



新能源行业周报——国家发改委再放信号，汽车以旧换新有望加速

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 3.9-4.5 万元/吨，均价为 4.3 万元/吨；较上周下跌 1，工业零级碳酸锂价格为 3.4-4.2 万元/吨，均价为 3.7 万元/吨，较上周下跌 0.2。

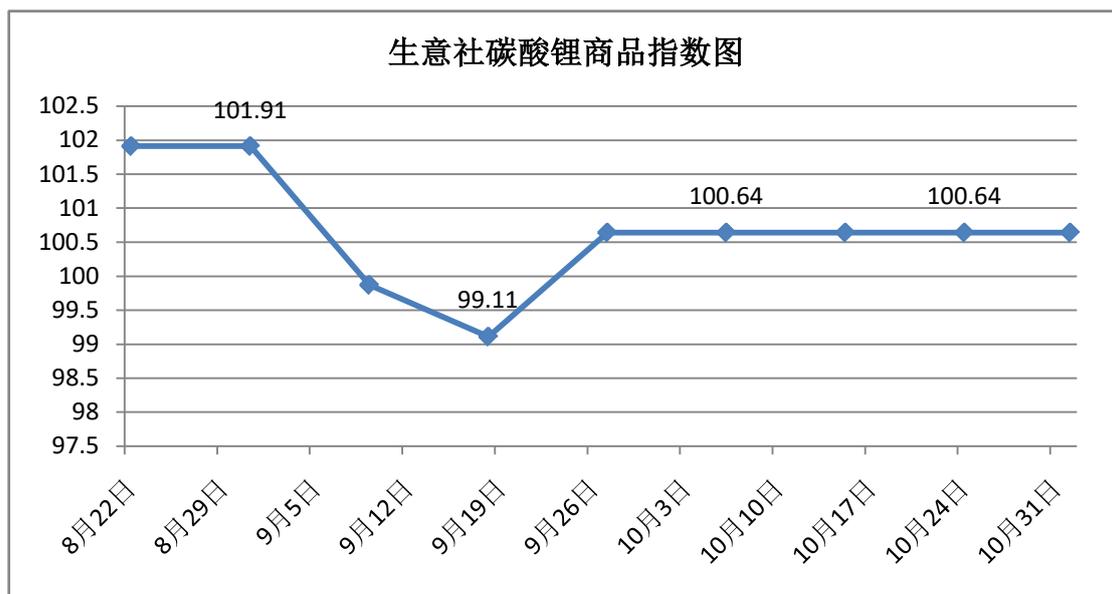
10 月 20 日，国家发改委新闻发言人孟玮在例行新闻发布会上表示，推动汽车消费转型升级，促进汽车限购向引导使用转变，鼓励各地出台促进老旧汽车路换政策，推进主要公共建筑配建停车场、路侧停车位设施升级改造等建设。以旧换新政策再出，老旧汽车更新有望加速。2019 年 1 月，国家发改委等部委印发《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案（2019 年）》，提出有序推进老旧汽车报废更新。2019 年车市不景气，叠加 2020 年新



