



新能源行业周报——海外加速新能源汽车普及，政策助力更为积极

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 5.5-6.5 万元/吨，均价为 5.9 万元/吨；较上周上涨 0.5，工业零级碳酸锂价格为 5.0-5.8 万元/吨，均价为 5.4 万元/吨，较上周上涨 0.4。

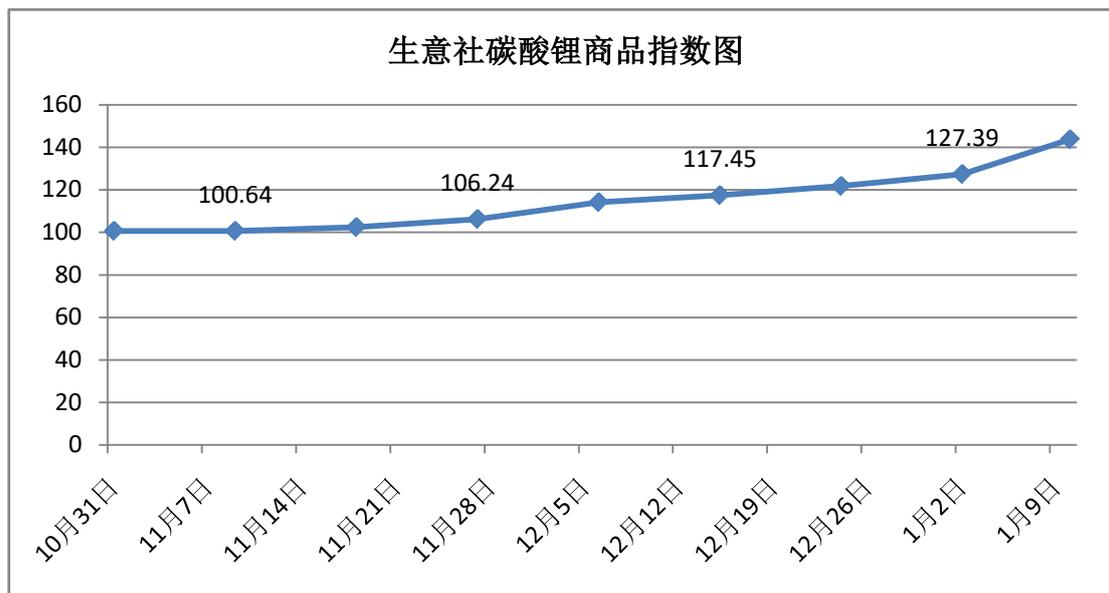
欧美市场加速推进新能源汽车的普及，各国政府通过补贴、免税、路权等多种方式刺激本地新能源汽车的销量。2020 年受疫情影响，海外各国汽车产业受到较大冲击，为鼓励支持新能源汽车的发展，欧洲各国政府加大了新能源汽车补贴力度，法国、德国纷纷加大新能源汽车的单车补贴，希腊、荷兰、西班牙等国家同样积极推出新能源刺激政策。从各国的政策指向来看，新能源汽车的发展成为海外各国的共识，新能源刺激政策的逐步向好，将进一步促进海外新能源汽车



