

整车企业通过多种模式向动力电池产业链渗透



随着补贴逐步降低，掌握动力电池的车企具备更优的成本管控能力，更具竞争力。2018年以来，吉利、东风汽车、江淮等主机厂除发展新能源整车外，开始布局动力电池领域。各企业布局动力电池呈现不同特点，可以肯定的是，动力电池作为新能源汽车的核心部件，整车企业将来会通过多种模式向动力电池产业链渗透。

一、动力电池装机量显示：比亚迪是国内唯一自主掌握动力电池车企

数据显示，2018年10月我国新能源汽车生产约13.6万辆，同比增长84%；动力电池装机总电量约5.93GWh，同比增长103%。其中，装机总电量排名前十动力电池企业合计约5.17GWh，占整体的87%。2018年1~10月动力电池装机总电量约34.72GWh，同比增长97%。

从电池企业来看：10月份宁德时代排名第一，动力电池装机量为2.49GWh，占总装机量的41.9%；比亚迪排名第二，装机量为1.32GWh，占比22.27%，合肥国轩高科排名第三，装机量为0.28GWh，占比4.74%。整体来看，2018年1~10月，动力电池装机量整体呈增长趋势。企业方面，宁德时代和比亚迪两巨头主导市场，两家企业装机量之和占据10月动力电池装机量市场的64.16%。其他如：国能电池、力神、万向、远东福斯特、亿纬锂能、天津捷威、鹏辉能源、中航锂电、微宏动力等企业动力电池装机量成绩也均不错。

值得注意的是，除比亚迪外，装机量排名前十企业均属动力电池生产企业。可以说，比亚迪是国内唯一自主掌握动力电池的车企。动力电池作为电动汽车核心部件，直接决定一款车型将拥有怎样的市场竞争力。随着补贴逐步降低，掌握动力电池的车企无疑具备更优的成本管控能力和竞争优势。

2018年以来，吉利、东风汽车、江淮等主机厂除努力发展新能源整车外，开始布局动力电池领域。一边是主机厂争相建电池厂，动力电池迎来整零博弈；另一边企业各种合资合作联合布局，跨界融合成趋势。

从各车企发布的规划来看，选择单独建厂的企业，目前以生产电池包为主，而非生产电芯。大众集团自建电池工厂目前也多为电池包工厂。大部分新能源企业开始把电池包生产作为除四大工艺（冲压、焊接、涂装、总装）之外必备的第五大工艺。尤其很多新造车势力，都把电池包作为其产品核心竞争力之一，但电芯仍是来自于专业的电池供应商。

整车企业向上游电池产业链延伸

- 在补贴退坡与“双积分”政策等压力下，整车企业开始向上游电池产业链延伸，开始布局动力电池领域。
- 整车企业布局动力电池领域有三种方式：一是与电池企业合资建厂；二是控股/入股电池企业；三是自建电池工厂。
- 目前，各车企自建动力电池厂以生产电池包为主，电芯仍是来自于专业的电池供应商。



二、国内整车企业跨界布局动力电池领域进展

1、车企自建动力电池工厂

吉利汽车：80亿元自建电池工厂 2020年投产

2015年11月18日，吉利汽车发布“蓝色吉利行动”新能源战略，计划到2020年产销量200万辆，其中新能源产品占比达到90%的目标；同时，还要实现2020年百公里5L平均油耗限值的目标。近年来，吉利汽车坚持多元化发展，除扩建新能源整车工厂外，还在深耕动力电池领域。2016年4月14日，浙江吉利控股集团金华动力电池总成项目开工。该基地规划投资20.5亿元，设计新能源动力电池年产能为150万千瓦时。项目建成并达产后，每年可满足8万台纯电动轿车使用。2017年4月，吉利全资收购LG南京工厂所有生产设备和制造技术知识产权的使用权，LG还将帮助吉利集团旗下高端品牌（含沃尔沃）继续升级电池技术。

