



**金冠电气**  
JINGUAN ELECTRIC

# 行业新闻信息期刊

2018年3月(上)

吉林省金冠电气股份有限公司

## 目录

目录.....	1
I 充电桩行业新闻.....	2
一、聚焦两会 苗圩谈新能源车充电基础设施.....	2
二、补贴新规让电动车真正“跑起来”.....	5
三、充电联盟：截至2018年2月，联盟成员单位建成充电桩总量约61万个.....	7
四、北京新能源车取消备案制 充电价格同步放开.....	10
五、国家能源局规划2018年建成充电桩60万个 服务全国500万辆电动汽车.....	13
六、2月车市微降0.5% 政策推动新能源高速发展.....	14
七、普及新能源汽车大有可为.....	18
II 锂电行业新闻.....	19
八、2018隔膜混战升级 谁能扛过大浪冲刷？.....	19
九、电池百人会企业家“约局”南京详解：提升隔膜品质 打造国产品牌.....	22
十、2018年中国动力电池行业现状及行业发展方向分析.....	26
十一、动力电池行业一周盘点.....	36
十二、动力电池2018全年总投资或超千亿元.....	39

## I 充电桩行业新闻

### 一、聚焦两会 苗圩谈新能源车充电基础设施

来源：电动汽车百人会 发布时间：2018-3-8

汽车充电，正成为 2018 年新能源汽车产业的“焦点”。

前有 2018 年 2 月，国家四部委联合发布对新能源汽车的补贴政策逐渐从汽车向充电基础设施建设和运营等环节倾斜的利好政策，现有全国两会代表不约而同强调充电基础设施重要性的提案。充电正从此前备受忽略的“幕后”走向支撑新能源汽车产业发展的战略高位上，大力发展汽车充电产业已得到国家和业内共识。

2018 年“两会”上，工信部部长苗圩表示，“随着科技不断发展，技术不断进步，充电设施不断完善，新能源汽车未来还会呈现出高速增长态势。”这并不是苗圩部长首次关注充电领域，在 2017 年两会时，苗部长就提出要加大充电基础设施建设，他指出之前人们关注新能源车本身的质量，现在大家更关注去哪充电，怎么充电的问题，所以充电已经成为整个新能源汽车产业的重要领域。

如果说苗圩部长的讲话代表了国家政策层面，那 2018 年新能源汽车领域的政协委员和人大代表们，提交的关于“充电基础设施”“充电桩”“汽车充电”等相关提案则代表了产业和公众层面。

**全国人大代表、长城汽车总裁王凤英提出了“鼓励地方政府设立专项基金，用于改造老旧小区电力容量不足、布置充电桩产生的工程改建成本等，为充电桩进小区扫清障碍，从而方便更多的消费者选购新能源汽车”。**

**全国人大代表，广汽集团党委书记、董事长曾庆洪提出“加强充电设施建设，推进电网升级，鼓励网络共享等商业模式创新，突破配套建设瓶颈”。**

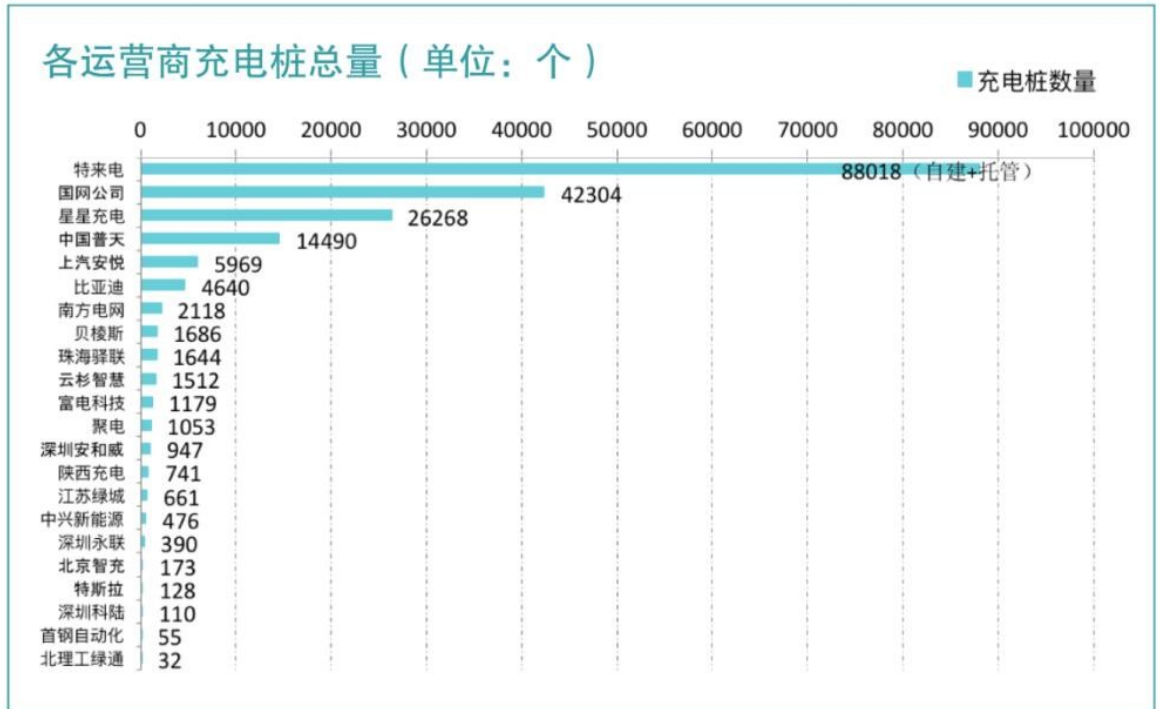
**全国政协委员、北汽集团党委书记、董事长徐和谊的提案聚焦于新能源汽车产业，  
建议加快基础充电设施建设。**

提案中涉及到了政策支持、场地报批、资金支持、建设规范、技术标准、运营管理等各个方面，如此“接地气”和强化细节的建议将对未来充电产业的发展起到良好的指导作用。

按照国家发展规划，2020年要实现500万辆新能源汽车，480万个充电桩的发展目标，目前我国新能源汽车保有量达到180万辆，充电桩数量（公共桩+私人桩）46万余个，距离目标还存在巨大差距。同时根据国家能源局统计，当前电动汽车与充电桩比例为3.5:1，整体而言，车桩比例稍显不足，设备利用率较低，充电基础设施已成为制约电动汽车发展的最大瓶颈。

对于整个新能源汽车产业而言，充电桩是保障电动汽车“跑起来”的根本，更是支撑整个产业发展的能源保障。没有足够的充电设施，再好的电池技术与造车技术都只是锦上添花，无法推动新能源汽车产业的发展。

除此之外，加快充电基础设施建设，不止于满足电动汽车充电需求，通过充电桩链接而成的充电网更将开发出巨大的生态价值。例如充电网将代替中石油、中石化，成为未来汽车的主要动力源，通过智能调控和充放电系统，充电网可以实现削峰填谷，在低谷充电在高峰卖电。对于峰谷电价，全国人大代表、奇瑞汽车股份有限公司董事长尹同跃在两会上提出“调节峰谷用电政策，引导新能源汽车夜间储备电能，提高白天用电电价，降低晚上用电电价，在全国范围内落实居民用电峰谷分时电价政策。”的建议，假如这一提案得到落实，充电网的“削峰填谷”也将实现巨大商业价值。



正因如此, 充电基础设施的重要性正得到国家和产业的高度重视。目前我国充电桩运营市场初具规模并逐渐扩大, 其中特来电凭借上线 10 万余个充电桩位列第一, 约占市场 47% 份额, 近期又与滴滴成立“小桔特来电”合资公司, 再加上当下的利好政策, 不得不说特来电迎来了好时代。此外国家电网、星星充电、中国普天也在积极布局, 努力赶超, 在利好政策的推动下, 2018 年将是充电市场的爆发年。

## 二、补贴新规让电动车真正“跑起来”

2018-03-01 来源：经济日报 作者：刘瑾

近日，财政部、工信部、科技部、发改委联合发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，其中的核心关键词为提标准、降补贴，同时，充电补贴逐渐转为支持充电基础设施建设和运营、新能源汽车使用和运营等环节。

新政策出台，体现了国家对新能源汽车技术进步的鼓励，掌握新能源电池核心技术的龙头企业竞争力将充分体现。对于新能源汽车产业的长期发展而言，补贴金额下降，补贴标准提高，将有助行业竞争格局逐步优化。

自2013年我国出台新能源汽车补贴政策以来，借助于政策的刺激和带动作用，新能源汽车产销量飞速增长，我国已成为全球最大的新能源汽车生产和消费国。2017年我国新能源汽车产业成绩单亮眼。数据显示，2017年新能源汽车产销分别完成79.4万辆和77.7万辆，同比增长双双超过50%。值得注意的是，我国这两项数据已经连续3年位居世界第一。

然而，当前补贴政策的弊端也日渐明显。据统计，我国目前电动汽车制造企业已有近300家，已开发和在研的车型有近5000种。补贴丰厚，加上投资门槛较低，吸引了大批投资者投资新能源汽车产业，造成了一哄而上的混乱局面。此外，新能源汽车补贴政策也容易让车企患上“政策依赖症”，企业缺乏技术研发和产品升级的动力，行业容易出现低水平盲目扩张。

新政策符合产业发展的需要，也释放了一种信号。面临即将发生的洗牌，技术升级成为唯一的选择和出路。新能源汽车的核心在于替代汽油的“动力”，大容量电池和续航里程将成为绕不开的关卡。通过抑制低水平的非理性投资去弱留强，让新能源汽车产业走上良性发展的轨道。

与此同时，新政策从对新能源汽车的补贴逐渐转为支持充电基础设施建设和运营、新能源汽车使用和运营等环节，为电动汽车“跑起来”提供了保障，也为相关配套产业带来发展机遇。

据统计，截至1月底，我国公共充电桩达22.5万个，特来电、国家电网、星星充电、中国普天在充电桩市场排名前四位，国家电网的七纵四横高速城际充电网和特来电、星星的城市充电网保障了新能源汽车初期的发展。

然而，重资产、重运营、高回报周期的行业属性，也必然导致充电桩企业投入越大、负担越重，这些企业也都在积极寻找可持续、生态型、创新的商业模式。由于运营收益是循序渐进的，但建设投入却是一次性的，在这个过渡时期，国家为充电设施建设注入“强心剂”，将在一定程度上保障产业的投入产出平衡和可持续发展。

