



新能源行业周报—2022年新能源汽车补贴退坡 30%

- 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 27.7-32.5 万元/吨，均价为 30.2 万元/吨；较上周上涨 2.7，工业零级碳酸锂价格为 26.7-28.5 万元/吨，均价为 27.5 万元/吨，较上涨 1.9。

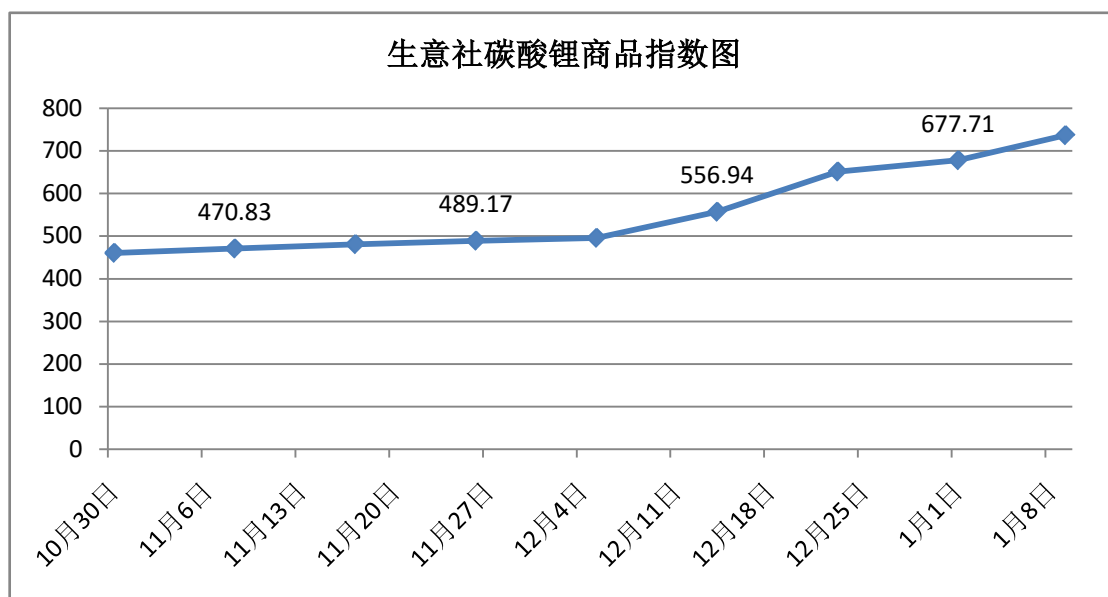
2021 年 12 月 31 日，财政部、工信部、科技部、国家发改委四部门联合发布《关于 2022 年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》以及《2022 年新能源汽车推广补贴方案》。《通知》要求，2022 年新能源汽车补贴标准在 2021 年基础上退坡 30%。同时，《通知》明确，2022 年新能源汽车购置补贴政策于 2022 年 12 月 31 日终止。2、据 SNEResearch 于 2021 年 12 月 30 日发布的统计数据显示，2021 年 1-11 月全球氢燃料电池汽车销量同比大增 95.1%，为 1.62 万辆，预计全



年销量超过 1.8 万辆，其中现代汽车销量位列全球第一，占比 55%。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	10月30日	11月8日	11月17日	11月26日	12月5日	12月14日	12月23日	1月1日	1月9日
商品指数	460.64	470.83	481.02	489.17	495.8	556.94	651.21	677.71	736.31

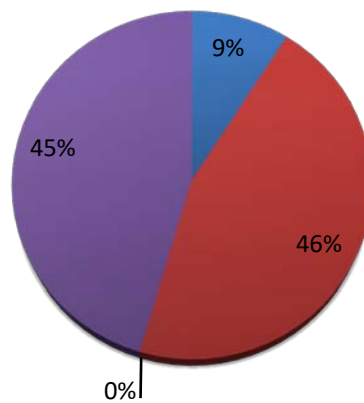




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（1月4日-1月11日），共有13家证券研究机构共发布新能源概念相关研报13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5个，中性评级0个，持有评级5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

