



新能源行业周报

—各地政策密度出台，提振汽车消费

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 17.5-55.0 万元/吨，均价为 26.4 万元/吨；较上周下跌 5.5，工业零级碳酸锂价格为 16.0-21.0 万元/吨，均价为 19.3 万元/吨，较上周上涨 1.4。

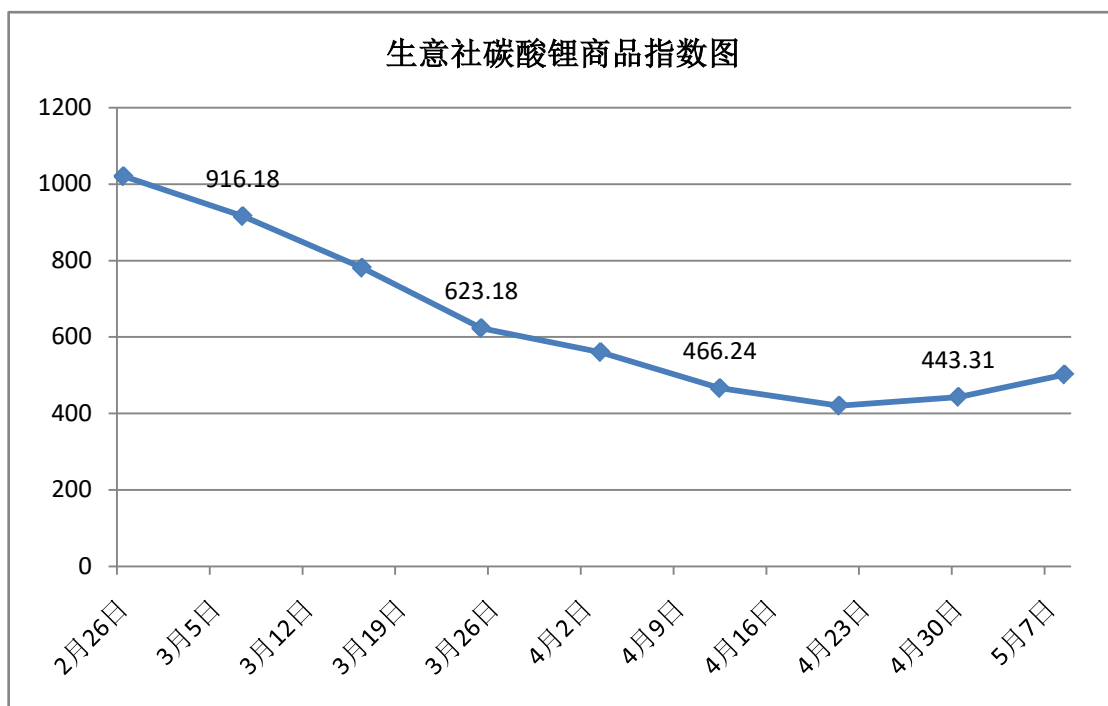
23 年年初，商务部表示，综合各种因素，预计 2023 年汽车消费市场有望总体保持增长势头。商务部将会同相关部门多措并举，继续推动稳定和扩大汽车消费。我们统计 10 月份以来各地政府对于汽车消费的刺激政策，多地发放消费券以及对汽车消费进行补贴，短期多以 2023 年一季度为刺激目标，长期仍以推动新能源汽车渗透率、推动充电等基础设施建设为主要规划目标，同时《扩大内需战略规划纲要（2022—2035 年）》中，汽车方面提出，推动汽车消费由购买管理向使用管理转变。推进汽车电动化、网联化、智能化，加强停车场、充电桩、



换电站、加氢站等配套设施建设。我们预计在地政策的推动下，将提振行业消费。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	2月26日	3月7日	3月16日	3月25日	4月3日	4月12日	4月21日	4月30日	5月8日
商品指数	1020.64	916.18	781.15	623.18	560.51	466.24	420.38	443.31	501.91

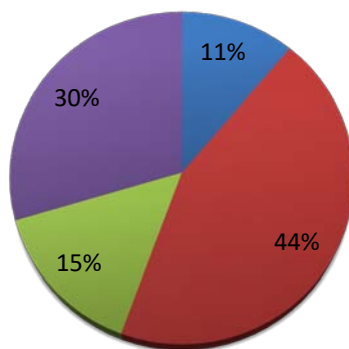




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（4月26日-5月9日），共有家证券研究机构共发布新能源概念相关研报35份，其中27份研报对新能源相关公司给出了评级，其中买入评级3个，增持评级12个，中性评级4个，持有评级8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

