



**金冠电气**  
JINGUAN ELECTRIC

# 行业新闻信息期刊

2018年1月(上)

吉林省金冠电气股份有限公司

## 目录

目录.....	1
I 公司新闻.....	2
关于控股子公司竞得国有土地使用权的公告.....	2
二、金冠电气累计中标 5.02 亿 南京能瑞助力打造民营充电龙头.....	4
三、金冠电气:并购加速,实现智能电网+新能源产业布局.....	6
II 充电桩行业新闻.....	7
四、2017 年全国充电基础设施推广应用情况.....	7
五、2017 年全国电动车充电桩达 44 万个 车桩比 3.8:1.....	9
六、充电桩盈利拐点将至 “黎明前夕” 行业面临洗牌.....	12
七、快充桩迅速发展 150-240kW 直流输出是充电桩行业发展趋势.....	15
八、2017 年新能源汽车大数据出炉 :产 79.4 万辆、销 77.7 万辆 ,市场占比 2.7%( 附预测 ).....	19
九、可多车同时使用 新款充电器获国内认证.....	24
III 锂电行业新闻.....	25
十、展望 2018 :动力电池关键材料迎来快速发展期.....	25
十一、墨柯 :2017 年中国锂电装机 33.55GWh 同比增长 21%.....	30
十二、2017 动力电池装机量 36.4GWh TOP10 企业大起底.....	39
十三、年终盘点 :2017 年锂电行业十大新锐企业!.....	42
十四、动力电池行业一周盘点 ( 1.15 ).....	47
十五、动力电池行业一周盘点 ( 1.8 ).....	54

## I 公司新闻

### 一、吉林省金冠电气股份有限公司

#### 关于控股子公司竞得国有土地使用权的公告

吉林省金冠电气股份有限公司(以下简称“公司”或“金冠电气”)于2017年12月21日召开了第四届董事会第三十二次会议,审议通过了《关于控股子公司拟购买土地使用权的议案》,同意控股子公司湖州金冠鸿图隔膜科技有限公司(以下简称“湖州金冠”)购买湖州金冠项目国有土地使用权,湖州金冠按照国家土地出让的相关规定参与了竞拍并于2018年1月4日与湖州市国土资源局开发区分局签订了《国有建设用地使用权出让合同》。

##### 一、该块地的基本情况

- 1、土地编号:湖开土2017(工)-19号
- 2、土地位置:康山北单元KS-01-02-04-2号地块(浙江省湖州市经济技术开发区康山分区,康山大道以西、王家漾路以北、七里亭港以东)
- 3、土地面积:166799平方米 4、土地性质:二类工业用地
- 5、土地用途:作为公司锂离子电池隔膜产能扩建发展的建设用地,为湖州金冠生产经营提供必要场地,有利于推动湖州金冠持续发展。
- 6、成交金额:6,406万元 7、资金来源:自有资金
- 8、出让年限:50年
- 9、实施方式:公司董事会同意湖州金冠管理层全权办理与本次购买土地使用权有关的全部事宜。

##### 二、对公司的影响

湖州金冠本次成功竞得上述国有土地使用权，并与湖州市国土资源局开发区分局签订了《国有建设用地使用权出让合同》。本次购买土地使用权，主要目的用于锂离子电池隔膜产能扩建，符合公司战略发展布局和长远发展目标，对于提高公司整体竞争力具有积极意义，不会对公司财务状况及经营业绩产生重大影响，符合公司长远发展利益。

### 三、备查文件

- 1、与湖州市国土资源局开发区分局签订的《国有建设用地使用权出让合同》。

特此公告。

吉林省金冠电气股份有限公司董事会

二〇一八年一月五日

## 二、金冠电气累计中标 5.02 亿 南京能瑞助力打造民营充电龙头

证券市场红周刊 2018-01-05 09:38

近期，国家电网发布 2017 年第三批充电桩招标推荐的中标候选人公示。此次招标共包含 16 个包，1,993 个直流桩和 1,140 个交流桩，合计 178MW，预计总招标额约 1.95 亿元。其中南京能瑞股份公司(下文简称“南京能瑞”)中标占比 6%，根据国网历年招标信息统计，2015 年以来南京能瑞累计中标排名前十，民企中排名前列。

南京能瑞是金冠电气(300510)全资子公司。据悉，2017 年金冠电气累计中标 5.02 亿元，其中主业、南京能瑞、浙江开盛中标金额分别为 2.82 亿元、2.13 亿元、0.07 亿元。据了解，2017 年上半年金冠电气获得长春一号/二号轨道交通线路高压、低压设备订单超过 1 亿元，订单额同比大幅增长。

### 轨道交通建设支撑主业稳步发展

金冠电气专业从事智能电气成套开关设备及配套元器件研发生产，多款智能 C-GIS 环网开关设备、智能低压开关设备产品获得国际一线电气设备巨头施耐德、西门子联合授权生产，多应用于自动化程度较高的复杂场所，如城市轨道交通系统。目前，金冠电气已经开始由电网领域向交通领域转向。

近年，国内城市轨道交通进入了高速建设阶段，根据公开资料显示，东北地区整体轨道交通建设投资规模超过 3500 亿元。从 2015 年至今，包头、大连、哈尔滨、呼和浩特、沈阳和长春等城市已陆续有近 20 条线路开工。根据规划 2019 年会有共计 14 条左右线路陆续开工。

华创证券分析师胡毅表示，“随着东北、内蒙古等地区轨道交通建设的推进，这些线路将新增轨交车站共计 543 座，将大幅带动配电设备需求。这些线路将新增轨交车

站共计 543 座，金冠电气在轨交领域的业务将形成除国家电网后的第二支撑点。”

7 月金冠电气发布中标公告，公司中标长春市地铁 2 号线一期、西沿线工程 AC35kV 开关柜、交流 35kV 开关柜继电保护装置采购项目和长春市地铁 2 号线一期、西沿线工程 AC0.4kV 开关柜及环控电控柜采购项目。中标总金额 1.02 亿元。

### 车桩供需不平 充电桩业绩有望快速增长

截至 2016 年底，我国新能源汽车市场保有量超过 100 万辆，充电桩建设数量约 15 万个，1:7 的车桩比例距发改委文件《电动汽车充电基础设施发展指南(2015-2020)》(以下简称“《指南》”)要求的 2020 年车桩比接近 1:1 的合理水平仍相差甚远。

《指南》明确到 2020 年，我国将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 万辆电动汽车的充电需求。

2016 年，金冠电气购买南京能瑞 100% 的股权。2017 年三季度南京能瑞并表。南京能瑞业务由三大板块组成：电动汽车充电设施、息采集系统与电能计量板、能效监测分析与电能质量治理。资料显示，2015 年和 2016 年南京能瑞在国网招标项目，中标金额均超过 6000 万元，2016 年位居民营企业中标份额第一名。与此同时，南京能瑞主要客户包括：国家电网、南方电网、中国铁塔、南京金龙客车、河北长安、北汽(镇江)汽车、山东泰安交运集团等。

华创证券研报表示，“金冠电气与南京能瑞产品、技术具有互补性，在充电站配电扩容、一二次融合方面协同性较强。南京能瑞充电桩产品已经进入我国充电桩主流领域，是民营企业中充电桩的一流厂商。未来充电桩市场肯定会爆发，金冠电气将会率先受益。”

与此同时，多家券商给予了公司“推荐”评级，预测金冠电气 2017-2019 年 EPS 分别为 0.83、1.00 和 1.12 元，对应 PE 为 35、29 和 26 倍，维持“买入”评级。

### 三、金冠电气:并购加速,实现智能电网+新能源产业布局

中国网 2018-01-03 18:23

#### 电气设备转向轨道交通领域,把握增长机遇

公司在电气设备领域集科研开发、生产制造、设计施工、运营维护于一体。2016年公司营业收入3.78亿元,同比增长44.4%。C-GIS智能环网柜是主要产品,在2016年营业收入占比超过50%的同时保持40%以上的高毛利水平。公司丰富环网柜产品线,在公司战略方面立足东北,同时致力于开拓华东及全国市场。轨道交通建设加速,公司转型轨交领域预计将持续稳定增长。

#### 并购南京能瑞,实现新能源产业链充电桩布局

南京能瑞在智能电表、用电信息采集等领域经验丰富,2016年为国网招标民企第一名,2014-2016年累计中标国网充电桩业务1.76亿元。公司并购南京能瑞将进军充电桩领域,同时注资9397万元用于扩产。预计随着新能源汽车产业的发展,国网充电桩建设将持续加速状态,推动公司业绩提升。

#### 拟并购鸿图隔膜,切入中高端湿法隔膜业务

公司拟发行3597万股(约合10.6亿元)并支付4.1亿元现金,合计作价约14.8亿元收购鸿图隔膜100%股权,此次交易中,计划募集资金不超过7.2亿元,包括股权交易现金支付4.1亿元、锂离子电池隔膜三期工程等近2.8亿元项目,方案已经并购重组委审核通过。通过并购鸿图隔膜,公司将进一步深化在新能源产业链的布局,进入中高端湿法隔膜行业。随着锂离子电池需求的提升,特别是动力电池的迅速增长,对于具有性能优势的湿法隔膜需求也将会大幅提升。鸿图隔膜产能预计在2017年底达到1.1亿平米,在2018年达到2亿平米。为实现并购后的协同效应,金冠电气同时还设立了湖州金冠鸿图隔膜科技有限公司,计划建成有2.7亿平米产能的锂电池隔膜生产基地。

预计2017~19年的EPS分别为0.62、1.13、1.55,对应的PE分别为45、25、18倍,目标价31.64元。

## II 充电桩行业新闻

### 四、2017年全国充电基础设施推广应用情况

2018-01-12 14:43 来源：中汽协 责编：王长尧

2018年1月11日下午，中国电动汽车充电基础设施促进联盟(以下简称“充电联盟”)2017年度全国电动汽车充电基础设施推广应用情况信息发布会在京召开。充电联盟信息和认证部主任刘锴发布了2017年度全国电动汽车充电基础设施推广应用情况：

总体情况：截至2017年，据测算全国新能源汽车保有量约172.9万辆，纯电动乘用车保有量约80.1万辆。**全国公共类充电基础设施(联盟内成员单位上报)保有量213903个，其中交流充电基础设施86469个、直流充电基础设施61375个、交直流一体充电基础设施66059个。**2017年度，月均新增公共类充电基础设施约6054个，2017年12月同比增长51.4%，全国随车配建私人充电桩约231820个，新能源汽车车桩比约为3.8:1，纯电动乘用车车桩比约为1.8:1。

充电基础设施运营商数据：国内相对规模化运营商(运营公共类充电设施数量>1000个)数量13家，其中公共类充电基础设施保有量排名前四的运营商分别为：特来电97559个(自建+托管)、国网公司42304个、星星充电28521个、中国普天14660个，前四大运营商的保有量总和占全国公共类充电基础设施的86%。

省级行政区域数据：各省、区、市的公共类充电基础设施保有量前十的分别为：北京30363个、广东29262个、上海26314个、江苏22075个、山东17557个、安徽9909个、河北9875个、浙江9866个、天津9788个、湖北6214个。

车桩相随数据：截至2017年，通过联盟内成员整车企业采样车桩相随信息数据291848条，其中建设安装私人充电桩231820个，整体配建率79.43%，未配建率

20.57%(包含集团用户采购小客车作为出租车等运营专用车辆不需要随车配建充电桩的情况,9.79%)。2016年7月,随着国家四部委联合发布《关于加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知 发改能源〔2016〕1611号》,私人购买纯电动小客车随车配建充电桩的配建率由2016年7月的77%上升到2017年12月的88%。另一方面,通过联盟内成员整车企业(比亚迪、北汽、上汽、江淮、特斯拉、长安、吉利、奇瑞、东风电动、东风日产、广汽、一汽、知豆)采样车桩相随信息数据中由于“集团用户自行建桩”而未能配建充电桩的占比9.79%,由于“居住地没有固定停车位”而未能配建充电桩的占比1.87%,由于“工作地没有固定停车位”而未能配建充电桩的占比1.06%,由于“居住地物业不配合”而未能配建充电桩的占比0.65%,由于“居住地报装接电难度大”而未能配建充电桩的占比0.25%。

充电电量数据:2017年12月,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、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 乘用小客车为辅;山西的电量流向主要以出租车为主,乘用小客车为辅。其中,广东省2185.5万千瓦时、山西省1860.4万千瓦时、北京市799.2万千瓦时、山东省744.2万千瓦时、江苏省690.6万千瓦时、河南省571.0万千瓦时、湖北省560.5万千瓦时、上海市484.9万千瓦时、福建省398.0万千瓦时。

