



新能源行业周报

—8月欧洲电动车销量继续高增

- 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 4.1-4.8 万元/吨，均价为 4.5 万元/吨；较上周持平，工业零级碳酸锂价格为 3.65-4.5 万元/吨，均价为 4.0 万元/吨，较上周上涨 0.1。

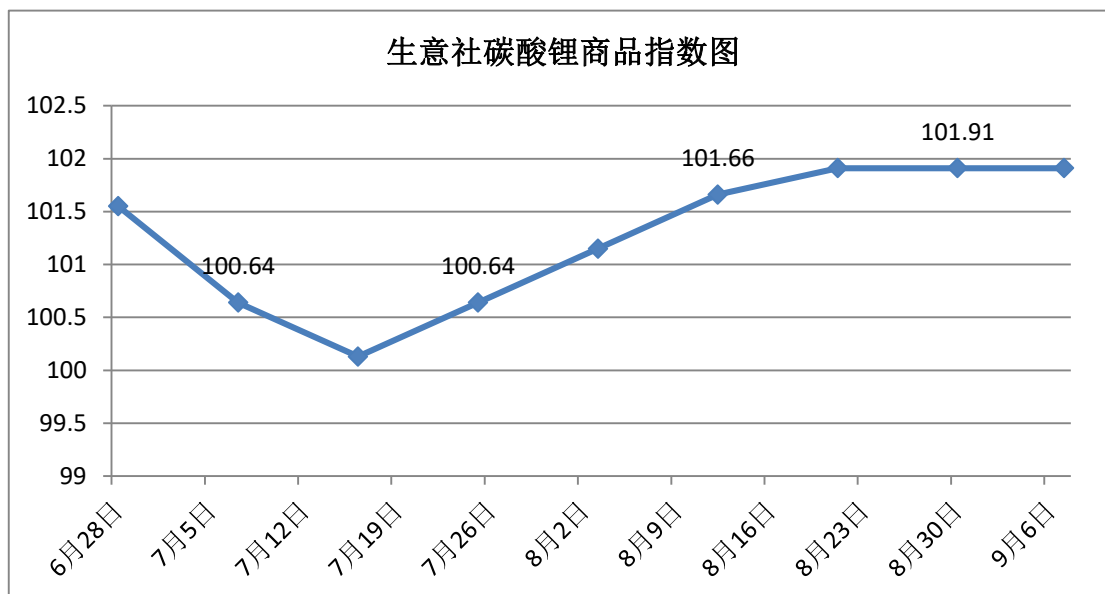
8月欧洲电动车销量同比继续大幅增长，环比则普遍有所下降。德国、法国、挪威、英国、瑞典、意大利六国电动车销量合计 7.1 万辆，同比增长 183%；从累计交付量来看，除挪威外，其他五个国家都实现了同比翻倍的涨幅。预计 20 年欧洲电动车 100-110 万辆，同比增长 80%-100%。8 月上述六国销售的电动车中，纯电车型 3.7 万辆，插电车型 3.4 万辆，纯电占比 52%，较 7 月份有小幅提升。其中瑞典 8 月注册电动车中插电占比达到 71.6%，德国插电占比达 51.5%。8 月特斯拉在欧洲的交付量回暖，由于 7 月份基数较低，因此各国环比都有大幅度的



提升。其中德国注册量超过 2800 辆，同比增长超过 4 倍，环比增长超 13 倍，市占率达到 18%。总体来看，20 年特斯拉在欧洲表现一般，主要国家 model 3 的增速都远低于该国电动车的整体增速。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	6月28日	7月7日	7月16日	7月25日	8月3日	8月12日	8月21日	8月30日	9月7日
商品指数	101.55	100.64	100.13	100.64	101.15	101.66	101.91	101.91	101.91

