



# 新能源行业周报——燃料电池商用车将有力促进碳中和目标达成

- 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 8.5-9.0 万元/吨，均价为 8.7 万元/吨；较上周持平，工业零级碳酸锂价格为 8.0-8.6 万元/吨，均价为 8.3 万元/吨，较上周上涨 0.3 万元/吨。

商用车碳排放高，氢燃料电池将是有效解决方案。商用车保有量仅占我国汽车保有量的 12%左右，却制造了道路交通碳排放的 56%。在碳中和的远期目标下，商用车需要在能源形式上进行变革。由于商用车的重量、使用场景、里程要求与乘用车有较大的差异，因此纯电动、混动等都不太适合，而氢燃料电池由于能量效率高、安全性高、无排放、寿命长等优点，适用于商用车，将大幅降低碳排放。

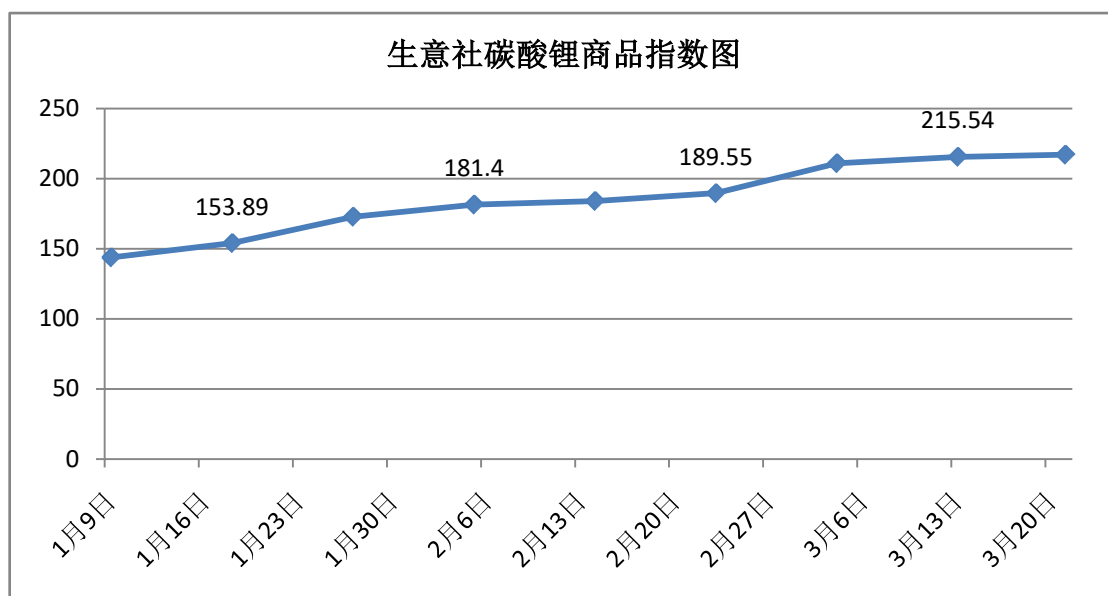
国内燃料电池处于示范阶段，2050 年目标超过 500 万辆/年。2020 年《关



于开展燃料电池汽车示范应用的通知》指出示范期暂定为四年，示范期间，将采取“以奖代补”方式，对入围示范的城市群按照其目标完成情况给予奖励。从长期看，2050年氢能在中国终端能源体系中占比至少达到10%，氢气需求量接近6000万吨，其中交通运输领域用氢2458万吨，约占该领域用能比例19%，燃料电池车产量达到520万辆/年。

### ● 生意社碳酸锂商品指数

日期	1月9日	1月18日	1月27日	2月5日	2月14日	2月23日	3月4日	3月13日	3月21日
商品指数	143.69	153.89	172.74	181.4	183.95	189.55	210.96	215.54	217.07

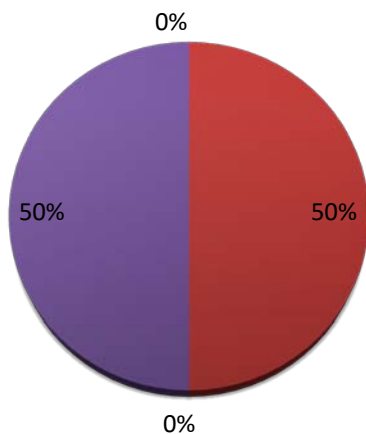




## 机构分析

### 研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（03月17日-03月23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4个，中性评级0个，持有评级4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

**【电动化拉平核心技术差距，自主品牌迎来产品力重塑窗口。】**

传统车领域，我国自主品牌由于“三大件”技术上的短板，产品力及品牌力均弱于合资企业。进入电动化时代，车企“三大件”被三电系统所替代。一方面，在电池等核心技术我国具有全球最完善的产业链，自主品牌与海外企业在动力总成上的差异化降低；另一方面，我国从2009年就开始出台新能源汽车扶持政策，国内新能源汽车产业起步早于海外，自主企业有了更加充足的布局时间，国产车企迎来重塑品牌机会。

**【氢燃料电池是国家战略、发展目标明确】**

根据国际氢能委员会预计，到2050年，氢能将承担全球18%的能源终端需求，创造超过2.5万亿美元的市场价值，燃料电池汽车将占据全球车辆的20%-25%，届时将成为与汽油、柴油并列的终端能源体系消费主体。

