



新能源行业周报——政策引导全力推进高速公路充/换电基础设施建设

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

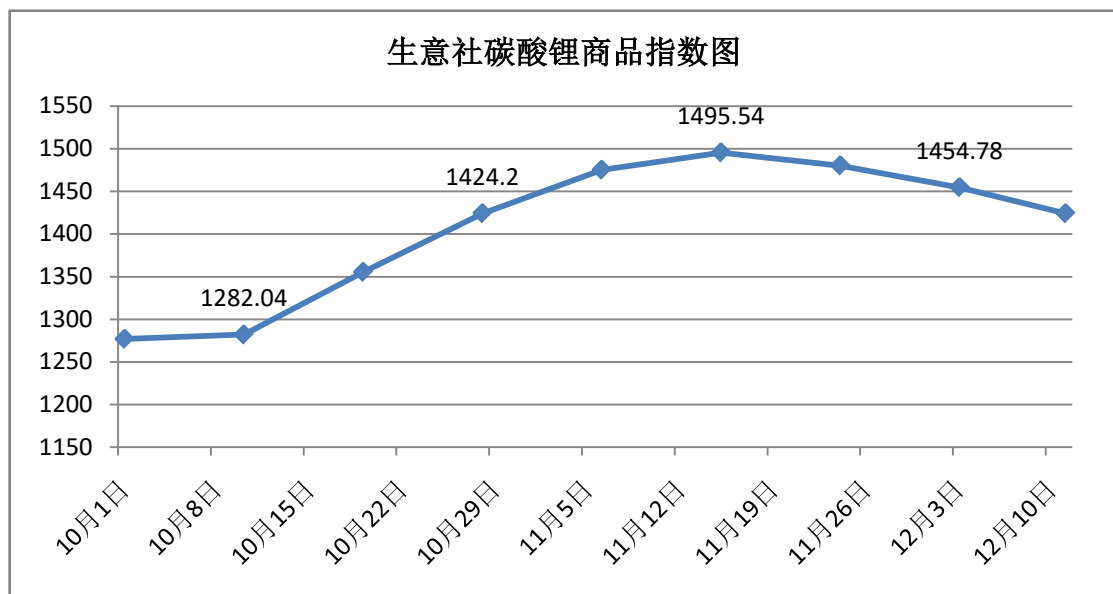
上周电池级碳酸锂价格为 55.0-59.5 万元/吨，均价为 57.1 万元/吨；较上周下跌 1.7，工业零级碳酸锂价格为 54.5-57.0 万元/吨，均价为 56.1 万元/吨，较上周下跌 1.6。

2022 年 1 至 10 月，我国累计销售纯电动汽车 411 万辆，同比上升 96.5%。同时，10 月纯电动车市场渗透率也已爬升至 21.6%。随着国内纯电动车型保有量逐年大幅提升，在电池核心技术突破尚待时日的情况下，现阶段纯电动汽车长途补能焦虑已成为新能源汽车发展的主要矛盾。近年，政府持续加大对高速充换电站基础设施建设的支持力度，加速提升高速公路沿线快充/换电站覆盖率，为电动车渗透率持续提升提供有力保证。



● 生意社碳酸锂商品指数

日期	10 月 1 日	10 月 10 日	10 月 19 日	10 月 28 日	11 月 6 日	11 月 15 日	11 月 24 日	12 月 3 日	12 月 11 日
商品指数	1276.94	1282.04	1355.41	1424.2	1475.16	1495.54	1480.25	1454.78	1424.2

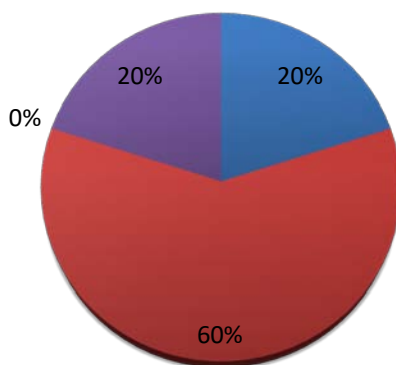




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（12 月 07 日-12 月 13 日），共有家证券研究机构共发布新能源概念相关研报 7 份，其中 5 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 3 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

【《北京市氢燃料电池汽车车用加氢站发展规划(2021~2025 年)》正式发布】

近日,《北京市氢燃料电池汽车车用加氢站发展规划(2021~2025 年)》正式发布。规划提出,2025 年前力争实现氢燃料电池汽车累计推广量突破 1 万辆。上海也于近期公布计划称,到 2025 年要实现燃料电池汽车保有量突破 1 万辆。公开数据显示,目前我国氢燃料电池汽车保有量刚刚破万。未来,我国氢燃料电池汽车发展将驶入快车道。氢能被认为可在实现净零排放方面发挥核心作用,是用能终端实现绿色低碳转型的重要载体。在交通领域,行业已经认识到推广应用氢燃料商用车的重要性。

