



+新能源行业周报—工信部组织新一轮新能源汽车下乡活动

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 46.0-49.5 万元/吨，均价为 46.8 万元/吨；较上周下跌 0.3，工业零级碳酸锂价格为 43.0-46.0 万元/吨，均价为 44.3 万元/吨，较上涨 1.2 万元/吨。

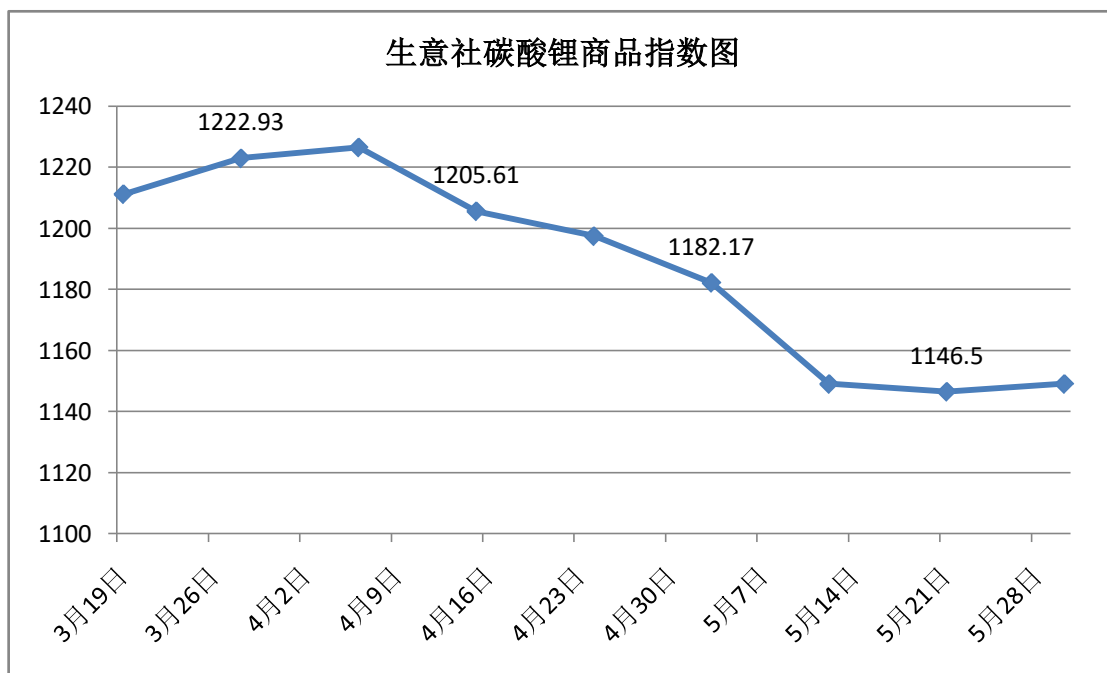
5 月 27 日，工业和信息化部召开提振工业经济电视电话会议，部党组书记、部长肖亚庆出席会议并讲话。会议强调，要聚焦重点企业、重点行业、重点区域，进一步加大工作力度，积极稳妥有序推进复工达产，确保产业链供应链运转顺畅。统筹疫情防控和工业生产，指导企业在疫情防控条件下稳定生产，建立完善闭环管理预案，加快提升稳产达产水平。针对汽车、集成电路、装备制造、生物医药等重点行业，发挥产业链供应链畅通协调平台作用，强化上下游衔接服务，全力



打通堵点卡点。加强长三角、珠三角、京津冀等重点区域跨省市协调，采取点对点、一对一等方式，帮助龙头企业和关键节点企业切实解决人员返岗、产品供应、物料运输等实际困难，助力企业开足马力、稳产增产。抓紧实施制造业“十四五”规划重大工程和项目，适度超前部署 5G、工业互联网等新型信息基础设施，加快推进重点领域节能降碳技术改造项目、重点外资项目建设进度，力争早开工、早投产、早见效。组织新一轮新能源汽车下乡活动，推出一批信息消费示范城市和示范项目，促进汽车、家电等大宗商品消费。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	3月19日	3月28日	4月6日	4月15日	4月24日	5月3日	5月12日	5月21日	5月30日
商品指数	1211.21	1222.93	1226.5	1205.61	1197.45	1182.17	1149.04	1146.5	1149.04

