



新能源行业周报

——新车公示铁锂电池配套大幅提升，看好全年板块表现

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

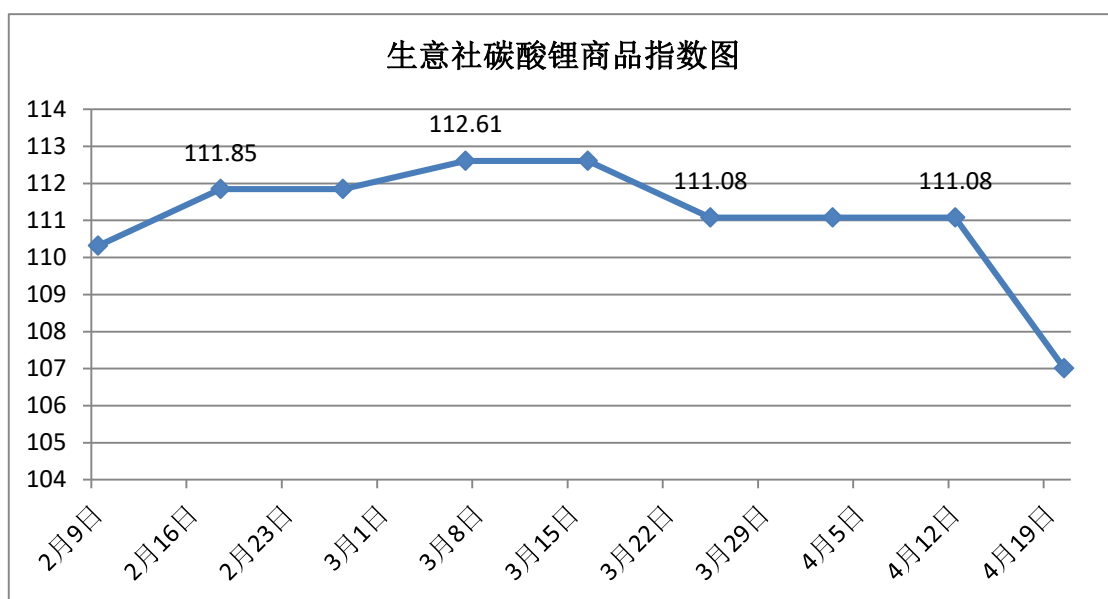
上周电池级碳酸锂价格为 4.5-4.8 万元/吨，均价为 4.6 万元/吨；较上周下跌 0.1 万元/吨，工业零级碳酸锂价格为 3.8 -4.5 万元/吨，均价为 4.1 万元/吨，较上周下跌 0.1 万元/吨。

工信部发布 2020 年新能源汽车/智能网联汽车标准化工作要点：在新能源汽车方面，2020 年主要有三大工作重点：1、持续优化标准体系；2、加快重点标准研制（电动汽车整车领域、燃料电池、动力电池、充换电领域）；3、深化国际交流合作。

● 生意社碳酸锂商品指数



日期	2 月 9 日	2 月 18 日	2 月 27 日	3 月 7 日	3 月 16 日	3 月 25 日	4 月 3 日	4 月 12 日	4 月 20 日
商品指数	110.32	111.85	111.85	112.61	112.61	111.08	111.08	111.08	107.01

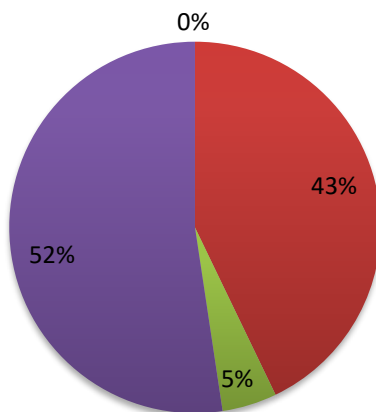


机构分析



研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（4 月 14 日-4 月 21 日），共有 23 家证券研究机构共发布新能源概念相关研报 27 份，其中 40 份研报对新能源相关公司给出了评级，其中买入评级 0 个，增持评级 9 个，中性评级 1 个，持有评级 11 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

