 10%。

比亚迪主攻磷酸铁鲤电池，宁德时代能力均衡，尤其在三元电池市场占据绝对优势。但近几年，磷酸铁鲤电池凭借价格优势逆转成为市场主流，比亚迪高歌猛进，宁德时代受到挤压。

一名车企技术负责人说，在国内市场，比亚迪新能源乘用车一家独大，占据份额超三分之一，整车业务拉动自身电池增长。宁德时代在其余三分之二市场中和众多对手拼杀，而且比亚迪电池还在加快向外供应。

比亚迪正在形成整车和电池业务互相促进的良性循环。9 月 5 日，瑞银证券发布报告称，依靠垂直整合优势，比亚迪的成本控制能力甚至领先特斯拉 (NASDAQ: TSLA)。特斯拉恰好是宁德时代第一大客户。

双方的竞争还延伸到海外市场。2023 年上半年，宁德时代整体营业收入增速为 67.5%，其中海外业务营收同比增速高达 195%。比亚迪开始向特斯拉柏林工厂供应电池，计划在韩国与当地企业共同投资建设一座电池工厂。德国和韩国媒体分别报道了上述消息。9 月 4 日，宁德时代创始人曾毓群和比亚迪创始人王传福同时出现在德国慕尼黑车展上。

市场环境变化和比亚迪扩张对宁德时代造成的压力正在逐步显现。2023 年上半年，宁德时代总产能为 254 吉瓦时 (GWh)，产能利用率降至 60.5%，相比 2022 年全年下降近 23 个百分点。7 月 25 日，宁德时代在业绩说明会上解释称，上半年是行业淡季，产能利用率会在下半年逐步提升。

宁德时代开始反击。8 月 16 日，宁德时代大张旗鼓发布可实现超快充的磷酸铁锂“神行电池”。同时，宁德时代 M3P 电池即将量产装车。行业人士将这种电池称为磷酸锰铁锂电池，它被认为是磷酸铁锂电池的升级版。

汽车市场正笼罩在价格战的肃杀气氛下，宁德时代希望凭借技术获得高溢价的努力越来越难奏效。一名二线电池企业人士判断，宁德时代产能激进扩张，无法承受市场份额持续下跌，到了某个临界点，肯定会挑起价格战。两家多年暗战，终会正面碰撞。

比亚迪和宁德时代有相似之处，各自创始人的人生轨迹也多有重合。王传福和曾毓群分别出生于 1966 年和 1968 年，大学毕业后都有一份体面又稳定的工作。二人先后选择辞职创业，并依靠电子消费品电池获得成功。

但两家企业又逐渐走上不同的发展方向。王传福从电池跨界造车，2022 年一跃成为中国新能源汽车龙头；曾毓群从消费类电池转战动力电池，坚持电池主业不变，自 2017 年起在全球动力电池领域称王。

一名早期与他们交往密切的人士说，两家企业内在“基因”不同导致后来的差异。

比亚迪刚开始做电池、造车时，不介意先做模仿者和追随者，使用人海战术，抓住一切机会“先把产品推向市场再说”。宁德时代脱胎于新能源科技有限公司 (Amperex Technology Limited，ATL)，ATL 创始人之一是中国台湾人陈棠华，他曾经是曾毓群的上司，后带领曾毓群等人一同创业。陈棠华曾在美国求学，爱较真，更钟情先进技术，这些特点都潜移默化影响了曾毓群和宁德时代。

这名人士不愿意预测今后哪家公司更有机会胜出。他认为，王传福和曾毓群各有所长两家公司都可以练成绝世高手”。

比亚迪高歌猛进

据电池联盟数据，2023 年前七个月，在国内磷酸铁锂电池市场，比亚迪的份额从 2022 年底的 37.1% 增长至 43.6%，宁德时代的份额从 43.6% 降至 34.5%。同期，国内磷酸铁锂电池和三元电池装车量占比分别是 68.1% 和 31.8%。在磷酸铁理电池市场以较大差距落败，对宁德时代来说是危险信号。

这是一场比亚迪“蓄谋已久”的赶超。2020 年 3 月，比亚迪发布磷酸铁电池新产品“刀片电池”。这款电池形状扁平，可以紧密排列，节省电池组空间，提高单位体积能量密度。

