



## 新能源行业周报——多地支持氢能产业，氢能汽车逐步落地

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 49.0-53.5 万元/吨，均价为 50.8 万元/吨；较上周上涨 1.0 万元/吨，工业零级碳酸锂价格为 47.3-49.5 万元/吨，均价为 48.2 万元/吨，较上周上涨 0.6 万元/吨。

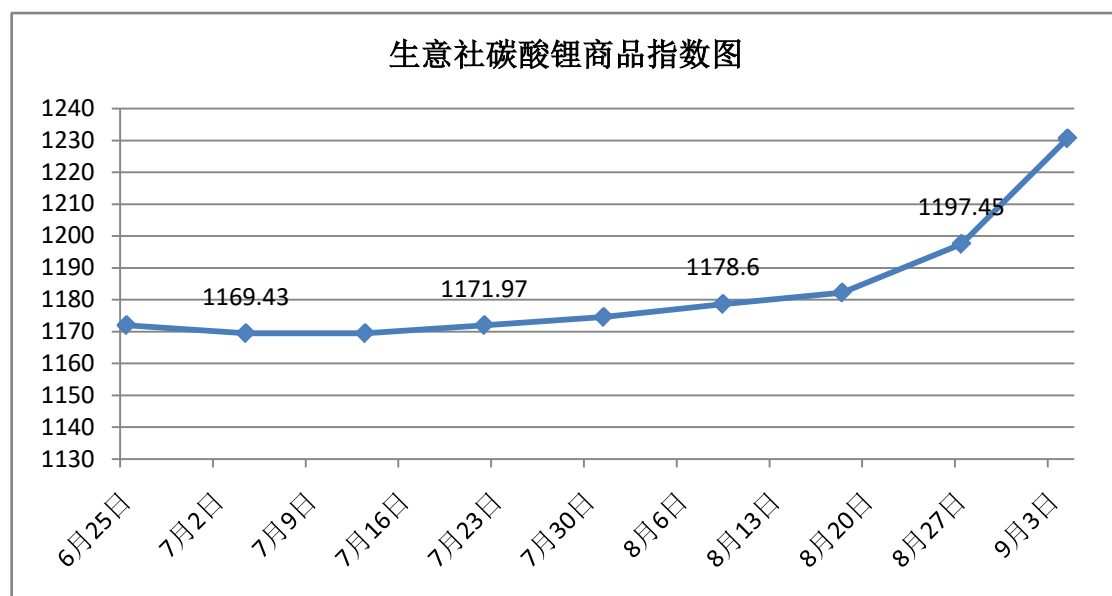
8 月 26 日，据上海发改委官网，上海发改委会同市经济信息化委、市科委、临港新片区管委会等十部门联合印发了《关于支持中国（上海）自由贸易试验区临港新片区氢能产业高质量发展的若干政策》，进一步对氢能行业发展进行助力。根据此前上海市氢能产业发展中长期规划（2022-2035 年），上海市计划到 2025 年建设各类加氢站 70 座左右，培育 5-10 家具有国际影响力的独角兽企业，燃料电池汽车保有量突破 1 万辆，氢能产业链产业规模突破 1000 亿元。此外，



北京、广东、安徽、河南和山东等地也出台了与氢能源相关的方案和规划，北京市计划到 2025 年前氢燃料电池汽车累计推广量突破 1 万辆，山东和河南均计划到 2025 年氢能产业规模超过 1000 亿元。随着多地不断鼓励氢能发展，行业商业化有望进一步加速。

### ● 生意社碳酸锂商品指数

日期	6 月 25 日	7 月 4 日	7 月 13 日	7 月 22 日	7 月 31 日	8 月 9 日	8 月 18 日	8 月 27 日	9 月 4 日
商品指数	1171.97	1169.43	1169.43	1171.97	1174.52	1178.6	1182.17	1197.45	1230.57

