

# 锂电池遇冷 新能源汽车动力再辨方向

◎本报记者 宦璐

刚颁布的新准入制度到2010年12月31日前适用,与2007年发改委发布的标准相比,工信部此次制定的标准对新能源汽车的三个技术阶段的产品进行了细化。新的准入制度对不同类型的新能源汽车的开发和运营给予更为明确的规定。该准入标准标志着中国新能源汽车产业进入提速期。”业内专家表示。

更让业界惊讶的是一条新规,使用铅酸蓄电池的混合动力乘用车,纯电动乘用车及纯电动商用车,以及使用金属氢化物镍动力的混合动力乘用车被列为成熟期产品。

一时之间,市场一片哗然:此前呼声最高的锂电池汽车则被列入发展期,不在大规模推广之列。就是说,被巴菲特看好也被市场热捧的锂电池电动车败在了镍氢电池混合动力的手上!

工信部为什么推出这样一种新能源汽车开发路线图?这个路线图最终能不能成为中国新能源产业结构调整的最佳“催化剂”?能否帮助中国搭上新能源的快车实现非常规性的超越?

## 谁来主导新能源汽车

镍氢电池和锂电池,中国新能源汽车的未来将由谁主导?

中投顾问新能源汽车行业研究员李胜茂指出,目前新能源汽车中动力电池汽车发展前景最被看好,但是,工信部此次制定的标准并不利于锂电池汽车在全国范围普及推广,更进一步说,这或许将束缚我国新能源汽车产业的整体发展。

而被工信部看好的镍氢电池自身也存在一定的短板。中国电工技术学会电动车辆专委会技术服务中心主任王天顺也表示,虽然中国储氢材料丰富,但提炼技术不高,电池组一致性差,技术问题至今没有突破,而且镍氢电池的成本一直居高不下。

在上周该新能源汽车准入规则出台后,中国新能源业界锂电池的“玩家”比亚迪在面对本刊记者的采访时,表示“不予评论”。但是紧接着,本报记者独家获悉,比亚迪致力电动车的商业化进程已经悄然提速。据公司高层知情人士透露,售价预计在30万元左右的比亚迪电动车E6正在申报国家目录,有望将于今年年底上市,同时,另外一款F3DM双模电动车也确定将于今年9月向私人消费者开始销售。我们将在全国13个主要城市中进行销售,我们的DM车型去年就已进入了工信部汽车生产目录。目前的汽车投资主要在中国内地,已完成80万产能的建设。”

围绕该新准入规则,业内已经形成两种截然不同的辩论声音:

第一种意见以李胜茂为代表。他指出,按照新标准,国内已经上市的比亚迪双模电动车,属于锂电池汽车,虽然可以批量生产,但只能在批准区域、范围内销售使用的产品,这就大大限制了其产品的全面推广。而长安杰勋、奇瑞A5、一汽奔腾、通用君悦等大部分品牌HEV轿车采用的都是镍氢电池,可在全国范围内销售使用。很明显,国家的这种决策在向国有大汽车企业、集团倾斜。

第二种专家意见则认为新准入规则显示出国家更务实的决策态度。

全国乘用车副秘书长崔东树认为,从新准入规则来看,说明国家政策比较务实,不急冒进。之前大家都很好看锂电,但事实上,技术突破后才有大发展。锂电肯定还需要突破,目前全国推广时机未到。而镍氢电池的推广时机已成熟,镍氢成本、性能基本满足混合动力需求,混动产品明显更成熟。”

据悉,此次发布的新标准对于新能源汽车的技术阶段,划分为起步期、发展期、成熟期三个不同的技术阶段。起步期产品是指燃料电池车、氢发动机汽车和二甲醚汽车。发展期产品包括以锂离子动力电池为动力的混合动力乘用车、商用车,以及纯电动汽车。成熟期产品是指技术原理的实现路径清晰,产品技术和生产技术成熟,国家和行业标准基本完备,可以进入产业化阶段的产品。铅酸蓄电池生产的混合动力乘用车、纯电动乘用车和纯电动商用车。

很明显,属于成熟期的产品可更快“上路”。对此,李胜茂认为,锂离子动力电池,只能在批准的区域、范围、期限和条件下销售、使用。”的新规定将大大影响锂电池汽车的发展速度,并将在一定程度上影响车企对锂电池汽车的研发积极性,不利于锂电池汽车产业的发展。