刀片电池是结构创新技术。一名电池企业技术高管介绍说，电池结构设计要留出电池接口，同时满足散热和电池堆叠等要求。刀片电池选出了在一定体积下最佳的电池尺寸，并且解决了工艺制造等问题。同样是为了提高电池包能量密度，宁德时代应用了 CTP (Cell To Pack) 电池结构技术，即电芯直接集成为电池包，中间不需要电池模组。

本来是技术层面势均力敌的较量，演变成了磷酸铁锂电池与三元电池的对决，并间接指向宁德时代。在刀片电池发布会上，比亚迪第一次公开展示了电池“针刺实验”。实验是用一根直径 5 毫米的耐高温钢针，以 25 毫米 / 秒的速度，贯穿不同电池。三元电池发生剧烈燃烧，磷酸铁锂普通规格电池无明火，但有烟；刀片电池烟火皆无。比亚迪此后又分批邀请同行和媒体参观电池工厂，不断重复这一实验。

“宁德时代是三元电池绝对龙头，比亚迪这个实验的指向很清楚，并且准确抓住了消费者对于电池安全顾虑的最大痛点。”前述车企技术负责人称。刀片电池通过结构改进缩小了磷酸铁锂电池与三元电池的能量密度差异，发布时机也踏准了市场节奏。2019 年 6 月，新能源汽车购置补贴大比例退坡，整车企业不敢把损失转移给消费者，电池成本问题显现。现在回过头来看，推出刀片电池是比亚迪新能源汽车扭转局面的转折点。

宁德时代内部人士说，宁德时代一开始有些不以为然：“为什么要专门讲安全，这不是最基本的要求吗？”事情的发展出乎宁德时代预料，针刺三元电池瞬间起火燃烧的画面极具冲击力，引起消费者对三元电池的恐慌情绪。

在工程技术层面，针刺实验存在较大争议，但在市场上取得了压倒性胜利，效仿者众多针刺、浸水、枪击等五花八门的极限测试手段成为各大企业电池发布会标配。

随着充电基础设施逐步完善，电动汽车续航里程不再是最重要的市场竞争点，三元电池能量密度高的优势遭到削减。在众多因素助推下，磷酸铁锂电池市场份额一步步走高。据电池联盟统计，2020 年国内三元电池和磷酸铁锂电池装车量份额分别是 61.1% 和 38.3%，2021 年变为 48.1% 和 51.7%。2022 年三元电池占比降至 37.5%，磷酸铁锂电池提升至 62.4%。

磷酸铁锂电池技术门槛较低，比亚迪用针刺实验把宁德时代的技术护城河

撕开了一道突破口。磷酸铁鲤电池代替三元电池成为市场主流，意味着比亚迪和其他电池企业获得市场机会。2020 年下半年，新能源汽车市场复苏后进入高速增长轨道，电池行业吸引众多企业和资本参与，磷酸铁鲤电池基本上是其首选。

宁德时代也有磷酸铁鲤电池产品。不愿具名的行业人士称，宁德时代电池品质的一致性很高，因此不允许车企挑选电池，产品下线完成必要工序后即发给车企。有的二、三线电池企业自知产品质量无法与宁德时代相比，便主打“服务到家”，且允许车企挑选好电池。

一家初创车企动力总成负责人称，国内电池产业链完善，其他企业的产品价格低，质量也“差不到哪里去”，车企很容易动摇。

比亚迪也积极参与电池市场角逐。2020 年 12 月，比亚迪剥离电池业务成立弗迪电池有限公司，寻求独立上市。证券市场监管部门要求这类企业降低与母公司的关联交易比重，这意味着比亚迪电池要加大向外供应比例。

2023 年 7 月，一汽集团与弗迪电池合资公司的第一个电池包下线，弗迪电池和一汽集团分别在合资公司持股 51% 和 49%。低调选用弗迪电池的企业数量更多。比亚迪方面曾不无自豪地说，几乎所有车企都在与比亚迪接触，希望使用刀片电池。

在市场高速增长时，两强竞争还能共同做大蛋糕，但 2023 年情况不同。2022 年底，新能源汽车中央财政补贴完全退出。2023 年开年，新能源汽车市场即上演价格战。

此外，整车市场结构出现显著变化。中国汽车工业协会数据显示，2022 年纯电动汽车销量为 536.5 万辆，同比增长 81.6%；插电式混合动力汽车销量为 151.8 万辆，同比增长 151.6%。2023 年上半年，两类产品的销量增速进一步分化。纯电动汽车销量为 271.9 万辆，同比增速降至 31.9%；插电式混合动力汽车销量为 102.5 万辆，同比增速达 91.1%。

