

# 欣旺达百亿动力电池项目“未批先建”疑云

本报记者 高沛通 赵毅 广州报道

在锂离子电池领域，欣旺达电子股份有限公司(以下简称“欣旺达”，300207.SZ)野心颇大。

欣旺达早年以电池模组业务闻名，且在消费电池领域借力收购进行产业链拓展，挤入核心的电芯制造领域。尤为值得注意的是，欣旺达近年发力竞争激烈、前景巨大的动力电池电芯制造领域。

2019年3月，欣旺达布局南

## 百亿规模项目

在溧水区人民政府官网上2020年发布的信息中，称南京欣旺达项目实现了“当年签约、当年建设、当年投产”。这也就意味着，项目一期的开工时间早于环评批复时间。

欣旺达南京溧水项目规模巨大。

记者注意到，2019年3月，欣旺达发布公告拟在南京布局产能，随后与地方合资成立南京市欣旺达新能源有限公司(以下简称“南京欣旺达”)，欲分3期投入120亿元建设动力电池产能，一期35亿元，二期40亿元，三期45亿元。

具体到一期项目上，上市公司公告披露，该项目系指租赁明辉厂房并投资建设约8GWh电芯和8GWh电池系统生产线项目。在后续地方政府披露的文件中显示，一期租赁明辉厂房14万平方米，项目法人除南京欣旺达外，还有南京明辉科技创业有限公司。

根据地方政府官网披露的信息以及批复文件，2019年12月13日，南京市生态环境局批复通过《南京市欣旺达新能源有限公司欣旺达动力电池项目环境影响报告表》，文件号：宁环表复【2019】17101号，项目总投资35亿元。

但根据溧水区人民政府官网的信息，2019年4月，上述项目一期即开工建设，截至当年9月，厂房已经封顶。根据溧水区委宣传

部官方微博披露的信息，南京欣旺达项目一期的设备在当年11月底进厂，截至12月正在安装，项目装修工程逐渐收尾。

在溧水区人民政府官网上2020年发布的信息中，称南京欣旺达项目实现了“当年签约、当年建设、当年投产”。这也就意味着，项目一期的开工时间早于环评批复时间。

类似的情况不是孤例。根据地方政府网站披露的信息，2020年6月4日，南京市生态环境局批复通过《关于南京市欣旺达新能源有限公司欣旺达16GWh动力电池项目环境影响报告表的批复》，文件号为：宁环表复【2020】1707号。

根据可公开检索到的上述环评报告，为进一步满足市场需求，南京欣旺达拟投资100亿元建设16GWh产能，该项目环评于2020年4月申报，预计开工时间2020年6月，预计投产时间2020年11月。

根据地方政府披露的项目信息，南京欣旺达二期项目将新增用地711亩，总建筑面积约90万平方米，含生产厂房面积70万平方米，配套用房建筑面积

20万平方米，形成年产16GWh动力电池产能，一期、二期总投资135亿元。

但是，根据公开报道，在南京欣旺达一期尚未投产之时，二期已经动工，具体于2019年7月开工，投资额在原有规模上扩大，二期为100亿元，计划于2019年11月完成厂房主体工程建设，于2020年4月完成设备调试并开始

生产电芯。

另外，根据溧水区委宣传部官方微博2020年2月发布的《溧水欣旺达16GWh动力电池项目全力保障复工复产安全返岗》的文章，疫情背景下，欣旺达16GWh动力电池项目拿到提前开工许可证，并拿到了复工许可证，彼时租车前往安徽、河南接回工人投入生产。

露信息，欲在浙江兰溪建设产能。2020年7月，总投资52亿元的欣旺达浙江兰溪锂离子电池项目奠基动工，被称“从项目签约到开工建设，仅用了3个月时间”，2021年8月，项目量产。

