

## 我国动力电池企业TOP10出炉

我国动力电池市场继续向头部企业集中。以2018年动力电池装机量为参考，十大龙头企业包括：宁德时代、比亚迪、国轩高科、力神、孚能科技、比克电池、亿纬锂能、国能电池、中航锂电、卡耐新能源。

排名	动力电池企业	材料	供货车企数量	装机总电量 (GWh)	2018年市场占比 (%)	2017年市场占比 (%)
1	宁德时代	三元材料/磷酸铁锂/超级电容	58	23.4	41.2	28.5
2	比亚迪	三元材料/磷酸铁锂	2	11.4	20.0	15.3
3	国轩高科	三元材料/磷酸铁锂/锰酸锂	3	3.1	5.4	5.6
4	力神	三元材料/磷酸铁锂	15	2.1	3.6	2.9
5	孚能科技	三元材料	6	1.9	3.4	2.6
6	比克电池	三元材料/磷酸铁锂	20	1.7	3.1	4.5
7	亿纬锂能	三元材料/磷酸铁锂	26	1.2	2.2	2.2
8	国能电池	三元材料/磷酸铁锂/多元复合	27	0.8	1.4	2.2
9	中航锂电	三元材料/磷酸铁锂	10	0.7	1.3	1.4
10	卡耐新能源	三元材料	5	0.6	1.1	0.7

### TOP1宁德时代

宁德时代可以说是当今动力电池产业的“领头羊”，公司成立于2011年，目前公司在电池材料、电池系统、电池回收等产业链关键领域，拥有核心技术及可持续研发能力。宁德时代专注于新能源汽车动力电池系统、储能系统的研发、生产和销售，致力于为全球新能源应用提供解决方案。

目前，宁德时代的电池，已处于国内新能源整车企业竞相争抢的态势。上汽、广汽等整车企业纷纷与宁德时代建立合资公司。除了国内整车企业，宁德时代还拿下了大众集团MEB项目动力电池订单，又与戴姆勒签署合同，进入戴姆勒电池供应体系。今年年初，宁德时代宣布修改在德国建造动力电池工厂的产能计划，从最初设计的产能14GWh，提升至原来的7倍多，达到了98GWh，以此来迎合日益增长的市场需求。

值得一提的是，在工信部近日发表的《新能源汽车推广应用推荐车型目录（2019年第3批）》中，宁德时代配套的新能源汽车车型数量达70款，远超其他企业。

### TOP2比亚迪

比亚迪是国内老牌动力电池制造商(参数|图片)，公司于2007年6月成立，是国内动力电池第一梯队企业。公司主要经营锂电池材料的研发、生产和销售；锂离子电池（铁动力锂离子电池）、太阳能电池（太阳能光伏电池）的研发、生产和销售；汽车车身外覆盖件冲压模具、汽车夹具检具设计与制造；汽车关键零部件制造及关键技术研发等业务。

自2017年电池产业“龙头老大”的地位被宁德时代抢走之后，比亚迪开始奋起直追，仅凭一家企业对动力电池的需求，显然无法与面向所有车企提供配套的宁德时代相比，为了改变动力电池自产自销的发展现状，走出舒适圈进入更广阔的新能源汽车市场，2018年，比亚迪与多家主机厂建立了战略合作的强关联，董事长王传福也曾对媒体表示，计划将比亚迪电池业务拆分出来，独立融资上市。

2018年动力电池的增长主要来自三元(参数|图片)电池，而主打磷酸铁锂电池的比亚迪，动力电池装机量在2018年也取得了102.43%的增长，事实上在倾向于磷酸铁锂电池的专用车领域，比亚迪依旧是一家独大，随着鼓励高能量密度的补贴退坡，磷酸铁锂的性价比优势又会凸显出来，比亚迪依旧有机会实现反扑。

### TOP3国轩高科

合肥国轩高科动力能源有限公司是国轩高科股份有限公司的全资子公司，公司成立于2006年5月，是一家专注于能

源存储与应用的技术型公司，其主要产品为磷酸铁锂材料及电芯、三元电芯、动力电池组、电池管理系统及储能型电池组。国轩高科早期生产的动力电池主要搭载新能源客车，通过企业转型，国轩高科现在已经成为一家生态型的动力电池企业。

2017年之后，国轩高科调整发展战略，工作重心开始向新能源乘用车市场的倾斜，为了打开乘用车三元电池市场，国轩高科先后与北汽新能源、众泰、奇瑞等新能源乘用车企业达成了合作，通过合资建厂、交叉持股等方式不断增加新能源乘用车市场的权重。

2018年12月8日，国轩高科发布系列公告，其中有两个关键内容：1、国轩高科拟设立上限为1亿元的第二期员工持股计划，股票来源为公司回购专用账户回购的股份，购买回购股票的价格为回购均价的50%；2、国轩高科拟发行不超过20亿元的公司可转换债券用于南京和庐江基地的动力电池产业化项目以及补充流动资金。