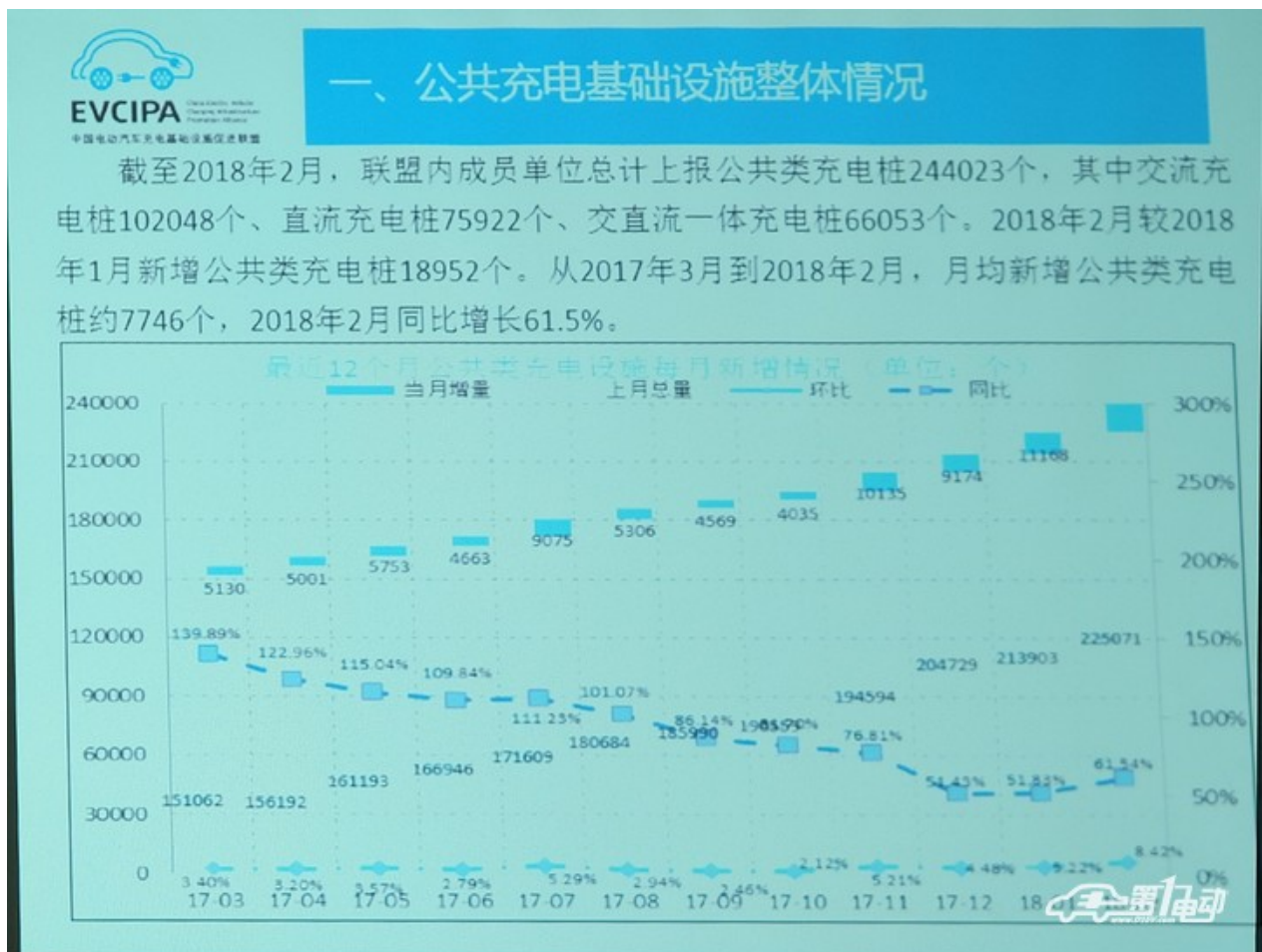
补贴逐步退坡会成为新能源汽车产业迈向市场化的重要拐点。在政策引导下，新能源汽车行业的优胜劣汰已经不可避免。

### 三、充电联盟：截至2018年2月，联盟成员单位建成充电桩总量约61万个

作者：刘进 来源：第一电动网 发布时间：2018-3-13

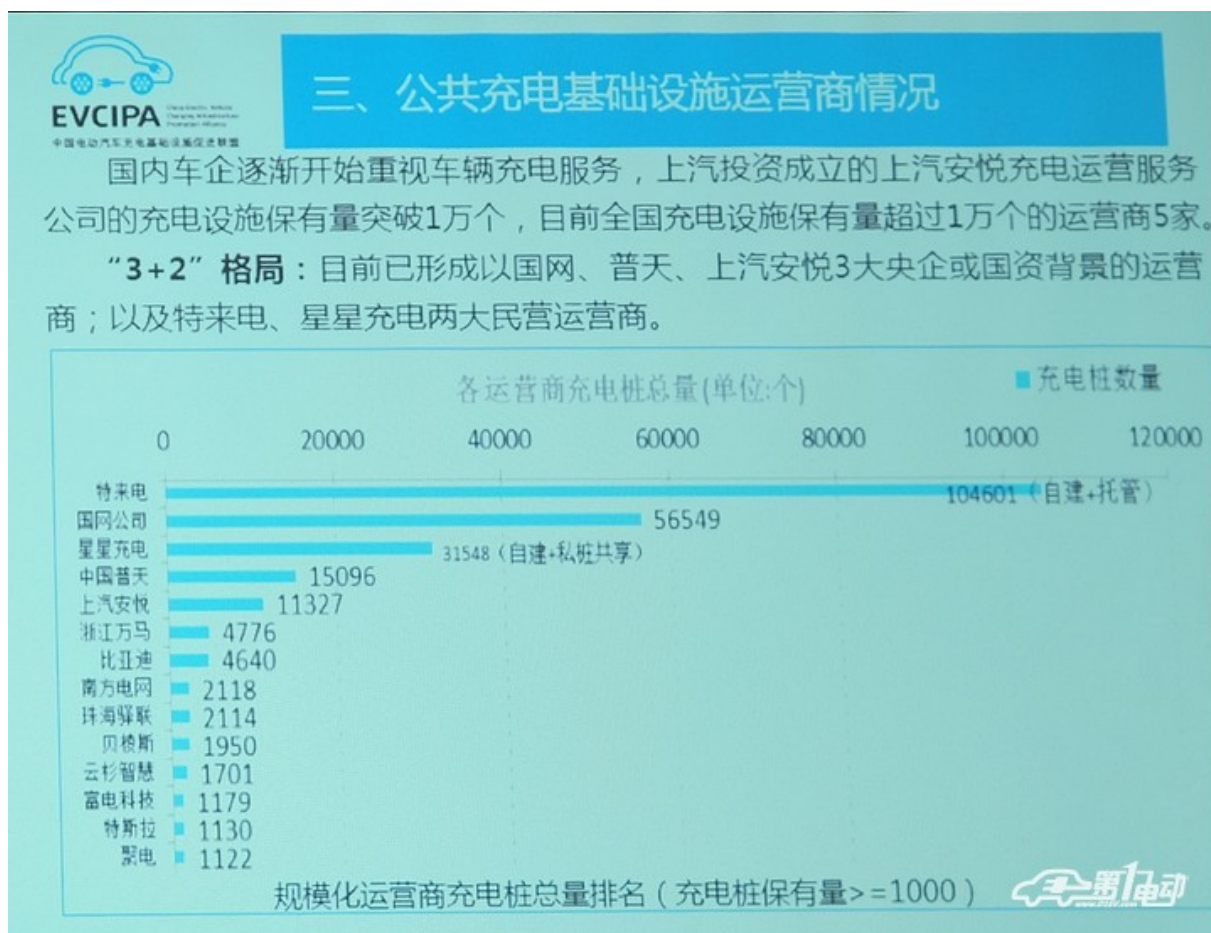
3月9日，中国充电联盟官方发布数据显示，截至2018年2月，联盟内成员单位总计上报公共类充电桩244023个，联盟内成员整车企业采样车桩相随信息数据369526条，共计充电桩约61万个。

就公共类充电桩来说，2018年2月中交流充电桩102048个、直流充电桩75922个、交直流一体充电桩66053个。较2018年1月，新增公共类充电桩18952个。从2017年3月到2018年2月，月新增公共充电桩约7746个，2018年2月同比增长61.5%。实际每月新增公共类充电设施及环比数据如下图所示：





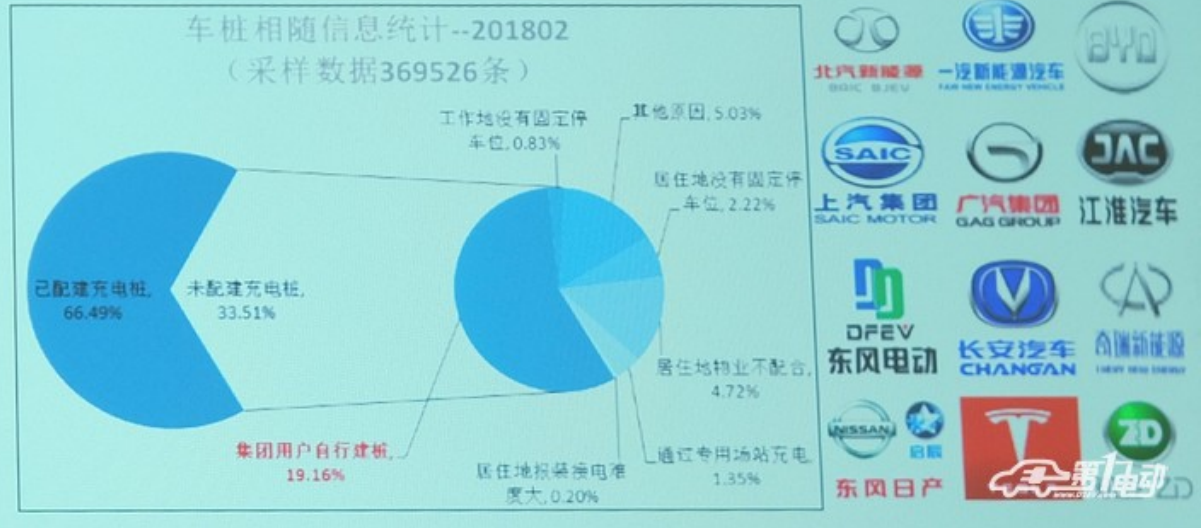
省级行政区域内所拥有的公共类充电桩数量前十的分别为：北京 35869 个、上海 31866 个、广东 30755 个、江苏 24769 个、山东 19602 个、浙江 12181 个、河北 10872 个、天津 10660 个、安徽 10644 个、湖北 6880 个。全国充电设施保有量超过 1 万个的运营商共有 5 家。



全国充电电量主要集中在京津冀、长三角、珠三角三个区域，其中北京主要以私人乘用车为主；广东、陕西、山东、江苏、河南、湖北、上海、福建的电量流向主要以公交车等专用车辆为主；山西的电量流向主要以出租车为主。

截至 2018 年 2 月，通过联盟内成员整车企业采样车桩相随信息数据 369526 条，其中建设安装私人类充电桩 245683 个，整体未配建率约 33.5%，其中约 19.1%是由于集团用户采购纯电动轿车作为出租车、分时租赁用车等运营专用车辆而不需要车企随车配建充电设施所致。另一方面，因私购车的充电桩配建约为 83.6%。

截至2018年1月，通过联盟内成员整车企业采样车桩相随信息数据369526条，其中建设安装私人类充电桩245683个，整体未配建率约33.5%，其中约19.1%是由于集团用户采购纯电动轿车作为出租车、分时租赁用车等运营专用车辆而不需要车企随车配建充电设施所致。另一方面，因私购车的充电桩配建约为83.6%。



## 四、北京新能源车取消备案制 充电价格同步放开

2018-03-02 09:24 来源：证券日报 作者：龚梦泽

随着新能源汽车被定义为汽车产业发展的战略方向，近期有关新能源汽车的“政策红包”密集出台。

**2月26日，北京市科委、经信委等五部门发布了《北京市推广应用新能源汽车管理办法》(以下简称《办法》)。**《证券日报》记者了解到，新《办法》在保留了地方补贴制度的基础上，明确取消了2015年设立的备案制度。此外插电式混合动力车型本次依然不在新能源小客车指标范围。《办法》自2018年1月1日起执行，有效期至2020年12月31日。

