



## 新能源行业周报——工信部发布 2019 年乘用车企业双积分，自主品牌领先

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 4.5 万元/吨；较上周上涨 0.2，工业零级碳酸锂价格为 3.55-4.5 万元/吨，均价为 3.9 万元/吨，较上周持平。

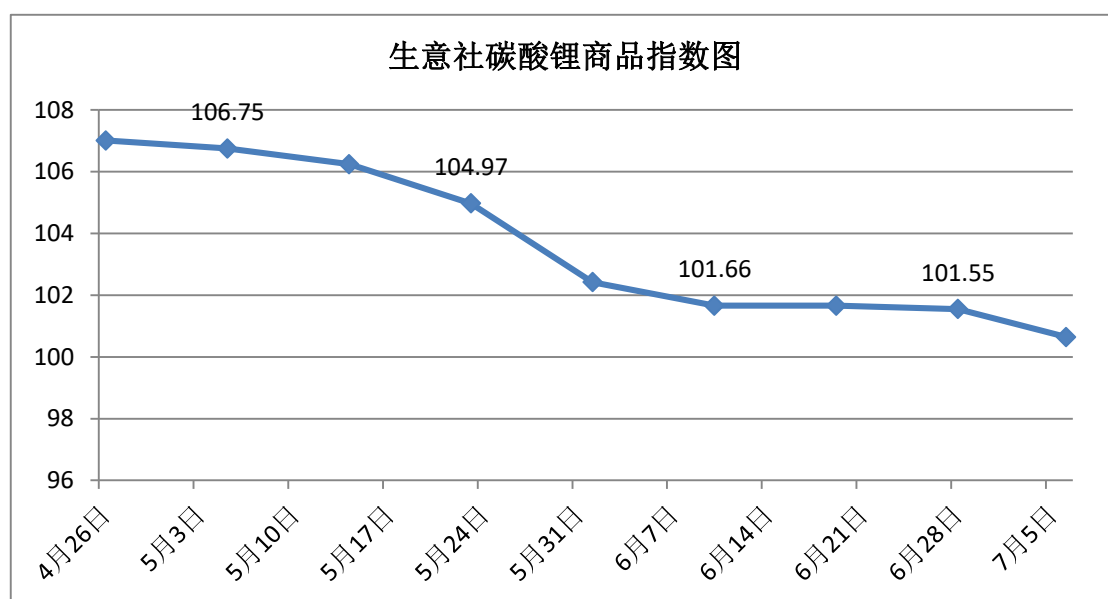
自主品牌车企新能源汽车积分较好，比亚迪居第一。乘用车平均燃料消耗量不达标企业共 86 家，其中自主品牌 35 家，外资及进口车企达 51 家。自主品牌总体表现较好，其中，比亚迪的平均燃料消耗量积分为 160.81 万分，新能源汽车积分（可用于交易）为 87.58 万分。北汽股份、上汽集团、广汽乘用车的新能源汽车积分分别为：44.84、21.98 以及 19.15 万分。合资车企方面，一汽大众平均燃料积分、新能源汽车积分分别为-54.88、-14.57 万分，上汽通用的分别为：-51.51、-4.23 万分。未来积分要求进一步严格，有望带动新能源汽车产量不断



增长。2020 年 6 月 22 日，工信部发布新版《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》（以下简称“新版双积分办法”），其对新能源汽车正积分的取得设定了更为严格的标准。依据新版双积分办法，同一新能源汽车正积分平均比旧版低 30% 以上。因此，为实现目标积分值，各车企必须生产更多新能源汽车。根据工信部装备工业一司的解读，按照新版新能源汽车积分的比例要求，基本能够保障实现“到 2025 年乘用车新车平均燃料消耗量达到 4.0 升/百公里、新能源汽车产销占比达到汽车总量 20%”的规划目标。

## ● 生意社碳酸锂商品指数

日期	4 月 26 日	5 月 5 日	5 月 14 日	5 月 23 日	6 月 1 日	6 月 10 日	6 月 19 日	6 月 28 日	7 月 6 日
商品指数	107.01	106.75	106.24	104.97	102.42	101.66	101.66	101.55	100.64

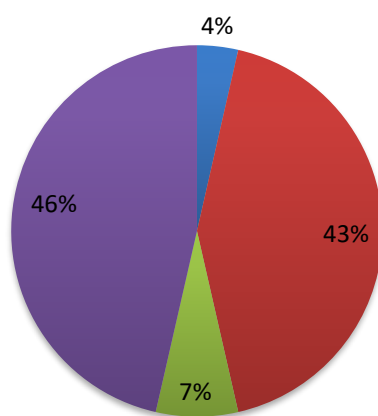




## 机构分析

### 研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（7月1日-7月7日），共有24家证券研究机构共发布新能源概念相关研报38份，其中28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12个，中性评级2个，持有评级13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



### 【告别底部，否去泰来终可待】

2020 年海内外新能源汽车政策均边际向好，国内的新能源补贴落地，退坡幅度和速度好于预期；海外方面，支持新能源汽车发展是此轮海外尤其欧洲提振经济的重要措施之一，海外新能源汽车销量有望放量。由于今年一季度停工停产，新能源汽车全年销量大概率延续下滑，行业的变化主要体现在销量结构上，合资车和带电量高的车型销量比重会明显上升，其中国产特斯拉将是新能源汽车市场最靓的崽，销量和市占率均会大幅提高。