## 五、2017年全国电动车充电桩达44万个 车桩比3.8:1

来源：中国汽车报网 作者：王金玉 2018-01-14 21:28

1月11日，中国电动汽车充电基础设施促进联盟（以下简称“充电联盟”）公布了2017年度全国电动汽车充电基础设施推广应用情况。数据显示，**2017年全国公共类充电基础设施（联盟内成员单位上报）保有量达213903个**。全国随车配建私人充电桩基础设施约231820个。按照172万辆的新能源汽车保有量计算，我国新能源汽车车桩比约为3.8:1。



充电联盟信息和认证部主任刘镔发布2017年度全国电动汽车充电基础设施推广应用情况

车随桩走。2017年，在新能源汽车产销量来到80万辆级之际，充电基础设施的建设也得到了大力推进，尤其是在商业模式引进后，社会建桩热情空前高涨，公共充电桩已经不再是政府公益行为，这极大的推动了充电基础设施的发展。充电联盟信息和认证部主任刘镔介绍，全国公共类充电基础设施（联盟内成员单位上报）保有量213903个，其中交流充电基础设施86469个、直流充电基础设施61375个、交直流一体充电基础设施66059个。2017年度，月均新增公共类充电基础设施约6054个，2017年

12月同比增长51.4%，全国随车配建私人类充电基础设施约231820个，新能源汽车车桩比约为3.8:1，纯电动乘用车车桩比约为1.8:1。

#### **四巨头占据公共充电桩86%的市场份额**

运营商方面，全国充电桩运营数量在1000个以上的规模化运营商已经达到13家，其中，公共类充电基础设施保有量排名前四的运营商分别为特来电（自建+托管）、国网公司、星星充电、中国普天，分别运营97559个、42304个、28521和14660个充电桩，前四大运营商的保有量总和占全国公共类充电基础设施的86%。

数据显示，北京、广东、上海、江苏四省市充电桩的数量均超过了2万个，分别为30363个、29262个、26314个、22075个。刘锴表示，顺应地区新能源汽车的发展，北上广等地区是充电基础设施发展比较快的地区。充电基础设施保有量在5到10位的省市分别是山东17557个、安徽9909个、河北9875个、浙江9866个、天津9788个和湖北6214个。

#### **车桩配建率近80%**

截至2017年，通过充电联盟内成员整车企业采样车桩相随信息数据291848条，其中建设安装私人类充电桩231820个，整体配建率79.43%，未配建率20.57%（包含集团用户采购小客车作为出租车等运营专用车辆不需要随车配建充电桩的情况，9.79%）。刘锴表示，《关于加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知》（以下简称《通知》）等政策的发布是推动车桩配建率提升的主要原因。数据显示，自《通知》发布后，私人购买纯电动小客车随车配建充电桩的配建率由2016年7月的77%上升到2017年12月的88%。

数据显示，通过充电联盟内成员整车企业（比亚迪、北汽、上汽、江淮、特斯拉、长安、吉利、奇瑞、东风电动、东风日产、广汽、一汽、知豆）采样车桩相随信息数据

中由于“集团用户自行建桩”而未能配建充电桩的占比 9.79%，由于“居住地没有固定停车位”而未能配建充电桩的占比 1.87%，由于“工作地没有固定停车位”而未能配建充电桩的占比 1.06%，由于“居住地物业不配合”而未能配建充电桩的占比 0.65%，由于“居住地报装接电难度大”而未能配建充电桩的占比 0.25%。没有固定停车位依然是私人充电桩不能安装的最大障碍。

### **广东用电多 北京私人充电多**

从充电电量数据看，2017年12月，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、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，乘用小客车为辅；山西的电量流向主要以出租车为主，乘用小客车为辅。其中，广东省 2185.5 万千瓦时、山西省 1860.4 万千瓦时、北京市 799.2 万千瓦时、山东省 744.2 万千瓦时、江苏省 690.6 万千瓦时、河南省 571.0 万千瓦时、湖北省 560.5 万千瓦时、上海市 484.9 万千瓦时、福建省 398.0 万千瓦时。

## 六、充电桩盈利拐点将至 “黎明前夕” 行业面临洗牌

来源：证券日报 作者：龚梦泽 2018-01-12 08:50

目前，我国充电桩建设远不足政府规划提出的 2020 年建成 480 万个充电桩、车桩比 1：1 的水平，亟待跳跃式发展。

然而，尽管汽车充电服务行业具有广阔前景，但由于我国目前电动汽车推广的主要市场在一线城市，高昂地价等成本因素，让充电桩企业感到“压力山大”。尚无明确盈利模式充电服务业如何撑到行业盈利拐点的到来，成了当下充电桩运营商们首要任务。

### 充电桩产业将迎盈利拐点

《证券日报》记者了解到，目前大多数桩企与停车场的合作形式是由充电运营商进行建设和管理，停车场管理方收取电费和一定比例的服务费分成。由于此前收取的费用低于停车费收益，使得停车场管理方并不热衷于充电车位的管理。

记者调查发现，此前新能源车续航和电池电容比较低，一般续航里程 150 公里左右的微型电动车的电池容量在 15kWh 左右。按此计算，充电运营公司以每度电 0.5 元-0.8 元的价格向用户收取充电服务费，即便电动车充满能够收取的服务费也仅有 7.5 元-12 元。

如此来看，相比目前北京大部分停车场 10 元/小时的停车收费且不能覆盖，商业逻辑和盈利模式走不通，物业公司和停车场管理方当然不会陪着充电运营公司“赔钱赚吆喝”，不积极性管理充电桩的使用与维护自然可以理解。

星星充电副总经理郑隽一也表达了相同的看法。“说到底就是成本问题”，郑隽一认为，目前燃油车和电动车对于停车位所有者来说，收取的核心费用都是停车费。当充电服务费低于停车费时，屈身停车场的电桩想盈利当然无望。

然而，充电桩产业盈利的一个关键自变量正在发生变化：当下电动车续航里程不断

提升，对应的电池容量也不断提高。

以市面上主流的几款电动车为例，吉利帝豪 EV300、北汽 EU260、比亚迪 e5 和腾势 400 的电量分别达到了 41kWh、41kWh、43kWh 和 62kWh。按此计算，充电服务费一跃升至 30 元至 50 元区间，不但覆盖了车厂的停车费用，同时出现极大的盈余。

对此，郑隽一表示，随着新能源汽车续航和吞吐能力的提升，未来单位面积、单位小时的收益将不断提升。迎来盈利拐点后，行业势必发生一系列模式创新，从而带动提供场地和供电合作方的积极性，拉动销量形成良性循环。

### 三年内进入行业洗牌期

然而，尽管各家充电桩大家都知道目前“充电桩不盈利”，但摆在不远处的蛋糕却又如此诱人。

数据显示，截至目前我国新能源汽车保有量已超过 100 万辆，累计建成公共充电桩达到 19.5 万个。就上述数据来看，无论是新能源车还是充电桩，其保有量与“双五百万”目标还有很大差距，专家所称的数十亿元蓝海似乎并非海市蜃楼。

随着电动汽车用户数量的激增以及电车服务费的显着提升，充电桩盈利拐点似乎渐行渐近。

智充科技 CEO 丁锐认为，**充电桩行业真正的危险集中在未来的 1 年至 3 年，大量的设备面临老化失修**。因为各家都是自有资产，绝大多数企业不会选择整合。结果就是没有导流运营能力的运营商“最后就是死掉”。

事实上，较早进入行业“跑马圈地”的充电桩运营商们，自然不想在黎明前夕倒下，都在努力撑到用户数量和盈利拐点的到来。有业内人士表示，一些大而广的全国性充电桩运营商，进来了就不能退，因为已经砸了几个亿甚至几十个亿在里面，只能不停地往前走。

北京富电科技董事长庞雷在接受《证券日报》记者采访时表示，有些企业之所以扛不住，是因为在建桩之初没有进行调研和商业模式演练。在进入北京市场时，没有对交通出行特征、商业布局特点、桩址电动车保有量以及周边是否有增值服务衍生业态等做充分调研。在此基础上贸然大规模建桩“每天使用率连一次都保证不了，自然会难以为继。”

## 七、快充桩迅速发展 150-240kW 直流输出是充电桩 行业发展趋势

北极星储能网 来源:前瞻产业研究院 作者:朱茜 2018/1/10

### 快充桩与慢充桩的对比

快充和慢充是相对概念,一般快充为大功率直流充电,半小时可以充满电池 80% 容量,慢充指交流充电,充电过程需 6 小时-8 小时。电动汽车充电快慢与充电机功率、电池充电特性和温度等紧密相关。当前电池技术水平下,即使快充也需要 30 分钟充电到电池容量的 80%,超过 80%后,为保护电池安全,充电电流必须变小,充到 100% 的时间将较长。

虽然快充桩的充电时间短,可以大容量充电,但相对于常规充电模式,快速充电的充电器充电效率较低,且相应的工作和安装成本较高;由于采用快速充电,充电电流大,这就对充电技术方法以及充电的安全性提出了更高的要求,同时计量收费设计也需特别考虑。

图表1：快充桩与慢充桩的对比

对比		快充桩	慢充桩
优点		充电时间短,可以大容量充电	安装成本低、充电成本低、充电效率高、延长电池的使用寿命、面积小、安装方便
缺点		充电效率较低、工作和安装成本较高、对充电技术要求高	充电时间过长,有紧急运行需求时难以满足
建设成本	设备成本	50000-70000元(由于功率不同价格存在很大差异,此处以40千瓦功率为例)	3000-6000元
	安装成本	30000-40000元	10000-12000元
	充电信息服务和后期维护费用	1000-3000元	1000-3000元
	合计	81000-113000元/台	14000-21000元/台

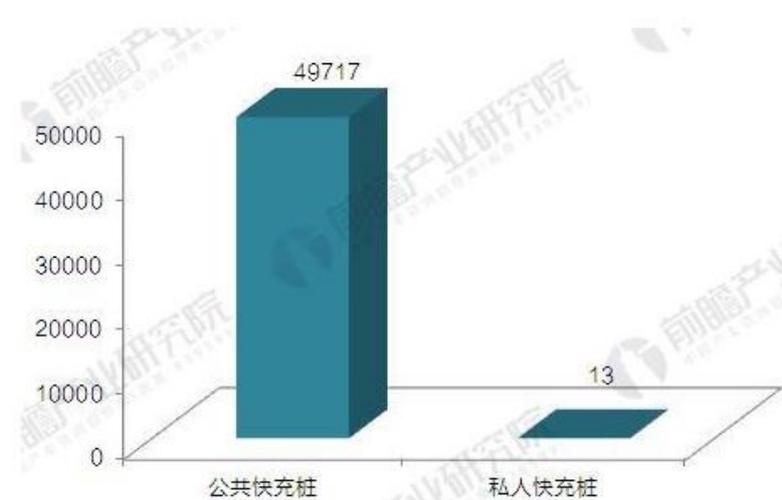
从成本角度看，一般快充桩建设成本在 10 万元左右。从目前快充桩的运营情况来看，众多企业目前大多没有找到可持续盈利的商业模式，主要采用收服务费的方式来支撑，而充电设施属于专业的电气设备，投入及运营成本居高不下。投入的充电桩又大量闲置，直接导致了充电桩公司盈利陷入困境。充电基础设施市场具有典型的‘网络经济’特点，需要规模与量。但目前电动汽车、充电设施、用户群体的规模和体量都不够大，桩体广告、大数据等盈利渠道和形式都有待时间积累。

因此，综合来看，快充桩通常布局在一些公共场合，如公众停车场、大型商场、宾馆以及旅游景区等周边的宽阔地带，能让电动汽车在平时快速充电，满足在一些特殊条件下人们的应急充电，也不会耽误太长的时间。

### 快充桩迅速发展

根据前瞻产业研究院发布的《2018-2023 年中国电动汽车充电桩行业发展前景预测与投资战略规划分析报告》统计，截止到 2017 年 9 月底，我国公共快充桩建设、运营数量为 49717 个;私人快充桩数量 13 个。

图表2：截至2017年9月全国快充桩建设数量情况（单位：个）



其中，分布数量最多的地区是北京市，快充桩建设、运营数量高达 9668 个，占全国的比重高达 19.45%;其次是江苏省，数量为 5740 个，占比 11.55%;排在第三位的是

山东省，快充桩数量 5323 个，占全国的比重为 10.71%。

**图表3：截至2017年9月全国快充桩前十地区分布情况（单位：个，%）**



## 150-240kW 直流输出是未来趋势

### 1、60-90kW 的直流桩即将被市场淘汰

2017 年新能源客车补贴方案出炉，从调整系数上来看，电动汽车电池性能有所上升，随着电池技术的不断提升，对于直流快充的充电配比也会从现在的 1C-6C 提高到以 3C 开始到 10C 的速度。对于 3-5 年内主流电动汽车性能要求应该达到以下几方面：