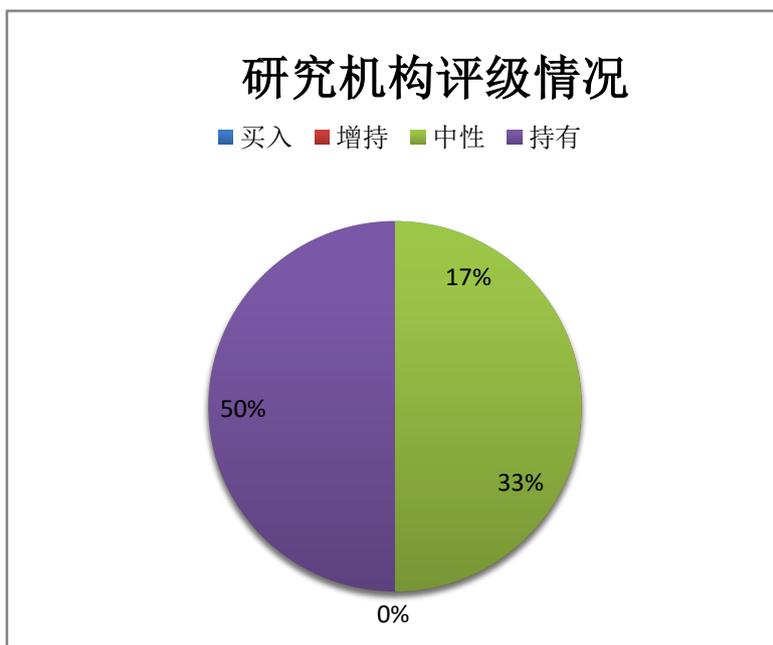
新冠肺炎爆发，我国汽车市场受到重创，为刺激汽车消费，今年以来国内部分省市例如广东、北京、浙江、上海等相继出台老旧汽车置换相关政策，计划通过设路补贴奖励及购车时限加快以旧换新。2 月，佛山下发通知，为推动汽车更新换代，佛山号牌车主凭旧车售卖发票或汽车报废注销证明购买新车，每辆给予 3000 元补助。3 月，广州对置换或报废二手车的消费者，在本市注册登记的汽车销售企业购买“国六”标准新车，每辆给予 3000 元补助。同月，北京市出台新政显示，将依法对报废或转出本市的高排放老旧机动车车主给予最高 2.2 万元政府补助。4 月 23 日，上海对燃油车“以旧换新”给予补贴，本市消费者报废或转出国四及以下排放标准燃油车，并且新购路国六排放标准燃油车的，给予每辆车 4000 元补助。8 月，广州再次出台政策鼓励老旧汽车置换，持有粤 A 牌照的老旧机动车的车主购买国六新车、非插电混动车可分别获 3000 元和 6000 元补贴。此次国家发改委再次明确鼓励以旧换新，老旧汽车更新有望再提速。以旧换新政策刺激新车消费，有望盘活二手车市场。据北京商报，目前全国范围内国三及以下老旧汽车存量约为 3500 万辆，部分省市通过设定几千至几万的以旧换新补贴奖励，有望撬动高达千亿甚至万亿的新车消费，刺激汽车换购需求。我们进行敏感性分析，假设以旧换新补贴分别刺激以旧换新增量 5%、10%、15%，对应以旧换新增量 175、350、525 万辆，如果按照新车售价 15 万元计算，有望拉动新车消费增量 2625、5250、7875 亿元。此外，除拉动新车消费，部分老旧汽车仍然具备一定的使用价值，有望流入二手车市场，盘活我国二手车市场，向国外成熟市场靠拢。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	8 月 22 日	8 月 31 日	9 月 9 日	9 月 18 日	9 月 27 日	10 月 6 日	10 月 15 日	10 月 24 日	11 月 1 日
商品指数	101.91	101.91	99.87	99.11	100.64	100.64	100.64	100.64	100.64



机构分析



上一周期（10 月 28 日-11 月 03 日），共有 7 家证券研究机构共发布新能源概念相关研报 7 份，其中 6 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 2 个，中性评级 0 个，持有评级 3 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

【明确新能源汽车渗透率目标 助力产业电动化转型】

10 月 27 日，由工信部指导、中国汽车工程学会组织全行业 1000 余名专家历时一年半修订编制的《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》（以下简称“路线图 2.0”）在上海发布。路线图 2.0 结合国内外汽车技术发展现状与趋势，针对路线图 1.0 落地以来所取得的进展，对节能与新能源汽车的技术趋势、产品应用制定了产业愿景与分阶段发展目标。路线图 2.0 明确到 2035 年新能源汽车逐渐成为主流产品，汽车产业实现电动化转型，具体阶段性发展目标为：到 2025、



2030、2035年，新能源汽车销量占比分别达到20%、40%、50%，混动汽车在传统能源乘用车中销量占比分别达到50%、75%、100%，燃料电池汽车保有量2020年达到10万辆、2030年达到100万辆。节能与新能源汽车阶段性发展目标的明确，有助于稳定整车、零部件企业对行业电动化进程的推进预期，有助于提升消费者对节能与新能源汽车的信心和购买意愿，助力产业实现稳健转型。

【电动智能网联融合发展 加速汽车产业转型升级】

智能网联技术发展推动汽车电子产品功率提升，而新能源汽车相比传统燃油车电气化水平更高，发展智能网联技术具有更好的基础，电动化与网联化、智能化协同发展符合汽车产业技术进步趋势，能够有效满足“安全、高效、便捷、经济、绿色”的出行消费需求升级方向。为指导跨界产业协同，提出了汽车产业与能源、交通、信息通信深度融合的技术路线，加速V2X、高级别自动驾驶等先进技术落地，提升可再生能源应用规模，促进各领域相互赋能。

企业跟踪

【又一家企业拟分拆电池业务！已商业化9/0.5/0.5电池！】

继LG化学拟分拆旗下电池业务，并传出特斯拉将收购LG化学电池业务10%股份之后，韩国电池三巨头中暂未受到电动汽车召回事件影响的SKI，近日放出正在考虑分拆电池业务的消息。

10月21日，SKI电池部门首席执行官吉东燮（Ji Dong-seop）表示，KI正在考虑从财务角度分拆电动汽车动力电池业务，但目前尚未制定出具体的时间表。

“把我们的电池业务分拆出来既有好处也有坏处，公司财务部门将确定分拆电池业务的可能性。”

