



一年超 50 家企业退出

# 全国产能利用率仅有四成 未来三年 90% 动力电池企业或被淘汰

本报记者 陈亚莹 郑宇 北京报道

随着新能源汽车的高速增长,其主要配套设施动力电池行业也迎来了快速扩张。公开数据显示,2014 年~2017 年,动力电池产业增长率分别为 368%、324%、78.6%。然而,在高速增长背后,产能过剩现象却逐步凸显。据高工产研锂电研究所(GIIL)数据显示,截至 2017 年年底,国内动力电池总产能 135GWh,有效产能 110GWh。新能源汽车的产销量在 2017 年均接近 80 万辆,与 2016 年相比增幅达 50%。动力电池装机总电量约

## 两极分化

目前,电池龙头企业产能利用率基本为 80%,二线为 30%,中小电池厂仅为 15%。

东吴证券一份研究报告指出,目前电池龙头企业产能利用率基本为 80%,二线为 30%,中小电池厂仅为 15%。

记者采访了解到,目前比亚迪(002594.SZ)的产能利用率超过 80%,宁德时代产能利用率超过 90%,多氟多产能利用率达到 98%,坚瑞沃能(300116.SZ)产能利用率超过 70%。2017 年动力电池装机总电量排名前十的企业分别为:宁德时代、比亚迪、沃特玛、国轩高科、比克电池、力神、孚能科技、亿纬锂能、国能电池、智航新能源,累计装机总电量合计达 26.81GWh,占整体的 74%。

“经历了前几年的发展,国内锂动力电池向高品质、有产能的企业集中,大者恒大的趋势开始越来越明显。”福建猛狮科技总经理王

36.4GWh,这也就表示,动力电池的全国产能利用率只有 40%。

“目前动力电池整体产能很高,但很难满足国家政策调整后对产品的要求。”中国化学与物理电源行业协会秘书长刘彦龙在接受《中国经营报》记者采访时表示,随着国家对动力电池能量密度要求的增高,产品进入市场的门槛同时也被提高,加速企业间的淘汰。中国汽车技术研究中心动力电池产业发展研究室总监方凯正告诉记者,在配套企业数量方面,相比 2016 年的 150 家,2017 年的企业数量明显减少,不到 100 家。尤其

是磷酸铁锂电池的生产企业数量,比 2016 年减少一半。

“尽管数量缩减一半在外界看来已经是很大的调整,但这仅仅是调整的开始。”国轩高科前总裁、国家科技成果转化基金新能源汽车创业投资基金执行事务合伙人兼总裁方建华认为,接下来淘汰的速度会更快。“到 2020 年,9 成以上的动力电池企业将被淘汰。”这也就意味着,“未来三年,动力电池产能过剩现象仍将存在。”在 201 所 863 检测中心主任王子冬看来,动力电池产能利用率甚至会进一步下降。

在动力电池行业发酵。2017 年,全球锂电巨头 AESC 公司被中国私募投资基金金沙江资本收购。这家电池公司曾经是日产 Leaf 电动汽车的供应商,2014 年、2015 年全球动力电池产量排行均处于第二位。

相关分析认为,在动力电池领域,我国已经不缺核心技术,无论是正极材料、磷酸铁锂、三元、高锰等材料都处于优势地位。但装备制造、工程化能力方面依然存在较大差距,在这样的情况下,国内企业通过产业化、市场化,还是能够在短期内实现赶超的。

中国化学与物理电源行业协会秘书长刘彦龙认为,一些实力不强的动力电池企业要想生存下去,可以选择同大企业重组,与上下游企业进行资源整合,进入更细分的市场。

是磷酸铁锂电池的生产企业数量,比 2016 年减少一半。

“尽管数量缩减一半在外界看来已经是很大的调整,但这仅仅是调整的开始。”国轩高科前总裁、国家科技成果转化基金新能源汽车创业投资基金执行事务合伙人兼总裁方建华认为,接下来淘汰的速度会更快。“到 2020 年,9 成以上的动力电池企业将被淘汰。”这也就意味着,“未来三年,动力电池产能过剩现象仍将存在。”在 201 所 863 检测中心主任王子冬看来,动力电池产能利用率甚至会进一步下降。

在动力电池行业发酵。2017 年,全球锂电巨头 AESC 公司被中国私募投资基金金沙江资本收购。这家电池公司曾经是日产 Leaf 电动汽车的供应商,2014 年、2015 年全球动力电池产量排行均处于第二位。