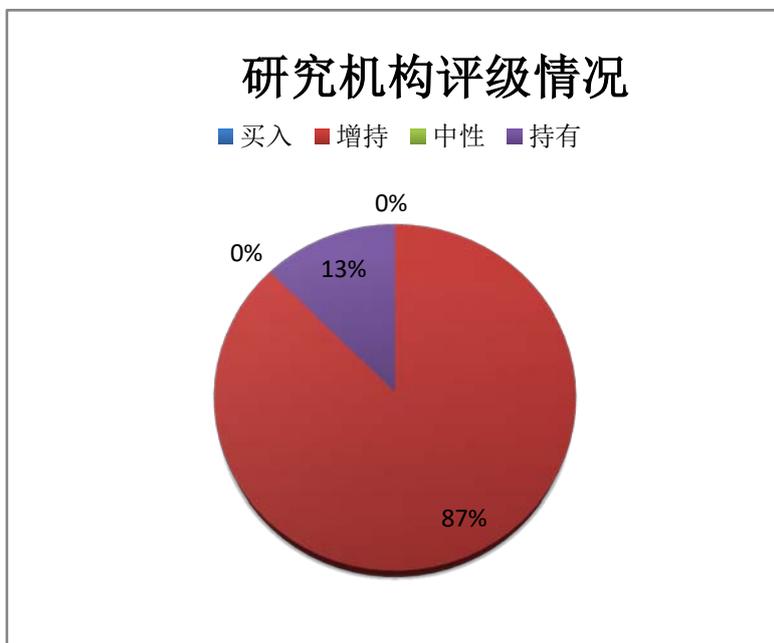
销量的提升，对于国内供应链的发展起着重要的支撑作用。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	10月31日	11月9日	11月18日	11月27日	12月6日	12月15日	12月24日	1月2日	1月10日
商品指数	100.64	100.64	102.42	106.24	114.14	117.45	121.78	127.39	143.69



机构分析



上一周期（01 月 06 日-01 月 11 日），共有 8 家证券研究机构共发布新能源概念相关研报 10 份，其中 8 份研报对新能源相关公司给出了评级，其中买入评级 0 个，增持评级 7 个，中性评级 0 个，持有评级 1 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

【深圳市发改委：促进新能源汽车推广应用若干措施延长至 6 月底】

今年 6 月，为深入贯彻落实中央、省、市关于统筹推进疫情防控和经济社会发展工作部署及《关于促进消费扩容提质加快形成强大国内市场的实施意见》（发改就业〔2020〕293 号）等文件精神，深圳市推出了促进新能源汽车消费的政策，其中包括放宽新能源汽车指标申请条件、购车补贴、停车优惠等，当时制定的政策执行日期至 2020 年 12 月 31 日止。近日深圳市发展和改革委员会对外表示，



为进一步推动新能源汽车推广应用、促进新能源汽车市场消费，经市政府同意，现将《深圳市应对新冠肺炎疫情影响促进新能源汽车推广应用若干措施》（深府办规〔2020〕7号）的有效期延长至2021年6月30日。（资料来源：车质网）

【新能源产业扶持导向呈现扶优扶强趋势，促进行业市场化发展】

未来车企的发展一方面要面临更为严苛的油耗标准，同时新阶段双积分政策较之前版本考核更为严苛：1）2021~2023年新能源汽车积分占比分别为14%、16%和18%；2）工况由NEDC切换至WLTC；3）纯电动乘用车单车积分上限由5.0分下调至3.4分；插混乘用车单车积分由2分下调至1.6分。同等续航里程的纯电动车型单车积分下调30%~50%。与此同时新阶段双积分政策引入了低油耗乘用车的概念，低油耗乘用车是指综合燃料消耗量不超过《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》中对应的车型燃料消耗量目标值与该核算年度的企业平均燃料消耗量要求之积的传统能源乘用车。计算乘用车企业新能源汽车积分达标值时，低油耗乘用车的生产量或者进口量按照其数量的0.5倍计算。假设未来乘用车销量以年化3%的增速增长，经过测算我们认为，新阶段的双积分政策虽然对于新能源积分的考核更为严苛。但是低油耗乘用车概念的引入，意味着政策层面希望通过新能源和节能技术的发展两个层面达到节能减排的目的。

【欧洲、中国、美国将成为引领全球新能源汽车销量持续增长的三极】

到2025年全球合计销量将达到1500万辆左右，如果全球汽车销量维持在9000万辆左右，全球新车销售中新能源汽车渗透率将达到16.70%左右，带来动力电池需求约826.7GWh，对应正极材料、负极材料、隔膜、电解液需求分别达到143.43吨、111.61万吨、124.01亿平方米、90.94万吨。

