

## 三元锂电池在安全争议及铁锂回潮双重夹击下地位依旧稳固

【编者按】2019年的补贴政策显示，新能源汽车的补贴金额不再仅以续航里程为依据，同时还要参考电池能量密度以及车辆能耗。有关人士表示：“钱少了，要求还更严格，‘活’不好干了。”。虽然补贴政策的一度退坡让三元动力电池企业迎来了阵痛期，但种种迹象表明，三元锂电池的主流地位不会改变。



补贴的大幅退坡除了带来市场波动外，也让磷酸铁锂电池回潮的声音再次浮现。事实上，对于磷酸铁锂电池回潮的现象，早在去年便已引起行业关注。不少业内人士认为，在市场因素的驱动下，尤其是补贴完全退坡后，磷酸铁锂电池或许会强势回归，“三元崛起，铁锂式微”的格局或将重构，原因在于，相较于三元锂电池，磷酸铁锂电池更具价格优势。

不过，尽管争议再现，磷酸铁锂的确也有回潮迹象，但数据显示，三元锂电池仍是主流，之前打下的江山依旧稳固，已经形成的格局很难被打破。有统计称，2018年三元锂电池占比为57.37%，同比增长101%。2019年一季度，三元锂电池的装机量远超过磷酸铁锂电池，其中圆柱电池表现抢眼，装机总量约1.04GWh，同比增长48%。

### 磷酸铁锂电池回潮

磷酸铁锂电池的能量密度低于三元锂电池，前些年，在财政补贴政策和“双积分”政策的双重作用下，三元锂电池不断挤压磷酸铁锂电池的市场份额。不过，随着补贴的逐渐退坡，磷酸铁锂电池又有抬头迹象，尤其是2019年最新的补贴政策公布后，有些整车企业在电池的选择上出现了摇摆，重新将磷酸铁锂电池纳入采购计划，这促使了磷酸铁锂电池的回潮。

事实上，补贴退坡是一个持续的过程，但最近一次的退坡幅度非常大，远超一些企业预期。2019年的补贴政策显示，新能源汽车的补贴金额不再仅以续航里程为依据，同时还要参考电池能量密度以及车辆能耗。插电混合动力乘用车的续航里程补贴最低标准为50公里，相比以往没有变化，但补贴金额从2.2万元下降到1万元；纯电动汽车补贴的续航里程最低标准上升为250公里，补贴金额下降超过一半。“钱少了，要求还更严格，‘活’不好干了。”一位新能源汽车企业负责人对《中国汽车报》记者诉苦。在这种情况下，不少企业在电池的选择上就出现了动摇，低成本的磷酸铁锂电池重获青睐。

那么，哪些企业有可能再次选择磷酸铁锂电池？有分析指出，动力电池降成本之路有两条：技术进步和规模化优势。在技术没有革命性突破的大背景下，依靠规模优势降低成本成为大多数企业的选择。然而，通过规模化优势降成本毕竟空间有限，在补贴大幅度退坡的情况下，A0或者A00级产品很难满足补贴政策的要求，但是，这类车型在市场上销量较高，有些企业就把目光转向了磷酸铁锂电池。“既然A0或者A00级车型很难满足补贴要求，索性只考虑市场需求。磷酸铁锂电池的成本优势明显，补贴完全退坡后，采用磷酸铁锂电池虽然可能影响续航里程，但推向市场的车型不会因为没补贴而出现价格的大幅上涨，消费者或许还能接受。”某企业销售负责人告诉《中国汽车报》记者。

据了解，磷酸铁锂电池中没有贵金属，磷和铁都是资源极其丰富的矿产，价格便宜，相比于配装三元锂电池的车辆，配装磷酸铁锂电池的车辆有3000元/辆的价格优势。A0或A00级车型消费者对价格非常敏感，3000元的差距对他们来说有足够的吸引力。

### 三元锂电池主流地位难被撼动

目前，三元锂电池在乘用车领域使用较多，已是主流电池。面对补贴政策的变化，三元锂电池未来的发展会受影响吗？“三元锂电池仍将是主流，今年前3个月的数据已充分说明了这个趋势不会改变。”深圳市比克动力电池有限公司副总裁李凤梅告诉《中国汽车报》记者。