相关分析认为,在动力电池领域,我国已经不缺核心技术,无论是正极材料、磷酸铁锂、三元、高锰等材料都处于优势地位。但装备制造、工程化能力方面依然存在较大差距,在这样的情况下,国内企业通过产业化、市场化,还是能够在短期内实现赶超的。

中国化学与物理电源行业协会秘书长刘彦龙认为,一些实力不强的动力电池企业要想生存下去,可以选择同大企业重组,与上下游企业进行资源整合,进入更细分的市场。

## 技术提升

排名前十的动力电池企业 2017 年动力电池装机总电量合计达 26.81GWh,占整体的 74%。

据工业和信息化部部长苗圩介绍,相较 2012 年,2017 年年底国产动力电池单体能量密度提高了 2 倍,达到 230 Wh/kg,而系统能量密度约为 150 Wh/kg。

记者了解到,比亚迪系统能量密度能达到 150 Wh/kg、沃特玛 145 Wh/kg、国能电池 185 Wh/kg、捷威动力 110 Wh/kg、智慧能源 140 Wh/kg。(以上数据均为磷酸铁锂电池系统能量密度,尽管国家补贴政策开始支持三元材料技术,但目前磷酸铁锂电池仍占据新能源汽车市场 55% 的装机量。)

按照 2017 年国家新能源商用车补贴标准,最高补贴要求电池系统能量密度达到 115Wh/kg。值得注意的是,排名前十的动力电池企业 2017 年动力电池装机总电量合计达 26.81GWh,占整体的 74%。而在剩下近 90 家电池企业中,是大量低于最高补贴水准的电池。高工产研锂电研究所的一组数据显示,

## 大浪淘沙

“动力电池技术的提高应该是全面的,不单是能量密度,能量密度被过分强调了。”

不过,在王子冬看来,“动力电池技术的提高应该是全面的,不单是能量密度,能量密度被过分强调了。”王子冬认为,动力电池不能拔苗助长,而要返璞归真,高安全、低成本、长寿命是补贴退坡后动力电池真正需要解决的问题。

沃特玛董事长李瑶也指出,在技术上,国内动力电池产业走的整体并不扎实,整个行业存在急躁的现象。每年一调的补贴标准并不利于产业链的平稳发展,导致无论是龙头企业还是中小企业都存在为应对标准而动的现象。

“企业刚刚把品质做好,第二年又换一个标准,能做得好吗?”李瑶表示,推动新能源发展是大家共同的目标,但目前技术在方面缺乏系统性。此外,新能源推广在消费领域还未真正启动仍处于运营层面,补贴退后以及银行资金周期收缩带来的融资挑战,这些方面都将导致 2018 年开始,行业和企业面临的挑战越来越大。

这也将在投资扩产、并购重组热潮下,龙头企业间的竞争加剧。高工产研锂电研究所预测,2018 年动力电池的产能利用率将会更低。而产能过剩将继续加剧动力电池尤其是锂电池市场的竞争,利润空间将进一步被压缩,引发行业洗牌,“这是一场循环式的大浪淘沙。”有业内人士指出。

“补贴退坡和新补贴政策的发布,击碎了政策的温床。”中国化学与物理电源行业协会秘书长刘彦龙表示,动力电池产业进入市场转型期,行业竞争的残酷态势开始显露。

2017 年,动力电池行业已经普



2014 年~2017 年,动力电池产业增长率分别为 368%、324%、78.6%。但在 2017 年,动力电池的全国产能利用率只有 40%。 本报资料室/图

现有库存的种类中,磷酸铁锂电池多于三元材料,磷酸铁锂去库存压力更大。

由于政策的导向,从技术路径来看,2017 年动力电池技术的更迭换代突出表现在三元材料领域(三元材料能量密度远高于磷酸铁锂电池)。根据《中国制造 2025》对动力电池的发展规划:2020 年,电池能量密度达到 300Wh/kg;2025 年,电池能量密度达到 400Wh/kg。

目前,宁德时代的新能源单体

能量密度已达到 304Wh/kg;比亚迪、沃特玛目前 200Wh/kg;国能电池 240Wh/kg;捷威动力 210Wh/kg;智慧能源、比克电池 220 Wh/kg。(以上数据均为三元材料能量密度)已基本达到科技部之前公布的《新能源汽车重点专项 2018 年项目指南指标》中 210Wh/kg 的要求。