1) 电池容量：20~50kWh; 2、续航里程：200~500km; 3、百公里耗电：10~15kWh; 4、充电倍率：3~10C。如果按照这个性能要求，40KW 充电桩要做到 3C 的话要 120KW。也就意味着，60-90kW 的充电桩将不再能满足需求，面临着被淘汰的命运。

**图表4：新能源客车补贴方案（部分）（单位：元/kwh，万元）**

车型	调整系数			单位电量补 助标准（元 /千瓦时）	单车国补 上限（万 元）
非快充类纯电动 客车	电池系统能 量密度 (Wh/kg)	85-95	0.8	1800	23
		95-115	1.0		
		>115	1.2		
快充类纯电动 客车	快充倍率	3C-5C	0.8	3000	20
		5C-10C	1.0		
		>10C	1.4		
插电式混合动 力客车（含增 程式）	节油率水平	40%-45%（含）	0.8	3000	10
		45%-60%（含）	1.0		
		>60%	1.2		

## 2、150-240kW 的直流输出是未来 2-3 年的趋势

在未来，要同时满足 400 公里续航里程及短时间充电的话，对于充电桩的充电功率要求很高，如果控制充电时间在 10 分钟左右，需要 350KW，但是 350KW 不可能一蹴而就，因此，我们预测，150-240kW 的直流输出是未来 2-3 年的趋势。

## 八、2017年新能源汽车大数据出炉：产79.4万辆、销77.7万辆，市场占比2.7%（附预测）

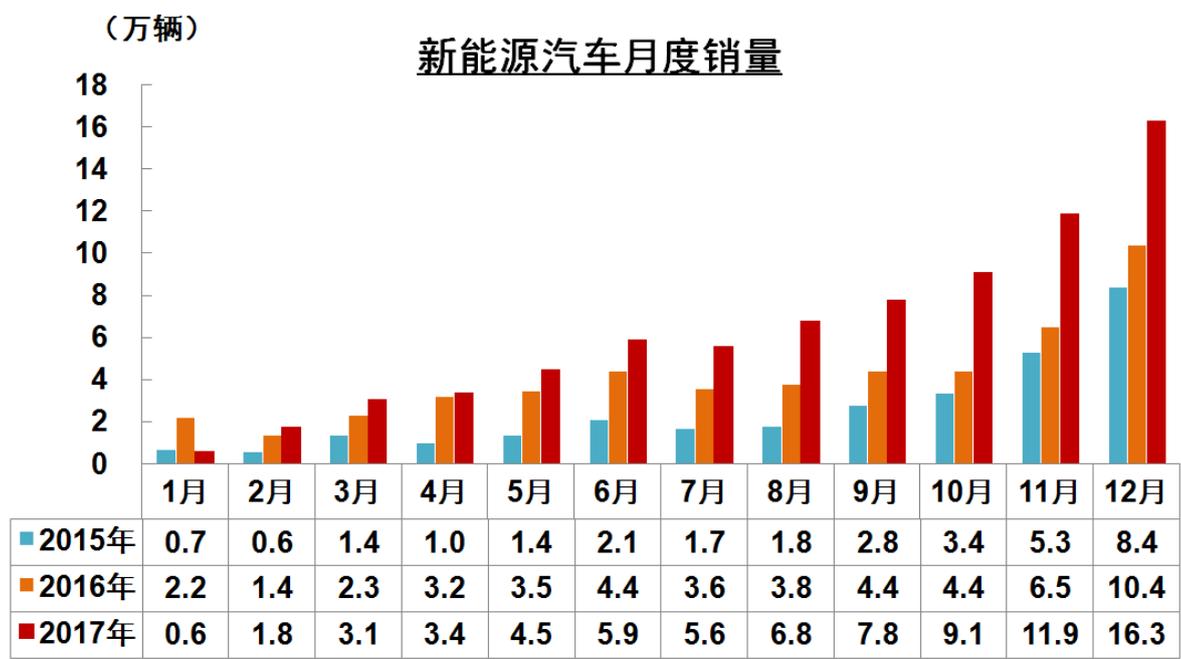
2018-01-15 09:39 来源：中国能源网 作者：赵唯 黄佩 责编：王长尧

**“2017年新能源汽车产销分别为79.4万辆和77.7万辆，均接近80万辆。”**中国汽车工业协会（下称“中汽协”）秘书长助理许海东1月11日在中汽协信息发布会上接受本报记者采访时表示，“在2017年上半年，受新能源车型目录调整、补贴政策退坡等因素影响，新能源汽车增速有所放缓，但下半年呈现出稳定增长趋势。”

许海东进一步预测，**2018年新能源汽车的销量将以40%的增速冲破100万辆，继续保持快速增长的态势。**

### 纯电动汽车销量占比达84%

记者获悉，2017年我国全年汽车产销量为2901.5万辆和2887.9万辆，连续九年蝉联全球第一。其中，新能源汽车市场占比为2.7%，比2016年提高了0.9个百分点。



在新能源汽车销量构成方面，**纯电动汽车销量占比高达84%**（纯电动乘用车占比

60% ,纯电动商用车占比 24% ) ,其次为插电式混合动力乘用车占比 14% ,插电式混合动力商用车占比 2%。

具体来看 ,在新能源乘用车中 :

纯电动乘用车产销分别完成 47.8 万辆和 46.8 万辆 ,**同比分别增长 81.7%和 82.1% ;**

插电式混合动力乘用车产销分别完成 11.4 万辆和 11.1 万辆 ,同比分别增长 40.3% 和 39.4%。

在新能源商用车中 ,**纯电动商用车产销分别完成 18.8 万辆和 18.4 万辆** ,同比分别增长 22.2%和 21.5% ;

插电式混合动力商用车产销均完成 1.4 万辆 ,同比分别下降 24.9%和 26.6%。

此外 ,全国乘用车市场信息联席会 (下称 “乘联会” ) 也于 1 月 9 日发布了 2017 年全年新能源乘用车销量榜单。其中 ,排名前三的车型分别为 :北汽新能源 EC 系列全年累计销售 78079 辆 ;知豆 D2 全年累计销售 42342 辆 ,**比亚迪宋 DM 1.5T 累积销售 29366 辆**。紧随其后的还有奇瑞 eQ、帝豪 EV、江淮 IEV、比亚迪 e5、奔奔 EV、比亚迪秦以及荣威 RX5 1.5T EDU 等。

“从纯电动汽车厂家销量走势上来看 ,比亚迪占据了绝对领先位置 ,然而在 10 月至 12 月期间 ,**北汽新能源超过了比亚迪成为了销量冠军**。”乘联会秘书长崔东树表示 ,

“新能源汽车为 2017 年的汽车市场增长贡献近半 ,且实现了贯穿全年的持续增长。”

### **公共充电桩保有量 21 万个**

值得注意的是 ,中国电动汽车充电基础设施促进联盟 (以下简称 “充电联盟” ) 信息和认证部主任刘锴也于 1 月 11 日现场发布了 2017 年度全国电动汽车充电基础设施推广应用情况。

各省级行政区域公共类充电桩分布图 单位：个



据统计，全国公共类充电基础设施保有量为 213903 个，其中交流充电基础设施 86469 个、直流充电基础设施 61375 个、交直流一体充电基础设施 66059 个。2017 年全年月均新增公共类充电基础设施约 6054 个。此外，全国随车配建私人类充电基础设施约 231820 个，**新能源汽车车桩比约为 3.8:1**，纯电动乘用车车桩比约为 1.8:1。

“充电桩行业的整体情况分三个层面：一是商业层面，充电运营不盈利；二是技术层面，充电技术多样，**企业有观望情绪**；三是政策层面，目前大部分充电桩正在推进老桩改造，牵扯了部分精力。”刘锴直言。

据悉，目前国内持有公共类充电设施数量超过 1000 个的规模化运营商共有 13 家，排名前四的运营商分别为：

特来电 ( 97559 个 )

国家电网 ( 42304 个 )

星星充电 ( 28521 个 )

中国普天(14660个)

**前四大运营商的保有量总和占全国总量的86%**。排在其后的还有上汽安悦、比亚迪、浙江万马、南方电网、富电科技等9家运营商。

此外,刘锴还公布了全国公共类充电基础设施保有量排名前十的省市,分别为北京(30363个)、广东(29262个)、上海(26314个)、江苏(22075个)、山东(17557个)、安徽(9909个)、河北(9875个)、浙江(9866个)、天津(9788个)、湖北(6214个)。

### **预测:2018将是“动能转换年”**

尽管2018年新能源汽车补贴政策还未正式发布,但补贴下调已成必然。“新能源汽车作为我国新型战略产业,政府的引导仍然必要,作为协会,**我们希望补贴政策应持续、透明且稳定,这样有利于企业的产品布局和市场开发。**”许海东指出。

中国汽车工业协会副秘书长师建华则表示,“汽车行业本应完全靠市场竞争来发展。尽管新能源汽车行业在政策扶持下的确呈现出了空前繁荣的景象,但不靠补贴,行业发展才能更好、更持久。”

除了补贴政策,业内最为关注的还有《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”政策)已于2018年1月1日正式实施。

师建华表示,“双积分”政策不仅能进一步促进新能源汽车销量的提升,还会带动新能源汽车产业链上下游的需求增长。“短期内,比亚迪、北汽、江淮等新能源汽车企业即可获得积分收入,大部分传统车企也会为满足政策需求推出自有新能源车型,并推动新能源汽车的销售。与此同时,传统车企也会为了改善油耗,致力于轻量化、涡轮增压、缩小发动机、传动优化等相关技术研究。”师建华如是说。

在崔东树看来,2018年将是“新能源汽车动能转换年”。他解释称,**新能源汽车的**

**增长动力将从限购和补贴政策转向市场需求为主要动力。**据他预测，2018年的限购政策支持将会达到峰值，北京、上海或将再无汽车牌照增量，中大型电动车的增长将会受到巨大冲击，而入门级 A00 级电动车也会面临补贴大幅降低的风险。

## 九、可多车同时使用 新款充电器获国内认证

来源：汽车之家作者：姚嘉 2018-01-12 09:25

近日，有外媒报道，美国航空环境公司（AeroVironment）发布了其最新电动车充电方案—TurboDX。该方案售价为469美元，可提供15英尺（约4.5米）、25英尺（约7.6米）两种不同尺寸线缆，且还拥有16安培及32安培两个电压版本供选择，最大特点是可为多车同时进行充电。



汽车之家原文配图

据了解，该产品使用铸铝外壳，整体设计风格简洁，主要面向各类住宅、工作场所以及大型商贸区。由于配备了蓝牙控制功能，这款产品能够同时为多辆电动车进行充电。目前该产品已获得了美国、欧洲及中国的产品认证。

美国航空环境公司节能系统业务负责人称：为确保用户轻松获得智能充电体验，只需通过对设备的简单设置，就可以满足多种不同的充电服务。产品目的是为消费者提供一款灵活的移动充电方案，并且解决在高峰时期，公共场所排队充电的尴尬，尽量满足电动车的高效充电需求。