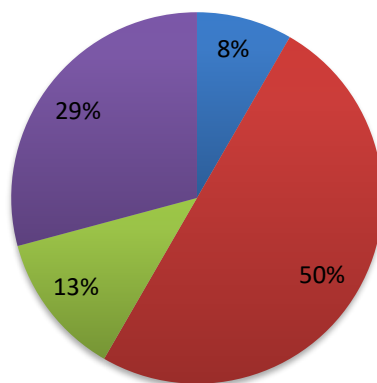




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（9月02日-9月08日），共有24家证券研究机构共发布新能源概念相关研报34份，其中25份研报对新能源相关公司给出了评级，其中买入评级2个，增持评级12个，中性评级3个，持有评级7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



【8月乘用车预估增长10%，新能源汽车保持大幅增长】

根据乘联会数据，8月乘用车零售初步预估同比增长10%，表现淡季不淡，且改变以往8月环比下降的趋势，随着经济继续平稳恢复、消费信心的逐渐改善，下半年国内汽车有望保持加速复苏，因此建议重点关注一线自主乘用车车企。新能源汽车方面，从新造车势力情况来看，蔚来、理想、威马等8月新能源汽车销量分别为3,965台、2,711台和2,057台，表现均创单月较好成绩，间接表明消费者对国内新能源汽车认可度持续好转，私人领域新能源汽车消费需求持续上行，预计8月新能源汽车销量同比依然有望维持大幅增长，因此在下游持续好转过程中，新能源汽车产业链零部件订单需求将持续饱满，建议关注新能源汽车产业链优质零部件公司。自动驾驶方面，滴滴自动驾驶宣布获得合肥市颁发的自动驾驶车辆测试牌照，截至目前，滴滴已相继在北京、上海、合肥、苏州、美国加州等地获得路测资格，并获得了上海颁发的首批载人示范应用牌照，随着滴滴等自动驾驶出租车路测的逐渐推出，自动驾驶出租运营将逐步落地，建议重点关注自动驾驶产业链中如传感器、执行机构及智能座舱、域控制器、车联网等系统集成方面具有核心技术优势的零部件公司。

【阶段性供需错配，六氟涨价向电解液传导】

本周一六氟率先涨价，短期驱动因素是阶段性供需不匹配，成本加成的模式下，电解液很快有反应，其中铁锂型调涨10%，三元型调涨7.55%。六氟行业格局维持稳定，几乎没有新进入者，而六氟工艺的难度、环保的要求、产品的质量等因素导致行业有效产能小于名义产能，行业产能利用率持续攀升，未来行业新增供给同样有限，且主要集中于龙头企业，在下游新能源车、电解液需求持续增长下，行业产能利用率仍将持续提升，一方面行业阶段性的供需错配有可能成为常态，另一方面行业基本面不断改善，不排除未来发生根本性变化。

【第二批新能源汽车下乡名单发布】

新能源汽车方面，中汽协发布了第二批新能源汽车下乡名单，包括上汽通用五菱、比亚迪、长安汽车等在内的14家车企共计36款车型，车企的参与积极性明显提升，参与车型较第一批翻倍还多，两批名单共包括19家车企52款车型，此次新能源汽车下乡活动将为下半年新能源汽车销量复苏贡献增量。

企业跟踪



【NCM811 电池让宁德时代“摔跟头”】

9月7日，创业板龙头股宁德时代（300750.SZ）出现了放量大跌，最低一度探至180.00元/股，最大跌幅高达11.88%。截至收盘，宁德时代较上周五收盘下跌17.86元，报186.40元/股，跌幅8.74%，当前总市值4342亿元。令宁德时代摔了这么大一个“跟头”，与NCM811电池不无关系。

NCM811 电池存在安全问题

近日，有消息人士表示，“宁德时代已基本否定811电池路线。增量肯定少用了，存量只能变通的处理，压力很大。

随后，宁德时代辟谣称，“这是妥妥的谣言。短期内811仍将作为宁德时代的主攻战略，宁德时代并没有放弃811电芯，多条线路并行一直是公司发展电芯业务的核心思想。”

