

# 2023年中国动力电池最新江湖地位排名

文 | 涂彦平

综合各方数据，2023 年，我国新能源汽车销量为 949.5 万辆，同比增长 37.9%。其中，新能源乘用车零售销量为 773.6 万辆，同比增长 36.2%，全年渗透率为 35.7%。

高速增长的新能源汽车行业，带动动力电池装车量不断走高，2023 年全年动力电池装车量为 387.7GWh，同比增长 31.6%。不过，整个动力电池行业去库存压力较大。行业集中度仍在进一步提升，2023 年全年共有 52 家动力电池企业实现装车配套，而上一年是 57 家。

## 装车量走高，去库存压力大

中国汽车动力电池产业创新联盟公布了 2023 年动力电池信息，我们先来看一组数据：

2023 年，我国动力电池和其他电池全年合计产量为 778.1GWh，同比增长 42.5%；全年动力电池销量为 616.3GWh，同比增长 32.4%；全年动力电池出口量为 127.4GWh，同比增长 87.1%；

表 1 2021–2023 年我国动力电池装车量

| 年份     | 装车量 (GWh) | 同比      |
|--------|-----------|---------|
| 2021 年 | 154.5     | 142.80% |
| 2022 年 | 294.6     | 90.70%  |
| 2023 年 | 387.7     | 31.60%  |

数据来源：中国汽车动力电池产业创新联盟

全年动力电池装车量为 387.7GWh，同比增长 31.6%。

装车量和销量、产量之间存在很大差距，由此可以看出，动力电池的库存很高。如果再加上上一年没有消化的库存，实际库存数字可能更加惊人。

这与机构 EVTank 的统计一致。伊维经济研究院研究部总经理、中国电池产业研究院院长吴辉曾表示，电池行业 2023 年的关键词是“产能结构性过剩”和“去库存”。

他认为，从 2023 年初到 2023 年第三季度，整个电池行业去库存的力度还是不够大，“库存要降到合理的水平，可能要到 2024 年下半年”。

如果拉长时间来看，2021 ~ 2023 年，我国动力电池装车量依次为 154.5GWh、294.6GWh、387.7GWh，逐年走高，不过，增速是在逐年放缓。2023 年，我国新能源汽车销量为 949.5 万辆，同比增长 37.9%。动力电池装车量的走势与新能源汽车销量的整体走势也是吻合的。磷酸铁锂和三元锂两种不同材料的电池一直呈现此消彼长的竞争态势。自 2021 年磷酸铁锂装车量占比超过三元锂后，磷酸铁锂的市场份额持续扩大。

2023 年，磷酸铁锂电池装车量大约是三元锂电池装车量的 2 倍。其中，三元锂电池装车量为 126.2GWh，

表 2 按材料类型划分的 2023 年动力电池装车量

| 材料种类 | 装车量 (GWh) | 占比     | 同比     |
|------|-----------|--------|--------|
| 三元键  | 126.2     | 32.60% | 14.30% |
| 磷酸铁锂 | 261       | 67.30% | 42.10% |
| 其他   | 0.4       | 0.10%  | -3.90% |

数据来源：中国汽车动力电池产业创新联盟

表 3 2023 年国内动力电池企业装车量前五名

| 排名 | 相比上年排名变化 | 企业     | 装车量 (GWh) | 占比     | 同比     |
|----|----------|--------|-----------|--------|--------|
| 1  | 0        | 宁德时代   | 167.1     | 43.11% | 48.20% |
| 2  | 0        | 比亚迪    | 105.48    | 27.21% | 23.45% |
| 3  | 0        | 中创新航   | 32.9      | 8.49%  | 6.53%  |
| 4  | ↑ 2      | 亿纬锂能   | 17.26     | 4.45%  | 2.44%  |
| 5  | ↓ 1      | 国轩高科   | 15.91     | 4.10%  | 4.52%  |
| 6  | ↑ 1      | 蜂巢能源   | 8.69      | 2.24%  | 2.07%  |
| 7  | ↑ 2      | LG 新能源 | 8.34      | 2.15%  | 1.77%  |
| 8  | ↓ 3      | 欣旺达    | 8.3       | 2.14%  | 2.62%  |
| 9  | ↓ 1      | 孚能科技   | 5.94      | 1.53%  | 1.82%  |
| 10 | ↑ 2      | 正力新能   | 5.39      | 1.39%  | 0.80%  |
| 11 | ↓ 1      | 瑞浦兰钧   | 5.12      | 1.32%  | 1.53%  |
| 12 | ↑ 1      | 多氟多    | 2.14      | 0.55%  | 0.60%  |
| 13 | ↓ 2      | 捷威动力   | 0.91      | 0.24%  | 0.82%  |
| 14 |          | 卫蓝新能源  | 0.8       | 0.21%  | 不详     |
| 15 |          | 安驰新能源  | 0.4       | 0.10%  | 不详     |