根据吉东燮当天所说，SKI也在考虑在美国建立更多的电池厂。据悉，目前SKI正在美国乔治亚州建设一家电池厂，计划2021年投产，2022年开始批量生产电池。“如果大众、福特和现代汽车等企业客户希望增加我们的电池供应，我们可能会建立更多的电池厂。”

SKI高镍电池全球领先

众所周知，SKI的主打产品是高镍三元软包电池。从过去几年来看，这种电池既是市场主流，潜力也相当巨大。



据了解，目前 SKI 量产的软包电芯能量密度可达 260Wh / kg，2023 年能量密度目标为 319Wh / kg。

在前沿技术方面，尤其是当前大热的“高镍低钴”电池的研发上，SKI 也较其他动力电池企业走得更加激进。

今年 8 月，有韩媒称，SKI 正在致力于在年底前开发新型 NCM 电池，镍含量 88%，较 NCM 811 电池提高 8%，续航里程提高到 500km—600km，钴含量 6%，较 NCM811 电池降低 4%。

此外，同样是 8 月，SKI 宣布成功商业化全球首个镍含量为 90%的 NCM9 (9 / 0.5 / 0.5) 电池。

在透露将分拆公司电池业务当天，吉东燮还表示，SKI 正在开发一种全新的充电技术，只需将电池充电 2 次，每次充电 10 分钟，就能实现近 500 英里的往返。据其预计，该技术最早可以在今年年底或明年上半年完成开发。

分拆既有好处也有坏处

按吉东燮所说，SKI 分拆电池业务“既有好处也有坏处”。那么，来看一下其好处与坏处各有哪些，以供参考。

好处方面，业内认为，SKI 分拆动力电池业务之后，有助于其实现高效的决策和灵活的组织运营；有助于更快速地展开针对性的融资选择；同时以独立子公司的身份，有利于 SKI 获得更多的投资机会。在这一点上，与 LG 化学分拆电池业务是一样的。

坏处方面，是 SKI 面临的压力与 LG 化学不一样。

首先是因为 SKI 的电池业务规模较小，占集团公司总体营收的占比较低，目前仍处于亏损状态，盈利能力较弱。

其次是 SKI 目前正深陷与 LG 化学的法律诉讼中并处于劣势，美国国际贸易委员会 (ITC) 已经初步裁定 SKI 败诉。若本月 ITC 作为维持原判的最终裁决，SKI 将无法将其电池、模块以及其他组件和材料出口到美国。这将对 SKI 的动力电池业务产生沉重的打击。

第三是 SKI 正在扩建其在匈牙利、美国和中国等地的电池产能，计划到 2025 年将其动力电池生产能力提高到 100GWh，这将需要超过 6 万亿韩元（约合人民币 350 亿元）的资金投入。面临如此巨大的资金压力，将对 SKI 动力电池业务进一步发展产生极大阻碍。

近期，SKI 计划将其正在进行 IPO 的锂电池隔膜子公司 (SK IET) 价值 3000 亿韩元(约合人民币 17.5 亿元)的 10% 股份出售给私人股本基金 Premier Partners，计划利用此次股权出售的收益来扩大其动力电池业务，就是 SKI 不得已之举。

此外，在 8 月初，SKI 还将其子公司润滑油基础油供应商 SK Lubricants Co. 出售，用以扩大其动力电池业务。

与 LG 的诉讼还未解决

吉东燮在提及考虑将电池业务分拆的同时，也提到“SKI 与 LG 化学就美国正在进行的诉讼仍持续”。

据了解，美国国际贸易委员会 (ITC) 计划于 10 月 26 日 (当地时间) 对 LG 化学提出的针对 SKI 的电池商业秘密侵权诉讼提起最终裁决。最近，两家公司还没有



表现出任何和解措施。

据公开信息显示，SKI 与 LG 化学的拉锯战源于 2019 年 4 月，当时 LG 化学方面指控 SKI 共计挖走 76 名 LG 化学动力电池事业部的工作人员，并借此方式窃取了其核心技术，由此向美国 ITC 提出控告。

随后，SKI 向 ITC 反诉 LG 化学“非法利用其拥有的 994 专利”，并要求 LG 化学方面进行道歉和赔偿 10 亿韩元（约合 575.04 万元人民币）。除了在美国，两家公司在韩国本土也对簿公堂。

韩国新韩证券分析师李先焯认为，使 LG 化学和 SKI 剑拔弩张的最直接原因，是 SKI 拿下了大众动力电池的订单，此外由于两者的主力产品均为方形三元锂电池包，因而存在高度的竞合性。

