



新能源行业周报

——深圳推出刺激新能源车消费政策

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

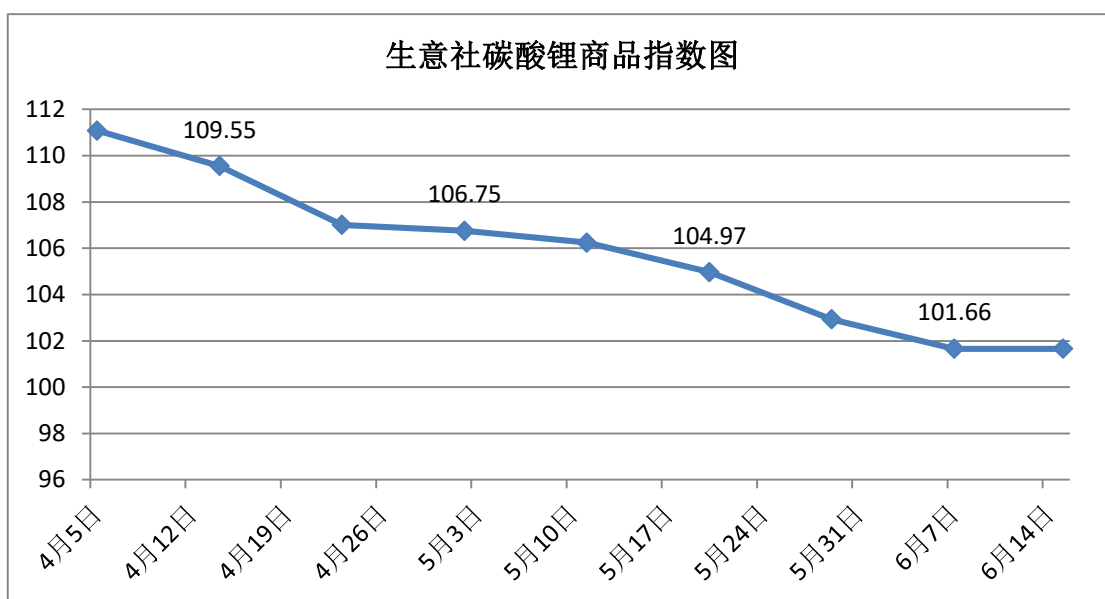
上周电池级碳酸锂价格为 4.05-4.8 万元/吨，均价为 4.3 万元/吨；较上周下跌 0.1，工业零级碳酸锂价格为 3.6 -4.5 万元/吨，均价为 3.8 万元/吨，较上周下跌 0.1。

深圳为推广新能源汽车发布新政。深圳对新购新能源小汽车的个人消费者给予综合使用财政补贴，其中新购纯电动高级型或经济型乘用车补贴 2 万元/车，新购插电式混合动力高级型乘用车补贴 1 万元/车。

● 生意社碳酸锂商品指数



| 日期 | 4 月 5 日 | 4 月 14 日 | 4 月 23 日 | 5 月 2 日 | 5 月 11 日 | 5 月 20 日 | 5 月 29 日 | 6 月 7 日 | 6 月 15 日 |
|------|---------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|----------|
| 商品指数 | 111.08 | 109.55 | 107.01 | 106.75 | 106.24 | 104.97 | 102.93 | 101.66 | 101.66 |

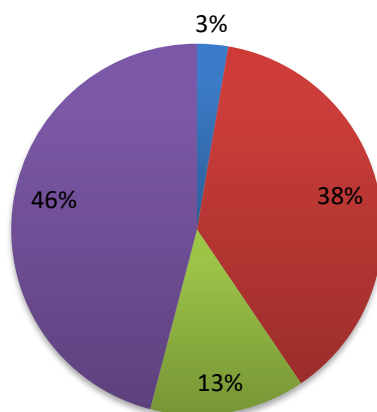


机构分析



研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（6月9日-6月16日），共有34家证券研究机构共发布新能源概念相关研报53份，其中37份研报对新能源相关公司给出了评级，其中买入评级1个，增持评级14个，中性评级5个，持有评级17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

【5月销量回暖，特斯拉创新高】

1、中汽协发布5月汽车销量数据：5月，国内汽车产销分别完成218.7万辆和219.4万辆，环比增长4%和5.9%，同比分别增长18.2%和14.5%，增幅比上个月分别扩大15.9