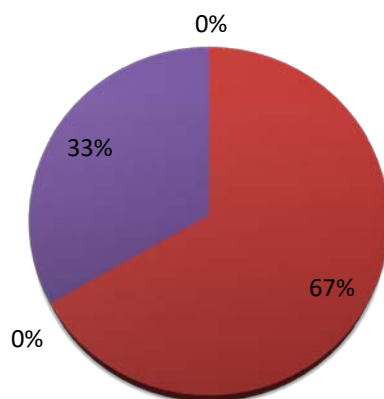




## 机构分析

### 研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（8 月 31 日-9 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 10 份，其中 3 份研报对新能源相关公司给出了评级，其中买入评级 0 个，增持评级 2 个，中性评级 0 个，持有评级 1 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

### 【当前国内氢能汽车渗透率较低，预计商用车或将率先实现突破】

根据新能源汽车国家检测与管理平台统计数据，截至 2019 年底，国内已接入平台氢燃料电池汽车共 3712 辆，其中物流车占比 60.5%。国内氢能源汽车渗透率较低的原因在于氢燃料电池、储氢系统制造技术仍未成熟，加氢站也较少，相对电动车等竞争产品氢能源汽车购车成本、运输成本仍较高。未来随着相关技术进一步成熟，氢能源汽车全生命周期拥有成本预期显著下降，大概率将以商用车作为突破口进行大规模应用。国家信息中心副主任徐长明指出，商用车油耗高、污染排放物多，用氢燃料替代效果显著。此外，氢燃料电池车相比锂电池车在大载重、长续航和高强度交通中具有先天优势，能较好地弥补纯电动商用车技术的不足。据中百智库预计，2035 年氢燃料电池汽车保有量将达 100 万辆，氢燃料电池客车、物流车、重卡、乘用车渗透率将分别达 25.0%、>5.0%、15.0%、2.0%。

### 【氢能汽车发展前景广阔，2030 年年产量或将达到 10 万辆】

近年我国氢能汽车产销快速增长，据华经产业研究院数据显示，2021 年我国氢能源汽车销量达 1586 辆，同比增长 35%。中汽协数据显示，2022 年 1-6 月氢燃料电池汽车实现产量 1804 辆，同比增长 185.44%，实现销量合计 1390 辆，同比增长 190.19%。据智研咨询预测，2030 年国内氢能汽车产量或将达到 10 万辆/年，推广规模超过 100 万辆，加氢站超过 1000 座。

### 【交通运输部：加快推进公路沿线充电基础设施建设】

8 月 25 日，交通运输部、国家能源局、国家电网有限公司、中国南方电网有限责任公司联合印发《加快推进公路沿线充电基础设施建设行动方案》。方案提出，力争到 2022 年底前，全国除高寒高海拔以外区域的高速公路服务区能够提供基



本充电服务；2023 年底前，具备条件的普通国省干线公路服务区（站）能够提供基本充电服务；2025 年底前，高速公路和普通国省干线公路服务区（站）充电基础设施进一步加密优化，农村公路沿线有效覆盖，基本形成“固定设施为主体，移动设施为补充，重要节点全覆盖，运行维护服务好，群众出行有保障”的公路沿线充电基础设施网络。

## 企业跟踪

### 【中汽协 1-7 月车企销量榜单：上汽集团蝉联第一 比亚迪升至第六】

8 月 24 日，中汽协在其发布的 2022 年度 1-7 月份汽车生产企业销售数据榜单中，公布了本年以来部分各大车企的具体销售情况。对比此前相关数据可以发现，整体位次变动不大，上汽集团以体量优势，连续 7 个月蝉联该榜单第一。另外，本次榜单最大的变动出现在北汽集团与比亚迪之间，凭借着 7 月份 162530 辆的销量，比亚迪成功超越北汽集团，跃居排行榜第六。除上述公司外，在前十名中，仅剩下奇瑞汽车、广汽集团、吉利控股的销量情况出现正增长，其他企业则均呈下降态势。从数据来看，2022 年 1-7 月，汽车销量排名前十位的集团共计销售 12.48 亿辆，占各汽车企业总销量的 86.3%。其中，上汽集团凭借 274 万辆的成绩，取得排行榜第一。（财经网）