数据来源：中国汽车动力电池产业创新联盟

占总装车量的 32.6%，同比增长 14.3%；磷酸铁锂电池装车量为 261.0GWh，占总装车量的 67.3%，同比增长 42.1%。另外，多元复合电池、钴酸锂电池、钛酸锂电池、无钴电池、钠离子电池、混合固液等其他材料类型的动力电池，累计占比为 0.1%。

2023 年，我国新能源单车全年平均带电量为 47.2kWh。其中，新能源

乘用车、客车、专用车单车平均带电量分别为 45.2kWh、178.9kWh 和 74.6kWh。

2023 年 12 月，我国纯电动乘用车系统能量密度在 125 ~ 140Wh/kg 的车型占比为 36.6%，也是占比最大的车型，产量为 23.3 万辆；其次为 140 ~ 160Wh/kg 的车型，占比为 31.4%，产量为 20.0 万辆；160Wh/

kg 及以上车型产量为 12.0 万辆，占比为 18.9%；125Wh/kg 以下车型产量为 8.3 万辆，占比为 13.0%。

数据还显示，固液混合态电池即半固态电池已经实现批量装车，装车量约 798MWh，主要涉及赣锋锂电、卫蓝新能源等企业。

TOP2 装车量占比近七成

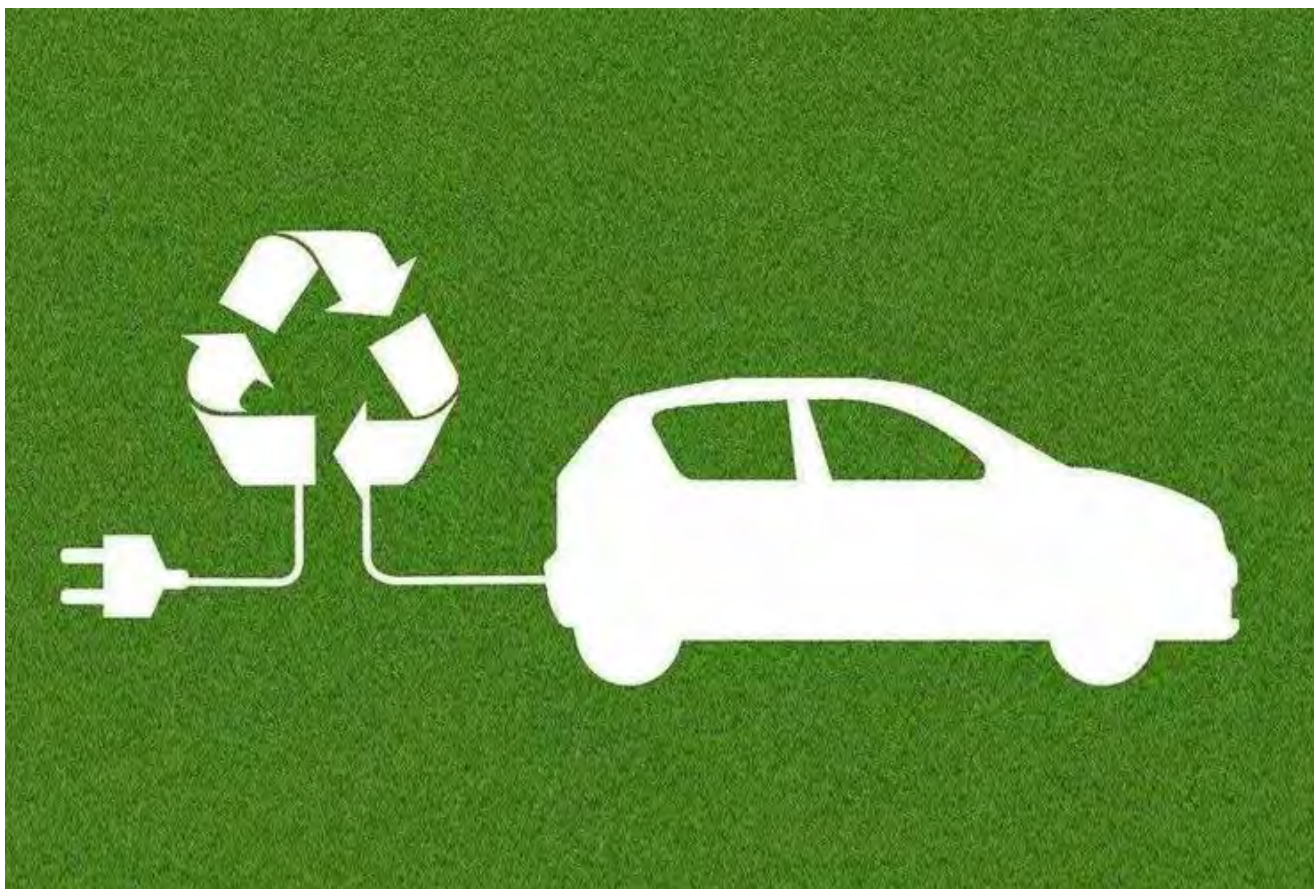
2023 年，我国动力电池装车量前 15 名依次是：宁德时代、比亚迪、中创新航、亿纬锂能、国轩高科、蜂巢能源、LG 新能源、欣旺达、孚能科技、正力新能、瑞浦兰钧、多氟多、捷威动力、卫蓝新能源、安驰新能源。