吉利集团把该工厂的生产设备拆迁至旗下浙江金华的衡远电池基地。采用LG锂电技术的动力电池将由浙江衡远新能源科技有限公司（简称“衡远新能源”）生产。

目前，吉利现有的几款新能源车型帝豪EV、帝豪PHEV、帝豪Gse等所搭载的动力电池主要来自宁德时代，但新能源主力车型——博瑞GE电芯虽然是由宁德时代提供，但集成和电池包却是由吉利控股旗下专门从事电动汽车驱动系统开发、制造、销售的子公司——威睿电动汽车技术（苏州）有限公司（简称“威睿公司”）承担。威睿公司除向博瑞GE提供电池包外，还将为帝豪GLPHEV等更多车型提供电池包服务。除威睿苏州公司，吉利汽车还成立了威睿宁波公司。

2018年3月12日在杭州湾规划建设了50万套电池包项目，计划于2018年12月建成。

2018年7月3日，钱江摩托发布公告称吉利商用车公司将向钱江摩托子公司钱江锂电采购动力电池系统。2016年吉利入股钱江摩托，并成为其控股股东。

2018年9月17日消息，吉利通过旗下子公司，注资5,000万元在武汉设立湖北吉利衡远新能源科技公司，布局动力电池领域。湖北的新公司未来将成为吉利新能源动力电池的重要生产基地。新工厂选址在新滩经合区二期用地，项目总投资80亿元，建设电池及模组生产线和研发中心、物流配送中心等。项目分两期实施建设，计划2018年完成选址和前期工作，2020年建成投产。

在湖北荆州斥资80亿元建电池项目，进一步保证了吉利新能源汽车的动力电池供给。从威睿到衡远再到钱江锂电，吉利的电池布局已经在旗下各个板块领域展开，随着乘用车和商用车的同步推进，吉利汽车的动力电池布局也逐渐变得清晰可见。

宝能集团：成立电池技术公司涉足动力电池领域

2017年12月，宝能集团收购观致汽车51%股份，正式进军造车行列。近日，宝能集团又成立新公司，开始涉足动力电池领域。2018年11月19日，深圳鸿鹏新能源科技有限公司（简称“鸿鹏新能源”）成立。鸿鹏新能源注册资本30亿元，宝能集团认缴金额29.7亿元，占股比99%；宝能集团旗下的深圳宝能物流有限公司认缴金额0.3亿元，占股比1%。鸿鹏新能源的经营经营范围包括：电池材料、锂离子电池、锂聚合物电池、燃料电池、动力电池、废旧动力电池、电池管理系统及可充电电池包、风光电储能系统及相关设备仪器、超大容量储能电池、超级电容器的技术研发，以及锂电池及相关产品的技术服务、性能测试及技术咨询等。

宝能集团在努力打造涵盖“研发—零部件—整车制造—后市场”的完整产业链。

威马汽车：另类突围 166亿元投资电池项目产能15GWh

11月19日，四川新敏雅电池科技有限公司与绵阳市政府签署协议总投资166亿元的动力电池项目开。

项目总产能15GWh，达产后可满足30万辆整车的电池配套。该电池项目投资方主体实为威马汽车科技集团有限公司。此次布局动力电池业务，将进一步保证电池的稳定供应。此外，威马汽车还在近日与中国铁塔股份有限公司签署战略合作协议，双方将在电池梯度利用、电池回收等方面展开合作，助推绿色智慧经济的可持续发展。至此威马汽车已完成从动力电池到梯次利用的新能源汽车产业上下游的布局。

其他造车新势力如奇点汽车也选择了自建电池工厂。

中兴通讯：控股公司中兴高能8GWh动力电池项目一期投产

10月30日，中兴高能技术有限责任公司（简称“中兴高能”）的动力电池项目投产。该项目规划产能8GWh，分三期建设，一期规划产能1GWh，已投产。中兴高能是中兴通讯旗下新能源板块控股公司，专注于新能源乘用车动力电池的研发、生产和销售服务。在下一代高续航三元电池和全固态电池等已经有相应的技术储备。

