

行业改组将成锂电池一段时间内的主题



据公开数据显示，中国2016-2017年的动力电池容量达到101千瓦时，154千瓦时。2018的产能目前预计为168GWh。但另一方面，虽然中国2018年新能源汽车产量已超过一百万辆已成为可能事件，但动力电池出货量将仅达到45GWh。

超过350%的供需颠倒格局必将成为行业改组一段时间的主题。随着政策催化剂的升温，对动力电池能量密度的要求进一步提高。在此背景下，我国蓄电池相关企业的数量从2016年的160家下降到2017年的不到90家。

今年1-5月动力电池装机总电量约12.67GWh，同比增长224%。然而从企业的装机量来看，装机总电量前十动力电池企业合计达3.83GWh，占整体的比例达到了85%。

磷酸铁锂和三元材料的争论由来已久。2017年，磷酸铁锂和三元电池在车辆总负荷中占主导地位，占95%。其中，三元电池占43.12%，磷酸铁锂电池占49.44%。然而，随着续航里程和电池能量密度政策的要求逐渐提高。两者之间的平衡终于被打破了。在电池装车领域，2017年三元电池装车量为16.05GWh，主要应用在纯电动乘用车中。其中在纯电动乘用车上的配套占比为56.14%，在纯电动专用车上的配套占比为34.87%。磷酸铁锂电池装车量为18.00GWh，在纯电动客车的配套量达70%以上，在纯电动乘用车的配套量相对稳定，保持在16%左右，而在插电式混合动力乘用车上的配套量呈逐年下降趋势。

数据显示，目前73款续航达到或超过400公里的纯电动乘用车车型配套电池企业有22家，其中有20家企业配套三元电池。从电池技术路线方面来看，73款续航达到或超过400公里的纯电动乘用车车型中以三元电池为技术路线的占比达83%。其它技术路线占比分别为：磷酸铁锂电池10%、多元复合锂电池4%、未注明电池类别锂电池3%。由此可见，目前三元电池的技术路线是安全的、有发展前途的。甚至曾经用于控制磷酸铁锂的比亚迪也已经改变了方向。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/129841.html>