



新能源行业周报——全球新能源车政策迈入换挡期

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 52.4-56.8 万元/吨，均价为 54.4 万元/吨；较上周下跌 0.6，工业零级碳酸锂价格为 47.0-55.0 万元/吨，均价为 50.8 万元/吨，较上周下跌 2.8。

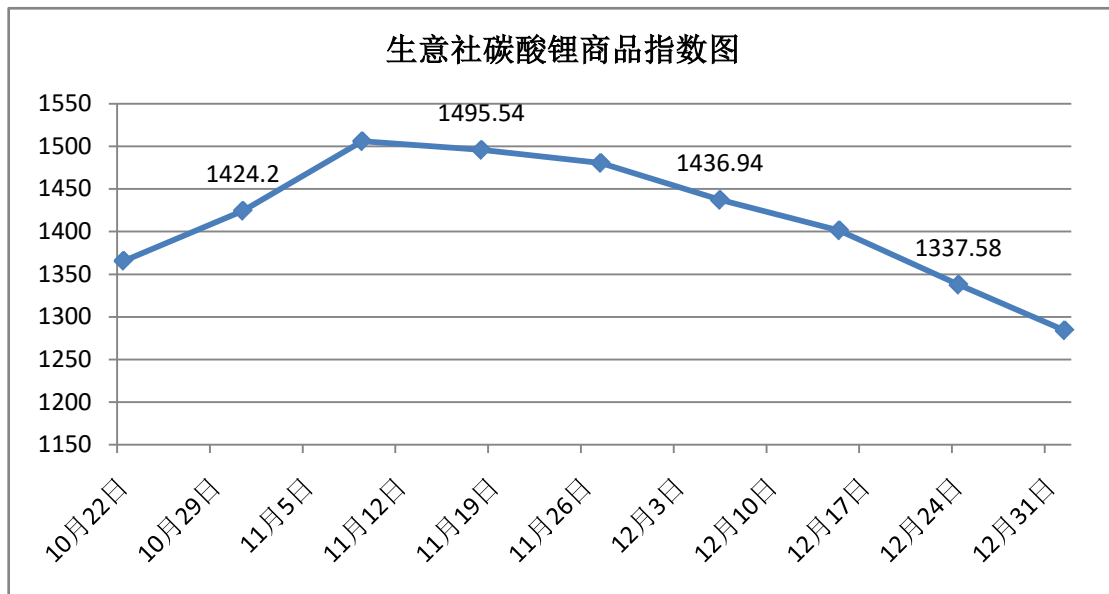
中欧美电动车政策迈入换挡期，23 年是新老政策切换元年。中国新能源车购置补贴预计 23 年退出，欧洲财政补贴逐步退出、碳排放约束边际增强，美国则刚开始迈入财政补贴阶段。(1) 国内：历时 13 年的购置补贴预计 23 年基本退出，关注财政新的发力方向。中国补贴始于 2010 年，之后经历了 2013 年开始的细则优化，按照续航里程、能量密度等综合指标进行补贴标准评定，由于财政盘子制约和电池成本下降，每年退坡直到 2022 年，EV/PHEV 单车补贴分别剩下 1.26 万/0.48 万元。目前国内电池产业已经成长为全球最具竞争力的产业链，



购置补贴的历史使命已经完成。(2) 欧洲：购置补贴始于 2020 年疫情，81g/km 碳排放约束将未来 3 年成为主要驱动力之一。欧洲大部分国家的购置补贴始于 2020 年疫情，21 年年底开始逐步退。23 年看，德法英补贴将继续退，西班牙和意大利补贴分别延续至 23、24 年。补贴对 23 年欧洲电车的主要因为主要体现在结构性，因德国等地 PHEV 政策变化较大，预计欧洲 23 年电车中 PHEV 占比将继续下降。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	10月22日	10月31日	11月9日	11月18日	11月27日	12月6日	12月15日	12月24日	1月1日
商品指数	1365.61	1424.2	1505.73	1495.54	1480.25	1436.94	1401.27	1337.58	1284.08

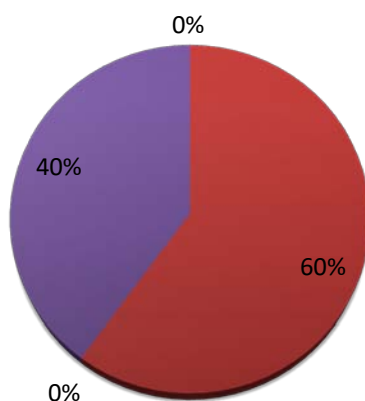




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（12月28日-1月3日），共有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0个，中性评级0个，持有评级3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

【美国：23 年新一轮财政补贴开启，本土化率的要求限制了外部供应链的参与度】

美国市场汽车产销量分别占全球总产销量的 13%、18%，电车销量占全球 10%。根据 Marklines 统计数据，2022 年 1-11 月美国市场汽车产量 938 万辆，占全球总产量的 13%。1-11 月汽车销量 1301 万辆，占全球总销量的 18%。从产销结构看进口车销量在美国市场维持较高水平；1-11 月电动车销量 89 万辆，占全球电动车销量的 10%，美国汽车尤其是电车全球份额占比并不高。