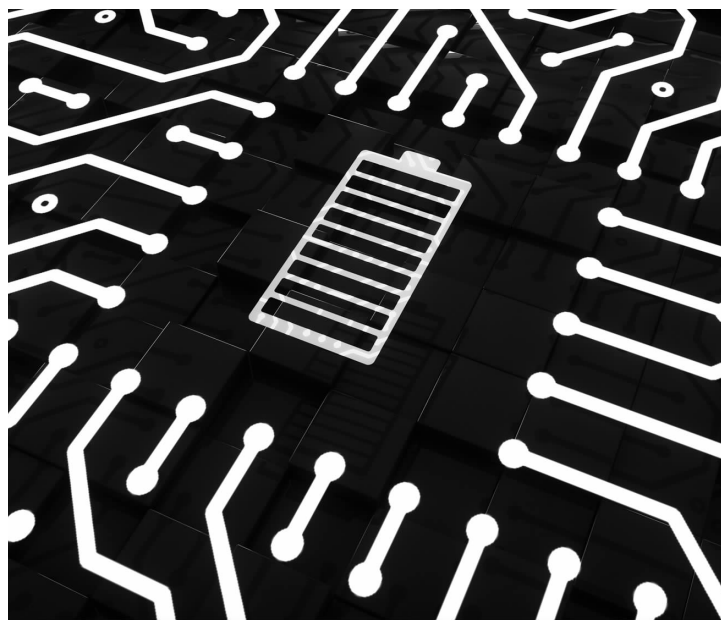
项目建设“刷新速度”背后，欣旺达南京溧水一二期项目是否“未批先建”？浙江兰溪项目快速开工之时是否取得了环评审批？日前记者致函欣旺达、南京市生态环境局，尝试了解相关项目具体情况，截至发稿对方未予回应。

此外，2020年3月，欣旺达披露信息，欲在浙江兰溪建设产能。2020年7月，总投资52亿元的欣旺达浙江兰溪锂离子电池项目奠基动工，被称“从项目签约到开工建设，仅用了3个月时间”，2021年8月，项目量产。

项目建设“刷新速度”背后，欣旺达南京溧水一二期项目是否“未批先建”？浙江兰溪项目快速开工之时是否取得了环评审批？日前记者致函欣旺达、南京市生态环境局，尝试了解相关项目具体情况，截至发稿对方未予回应。

此外，2020年3月，欣旺达披露信息，欲在浙江兰溪建设产能。2020年7月，总投资52亿元的欣旺达浙江兰溪锂离子电池项目奠基动工，被称“从项目签约到开工建设，仅用了3个月时间”，2021年8月，项目量产。

项目建设“刷新速度”背后，欣旺达南京溧水一二期项目是否“未批先建”？浙江兰溪项目快速开工之时是否取得了环评审批？日前记者致函欣旺达、南京市生态环境局，尝试了解相关项目具体情况，截至发稿对方未予回应。



欣旺达近年来发力动力电池电芯制造领域。

本报资料室/图

## 两轮电动车吹来“锂电风” 换电模式先行一步

本报记者 段楚婷 赵毅 深圳报道

近年来，两轮电动车发生的火灾事故屡见报端。应急管理部消防救援局7月发布的统计数据显示，今年以来，全国发生电动车火灾事故6462起。

从起火原因来看，电气故障和自燃是造成电动车火灾的主要原因。

### 组装电池藏风险

公开资料显示，两轮电动车电池主要有铅酸电池和锂电池两种类型。锂电池的耐用性、完全充放电循环次数、体积重量优于铅酸电池，而铅酸电池的市售价格低于锂电池。

2018年5月，工业和信息化部科技司发布了强制性国家标准《电动自行车安全技术规范》(以下简称“新国标”)，自2019年4月15日正式实施。新国标要求电动自行车应符合几点要求，其中包括装配完整的电动自行车的整车质量应小于或等于55kg。新国标对电动自行车整车质量作出要求，而体积更小、质量更轻的锂电池则占据明显优势。

高工锂电调研报告显示，2020年锂电两轮车用锂电池(含共享电单车、共享换电柜)出货9.7GWh，同比增长78%。随着国内共享市场规模提升，行业标准化、规范化逐渐完善，以及锂电池替代铅酸电池加速，高工锂电预测，到2025年中国锂电两轮车用锂电池出货量将达到35GWh。

在主流市场，一线电动车品牌也在近几年推出使用锂电池的两轮电动车新品。而在淘宝搜索“电动车锂电池”等关键词，记者也发现大量适用于两轮电动车的锂电池单独出售，其中不少商家都宣称使用“汽车大单体模块电芯”“全部采用宁德时代全新正品电芯”。

锂电池回收梯次应用方面的

因，分别占电动车火灾总数的62.1%和23.5%。而过充电、电池单体故障、电气线路短路则是导致电动车电气火灾的根本原因。

《中国经营报》记者在调查中发现，从电动汽车退役的动力电池流向两轮电动车市场，而不符合行业规范的小作坊则将动力电池梯次利用的产品销售给两轮电



深圳市龙岗区一处换电柜。

段楚婷/摄影

业内人士邱志勇告诉记者，“通过价格对比就能看出，这些锂电池多是退役动力电池梯次利用的产品，因为新电池和旧电池的价格相差一倍。”而多位淘宝商家也在电话中向记者透露，他们提到的汽车电芯主要来源于汽车上退役的动力电池和从电池企业代理商处购买的B品电池。