关于 SKI

SKI 是韩国代表性的能源化学企业之一，当前业务包括石油开发、炼油、化学、润滑油以及新能源产业等。

SKI 于 2005 年着手混合动力电动汽车专用锂离子电池业务，2006 年起投入生产。2016 年 SKI 全球动力电池装机量仅 207.3MWh，2019 年装机量达到 1.9GWh，市占率 1.6%，复合增速超过 100%；2020 年上半年，装机量达到 1.7GWh，同比增长 66%，市占率进一步提升至 3.9%，排名上升至第六位。

产能方面，SKI 目前拥有美国佐治亚州工厂 9.8GWh/年，中国江苏常州金坛 7.5GWh/年，韩国忠清南道瑞山市电池厂 4.7GWh/年，匈牙利科马罗姆第一工厂 7.5GWh/年。合计 29.5GWh/年。此外，SKI 还与亿纬锂能合资建设 20GWh—25GWh 动力电池产能。SKI 美国工厂规划产能 55GWh/年，SKI 的总规划是 2022 年前将产能提升至 55GWh/年，至 2025 年实现 100GWh/年。

客户方面，SKI 主要供应商除了大众，还为现代、起亚、奔驰、戴姆勒、北汽等多家国内外知名车企配套动力电池。

供应链方面，SKI 积极寻求全球合作。在中国市场，天齐锂业、当升科技、璞泰来、中科电气、新宙邦等中国电池材料企业已经先后进入 SKI 供应链。

除了电池外，SKI 在韩国、中国、波兰规划的隔膜产能约为 10 亿平方米。

。

【中国铁塔/中国电信开启磷酸铁锂电池新一轮采购】

近日，中国铁塔和中国电信分别发布的备用磷酸铁锂电池常态化测试公告，要求送检供应商应为磷酸铁锂电池组产品的生产制造商，同时具备磷酸铁锂电芯自主生产能力，送样型号为磷酸铁锂电池组（集成式）备电 48V / 100Ah。

《磷酸铁锂电池检测实施细则》要求送样 5 组电池组、1 个 BMS 和 9 个单体电池，备电用磷酸铁锂电池的检测分为系统、BMS 和平台接入三部分，在安全性能方面要求电池在抗过充电、深度放电、抗冲击、抗高温、抗短路等条件下应不起火、不爆炸。

这是中国铁塔开展的新一轮磷酸铁锂电池采购。早在今年 3 月初，中国铁塔曾发布了 2.0GWh 备电用磷酸铁锂电池集采招标，最终双登集团、南都电源、鹏辉能源、中天科技、圣阳电源五家企业中标。



而在中国铁塔招标之前，中国移动的动作则更快一些。当时，中国移动在以最高限价超 25 亿元采购约 1.95GWh 通信用磷酸铁锂电池产品，最终八家企业中标，分别为：中天科技、海四达、双登集团、亿纬锂能、南都电源、雄韬电源、光宇电源、力朗电池，投标价格最低约 0.661 元 / Wh，中标总价 13.68 亿元。

高新技术

【全国首条！“超级电容+钛酸锂电池”有轨电车工程调试成功】

锂电池的应用场景正在变得越来越广。

近日，据媒体报道，中铁二十二局集团技术人员在广州黄埔有轨电车 1 号线，组织首辆列车调试累计行驶突破 1000 公里，线路及设备状态稳定，标志着国内首条采用“超级电容+钛酸锂电池”有轨电车工程调试取得成功，为年底全线开通运营奠定了基础。

据了解，这条线路在全国首次采用“超级电容+钛酸锂电池”混合储能供电装置技术。线路系统超级电容单体容量达 9500 法拉，为目前国内技术最为成熟、性能最为可靠的超级电容。

最大的亮点在于，该线路的车辆达到站点时，在乘客上下车间隙，车辆就自动完成充电，用时不到 30 秒，实现车辆能耗和补给动态平衡，确保车辆全程不间断运行。



同时，车辆配置钛酸锂电池可在突发状况和紧急状态下为车辆补偿供电，极大提升了车辆运行的应急能力。

由于采用“超级电容+钛酸锂电池”作为储能装置牵引供电，区间无接触网，极大减少了城市空中“蜘蛛网”。车辆制动时可以将80%以上的制动能量回收至超级电容形成电能储存，实现能量循环利用，做到了高效节能。

这是继南京国内首辆电池列车正式运行之后，锂电池在有轨电车应用中的又一重大突破。南京电车应用的是磷酸铁锂电池，广州黄埔方面用的是“超级电容+钛酸锂电池”。

钛酸锂电池是比磷酸铁锂电池充更快，更安全的电池，只不过钛酸锂电池的能量密度不足，制约这种电池的发展。但显示，这种电池充电快的特点，仍令其在某些细分领域有着无与伦比的优势。

正所谓：合适的就是好的。

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。