2、与电池企业合资合作实现布局

北汽：与戴姆勒共建电池工厂

7月5日，北汽和戴姆勒签署新的框架协议，表示双方将共同投资约50亿元，在中国建立纯电动车生产基地以及动力电池工厂，生产梅赛德斯—奔驰品牌的纯电动车产品。预计将于2020年起正式投产纯电动车，同时开展动力电池的本土生产和研发，生产出来的汽车将采用国产电池。

东风汽车：分别与宁德时代、力神电池成立合资电池公司

东风汽车通过分别与宁德时代、力神电池成立合资电池公司东风时代、东风力神来布局动力电池领域。

东风力神：东风力神动力电池系统有限公司（简称“东风力神”）成立于2017年12月27日，注册资本5,000万元，有三个企业法人股东，分别是天津力神电池股份有限公司（简称“力神电池”）、东风实业有限公司（简称“东风实业”）和东风（十堰）三星新材料有限公司。经营范围包括电池模组、锂离子电池、电池系统、充换电相关配套设施的组装、加工、销售、租赁及相关技术服务等。

2018年1月3日，东风力神动力电池系统项目落户湖北十堰经济技术开发区，主要从事21700动力电池PACK生产，规划产能为3GWh。该项目预计于2018年投产，主要为东风集团旗下各主机厂生产的新能源汽车提供动力电池系统，配套车型涵盖商用车、乘用车、特种车等。

东风时代：东风时代（武汉）电池系统有限公司（简称“东风时代”），成立于2018年4月20日，注册资本1亿元，由宁德时代和东风电动车辆股份有限公司各持股50%，主要从事研发、生产和销售新能源汽车动力电池系统。2018年7月4日，东风时代建成投产。2019年东风时代将完成3条生产线的建设。预计到2020年，东风时代将实现年产动力电池系统19.2万套、9.6GWh的产量以及114亿元产值。

东风时代生产的动力电池开始提供配套服务：在第314批《道路机动车辆生产企业及产品公告》公示中，东风时代

首次现身，为东风集团的风神牌DFM6460D5F1CHEV插电式混合动力多用途乘用车提供配套。

广汽集团：与宁德时代共同投资设立合资公司

广汽集团布局动力电池领域，也选择与动力电池企业合资合作。2018年7月19日，广汽集团与宁德时代新能源科技股份有限公司（简称“宁德时代”）签署《合资经营合同》，共同出资成立广汽时代动力电池系统有限公司（简称“广汽时代”）和时代广汽动力电池有限公司（简称“时代广汽”）。

广汽时代：注册资本为1亿元，广汽集团与宁德时代分别持股51%和49%。从事动力电池系统的开发、生产及销售，动力电池专业技术领域内的技术开发等业务。

时代广汽：注册资本10亿元，广汽集团与宁德时代分别持股49%和51%。从事锂离子电池、动力电池、超大容量储能电池的开发、生产、销售以及提供相关售后和技术咨询服务。

长安汽车：与比亚迪战略合作布局动力电池

2018年7月5日，长安汽车与比亚迪汽车签署战略合作协议暨电池合资合作框架协议。根据合作内容，长安汽车与比亚迪有意向在新能源产业链上下游进行资本合作，联合开展新能源汽车动力电池业务。双方将联合投资50亿元成立一家具有独立法人地位的动力电池合资公司。未来将在重庆两江新区落地，涉及动力电池生产、销售等业务板块，产能按照10GWh规划，分阶段实施，一期达成5G~6GWh，二期达成4G~5GWh。

与此同时，长安汽车亦将入股比亚迪电池业务板块，双方通过股权关系和资本纽带建立起更为全面的战略合作关系。未来，还将围绕电池回收再制造、电池快充、移动换电、充电高速路等领域进行深入研究，形成新能源产业化能力。

