



# 新能源行业周报

## —上海印发《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划（2021-2025年）》

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 8.0-8.6 万元/吨，均价为 8.3 万元/吨；较上周上涨 0.5，工业零级碳酸锂价格为 7.5-8.2 万元/吨，均价为 7.8 万元/吨，较上周上涨 0.4。

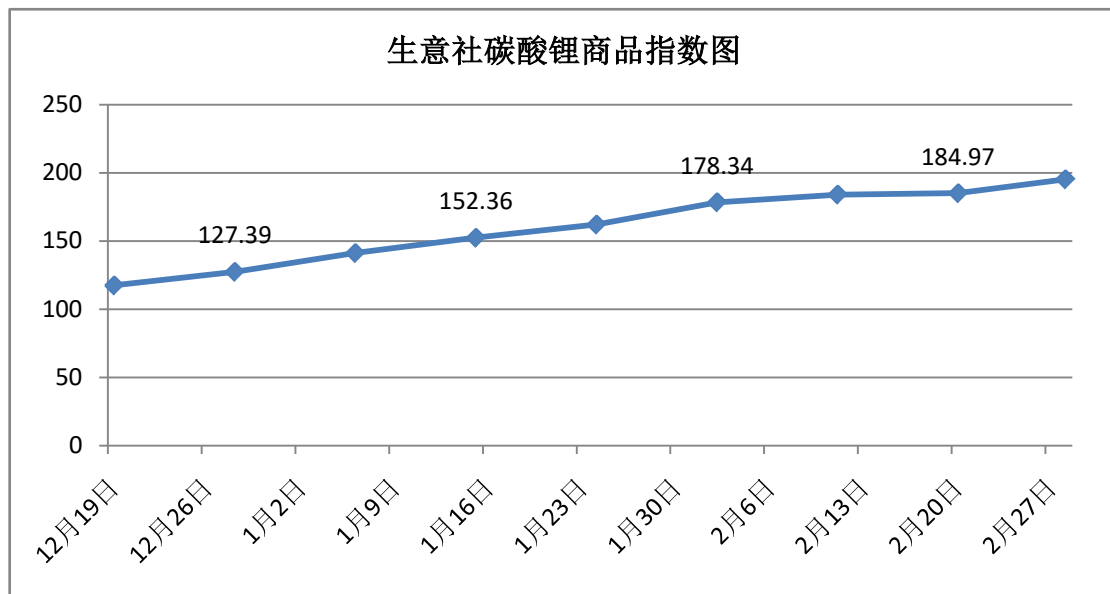
25 日，上海市人民政府办公厅印发《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划（2021—2025 年）》（以下简称《计划》）。《计划》提出到 2025 年，本地新能源汽车年产量超过 120 万辆，新能源汽车产值突破 3500 亿元，占全市汽车制造业产业产值 35%以上。到 2025 年，个人新购置车辆中纯电汽车占比超过 50%。公交汽车、巡游出租车、党政机关公务车辆、中心城区载货汽车、邮政用