【新能源汽车行业将引入积分池制度】

4月25日，工信部会同相关部门启动《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》第2次修订，研究2024-2025年新能源汽车积分比例要求，实施积分池管理制度，探索与碳交易市场衔接机制。根据积分池制度，在积分市场供大于求时，由企业自愿申请新能源汽车正积分收储。收储至积分池的新能源汽车正积分，储存有效期为5年，并且不再设结转比例要求，即每年向后结转不再有折损。在积分市场供小于求时，释放存储的新能源汽车正积分，以此调节积分市场供需。积分池收储、释放积分的触发条件由供需比确定，其中供需比是指当年度可供交易的新能源汽车正积分与待外部交易抵偿的负积分比值。

【国家税务总局：今年一季度累计免征新能源车辆购置税212亿元】

4月24日，国家税务总局最新数据显示，2023年一季度，全国共有125.7万辆新能源汽车享受政策优惠，同比增长17.5%；免征新能源汽车车辆购置税212.4亿元，同比增长36%。从购买对象看，居民购买的新能源汽车数量同比增长15.5%，占全部新能源汽车销量的82.7%；企业购买的新能源汽车数量同比增长28.7%，占比为17.3%，其中汽车租赁、出租车客运和公共客运等行业购进新能源汽车数量居前，特别是汽车租赁、出租车客运购车数量同比分别增长68.1%和10.9%，公共领域用车电动化增长速度加快。

【北京商务局：延续实施新能源车置换补贴政策】

4月18日，北京市商务局印发《加快恢复和扩大消费持续发力北京国际消费中心城市2023年行动方案》。方案指出，延续实施新能源车置换补贴政策，对乘用车置换新能源小客车符合条件的车主给予补贴。加快二手车流通，对转出二手车作出贡献的经销企业给予适当奖励。



企业跟踪

【广汽集团发布 NEXT 战略：加速向 EV 和 XEV 发力】

4月20日正在举行的2023上海车展上，广汽集团发布了“NEXT”计划(NewEV+XEVTransition)，即面向汽车行业电动化转型的新时代，广汽集团坚持“EV+ICV”（电动化+智能化）、“XEV+ICV”（混动化+智能化）双轮驱动路线。具体来看，广汽埃安将继续在EV领域布局；广汽传祺加速向XEV，即PHEV（插电式混合动力）、REV（增程式电动车）、HEV（混合动力）的转型。

【小鹏汽车发布 SEPA2.0 扶摇全域智能架构】

4月16日，小鹏汽车发布SEPA2.0扶摇全域智能架构，基于新架构，新车型研发周期缩短20%，架构零部件通用化率达到80%。据小鹏汽车董事长、CEO何小鹏介绍，基于扶摇架构车型将标配全域800V高压SiC碳化硅平台、标配3C电芯，兼容4C电芯、全新800V XPower电驱以及X-HP智能热管理系统。

【极氪与英特尔签署战略合作备忘录 打造新能源汽车智能体验】

4月13日，极氪与英特尔签署战略合作备忘录。双方将基于此前成功的合作基础，在汽车硬件产品开发、智能车载应用和解决方案，以及生态链建设等领域探索深入合作，携手为用户打造新能源汽车（NEV）智能车载体验等创新产品。



高新技术

【凝聚态电池与固态电池有哪些区别？】

凝聚态电池是使用液体或半固态的电解质来传递离子，并将化学能转换为电能。凝聚态电池通常由两个电极和电解质组成，电解质可以在电极之间流动，以传递离子。

固态电池使用固态电解质来传递离子。这些固态电解质通常是高分子材料或氧化物，具有较高的离子导电性和较低的电阻率。固态电池通常具有更高的能量密度、更长的寿命和更高的安全性，因为它们不容易泄漏或着火。

凝聚态电池和固态电池都属于新型电池技术，但它们之间有几个显著的区别：

电解质形式：凝聚态电池采用液体或半固态电解质，而固态电池使用固态电解质。这意味着凝聚态电池的电解质可以流动，而固态电池的电解质是固态的。

安全性：固态电池相对较安全，因为其固态电解质不易泄漏、挥发或着火，而凝聚态电池则存在爆炸和泄漏的风险。

寿命：固态电池寿命较长，因为它们使用的材料更稳定，而且电解质的流动会导致凝聚态电池的损耗。

性能：固态电池具有更高的能量密度和更快的充电速度，因为其固态电解质可使电子和离子更容易地在电极之间移动，而凝聚态电池则可能面临浓度极化和传输限制等问题。



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。