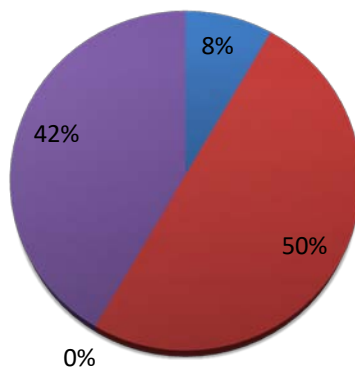




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（5月24日-5月31日），共有12家证券研究机构共发布新能源概念相关研报15份，其中12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

【上海市人民政府印发《上海市加快经济恢复和重振行动方案》】

方案提出，支持汽车、集成电路、生物医药等制造业企业以点带链，实现产业链供应链上下游企业协同复工，稳步提高企业达产率。大力促进汽车消费，年内新增非营业性客车牌照额度 4 万个，按照国家政策要求阶段性减征部分乘用车购置税。2022 年 12 月 31 日前，个人消费者报废或转出名下在上海市注册登记且符合相关标准的小客车，并购买纯电动汽车的，给予每辆车 10000 元的财政补贴。

【深圳市发布的《深圳市关于促进消费持续恢复的若干措施》】

5 月 26 日，深圳市发布的《深圳市关于促进消费持续恢复的若干措施》指出，支持个人消费者购买新能源汽车。对新购置符合条件新能源汽车并在深圳市内上牌的个人消费者，给予最高不超过 1 万元/台补贴。全面落实国家新能源汽车免征车辆购置税政策。新增投放 2 万个普通小汽车增量指标，通过专项摇号活动，面向仍在摇号且已参加 60 期以上（含 60 期）的“未中签”申请人进行配置，中签者须购置符合条件的燃油车或新能源汽车。

【工信部：持续加大新能源汽车推广力度 加强芯片保供和原材料稳价】

工信部副部长辛国斌赴中国汽车流通协会调研汽车产业链情况。辛国斌强调，一要积极促进消费，抓紧研究稳定和扩大汽车消费的政策举措，持续加大新能源汽车推广应用力度，促进汽车消费加速回升，以需求拉动供给，实现良性循环。二要全力稳定生产，继续发挥畅通协调平台、央地联动机制作用，持续完善“白名单”制度，推进汽车上下游协同复工复产，加强汽车芯片保供和大宗原材料稳价工作，全力保障产业链供应链畅通稳定。



企业跟踪

【比亚迪海豹上市，预售订单 7 小时超 2 万】

海豹对标 model 3 有望成爆品，2022 年 5 月 20 日，周五比亚迪发布海豹车型，是首款搭载 E 平台 3.0 的高端轿车，售价在 21.28 至 28.98 万元之间，主要竞品为特斯拉 Model 3、小鹏 P7、蔚来 ET5、零跑 C01 等，有望成为高端纯电动轿车市场上的又一爆款，稳态月订单大概率破 2 万（汉 3w）。

【特斯拉将在国内通过 OTA 召回 10 万辆汽车】

5 月 16 日下午，国家市场监督管理总局官网发布消息自 5 月 23 日起，特斯拉将召回部分国产 Model 3 和 Model Y 电动汽车，共计 107293 辆。本次召回范围内部分车辆在准备直流快速充电时或直流快速充电期间，信息娱乐系统的中央处理器可能没有充分冷却，导致中央处理器运行速度减慢及中央触摸显示屏显示迟钝，严重时中央处理器可能重启从而造成显示屏无法显示。上述故障发生时，倒车影像、风挡（除霜、除雾及雨刮）功能的设置、驾驶档位显示和指示灯等将无法正常使用，极端情况下会增加车辆发生碰撞事故的风险，存在安全隐患。

国家市场监督管理总局称，特斯拉(上海)有限公司将通过汽车远程升级(OTA)技术，为召回范围内的车辆免费升级至 2022.12.3.3 或后续版本软件，升级后的车辆在准备直流快速充电时或在直流快速充电期间，将会缓解中央处理器温度的上升，以防止其运行速度减慢或重启的情况发生。对于无法通过汽车远程升级(OTA)技术实施召回的车辆，特斯拉(上海)有限公司将通过特斯拉服务中心联系相关用户，为车辆免费升级软件，以消除安全隐患。

