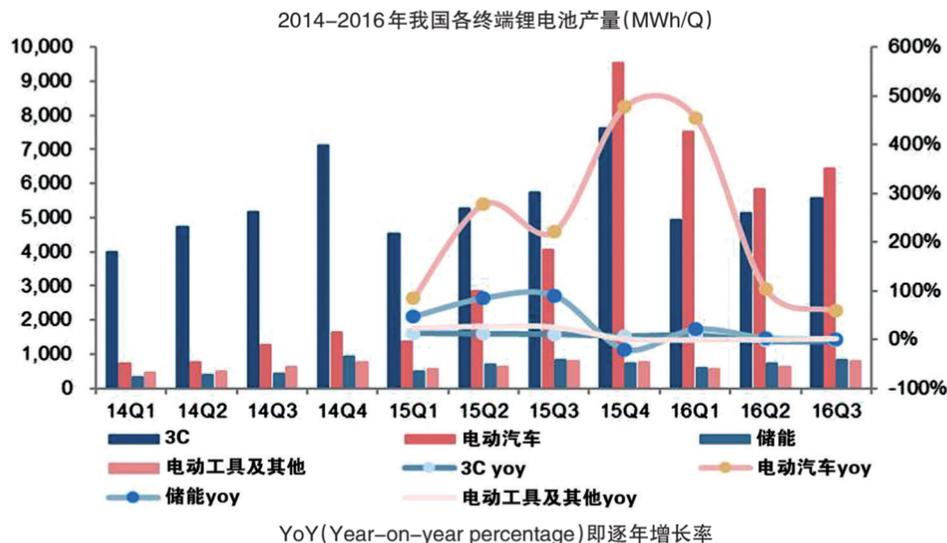


政策提速新能源汽车电池 进入技术与质量双提升阶段

在新能源汽车行业日新月异的今天,我国动力电池技术也在蓬勃发展。2016年12月30日四部委发布《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,这意味着新能源汽车及其上游的电池行业将进入注重技术水平与产品质量的实质性提升阶段。动力电池在迎来发展机遇的同时面临着急需消化过剩产能、提升制造工艺、加强产品研发、加大产业链协作等问题。



YoY(Year-on-year percentage)即逐年增长率

行业有望成投资热点

我国动力电池行业数量较大,且有不少企业已成功在A股市场登陆上市,通过各上市公司2016年三季度财报可以发现,在传统的周期性行业相关公司表现低迷的环境下,新能源汽车板块整体表现向好,带动动力电池行业纷纷走高。市场资金闻风而动,已将目光聚焦到这些具有良好发展前景和潜力的上市公司,动力电池行业有望成为接下来的投资热点。

回顾前三季度,受益于新能源汽车产业升级和国产化需求提高,锂电池生产商特别是动力锂电池厂家的投产规模不断扩大。上市公司正业科技锂电检测设备业务增长迅速,带动公司业绩迅速增长。

最新消息显示,中航锂电还入围了2016年上半年全球动力电池生产商排名前十榜单,得益于电动车领域的非凡进展,同时,作为一家具有军工背景的上市公司,中航锂电在飞机、潜艇等项目上也均有建树。

此前,工信部公布了《汽车动力蓄电池行业规范条件》企业目录(第四批),成飞集成、亿纬锂能、智慧能源等上市公司顺利入围。按照规定,自今年5月1日起,新能源汽车企业一旦使用未进入目录的电池,将无法获得相应补贴。未来我国以自主研发为主导的动力电池企业将掌握更多先机,在新能源汽车行业中逐渐打牢根基。

国产电池迎机遇

由于三星电池爆炸事件的持续影响,韩系电池的隐忧逐渐浮出水面,国内一些汽车厂家已经开始低调地更换供应商,更有部分车型已经停产停售。国产电池行业逐渐成为汽车厂家的首要考虑目标,出于控制成本以及替换时间的双重考虑,车企自然会启动第二、第三供应商以应对电池短缺的情况。

近日,工信部发布了第291批《道路机动车辆生产企业及产品公告》。而在本次公告中,工信部也同时发布了《新能源汽车推广应用推荐车型目录(第5批)》。虽然表面上看起来是一份正常的新能源车推荐目录,但是却有不少眼尖的人发现了其中的小问题。因为就在这份公告发布前,工信部曾经短暂发布过

另一稿推荐目录,其中一共有498款车型,只是发布不久后就被删除了。后发布的推荐目录中删去了5款车型,经过对比前后两版《新能源汽车推广应用推荐车型目录(第5批)》后,有业内人士分析认为,此次5款新能源车被移出推荐目录的根本原因很有可能是电池的问题。值得注意的是,从此前工信部

陆续公布的符合《汽车动力蓄电池行业规范条件》企业名单来看,包括我们非常熟知的日本松下、韩国三星和LG化学等国外电池厂商均未能进入目录。而这,对于国产电池行业来说是一个机遇。中金公司预计,产业链进入实质性、市场化发展阶段,锂电池销量与政策预期出现上行拐点。

竞争更为严酷

政府对新能源汽车及电池行业进行了一系列严格的规范。这其中包括《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》和《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范公告管理暂行办法》、《汽车动力蓄电池行业规范条件》补充通知、《汽车动力蓄电池行业规范条件(2017年)》征求意见稿、《汽车动力蓄电池行业规范条件(2017年)》的意见。在众多管理规则