【华为正在研究超级快充的电动车的基础设施】

据报道，在 2021 年 12 月 29 日举办的“2021 中国高新技术论坛”上，华为数字能源技术有限公司中国区副总裁胡春池介绍，华为正在研究超级快充的电动车的基础设施，充电大约 7 分钟，电动车的电量就可以由 20%到 80%。

【大力推广新能源汽车已成为大势所趋】

2021 年 12 月 31 日，在“新财富、新动能、新视野 2022 年新能源汽车产业链投资年会”上，中国汽车动力电池产业创新联盟副秘书长马小利表示，在碳达峰、碳中和的目标指引下，大力推广新能源汽车已成为大势所趋。从电芯发展的角度来看，大电芯技术是动力电池单体产品的重要发展方向，通过增加电芯尺寸、增大电芯容量、优化电芯封装方式、减少电芯附属部件等，更有利于电池系统的集成有效利用率，有利于降低电池系统的综合成本、提升电动汽车的续航里程。

【2022 年是补贴稳健退出最后一年，后续双积分等非补贴政策将接棒推动新能源汽车渗透率提升】

按照 2020 年 4 月财政部等四部委发布《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》中的规划：2022 年非公领域新能源汽车补贴将在 2021 年基础上退坡 30%，公共领域补贴将在 2021 年基础上退坡 20%；2023 年补贴完全退坡。此次的调整完全符合政策预期，并无调整，是政策稳健退出的最后一年。2020 年双积分交易已经正式实施，积分价格不断走高，未来将成为推动车企生产和销售新能源汽车的主要动力。



企业跟踪

【理想汽车顺义 10 万产能工厂项目启动，2023 年正式投产】

12月29日，据相关媒体爆料，理想汽车的一份环评资料显示，北京理想汽车有限公司新建年产10万台纯电动乘用车智能制造工厂项目已经启动，预计将于2023年正式建成投产。该项目总投资64.93亿元，达产后正常生产年份利润总额137534万元，净利润103150万元。项目拟租用原北京现代一工厂用地及空置厂房等建筑，新建冲压、焊装、涂装、总装四大工艺生产车间。理想汽车顺义工厂依托北京现代一工厂厂房和土地资源，将打造数字化、柔性化智能制造工厂，开展整车、核心零部件、自动驾驶等相关技术研发，配套自动驾驶、人工智能、大数据、工业互联网等研发人员2000人以上。

【比亚迪与 Momenta 成立智能驾驶合资公司“迪派智行”】

近日，比亚迪与 Momenta 在深圳举行合资公司揭牌仪式，官宣成立“深圳市迪派智行科技有限公司”。“迪派智行”将依托比亚迪的智能化技术积淀和垂直整合能力，以及 Momenta 基于数据驱动的“飞轮”技术洞察，打造面向未来的高等级智能驾驶解决方案，进一步助推比亚迪在智能驾驶领域的快速突破和量产。

【国产特斯拉 Model 3 与 Model Y 涨价】

国产特斯拉又一次调整了车型售价。特斯拉中国官网显示，Model 3 后轮驱动版车型补贴后售价为 26.5652 万元，相较此前 25.5652 万元的售价上涨 1 万元；Model Y 后轮驱动版售价为 30.1840 万元，相较此前 28.0752 万元的售价上涨 2.1088 万元，且不再享受国家新能源补贴。对于上述车型涨价的原因，特斯拉客服人员表示，当前官网显示的价格为特斯拉两款后轮驱动版车型的正式上市价格，此前两款车是处于预售状态，还没有正式交付，价格调整或是基于成本波动的考虑。客户人员还表示，此番价格调整对调整前已下定的用户不受影响。另外，从特斯拉官网显示的交付日期看，Model 3 和 Model Y 所有版本的预计交付时间有所延长，均调整为 12 至 16 周交付，这意味着现在下定，将于 2022 年 3 月交付。



