



# 新能源行业周报

—国家发改委：鼓励充电桩运营企业适当下调充电服务费

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 8.5-9.2 万元/吨，均价为 8.6 万元/吨；较上周下跌 0.1，工业零级碳酸锂价格为 8.0-9.0 万元/吨，均价为 8.2 万元/吨，较下跌 0.1。

国家发展改革委等 28 部门研究制定了《加快培育新型消费实施方案》，部署了包括培育壮大零售新业态、深入发展数字文化和旅游、有序发展在线教育等 24 项工作。其中提到推动车联网和充电桩(站)布局应用，并鼓励充电桩运营企业下调充电服务费。

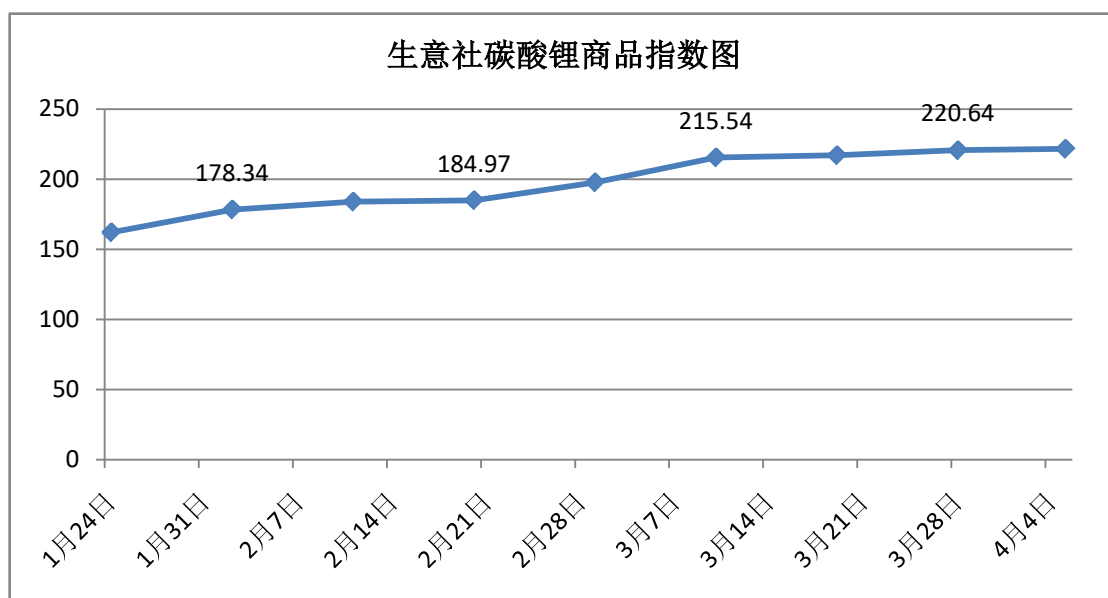
目前主要城市第三方运营商的充电服务费在 0.5-1.5 元/kWh 之间，根据充



电时段和充电场站地点不同有所差异；此外，特斯拉的超级充电桩由于更好的服务和对特斯拉车型更好的充电适配性，充电服务费高于第三方运营商。本次发改委提出鼓励运营企业适当下调充电服务费，我们认为将有利于公共充电桩充电量的增长，促进充电运营行业更加健康有序发展。

### ● 生意社碳酸锂商品指数

日期	1月24日	2月2日	2月11日	2月20日	3月1日	3月10日	3月19日	3月28日	4月5日
商品指数	162.04	178.34	183.95	184.97	197.71	215.54	217.07	220.64	221.66

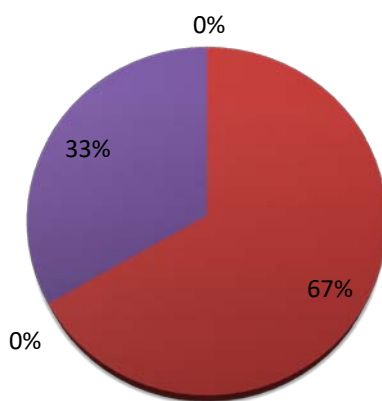




## 机构分析

### 研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（03 月 31 日-04 月 06 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 9 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 6 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



