



关于动力电池产能的几个问题

董扬

2023年以来，我国新能源汽车和动力电池依然发展良好。但由于基数变大，新能源汽车增长速度已由2022年的90%以上，降至2023年10月的30%左右，动力电池产能利用率也比去年有明显下降。因此媒体和业内专家普遍对于动力电池会不会产能过剩有担心。

第一，目前产能没有失控。根据中国汽车动力电池产业创新联盟统计，截止2022年年底，我国动力电池产能为1260Gwh，截至2023年6月底，我国动力电池产能为1860Gwh。2022我国动力电池产能利用率为51.6%，2023有可能降至41%。有媒体报道我国动力电池产能为3000Gwh以上，应该是按网上宣传口径统计的，并不是真实产能。考虑到储能电池和出口电池增长速度大于新能源汽车增长速度，可以较快消化动力电池产能；再考虑到几年内动力电池工艺路线不会有大的变化，已建产能不会形成浪费，所以可以说目前产能并没有失控。

第二，动力电池不是最终产品，产能利用率较低是产业一般规律。由于目前动力电池产品尺寸规格型号较多，一条动力电池生产线一般只能对应一种新能源汽车产品。而整车和动力电池需要1.5~2年的时间开展匹配认证实验，匹配完成后整车厂会要求动力电池生产工艺稳定，材料采购也不得随意变化。整车型号与动力电池产线是相对固定的对应关系。建成的头两年，对应的新能源

汽车型号销量在爬坡，该动力电池产线利用率只能处于低位；而后几年新能源汽车销售高峰过去，虽然产量下降，但动力电池产线仍需保留产能，产能利用率也是比较低的。所以动力电池综合产能利用率在50~60%，是比较理想的状况。明显低于一般最终产品产能利用率的70~80%。我国2022动力电池产能利用率51.6%，是正常状况，水平最高的宁德时代电池还供不应求。

第三，控制动力电池产能增长过快，建议优先采取限制地方政府过度补贴的方法。当前我国动力电池产能增长较快的最主要因素，是地方政府给予高额补贴。去掉这个不正常因素，动力电池产能扩张速度会明显下降。对此也有以下三点需要把握：一是对于动力电池建设给予政府补贴，是世界通行的做法。美国和欧盟都对动力电池产能的建设有较高的补贴。同样的情况还见之于半导体芯片的产能建设。二是我国地方政府过去几年对于动力电池产能建设的高额补贴，对于我国动力电池产业的高速发展，起到了重要的推动作用。不宜全盘否定并追责。三是我国动力电池产业已经发展壮大，并且有产能过剩的可能，现在需要严格控制地方政府的高额补贴行为。

我国新能源汽车和动力电池产业发展良好，并且取得阶段性优势。但我们对于有优势的产业如何发展，还缺乏管理经验，需要认真实践和探索。

作者简介

董扬，1977年考入清华大学汽车工程系，1984年研究生毕业。现任中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长。