

## ABEC2019 第七届中国电池新能源产业国际高峰论坛隆重开幕

2019年，全球经济增长动力在减弱，国际能源市场格局也在发生深刻变革，向“绿色”转型已成为能源革命的主要驱动力。与此同时，全球汽车产业也正面临着百年未有的大变革，产业下行压力明显化，新能源电池产业也随着汽车产业的变革，迎来重大机遇和挑战。

在此背景下，11月27日，ABEC2019 第七届中国电池新能源产业国际高峰论坛隆重开幕，本届论坛由ABEC（电池“达沃斯”）组委会、中关村新型电池技术创新联盟、电池百人会主办，江苏省金坛经济开发区管理委员会、蜂巢能源科技有限公司协办，800余位来自全球电池新能源产业链的“政、产、学、研、金、服、用”各界代表以及近百家主流媒体记者等出席，共议后补贴时代下，新能源电池产业高质量发展之路。

### 电池技术不断迭代

#### 市场开放引外资来袭自主承压

论坛开幕的当天，2019年诺贝尔化学奖获得者斯坦利·惠廷厄姆发表致辞称：“人类从50年前就开始研究锂电池，这是一段漫长而伟大的过程。现在我们取得了不错的成绩。更应该利用这次机会，推动世界朝更清洁、更可持续的方向发展。”

《证券日报》记者注意到，锂电池技术加速商业化，正在向着成本与性能平衡的方向发展，而除了锂电池技术的升级，在技术迭代日益加速的当下，燃料电池、固态电池、石墨烯电池、空气电池等多种电池技术路线百花齐放，那么谁将是下一代电池王者？

对此，国家电力投资集团技术专家梅武认为，我国原油的70%以上的原油依赖进口，且进口比例逐年加大，2025年预计达80%。因此，在梅武看来，能源是由高碳、到低碳、到零碳发展，发展氢能正符合能源发展趋势。

明天氢能科技股份有限公司创始人、董事长王朝云也表示，近年来，全球燃料电池出货量增长明显，今年预计超650 MW；国内燃料电池汽车2019年1-10月产量已达1391辆，比上年同期增长8.2倍，预计2019年燃料电池出货量累计将达70 MW。加氢站方面，至今全国已建成加氢站49座，其中，今年前10月国内新增加氢站18座，数量已超过2018年全年。预计今年全球加氢站数约422座。

燃料电池之外，北京卫蓝新能源科技有限公司总经理俞会根则比较看好固态电池，他表示，全固态锂电池是兼顾高能量和高安全的策略，虽然目前固态电池还存在完全阻止锂枝晶穿刺的聚合物复合固态电解质膜尚未突破、固态电解质层与电极层界面电阻较大、锂沉积位点及形貌不易控制、高速高效率全固态电池的制造工艺和装备尚不成熟、纯金属锂电存在较大体积变化等问题，但这些问题有可能在3年之内找到解决方案，5年之内实现小试，8年之内进入大规模应用。

“电池技术商业化发展迅速，新体系电池、安全技术、快充技术、关键材料、高效集成、先进算法等成为核心焦点。”国家新能源汽车技术创新中心总经理原诚寅表示，“未来新能源汽车是主流，电动化是必然趋势，但不是只有电动化代表新能源，未来的5到10年，可能是多元供给的能源结构，燃料电池、纯电动、混合动力、插电混动，将是完整的新能源的组合。”

### 锂电企业遭遇重重考验

#### 业内呼吁政策稳定持续

自2008年起，我国已开始在有关税费、财政补贴和其它利于新能源汽车产业发展的政策上针对车企和消费者给予支持，构建了由上而下的思维激励政策体系。时至今日，国内补贴退坡经历幅度最大的一年，国补降低50%以上，地补则提前一年取消，随之而来的产业高估值泡沫开始退散。目前来看，新能源汽车产业受政策变动影响依然很大，而“双积分”、汽车促消费等接续政策的效果还未显现，业界对于政策稳定的呼声高涨。

据记者了解，目前相关部门正在考虑针对新能源汽车的使用环节出台刺激政策。同时，今年11月初国务院发布了《关于进一步做好利用外资工作的意见》，提出优化汽车外资政策，并要求各地区保障内外资汽车制造企业生产的新能源汽车享受同等市场准入待遇。

可以预见的是，外资新能源企业有了利好政策的加码，在华布局已陆续落地，而日韩动力电池企业也正在卷土重来，那么自主新能源品牌在未来的市场争夺赛中，何以制胜？

“外资在华布局来势汹汹，国内第一梯队的企业全球化扩张也频频出手。”中关村新型电池技术创新联盟秘书长、电池“达沃斯”组委会秘书长于清教在论坛上表示，“二三线品牌多数开始沉寂，但也有部分企业开始奋力冲刺，谋求跃进第一梯队。”

比亚迪股份有限公司锂电池事业群深圳研发中心副总监江文锋认为，低补贴强度下，对企业产品的竞争力、企业的生存能力都提出了更高的要求。锂电池的性能已经能够支撑各种动力应用场景下的需求，竞争进入白热化。同时，动力电池完整的研发生产产业链长，涉及多学科交叉，未来动力电池的竞争是整个产业链和供应链的竞争。

除了产品性能成本的正面竞争以外，锂电池产品的安全问题也日益凸显。

事实上，从2019年以来，事故频发、续航虚高、新能源汽车和电池残值过低等严重影响着消费市场的信心，再加上补贴缩减、外资入华等因素带来的压力，产业洗牌加速，多数企业面临“成本高、价格降、需求降、融资难、回款难”等重重“劫难”。

“动力电池行业投资热度正随着车市的低迷开始降温、扩产日趋理性，市场新一轮深度洗牌开启。”于清教表示，“目前在我国动力电池方面，留存的生产企业大约有80家，其中能真正实现装机量的也就一半左右，并且TOP10企业占据着8成以上的市场份额。国内一些动力电池企业为了活下来开始重新回归3C电池领域或转向储能行业，跨界而来的上市公司或收缩投资或直接回归主业。”

在浙江华友循环科技有限公司副总经理高威乔看来，政府的长期规划目标并未改变，预计2020年以后，国内新能源汽车市场仍将维持向好发展。随着大量的新能源汽车进入市场，考虑到新能源汽车动力蓄电池的使用寿命据预测2020年我国动力蓄电池回收量约20万吨，2022年将突破30万吨。

“为实现节油减排目标，车企采取双重战略，预计今后一段时期内汽车动力总成变化趋势是：2019年传统内燃机汽车仍是主流，2020年后新能源汽车（HEV、EV）将逐渐占有较大的市场份额。”欣旺达电子股份有限公司集团副总裁梁锐认为，“全球电动汽车产业发展趋势非常乐观，2025年约11%的车辆为节能汽车（HEV）。”

“总体来看，业界对于新能源电池行业的舆论、风向和信心依旧乐观，行业景气度仍将在调整中螺旋式上升。”电池“达沃斯”组委会副秘书长耿茜茜表示，在新能源电池行业发展的道路上，不可避免会经历种种“成长的烦恼”，只有“坚定信心推进高质量发展”才是王道。（本报记者 龚梦泽）

原文地址：[http://www.china-nengyuan.com/exhibition/exhibition\\_news\\_149118.html](http://www.china-nengyuan.com/exhibition/exhibition_news_149118.html)