**紧接着，2月27日，北京市发改委印发最新版《北京市定价目录》宣称电动汽车充电服务费等5个项目的定价将于4月1日起全面放开。**

业内普遍认为，两项关于新能源汽车的新政为2018年产业发展方向定下基调，同时可以看到政府意志从“主导”过渡到“引导”，逐步增强市场作用力，完善基础设施布局，保障产业的良性可持续发展。

### 北京取消新能源“备案制”

#### 地方补贴转向充电环节

据悉，此前北京新能源汽车一直实行备案制规则，即只有备案后的车型才能销售上牌并享受优惠政策。而日前发布的《办法》第二条指出：“本办法所称新能源汽车是指依法获得许可在中国境内销售的纯电动汽车和燃料电池汽车。”确定取消了2015年设立的备案制度。

《证券日报》记者注意到，在之前的老办法中，“进行备案”的责任人是经信委，然而在本次《办法》中，经信委“负责对参与本市推广应用的新能源汽车生产企业和产

品进行引导”、“指导在京生产企业开发适用于本市推广的新能源车型产品”，表明北京市将对新能源汽车市场加强管理，建设开放、有序的市场秩序。

此外，《办法》依然保留了地方购置补助：“本市鼓励购买和使用新能源汽车，本市相关财政补助政策参照《财政部工业和信息化部 科技部发展改革委关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2018〕18号）另行研究制定。”值得注意的是，据2018年新能源补贴政策显示，从2018年起将新能源汽车地方购置补贴资金逐渐转为支持充电基础设施建设和运营、新能源汽车使用和运营等环节。

对于此次备案制取消，北京新能源汽车产业协会副会长兼秘书长赵景光在接受《证券日报》记者采访时表示，在新能源汽车产业发展初期，备案制度在市场秩序和产品把关方面起到了重要作用，也为北京消费者提供了优质的备选车型。但近年来，新能源汽车产业飞速发展，产品质量性能大大提升。在此背景下，备案制势必要做出改变。

值得一提的是，上海市在《关于2018年度上海市鼓励购买和使用新能源汽车相关操作流程的通知》中也只字未提备案。国内新能源汽车两大销售一线城市同时选择此时打破地方保护壁垒，除了应中央新政破除地方保护的要求外，也为新能源汽车市场优化和多元化发展创造了良好环境。

在赵景光看来，由于新能源指标机制的存在，尽管备案制的取消不能从总量上刺激新能源汽车销量的进一步上扬，但会在定量销量中激发起实力强劲车企的份额争夺战。

事实上，“主流电车企业早已均进入北京目录，不存在因为目录阻碍哪家销售或发展的情况。未来就是比拼谁家的产品质优价廉，谁家的技术稳定可靠。”

## **放开电动汽车充电定价**

## **充电服务费短期难看涨**

近年来，伴随着一系列补贴优惠政策，北京电动汽车市场蓬勃发展，电动汽车颇受

消费者青睐。然而，无论是潜在消费者还是现实车主都在吐槽同一个问题，那就是公共充电设施的短缺。

**为促进电动汽车业态场发展，北京加速相关基础设施布局，并逐渐放开市场。2月27日，北京市发改委印发最新版《北京市定价目录》，其中电动汽车充电服务费等5个项目的定价将于4月1日起全面放开。据记者了解，此前在2015年，北京市发改委就表示对充电设施投资建设及运营主体不做市场准入限制，以鼓励社会资源参与充电设施建设。如今，市场开放的脚步终于落在了充电服务费定价开放上。**

《证券日报》记者走访发现，目前北京市包括国家电网、普天新能源、特来电、星星充电等公共充电运营商收取的充电服务费普遍集中在0.5元/度左右，政策划定收取的服务费大约在1元/度。

对此，智充创始人丁锐认为，充电服务费本就应是市场化定价，充电桩企业应更积极地通过大数据分析、市场供需实时状态争取更大盈利空间。谁的地段好，谁充电快，自然服务费就体现出来了。他表示，定价放开短期内不会对市场产生较大浮动，“充电桩还远没到各个地方都有的程度，现在是物以稀为贵。”

星星充电副总经理郑隽一也表达了类似的看法。他认为，充电服务费上限标准已无实质指导意义，将收费标准回归市场，充电桩企业和用户，能够通过相互间的买卖、协调，确保充电服务费维持在合理区间。短期来看对行业的影响并不大。

他同时提到，开放充电服务费定价意在提高社会资本建桩用桩积极性。长期来看，企业可以根据供需和使用率调整费用，使各公共充电运营商在竞争中自我调节价格，巩固自身市场地位和份额，进而淘汰一批产能落后、管理松散的充电桩企业。

## 五、国家能源局规划 2018 年建成充电桩 60 万个 服务全国 500 万辆电动汽车

来源:电缆网 2018/3/14

3月7日,国家能源局出台了《2018年能源工作指导意见》,其中关于充电设施领域的指导意见为:统一电动汽车充电设施标准,优化电动汽车充电设施建设布局,建设适度超前、车桩相随、智能高效的充电基础设施体系。

充电基础设施是电动汽车推广的重要保障,根据国家的整体规划,**2018年我国将积极推进充电桩建设,年内计划建成充电桩60万个,其中公共充电桩10万个,私人充电桩50万个。到2020年,新增集中式充换电站超过1.2万座,分散式充电桩超过480万个,以满足全国500万辆电动汽车充电需求。**

值得一提的是,根据能源局披露的数据显示,截至2017年底,我国各类充电桩达到45万个,公共充电桩21万个,保有量位居全球首位,尽管目前建设数量较大,但目前公共充电桩利用率不足15%,由于布局不合理,维护不到位,部分地区也出现了不少的故障和僵尸桩。

## 六、2月车市微降0.5% 政策推动新能源高速发展

2018-03-09 来源：中国经济网 作者：姜智文

3月8日，全国乘用车市场信息联席会(以下简称“乘联会”)发布数据显示：**2018年2月我国狭义乘用车销量为1441716辆，同比下降0.5%，环比则出现35.9%的下滑，基本符合乘联会预期；1-2月，我国狭义乘用车累计销量3689686辆，同比增长4.6%，相比去年同期下降2%改善较大。**

	轿车	MPV	SUV	狭义乘用车合计	微客	广义乘用车合计
2月销量	682,979	125,344	633,393	1,441,716	20,404	1,462,120
1月销量	1,049,244	167,348	1,031,245	2,247,837	24,748	2,272,585
同期销量	674,381	151,034	623,119	1,448,534	49,388	1,497,922
环比	-34.9%	-25.1%	-38.6%	-35.9%	-17.6%	-35.7%
同比	1.3%	-17.0%	1.6%	-0.5%	-58.7%	-2.4%
累计销量	1,731,739	293,332	1,664,615	3,689,686	45,152	3,734,838
同期累计销量	1,663,110	354,777	1,508,069	3,525,956	92,888	3,618,844
同比	4.1%	-17.3%	10.4%	4.6%	-51.4%	3.2%

对此，全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，2月车市表现稳定主要是因为春节前汽车销售相对火爆，但节后恢复较慢。另外，消费者购房热以及部分整车企业因生产太少而设定较低的销售目标，也间接拉低了车市的销售数据。

### 轿车、SUV持续增长 2月车市基本稳定

具体到车型方面，2月轿车、SUV、MPV的销量均出现环比增长的态势；但轿车和SUV同比则呈现不同程度的增长，这也是2月车市稳健的主要动力；而MPV仍没有复苏的迹象，同比未能止住下滑的趋势。

其中，2月SUV共销售633393辆，同比增长1.6%，环比则下滑38.6%，拖累前两个月累计增幅下滑至10.4%。值得注意的是，虽然SUV车型在市场持续超高速增长有所收缓，但仍是乘用车整体销量增长的重要动力。

依旧占据最大体量的轿车，2月共销售682979辆，同比增长1.3%，环比则大幅下滑34.9%；1-2月，轿车共销售1731739辆，同比仅增长4.1%。对此，崔东树表示，在购置税退出的情况下，轿车依然能维持正增长主要得益于新能源车型的爆发式增长。

持续低迷的MPV在2月份仍未迎来拐点。数据显示，2月MPV的销量为125344辆，同环比分别下降17%和25.1%；1-2月，MPV累计销售293332辆，同比下降17.3%。崔东树认为，SUV的热销势必会影响MPV的销量，同时MPV市场虽然高端车型销量暴增，但占据九成销量的低端家用MPV却持续低迷，共同造成了MPV市场弱势格局的产生。

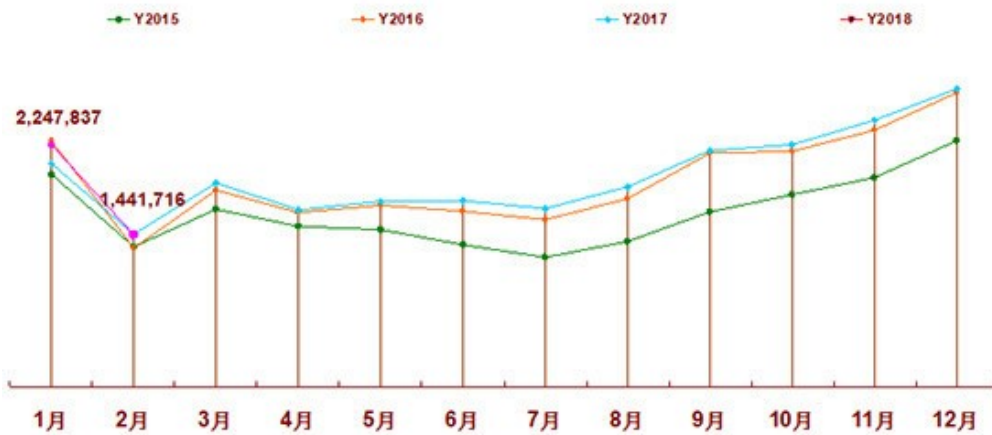
而对于3月份的车市表现，崔东树预测，由于今年2月的生产和渠道库存均属于偏低状态，因此3月的补库特征将较明显，产销增长应相对较强，并最终实现行业1季度的开门红。

当然，3月车市也有不利的一面。春节过后，3月购车更偏重于生产资料型需求，但随着人口结构变化和新零售的推进，县乡市场和个体工商业的车辆需求萎缩，崔东树分析认为，“目前车市新增长热点尚未形成，随着进口关税的下调预期，总体车市的竞争将逐步加剧。”

此外，崔东树还重申了对2018年全年车市的预测。他认为，今年1-2月车市增长5%是高质量的数据，预计春季零售增速整体较好，厂家批发表现也有改善，这也初步印证了乘联会预测2018年车市前高后稳的增长特征。“我们始终认为2018年车市预期零售增长为4%，强于2017年的整体表现”，崔东树强调。



## 2015—2018年狭义乘用车国内月销量走势图



### 政策推动新能源高速发展 锂电池回收成焦点

近年来发展迅猛的新能源车，2月共销售2.9万台，同比增长80%左右；1-2月，新能源累计销量已接近6万辆，成为车市增长的重要动力。崔东树表示，随着利好政策的逐渐浮出水面，新能源走势依然保持相对较强的增长趋势。

此外，2月发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策》的政策，以促进新能源汽车产业提质增效、增强核心竞争力、实现高质量发展为方向，大力支持燃料电池车、鼓励纯电车型和插电混动高端乘用车发展，进一步提高纯电动乘用车能量密度门槛要求。

