



# 新能源行业周报—上海车展见证全球车市“拥抱变化”

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 8.7 万元/吨；较上周下跌 0.1，工业零级碳酸锂价格为 8.5-9.2 万元/吨，均价为 8.7 万元/吨，较上周上涨 0.3。

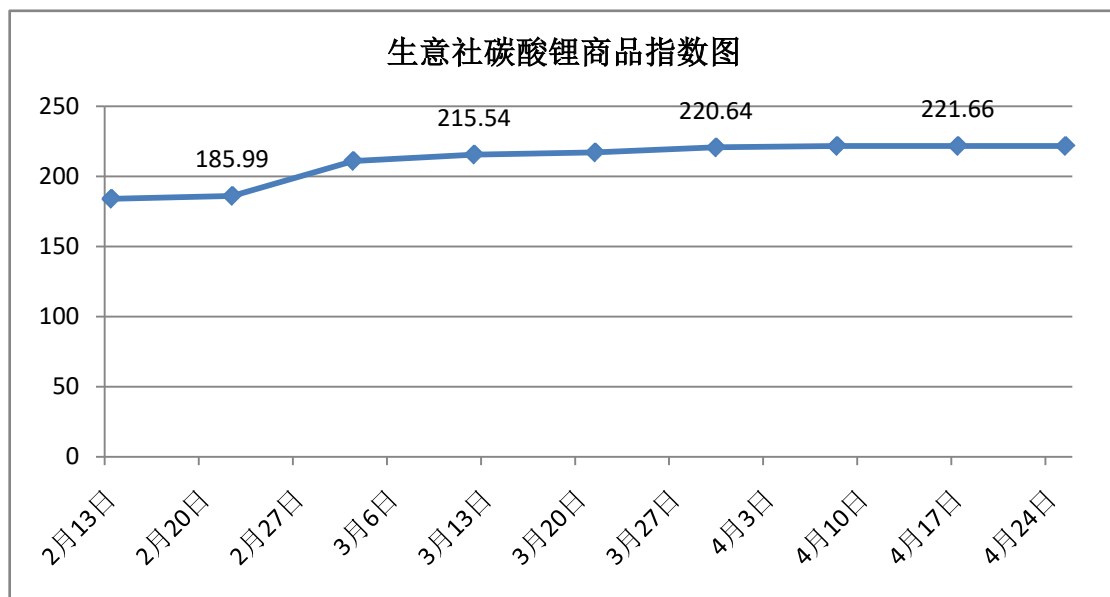
据经济参政报道，4 月 19 日，第十九届上海国际汽车工业博览会开幕。本次上海车展以“拥抱变化”为主题，约 1000 家参展企业就召开了近 150 场新产品和新技术的发布会。北汽新能源公司发布了极狐阿尔法 S 华为 HI 版，是首款搭载华为鸿蒙 OS 和华为自动驾驶 ADS 系统的量产车型。长安、一汽、东风、上汽、广汽、吉利、比亚迪等企业也纷纷推出了各自的全新高端电动车产品。奔驰、宝马、奥迪、大众、福特、丰田、本田、日产等跨国汽车企业也在车展上



推出了新能源和智能化的新产品和新技术。

### ● 生意社碳酸锂商品指数

日期	2月13日	2月22日	3月3日	3月12日	3月21日	3月30日	4月8日	4月17日	4月25日
商品指数	183.95	185.99	210.96	215.54	217.07	220.64	221.66	221.66	221.66

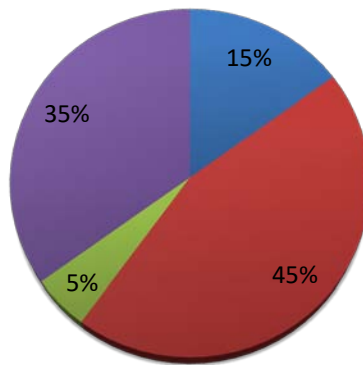




## 机构分析

### 研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（04月20日-04月27日），共有18家证券研究机构共发布新能源概念相关研报24份，其中20份研报对新能源相关公司给出了评级，其中买入评级3个，增持评级9个，中性评级1个，持有评级7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

### 【一线自主车企产品力、品牌持续向上，国产替代趋势明显】

本届车展一线自主车企均有强有力的产品推出，新产品价格带逐步从 10-15 万元上移至 15-20 万元及以上，与外资品牌直接竞争。比如吉利推出“颠覆系列”第二款 SUV 颠覆者星越 L；长城汽车坦克品牌独立，将推出坦克 700、800 等，以及哈弗旗舰 SUV XY；广汽集团推出 GS4 PLUS，全新轿车影豹；长安汽车推出中高端 SUV Uni-K 等。品牌向上是自主品牌必走之路，随着增换购比例提升，以及汽车消费升级，自主车企需要在中高端市场获得更大市场份额。一线自主车企在燃油车领域与主流合资企业差距逐步缩小，并且更了解中国消费者需求，执行效率高。我们认为，未来一线自主车企将在 15-20 万及以上中高端市场将占据更大市场份额。