上汽集团：携手宁德时代布局动力电池及回收再利用

上汽集团通过携手宁德时代，成立合资公司来布局动力电池生产及回收。2017年6月，宁德时代和上海汽车集团投资管理有限公司共同成立时代上汽动力电池有限公司（简称“时代上汽”）以及上汽时代动力电池系统有限公司（简称“上汽时代”），注册资本分别为20亿元、3亿元。上汽集团与宁德时代还宣布合作建设高度智能、绿色环保的新能源汽车先进电池和电池系统生产基地。时代上汽负责电芯生产，宁德时代持股51%，上汽持股49%；上汽时代负责Pack生产，宁德时代持股49%、上汽持股51%。在满足上汽的电池需求后，富裕产能可向其他新能源整车厂开放。

2017年6月19日，上汽集团与宁德时代合资工厂举行奠基仪式，项目规划建设动力电池总产能36GWh，其中，一期总投资约100亿元，产能18GWh，计划2018年底全面投产。2018年3月22日，上汽集团又与宁德时代签署战略合作谅解备忘录，双方拟进一步深化合作，探讨共同推进新能源汽车动力电池回收再利用。

江铃集团：分别与宁德时代、超威集团合作

2018年6月5日，江铃汽车集团与超威集团签订战略合作协议，双方将在新能源汽车产业技术研发、零部件生产、运营服务、投融资，以及动力电池研发生产、电池回收和梯次利用等方面开展合作，共同推动新能源汽车全产业链、全生命周期管理等方面的协同发展。超威集团旗下子公司将融入江铃的供应链体系，为江铃汽车提供动力支持，旗下启城新能源汽车有限公司将与江铃汽车集团公司旗下江西江铃新能源汽车公司、江铃汽车股份公司、江铃特种专用车公司、江铃集团晶马公司等子公司展开合作，携手在产品配套、销售、投融资、废旧产品回收、技术研发等方面开展全方位合作。

2018年7月25日，江铃集团与宁德时代签订战略合作协议。双方将在多个重点车型开展战略合作，并就进一步深化长期战略合作达成意向。双方将积极探索高效、务实的合作模式，发挥各自在行业领域的优势，共同提升可持续发展和创新能力，构建强大的核心竞争力。

长城汽车：控股上燃动力布局燃料电池车领域

2018年8月31日，长城汽车收购上海燃料电池汽车动力系统有限公司51%股权，控股上海燃料电池，提前布局燃料电池驱动技术。2018年10月24日，长城汽车与德国加氢站运营商H2 MOBILITY Deutschland（简称：H2M）签署谅解备忘录，通过提供额外投资收购H2M约5%股份，成为H2M第七个股东。通过加入德国加氢站布局，长城汽车可以共享

德国加氢站技术参数和实际运行数据，为长城汽车燃料电池汽车FCEV进入德国市场做准备。2018年11月16日，长城汽车副总裁唐海锋透露，长城汽车计划于2020年推出首个氢燃料车的整车平台，推出首支燃料电池车队，2023年推出成熟的燃料电池乘用车车型。长城汽车将围绕制氢、储氢、加氢站、燃料电池全产业链，聚焦氢能建设。

值得注意的是，10月27日，长城汽车以7.9亿元的价格转让动力电池公司——蜂巢能源。蜂巢能源于2018年2月份由长城汽车出资成立成立，从事汽车动力电池研发、生产、销售以及原材料生产。蜂巢能源正在规划自己的首个动力电池基地，该基地位于常州，项目将建设10.8GWh动力电池生产线，年生产乘用车用动力电池2,000万只及动力电池包20万套。出售蜂巢能源股权被业内人士解读为其有意主动外销动力电池。

三、国外整车企业跨界布局动力电池领域进展

国外企业方面，宝马已经于2017年正式运营其位于中国沈阳的华晨宝马沈阳动力电池中心；戴姆勒集团2017年宣布计划于2019年前在全球三大洲建设5座电池工厂，其中，2座位于美国，1座位于中国，1座在泰国；特斯拉5月份宣布将在中国建第二座超级电池工厂。大众集团也正考虑自建工厂生产固态电池。