### 【小鹏汽车上半年营收近 150 亿，同比增长 121.9%】

8 月 23 日，小鹏汽车(NYSE:XPEV/HK.9868)今日公布其截至 2022 年 6 月 30 日止第二季度未经审计的财务数据。2022 年第二季度汽车总交付量为 34,422 辆，较 2021 年同期的 17,398 辆增长 98%。2022 年第二季度 P7 交付量为 15,983 辆，较 2021 年同期的 11,522 辆增长 39%。2022 年第二季度 P5 交付量为 12,848 辆，其中超过 50%可支持 XPiLOT3.0 或 XPiLOT3.5。截至 2022 年 6 月 30 日，小鹏汽车销售网络持续扩张，包括 388 间门店，覆盖 142 个城市。



小鹏汽车自营充电站网络进一步扩展至 977 座, 包括 793 座小鹏汽车自营超级充电站及 184 座目的地充电站。2022 年第二季度总营收为人民币 74.36 亿元(11.10 亿美元), 较 2021 年同期增长 97.7%, 相当于 2022 年第一季度水平。2022 年第二季度汽车销售收入为人民币 69.38 亿元(10.36 亿美元), 较 2021 年同期增长 93.6%。2022 年第二季度毛利率为 10.9%, 相较而言, 2021 年同期为 11.9%, 而 2022 年第一季度为 12.2%。(中新网)

### 【比亚迪旗下新能源乘用车车型已实现全系搭载刀片电池】

8 月 24 日比亚迪官方在互动平台表示, 目前公司旗下新能源乘用车车型已实现全系搭载刀片电池。公开资料显示, 刀片电池是比亚迪自主研发的新型磷酸铁锂电池。相比三元锂电池, 刀片电池具有安全性高、循环寿命长、成本低的特点, 能量密度可达 180wh/kg, 体积比上一代比亚迪电池增加近 50%, 大大提高了车辆的整体续航能力。由比亚迪供应的刀片电池已经交付特斯拉位于德国柏林的超级工厂。这也是特斯拉首座应用比亚迪电池的超级工厂, 预计搭载比亚迪刀片电池的特斯拉车辆最快可以在 1 个月内下线。不过, 备受关注的上海超级工厂暂时还没有使用比亚迪电池的计划。(中投网)。



## 高新技术

### 【麒麟电池是磷酸铁锂电池吗？麒麟电池有哪些特点？】

麒麟电池，第三代 CTP 技术，麒麟电池系统集成度创全球新高，体积利用率突破 72%，能量密度可达 255Wh/kg，轻松实现整车 1000 公里续航。

麒麟电池本质还是锂离子电池，主要是结构上的创新，磷酸铁锂和三元锂离子电池均有。麒麟电池在材料上的创新主要是负极材料，为实现 4C 快充技术，需要把人造石墨做成碳包覆的二次颗粒，同时添加碳基负极，对电解液、导电剂的配合要求也更高。

#### 麒麟电池的特点

第一，CTP3.0 电池在两块电芯的中间加水冷板，使相邻两块电芯的热传导降低，不会出现热失控；

第二，可满足高压快充，4C 充电不是难事，明年即可在市场上看到；

第三，可极大提高电池寿命，因为水冷板具有缓冲作用；

第四，比能量提高，麒麟电池可提高利用空间，磷酸铁锂系统能量密度 160wh/kg，三元高镍可达 250wh/kg，较 4680 电池多装 13%的电量。

麒麟电池突破功能边界，打造三效合一的多功能弹性夹层，并独创电芯倒置方案，使电池包体积利用率突破 72%。麒麟电池系统能量密度达 255Wh/kg。在相同化学体系、同等电池包尺寸下，其电量相比 4680 电池系统可提升 13%。同时，宁德



时代首创电芯大面冷却技术，使麒麟电池换热面积扩大四倍，控温时间缩短一半，支持 5 分钟热启动及 10 分钟快充，并可实现全化学体系的热稳定、热安全提升

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，则应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。