



新能源行业周报

—— 碳酸锂价格上涨空间有限，矿企加码布局正极材料

- 市场回顾
- 机构分析
- 行业动态
- 企业跟踪
- 高新技术

1、 市场回顾

近期碳酸锂总体需求较好，价格保持稳定，工业级碳酸锂小涨。根据市场人士反映，受益于锰酸锂和磷酸铁锂市场增长，对碳酸锂的需求增长。但考虑到补贴退坡带来的对下游企业的资金压力，传导至对上游原料成本的控制，预计碳酸锂价格上涨空间有限，五月价格将继续持稳。

2019年以来，已有多家矿企加码布局正极材料，加快新能源锂电材料产业链一体化布局：3月11日，天齐锂业发布对外投资公告，公司拟以人民币8.82元/股的价格，出资人民币4,992.45万元对厦钨新能源进行增资入股，增资完成后公司持有其3%的股权。同日，盛屯矿业公告称，公司以价格为8.82元/股入股，拟向厦钨新能源增资金额为人民币49,924,516.32元，增资后持有其3%股权。4月19



日晚间，华友钴业发布公告称，公司拟购买巴莫科技 100%股权及华友衢州 15.68% 股权。

矿企加码布局正极材料，在原材料价格波动较大、供应不稳定、竞争压力加大的当下，更有利于企业资源保障能力与盈利能力的提升。

汽车方面：5月8日，财政部、工信部等4部门联合发布《关于支持新能源公交车推广应用的通知》，明确中央财政支持新能源公交车推广使用政策有关事项，以促进公共交通领域消费，推动公交行业转型升级，加快公交车新能源化。

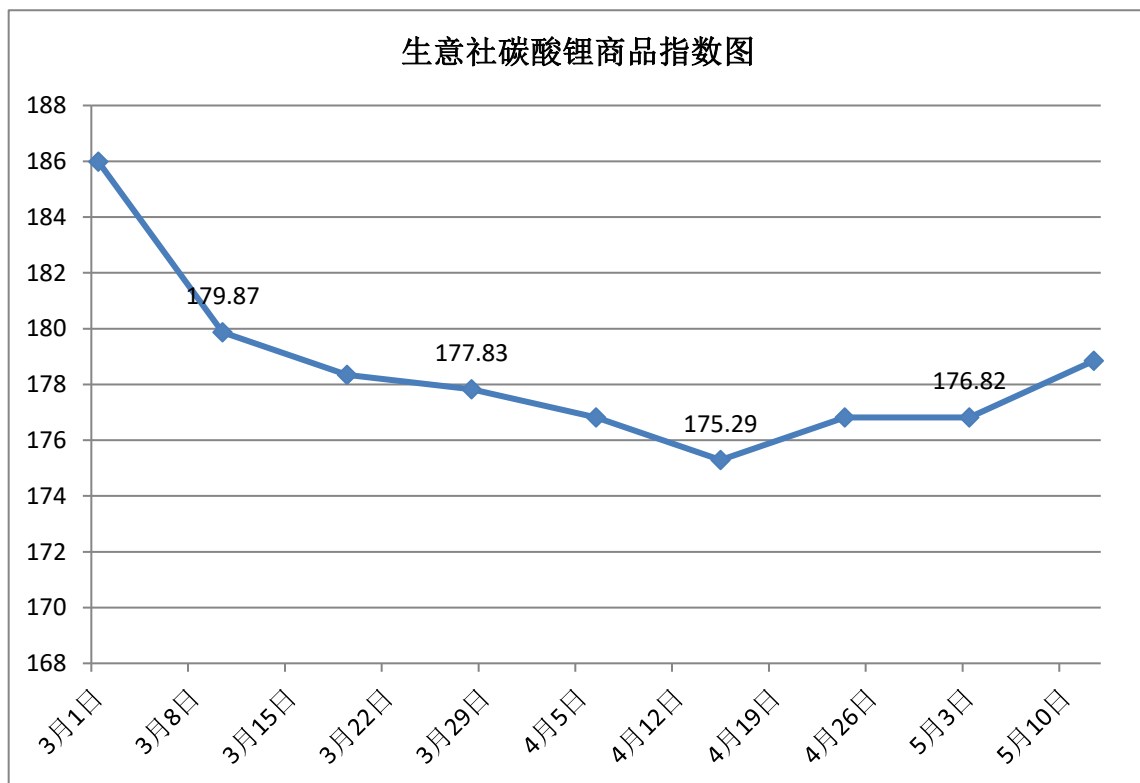
加大新能源公交推广力度，地方补贴和运营补贴双管齐下根据通知，在普遍取消地方购置补贴的情况下，地方可继续对购置新能源公交车给予补贴支持。中央财政已经安排的2019年及以前年度燃油补贴结余资金，地方可收回统筹用于新能源公交车运营。有关部门将研究完善新能源公交车运营补贴政策，从2020年开始，采取“以奖代补”方式重点支持新能源公交车运营。赛迪顾问数据显示2017年全国新能源公交车总体保有量替换率已达35.9%，后续地方政府将在本次通知指导下明确新能源公交车替代目标和时间表，购置补贴和运营补贴双管齐下，今明两年新能源公交车若保持每年10万辆的增长，则2020年新能源公交渗透率可能达到80%。



