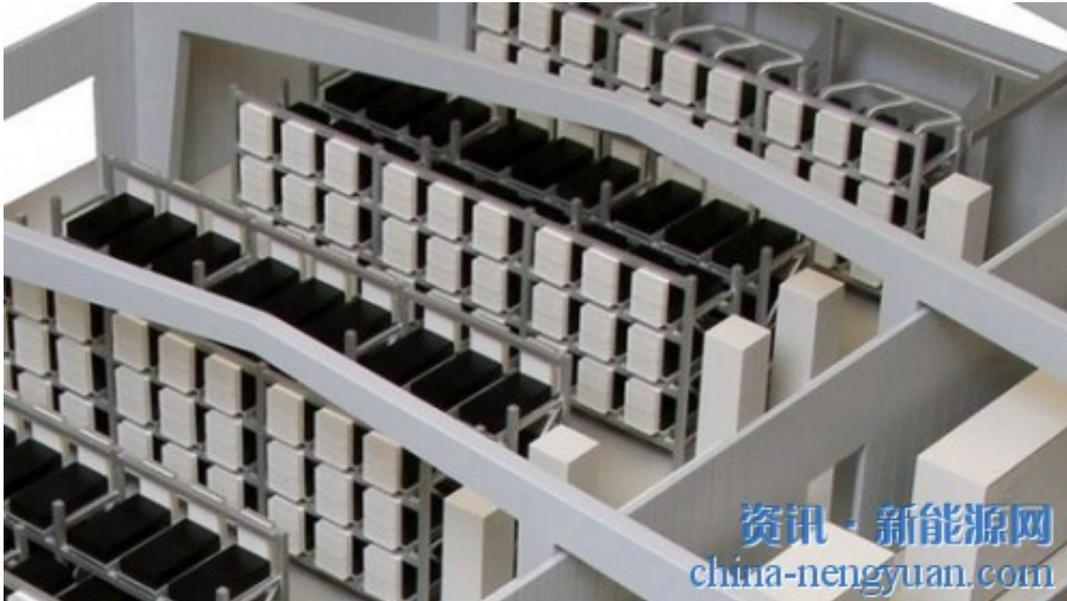


动力电池产能过剩 储能梯次利用存难度



储能电池比动力电池要求高得多，现在1500—2000个循环就足以满足乘用车对动力电池的要求，但储能电池的要求是至少8000个循环。

一直以来，行业有一种误解，认为过剩产能所留下来的库存动力电池都能被用到储能上。

产能过剩严重

据起点研究(SPIR)统计显示，2018年前7月共计生产45.5万辆，同比增长84.2%；实现装机18.8GWh，同比增长137%，动力电池前十企业占据市场份额已达90%以上。其中，CATL的占比不断提高。SPIR预计，未来二到三年，市场集中度将由集中走向分散，然后再走向集中化。

行业预计，2020年新能源汽车的产能将达到210万辆，对应的动力电池装机量将为101GWh。2017年中国动力电池的产能就已经超过了200GWh，但是产能利用率却只有40%。

“CATL下半年产能利用率较之严重不足，龙头追逐效应很明显。”宁德时代副董事长黄世霖在2018中国新能源企业家峰会暨中国新能源企业家俱乐部(SNEC)成立大会发表演讲时表示，中小厂商和落后厂商的产能可能非常难以消化，生存空间不断受到挤压。黄世霖判断，这种情况要延续到2023年。

2015年起，受政府政策的限制，日韩动力企业基本排除在我国动力电池市场之外。2018年4月，中国汽车工业协会宣布建立动力电池行业白名单以规范行业发展，并明确表示不与补贴挂钩。今年5月，第一批白名单公布，三星环新(西安)动力电池有限公司、南京乐金化学新能源电池有限公司、北京电控爱思开科技有限公司等多家外资企业上榜。外资卷土重来将会蚕食部分动力电池厂家的市场份额。

库存压力山大

2018年上半年还有一个很有意思的现象，无论是电池材料还是电池本身出货均显著弱于终端增长，上游原材料及辅料出现快速降价的情况。

比如一向生猛的“钴奶奶”9月7日的报价已跌至47万元/吨，4月初便开始便由涨转跌，至今跌幅已超过25%，市场情绪随之转弱。华友钴业的2018年中报显示，下游消费商普遍降低库存，减少单笔采购量，同时部分贸易商及机构获利抛盘加剧了价格下跌。

SPIR也认为钴价不断下跌的主要原因是2017年下半年以来，全产业链备库存力度较大，导致中游总体处于去库存的

状态。随着下半年车企普遍进入销售旺季，长达半年多的持续去库存之后，目前电池厂的库存状态应该在合理区间。

此外，2018年新执行的补贴方案将最低续航里程要求由2017年的100公里调整到150公里，电池系统的最低能量密度要求由2017年的90Wh/kg调整为105Wh/kg。车企提前停止生产低续航里程的车辆，导致一批电池“被下岗”。

“今年市场不太好，拿来抵债的电池在市场上突然多了起来，很多电池放在车厂的仓库还没上牌就报废了。”泰力电池回收董事长张永祥表示。

电池梯次利用存难度

“很多人说过剩产能是可以用到储能上去的，实际这里有很大的误解，储能电池比动力电池要求高得多，现在1500—2000个循环就足以满足乘用车对动力电池的要求，但储能电池的要求是至少8000个循环。落后的产能可能会逐渐被淘汰。”黄世霖表示。

“现在影响电池梯次利用的一大障碍是电池规格的不匹配。”一位上市公司副总表示，现在电池的型号不一，配组时需要的电池量基数将很大，筛选、配组和加工的成本仍相对较高，只有少数技术成熟的企业才能获取经济效益。他们公司开发出一种“八分支”的技术，可以同时接八种不同规格的电池，但是更多规格就没办法了。所以他们一般会去找比亚迪、宇通这种量大车企的库存或退役电池。

不能用于储能和低端电器的电池最终只能通过回收，拆解其中的贵金属进行梯次利用。目前磷酸铁锂的拆解效益很小，最有价值的市场在三元锂电池方面。

“电池回收现在还存在成本方面的问题，比如碳酸锂的价格只有在10万/吨以上回收才能保本”上述上市公司副总表示，不过他相信随着回收技术的进步，回收的价值会越来越大。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/128629.html>