车全面使用新能源汽车，国有企事业单位公务车辆、环卫车辆新能源汽车占比超过 80%，网约出租车新能源汽车占比超过 50%。燃料电池汽车应用总量突破 1 万辆。

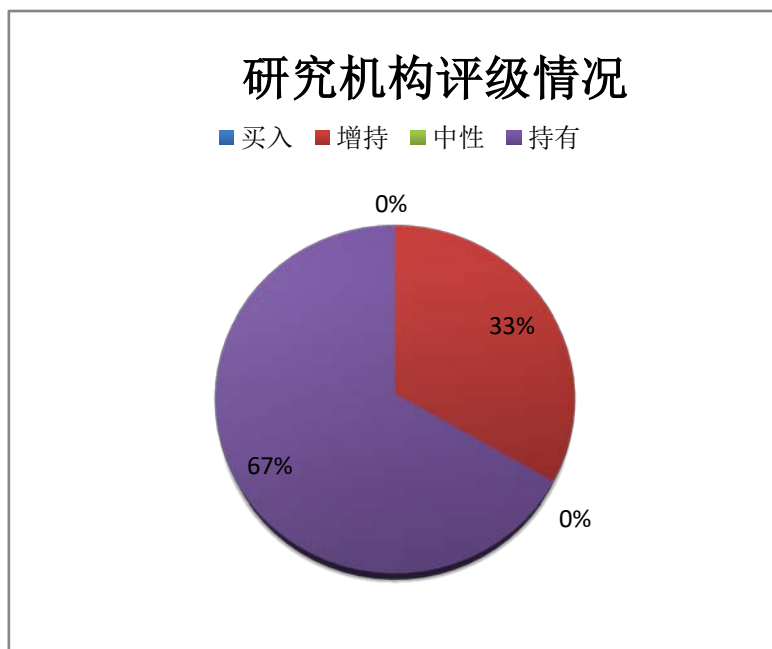
### ● 生意社碳酸锂商品指数

日期	12月19日	12月28日	1月6日	1月15日	1月24日	2月2日	2月11日	2月20日	2月28日
商品指数	117.45	127.39	141.15	152.36	162.04	178.34	183.95	184.97	195.16





## 机构分析



上一周期（02月23日-03月02日），共有4家证券研究机构共发布新能源概念相关研报6份，其中3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1个，中性评级0个，持有评级2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

### 【电动化进程加快，渗透率快速提升】

按照《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划（2021—2025年）》规划，2025



年上海市新能源汽车产量将超过 120 万辆。上海市 2019 年汽车总产量为 274.9 万辆，按照 2025 年上海汽车总产量 350 万辆预计，新能源汽车渗透率将达到 34%，远超 2025 年全国新能源汽车销量占比 20% 的目标。此举意味着上海汽车电动化进程将进入快车道，这也有助于推动其余各省份加快电动化进程，提升新能源汽车渗透率。

### 【优化个人使用新能源汽车支持政策，全面转向纯电动汽车】

自 2023 年起，上海市对消费者购买插电式混合动力(含增程式)汽车不再发放新能源汽车专用牌照额度，消费者在将燃油车置换为新能源汽车的时候，允许其保留持有的非营业性客车额度。目前上海仍有部分消费者为了上牌照，购买插电混动汽车，但很少使用电动属性，与传统燃油汽车并无区别。2023 年起取消插电混动的新能源汽车牌照发放将弥补政策漏洞，且置换新能源汽车保留传统燃油汽车牌照额度，也将促使更多消费者购买纯电动新能源汽车。

### 【健全燃料电池生态产业链，推动燃料电池汽车商业化进程】

《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划(2021—2025 年)》提出，要打通车用氢气供应瓶颈，支持管道输氢试点，开展高压气态、深冷气态、低温液态、固态等多种形式氢气储运技术应用，大幅降低制造和使用成本，培育多层次、广覆盖的燃料电池汽车应用场景，到 2025 年全市燃料电池汽车应用总量突破 1 万辆。推动加氢基础设施建设，支持符合条件的加油(气)站改建为油(气)氢合建站，鼓励 70MPa 加氢站布局，建成并投入使用各类加氢站超过 70 座，实现重点应用区域全覆盖。氢燃料电池作为新一代清洁能源，在汽车、火车、轮船等多方面具有广泛的应用，与锂电池形成互补。目前燃料电池使用成本较高，随着燃料电池生态产业链的完善和技术的突破，燃料电池使用成本有望大幅降低，加快燃料电池商业化应用进程。

## 企业跟踪

### 【狼来了！特斯拉持续降价！】

近期市场流传特斯拉将推出零售价为 16 万元人民币(约 2.5 万美元)的新车型，着实让各路竞争对手“大吃一惊”。

具体流传的内容为：“特斯拉中国总裁朱晓彤在接受采访时证实，该公司正在研发一款面向大众市场更便宜的特斯拉，预计零售价为 16 万元。”

流言更进一步描述：据朱晓彤介绍，“这款车将在今年年中投入使用。未来，我



们希望在中国设计、研发、生产出一款原创车型。在这里生产，销往全世界。这个研发中心就是目标的起点。”