● 生意社碳酸锂商品指数

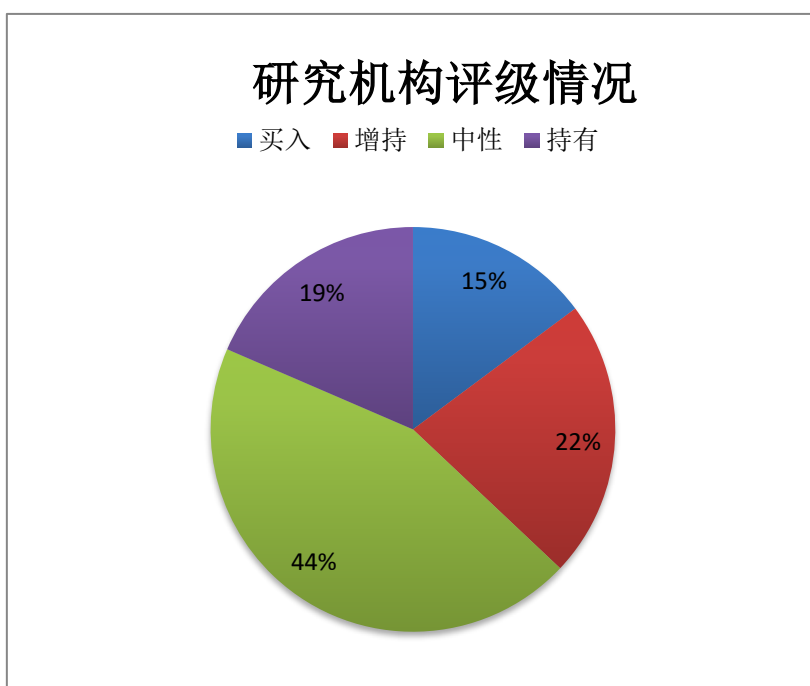
日期	3-1	3-10	3-19	3-28	4-6	4-15	4-24	5-3	5-12
商品指数	185.99	179.87	178.34	177.83	176.82	175.29	176.82	176.82	178.85

生意社碳酸锂商品指数图：





机构分析



上一周期（5月6日-5月10日），共有10家证券研究机构共发布新能源概念相关研报29份，其中27份研报对新能源相关公司给出了评级，其中买入评级4个，增持评级6个，中性评级12个，持有评级5个，整体评级偏向正向，说明对新能源相关概念公司及市场仍旧持看好态度。



