

动力电池产业链正面临深刻变革



7月4日，国家发改委发布了《汽车产业投资管理规定(征求意见稿)》(简称《意见稿》)，提出要优化传统燃油汽车产能布局，科学规划新能源汽车产业布局，严格新建纯电动汽车企业投资项目管理，防范盲目布点和低水平重复建设。支持社会资本和具有较强技术能力的企业投资新能源汽车、智能汽车、节能汽车及关键零部件以及动力电池回收利用等领域。

“动力电池行业发展潜力大，加上政策支持，吸引了众多企业和资本入局。”汽车行业分析人士告诉记者。

作为新能源汽车的“心脏”，动力电池产业链正面临深刻变革。从目前情况看，行业头部效应凸显，装机量前五名的动力电池企业的市场份额从2017年的61%提升至71%。随着技术的进步，三元电池成本逐步降低，安全性逐步提高，将对磷酸铁锂电池形成冲击。业内人士指出，磷酸铁锂电池在能量密度方面存在短板，但具有成本优势，且安全性更高。随着补贴的退出，其价格优势将显现。

头部效应凸显

坚瑞沃能子公司沃特玛近日宣布，因订单不足、资金困难，全体员工放假六个月。仅半年前，该公司在2017年前20强企业榜单还名列第三，前两名分别是宁德时代、比亚迪。

杨明(化名)2011年进入沃特玛，目前正在办理离职手续。七年来，杨明经历了动力电池行业从疯狂扩产到快速分化的发展过程。

“2014年以来，推动新能源汽车产业发展的政策陆续颁布。但那时并不敢放开干，因为看不准。到了2015年，真金白银的补贴开始上量，订单纷沓而至，新能源汽车行业全面爆发。”杨明对中国证券报记者表示。

数据显示，自2014年起，动力电池产销规模迅速扩大。2014年-2016年，动力电池产业增长率分别为368%、324%、78.6%。

杨明告诉记者，进入2016年，动力电池企业纷纷开始大举扩张产能，包括新增的企业以及业务转型而来的企业，行业整体产能突破1200亿Wh，较2015年新增产能800亿Wh。锂电设备产业也在大举投资。

进入2017年，在产能高速增长背景下，产能利用率不高的问题开始凸显。IEA数据显示，2017年，国内主要企业

锂电池产能约124GWh，2018年底预计达到180GWh，且主要企业产能基本超过8GWh，但利用率普遍低于40%。

中国电动汽车百人会理事长陈清泰指出，目前市场两极分化明显，高端优质产能供应不足，低端产能订货不足，生产经营困难，呈现出结构性产能过剩。小型低水平的动力电池企业将在竞争中被淘汰，行业加速洗牌。电池配套企业已从2015年大约150家降至2017年的100家左右，三分之一的企业被淘汰出局。

“从目前情况看，估计只剩下70多家。”辰韬资本合伙人肖建平对中国证券报记者表示，“行业高峰时，不少3C电池企业向动力电池转型，但现在很多企业又撤了回去。”

“目前行业头部效应明显，装机量前五名的动力电池企业市场份额从去年的61%提升至71%。”宁德时代副董事长黄世霖对记者表示，“宁德时代与比亚迪两家企业的市场份额总和，从2017年的44%提升到2018年上半年的63%。下半年估计与上半年差别不大。公司生产紧张，需求量越来越大。”

技术路线之争

2018年2月，《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》发布。新政规定，续航里程在150公里以下的电动车将不再享受补贴。同时，明确了补贴进一步向能量密度高、续航里程长的电池技术路线倾斜。

“从市场需求看，乘用车将是新能源汽车产业增长的主要方向。三元电池的高能量密度特性更能满足新能源乘用车需求。同时，政策也在引导产业向能量密度高、续航里程长的电池技术路线发展。因此，三元电池成为动力电池技术发展的重点。随着技术进步，三元电池的成本逐步降低，安全性逐步提高，其对磷酸铁锂电池的挤压将加剧。”中国化学与物理电源行业协会秘书长刘彦龙对中国证券报记者表示。

除沃特玛外，比亚迪同样采用磷酸铁锂电池技术。2018年一季度，公司业绩缩水严重。

一季报显示，比亚迪实现营业收入237.38亿元，同比增长17.54%；归属于上市公司股东的净利润仅为1.02亿元，同比下滑83.09%。公司预计，上半年盈利3亿-5亿元，同比下降71%-83%。比亚迪表示，新能源汽车补贴新政调整，对公司一季度销量冲击巨大。

“我们不会放弃磷酸铁锂技术路线。”比亚迪电池事业群第二事业部总监张春昱对中国证券报记者表示，2020年补贴将退出，消费者对新能源汽车价格将更为敏感。而磷酸铁锂电池在价格以及安全方面占有优势，A00级小车未来可能重回磷酸铁锂技术路线。

目前，不少汽车生产厂家并未将电池技术完全切换到三元电池路线。以江淮汽车为例，iEVA50是江淮汽车今年推出的首款纯电动车，提供磷酸铁锂和三元两种电池包。磷酸铁锂电池续航里程为310公里，而三元电池续航里程可达400公里。价格方面，搭载磷酸铁锂电池汽车补贴后售价为12.25万元/辆，而搭载三元电池的汽车补贴后售价为14.45万元/辆。“我们还在观察市场反应，看消费者的偏向，毕竟磷酸铁锂电池更安全。”江淮汽车董秘冯梁森对中国证券报记者表示。

此外，“重金属及稀有金属方面，磷酸铁锂电池也有优势。”分析人士表示，“补贴退出后，磷酸铁锂电池的成本优势将显现。”

刘彦龙指出，能量密度是磷酸铁锂电池的短板。通过改进材料性能，提升磷酸铁锂电池单体比能量有限，更直接的方法是做大电池尺寸，增加电池容量，通过物理方式提升电池系统能量。

争抢优质标的

“动力电池行业发展潜力大，加上政策支持，吸引了众多企业和资本入局。”汽车行业分析人士告诉中国证券报记者。

据不完全统计，2017年，动力电池行业投资火爆，相关投资项目多达100个，总投资额超过2159亿元。众多企业通过并购加码布局，涉及材料、生产及装备及回收利用环节。

一位PE机构人士坦言，今年总体投资热度有所降温，但一些头部动力电池企业依然抢手。“最近刚投了一个项目。去年60亿元的估值不敢投，今年100亿元的估值大家使劲抢。”

高工产研锂电研究所(GGII)认为，资本有意在新能源汽车产业中分一杯羹，锂电优质标的成为资本争夺的目标。

有券商分析师对记者表示，动力电池产业前期投入以及后期生产过程中都需要庞大的资金支撑。比如，投资1GWh产能，大约需要6亿元。小企业盲目扩张规模风险很大。“龙头企业更具竞争优势。拥有雄厚技术积累、足够资金支撑的企业，更能够对市场快速反应。企业需要捕捉机会，绑定战略资源，特别是对上游资源的把控。”

中国电动汽车百人会秘书长兼首席专家张永伟指出，动力电池目前出现产能虚化问题。大量投资围绕固化的技术、低端领域积聚。“容易制造，但没有实际竞争力。这些产能将成为产业创新的障碍。”

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/126171.html>