第一梯队（装车量 > 100GWh）保持稳定。第 1 名宁德时代装车量为 167.1GWh，占比 43.11%；第 2 名比亚迪装车量为 105.48 GWh，占比 27.21%。两者相加占有近 70% 的市场份额。

第二梯队(装车量为 8 ~ 100GWh)，除了中创新航与上年排名一样，其余排名均有变化。第 3 至第 8 名分别为中创新航、亿纬锂能、国轩高科、蜂巢能源、LG 新能源、欣旺达。其中，亿纬锂能、蜂巢能源、LG 新能源排名相比上年均有所提升。

第三梯队（装车量 < 8GWh）中，孚能科技、正力新能、瑞浦兰钧三家装车量相当。孚能科技、瑞浦兰钧排名均下降 1 位，捷威动力排名下降 2 位，正力新能排名上升 1 位，多氟多上升 1 位。

目前看，TOP3 排位已经比较稳固。宁德时代仍然是行业一哥，但相比上年，它的市场份额有所下滑。从 2022



年到 2023 年，宁德时代装车量占比从 48.20% 降低到 43.11%；比亚迪装车量占比从 23.45% 上升到 27.21%；中创新航装车量占比从 6.53% 上升到 8.49%。

从第 4 名到第 15 名，企业排位还不够稳固。相比 2022 年，2023 年 TOP15 有了新面孔——第 14 名卫蓝、15 名安驰。上年排名第 14、15 的力神、鹏辉能源已经从 TOP15 榜单中跌出。

2023 年，我国新能源汽车市场共计 52 家动力电池企业实现装车配套，较上年减少 5 家，行业集中度进一步

提升。

排名前 3 家、前 5 家、前 10 家动力电池企业动力电池装车量分别为 305.5GWh、338.6GWh 和 375.3GWh，占总装车量比分别为 78.8%、87.4% 和 96.8%。

2023 年，动力电池市场向头部企业集中的趋势越发明显，行业洗牌加剧。比如，捷威动力曝出了停工停产的消息，宝能汽车的动力电池项目昆山聚创被移送破产。

因为新能源汽车终端需求的波动，2024 年，我国动力电池行业仍然面临

去库存、降成本等多重压力。

TrendForce 集邦咨询预测，2024 年动力电池市场需求年成长率约为 15% ~ 20%，随着产业链各产品库存逐步去化，库存有望在第二季回归至健康水位，届时锂电池产品价格也将回稳。MFC