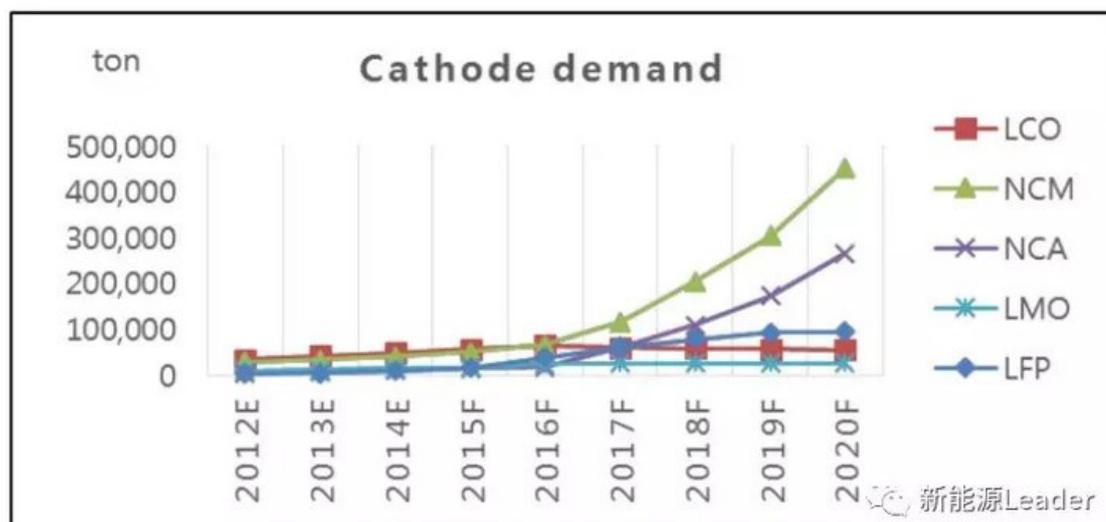
### III 锂电行业新闻

#### 十、展望 2018：动力电池关键材料迎来快速发展期

2018-01-10 15:23 来源：第一电动网

随着动力电池产能快速扩张，位于动力电池产业上游的材料厂商也迎来了快速发展的机遇，正极材料、负极材料、电解液和隔膜四大关键材料都将迎来快速发展期。

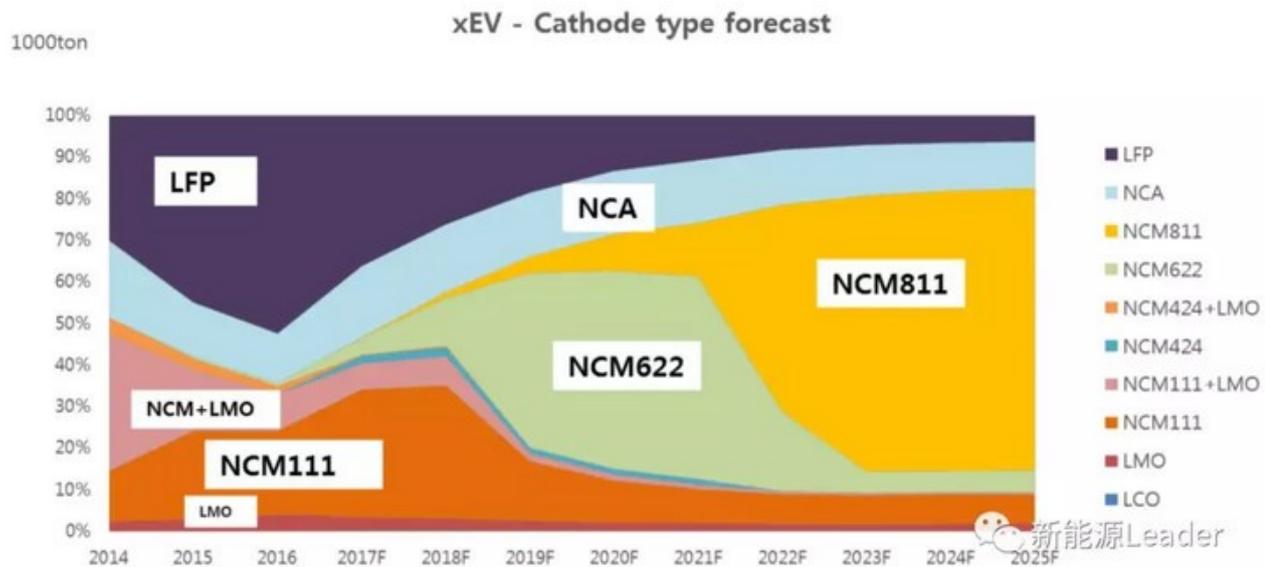
正极材料方面，高容量的 NCM 和 NCA 材料将迎来发展机遇期，在 2017 年后，市场需求量将快速增长，特别是成本较低的 NCM 材料需求量增长较快，在 2018 年市场需求量将达到 20 万吨以上，2020 年需求量会进一步增加至 40 万吨以上。NCA 材料需求也会持续增长，在 2018 年就会超过 LFP 材料和 LCO 材料。LFP 材料需求预期增长比较缓慢，一直到 2020 年都将维持在 10 万吨左右。



细化来看，现阶段主导动力电池市场的 NCM111 材料和 LFP 材料，将会随着材料技术的进步和电动汽车对续航里程的追求，逐渐退出市场，2018 年后容量更高的 NCM622 材料的市场份额将会稳步增加，2021 年 NCM622 材料的市场份额将会达到 40% 以上，在 2021 年之后容量更高的 NCM811 材料将会强势崛起，在 2025 年

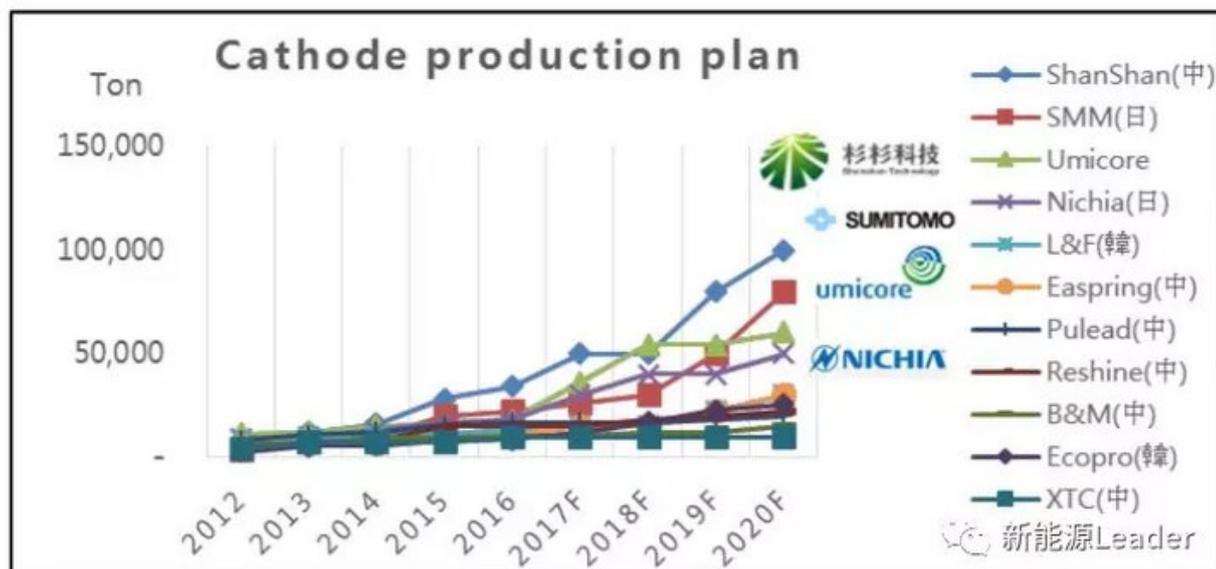
NCM811 材料将会占据动力电池正极材料的半壁江山。容量同样较高的 NCA 材料由于成本等因素的限制，市场份额将会一直维持在比较稳定的水平。现阶段主流的 LFP 材料将会因为能量密度等因素，市场需求量不断萎缩，到 2025 年 LFP 材料占比将不足 10%。

总体来看，正极材料的发展趋势为 NCM111 - NCM622( 19 年 ) - NCM811( 22 年 )，NCA 材料则将会过渡到高镍 NCA 材料。

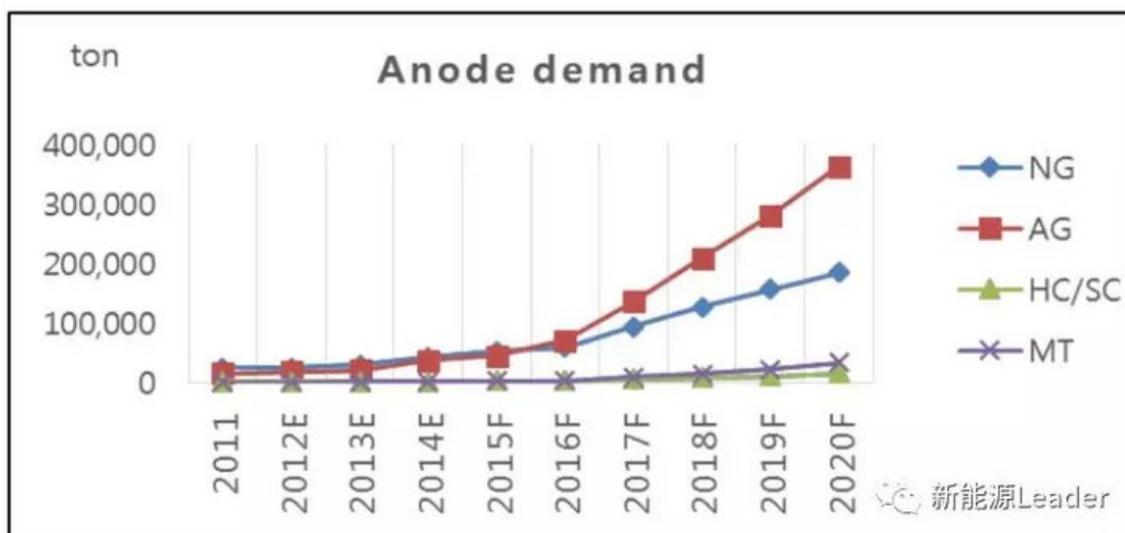


在巨大的市场需求刺激下，材料厂商开始蠢蠢欲动，纷纷扩建产能，希望能够迅速占领市场。作为国内最大的锂离子电池材料生产商，杉杉科技产能扩张也最为迅猛，据悉杉杉科技 2017 年正极材料产能约为 4.3 万吨，2017 年上半年营业收入达到 21.12 亿元，净利润达到 2.75 亿元，而到 2020 年杉杉科技正极材料的产能预计将达到 10 万吨，成为全球最大的锂离子电池正极材料生产商。全球重要的三元材料生产商优美科紧跟杉杉科技产能扩张的步伐，优美科在今年年初宣布投资 30 亿元的锂离子电池正极材料项目落户广东江门，进一步扩充 NMC 材料的产能，预计到 2020 年优美科的正极材料的产能将达到 2015 年产能的 6 倍左右。日本住友金属矿山是全球主要的 NCA 生产厂家之一，其唯一用户松下在未来的几年里，将为特斯拉提供 20 亿颗 18650 电池，

强劲的需求刺激住友金属矿山进一步扩大产能，预计在 2020 年将超越优美科，成为仅次于杉杉科技的第二大正极材料供应商。

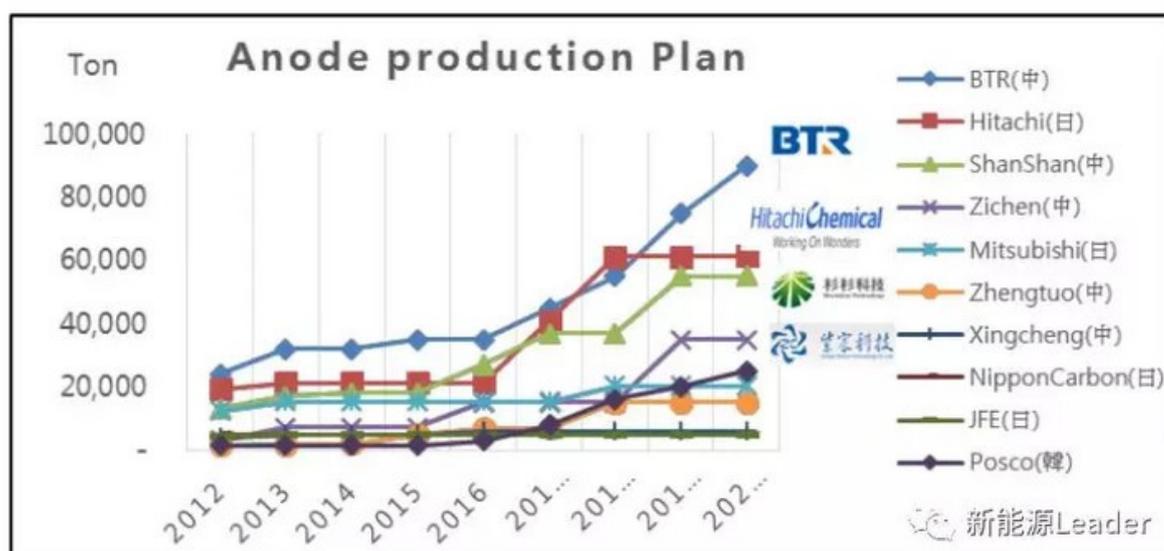


负极方面石墨类材料仍将是负极材料的主流，特别是人造石墨凭借着优异的电化学性能，市场需求将会持续增长，在 2020 年将达到将近 40 万吨，天然石墨材料凭借着在成本上的优势，市场需求也将稳步上升，在 2020 年将达到 20 万吨以上。