崔东树表示，“补贴政策调整经过了多轮酝酿和分析，虽然调整力度很大，但相对于前期的网传版本，最终政策是很大的利好。”

根据政策要求，2018年新能源车实施分段补贴的政策，实现了产品供给和需求的有效连续性。**今年上半年，新能源乘用车和客车依旧实施补贴0.7倍的政策，使得2017年新能源车型目录产品在资源供给方面得到保障有效；下半年，新能源车实施新的补贴政策，将对提升产品和企业核心竞争力都是有很好的促进作用。**另外，客车与装用车的错峰发展，也是对电池行业平稳增长的良好推动。

值得一提的是，近日发布的《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》也明确提出，新能源汽车生产企业承担动力蓄电池回收的主体责任，并强调相关企业在动力蓄电池回收利用各环节履行相应责任，保障动力蓄电池的有效利用和环保处置。

汽车整车企业主要负责协助新能源车的流通和回收，锂电池的车用电池回收和再利用需要社会共同努力，崔东树提出，“未来，各个城市和地方应该对锂电池回收利用有完整统一的管理体系，同时调动电池生产企业的积极性，在政策支持下实现最大限度的报废拆解和回收，最终实现稀有金属资源的可回收利用。”

## 七、普及新能源汽车大有可为

2018-03-08 来源：广州日报 作者：张涨

今年两会政府工作报告指出，**将新能源汽车车辆购置税优惠政策再延长三年，全面取消二手车限迁政策。**

延长新能源汽车购置税优惠政策一举多得，至少有三方面的意义。其一，在科技创新方面，新能源汽车不仅带来汽车动力方面的革新，更全方位集聚了多项科技成果。从某种程度上说，智能汽车已经成为具有强大外溢效应的基础创新。眼下，国内的智能汽车产业正在快速发展，保持对新能源汽车的优惠政策，对于汽车行业是一个巨大的拉动。其二，在环境保护方面，以更多的新能源汽车取代传统的汽油车、柴油车，对于环境质量和公众健康意义重大。其三，则是降低新能源汽车购置税，将进一步刺激汽车消费，从而形成强大的消费驱动力，有利于培养新的经济增长点。

大力发展新能源汽车，眼下最关键的是让更多消费者转变观念接受新能源汽车，这就必须进一步加强新能源汽车的比较优势。除了政府工作报告中提到的购置税优惠之外，还有很多方面值得关注。比如，一些消费者担心充电桩安装问题，虽然大部分车商承诺免费为用户安装充电桩，但在实际执行中牵涉一些住宅区车库不具备条件、物业不允许等情况。这就需要在政策设计上将这些实际问题考虑在内，打消消费者顾虑。再如，在道路通行、牌照获取等方面还可给予新能源汽车更多优惠。眼下很多限牌城市都为新能源汽车开辟了“绿色通道”，无疑是相当具有针对性的举动。此外，还有专家建议，新能源汽车可少缴或者免缴道路通行费、享受车险优惠等等，都值得考虑和探索。

新能源汽车越来越普及是大势所趋，政策扶持有利于加速这一过程。但归根结底，还是需要国内车企乘此东风，生产出更多具有世界竞争力的新能源车型。用产品本身说话，是新能源汽车抢占市场最根本、最有效的策略。

## II 锂电行业新闻

### 八、2018 隔膜混战升级 谁能扛过大浪冲刷？

来源：高工锂电网 发布时间：2018-03-14

蜕变前夕的“阵痛”是不可避免的。

“继去年恩捷宣布降价 20%之后，最近业内又有一家叫得上名的隔膜企业，为争夺大客户宣布大规模降价，基膜直接报价到 3 元，搞得不少业内同行很被动。”一位隔膜从业人员向高工爆料。

**高工产研锂电研究所(GGII)最新调研数据显示，当前基膜最低已出现 2.5-2.8 元/m<sup>2</sup>的报价，而未来这一价格还将大概率再刷“新低”。**

**2017 年是隔膜行业变动较为剧烈的一年，超高毛利时代基本宣告终结。2016 年底，国内隔膜毛利率仍普遍高达 50%—60%，但自 2017 年初，隔膜行业的价格、毛利率正式打破往年“稳中有降，但仍处高位”的状态，呈现出“普遍降价、大幅下滑”的新态势，截止 2017 年底，国内隔膜毛利率整体下滑幅度已达 20%—30%，整体产值增长受到拖累。**

而国内隔膜企业也大多无可奈何地接受了隔膜价格下跌的大势。中材科技曾表示：“从中长期来看，隔膜价格下调是必然的。”另一家不愿意具名的隔膜公司高层表述更为直白：“从心底来说，我们也不想降价，但在降成本的压力下，我们去跟电池客户谈的时候，他们要么直接要求降价多少，要么委婉表示其他同行给了更低的报价，不跟着降就没饭吃。”

但相较 2017 年各家企业私下较劲的情况，2018 年的隔膜价格争斗更显来势汹汹，已有隔膜企业将价格问题公开摆到了台面。2018 年一开年，创新股份就公开宣布旗下

子公司恩捷新材料的产品销量已经锁定(占公司 60%-70%产能), 在产品价格方面, 公司已主动将产品平均价格下降 20%左右, 以获取更大的市场份额。

除了同行的直接出招, 电池企业也隐晦地释放出了更大的降价需求。2月初, 成飞集成公告表示, 据公司市场调研信息和与大客户接洽的订单意向, 国内知名车企已对电池企业提出了进一步降价要求, 降幅将达 20%及以上, 而这一压力预计还将继续传导到隔膜环节。

**GGII 预测, 2018 年国内隔膜价格、毛利率还将继续保持下行, 保守估计降价幅度在 20%左右, 同时行业对技术、对规模效应、成本控制能力的要求会越来越高, 低端重复产能将加速被淘汰。**

**统计数据显示, 现阶段国内隔膜企业数约 40 家, 与 2017 年初统计的 50 余家, 已出现明显减少, 而未来两年, 在隔膜行业洗牌加剧的情况下, 将有更多公司处境艰难, 被迫出局。**

尽管国内隔膜行业价格战已硝烟四起, 但相较于被动参战, 以星源材质为代表的国内领先隔膜企业则选择深耕新产品开发、主动拓展国外市场, 以最大化地削弱国内价格战对自身的影响, 开辟出更具活力的发展道路。

公开信息显示, 2017 年, 星源材质已推出了包括 3 种涂覆新技术隔膜, 2 种世界最先进干法隔膜等在内的多款新产品, 2018 年的新产品研发、上市正在紧锣密鼓地推进中。

此外, 2017 年底, 星源正式牵手德国飞马集团、德国中国工商会, 共同组建起星源-飞马新材料(欧洲)有限责任公司, 旨在将中国的锂电池隔膜产品及技术推向欧洲市场, 将德国星源品牌打造成欧洲乃至世界锂电池隔膜行业的一流品牌。预计 2018 年, 星源材质海外出货量将持续增长。

实际上，星源材质在此前的投资关系活动记录中已经确认，正在向 LG 供应干、湿法隔膜产品。

星源材质董事长陈秀峰表示：“尽管隔膜价格及毛利率下滑已是大势所趋，但星源材质主要生产中高端隔膜，且具备极强的技术、研发实力，预计隔膜产品价格及毛利率下滑速度将低于同行。”

冷静的行业观察者认为，眼前的隔膜行业，正经历着成熟前的蜕变，虽然过程略显残酷、惨烈，但隔膜企业们为争夺生存空间的斗智斗勇同样精彩，而经历技术变革、大浪冲刷后，洗淘出的行业精英和产业精华将值得整个中国喝彩。

## 九、电池百人会企业家“约局”南京详解：提升隔膜品质 打造国产品牌

来源：电池百人会-中国电池网 作者：张倩 峦水 2018-03-08

3月7日下午，中关村新型电池技术创新联盟、电池百人会“约局”系列活动第三站（江苏站）在江苏南京荟枫酒店召开。来自电池新能源产业链：沧州明珠、鸿图隔膜、惠强新材、旭成科技、青岛蓝科途、乐凯胶片、江苏安瑞达、力信能源、协鑫新能源、中航锂电、力神电池、星恒电源、时代高科、大族激光、天臣新能源、博睿斯股份等超过40家上市公司、新三板、上市公司控股子公司、业内一流企业的企业家及高层就干湿法隔膜目前技术方向及发展趋势、2017年度锂电隔膜价格持续走低，行业需要供应商和电池制造商抱团发展，2018年如何建立良好的产业生态环境？隔膜行业进一步国产化，进口产品进一步降低，如何建立工匠精神和提升隔膜品质、国产品牌？等行业热点话题进行深入探讨。

本次“约局”活动由中关村新型电池技术创新联盟、电池百人会（微信号：CBHA100）、中国电池网（微信号：mybattery）、我爱汽车网（微信号：xevcar）、能源财经网联合主办，大族激光协办，博睿斯重工股份有限公司支持。锂电“达沃斯”论坛组委会/电池百人会秘书长、中国电池网创始人/董事长于清教表示，“约局”系列活动是中关村新型电池技术创新联盟/电池百人会/中国电池网/锂电“达沃斯”组委会继全国巡回调研行、“问道”等品牌活动后新的尝试和创新，“约局”活动旨在通过座谈交流、学习参观、加强上中下游之间产业整合、投资重组；约政策之局、约市场之局、约公司之局、约智慧之局、约人脉之局，是一场电池新能源产业链圈子的企业家、大咖的正能量“约局”，和有影响力的人一起影响更有影响力的人；活动每次锁定一个城市和一个核心主题，与行业企业家当面悟道，深入交流技术与行业热点、焦点话题。

会上，伊维研究院董事长、中国电池产业研究院院长吴辉就目前隔膜行业发展情况做了简单介绍。2018年初，新能源行业迎来补贴退坡过渡期，在吴辉看来，补贴退坡以后对上游材料厂商和整车厂商是没有太大的影响，影响最大的是汽车电池供应厂商，整个降价的压力下，很多企业不注意控制成本的话，可能毛利率快速下跌。

对于国内的隔膜企业，首先还是要提供好的产品，吴辉认为，从目前来看，整个国内国产化的替代率显著提升。不管是干法还是湿法，行业所面临的竞争，更多的还是来自于国内。目前来自隔膜行业的竞争归根到底是资本竞争的阶段，或被上市公司收购、或通过资本市场扩大产能，国内隔膜企业基本上完成了资本化。下游的电池厂，对供应商的产能都会有大的要求，隔膜企业要想快速发展必须扩大产能，未来隔膜企业的竞争将落实到资本市场一个资金的竞争。

**吴辉预计，2017年，隔膜产能或达17亿m<sup>2</sup>。**其中龙头企业中，上海恩捷2亿m<sup>2</sup>，星源材质1.5亿m<sup>2</sup>，苏州捷力1.6亿m<sup>2</sup>，沧州明珠1.2亿m<sup>2</sup>，中锂新材1.3亿m<sup>2</sup>，中兴新材1.1亿m<sup>2</sup>，东皋膜0.7亿m<sup>2</sup>。吴辉认为，针对隔膜企业来讲，在成本控制及下游的研发的方向长期来看，隔膜企业在做其他膜相关的，比如说海水淡化污水处理等或成为研发和产品升级的一个方向。

中国电池网（微号：mybattery）统计的（部分）锂电池隔膜生产企业名录显示，其中，**60家锂电池隔膜生产企业，有26家生产干法隔膜，25家生产湿法隔膜，9家干法、湿法隔膜都有生产。在提升电池能量密度的趋势下，预计未来2年后，干、湿法隔膜成本差距将大幅缩小，布局性能更优的湿法隔膜将占据更大优势。**