最新的消息是，特斯拉方面回应称：相关报道内容为不实猜测，具体信息请以官方渠道为准。

不过，16万的新车型虽然被特斯拉否认，但特斯拉的持续降价却在进行之中，并且特斯拉有理由不断地降价！

特斯拉降价进行中

特斯拉正在开启新一轮降价。

2月18日，特斯拉日本官网显示，特斯拉 Model 3 标准续航版本调整售价为 429 万日元（约合人民币 26.14 万元），较此前售价下调 16%。Model 3 长续航版本最新调整售价为 499 万日元（约合人民币 30.41 万元），较此前售价下调 24%。同样是 2 月 18 日，特斯拉美国官网也宣布降价。其中，Model 3 标准续航版起售价为 36990 美元（约合人民币 23.93 万元），下调了 1000 美元。Model Y 标准续航版起售价为 39990 美元（约合人民币 25.87 万元），下调了 2000 美元。不过，在美国市场，上述两款车型的高性能版售价稍稍上调，Model 3 高性能版售价为 55990 美元（约合人民币 36.22 万元），Model Y 高性能版为 60990 美元，皆上调 1000 美元。

值得注意的是，2021 年以来，特斯拉已经在中国市场与欧洲市场进行一轮降价了。

1 月 1 日，国产 Model Y 长续航版在中国降价 14.81 万元，起售价至 33.99 万元；Model Y 高性能版降价 16.51 万元，起售价至 36.99 万

1 月 21 日，特斯拉在欧洲的 Model 3 标准续航降价 3000 欧元至 39990 欧元；长续航版本降价 1000 欧元至 49990 欧元；Model 3 性能版降价 3500 欧元至 54990 欧元。

特斯拉降价的理由

来自 2021 年的新一轮降价，其实已经不知道是特斯拉多少次的降价行为了。那么问题来了，一般品牌对于下调产品售价都会比较谨慎，因为一旦操作不好会影响品牌形象，那为何特斯拉却敢一而再再而三下调车型售价？

来自“汽车行业关注”媒体的看法是，虽然特斯拉每次即将都会伤到部分车主，毕竟对于那些刚买不久就开始降价的车主而言确实很不爽，但是站在特斯拉的角度来看，更多的是对汽车市场的快速迭代。

理由是，特斯拉降价的原因是为了增加销量。例如，有分析师认为 2021 年特斯拉的销量目标在 84 万辆—100 万辆之间，而特斯拉 2020 年全球总销量为 499550 辆，虽然初步完成销售目标但 2021 年压力更大。

当然，特斯拉也有卖掉更多汽车的动力。在美国市场，特斯拉四款车型累计销量达到 20.06 万辆，占美国电动汽车市场总销量的八成份额，其中 Model 3 销量为 9.51 万辆，Model Y 为 7.13 万辆。

据路透社报道，美国总统拜登日前宣布，将用新能源汽车取代美国政府拥有的约 65 万辆汽车。为此，美国政府或将投入超过 200 亿美元以实现这一目标。美国政府用车，不排除用上特斯拉。



此外，多家传统车企大举进入电动汽车市场与特斯拉正面竞争，特斯拉因此通过降价来掠夺市场，并同时保证市场份额。

来自“独立视角”媒体的看法则认为，特斯拉降价有可能跟上海市政府签订的“对赌协议”有关。

公开信息显示，特斯拉就上海工厂的土地使用权与上海市政府签订了为期 50 年的经营租赁协议。根据协议，特斯拉未来 5 年必须要在上海工厂投入超过 140 亿元人民币的资本支出。从 2023 年年底开始，特斯拉上海工厂每年须纳税 22.3 亿元人民币。如无法达成，特斯拉需归还工厂所占土地。

特斯拉需要实现“对赌目标”，那么，通过降价来抢占市场似乎也无厚非。

此外，特斯拉还可能是为未来的自动驾驶入口作储备。分析认为，特斯拉并非是一家传统汽车制造厂商，而是注重软件与智能化配置的互联网公司。

特斯拉一直致力于成为自动驾驶领域的引领者，这将离不开大量的实际数据作支撑，因为车辆行驶的实际数据正是自动驾驶技术中的灵魂所在。

分析指出，从某种意义上讲，自动驾驶的发展速度跟在运行车辆的数量呈一定正比关系，尤其对于特斯拉来说。在马路上行驶的特斯拉汽车越多，可以反馈给厂家的数据也就越多。因此，特斯拉不断降价，除了跟上海市政府对赌协议有关，可能还在图谋“自动驾驶产业之争”中的先发地位！