### 【美国电动车市场销量回顾】

2015 年美国新能源乘用车销量 11.5 万辆，2020 年为 33.2 万辆，复合增速 24%。2018 年受到爆款车型 Model 3 上市的带动，全年电动车销量同比 17 年增长 83%，其中纯电车型销量同比增长 125%；特朗普上台后并未给予新能源汽车实质上的补贴支持政策，导致 18-20 年连续三年电动车销量处于 30-40 万区间上下波动，整体销量处于停滞状态。

20 年美国电动车销量 33.2 万辆，渗透率不足 3%，其中 EV 销售 26 万辆，占比 78%，近年来处于提升状态。从 EV 市场结构来看，销量前十占比 97%，集中度较高，特斯拉占比 79%，Model 3 占比 45%；从 PHEV 市场结构来看，销量前十占比 70%，丰田普锐斯以 20%的市占率排名第一，本土车型、欧系、日韩系皆有上榜，整体呈现开放的竞争格局。

拜登上台后，对电动车采取支持的态度，并恢复激励措施，预计后续将出台相关的政策助力本土的电动化转型。美国新能源汽车无论是绝对数量还是渗透率都落后于中欧市场，具有较大的增长潜力，有望成为全球电动车市场新的增长点。

### 【科技巨头参与，汽车技术变革加速】

科技大时代，谷歌、苹果、华为等参与造车，百年汽车变革加速，电动、智能、网联技术推动汽车从传统交通工具向智能移动终端升级，创造更多需求。特斯拉鲶鱼效应，颠覆传统造车理念，推动电子电器架构、商业模式变革，带来行业估值体系重估。特斯拉、华为、宁德等成当前汽车技术升级和投资关注重点。未来汽车变革的影响将类比并超过手机智能化，投资机遇值得期待。

### 【3 月 11 日上午，工业和信息化部党组成员、副部长辛国斌主持召开智能网联汽车推进组（ICV-2035）成立座谈会】

3 月 11 日上午，工业和信息化部党组成员、副部长辛国斌主持召开智能网联汽车推进组（ICV-2035）成立座谈会。智能网联汽车是未来产业发展的战略制高点，当前正处于技术快速演进、产业加速布局的关键阶段，为有效汇聚各方力量、推动解决重大问题、加快产业发展步伐，工业和信息化部研究成立了推进组。智能网联汽车推进组（ICV-2035）在国家制造强国领导小组车联网专委会统筹下成立，由装备工业一司担任组长单位，秘书处设在部装备工业发展中心，下设法规平台、技术标准、测试应用、操作系统、网络安全、产业生态等 6 个工作小组，并组建来自产学研用相关行业专家组成的专家小组。（来源：中国证券网）。

## 企业跟踪



### 【比亚迪秦 PLUS DM-i 上市】

比亚迪秦 PLUS DM-i 上市，共推出四种配置，补贴后价格 10.58 万-14.58 万元。其 3.8 升革命性油耗、1245 公里超长续航、7.3 秒破百的三大颠覆性“标杆”，将彻底改变用户对紧凑级轿车的认知。新车根据纯电续航里程共发布了 55KM 尊贵型、55KM 旗舰型、120KM 尊贵型、120KM 旗舰型 4 个配置，补贴后价格分别为 10.58 万、11.98 万、12.98 万和 14.58 万元。在不久前正式发布了 DM-i 超级混动技术和三款首发车型之后，作为基于全新技术平台的首款量产车辆，秦 PLUS DM-i 率先切入市场，而且无论是 10.58-14.58 万的价格区间还是紧凑的级别，都是国内轿车竞争非常激烈的细分市场，这也体现了比亚迪对于秦 PLUS DM-i 的信心。（来源：盖世汽车）。