行业动态

【新国标下，一大波电动自行车配套电池企业迎来新机遇】

新国标中明确规定整车重量不得超过 55Kg，且蓄电池标称电压不能高于 48V。对于目前电动自行车普遍采用的 48V20Ah 蓄电池来说，就要求电池更加轻量化。锂电池相对铅酸蓄电池，能量密度更高，在同等续航里程下，占用体积更小、质量更轻。小刀电动、爱玛、雅迪、新日等众多电动自行车品牌纷纷推出旗下锂电自行车产品。电动自行车锂电化给更多电池企业提供了新的发展机会。

【欧美动力电池欲实现赶超？是大有作为还是有心无力？】

据德国之声电台网站报道，德国和法国正在推进两国在欧洲的电池生产计划。5月2日，德国经济和能源部长阿尔特迈尔和法国经济部长勒梅尔在巴黎宣布，欧宝母公司 PSA 和法国电池制造商 SAFT 已响应该倡议。据勒梅尔透露，近期欧盟委员会已经同意，为欧洲的电池生产计划提供高达 12 亿欧元的公共资金。

【法德成立电池制造商联盟 减少对亚洲供应商依赖】

据外媒报道，一名德国官员 4 月 29 日表示，法国和德国请求欧洲委员会批准向其跨国电池联盟提供国家补贴。该联盟包括汽车制造商标致雪铁龙 (PSA) 集团及其旗下的德国部门欧宝汽车，以及法国电池制造商萨福得 (Saft)。法德两国已总计经拨款 19 亿美元支持公司联盟，从而减少欧洲汽车制造商对亚洲供应商的依赖，并保护因减少内燃机的使用而对就业造成的影响。

【电化学储能技术对决：谁将抢占 C 位？】

根据中关村储能产业技术联盟 (CNESA) 项目库的不完全统计，截至 2018 年 12 月底，全球已投运储能项目的累计装机规模为 180.9GW，同比增长 3%，其中，电化学储能累计装机规模为 6.5GW，同比增长 121%。电化学储能累计装机量中，锂离子电池占比 86%、钠硫电池占比 6%、铅蓄电池占比 6%、液流电池占比 1%、超级电容占比 0.1%、其它电池占比 0.5%。

【2023 年全球电池储能市场将增至 131 亿美元】

全球电池储能市场预计到 2023 年将增长到 131.3 亿美元，全球知名的研究机构 GlobalData 在其最新的研究报告中透露，亚太地区 (APAC)，欧洲、中东和非洲 (EMEA) 将成为预测期间电池储能系统的主要市场。由于各国正在增加投资以改善其电网基础设施和市场结构以吸引外国投资，亚太地区将继续成为全球最大的区域市场，到 2023 年其市场规模有望达到 60.5 亿美元；在技术方面，锂离子电池将继续成为市场部署的首选技术。



【报废机动车回收管理办发布，多家企业已展开布局】

5 月 6 日，中国政府网正式公布《报废机动车回收管理办法》，自 6 月 1 日起施行。《办法》明确，国家对报废机动车回收企业实行资质认定制度，未经资质认定，任何单位或者个人不得从事报废机动车回收活动。报废汽车回收是汽车流通的最后环节。目前，我国汽车保有量是 2.4 亿辆，按照国际 4%至 6%的报废比例平均水平，未来汽车报废规模巨大。

【储能行业技术多样 但电池安全是众心所向】

在全世界储能建设的热潮下，美国各地的公用事业公司也越来越多地转向储能。储能技术至关重要，因为它将风能和太阳能等非可调度能源产生的电力转化为可调度能源，从而提高了电网的可靠性，并帮助整合更多的可再生能源。

【纯电动车真实市场需求究竟在哪？】

随着多起安全事故的发生，电动汽车未来是否还会坚持以能量密度和长续航为第一考量因素仍是未知数。但话又说回来，如果不以长续航作为最重要的考虑因素，那么纯电动车的真实市场需求究竟在哪？关于近期几起电动汽车起火事件频繁进入消费者视野，电动汽车行业开始由“里程焦虑”转入“安全焦虑”。对于这种情况业内人士普遍认为，因政策补贴因素盲目追求电池的高能量密度是目前电动汽车暴露安全问题的最大隐患。