产能方面，截止到2018年底，国轩高科已形成13GWh产能，全年出货量约5GWh，产能利用率较高。2018年国轩高科处于三元电池产能建设的高峰期，2019年三元电池产能在经过半年的爬坡期后将大幅放量。从客户角度来看，江淮汽车仍是国轩高科的乘用车主力客户，2018年10月，国轩高科与江淮签署战略合作协议，约定在2019年向江淮供应4GWh动力电池，金额约40亿元。同时奇瑞、众泰等客户在2019年有望带来更大的业绩增量。

#### TOP4力神

力神电池是国内锂电老牌企业，创立于1997年，是一家国有控股的混合所有制高科技企业。材料体系包含磷酸铁锂和三元电池，产品覆盖五大系列，上千个型号，是全球少数兼备圆柱、方形、软包等全产品系列锂电池研发与制造能力的企业之一。

据电动知家了解在国家重点研发计划“新能源汽车”重点专项支持下，2018年力神电池研发出NCA三元高比能量动力电池，单体能量密度达302Wh/Kg，体积能量密度大于642Wh/L，25℃下1C充放电循环710次（100%DOD），容量保持率达到80%；同时通过优化电解液配方，循环性能明显改善，目前循环285次（100%DOD）容量保持率高达96%。这一研发成果为开发出比能量300Wh/kg、循环寿命1500次的锂离子电池单体奠定了基础。

2018年9月，天津力神与福田汽车集团签署战略合作协议成立动力电池合资企业，未来双方将在新能源汽车研发、制造、销售、服务、动力电池梯次利用、新能源汽车全价值链等领域展开深度合作。此外，力神电池同欧尚、长沙众泰、海马汽车、小鹏汽车等乘用车企业建立了长期供货关系，同时还与中通客车、南京金龙、华晨鑫源等车企在物流车领域展开了深度合作。

#### TOP5孚能科技

孚能科技成立于2009年，由美国法拉赛斯能源有限公司投资建设，主要从事新能源车用锂离子动力电池及整车控制系统的研发。早年间，孚能科技在动力电池领域并没有很大的声音，直到宁德时代一家独大，使得供应过程中主动权慢慢向供应商倾斜，很多企业意识到需要扶持自己的电池供应商。孚能科技抓住了这个机会，凭借三元软包电池正式打开市场，与北汽等大客户展开合作，而后变更股权成功进入动力电池规范目录，产量和出货量更上一个台阶。

2017年，孚能动力电池系统出货量进入全球前十位，乘用车电池装机总量4.37万台，排在国内乘用车电池装机量第三名，仅次于宁德时代、比亚迪。凭借与北汽新能源的战略合作，孚能一直保持着软包电池领域第一的地位，曾在2018年8月份一度占软包市场份额的37.8%，就电池出货量的情况来看，孚能动力电池在软包电池领域短期内不会有对手。

2018年7月，孚能科技在镇江签约建设20GWh产能的动力电池项目，每年可为四十万台左右的新能源车提供配套动力电池。同时，孚能科技2018年也进入了戴姆勒的电池供应商体系，5月又完成了C轮10亿美金的融资，投资方包括中国国有资本风险投资基金、兴业银行、北汽产投等等，“独角兽”实至名归，核心竞争力有很大的提高。

#### TOP6比克电池

比克电池2001年于深圳创立，是一家集锂离子动力电池、新能源汽车、电池回收梯次利用三大核心业务为一体的新能源企业。比克主攻三元材料的圆柱电池，作为最早第一批进入锂电池行业的企业，比克电池一直在消费电池领域有着很高人气。

2017年起，比克开始在动力电池领域发力，先后与众泰、一汽、奇瑞、江淮大众等企业配套动力电池。由于特斯拉使用的就是18650、21700等型号圆柱电池，因此比克的圆柱电池，也得到了不少造车新势力的青睐，小鹏、奇点、云度等车型纷纷搭载了比克的动力电池。

目前可以满足高端市场的新能源电池产品还远远不够，为了顺应市场需求，比克电池正提前布局，包括继续扩张产能，提升产线的智能化。此外，未来新能源动力电池进入退役期的数量越来越多，所以比克电池也布局电池回收。比克电池希望打造从电池到整车，到后市场的一个完善的生态链条。

#### TOP7亿纬锂能

亿纬锂能创立于2001年，属于国家级高新技术企业，其产品包含方型磷酸铁锂、三元圆柱、三元软包和三元方型等四种技术方案，主打以不同技术路线的产品对应不同目标市场的经营策略。近三年来，亿纬锂能将重心转移到了动力、储能市场领域，采用自动化与信息化的生产方式，为客户提供产品和服务。

据电动知家了解亿纬锂能自2015年进入动力电池领域，在动力储能领域投资达到50亿，广东惠州、湖北荆门等地有其多个生产基地，目前产能在9GWh左右，主要产品为圆柱电池和方壳电池。

2018年以来，亿纬锂能将重心聚焦于国际新能源乘用车市场。公司与SKI进行合作，针对选择软包电池技术路线的高端乘用车企客户，制定了软包三元电池的供货方案，成功进入戴姆勒供应链，同时借助戴姆勒示范效应带动方形三元电池业务在乘用车领域的发展以及圆柱三元电池业务在专用车领域的发展。