【工信部发布 2020 年新能源汽车/智能网联汽车标准化工作要点】

在新能源汽车方面，2020 年主要有三大工作重点：1、持续优化标准体系；2、加快重点标准研制（电动汽车整车领域、燃料电池、动力电池、充换电领域）；3、深化国际



交流合作。

【4 月终端销售继续恢复】

近期我们了解到 4 月上旬终端客流及成交延续较好回暖趋势，尤其清明假期。此外，根据乘联会统计车企上报的周度数据，4 月 1-12 日零售同比-12%，虽可能与实际情况相比有一定统计误差，但通过比对 2019 年 4 月 1-12 日的-22%和 2020 年 3 月 1-2 日的-49%，数据明显改善。批发数据也是类似情形（-12%）。同时行业整体折扣没有显著放大，我们统计到 4 月 10 日行业折扣率中位数为 4.1%，较上期+0.1PP（3 月 25 日），较年初低点+0.9PP（2 月 25 日）。进入中旬，客流及成交情况有所回落，这与 3 月情况类似。我们预计到下旬，随车企和经销商的终端活动力度增强，销售情况有望重新回升。我们初步估计 4 月上险和批发同比-15%左右。

【国内汽车需求恢复趋势明显】

3 月国内汽车需求环比大幅改善：汽车行业销量环比增长 3.6 倍，其中乘用车和商用车销量环比增长分别为 3.7 倍和 3.5 倍。我们认为，3 月销量明显恢复的主要原因为：1) 整车企业工厂复工，产量逐渐恢复；2) 国内疫情得到有效控制，消费者开始进店购车，前期受压制的需求开始集中释放。根据乘联会数据，4 月前两周乘用车日均零售和批发销量同比均下降 12%，整体降幅比 3 月（零售同比：-49%，批发同比：-67%）进一步收窄。我们认为，2Q20 中国汽车行业都将处于生产和需求逐步恢复的状态。

企业跟踪

【爆款车型 M3+Y，续力高增长】

特斯拉于 3 月在美国实现 MY 的交付，远早于发布会宣布的交付时间（2020Q3）。同时，特斯拉已在 1 月初启动了国产 Model Y 项目，新车有望于年内实现交付，考虑到 SUV 在美国/中国渗透率持续提升，MY 有望成为未来特斯拉的新增长点。2) 国产 M3 降维打击，打开成长空间：4 月 10 日，特斯拉宣布国产 M3 长续航版和高性能版正式开放预订，前者的补贴后售价 33.9 万，预计将于 6 月交付；后者的补贴前售价 41.98 万元，预计将于 2021Q1 交付，意味着未来 M3 全系产品将在中国生产。相较于标准续航版，长



续航版 4 万元的差价带来约 50%的续航提升和高级音响系统配置，性价比凸显。未来 M3 与 MY 有望持续超预期，续力高增长，进一步夯实特斯拉一马当先的全球地位。

【4 月前两周乘用车零售回暖，比亚迪重组半导体公司】

4 月前两周日均零售 2.77 万辆，同比下降 12%，降幅快速收窄，第二周增速转正，江苏省、广东省发布汽车消费刺激政策，预计随着疫情逐步好转与各地刺激政策落地，汽车行业有望逐步回暖，重点推荐长安汽车、上汽集团、长城汽车等，关注广汇汽车。根据电车汇消息，下一阶段补贴将在 2019 年补贴标准上退坡约 10%，若按此标准执行，整体退坡幅度较小，随着疫情好转，新能源汽车销量有望重回增长轨道，车企盈利也有望改善，重点推荐比亚迪与特斯拉产业链拓普集团、宁波华翔等。比亚迪重组半导体公司，拟引入战略投资者，未来将寻求独立上市，重组后 IGBT 外供有望提速，并有望释放子公司活力，公司价值也有望重估，重点推荐比亚迪。