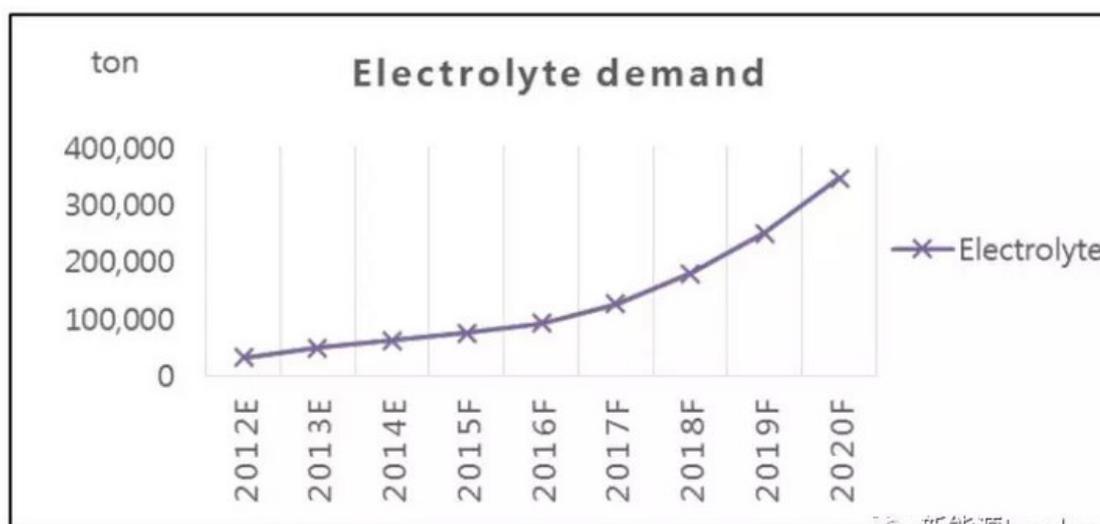
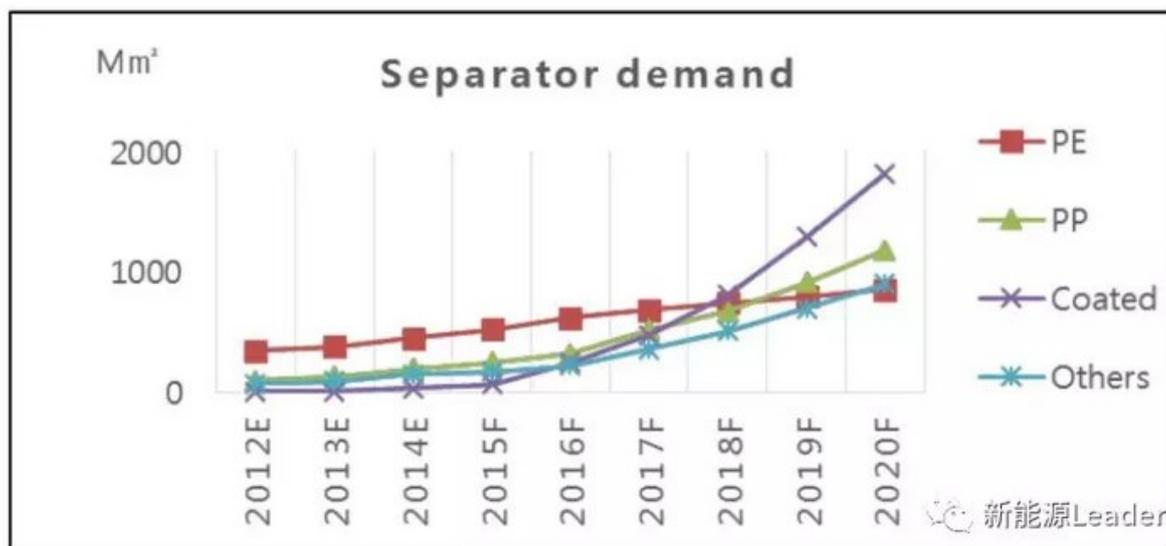


中国和日本是全球主要的负极材料产销国，总量占到全球的 90%以上，日本的日立化成，中国的贝特瑞、杉杉科技、紫宸等是全球主要的锂离子电池负极材料生产商。作为全球最大的锂离子电池负极材料生产商，贝特瑞在负极材料产能方面将持续保持领

先地位，到 2020 年负极材料产能将达到 8 万吨以上，稳坐全球第一大负极材料生产商的宝座。日本老牌负极材料生产商日立化成，在扩增产能上也是不遗余力，在 2020 年将达到约 6 万吨的产能，值得注意的是杉杉科技在近年来开始在负极材料方面全面发力，近日杉杉科技宣布将斥资约 38 亿元在包头打造全球规模最大的锂离子电池负极材料产业基地，预计产能将达到 10 万吨。



隔膜方面随着隔膜薄型化的趋势，为了保证电池的安全性，涂层隔膜将逐渐成为锂离子电池隔膜的主流，在 2016 年后涂层隔膜的需求就开始快速增长，并将在 2018 年超过传统的 PP 和 PE 隔膜需求量，在 2020 年，涂层隔膜的市场需求量将达到 2000M m<sup>2</sup>。随着动力电池市场需求的快速增长，电解液的需求在 2017 年后会开始快速增长，在 2020 年将达到 40 万吨左右。



(Source : SNE Research)

在未来，来自中国的材料厂商将开始主导全球锂离子电池正负极材料市场，作为正负极材料市场的领导者杉杉科技和贝特瑞也在积极备战，不断扩充自己的产能，并积极开拓新领域。传统的正极材料生产商杉杉科技将会在负极材料方面发力，贝特瑞也已经吹响了进军三元正极材料的号角，纵观未来几年正负极材料市场，将出现两强争霸的市场格局，众多实力较弱的材料企业将难以逃出退出市场或者被收购的命运。

## 十一、墨柯：2017年中国锂电装机 33.55GWh 同比增长 21%

来源：中国电池杂志-中国电池网 作者：墨柯 2018-01-14 21:08

真锂研究的统计数据显示，2017年最后一个月中国电动汽车市场锂电装机高达9.19GWh，同比增长12.4%，创造历史新高；同时，我们对前3个季度的月度装机数据做了一些修正，这样，**全年累计装机 33.55GWh，同比增长 21%**。下面具体来看。

### 1、12月锂电装机 9.19GWh，同比增长 12.4%，环比大增 60.2%

由于补贴政策的退坡，2015年和2016年的11月和12月都引发了电动汽车的抢装潮，这两个月的锂电装机量相当于全年的一半。2017年的11月，由于担心补贴政策提前退坡，同样出现了一定程度的抢装，12月抢装程度更甚，而且集中在纯电动客车和纯电动专用车方面。这主要是传闻中的补贴退坡政策所导致。**12月锂电装机高达9.19GWh，创造了月度新高，同比增长12.4%**。具体情况见下图：



其中,纯电动客车市场实现 4.6GWh 的装机量,连续第二个月也是 2017 年度第二次较大幅度领先纯电动乘用车市场;12 月该市场装机占比高达 50.02%,首次单独过半。主要原因是企业对该市场 2018 年补贴标准大幅下降、电池能量密度要求大幅提升已经形成了一致预期,从而尽一切可能在最后一个月抢装。不过,与去年同期相比,纯电动客车市场装机量还是同比下降了 10.1%,也是唯一同比下降的细分市场,表明政策预期的影响力度有一定程度减弱。

纯电动乘用车市场以 2.18GWh 的装机量退居第二,同比增长 87.5%,继续保持强烈的上升势头。该市场平均每辆车的电池包电量提升到了 28.37kWh/辆,较 11 月的 26.49kWh/辆有所增长,表明非 A00 级车的产量占比有明显提升。在 2018 年主管部门将重点治理整顿 A00 级市场存在较为明确预期的情况下,12 月 A00 级车的抢装情况明显不及预期,这让墨柯有点困惑,或许,A00 级车的市场已经转向以私人消费为主,而 2018 年前几个月私人消费市场的政策将大概率沿用去年的,因此,企业不着急抢装。具体情况真锂研究将根据相关数据做进一步研究分析,并在随后公布相关研究结果。

关于 12 月纯电动专用车的产量统计,中汽协和中汽中心有很大不同。中汽中心统计的有 5.8 万辆,超过中汽协的电动商用车(电动客车+电动专用车)的全部产量,具体原因暂时还无从了解。真锂研究的装机量统计以中汽协车辆产量数据为主要依据,该市场 12 月实现装机 2.01GWh,同比增长 16.5%。2016 年纯电动专用车市场是从 11 月开始爆发的,12 月抢装更甚,2017 年的后两个月在传闻该市场补贴标准将大幅退坡的情况下,再现了上一年度的抢装盛况。

两类插混汽车市场的装机量相对都比较小,不过,插混乘用车市场 12 月实现装机 259.9MWh,同比大幅增长 460.3%,是增幅最大的细分市场;插混客车市场较为平稳,以 142.5MWh 的装机量同比增长 13.8%,也超过了平均增幅。

下面看一下环比情况。12月中国电动汽车市场实现锂电装机60.2%的环比增长，其中，纯电动客车和纯电动专用车的环比增长均超过了80%，是12月装机环比大增的最主要动力。得益于相关补贴标准下降的传闻，插混客车市场12月装机也实现了环比33.5%的较高增长。两类电动乘用车市场环比增长较为平稳，其中，纯电动乘用车装机市场环比增长19.2%，插混乘用车市场环比增长17.5%。

2017.12锂电装机环比 (MWh)



从锂电产品类型看，12月9.19GWh的装机总量中，磷酸铁锂电池以5.19GWh占比56.51%，比重较11月有进一步提升（11月以3.06GWh占比53.4%）。其中，纯电动客车市场以4.24GWh的装机量又占据了其中的81.66%，也较上月有进一步提升；纯电动专用车市场因为抢装，磷酸铁锂电池装机量达到了482MWh，仅次于纯电动客车市场，占比9.28%。

2017年12月各类锂电产品装机统计 (MWh)

类别	LFP	LMO	NCM	NCA	LTO	合计
EV乘用车	426.3	17.0	1,718.1	18.0	-	2,179.4
PHEV乘用车	0.1	-	259.9	-	-	259.9
EV客车	4,240.7	180.6	0.0	-	175.6	4,597.0
PHEV客车	44.1	98.4	-	-	-	142.5
EV专用车	482.0	68.9	1,446.6	13.9	-	2,011.4
合计	5,193.1	364.9	3,424.7	31.9	175.6	9,190.2

数据来源：真锂研究，2018.01.13

NCM 三元电池以 3.42GWh 的装机量占比 37.26%，比重与上月相比进一步下滑（上月以 2.3GWh 占比 40.2%），但是装机量增长了 48.67%，这意味着之前多生产的三元电池在这个月有了很大程度的消化。三元电池的应用主要集中在纯电动乘用车和纯电动专用车这两个细分市场，其中前者以 1.72GWh 的装机量占比 47.72%，后者以 1.45GWh 占比 40.18%。

锰酸锂电池 12 月实现了 364.9MWh 的装机量，环比增长 31.63%，低于平均增幅。与之前各月不大相同的是，12 月纯电动客车市场实现锰酸锂电池装机 180.6MWh，几乎占了一半。NCA 三元电池 12 月实现 31.9MWh 的装机量，环比有接近 50% 的增长，其中，纯电动专用车市场实现装机 13.9MWh，是一个值得关注的现象。

钛酸锂电池 12 月有 175.6MWh 的装机统计，全部是珠海银隆贡献，都用在纯电动客车市场。

从各类车辆市场看，纯电动客车市场 4.6GWh 的装机量中有 92.2% 是磷酸铁锂电池，纯电动乘用车市场 2.18GWh 的装机量中有 78.8% 是 NCM 三元电池，纯电动专用车市场 2.01GWh 的装机量中有 71.9% 是 NCM 三元电池，插混乘用车市场 259.9MWh 的装机量几乎全部都是 NCM 三元电池，插混客车市场 142.5MWh 的装机量中有 69.1% 是锰酸锂电池。

### 2017.12锂电装机20强



从电池厂商来看，12月依然是CATL以2.54GWh的装机量高居榜首，不过，市场份额快速下滑到了27.66%（11月是以1.81GWh占比31.56%），这意味着其他电池厂商抢装更甚。比亚迪以1.49GWh居其次，市场份额16.19%，与11月大致持平。国轩高科、沃特玛和比克分别以579.3MWh、521.6MWh和466.9MWh位居第3-5位，市场份额分别是6.30%、5.68%和5.08%。天津力神以410MWh的装机量位居第6位，市场份额4.46%，上升很快。北京国能以347.1MWh占比3.78%排在第7位，同样上升很快。

从厂商供应的电池类型来看，磷酸铁锂电池主要集中在CATL、比亚迪、国轩高科和沃特玛，12月分别实现装机1.65GWh、1.32GWh、562.3MWh和521.6MWh，合计4.05GWh，占到了磷酸铁锂电池总装机量的77.9%（11月是85.4%）。NCM三

元电池 3.42GWh 总装机量中，CATL 以 895MWh 占比 26.13%，比克以 466.9MWh 占比 13.63%，二者合计占比接近 40%。天津力神以 233.2MWh 排在第 3 位，占比 6.8%；比亚迪以 172.5MWh 位居第 4 位，占比 5.04%。

