

## 吴志新：“三少三多”促产业健康发展

作者：《中国汽车报》万仁美

近年来，我国动力电池取得了长足发展，随着全球汽车企业战略转型到来，电动汽车也被各大车企高度重视，这对我国电动汽车产业既是机遇也是挑战，也为我国动力电池产业开启了发展提升的机遇大门。不过，如何在新一轮竞争中占据有利地位，诞生更多的优势集团企业，突破产业链核心薄弱环节，实现跨越式的提质突破？7月19日，在中国新能源汽车动力电池产业发展报告（2018）发布暨产业发展研讨会上，中国汽车技术研究中心有限公司副总经理吴志新提出了三点建议。

### ■少一些夸张多一些务实

在吴志新看来，目前我国如火如荼发展着的动力电池产业仍有不少问题，他说，近年来，虽然国家宏观政策对动力电池的能量密度发展有一定的导向，但行业出现了过于强调单一能量密度指标的不正确倾向，有些企业甚至以此为噱头进行融资宣传。殊不知，新能源汽车对动力电池性能的需求是综合性的，它涵盖了安全性、循环寿命与日历寿命、能量密度、倍率充放电能力、耐受振动与高低温环境的适应性、产品批量生产一致性以及成本，真正的制高点不仅仅是能量密度一个点，而是上述多项指标综合优化组合所构成的高地。“我们的科技人员、工程师，需要少一些浮夸，多一些务实，耐得住寂寞，从基础做起，不放过任何细节，埋头苦干，掌握核心关键技术，才有可能在未来的激烈竞争中，立于不败之地；我们的企业应该勇于舍弃短期效益，少一些恶性价格战，登高望远投资未来，研发新产品，俯下身去关注细节，完善每一个成熟产品。只有这样，才能够在即将到来的产业重构、大浪淘沙的时代大潮中，成为闪亮的金子。”吴志新说。

### ■少一些内斗多一些合作

目前，市场开放是大势所趋，动力电池产业的市场竞争必然是国际化的。面对具有领先技术实力和产业实力的跨国集团，与强者狭路相逢，我们的产业准备好了吗？留给我们苦练内功的时间还有多久？“至少应该清楚在这不长的时间

内，我们应该做些什么、能够做些什么。依我之见，除了前述的科技创新外，我们的动力电池产业至少还应该尽快开展并完成几项工作。”吴志新说。

第一，领跑企业应该尽快完成产业链的纵向整合，掌控上游稀缺资源，与关键零部件供应商建立战略联盟，掌控优势资源；与下游 PACK 企业、新能源整车企业建立同舟共济、牢固的合作关系；率领上游企业主动与下游一个或多个整车企业，建成庞大的产业集群，相互促进，共同提高。

第二，领跑企业应加快完成强强联合、强弱联合的横向整合。目前为止，我国为新能源汽车配套的动力电池企业，大大小小、林林总总仍有近 100 家，领跑企业各有所长，规模较大，而众多小企业也有自己的用户，数量之多、分布之广，世所罕见。可以预见，在不久的将来，能够存活的企业（或企业集团）数量必然有限，优势企业之间的强强联合可实现优势互补，再与占据地利优势的具有特色的小企业进行整合，可迅速实现全国布局，同时也会避免在产业激烈的竞争中，大批小企业破产、转产，造成行业的产能浪费和投资浪费。

第三，尽快实现整车与动力电池纵向技术链融合。新能源汽车的整车构成、使用环境与传统汽车有很大差别，整车的设计必须围绕动力电池系统为核心展开。因此，贯通、融合动力电池与整车的技术链尤为重要。只有将驱动系统、动力电池系统与整车设计布局综合进行全面的安全、性能、寿命、环境适应性等整体优化设计，才能够开发出适应市场需求、具有市场竞争力的整车产品。

## ■少一些争抢多一些协作

多年发展下来，新能源汽车电池退役问题也已摆在了眼前。吴志新强调，动力电池的梯次利用和报废回收，对新能源汽车、动力电池产业的健康可持续发展非常重要。“尽快完成新能源汽车与各类梯次利用储能装备电池模块标准规格的统一，是实现退役电池梯次利用的关键所在。”吴志新说，在产业形成之初，相关行业之间若能够明确定位，少一些争抢，多一些协作，对新能源汽车、车用动力电池、下游梯次利用行业等是多赢的利好，也是实现资源的有效利用、有效保护脆弱的自然环境的重要举措。“这需要国家强有力的政策、法规的引导，更需要企业担负社会责任，主动协作，共同努力，尽快构建完整的产业体系。”吴志新强调。