



新能源行业周报

—十三部门：鼓励老旧新能源公交车及动力电池更新，开展邮政快递末端配送车辆更新

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 10.0-11.1 万元/吨，均价为 10.5 万元/吨；较上周下跌 0.3，工业零级碳酸锂价格为 11.3-11.3 万元/吨，均价为 11.3 万元/吨，较上周上涨 0.3。

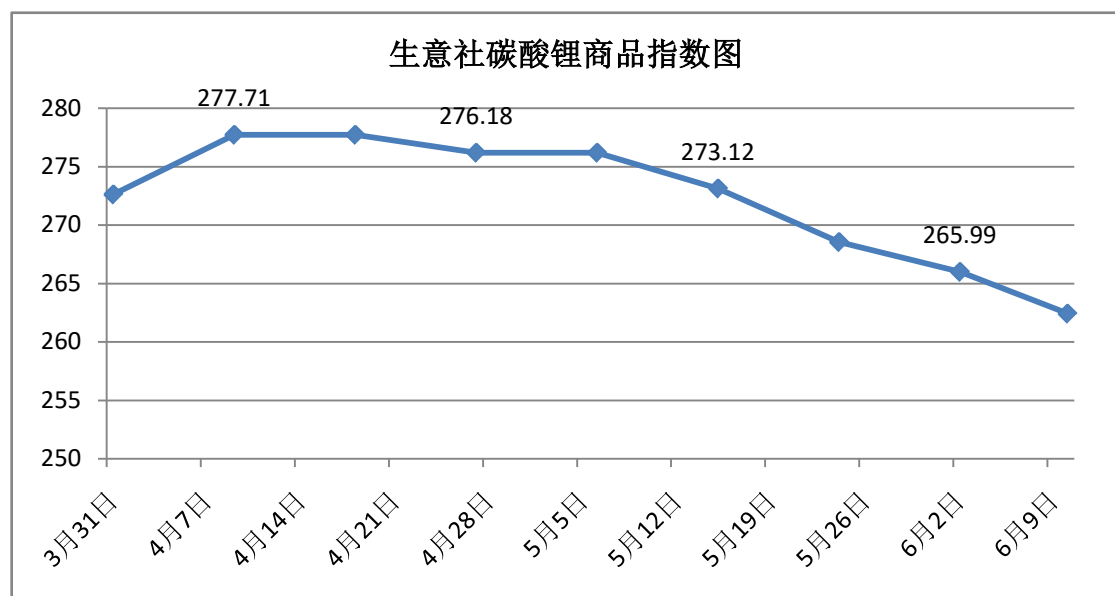
IT 之家 6 月 7 日消息，交通运输部等十三部门印发《交通运输大规模设备更新行动方案》（下称《方案》），要求实施城市公交车电动化替代、老旧营运柴油货车淘汰更新、老旧营运船舶报废更新、老旧机车淘汰更新、邮政快递老旧设备替代、物流设施设备更新改造、标准提升七大行动，大力促进先进设备和北斗终端应用，促进交通能源动力系统清洁化、低碳化、高效化发展，有序推进行



业绿色低碳转型。其中城市公交车电动化替代行动鼓励老旧新能源公交车及动力电池更新，鼓励有条件的地方在保障城市公交稳定运营的基础上，因地制宜制定新能源公交车及动力电池更新计划，引导退役动力电池所有方将退役动力电池交售至综合利用企业，积极推广小型化公交车辆、低地板及低入口城市公交车辆。鼓励各地推动 10 年及以上老旧城市公交车辆更新。研究制定新能源公交车辆动力电池更换有关政策；老旧营运柴油货车淘汰更新行动要求加快淘汰更新老旧营运柴油货车，有序推广新能源营运货车，科学布局、适度超前建设公路沿线新能源车辆配套基础设施，探索超充站、换电站、加氢站等建设。

● 生意社碳酸锂商品指数

日期	3 月 31 日	4 月 9 日	4 月 18 日	4 月 27 日	5 月 6 日	5 月 15 日	5 月 24 日	6 月 2 日	6 月 10 日
商品指数	272.61	277.71	277.71	276.18	276.18	273.12	268.54	265.99	262.42

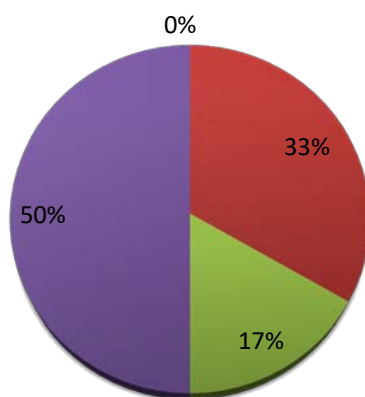




机构分析

研究机构评级情况

■ 买入 ■ 增持 ■ 中性 ■ 持有



上一周期（6 月 4 日-6 月 11 日），共有 9 家证券研究机构共发布新能源概念相关研报 9 份，其中 6 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 1 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