**12 月前 20 强共实现装机 8.1GWh，合计占到 88.12% 的市场份额。**

## 2、2017 全年锂电累计装机 33.55GWh，同比增长 21%

真锂研究对 2017 年度前 9 个月的装机数据做了一次核查，发现之前的统计中存在一些细微错误，这里做了一次修正（工作未做完，或许还会有细微调整，但总体不影响）。修正之后的数据显示，得益于后两个月的抢装，2017 年全年中国电动汽车市场实现锂离子电池装机一共 33.55GWh，同比增长 21%。具体每个月的装机量统计数据见下图。



从各类车辆市场来看，2017 年纯电动乘用车市场实现锂电装机 12.74GWh，首次排名榜首，占比 37.96%，同比增长 60.79%；纯电动客车市场实现装机 12.33GWh，退居次席，占比 36.76%，同比下降 18.76%，是唯一一个同比下降的细分市场；纯电动专用车市场实现装机 6.19GWh，占比 18.45%，同比增长高达 99.75%，是增速最快的细分市场。插混乘用车市场实现装机 1.66GWh，同比增长 58.62%，大致保持与纯

电动乘用车市场同步增长。

### 2017年锂电累计装机同比 (MWh)



从各类型锂离子电池来看，2017年磷酸铁锂电池实现装机16.33GWh，占比48.68%，依然保持着第一的为主，但是比重较上一年度有了大幅度下降，绝对量与上一年度相比也是明显下降。NCM三元电池实现装机15GWh，占比44.71%，绝对量同比增长翻了一番有余，比重也有了大幅度提高。锰酸锂电池实现装机1.4GWh，占比4.16%；NCA三元电池实现装机286.5MWh，成绩基本上都是在下半年取得的；钛酸锂电池实现装机533.4MWh，绝大多数是由珠海银隆供应。

2017年不同锂离子电池装机情况统计MWh						
车辆类别	LFP	LMO	NCM	NCA	LTO	合计
EV乘用车	3,015.2	278.7	9,173.8	267.7	-	12,735.4
PHEV乘用车	122.0	-	1,537.9	-	-	1,660.0
EV客车	11,389.5	372.8	35.2	-	533.4	12,330.9
PHEV客车	199.8	426.5	4.7	-	-	631.1
EV专用车	1,604.6	319.2	4,248.1	18.8	-	6,190.7
合计	16,331.2	1,397.2	14,999.8	286.5	533.4	33,548.0

数据来源：真锂研究，2018.01.13

纯电动乘用车 12.74GWh 的总装机量中, NCM 三元电池以 9.17GWh 占比 72.03%, 磷酸铁锂电池以 3.02GWh 占比 23.68%。纯电动客车市场 12.33GWh 的总装机量中, 磷酸铁锂电池以 11.39GWh 占比 92.37%, 钛酸锂电池和锰酸锂电池的占比分别是 4.33% 和 3.02%, NCM 三元电池装机还微不足道。纯电动专用车市场 6.19GWh 的总装机量中, NCM 三元电池以 4.25GWh 占比 68.62%, 磷酸铁锂电池以 1.6GWh 占比 25.92%。插混乘用车市场 1.66GWh 总装机量中, NCM 三元电池以 1.54GWh 占比高达 92.65%。插混客车市场 631.1MWh 总装机量中, 锰酸锂电池以 426.5MWh 占比 67.59%。

2017年全年锂电累计装机20强 (MWh)									
排名	电池厂商	1-12月	份额	变化	排名	电池厂商	1-11月	份额	
1	CATL	9,865.9	29.41%	↓	1	CATL	7,323.9	30.72%	
2	比亚迪	5,406.8	16.12%	↓	2	比亚迪	3,919.3	16.44%	
3	沃特玛	2,011.4	6.00%	↓	3	沃特玛	1,489.8	6.25%	
4	国轩高科	1,925.2	5.74%	↑	4	国轩高科	1,346.0	5.65%	
5	比克	1,454.3	4.34%	↑	5	比克	987.5	4.14%	
6	孚能科技	1,057.8	3.15%	↓	6	孚能科技	957.1	4.01%	
7	天津力神	929.6	2.77%	↑	7	天津力神	519.6	2.18%	
8	北京国能	655.4	1.95%	↓	8	浙江天能	498.1	2.09%	
9	亿纬锂能	633.4	1.89%	↓	9	苏州星恒	436.5	1.83%	
10	苏州星恒	558.7	1.67%	↓	10	江苏智航	392.7	1.65%	
11	浙江天能	556.0	1.66%	↓	11	福斯特	369.1	1.55%	
12	江苏智航	534.5	1.59%	↓	12	万向	347.3	1.46%	
13	珠海银隆	508.3	1.52%	↑	13	珠海银隆	332.7	1.40%	
14	福斯特	479.0	1.43%	↑	14	亿纬锂能	331.5	1.39%	
15	万向	397.5	1.18%	↓	15	德朗能	324.8	1.36%	
16	中航锂电	392.3	1.17%	↑	16	北京国能	308.2	1.29%	
17	微宏动力	391.9	1.17%	↓	17	盟固利	283.2	1.19%	
18	德朗能	377.7	1.13%	↓	18	捷威动力	277.3	1.16%	
19	广东天劲	366.9	1.09%	↓	19	广东天劲	272.5	1.14%	
20	盟固利	356.1	1.06%	↓	20	中航锂电	335.0	0.99%	

数据来源: 真锂研究。

2017 年全年锂电累计装机 20 强见上表。总体来看, 捷威动力的装机量滑到了 20 名之外, 替代它的是微宏动力, 其他 19 家电池厂商继续在榜单中, 不同的只是排名的细微变化。具体来看, 前 10 强中, 排在前三位的 CATL、比亚迪和沃特玛的市场份额

都有所下滑，排在第4、5、7位的国轩高科、比克、天津力神的市场份额则有所上升。

这7家电池厂商的排名没有变化。由于12月装机量的大幅增长，北京国能和亿纬锂能挤进了前10位。

前20强电池厂商合计装机28.86GWh，市场份额合计86.02%，这意味着20强之外的其他电池厂商的市场份额合计达到了13.98%，与2016年度10.29%相比有明显提升。总体情况是“两头挤”——CATL市场份额快速提升，20强之外的市场份额总体也有所提升，2-19位厂商则有所下降。这就是2017年的显着特征。

## 十二、2017 动力电池装机量 36.4GWh TOP10 企业大起底

来源：高工锂电网 发布时间：2018-01-15 09:45

高工产业研究院(GGII)最新数据统计显示，2017年我国新能源汽车生产约81.1万辆，同比增长56%，动力电池装机总电量约36.4GWh，同比增长29%。

2017年1-12月新能源汽车电池装机总电量分析



数据统计方式：按中机中心合格证口径数据计算

从车辆细分类别来看，乘用车电池装机电量约13.7GWh，同比增长50%。客车电池装机电量约14.3GWh，同比下降10%。专用车电池装机电量8.4GWh，同比增长165%。

### 2017年1-12月新能源汽车电池装机电量分析(GWh)



数据统计方式：按中机中心合格证口径数据计算

从不同电池材料类型来看，36.4GWh 装机总电量中磷酸铁锂和三元以 34.05GWh 占比 93.4%；锰酸锂约 1.54GWh,占比 4.2%；钛酸锂 0.57GWh，占比 1.6%，其他占比 0.8%。

### 2017年新能源汽车各电池材料装机电量分析(GWh)



数据统计方式：按中机中心合格证口径数据计算

GGII 发布的《新能源汽车产业链数据库》统计显示，2017 年我国新能源汽车动力电池装机总电量约 36.4GWh，同比增长 29%。其中，装机总电量前十动力电池企业合计达 26.81GWh，占整体的 74%。



## 十三、年终盘点：2017年锂电行业十大新锐企业!

来源:锂电大数据 发布时间:2018-01-11

锂电产业链的繁荣发展吸引了各路企业选择纷纷选择通过不同方式切入新能源行业，随之而来的就是行业竞争加剧。

起点研究(SPIR)分析认为，锂电行业新进入者以大集团和上市公司背景为主。锂电大数据梳理认为，从类型来看，新进入者主要分为四类(不包括锂电领域企业延伸业务)：第一类是投资公司跨界投资;第二类是选择并购优质标的切入;第三类则为联合设立新公司。

本文以上述角度，盘点了2017年锂电行业十大新锐企业(含一家企业涉及多个分类)。

### 投资公司跨界投资

2017年8月8日，金沙江资本以10亿美金收购日产电池公司51%的股份，根据双方协议，日产将先从NEC手中收购AESC49%的股份，全权持有AESC后再打包出售给金沙江资本。也就意味着金沙江将持有AESC100%股权。

历时两个多月，由金沙江资本主导的日产AESC收购及中国项目落地终于暂时落下帷幕，先后共有4家企业入局。

2017年10月15日，中国江苏网新闻称，总投资125亿元的AESC中国总部及生产基地签约落户江苏镇江。

### 并购优质标的切入

#### 1、创新股份：拟55.5亿元收购上海恩捷100%股份

2017年5月2日，创新股份发布公告称，拟以总对价55.5亿元收购上海恩捷100%股份。同时拟向不超过10名的特定投资者募集不超过80,000万元配套资金用于生产

线建设和支付交易费用。本次交易完成后，公司将实现包装印刷业务和锂电池隔离膜业务双轮驱动发展。

创新股份是国内为数不多生产烟膜的企业之一，也是少数有能力生产防伪印刷烟膜的企业之一。

公告显示，上海恩捷为锂离子电池隔离膜供应商，已与知名电池厂商如 CATL、LG Chem、比亚迪、国轩高科等建立了稳定的合作关系并形成批量供货。

创新股份表示，本次交易完成后，上海恩捷将成为公司的全资子公司，纳入合并报表范围。

## **2、金冠电气：拟 14.76 亿元收购鸿图隔膜**

**2017年6月15日，金冠电气发布定增预案，公司拟向鸿图隔膜的全体股东以 29.51 元/股的价格发行 3597.92 万股股份支付 10.62 亿元对价，及支付现金 4.15 亿元的方式，合计作价 14.76 亿元收购其持有鸿图隔膜合计 100%股权。**

**公告显示，鸿图隔膜主要从事锂离子电池隔膜的研发、生产、销售。**

**2017年12月29日，金冠电气公告称，以发行股份及支付现金的方式收购鸿图隔膜 100%股权获证监会审核通过。交易完成后，金冠电气将进一步布局新能源产业链，深化“智能电网+新能源”战略布局。**

## **3、长园集团：拟 19.20 亿元收购中锂新材 80%股权**

2017年7月13日，长园集团公告称，公司与湖南中锂新材料有限公司股东签订投资框架协议，中锂新材的初步投前估值为 24 亿元，公司拟以此为基础，以 19.2 亿元现金收购中锂新材 80%股权。交易完成后，公司将持有中锂新材 90%股权。

中锂新材是专业生产动力锂电池用湿法隔膜的优势企业，产品以电动汽车用锂电池专用隔膜 SHS 系列产品为主。

2017年8月8日,长园集团发布公告,公布了此次交易的具体情况。根据相关机构评估,中锂新材100%股权的评估值为人民币239416万元。结合中锂新材近三年的盈利预测情况(2017年、2018年、2019年预计实现净利润分别是1.8亿元、2.5亿元、3亿元),双方协商确定中锂新材总估值240000万元。

#### **4、纳川股份：拟18.64亿元收购星恒电源61.59%股权**

2017年8月31日晚间,停牌4个多月的纳川股份发布继续推进重大资产重组暨股票复牌公告。公司控股的启源纳川新能源产业股权投资合伙企业以186421万元的价格收购星恒电源股份有限公司61.59%的股权。

公告显示,星恒电源自2003年成立以来一直致力于动力锂电池的研发、生产、销售,在国内率先实现了电池的二次寿命和梯次利用,主要瞄准新能源汽车和轻型车市场。

纳川股份表示,公司本次对外投资参与启源纳川收购星恒电源部分股权是公司整体收购星恒电源计划的一部分,下一步公司拟收购启源纳川和其他股东所持有的星恒电源股权。交易完成后,纳川股份将成首支具备新型锰酸锂新能源电池业务的A股上市公司。

#### **5、凯恩股份：24.14亿元收购卓能新能源87.58%股权**

2017年9月27日,凯恩股份发布公告称,公司拟27.22亿向卓能新能源除公司外的全体股东购买卓能新能源变更为有限责任公司后其合计持有的卓能新能源有限97.8573%的股权。

2017年12月24日晚间,凯恩股份发布公告,对新能源收购预案进行修正,同时对前期交易所的问询函,做出了详尽的回复说明。公司股票将于25日复牌。

根据24日公告,凯恩股份对重组方案进行了修改,收购卓能新能源的比例,从计划的97.8573%降至87.58%。交易完成后,凯恩股份将持有卓能新能源89.73%股权。