写在最后

在日本，在美国，特斯拉打开了新一轮降价的“潘多拉魔盒”，那么，在中国，特斯拉会继续降价吗？会推出更廉价的车型吗？

国泰君安曾表示，中国的产业链优势给特斯拉降价提供了足够的基础，Model 3 跟 Model Y 的价格应该还有继续下降的空间。Model 3 预计会在 20 万左右，Model Y 应该比 Model 3 贵 5%—10% 左右。意味着特斯拉 Model 3 和 Model Y 还会有降价的空间，而且预计不会很久。

此外，2020 年 9 月，特斯拉 CEO 马斯克曾表示，“特斯拉计划在未来三年内制造出售价 2.5 万美元配备新电池的纯电动汽车。”正因如此，业界才猜测特斯拉将会在中国市场推出一台“廉价”的特供车。比如文章开头所说的售价 16 万那辆。

由此可见，特斯拉在中国市场或会有进一步的降价动作，如果特斯拉推出售价 16 万的新车型，也并不令人意外！

### 【宁德时代拟投建子公司动力电池项目】

电车汇消息：2 月 25 日，国内动力电池龙头宁德时代新能源科技股份有限公司（下称“宁德时代”）发布公告称，公司控股子公司时代上汽动力电池有限公司（下称“时代上汽”）拟在江苏省溧阳市中关村高新区投资建设时代上汽动力电池生产线扩建项目，项目总投资不超过人民币 105 亿元。

公告显示，时代上汽为宁德时代和上海汽车集团投资管理有限公司的合资公司，其中宁德时代持股 51%，后者持股 49%。时代上汽动力电池生产线扩建项目将分两期建设，项目一期自开工建设起不超过 15 个月，项目二期计划在一期建设后一年内启动，最终以实际建设情况为准。



宁德时代方面表示，上述投资事项符合公司战略发展规划，将进一步完善公司产能布局，满足公司未来业务发展和市场拓展的需要。本项目投资建设将增加公司资本开支和现金支出，但从长远来看对公司业务布局和经营业绩具有积极影响，符合公司全体股东的利益。

## 高新技术

### 【电池回收市场，电池粉碎技术有了新突破】

动力电池的回收潮正在对市场形成较大影响。中汽研数据显示，2020年国内动力电池报废量累计达到20万吨。未来，退役电池的规模还会持续增加，妥善处理退役动力电池回收问题刻不容缓。

近日，美国企业BCA Industries（简称BCA）推出了一种可以高效地粉碎电池材料的技术，在帮助回收企业节约能源开支的情况下提升产能。

据了解，BCA的专利Triplus刀系统技术，在双轴粉碎机中采用底刀设计，可以在不需要筛子的情况下，一次性将材料切割至任何宽度。

采用此类设计的粉碎机，可以一次性使85%以上材料达到合适尺寸，而超大材料的比例不到10%。另外，对于非常大的电池，或含有金属外壳或棒状物等硬金属成分的电池，则需要先用另一台初级粉碎机破碎。

据悉，与使用很多粉碎机逐步缩小电池废料大小不同，全新粉碎机“刀”技术可以一次性将电池均匀切割成任意大小，不会让尺寸较小的电池“滑过”粉碎仓。通过这种方式，可以迅速将电池废料变成可回收大小，同时防止热失控和冷却剂



起火，大大缩短处理和维修过程，并减少能耗和劳动力。

BCA 介绍称，采用这种粉碎刀系统，一台 50 马力的单程粉碎机每小时生产的可回收产品，可达到与标准 100—150 马力传统系统相同的数量。这不仅能帮助回收商每月减少 1500—5000 美元的能源成本，同时生产的产品更加匀称。

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。