### 【行业逐步回暖，聚焦新能源优质产业链】

新能源长期确定性强，关注优质产业链。新能源汽车产业是国家战略性新兴产业之一，而补贴政策、双积分政策、限行限购等相关政策的推进，从消费端和制造端双向推动新能源汽车需求增长。汽车智能化、共享汽车、分时租赁普及程度的提高，进一步扩大了新能源汽车的需求边际，新能源汽车是行业长期发展方向，并逐步由政策驱动向市场驱动过度。目前，国内外整车厂纷纷加码布局新能源汽车，行业竞争逐步加剧，而此次疫情爆发则加速了行业洗牌速度，预计整车及其上游零部件供应商的落后产能将逐步出清。

### 【双积分管理办法落地，新能源车长期趋势确定】

新增计算系数，鼓励新能源车技术提升：新版本办法积分获取难度增加，将标准车型积分获取门槛值提升至 100km，鼓励车企提升电动车技术，加大研发，提升续航里程。本次纯电动乘用车车型积分计算公式为纯电动乘用车车型积分=标准车型积分×续驶里程调整系数×能量密度调整系数×电耗调整系数，新增里程调整系数以及能量密度调整系数。从本次政策中可以看出如果电耗系数提升比较明显的话，最高能在原有的积分指标上提升 50%，而上一版政策是在原有积分值基础上提升 20%，从 20%和 50%的差异中可以看出政策从简单的鼓励续驶里程提升到鼓励电池等核心技术的提升。◆明确给予插电式混合动力（PHEV）正积分：本次正式稿取消了征求意见稿中繁冗的认定过程，直接给予 PHEV 车型 1.6 分的固定积分，减轻了企业的认证压力。今年新能源汽车市场 PHEV 发展迅猛，5 月份合资企业的 PHEV 同比增长超过 300%，可以看出市场对 PHEV 需求较强，本次的 PHEV 正积分将继续促进插电式混合动力快速发展。

## 企业跟踪

### 【戴姆勒宣入股孚能，SK 拟扩美国产能】

汽车巨头戴姆勒入股孚能科技。7 月 3 日，戴姆勒宣布，梅赛德斯-奔驰与中国电池制造商孚能科技(赣州)股份有限公司建立深远的战略合作伙伴关系，并同时



入股孚能科技，持有约 3%的股份。

### 【一汽丰田新能源汽车工厂开建】

6 月 29 日，一汽丰田新能源分公司项目开工仪式在天津中新生态城启动，此举意味着一汽丰田新能源正式落户天津，同时也成为一汽丰田向电气化转型迈出的关键一步。

### 【特斯拉 Q2 交付量超预期 铁锂 Model3 上市在即】

2020Q2 特斯拉产量同比-5.5%，环比-19.9%，主要是受新冠肺炎疫情影响 Fremont 工厂暂时停工；目前 Fremont 工厂产能已恢复至正常水平，考虑到 Fremont 工厂 Model Y 及上海工厂 Model 3 产能继续爬坡，预计 2020Q3 特斯拉产量将有显著提升。2020Q2 特斯拉交付量 90,650 辆，超过华尔街一致预期 83,071 辆，同比-4.9%，环比+2.43%。目前 Fremont 工厂 Model Y 仍处于产能爬坡初期，终端供不应求，同时豪华中型 SUV 市场具备成长性，中期市场空间将超过 Model 3。上海工厂 Model 3 国产化进程有序推进，采用宁德时代磷酸铁锂电池的版本交付在即，月销量有望继续提升。

## 高新技术

### 【斯坦福大学研发出新型锂基电解质，锂金属电池性能大幅提高】

日前，斯坦福大学的科学家开发出一种新型锂基电解质，或为未来电池驱动的电动汽车铺平道路。在论文中，研究人员展示了他们的新型电解质设计是如何提高锂金属电池性能的，该论文发表在《自然能源》上。

美国国家加速器实验室的材料科学与工程和光子科学教授崔毅（音译）说：“大多数电动汽车都在使用锂离子电池，其能量密度正迅速接近理论极限，为此我们把研究的眼光放到了锂金属电池上，它比锂离子电池更轻，并且在单位重量和体积上可以提供更多的能量。”

锂金属比石墨阳极能存储更多的能量，因此通过用锂金属代替石墨阳极，锂金属电池每千克可容纳的电量是传统锂离子电池的两倍。但在工作过程中，锂金属阳极会与液体电解质发生反应，导致阳极表面的锂微结构树突的生长，最终引发电



池起火和故障。

研究人员余志傲（音译）说：“电解液问题一直是锂金属电池的致命弱点，在我们的研究中，我们使用有机化学来合理设计和创造新的、稳定的电池电解质。”在这项研究中，余志傲和他的团队探讨了他们是否可以用一种普通的、商业上可获得的液体电解质来解决稳定性问题。

“我们假设在电解质分子中加入氟原子会使液体更稳定。氟是锂电池的电解质中广泛使用的元素。我们利用它吸引电子的能力创造了一种新分子，使锂金属阳极在电解质中发挥良好的功能，”余志傲继续说道。

实验结果生成了一种新的合成化合物，简称 FDMB，这种化合物易于批量生产。

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

盖世汽车

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。