



新能源行业周报

—工信部等拟开展新能源汽车下乡活动

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

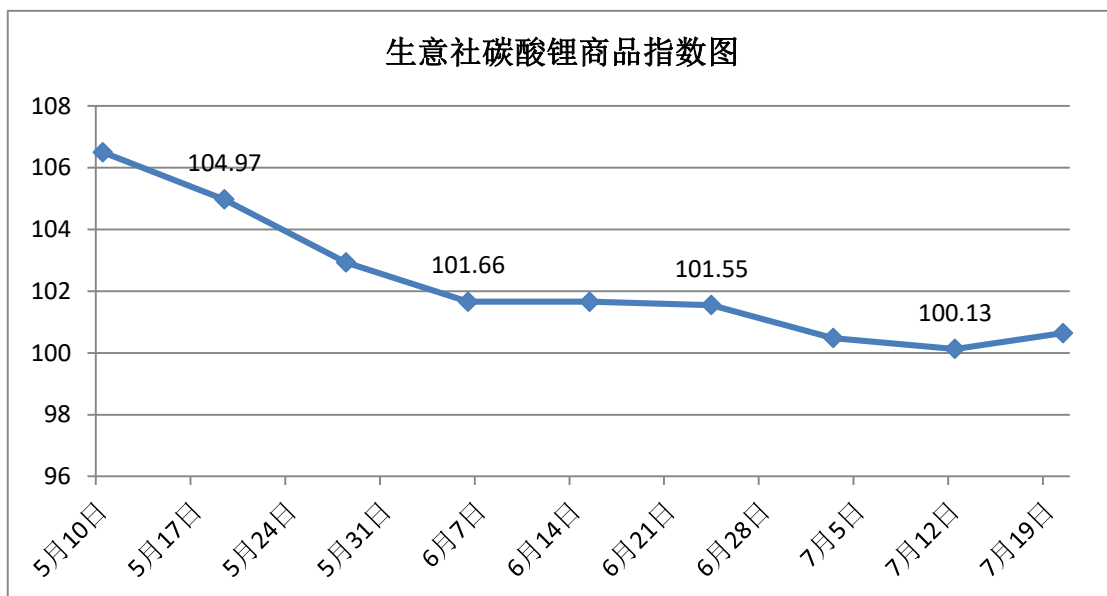
上周电池级碳酸锂价格为 4.15-4.8 万元/吨，均价为 4.5 万元/吨；较上周上涨 0.1，工业零级碳酸锂价格为 3.65-4.5 万元/吨，均价为 3.9 万元/吨，较上周持平。

近期工信部等三部门发布通知，拟在下半年开展新能源汽车下乡活动，参与活动的企业包括北汽新能源、长城、上汽通用五菱、长安、奇瑞、江淮、比亚迪、东风、一汽奔腾、合众新能源等，车型多为 A00 级车，少数为 A 级轿车和 A0 级 SUV，厂商指导价在 3-16.5 万元不等，其中包括上汽通用五菱宝骏 E100、长城汽车欧拉 R1、比亚迪元、比亚迪 E2 等畅销车型，有望提振相关车企新能源汽车销量。



● 生意社碳酸锂商品指数

日期	5 月 10 日	5 月 19 日	5 月 28 日	6 月 6 日	6 月 15 日	6 月 24 日	7 月 3 日	7 月 12 日	7 月 20 日
商品指数	106.5	104.97	102.93	101.66	101.66	101.55	100.48	100.13	100.64

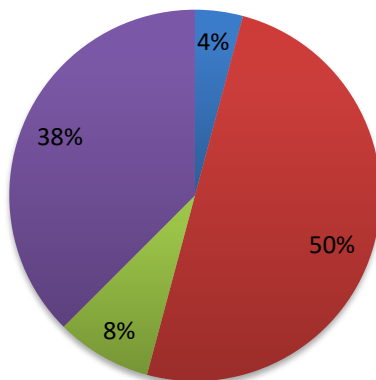


机构分析



研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（7 月 14 日-7 月 21 日），共有 28 家证券研究机构共发布新能源概念相关研报 36 份，其中 24 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 9 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