正是比亚迪引领市场主流从纯电转向插电式混合动力技术路线。在上半年国内混动市场中，比亚迪占据了半壁江山。相比纯电产品，混动车辆搭载电池数量少得多。比亚迪可以靠整车销售平衡单车搭载电池数量减少形成的缺口，宁德时代并没有整车业务。

市场技术路线从三元为主切换到以磷酸铁鲤为主，又从纯电动向插电式混合动力转换，一系列变化增大了宁德时代产能放空压力。2023 年半年报披露，宁德时代共有电池总产能 254 吉瓦时 (GWh)，其中在建产能为 100 吉瓦时 (GWh)。电池联盟数据显示，2023 年上半年，国内电池总销量为 256.5 吉瓦时 (GWh)，除去储能和出口，动力电池总装车量为 152.1 吉瓦时 (GWh)。

前述二线电池企业人士称，宁德时代一家的产能就可以供应国内全部电池需求，现在市场空间还遭到压缩，压力可想而知。

垂直整合制胜

比亚迪在 2022 年加冕国内新能源汽车“销冠”。2023 年前八个月，比亚迪继续冲刺，销售了 179.2 万辆新能源汽车，同比增速高达 83.1%。一名传统车企人士认为，销量自带流量属性，“这就像去外面吃饭，一般大家会认为，哪家餐厅人多，哪家的饭菜就更好吃”。他感叹，比亚迪已经起势，近两年内看不到敌手。

就电池业务来说，比亚迪和宁德时代之间形成了不对称竞争。据前述二线电池企业人士介绍，销量上规模的新能源车企屈指可数，电池企业需要使尽浑身解数绑定这些客户。宁德时代尽管有先发优势，但供应商与车企之间的鸿沟并不容易弥合。

熟悉比亚迪的人士说，比亚迪奉行垂直整合策略，除了轮胎、玻璃，几乎什么都要自己做。瑞银证券日前发布车辆拆解报告，认为比亚迪零部件自制率高达 75%。“比亚迪既懂汽车对电池的需求，又清楚电池的短板和边界，就可以推出汽车整体系统解决方案，将电池性能发挥到极致，又能掩盖它的缺点。”这名人士说。

另一名曾在比亚迪工作过的人士比喻称，假设前方就是悬崖，比亚迪清楚自己的极限，虽然离得很近，但有信心不会掉下去。作为车企的外部供应商，宁德时代要重点考虑自我保护，和悬崖保持更远距离。“一个是完全放开了打，一个是在收着打。”这名人士说。

电池供应商采取保守策略是不得已而为之。供应商和车企之间签有商务合同，其中包含售后索赔等条款。一旦车辆发生事故，车企和供应商要厘清责任。倘若电池企业担责，赔偿金额有时会是天价，电池企业不得不慎之又慎。

例如美国通用汽车电动车型曾发生充电自燃事故。2021 年 10 月，通用汽车宣布和电池供应商 LG 新能源达成协议，由 LG 新能源承担大部分车辆召回损失，金额高达 19 亿美元（约合人民币 138.2 亿元）。

汽车和电池业务就像比亚迪的左右

手，不存在售后索赔争议风险。上述二线电池企业人士称，得益于内部闭环，比亚迪的两大业务还可以真正实现“磨合改进”，而车企和外部供应商的关系经常会演变成“摩擦伤害”。

这名人士举例称，国内一家头部本土车企曾经与孚能科技（688567.SH）合作一个电池开发项目，孚能科技清楚技术上并不可行，但当时这家车企是第一大客户，孚能科技为了保住订单，无去如实陈述困难，只得硬着头皮推进，项目以失败告终。

“大部分车企的人不够了解电池，经常站在甲方角度提出很多不合理要求。实际上，如果双方能把思路上升到整车系统层面，就能找到更好的解决方案，但电池企业是乙方，不能否定车企。”这名人士说。

相比其他电池企业，宁德时代的苦恼少一些，在过去几年，若干车企追着它寻求合作。当时宁德时代相对强势，行业里流传着各种宁德时代与车企不合传闻。

宁德时代曾经是蔚来汽车（NYSE: NIO）独家电池供应商，但宁德时代电池价格较高，还要求车企缴纳产能保证金，同时有传言称，宁德时代不配合蔚来汽车开发半固态电池，因此双方关系一度走入低谷。