## 镍氢电池更易推广

经过调查,记者发现,成为新宠的镍氢电池,有着独特的优势。

据介绍,目前,仅广东一地就有100多家做镍氢电池的私人企业。敏感的新能源电池制造类企业早已开始布局镍氢电池的蓝图。

科力远与香港超勤于去年7月就签订合资协议,共同出资5000万元人民币设立湖南科力远动力电池有限公司,今年6月,科力远拟以现金1.2亿元收购长沙和汉电子有限责任公司100%股权。计划投资新建4.8万台套的汽车用镍氢动力电池能量包,和一期比较产能大幅扩张,二期扩建项目完成后公司将拥有年产6万台套的汽车用镍氢动力电池组的产能。

跟锂电相比,镍氢电池特点是安全性高,不容易爆炸。国泰君安证券替代能源研究专家王贻的判断是,随着新准入制度的出台,镍氢电池产业发展有望提速,但由于目前相关企业产能受限,生产进度仍需进一步观察,但该类上市公司前期涨幅已较大,估值相当高,对镍氢电池企业股票将持谨慎态度。

在磷酸铁锂电池技术尚不成熟的情况下,工信部出台的新能源汽车准入新标准也让镍氢电池汽车迎来一次大的发展机遇。”中投顾问新能源汽车行业研究员李胜茂这样对记者表示。日前,中投顾问发布的《2009-2012年中国锂电池行业投资分析及前景预测报告》的研究报告显示,现有混合动力电池99%的市场份额为镍氢动力电池,商业化的代表是丰田的普锐斯。

但客观来看,镍氢电池也存在一些“掣肘”之处:提炼技术不够成熟,成本过高。

据中国电工技术学会电动车辆专委会技术服务中心主任王天顺向记者介绍,我们国家10年前就开始研究电动车的开发,但一直受制于技术。一致性是最大的问题。小功率的电池组可以,但是作为混合动力、电动车的主要能源,是必须做成大功率的电池组才行,功率越大,差异性越大。

## 共同繁荣的可能性

业内专家认为,新能源汽车作为一个新兴领域,正成为中国汽车工业追赶世界汽车工业的一次难得的技术“蛙跳”良机,因此要发展具有我国相对优势的电池路线。事实上,本报记者在调查中发现,镍氢电池和锂电池有各自不同优势,在未来完全有可能实现“共同繁荣”。

安信证券分析师表示,未来锂离子动力电池和镍氢动力电池有望实现共同繁荣,丰田混合动力车(HEV)中全部使用镍氢动力电池,而锂离子动力电池用于插电式混合动力车(PHEV),两者的应用领域不同。在技术路线的选择上既要重视技术的先进性,又要考虑商业化的成功率。

事实上,我国新能源产业的发展应该能从日本企业的经验中获得借鉴和学习。

7月2日,日本媒体报道,日立制作所计划投资200亿-300亿日元(约96亿美元),在2015年将目前面向混合动力车生产的锂电池产能提高约70倍,达到为70万辆车配套的水平。目前日本主要的汽车和电池企业纷纷投资建设车载锂离子动力电池生产线,集中在2010-2011年投产。锂离子动力电池作为未来的主流技术路线不容置疑。

此举被视为日本新能源汽车研发方向已悄然转变。在镍氢电池技术实现全球领先之后,日本更加重视锂电池的开发。尽管如此,日本松下和三洋均对外表示“锂电池还有课题需要继续攻关,如安全性,因此商业化尚需时日。”

对此,中投顾问新能源汽车行业研究员李胜茂认为,近年来新能源汽车的呼声日益高涨,而锂电池汽车发展前景最被看好,因此,各国以及各汽车厂商均把锂电池汽车作为发展的重点方向,在这方面日本更是将其作为新能源汽车的战略重心进行重点发展。

李胜茂表示,我国的车企及相关电池企业除了要推进镍氢电池产业化之外,更应该把目光放的长远些,投入人力、物力进行动力电池的研发,并保持对燃料电池的技术跟进,为占领更广阔的新能源汽车市场做好准备。毕竟,新能源车给中国提供了一个难得的与国际汽车业同时起跑的机会,这个机会一旦错过,后果将不堪设想。

## 新规则提高行业门槛

除了对新能源汽车的种类进行了划分,新准入规则的另外一大意义则是制定了行业门槛,令新能源企业今后有规可循。

根据新准入规则,新能源汽车企业应当是发改委公布的车辆生产企业及产品公告内汽车整车生产企业或改装类商用车生产企业;新建汽车企业,应当按照国家有关投资管理规定先行办理项目的核准或备案手续。

