

中韓爭霸動力電池

資料蒐集：經濟日報

在全球動力電池競爭格局上，中、日、韓三國一直混戰，不過隨著全球新能源汽車產業鏈不斷變化，已演變成為中韓「雙雄對決」，大陸企業在全球動力電池市場已有獨占鰲頭之勢，而日本已經掉隊。

南韓市場研究機構 SNE Research 日前公布最新全球動力電池裝機量數據，今年 8 月，寧德時代在全球市占高達近 40%，創下歷史新高，也帶領大陸企業在全球動力電池市場上到新的高地，約為 64%。

相比之下，南韓企業在動力電池的市占進一步下降至 20.4%，日本松下的市占則只剩 6.8%。

大陸動力電池最開始以小作坊（地下工廠）生產模式居多，設備也全部從國外進口，2017 年在政策力推和龐大市場的支撐下，大陸新能源汽車發展如火如荼，也帶領著動力電池企業大踏步前進。

當年，寧德時代以 12GWh 的銷量超越松下，成為新的全球動力電池的銷量冠軍，兩年後南韓動力電池企業 LG 新能源的動力電池出貨量也超越了松下，上升至全球第二。

與大陸企業相比，南韓動力電池企業技術起步早，全球布局具有先發優勢，當下南韓企業緊抓全球新能源猛增機遇，進一步謀劃全球擴張，欲鞏固領先地位，這也將使中日韓三足鼎立局面，逐漸轉為中韓雙雄對決新格局。

針對日本企業掉隊的原因，科爾尼諮詢公司在一份報告中指出，由於日本車企在技術路線選擇上，對動力電池普遍採取保守或遲緩的態度，而本土的動力電池供應商也放緩了擴張計畫。

作為最早布局電池的國家之一，日本早在 20 世紀 90 年代便有了松下、三洋和索尼組成的初代三巨頭，到了 21 世紀初，日本企業生產的鋰電池占到世界近 9 成的市占，幾乎形成壟斷。

轉折點源自 2010 年後的動力電池擴產潮，當時以豐田為首的日本汽車巨頭曾堅信，氫燃料電池汽車才是未來，這一理念使日本電池產業鏈押寶在氫燃料電池上，而忽視了對鋰離子動力電池的投入。