



新能源行业周报——新能源带动自主品牌份额向上

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

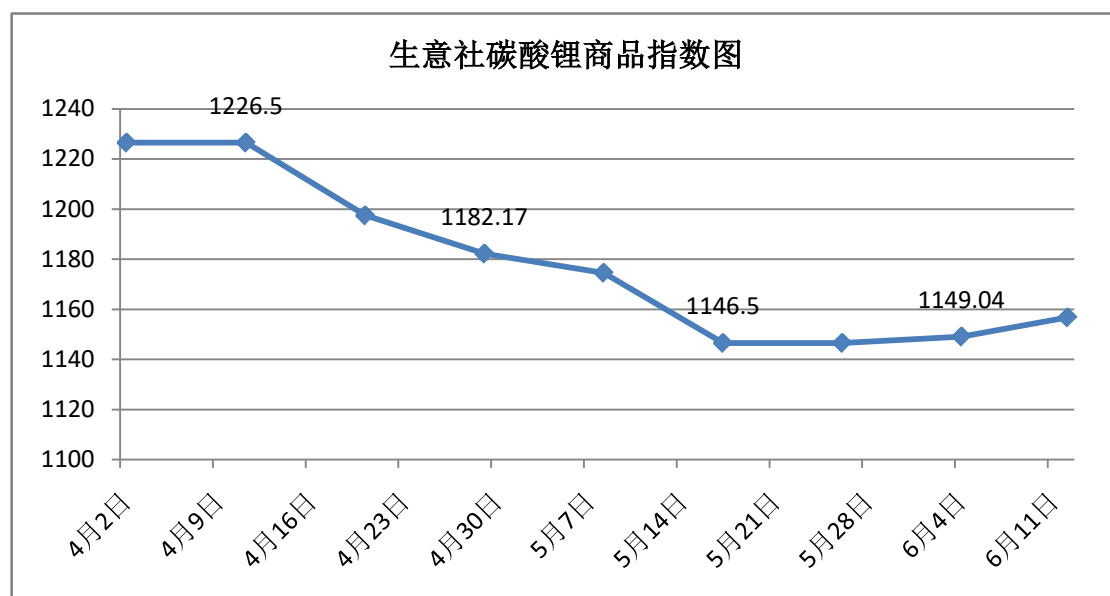
上周电池级碳酸锂价格为 44.5-49.6 万元/吨，均价为 47.4 万元/吨；较上周上涨 0.4 万元/吨，工业零级碳酸锂价格为 44.5-46.0 万元/吨，均价为 45.5 万元/吨，较上涨 0.2 万元/吨。

5 月自主品牌新能源车企销量高速增长。据乘联会数据显示，5 月国内厂商新能源乘用车批发销量突破万辆的企业由上月的 4 家增至 13 家，累计销量占新能源乘用车总销量的 80%。其中，比亚迪连续 3 个月保持单月“10 万+”的销量。新势力车企本月也迎来了集体的复苏，处于第二阵营的哪吒、零跑等在细分市场上抢得先机，销量已经成功破万。



● 生意社碳酸锂商品指数

日期	4月2日	4月11日	4月20日	4月29日	5月8日	5月17日	5月26日	6月4日	6月12日
商品指数	1226.5	1226.5	1197.45	1182.17	1174.52	1146.5	1146.5	1149.04	1156.69

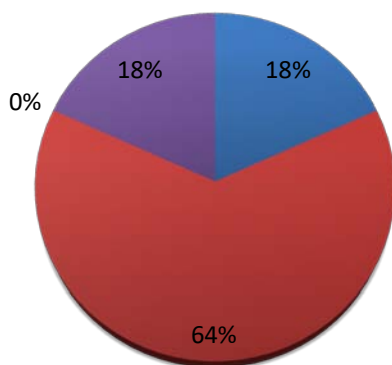




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（6月8日-6月14日），共有12家证券研究机构共发布新能源概念相关研报14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2个，增持评级7个，中性评级0个，持有评级2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

【欧洲 2035 年禁售燃油车计划取得关键进展】

6 月 8 日，欧洲议会投票支持在 2035 年禁止销售内燃发动机新车的提议，否决了一些议员试图放宽标准的尝试，并投票否决了一项修正案，该修正案将车队平均二氧化碳减排标准设定在 90%。

【5 月新能源乘用车销量超预期，新能源渗透率达到 26.5%】

5 月新能源乘用车批售 42.1 万辆，同比增长 111.5%，环比增长 49.8%，新能源环比改善超预期。1-5 月新能源乘用车批售 189.2 万辆，同比增长 117.4%。5 月纯电动车批售 32.4 万辆，同比增长 96.3%；插电混动车批售 9.8 万辆，同比增长 184.4%。车企方面，新能源车批发销量 TOP5 车企分别为比亚迪 11.4 万、上汽通用五菱 3.7 万、特斯拉中国 3.2 万、奇瑞 2.2 万、广汽埃安 2.1 万辆。5 月新能源车批发渗透率达到 26.5%，同比提升 14pct；其中自主品牌新能源车渗透率 45%，豪华车新能源车渗透率 19%，而主流合资品牌新能源车渗透率仅有 4.1%。

”