按照十三五规划，2020年我国新能源汽车销量将达到200万辆。受益于新能源汽车国产化提升，带动锂电池隔膜材料需求迅速增长，加上3C产品和储能领域拉动，**预计2020年国内锂电池的需求总量达174GWh，产业发展导致隔膜的需求量将达34.8**



## 亿平米，其中湿法隔膜需求量 25.8 亿平米，干法隔膜需求量 9.0 亿平米。

由于锂电隔膜的高技术壁垒，早期全球巨头主要集中在日本、韩国、美国。数据显示，2016 年日本旭化成、东燃化学以及韩国 SK、美国 Celgard 市场份额占比分别达到 18%、14%、12%以及 10%，位于全球前四。随着美国企业 Celgard 被日本旭化成收购，隔膜领域发展开始以日韩市场为主。

在国际市场，隔膜领域都是以现有企业扩产为主，新进入者很少。其中，在隔膜材料具有话语权的旭化成，预计到 2019 年湿法隔膜可以达到年产 6.1 亿平米的生产能力。同时，公司也在不断推进美国据点的干法隔膜项目，目前可达到 2.5 亿平米/年的生产能力。加之公司此次增产，预计到 2020 年可以实现干湿法隔膜年产 11 亿平米的生产能力。

在国内市场，上海恩捷市占率达到 11.18%、市场份额排名首位，星源材质市场份额为 10.87%、沧州明珠市场份额达 8.58%，位列第二与第三。目前，我国干法隔膜进口替代基本完成，而湿法隔膜替代正在进行时，预计 2019 年除少量进口外，80%以上将实现国产化。

2017 年以来，包括璞泰来、星源材质、中材科技、东皋膜、中泰科技、沧州明珠、鸿图隔膜、惠强新材、乐凯胶片、纽米科技、北大先行、中兴新材、中锂新材、润沅新材、旭成科技、金力股份等多家隔膜企业纷纷发布了扩产和投产计划。由于锂电池的能量密度要求不断提升，2016-2017 年企业加码的生产线基本都属于湿法隔膜，预计，2018 年湿法隔膜产能将集中释放。

在资本的推动下，国内隔膜市场大量企业纷纷扩产的同时仍有新入局者步入隔膜市场，仅 2017 年 3 月，国内便有 10 多家企业宣布新增 40 多条隔膜生产线，产能超过 10 亿平方米。中国塑料加工协会的数据显示，**截至 2017 年 10 月底，全国已经公开的**

**新增投资生产线超过 120 条。预计 2018 年还有 20 家企业有意向进入锂电池隔膜行业，届时产能将达 80 亿平方米，整个锂电池隔膜行业可能出现全面亏损。**

汽车、锂电、储能等行业快速发展，预计动力锂电池隔膜行业将迎来 10 倍市场的扩容，随着高端产能需求拉升、低端产能淘汰，新旧动能转换将成为一个行业时代发展的要求。在品质智造呼吁下，锂电池隔膜行业将会涌现出超过 10 家世界级的品牌企业。

2017 年，由于新能源汽车补贴标准退坡和补贴标准从严、各地方补贴政策未及时落地；锂电池隔膜行业忙扩产的同时也面临账期加长、利润率下滑等不利因素；与此同时，锂电池隔膜产业市场竞争日趋激烈，2017 年度锂电隔膜价格持续走低，导致多家隔膜企业 2017 年度业绩下滑。

随着中国新能源汽车补贴不断下降影响，动力电池企业作为核心供应商在被迫降价，同时细分材料领域受到挤压，企业纷纷降低价格开拓市场。其中，隔膜平均价格由 2016 年的 4.2 元/平方米，下降到 3.5 元/平方米左右。行业依靠降价这种“杀敌一千，自损八百”的手段将制约行业健康有序发展。在清教看来，降价不能降低产品质量，行业需要供应商和电池制造商抱团发展，使企业的经营风险可控，同时加强技术研发、提高生产效率和产品品质，早日实现隔膜领域替代日韩进口，打造出隔膜界的“中国品牌、品族品牌、高端品牌”才是最重要的，2018 年如何建立良好的产业生态环境值得企业家深思，切勿重蹈家电行业覆辙！

## 十、2018年中国动力电池行业现状及行业发展方向分析

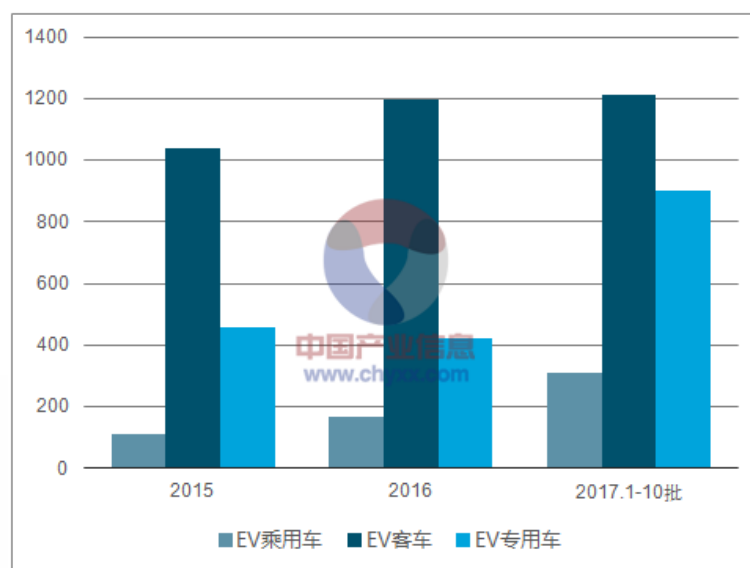
来源：中国产业信息网 发布时间：2018-3-8

### 一、动力电池行业发展现状分析

2017年工信部发布的前10批目录累计共有2949款车型入选，其中乘用车、客车和与用车分别为346款、1698款和905款。

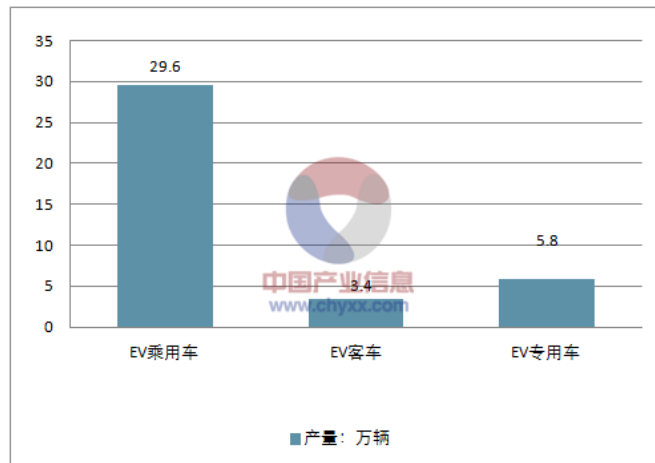
2016年和2017年前10批目录中，纯电动乘用车分别为166款和312款，增速分别为51%和88%；纯电动与用车2017年前10批目录较2016年增速为113%；而纯电动客车增速则较小。仍产量数据来看，纯电动乘用车、纯电动客车和纯电动与用车2017年1-10月的产量分别为29.6万辆，3.4万辆和5.8万辆，纯电动乘用车的产量进高二纯电动客车和纯电动与用车，是未来新能源汽车发展的主力。仍行业平均来看，每新增一款乘用车、客车、与用车入选目录，将分别对应新增949辆乘用车、28辆客车和64辆与用车产量的增长。因此，如果电池企业给乘用车配套的车型越多，未来产品的销量和增速也会越高，绑定大型乘用车企业是未来获得竞争优势的关键。

2015-2017年1-10批推荐目录车型(款)(动力电池)



资料来源：公开资料整理

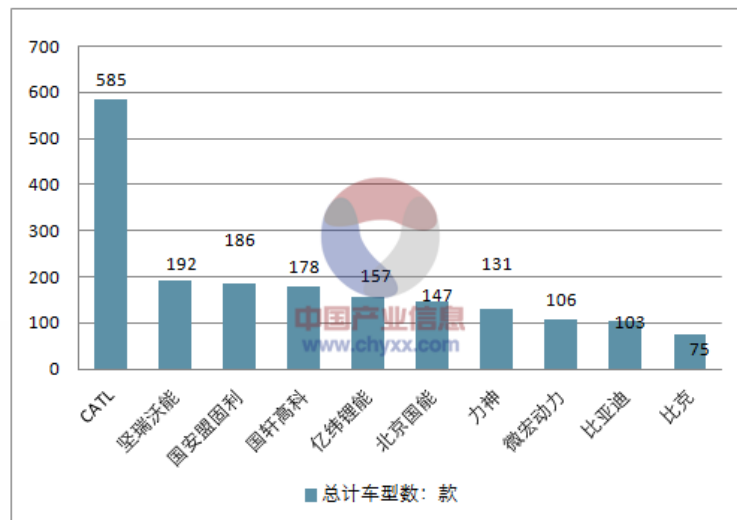
2017年1-10月累计产量(万辆)



资料来源: 公开资料整理

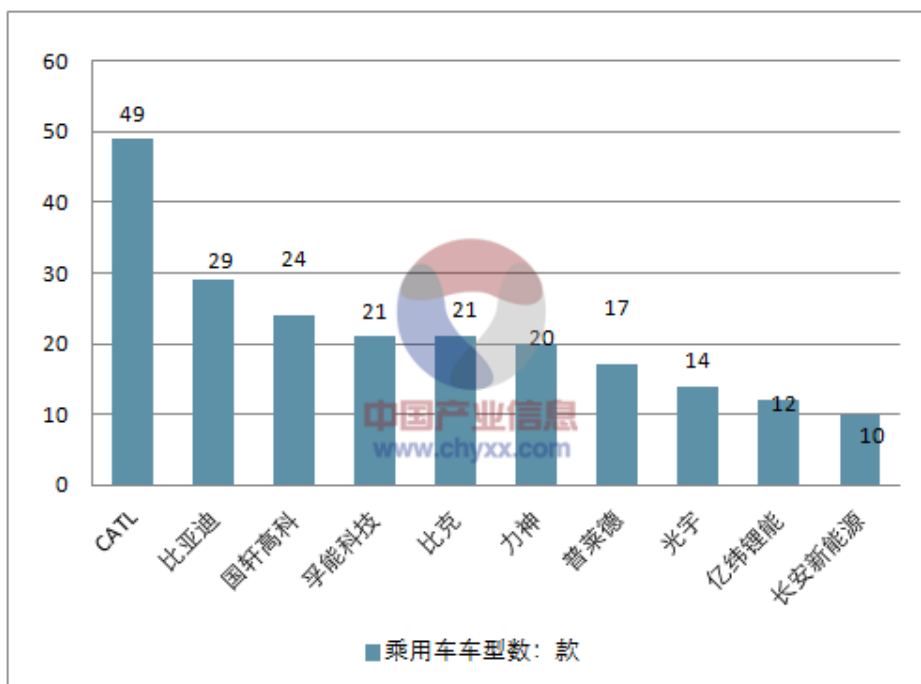
2017年前10批目录中共有146家不同的电池供应商匹配了2949款车型,其中前十大电池厂商匹配了1860款,占比68%,行业集中度高。龙头CATL共配套了585款车型,排名第一;坚瑞沃能、国安盟固利和国轩高科分居第事、三、四位,各配套了192款、186款和178款车型。在乘用车方面,前三名CATL、比亚迪和国轩高科分别配套了49款、29款和24款车型,较多的乘用车配套车型数将为公司动力电池组的销量带来保障。

