



新能源行业周报

—碳中和目标明确，混动技术助力汽车低碳化发展

- 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 8.3-9.2 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 8.0-9.0 万元/吨，均价为 8.3 万元/吨，较上周持平。

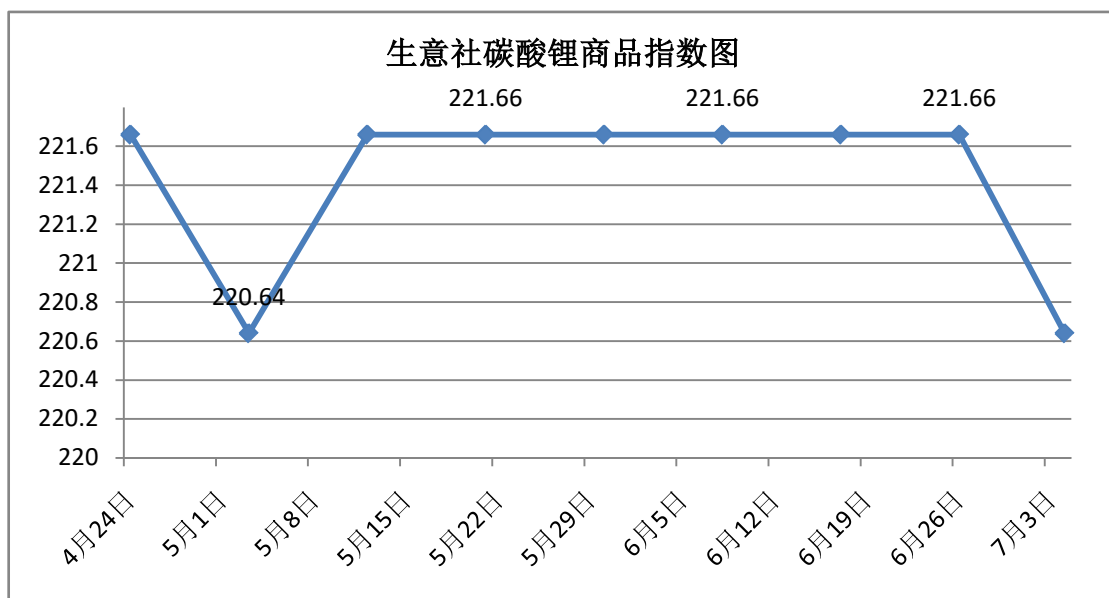
2020 年 9 月，习近平总书记宣布中国力争于 2030 年前二氧化碳排放达到峰值、2060 年前实现碳中和。2021 年 1 月 25 日，习近平主席在世界经济论坛“达沃斯议程”对话会发表特别致辞时强调，“中国正在制定行动方案并已开始采取具体措施，确保实现既定目标”。2 月 1 日，生态环境部颁布的《碳排放权交易管理办法（试行）》正式施行，中国碳市场进入“第一个履约周期”。根



据中汽数据对 2019 年不同类型乘用车的单车碳排放的核算结果，常规混合动力乘用车、插电式混合动力乘用车和纯电动乘用车的单车碳排放量分别为 167.2 gCO₂e/km、180.9gCO₂e/km 和 153.7 gCO₂e/km，明显低于汽油车的 209.0 gCO₂e/km 和柴油车的 281.9gCO₂e/km。由此可见，新能源汽车具有显著的碳减排潜力。因此，发展新能源汽车是实现碳中和目标的重要手段，而混合动力汽车作为汽车从燃油车向纯电动车过渡的重要中间产品，在未来一定时期内是承担汽车低碳化发展的重要方案。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	4月24日	5月3日	5月12日	5月21日	5月30日	6月8日	6月17日	6月26日	7月4日
商品指数	221.66	220.64	221.66	221.66	221.66	221.66	221.66	221.66	220.64

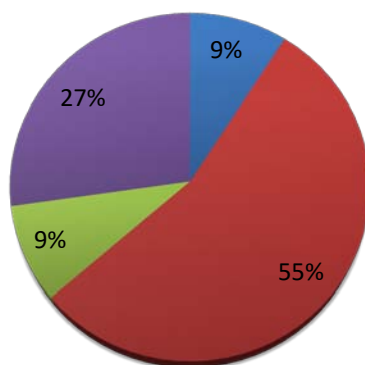




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（06月29日-07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12份，其中11份研报对新能源相关公司给出了评级，其中买入评级1个，增持评级6个，中性评级1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