### 【自主车企在电动化产品快速进化】

本次车展展出的自主车电动车产品繁多，全新电动平台开发成标配，进而带来产品核心参数明显提升，如吉利极氪品牌 001 (补贴后 26.6 万, NEDC 续航 712KM)、小鹏推出全新纯电轿车 P5、长城欧拉推出全新电动车闪电猫、广汽推出全新电动车埃安 Y (14.86 万元, NEDC600KM)。与合资车企电动车相比，主流自主电动车具备续航里程长，配置高，外观设计新颖等特点，因此，我们认为，在电动车领域，一线自主具备更大的竞争优势。

### 【一季度欧洲电动车市场份额达 15% 几乎是中国两倍】

据盖世汽车报道，4 月 23 日，欧洲汽车制造商协会表示，今年第一季度纯电动和插电式混合动力汽车占欧洲乘用车销量的 15% 左右，虽然这一数字略低于上个季度，但却是去年同期的约两倍。相比之下，根据中国汽车工业协会的数据，今年一季度电动车占中国汽车总销量的 8%。今年 1 至 3 月，欧洲插电式混合动力汽车的销量增长快于纯电动汽车，其市场份额从 3.2% 攀升至 8.1%，而纯电动汽车的市场份额从去年同期的 4.2% 上升至 6.6%。与去年同期相比，电动汽车的总销量大约翻了一番。

## 企业跟踪



### 【亿纬锂能一季度净利 6.47 亿】

4月22日亿纬锂能发布2021年第一季度报告，公司实现营业收入29.58亿元，同比增长125.98%；归属于上市公司股东的净利润6.47亿元，同比增长156.22%；基本每股收益0.34元。在动力电池业务方面，今年一季度，亿纬锂能动力电池销售同比增长302.21%，主要是应用于乘用车领域的软包三元电池订单充足，交付稳定。同时，亿纬锂能新建成的方形磷酸铁锂电池开始进入产能释放期。

### 【国轩高科海外业务暴增逾 6 倍】

4月21日，国轩高科发布2020年度及2021年一季度报告，公司2020年营收在疫情环境下仍创新高，全年营收67.24亿，2021年一季度营收12.9亿元，一季度营收、利润保持向上趋势，营收增长77.09%。同时，公司海外业务暴增逾6倍。此外，公司2021年度经营计划提及高镍三元7系、8系电芯，大众MEB模组、JTM电池等领先产品应用或认证，或有望提升公司高端乘用车装机比重，实现该领域客户高端化转型。

### 【蜂巢能源估值 260 亿寻求上市】

4月20日，在2021上海车展上，蜂巢能源董事长杨红新对外宣布，蜂巢能源目前正在与潜在投资者磋商，拟筹资30亿元-50亿元人民币。另外，杨红新还表示，蜂巢能源2021年计划在上海证交所科创板寻求上市。

## 高新技术

### 【什么是硅基负极材料？它有什么作用？】

对新能源汽车而言，提升续航需要整车电耗低、电池包带电量。受限于体积、质量，通常需要电池的质量/体积能量密度高。

更高的正极比容量、更高的负极比容量和更高的电池电压（以及更少的辅助组元），是高能量密度电池的理论实现路径。正极材料的比容量相对更低，性能提升对电池（单体）作用显著；负极比容量提升对于电池能量密度提升仍有相当程度作用。



硅材料的理论比容量远高于（约 10 倍）已逼近性能极限的石墨，有望成为高能量密度锂电池的负极材料优选。

不过，硅材料的应用，也面临着一定的技术难点。在体现了优异容量同时，硅基负极材料在嵌锂过程中表现出了非常明显的本征体积变化，影响循环寿命；另一方面硅基负极还面临着和电解液接触、反应，劣化电池性能的问题。

市场上，硅基负极衍生出了单质硅-碳负极、硅氧化物-碳负极、低维硅材料、硅合金等技术路线，前两者（笼统称为硅碳负极）实用性较强。

单质硅-碳材料 1500mAh/g 比容量、1000 次循环寿命和 1C 倍率的综合性能具有一定程度可实现性；单质硅-碳材料包覆改性有较大概率是单质硅-碳负极材料的优选合成方式。硅单质-碳负极材料比容量更高，而硅氧化物-碳负极材料倍率性能更佳。

另外，硅基负极表面 SEI 膜的形成需消耗大量锂源，硅氧化物-碳负极材料体系由于锂硅氧化物的不可逆形成进一步消耗锂源，这使得硅基负极的首次效率显著低于石墨。

这一问题的解决方式通常需要预锂化。预锂化手段可以对正极、负极分别加以实施。

**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。