中国科学院技术科学部院士欧阳明高表示,单体能量密度 350Wh/kg、系统能量密度 260Wh/kg 将是未来力争目标。

## “一带一路”助力汽车产业

遍出现利润下滑。“一方面,电池原材料价格不断上涨,另一方面,由于国际上锂产品价格普遍下跌,国内新能源汽车销量快速上涨,多重因素倒逼国内动力电池企业降价。”中国电网创始人、电池百人会理事长、秘书长于清教说道。

而在方建华看来,结构性产能过剩也是导致动力电池企业价格下降的原因之一。有媒体报道,2016 年动力电池的行业平均价格还在 2 元/Wh,2017 年已经降低到 2 元以内。而进入第四季度,一些电池企业为了清理库存,已经把产品报价进一步压低,低至 1.4 元/Wh。

对于 2018 年的动力电池企业而言,正如李瑶所言,面临的挑战将会越来越大,如果企业无法保证良好的产能利用率,将被行业快速淘汰。

## “一带一路”助力汽车产业

# 我国汽车出口量触底反弹 5 年来首次出现回升

本报记者 张洪杰 实习记者 蓬毛毛 北京报道

“我国汽车出口量经过多年的下滑已经触底反弹,2017 年我国汽车出口量实现了巨大反转。”中国汽车流通协会副秘书长罗磊对《中国经营报》记者表示。

中国汽车工业协会(以下简称中汽协)发布数据显示,2017 年,我

## 商、乘市场表现迥异

2017 年,我国乘用车出口 639 万辆,同比增长 34%。罗磊表示:“近几年,我国自主品牌的制造质量有了大幅提升,外观设计都有了很大提高,多款自主品牌车型供不应求。我国汽车产品的海外竞争力不断增强。”

以出口名列前茅的东风汽车为例。2017 年,东风汽车共出口汽车 6.5 万辆,同比增长 55.3%。截至目前,东风公司累计向全球 80 余个国家和地区出口汽车产品 30 多种,80 多万辆。“国际化,是步入世界一流汽车企业行列的通行证。”东风汽车集团董事长、党委书记竺延风表示,东风汽车将海外事业视为重要

国汽车出口 89.1 万辆,同比增长 25.8%。在出口连续 4 年下降后,再度出现增长。中汽协预计,2018 年我国汽车出口有望重回百万辆。

据了解,中国汽车出口量在 2012 年达到惊人的 101.59 万辆后,从 2013 年开始急剧下滑,2014~2015 年延续负增长局面,2016 年有所缓和,出口增速稍有改善,但与高峰期的百万辆出口

的战略性事业,不断提高产品质量,下一步东风汽车将加速投放新品和新能源产品,并进入欧美主流汽车市场。

在乘用车出口大幅增长的前提下,2017 年我国商用车出口 25.2 万辆,同比下降 8.9%。“中国作为全球最大的商用车产销国,正处于快速发展期,不仅市场容量较大,配套体系日趋完整,而且制造能力正在快速崛起,但与跨国商用车巨头相比,中国商用车企业在国际市场上的研发、市场、产业链条、后市场保障体系、配件供应体系都明显偏弱。”中国汽车流通协会商用车分会秘书长钟

量依然相差甚远,2017 年从第一季度开始,出口量呈现明显的增长态势。

谈及 2017 年汽车出口实现反转的原因,罗磊认为主要在于两点:一是全球经济回暖导致国外消费需求增长,对相对低端的品牌有了更大需求;二是我国制造业从速度发展转向质量发展,中国自主品牌近几年质量得到了大幅提升。

涓平对此表示,“下一步需要通过完全的市场竞争,海外竞争实现商用车竞争能力的升级换代,推动中国从商用车大国向强国转型。”

值得一提的是,我国新能源汽车已经成为新的出口热点。海关数据显示,2017 年 1~11 月,我国新能源汽车出口已经达到 9.31 万辆。与此同时,国新办 2018 年 1 月 30 日举行的新闻发布会透露,目前我国已拥有比较完整的新能源车产业体系,有四家企业进入全球新能源汽车销量的前 10 名,新能源车已经出口到 30 多个国家和地区。