根据中国氢能联盟预计，2050年氢能在中国终端能源体系中占比至少达到10%，氢气需求量接近6000万吨，其中交通运输领域用氢2458万吨，约占该领域用能比例19%，燃料电池车产量达到520万辆/年。

《中国氢能源及燃料电池产业白皮书》指出，交通领域将是氢能消费的重要突破口，在商用车领域，2030年燃料电池商用车销量将达到36万辆，占商用车总销量的7%（乐观情景将达到72万辆，占商用车总销量13%）；2050年销量有望达到160万辆，占比37%（乐观情景下销量300万辆，占比70%以上）。

**【氢燃料电池投资潮涌现，2021年我国氢燃料电池产业加速落地实用】**

氢燃料汽车产业作为未来汽车发展的新趋势，已经成为国内外众多车企布局的重点。2021年以后，不少企业单独或者联合投资了燃料电池项目。统计，2021年1—2月，国内投资氢燃料电池产业的项目共有10个，总投资额超260亿元，收获了一波“投资潮”。虽然2020年受到疫情影响，氢燃料电池汽车的产量出现下滑，全年生产1199辆，同比下滑57.5%。但2021年初，氢燃料汽车的表现抢眼，截止2021年1月，国内通过公开招标采购的氢燃料电池车数量已达到690辆，占到2020年全年燃料电池汽车产量的57.55%。

## 企业跟踪

**【国电氢能和中车大同合作推动氢能机车开发落地】**

据高工氢电网3月17日报道，近日，内蒙古中电物流路港有限责任公司、国电投集团氢能科技发展有限公司与中车大同电力机车有限公司就氢能机车以及



氢燃料在铁路中的实际应用形成合作意见。

根据合作内容，三方共达成以下共识：2021年6月底前，中车大同提供一台功率700kW的氢能机车到锦白铁路开展试用，与铁路运输分公司签订试用协议；结合国电投氢能120kW大功率氢燃料电池下线时间，中车大同继续开发更高功率等级的调车机车。上述三方连同铁路运输分公司一起深化产业合作，开发新一代可供干线运用的氢能机车。与此同时，内蒙古中电物流作为运用方，国电投氢能作为技术协作方，中车大同作为整车研制方，共同开发氢燃料混合动力矿用自卸车。

### 【新能源车重回增长，关注特斯拉、造车新势力、大众MEB产业链】

2020年新能源乘用车销量重回增长，增量主要在于特斯拉、造车新势力（蔚来、理想、小鹏等）、明星车型（比亚迪汉、五菱宏光MINI EV等），2021年因Model Y、ID.4、秦PLUS等重磅新车型及去年上半年基数原因预计仍将保持较快增长。中期来看，我国行业规划预计2025年新能源汽车渗透率达20%，对应CAGR在30%以上。企业角度，特斯拉、造车新势力等新兴企业盈利改善；传统车企电动化加速，多品牌提前电动化时间表，随着大众MEB等纯电动造车平台陆续进入量产阶段，新推出的新能源车型产品及品牌竞争力将较以往的油改电车型显著提升，加速替代燃油车型，助力行业进入高质量发展阶段。

### 【国外车企电动化计划加速，纯电动平台逐步进入量产阶段】

在继宝马、丰田、本田等提前电动化计划后，去年年底，通用表示将加快电动汽车新车型的推出，在2025年前在全球推出30款电动车。今年1月，日产宣布2030年代初所有新车产品完成电动化。2月，起亚更新中长期战略“Plan S”，计划2030年纯电动、混合动力、插电混合动力汽车年销量达到160万辆，并将电动汽车推出计划提前1年；捷豹路虎发布“重塑蔚来”战略，计划2025年起成为纯电动豪华品牌。3月，宝马宣布MINI品牌将在2030年成为纯电动品牌。目前，车企纯电动平台包括大众MEB平台、通用BEV3平台、现代E-GMP平台、丰田e-TNGA平台，以及沃尔沃、戴姆勒、宝马等车型的纯电动平台，其中已有部分纯电动平台进入量产阶段，比如大众MEB平台已在欧洲推出ID.3，在中国推出ID.4，现代也已发布E-GMP平台的首款量产车型IONIQ，斯巴鲁计划在明年推出第一款基于e-TNGA平台的车型。国内的相关零部件供应商有望受益于订单的逐步放量。

高新技术



### 【通用押注锂金属电池技术】

为提升电动车的续航里程，并降低动力电池成本，通用汽车近日已押注于锂金属电池。

通用汽车总裁 Mark Reuss 近日在虚拟会议中宣布，通用将在下一代电池中使用锂金属技术，并与电池创企 SolidEnergy Systems (SES) 展开合作，共同开发和生产下一代电池。通用汽车原本也是 2015 年 SES 的早期投资者。

通用在新闻稿中称，该协议包括在马萨诸塞州沃本市建立一条联合“制造原型生产线”的计划，该生产线将于 2023 年开始预生产电池。

通用表示，与当前锂离子化学技术相比，锂金属化学技术将会产生更大的能量密度。这意味着在相同尺寸电池组的基础上提高了续航里程，从而节省了电动车的空间和重量。

所谓锂金属电池，是脱胎于麻省理工学院的 SolidEnergy 开发，这一技术能将当前锂电池的体积缩小一半，可以用于电动汽车。

市场对锂金属电池的评价称，“锂金属电池”技术是一项工程突破，它将大大改善电池性能，增强电池的电量持久力，大幅改观电力存储的经济效益，促进消费类电子产品的升级转型，对人类生活具有重大意义。

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。