此后，蔚来汽车投资了一家初创电池企业，谋划自产电池。没过多久，蔚来汽车意识到半固态电池并不如想象中美好，自产电池亦不简单。蔚来汽车相关负责人曾在一个公开场合坦承，试了才更加理解电池供应商。2023 年 1 月，蔚来汽车宣布与宁德时代签署五年全面战略合作协议。

然而，与车企之间的历史纠葛不容宁德时代忽视。一名车企技术负责人至今对宁德时代的产能保证金要求愤愤不平。“这改写了汽车行业多少年来的规则。”这名负责人说。

原材料价格联动机制也让车企心生抱怨。2022 年一季度，迫于原材料价格上涨压力，宁德时代要求车企签字同意新的定价办法。在这套机制下，宁德时代“旱涝保收”，原材料价格涨幅会基本同比例传递给车企，车企无法再向销售终端传递，只能苦苦挣扎。2022 年 7 月，广汽朱团（601238.SH）童事长曾庆洪在公开场合喊话，车企在给宁德时代打工。

2023 年以来，新能源汽车价格战愈演愈烈，部分车企亏损状况加剧，而宁德时代上半年净利润高达 207 亿元。上述车企技术负责人透露，宁德时代电池报价比其他企业高出约 5%。

新能源汽车销量快速增长时，电池行业整体产能不足，像宁德时代这样能够保质保量供应的企业更是凤毛邀角，车企即便认为宁德时代抛出的是“不平等条款”，也只能照单全收。

伴随大晕新增产能集中涌入，车企现在有了更多选择，不少车企引入其他电池供应商制约宁德时代。近日有媒体报道称，小米汽车选定了电池供应商，中创新航（03931.HK）是“一供”，宁德时代是“二供”。中创新航和宁德时代对此均不予置评。蔚来汽车也已确定中创新航为其新产品平台供应商。

据不愿具名的车企高管介绍，汽车零部件众多，缺了哪个都不能下线，汽车公司最不能接受被某个零部件供应商“卡脖子”。“双供”乃至“多供”策略也是为了激发供应商相互竞争，压低采购价格。

前述车企技术负责人称，大部分车企愿意继续保持与宁德时代合作，它的制造管理水平确实世界一流，然而车企也需要向残酷的市场竞争低头，“用别家电池就能少亏点”。

宁德时代对上述情况感到委屈。接近宁德时代的人士说，从 ATL 时期开始，苹果下发订单都会预付部分订金。本田汽车为了锁定电池供应，即投资入股宁德时代，并定制了产线产能。

在宁德时代看来，产能保证金制度不是“霸王条款”。“电池产线是重资产投资，金额高达数亿元。宁德时代倘若按照车企定制要求建设了产线，生产出的电池就不能供应其他客户，一旦车企因为市场情况变化不提货怎么办？”上述人士反问。

相比宁德时代和车企之间互相掣时，比亚迪要自如得多。早期与王传福频繁来往人士称，汽车与电池垂直整合并非王传福预先设计好的技术路线，而是比亚迪在产品和技术层面广泛押注试水的结果，现在比亚迪官方将这种战略称为“构建技术鱼池”。

“宁王”反击

刀片电池并非金刚不坏之身。网络上出现过多起反映比亚迪新能源汽车起火的照片和视频。比亚迪官方没有公开回应过这些事故，也没有披露起火原因。就此询问比亚迪亦未得到答复。

行业里针对这些事故有多种分析。一名曾在比亚迪工作过的人士认为，刀片电池形状扁平，电池极片要堆叠好之后从侧面最薄处装进去，再焊接封口，“电池极片是将电池正负极材料搅拌成浆再涂覆到铝箔或铜箔上，精度要求非常高，这些薄薄的极片填装进入刀片电

池壳体并不容易。”这名人士认为，如果刀片电池出现自燃，大概率是生产制造过程出现瑕疵。

也有电池企业技术人士认为，刀片电池尺寸设计需要改良。据比亚迪官方披露，刀片电池长度接近 1 米。这名人士认为，尺寸不仅关系到电池布局，也会影响电池内阻，关联热失控几率。他说，比亚迪下一代刀片电池改短了尺寸。

比亚迪对此回应称，公司自主设计开发了刀片电池生产设备，能够满足生产精度要求，为了透应车辆布局，刀片电池本来就有多种规格，不存在“更改”。

前述二线电池企业人士称，以现有的电池技术看，还没有哪家企业可以担保自己的产品不起火。在他看来，比亚迪能够不被起火事故所累，是得益于比亚迪整车业务不会追究自身电池业务的责任。