2017年1-10批推荐目录配套车型总数前10企业



资料来源: 公开资料整理

### 2017年1-10批推荐目录乘用车配套数前10企



资料来源: 公开资料整理

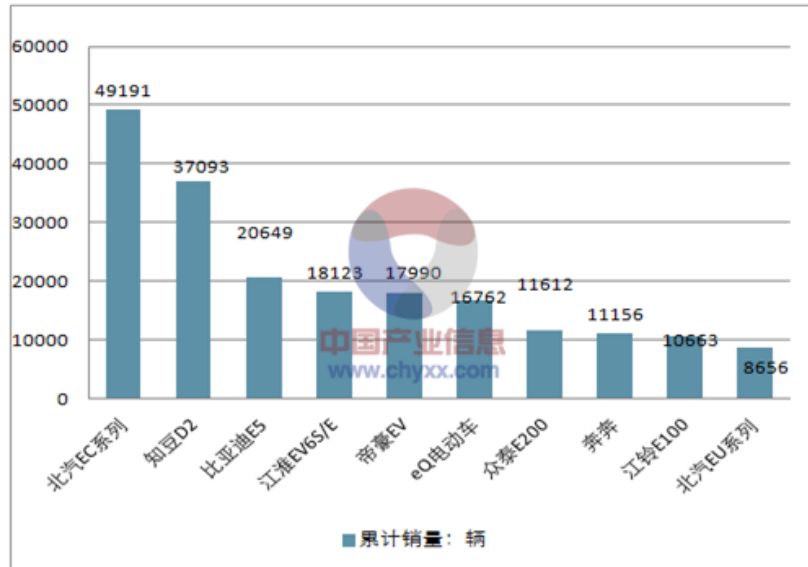
### 国轩高科2017年1-10批次推荐目录配套车型

车型	三元	磷酸铁锂	燃料电池	锂离子	总计
乘用车	9	10	0	5	24
客车	0	103	1	5	109
与用车	7	34	0	4	45
总计	16	147	1	14	178

资料来源: 公开资料整理

具体分客户来看,公司配套的乘用车主要有安徽江淮(8款)、北汽新能源(4款)、吉利汽车(4款)、昌河(3款)和奇瑞汽车(2款)等7家企业,其中代表车型有北汽EC180、北汽C10、江淮IEV6S/E、江淮IEV7、奇瑞EQ电动车和吉利帝豪EV等,占据了2017年前十月纯电动乘用车销量排名前6位中的4位。

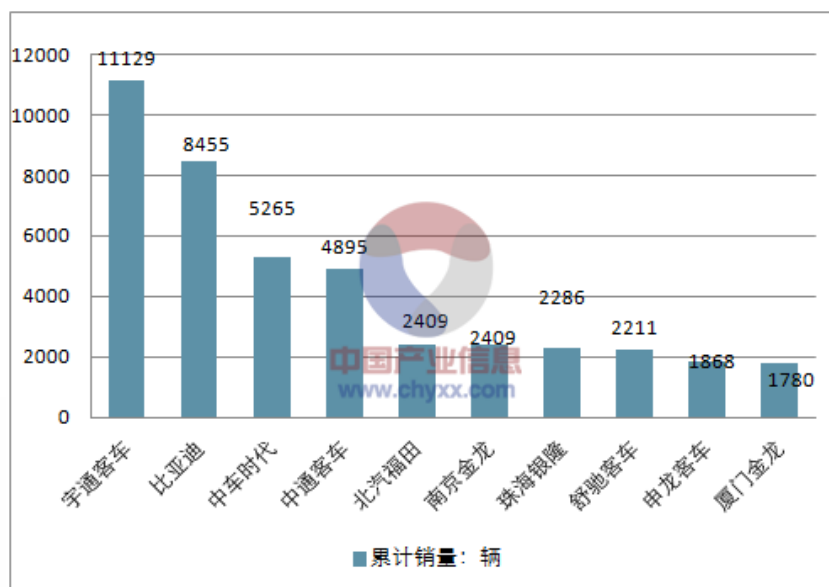
### 2017年1-10月纯电动乘用车销量前10的车型



资料来源: 公开资料整理

在客车方面, 公司的主要配套客户有中通客车 (20 款)、安徽安凯 (11 款)、南京公交 (9 款)、南京金龙 (7 款)、陆地方舟 (7 款)、北汽福田 (5 款)、成都大运 (5 款)、广通客车 (5 款)、厦门金龙 (5 款)、上海甲龙 (4 款)、中汽宏进 (4 款)、北汽 (3 款)、亚星客车 (3 款)、上汽集团 (3 款)、宇通客车 (3 款) 和湖南中车 (3 款) 等 24 家企业, 涵盖了 2017 年 1-10 月新能源客车销量排名前 10 位中的 7 位。

### 2017 年 1-10 月纯电动客车销量前 10 的企业

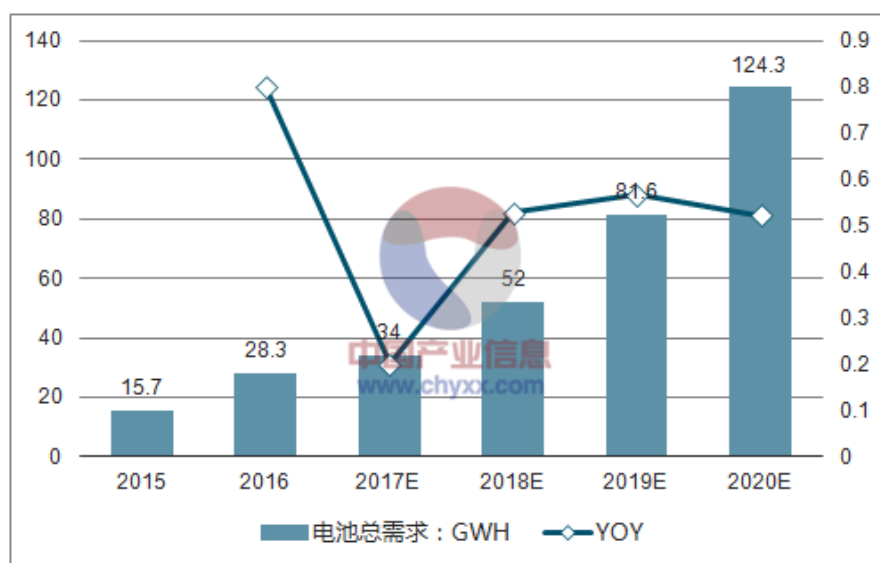


资料来源: 公开资料整理

## 1、动力电池行业产能情况分析

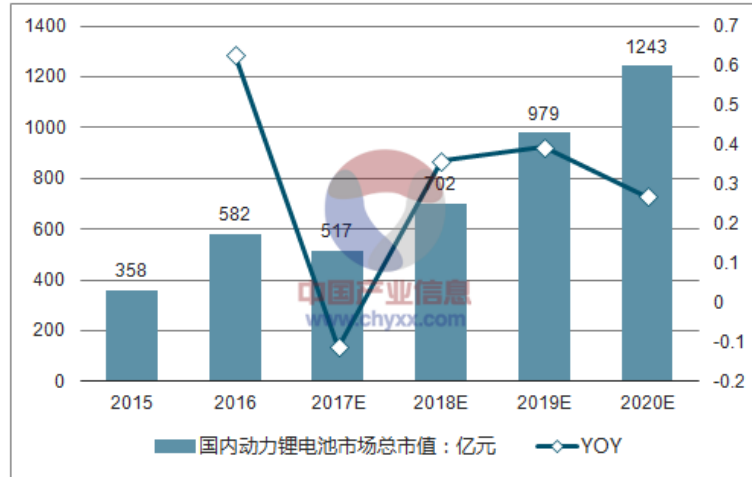
近两年动力电池企业纷纷快速扩张产能。政策方面，国家颁布的《促进汽车动力电池产业发展行动方案》(2017.3)明确要求到2020年动力电池行业总产能超过1000亿瓦时，形成产销规模在400亿瓦时以上、具有国际竞争力的龙头企业。2016年新能源车产销量约52万辆，同比增长约52%，对应动力电池需求约为28.3GWh；2017年新能源汽车产销量估计可实现70万辆以上（同比增长35%以上），则动力电池总需求量预计将达34.0GWh（同比增长约20%）；如按国家规划目标2020年新能源汽车产销量200万辆，预计2020年动力电池市场总需求为124.3GWh，相当于2016年的4.4倍。假设按平均1.0元/Wh进行测算，2020年国内车用动力锂电池市场规模约为1243亿元，为2016年的2.1倍左右。

2015-2020E 新能源车动力电池需求预测



资料来源：公开资料整理

2015-2020E 新能源车动力锂电池市值测算

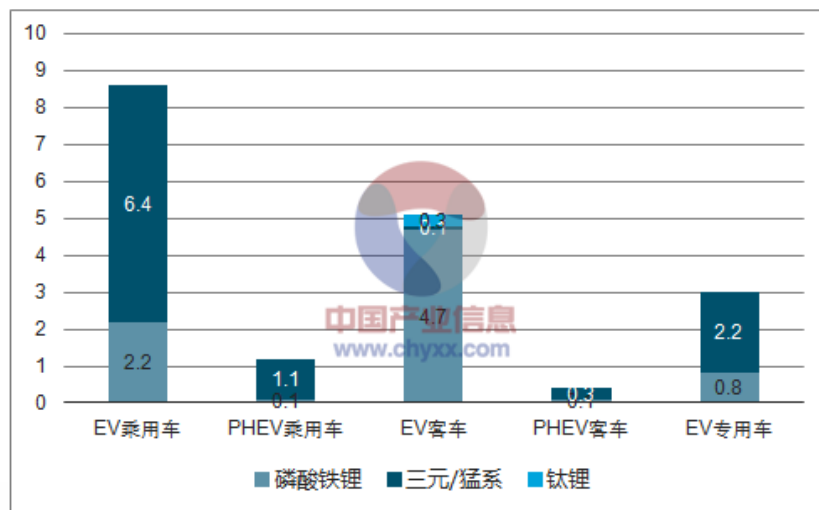


资料来源：公开资料整理

### 1)、乘用车是主导市场，三元锂趋势明显

2017年1-10月国内动力电池装机总量约18.1GWh，其中乘用车电池装机量达9.8GWh，占比54%（客车占比30%，商用车占比16%）。从电池类型来看，乘用车三元锂电池占比达到了70%左右，高于2016年的52%，动力电池往三元锂方向发展的趋势明显。