【新能源汽车下乡活动启动，2019 年双积分交易开启】

工信部等三部门联合发布《关于开展新能源汽车下乡活动的通知》，由地方政府发布支持新能源汽车下乡等有关政策，参与汽车企业发布活动车型和优惠措施，主要聚焦于小型纯电动车，政府与车企双重的支持政策有望刺激农村地区新能源汽车消费，拉动新能源汽车销量重回增长轨道。7 月前两周乘用车零售销量同比下滑 9%，批发销量同比增长 12%，随着前期被抑制的需求基本在二季度得到释放，7 月气温升高车市进入传统淡季加之南方多地遭受洪涝灾害，零售销量环比下滑，



但因去年同期市场基数较低，乘联会预计 7 月乘用车零售量同比增长 3%；批发端总体进度良好，车市库存相对合理，重点推荐上汽集团、长城汽车、长安汽车等，关注广汇汽车。2019 年度乘用车企“双积分”交易启动，积分价格有望提升，利好比亚迪等积分较高车企。大众汽车和上汽集团计划拟投资 41.3 亿元改造大众汽车在上海的汽车工厂，将年产 6 万辆奥迪 A7L 和 6 万辆大众 SUV，上汽大众引入生产奥迪将会填补其在豪华品牌的空白，有望创造新的销量与盈利增长点。

【底部向上已现 电动智能齐飞】

政策持续加码，刺激效果渐显。目前国家及地方政府陆续出台刺激汽车消费政策：1) 新能源汽车：延长补贴期限至 2022 年，放缓补贴退坡节奏，双积分制度修正完善；2) 中央财政采取以奖代补，支持京津冀等重点地区淘汰国三及以下排放标准柴油货车；3) 二手车经销企业销售旧车，从 5 月 1 日至 2023 年底间按销售额 0.5%征收增值税；4) 国六标准逐步落地；5) 地方政府：广深发布新增乘用车购车指标额度，广州新增 10 万个，深圳新增 4 万个；北京市一次性增发 2 万个新能源小客车指标；上海市增加 4 万个非营业性客车额度牌照供给；湖南省给予指定车型补贴购置税 3000 元/辆；佛山市提出消费者购买新车每辆补助 2000 元、旧车注销购置新车每辆补贴 3000 元等。随着各地政策逐步落地，预计 2020H2 刺激效果将逐步显现。

【乘风破浪的新能源汽车】

国内补贴政策落地，新车型推出有望刺激需求；海外利好政策持续加码，销量有望快速复苏；中游竞争格局持续优化，全球供应链加速导入；具备全球竞争力的动力电池与材料企业有望享受高增长红利。

企业跟踪

【红旗比亚迪新车上市 自主车企发力品牌向上】

特斯拉 Model Y 降价 3000 美元；6 月车市同环比增长，本土新能源将迎战特斯拉；刀片电池首次上车，比亚迪汉正式上市。

【红旗比亚迪新车上市 自主车企发力品牌向上】

上周，自主品牌两个代表性品牌红旗、比亚迪分别发布新一代旗舰车型，从品牌定位和产品品质上，都集合了自身最先进技术和最超前理念，彰显了品牌向上的信心和决心。近年来吉利、长城、奇瑞、长安等自主品牌车企纷纷规划或发布旗下高端品牌，产品不再局限于低价竞争，品牌向上的思路愈发明显。



【北美特斯拉三年保值率近 90%】

iSeeCars 研究显示 1，北美市场特斯拉 Model 3 三年保值率 90%，远超其他电动车型。iSeeCars 网站分析了北美市场逾 690 万辆售出的汽车，新车在经过 3 年使用期后，平均每辆车贬值 39.1%。其中电动汽车的三年贬值率高达 59.2%，主要由于电动车更新换代较频繁。而特斯拉 Model 3 依然保留 90% 的价值，而在第一年使用期 Model 3 几乎没有贬值。相比之下，宝马 i3 和日产聆风的折旧率要高于平均水平，均在 60% 以上。我们认为特斯拉保值率高其中一个原因是：购买了全部自动驾驶附加包的用户可享受免费更新芯片的服务，同时所有用户均可以通过无线网络更新软件，使得其软硬件均保持在较新水平。

