

# AERTO艾亚特蓄电池AERTO-250BT 12V250AH电梯门禁应急照明UPS储能电瓶

产品名称	AERTO艾亚特蓄电池AERTO-250BT 12V250AH电梯门禁应急照明UPS储能电瓶
公司名称	北京盛达绿能科技有限公司
价格	.00/件
规格参数	
公司地址	北京市平谷区滨河街道南小区甲4号303室-20227(集群注册) (注册地址)
联系电话	17812762067 17812762067

## 产品详情

AERTO艾亚特蓄电池AERTO-250BT 12V250AH电梯门禁应急照明UPS储能电瓶

AERTO????1.????: 10-100W??,??

2.3-5KW??????????3.????????????????????????????????4.????????????????/????????????/????????????????????/????????  
????????????????5.??/????????????????????????????????????/??/????????????????????????????????GPS????6.????????????  
??/????????????7.??  
????????????8.??????10KW-50MW????????????????????????????????????9.????????????????????????????????????  
?????.

??????

??25%????????????????????

?????

??  
?????????????

AERTO艾亚特蓄电池AERTO-250BT 12V250AH电梯门禁应急照明UPS储能电瓶

随着全球汽车行业加快电动化转型，动力电池市场需求暴涨，企业纷纷扩产、加快自建电池厂，行业竞争将更加激烈。近，上汽集团推出车电分离的“电池银行”，广汽集团发布动力电池技术战略“中子星战略”，宝马和福特也将扩大对固态电池投资，还有蔚来要推出磷酸铁锂电池包，各个车企在相继涉足动力电池的同时，宁德时代、中航锂电等头部动力电池企业也在纷纷扩产，甚至投资达百亿级。

“原材料上涨成本上升、担心电池供应短缺、不希望过于依赖当前的电池供应商……”这些都成为车企自建电池厂的原因之一。不仅如此，车企还通过合资、入股并购以及找二线电池厂家等多种方式，以降低电池供应的风险。

中国汽车动力电池产业创新联盟预计，2021年我国新能源汽车产量将达224.6万辆，同比增长75.3%，全年动力电池装车需求将达115GWh，同比增长约80.8%。“十四五”期间，我国动力电池需求将较当前翻两番以上。近5年全球60%的动力电池技术创新在中国，包括材料、电芯、系统、装备等环节。今后一段时间内，全球超60%的动力电池产能建设在中国，我国将成为全球大的动力电池生产国。

在行业集中度已越发高企的当下，车企纷纷上马动力电池，能否打破当前的竞争格局？动力电池未来技术竞争的焦点是什么？如何完善动力电池产业链的发展？

### 多方出击，车企不想“卡脖子”

近年来，整车厂商进军动力电池行业的趋势越来越明显，这也带动新能源汽车产业的新变局。如上述提到的福特汽车，近就宣布成立一个全新的全球电池创新中心Ford Ion Park，以加速动力电池组和电池单体技术的研发，以及未来的动力电池制造。而上汽集团也称将很快推出车电分离的“电池银行”，并在今年底或明年初推统一规格的电池包，覆盖车型达11款车型，可支持磷酸铁锂、三元锂电、高镍电池，甚至固态电池电芯。

大众集团日前更是表示，今年将销售100万辆电动汽车，并计划晚在2025年成为全球电动汽车市场。而大众集团在中国建立的企业布局先进动力电池产能，也是保障其动力电池供应的必然步骤。

在汽车产业“新四化”的发展进程中，电动化的重要性毋庸置疑，是自建电池厂还是采购电池，关乎着车企未来是否能够掌握电池的话语权。目前，行业内很多整车厂都有自己的电池研发中心，它们向电池供应商采购电芯，但是PACK电池包自己生产。

而随着新能源汽车产销规模的扩大，车企亲自下场“做电池”也是渐行渐近。一方面，现在新能源汽车销量还不足燃油汽车的5%，而传统燃油汽车企业也才刚刚开始发力，新能源汽车市场未来增长空间巨大，远没有到充分竞争的阶段，一定不会只有现在这几家动力电池企业，新兴动力电池企业会涌现出来。另一方面，是改变传统车企与动力电池企业的电池供需关系，过去两三年里，奥迪e-tron、捷豹i-PACE、奔驰EQC等国外品牌的电动车均因电池供应问题而推迟上市，国内也有吉利几何、蔚来、小鹏汽车等陷入电池短缺的窘境，这种被电池“卡脖子”的状况倒逼整车厂走上自建电池厂的道路。

国家电动乘用车技术创新联盟技术委员会主任、国家新能源汽车创新工程专家组组长王秉刚在接受媒体采访时表示：“主机厂要不要建电池厂，取决于它的需求量，只有电池需求量足够大的时候才会考虑独立建设电池厂，并且还要能够保持连续的技术进步。就像现在我们看到很多乘用车公司都是自己做发动机一样。”他同时提到，但是客车、商用车自己做发动机的就比较少，因为整车产量不够，做发动机就不合适。

而除了稳固供货的考虑，降低生产成本也是一个重要的目的。有数据显示，电池成本约占电动车总成本的30% - 40%，而车企采购电芯后自行生产电池包，要比直接采购电池包更有成本优势。尽管近期宁德时代辟谣了磷酸铁锂电池价格将提高10%的消息，但随着原材料价格的上涨，电池成本大增也是大概率事件。

事实上，为了解决动力电池缺货以及成本的问题，有实力的车企不仅下决心自建电池厂，也已经开始通

过自行投资、并购等模式下厂制造动力电池，像特斯拉、宝马、大众等企业甚至都已参与到上游锂资源的卡位战中。目前，上汽、广汽、长安、吉利等多家车企与宁德时代达成了合资合作关系，而长安、丰田则与比亚迪达成了合资合作关系。跨国车企也是毫不示弱，谋求深度绑定，比如大众中国入股国轩高科成为大股东，而奔驰也宣布入股孚能科技并获得3%的股权，本田出资37亿元参与宁德时代定增，获得1%的认购股权。

一些车企在与宁德时代合作的同时，也在开拓与二线电池厂家的合作可能。比如广汽埃安主力车型的电芯供应商已逐渐从宁德时代更换到中航锂电，亿纬锂能的方形三元电池也获得了华晨宝马的定点项目，特斯拉国产Model Y则将LG定为电池供应商。“竞争一般会让价格下降，也能够降低供应链的风险，不过于依赖某一家上游公司。寻找多家供应商，是汽车零部件采购的常用方法。”有汽车行业人士表示。

在宁德时代的崛起中，车企扮演的角色至关重要。但从近期的种种现象来看，曾经紧密依靠宁德时代的车企们，正在试图避开这一行业巨头。这些车企想要摆脱受制于人的局面，自然有话语权、定价权的争夺，也有对产能的担忧。但反过来看，这些大规模自建电池厂的车企，AERTO艾亚特蓄电池AERTO-250BT 12V250AH电梯门禁应急照明UPS储能电瓶如果未来其电动车销量不达预期，那么现在大量的电池产能投入或许将变成巨大的负担。