一位深圳的锂电池卖家向记者提到一种获得“新电池”的途径，“前几年新能源汽车有国家补贴，电池装车拿到新能源补贴后再拆下来处理，电池都没有循环使用过”。而另一位号称使用宁德时代电芯的锂电池卖家则告诉记者，动力电池生产出来后，质量级别最高的用在电动汽车上，质量级别稍差的用在两轮电动车等其他场合也“绰绰有余”。

动车用户。在业内人士看来，小作坊的不规范操作可能影响这些锂电池的使用寿命，并可能埋下安全隐患。

随着两轮电动车的“锂电风”盛行，终端需求带动电池巨头布局两轮电动车相关的电池业务。而引发关注的两轮电动车充电难问题也吸引大量企业涌入换电市场。

随着新国标实施，两轮电动车锂电化的推进，换电模式也在近年来迎来发展东风。

今年8月1日，应急管理部出台的《高层民用建筑消防安全管理规定》(以下简称“《规定》”)正式施行。该《规定》提到，禁止在高层民用建筑公共门厅、疏散走道、楼梯间、安全出口停放电动自行车或者为电动自行车充电，并鼓励在高层住宅小区内设置电动自行车集中存放和充电的场所。这也意味着充电桩、换电柜等充电方式进一步受到推崇。

深圳易马达科技有限公司(以下简称“易马达·换电”)创始人兼CEO黄嘉曦告诉记者，“换电模式解决了安全方面的痛点，运营商对电池充电及安全管理有较为清晰的举措。而换电柜不仅有联网监控功能，使运营商能实时掌握电池状态，其布柜位置也远离易燃易爆区域。”

从数据来看，两轮电动车市场的换电服务也在近年来快速兴起。天眼查产业大数据显示，从2016年开始，我国两轮电动车换电相关企业的注册数量快速上涨，57%的相关企业成立于1年内，另有31%的相关企业成立于1~5年内，仅2020年就新增了1400家相关企业。

“目前换电柜运营商主要面向B端骑手，比如外卖骑手，他们的两轮电动车型号基本上是确定的。”就职于换电柜供应商的李先生向记者介绍，换电柜可分为8仓、12仓，价位均在1万多元。仓内的锂电池需要自行匹配，或是向换电柜供应商合作的电池厂购买。

### 电池巨头入局

小作坊制作、销售的锂电池可能存在安全隐患，不能忽视的还有当前存在擅自增加电池容量或是将体积小、容量小的铅酸电池非法改装成体积小、容量大的锂电池等情况。

7月18日，杭州市曾发生一起两轮电动车行驶过程中突然起火燃爆事故，造成3人受伤。国家轻型电动车及电池产品质检中心对该起事故分析指出，事故车辆原装为铅酸电池，2020年曾以500元的价格更换为锂电池。

国家轻型电动车及电池产品质检中心据此初步判断，“铅改锂”可能是事故发生的导火索，非法改装极易造成电气系统的不匹配以及安全保护功能的缺失。此外，采用低价劣质的锂电池是爆燃的直接原因，该锂电

### 换电模式击破痛点

随着新国标实施，两轮电动车锂电化的推进，换电模式也在近年来迎来发展东风。

今年8月1日，应急管理部出台的《高层民用建筑消防安全管理规定》(以下简称“《规定》”)正式施行。该《规定》提到，禁止在高层民用建筑公共门厅、疏散走道、楼梯间、安全出口停放电动自行车或者为电动自行车充电，并鼓励在高层住宅小区内设置电动自行车集中存放和充电的场所。这也意味着充电桩、换电柜等充电方式进一步受到推崇。

深圳易马达科技有限公司(以下简称“易马达·换电”)创始人兼CEO黄嘉曦告诉记者，“换电模式解决了安全方面的痛点，运营商对电池充电及安全管理有较为清晰的举措。而换电柜不仅有联网监控功能，使运营商能实时掌握电池状态，其布柜位置也远离易燃易爆区域。”

### “未批先建”？

记者以咨询者身份致电南京市生态环境局政务大厅，对方表示需进行环评的项目，在批复通过之前不能开工建设，否则属于“未批先建”。

欣旺达南京溧水项目究竟是否“未批先建”？

记者注意到，《中华人民共和国环境影响评价法》显示，建设项目环境影响报告书、报告表未经批准或者未经原审批部门重新审核同意，建设单位擅自开工建设的，由县级以上生态环境主管部门责令停止建设，根据违法情节和危害后果，处建设项目总投资额百分之一以上百分之五以下的罚款，并可以责令恢复原状；对建设单位直接负责的主管人员和其他直接责任人员，依法给予行政处分。

