



特约刊出

图·解

# 动力电池行业面临洗牌

## ——新能源汽车动力电池行业规范条件(2017年)征求意见稿解读

特约撰稿 唐静瑾

2016年的新能源汽车市场格局瞬息万变,行业政策的出台频次密集,让人应接不暇。已出台的政策包括有新能源补贴退坡、充电设施奖励、废旧蓄电池综合利用、碳配额、双积分制度、新能源汽车技术线路图等。

从这些政策可以看出:国家出台的政策文件已从单一的推广补贴转向了扶持和规范,政策的力度也在大大加强,倒逼着行业快速蜕变,加速行业规范、整合与发展。

中国动力电池行业存在严重“散乱差”的局面。近几年来,大量社会资本的涌入,使得动力电池行业企业数量爆发式增长。据工信部的统计数据:目前中国动力电池单体企业已经达到了227家,是2014年年初的两倍,系统集成企业有315家。规模庞大的企业数量并不是行业良性健康发展的特征。

我国目前最大的动力电池企业,市场占有率也只有14%左右,数量庞大的企业数量分散了社会资金,大多数动力电池生产企业缺乏研发基础和保障一致性的生产工艺。而与之相对应的是,日本、韩国等动力电池制造强国都只有3家左右的主力动力电池厂,研发能力和市场占有率都有明显优势。

中国动力电池产“散乱差”的局面如不加以规范,极易出现劣币驱逐良币的恶性价格竞争。新版动力电池规范鼓励对优质公司加大投资,做大做强,这有利于行业进一步整合。

中国工程院原副院长、国家制造业创新中心专家组组长干勇

## “80亿瓦时”大幅提高准入门槛

前不久,工信部印发了《新能源汽车动力电池行业规范条件(2017年)》征求意见稿,这对新能源汽车行业,尤其是对上游的动力电池企业来说是一枚重磅炸弹。新版规范条件相较于2015年3月发布的《动力蓄电池行业规范条件》而言,要求更为严格,无论从企业基础、生产条件、技术能力、产品、质量保证能力,还是售后服务能力等方面均提出了要求,整体提高了动力电池行业的门槛。

截至2016年上半年,目前全球排名前十位的电池生产商(以锂电池为主)中,排名第一的是日本松下,2016年上半年松下的产能仅为30亿瓦时,其1860三元锂电池主要供应给特斯拉;排在第二名的是比亚迪,上半年的产能为15亿瓦时;而与比亚迪并列的宁德时代,上半年产能也是15亿瓦时。即使建厂扩产,国内能达到产能目标的也只有比亚迪、宁德时代和国轩高科,2017年末这三家电池生产商的产能预计分别为160亿瓦时、160亿瓦时和107亿瓦时。新版规范条件规定的80亿瓦时产能指标要实现的话,意味着大多数中小电池企业都要被出清。

新版规范条件的出台,引起了轩然大波,业内人士讨论最多的,无疑就是80亿瓦时(是2015年版本要求的40倍)的产能要求。80亿瓦时对电池企业来说是什么概念?

## 严格条件加速行业规范整合

工信部如此严格的要求,目的很明确,就是要加速行业整合和发展。在国内的160余家电池企业中,产能超过10亿瓦时的寥寥无几,在这种情况下,企业必然有扩产的需求。根据中金证券的测算,要形成80亿瓦时的产能,仅设备资金就需要40亿元以上,这还不包括土地、厂房、流动资金等在内的成本。

标以及两年无重大安全事故”基本要求的企业比较少,也就就意味着大多数电池企业只有被整合并购。这个政策一旦实施,将极大方便大型企业低成本收购中小企业,实现自身产能的快速扩充;而规模较小的中小企业,要么被资本整合,要么黯然出局。

对国家来说,效果也是显而易见的。补贴盘子大小有限,要兼顾多家企业,每个企业拨到的资金有限;而如果行业规模效应形成,国家补贴几家龙头企业,不仅资源利用率更高,监管起来也更高效便捷。