高新技术

【磷酸铁锂“逆袭”】

进入 2020 年 7 月份，宁德时代的磷酸铁锂电池开始供应特斯拉；与此同时，比亚迪汉已上市，搭载的电池是磷酸铁锂；即使是国轩高科，近期大量配套的五菱宏光，应用的也是磷酸铁锂电池。

至此，磷酸铁锂“逆袭”已不是口号，国内动力电池 TOP3 企业，皆在磷酸铁锂技术路线上越走越宽。

磷酸铁锂的潮起潮落

回顾我国的动力电池市场，OFweek 锂电网注意到，早在 2009 年，成本低、安全性极高的磷酸铁锂电池，在科技部启动的“十城千辆”示范工程中，得到了最初的应用。

随后，我国新能源汽车行业在补贴政策的助推下，出现爆发式增长，从不到 5 千辆的规模，发展至 2016 年的 50.7 万辆。新能源汽车的核心部件动力电池的出货量也随之得到大幅增长。

数据显示，2016 年我国动力电池总出货量为 28GWh，其中 72.5% 是磷酸铁锂电池。



2016 年也是一个转折之年。当年补贴政策发生了转变，开始强调车辆的续航里程。续航里程越高，补贴越高，于是乘用车纷纷将目光转向了续航能力较强的三元电池。

此外，由于客车市场的保有量有限，而乘用车对电池续航能力要求加强，属于磷酸铁锂的光荣时代暂告一段落。

直到 2019 年，新的新能源汽车补贴政策出台，整体退坡超过 50%，且没有再拔高对车辆续航里程的要求。于是，磷酸铁锂电池开始回归。

例如，在 2019 年下半年，磷酸铁锂材料市场逐渐起量，并在年度统计中得到体现：数据显示，2019 年磷酸铁锂材料出货量为 6.2 万吨，同比增长 26.53%。

进入 2020 年以来，磷酸铁锂电池开始在中高端乘用车市场渗透，包括特斯拉 Model 3、比亚迪汉 EV、比亚迪唐 EV、上汽荣威 Ei5、北汽 EU5、长安欧尚科尚 EV、长安欧尚 X7 EV、东风启辰 D60EV 等车型都装上了磷酸铁锂电池。

具体数据方面，2020 年 1—2 月，我国磷酸铁锂电池累计产量占动力电池总产量的比重达到 51.6%，已超过三元电池占比。

磷酸铁锂的未来

在新能源汽车动力电池市场，从今年 6 月份动力电池装机量数据看，三元电池装车量 3GWh，占比 63.8%，磷酸铁锂电池装车量 1.7GWh，占比 35.5%。虽然从数据看磷酸铁锂电池的配套比例还远远低于三元电池，但是，6 月磷酸铁锂电池配套乘用车比例从 4% 提高到 9%。

商用车市场当中的客车与专用车，配套的动力电池多为磷酸铁锂，这点不必多言。也就是说，磷酸铁锂电池已在动力电池当中起量，趋势已成，随着后期可预见的特斯拉 Model 3、比亚迪汉 EV 的热销，磷酸铁锂电池的市场占比将只升不降。

在新兴的电动船舶市场，目前也是磷酸铁锂的天下。上个月，全国首艘千吨级纯电动客船“君旅号”在武汉首航，其搭载的动力电池，为亿纬锂能的磷酸铁锂电池，电池体量达 25 吨。

数据显示，2016 年国内电动船的市场规模已达到 56.3 亿，预计到 2021 年这个规模将扩展到 96.3 亿，到 2024 年，全球电动船舶市场规模预计将达 450 多亿元。这是磷酸铁锂电池新的机遇。



在更大的**储能**市场，磷酸铁锂也比三元更有优势。数据显示，未来十年我国储能市场的容量将超过 6000 亿元，即使是在 2020 年，我国储能市场累计电池装机规模也有望超过 50GWh。

例如，在通讯储能领域，预计国内将在五年内建设超过 500 万个宏基站、上千万个微基站。根据投资及建设规模，预计今后五年中国新建及改造的 5G 基站后备电池需求量将超过 50GWh。海外总体需求与中国持平。今年 3 月初，中国移动中国铁塔两家 5G 建设巨头相继抛出了 1.95GWh、2GWh 磷酸铁锂电池组的采购订单。

