

## 补贴退坡冲击动力电池 磷酸铁锂电池将收复失地？



随着补贴下降，成本压力增加，能量密度没有超高要求，铁锂电池有望凭借其成本和安全优势，在乘用车市场迎来更多发展机遇。

3月26日，财政部等四部委联合发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，2019年的新能源汽车补贴政策终于落地。最新补贴标准从当日起实施，并设置了三个月过渡期。

与业内预期相同，新能源汽车补贴将在今年进一步退坡。根据最新方案，乘用车、客车和专用车国家补贴幅度较2018年平均下降超过一半，加上取消的地方政府补贴，有分析称，今年整体的补贴规模同比下降了70%。

补贴退坡表现在，一方面降低了原有技术标准下新能源汽车的补贴额度，另一方面则通过车辆续航里程、电池能量密度等门槛的提升，将一部分新能源车型挡在补贴门外。

这对新能源汽车行业的影响是多层次的：首先，续航里程、电池能量密度门槛提升，将进一步激励企业提升自身产品的技术水平；其次，部分难以达到补贴标准的企业将直面补贴退坡的压力，这部分压力要么转向市场，要么靠企业内部消化；从更广的层面上而言，补贴退坡影响的是整个行业，长期来看，每一家新能源车企都会面临降本增效的难题。

影响补贴的关键部分是动力电池。作为新能源汽车的重要零部件，电池的能量密度及规模直接决定了电动汽车的续航里程。此前，受补贴政策引导，动力电池产业朝着高能量密度快速发展，三元材料也迅速推向市场，去年其市场份额已经超越磷酸铁锂，占据六成。

但业内对高能量密度的过热追求也引发了质疑。出于对安全和成本等因素的考虑，不少新能源汽车行业及上下游产业链人士认为，电池技术路径的选择应当交给市场，不应过快推进电池能量密度的突破。

随着补贴逐步退坡，动力电池行业格局将朝着更加市场化的方向推进。相关部门出台的补贴政策解读的第一条，就阐明了政策在“适度优化技术指标”上的态度，在适当提高技术指标门槛的同时，不提高技术指标上限，防止企业盲目追求高指标忽视安全性。

引导电池技术多元化发展

在补贴的具体细则上，政策提升了拿到补贴的电池能量密度和电动车续航里程的最低要求。其中，电池能量密度门槛从去年的105Wh/kg提升至125Wh/kg，续航里程门槛则从去年的150公里提升至250公里。

尽管能量密度、续航里程门槛提升，但为了防止企业盲目追高，新的补贴政策未将技术指标上限进一步提升。财政部等部委放出了三条原则：技术上应先进、质量上要可靠、安全上有保障。

这意味着，政策对动力电池的技术路径给予了更大空间。“电动车技术路线没有改变，但在动力电池方面有引导，磷酸铁锂和三元锂电池都将迎来发展机会。”汽车行业资深分析人士钟师对智库君表示。

此前几年，由于补贴政策倾向于能量密度更高、续航里程更高的电池和电动车，动力电池产业链中，三元锂电池发展迅速。有数据显示，2018年，三元锂电池的装机量占有率达到60%，超过磷酸铁锂电池独占鳌头。

不过，随着新能源汽车销量及保有量的提升，关于激进追求能量密度和续航里程的质疑也开始出现。智库君此前多次报道，一方面，市场对新能源汽车的需求是否全部集中在高续航能力上并不确定；另一方面，过分追求高能量密度、高充电倍率也会增加成本压力和安全隐患。

事实上，对于能量密度指标的弱化此前已有迹象。早先工信部发布的《节能与新能源汽车技术路线图》曾对动力电池的能量密度提出发展目标，但在去年12月出台的《汽车产业投资管理规定》中，对于新增动力电池投资项目，之前意见稿中提到的能量密度要求被取消。

上述产业投资管理规定在放开市场准入规则的同时，取消了对电池能量密度的硬性要求，而是将其发展节奏、发展路径更多地交给市场。

### 磷酸铁锂将收复失地？

新补贴政策的出台有望促使整车厂改变过去单纯追求能量密度的形势，由此带来整个动力电池产业的重构。

此前，有动力电池行业人士对智库君表示，随着补贴下降，成本压力增加，能量密度没有超高要求，铁锂电池有望凭借其成本和安全优势，在乘用车市场迎来更多发展机遇。

受益于新能源车企对能量密度和续航里程的要求提升，三元锂电池近两年逐渐“走俏”，市场占有率从2015年的27%上升至60%，成为动力电池领域的主流产品。近期申请在科创板上市的容百科技主要产品，便是用于三元锂电池的正极材料。

相比较而言，磷酸铁锂电池在前两年一直是市场主流，2015年、2016年左右市占率高达70%左右，2017年开始，随着补贴向高能量密度电池和高续航里程电动车倾斜，磷酸铁锂电池的市场占有率开始下降。

不过，磷酸铁锂电池一直是不少传统整车厂的选择，2018年其市场占有率仍有38%。

通常而言，搭载定位较低的新能源车型上，整车厂对电池能量密度的要求并不高，因此也不会一味地追求三元电池，以电动汽车销量相当可观的比亚迪、北汽新能源为例，它们不少车搭载的都是磷酸铁锂电池。

值得一提的是，磷酸电池经过发展后，其能量密度也有一定的提升。据行业媒体梳理2018年至2019年《新能源汽车推广应用推荐车型目录》，磷酸铁电池的平均能量密度达到了140Wh/kg，而三元锂电池则是160Wh/kg，差距在缩小。

在当前的补贴细则下，磷酸铁锂电池和三元锂电池能够获得的补贴差距也不大，而对于整车厂而言，磷酸铁锂电池的工艺更为成熟、稳定，成本也具有优势，有分析认为，磷酸铁锂有望重新获得车企的青睐。

需要指出的是，三元锂电池和磷酸铁锂电池并不能简单地作为高低能量密度的代表，即便选择三元锂电池，企业从市场层面考虑，也会选择相对平稳的发展路径。

4月1日，一位造车新势力车企的内部人士对智库君表示，尽管他们计划在即将上市的新款车型上搭载最高能量密度水准的电池，但这并非主力产品，而是作为新技术的突破和探索。据悉，上述电池能量密度高达170Wh/kg，能够获得现阶段的最高补贴。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/137409.html>