【钴价阴跌不止 工碳上涨带动电碳反弹】

本周外媒钴价持稳，国内投机市场仍持续滑落，也只低价吸引个别下游现货需求跟进，而国内主流品牌生产商报价持坚，在受到低价冲击后，交易确实无力。节后进口赞钴已入市销售，而价格因签约期价格持高导致成本不低，报价仍高高在上，实际成交非常低迷。SMM 电解钴价格为 26 — 27.5 万元 / 吨，均价较节前下跌 0.3 万元 / 吨。

【最新解读——“贸易战”升级对新能源行业的影响】

美国贸易代表处 (USTR) 宣布，5 月 10 日凌晨 00:01 (北京时间中午 12:01) 起，对华 2,000 亿美元商品关税由 10%上调至 25%。商务部新闻办公室随后发布消息称：“美方已将 2000 亿美元中国输美商品的关税从 10%上调至 25%，中方对此深表遗憾，将不得不采取必要反制措施。第十一轮中美经贸高级别磋商正在进行中，希望美方与中方相向而行、共同努力，通过合作和协商办法解决存在的问题。”

【美国提出电池金属供应安全法案 钴锂镍和石墨被列为关键矿产】

据 Mining.com 网站报道，以丽莎·穆考斯基 (Lisa Murkowski) 为首的共和党参议员联合民主党共同提出了一项减少对外依赖、提高矿产资源和供应链安全的法案。美国新的矿产资源安全法 (American Minerals Security Act) 将锂、石墨、钴和镍列为对汽车和能源行业所需要的“关键矿产” (critical minerals)。



企业跟踪

【1400万辆车将配备其动力总成，博世财报有何启发？】

博世集团 2018 年财年的业绩显示其销售额继续保持历史高位，增长至 785 亿欧元。尽管在电气化和自动化交通领域进行大量前期投资，博世集团 2018 年息税前利润率仍实现增长，从去年的 6.8% 增至 7.0%，息税前利润达到 55 亿欧元。博世预计，2019 年全球经济发展将持续低迷，增速仅约 2.3%。贸易争端、欧洲国家债务水平居高不下、以及汽车产量下滑等诸多因素使全球经济下行压力增大。

【松下利润或 8 年来首降 只为欲摆脱对特斯拉依赖】

此次松下预计今年营业利润将出现 8 年来首次下降，正是其在本国和中国的产能扩增所致。据电池中国网了解，今年初，丰田汽车宣布，将与松下集团计划在 2020 年之前成立一家电池制造合资企业，两家公司的目的是希望降低电池的制造成本并提高产能。据悉，该合资公司丰田将持有 51% 的股份，松下持有 49% 股份。当合资公司成立后，松下旗下的其他 5 家自有电池工厂的控制权也将交由新公司来管理。

【大众声称其电动汽车电池可“终生使用”】

据外媒报道，自首款主流电动汽车问世以来，全球的电动汽车制造商都一直在努力解决有关电池消耗的问题。法国汽车制造商标致（Peugeot）甚至提出，一旦其汽车在 5 年运行期间内电池出现退化，就可付费更换电池组。但是，大众（Volkswagen）对于该问题似乎有一个更加高效的解决办法。大众电池卓越中心（Volkswagen's Center of Excellence for Battery Cells）主管 Frank Blome 表示，他们的电池组跟他们即将推出的电动汽车系列一样，非常耐用。

【都是电池惹的祸！好多新电动汽车又要延迟上市了】

动力电池原材料短缺以及韩国电池供应商 LG 化学与 SK Innovation 之间的新诉讼，可能会导致全球汽车巨头的一些新电动车型延期上市。据路透社报道，特斯拉电池金属全球供应经理 Sarah Maryssael 近日在华盛顿举行的矿业高管和立法者会议上表示，预计电动汽车动力电池生产所需的镍、铜和其他原材料将出现全球性短缺，这归因于用于开采这些矿产的新投资还没有快速跟上。