中国化学与物理电源行业协会动力电池应用分会研究部的统计数据显示，2019年3月我国新能源汽车动力电池装机量约5.09GWh，同比增长146.3%，环比增长126.69%。其中，三元材料电池装机量为3.89GWh，占新能源汽车市场份额的76.47%，与去年同期相比增加了六个百分点，呈一枝独秀之势，主流地位难以撼动。

不过，3月26日，财政部等四部门发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，补贴退坡幅度非常大，这对三元锂电池企业又会带来什么影响？李凤梅告诉《中国汽车报》记者，补贴退坡是必然趋势，多数锂电企业有心理准备，对未来仍信心满满。从长远来看，补贴退坡有助于提升动力电池产品的技术水平，完善行业规范，限制低端，鼓励高端，择优扶优。与此同时，伴随着外资企业进入中国市场，行业竞争加剧，有助于行业淘汰低端产能，促进行业洗牌，推动行业更健康发展，对于电池行业来说是一个鞭策。“比克作为我国三元锂电池最早的研发与生产者，有先发优势，相较于竞争对手来说，政策压力加大、汽车企业要求降价的压力也加大，反而对比克来说是件好事。”李凤梅说。

2019年，我国动力电池市场还有一个显著变化，即日韩电池企业加大了开拓中国市场的力度，三星SDI和LG化学等电池企业曾经因为不符合“白名单”的要求而沉寂了一段时间，随着补贴政策退出历史舞台的脚步渐近，日韩电池企业开始活跃起来。很明显的现象是，三星SDI、LG化学和松下均为三元锂电池生产企业，它们的到来，也进一步印证，三元锂电池成为主流是大势所趋。

可以预见的是，日韩电池企业进入中国市场，必然对中国企业形成竞争压力，李凤梅认为，技术实力不强的企业肯定会有很大压力，但对于有雄厚技术支撑的企业来说，外来竞争者进入中国市场是好事，通过竞争相互提高，在竞争中也将推动三元锂电池技术的不断进步。

### 安全性仍是主要关注点

目前，高比能量是动力电池研发方向，三元锂电池又是实现这一目标的主要路线选择，也因此，各大动力电池企业都在向三元锂电池靠拢，不过，在这一过程中，动力电池的安全性也引起了行业的极大关注。李凤梅认为，从2019年新发布的补贴政策可以看出，下一步行业发展不再一味追求动力电池能量密度的提升，同时也要兼顾动力电池的安全性、循环寿命和里程要求等多方面因素。

近一段时期，国内电动汽车起火事故频发，这也增加了普通消费者对电动汽车的不信任感。分析这些起火车辆，配装三元锂电池的车辆占绝大多数。动力电池的安全性已是摆在眼前亟需解决的问题。

对于近段时间电动汽车频频起火的原因，李凤梅认为：“一方面企业要应对补贴退坡的压力，另一方面要应对降低成本的压力，双重压力来袭，有些企业就没有处理好，导致部分车辆发生起火事故。”

李凤梅认为，动力电池市场已进入阵痛期，转型阵痛期是推动产业高质量发展的必经之路，新补贴政策的出台对三元锂电池企业提出了更高要求，唯有品质提升才是三元锂电池企业的长久之计，也才是三元锂电池保持主流地位的法宝。

具体到电池安全，国家科技成果转化基金新能源汽车创业投资基金合伙人兼总裁方建华告诉《中国汽车报》记者，涉及电池安全的因素有很多，一致性在其中起着重要作用，热失控的大部分原因在于一致性较差。他认为，我国动力电池单体能量密度和工艺水平与国际先进水平相差不大，但一致性的差别明显，提高一致性水平成为我国动力电池企业的当务之急。

李凤梅认为，要解决电池的安全性问题，首先要从设计开始。“在安全方面，比克从结构设计、顶部安全阀、正负极材料、生产流程各方面严格把控电芯品质。历时3年完成化学设计冻结和过程设计冻结，成功解决了高容量单颗电芯的定向爆破技术。”李凤梅说。

补贴的退坡让三元动力电池企业迎来了阵痛期，在此期间，磷酸铁锂电池借机回潮。不过，种种迹象表示，三元锂电池的主流地位不会改变，那么，在主流趋势确定的情况下，安全性才是企业应该重点关注的问题。“所有的电池企业都要积极应对阵痛期，进一步提升电池品质，提升工程工艺，推动电芯自检体系升级，以更高质量的产品应对补贴退坡带来的行业发展压力，加速技术升级并最终惠及消费者。”李凤梅说。（作者万仁美）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/139531.html>