【双积分成绩单公布，自主品牌一马当先】

近日，工信部公示关于 2019 年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况。70 家企业获得新能源汽车正积分，20 家车企新能源汽车积分为零，29 家企业新能源汽车积分为负。在 27 家进口乘用车企方面，6 家车企获得新能源汽车正积分，16 家车企新能源汽车积分为零，5 家车企新能源汽车积分为负。对此，我们认为：1、2019 年起，所有乘用车企业开始实施 NEV 积分要求，比例为 10%，此次为 NEV 负积分为首次出现，境内车企中约有 40%的车企平均燃料消耗量积分为零或负分，正积分最高的比亚迪与负积分最多的一汽大众相差近 145 万分。在 27 家进口车企中，只有特斯拉、保时捷等 4 家车企的燃油积分为正，超过八成的进口车企为零分或负积分。在今年新能源汽车市场不佳的背景下，积分售价有上涨可能，这将进一步利好在新能源领域优先布局的企业；2、随着减排压力逐步加大，双积分制度还将更加严苛。根据去年 9 月 11 日工信部发布的《征求意见稿》表示：“2021 年度、2022 年度、2023 年度，新能源汽车积分比例要求分别为 14%、16%、18%。”，目前大部分负积分车企仍可以通过使用自身往年结转 CAFC 正积分抵偿，但随着积分制度逐步完善，企业将加快转型步伐，增加新能源汽车的技术投入和相应的生产规模；3、2019 年以来双积分政策的效果有了一定的改善，除了双积分之外，各地政府和中央陆续出台一系列提振汽车产销政策，助力新能源汽车行业发展。随着疫情逐步控制，复工复产加快，二季度国内汽车市场有望加快恢复。建议关注：上汽集团、比亚迪等整车企业；宁德时代、鹏辉能源、德方纳米、当升科技、容百科技等关键材料环节；以及特锐德、科士达、英可瑞、奥特迅等充电桩运营及硬件企业。



高新技术

【天津大学实验室提出稳定、高能锌锰电池的设计方案】

全球对可充电电池的需求在过去 10 年左右呈指数级增长，因为它们需要为智能手机、笔记本电脑、平板电脑、智能手表和健身追踪器等越来越多的便携式电子设备提供动力。为了更有效地工作，可充电电池应该具有较高的能量密度，同时也应该是安全、稳定和环保的。

虽然锂离子电池是目前最广泛使用的可充电储能系统之一，但它们含有易挥发的有机电解质，这大大降低了它们的安全性。

最有希望替代锂电池的是基于不易燃和低成本的水基电解质的电池，如铅酸电池和锌锰电池。这些电池有许多优点，包括安全性更高、生产成本更低。然而，到目前为止，它们的性能、工作电压和可充电性与锂电池相比都有一定的局限性。

天津大学高级陶瓷与加工技术教育部重点实验室、天津复合材料与功能材料重点实验室的研究人员最近提出了一种新的设计策略，可以提高锌锰氧化物（Zn—MnO₂）电池的性能。他们在《自然能源》杂志上发表的一篇文章中提出的方法，是将电池内部的电解质解耦，从而在锌和二氧化锰电极上实现最佳氧化还原化学反应。

研究人员之一钟教授（音译）表示：“我们的论文是在无意中完成的，当我们用新电沉积的 MnO₂ 组装碱性锌锰电池时，MnO₂ 表面有一些残留的 H₂SO₄。组装的电池比传统的 Zn—MnO₂ 电池显示出更高的放电电压，这鼓励我们把东西剥离到基本的东西，为我们的研究奠定基础。”



钟教授团队发现，他们的解耦电解质策略可以使开路电压为 2.83 V 的 Zn—MnO₂ 电池性能更好。考虑到更传统的 Zn—MnO₂ 电池的电压通常为 1.5V，这结果相当有前途。

使用他们的电解解耦策略制造的电池，在连续使用和充电 200 小时后，电池容量仅下降了 2%。此外，在各种放电电流密度下，电池仍能保持 100% 的容量。值得注意的是，研究人员证明，用他们的方法制造的电池也可以与风能和光伏混合动力系统集成，这进一步提高了电池的可持续性。

钟教授解释说：“电解解耦策略的目的是同时实现锌和二氧化锰电极的最佳氧化还原化学反应。”将 MnO₂ 阴极和 Zn 阳极的工作条件解耦，使酸性 MnO₂ 和碱性 Zn 氧化还原反应在单细胞内同时进行。由此得到的 DZMB 电池比传统的碱性锌锰电池具有更高的工作电压和更长的循环寿命。”

在未来，钟教授和他的同事提出的新设计策略可以用于生产新的 Zn—MnO₂ 电池，这种电池成本低且安全，但同时具有极高的开路电压和更长的循环寿命。值得注意的是，同样的策略也可以用于提高其他锌基水电池的性能，包括那些含有锌—铜和锌—银组合物的电池。

钟教授说：“由于目前最先进的离子选择性膜的成本和性能仍不理想，我们未来的研究将集中在不使用这种膜的解耦设计上。”

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

锂业分会等

**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。