高新技术

【钛酸锂离子电池和磷酸铁锂、三元锂电池相比哪种比较好？】

目前，我国主流新能源汽车重要使用正极材料为磷酸铁锂或三元材料的动力锂电池，二者在新能源客车、新能源乘用车领域各有优势。那么，钛酸锂离子电池和磷酸铁锂、三元电池相比哪种比较好？

这还要从三种电池的性能说起。众所周知，锂离子电池性能重要由正极、负极、电解液和隔膜决定，其中正、负极材料对电池的关键指标，如容量、能量密度、循环寿命、安全性、倍率性能、成本等有重要影响。

尽管同以三元为正极材料，但钛酸锂离子电池却打破以石墨烯为负极的传统电池技术路线，改以钛酸锂为负极材料，这让它成为同行眼中的异类。但正是钛酸锂自身的特性，让这种材料的电池有着显著特点。

以磷酸铁锂-石墨烯、三元-石墨烯、三元-钛酸锂三种锂离子电池为例，单从能量密度来看，钛酸锂离子电池处于劣势。东北证券研报指出，目前磷酸铁锂离子电池实际比能量为 100-120Wh/kg，三元电池则为 150-200Wh/kg，其中 TSLA 采用的镍钴铝三元电池更是达到 252Wh/kg，而银隆钛酸锂离子电池只有 90Wh/kg，仅为某些石墨类负极材料电池的一半。

再从成本看，钛酸锂离子电池也没有优势。目前，银隆钛酸锂离子电池原材料包括氢氧化钛和氢氧化锂，其价格高于石墨类负极材料。根据我国电池网调研结果，目前磷酸铁锂、三元电池成本在 1100 元/kwh-1200 元/kwh，而钛酸锂离子电池



成本约为三元电池 2-3 倍。

能量密度低一倍、成本又高出 2-3 倍，钛酸锂离子电池如何参与市场竞争？显然，是它自身的独特优势打动了部分业内人士。

首先，从电池最重要的安全性指标考虑，钛酸锂一枝独秀。

钛酸锂作为负极材料时电位平台高达 1.55V，比传统石墨负极材料高出 1V 还多，虽然损失了一些能量密度，但也意味着电池更加安全。技术专家卢蓝光曾表示，电池快速充电时对负极电压需求比较低，但假如过低，锂离子电池就容易析出非常活泼的金属锂，这种锂离子不仅导电，还能跟电解液起反应，然后释放热量，出现可燃气体，引发火灾。而钛酸锂因为高出来的 1V 电压防止了负极电压为 0 的情况，也就间接防止了锂离子的析出，从而保证了电池的安全性。

由于钛酸锂离子电池在高温、低温环境中均可以达到安全使用，也体现出其耐宽温（尤其耐低温）的重要优势。目前，银隆钛酸锂离子电池的安全工作温度区域在-50 度到 65 度之间，而普通石墨类负极电池在温度低于-20 度时能量就开始衰减，-30 度时充电容量仅为充电总容量的 14%，在严寒天气下根本无法正常工作。

此外，由于钛酸锂离子电池即便过度充电，也仅有 1% 的体积变化，被称为零应变材料，这使其有着极长的寿命。银隆董事长魏银仓曾表示，银隆钛酸锂离子电池寿命可达 30 年，和汽车使用寿命相当，而普通石墨负极材料电池平均寿命不过 3-4 年。从全寿命周期看，钛酸锂离子电池成本更低。

钛酸锂的最后一个优势是快速充放电能力强，充电倍率高。目前银隆钛酸锂离子电池的充电倍率有 10C、甚至 20C，而普通石墨负极材料的电池充电倍率仅有 2C-4C。



基于钛酸锂离子电池的这些技术特点，业内人士认为其契合了新能源公交车、大型储能装备的需求。拿公交车来说，一般单趟里程不超过 40 公里，每次终点站进站等待到下次发车时间间隔至少要几分钟时间。这时钛酸锂离子电池能量密度低的劣势不会影响客车的使用，反而体现出电池快充的好处。作为公共交通工具，公交车对电池的安全性、耐用性都提出了更高要求。

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。