电动自行车加速锂电化 锂电池抢占高端市场

我国电动自行车保有量已达1.35亿辆，而锂电自行车仅占0.32%。随着铅酸电池行业整顿、电动自行车行业标准限制以及锂电价格的持续下降，锂电电动自行车时代正加速来临的步伐。日前，锂电行业龙头企业——河南环宇赛尔新能源科技有限公司销售副总王涛在接受记者采访时，乐观地表示：“ 根据目前的市场情况预估，今年锂电池将由目前在电动自行车电池市场不到1%的份额，爆炸式增长到20%左右。 ”

铅酸电动自行车遭遇寒冬 锂电化“ 元年 ”或开启

电动自行车在过去的十多年中以疯狂的态势增长，2010年已经占到自行车年产量的36.2%，保有量达到1.3亿辆。2011年，电动自行车突遇两大困境——四部委联合整治电动自行车、淘汰不达标铅酸电池产能，尤其是20公里时速和40公斤车重的限制使得行业空间备受挤压，转型升级已成为电动自行车行业发展的当务之急。

电动自行车的一个大问题是车重远远超过40公斤的行业标准。减重的途径有两条：一是采用锂电池替代铅酸电池，二是采用新型材料材质的车身。显然，采用锂电池最为简单，对成本的影响也最小。

目前铅酸蓄电池重量比能量仅30-40Wh/Kg，体积比能量64-72Wh/L。铅酸电池提供的电能较少，还存在深度放电能力和低温放电能力较差的缺点（寒冷地区一年只能骑行9个月），使用寿命短，作为电动自行车动力电源一般只能使用1-2年。 更为重要的是，铅酸电池对环境的污染也一直饱受诟病。

而锂离子单体电池的体积比能量最高可达350Wh/L。一个自行车动力电池重量约为4Kg，重量和体积不到铅酸的1/3

，用在电动车上可达3-4年，一次售价虽然高于铅酸电池，但是长期摊薄的成本与铅酸电池持平，锂电自行车的优势将得到充分体现，这在全国范围内淘汰“超标”电动车的背景下，将得到更多消费者的认可。

有业内专家预测，2012年，电动自行车将开启锂电化“元年”。

锂电池谋求高端电动自行车市场

从2011年初开始的铅酸电池行业整顿，导致国内原有3000家铅酸电池企业九成面临取缔或停产整顿，市场出现产能不足，但产业集中度和技术升级得到加强。天能、风帆、南都电源等具有国际竞争力的铅酸电池企业的领先地位得到进一步巩固。预计今年六、七月份，这些铅酸电池龙头企业的新增产能也将陆续释放，填补目前的产能不足现状，因此留给锂电企业的时间已经不多，如何抓住机遇抢占市场制高点是摆在锂电池企业面前刻不容缓的问题。

王涛认为，在与铅酸电池的贴身肉搏中，锂电企业可主要依靠两大利器赢得“战争”，一是正确的市场营销策略，二是过硬的产品品质。
王涛以他主持的环宇电动自行车电池项目为例，剖析了锂电企业可以采用的市场策略，“环宇在电动自行车电池市场的营销策略是先抢占高端市场，力争首先在天津、浙江、广州这三个省树立起环宇电池的良好品牌形象。”据了解，鉴于电动自行车车重不得超过40公斤的行业标准，铅酸电池因自身固有的比能量低、重量大的弱点，在限重的情况下提高续驶里程非常困难，这严重限制了铅酸电池在高端自行车上的应用，这正是锂电池的市场机会。

“当然，现在只是锂电池赢得了这样一个市场机遇，而真正能够赢得市场并稳定住市场，最终还是要靠产品质量来说话。”王涛说。

王涛将环宇电池的比较优势概括为四条：寿命长、容量足、一致性好、快速服务。“环宇电动自行车电池循环充电次数达到700次以上，但这只是我们的保守说法，我们可以根据客户的实际要求来开发更高寿命的产品；环宇目前有8 Ah、10 Ah和12 Ah三种容量的电池，这都是标称容量，相比很多同类产品标称容量名不副实的现状，我们可以拍着胸脯保证我们销售出去的每一款电池都是大于标称容量。”

“我们的设备不是国内最先进的，但我们的优势恰恰就在于我们环宇有近30年的电池生产历史，我们有着一批经验丰富的生产队伍和管理队伍。”王涛说。他认为，只有拥有丰富实操经验的生产和管理人员才能充分发挥生产设备本身的功能，才能对每一步生产工艺进行精细化控制，比如配料、涂布、叠片、化成、注液、环境温湿度控制，甚至电解液的存放等。而一支成熟、完善的管理队伍才能对企业生产进行流程化、精细化管理，才能高效地用好人，在制造环节就对电池的一致性、安全性上做好产品保障工作，让消费者用上更安全的节能环保产品。

王涛坚信，2012年，锂电池企业可以攻下电动自行车电池市场1/5的份额。他的目标是在今年内与30--40家电动自行车企业达成合作，力争实现销售额1至2亿元。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/31635.html