企业跟踪

【比亚迪全资持股 重庆弗迪电池研究院有限公司成立】

日前从天查眼获悉，重庆弗迪电池研究院有限公司于2021年1月4日成立，法定代表人为何龙，注册资本1亿元，经营范围含电池制造，电池销售，电子专

用材料研发，电子专用材料制造，石墨及碳素制品制造，汽车零部件及配件制造，新能源汽车电附件销售，智能输配电及控制设备销售，电子元器件制造，电子元器件零售，电子元器件批发，软件开发，人工智能应用软件开发等。近年来，比亚迪旗下弗迪系企业不断壮大。2020年3月，比亚迪正式推出独立的弗迪品牌，



将弗迪系公司扩充为 5 家：弗迪电池有限公司、弗迪视觉有限公司、弗迪科技有限公司、弗迪动力有限公司、弗迪模具有限公司。前不久，弗迪实业有限公司由比亚迪出资 5 亿元注册成立。不难看出，比亚迪除了“车企”的标签外，正在向标准化汽车硬件的供应商发展。（资料来源：盖世汽车、腾讯网）

【蔚来 ET7 正式发布 推出 150kWh 固态电池包】

1 月 9 日，蔚来 ET7 正式发布。新车定位大型纯电动轿车，车长和轴距分别达到了 5098 和 3060mm，并配备穹顶式玻璃车顶和无框电吸门。电池将采用 150kWh 固态电池，最高续航将达到 1000+km。全系标配智能空气悬架和动态阻尼控制，搭载 4D 智能车身控制，风阻系数低至 0.23Cd，百公里加速仅 3.9s，100-0km/h 制动距离仅 33.5m。此外，蔚来还推出了 150 度（千瓦时）的固态电池包，并将于明年第四季度交付，所有车主均可升级。其他方面，在今日的 NIO Day2020 活动上，蔚来推出了蓝点计划，李斌宣布蔚来将成为全球第一家帮助用户完成碳减排认证交易的汽车公司。蔚来推出了第二代换电站，服务能力提升 3 倍，可储存 13 块电池，单日可完成 312 次服务；且为无人值守式换电站，车辆可实现自动泊入；支持车内一键自助换电等。IT 之家了解到，蔚来计划在 2021 年落成 500 座换电站。（资料来源：腾讯网、IT 之家）。

【现代证实正与苹果洽谈合作】

据外媒报道，现代汽车表示，正与苹果就共同研发自动驾驶汽车的可能性进行初步谈判。一位现代发言人表示：“我们理解苹果正与很多全球汽车制造商进行接洽，包括现代汽车。目前，双方的谈判正处于初期阶段，一切都没有决定。”该公司并没有透露谈判的相关详细信息，也未提到此次合作是否涉及电动车。

高新技术

【格林美：Ni98 前驱体已经进入量产认证阶段！】

碳酸锂和氢氧化锂都是电池的原材料，市场上，碳酸锂的价格一直都比氢氧化锂更低一些。这两种材料有何区别？

首先，从制备工艺方面看，两者都可以从锂辉石中提取，成本相差不大，但是如果两者互相转换，则需要额外的成本和设备，性价比不高。



制备碳酸锂主要采用硫酸法，通过硫酸与锂辉石反应得到硫酸锂，在硫酸锂溶液中加入碳酸钠，再进行析出烘干从而制备碳酸锂；

制备氢氧化锂主要采用碱法，即通过锂辉石与氢氧化钙焙烧制取，也有的采用所谓的碳酸钠加压法，即先制取含锂的溶液，再在溶液中加入石灰，从而制备氢氧化锂。

总之，锂辉石既可以用来制备碳酸锂，也可以用来制备氢氧化锂，但是工艺路线有所不同，设备无法共用，成本上并没有太大的差异。另外，盐湖卤水制备氢氧化锂的成本则比制备碳酸锂的要高很多。