### 【小米入局，开启第二轮新势力造车】

小米集团发布公告，公司拟成立一家全资子公司，负责智能电动汽车业务。首期投资额为 100 亿人民币，预计未来 10 年投资额为 100 亿美元。由雷军先生兼任智能电动车业务的首席执行官。

### 【华为与广汽集团正式官宣，与广汽旗下新能源汽车公司广汽埃安已着手联合开发下一代智能电动汽车】

华为与广汽集团正式官宣，与广汽旗下新能源汽车公司广汽埃安已着手联合开发下一代智能电动汽车。近年来，华为在与汽车相关的许多领域，进行了深度布局。这些领域除智能互联、车机系统之外，还有芯片研究、人工智能设计、自动驾驶、智能驾驶等。“华为会不会造车，会于何时造车，会不会与特斯拉等国际品牌直接竞争”，始终为汽车圈所关注。华为此前曾表示，公司在汽车领域的策略不会改变，华为不造车，聚焦 ICT 技术，做智能汽车增量部件供应商，帮助车企造好车。据广汽集团官方消息显示，自 2017 年开始，广汽集团先后两次与华为签订战略合作协议。2017 年，双方签署战略合作协议，在智能网联电动汽车领域技术展开战略合作，加速推进战略合作项目，实现多个系统的量产搭载。（来源：新能源汽车要闻）。

## 高新技术

### 【什么是动力电池梯次利用？动力电池是否会造成污染？】

梯次利用是指某一个已经使用过的产品已经达到原生设计寿命，再通过其他方法



使其功能全部或部分恢复的继续使用过程，且该过程属于基本同级或降级应用的方式。

在动力电池领域，锂电池回收及梯次利用就是大功率使用过的锂电池，分检后小功率使用，直到报废为止。国内在梯次利用环节较为知名的铁塔公司曾预估，截至 2020 年，可以进行梯次利用的动力电池累计为 61.86GWh。

锂电池的梯次利用和回收主要基于环境保护、资源节省、有利可图三个方面。

环境保护：锂电池的正极材料里包含镍、钴、锰、锂等重金属元素，这些重金属元素会对环境、水等造成污染；负极材料里面的碳材、石墨等会造成粉尘污染；此外，锂电池的电解液中含有有毒的化学成分，也会造成氟污染。

资源节省：锂电池中含有大量的金属元素，镍、石墨等我国比较多，但是像钴之类的金属元素是我国稀缺的；中国的锂元素绝对含量很多，但是开采难度比较大，一般都分布在西藏、青海、四川等条件比较艰苦的矿山；盐湖锂里面镁离子含量比较高，提取锂的难度也很大。

有利可图：做锂电池的梯次利用及资源化回收还是能形成商业化的，因为最近几年汽车行业大量转入电动化，锂电池需量增加，导致上游的贵金属价格非常高，金属钴价格为 60 万 / 吨，镍 10 万 / 吨，碳酸锂 17 万 / 吨，金属锂 90 万 / 吨。

在动力电池是否会造成污染方面，答案是不会。市场有这个担忧，是因为曾经的动力电池（铅酸电瓶）造成过铅污染。但是，对于锂电池来说，其与铅酸电池有着本质的区别，两者同为化学电源但特性完全不同。



重金属指的是密度大于 4.5 克每立方厘米的金属，以此标准划定为重金属的元素包括铜、铅、锌、锡、镍、钴、镉、汞、镉、铋，共计有十种。不过还其中的金银铂铑不会产生上述现象，也就是不存在毒性；曾经所谓的“吞金”只是会造成梗阻或划伤的内部出血，并不是因为材料本身存在毒性。

常用的三元锂电池包括“镍钴锰”三种材料，其中镍钴都有一定的毒性，也就是说这些金属材料是不能随意丢弃的，否则必然会破坏环境；不过这些材料也不会被丢弃，因为价值都非常高。

值得重点留意是的，磷酸铁锂电池没有重金属，并且在使用寿命和热稳定性多方面都有绝对优势。因此磷酸铁锂电池梯次利用价值高，并且不会造成污染。

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。