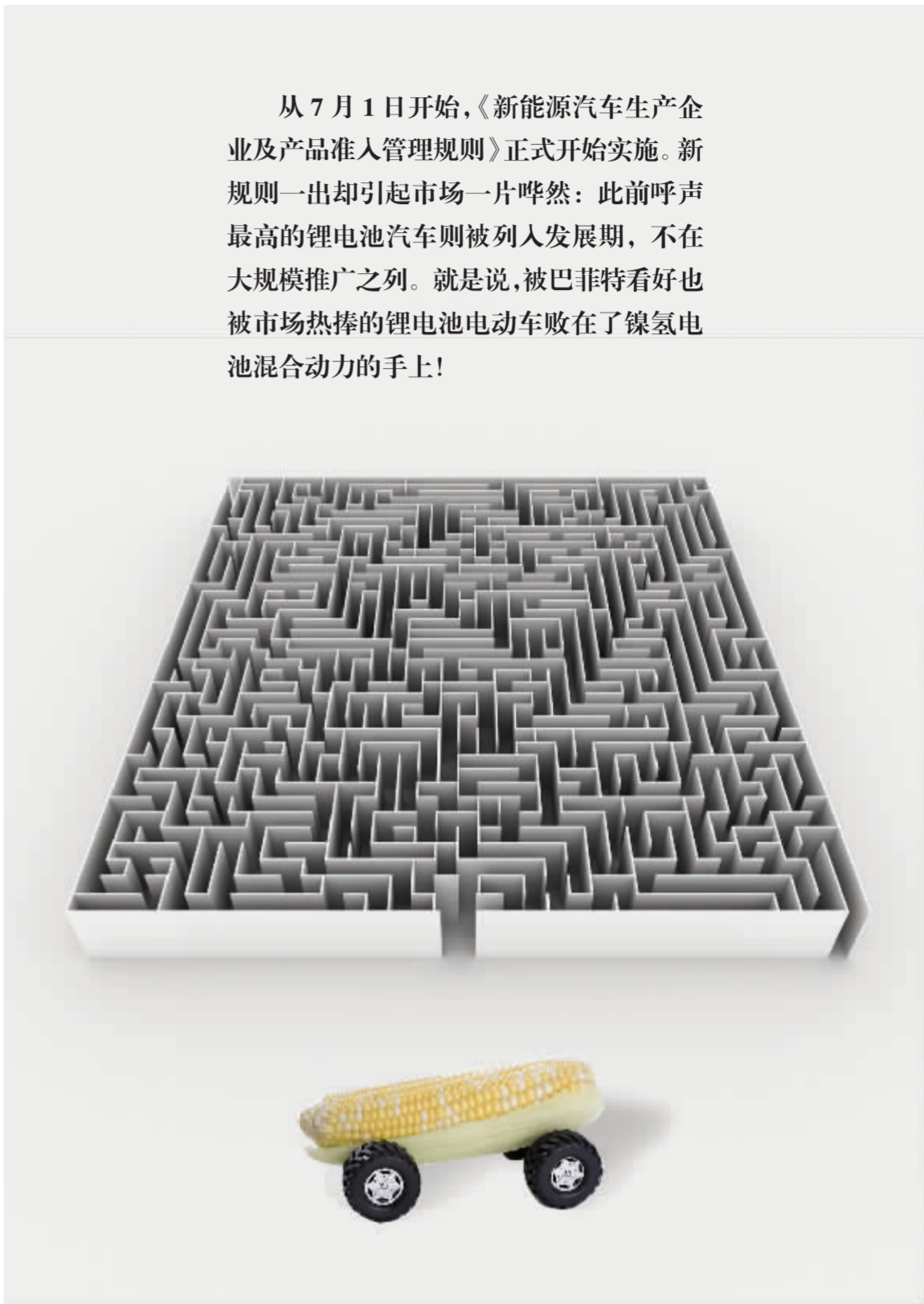
对此,中信证券研究部汽车分析师李春波表示,新进入企业,必须按照《汽车产业发展政策》的要求,报发改委核准,获得传统汽车“准生证”,如此投资总额不低于20亿元人民币。今后想进入新能源汽车行列的难度加大。

国泰君安替代能源研究员王贻认为,从以前对于新能源汽车的研发、生产并无规定到现在设置了行业门槛,这具有一定的进步意义。从车企的研发能力、质量一致性的要求来看,新能源汽车的行业门槛事实上已经提高了。该准入规则把铅酸电池产品也列入成熟期产品,而目前全国各地生产铅酸电动车的小企业星罗棋布,并且部分已经获得了当地政府的许可,允许在当地上路。但从规模上看,这些企业又不符合门槛的要求。”

奇瑞汽车副总经理袁涛上周表示,对于成熟的新能源汽车产业来说,产品的可靠性和一致性是最重要的,而要保证这点,就必须进行大量的测试,整车厂和零部件都要经过长期的配合和测试。”因此对工信部管理规则中申请的新能源汽车产品属于起步期或发展期技术阶段的,需要提交售后服务方面的承诺这一点,他表示非常认可。