其次，在用途方面，高镍三元必须使用氢氧化锂。NCA和NCM811必须采用电池级氢氧化锂，而NCM622和NCM523既可以采用氢氧化锂，也可以采用碳酸锂。水热法制备磷酸铁锂（LFP）产品，也需要使用氢氧化锂。通常来说，采用氢氧化锂生产出的产品通常性能更为优异。12月27日，格林美发布公告，公布了12月23日—24日“投资者关系活动”中的主要内容。

交流会上，格林美董事长、总经理许开华以“格林美的‘十四五’：创新升级，增长澎湃，效益可期”为主题，解读了格林美在“十四五”期间的重大发展战略；副总经理潘骅、副总经理张坤分别就公司前驱体市场情况、研究成果与下一代产品开发战略做了报告。

市场方面，格林美2020年三元前驱体出货量预计4万吨，80%以上为单晶及高镍产品，其中外销1.9万吨，同比增长50.79%；四氧化三钴出货量预计1.5万吨。2021年三元前驱体销量预计10万吨，实现高镍产品迅速增量，动力型前驱体比例有望突破85%；四钴销量预计2.2万吨。



技术与产品开发方面，格林美开发了几款四元材料用前驱体均通过战略客户中试认证，正在量产认证中；9系的NCA二元前驱体出货量超过1万吨，钴含量仅为4.7%，成为全球第二大9系前驱体供应商；Ni96产品量产认证正式通过，这可能是目前即将规模生产的最高镍产品；NCA三元前驱体2019年量产认证完成，2020年实现规模生产。

解决了核壳结构811工艺与装备难题，完成量产转化，全面掌握低成本核壳材料量产技术。掺杂三氧化三钴产品取得重大突破，几款产品批量稳定供货。未来，格林美还将完成一系列四元前驱体、无钴前驱体等技术储备。

发展战略规划方面，格林美将加快推动电子废弃物业务分拆上市、城市矿山业务混改等重大决策，聚焦新能源材料核心业务做大做强。

部分投资者提问及格林美回答情况如下：

1、请介绍公司三元前驱体产能和订单情况。

公司三元前驱体定位于高镍与单晶高端产品，目前已建成13万吨/年产能。

公司全面掌握了高镍（NCA&NCM6系、7系、8系及9系）与单晶材料的制造技术，其中高镍与单晶高端产品产能达90%以上，成为全球三元前驱体制造领域能够大规模制造NCA&NCM全系列产品的少数企业之一，拥有三元前驱体制造的极具世界竞争力的关键核心技术，主流供应三星供应链、ECOPRO、LGC等全球行业知名客户。

未来三年，公司已签署30多万吨三元前驱体战略长单。未来三年，公司将形成



15—18 万吨 / 年三元前驱体产能，以良好满足世界新能源汽车市场对优质三元前驱体产品的需求。

2、请问公司如何保障钴镍原料的战略供应？近期钴镍金属价格上涨对公司影响如何？

公司年需求钴金属和镍金属当量合计在 5 万吨以上，公司通过积极实施钴镍原料“城市矿山+国际巨头战略合作”的双原料战略通道，全面保障原料供应体系安全。

一方面，公司深耕钴镍资源循环利用领域多年，具备钴镍资源的循环利用及相关高技术产品核心制造的技术优势和原料优势，年回收钴金属 5,000 吨以上，年回收镍金属 10,000 吨以上，切实保障新能源材料业务增长对钴镍资源的需求。