【工信部：通过试点加快智能网联汽车产品量产应用，带动汽车与新能源、人工智能、信息通信等产业融合】

财联社 6 月 4 日消息，工信部等四部门有序开展智能网联汽车准入和上路通行试点。试点工作的预期效果是：（1）引导智能网联汽车生产企业和使用主体加强能力建设，系统推进智能网联汽车产品技术创新、规模化发展和产业生态建设；（2）基于试点实证，加速形成系统完备、务实高效的法律法规、管理政策和标准体系，加快推进智能网联汽车测试验证、安全评估等支撑能力建设，为智能网联汽车规模化推广应用奠定坚实基础；（3）加快形成各部门、各地方横向协同、纵向联动的安全管理工作机制，探索更加系统完善的智能网联汽车产品研发生产、上路通行配套政策、基础设施等环境建设，为智能网联汽车产品安全运行提供支持保障；（4）通过试点加快智能网联汽车产品量产应用，带动汽车与新能源、人工智能、信息通信等产业融合，打造新质生产力，助力智能网联新能源汽车高质量发展。

【中国贸促会汽车行业分会：中国新能源汽车产能利用率为 76%，与美国不相上下】

财联社 6 月 6 日消息，中国贸促会汽车行业分会负责人指出，中国 2022 年底就结束了新能源汽车购置补贴政策，而美、日、德等国的补贴还在继续。中国新能源汽车的产能利用率目前为 76%左右，与美国不相上下，中国乘用车出口占总销量的比例只有 15.9%，远低于德、日、韩等国。中国品牌电动车在海外的售价也明显高于国内，而有些国际品牌电动车在中国的售价则要远低于欧洲市场。中国新能源汽车代表的是先进产能，不仅丰富了全球供给，也为全球应对气候变化



和绿色转型作出重要贡献。全球化是经济领域专业分工、资源互惠的客观需求，不是以某些人、某些国家的意志为转移的。汽车产业的技术变革更加需要全球化。少数国家和地区的去全球化逆流不会成为主流，更不会改变历史的大潮。

【最高补贴 1 万元，商务部透露汽车报废更新补贴申请量已突破 4 万份】

IT 之家 6 月 6 日消息，商务部新闻发言人何亚东透露，汽车报废更新补贴申请量已突破 4 万份，呈现出加快增长态势。具体来看，4 月 27 日，商务部汽车以旧换新信息平台收到全国第 1 份汽车报废更新补贴申请，到申请量突破 1 万份，用了 25 天；从第 1 万份申请到第 2 万份申请，用了 7 天；再到第 3 万份申请，仅用了 4 天。从汽车、家电等产品的销售来看，5 月份，全国乘用车零售量约 168.5 万辆，环比增长约 10%，其中新能源汽车零售量约 79 万辆，占乘用车总体零售量的比重达 47%；报废机动车回收量 57.7 万辆，同比增长 48.9%，环比增长 16.2%。

企业跟踪

【消息称比亚迪最早 2024 年内进入韩国电动汽车市场，导入海豚、海豹等车型】

IT 之家 6 月 7 日消息，据《首尔经济日报》报道，比亚迪正在接受韩国环境和工业部门授权的评估测试，包含行驶噪音、充电续航里程、能耗效率等各方面的认证审查。上述为车企在韩国国内销售电动汽车的前置认证程序，比亚迪正寻求在当地销售电动汽车。报道称，比亚迪可能在当地推出的车型包含小型掀背车“海豚”和中型轿车“海豹”。比亚迪据悉已在当地完成了汽车上市的大部分准备工作，预计将在 2024 年年内发布这两款车型。



【蔚来李斌：第三品牌萤火虫 2025 年上半年交付，定位“精品小车”】

IT 之家 6 月 6 日消息，蔚来汽车创始人、董事长李斌在蔚来 2024Q1 财报电话会上表示，萤火虫首款产品计划 2025 年上半年早些时候正式交付，但发布时间尚未确定。李斌透露，目前蔚来汽车第三品牌萤火虫研发顺利，品牌定位于精品小车，价格 10 万元级别，目前的方向和 NIO 分享同样的销售网络。“萤火虫”首款新车计划首发中国，或将于 2024 年年底在国内亮相，2025 年上半年再推向欧洲市场，子品牌 App 预计 2024 年 12 月上线。该车原计划 2024Q3 在欧洲市场首发。

【吉利汽车与意法半导体签署 SiC 长期供应协议，深化新能源汽车转型】

IT 之家 6 月 4 日消息，意法半导体与吉利汽车集团宣布，双方签署碳化硅器件长期供应协议，在原有合作基础上进一步加速碳化硅器件的合作。按照协议规定，意法半导体将为吉利汽车旗下多个品牌的中高端纯电动汽车提供 SiC 功率器件，帮助吉利提高电动车性能，加快充电速度，延长续航里程，深化新能源汽车转型。此外，吉利和意法半导体还在多个汽车应用领域的长期合作基础上，建立创新联合实验室，交流与探索在汽车电子/电气(E/E)架构(如车载信息娱乐、智能座舱系统)、高级驾驶辅助(ADAS)和新能源汽车等相关领域的创新解决方案。