宝马集团：两国三地布局动力电池工厂

10月29日消息，宝马集团位于德国丁格芬电池厂将为纯电动MINI车型供应电池。2019年11月左右，纯电动MINI车型将在南英格兰的牛津投产。近两年，宝马不断加码对动力电池的投入，2017年10月底开工建设年产能3.3万套的华晨宝马动力电池中心。截至目前，宝马拥有德国丁格芬、兰茨胡特和中国华晨宝马沈阳生产基地三个完整的动力电池中心。

大众集团：或将本土自建电池工厂 2025年前实现量产

2018年8月3日消息，大众集团正考虑生产固态电池，或将在2024年或2025年进行批量化生产。大众一方面与宁德时代签下巨额订单保证电动化战略的实施，另一方面也正筹划自己生产固态电池，以此来摆脱宁德时代的束缚和依赖。大众汽车集团制定了电气化Roadmap

E框架，大众品牌计划到2025年推出50款全新的纯电动车型。到2025年，该集团每年需要150 GWh以上的电池容量才能装备其电动车队，相当于至少4个电池“超级工厂”的年产能。

戴姆勒：在2019年前建设5家电池厂 1家位于中国

戴姆勒计划于2022年之前发布10款全电动汽车。2018年7月，戴姆勒宣布在德国建设第二家电池工厂，投资5亿欧元，并计划在2019年前建设5家电池厂，其中一家位于中国。

10月6日，戴姆勒表示将在美国塔斯卡卢萨兴建电池厂。未来，戴姆勒的电池生产网络由分布在德国卡门茨、德国斯图加特-下图克海姆、德国辛德芬根、中国北京、泰国曼谷和美国塔斯卡卢萨的8家工厂组成。初始阶段生产的电池供本地生产使用，后期可能用于出口。

丰田：在日本建造氢燃料电池工厂子公司将在华建混动电池厂

2018年4月8日，丰田子公司Primearth EV Energy公司宣布，将在中国江苏省新建混合动力车（HV）用镍氢电池模块工厂。投资额约为160亿日元，预定2020年上半年投入运行。2018年5月24日，丰田宣布计划建造一个工厂用于生产氢燃料电池堆。该工厂将建在丰田市的Honsha工厂所在地，靠近丰田全球总部。

结语

新能源汽车的核心动力总成是由“电池系统+驱动系统+电控”组成的大三电系统，电池的成本占比近50%，动力电池成为车企差异化竞争的关键。在补贴退坡与“双积分”政策的压力下，整车企业对动力电池的“掌控欲”也愈发强烈。从技术上来说，整车企业自行研发动力电池或与电池企业联动开发，能让电池和整车的匹配性变得更好。从长远来看，自建/合资成立电池落地项目或许要比与供应商合作更有利于控制成本。

今年以来，整车企业储备动力电池、与动力电池企业合资、自建Pack厂、自建电池研发中心等事例越来越多。在动力电池降成本、竞争激烈、标准化制造以及补贴退坡等的大环境下，无论从产业发展的角度，还是从技术发展的角度来看，主机厂自建/与电池厂战略合作将成必然发展趋势。现阶段，欧美日韩企业都争取在下一代锂离子电池技术方

面，如全固态电池、锂硫电池、锂空气电池等实现产业化突破而取得领先地位。在国内外动力电池巨头与主机厂加紧产业链布局的时候，国内企业更要通过巩固技术创新才能提高竞争力。

与此同时，随着主机厂战略布局的转变，势必将会直接引起“核心三电”零部件产业尤其是动力电池产业格局的改变，或将引发动力电池行业的洗牌。未来，对电池技术提出了更高的要求，将呈以下发展趋势：1）价格越来越低；2）能量密度不断提高；3）超级快充；4）电芯、模组、电池包标准化。整车企业自建电池工厂或与电池企业深度合作、联合布局，进行技术升级以及开辟储能等新领域，将为市场打造又一个增长点。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/132568.html>