另一方面，公司与嘉能可、中冶瑞木、托克、力勤等国际矿产巨头建立了稳定的钴镍原料供货关系，保障了钴镍原料的战略供应。近期钴镍金属价格上涨对公司业绩有积极影响。

3、请介绍印尼项目进展情况。

随着三元动力电池朝着高镍和低钴化的快速发展，掌握镍资源对未来三元材料战略竞争至关重要。

公司与青山实业、CATL、印尼经贸合作区青山园区开发有限公司、日本阪和兴业联手共同推进印尼红土镍矿项目（年产 5 万吨硫酸镍晶体），此次联手实现资源、市场与技术大联合，打通上游镍资源与下游市场，实现“资源+技术+市场”的巨变效应，进一步夯实公司“城市矿山+新能源材料”核心产业战略。



公司印尼红土镍矿资源项目正在有序推进中，将跟上公司三元前驱体的战略需求。通过该项目的实施，公司构建了持久的镍资源源动力。

4、请问公司如何看待未来的行业发展与竞争趋势。

新能源是影响未来人类生活方式与全球产业格局的大产业，市场空间巨量，新能源的结构也是多样化的。当前以及未来 10 年内，三元电池尤其是高镍三元电池具有能量密度高、循环性能好、续航里程高等明显优势，符合长续航和高性能的新能源汽车发展趋势，是全球乘用车的主流电池，公司坚信高镍三元电池依然是现在及未来发展的主流。

同时，公司积极发起技术与质量攻击战，积极开发前沿技术，高镍低钴动力电池材料步入技术与质量“无人区”。

公司高镍低钴 9 系三元前驱体已批量生产；超低钴含量的 Ni98 前驱体产品已经进入量产认证阶段（含钴 0.45% 的超低钴高镍 NCM98 与含钴低于 1.0% 的超低钴高镍 NCA98 前驱体），已拥有高镍全系无钴技术及氢能催化材料制造技术储备；NCMA 四元前驱体技术完全突破，进入批量制造阶段。

公司还开发了 NCM8 系与 9 系的核壳前驱体技术，实现了由第二代核壳技术向第三代和第四代技术转化，并成功开发双浓度梯度最新一代高镍低钴核壳前驱体，标志着公司成功迈向了全球最新一代高镍低钴核壳前驱体制造技术的“无人区”。对于行业前沿技术的研究，格林美一直在努力着。

5、请问公司今年动力电池回收规模如何？



公司围绕打造“电池回收—原料再造—材料再造—电池包再造—新能源汽车服务”新能源全生命周期价值链，积极构建“1+N”废旧电池回收利用网络，打造“沟河江海”全国性回收利用体系，目前已经与全球 250 多家知名整车厂及电池厂签署了动力电池回收协议并展开合作，扎实推进动力电池从报废端到消费端的大循环体系建设，实现了新能源汽车产业链从“绿色到绿色”。

2020 年上半年，公司动力电池回收数量已经超过去年全年，预计 2020 年全年将实现翻倍增长，市场占有率一直位于行业前茅。

未来，公司将持续积极布局动力电池回收业务，动力电池回收布局全世界，按照“领先中国、领跑世界”与“签约合作 50%、回收 30%”的战略目标实施，大幅拉开与行业的差距，建成引领世界的电池回收模式。

长三角将会是中国动力电池与新能源汽车回收最重要的区域之一，公司以无锡为中心，将无锡基地建成格林美最大的新能源汽车与动力电池回收基地，同时布局武汉、余姚、天津、深圳、兰考等地，多点发力，发挥优势，形成覆盖长三角、珠三角、中部、中原、京津冀的动力电池回收“1+N”大格局。

6、请介绍公司未来的发展规划。

未来，格林美将持续坚守“城市矿山+新能源材料”的绿色产业战略布局。一是公司正在进行电子废弃物分拆上市，报废汽车业务混改，走独立资本通道。二是发挥优势，聚焦力量，发展三元前驱体材料与四钴前驱体材料，做成世界绝对的核心地位，让最好的正极材料与动力电池都放心购买公司前驱体；做好动力电池全球回收大布局，服务好下游电池厂与汽车厂，通过动力电池回收推进产业链深度融合。

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。