【钠电池：先伴锂起舞，后有望独立成长】

钠电的竞争优势：低成本、高低温稳定性佳、倍率性能好等。1) 钠资源储量丰富、分布广泛、成本低廉，无发展瓶颈。2) 钠离子电池具有优异的倍率性能和高、低温性能。3) 钠离子电池在安全性测试中不起火、不爆炸，安全性能好。

【国车崛起进行时，供应链成长不可逆】

国内市场：预计 23 年份额将超过 53%，长期份额有望达到 80%，仍有 70%增长空间。目前电车国产品牌份额占比接近 90%，随着电车渗透率提升，国车份额提升趋势确定。2022.1-11 月，国产车份额已经达到 47.1%，相比 21 年提升了 5.9pcts，我们预计 23 年将继续提升 6+pcts。参考日韩汽车崛起的经验，我们预计国产车长期份额将达到国内市场的 80%。



企业跟踪

【2023 款比亚迪海豚正式上市，官方指导价 11.68 万元-13.68 万元】

新车在设计和配置方面进行了调整和升级，售价相较于老款车型上调 4000-6000 元不等。新款海豚整体依旧延续“海洋美学”的设计，外观方面基本没有改动，仅针对细节方面进行优化，例如几何拼色跃动轮毂，视觉效果就很不错。除此之外，新款海豚还带来 4 款纯色车身和 3 款双色车身，为用户带来更多的选择。新款海豚全系标配实时胎压监测、百万像素高清全景影像系统、主驾座椅 6 向电动调节、后排 LED 阅读灯、后风窗雨刷、新增舒适驾驶模式。动力方面，新款比亚迪海豚有两种动力搭配，自由版和时尚版配备了峰值功率为 70 千瓦的驱动电机，最大扭矩为 180 牛米；骑士版配备了峰值功率为 130 千瓦的驱动电机，最大扭矩为 290 牛米，搭载的电池都为 44.9kWh 磷酸铁锂电池，所对应的续航里程为 420km/401km。（来源：第一电动）。

【江淮汽车：拟 17.04 亿元收购安徽蔚来部分资产】

12 月 22 日，江淮汽车发布公告称，该公司拟收购蔚来汽车（安徽）有限公司（以下简称为：安徽蔚来）持有的在建工程-设备安装工程相关项目资产（包括设备、工装类资产等），预计交易价格 17.04 亿元。根据公告，此次交易主要基于江淮汽车与安徽蔚来两方建立的长期战略合作关系，共同推动新能源汽车制造合作，若交易顺利实施，将有利于继续深化与蔚来汽车的战略合作。

【红旗汽车：成功组装 10Ah 全固态电芯，解决充电时长和续航性能痛点】

12 月 24 日据红旗汽车，通过对全固态电芯关键材料、固-固界面、电芯结构、电芯制造工艺及大容量电芯开发与评测手段等相关难题攻关，红旗研发总院新能源开发院电池开发部已成功组装了 10Ah 大容量全固态电芯，可大幅度提升新能



源汽车电池安全性，解决用户关注的充电时长和续航性能等痛点问题。红旗汽车表示，全固态电芯具有高安全、高比能的优势，是下一代动力电池的首选。然而，截至目前仍有许多关键的科学和工艺问题亟须解决，例如材料结构稳定性差、体积膨胀大、材料界面接触失效等。为提升电芯能量密度，团队开发了新型高比能正极、负极和高电导、高空气稳定性硫化物电解质材料，负极容量较常规石墨负极提升了 10 倍左右，正极材料容量可发挥出液态电池水平，全固态原理电池性能发挥出色，循环已超过 2000 次。针对性开发凹版印刷、等静压等创新性工艺，开发团队在全固态电芯核心技术上取得重要突破，已申请全固态电池专利 40 余项，为实现 350Wh/kg 能量密度目标打下坚实基础。

高新技术

【锂离子电池对正极材料的要求有哪些？】

锂离子电池正极材料的性能直接影响着锂离子电池的性能，其成本也直接决定电池成本高低。目前研制成功并得到应用的正极材料主要有钴酸锂、磷酸铁锂、锰酸锂、三元材料镍钴锰酸锂(NCM)和镍钴铝酸锂(NCA)等。

锂离子电池对正极材料的基本要求：

第一，材料自身电位高，这样才能与负极材料之间形成较大的电位差，带来能量密度高的电芯设计；同时带电离子嵌入脱出对电极电位影响小，则充放电过程，不会有过大的电压波动，不会给系统内的其他电气带来不利影响。



第二，材料含锂量高且锂离子电池嵌入脱嵌可逆。这是高容量的前提。有些正极材料，理论容量很高，但是有一半的锂离子，第一次嵌入以后就失去了活性。这样的材料，是无法投入商用的。

第三，锂离子扩散系数大，锂离子在材料内部的移动更迅速，嵌入和脱嵌的能力强。是影响电芯内阻的因素，也是影响功率特性的因素。

第四，材料比表面积大，有大量的嵌锂位置。表面积大，锂离子的嵌入通道相对较短，则嵌入和脱嵌更容易。通道浅的同时，嵌锂位置还要充足。

第五，与电解液的相容性和热稳定性好，这点是出于安全性考虑。

第六，材料易得，且加工性能好。成本低，材料容易加工成电极，且电极结构稳定，是锂离子电池正极材料得到推广应用的有利条件。

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。