下,多数电池企业会被拒之门外,而且会导致车企更换电池供应商。对于电池行业而言冲击不仅仅是日渐严酷的管理制度,逐渐放宽的电池制造市场也加大了企业之间的竞争。2017年1月1日起随着三元锂电池在客车上应用的解禁,其占比持续提升的趋势不可逆转。近期出台的一系列政策也为三元锂电池在客车上的推广打下了基础,

加上非快充类纯电动客车将根据其电池系统的能量密度大小来进行度电补贴,这些变化都会鼓励厂家采用能量密度更高的电池,相较于能量密度已接近天花板的磷酸铁锂电池,三元电池将更受青睐。同时,对三元电池的开放也意味着允许更多类型的电池进入市场,比如最近格力董事长董明珠与银隆公司所推崇的钛酸锂电池等新型电池都将被更多车企所接纳。

此外,《外资投资产业指导目录》中放开了更多对汽车领域和新能源汽车电池方面的外资准入限制。科技部863计划电动汽车重大科技专项特聘专家王秉刚曾向媒体表示,取消新能源汽车电池外资准入的限制,符合国家总体对外开放战略方针,行业需要得到充分竞争,一味的政策保护无法培育出有竞争力的自主品牌企业。

做大做强成出路

新能源汽车市场始终在不断扩张,动力电池行业无疑潜藏着巨大的前景与利益。据相关资料显示,截至2016年,我国动力电池企业已超过100余家,而由于产能过于集中,一批新进入以及产品质量不佳的企业即将面临被淘汰的命运。有业内人士指出,国内动力电池行业存在高端产品研发不足的隐忧,究其根本,还在于自主研发技术的迟滞。加之生产线供应不足,很多企

业为了抢滩巨大市场,不惜盲目扩充生产线而忽略技术研发。在资金短缺、补贴退坡和产业政策门槛提高的重重压力下,很多中小动力电池企业将通过并购重组寻求出路。近日,宁德时代新能源科技股份有限公司与东风汽车公司正式签订战略框架协议。双方将共同打造在新能源汽车产业领域的合作平台,形成相互支撑、优势互补、协同发展、互利共赢的

合作局面。2016年9月,沃特玛创新联盟与中国一汽集团在“中国新能源汽车产业高峰论坛”上签署合作协议,双方确定在纯电动物流车领域展开合作。2016年3月,合肥国轩以自有资金认购北汽新能源新增注册资本,参股北汽新能源,并建设青岛莱西动力电池工厂,配合北汽在青岛莱西的15万辆整车项目。回顾我国动力电池行业的发

展,传统的制造工艺已经不能满足目前消费者对于新能源汽车安全性的诸多要求,分散的订单模式也不利于集中生产,智能化、自动化生产线也越来越成为未来动力电池行业的发展趋势。业内人士预测,无论是在技术、市场布局上,还是在商业模式上,2017年,动力电池企业将努力找到自己的“小伙伴”,抱团竞争。(王雅静综合报道)

2016年 新能源汽车政策盘点

规划类

2016年12月19日,国务院发布《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》。2016年8月2日,国家质检总局、国家标准委、国家工业和信息化部三部委联合发布《关于印发〈装备制造业标准化和质量提升规划〉通知》。此外,国家工信部还编制了《汽车产业中长期发展规划(2016—2025年)》,目前已上报国务院审议。

准入类

2016年,国家工信部公布《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定(修订征求意见稿)》。2016年,工信部共发布了4批《新能源汽车推广应用推荐车型目录》,9批《道路机动车辆生产企业及产品公告》,印发了《工业和信息化部关于进一步加强汽车生产企业及产品准入管理有关事项的通知》。

技术规范类

2016年11月15日,国家工信部组织行业开展电动客车安全风险专题评估,研究制定了《纯电动客车安全技术条件》并向社会公开征求意见。2016年9月28日,强制性国家标准《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法》通过技术审查。2016年10月18日,国家工信部发布强制性国家标准《车辆车速限制系统技术要求》(征求意见稿)。2016年10月26日,受国家制造强国建设战略咨询委员会、工业和信息化部委托,中国汽车工程学会组织逾500位行业专家研究编制的《节能与新能源汽车技术路线图》正式对外发布。2016年11月15日,国家工信部发布汽车产品《备案参数表》填报要求的调整条款(试行)。此外,国家工信部还与公安部等部门成立联合工作组,起草规范低速电动车发展指导意见,协调国标委推动《低速电动车技术条件》国家标准立项。

基础设施类

2016年1月21日,《关于“十三五”新能源汽车充电基础设施奖励政策及加强新能源汽车推广应用的通知》发布。2016年9月12日,国家发展改革委等四部门联合对外发布《关于加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知》。2016年11月2日,《电动汽车充换电服务信息交换》系列标准发布。

能源环境类

2016年,关于环境保护的政策密集出台。国家发改委公布了《新能源汽车碳配额管理办法》(征求意见稿)、《碳排放权交易管理条例》,国务院颁布了《“十三五”控制温室气体排放工作方案》,国家工信部颁布了《企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分达标并行管理暂行办法》。

政策补贴类

2016年12月30日,四部委发布《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》。

其他

国家发改委、商务部发布2016版《外商投资产业指导目录》,进一步扩大对外开放部署。(来源:电池中国网)