另外,交易对价从原来的27.2198亿元,调整为24.1401亿元。

## **6、泰尔股份：拟以 1.4 亿元收购众迈科技 51.4%股权**

2017年9月29日，泰尔股份发布公告，拟以现金1.4392亿元，收购众迈科技51.4%股权。

收购主体泰尔股份成立于2001年，主要从事工业万向轴、齿轮联轴器、剪刀、滑板、卷取机及卷取轴、包装机器人等产品的设计、研发、制造、销售与服务。

被收购公司众迈科技一家集研发和设计、生产与服务理念为一体的锂离子电池和超级电容器生产设备制造企业。公司产品主要包括圆柱电池全自动注液机和方形全自动注液机。

## **7、国民技术：拟 13.4 亿元收购斯诺实业 70%股权**

2017年12月20日晚间，国民技术发布公告称，拟通过全资子公司国民电商、国民投资现金收购深圳市斯诺实业发展股份有限公司70%股权，作价约13.36亿元。

其中，国民电商拟以9.19亿元收购斯诺实业50%的股权，国民投资以4.17亿元收购斯诺实业20%的股权。

国民技术成立于2000年3月，是国内专业从事超大规模通讯集成电路设计和信息安全芯片设计的高新技术企业之一。

斯诺实业则是专门从事锂离子电池负极材料开发、生产和销售的国家高新技术企业。

## **联合设立新公司**

### **1、黑芝麻：拟出资 3 亿元参与投资动力电池系统经营业务**

2017年6月19日，黑芝麻公告称，公司拟出资3亿元人民币，参与投资新能源产业中的锂离子动力电池系统经营业务。

公告显示，黑芝麻拟与天臣新能源(深圳)有限公司、大连智云自动化装备股份有限公司三方共同投资 10 亿元设立天臣南方电源系统有限公司，从事新能源产业中的锂离子动力电池系统的研发、生产和销售业务。

其中：深圳天臣出资 6 亿元，持股比例 60%;黑芝麻出资 3 亿元，持股比例 30%;大连智云出资 1 亿元，持股比例 10%。

## **2、泰尔股份：联合发起设立南京海宜星能科技股份有限公司**

2017 年 8 月 22 日，泰尔股份与海澜之家、新海宜、栖霞建设、苏中建设、红丝路贸易、云车网络等共同出资，发起设立南京海宜星能科技股份有限公司，进行动力电池、材料等方面的投资建设。

9 月 12 日，海宜星能科技办理完成工商登记手续。

9 月 20 日，海宜星能科技旗下全资子公司安徽泰能新能源科技有限公司，公开进行 10GWH 动力电池设备招标，生产基地建在安徽马鞍山国家经开区，生产 21700 三元动力电池，一期工程建设 4GWH。

10 月 8 日，泰能新能源电池项目在安徽马鞍山国家经开区举行了隆重的项目开工仪式。

## 十四、动力电池行业一周盘点 ( 1.15 )

来源：动力电池网 时间：2018-01-15

上周，科陆电子获 1.7 亿元西藏那曲磷酸铁锂电池储能项目订单；多氟多六氟磷酸锂技术突破，获国家科学技术进步奖二等奖；永兴特钢打响今年碳酸锂第一枪，2018 年碳酸锂疯狂依旧；日本研制成功新型电动汽车用全固态电池；聚焦锂电新能源材料，华友钴业拟成立两家合资企业；智慧能源快速切入锂电资源行业，拟与南氏锂电新材料等合作……下面是详细内容。

### 科陆电子获 1.7 亿元西藏那曲磷酸铁锂电池储能项目订单

1 月 8 日，深圳市科陆电子科技股份有限公司公告披露，近日与索县神话亚拉新能源有限公司签署了《西藏那曲索县光储电站储能项目设备供货合同》，合同总金额为 1.7 亿元人民币。

根据双方签署的合同，科陆电子获得订单的项目名称为“西藏那曲磷酸铁锂电池储能项目”，该项目为索县神话亚拉新能源有限公司 100MWp 光伏电站配套的储能系统，合同总金额 1.7 亿元人民币，项目建设期限为从 2018 年 3 月 1 日到 2018 年 5 月 31 日。

科陆电子称，本次合同的签署和履行可为公司后续储能业务的开拓提供更多的经验，有利于进一步巩固与提升公司在新能源领域的影响力和核心竞争力。

### 多氟多六氟磷酸锂技术突破 获国家科学技术进步奖二等奖

1 月 8 日晚间发布公告，在 2018 年 1 月 8 日召开的国家科学技术奖励大会上，公司的“锂离子电池核心材料高纯晶体六氟磷酸锂关键技术开发及产业化”获得了 2017 年国家科学技术进步奖二等奖，证书编号为 2017 - J - 213 - 2 - 03 - D01。

据了解，多氟多公司于 2006 年开始进行六氟磷酸锂产品研制开发，针对产品易吸

潮、热稳定性差、纯度要求高、生产工艺难度大、工程条件苛刻、设备耐腐蚀和传热要求高等技术难题进行攻关。目前，公司具备年产 3200 吨生产能力，产能、产量居世界第一，成为全球六氟磷酸锂主要供应商，国内市场占有率达 35%，全球市场占有率达 20%，成为全球和国内市场份额最大的企业，是全球主流电解液厂商秀博瑞股 (soulbrain) 和锂电池厂商 LG、比亚迪的主要供应商。

多氟多称，本次获奖体现了公司的技术创新和研发能力，有助于进一步提升公司产品的品牌影响力。

### **永兴特钢打响今年碳酸锂第一枪 2018 年碳酸锂疯狂依旧**

1月9日，永兴特钢宣布子公司永兴新能源将与花桥矿业合资设立宜丰县花桥永拓矿业有限公司(简称“永拓矿业”)，注册资本为人民币4000万元。其中，永兴新能源以货币方式出资，出资比例为70%；花桥矿业以其合法持有的采矿许可权出资，出资比例为30%。

永兴特钢称，永拓矿业主要从事锂瓷石开采业务，为永兴新能源正在着手建设的锂电新能源材料项目提供原材料保障。

永兴特钢表示，本次合资公司的设立，为公司在锂电新能源材料的发展奠定了资源基础，有利于提升公司在锂电产业链上游锂资源的行业地位，同时，锁定了锂电新能源材料项目的资源成本，确保了公司锂电新能源材料板块的盈利水平。

### **坚瑞沃能子公司沃玛特获 11 亿元电池组总成采购订单**

1月9日，陕西坚瑞沃能股份有限公司发布公告称，全资子公司深圳市沃特玛电池有限公司于近日与湖北新楚风汽车股份有限公司就产品采购事宜签署了《采购合同》，采购的产品为8408组电池组总成，总金额为10.98亿人民币。

公告显示，新楚风汽车成立于2007年3月，注册资金4.6亿元，是一家集专用车、

新能源车、底盘和整车生产资质的厂家，目前主要以专用车底盘和新能源底盘及整车的研发、生产和销售服务为主。

坚瑞沃能表示，本次合同的签署将促进公司动力电池的销售，采购合同的实施在合同有效期内（自合同签订之日起至（2018年12月31日止）预计为公司带来10.98亿元的收入，有利于公司主营业务的发展。

### **松下拟在中国生产特斯拉车载电池**

据外媒报道，1月9日，松下津贺一宏社长接受媒体采访时表示，面向美国特斯拉纯电动车的电池将有可能在中国生产。在中国的主要松下车载电池生产基地大连工厂生产其他种类的电池。

据悉，特斯拉新款车型 Model 3 遭遇量产延迟问题。津贺一宏社长计划11日视察内华达州 Sparks 地区的超级电池工厂。他表示，“虽然会对业绩产生影响，不过2017财年将涵盖（下调的部分），按原定预期推进生产”。

### **受国际原材料价格制约 2020年锂电池1元/瓦时或成悬念**

**当前，我国新能源汽车补贴逐步退坡。对于新能源汽车企业来说，补贴退坡意味着新能源汽车对电池成本更加敏感。**

**事实上，在《汽车产业中长期发展规划》中明确提出，“到2020年，新能源汽车年产销达到200万辆，动力电池单体比能量达到300瓦时/公斤以上，力争实现350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。”**

**但就上述目标能否达到，近段时间业界引发了热议。中国汽车工程学会副秘书长闫建来指出，随着国际上锂矿石等原材料价格的疯狂上涨，动力电池成本下降有较大阻力，2020年成本降至1元/瓦时希望不大。**

### **日本研制成功新型电动汽车用全固态电池 资源丰富安全环保**

据日本最大的汽车信息网站“carview”报道，位于日本滋贺县大津市，从事特殊玻璃制造与销售的日本电气硝子公司在世界上首次采用钠系结晶化玻璃作为正极材料制造的全固态电池，在室温下成功运行。

据该公司介绍，该电池与传统电池相比，全固态电池的离子传导率约为2倍，输出能力为3倍以上，这在起步及加速等需要较多电力的场合能够发挥威力，而且具有寿命长、能够提高能源密度的特点，在电动汽车领域备受期待，今后的开发动向令人瞩目。

### **LG 化学为捷豹 I-Pace 提供电池组 1.5 小时内可充 80%电量**

据外媒报道，LG 化学将为捷豹路虎的首款纯电动车——I - Pace 提供电池组。据估计，该举措旨在推动 LG 化学在 2018 年的电动车电池业务。

据业内人士透露，LG 化学旗下位于波兰弗罗茨瓦夫 ( Wroclaw , Poland ) 的首家欧洲电池厂将从本月开始为捷豹的 I - Pace 跨界车制造车载电池组。

据了解，I - Pace 是捷豹的首款纯电动 SUV，续航里程数为 500 公里 ( 约合 311 英里 )，可在 4 秒内实现百公里加速。该款车型搭载的锂离子电池组由 LG 化学生产，可在 1 . 5 小时内恢复 80% 的电量，若使用快充设备，只需两小时就能充满电。

### **华友钴业拟成立两家合资企业 聚焦锂电新能源材料**

华友钴业 ( 603799 ) 1 月 10 日晚公告，公司拟与株式会社 POSCO ( 以下简称“POSCO” ) 合资设立浙江华友浦项新能源有限公司、浙江浦项华友新能源有限公司 ( 暂定名 )。

公告显示，浙江华友浦项新能源有限公司经营范围为锂电前驱体相关材料的研发、生产、销售。浙江浦项华友新能源有限公司经营范围为锂电相关前驱体、正极材料及其他材料的研发、生产、销售。

华友钴业表示，本次与 POSCO 合资设立公司，将有效整合公司以及 POSCO 在原

料、技术与市场渠道等方面的优势，有利于双方在锂电新能源材料产品研发、原材料供应、市场推广等方面展开全方位合作，共同打造具有国际竞争力的锂电新能源材料产业链。

### **沃特玛 210 亿新能源动力电池及整车项目入驻青海海东**

近日，青海海东工业园区管委会与沃特玛新能源汽车产业创新联盟在深圳沃特玛联盟总部，举行了新能源汽车产业项目投资合作框架协议签约仪式。

此次与沃特玛联盟签约的“新能源动力电池产业园”和“(整车)产业园”项目总投资约 210 亿元，计划用地 3500 亩，分三期建设。

据了解，中国沃特玛新能源汽车产业创新联盟是集锂资源、锂电池、正负极材料、隔膜、电解液、汽车核心零部件、储能、整车制造、科研应用等为一体的新能源汽车全产业链建设及运营平台，引领着新能源产业快速发展。

### **比亚迪或推小型电动车 计划 2018 年全部使用三元锂电池**

日前，记者从相关渠道获悉，比亚迪或推小型电动车，多款新能源微型车以及小型车 2018 将与我们见面，同时计划 2018 年全部使用三元锂电池。

根据比亚迪此前在新能源方面的规划，其将在 2018 年重点发展 10 万元以内的新能源市场，多款新能源微型车以及小型车将与我们见面。

此外，截止到 2018 年底，比亚迪电池的总产能将达到 16Gwh。其中 10Gwh 是磷酸铁锂电池，6Gwh 是三元锂电池。2018 年，比亚迪还将在青海扩建一个拥有 10Gwh 三元锂电池产能的电池工厂。

### **中汽协：2017 年 12 月新能源汽车销量 16.3 万辆，全年累计销售 77.7 万辆**

**1 月 11 日，中国汽车工业协会召开 2017 年度 12 月份汽车产销数据发布会。在新能源汽车部分，12 月份产销量分别为 14.9 万辆和 16.3 万辆，同比增长分别为 68.5%**

和 56.8% ;2017 年全年累计产销分别为 79.4 万辆和 77.7 万辆 ,同比增长分别为 53.8% 和 53.3%。

分析 12 月份新能源汽车的销售情况 , 新能源乘用车销量为 9.8 万辆 , 其中纯电动乘用车 8.2 万辆 ,插电式混合动力乘用车 1.6 万辆 ;新能源商用车的销量为 6.4 万辆 , 其中纯电动商用车 6.2 万辆 , 插电式混合动力商用车 0.3 万辆。2017 年全年新能源乘用车的累计销量为 57.8 万辆 , 新能源商用车的累计销量为 19.8 万辆。