【CTB 电池车身一体化技术，搭载于比亚迪海豚】

近日，比亚迪旗下全新纯电中型轿车-海豚将正式开启预售，新车将采用比亚迪 CTB 电池车身一体化技术。推出四款车型，预计售价范围或在 22-28 万元左右，



最长 CTLC 工况续航可达 700 公里。此外，海豹全系标配热泵空调，预计冬季续航方面有一定优势。

高新技术

【锂离子电池充放电次数是多少？锂离子电池的使用注意三点】

行业内一般以锂离子电池满充满放的循环次数来计算循环寿命。在使用的过程中，锂电池内部会发生不可逆的电化学反应导致容量下降，比如电解液的分解，活性材料的失活，正负极结构的坍塌导致锂离子嵌入和脱嵌的数量减少等等。

按不同材料，目前市场中现有测动力电池主要分为磷酸铁锂电池、三元锂电池（包括 NCA 和 NCM）、锰酸锂电池、钴酸锂电池、镍氢电池、钛酸锂电池等。其中，磷酸铁锂电池是目前中国电动汽车市场中的主流电池类型，但近年来市场增速明显逊色于三元锂电池。

三元锂电池的理论寿命约为 800 次循环，在商业化的可充电锂电池中属于中等。磷酸铁锂约为 2000 次，而钛酸锂据说可以达到 1 万次循环。

目前主流的电池厂家在其生产的三元电芯规格书中承诺大于 500 次（标准条件下充放电），但是电芯在配组做成电池包后，由于一致性问题，主要是电压和内阻不可能完全一样，其循环寿命大约为 400 次。

厂家推荐 SOC 使用窗口为 10%~90%，不建议进行深度充放电，不然会对电池的正负极结构造成不可逆的损伤，若是以浅充浅放来计算的话，循环寿命至少有 1000



次。另外，锂电池若是经常在高倍率和高温环境下放电，电池寿命会大幅下降到不足 200 次。

锂离子电池的使用，注意三点：

1、如何为新电池充电

在使用锂电池中应注意的是，电池放置一段时间后则进入休眠状态，此时容量低于正常值，使用时间亦随之缩短。但锂电池很容易激活，只要经过 3—5 次正常的充放电循环就可激活电池，恢复正常容量。由于锂电池本身的特性，决定了它几乎没有记忆效应。因此用户新锂电池在激活过程中，是不需要特别的方法和设备的。不仅理论上是如此，从我自己的实践来看，从一开始就采用标准方法充电这种“自然激活”方式是最好的。

2、正常使用中应该何时开始充电

因为充放电的次数是有限的，所以应该将锂电池的电尽可能用光再充电。但是我找到一个关于锂离子电池充放电循环的实验表，关于循环寿命的数据列出如下：

循环寿命(10%DOD) :>1000 次

循环寿命(100%DOD) :>200 次

电池剩余电量用完再充的原则并不是要你走向极端。和长充电一样流传甚广的一个说法，就是“尽量把机器的电池的电量用完，最好用到自动关机”。这种做法其实只是镍电池上的做法，目的是避免记忆效应发生，不幸的是它也在锂电池上流传之今。曾经有人因为机器电池电量过低的警告出现后，仍然不充电继续使用



一直用到自动关机的例子。结果这个例子中的机器在后来的充电及开机中均无反应，不得不送客服检修。这其实就是由于电池因过度放电而导致电压过低，以至于不具备正常的充电和开机条件造成的。

3、对锂电池的正确做法

归结起来，对锂电池在使用中的充放电问题最重要的提示是：

- 1、按照标准的时间和程序充电，即使是前三次也要如此进行；
- 2、当出现机器电量过低提示时，应该尽量及时开始充电；
- 3、锂电池的激活并不需要特别的方法，在机器正常使用中锂电池会自然激活。如果你执意要用流传的“前三次 12 小时长充电激活”方法，实际上也不会有效果。

因此，所有追求 12 小时超长充电和把锂电池用到自动关机的做法，都是错误的。如果你以前是按照错误的说法做的，请你及时改正，也许为时还不晚。

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。