记者以咨询者身份致电南京市生态环境局政务大厅，对方表示需进行环评的项目，在批复通过之前不能开工建设，否则属于“未批先建”。

不过，在记者提供南京欣旺达项目的环评批复文号，请求对方核查时，对方根据批复文号判断该项目可能由溧水区生态环境局批复，称溧水区生态环境局是南京市生态环境局的派出机构，建议咨询该单位。

随后，记者以咨询者身份致电南京市溧水区生态环境局，对方表示欣旺达2019年的项目厂房为租赁，厂房建设是另外一家公司，此前已经经过环评，故不用再环评，不过在沟通中其进一步解释，租赁的仅是厂房，租赁厂房之后进行项目生产建设等，则需要再次环评。

换言之，根据南京市溧水区生态环境局工作人员的解释，如果项目在2019年12月之前进行的已批复过的厂房建设，而非生产线等建设，项目建设就是合规的，如果在2019年12月之前就推进生产线建设等还没批复的项目就是不合规的。

对于欣旺达在南京溧水的二期项目，上述工作人员表示，不太清楚是否存在同样的厂房租赁建设问题。记者注意到，根据欣旺达及地

方政府披露的项目信息，二期项目未涉及厂房租赁，一期项目涉及厂房租赁。

那么欣旺达南京溧水项目的一期是否存在项目披露之前就进行了生产线建设？一期、二期项目是否存在“未批先建”？

记者就相关问题函询欣旺达，尝试了解具体情况，截至发稿对方未予回应。

记者联系欣旺达二期16GWh项目环评报告中的南京欣旺达公司项目联系人，其表示正在处理一些事宜，建议稍后联系，不过后续记者再次拨打时始终未能接通，记者发送短信说明情况，对方亦未回应。

另外，记者注意到，南京欣旺达项目披露之时，项目为欣旺达、华夏幸福基业股份有限公司、溧水经开区三方共建，欣旺达对于项目公司处于控股地位。2021年8月，欣旺达披露信息，华夏幸福方面将相关项目公司股权转让给欣旺达。

记者日前致电溧水经开区宣传科，反馈询问欣旺达南京一二期项目是否存在“未批先建”情况，对方表示以企业回应为准。

值得一提的是，2021年8月，欣旺达布局浙江省兰溪市的项目量产，也号称“刷新速度”。

回溯来看，2020年3月，欣旺达发布公告，拟于浙江省兰溪市布局锂离子电池产能，项目总投资52亿元，分为三期，一期16亿元，二期18亿元，三期18亿元。根据地方媒体报道，该项目于2020年3月签约，2020年7月开工建设，2021年8月实现量产。

那么，欣旺达在浙江省兰溪市的锂离子电池项目在建设时是否已经取得环评批复？记者致函欣旺达方面，截至发稿对方未予回应。

另一上市公司广州鹏辉能源科技股份有限公司(300438.SZ，以下简称“鹏辉能源”)则在2020年以第一中标候选人资格中选“中国铁塔2020年度换电电池定制化合作头部企业比选项目”，还获得了两轮车、三轮车、平衡车客户大批量订单，使两轮电动车锂电池销售收入在该年度持续增长。

2020年底，鹏辉能源与爱玛科技集团股份有限公司(603529.SH)、山东爱德邦智能科技有限公司签订三方合作协议，标志着鹏辉能源正式进入两轮电动车头部品牌供应体系。近期，鹏辉能源还在珠海工厂举行两轮车电池新品发布和签约仪式，正式进军两轮车锂电二级渠道、共享电动车和电商市场。

与电动汽车的动力电池相比，两轮电动车的电池体积更小，终端市场的持有情况更复杂，电池回收也颇具难度。“传统方式下，用户对两轮电动车老化的电池无法处理，甚至都无法了解到电池老化的程度。”在黄嘉曦看来，换电模式还可以解决电池全生命周期管理方面的痛点，因为运营商可以从公司层面解决电池回收问题。

从用户使用层面和电池管理层面来看，换电模式都给出了直击痛点的答案。对于现阶段的两轮电动车换电市场，还有哪些亟待解决的问题？黄嘉曦在采访中告诉记者，“两轮电动车日常使用中会遇到风吹日晒雨淋等各种天气环境，因此对电池品质的要求也相当高，但现在市场中还存在用劣质电池进行恶性竞争的现象，这也造成现阶段各类玩家在换电市场里仍是参差不齐。”