事物皆有两面，由于没有外部压力，比亚迪提升改进电池产品的动力可能不足。一名行业人士称，特斯拉应用比亚迪刀片电池后发现，个别技术指标不及宁德时代，已经将部分供应份额转给宁德时代。特斯拉对供应商信息披露有严格限制条款。比亚迪对此不予置评。

同时，比亚迪通过针刺三元电池一战成名，也让自身电池技术路线局限在磷酸铁锂领域。

据了解，比亚迪早期曾研究开发多种材料体系电池，其三元电池产品曾向福特汽车在中国市场销售的电动车型供货。比亚迪生产制造三元电池可能面临困难，现在它已基本明确只开发磷酸铁锂电池。

当前市面上的高端车型普遍选用三元电池。一家初创车企人士说，磷酸铁锂电池的能量密度有天花板，三元电池能量密度更高，有利于降低车重，车辆因此具有更好的加速表现。此外，三元电池更能适应低温环境，充电速度也有明显优势。他认为，高端车型消费者会更加在意这些电池的性能。

比亚迪正在筹划产品和品牌向上，先后推出“腾势”“仰望”等子品牌，其中个别车型售价有可能达到百万元级别。磷酸铁锂电池能否支撑价格有待观察。上述初创车企人士称，比亚迪高端车型很少介绍充电速度等指标。据他了解，市面上一些车型只要充电 10 分钟，电量就能从 10% 增加到 80%，比亚迪的产品还有明显差距，

王传福曾建议用“一车多枪”策略提高充电速度，即使用两个甚至更多充电桩同时给一辆车充电，这一建议引发业内争议，从业人士并不欣赏这种变通态度。

比亚迪回应称，磷酸铁锂电池和三元电池没有高低端之分，车企选择电池有多种考量因素，豪华车型也开始使用磷酸铁锂电池。另据了解，比亚迪下一代磷酸铁锂电池的充电速度将有所改善。

宁德时代希望“以己之长攻彼之短”。9 月 1 日，宁德时代宣布，理想汽车 (NASDAQ:LI) 的纯电动旗舰车型 MEGA 将搭载其超快充三元电池，充电 12 分钟可增加 500 公里续航。理想汽车纯电动车型全部主打高压快充，旨在打消消费者充电顾虑。

接近华为智选车部门的人士亦说，宁德时代是华为智选车合作车企第一优选供应商，这些企业采购宁德时代电池没有任何折扣，“惟一的要求是不能出现车辆起火事故”。他认为，宁德时代有能力兼顾性合轿和安全，其他电池企业未必能够做到。

9 月 4 日，奔驰在慕尼黑车展发布即将量产的电动车型 CLA。奔驰称，这款车型将同时使用高性能三元电池和磷酸铁锂电池，充电 15 分钟可增加 400 公里续航。随着注重快充性能的高端车型陆续上市，三元电池有望收复部分失地。

同日在慕尼黑车展，宁德时代向海外车企展示了超快充磷酸铁锂“神行”电池。不愿具名的车企采购人士称，这款电池兼顾了性能和成本，对车企来说比较有吸引力。

最近几年，宁德时代也在通过投资入股整车企业等方式，向比亚迪学习垂直整合。

8 月 16 日，初创车企阿维塔宣布将搭载宁德时代神行电池。宁德时代是阿维塔第二大股东。宁德时代还在开发电池与汽车底盘集成的 CTC(Cell To Chassis) 技术，可能通过一家宁德时代投资的车企率先投入市场。

宁德时代仍在积极开拓新领域，意在抢占消费者心智，理想状况是像英特尔之于笔记本一样。“如果 CATL Inside 能帮助汽车卖得更好，就会从根本上影响车企采购决策。”接近宁德时代的人士说。要实现这一点并不简单，电池的品质和寿命都只能等消费者买车以后再体会。

2022 年 1 月，宁德时代发布换电服务品牌 EVOGO，计划建设换电运营网络，朝着电池资产运营商方向迈进。宁德时代当时称，在换电生态中，电池是最有价值的流通资产，其寿命、品质会直观展现出来。对公司来说，换电网络也会成为和消费者直接沟通的渠