#### TOP8国能电池

国能电池成立于2011年11月，是一家致力于锂电池研发、生产和销售的新能源高新技术企业。在郑州、海宁、襄阳、南昌等地都建有生产基地，目前约产能约3.3GWh。

国能电池的主打产品长寿命软包装磷酸铁锂离子电池具有相当不错的竞争优势，多项产品的主要技术指标达到国际先进水平，从近两年工信部批量的公告和推家目录车型详细配套情况来看，国能电池所配套的车型数量和电池性能长期处于前列。

#### TOP9中航锂电

中航锂电成立于2009年，是由中国航空工业集团有限公司及常州地方政府共同投资组建，专业从事锂离子动力电池、电源系统研发及生产的新能源高科技公司。公司现有洛阳、常州两大生产基地及一个专业研发机构中航锂电技术研究院。

公司现有产能5GWh，产线采用机器人系统集成技术，其模块生产主要工序均采用机器人配合工艺设备实现，能够提高整线效率和产品合格率。电池与结构件组装采用等离子清洗、涂胶及焊接技术，可以保证模块的安全性与结构稳定性。电池之间的连接采用了焊接面激光清洗与大功率激光焊接技术，生产过程执行管理系统对设备、物料、产品状态进行全面监控，实现了生产过程自动化。

值得注意的是，今年6月国家标准委下发通知，批准全国26家单位（包括10个示范园区和16个试点企业）开展2018年国家高新技术产业标准化试点工作。中航锂电（洛阳）有限公司是全国仅有的两家获批锂电池企业之一。

#### TOP10卡耐新能源

卡耐新能源成立于2010年，最初是由中国汽车技术研究中心、日本英耐时株式会社等共同出资设立的高新技术企业，是国内最早的三元软包动力电池生产企业。主要从事纯电动汽车、混合动力汽车及储能设施所需锂离子电池单体、模组、系统及其零配件等研发、生产和销售。

在产品方面，卡耐新能源技术水平在以下三个指标有一定的竞争优势：1、卡耐新开发的50AH电芯能量密度达250Wh/kg，在国内属于相对领先的水平；2、在针刺测试时，三元电池产品不冒烟不起火，仅表现出温度稍微升高现象，产品安全系数相对较高；3、公司的三元电池根据新国标可承受1.5倍终止电压过充电测试。

目前，卡耐新能源主攻乘用车动力电池市场，主要给上汽通用五菱、江铃新能源、前途汽车等提供动力电池。2018

年，由于上汽通用五菱和江淮新能源的新能源车型销量表现良好，同时，造车新势力前途汽车的量产车也开始交付，卡耐新能源顺势冲进前十。但卡耐新能源的动力电池装机量并未与11-15名的企业拉开差距，2019年能否继续保持在前十队列，还需要寻找新的爆款车型。

## 总结

目前看来，宁德时代占据我国动力电池市场的“半壁江山”，但依旧不敢有身居高位者的松懈，各大头部企业都在努力扩大市场占比，比亚迪拆分电池业务蓄势待发，孚能科技凭借软包电池异军突起，国轩高科统筹布局，天津力神迎来圆柱电池丰收，比克电池高能电芯取得突破，亿纬锂能正发挥戴姆勒效应。这些企业各自发挥着他们的优势，推动着我国新能源事业持续发展。

尽管动力电池装机量再创新高，但行业内相关企业却正面临着不小的发展压力，这种压力不仅来自于产能过剩带来的竞争升温，也来自于新能源产业补贴政策调整带来的挑战。两年前，我国动力电池企业数量达155家，但是到了2018年，这个数字已经下滑到了105家。目前，国内动力电池企业还面临着上下游企业的压力：一方面，下游车企面临补贴退坡要求电池企业降低配套价格；另一方面，上游原材料价格近年来上涨也给电池企业带来压力。

与此同时，海外的对手也正在悄悄接近，对中国动力电池市场虎视眈眈。从2018年4月开始，包括三星、LG、SKI在内的韩系三大电池公司纷纷打破沉默状态，高调启动在中国的新一轮投资。目前，日本松下、韩国LG化学、三星SDI动力电池在国际市场的市占率高达76%。有分析指出，最迟在2020年，中国会放开对国内电池市场的保护，日韩厂商将进入中国市场。彼时，国内动力电池企业将直面国外竞争对手的冲击，行业洗牌会大幅加速。

在成本方面，本土电池企业与海外企业的差距确实在不断缩小，但是在技术层面，中国企业依旧相对落后，虽然我国动力电池企业的规模很大，但却并未造出像特斯拉一样高能量密度的电池。除此之外，我们的化学体系甚至使用的材料都是一样的，但制造出来的电池合格率和一致性相差很大，其原因在于我们的制造能力和管理水平，与松下、三星SDI、LG相比，中国企业还存在明显差距。

因此，如何在后补贴时代突破技术瓶颈、降低生产成本、保证产能利用率，将是每个电池企业都要解决的现实问题。只有持续维持技术上的领先，并实现营收、利润的增长，才能在激烈的洗牌阶段存活。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/141873.html>