

# 跌宕起伏 2017新能源政策盘点

Ups and downs, the inventory of new energy policy in 2017

2017年,我国动力电池产业继续向前迈进,企业的产能扩张如火如荼,动力电池行业在洗牌中持续整合。2017年,让电池人紧张和忐忑不安的,除了激烈的市场竞争外,还有相关主管部门制定的行业政策。动力电池的发展离不开政策的规范和引导。

经盘点发现,2017年,国家颁布的对动力电池行业产生重大影响的政策大致可分为以下几类:

1. 电池行业规范/电池标准类:锂离子电池行业规范条件、产品规格尺寸、拆解规范、回收标准等。
2. 电池未来规划类:动力电池产业发展行动方案等。
3. 新能源汽车类:新能源汽车《目录》重审、双积分政策、低速电动车政策等。
4. 电池材料类:重点新材料首批次应用示范指导目录等。

2017年每一项政策的颁布,甚至政策变动的传闻,都牵动着从业者的神经。与2016年相比,2017年的动力电池相关政策有着显著特点,梳理归纳如下:

1. 更严格。2017年实行的政策比2016年更加严格。比如,第1-5批新能源汽车推荐目录被推倒重审,新目录对申请补贴的新能源汽车提高了要求,从续航里程、电池性能、安全要求等多方面提高了财政补贴准入门槛。

2. 更系统。2017年颁布的动力电池相关政策更加系统化。比如,关于动力电池产品规格尺寸、编码规则、余能检测、拆解规范等国家推荐标准,已经形成了一个比较完整的动力电池梯次利用和回收标准体系,打通了动力电池回收的一系列环节。

3. 更开放。比如,《外商投资产业指导目录》已经明确放开外商在华建立生产纯电动汽车整车产品的合资企业数量的限制,以及汽车动力电池的外商投资限制。

4. 更长远。在动力电池规划方面,更着眼于未来,在全球亦有一定的超前色彩。比如,《促进汽车动力电池产业发展行动方案》要求到2020年,新型锂离子动力电池单体比能量超过300瓦时/公斤;到2025年,新体系动力电池技术取得突破性进展,单体比能量达500瓦时/公斤。

## 2017年,对动力电池业影响较大的政策有:

### 四项国家标准规范动力电池回收利用

2017年8月4日,GB/T34014-2017《汽车动力电池编码规则》、GB/T34015-2017《车用动力电池回收利用——余能检测》和GB/T34013-2017《电动汽车用动力蓄电池产品规格尺寸》三项国家标准重磅出台。加上2017年5月出台的GB/T33598-2017《车用动力电池回收利用拆解规范》,动力电池回收领域已经构建起一个比较完善的国家标准体系,动力电池回收和梯次利用的无序状态有望得到改变,动力电池标准化生产也向前迈进一大步。

### 《锂离子电池行业规范条件》名单陆续公布

2017年4月17日,国家工信部公布了首批符合《锂离子电池行业规范条件》的企业名单,天津力神、宁德时代等8家企业名列其中;2017年12月12日,国家工信部公示拟公告第二批符合《锂离子电池行业规范条件》企业名单,海四达、超威创元、国能、中信国安盟固利、贝特瑞、中航锂电、欣旺达、德朗能、中天储能、芜湖天弋等18家企业入选。

《锂离子电池行业规范条件》对申报企业的生产规模、工艺、装备、相关配套设施以及产品指标等都提出了具体要求,对加强锂离子电池行业管理,提高行业发展水平,

推动锂离子电池产业持续健康发展有积极意义。

### 《促进汽车动力电池产业发展行动方案》公布

2017年3月1日,国家工信部、发改委、科技部、财政部印发了《促进汽车动力电池产业发展行动方案》。该方案指明了未来几年我国动力电池产业的发展方向,即持续提升现有产品的性能质量和安全性,进一步降低成本,2018年前保障高品质动力电池供应;大力推进新型锂离子动力电池研发和产业化,2020年实现大规模应用;着力加强新体系动力电池基础研究,2025年实现技术变革和开发测试。

同时,该方案也制定了未来几年的发展目标:到2020年,新型锂离子动力电池单体比能量超过300瓦时/公斤;系统比能量力争达到260瓦时/公斤、成本降至1元/瓦时以下,使用环境达-30℃到55℃,可具备3C充电能力。到2025年,新体系动力电池技术取得突破性进展,单体比能量达500瓦时/公斤。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。这些数字已经成为业内企业制定电池技术提升计划的重要参考。

#### 第1-5批推荐目录推倒重审

2017年1月8日,中机车辆技术服务中心发布《关于调整<新能源汽车推广应用推荐车型目录>申报工作的通知》。通知提出,依据《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,2016年发布的《新能源汽车推广应用推荐车型目录》第1-5批需重新核定,企业应按照新的技术要求进行申报。

推荐目录重审是为了提高新能源汽车的整体竞争力。受补贴政策退坡的影响,2017年动力电池领域开启了深度调整模式。



### 双积分政策公布

2017年9月28日,国家工信部、财政部、商务部、海关总署、质检总局联合公布了《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》(简称“双积分”)。该政策规定,传统能源乘用车年度生产量或进口量达3万辆以上的企业,从2019年度开始设定新能源汽车积分比例要求。2019年度、2020年度,新能源汽车积分比例要求分别为10%、12%。

双积分政策意味着传统车企在中国每生产一辆燃油车,就必须拿出一定比例的钱用于购买新能源积分,且比例将越来越高。而每生产一辆电动车,除了获得正常的收益外,还可得到传统车企的补贴。这无疑将大大推动新能源汽车的发展,动力电池产业也将从中受益。据预测,双积分政策将催生出多家市值百亿的锂电企业。然而,也有专家认为,双积分过分强调长里程,势必导致企业追求电池的高比能量,安全隐患也随之增大。

### 动力电池领域外资“松绑”

2017年7月28日,由国家发改委、商务部共同制定的《外商投资产业指导目录(2017年修订)》正式施行。针对新能源汽车行业,该目录取消了外资在新能源汽车动力电池领域准入限制,放宽了纯电动车等领域准入限制。外资企业如与中方合资伙伴联合兼并国内其他汽车生产企业,以及建立生产纯电动汽车整车产品的合资企业,可不受合资车企只得在国内建立两家及两家以下生产同类(乘用车类、商用车类)整车产品限制。

外资车企的闯入对国内电池企业来说也是一个市场机会。国内优秀的电池企业要打入外资车企供应链,必须加大电池技术的研发力度,降低生产成本,提高产品的一致性。在此过程中,国内电池企业的自身实力也将得到有效提升。

### 《重点新材料首批次应用示范指导目录》出台

2017年7月14日,国家工信部公布了《重点新材料首批次应用示范指导目录(2017年版)》,其中涉及新能源领域的新材料有4项,包括高性能锂电池隔膜、镍钴锰酸锂三元材料、负极材料、高纯晶体六氟磷酸锂材料。

2017年颁布的这些政策、标准或规范,与之前相比,更加严格、更加系统、更加开放,也更有前卫色彩。对动力电池的影响,无论是直接还是间接,都不可忽视。2018年,补贴会退坡到什么程度?新实施的政策企业能否适应?相关主管部门还会颁布什么新的政策?这些都让人充满期待。⑧