

韩企动力电池海外份额小幅下滑 但市场前景看好

文 | 安丽敏

2024 年前四个月，在排除中国后的全球市场，动力电池总装车量达到 101.1 吉瓦时 (GWh)，同比增长 13.8%。其中，韩国 LG 新能源、三星 SDI 和 SK On 等三家电池企业的总体份额下滑 1.6 个百分点至 46.7%。6 月 10 日，韩国机构 SNE Research 发布上述数据。

中国是全球最大的新能源汽车和动力电池生产销售国，剔除中国后的海外市场数据可以反映各企业在中国以外的表现。

韩国三家电池企业在海外市场占据明显优势，近期动力电池装车量份额下滑主要体现在 LG 新能源和 SK On 两家。前四个月，LG 新能源海外市场份额下滑 1.7 个百分点，SK On 份额下滑 1.5 个百分点，两家企业配套的车企产品销量有所下滑。三星 SDI 份额相比 2023 年同期提升了 1.6 个百分点，但没能抵消另两家电池企业的下滑幅度。

LG 新能源长期占据海外市场份

额第一名，是宁德时代 (300750.SZ) 的主要竞争对手之一。2024 年情况发生变化。前四个月，宁德时代的海外市场份额超越 LG 新能源，领先其 1.7 个百分点达到 27.4%。宁德时代是包括

中国市场在内的全球动力电池装车量冠军。

SNE 分析称，特斯拉 (NASDAQ: TSLA) 在中国制造的电动汽车广泛出口，这些汽车搭载了宁德时代电池，拉



动宁德时代电池在海外市场的份额。上汽集团（600104.SH）生产的MG品牌电动汽车出口，情况类似，同样促进了宁德时代在海外实现增长。此外，宝马、梅赛德斯-奔驰和沃尔沃等跨国车企也使用宁德时代电池。

SNE 特别提及，除了上述宁德时代长期客户，韩国现代起亚汽车集团的三款车开始使用宁德时代电池。这意味着，宁德时代不仅在全球扩大了影响力，还进入了韩国国内市场。

其他中国电池企业的海外市场排名和占比均不高，但增速异常迅猛。例如比亚迪（002594.SZ）的海外市场动力电池装车量份额仅有 3.9%，排在第六名，但同比增速达到 164.8%。另外三家中国电池企业孚能科技、中创新航和欣旺达分列第八至第十名，市场份额分别为 2.0%、1.8% 和 1.1%，这三家中国电池企业的海外市场装车量增速高达 148.6%、508.6% 和 59.7%。

这些电池企业进步神速主要得益于中国电动汽车和动力电池出口增长。不过，SNE 认为，美国和欧洲正在联手阻止中国电动汽车和电池，随着紧张局势加剧，韩国电池企业应该抓住时机，战略性瞄准海外市场。

2024 年 5 月 14 日，美国宣布对中国电动汽车额外加征 100% 关税，

对中国动力电池加征 25% 的关税。早在 2022 年 8 月，美国出台《削减通胀法案》，就制定了限制中国电动汽车及电池企业的门槛条件。欧盟于 2023 年 10 月对中国产电动汽车发起反补贴调查，近日可能会通知中国企业加征关税税率。欧洲是中国产电动汽车最大的出口目的地市场。

欧美的措施很有可能会抑制中国电动汽车和电池企业的海外市场份额，韩国和日本电池企业有望迎来机遇。

LG 新能源的客户覆盖海外市场主流新能源车企，包括特斯拉、福特、通用、雷诺、现代起亚等。SNE 认为，LG 新能源产品可以满足美国《通胀削减法案》要求，能够帮助消费者获得税收抵免。SNE 预计，LG 新能源可以依靠三元电池引领北美市场。

动力电池按照正极材料划分主要分为三元和磷酸铁锂电池两种。三元电池能量密度高，但安全性稍差，且成本较高。大部分中国企业更擅长磷酸铁锂电池，很多跨国车企希望压降成本，也扩大了磷酸铁锂电池应用。

韩国电池企业一方面继续完善和提升三元类电池表现，降低成本，另一方面，韩国电池企业也将开发生产磷酸铁锂电池提上日程。

中日韩三国共同构成“电池三强”。

日本松下的动力电池主要供应特斯拉车型。2024 年前四个月，受特斯拉销量下滑影响，松下电池装车量大幅下跌。但 SNE 预计，随着改善后的电池新产品量产，松下还能收复失地。

此外，松下与丰田汽车的合资电池企业 PPES 增长迅猛。SNE 数据显示，2024 年前四个月，PPES 的海外市场份额为 2.5%，排在第七名，电池装车量同比增速高达 120.5%。丰田汽车发布的信息显示，同期，纯电动汽车销量为 4.6 万辆，同比增长 76.7%；插电式混合动力汽车销量为 5.1 万辆，同比增长 59.2%。MFC