和 10.1 个百分点。1-5 月，汽车产销分别完成 778.7 万辆和 795.7 万辆，产销量同比分别下降 24.1% 和 22.6%。仍产销同比数据来看，5 月汽车产销均呈现同比两位数增长，乘用车同比数据由负转正，其中 SUV 保持正增长，交叉型乘用车受就业拉动大幅增长，商用车在重卡等货车大幅增长的背景下，也实现增长，其中货车的销量同比是最高的，重卡和轻卡的销量在 5 月创下历史新高。我们认为，国内汽车行业经过超过两年的景气度下行后，叠加一季度受到疫情影响，国内汽车销量出现断崖式下滑，国内汽车消费已经触底。下半年经济增速逐步恢复+由疫情影响滞后需求释放+低基数效应的驱动下，行业同比增速有望持续修复。行业内整车及零部件公司的估值、业绩和机构持仓都处于历史低位，行业反弹可以期待。

2、特斯拉股价创历史新高：2020 年 6 月 10 日，特斯拉美股股价突破 1000 美元，创历史新高，有望成为全球市值最大的车企。国产特斯拉产量恢复好二预期，5 月特斯拉纯电动车型产量为 1.15 万辆，环比增长 2.6%，销量 1.11 万辆，环比增长 205%，市场份额约 20%，1-5 月累计生产 3.94 万辆，model3 成国内最畅销的纯电动车型。我们认为，一季度影响下，国内新能源车市场总体上承压，但是今年是由外资车企的纯电动新产品周期驱动的新一轮电动化浪潮的起点，持续看好特斯拉国产化和产能扩张带来的确定性机会。特斯拉上海工厂一期投产的 Model3 产能为周 3 千辆左右，预计下半年随着复工率的提升，现有产能有一定提升空间。上海工厂二期已经于 2020 年 1 月开工，原计划年底可以投产，由疫情影响，我们预计大概率可以在今年年底到明年年初投产，二期为 ModelY 产能，预计完全投产后上海工厂产能可以达到 50 万辆每年。德国工厂目前正在建设过程中，预计 2020 年底到 2021 年初可以投产，规划产能为 50 万辆 ModelY 产能，叠加美国目前现有的 50 万产能，全球产能可以达到约 150 万辆。目前根据我们特斯拉国内零售门店了解的情况，国产特斯拉 Model3 订单饱满，国产 Model3 等待周期依然较长。

【政策利好不断，新能源汽车两翼齐飞】

6 月 8 日，海南省人大常委会主任刘赐贵表示，海南省 2030 年将不再售燃油汽车。海南禁售燃油车对新能源汽车发展有重要促进作用，近年来各省市越来越重视污染治理，推进环境友好型城市建设，汽车尾气作为空气污染的重要来源之一，新能源汽车能有效降低汽车尾气污染，预计在国内的其他重污染省份，新能源汽车促进政策将纷纷推出，新能源汽车将迎来渗透率快速提升。

【新能源乘用车普及路线图】

用户维度：1) 营运端，出租车和网约车已实现三年平价，但几大痛点尚未解决，大规模主动替换预计在 2023 年及以后，但短期在地方政策和补贴等带动下会实现阶段性高增长。2) 家庭端，长日均行驶里程的长尾用户率先普及，日均里程 80km（占比 5.1% 左右）的用户，15 万元以下的中低端车型 2021 年有望率先实现三年平价，日均里程 40km（占比 36.7% 左右），PHEV 车型 2021 年有望率先实现三年平价。核心是看 40km 日均行驶里程（累计占比 36.7%）三年平价。■ 车型维度：A00 级已基本完成对同级燃油车替换，回收期短暂拉长和车市低端车需求短期冰封而遇冷。A0 级和 A 级中低端车型上营运、限购率先普及，A0 级 EV 2022 年开始实现日均里程高于 55km 的三年平价，A 级中低端 2022 年开始实现日均里程高于 80km 的三年平价。A 级 PHEV 相较可比 EV 具高保值率、便利