道。

前述二线电池企业人士指出，宁德时代最大也最容易被人忽视的优势是规模。技术创新的前提是发现需要解决的问题，宁德时代电池的实际应用规模最大，遇到各类问题的几率就更高。他认为，短时间内，宁德时代的规模优势很难被赶超，就连比亚迪的电池应用规模和多样性也无法与宁德时代相比。

市场洗牌在即？

上述人士称，对于国内市场，曾毓群心里有一条份额底线，很有可能是40%，市场份额如果跌破底线，宁德时代就会选择牺牲利润，祭出杀手锏，发动价格战。

2023 年前七个月，宁德时代在国内的份额距离上述人士猜测的底线已经不远。宁德时代没有回应公司内部是否有市场份额底线，也拒绝透露是否会采取降价策略保份额。

实际上，宁德时代已经采取了变相降价措施。2023 年 2 月，国内新能源汽车市场掀起价格战，宁德时代向战略合作客户推介“锂矿返利”（后改为“锂矿共享”）计划。该计划的核心意图是出让原材料环节部分利润，锁定合作车企未来较大比例电池采购份额。7 月 25 日，宁德时代称，已有客户签署锂矿共享计划，其他客户也在沟通推进中。

电池行业对宁德时代直接降价亦有共同预期。SNE Research 在 9 月 5 日发布的数据显示，7 月全球动力电池装车量整体环比下跌 12.1%，宁德时代环比下跌 18.9%，跌幅超过整体水平，比亚迪环比微增 0.1%。在市场份额方面，宁德时代 7 月占比环比下跌近 3 个百分点，而比亚迪提升了 3.3 个百分点。

前述车企采购负责人称，2023 年以来，市场竞争刀刀见血，车企降成本压力巨大，电池占据电动汽车 30% 至 40% 的成本，是绝对大头，电池降价对车企控制成本至关重要。

8 月 16 日，宁德时代展示了最新第八代生产线技术。据其披露，新产线所需人员数量下降 70%、速度提升 300%，每 10 亿个电芯才会有 1 个出现质量问题。这些指标如果没有夸大，表明宁德时代的生产效率甩开了对手一个身位。不愿具名的行业专家称，产品良率直接影响企业成本，宁德时代确实具备技术降本的实力。

在利润空间方面，宁德时代尚有回旋余地。2023 年半年报显示，欣旺达（300207.SZ）、亿纬锂能（300014.SZ）、国轩高科（002074.SZ）和中创新航的动力电池毛利率分别为 15.5%、14.1%、13.2% 和 9.6%，其他电池企业毛利率多为个位数。宁德时代动力电池业务毛利率为 20.4%。比亚迪不单独披露电池业务盈利情况。还有众多电池企业没有上市，外界无法了解其财务状况。

宁德时代既有降价压力，也有能力发动价格战，曾毓群一旦“开火”，电池市场将掀起腥风血雨。上述行业专家称，前两年，由于新能源汽车和储能市场连续爆发，电池行业吸引大量热钱和企业涌入。他认为，这些企业很快就会遇到生存困境，“今年下半年市场洗牌就会开始”。

一名汽车行业资深人士认为，整车企业在“红海”搏杀，电池企业能够活下来的自然更少。如果今后市场上有 10 家汽车企业，能留下来的电池企业不会超过 5 家。

前述二线电池企业人士担心，宁德时代与比亚迪两家巨头正式交火之际，就是行业淘汰赛的发令枪响之时。“老大和老二打架。受伤的往往是其他排在后面的企业，他不愿意看到这一天到来。

这名人士指出，新能源汽车和储能等行业当前处于波动期，长期来看，整体市场仍在扩张历史阶段。中国电池企业正在利用供应链优势集体向海外市场扩张，有机会在全球范围内继续取得市场增量，存量博弈绝非上策。

不愿具名的行业专家亦称，价格战不是理性的市场竞争方式。他以 2023 年 3 月启动的整车价格战解释称，车企会将降价压力传递给供应商，供应商只能被迫降低产品配置或品质，“不仅产业链一损俱损，消费者利益最终也会受损”。这名专家称，企业保留合理利润才能将更多资金投入技术研发，跳出低水平拼杀。

电池技术还有巨大的进步空间，一些新技术大规模应用后，有可能改写市场格局。例如，日本政府牵头制定了《蓄电池战略》，一方面建设电池产能积极追赶汽车转型浪潮，另一方面举全行业之力研发下一代电池技术。日本在材料科学领域有深厚积淀，宁德时代和比亚迪需要拿出足够精力做好应对准备。

MFC