【国际知名车企配套电池供货不足，动力电池企业牵手大佬仍有机会】

据外媒报道，由于 LG 化学动力电池供应不足，奥迪计划将今年 e-tron 电动 SUV 车型的产量由 55830 辆下调至 45242 辆。据悉，因电池供应短缺，奥迪还计划推迟 e-tron Sportback 版的量产时间，该车型原定于今年量产，但可能已被推迟至明年。电池短缺



不止让特斯拉和奥迪头疼，几乎欧美车企，无一例外都在为未来电动化转型中的电池供应保障而焦虑。

【锂电与半导体设备多元发展，北方华创业绩抢眼】

5月6日，北方华创近日发布2019年第一季度报告，业绩靓丽。公告显示，报告期内实现营业收入707,938,610.32元，同比增长30.51%；归属于上市公司股东的净利润19,913,839.63元，同比增长29.65%。从营收端来看，北方华创一季度营收同比增长30.5%，锂电设备国产替换，全球半导体设备巨头应用材料、拉姆研究均呈现营收负增长态势，充分展现出北方华创强劲的逆周期特征。

【蔚来合作德国西格里生产CFRP电池外壳 比铝/钢制电池外壳轻四成】

据外媒报道，德国西格里碳素公司(SGL Carbon)宣布，已与中国汽车制造商蔚来(NIO)合作，为电动汽车研发碳纤维增强型塑料(CFRP)电池外壳原型。据说，该电池外壳比传统的铝或钢制电池外壳轻40%，具高刚性，而且比铝的热导率低200倍。西格里碳素公司复合材料一纤维与材料事业部汽车细分市场经理Sebastian Grasser表示：“此外，该复合材料在水密性、气密性以及耐腐蚀性方面也表现优异”。

【天齐锂业预计今年锂化合物产能将接近7万吨】

5月6日，天齐锂业在与投资者交流互动时透露，泰利森第2期新建60万吨锂精矿项目正在顺利推进中；今年澳洲基地一期氢氧化锂项目达产后，加上射洪和张家港基地的进一步挖潜，预计全年锂化合物产能将接近7万吨，产量将同比增长25%以上。

高新技术

【数据中心配置的锂离子电池柜是什么样的？】

维谛技术(Vertiv)近日推出了Vertiv HPL锂离子电池柜，用于更大容量的不间断电源(UPS)系统。虽然Vertiv是数据中心锂离子电池的早期使用者，但这是Vertiv首次推出自己的电池管理系统。该机柜已准备好与目前传统的Vertiv三相UPS系统一起使用，并可立即在北美和亚洲使用。



【研究人员利用石墨烯气凝胶助锂硫电池突破】

据外媒报道，为了适应电气化未来的需求，需要研发新型电池技术，其中一个选择就是锂硫电池，与锂离子电池相比，理论上来说，此种电池能量密度要高5倍。最近，瑞典查默斯理工大学（Chalmers University of Technology）的研究人员在石墨烯海绵（graphene sponge）的帮助下，利用阴极电解液，在此种电池的研发上获得了突破。

信息来源：生意社

OFWEEK 锂电网

金融界

亚洲金属网

东方财富网

电池网等

**THE
END!**

免责声明：

本报告是基于上海联合矿权交易所认为可靠的已公开信息编制，但上海联合矿权交易所不保证所载信息的准确性和完整性。本报告所载的意见、评估及预测仅为本报告最初出具日的观点和判断，在任何情况下，本报告中的信息或所表述的意见并不构成对任何人的投资建议。本报告所载的资料、工具、意见及推测仅供参考，并非作为或被视为出售或购买证券或其他投资标的的邀请或向人做出邀请。

本报告版权仅为上海联合矿权交易所所有。未经上海联合矿权交易所书面同意，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、发布、转发或引用本报告的任何部分。若上海联合矿权交易所以外的机构向其客户发放本报告，则由该机构独自为此发送行为负责，上海联合矿权交易所对此等行为不承担任何责任。

如未经上海联合矿权交易所授权，私自转载或者转发本报告，所引起的一切后果及法律责任由私自转载或转发者承担。上海联合矿权交易所将保留随时追究其法律责任的权利。