此外,新版规范条件中,对企业的基本要求是“企业近两年内没有出现生产经营和产品应用重大安全事故”。需要同时满足“80亿瓦时产能达

## 旨在推动本土企业与外资抗衡

企业优胜劣汰,良币驱逐劣币,动力电池企业规模效应可期。根据中国电动汽车百人会的预测,2020年新型锂离子电池单体的能量密度将提高1倍以上,达到350Wh/kg,成本降低50%,达到0.6元/Wh;电池系统能量密度将提高1倍,达到250Wh/kg,成本降低1倍,达到1.0元/Wh。由于动力电池占新能源汽车成本的30%~50%,随着动力电池成本的下降,新能源汽车的价格有望大幅下降。

与此同时,也可以看到,政策正在严抓实施,新版规范条件要求更加确切、具体。在动力电池定义上,剔除对生产环节对环境易造成污染的铅酸电池;在生产条件上,新增关于监控和一致性的两项要求;技术能力方面,强调设备和研发能力等等。另外,新版意见稿还设有九大条目,比旧版多了两条,其一是规范管理,另一条是附则,这两条一出,落实的强制要求和要考核的技术指标就确定了。

其实,新版规范条件的出台,早已在2012年便埋下了伏笔。根据《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》,到2020年,汽车动力电池领域要形成“2至3家产销规模超过百亿瓦时、具有关键材料研发生产能力的龙头企业”。2016年即将过去,按照目前国内企业的产销规模,留给政策实施的所剩时间并不多。

尽管政策严抓,要求也更严格,但是企业也不必过于担忧。首先,本次规范条件实施具体时间未定,虽然限定在2017年,但在年末的可能性较大;另外,新版意见稿还有“规范条件会根据行业发展情况适时进行修订”的情况。除此之外,新版动力电池规范条件,暂时未与新能源汽车推广目录挂钩(详见12月2日工信部最新发布



布的第四批推广目录),给了动力电池企业缓冲期。至于未来会不会挂钩,主要还得看2017年政策执行的效果。据此,可以认为,国家制定如此严格的规范条件,主要还是希望通过强有力的行业标准去倒逼动力电池产业进行技术升级和兼并重组,建立本土龙头企业与外资企业抗衡,打破关键技术被外资垄断、自主品牌沦为代工厂的格局。

总体而言,2016年是汽车行业政策的大年;到了2018年,车企将会迎来第一轮考核。而对于即将到来的2017年,势必起到承上启下缓冲的作用,电池厂家们能不能在2018年提交一份优异的成绩单,就看2017年政策执行的力度以及市场的接受度了。作者系威尔森咨询有限公司市场分析师

## 国六标准新在哪儿?

◆本报记者张黎

轻型车国六标准的出台,引发社会各界广泛关注。

对车企来说,轻型车国六排放标准改变了以往等效转化欧洲排放标准的方式,邀请汽车行业全程参与编制,充分吸取专家学者和企业界的意见和建议。编制组开展了大量的调查研究工作,共分析汇总8600种国五车型排放数据,调查了50万辆轻型车行驶里程情况,设计开展了验证试验。

参与标准起草工作的编制组成员、环保部机动车排污监控中心政策研究部主任尹航表示,“可以说,大部

分车企都做好了相应的研发与准备工作,国六车上线生产蓄势待发。”

而对车主而言,轻型车国六排放标准中最大的亮点是增加了排放质保期的要求,即要求在3年或6万公里内,如果车辆的排放相关设备出现故障和损坏,导致排放超标,将由汽车生产企业承担相应的维修和更换零部件的所有费用。这一新规定不仅切实保障了车主的权益,也将彻底告别因车的问题导致尾气排放不合格却由车主买单的困境。

这个可以称之为目前世界上最严格排放标准之一的“轻型车国六标准”,与现行标准比,做了哪些修订呢?