【众车企纷纷布局 800V 电气架构及换电车型】

2022 年 11 月 21 日,哪吒汽车举行“浩智战略 2025”全球技术品牌发布会,并推出了 800V SiC 高性能电驱系统。至此,包括了比亚迪、吉利、长安、长城以及国内头部新势力的一众车企均已宣布使用 800V 电气架构进行新车研发工作。除此,包括了蔚来、北汽、吉利、广汽埃安、上汽飞凡等车企宣布将持续推出换电车型。两大补能技术路线齐头并进,有望共同推动电动汽车补能变革。

【换电模式是车企开启补能“军备竞赛”的另一大重要路径】

随着中国新能源车渗透率的快速提升,补能矛盾凸显。相较于高压超充,更加高效、省时的换电模式受到关注,并被认为是电动车长途充电焦虑的另一大解决方案。除补能效率更高以外,换电模式相比高压超充具有其他诸多优势,如电池损耗更小、空间占用更少、安全性更高、提升电网效率等等。近年来,蔚来,奥动新能源及杭州伯坦大力建设换电设施,占据换电站主要份额。根据 EVCIPA 数据,截至 2022 年 10 月,我国换电站保有量共计 1827 座,其中蔚来换电站运营总量为 1203 座,奥动新能源与杭州伯坦运营总量分别为 516 座和 108



座。除上述企业外，我国自主车企如吉利、上汽集团、广汽集团等以及国家电投、中石化、中石油等第三方换电机构纷纷制定了以加速建造换电站为核心的“十四五”规划，力图作为先入局者赢得市场中更多话语权，并成为行业标准的制定者。从各企业发布的 2025 年换电站建设规划来看，换电站建设将迎来高速发展期。

企业跟踪

【广汽集团：拟出资 3 亿元参投广州创兴新能源投资合伙企业】

11 月 2 日，据财联社报道，广汽集团公告，公司全资子公司广汽资本出资 3 亿元人民币参与投资广州创兴新能源投资合伙企业(有限合伙)，合伙企业投资领域：新能源汽车、智能驾驶、智能网联等领域战略性产业项目。

【比亚迪成立“仰望汽车”公司，消息称高端品牌计划 2023 年一季度发布】

据财联社报道，比亚迪高端品牌暂定于 2023 年一季度正式发布。此外，比亚迪于 11 月 7 日在深圳市南山区注册成立深圳仰望汽车销售有限公司，由比亚迪工业公司 100% 持股，经营范围包括新能源汽车整车销售、新能源汽车电附件销售、插电式混合动力专用发动机销售及充电桩销售等。IT 之家此前报道，消息称比亚迪将于今年第四季度发布全新高端品牌，新车价格将超过 100 万元。比亚迪相关负责人向中国证券报回应称：“高端品牌暂定于今年底发布，同步亮相首款硬派越野车型，定价 100 万元以上。”

【宝马：投资百亿，全新动力电池项目将落地沈阳】

11 月 11 日，宝马全新动力电池项目签约仪式在沈阳举行。根据协议，宝马沈



阳生产基地将进行动力电池生产的大规模扩建。该全新动力电池项目由华晨宝马进行投资，投资总额约为 100 亿元人民币。这也是继华晨宝马生产基地大规模升级项目(简称：里达工厂)总投资 150 亿元人民币之后的又一笔重大投资。华晨宝马汽车有限公司总裁兼首席执行官戴鹤轩博士表示：“投资 100 亿元人民币用于扩大沈阳生产基地的动力电池生产规模，这是宝马在中国加速电动化的关键一步。”

高新技术

【锂电池负极材料的分类，锂电池负极材料需满足哪些要求？】

锂电池是以锂金属或锂合金为负极材料，使用非水电解质溶液的电池，因此这种电池也被称为锂金属电池。与其他电池不同，锂电池具有高充电密度、长寿命和高单位成本等特点。

锂电池负极材料分为两大类：第一类是碳材料，包括石墨化碳材料和无定形碳材料；第二类是非碳材料，主要包括硅基材料、锡基材料、过渡金属氧化物、金属氮化物及其它合金负极材料等。

锂电池负极材料是电池在充电过程中，锂离子和电子的载体，起着能量的储存与释放的作用。在电池成本中，负极材料约占了 5%-15%，是锂离子电池的重要原材料之一。



作为锂离子嵌入的载体，负极材料需满足以下要求：

- 1、锂离子在负极基体中的插入氧化还原电位尽可能低，接近金属锂的电位，从而使电池的输入电压高；
- 2、在基体中大量的锂能够发生可逆插入和脱嵌以得到高容量；
- 3、在插入/脱嵌过程中，负极主体结构没有或很少发生变化；
- 4、氧化还原电位随 Li 的插入脱出变化应该尽可能少，这样电池的电压不会发生显着变化，可保持较平稳的充电和放电；
- 5、插入化合物应有较好的电子电导率和离子电导率，这样可以减少极化并能进行大电流充放电；
- 6、主体材料具有良好的表面结构，能够与液体电解质形成良好的 SEI；
- 7、插入化合物在整个电压范围内具有良好的化学稳定性，在形成 SEI 后不与电解质等发生反应；
- 8、锂离子在主体材料中有较大的扩散系数，便于快速充放电；
- 9、从实用角度而言，材料应具有较好的经济性以及对环境的友好性。



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。