### **科技部 : 韩国研发出新型钠离子电池材料**

1 月 12 日科技部网站发布消息 , 韩国科学技术研究院(KIST ) 称该院能源融合研究组成功开发出以新型纳米复合体(氟化锡 SnF<sub>2</sub>)和碳素为基础的钠离子电池用负极材料。

研究发现 , 与没有进行复合化的 SnF<sub>2</sub> 电极容量(323mAh/g)相比 , 新开发的纳米复合体负极材料(SnF<sub>2</sub>/C)的容量提高了约两倍以上 , 达到了 563mAh/g。此外 , 在电池寿命上测试方面 , 没有复合化的 SnF<sub>2</sub> 电极在反复充放电 50 次后 , 其容量下降到 49mAh/g , 而纳米复合体电极在同样次数的充放电后 , 其容量仍能达到 337mAh/g , 耐用性更强。

研究组负责人表示 , 此次研究成果将进一步提升钠离子电池的性能 , 未来将推动钠离子电池应用于储能系统。

### **智慧能源拟与南氏锂电新材料等合作 快速切入锂电资源行业**

1 月 12 日 , 远东智慧能源股份有限公司 ( 智慧能源 ) 宣称 , 为进一步加强公司在锂电行业布局 , 打通锂电新能源生态产业链 , 拟与南氏实业、南氏锂电新材料进行合作 , 快速切入锂电资源行业。

此次合作中 , 智慧能源与相关方签署了三项增资协议 , 累计出资额 2 . 4 亿元。

资料显示 , 南氏锂电新材料主营锂矿石综合开发利用提取碳酸锂、氢氧化锂及其钕、

铯、钾等高附加值产品的研究、生产和销售等。

智慧能源表示，本次与南氏实业、南氏锂电新材料进行合作，将进一步加强对锂电池上游原材料的战略合作，满足公司对锂资源、技术和成本领先的需求，加强公司在锂电行业的综合竞争力。

## 十五、动力电池行业一周盘点 ( 1.8 )

来源：动力电池网 时间：2018-01-08

上周，为布局锂电池产业，四川金顶增资海盈新能源；雄韬股份投资 3.17 亿元与海外公司签 48V 锂电池重大订单；东风力神年产 30 亿瓦时锂离子动力电池生产基地落户十堰经开区；川化股份终于迈出了转型新能源的第一步，加快动力电池全产业链布局；特斯拉觉得在澳洲建一个电池厂还不够爽，或要再建一个……下面是详细内容。

### 四川金顶增资海盈新能源 布局锂电池产业

四川金顶(600678)1月2日晚间公告称，公司全资子公司深圳银泰拟对海盈新能源进行增资，增资金额 2000 万元。增资完成后，深圳银泰持有海盈新能源 28.57%股份。

资料显示，海盈新能源成立于 2017 年 10 月 26 日，注册资本 5000 万元。海盈新能源主要从事新能源汽车及零部件、新能源汽车动力电池、电机及控制系统、新能源汽车充电设备的技术开发、销售、租赁、维修及技术服务等业务。在深圳银泰增资前，海盈新能源由海盈科技持股 100%。

四川金顶表示，此次投资是公司基于对新能源项目市场良好发展前景的认同以及公司自身对于拓展新业务类型，完善产业布局的需要。

### 猛狮科技 20 亿新建年产 5GWh 锂电池项目

猛狮科技近日披露，拟在湖北宜城市增加投资建设年产 5GWh 锂电池生产项目，新增投资 20 亿元。加上此前的一期项目，两期合计投资共 50 亿元，生产规模相加合计为 10GWh。猛狮科技预计，到 2022 年，两期项目合计销售收入将达 90 亿元。

猛狮科技表示，NCA 作为新型、高性能的三元正极材料，是锂电池的关键原材料之一，广泛应用于新能源汽车和储能电站等领域，公司向锂电池产业链上游延伸，有利

于完善公司新能源产业布局，降低锂电池产品成本，提高锂电池市场竞争力，预计将对公司未来业绩产生积极影响。

### **大东南或易主 江苏百能新能源汽车拟接盘**

停牌半个月的大东南1月2日公告称，公司控股股东大东南集团正与江苏百能新能源汽车有限公司（下称“江苏百能”）商谈股权转让事宜，如协议签署并最终完成转让，公司控制权将发生变更。

在此次商谈股权转让前，大东南曾于2017年12月14日和江苏百能签订框架合作协议，约定大东南将下属全资子公司生产的锂离子电池供货给江苏百能；同时，双方将在新能源储能领域技术研发、新产品生产线建设及现有产品线产能扩张与并购等方面开展合作。

大东南表示，江苏百能目前在国内拥有近500家经销商服务网点，2017年产能1万台，实际销售9200台，完成产值2亿元。

### **亿纬锂能拟以7359万元收购金能电池100%股权**

据了解，亿纬锂能董事会审议通过《关于收购金能公司100%股权的议案》，同意公司以7359万元收购惠州金能电池有限公司100%的股权。

公开资料显示，惠州TCL金能电池有限公司成立于1999年1月，是TCL部品产业集团泰科立集团的下属全资子公司，主要核心业务是聚合物锂离子电池的研发、制造和销售。

亿纬锂能表示，本次收购完成，有利于公司扩大生产能力、提高交付能力，并且在研发和供应链产生较强的协同效果，整体降低公司和金能公司的运营成本，实现公司和金能公司的双赢。

### **总额3.17亿元 雄韬股份与海外公司签48V锂电池重大订单**

雄韬股份1月3日晚间公告，公司近日与海外公司 RELIANCE JIO INFOCOMM LIMITED 签订了 48 V 100AH LR 19 英寸锂离子电池组采购订单，订单总金额为 48,400,000 美元，合计人民币 317,073,240 元。

据悉，雄韬股份是全球最大的智慧储能解决方案服务企业之一，在燃料电池领域占领导性地位，在氢能产业链上已完成制氢、膜电极、燃料电池电堆、燃料电池发动机系统、整车运营等关键环节的卡位布局。

公司表示，上述订单为公司 2018 年带来稳定的业务收益，保障公司现有合格供应商资格得以维持的同时，提高了公司在海外的综合竞争力。

### **东风力神年产 30 亿瓦时锂离子动力电池生产基地落户十堰经开区**

1月3日，天津力神电池股份有限公司（以下简称“力神电池”）与东风实业有限公司（以下简称“东风实业”）签订了《东风力神动力电池系统项目协议》。根据协议，双方共同出资组建东风力神动力电池系统有限公司，项目落户湖北十堰经济技术开发区，规划产能为动力电池系统 30 亿瓦时/年，主要为东风集团旗下新能源汽车提供动力电池系统。

力神电池表示，此项目为中电力神围绕动力电池板块进行重点布局的重要举措，旨在纵向拉伸产业链，充分发挥上下游企业强强联合协同效应，推动我国新能源产业的发展。力神电池将充分利用现有资源和自身优势，与东风携手抢占新能源汽车产业发展的行业制高点，共同推动汽车行业转型升级。

### **特斯拉欲在澳再造电池厂**

据外媒报道，特斯拉位于南澳大利亚州的 Powerpack 系统项目在媒体中获得了广泛的关注。埃隆马斯克曾许诺，将花 100 天时间在南澳大利亚州建成一个锂离子发电

厂，否则免费供其使用。事实证明马斯克将这一承诺变成了现实，并且该发电厂已成为全球最强大的电池系统。

而据《澳洲金融报》1月4日报道，特斯拉被选中在西部的维多利亚州建造一个20MW电池系统以支持其204MW风力发电场，该风力发电场位于Bulgana绿色能源中心。该项目由Nectar Farms facility及州政府共同支持建造。而且该项目的建造时间有18个月，较之前的Powerpack系统项目相比，时间要宽裕很多。

### **银禧科技 100 万美元在刚果（金）成立子公司拓展钴资源业务**

1月4日晚间，广东银禧科技股份有限公司发布消息，子公司近日斥资100万美元在刚果（金）设立子公司，以拓展展钴资源业务。

银禧科技表示，此次投资全部为银禧科技（香港）有限公司的自有货币资金。全资子公司银禧科技（香港）有限公司（银禧香港）为了在民主刚果共和国拓展钴资源业务，在刚果金卢阿拉巴省克鲁维奇市设立子公司银禧科技（刚果）钴业股份有限公司（简称“银禧刚果钴业”）。

### **川化股份参与设立能投新源 加快动力电池全产业链布局**

1月4日，川化股份有限公司对成都川能新源股权投资基金管理有限公司（简称“川能基金公司”）进行股权投资，以0元价格受让四川能投资本控股有限公司持有的川能基金公司30%的股权，标的股权对应认缴出资额900万元。

据了解，川能基金公司拟在完成私募基金管理人登记备案后发起设立并购基金，川能基金公司为并购基金的普通合伙人、执行事务合伙人及基金管理人，该并购基金总规模预计40亿元，主要投资领域为锂产业，包括但不限于锂矿资源、锂盐生产等。

川化股份表示,根据公司经营计划,公司将以锂离子动力电池材料为切入,打通从锂矿—碳酸锂/氢氧化锂—电池材料—系统集成的锂离子动力电池全产业链,构建差异化的商业模式,打造成为国内领先的锂离子动力电池产业链整合者和综合服务供应商。

### **第十六张牌照来了! 发改委重启资质审批 昌河铃木新建项目获批**

1月4日,从全国投资项目在线审核监管平台获悉,江西昌河铃木汽车有限责任公司的新建纯电动乘用车生产企业(含现有汽车企业跨类生产纯电动乘用车)项目获得发改委审批通过。

昌河铃木成为第16家获得发改委核准项目的企业,这也是暂停审批7个月后,再次开启了新能源车企资质申报的入口。

在此之前,发改委已正式发文核准的有15家新能源企业,包括北汽新能源、长江汽车、前途汽车、奇瑞新能源、江苏敏安、万向集团、江铃新能源、重庆金康、国能新能源、云度新能源、知豆、速达、合众、陆地方舟、江淮大众,累计纯电动乘用车年产能达91万辆。已经进入工信部公告的有五家,分别是北汽新能源、云度新能源、江铃新能源、知豆、长江汽车。

### **中国铁塔公司等17家企业签订动力蓄电池回收利用合作协议**

1月4日,中国铁塔公司在北京与长安汽车、比亚迪、银隆新能源、沃特玛、国轩高科、桑顿新能源等16家企业,举行了新能源汽车动力蓄电池回收利用战略合作伙伴协议签约仪式,积极加强与汽车制造、电池生产、公交运输、回收利用等行业骨干企业合作,有效推动产业链上下游一体化合作,加强协同创新,共谋发展。工业和信息化部节能与综合利用司高云虎司长出席了签约仪式。

据了解,中国铁塔公司自2015年开始,在黑龙江、天津等9省市建设了57个退役电池梯次利用试验站点,对废旧动力蓄电池梯次利用进行了积极有益的探索,目前试

点范围已扩大到 12 省市，已建设了 3000 多个试验站点，涵盖备电、削峰填谷、微电网等各种使用工况。

### **妙盛动力获力帆股份子公司 8 亿元动力电池采购订单**

1 月 4 日，妙盛动力科技有限公司(下称“妙盛动力”)与力帆股份(601777)旗下子公司重庆无线绿洲通信技术有限公司(下称“无线绿洲”)签订电池供货协议，妙盛动力将为无线绿洲提供高能量密度、高安全的锂离子动力电池，订单总额约 8 亿元。

据了解，妙盛动力此次供货的产品是该公司自主研发的高性能动力电池，其最大特点是电池单体能量密度高达 250Wh/kg(瓦时/千克)。

妙盛动力发言人白经春表示，近年来公司与力帆集团保持了长期、友好的合作关系，此次再次与其签订长期电池供货协议，公司将充分发挥双方在新能源汽车领域的合作优势，共同促进新能源产业的蓬勃发展。

### **赣锋锂业增资 2.77 亿元 加码年产 6 亿 Wh 动力电池项目**

1 月 6 日，赣锋锂业(002460)发布公告称，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(下称“赣锋电池”)增资，用于年产 6 亿瓦时高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。本次增资完成后，赣锋锂业仍持有赣锋电池 100% 股权。根据公告显示，赣锋电池 2017 年 1-9 月营业收入 6548.56 万元，净利润亏损 703.87 万元(未经审计)；2016 年营业收入 7344.98 万元，净利润亏损 111.2 万元。截至 2017 年 9 月 30 日，赣锋电池资产负债率为 65.67%。

赣锋锂业称，本次增资目的是为了保障募集资金项目顺利实施、提高募集资金使用效率、促进公司长期健康发展、增加全资子公司的资本实力和业务发展能力。