【新能源汽车：产销同比增长一倍以上，超高增长持续】

5 月，新能源汽车产销分别完成 46.6 万辆和 44.7 万辆，同比分别增长+113.9%和+105.2%。其中，纯电动汽车产销分别完成 36.4 万辆和 34.7 万辆，同比分别增长 1 倍和+93.9%；插电式混合动力汽车产销分别完成 10.2 万辆和 10.0 万辆，同比分别增长 1.8 倍和 1.6 倍；燃料电池汽车产销分别完成 243 辆和 103 辆，同比分别增长 5.4 倍和 10.4 倍。5 月新能源汽车市场渗透率达到 24.0%，新能源乘用车市场渗透率达到 26.3%。1-5 月，新能源汽车产销分别完成 207.1 万辆和 200.3 万辆，同比增长均超 1.1 倍。我们预计全年新能源汽车销量达到



600 万辆左右的概率较大。

企业跟踪

【比亚迪全球首发 CTB 技术】

比亚迪海豹开启预售，采用全球首发 CTB 技术：CTB 技术（Cell to Body）又或称电池车身一体化技术，CTB 技术把电池与车身紧密结合，电池结构件参与整车传力与受力，大幅提升车辆扭转刚度、防侧撞能力，而扭转刚度提升可以带来操控体验升级。生产工艺上，传统工艺是电芯 Cell→模组 Module→电池包 Pack→装车，CTB 技术省去多个中间环节，电芯直接装车，可以减少零部件使用，降本增效。CTB 技术是一个发展方向，但是，CTB 技术实际上削减了动力电池企业的价值，动力电池企业只需要供应标准化的电芯，不再需要为整车企业量身定制电池包，涉及利益分配这会是 CTB 技术的发展阻力。比亚迪率先采用 CTB 技术，或因比亚迪自产电池，享有得天独厚的优势，不存在整车企业与动力电池企业在利益上的冲突博弈。

【蔚来谋划自产电池，车企意欲加强动力电池话语权】

蔚来汽车计划在上海市嘉定区安亭镇新建研发项目，包括设立锂电实验室，建设一条电芯试制线，建设一条电池包 PACK 产线，为日后可能的规模化生产做前期探索。动力电池作为电动汽车核心部件，继特斯拉之后，包括大众、宝马、奔驰、通用等有实力的整车企业都重金投入自研动力电池，越来越多整车企业开始组建动力电池研发团队，尝试小规模试制。此举有利于整车企业紧跟动力电池技术变化，并且在整车企业与动力电池企业的谈判博弈中争取话语权，主导动力电池技术演进方向。

**【丰田将推出全新氢燃料电池车 预计 2023 年发布】**

丰田正计划推出一款全新的氢能燃料电池汽车，预计 2023 年发布。这将是丰田在 Mirai 之后的第二款 FCV 乘用车。预计新车将在爱知县元町工厂生产。Mirai 是丰田的第一款氢燃料车型，国内申报的续航里程为 781 公里。车辆已在日本市场发售，共推出 5 款车型，售价区间 710-805 万日元（约合 44.5-50.5 万元人民币）。

高新技术

【锂离子电池负极材料有哪些？锂离子电池负极材料介绍】

锂离子电池的负极是由负极活性物质碳材料或非碳材料、粘合剂和添加剂混合制成糊状胶合剂均匀涂抹在铜箔两侧，经干燥、滚压而成。负极材料是锂离子电池储存锂的主体，使锂离子在充放电过程中嵌入与脱出。从技术角度来看，未来锂离子电池负极材料将会呈现出多样性的特点。

随着技术的进步，目前的锂离子电池负极材料已经从单一的人造石墨发展到了天然石墨、中间相碳微球、人造石墨为主，软碳/硬碳、无定形碳、钛酸锂、硅碳合金等多种负极材料共存的局面。

负极材料：多采用石墨。新的研究发现钛酸盐可能是更好的材料。 负极反应：充电时锂离子插入，放电时锂离子脱插。充电时： $x\text{Li}^{++} + xe^{-} + 6\text{C} \rightarrow \text{Li}_x\text{C}_6$ 放电时： $\text{Li}_x\text{C}_6 \rightarrow x\text{Li}^{++} + xe^{-} + 6\text{C}$



锂离子电池负极材料大概分为六种:碳负极材料、合金类负极材料、锡基负极材料、含锂过渡金属氮化物负极材料、纳米级材料、纳米负极材料。

第一种是碳负极材料:实际用于锂离子电池的负极材料基本上都是碳素材料,如人工石墨、天然石墨、中间相碳微球、石油焦、碳纤维、热解树脂碳等。

第二种是锡基负极材料:锡基负极材料可分为锡的氧化物和锡基复合氧化物两种。氧化物是指各种价态金属锡的氧化物。没有商业化产品。

第三种是含锂过渡金属氮化物负极材料,没有商业化产品。

第四种是合金类负极材料:包括锡基合金、硅基合金、锗基合金、铝基合金、镓基合金、镁基合金和其它合金,没有商业化产品。

第五种是纳米级负极材料:纳米碳管、纳米合金材料。

第六种纳米材料是纳米氧化物材料:根据 2009 年锂电池新能源行业的市场发展最新动向,诸多公司已经开始使用纳米氧化钛和纳米氧化硅添加在以前传统的石墨,锡氧化物,纳米碳管里面,极大地提高锂电池的充放电量和充放电次数。

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。