高新技术

【详解动力锂离子电池、容量锂离子电池和消费锂离子电池的区别】

锂系电池分为锂电池和锂离子电池，手机和笔记本电脑使用的都是锂离子电池，通常人们俗称其为锂电池，电池一般采用含有锂元素的材料作为电极，是现代高性能电池的代表。而真正的锂电池由于危险性大，很少应用于日常电子产品。

锂离子电池的种类是很多的，像动力型锂离子电池和容量型锂离子电池、消费类锂离子电池都是，动力型锂离子电池和容量型电池在使用材料和加工工艺上是不同的，放电特性的不同就意味着两者的使用范畴差别巨大。在选购锂离子电池包的时候，关于这两者要区分清楚，以防对负载萌生不好的影响。

一、动力型锂离子电池和容量型锂离子电池的差别

动力锂离子电池包指的是为工具供应动力来源的电源，今朝多指代为为电动汽车、电动列车等供应动力的锂离子电池包。功率能量型锂离子电池包是伴随着插电式混合动力车的出现而出现的。它要求电池储存的能量较高，可以支持一段距离的纯电行驶，也要具备较好的功率特性，在低电量的时候进入混合动力模式。

1、电压大小不同

在电池行业上，电压增大了，其对应的输出电压也会增大，从而使得动力型锂离子电池包能够满足一些大功率的设备上；而并联方式笔直影响的结果就是使得整个电池包的电流增大，而容量是受输出端的电流影响的，所以并联的笔直用途就是使得锂离子电池包的容量增大，以这种方式连接的电池包的容量往往会比较大，



也就是所谓的容量型锂离子电池包。

2、使用的产品不同

一些大型设备上要的电压值较高，因为小功率的电池包带不起运转，所以就要选用动力型锂离子电池包。例如我们平时所用的电动自行车，它所要求的电压值往往都是 48V，相对我们生活中的一些情况，48V 已经算是不小了。所以就非得使用动力型锂离子电池包来确保电动自行车的运转。

而容量型锂离子电池就好比登山跑步要耐力，就是要求高容量，才能保持长时间小功率放电。常用与小电流放电，但有大容量需求的产品，如移动电源，户外手电等。

3、内阻不同

动力型锂离子电池的内阻要比容量型锂离子电池的小，以 18650 为例，3 倍率放电的好的厂家一般都带 PDC，内阻 40 左右；5 倍率放电的一般都不带 PDC 内阻 20 左右。

4、放电特性不同

动力锂离子电池包的特点是大电流放电，放电倍率一般在集市 C 以上，能实现瞬间的高电流；

而容量型锂离子电池的特点是小电流放电，但拥有较大容量，可继续稳定供电较长的时间。



二、怎么样区别动力锂离子电池包和容量型锂离子电池？

1、组成材料

动力性锂离子电池包重要是正负极材料颗粒比容量型锂离子电池更加细小能量密度不大，采用的隔膜材料以及电解液导电性能更好，导电性能更佳。

2、电流大小

动力性锂离子电池包在正负极引出的极耳材料等也比容量型锂离子电池的更多（减小极耳内阻和满足更大电流）。

3、放电倍率

动力性锂离子电池包支持大电流放电，可能达到 30C 倍率的电流，18650 一般锂离子电池只支持 1C 倍率的放电。

三、消费锂离子电池的解析

随着消费电子进入存量竞争，消费型锂离子电池上升或趋缓。总的来说，随着全球消费类电子市场饱和，对锂离子电池需求占比会逐渐下降。上述报告预计，到 2020 年，消费类电子对锂离子电池需求占比将跌至 30.5%。其他新兴市场需求占比则将大幅回升，特别是电动交通工具和储能市场。

消费电子增速趋缓，消费型锂离子电池有可能迎来一次洗牌，一些产品质量差、安全系数低的被淘汰，具备技术积累、产量规模优点的公司有望获得新机遇。



消费类锂离子电池无需长时间可靠性，一般不要配组单独使用，所以对一致性没有太大要求，但是由于消费类的手机、pad 空间有限并且非常宝贵，因此消费类锂离子电池关于尺寸要求严格、容量、能量密度等要求很高。高端的消费类电池使用了最先进的技术和材料，而动力锂离子电池更多是要先进的工艺控制、一致性控制和质量管理。

以上就是动力型锂离子电池、容量型锂离子电池和消费锂离子电池的差别。每种电池的性能、结构、使用范畴和参数都不相同，大家可依据实际的使用场景进行选择！

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。