上汽和长安有关人士上周均表示,很赞成新能源汽车厂家和产品的准入门槛“一开始就要高”。新准入规则的颁布,对这些已抢建新能源汽车基地的企业来说,极为有利。今年以来,北京新能源汽车基地、重庆新能源汽车基地纷纷成立、北京建龙重工集团投资的“新能源汽车关键零部件”项目,在2009年4月正式落户天津西青区。武汉东风电动汽车产业园随即也在6月揭牌。紧接着上汽集团和旗下上市公司上海汽车(600104)共同投资的上海捷能汽车技术有限公司(下称上海捷能)也正式揭牌运营。

事实上,以电动车的开发技术来看,中小企业手上也掌握很多的领先技术。”中国电工技术学会电动车辆专委会技术服务中心主任王天顺这样告诉记者,但新准入规则将把这些规模较小的企业挡在了门外。



郭晨凯 制图

## 人物圆桌

## 新能源汽车应该获得更大扶持力度

### 贾庆林

#### 加快实现新能源汽车在技术和产业上的跨越

中共中央政治局常委、全国政协主席贾庆林22日在北京就新能源汽车发展进行专题调研时强调,要深入贯彻落实科学发展观,大力实施新能源汽车战略,加大投入和支持力度,切实提高自主创新能力,加快实现新能源汽车在技术上的超越和产业上的跨越。

随着工业化、城镇化的快速发展,能源和环境问题日益突出,发展新能源汽车已经成为全球共识。在当前形势下,发展新能源汽车代表世界汽车产业发展方向,符合我国国情,不仅是解决能源环境问题和应对国际金融危机、保持经济平稳较快发展的重要结合点,也是催生新技术革命、带动产业升级和建立新型战略性新兴产业的重要突破口。中央非常重视新能源汽车的发展,国务院颁布的《汽车产业调整和振兴规划》明确提出要实施新能源汽车战略,国家有关部门也出台了支持推动新能源汽车研发、推广的具体政策和措施。我们要认真贯彻落实中央的决策部署,增强抢抓机遇的意识,加快发展新能源汽车,抢占未来汽车产业战略调整的制高点,努力引领未来汽车产业发展的方向,推动我国汽车产业尽快赶超国际水平。

### 张小虞

#### 加大电动车政策倾斜力度

中国汽车工程学会理事长张小虞,这样判断镍氢和锂电池竞争:“现在来看镍氢电池的安全性比锂电池好,但是长远来看锂电池的能量、蓄能时间要高于镍氢电池。”

目前产业存在的电动车热,实际上是电池热。总体来讲,国家通过科技部安排的电动车项目是有重点的,不会全面开放。在市场的引导下,众多的企业参加到竞争中来,对整个产业的技术进步本身来讲也不能说是不对的,关键是如何引导。

任何一种新能源汽车进入商业化推广,必须满足制造成本、用户使用成本、社会成本三低的前提,满足消费者对于车的安全性、操控性、外形时尚的要求。从目前来看,纯电动车短期内还难以满足这些条件,进入商业化阶段将是一个相当长的过程。

### 李胜茂

#### 警惕,日本新能源汽车研发方向已悄然转变

中投顾问新能源汽车行业研究员李胜茂指出,随着国际油价上涨到70美元后,新能源汽车的优势开始显现。

全球汽车锂电池的生产企业主要有二十多家,而日本则走在全球前列。美国有A123、江森自控(Johnson Controls);中国有比亚迪、韩国由LG化学,而仅仅日本就有东芝、日立制作所、日本电气(NEC)、GS Yuasa、丰田汽车和松下电器产业的合并公司Panasonic EV Energy等十多家相关企业。

据日本汽车研究所预计,按现在混合动力车的普及程度推算,到2020年日本国内的混合动力车将达到约360万辆。如果高性能锂电池得到更多推广,使用量有可能进一步达到720万辆的水平。此间媒体评论说,如果日本能在新一代汽车锂电池的国际标准化认证方面掌握主导权,相关企业必将获得巨大利益。

科技进步日新月异,我国的车企及相关电池企业除了要推进镍氢电池产业化之外,更应该把目光放的长远些,投入人力、物力进行动力电池的研发,并保持对燃料电池的技术跟进,为占领更广阔的新能源汽车市场做好准备。中国的传统汽车落后西方发达国家至少十几年,然而,新能源汽车作为一个新兴领域,正成为中国汽车工业追赶世界汽车工业的一次难得的“蛙跳”良机,希望国内企业能抓住良机,在下一轮汽车工业中崭露头角。

(宦璐)