【加拿大总理宣布从 2035 年起禁售燃油乘用车和轻型卡车】

加拿大宣布 2035 年起禁售燃油车，旨在到 2050 年全国实现净零排放。此前，多个主要国家和地区陆续宣布对燃油车型的禁售：英国将于 2030 年禁售燃油汽车；日本发布绿色增长计划，2035 年禁售汽油车；美国加州计划 2035 年禁售燃油乘用车等。我们认为全球节能减排大背景下汽车作为主要排放来源将持续向新能源转型，多个主要经济体推动下电动化进程有望加速演绎，当前全球新能源汽车渗透率不及 6%，仍存在巨大替代空间，建议关注电动化进程推进下有望带来的出口增量机会。

【2021 年 5 月乘用车新四化指数为 66.2】

乘联会数据显示，2021 年 5 月乘用车新四化指数为 66.2，相比 2021 年 4 月的 66.1 略有增幅。其中电动化指数为 11.5；智能化指数为 53.2；网联化指数为 32.6。（盖世汽车）。

【混动汽车地位提升，未来 15 年内将实现对燃油车的完全替代】

中国汽车工程学会牵头修订编制的《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》提出了我国汽车技术的总体目标，到 2025 年、2030 年和 2035 年，国内新能源汽车分别达到总销量的 20%、40%和 50%，节能汽车（包括 48V、HEV 等混动技术方案）分别达到传统能源乘用车 50%、75%和 100%；乘用车新车油耗分别达到 4.6L/100km、3.2L/100km 和 2.0L/100km。我们据此推算，未来 15 年内混动汽车或将逐步实现对传统燃油车的升级替代。迅速实现混合动力技术的发展和运用，快速提升混动汽车的产品力，将是未来一段时间内车企实现电动化转型的关键之一。混动汽车进入黄金发展期，增长空间广阔。根据中国汽车工程学会《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》的规划，未来新能源汽车中的混合动力汽车（包括节能汽车、PHEV 和 EREV）的合计占比，到 2025/2030/2035 年将由 2020 年的 2.5%增加到 42.0%/47.8%/52.5%。我们据此测算，混合动力汽车在 2020-2025 这 5 年时间里可能有超过 16 倍增长空间。



企业跟踪

【深度绑定特斯拉，有望切入特斯拉全球市场。】

此前宁德时代已与特斯拉签订供货协议，供货期为 2020 年 7 月 1 日至 2022 年 6 月 30 日，此次协议签订延长供货时间的同时也将深化公司与特斯拉合作。同时此次双方新签协议与此前协议名称上有所变更，并未限制供货地区，我们推测此次协议或将扩大供货区域，公司有望切入特斯拉全球市场。据 SNE Research 数据，2020 年全球动力电池企业使用量宁德时代占比达 25%，维持领军地位，2021Q1 公司动力电池装机量达 15.1 GWh，同比+320.8%，市占率提升至 31.5%。我们认为公司持续深化与特斯拉合作的同时也将逐步打开海外市场，未来新能源汽车渗透率不断提升背景下有望通过产品性能与价格打开业绩增量空间。

【深圳宝能汽车宣布旗下全新豪华智能新能源汽车品牌的中文名为“宝能汽车”】

6 月 24 日，深圳宝能汽车宣布旗下全新豪华智能新能源汽车品牌的中文名为“宝能汽车”，英文名“BAO”，并同步开启“全球寻 BAO”品牌 slogan 征集活动。宝能汽车表示，Slogan 中英文皆可，英文口号优先考虑以首字母为 B、A、O 的单词组成的句式，类似于比亚迪 BYD 的“Build Your Dream”，中文口号要求不限。2 月 18 日，宝能汽车集团常务副总裁大谷俊明向全体员工发了一封内部邮件。大谷俊明在邮件中透露，2021 年宝能汽车旗下观致品牌将有 5 款车型发布、上市，筹备中的高端汽车品牌及首款电动车将于年内发布并开售。根据规划，BAO 品牌在五年内至少推出 16 款车型，包括 SUV、轿车、MPV、跑车等多种车型，逐步覆盖高端电动汽车细分市场。在 2021 年，BAO 将推出两款车型，包括一款纯电动车型和一款增程式车型。其中，首款车型（内部代号 GX16）为一款基于宝能自研的大型纯电动平台开发的纯电动 SUV，该车型将提供后驱与四驱两种动力形式，预计续航里程分别为 700km 和 800km，对标蔚来、特斯拉首款纯电动产品。