2017年前10个月不同电池装机情况统计（单位：GWh）



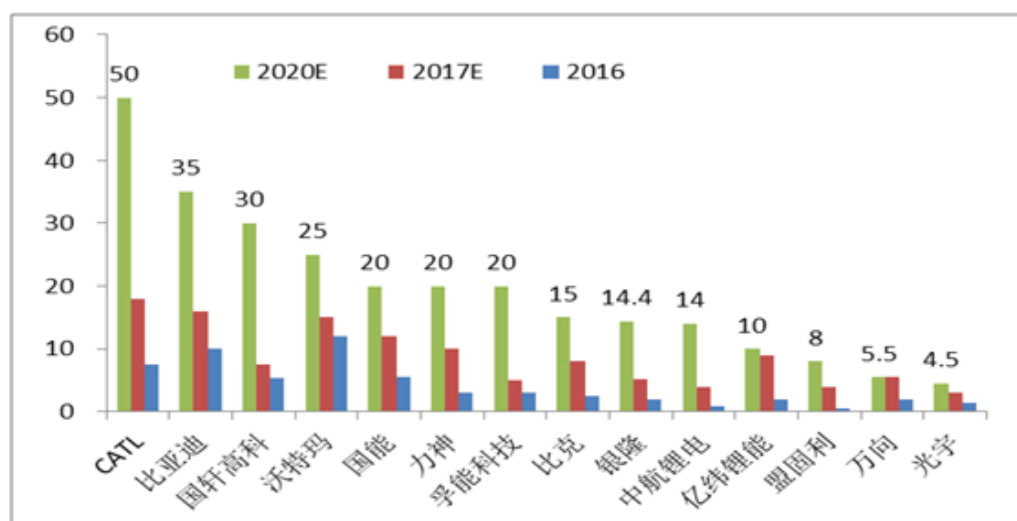
资料来源：公开资料整理

目前国内动力电池企业已经超过200多家，预计至今年年底规划总产能将超过200GWh。统计了前14大电池厂商产能扩张计划，2016年它们的总产能约为58GWh，



2017 年预计增至 122 GWh，而到 2020 年会迅速扩张至 271GWh，年均复合增长率高达 47%。产能高速扩张后，行业呈现低端产能过剩、高端产能不足的现状，未来的竞争将进一步加剧，行业洗牌在所难免。到 2020 年左右国内动力电池企业界将淘汰掉 9 成以上，即仍目前的 200 多家淘汰至约 20 余家，而排名前 5 的几家大企业市场份额将进一步提升至 75%以上。

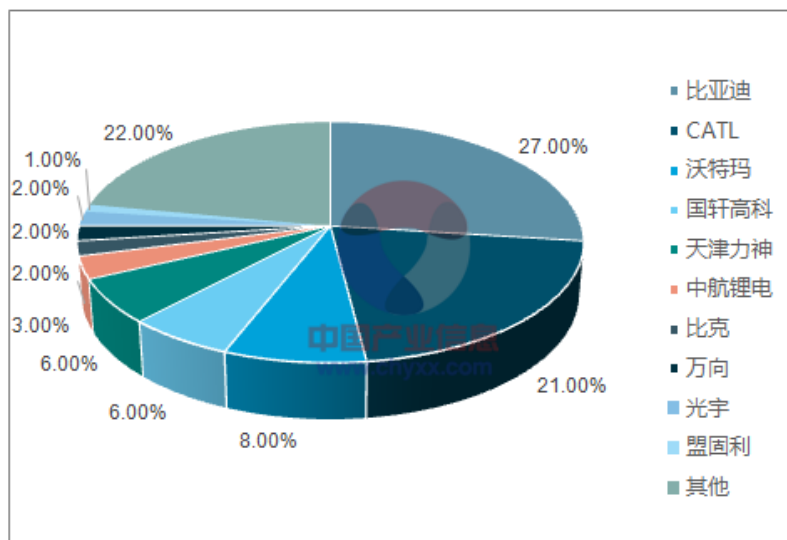
前 14 大电池厂商产能扩张计划 (GWh)



资料来源：公开资料整理

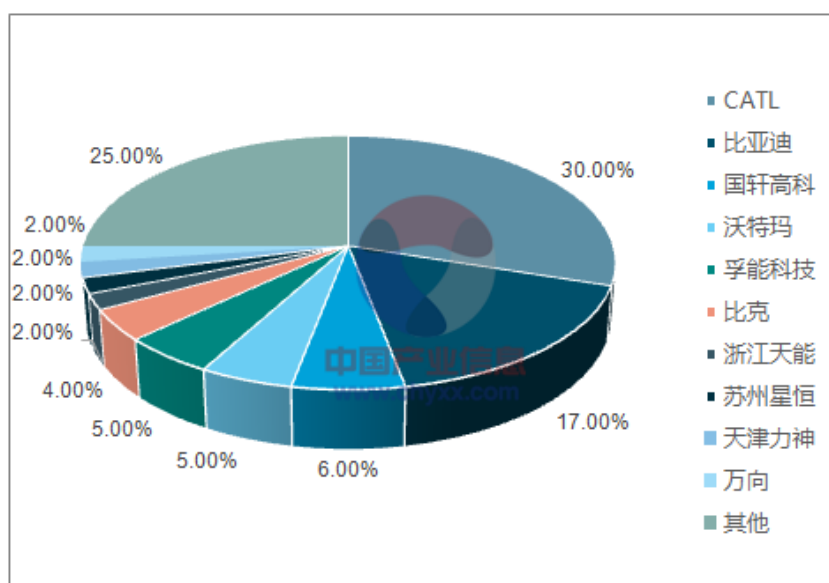
2)、动力锂电池市场集中度高。但是动力锂电池行业的集中度一直较高，2016 年排名前 10 的企业出货量市场占比约 78%，2017 年 1-10 月约为 75%（预计全年会高二此数字）。近两年在排名前三的企业中，竞争格局发生了较大的变化，比亚迪由二主要为内部配套，市场份额迅速被 CATL 超越，而国轩也挤掉沃特玛进入行业前三甲。CATL 今年前 10 月的装机量约为 5.5GWh，市占率为 30%左右，优势较为明显；而比亚迪和国轩均处二第一阵营，国轩的成本和技术更有优势，未来在行业的大洗牌中不排除排名进一步上升，成为仅次于 CATL 的动力锂电池龙头之一。

2016 年中国锂离子动力电池市占率



资料来源：公开资料整理

2017年1-10月中国锂离子动力电池市占率



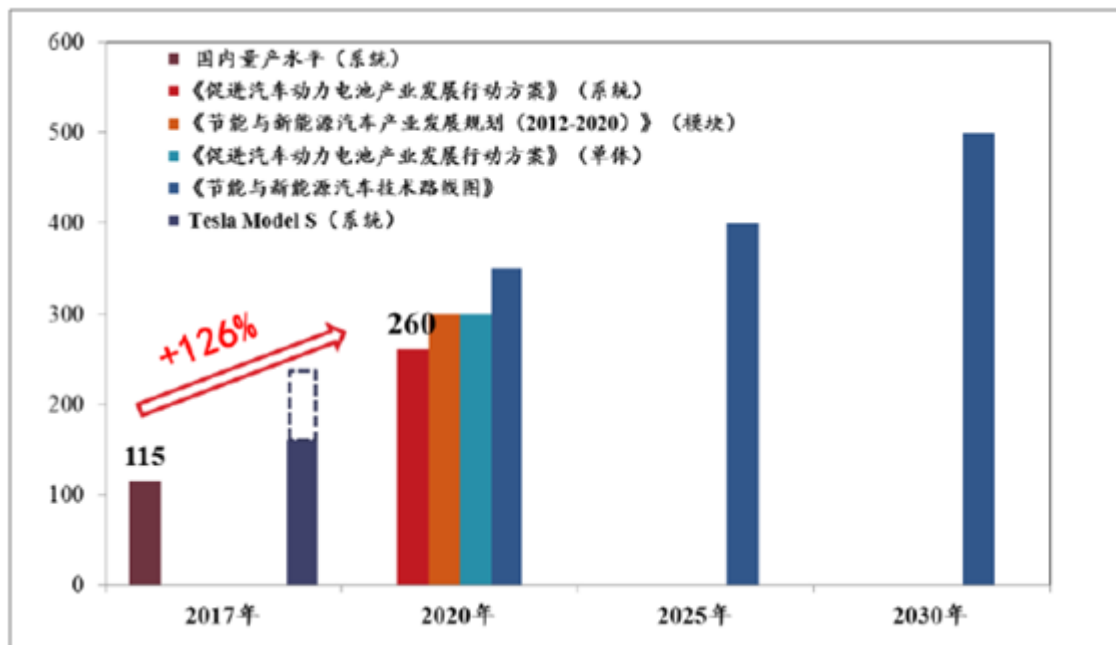
资料来源：公开资料整理

### 三、动力锂电池行业发展方向

鼓励动力电池向高能量密度技术方向发展：2017年3月发布的《促进汽车动力电池产业发展行动方案》，明确了到2020年的目标是动力电池单体比能量超过300Wh/kg，系统比能量力争达到260Wh/kg。我国目前的动力电池系统比能量平均水

平约为 115Wh/kg, 不 260Wh/kg 的目标值欠有较大差距。因此, 不断更新电池技术, 提升电池能量密度, 将会是动力电池企业的核心竞争力。

### 多项政策都指向了高能量密度的电池体系



资料来源: 公开资料整理

仍补贴政策的角度看, 2016 年年底发布的《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》明确了纯电动乘用车电池能量密度 > 120 Wh/kg, 纯电动客车电池能量密度 > 115 Wh/kg 时, 可分别获得 1.1 和 1.2 倍的补贴。仍双积分政策的角度看, 更高的能量密度意味着可以使用更少的电池仍而降低整车质量, 可获得较低的百公里耗电量 Y, 有更大的可能性满足政策规定的条件而获得 1.2 倍积分。

距离 2020 年的目标成本还有约 38% 的下调需求: 政策明确要求到 2020 年电池系统降至 1.0 元/Wh 以下, 在目前约 1.6 元/Wh 的水平上还需降低约 38%, 对二生产企业来说尚存在较大的成本压力。

2018年的补贴调整将进一步提升动力电池系统能量密度和成本要求：近期，行业内关于2018年补贴调整的消息再次传出，基二之前每次新能源汽车政策重大发动前，都会有相关网站提前披露的经验，本次网传补贴调整的可能性较大。

提升电池能量密度的补贴门槛，符合政策鼓励使用高能量密度电池的大方向。不管未来政策如何变化，技术的不断革新和控制成本的能力将会是动力电池企业的核心竞争力。

## 十一、动力电池行业一周盘点

来源：动力电池网 时间：2018-03-05

本周动力电池行业又有哪些行业动态，动力电池网为您——盘点。特斯拉在华成绩继续翻番，2017 突破 20 亿美元；工信部等七部委发布《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》；中利集团约 100 亿收购比克动力股份，入局三元锂电池市场；北京取消新能源车“备案制” 破除地方保护；兆新股份拟收购盐城星创和恒创睿能，布局动力电池回收产业等。

### **特斯拉在华成绩继续翻番：2017 突破 20 亿美元**

近日消息，尽管特斯拉公司仍旧没有解决产能的相关问题，不过他们 2017 年的成绩却十分的亮眼。去年一年的时间，特斯拉在华的成绩实现了翻番，销售额也突破了 20 亿美元的大关。

去年的时候，特斯拉在中国的销售额达到了 10 亿美元，而现在突破 20 亿美元的大关，是一个非常不错的成绩。特斯拉并未公布在中国市场上一共卖出了多少辆汽车，不过按照售价来计算，去年他们已经售出两万辆汽车。

### **工信部等七部委发布《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》**

近日，工业和信息化部、科学技术部、环境保护部、交通运输部、商务部、国家质量监督检验检疫总局、国家能源局等七部委印发《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》的通知，旨在加强新能源汽车动力蓄电池回收利用管理，规范行业发展，推进资源综合利用，保护环境和人体健康，保障安全，促进新能源汽车行业持续健康发展。

工业和信息化部 科技部 环境保护部 交通运输部 商务部 质检总局 能源局关于印发《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》的通知。