# 中国新高端格局浮出水面 观致迎来发展拐点

文 / 李大月

在供给侧改革、“一带一路”、中国制造 2025 等国家战略和相关政策的助推下,中国品牌正在实现整体向上发展。其中,吉利汽车推出领克、长城汽车推出 WEY 等高端子品牌,2017 年,中国新高端市场迎来了爆发式增长。

自 2007 年起,自主品牌还处于凭借中低端产品开拓市场时,观致汽车即发出坚持正向研发的呐喊,高举中国汽车品牌向上的旗帜。目前,随着中国新高端市场走热,观致汽车也迎来了新的发展拐点。

## 新股东入驻

日前,宝能集团、奇瑞汽车、观致汽车三方的联合宣布,宝能正式成为观致的大股东。按照公告,观致汽车将获得累计 65 亿元的投资,而观致汽车的股权结构也将成为宝能持股 51%,奇瑞持股 25%,Quantum (2007)LLC 持股 24%,宝能将占绝对控股股权。

“新股东的到来,并不会对日常运营产生影响。”观致汽车 CEO 刘良表示,“但相信将为观致汽车带来更好的资源,助力观致汽车进入一个全新的时代。”

而新股东的入驻,也意味着观致汽车将获得充足的资金,在坚持高端定位的基础上,研发新的产品,支持公司快速发展。

奇瑞汽车总经理陈安宁在 2018 新年贺词中表示,引入新战略投资者之后,奇瑞将继续在技术、人才等领域为观致提供体系性的支撑,而且经过协商,奇瑞汽车还将和宝能集团、

Quantum (2007)LLC 共同为观致增资 65 亿元,助力观致早日成为中国主流汽车品牌。

而宝能集团实力雄厚,与观致的牵手能够实现双方多个业务板块无缝对接,将给观致带来客户、采购、销售网络、汽车金融、零配件生产等方面的协同效应。

## 转战新能源

事实上,观致汽车一直坚持走中国新高端路线,而且在新能源和智能化已经成为汽车产业发展的新趋势的背景下,观致汽车制定并开始实施“两栖战略”,即一方面要坚持技术创新,提升燃油车型的竞争力;另一方面,要面向未来,不断推进新能源车战略。

这与想抓住新能源汽车“风口”的宝能集团有共同的目标。刘良表示,“宝能的进入则让观致加速跑入新能源汽车赛道。”据了解,宝能集团年产 30 万辆新能源汽车项目正在杭州建设当中,并开始新能源车租赁以及充电桩建设等合作。与此同时,宝能汽车研究院也在筹备当中,在整车、系统、零部件及新能源领域加强研发投入。而这些,未来都将成为观致汽车的优质资源。

从观致汽车本身来讲,拥有世界一流的工程研发实力,以及精益求精的生产能力。观致自主研发的 CFIX 平台(观致 3/ 观致 5 平台),获得过欧洲五星评级,并拿到当年碰撞成绩高分;观致设计的车型,曾经两次获得红点大奖。可以说,技术和产品上的优势,是观致宝贵的资产。

经过多年的努力,观致汽车

目前共有 5 款车型在售:观致 3 轿车、观致 3 五门版、观致 3 都市 SUV、观致 5 SUV 和最新上市的观致 3 GT。按照规划,观致汽车将推出有平台的电动车车型,解决旗下没有电动车问题,同时开发全新 GEV 新能源智能车平台。

## 驶入快速路

随着“两栖战略”的实施,观致汽车销量已经迎来了快速增长。2017 年 10 月环比增长 103%,11 月环比增长 201%,12 月产销量超过了 4000 台。尽管这一数字与热销品牌仍有较大差距,但是对于观致汽车而言,是驶入正确轨道的重要说明。

另有分析人士认为,观致汽车目前存在着品牌知名度低以及渠道少的现状。对此,宝能集团加入后,物流和商业地产将可以帮助观致汽车更加快速布局渠道网络。与此同时,观致汽车还开启了与联动云达成在共享汽车方面的战略合作。

这与观致现有渠道实现协同效应,大数据共享,并快速弥补观致销售和售后渠道不足,提升观致汽车的市场保有量,更多的观致汽车将跑在中国各大城市的大街小巷,更多的人体验到观致汽车优良的产品品质。

在刘良看来,观致汽车已经迎来了最好的时代。在过去十年,观致汽车始终坚持中国新高端的造车理念,而随着时代和形势的变迁,观致汽车也在不断探索和自己最契合的道路、引入新的资源加速自身发展。从两个股东到三个股东,观致汽车已经开启了新的征程。