宁德时代内部人士进一步指出，“即将投产的宝马ix3用的就是811电池。”消息显示，宝马集团将于9月13日在沈阳亮相纯电动SUV宝马ix3，新车搭载宁德时代提供的电池组，容量为80千瓦时，续航里程达到520公里。

但是，市场认为宁德时代的解释苍白无力，NCM811电池绕不开安全问题。因为，在动力电池中，高活性的镍元素比重越大，正极材料的热稳定性就越差。具体表现为，当电池遇到高温、外力等冲击，更容易引发发热失控，充电时，产生气体使电池出现鼓包。所以，811电池被认为是稳定性和安全性有待提升的动力电池。今年以来，据统计，已经发生了超过20起新能源车型自燃事件，是目前为止新能源汽车自燃事故数量最多的一年。

例如，广汽Aion S在近期至少发生了3起起火事故：5月18日，广州杨桃公园南门东侧停车场内，一辆白色如祺出行的广汽新能源Aion S起火，尾部燃起火焰，殃及右侧一辆奥迪A6L。此后的8月12日和8月23日，在深圳和海口，又分别有一辆Aion S自燃。

广汽Aion S的动力电池供应商目前量产的有宁德时代和中航锂电两家。有媒体根据多种渠道证实，起火的Aion S搭载的多数是宁德时代NCM811电池。。

【比亚迪巴西磷酸铁锂电池工厂投产 年产18000 电池模组】

9月1日消息，比亚迪位于巴西玛瑙斯市的磷酸铁锂电池工厂正式投产，年产18000个电池模组。

这是比亚迪在巴西设立的第三个工厂，也是巴西国内首个磷酸铁锂电池工厂，投资金额约为1500万雷亚尔（约合270万美元、1863万元人民币），占地面积5000平方米。

比亚迪巴西国家经理李铁称，“有了全新的电池工厂，我们将与更多致力于发展



清洁能源的企业携手，继续在巴西推广和促进公交电动化进程。”

“归功于我们定制化的高性能自动化生产线，现在每天单班能生产 48 个电池模组，效率非常高。目前，我们正处于产能爬坡阶段，预计到今年 9 月底，将会产出超过 1000 个电池模组。”李铁表示。

南美是比亚迪的福地。今年 5 月，巴西圣保罗州的圣若泽杜斯坎普斯市向比亚迪采购了 12 台 22 米纯电动铰链式大巴，用于城市快速公交系统，这是巴西首个纯电动城市快速公交系统。

在 2019 年年底与 2020 年年初，比亚迪巴西萨尔瓦多云轨线整体设计方案获批、中标巴西圣保罗轨道交通 17 号线项目，彰显了比亚迪深耕巴西市场所取得的成就。

更早的 2014 年，则是比亚迪成立巴西分公司的时间点。当时，比亚迪投资建设了圣保罗州坎皮纳斯市电动巴士底盘工厂。

现在，比亚迪巴西玛瑙斯电池工厂投产，将实现比亚迪高安全、低成本电动产品在巴西的就近配套，进一步提升了比亚迪在巴西乃至南美市场的竞争力。。

高新技术

【宁德时代/比亚迪/国轩/松下/蜂巢等动力电池技术“各显神通”】

动力电池的成本，占据新能源汽车总成本的 40% 以上，是许多汽车企业和电池企业重点研发的对象。在保证安全的前提下，降低成本、提高续航里程和延长电池寿命是电池技术突破中的重点。

当前市场上，各种动力电池技术百花齐放，固态电池的发展也在加速。不过，相对于众多尚未完全商业化的技术而言，行业巨头们规划中的动力电池技术更值得关注。



就动力电池技术方面，下面来看看宁德时代、比亚迪、国轩高科、松下和蜂巢能源的相关规划。

宁德时代将开发无镍无钴动力电池

作为连续三年动力电池全球出货量排名第一的企业，宁德时代的技术实力毋庸置疑，其将开发无镍无钴动力电池只是最新表态。

近日，宁德时代高级主管孟祥峰表示，宁德时代正在研究一种新型的电池，这种新型电池将不含镍和钴。由于镍和钴是当今许多锂离子电池中最昂贵的两种成分，市场认为，减少甚至消除镍和钴的使用将极大降低电动汽车电池的成本。不过，在能量密度以及寿命方面，目前还没有更多细节透露。