性和品牌等方面优势，预计更快突破换购群体，2021 年开始即可实现日均里程 40km 的三年平价。高端车型上，B 级车科技性溢价更高，从豪华车率先普及，A 级高端车需满足的诉求较多且溢价不足，2025 年前尚难实现平价。普及顺序：A00 级>A 级 PHEV>A0 级>A 级中低端>B 级>A 级高端。核心是看 A 级 PHEV 和 A 级中低端（合计占比 40%左右）的三年平价。■时间维度：1）2020-2022E，产业链降本提速，2021E 中低端车发力，尤其是 A0 级和 A 级 PHEV 向大众市场加速渗透，头部企业率先平价，2022E 是行业拐点之年，行业 A 级 PHEV 全面进入 30km 以上日均行驶里程的三年平价，A0 级也突入 55km 以上的三年平价，新能源车普及骤然加速。2）2023E-2025E，后补贴时代，2023E 调整之年，2024E 复苏之年，基本回到 2022 年水平，2025EA 级中低端三年平价加速渗透，再度起飞。

企业跟踪

【大众与江淮、福特签署合作协议】

江淮汽车与大众集团共同签署了江淮大众投资协议，大众承诺授予江淮大众 4-5 个纯电动汽车品牌产品，凸显大众对中国市场的重视，也是实现新能源销量计划的重要保障，福特和大众正式签署了战略联盟协议，有助于双方优势互补、成本共担，车企强强联合有望成为趋势，双方将共享 MEB 平台，MEB 产业链也有望受益。

【丰田宣布在华合资股比不调整，电动化合作战略加速推进】

6 月 9 日，据经济观察网，丰田高层在常熟举办的“丰田技术空间体验日”上表示，丰田将不考虑改变合资股比，下一款纯电车型将采用中国合作伙伴的电池。

【5 月车市整体表现企稳，电动汽车安全引重视】

5 月份，中央层面重点围绕电动汽车安全发布多项政策，对汽车质量提出了更高的要求，促进新能源汽车持续健康发展；同时发布了调整轻型汽车国六排放标准实施的政策，延长了国五车型的销售期。地方政府层面，加码电动汽车基础设施建设补贴，并延续 4 月主题出台政策促进汽车消费，九个省级政府及八个市级政府在 5 月陆续发布相关政策。



高新技术

【俄科学家发表对锂离子电池结构的新见解】

在锂离子电池充放电过程中,有许多反应在作用,虽然锂离子电池现在日益普及,但里面仍存在一些作用原理没有被人所知。要想改善锂离子电池的性能,对其进行不断的观察是最好的方法之一,但考虑到锂离子电池的复杂结构和显微镜技术的局限性,这并非易事。

来自莫斯科 Skoltech 能源科学技术中心的科学家开发了一种新方法来自仔细观察其中一些锂电运作的过程——固体电解质中间相(SEI)的形成过程,研究者把SEI描述为一个锂离子电池阳极表面在几个初始循环过程中形成的一层薄的电解质还原产物。

研究人员表示这种薄膜的形成对于减缓电池退化至关重要。然而,事实证明,对SEI的形成进行原位测量非常困难,在实验室中用更统一的替代品替代商用电池材料是获得结果的唯一方法。

Skoltech 科学家 Sergey Luchkin 说:“由于电池级材料通常都是粉末,要通过原子力显微镜在其表面可视化动态过程,特别是在液体环境下,是一个挑战。标准电池电极太粗糙,无法进行此类测量,并且在扫描过程中,孤立的颗粒往往会从基板上脱离。为了克服这个问题,我们将颗粒嵌入环氧树脂中并进行了横截面处理,以便将颗粒牢固地固定在基材中。”



除了高度定向的热解石墨(一种以前用于研究 SEI 的较均匀的碳材料之一)之外, Skoltech 小组还将其横截面工艺应用于中碳微珠石墨和不可石墨化的非晶碳的电极,从而使研究人员能够观察形成 SEI 层的厚度,并评估其电气和机械性能。

他们的研究表明 SEI 形成的条件因电极材料的不同而有很大差异,以及 SEI 附着力与电极的表面粗糙度相关。由于 SEI 能够渗入多孔性更高的表面并获得更好的附着力,因此较粗糙的表面可促进降解的减少。

将横断面方法应用于锂-锰-钴阴极,未发现形成 SEI 层的迹象。根据科学家们的说法,这一结果表明,未来的研究应该承认锂离子电池阳极和阴极之间的稳定机制有着根本性的差异。

他们的研究结果发表在 Scientific Reports 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。