### **中利集团约 100 亿收购比克动力股份 三元电池受市场追捧**

2月24日,江苏中利集团股份有限公司发布公告称拟约100亿元收购深圳比克动力电池有限公司股份。

2月7日,中利集团晚间公告:为拓展公司在新能源电池行业的发展,公司拟向比克动力增资3亿元,占比克动力2.93%股权。十几日后,中利集团发布公告称收购标的将达到100亿。

据悉,比克电池(以下简称“比克”),成立于2001年,总部设在广东深圳龙岗区。现已发展成为集锂离子电池、电动汽车、电池回收三大核心业务为一体的国际领先的新能源企业。比克动力是其下业务之一。

### **2018年1月份中国进口碳酸锂 3113.5吨 同比增长44%**

据中国海关统计数据显示,2018年1月份中国进口碳酸锂3113.5吨,环比基本持平,同比增长44%。出口氢氧化锂2191吨,环比增长62%,同比增长76%。

相关数据显示2017年全年我国碳酸锂进口总量3.07万吨,同比增长41%。其中从智利进口碳酸锂1.86万吨,同比增长29%,从阿根廷进口碳酸锂0.87万吨,同比增长72%。其余进口碳酸锂0.34万吨,主要分布在韩国、日本等国。出口方面,我国碳酸锂出口总量0.14万吨,同比增长3%。

### **北京取消新能源车“备案制” 破除地方保护**

2月26日,北京市科委网站发布了最新的《北京市推广应用新能源汽车管理办法》(以下简称“新《办法》”)。新办法主要变化为取消了2015年来设立的备案制,北京市将对在京销售的新能源汽车加强市场监管,从产品质量、安全及售后服务等方面开展一致性抽检和评估。新《办法》自2018年1月1日起执行,有效期至2020年12月31日。

地方补贴或仍存在。新《办法》称,北京市鼓励购买和使用新能源汽车,本市相关

财政补助政策参照《财政部 工业和信息化部 科技部 发展改革委关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(财建〔2018〕18号)另行研究制定。

### **猛狮科技：合资 1 亿元成立锂电池新材料企业**

3月1日晚间，猛狮科技宣布拟与其他合作伙伴一起合资设立新疆中亚新材料科技有限公司(暂定名)，主要开展锂离子电池用高档电解铜箔等新材料的研发、生产和销售。

中亚新材料位于新疆昌吉州昌吉高新技术产业开发区，注册资本为人民币1亿元，猛狮科技出资人民币5000万元，占中亚新材料注册资本的50%。该公司的经营范围为：锂电池材料、各类金属箔材等新材料的研发、生产、销售、技术服务、技术转让；金属废料和碎屑加工处理、回收与批发；铜、铝金属材料贸易等。

### **兆新股份拟收购盐城星创和恒创睿能 布局动力电池回收产业**

3月1日晚间，兆新股份发布公告称，拟购买盐城星创资源循环利用有限公司(盐城星创)和深圳市恒创睿能环保科技有限公司(恒创睿能)的全部股权。两家公司均属于新能源汽车动力电池的循环利用行业。

公告显示，盐城星创主要从事锂电池二次资源循环利用技术研发，再生资源回收、存储及综合循环利用，主要业务为硫酸镍、四氧化三钴等锂电池正极前驱体材料的生产与销售。恒创睿能主要从事新能源汽车动力电池的循环利用。

## 十二、动力电池 2018 全年总投资或超千亿元

来源：第一电动网 发布时间：2018-3-14

近年来，随着新能源汽车产业的持续快速发展，动力电池行业也一路高歌猛进，巨大的市场空间和利润前景，引来各路资本抢滩。据第一电动网不完全统计，2017 年动力电池投资总额超 1600 亿，**2018 年 1 - 3 月份，统计在内的 22 个动力电池项目总投资达 574.47 亿元。**我们预计 2018 年动力电池投资总额或还将保持在千亿元以上。

随着 2018 年补贴新政对动力电池能量密度门槛的提高，动力电池行业竞争加剧，优胜劣汰加速。有业内人士表示，未来三年将是动力电池发展的一个爆发期。2018 年也将成为磷酸铁锂电池与三元锂电池更替的分水岭，新能源汽车已经进入“三元锂电池时代”。



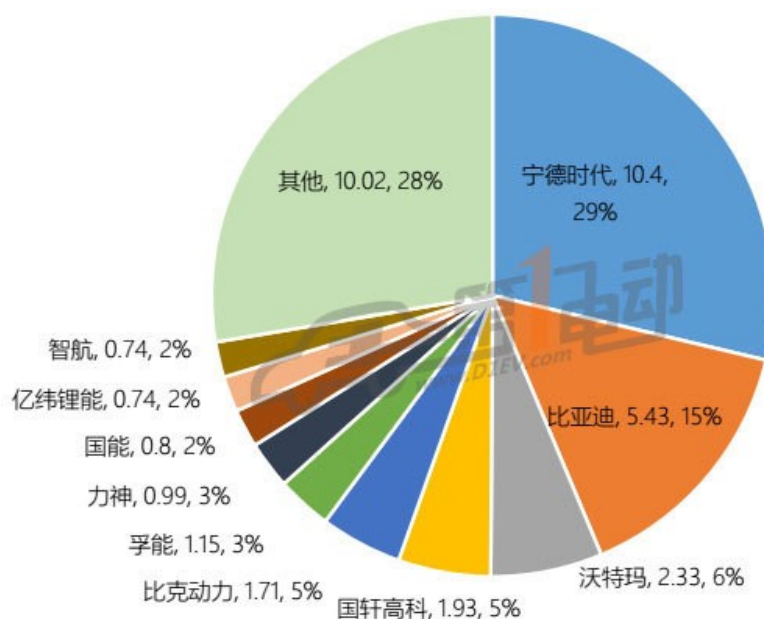
软控股份	0.8 亿	2月26日,公司拟以现金方式认购 eCobalt Solutions Inc. 公司新发行不超过 19.9%股份,预计本次认购股份及提供借款合计金额不超过 8000 万美元,布局锂电池核心钴矿资源。
中利集团	3 亿	2月24日,公司拟约 100 亿元收购深圳比克动力电池有限公司股份。2017 年比克锂电池装机 1.5GWh, 国内占比 4.34%, 排名第五。
中材科技	9.4 亿	2月23日,公司拟合资设立“中材锂膜有限公司”, 承担建设“年产 2 亿平米锂膜生产线建设项目”。大橡塑(600346)为中材锂膜项目提供 2 条 4m 幅宽锂电池隔膜生产线及配套工程。合同价款总额为 27,790 万元。
江苏国泰	1.5 亿	2月6日,公司拟变更年产 4 万吨锂离子动力电池电解液项目投资总额、实施地点和实施方式。实施地由宁德时代新能源科技股份有限公司厂区内变更到宁德福鼎市龙安项目区精细化工园区内,拟在新址购买土地自建厂房及配套设施,项目总投资由 1 亿元增加至 1.5 亿元,变更后项目建设周期预计 2 年。
赛特新材	12 亿	2月5日,锂电池软包铝塑膜生产项目落户福建连城。项目分三期实施,达产后将形成年产 5000 万平方米铝塑膜生产能力,年产值可达 14 亿元,成为全国最大的锂电池软包铝塑膜研发生产基地。
杉杉能源	200 亿	2月3日,杉杉能源 10 万吨锂电动力电池材料项目落户长沙。项目全部建成后预计年产能 10 万吨,年产值 200 亿元。
尤夫股份	30 亿	2月2日,公司计划在江西省赣州市经济技术开发区投资新建 5GWh 方形铝壳动力汽车锂电池项目,主要生产动力汽车三元锂电池。项目投资金额约 30 亿元,项目完全达产达标后,预计实现年销售收入 50 亿元以上。
鹏辉能源	0.4 亿	1月31日,公司拟与湖南鸿跃电池材料有限公司及其股东签署协议,鹏辉能源以 4000 万元增资湖南鸿跃,增资完成后持有湖南鸿跃 17.4%的股权。本次对外投资把公司业务向上游锂电材料前驱体和电池回收业务延伸,有利于公司稳定原料供应。
成飞集成	14.3 亿	1月30日,成飞集成公开发行 A 股股票,募集资金总额不超过 175,000 万元。项目总投资额为 143,320 万元,拟使用募资金投入 135,000 万元。本项目为锂离子动力电池扩产项目,项目建设内容包括建设锂离子动力电池的生产线和相应的厂房及配套设施等。项目建成后,中航锂电将新增 15.4 亿瓦时/年锂离子动力电池的生产能力。
纽米科技	12 亿	1月24日,纽米科技定向增发所募集资金主要用于公司新建 3×5000 万平方米/年高性能锂离子电池微孔隔膜项目及补充公司日常经营所需的流动资金。募集资金总额不超过 12.21 亿元,且不低于 3 亿元。
赣锋锂业	2.77 亿	1月6日,公司拟以募集资金约 2.77 亿元人民币向子公司江西赣锋电池科技有限公司增资,用于年产 6 亿瓦时大容量锂离子动力电池项目的建设。其中 2 亿元增加赣锋电池的注册资本,其余资金作为资本公积。
川化股份	2 亿	1月5日,川能基金公司与能投集团、川能资本公司签署了合伙协议,三方将共同出资 2 亿元设立成都能投新源股权投资基金中心(有限合伙),主要投资领域为锂产业领域,包括但不限于锂矿资源、锂盐生产等。

目前,中国已形成了以珠三角、长三角、中部地区和京津冀为主的四大动力电池产业聚集区,动力电池企业数量超百家,投入资金和产能规模不断扩大。其中, **珠三角区** 是国内重要的锂离子电池材料和组装生产基地,其聚集了以**宁德时代、比亚迪、比克、沃特玛、亿纬锂能、孚能科技、珠海银隆、迈科新能源、创明电池、鹏辉能源、振华新能源、天劲新能源**等为代表的锂离子动力电池生产基地。

据第一电动研究院数据显示,2017 年我国新能源汽车(EV + PHEV)动力电池装机总电量约 36.24GWh,相比 2016 年 28GWh 的数据,同比增长约 29.4%。2017

年动力电池供应商装机量前十的企业分别是，宁德时代、比亚迪、沃特玛、国轩高科、比克、力神、孚能科技、亿纬锂能、国能电池、智航新能源。珠三角区的动力电池企业就占了60%。

### 2017年动力电池装机量排行



企业	电池类型	装机量 (GWh)	占企业比例	总计 (GWh)
宁德时代	磷酸铁锂	5.74	55.19%	10.40
	三元锂	4.63	44.52%	
	锰酸锂	0.03	0.29%	
比亚迪	磷酸铁锂	4.58	84.35%	5.43
	三元锂	0.85	15.65%	
沃特玛	三元锂	2.33	100%	2.33
国轩高科	磷酸铁锂	1.69	87.56%	1.93
	三元锂	0.24	12.44%	
比克动力	三元锂	1.71	100%	1.71
力神	磷酸铁锂	0.47	40.87%	1.15
	三元锂	0.68	59.13%	
孚能科技	三元锂	0.99	100%	0.99
亿纬锂能	磷酸铁锂	0.21	26.25%	0.80
	三元锂	0.59	73.75%	
国能电池	磷酸铁锂	0.57	77.03%	0.74
	三元锂	0.17	22.97%	
智航新能源	三元锂	0.74	100%	0.74
其他		10.02	100%	10.02
合计		36.2		36.2