【大众计划 2035 年在欧洲停售燃油车】

6 月 28 日消息，综合多家媒体报道，德国汽车制造商大众近日宣布，到 2035 年将停止在欧洲销售燃油车，转而全面销售电动汽车。大众汽车销售主管克劳斯·泽尔默表示，大众品牌将于 2035 年前停止在欧洲销售传统燃油车，转而全部生产、销售纯电动汽车。他具体表示，“在欧洲市场，大众品牌将于 2033 年-2035 年间正式停止销售传统燃油车；但在中国和美国市场，将会稍晚。”而非洲和南美洲由于缺乏基础设施，可能需要更长的时间才能全面停售。此外，克劳斯·泽尔默还表示：到 2030 年，大众汽车在欧洲至少有 70% 的销量来自是纯电动汽车，而在北美和中国，电动汽车的比例应至少为 50%。对于此次停售燃油车计划，克劳斯·泽尔默称这是为应对欧盟日益严格的排放要求。据悉，不久前，欧盟提出了最新的排放法规：到 2030 年，汽车制造商的二氧化碳排放量减少 60%；



到 2035 年,汽车制造商的二氧化碳排放量减少 100%。

高新技术

【磷酸铁锂电池和三元锂电池的优缺点对比,哪个好?】

目前应用于锂离子电池的正极材料主要有锰酸锂、磷酸铁锂、钴酸锂、三元材料等材料,目前使用的功率型电池正极主要选用磷酸铁锂和三元两种材料。那么磷酸铁锂电池和三元锂电池哪个好?本文将详细介绍磷酸铁锂电池和三元锂电池优缺点对比。

磷酸铁锂电池

磷酸铁锂电池是指用磷酸铁锂作为正极材料的锂离子电池。其特色是不含钴等贵重元素,原料价格低且磷、铁存在于地球的资源含量丰富,不会有供料问题。其工作电压适中(3.2V)、单位重量下电容量大(170 mAh/g)、高放电功率、可快速充电且循环寿命长,在高温与高热环境下的稳定性高。

磷酸铁锂电池的优点:

相比目前市面上较为常见的钴酸锂和锰酸锂电池来说,磷酸铁锂电池至少具有以下五大优点:更高的安全性、更长的使用寿命、不含任何重金属和稀有金属(原材料成本低)、支持快速充电、工作温度范围广。

磷酸铁锂电池的缺点:



磷酸铁锂存在一些性能上的缺陷，如振实密度与压实密度很低，导致锂离子电池的能量密度较低；材料的制备成本与电池的制造成本较高，电池成品率低，一致性差；产品一致性差；知识产权问题。

三元锂电池

三元锂电池一般指三元聚合物锂电池：正极材料使用镍钴锰酸锂（Li（NiCoMn）O₂）三元正极材料的锂电池。据清华大学欧阳明高解释：本次调查中所称的“三元”材料，指的是正极是三元，负极是石墨的通常说法中的“三元动力电池”。而在实际研发应用中，还有一种正极是三元，负极是钛酸锂的，通常被称为“钛酸锂”，其性能比较安全，寿命比较长，不属于普通所说的“三元材料。”

三元锂电池的优点：

三元锂电池能量密度高，循环性能好于正常钴酸锂。目前，随着配方的不断改进和结构完善，电池的标称电压已达到 3.7V，在容量上已经达到或超过钴酸锂电池水平。

三元锂电池的缺点：

三元材料动力锂电池主要有镍钴铝酸锂电池、镍钴锰酸锂电池等，由于镍钴铝的高温结构不稳定，导致高温安全性差，且 pH 值过高易使单体胀气，进而引发危险，目前造价较高。

总结：对比之下，三元聚合物锂电池的确有着更优于磷酸铁锂电池的特质，但是目前随着新能源它的发展却受到了阻碍，但是总得来说三元聚合物锂电池更好。在选用电池时可根据不同用途选择，如大巴车空间较大，对电池比能量和比功率



要求相对较低,可选择磷酸铁锂电池,发挥其循环性能好的特性,轿车空间有限,电池用量小,则选用高比能量与高比功率三元电池更为合适。

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。