8月12日，宁德时代董事长曾毓群表示，在电池系统结构创新上，除了公司去年已经发布的CTP（技术外，公司下一步将进行CTC，即“底盘电池”技术。虽然说该技术有望将电动汽车续航里程超过800km，但预计2030年左右才会推出。

6月初，宁德时代宣布研发出16年超长寿命或200万公里行驶里程、成本相比当前电池仅增加不超过10%的新技术，这一技术适用于磷酸铁锂和三元电池。

比亚迪加强刀片电池研发

在今年年初的中国电动汽车百人会上，比亚迪董事长王传福首次提出了刀片电池这个概念，并宣布将于2020年3月首次量产。



3月底，刀片电池召开发布会，宣布正式量产。刀片电池技术 PACK 体积能量密度超过 330Wh / L，较原有电池系统可提升 30%以上，通过节省物料、人工费用等，电池包成本有望降低 30%。由于刀片电池比传统方形电池更薄，因此散热效果更好。

当前，不止比亚迪重庆璧山工厂在生产刀片电池，据 OFweek 锂电网了解，比亚迪长沙宁乡电池生产基地也开始生产刀片电池。

弗迪电池公司副总经理孙华军表示，目前的刀片电池，为 1.0 版本，比亚迪还将推出升级版本。显然，比亚迪还将围绕刀片电池而开展更多研发工作。

国轩高科软包磷酸铁锂电池工厂奠基

国轩高科的磷酸铁锂电池技术可谓“炉火纯青”。通过不断提升电池材料性能，国轩高科已经实现体能量密度突破 200Wh / kg。通过改进电池包结构设计和成组工艺，2020 年国轩高科磷酸铁锂电池系统能量密度预计将达到 160Wh / kg。

7月20日，国轩高科子公司柳州国轩电池生产基地成功奠基，该项目规划建设年产 10GWh 动力电池生产基地。

国轩高科工研总院常务副院长徐兴无介绍，柳州国轩未来产品方向为铁锂软包，将主要配置 390 和 590 模组的软包铁锂电芯，该电芯单体能量密度可达 200Wh / kg。

松下推出计划 3 年内推无钴电池



7月30日，路透社报道称，松下将在2—3年内推出无钴电池，并计划在五年内将向特斯拉公司供应的“2170”电池的能量密度提高20%。

松下美国电动汽车电池业务负责人 Yasuaki Takamoto 表示，改进版本的电池能量密度将是磷酸铁锂电池平均能量密度的两倍以上。不过他并未透露新型电池将会搭载特斯拉那种车型上，仅表示自9月起，松下将开始对其与特斯拉合作的内华达州工厂生产线进行改造，以进一步提高电池的能量密度。

蜂巢能源主推无钴电池及四元电池

蜂巢能源5月8日发布了两款无钴电池，第一款产品是基于590模组的电芯设计，容量为115Ah，电芯的能量密度达到245wh/kg，在整车端能够实现15年120万公里的质保，在2021年6月份推向市场。第二款是L6薄片无钴长电芯，容量226Ah，这款产品正在与汽车企业合作开发，在先进的矩阵式PACK设计支持下，是全球第一款可以实现880公里的续航里程的车型，预计可以在2021年下半年实现量产。

四元电池方面，蜂巢能源已经于2018年9月立项，并在2019年年底前完成材料开发，预计将于2020年12月实现材料SOP，将在2022年11月实现基于四元材料的电芯SOP。

总结：电动车价格高于燃油车的其中一个原因就是电池，而电池也是决定电动车续航里程的核心因素。因此，电池技术的突破将决定电动汽车的技术高度。



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。