测试循环	国五标准:NEDC循环 国六标准:WLTC循环
测试程序	国六采用更加严格的测试要求,例如提高试验车辆的重量,要求轮胎规格必须与量产车一致等措施。 【试验车辆的质量要求和道路载荷设定,直接影响车辆的油耗和排放表现】
限值要求	国六相比国五加严了40%-50%左右,根据燃料中立原则,对汽柴油车采用了相同的限值要求。
实际道路行驶排放	国六第一次将排放测试从实验室转移到了实际道路。 【要求汽车既要在实验室测试达标,还要在市区、郊区、高速公路上,在车辆正常行驶状态下,利用便携式排放测试设备进行尾气测试,结果也必须达到标准规定要求,能够有效避免类似大众排放门之类的排放作弊行为】
蒸发排放控制要求	采用欧洲标准,在美国标准基础上进行了独立创新,同时还要求车辆安装OVER油气在线回收装置。 【由于欧洲的平均气温低,且柴油车占全部车辆的50%以上,蒸发问题不明显,因此标准要求低。我国幅员辽阔,温差变化大,汽油车占绝大多数,因此蒸发问题影响突出。据估测,目前的汽油车单车平均油气挥发8.8kg左右】
排放质保期	国六增加了排放质保期的要求。 【要求在3年或6万公里内,如果车辆的排放相关设施出现故障和损坏,导致排放超标,由汽车生产企业承担相应的维修和更换部件的所有费用,切实保障了车主的权益】
低温试验	国六相比国五,CO和HC限值加严了1/3,增加了对NO <sub>x</sub> 的控制要求,能够有效控制冬天气冷启动时的排放。
车载诊断系统	国六引入了严格的美国车载诊断系统(OBD)。 【全面提升了对车辆排放状态的实时监控能力,能够及时发现车辆排放故障,保证车辆得到及时和有效的维修】

## 最新老旧车淘汰更新方案落地

### 北京首位置换车主完成换新

本报讯 北京市日前出台了针对国二排放标准轻型汽油车更为严格的限行政策。同时,配合限行政策,《北京市促进高排放老旧机动车淘汰更新方案》正式实施。国一轻型汽油车最高补贴1万元,国二轻型汽油车最高补贴12000元。

近日,北京市首位国二车辆置换车主拿到了新车,拉开了国一、国二车辆的换新车行动大幕。此次完成新车置换的车主谭先生,之前开的是一辆于2004年购入的尼桑蓝鸟,属于国二排放标准。此次置换的是新能源车,他表示,作为代步工具,置换新能源车在出行上会比较方便。

谭先生介绍,之所以换新能源汽车,是因为新能源汽车不限行,而且经济实惠,百公里电费只要8元左右,一个月约240元;而之前的汽油车维修保养费用不算,仅是油钱每个月也要500元左右。最重要的是电动汽车零排放,没有污染、环保。

按照《北京市促进高排放老旧机动车淘汰更新方案》,从2016年12月1日起至2017年底,报废国一、国二排放标准轻型汽油车将继续给予并提高政府补助,不同阶段具体补助标准不同,第一阶段较第二阶段补助标准均高出2000元。

“国一、国二老旧车的车主,他可以先去正规的报废解体厂,进行车辆的报

废解体;或者是通过我们网上的合作平台预约,进行报废办理,完成之后,在老旧车管理信息系统的网站注册,等待审核,审核完成后,再到我们现场审核的网点去领取补助。”北京环境交易所常务副总裁王辉军说到。

此外,针对淘汰国一、国二汽油车,并有贷款购车需求的车主,北京市已组织引导商业银行提供优惠贷款产品,并于2016年12月1日起开始办理。车主可根据自己的需求自行选择适合的金融产品。

建设银行北京分行信用卡中心史东表示,“建行这边,已经从原来的一年5%、两年9%、三年12.5%的手续费,降到了一年4%、两年8%、三年12%。网点直接受理的部分,月手续费也从0.38%降到0.35%。”

“在金融方面,我们还有一些金融产品,有购车金融需求的话,我们将给予一年免息的优惠。”北汽新能源营销公司副总经理何斌补充道。

需要提醒车主的是,《北京市促进高排放老旧机动车淘汰更新方案》的补助对象为,国一、国二排放标准轻型汽油车,政策执行时间为2016年12月1日至2017年底,新旧政策交叉期间,车主申领政府补助的政策是就高不就低。车主可通过第三方交易平台“北京环境交易所”申请政府补助。

郝雅莉

视觉·新闻

环保部、国家质检总局近日联合发布《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》,公布了排放要求和实施时间。

为保证汽车行业有足够的准备周期进行相关车型和动力系统变更升级以及车型开发和生产准备,本次轻型车国六标准采用分步实施的方式,设置国六a和国六b两个排放限值方案,分别于2020年和2023年实施。同时,对大气环境管理有特殊需求的重点区域可提前实施。

图为正在接受测试的机动车。

本报记者邓佳摄