此外，在未来每年 40GWh 需求量工程机械市场、千亿（锂电）电动自行车市场、2025 年出货量将达 48GWh 的小动力市场等，磷酸铁锂电池也将占据大部分市场份额。

磷酸铁锂材料 TOP 7

磷酸铁锂逆袭，最为受益的将是磷酸铁锂材料企业。当前的市场上，磷酸铁锂材料 TOP7 的企业分别为德方纳米、贝特瑞、国轩高科、湖北万润、湖南裕能、重庆特瑞、北大先行。

德方纳米

2017—2019 连续三年，德方纳米磷酸铁锂产量皆排名第一。

7 月 4 日，德方纳米发布募资说明书，拟向不超过 35 名对象发行股份募集不超过 12 亿元，用于年产 4 万吨纳米磷酸铁锂项目和补充流动资金。

德方纳米目前有佛山 1.5 万吨和曲靖首期 1 万吨产能扩建计划，随着磷酸铁锂电源在新能源乘用车市场的渗透率提升，德方纳米有望随之放量，出货量保持高增长，从规模、技术、品质与其他可比公司继续拉开差距，扩大领先优势。

贝特瑞

贝特瑞是一家锂电池用正负极材料研发、生产销售厂家，其正极材料磷酸铁锂位居全球前列，并在国内率先实现高镍正极材料 NCA 的大规模量产。

近日，贝特瑞拟募集资金 20 亿元，正极材料方面将于惠州投入 8 亿元，建设年产 3 万吨正极材料项目（二期）。



据悉，贝特瑞生产的高镍三元正极材料近期已通过日本松下的现场审核，今年对全球主要锂电池厂商韩国最大石油化工集团 SKI、日本松下供应量有望大幅提升。

国轩高科

公司磷酸铁锂技术行业领先。其产品为高压实高密度磷酸铁锂，制备过程中添加特殊添加剂，同时优化碳源及粒度匹配，改善材料碳包覆，结晶度，密实度，从而提高材料克容量及压实密度。

生产基地方面，国轩高科在庐江建立了材料基地，建成了年产磷酸铁锂正极和三元正极材料产线，实现锂电池正极材料的完全自供。

湖北万润

湖北万润当前有着 3 万吨的磷酸铁锂正极材料产能，此外，公司湖北十堰基地计划新增 2 万吨产能，将于 2020 年投产。

湖北万润的正极材料产品主要有磷酸铁（常规级与纳米级）、三元材料前驱体、磷酸锰铁、草酸亚铁（常规级与纳米级）、电池级氧化铁、氧化铁黑等。

湖南裕能

湖南裕能为湘潭电化的参股企业，已具备磷酸铁锂产能 3 万吨的生产能力，已经向比亚迪、宁德时代、亿纬锂能、海四达等电池企业实现批量供货。

其产品规格方面，Y3 型系列产品压实密度高可达到 2.4 g/cm^3 ，扣电放电容量高于 155 mAh/g ，1C 放电容量高于 142 mAh/g 。

重庆特瑞

重庆特瑞当前有着 2 万吨的磷酸铁锂正极材料产能，其重庆大渡口生产基地，产能 0.5 万吨；重庆忠县生产基地，一期产能 2 万吨，已投产，二期 4 万吨即将投产；此外，3 期 4 万吨在规划之中。

产品规格方面，重庆特瑞高压实型磷酸铁锂 XC555 产品特点为：1. 高压实，压实密度 2.55 g/cm^3 以上；2. 倍率性能优良，10C 全电容量可达 128 mAh/g ；3. 加工性能好，纳米级材料拥有较小比表面积；4. 导电性好，电阻率低 $50 \Omega \cdot \text{cm}$ 以下。



北大先行

近期，北大先行与加拿大电池材料开发商 Nano One Materials 达成合作，北大先行将利用 Nano One 的技术来评估和优化磷酸铁锂材料的大规模生产以降低制造成本。

产能方面，北大先行拥有西宁磷酸铁锂生产基地、泰安正极材料生产基地，产能为 2 万吨。

可以预见，依托领先技术，北大先行磷酸铁锂材料将更具竞争力。

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。